

دانش دریا

پژوهش

عضو هیئت‌علمی پژوهشکده اکتولوژی خلیج فارس و دریای عمان: **جای خالی سودآوری ساردین‌ماهیان با خام‌روشی**



یک پژوهشگر حوزه آبزیان نوشت: فراوری ساردین ماهیان بر تولید آردهمایی متمرکز است که ارزش افزوده پایینی دارد درحالی‌که توسعه صنایع فراوری، ارزش اقتصادی آن را به میزان قابل توجهی افزایش می‌دهد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی سالارپوری از زیرمجموعه‌های مؤسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور به مناسبت ۲۴ نوامبر و روز جهانی ساردین ماهیان در یادداشتی برای خبرگزاری مهر نوشت، ماهیان سطح‌زی ریز در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان عمدتاً شامل خانواده‌های ساردین‌ماهیان و موتوماهیان می‌شوند. از بین گونه‌ها ماهیان سطح‌زی ریز، ساردین سند و موتو معمولی بیشترین سهم را در ترکیب صید ایسن ماهیان به خود اختصاص می‌دهند. این ماهیان به دلیل اندازه کوچک به راحتی قابل تشخیص هستند.

ماهیان سطح‌زی ریز به صورت گله‌های بزرگ و متراکم در لایه‌های سطحی آب زندگی می‌کنند و مهاجرت فصلی دارند. رفتار مهاجرت فصلی آنها تحت تأثیر عوامل محیطی مانند دما، شوری و جریان‌های آبی است.

ماهیان سطح‌زی ریز نقش کلیدی در زنجیره غذایی اکوسیستم‌های دریایی ایفا می‌کنند. آنها از پلانکتون‌ها تغذیه کرده و خود منبع غذایی مهمی برای ماهیان بزرگ‌جثه مانند شیرماهی، هور و یال اسبی هستند. هرگونه تغییر در جمعیت این ماهیان می‌تواند اثرات گسترده‌ای بر کل اکوسیستم داشته باشد.

ساردین و موتو ماهیان از جمله گونه‌های کوتاه‌عمر و سریع‌ال رشد هستند. تغذیه مستمر آنها از پلانکتون‌ها نقش مهمی در کنترل جمعیت این موجودات و حفظ تعادل اکوسیستم دریایی دارد.

صیدگاه‌های اصلی ماهیان سطح‌زی ریز در خلیج فارس و دریای عمان عمدتاً در جنوب جزیره قشم، بندر جاسک، سیستان و بلوچستان، بوشهر و... است.

در سال ۱۴۰۳، میزان صید ماهیان سطح‌زی ریز (ساردین و موتو ماهی) در آب‌های جنوب ایران حدود ۱۳۰ هزار تن گزارش شده که سهم استان هرمزگان ۱۲۰ هزار تن (۹۲ درصد) بوده است. بیشترین صید در آب‌های جنوب جزیره قشم (۶۱ درصد) انجام شده است. در سال ۱۴۰۲ صنعت صید ماهیان سطح‌زی ریز موفق به تولید ۲۱ هزار تن آرده ماهی به ارزش ۲۶ میلیون دلار و همچنین صادرات ۲۰ هزار تن ماهی خشک‌شده به ارزش ۲۴ میلیون دلار شده است. این آمار نشان‌دهنده اهمیت این ماهیان در اقتصاد شیلاتی منطقه است.

برآوردها نشان می‌دهد که میزان حداکثر محصول پایدار برای ساردین سند ۳۱.۳ هزار تن و برای موتو معمولی ۷۹.۹ هزار تن در مجموع ۱۱۱.۲ هزار تن است. این ارقام نشان می‌دهد که ذخایر این ماهیان در شرایط نسبتاً پایداری قرار دارند، اما نیازمند مدیریت دقیق هستند. افزایش غیرمجاز صیادی در سال‌های اخیر منجر به کاهش کارایی صید و فشار مضاعف بر ذخایر شده است.

