

دادستان کل کشور: کالای رسوبی در بنادر کشور کاهش یافته است



دادستان کل کشور گفت: انبارهای اموال تملیکی و بنادر کشور وضعیت خوبی دارند و کالاهای رسوبی بسیار کاهش پیدا کرده و مثل سابق نیست، انتظار می‌رود این اقدام جهادی پیوسته استمرار داشته باشد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، حجت الاسلام محمدکاظم محدی آزاد در حاشیه بازدید از منطقه ویژه اقتصادی بندرامام خمینی (ره) بیان کرد: کالای رسوبی در بنادر و گمرکات استان خوزستان کاهش چشمگیری داشته و بنادر و گمرکات در اجرای سیاست‌های مقاومتی نقش چشمگیری دارند.

وی گفت: در سفرهای استانی رییس قوه قضاییه معمولاً یکی از کارهای مورد تأکید سرکشی به بنادر و گمرکات است، به این دلیل که در بحث اجرای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی، بنادر و گمرکات ما نقش بسیار مهمی دارند.

دادستان کل کشور افزود: در مواقع خاص، همانند جنگ ۱۲ روزه و تلاش جهادی بناسادر و گمرکات برای سرعت دادن به تشریفات قانونی، تأمین کالاهای موردنیاز جامعه و رساندن آن‌ها به مردم، نقش آنان بیشتر محرز می‌شود که جای تقدیر دارد.

محدی تصریح کرد: اطلاع دارم که کشور مادر تأمین ارز در مضیقه نیست و رییس بانک مرکزی هم چند روز پیش اعلام کرد که در تأمین ارز هیچ‌گاه در مضیقه نبوده‌ایم و کالایی که وارد می‌شود، معمولاً در مهلت مناسبی ارز مورد نیاز آن پر درآمد می‌شود و بدهی ندارد.

امضای تفاهم‌نامه همکاری‌های علمی و پژوهشی بنادر دانشگاه آزاد خوزستان



در مراسمی با حضور مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، رئیس دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوزستان و جمعی از اساتید مرکز رشد و فناوری دانشگاه، تفاهم‌نامه‌ای جامع به منظور گسترش همکاری‌های علمی، پژوهشی و آموزش تخصصی میان دو مجموعه به امضا رسید.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، ابوطالب گرایلو در این مراسم اظهار کرد: در شرایطی که حجم سرمایه‌گذاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) به‌طور مستمر در حال رشد است، استفاده از ظرفیت علمی دانشگاه‌ها ضرورتی انکارناپذیر است. تفاهم‌نامه جدید می‌تواند بستری فراهم کند تا پژوهش‌های هدفمند، دوره‌های تخصصی و فناوری‌های نوین به خدمت توسعه بندر درآید. شهرام لک رئیس دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوزستان نیز گفت: دانشگاه می‌تواند در حوزه‌های پایش زیست‌محیطی، هوشمندسازی فرآیندها و ساخت قطعات و آموزش نیروی انسانی بازاری علمی و عملیاتی بندر باشد. اهمیت این همکاری در آن است که با پیوند دانش و صنعت، نوآوری و بهره‌وری در کنار هم تحقق پیدا می‌کند. براساس این تفاهم‌نامه، دوره‌ها و کارگاه‌های تخصصی در حوزه‌هایی همچون اقتصاد، لجستیک، فناوری اطلاعات و امنیت سایبری برگزار خواهد شد و دانشجویان مستعد باهدف همکاری در پروژه‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری شناسایی و آموزش داده می‌شوند.

همچنین مقرر شد از ظرفیت‌های پژوهشی دانشگاه برای پشتیبانی از طرح‌های بازسازی، نگهداری تجهیزات، بهبود فرآیندهای عملیاتی و افزایش بهره‌وری استفاده شود. در حوزه زیست‌محیطی، انجام مطالعات ارزیابی و پایش شاخص‌های محیط زیستی مجتمع بندری به‌عنوان یکی دیگر از محورهای همکاری تعریف شده است. امضای این تفاهم‌نامه، نقطه آغاز همکاری سازمان‌یافته علمی و اجرایی میان اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوزستان است؛ همکاری که هدف آن تقویت پیوند دانشگاه و حوزه دریایی و بندری و ایجاد الگویی پایدار برای توسعه علمی و سرمایه‌گذاری در مقیاس ملی و منطقه‌ای است.



