

کروه گزارش -**امید اسماعیلی** -ایران کشوری با هزاران کیلومتر مرز دریایی، بنادر تجاری، ناوگان کشتیرانی، صنایع کشتیسازی، فعالیتهای نفتی و انرژی در دریا و شبکه‌های گسترده از روابط حملونقل بین المللی است؛ اما در کنار این ظرفیت ها، مسئله‌ای قدیمی همچنان در نظام حقوقی کشور حل نشده باقی مانده است، «نبود یک مرجع قضایی مستقل و دارای صلاحیت قانونی مشخص برای رسیدگی تخصصی به دعاوی دریایی».

این خلأ نه موضوعی تازه است و نه صرفاً دغدغه گروهی از کارشناسان حقوقی و فعالان کشتیرانی. قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، ضرورت تهیه لایحه تشکیل دادگاه دریایی را پیش‌بینی کرده بود. سالها بعد، فعالان صنعت کشتیرانی و کارشناسان حقوقی بارها درباره پیامدهای نبود چنین مرجعی هشدار دادند. در خردادماه ۱۴۰۰ نیز لایحه تشکیل دادگاه دریایی به مجلس ارسال شد؛ باین حال، مسئله تشکیل این دادگاه همچنان در کانون بحث های حقوقی و کارشناسی قرار دارد.

اکنون و در آبان ماه ۱۴۰۵ با انتشار گزارش مرکز پژوهش های مجلس درباره ضرورت رسیدگی تخصصی به دعاوی دریایی، این پرسش دوباره مطرح شده است: چرا مطالبه‌ای که سابقه‌قانونی آن به بیش از شش دهه پیش باز میگردد، هنوز به ایجاد یک ساختار قضایی پایدار و متناسب با نیازهای اقتصاد دریامحور کشور منجر نشده است؟

بررسیهای اقتصادسراآمد و گفتوگوهای این رسانه با کارشناسان و فعالان حوزه دریایی نشان میدهد که مسئله، تنها ایجاد چند شعبه تخصصی نیست؛ موضوع اصلی، شکلگیری نهادی است که دانش حقوق دریایی، تجربه عملی کشتیرانی و شناخت فنی از عملیات دریایی را در فرایند رسیدگی قضایی به یکدیگر پیونددهد.

قانونی که از سال ۱۳۴۳ اجرا نشد

برای فهم ریشه این مطالبه، باید به قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ بازگشت. در ماده ۱۸۸ این قانون، وزارت دادگستری مکلف شده بود ظرف سه ماه لایچهای برای تشکیل دادگاه دریایی و تعیین صلاحیت و تشریفات رسیدگی به تخلفات، اختلافات و دعاوی مرتبط تهیه کند.

این حکم، نشان میدهد که قانونگذار از همان زمان به تفاوت ماهوی دعاوی دریایی با اختلافات متعارف حقوقی توجه داشته است. باینحال، پیشبینی قانونی به‌تنهایی برای ایجاد یک نهادقضایی کافی نبود و دادگاه دریایی به‌عنوان مرجعی مستقل و دارای ساختار پایدار شکل نگرفت. دعاوی دریایی از نظر موضوع، اسناد، شیوه اثبات و پیامدهای اقتصادی با بسیاری از پرونده های معمول حقوقی تفاوت دارند. اختلاف بر سر قرارداد اجاره کشتی، مسئولیت متصدی حملونقل، خسارت محموله، تصادم دو شناور، نجات کشتی، خسارت مشترک دریایی، توقیف کشتی یا حقوق مربوط به رهن و امتیازات دریایی، مستلزم شناخت مجموعه‌های از قواعد ملی و بینالمللی است. در چنین پروندههایی، آشنایی صرف با اصول عمومی حقوق مدنی و آیین دادرسی لزوماً برای تشخیص همه ابعاد اختلاف کفایت نمیکند. قاضی باید بتواند اسناد حمل، بارنامه، قراردادهای اجاره کشتی، گزارشهای کارشناسی فنی و الزامات کنوانسیونهای مرتبط را در کنار یکدیگر تحلیل کند.