در حال حاضر، متأسفانه بیشتر ماهیان صید شده به صورت تازه و بدون سردسازی به کارخانه‌های تولید آرده ماهی منتقل می‌شوند که منجر به کاهش کیفیت محصول نهایی می‌شود. فراوری این ماهیان عمدتاً برر تولید آرده ماهی متمرکز است که ارزش افزوده پایینی دارد. با اجرای روش‌های نوین نگهداری و توسعه صنایع فراوری تکمیلی، می‌توان ارزش اقتصادی این ذخایر را به میزان قابل توجهی افزایش داد و از اتلاف منابع جلوگیری کرد.



سید گروه راهبردی-مرتضی فاخری – حقوق داخلی ایران و به‌ویژه ماده ۱۰۰۲ قانون مدنی، مفهومی بنیادی تحت عنوان «اقامتگاه» را برای تعیین محل قانونی اقامت افراد حقیقی و حقوقی پیش‌بینی کرده است. این ماده تأکید دارد که اقامتگاه هر شخص، محلی است که وی در آن سکونت داشته و مرکز مهم امور او نیز در همانجا قرار دارد و در صورت اختلاف محل سکونت با مرکز امور مهم، مرکز امور مهم ملاک خواهد بود. برای اشخاص حقوقی، مرکز عملیات آن‌ها به عنوان اقامتگاه قانونی تلقی می‌شود. این رویکرد فلسفه‌ای روشن دارد: تمرکز بر محل انجام امور مهم و مرکز تصمیم‌گیری به منظور تضمین رسیدگی مؤثر و متصفانه به دعاوی. اهمیت این مفهوم در تعیین صلاحیت دادگاه‌ها، اجرای قرارداده‌ا و تحقق حقوق مالی و اداری قابل مشاهده است و پایه‌ای منطقی برای تحلیل تطبیقی با معیارهای بین‌المللی دریایی فراهم می‌کند. به گزارش «سراسرآمد»، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در مطبعی اختصاصی برای این روزنامه با بررسی تطبیقی قانون مدنی و سایر قوانین جمهوری اسلامی ایران و همچنین معیارهای بین‌المللی حقوق دریایی به بررسی مفهوم مربوط به اقامتگاه پرداخته است. نگارنده در این مطلب همچنین معیارهای مورد نظر جهت تعیین دادگاه صالح در دعاوی دریایی بین‌المللی مربوط به این موضوع را بررسی کرده است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

حقوق دریایی بین‌المللی به دلیل ماهیت فراملی فعالیت‌ها و مالکیت کشتی‌ها، دارای معیارهای پیچیده‌ای برای تعیین دادگاه صالح است. این معیارها شامل پرچم کشتی، مرکز عملیات مالک یا اپراتور، محل وقوع حادثه دریایی، بندر توقیف، بندرهای بارگیری و تخلیه و همچنین آزادی قراردادی طرفین است. فلسفه کلی این معیارها با ماده ۱۰۰۲ هماهنگ است؛ یعنی تمرکز بر محل انجام امور مهم و مرکز تصمیم‌گیری، محور اصلی تعیین صلاحیت دادگاه‌است. تحلیل تطبیقی میان ماده ۱۰۰۲ و معیارهای بین‌المللی دریایی، امکان ارائه چارچوبی علمی و عملی برای تعیین محل دادگاه در دعاوی دریایی را فراهم می‌آورد و نشان می‌دهد که چگونه اصول حقوق داخلی می‌توانند در محیط بین‌المللی کاربردی و قابل اتکا باشند.

مفهوم اقامتگاه در حقوق داخلی و ماده ۱۰۰۲قانون مدنی

مفهوم اقامتگاه در حقوق داخلی ایران، به ویژه مطابق ماده ۱۰۰۲ قانون مدنی، یکی از مفاهیم بنیادی برای تعیین صلاحیت دادگاه‌ها و تشخیص محل قانونی اقامت اشخاص حقیقی و حقوقی است. ماده ۱۰۰۲ صراحتاً بیان می‌کند که اقامتگاه هر شخص حقیقی محلی است که شخص در آن سکونت داشته و مرکز مهم امور او نیز در همانجا قرار دارد. اگر محل سکونت با مرکز مهم امور فرد متفاوت باشد، مرکز امور مهم او اقامتگاه محسوب می‌شود. برای اشخاص حقوقی نیز مرکز عملیات آن‌ها اقامتگاه قانونی تلقی می‌شود. فلسفه این ماده، تمرکز بر محل انجام امور مهم و مرکز تصمیم‌گیری است و نشان می‌دهد صرف سکونت فیزیکی کافی نیست، بلکه محل اتخاذ تصمیمات اصلی و انجام امور کلیدی، معیار تعیین اقامتگاه است.

