



استرالیا سامانه رباتیک تازه‌ای را برای کاشت مرجان‌های جوان در سراسر «دیواره بزرگ مرجانی» آزمایش می‌کند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، دانشمندان در استرالیا آزمایش یک سامانه رباتیک جدید را آغاز کرده‌اند که برای بازسازی بخش‌هایی از دیواره بزرگ مرجانی آسیب‌دیده طراحی شده است.

بنابر گزارش آر‌آی، این ابتکار به رهبری «مؤسسه علوم دریایی استرالیا» (AIMS) و همکارانشان در برنامه «بازسازی و سازگاری صخره» (RRAP)، قصد دارد کاشت مرجان‌های جوان را در مقیاس وسیع‌تر با ترکیب دهه‌ها دانش بوم‌شناسی و پیشرفت‌های رباتیک دریایی و هوش مصنوعی ممکن کند.

فناوری موسوم به DGS برای قرار دادن مرجان‌های جوان که به تعداد صدها هزار به‌صورت صنعتی پرورش یافته‌اند در مکان‌هایی است که بهترین شانس را برای بالغ شدن دارند.

این تلاش بر سال‌ها کار دانشمندان و مهندسان بنا شده است؛ کسانی که دستگاه‌های بذریاشی مرجان طراحی کرده‌اند، روش‌های پرورش لارو را بهبود بخشیده‌اند و با جوامع و گروه‌های صنعتی در سراسر منطقه همکاری کرده‌اند.

سیستم DGS، داده‌ها، حسگرها و خودکار سازی را یکپارچه می‌کند تا مرجان‌های جوان را در مناطق وسیع صخره شناسایی و مستقر کند. این سامانه با استفاده از مدلی رایانه‌ای که بر پایه دانش بوم‌شناسی ساخته شده، مکان‌های امیدبخش را انتخاب می‌کند. وقتی یک شناور به محل هدف می‌رسد، دوربین‌ها و تحلیل لحظه‌ای هوش مصنوعی کف دریا را ارزیابی کرده و سامانه را راهنمایی می‌کنند تا دستگاه‌های بذریاشی مرجان را در بهترین زمان رها کند.

این رویکرد نه یک فناوری منفرد، بلکه مجموعه‌ای از فناوری‌هاست که در یک جریان کاری کنار هم قرار گرفته‌اند تا بازده تلاش‌های بذریاشی مرجان را افزایش دهند. هدف این است که دستگاه‌های بذریاشی مرجان به‌طور دقیق و ایمن در مکان‌های از پیش تعیین شده مستقر شوند.

این دستگاه‌ها در واقع آشپای کوچک سرامیکی هستند که کاشی‌هایی درون خود دارند و مرجان‌های جوان روی آن‌ها می‌نشینند. وقتی روی کف دریا قرار می‌گیرند، از مرجان‌های جوان در مراحل ابتدایی زندگی محافظت می‌کنند و شانس بقای آن‌ها را بسیار بیشتر از حالتی می‌سازند که لاروها به‌طور تصادفی روی سطح‌های آسیب‌دیده صخره بنشینند.

هرچند خودکار سازی هدف اصلی است، اما این سامانه برای پشتیبانی از گروه‌های انسانی ساخته شده و نه جایگزینی آن‌ها. این سیستم هدایت خودکار شناور را مشابه یک خلبان خودکار فراهم می‌کند و می‌تواند دستگاه‌های مرجان را به‌طور خودکار مستقر کند.

با این حال، گروه‌های فعال در پروژه‌های بازسازی صخره می‌توانند بعداً به مکان‌های نشانه‌گذاری شده بازگردند و خودشان دستگاه‌ها را مستقر کنند. ویژگی «نشانه‌گذاری جغرافیایی» سامانه همچنین پایش بلندمدت را آسان‌تر می‌کند و به دانشمندان امکان می‌دهد همان مکان‌ها را هنگام رشد مرجان‌ها دوباره بررسی کنند.

در حالی که آزمایش‌ها فعلاً محدود به شناورهای سرنشین‌دار است، امید می‌رود نسخه‌های آینده از شناورهای سطحی خودکار (ASV) استفاده کنند تا مقیاس کاشت مرجان‌ها بیشتر گسترش یابد.

اگر این سامانه موفق شود، می‌تواند دامنه وسیع‌تری از فعالان دریایی از جمله مالکان سنتی و شرکت‌های گردشگری را که شناورهای پژوهشی تخصصی ندارند، قادر کند در مأموریت‌های بازسازی آینده مشارکت کنند.

