



**رامین جهان پور**– در کتاب « سفرهای دریایی آمریکا به شرق»، چارلز اسکار» کارشناس علوم دریایی و تاریخ نویس آمریکایی به شرح تاریخیچه اولین سفرهای کشتی‌های آمریکایی به شرق دنیا پرداخته و چگونگی سفر و حوادث و اتفاق‌های دریایی که در برهه‌های مختلف تاریخ رخ داده را به زبانی روان و ساده تشریح کرده است. این کتاب که پر از نکات ریز و درشتی از مسائل سیاسی، اجتماعی و اقتصادی است که می تواند مرجع مناسبی برای پژوهشگران و دانشجویان مهندسی علوم دریایی و خصوصاً اشخاصی که به سفرنامه‌های تاریخی علاقه دارند باشد. همچنین این مورخ در این کتاب، دیدگاه جالب دیگری را هم درمورد عملکرد نیروی دریایی آمریکا آشکارمی سازد و آن اینکه در آن دوران، بعضی از افسران عالی‌رتبه آمریکایی که وظایفشان را با استقلال کامل روی کشتی ها انجام می دادند، آدمهایی بسی تجربه و بدون تحصیلات نظامی بودند ولی درعین حال بروی کشتی‌های نیروی دریایی اعمال سلیقه می کردند و سیاست به کار می بستند. چارلز اسکار که درزمینه تاریخ دریایی ایالات متحده آمریکا نامی آشناست تمام عمرش را بعداز تحصیلات فراوان وقف نوشتن و تحقیق در مورد تاریخ دریانوردی آمریکا کرد و از این مورخ درزمینه دریا کتاب های ماندگاری به جا مانده است که از مهم ترین آنها می توان به «سفرهای دریایی» و « تاریخ اداره کل دریایی» اشاره کرد که به چندین زبان دنیا ترجمه شده اند. چارلز اسکار در نوشتن مقاله های دریایی اش از سبک و سباق خاص و منحصر به فردی پیروی می کند. نوشته های او اغلب آمیخته ای از گزارش نویسی و خاطره نگاری های ادبی است و در کارهایش به وقایع و سوانح اتفاق افتاده در تاریخ که اغلب واقعی و مستند هستند شکلی داستانی می دهد و همین باعث می شود مخاطب در خواندن آنها دچار خستگی نشود. معروف است که تاریخ و بازرگانی ایلات متحده تقریباً در مدت دو قرن به دریا گره خورده است و علاوه بر گزارش های به جا مانده از کشتی های صید نهنگ، ملوان های کشتی های سریع السیر و کارکنان کشتی های نفتکش همگی برای یک شرکت ملی بازرگانی فعالیت می کردند. چارلز اسکار معتقد است که اولین سفرهای بازرگانی آمریکایی ها به شرق جهان با کشتی هایی که متعلق به دزدان دریایی بود شروع می شود آنها اولین سفرهایشان که از بندر بوستون شروع شد درمورد تجارت عرق تیشکر و برده های سیاه پوست نیوانگلند بود، همچنین در این کتابش خاطرنشان کرده که بعضی از دریانوردان آمریکایی در اولین مسالهای سفر، به یک تجارت سودآور که همان قاچاق تریاک از شرق بود دسترسی پیدا کرده بودند و مدت طولانی به آن کارمی پرداختند. درفصل اول کتاب «سفرهای دریایی آمریکا به شرق» که سفرهای کوچک نشیانی نام دارد و به سفرهای دریایی آمریکایی ها در سال های ۱۶۹۰ تا ۱۷۸۳میلادی می پردازد، این گونه می خوانیم: « اولین آمریکایی هایی که شرق را دیدند بعضی اوزدیانوردان ایالت ماساچوست و نیویورک بودند که درزمان جنگ «شاه ویلام» کار بازرگانی اشان را رها کرده و زندگی دزدی دریایی را درپیش گرفتند. دلیلش هم علاقه مندلی آنها به ماجراجویی های دریایی و بیشتراز هر چیز معادن طلا در شرق بود. آنها باتوق های دریایی اشان را در اقیانوس اطلس و خط استوا رها کردند و به سمت پایین سواحل آفریقا حرکت کردند. دماغه امید نیک را دورزده و به دنبال شغل پرمفعتشان در اقیانوس هند کشتیرانی کردند. اولین کالاهایی که توسط دزدان دریایی آمریکایی مستقیم ازشرق برای فروش در آمریکا عرضه گردید طلای عربستان و مروارید اقیانوس هند بود....» سالها بعد، بعد از اینکه دادوستد قاچاقی بین دریای امریکا و شرق متوقف شد، رفته رفته سفرهای دریایی آمریکایی ها مثل دریانوردان و بازرگانان اروپایی به شرق، شکل قانونی تری به خود گرفت، طوریکه دولت وقت آمریکا بسا دزدان دریایی که بدون مجوز وارد دریاهای شرق و آسیا می شدند برخورد قانونی می کرد. این کتاب از ۱۴ فصل متفاوت تشکیل شده که عنوان برخی از فصل های کتاب عبارت است از: «ماوریت های دیپلماتیک به چین، سیام و مسقط، پشتیبانی بازرگانی در آفریقا و چین، اولین سفرهای دریایی به ژاپن و اسکاداران هند شرقی.... این کتاب در ۳۰۰ صفحه توسط انتشارات منوچهری و با ترجمه مرتضی حبیبی منتشر شده است.