در امور حقوقی داخلی، اقامتگاه نقش تعیین‌کننده‌ای در رسیدگی به دعاوی مدنی و تجاری دارد. برای مثال، اگر شخص حقیقی در شهری سکونت داشته باشد اما مرکز فعالیت اقتصادی یا شغلی او در شهر دیگری باشد، دادگاه شهر دوم به عنوان دادگاه صالح برای رسیدگی به دعاوی مالی یا تجاری وی تعیین می‌شود. این رویکرد، تضمین می‌کند که رسیدگی به دعاوی در محلی صورت گیرد که بیشترین ارتباط عملی با موضوع دارد و اجرای احکام آسان‌تر و مؤثر تر خواهد بود. همچنین برای اشخاص حقوقی، مانند شرکت‌ها و موسسات، مرکز عملیات به عنوان اقامتگاه در نظر گرفته می‌شود، زیرا تصمیم‌گیری‌ها و مدیریت اجرایی در این مکان صورت می‌گیرد و براساس فلسفه ماده ۱۰۰۲، تمرکز بر محل انجام امور مهم، معیار اصلی است.

از منظر حقوق داخلی، اهمیت مفهوم اقامتگاه فراتر از تعیین دادگاه صالح است. این مفهوم در روابط قراردادی، تعیین محل اجرای تعهدات، تنظیم دعاوی مالی و وصول طلب، و حتی در تعیین قوانین حاکم بر اموال و دارایی‌های اشخاص تأثیرگذار است. ماده ۱۰۰۲ با تأکید بر مرکز امور مهم، در واقع به نحوی یک معیار عملیاتی برای تعیین محل تحقق اثرات حقوقی افراد و شرکت‌ها ارائه می‌دهد که هماهنگی آن با معیارهای بین‌المللی، خصوصاً در دعاوی دریایی، قابل توجه است.

معیارهای بین‌المللی در تعیین دادگاه صالح برای دعاوی دریایی

حقوق دریایی بین‌المللی به دلیل ماهیت فراملی کشتی‌ها و فعالیت‌های دریایی، دارای معیارهای پیچیده‌ای برای تعیین دادگاه صالحه است که هدف آن‌ها تضمین عدالت و امکان اجرای حقوق با تکیه بر محل انجام امور مهم، مرکز عملیات، پرچم کشتی و محل وقوع حادثه است. یکی از معیارهای اصلی، پرچم کشتی و بندر ثبت آن است. پرچم کشتی نظام حقوقی حاکم بر کشتی را مشخص می‌کند و شامل مقررات ایمنی، استانداردهای فنی، مسئولیت مالک و اپراتور و مسائل بیمه‌ای می‌شود و در واقع معادل امرکز مهم اموره در ماده ۱۰۰۲ محسوب می‌شود. به عنوان نمونه، یک کشتی باری تحت پرچم پاناما که مالک آن شرکت سنگاپوری است، تابع قوانین پاناماست، اما مرکز تصمیم‌گیری و مدیریت در سنگاپور قرار دارد و در این حالت هر دو معیار پرچم کشتی و مرکز عملیات مالک در تعیین دادگاه نقش دارند. معیار مهم دیگر، مرکز عملیات مالک یا اپراتور است که جایی محسوب می‌شود که تصمیمات کلیدی مربوط به مدیریت، نگهداری و عملیات کشتی اتخاذ می‌شود و معادل اقامتگاه اشخاص حقوقی در ماده ۱۰۰۲ است. دادگاه‌های کشور محل مرکز عملیات، صلاحیت رسیدگی به دعاوی مالی و حقوقی مرتبط با قرارداده‌ا و عملیات کشتی را دارند. برای مثال، دادگاه سنگاپور در پرونده کشتی پانامایی متعلق به شرکت سنگاپوری صلاحیت رسیدگی به دعاوی بیمه و قراردادهای حمل را پذیرفت. همچنین محل وقوع حادثه دریایی مانند تصادم کشتی‌ها، نشست نفت یا صدمات جانی، یکی از معیارهای تعیین دادگاه محسوب می‌شود. در پرونده‌ای که یک نفتکش در آب‌های سرزمینی یونان دچار تصادف شد، دادگاه یونان صلاحیت رسیدگی داشت، حتی اگر مالکیت کشتی‌ها به کشورهای دیگر تعلق داشت که این معیار معادل بند دوم ماده ۱۰۰۲ است که مرکز امور مهم را تعیین‌کننده اقامتگاه می‌داند. بندر توقیف کشتی نیز معیار دیگری برای تعیین دادگاه است؛ طبق کنوانسیون بروکسل ۱۹۵۲، هر بندری که امکان توقیف قانونی کشتی در آن وجود داشته باشد، می‌تواند محل طرح دعوا باشد. به عنوان نمونه، توقیف کشتی در بندر روتردام به دلیل بدهی بیمه‌ای و تعیین دادگاه روتردام به عنوان محل رسیدگی، نمونه‌ای عملی از کاربرد این معیار است. همچنین بندرهای بارگیری و تخلیه از جمله معیارهای تعیین دادگاه در دعاوی حمل‌ونقل دریایی هستند؛ کنوانسیون‌های لاهه-ویزبی، هامبورگ و روتردام تصریح کرده‌اند که حمل‌کننده می‌تواند در بندر بارگیری یا تخلیه مورد تعقیب قرار گیرد. نمونه عملی آن، آسیب دیدن یک کانتنر در بندر مقصد است که دادگاه همان بندر صلاحیت رسیدگی دارد، زیرا محل تحقق تعهدات قراردادی محسوب می‌شود.



