



University of Tehran

The Establishment of Maritime Courts in Judicial System of Iran: from Necessity to Implementation

Mohammad Abouata 

Associate Professor, Department of Law, Faculty of Humanities, University of Semnan, Semnan, Iran. Email: Abouata@semnan.ac.ir

Article Info

Article type:
Research Article

Manuscript received:
21 May 2025
final revision received:
31 August 2025
accepted:
8 November 2025
published online:
18 Jan 2026

Keywords:
Court, Ship, Maritime
Law, Jurisdiction,
Claim.

Abstract

Maritime law (or shipping law, as it is commonly referred to in common law jurisdictions) encompasses highly specialised matters. A considerable part of these matters, was incorporated into the Iranian Maritime Act of 1964 by way of adaptation from certain international conventions and/or legislation of other countries. Accurate and proper judgment in relation to these issues, requires, from various aspects, the establishment of allocated specialised maritime courts and judgment by knowledgeable and experienced justices (judges). This practice has long been implemented in the judicial systems of several countries, notably in the United Kingdom, France and China. However, since previous decades, both civil courts (and later general civil courts) situated in different judicial jurisdictions, particularly in certain port cities of Iran, have had jurisdiction, in addition to other claims, to hear maritime claims. In light of the experience of many countries and certain facts, particularly the volume, importance and complexity of various maritime claims, it is necessary to establish a specialised maritime court as an allocated judicial body in designated judicial jurisdictions with certain particular powers and duties, including in the fields of enumerating claims subject to its jurisdiction, service of judicial documents outside of Iran, conduct of proceedings and ship arrest, among others, within the judicial district of Tehran and littoral provinces in order to hear such claims.

Cite this article: Abouata, Mohammad.(Winter) "The Establishment of Maritime Courts in Judicial System of Iran: from Necessity to Implementation", Private Law Studies, 55(4): 521 - 547.
DOI: 10.22059/JLQ.2026.393964.1007985

© The Author(s).

Publisher: University of Tehran Press.



DOI:<https://doi.com/10.22059/JLQ.2026.393964.1007985>

Introduction

A considerable part of maritime law matters, was incorporated into the Iranian Maritime Act of 1964, by way of adaptation from certain international conventions and/or Acts/ legislation enacted by other countries. Accurate and proper judgment in relation to these issues requires the establishment of specialised courts and adjudication by knowledgeable and experienced judges.

Accordingly, in light of the experience of numerous countries and various facts, particularly the significant volume, importance and technical complexity of various maritime claims, it is necessary to establish a specialised maritime court as a dedicated court in designated judicial districts, endowed with certain specific powers and duties, including in particular with respect to the enumeration of claims subject to its jurisdiction, service of judicial documents outside Iran, the conduct of proceedings, ship arrest, among other matters, within the judicial district of Tehran and littoral provinces in order to adjudicate such claims.

Methodology

This article examines the necessity for, and the modalities of, the establishment of maritime **courts** in Iran's judicial system using a comparative and analytical methodology based on documentary and library research.

Conclusions

Issues arising within the field of maritime law are generally highly specialised in nature, and a significant portion of them were entered into the Iranian Maritime Code of 1964 through the incorporation of international conventions or foreign laws. Proper and thorough adjudication of such matters, from various perspectives, requires the existence of specialised judicial bodies staffed by knowledgeable and experienced judges.

Despite this requirement, and notwithstanding the explicit provision of Article 188 of the Iranian Maritime Code of 1964 requiring the establishment of maritime courts to adjudicate disputes arising from the implementation of the law, as well as Article 23 of the Law on the Protection of Seas and Navigable Rivers against Oil Pollution of 1389 (2010), which obliges the Judiciary to designate specialised courts in littoral provinces to hear maritime claims, this requirement has yet to be implemented within Iran's judicial system.

In practice, general courts located in Tehran and the various provinces, in accordance with the provisions of territorial jurisdiction set forth in the Code of Civil Procedure or any other relevant laws, exercise jurisdiction over diverse maritime disputes.

This objective has been achieved in other countries through a variety of institutional arrangements. In England, pursuant to the Senior Courts Act 1981, the Admiralty Court sitting in London has inherent jurisdiction over maritime claims. Concurrently, under the County Courts Act 1984 and subject to the prescribed monetary thresholds and the discretion of the higher judicial authorities specified therein, certain of the county courts throughout England and Wales may also exercise jurisdiction over maritime matters.

In France, commercial courts have jurisdiction over maritime disputes as part of commercial litigation; however, in areas where such courts do not exist, tribunal d'instance / judicial courts are authorised, subject to legal conditions, to hear maritime claims.