**باشما هستیم باتحلیل‌های**

**دریایی اقتصادسراآمد**

**www.eghtesadsaramad.ir**

**تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷**

**همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶**

**سرامد گروه راهبردی- مرتضی فاخری** – حقوق دریایی به‌عنوان یکی از شاخه‌های تخصصی حقوق، نقش بنیادینی در تنظیم روابط میان اشخاص و نهادهایی دارد که در عرصه حمل‌ونقل دریایی فعالیت می‌کنند. اهمیت این حوزه در ایران، به‌واسطه موقعیت ژئوپلیتیک و وجود سواحل گسترده در شمال و جنوب کشور، دوچندان است. یکی از مسائل مهم در این زمینه، موضوع تصادم کشتی‌ها با موانع طبیعی و مصنوعی مانند موج‌شکن‌ها، اسکله‌ها و تأسیسات بندری است. چنین حوادثی نه‌تنها خسارات مالی سنگینی به مالک کشتی یا تأسیسات وارد می‌کند، بلکه می‌تواند پیامدهای حقوقی و کیفری نیز در پی داشته باشد. قانون دریایی ایران در فصل مربوط به تصادم، مقرراتی را برای تعیین مسئولیت و نحوه جبران خسارت پیش‌بینی کرده است. این مقررات، باوجود ویژگی‌های خاص دریانوردی، در بسیاری موارد با اصول کلی مسئولیت مدنی مندرج در قانون مدنی ایران هم‌پوشانی دارد. به‌ویژه مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ قانون مدنی که بر اصل «تلف مال غیر موجب ضمان است» تأکید دارند، چارچوبی عمومی برای تحلیل مسئولیت در این گونه حوادث فراهم می‌آورند.

به گزارش «سرامد»، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در مطبی اختصاصی به بررسی چالش‌ها و الزامات حقوق دریایی و اصول مسئولیت مدنی در ایران پرداخته است. نگارنده در این مطلب با نگاهی به مقررات قانون دریایی ایران تأکید کرده است که یافته‌ها نشان می‌دهد نظام حقوقی ایران با ترکیب مقررات خاص دریایی و اصول کلی قانون مدنی، تلاش کرده تا هم عدالت در جبران خسارت برقرار شود و هم ایمنی دریانوردی ارتقا یابد. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

بررسی تطبیقی میان حقوق دریایی و قانون مدنی ایران نشان می‌دهد که عنصر تقصیر همچنان محور اصلی در تعیین مسئولیت محسوب می‌شود. اگر برخورد کشتی با موج‌شکن ناشی از بی‌احتیاطی ناخدا، نقص فنی ناشی از اهمال مالک یا عدم رعایت مقررات ایمنی باشد، مسئولیت مدنی و حتی کیفری برعهده متصرف یا مالک کشتی خواهد بود. در مقابل، اگر حادثه ناشی از قوه قهریه مانند طوفان شدید یا زلزله دریایی باشد، مسئولیت ساقط می‌شود. فرایند دریافت خسارت نیز نیازمند طی مراحل اداری و قضایی است؛ از جمله تنظیم گزارش حادثه توسط سازمان بنادر و دریانوردی، ارزیابی کارشناسان رسمی دادگستری و نهایتاً طرح دعوی در دادگاه‌های حقوقی. بنابراین، مطالعه این موضوع نه‌تنها از منظر حقوقی و دانشگاهی اهمیت دارد، بلکه برای فعالان بندری و دریایی نیز کاربرد عملی دارد؛ زیرا آگاهی از چارچوب‌های قانونی می‌تواند به کاهش اختلافات، تسهیل جبران خسارت و ارتقای ایمنی دریانوردی کمک کند.