«سراسرآمد» بررسی کرد؛

تطبیق مفهوم اقامتگاه در قوانین ایران بامعیارهای حقوق دریایی بین‌الملل

واکاوی معیارهای بین‌المللی در تعیین دادگاه صالح برای دعاوی دریایی

یکی دیگر از اصول مهم، آزادی قراردادی طرفین است؛ قراردادهای حمل و بیمه دریایی معمولاً شامل بندهای داوری یا Jurisdiction Clause هستند که محل رسیدگی به دعاوی را مشخص می‌کنند. و غالباً بر سایر معیارها برتری دارند. نمونه عملی این اصل، قرارداد حمل نفت بین یک شرکت ایرانی و یک شرکت سوئیسی است که بند داوری لندن در آن درج شده بود و تمامی دعاوی ناشی از قرارداد باید در لندن رسیدگی می‌شد. این معیارها نشانان می‌دهند که حقوق دریایی بین‌المللی ضمن احترام به محل انجام امور مهم و مرکز عملیات، به آزادی قراردادی طرفین نیز اهمیت می‌دهد و فلسفه تعیین اقامتگاه در ماده ۱۰۰۲ قانون مدنی ایران را منعکس می‌کند و با آن هماهنگی دارد.

تحلیل تطبیقی ماده ۱۰۰۲ و معیارهای بین‌المللی

تحلیل تطبیقی میان ماده ۱۰۰۲ قانون مدنی ایران و معیارهای بین‌المللی حقوق دریایی نشان می‌دهد که هر دو نظام حقوقی، با وجود تفاوت در حوزه کاربرد، در فلسفه تعیین دادگاه صالح برای رسیدگی به دعاوی از یک اصل مشترک تبعیت می‌کنند؛ یعنی تمرکز بر محل انجام امور مهم، مرکز تصمیم‌گیری و محلی که تحقق اثرات حقوقی در آنجا رخ می‌دهد، معیار اصلی است. ماده ۱۰۰۲ قانون مدنی، با تعیین اقامتگاه افراد حقیقی و حقوقی براساس محل سکونت و مرکز مهم امور و برای اشخاص حقوقی، براساس مرکز عملیات، این اصل را به صورت روشن بیان می‌کند. در حقوق دریایی بین‌المللی نیز معیارهایی مانند پرچم کشتی، مرکز عملیات مالک یا اپراتور، محل وقوع حادثه دریایی، بندرهای بارگیری و تخلیه، بندر توقیف و آزادی قراردادی طرفین، به عنوان شاخص‌های تعیین دادگاه صالح در دعاوی دریایی پذیرفته شده‌اند. این معیارها در عمل، توسعه یافته همان فلسفه ماده ۱۰۰۲ محسوب می‌شوند و نشان می‌دهند که مفاهیم بنیادین حقوق داخلی می‌توانند با اصول بین‌المللی هماهنگ شوند. یکی از مهم‌ترین معیارهای تطبیقی، مفهوم مرکز مهم امور در ماده ۱۰۰۲ و مرکز عملیات مالک یا اپراتور در حقوق دریایی است. مرکز عملیات جایی است که تصمیمات کلیدی مدیریتی، مالی و عملیاتی کشتی اتخاذ می‌شود و نقش محوری