**گروه دانش دریا – مرتضی فاخری** – در دنیای پرشتاب تجارت جهانی، دریاها همچنان به‌عنوان شریان‌های حیاتی مبادلات بین‌المللی ایفای نقش می‌کنند. کشتی‌ها در آب‌های آزاد، بنادر را به یکدیگر متصل می‌کنند، کالاها را منتقل می‌کنند و خدمات متنوعی را فراهم می‌سازند. در این میان، اختلافات ناشی از قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، خسارات وارده به کالاهای، تاخیر در تحویل، مسئولیت ناشی از سوانح دریایی، نجات کشتی، تصادفات و آلودگی محیط زیست همواره یکی از دغدغه‌های فعالان حوزه دریایی بوده است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، مرتضی فاخری، دکتری مدیریت بازرگانی و ارشد حمل‌ونقل دریایی در مطلبی اختصاصی برای این روزنامه به بررسی جایگاه داوری در حل و فصل اختلافات دریایی در عرصه‌های جهانی و بین‌المللی پرداخته است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

تجربه نشان داده است که اختلاف در تجارت دریایی امری غیرقابل اجتناب است و هر قدر روابط پیچیده‌تر و منافع بزرگ‌تر شوند، لزوم برخورداری از سازوکاری کارآمد، منعطف و بین‌المللی برای حل‌وفصل این اختلافات بیشتر احساس می‌شود. در این بستر، داوری دریایی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شیوه‌های حل‌وفصل اختلافات، جایگاهی ویژه یافته است. داوری دریایی نه‌تنها به‌عنوان جایگزینی برای دادگاه‌های ملی عمل می‌کند، بلکه به‌دلیل ویژگی‌های خاص خود، همچون تخصصی بودن، بی‌طرفی، سرعت، انعطاف و اجرای فرامرزی، توانسته است اطمینان خاطر بازگران اصلی تجارت دریایی را فراهم کند. در اغلب قراردادهای حمل‌ونقل بین‌المللی، بند داوری به چشم می‌خورد و طرفین، پیشاپیش توافق می‌کنند که در صورت بروز اختلاف، موضوع را به یک مرجع داوری دریایی ارجاع دهند. این روند به‌ویژه در قراردادهایی چون چارترپارتری، بارنامه، قرارداد نجات، تعمیر کشتی و قراردادهای مربوط به عملیات بندری و خدمات دریایی مشهود است.