#### تعریف تصادم در حقوق دریایی

تصادم در حقوق دریایی یکی از مهم‌ترین مباحثی است که به‌طور مستقیم با امنیت و نظم حمل‌ونقل دریایی ارتباط دارد. قانون دریایی ایران در فصل مربوط به تصادم، این مفهوم را به‌طور گسترده تعریف کرده و آن را محدود به برخورد دو کشتی یا یکدیگر نمی‌داند. براساس این قانون، هرگونه برخورد کشتی با کشتی دیگر، تأسیسات بندری، یا حتی موانع طبیعی مانند موج‌شکن‌ها و صخره‌ها، در دایره شمول مقررات تصادم قرار می‌گیرد. این گسترده‌گی در تعریف به‌دلیل پیچیدگی‌های محیط دریایی و ضرورت پیش‌بینی تمامی احتمالاتی است که می‌تواند منجر به خسارت شود. نکته قابل توجه آن است که تصادم لزوماً به معنای تماس مستقیم بدنه دو کشتی نیست، بلکه برخورد با زنجیر لنگر، اسکله یا موج‌شکن نیز به‌عنوان تصادم تلقی می‌شود و مشمول مقررات خاص جبران خسارت خواهد بود.

در این چارچوب، مسئولیت ناشی از تصادم بر پایه اصل تقصیر استوار است. اگر حادثه ناشی از بی‌احتیاطی ناخدا، نقص فنی ناشی از اهمال مالک کشتی، یا عدم رعایت مقررات ایمنی باشد، مسئولیت مدنی و حتی کیفری برعهده متصرف یا مالک کشتی خواهد بود. در مقابل، اگر حادثه ناشی از قوه قهریه مانند طوفان شدید یا زلزله دریایی رخ دهد، مسئولیت ساقط می‌شود و خسارت قابل مطالبه نیست. این رویکرد با اصول کلی مسئولیت مدنی در قانون مدنی ایران نیز همخوانی دارد؛ به‌ویژه مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ که بر ضمان ناشی از تلف مال غیر تأکید دارند. بنابراین، در برخورد کشتی با موج‌شکن یا تأسیسات بندری، اگر تقصیر اثبات شود، مالک یا متصرف کشتی ملزم به جبران خسارت خواهد بود. اهمیت این مقررات در آن است که علاوه بر ایجاد نظم حقوقی، به ارتقای ایمنی دریانوردی و کاهش اختلافات میان ذی‌نفعان کمک می‌کند. بدین ترتیب،



تعریف گسترده تصادم در حقوق دریایی ایران نه‌تنها جنبه نظری دارد، بلکه در عمل نیز ابزاری کارآمد برای مدیریت حوادث و تضمین حقوق طرفین محسوب می‌شود.

#### مقررات قانون دریایی ایران

مقررات قانون دریایی ایران در زمینه تصادم کشتی‌ها، چارچوبی دقیق و منسجم برای تعیین مسئولیت و جبران خسارت فراهم کرده است. این مقررات در فصل مربوط به تصادم به‌طور صریح بیان می‌کنند که هرگونه خسارت ناشی از برخورد کشتی‌ها یا یکدیگر یا با اشیاء و تأسیسات دریایی باید طبق قواعد خاص این فصل جبران شود. ماده ۱۶۲ به‌عنوان ماده پایه، اصل کلی را بیان می‌کند که خسارات ناشی از تصادم تحت پوشش این مقررات قرار دارد و بدین ترتیب، هرگونه برخوردی که منجر به خسارت شود، فارغ از اینکه طرف مقابل کشتی دیگر یا تأسیسات بندری باشد، مشمول این قواعد خواهد بود. این ماده اهمیت ویژه‌ای دارد زیرا محدوده شمول قانون را مشخص کرده و مانع از تفسیرهای محدودکننده می‌شود. در ادامه، ماده ۱۶۳ به موضوع قوه قهریه و حوادث غیرمترقبه می‌پردازد و مقرر می‌دارد که اگر تصادم ناشی از عواملی خارج از اراده انسان مانند طوفان شدید، زلزله دریایی یا شرایط غیرقابل پیش‌بینی باشد، خسارت قابل مطالبه نیست. این ماده در واقع اصل کلی حقوقی را بازتاب می‌دهد که در صورت وقوع حادثه غیرقابل اجتناب، مسئولیت ساقط می‌شود و هیچ‌یک از طرفین ملزم به جبران خسارت نخواهند بود.

ماده ۱۶۴ به‌طور مشخص مسئولیت ناشی از خطا را مورد توجه قرار می‌دهد و بیان می‌کند که اگر تصادم ناشی از خطای یک کشتی باشد، مسئولیت جبران خسارت صرفاً برعهده همان کشتی خواهد بود.