در اجرای تعهدات قراردادی و حل و فصل دعاوی دریایی دارد. به عنوان مثال، یک کشتی کانتنری تحت پرچم لیبیا، متعلق به یک شرکت کشتیرانی ژاپنی، اگرچه پرچم کشتی تابع قوانین لیبی باشد، اما مرکز عملیات و تصمیم‌گیری مالک در توکیو واقع شده است، بنابراین دادگاه‌های ژاپن صلاحیت رسیدگی به دعاوی مربوط به مدیریت، بیمه و قراردادهای حمل را خواهند داشت. این نمونه نشان می‌دهد که تمرکز بر محل اتخاذ تصمیمات و انجام امور مهم، معیار عملی و قابل اتکایی برای تعیین دادگاه است، مشابه آنچه ماده ۱۰۰۲ برای اشخاص حقوقی بیان کرده است. در کنار مرکز عملیات، محل وقوع حادثه دریایی یکی دیگر از معیارهای اصلی است که با فلسفه ماده ۱۰۰۲ از تباط مستقیم دارد. طبق ماده ۱۰۰۲، اگر محل سکونت با مرکز مهم امور متفاوت باشد، مرکز امور مهم ملاک اقامتگاه خواهد بود؛ در حقوق دریایی، محل وقوع حادثه نقش مشابهی دارد و دادگاه آن کشور می‌تواند صلاحیت رسیدگی پیدا کند. به عنوان مثال، در حادثه‌ای که یک نفتکش تحت پرچم پاناما در آب‌های سرزمینی یونان دچار تصادف شد، دادگاه یونان توانست به دعاوی مرتبط با خسارات ناشی از تصادف رسیدگی کند، حتی اگر مالکیت کشتی متعلق به شرکت دیگری باشد. این تطبیق فلسفی نشانان می‌دهد که محل انجام عملیات کلیدی یا وقوع اثرات حقوقی، هم در حقوق داخلی و هم در حقوق بین‌المللی اهمیت دارد. بندر توقیف کشتی و بندرهای بارگیری و تخلیه نیز شاخص‌های مهم تطبیقی محسوب می‌شوند. ماده ۱۰۰۲ بر مرکز امور مهم تأکید دارد که در موارد عملی، می‌تواند با بندر توقیف و محل تحقق تعهدات قرارداده‌ها همخوانی پیدا کند. برای نمونه، توقیف یک کشتی تجاری در بندر جبل علی به دلیل بدهی مالی باعث شد دادگاه امارات به عنوان محل رسیدگی به دعاوی مالی تعیین شود. از سوی دیگر، در قراردادهای حمل‌ونقل، محل بارگیری یا تخلیه به عنوان محل تحقق تعهدات و آثار قراردادی عمل می‌کند. مثال عملی آن، آسیب دیدن یک کانتنر در بندر هامبورگ بود که دادگاه همان بندر صلاحیت رسیدگی داشت، زیرا محل تحقق تعهدات قراردادی و اثرات حقوقی ناشی از قرارداد در آنجا واقع شده بود. این معیارها، توسعه یافته همان فلسفه ماده ۱۰۰۲ هستند و نشان می‌دهند که حقوق بین‌المللی دریایی می‌تواند با معیارهای داخلی هماهنگ شود.