از همین رو، موضوع دادگاه دریایی از ابتدا صرفاً مطالبه‌ای اداری نبوده است؛ این مطالبه به نحوه حمایت قضایی از تجارت دریایی، امنیت قراردادها و قابلیت پیشبینی تصمیمات حقوقی در یکی از مهمترین بخشهای اقتصاد کشور مربوط میشود.

از پیگیری صنعت کشتیرانی تاارسال لایحه به مجلس

در روایتهای منتشرشده درباره سابقه این مطالبه، نام شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان دو مجموعه پیشگام در پیگیری تشکیل دادگاه دریایی مطرح شده است.

محمد قاسمی، کارشناس حقوقی که پیشتر در گفتوگویی با اقتصادسراآمد به این موضوع پرداخته بود، از سابقه تلاشها برای ایجاد نخستین دادگاه دریایی کشور سخن گفته است. این پیگیریها، با وجود اهمیت موضوع، به تشکیل مرجعی مستقل و تثبیتشده در ساختار قضایی منجر نشد.

یکی از نقاط مهم این مسیر، خردادماه ۱۴۰۰ است. در آن مقطع، عباس تواضونیزاده، مدیر کل امور حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی، از ارسال لایحه تشکیل دادگاه دریایی به مجلس خبر داد. بنا بر توضیحات او، لایحه پس از تصویب در دولت، از سوی رئیسجمهور برای طی مراحل قانونی به رئیس مجلس ارسال شده بود.

این اتفاق از نظر روند حقوقی اهمیت داشت؛ زیرا موضوعی که سالها در حد مطالعه کارشناسی و پیگیری دستگاههای مرتبط باقی مانده بود، وارد مرحله رسمی تقنینی شده بود. باینحال، باید میان ارسال لایحه، بررسی و تصویب احتمالی آن و تشکیل واقعی دادگاه تفاوت قائل شد. ارسال لایحه به معنای تصویب قانون یا آغاز فعالیت یک مرجع قضایی نیست. تواضونیزاده در همان دوره، از ضرورت بازنگری در قوانین دریایی نیز سخن گفته بود. قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، با اصلاحاتی در سال ۱۳۹۱، همچنان از قوانین پایه ای حوزه به شمار میرفت؛ اما تغییرات صنعت کشتیرانی، توسعه روابط تجاری و تحول قواعد بینالمللی، نیاز به بازنگری جامعتر را بر جسته کرده بود.

در همین چارچوب، دفتر حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی پیشنویس

«سراآمد» گزارش می دهد؛

۶۲ سال انتظار

برای تشکیل «دادگاه دریایی ایران»

تشکیل دادگاه دریایی از قانون ۱۳۴۳ تا ارسال لایحه ۱۴۰۰ و انتشار گزارش

تازه مرکز پژوهش های مجلس



در انتخاب محل حل اختلاف نیز اثرگذار باشد.

از این منظر، نبود دادگاه دریایی فقط یک نقص در سازماندهی دستگاه قضایی نیست؛ ممکن است بر جایگاه ایران در ارائه خدمات حقوقی مرتبط با تجارت دریایی نیز اثر بگذارد.

وقتی تخصص کارشناسی جای ساختار قضایی را نمیگیرد اقتصادسراآمد در تیرماه ۱۴۰۲ نیز در گفتوگویی با ناخدا محمدرضا تقویفرای، موضوع نبود دادگاه رسمی دریایی را پیگیری کرد. تقویفرای در آن گفتوگو با تأکید بر نبود چنین مرجعی در کشور، به تناقض میان گستردگی فعالیتهای دریایی ایران و ساختار رسیدگی به پروندههای مرتبط اشاره کرده بود. او برای نشان دادن اهمیت دانش فنی در این پروندهها، به نمونه‌ای از یک حادثه دریایی اشاره کرد که در آن، به گفته وی، در پی مرگ یک غواص، کارشناس شیلات نظر کارشناسی ارائه کرده بود.