In China, specialised maritime people's courts set up across the country have jurisdiction over maritime disputes.

In Iran, apart from the statutory obligations set forth in Article 188 of the Maritime Code and Article 23 of the Law on the Protection of Seas and Navigable Rivers against Oil Pollution (1389), and in light of multiple considerations—particularly the significant volume of maritime litigation and the importance and technical nature of such disputes—it is necessary to establish maritime courts as specialised judicial bodies within the judicial district of Tehran, as well as, where deemed appropriate by the Head of the Judiciary, in selected judicial districts of littoral provinces.

From a procedural perspective, considering the legal approach of the countries examined—where general civil procedural laws govern maritime litigation—and with careful regard to the provisions of the Iranian Code of Civil Procedure, it appears that this Code possesses the requisite capacity to govern the adjudication of maritime disputes .

Accordingly, within the framework of a law on the establishment of maritime courts, **besides** detailing provisions relating to the establishment of such courts and clearly defining their subject-matter and territorial jurisdiction, it should incorporate, where required, specific procedural and formal rules, including those concerning the service of judicial documents upon persons residing outside Iran, appropriate regulations governing the course of proceedings and evidentiary matters, as well as special rules on

the arrest of ships. In this manner, the application of the Code of Civil Procedure to maritime disputes could be supplemented or modified to the **degree** required.



تشکیل دادگاه دریایی در نظام قضایی ایران؛ از ضرورت تا اجرا

محمد ابوعطا 

دانشیار، گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه سمنان، سمنان، ایران. رایانامه: Abouata@semnan.ac.ir

چکیده

اطلاعات مقاله

مباحث حقوق دریایی یا در اصطلاح شایع در کامن‌لا، حقوق کشتیرانی، نوعاً موضوعاتی تخصصی هستند که بخش عمده آنها، بدون پیشینه فقهی یا حقوقی ملی، حسب مورد، با اقتباس از برخی قوانین خارجی یا کنوانسیون‌های بین‌المللی، به قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، راه یافته‌اند و رسیدگی دقیق به آنها، از جهات مختلف، مستلزم تعیین و وجود مراجعی خاص به تصدی دادرسانی آگاه است؛ موضوعی که سال‌هاست در نظام قضایی برخی کشورها مانند انگلیس، فرانسه و چین، تجربه شده است. با وجود این، از دهه‌های گذشته، دادگاه‌های حقوقی (حسب مورد، یک یا دو) و بعداً دادگاه‌های عمومی حقوقی مستقر در حوزه‌های قضایی مختلف، به‌ویژه شهرهای بندری ایران، در کنار سایر دعاوی مطروح، از صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی نیز برخوردار بوده‌اند. حال آنکه با عنایت به تجربه بسیاری از کشورها، تخصصی و پیچیده بودن غالب دعاوی دریایی همچنین حجم دعاوی مطروح در این زمینه، تشکیل دادگاه دریایی به‌عنوان مرجعی اختصاصی در حوزه‌های قضایی مشخص آن هم با برخورداری از پاره‌ای اختیارات و تکالیف ویژه از جمله در زمینه‌های احصای دعاوی مشمول صلاحیت آن، ابلاغ اوراق قضایی در خارج از کشور، روند دادرسی و توقیف کشتی‌ها، در حوزه قضایی شهرستان تهران همچنین در حوزه‌های قضایی آن‌ها استان‌های ساحلی کشور برای رسیدگی به این‌گونه دعاوی، ضروری است.

نوع مقاله:

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۴/۲/۳۱

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۴/۶/۹

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۸/۱۷

تاریخ چاپ:

۱۴۰۴/۱۰/۲۸

کلیدواژه‌ها:

حقوق دریایی، دادگاه، دعا، صلاحیت، کشتی.

استناد: ابوعطا، محمد (۱۴۰۴). «تشکیل دادگاه دریایی در نظام قضایی ایران؛ از ضرورت تا اجرا». *مطالعات حقوق خصوصی*، ۵۵ (۴)، ۵۴۷-۵۲۱.

DOI: <https://doi.com/10.22059/JLQ.2026.393964.1007985>



© نویسندگان.