پرچم کشتی نیز معادل مرکز مهم امور در ماده ۱۰۰۲ در سطح بین‌المللی است، زیرا نظام حقوقی حاکم بر کشتی اثرات گسترده‌ای بر مالکیت، مسئولیت‌ها و تعهدات حقوقی ایجاد می‌کند. به عنوان مثال، یک کشتی باری با پرچم پاناما که متعلق به شرکت سوئیسی است، تابع قوانین پاناما برای مقررات ایمنی و بیمه خواهد بود، اما مرکز تصمیم‌گیری مالک در زوریخ قرار دارد و دادگاه سوئیس می‌تواند بر دعاوی مرتبط با مدیریت و تصمیمات کلیدی کشتی نظارت داشته باشد. این نمونه نشان می‌دهد که پرچم کشتی و مرکز عملیات، به صورت هم‌زمان می‌توانند معیار تعیین دادگاه باشند و این ترکیب، دقیقاً بازتاب فلسفه ماده ۱۰۰۲ در سطح بین‌المللی است. علاوه بر این، آزادی قراردادی طرفین در حقوق دریایی بین‌المللی نیز با فلسفه ماده ۱۰۰۲ همسو است. ماده ۱۰۰۲ به طور ضمنی امکان توافق طرفین در برخی امور را پیش‌بینی کرده و حقوق بین‌الملل دریایی این آزادی را با درج بندهای داوری یا Jurisdiction Clause در قراردادهای حمل و بیمه دریایی به شکل عملی پیاده کرده است. نمونه عملی این اصل، قرارداد حمل نفت میان یک شرکت ایرانی و یک شرکت سوئیسی است که بند داوری لندن در آن درج شد و تمامی دعاوی ناشی از قرارداد باید در دادگاه با مرکز داوری لندن رسیدگی می‌شد. این امر نشانان می‌دهد که حتی با وجود معیارهای مشخص مانند پرچم کشتی، محل وقوع حادثه یا بندر توقیف، توافق طرفین می‌تواند بر سایر معیارها برتری پیدا کند و دادگاه منتخب طبق توافق طرفین، محل رسیدگی باشد. تحلیل تطبیقی همچنین نشانان می‌دهد که چارچوبی منسجم برای تعیین دادگاه صالح در دعاوی دریایی ایجاد یافته است که در آن معیارهای داخلی و بین‌المللی با یکدیگر ترکیب می‌شوند.

بررسی نمونه‌های عملی چه‌نشان می‌دهد؟

نمونه‌های عملی متعدد نشان می‌دهد که این تطبیق می‌تواند از دعاوی ساده تا پرونده‌های پیچیده چندملیتی کاربرد داشته باشد. به عنوان نمونه، یک کشتی باری متعلق به یک شرکت ژاپنی و تحت پرچم پاناما، در بندر سنگاپور دچار تصادف شد. مالکیت کشتی، پرچم و مرکز عملیات، هر سه در کشورهای متفاوت قرار داشت. با توجه به معیارهای بین‌المللی، دادگاه سنگاپور صلاحیت رسیدگی به دعاوی ناشی از حادثه را داشت، زیرا محل وقوع حادثه نقش تعیین‌کننده داشت و در عین حال، پرونده‌های مرتبط با مدیریت و تصمیمات کلیدی به دادگاه ژاپن ارجاع شد. این نمونه نشان می‌دهد که حقوق دریایی بین‌المللی قابلیت تفکیک و تطبیق معیارهای مختلف را دارد، در حالی که فلسفه ماده ۱۰۰۲، چارچوب مفهومی آن را فراهم می‌کند. به‌طورکلی، تحلیل تطبیقی ماده ۱۰۰۲ و معیارهای بین‌المللی دریایی نشانان می‌دهد که اصول بنیادین تعیین دادگاه صالح در حقوق داخلی ایران، شامل تمرکز بر مرکز مهم امور و محل انجام فعالیت‌ها، به خوبی در معیارهای بین‌المللی دریایی بازتاب یافته است. پرچم کشتی، مرکز عملیات مالک یا اپراتور، محل وقوع حادثه، بندرهای بارگیری و تخلیه، بندر توقیف و آزادی قراردادی طرفین، همگی ابزاری عملی برای تحقق همان فلسفه حقوق داخلی هستند و امکان ایجاد چارچوبی منسجم برای تعیین دادگاه صالح در دعاوی دریایی را فراهم می‌کنند. این هماهنگی میان حقوق داخلی و بین‌المللی نه‌تنها باعث تسهیل رسیدگی مؤثر و عادلانه به دعاوی می‌شود، بلکه امکان پیش‌بینی حقوقی، کاهش اختلافات میان طرفین و بهبود کارایی نظام حقوقی در محیط‌های فراملی را نیز فراهم می‌آورد. علاوه بر این، تطبیق ماده ۱۰۰۲ با معیارهای بین‌المللی دریایی می‌تواند به عنوان مرجع تحلیلی برای طراحی قراردادهای بین‌المللی، تدوین سیاست‌های حقوقی و تعیین استراتژی‌های قضایی مورد استفاده قرار گیرد. و کلاً و کارشناسان دریایی با درک این تطبیق، می‌توانند محل طرح دعاوی، تعیین دادگاه صالح و انتخاب مسیرهای قانونی مناسب را با دقت بیشتری پیش‌بینی کرده‌و از ایجاد تضاد میان قوانین داخلی و معیارهای بین‌المللی جلوگیری کنند. این امر به‌ویژه در پرونده‌های پیچیده چندملیتی که مالکیت کشتی، مرکز عملیات و محل وقوع حادثه در کشورهای مختلف قرار دارد، اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند.