این رویکرد کاملاً با اصول قانون مدنی ایران هماهنگ است، زیرا مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ بر ضمان ناشی از تلف مال غیر و مسئولیت ناشی از فعل شخص تأکید دارند. بنابراین، در برخورد کشتی با موج‌شکن یا تأسیسات بندری، اگر تقصیر اثبات شود، مالک یا متصرف کشتی ملزم به جبران خسارت خواهد بود. در صورت وقوع حادثه ناشی از قوه قهریه، مانند طوفان شدید یا زلزله دریایی، مسئولیت ساقط می‌شود و هیچ‌یک از طرفین ملزم به جبران خسارت نخواهند بود. این رویکرد با اصول کلی حقوقی ایران نیز هم‌پوشانی دارد؛ به‌ویژه مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ قانون مدنی که بر اصل «تلف مال غیر موجب ضمان است» تأکید دارند، چارچوبی عمومی برای تحلیل مسئولیت در این گونه حوادث فراهم می‌آورند.

تصادم در حقوق دریایی یکی از مهم‌ترین مباحثی است که به‌طور مستقیم با امنیت و نظم حمل‌ونقل دریایی ارتباط دارد. قانون دریایی ایران در فصل مربوط به تصادم، این مفهوم را به‌طور گسترده تعریف کرده و آن را محدود به برخورد دو کشتی یا یکدیگر نمی‌داند. براساس این قانون، هرگونه برخورد کشتی با کشتی دیگر، تأسیسات بندری، یا حتی موانع طبیعی مانند موج‌شکن‌ها و صخره‌ها، در دایره شمول مقررات تصادم قرار می‌گیرد. این گسترده‌گی در تعریف به‌دلیل پیچیدگی‌های محیط دریایی و ضرورت پیش‌بینی تمامی احتمالاتی است که می‌تواند منجر به خسارت شود. نکته قابل توجه آن است که تصادم لزوماً به معنای تماس مستقیم بدنه دو کشتی نیست، بلکه برخورد با زنجیر لنگر، اسکله یا موج‌شکن نیز به‌عنوان تصادم تلقی می‌شود و مشمول مقررات خاص جبران خسارت خواهد بود.

در این چارچوب، مسئولیت ناشی از تصادم بر پایه اصل تقصیر استوار است. اگر حادثه ناشی از بی‌احتیاطی ناخدا، نقص فنی ناشی از اهمال مالک کشتی، یا عدم رعایت مقررات ایمنی باشد، مسئولیت مدنی و حتی کیفری برعهده متصرف یا مالک کشتی خواهد بود. در مقابل، اگر حادثه ناشی از قوه قهریه مانند طوفان شدید یا زلزله دریایی رخ دهد، مسئولیت ساقط می‌شود و خسارت قابل مطالبه نیست. این رویکرد با اصول کلی مسئولیت مدنی در قانون مدنی ایران نیز همخوانی دارد؛ به‌ویژه مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ که بر ضمان ناشی از تلف مال غیر تأکید دارند. بنابراین، در برخورد کشتی با موج‌شکن یا تأسیسات بندری، اگر تقصیر اثبات شود، مالک یا متصرف کشتی ملزم به جبران خسارت خواهد بود. اهمیت این مقررات در آن است که علاوه بر ایجاد نظم حقوقی، به ارتقای ایمنی دریانوردی و کاهش اختلافات میان ذی‌نفعان کمک می‌کند. بدین ترتیب،

#### تطبیق باقانون مدنی ایران

تطبیق مقررات قانون دریایی ایران با اصول کلی قانون مدنی نشان می‌دهد که هر دو نظام حقوقی بر محور مسئولیت ناشی از تقصیر و ضمان تلف مال غیر استوار هستند. در قانون مدنی ایران، ماده ۳۲۸ به صراحت بیان می‌کند که هرکس مال دیگری را تلف کند، ضامن است و باید خسارت وارده را جبران نماید. این ماده یک اصل کلی در حقوق مسئولیت مدنی محسوب می‌شود و دامنه