#### نقاط قوت داوری دریایی

یکی از نقاط قوت داوری دریایی، وجود نهادهایی معتبر و باسابقه در سطح بین‌المللی است که به‌طور خاص برای رسیدگی به اختلافات دریایی شکل گرفته‌اند. نهادهایی مانند LMAA (انجمن داوری دریایی لندن)، SCMA (مرکز داوری دریایی سنگاپور)، CMAC (کمسیون داوری دریایی چین)، و HKIAC (مرکز داوری بین‌المللی هنگ‌کنگ) به‌عنوان مراجعی شناخته‌شده، خدمات داوری تخصصی در حوزه دریایی ارائه می‌دهند. این نهادها با برخورداری از داوران متخصص، روبه‌های منظم، و پشتیبانی اداری حرفه‌ای، فرایند داوری را شفاف، سریع و معتبر می‌سازند. افزون بر این، بسیاری از این نهادها مقررات خاصی برای داوری دریایی دارند که متناسب با مقتضیات این صنعت تدوین شده‌اند. در کشورهایی که تجارت دریایی بخش مهمی از اقتصادشان را تشکیل می‌دهد، قانون‌گذاران نیز بسترهای حقوقی مناسبی برای حمایت از داوری فراهم آورده‌اند. در این کشورها، اجرای آراء داوری خارجی به‌صورت سریع و بدون مانع صورت می‌گیرد. در سطح بین‌المللی نیز کنوانسیون نیویورک ۱۹۵۸ نقش کلیدی در تضمین اجرای آراء داوری ایفا می‌کند. این کنوانسیون که ایران نیز به آن ملحق شده است، به کشورها تعهد می‌دهد که آراء داوری صادرشده در سایر کشورها را به‌رسمیت شناخته و اجرا کنند، مگر در موارد معدودی که استثنا تلقی می‌شوند. در عمل، این بدین معناست که اگر طرفین یک قرارداد دریایی تصمیم بگیرند اختلاف خود را از طریق داوری بین‌المللی حل کنند، رأی صادرشده می‌تواند در بیش از ۱۶۰ کشور جهان، با پشتوانه قانونی اجرا شود.

داوری دریایی همچنین به‌واسطه ویژگی‌های انعطاف‌پذیر خود، توانسته است با سرعت بیشتری نسبت به دادگاه‌های سنتی به اختلافات رسیدگی کند. در بسیاری از موارد، طرفین این امکان را دارند که رویه‌های رسیدگی، مکان داوری، زبان داوری، شمار داوران و حتی انتخاب داوران را با توافق یکدیگر تعیین کنند. این امر موجب می‌شود داوری متناسب با نیازهای هر پرونده تنظیم شود و از اتلاف دادرسی اجتناب گردد. برخلاف دادگاه‌های رسمی که روند آن‌ها ممکن است سال‌ها به طول انجامد، بسیاری از دعاوی داوری دریایی ظرف چند ماه به نتیجه می‌رسند. مسئله دیگری، محرمانه بودن داوری است. بسیاری از فعالان تجاری، به‌ویژه در حوزه دریایی، تمایل دارند که اختلافات خود را دور از نظر عمومی و رسانه‌ها حل‌وفصل کنند. داوری این امکان را فراهم می‌سازد که کلیه جلسات، مکاتبات و رأی نهایی، محرمانه باقی بمانند، مگر آن‌که طرفین به‌گونه‌ای دیگر توافق کرده باشند. این ویژگی، داوری را به گزینه‌ای جذاب برای شرکت‌هایی بدل کرده است که نگران آسیب‌های احتمالی به اعتبار تجاری خود هستند.

#### چالش‌های داوری دریایی در جهان

با این همه، داوری دریایی نیز بدون چالش نیست. هزینه‌های داوری در برخی موارد بالا بوده و ممکن است برای شرکت‌های کوچک و متوسط، به‌صرفه نباشد. همچنین، اگرچه آراء داوری معمولاً قابل اجرا هستند، اما در برخی کشورها، نظام قضایی هنوز به‌طور کامل با داوری سازگار نشده است و موانعی در روند شناسایی یا اجرای آراء ایجاد می‌شود. در ایران، با وجود الحاق به کنوانسیون نیویورک، در عمل هنوز زیرساخت‌های قضایی و آشنایی قضات با قواعد داوری دریایی در سطح مطلوبی قرار ندارد. در کنار آن، در بسیاری از قراردادهای حمل‌ونقل بین‌المللی که یکی از طرفین ایرانی است، طرف مقابل اصرار به داوری در مراکز خارجی دارد که این مسئله خود موجب خروج دعاوی از صلاحیت داوران ایرانی می‌شود.