است که محاکم داخلی می‌توانند در راستای تقویت امنیت دریایی و حفظ منافع ملی انجام دهند. این نقش، زمانی مؤثر خواهد بود که دادگاه‌ها از تخصص کافی، استقلال قضایی، و دسترسی به اطلاعات فنی و بین‌المللی برخوردار باشند.

چالش‌ها و راهکارهای ارتقاء نقش محاکم داخلی یکی از چالش‌های بنیادین در نظام قضایی ایران در حوزه حقوق دریایی، فقدان دادگاه‌های تخصصی با صلاحیت انحصاری در رسیدگی به دعاوی دریایی است. در حال حاضر، دعاوی مرتبط با حمل‌ونقل دریایی، تصادم کشتی‌ها، بیمه دریایی و حقوق دریانوردان در دادگاه‌های عمومی حقوقی مطرح می‌شوند که اغلب فاقد دانش تخصصی در زمینه مقررات بین‌المللی دریایی، عرف بندری، و اسناد حمل‌ونقل‌اند. این خلأ نهدای موجب صدور آرای غیرمنسجم، تأخیر در رسیدگی، و کاهش اعتماد فعالان صنعت حمل‌ونقل به نظام قضایی داخلی شده است. در مقایسه، کشورهایی مانند انگلستان، سنگاپور و یونان با بهره‌گیری از دادگاه‌های دریایی تخصصی (Admiralty Courts)، توانسته‌اند رویه‌ای منسجم، تخصصی و قابل

استناد در سطح بین‌المللی ایجاد کنند. برای ارتقاء نقش محاکم داخلی، آموزش تخصصی قضات در حوزه حقوق دریایی یک ضرورت راهبردی است. این آموزش می‌تواند شامل دوره‌های حقوق بین‌الملل دریایی، تحلیل کنوانسیون‌های نظیر UNCLOS, CLC, MLC و آشنایی با اسناد حمل‌ونقل دریایی باشد. همچنین، ایجاد بانک اطلاعاتی آرای قضایی دریایی، انتشار رویه‌های منتخب، و بهره‌گیری از کارشناسان رسمی دریایی در فرآیند رسیدگی، می‌تواند به ارتقاء کیفیت تصمیم‌گیری قضایی کمک کند. همکاری میان قوه قضائیه، سازمان بنادر و دریانوردی، و نهادهای آموزشی حقوقی، بستری مناسب برای توسعه ظرفیت قضایی در این حوزه فراهم می‌سازد. در سطح اصلاحات قانونی و نهادی، پیشنهاد می‌شود که با تدوین لایحه‌ای مستقل، دادگاه تخصصی دریایی در مناطق بندری کشور مانند بندرعباس، بوشهر یا چابهار ایجاد شود. این دادگاه‌ها می‌توانند با صلاحیت انحصاری در رسیدگی به دعاوی دریایی، ضمن کاهش بار دادگاه‌های عمومی، به انسجام رویه قضایی و ارتقاء جایگاه ایران در نظام حقوق دریایی بین‌المللی کمک کنند. همچنین، اصلاح آیین دادرسی مدنی به‌منظور تسهیل رسیدگی به دعاوی چندملیتی، پذیرش داوری دریایی، و اجرای مؤثر احکام خارجی، از جمله اقدامات مکملی است که می‌تواند کارآمدی قضایی را در حوزه دریایی به‌طور چشم‌گیر افزایش دهد. این اصلاحات، نه‌تنها جنبه حقوقی، بلکه پیامدهای اقتصادی، امنیتی و دیپلماتیک برای کشور به همراه خواهد داشت.