«سرامد» بررسی می‌کند؛

# تصادم کشتی باموانع طبیعی درحقوق دریایی

## گزارشی تطبیقی با نگاهی به حقوق دریایی و اصول مسئولیت مدنی در ایران

است، امکان اعمال جرایم انتظامی یا کیفری نیز وجود دارد. اگر ثابت شود که ناخدا یا مالک کشتی در رعایت مقررات ایمنی قصور کرده‌اند یا تخلفی صورت گرفته است، علاوه بر الزام به پرداخت خسارت، ممکن است مشمول مجازات‌های دیگری نیز شوند. این مجازات‌ها می‌تواند شامل جریمه نقدی، تعلیق یا لغو مجوز فعالیت و حتی مسئولیت کیفری در صورت وقوع خسارات جانی یا تهدید ایمنی عمومی باشد. بدین ترتیب، نظام حقوقی ایران تلاش کرده است تا با ترکیب مسئولیت مدنی و کیفری، هم جبران خسارت مادی را تضمین کند و هم با اعمال مجازات‌های بازدارنده، از تکرار چنین حوادثی جلوگیری نماید. این فرایند نشان می‌دهد که حقوق دریایی ایران نه‌تنها به اصول کلی مسئولیت مدنی مندرج در قانون مدنی پایبند است، بلکه با توجه به شرایط خاص حمل‌ونقل دریایی، سازوکارهای ویژه‌ای برای رسیدگی به اختلافات و تضمین ایمنی دریانوردی پیش‌بینی کرده است. در نتیجه، آگاهی از این مراحل برای فعالان بندری و دریایی اهمیت فراوان دارد، زیرا می‌تواند از بروز اختلافات گسترده جلوگیری کرده و روند جبران خسارت را تسهیل کند.

#### جمع‌بندی یافته‌ها

حقوق دریایی ایران در زمینه تصادم کشتی‌ها با موانع طبیعی و مصنوعی مانند موج‌شکن‌ها، چارچوبی دقیق و تخصصی دارد که در عین حال با اصول کلی مسئولیت مدنی در قانون مدنی ایران هم‌پوشانی دارد. براساس مقررات قانون دریایی، هرگونه خسارت ناشی از تصادم باید طبق قواعد خاص این فصل جبران شود و اصل تقصیر مبنای اصلی مسئولیت است. در صورتی که حادثه ناشی از خطای ناخدا یا مالک کشتی باشد، مسئولیت جبران خسارت برعهده همان کشتی خواهد بود و اگر چندکشتی در وقوع حادثه مقصر باشند، مسئولیت میان آن‌ها به نسبت میزان تقصیر تقسیم می‌شود. در مقابل، اگر حادثه ناشی از قوه قهریه یا شرایط غیرقابل پیش‌بینی مانند طوفان شدید یا زلزله دریایی باشد، مسئولیت ساقط می‌شود و خسارت قابل مطالبه نیست.



این رویکرد کاملاً با اصول قانون مدنی ایران هماهنگ است، زیرا مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ بر ضمان ناشی از تلف مال غیر و مسئولیت ناشی از فعل شخص تأکید دارند. بنابراین، در برخورد کشتی با موج‌شکن یا تأسیسات بندری، اگر تقصیر اثبات شود، مالک یا متصرف کشتی ملزم به جبران خسارت خواهد بود و در صورت وقوع قوه قهریه، مسئولیت متغی می‌شود. فرایند دریافت خسارت نیز شامل تنظیم گزارش حادثه توسط سازمان بنادر و دریانوردی، ارزیابی خسارت توسط کارشناسان رسمی دادگستری و طرح دعوی حقوقی در دادگاه‌های حقوقی یا شوراهای حل اختلاف بندری است. علاوه بر مسئولیت مدنی، در صورت قصور یا تخلف از مقررات ایمنی، امکان اعمال مجازات‌های انتظامی یا کیفری نیز وجود دارد که می‌تواند شامل جریمه نقدی، تعلیق یا لغو مجوز فعالیت و حتی مسئولیت کیفری در صورت وقوع خسارات جانی باشد.

در مجموع، یافته‌ها نشان می‌دهد که نظام حقوقی ایران با ترکیب مقررات خاص دریایی و اصول کلی قانون مدنی، تلاش کرده است تا هم عدالت در جبران خسارت برقرار شود و هم ایمنی دریانوردی ارتقا یابد. این هم‌پوشانی موجب می‌شود که در دعای مربوط به تصادم کشتی‌ها یا موج‌شکن‌ها یا سایر موانع طبیعی، دادگاه‌ها بتوانند با استناد به هر دو مجموعه مقررات، تصمیمی منصفانه و کارآمد اتخاذ کنند و بدین ترتیب حقوق طرفین حادثه به بهترین شکل تضمین شود.