در مجموع، تحلیل تطبیقی ماده ۱۰۰۲ و معیارهای بین‌المللی نشانان می‌دهد که با وجود تفاوت‌های فنی و اجرایی، فلسفه اصلی تعیین دادگاه صالحه، تمرکز بر مرکز امور مهم و محل تحقق اثرات حقوقی در هر دو نظام حقوقی یکسان است و می‌تواند به عنوان پایه‌ای برای ایجاد چارچوبی هماهنگ و کاربردی در دعاوی دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد. این چارچوب، علاوه بر تضمین عدالت و کارایی رسیدگی، امکان توسعه حقوق داخلی در راستای استانداردهای بین‌المللی و بهبود همکاری‌های حقوقی میان کشورها را نیز فراهم می‌کند و نشان می‌دهد که قوانین داخلی می‌توانند با اصول و معیارهای بین‌المللی دریایی به شکلی هم‌افزا و هماهنگ عمل کنند.

جمع‌بندی ونتیجه‌گیری

تحلیل تطبیقی میان ماده ۱۰۰۲ قانون مدنی ایران و معیارهای بین‌المللی حقوق دریایی نشان می‌دهد که فلسفه تعیین دادگاه صالح در هر دو نظام حقوقی بر محور تمرکز بر مرکز امور مهم و محل تحقق اثرات حقوقی استوار است. معیارهایی همچون پرچم کشتی، مرکز عملیات مالک یا اپراتور، محل وقوع حادثه، بندرهای بارگیری و تخلیه، بندر توقیف و آزادی قراردادی طرفین، همگی بازتاب عملی این فلسفه هستند و امکان ایجاد چارچوبی منسجم برای تعیین دادگاه صالح در دعاوی دریایی بین‌المللی را فراهم می‌آورند. این تطبیق نه‌تنها به تسهیل رسیدگی عادلانه و مؤثر به دعاوی کمک می‌کند، بلکه امکان پیش‌بینی حقوقی، کاهش تضاد میان قوانین داخلی و بین‌المللی و بهبود کارایی نظام حقوقی در محیط‌های فراملی را نیز فراهم می‌سازد و نشان می‌دهد که قوانین داخلی ایران می‌توانند با اصول و استانداردهای بین‌المللی دریایی به شکلی هماهنگ و هم‌افزا عمل کنند.

| معیار بین‌المللی دریایی | معیار ماده ۱۰۰۲ |
|--------------------------------------|---------------------------|
| پرچم کشتی / محل اقامت مالک | محل سکونت شخص حقیقی |
| مرکز عملیات و تصمیم‌گیری شرکت / مالک | مرکز مهم امور شخص حقیقی |
| مرکز عملیات شرکت کشتیرانی | اقامتگاه اشخاص حقوقی |
| محل تصادم، نشست نفت یا خسارت | محل وقوع حادثه |
| بندر توقیف / Port of Arrest | محل توقیف کشتی |
| بندر بارگیری یا تخلیه | محل انجام تعهدات قراردادی |
| بند داوری یا Jurisdiction Clause | توافق طرفین |