پیشنهادهات سیاستی نقش محاکم داخلی در توسعه حقوق دریایی، فراتر از حل‌وفصل اختلافات فردی، به‌مثابه یکی از ارکان شکل‌دهی به نظم حقوقی ملی و تعامل مؤثر با نظام بین‌المللی دریایی است. در شرایطی که حمل‌ونقل دریایی با مسائل پیچیده‌ای چون تحریم‌ها، تصادم‌های چندملیتی، و دعاوی مربوط به بیمه و اجاره کشتی مواجه است، دادگاه‌های داخلی باید بتوانند با استناد به اصول حقوق بین‌الملل، کنوانسیون‌های دریایی، و عرف عملی، تصمیماتی منسجم، تخصصی و قابل دفاع صادر کنند. این امر نه‌تنها موجب ارتقاء اعتبار قضایی کشور در سطح منطقه‌ای و جهانی می‌شود، بلکه به تقویت امنیت حقوقی فعالان دریایی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، و حمایت از منافع ملی در عرصه دریانوردی کمک می‌کند. برای هماهنگی بیشتر با نظام‌های بین‌المللی، پیشنهاد می‌شود که محاکم داخلی به‌صورت نهادی و آموزشی با کنوانسیون‌های کلیدی نظیر، UNCLOS, CLC, MARPOL و MLC هم‌راستا شوند. این هماهنگی می‌تواند از طریق تدوین دستورالعمل‌های قضایی، ترجمه و تفسیر رسمی کنوانسیون‌ها، و ایجاد پایگاه داده آرای تطبیقی صورت گیرد. همچنین، پذیرش داوری دریایی بین‌المللی، تسهیل اجرای احکام خارجی، و درج شروط صلاحیت در قراردادهای حمل‌ونقل، از جمله اقداماتی است که موجب هم‌افزایی میان نظام قضایی داخلی و ترتیبات حقوقی جهانی خواهد شد. در این مسیر، نقش نهادهای تخصصی مانند سازمان بنادر و دریانوردی، کانون وکلای دادگستری، و مراکز داوری دریایی بسیار کلیدی است. در سطح سیاست‌گذاری، ارتقاء ظرفیت قضایی کشور در حوزه حقوق دریایی مستلزم اصلاحات ساختاری و نهادی است. ایجاد دادگاه‌های تخصصی دریایی در مناطق بندری، آموزش قضات و کارشناسان رسمی در زمینه حقوق حمل‌ونقل، و تدوین آیین‌نامه‌های خاص برای رسیدگی به دعاوی دریایی، از جمله اقدامات ضروری‌اند. همچنین، پیشنهاد می‌شود که شورای عالی قضایی با همکاری وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور خارجه، و نهادهای دانشگاهی، کارگروه مشترکی برای تدوین سیاست‌های قضایی دریایی تشکیل دهد. این کارگروه می‌تواند ضمن رصد تحولات بین‌المللی، به‌روزرسانی مقررات داخلی، و ارتقاء جایگاه ایران در مجامع حقوقی دریایی بین‌المللی کمک شایانی نماید.

چالش‌ها کمک کند و جایگاه محاکم داخلی را در نظام حقوق دریایی بین‌المللی تقویت نماید.

تحلیل رویه قضایی داخلی در دعاوی دریایی در بررسی رویه قضایی ایران در حوزه دعاوی دریایی، می‌توان به آرای صادره در زمینه خسارت کالا، تصادم کشتی‌ها، و مسئولیت متصدی حمل اشاره کرد. برای نمونه، در پرونده‌ای مربوط به تأخیر در تحویل کالا در بندر شهید رجایی، دادگاه عمومی بندرعباس با استناد به بارنامه و نقض تعهدات عملیاتی‌اند. بیمه دریایی نیز، با پوشش ریسک‌هایی نظیر خسارت کالا، تصادم، و آلودگی، در قالب بیمه بدنه (Hull Insurance) و بیمه مسئولیت (P&I Club)، نقش مهمی در حل‌وفصل اختلافات ایفا می‌کند. در حقوق ایران، با وجود خلأهایی در تدوین مقررات تخصصی، اصول کلی قرارداد و بیمه، همراه با استناد به عرف بین‌المللی، مبنای رسیدگی قضایی قرار می‌گیرند. این دسته از دعاوی، به‌ویژه در تعامل با شرکت‌های خارجی، نیازمند تفسیر دقیق از شروط قراردادی، مقررات حاکم، و صلاحیت قضایی بین‌المللی است.

تأثیر رویه قضایی داخلی بر توسعه حقوق دریایی، به‌ویژه در غیاب دادگاه‌های تخصصی، بسیار تعیین‌کننده است. آرای صادره، نه‌تنها مبنای تصمیم‌گیری در پرونده‌های مشابه‌اند، بلکه در شکل‌دهی به فهم قضات، تدوین مقررات جدید، و آموزش حقوق دریایی نقش ایفا می‌کنند. در صورتی که رویه قضایی به‌صورت مستند، منسجم، و منطبق با استانداردهای بین‌المللی توسعه یابد، می‌تواند به ارتقاء جایگاه ایران در نظام حقوق دریایی جهانی کمک کند. همچنین انتشار و تحلیل آرای قضایی در مجلات حقوقی و آموزش قضات در زمینه حقوق دریایی، زمینه‌ساز تقویت ظرفیت نهادی و افزایش اعتماد فعالان حمل‌ونقل بین‌المللی به نظام قضایی کشور خواهد بود.