یکی از چالش‌های دیگری، عدم آشنایی فعالان حوزه دریایی در ایران با مزایای داوری و رویه‌های آن است. بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی، بازرگانی و خدمات‌بندری، با قراردادهای خود را بدون درج شرط داوری منعقد می‌کنند، یا اگر هم شرط داوری می‌گذارند، آن را به‌درستی تنظیم نمی‌کنند. این امر در زمان بروز اختلاف، موجب پیچیدگی و اختلاف نظر در صلاحیت داوران یا نهاد مرجع می‌شود. از این رو، آموزش و ترویج فرهنگ داوری در میان دست‌اندرکاران صنعت دریایی کشور، امری حیاتی است.

از سوی دیگر، ایجاد مراکز داوری تخصصی دریایی در ایران می‌تواند به ارتقاء جایگاه حقوقی کشور در نظام حقوقی بین‌الملل کمک شایانی کند. بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی، بندر چابهار و سایر بنادر مهم ایران، هریک می‌توانند پایگاهی برای داوری تخصصی باشند. در این مسیر، سازمان بنادر و دریانوردی، کانون وکلای دادگستری، اتاق بازرگانی و نهادهای آموزشی می‌توانند نقش کلیدی ایفا کنند. تشکیل دوره‌های آموزشی، تربیت داوران دریایی، برگزاری همایش‌های تخصصی، تدوین مقررات داوری بندری و ارائه خدمات مشاوره حقوقی، از جمله اقداماتی است که می‌تواند زمینه‌ساز توسعه داوری دریایی در کشور باشد.

در مجموع باید اذعان داشت که در دنیای امروز، اختلاف در تجارت امری طبیعی اما مدیریت آن، هنری حقوقی و استراتژیک است. داوری دریایی با بهره‌گیری از اصول تخصص، سرعت، بی‌طرفی و قابلیت اجرای جهانی، توانسته است نقش برجسته‌ای در حل‌وفصل اختلافات ایفا کند. با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، حجم تجارت دریایی و مزیت‌های لجستیکی کشور، غفلت از این ابزار حقوقی مدرن، به‌مثابه نادیده گرفتن یک فرصت استراتژیک خواهد بود.

اگرچه مسیر توسعه داوری دریایی در ایران نیازمند اصلاحات قانونی، ارتقاء دانش حقوقی و بهبود تعاملات بین‌المللی است، اما پایه‌های آن فراهم است. آینده‌ای که در آن داوران ایرانی در مراکز معتبر بین‌المللی قضاوت می‌کنند و مراکز داوری بندری ایران محل رجوع شرکت‌های خارجی برای حل اختلافاتشان می‌شود، دور از ذهن نیست؛ به‌شرط آن‌که امروز، گام‌های درستی برداشته شود. در پایان، فهرستی از مهم‌ترین نهادهای داوری دریایی فعال در جهان ارائه می‌شود که به‌طور تخصصی یا عمومی به حل‌وفصل اختلافات دریایی می‌پردازند. این مراکز به‌واسطه اعتبار، سابقه، ساختار سازمانی و رویه‌های داوری تخصصی، نقش مهمی در عرصه داوری بین‌المللی ایفا می‌کنند:

مرتضی فاخری پژوهشگر در نوشتاری به «روزنامه سرآمد»؛

# بررسی جایگاه داوری در حل‌وفصل اختلافات دریایی

<b>الف: نهادهای تخصصی داوری دریایی</b> LMAA (London Maritime Arbitrators Association) – انگلستان
قدیمی‌ترین و معتبرترین نهاد داوری دریایی در جهان مستقر در لندن
رسیدگی گسترده به اختلافات چارترپارتری، بارنامه، نجات، بیمه دریایی و ساخت کشتی
مقررات داوری مستقل (LMAA Terms)
SCMA (Singapore Chamber of Maritime Arbitration) – سنگاپور
مرکز تخصصی داوری دریایی در جنوب شرق آسیا
بسیار فعال در قراردادهای نفت‌کش‌ها، گاز مایع، و عملیات بندری
ساختار داوری غیرمتمرکز و انعطاف‌پذیر
CMAC (China Maritime Arbitration Commission) – چین
وابسته به شورای ترویج تجارت بین‌الملل چین
رسیدگی به اختلافات دریایی با تمرکز بر بازارهای شرق آسیا
پشتیبانی قوی از سوی بنادر روتردام و آمستردام
TAMARA (Transport and Maritime Arbitration Rotterdam–Amsterdam) – هلند
مرکز داوری تخصصی دریایی و حمل‌ونقل در بنادر هلند
رسیدگی به اختلافات اروپایی به زبان انگلیسی یا هلندی
FOSFA Arbitration (Federation of Oils, Seeds and Fats Associations) – بریتانیا
داوری در حمل‌ونقل کالاهای کشاورزی و روغن‌های نباتی
مقررات دقیق با داوران متخصص در تجارت کالا