آن بسیار گسترده است، به‌گونه‌ای که شامل هر نوع تلف مال، اعم از عمدی یا غیرعمدی می‌شود. همچنین ماده ۳۳۱ قانون مدنی تأکید دارد که اگر تلف ناشی از فعل شخص باشد، مسئولیت برعهده اوست. این دو ماده در کنار هم مبنای اصلی مسئولیت مدنی را تشکیل می‌دهند و در مواردی مانند برخورد کشتی با موج‌شکن یا تأسیسات بندری، به‌طور مستقیم قابل اعمال هستند. در حقوق دریایی نیز همین اصول با جزئیات بیشتر مطرح شده است. هنگامی که کشتی به موج‌شکن برخورد می‌کند، اگر خطای ناخدا در هدایت کشتی یا اهمال مالک در نگهداری و تجهیز مناسب آن ثابت شود، مسئولیت مدنی مطابق قانون مدنی برقرار خواهد بود. در این حالت، مالک یا متصرف کشتی موظف به جبران خسارت وارده به موج‌شکن یا تأسیسات بندری است و این مسئولیت می‌تواند شامل هزینه‌های تعمیر، بازسازی و حتی خسارات تبعی ناشی از توقف فعالیت‌های بندری باشد. بنابراین، حقوق دریایی با وجود مقررات خاص خود، در نهایت به اصول کلی قانون مدنی متکی است و این دو نظام حقوقی در عمل مکمل یکدیگر محسوب می‌شوند.

هر دو قانون دریایی و مدنی نیز به موضوع قوه قهریه توجه ویژه دارند. اگر حادثه ناشی از عواملی خارج از اراده انسان مانند طوفان شدید، زلزله دریایی یا شرایط غیرقابل پیش‌بینی باشد، مسئولیت ساقط می‌شود و هیچ‌یک از طرفین ملزم به جبران خسارت نخواهند بود. این قاعده نشان‌دهنده هماهنگی میان حقوق دریایی و قانون مدنی است، زیرا در هر دو نظام، اصل عدالت ایجاب می‌کند که اشخاص تنها در صورتی مسئول شناخته شوند که خطا یا تقصیر آنان در وقوع حادثه نقش داشته باشد. در نتیجه، تطبیق این دو حوزه حقوقی نشان می‌دهد که قانون مدنی ایران به‌عنوان قانون مادر، چارچوبی کلی برای مسئولیت مدنی فراهم کرده و قانون دریایی با توجه به شرایط خاص حمل‌ونقل دریایی، آن را به‌صورت تخصصی‌تر اجرا می‌کند. این هم‌پوشانی موجب می‌شود که در دعای مربوط به تصادم کشتی‌ها یا موج‌شکن‌ها یا سایر موانع طبیعی، دادگاه‌ها بتوانند با استناد به هر دو مجموعه مقررات، تصمیمی عادلانه و منطبق با اصول حقوقی اتخاذ کنند.

#### فرایند دریافت خسارت و جرایم

فرایند دریافت خسارت در حوادث ناشی از تصادم کشتی‌ها با موج‌شکن‌ها یا سایر تأسیسات بندری در حقوق دریایی ایران، براساس مجموعه‌ای از مراحل اداری و قضایی تنظیم شده که هدف آن تضمین حقوق طرفین و ایجاد نظم در روابط دریایی است. نخستین گام در این فرایند، تنظیم گزارش حادثه توسط بندر و سازمان بنادر و دریانوردی است. این گزارش به‌عنوان سند رسمی وقوع حادثه محسوب می‌شود و شامل جزئیات مربوط به زمان، مکان، شرایط جوی، وضعیت کشتی و نحوه وقوع برخورد است. پس از ثبت گزارش، موضوع به کارشناسان رسمی دادگستری ارجاع می‌شود تا میزان خسارت وارده به موج‌شکن یا تأسیسات بندری و همچنین خسارات احتمالی وارد بر کشتی ارزیابی شود. کارشناسان با بررسی دقیق آثار حادثه، برآورد مالی خسارت را ارائه می‌دهند و این ارزیابی مبنای دعوی حقوقی قرار می‌گیرد. در مرحله بعد، ذی‌نفعان می‌توانند با استناد به گزارش حادثه و نظر کارشناسان، دعوی حقوقی خود را در دادگاه‌های حقوقی مطرح کنند. در مواردی که خسارت محدود و اختلاف ساده باشد، شوراهای حل اختلاف بندری نیز صلاحیت رسیدگی دارند و می‌توانند با سرعت بیشتری تصمیم‌گیری کنند.

در کنار مسئولیت مدنی که هدف آن جبران خسارت