این مثال، از منظر ضرورت تناسب میان موضوع پرونده و تخصص کارشناسی اهمیت دارد. در پروندهای که موضوع آن حادثه غواصی، ایمنی عملیات یا مسئولیت ناشی از فعالیت دریایی است، تعیین ابعاد فنی حادثه باید بر پایه صلاحیت و تخصص متناسب با همان موضوع انجام شود. انتخاب کارشناس نامرابط یا فاقد تخصص کافی میتواند فرایند روشنشدن واقعیتهای پرونده را با مشکل مواجه کند. البته مسئله را نباید به این بر داشت محدود کرد که هر پرونده دریایی الزاماً به یک نوع کار شناس واحد نیاز دارد. ماهیت این پروندهها متنوع است و بسته به موضوع، ممکن است تخصصهای متفاوتی در حوزه دریانوردی، مهندسی، ایمنی، حملونقل، بیمه یا حقوق مورد نیاز باشد. نکته اصلی، وجود سازوکاری است که انتخاب قاضی و کارشناس را بر اساس ماهیت واقعی پرونده سامان دهد.

در همینجا باید میان دو مفهوم تفاوت گذاشت: شعبه تخصصی و دادگاه دریایی. اختصاص پروندههای دریایی به شعبهای از دادگاههای موجود می تواند اقدامی مفید برای افزایش تمرکز و تجربه قضایی باشد؛ اما ایجاد دادگاه دریایی به معنای شکلگیری ساختاری پایدار با صلاحیت قانونی مشخص، قضات آموزش دیده، سازوکار کارشناسی متناسب و رویهای قابل اتکا در رسیدگی به دعاوی این حوزه است. این تفاوت، یکی از محورهای اصلی بحث درباره آینده دادگاه دریایی در ایران است.

گزارش تازه مرکز پژوهشهای مجلس چه میگوید؟

انتشار گزارش مرکز پژوهشهای مجلس در اوایل آبانماه ۱۴۰۵، بار دیگر مسئله را از سطح مطالبه کارشناسی به موضوعی قابل پیگیری در چارچوب سیاستگذاری و قانونگذاری بازگردانده است.

این گزارش با بررسی قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و قانون حفاظت از دریاها و رودخانههای قابل کشتیرانی در برابر آلودگی نفتی مصوب ۱۳۸۹، بر ضرورت رسیدگی تخصصی به دعاوی دریایی تأکید میکند. یکی از محورهای مهم آن، این است که ایجاد شعب تخصصی، به‌تنهایی جایگزین یک ساختار قضایی پایدار و بر خوردار از صلاحیت قانونی روشن نمیشود.

اهمیت این جمع‌بندی در آن است که بحث را از سطح ضرورت عمومی تخصصگرایی فراتر میبرد و به مسئله سازماندهی نهادی رسیدگی قضایی

اقتصاد دریا

چهارشنبه- ۶ آبان ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۶۲۱

اقتصاد دریا



می رساند. پرسش دیگر صرفاً این نیست که آیا قضات باید با حقوق دریایی آشنا باشند؛ پرسش این است که این تخصص چگونه باید در ساختار قضایی کشور تثبیت شود، چه پروندههایی در صلاحیت آن قرار گیرد و ارتباط آن با دادگاه های عمومی و مراجع تخصصی دیگر چگونه تعریف شود.

دعاوی مربوط به مالکیت و ثبت کشتی، رهن و امتیازات دریایی، اجاره کشتی، حمل کالا و صدور بارنامه، تصادم، نجات، خسارت مشترک، مسئولیت متصدی حمل و توقیف کشتی، از جمله موضوعاتی هستند که در طراحی قلمرو صلاحیت چنین مرجعی باید مورد توجه قرار گیرند. افزون بر این، بسیاری از اختلافات دریایی با اسناد و قواعد بینالمللی پیوند دارند. آشنایی با کنوانسیونهای مرتبط و شیوه تفسیر قراردادهای تجاری دریایی میتواند در تشخیص مسئولیت طرفین و ارزیابی ادعاها تعیین‌کننده باشد. در پروندههایی که ارزش مالی بالایی دارند یا تصمیمگیری درباره توقیف کشتی و تأمین خواسته در آنها با فوریت همراه است، زمان رسیدگی و کیفیت تصمیم قضایی نیز اهمیت اقتصادی پیدامیکند.