**ب: نهادهای عمومی با بخش دریایی فعال**  
HKIAC (Hong Kong International Arbitration Centre) – هنگ‌کنگ

مرکز داوری عمومی با بخش فعال دریایی
محل ارجاع بسیاری از دعاوی دریایی شرق آسیا
مورد علاقه شرکت‌های چینی، ژاپنی و آسیای جنوب شرقی
ICC (International Chamber of Commerce – International Chamber of Commerce) – فرانسه
یکی از مشهورترین مراجع داوری تجاری بین‌المللی
هرچند تخصصی دریایی نیست، اما دعاوی پیچیده دریایی را نیز پوشش می‌دهد
رایج در قراردادهای بزرگ بین‌المللی شامل حمل‌ونقل و ساخت کشتی
LCIA (London Court of International Arbitration) – بریتانیا
مرجع عمومی داوری تجاری با صلاحیت در پرونده‌های دریایی
ساختار رسمی و روند منظم داوری
قابل استفاده برای قراردادهای بزرگ بیمه‌کاری دریایی
SIAC (Singapore International Arbitration Centre) – سنگاپور
مکمل SCMA، با تمرکز بیشتر بر اختلافات تجاری کالان شامل حوزه دریایی
داوری سریع و قابل اجرا در سطح بین‌المللی
GAFTA Arbitration (Grain and Feed Trade Association) – انگلستان
داوری تخصصی در حمل‌ونقل غلات و خوراک دام
بسیاری از دعاوی حمل‌ونقل با کشتی‌های قله‌بر در صلاحیت این نهاد است
<b>ج: نهادهای منطقه‌ای و در حال توسعه</b>
EMAC (Emirates Maritime Arbitration Centre) – امارات متحده عربی (دبی)
تاسیس شده برای تبدیل دبی به مرکز داوری دریایی خاورمیانه
تمرکز بر بازارهای خلیج فارس و آفریقا
ICC و LMAA همکاری با JCAA (Japan Commercial Arbitration Association) – ژاپن
مرکز داوری تجاری با تجربه در دعاوی کشتیرانی – اغلب در قراردادهای ژاپنی با شرکت‌های آسیایی
TRAC (Tehran Regional Arbitration Centre) – ایران
پتانسیل بالای داوری منطقه‌ای شامل اختلافات دریایی
نیازمند توسعه مقررات تخصصی دریایی و تربیت داوران حوزه دریا

بررسی آمار داوری‌های دریایی در مراکز داوری منتخب بین‌المللی (۲۰۱۹ تا ۲۰۲۳)

درصد رشد ساله	تعداد پرونده‌های دریایی					کشور میزبان	مرکز داوری دریایی
	۲۰۲۳	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۰	۲۰۱۹		
۲۴٪	۲۰۵۲	۱۹۷۰	۱۸۳۰	۱۷۸۵	۱۶۵۳	انگلستان	LMAA (London Maritime Arbitrators Association)
۷۸٪	۱۰۵	۹۱	۸۴	۷۲	۵۹	سنگاپور	SCMA (Singapore Chamber of Maritime Arbitration)
۳۴٪	۳۶۰	۳۳۶	۳۱۰	۲۸۵	۲۶۸	چین	CMAC (China Maritime Arbitration Commission)
۴۲٪	۷۸	۷۵	۶۸	۶۳	۵۵	هنگ‌کنگ	HKIAC (Hong Kong International Arbitration Centre)
۳۸٪	۶۵	۶۰	۵۲	۴۳	۴۷	چندملیتی (پاریس)	ICC (International Chamber of Commerce - Maritime Cases)



عکس: استوربشارنی