ناشر: موسسه انتشارات دانشگاه تهران

مقدمه

بخش عمده تجارت خارجی ایران، از طریق دریا انجام می‌شود که از نظر حقوقی، مشمول مقررات حاکم بر تجارت از طریق دریا یا به عبارت دیگر، حقوق دریایی است. موضوعات مطروح در گستره حقوق دریایی که بخشی از آنها در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ مقرر شده‌اند، نوعاً مباحثی تخصصی هستند که بخشی از آنها مانند ثبت و تابعیت کشتی‌ها، نجات در دریا، حقوق ممتاز دریایی، خسارت مشترک دریایی، یدک‌کشی و راهنمایی کشتی‌ها، پیشینه تقنینی خاصی در حقوق ایران ندارند، بلکه نوعاً به عنوان مقرراتی جدید، از قوانین خارجی به‌ویژه قوانین وقت کشور فرانسه (امید، ۱۳۵۳: ۵۷) یا بعضی کنوانسیون‌های بین‌المللی، اقتباس یا در مواردی عیناً ترجمه شده و به قانون دریایی راه یافته‌اند. در عین حال، مقررات برخی از کنوانسیون‌های بین‌المللی، وارد قانون دریایی ایران نشده‌اند، اما با توجه به الحاق دولت به معاهدات مذکور، این مقررات، حسب ماده ۹ قانون مدنی، در حکم قانون ملی بوده و طبعاً لازم‌الاجرا هستند، مانند کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا (موسوم به SOLAS، مصوب ۱۹۷۴) و کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی (موسوم به CLC، مصوب ۱۹۶۹). با وجود این، در ساختار قضایی کنونی ایران، با عنایت به مقررات راجع به صلاحیت محاکم در قانون آیین دادرسی مدنی و سایر قوانین مربوط، علی‌الاصول شعب دادگاه‌ها دادگاه‌های عمومی حقوقی شهرهای استان‌های ساحلی کشور و شهرستان تهران و حتی محاکم عمومی حقوقی تمامی شهرستان‌های سایر استان‌های کشور، در کنار سایر دعاوی حقوقی، در معنا و قلمرو عام کلمه، علی‌الاصول از صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی نیز برخوردارند هرچند به لحاظ آماری، فراوانی ارجاع دعاوی دریایی به محاکم عمومی حقوقی سراسر کشور یکسان نیست. شایان ذکر است که در سال‌های گذشته، رسیدگی به دعاوی دریایی در حوزه قضایی شهرستان تهران، به شعبه سوم دادگاه عمومی حقوقی تهران واگذار شده بود و اکنون، شعب دیگری از محاکم عمومی، این مهم را بر عهده دارند. البته در برخی شهرستان‌های ساحلی نظیر بندرعباس واقع در استان هرمزگان، بندر امام خمینی واقع در استان خوزستان، بندر انزلی در استان گیلان و بندر نوشهر در استان مازندران، شرایط مشابهی مشاهده می‌شود.

تشخیص قلمرو اجرایی مقررات ماهوی حاکم بر این موضوعات اعم از قانون دریایی یا کنوانسیون‌های بین‌المللی یا عرف‌های فراملی نیز از جمله چالش‌های جدی است که مراجع قضایی عمومی با آن مواجه‌اند و طبعاً رسیدگی و رفع آنها، مستلزم آشنایی با محتوای این مقررات، به‌ویژه قواعد عام حاکم بر معاهدات بین‌المللی و نسبت آنها با قوانین داخلی است. برای مثال دعوی جبران خسارت ناشی از تلف کالا را که حسب مورد، ممکن است مشمول قانون دریایی یا کنوانسیون بین‌المللی لاهه (مصوب ۱۳۰۳ با پروتکل‌های بعدی) باشد و در هر دو

فرض، ممکن است قابلیت اعمال مقررات حاکم بر اجاره کشتی نیز در این میان مطرح شود، می‌توان به‌عنوان یکی از غامض‌ترین دعاوی دریایی در نظر گرفت. گاه مسئله از این هم فراتر می‌رود و ممکن است قانون دریایی یا سایر مقررات حاکم، متضمن حکمی صریح نبوده و نیاز به استخراج حکم قضیه از روح قانون و یا حتی سایر منابع حقوق دریایی باشد، همچنان که ماده ۱۹۴ قانون دریایی در این مورد اشعار می‌دارد: «در مواردی که در این قانون و یا سایر قوانین مملکتی پیش‌بینی نشده است، ملاک، اصول و عرف بین‌المللی خواهد بود.» طبعاً مقررات قابل اعمال بر هر دعوا همچنین تشخیص اصول و عرف‌های معتبر و اعمال صحیح آنها نسبت به دعاوی مطروح در محاکم، مستلزم آشنایی با مباحث شکلی و ماهوی حقوق دریایی و مبنای و منابع گوناگون آن اعم از داخلی و بین‌المللی، همچنین آگاهی از مقررات دول پیشرو در این قلمرو و آشنایی شایسته با زبان انگلیسی و متون حقوقی تخصصی موجود به این زبان است.