نقش محاکم داخلی در حمایت از منافع ملی و امنیت دریایی

محاکم داخلی در نظام حقوقی هر کشور، نقشی فراتر از حل‌وفصل اختلافات خصوصی ایفا می‌کنند؛ به‌ویژه در حوزه دریایی که با منافع ملی، امنیت اقتصادی، و تعاملات بین‌المللی گره خورده است. رسیدگی به دعاوی ناشی از تحریم‌های اقتصادی، توقیف کشتی‌ها، و تضییع حقوق دریانوردان، مستلزم درک دقیق از اصول حقوق بین‌الملل، تعهدات کنوانسیون‌ی، و ملاحظات حاکمیتی است. برای نمونه، در پرونده‌های که کشتی‌های ایرانی به‌دلیل تحریم‌های یک‌جانبه در بنادر خارجی توقیف شده‌اند، محاکم داخلی موظف‌اند ضمن حمایت از مالکیت ملی، سازوکارهای جبران خسارت، پیگیری دیپلماتیک، و احقاق حقوق دریانوردان را فعال سازند. این امر مستلزم هماهنگی میان قوه قضائیه، وزارت امور خارجه، و نهادهای دریایی است تا پاسخ حقوقی مؤثر و منطبق با منافع ملی ارائه شود. در دعاوی مرتبط با توقیف کشتی‌ها یا محدودیت‌های عملیاتی ناشی از تحریم، تصمیم‌گیری قضایی باید با لحاظ ملاحظات سیاسی و اقتصادی صورت گیرد. برای مثال، در مواردی که توقیف کشتی به‌دلیل ادعای نقض تحریم‌های نفتی یا بانکی رخ داده، دادگاه‌های داخلی باید ضمن بررسی منشورعبت ادعا، از اصول حقوق بین‌الملل عمومی نظیر منع اقدامات قهری یک‌جانبه و اصل مصونیت کشتی‌های دولتی بهره گیرند. همچنین، در دعاوی مربوط به حقوق دریانوردان از جمله عدم پرداخت حقوق، شرایط نامناسب کاری، یا بازداشت غیرقانونی، محاکم داخلی باید با استناد به کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند کنوانسیون کار دریایی (۲۰۰۶) و مقررات داخلی، از کرامت انسانی و حقوق بنیادین دریانوردان حمایت کنند. این نوع رسیدگی، علاوه بر جنبه قضایی، پیام‌آور تعهد کشور به اصول انسانی و مقررات بین‌المللی است.

نقش محاکم داخلی در حمایت از امنیت دریایی، به‌ویژه در شرایط ژئوپلیتیکی حساس، ابعاد راهبردی دارد. تصمیمات قضایی در حوزه دریایی می‌توانند بر روابط بین‌المللی، امنیت بندری، و اعتبار حقوقی کشور در مجامع جهانی تأثیر گذار باشند. برای مثال، صدور رأی در پرونده‌ای مربوط به توقیف کشتی خارجی در آب‌های سرزمینی ایران، باید با رعایت اصول کنوانسیون حقوق دریاها (UNCLOS) و ملاحظات دیپلماتیک همراه باشد تا از بروز تنش‌های بین‌المللی جلوگیری شود. همچنین، حمایت قضایی از مالکیت کشتی‌های ایرانی، مقابله با مصادره‌های غیرقانونی، و تضمین حقوق شرکت‌های کشتیرانی، از جمله اقداماتی

سرآمد بررسی می‌کند؛

چالش‌ها و راهکارهای ارتقاء نقش محاکم داخلی در دعاوی دریایی

بین‌المللی نجات ۱۹۸۹، به بررسی حقوق نجات‌دهنده و میزان پساداش تعلق گرفته می‌پردازد. در حوزه آلودگی، کنوانسیون‌های MARPOL و CLC ۱۹۹۲، مسئولیت آلودگی نفتی و جبران خسارت زیست‌محیطی را تعیین می‌کنند. در ایران، با توجه به موقعیت بندری و تردد نفتکش‌ها، این دعاوی از اهمیت راهبردی برخوردارند و مستلزم همکاری میان محاکم قضایی، سازمان محیط زیست، و نهادهای دریایی هستند.