از همین رو، پیشنهاد ایجاد دادگاه دریایی باید فراتر از تعیین نام یک شعبه یا جابهجایی پروندهها باشد. تعریف روشن صلاحیت، تربیت قضات متخصص، ایجاد شبکه کارشناسان واجد صلاحیت و تدوین رویههای متناسب با ویژگیهای دعاوی دریایی، از مؤلفههایی هستند که میتوانند یک ساختار قضایی تخصصی را از عنوانی اداری به نهادی کارآمد تبدیل کنند.

دادگاه دریایی: حلقهای در زنجیره توسعه اقتصاد دریا

اقتصادسراآمد معتقد است که موضوع دادگاه دریایی را باید در چارچوب بزرگتری از توسعه اقتصاد دریامحور ایران دید. توسعه بندر، افزایش ظرفیت ناوگان، گسترش ترانزیت، سرمایهگذاری در صنایع دریایی و تقویت حملونقل بینالمللی، بدون پیش‌بینی سازوکارهای حقوقی متناسب، با بخشی از ظرفیت بالقوه خود فاصله خواهند داشت.

فعالان اقتصادی برای ورود به قراردادهای پیچیده و سرمایهگذاری بلندمدت، تنهابه زیرساخت فیزیکی نیاز دارند؛ آنها باید بدانند در صورت بروز اختلاف، مرجع رسیدگی کجاست، چه قواعدی اعمال میشود، چگونه میتوان از حقوق خود دفاع کرد و آیا رسیدگی در زمانی متناسب با ماهیت تجارت انجام خواهد شد یا خیر.

دادگاه دریایی به‌تنهایی همه مشکلات حقوقی و تجاری این حوزه را حل نمیکند. کیفیت قوانین، آموزش دانشگاهی، نظام کارشناسی، دسترسی به منابع حقوقی بینالمللی و هماهنگی میان دستگاههای اجرایی و قضایی نیز اهمیت دارند. اما نبود یک ساختار قضایی تخصصی میتواند به حلقهای مفقوده در میان این اجزا تبدیل شود.

تجربه قانونگذاری ایران نیز یک درس روشن دارد: درج یک تکلیف در قانون، بدون پیگیری نهادی و پاسخگویی درباره اجرای آن، تضمینکننده تحقق هدف قانونگذار نیست. ماده ۱۸۸ قانون دریایی در سال ۱۳۴۳، پیگیریهای صنعت کشتیرانی، طرح موضوع در گفتوگوهای اقتصادسراآمد، ارسال لایحه به مجلس در خرداد ۱۴۰۰ و اکنون گزارش مرکز پژوهشهای مجلس، همگی نشان میدهند که ضرورت این موضوع بارها مطرح شده است. آنچه همچنان اهمیت دارد، تبدیل این سابقه به تصمیمی اجرایی و روشن است: تعیین تکلیف لایحه و مسیر قانونی تشکیل دادگاه دریایی، مشخصکردن صلاحیت و جایگاه سازمانی آن، پیشبینی آموزش تخصصی قضات و کارشناسن و تعریف سازوکار ارزیابی عملکرد آن پس از آغاز فعالیت.

در نهایت، پرسش اصلی دیگر فقط این نیست که آیا ایران به دادگاه دریایی نیاز دارد یا نه. سابقه قانونی، تجربه فعالان صنعت و بررسیهای کارشناسی، دلایل متعددی برای ضرورت رسیدگی تخصصی ارائه کرده‌اند. پرسش تعیینکننده این است که این مطالبه قدیمی چه زمانی از مرحله گزارش، گفتوگو و پیش‌بینی قانونی عبور میکند و به ساختاری واقعی در نظام قضایی کشور تبدیل میشود.

برای کشوری که توسعه اقتصاد دریا را یک فرصت راهبردی میداند، ساماندهی رسیدگی به اختلافات دریایی رانمیتوان موضوعی حاشیهای تلقی کرد. اقتصاد دریامحور تنها به بندر و کشتی نیاز ندارد؛ به قانونی روشن، قضاوت تخصصی و مرجعی قابل اتکا برای حل اختلاف نیز نیازمنداست.