با این وصف، طبیعی است که در شرایط حاضر، از محاکم عمومی و البته دادرسان فاقد آشنایی لازم با مباحث و مقررات حقوق دریایی، توقع ورود به همه این حوزه‌ها، انتظاری شایسته نیست و روشن است که دادگاه‌های عمومی نمی‌توانند آن‌گونه که لازم است، نیازهای قضایی موجود در این عرصه را برآورده کنند. از سوی دیگر، همان‌گونه که می‌دانیم، در گذر زمان و استمرار فعالیت دادگاه‌ها، رویه قضایی ایجاد می‌شود که به‌عنوان یکی از منابع حقوق، می‌تواند در سایر پرونده‌ها و رسیدگی‌های مشابه مؤثر باشد. منتها این روند، زمانی به معنای واقعی کلمه، محقق شده و اثربخش است که مراجع قضایی اختصاصی و در صدر آنها، قضاتی که در مورد صلاحیت‌های آنها آگاهی دارند، به امر قضا پردازند تا آرای محاکم، با دقتی بیشتر صادر شده و در نتیجه، پایه‌های علمی و تجارب قضایی مناسبی برای آینده شکل گیرد. برای مثال در نظام قضایی انگلیس و فرانسه که به‌ترتیب، دادگاه دریایی و برخی از شعب ویژه دادگاه تجارت، به‌عنوان مرجع اصلی رسیدگی به دعاوی دریایی، بر اساس مقررات مدون و عرف‌های مسلم، به این نوع دعاوی رسیدگی می‌کنند، سوابق قضایی غنی و قابل توجهی ایجاد شده که البته بخش عمده آن در مورد حقوق انگلیس، نتیجه حکومت نظام کامن‌لا در آن کشور نیز هست. اما در خصوص دادگاه‌های عمومی ایران که بعضاً علاوه بر انواع دعاوی حقوقی مختلف، به دادرسی در امور و دعاوی دریایی نیز می‌پردازند، آرای صادره در زمینه دعاوی دریایی، به شکل علمی، گردآوری و تدوین نشده و تلاش معدودی از حقوقدانان یا دادرسان در تجمیع پاره‌ای از آرای صادره از این محاکم در قالب کتب درسی یا کمک‌درسی، هرچند در جای خود تقدیر است، اما با مطلوب خاص منظور این نوشتار، فاصله‌ای بسیار دارد. با توجه به آنچه گفته شد و با عنایت به اینکه اوصاف کلی مباحث حقوق تجارت یعنی امنیت، دقت، سرعت و تخصص (شمس، ۱۳۸۵: ۱۷)، در مورد مسائل مطروح در گستره حقوق دریایی نیز حاکم‌اند، لزوم وجود محاکم دریایی در نظام

قضایی ایران آن هم به تصدی دادرسانی متبحر، هرچه بیشتر جلوه گر می‌شود. البته به‌منظور تضمین کارکرد دقیق و مؤثر این محاکم، باید پاره‌ای از مقررات شکلی لازم از جمله در زمینه حوزه‌های تشکیل دادگاه، دعاوی مشمول صلاحیت، ابلاغ اوراق قضایی، روند دادرسی، پاره‌ای از ادله اثبات همچنین توقیف کشتی‌ها نیز تدوین شوند تا در جوار سایر قوانین حاکم به‌ویژه قانون آیین دادرسی مدنی و قانون اجرای احکام مدنی به اجرا درآیند. با توجه به جهات مذکور، موضوع این تحقیق، به تفصیل و البته به لحاظ غنای هرچه بیشتر مطالب، به شکل تطبیقی بررسی شده است.