سومین دسته از دعاوی دریایی، به اختلافات ناشی از قراردادهای چارتر، اجاره کشتی، و بیمه دریایی اختصاص دارد. قراردادهای چارتر، شامل چارتر زمانی، سفری یا بی‌خدمه، زمینه‌ساز دعاوی مربوط به اجرت حمل، تأخیر، و نقض تعهدات عملیاتی‌اند. بیمه دریایی نیز، با پوشش ریسک‌هایی نظیر خسارت کالا، تصادم، و آلودگی، در قالب بیمه بدنه (Hull Insurance) و بیمه مسئولیت (P&I Club)، نقش مهمی در حل‌وفصل اختلافات ایفا می‌کند. در حقوق ایران، با وجود خلأهایی در تدوین مقررات تخصصی، اصول کلی قرارداد و بیمه، همراه با استناد به عرف بین‌المللی، مبنای رسیدگی قضایی قرار می‌گیرند. این دسته از دعاوی، به‌ویژه در تعامل با شرکت‌های خارجی، نیازمند تفسیر دقیق از شروط قراردادی، مقررات حاکم، و صلاحیت قضایی بین‌المللی است.

صلاحیت محاکم داخلی در رسیدگی به دعاوی دریایی

صلاحیت قضایی محاکم داخلی در دعاوی دریایی، بر اساس اصول حقوقی ملی و تعهدات بین‌المللی کشورها تعیین می‌شود. در حقوق ایران، اصل صلاحیت سرزمینی و مقررات قانون آیین دادرسی مدنی، مبنای رسیدگی به دعاوی ناشی از حمل‌ونقل دریایی، تصادم، و قراردادهای دریایی است. با این حال، در مواردی که عناصر خارجی در دعوا وجود دارد؛ مانند تابعیت کشتی، محل انعقاد قرارداد، یا محل وقوع خسارت، ضرورت تطبیق با کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر کنوانسیون بروکسل ۱۹۵۲ درباره صلاحیت قضایی و کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ درباره حمل کالا، مطرح می‌شود. این کنوانسیون‌ها، ضمن تعیین دادگاه صالح، امکان انتخاب صلاحیت قراردادی و محدودسازی دعاوی را نیز فراهم می‌کنند که در حقوق ایران، به‌واسطه اصل آزادی قراردادها و رعایت نظم عمومی، قابل‌پذیرش مشروط است. همانطور که گفته شد در ساختار قضایی ایران، دعاوی دریایی عمدتاً در دادگاه‌های عمومی حقوقی مطرح می‌شوند، چرا که دادگاه تخصصی دریایی به‌صورت نهادی مستقل وجود ندارد. این امر موجب می‌شود قضات عمومی، بدون تخصص فنی در امور دریایی، به دعاوی پیچیده‌ای نظیر تصادم، نجات، یا بیمه دریایی رسیدگی



کنند. در برخی کشورها نظیر انگلستان، دادگاه دریایی (Admiralty Court) با قضات متخصص، نقش محوری در توسعه حقوق دریایی ایفا می‌کند. در ایران، سازمان بنادر و دریانوردی و کارشناسان رسمی دادگستری، نقش مکمل در ارائه نظره‌ای فنی دارند، اما نبود دادگاه تخصصی، موجب کندی در رسیدگی، عدم انسجام رویه قضایی، و کاهش اعتماد ذی‌نفعان بین‌المللی می‌شود.

یکی از چالش‌های اساسی در صلاحیت قضایی دعاوی دریایی، مربوط به اجرای احکام خارجی و تعارض صلاحیت‌ها در دعاوی بین‌المللی است. در مواردی که دادگاه خارجی رأی صادر کرده و خواهان اجرای آن در ایران است، باید شرایط مقرر در قانون اجرای احکام مدنی و اصول شناسایی بین‌المللی رعایت شود؛ از جمله رعایت صلاحیت قانونی، عدم مغایرت با نظم عمومی، و وجود توافق قبلی. همچنین، در دعاوی چندملیتی، امکان طرح دعوا در چند حوزه قضایی، موجب بروز تعارض صلاحیت و صدور احکام متناقض می‌شود. راهکارهایی نظیر درج شرط صلاحیت در قرارداد، استفاده از داوری دریایی، و پذیرش کنوانسیون‌های اجرایی نظیر کنوانسیون نیویورک ۱۹۵۸ درباره شناسایی و اجرای آرای داوری، می‌تواند به حل این

گروه دانش دریا- مرتضی فاخری- در نظام حقوقی بین‌المللی، دعاوی دریایی از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند؛ چرا که حمل‌ونقل دریایی به‌عنوان ستون فقرات تجارت جهانی، بستر وقوع انواع تعهدات، خسارات، و اختلافات حقوقی است. کنوانسیون‌هایی نظیر کنوانسیون بروکسل ۱۹۵۲ درباره صلاحیت قضایی در دعاوی دریایی، کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ و قواعد لاهه-ویزبی، چارچوب‌هایی را برای رسیدگی به این دعاوی در سطح فراملی فراهم کرده‌اند. به گزارش اقتصاد سراسرآمد مرتضی فاخری پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در این رابطه به اقتصاد سراسرآمد نوشت: با این حال، نقش محاکم داخلی در تفسیر، اجرا و تطبیق این قواعد با حقوق ملی، تعیین‌کننده میزان کارآمدی و انسجام حقوق دریایی در هر کشور است. در ایران نیز با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی و ظرفیت‌های بندری، بررسی دعاوی دریایی نه‌تنها جنبه حقوقی، بلکه ابعاد اقتصادی، امنیتی و سیاست‌گذاری دارد.

دعاوی دریایی به مجموعه‌ای از اختلافات حقوقی اطلاق می‌شود که در بستر فعالیت‌های دریایی شکل می‌گیرند؛ از جمله دعاوی مربوط به حمل کالا، تصادم کشتی‌ها، نجات دریایی، آلودگی محیط زیست، قراردادهای اجاره کشتی (چارتر)، و مسئولیت متصدی حمل. این دعاوی در حقوق حمل‌ونقل دریایی جایگاه بنیادین دارند و مستلزم شناخت دقیق از مقررات بین‌المللی، عرف دریایی، و اسناد حمل‌ونقل نظیر بارنامه دریایی و قراردادهای چارتر هستند. در حقوق ایران، با وجود نبود دادگاه تخصصی دریایی، دعاوی مذکور عمدتاً در محاکم عمومی مطرح می‌شوند که خود چالش‌هایی در زمینه تخصص قضایی، تطبیق با استانداردهای بین‌المللی، و اجرای مؤثر احکام ایجاد می‌کند. ضرورت بررسی نقش محاکم داخلی در حل‌وفصل دعاوی دریایی از آن‌جا ناشی می‌شود که این محاکم نه‌تنها مرجع رسیدگی به اختلافات هستند، بلکه در شکل‌دهی به رویه قضایی، تفسیر قواعد بین‌المللی، و حمایت از منافع ملی نقش کلیدی دارند. در غیاب دادگاه‌های تخصصی، ارتقاء دانش قضات، تدوین آیین‌نامه‌های خاص، و بهره‌گیری از کارشناسان دریایی می‌تواند به بهبود کیفیت رسیدگی کمک کند. همچنین، هماهنگی میان دستگاه قضایی و نهادهای دریایی نظیر سازمان بنادر و دریانوردی، زمینه‌ساز انسجام حقوقی و ارتقاء جایگاه ایران در نظام حقوق دریایی بین‌المللی خواهد بود.

طبقه‌بندی دعاوی دریایی: از خسارت کالا تا تصادم کشتی‌ها

دعاوی دریایی از منظر حقوق حمل‌ونقل به دسته‌های متعددی تقسیم می‌شوند که هر یک بر اساس ماهیت عملیات



دریایی، نوع تعهدات قراردادی، و مخاطرات عملیاتی قابل تفکیک‌اند. یکی از مهم‌ترین دسته‌ها، دعاوی مربوط به حمل‌ونقل کالا و مسافر است که در آن مسئولیت متصدی حمل، نقش کلیدی ایفا می‌کند. بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر قواعد لاهه-ویزبی (Hague-Visby Rules) و کنوانسیون هامبورگ، متصدی حمل موظف به تحویل سالم کالا و رعایت اصول ایمنی در حمل مسافر است. در حقوق ایران نیز، مواد قانون تجارت دریایی و مقررات سازمان بنادر و دریانوردی، چارچوب‌هایی برای بررسی مسئولیت ناشی از تأخیر، خسارت یا فقدان کالا فراهم کرده‌اند. دعاوی این حوزه معمولاً با استناد به بارنامه دریایی، قرارداد حمل، و گزارش‌های بندری مطرح می‌شوند.

دسته‌ای دیگر از دعاوی دریایی، به حوادث غیر قراردادی نظیر تصادم کشتی‌ها، عملیات نجات دریایی، و آلودگی محیط زیست مربوط می‌شود. تصادم دریایی، به‌عنوان یکی از پیچیده‌ترین دعاوی، مستلزم بررسی قواعد بین‌المللی مانند کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (COLREG ۱۹۷۲) و اصول مسئولیت مشترک یا نسبی است. دعاوی نجات دریایی نیز بر اساس کنوانسیون