۱. تشکیل دادگاه دریایی در نظام قضایی سایر کشورها

۱.۱. انگلستان

در این مورد باید به بررسی قانون مصوب ۱۹۸۱^۱ که به تبیین بخشی از ساختار قضایی انگلستان می‌پردازد رجوع کرد. در بند ۱ ماده ۱ قانون، به سه دادگاه تجدیدنظر^۲، دادگاه عالی عدالت^۳ و دادگاه شاهی^۴ اشاره شده است که هر کدام، بر اساس این قانون و سایر قوانین مربوط، دارای صلاحیت خاص هستند. طبق بند ۱ ماده ۳، دادگاه تجدیدنظر، به دو بخش کیفری و مدنی تقسیم می‌شود و هر کدام تعدادی شعبه دارند. بر اساس بند ۱ ماده ۵، دادگاه عالی عدالت، خود متشکل از سه بخش است: الف) بخش مهرداری^۵، ب) بخش ملکه^۶ و ج) بخش خانواده^۷. حسب بند ۱ ماده ۶، دادگاه دریایی^۸ و دادگاه تجارت^۹ دو دادگاه مستقر در بخش ملکه بوده و دارای شعبی متعدّدند. در واقع، دادگاه عالی عدالت در حقوق انگلیس، دارای صلاحیت عام مدنی است و در این میان، رسیدگی به دعاوی دریایی، در صلاحیت ذاتی دادگاه دریایی است (Tetley, 2002: 431). به موجب بند ۲ ماده ۱۹ قانون، دادگاه عالی عدالت که به تمامی مسائل مدنی و جزایی که طبق این قانون یا دیگر ضوابط قانونی به آن ارجاع داده شده است رسیدگی می‌کند، صلاحیت عمومی دارد و از جمله، برخی از موضوعات مشمول صلاحیت این دادگاه، در ماده ۲۵ به بعد قانون فوق‌الاشعار احصا شده است. در عین حال، دعاوی گوناگون و سایر امور مشمول

-
1. Supreme Court Act 1981
 2. Court of Appeal
 3. High Court of Justice
 4. Crown Court
 5. Chancery Division
 6. Queen Bench Division
 7. Family Division
 8. Admiralty Court
 9. Commercial Court

صلاحیت دریایی^۱ دادگاه عالی که در عمل، توسط دادگاه‌های دریایی استماع و یا به اجرا گذاشته می‌شوند، در ماده ۲۰ قانون معین شده‌اند که تا حد زیادی، یادآور فهرست دعاوی دریایی مذکور در ماده ۱ کنوانسیون بین‌المللی مربوط به توقیف کشتی‌های دریانیماست که در سال ۱۹۵۲ در شهر بروکسل تصویب شده است. این معاهده از ۲۴ فوریه ۱۹۵۶ به اجرا گذاشته شده است و انگلستان نیز جزء دول متعاهد آن است.

با وجود آنچه گفته شد، صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی، در گذر زمان در انحصار دادگاه دریایی باقی نمانده و «قانون دادگاه‌های منطقه‌ای»^۲ مصوب ۱۹۸۴، در کنار سایر تحولات، از این حیث نیز سبب تغییراتی در نظام قضایی انگلستان و ایجاد صلاحیت برای پاره‌ای از محاکم شده است. حسب بند ۱ ماده ۱ قانون، انگلیس و ولز از منظر اجرای آن، به مناطقی^۳ تقسیم می‌شوند و در یک یا چند محل از هر منطقه، دادگاه منطقه‌ای تشکیل می‌شود. طبق بند ۱ ماده ۲۶ که به موجب «قانون اصلاح اساسی» مصوب ۲۰۰۵، اصلاحاتی نسبت به آن به عمل آمده است، هر گاه دو مقام عالی نظام قضایی انگلستان^۴ مقتضی بدانند که هر دادگاه منطقه‌ای، صلاحیت قضایی دریایی نیز داشته باشد، ضمن صدور دستور اختصاص صلاحیت دریایی به آن دادگاه، بخش یا بخش‌هایی از منطقه یا مناطق تابع صلاحیت آن دادگاه را هم تعیین می‌کنند. بند ۲ ماده نیز اشعار می‌دارد که بخش‌هایی از دریا که مجاور هر منطقه هستند، تا حد فاصل سه مایل از ساحل آن، جزء منطقه محسوب می‌شوند و مشمول صلاحیت دریایی دادگاه منطقه‌ای قرار می‌گیرند.

بند ۱ ماده ۲۷ قانون نیز ضمن استفاده از عنوان صریح «دادگاه منطقه‌ای دریایی»^۵ برای مرجع مورد بحث، صلاحیت آن را به تفصیل احصا کرده است که جز مواردی معدود مانند دعاوی مربوط به تصرف و مالکیت نسبت به کشتی، تا حدود بسیار زیادی، منطبق با موارد صلاحیت دادگاه دریایی به شرح مندرج در ماده ۲۰ قانون دادگاه عالی مصوب ۱۹۸۱ است. منتها به موجب بند ۲ ماده ۲۷ قانون دادگاه منطقه‌ای، صلاحیت این مرجع از نظر مبلغ خواسته محدود شده است بدین ترتیب که در مورد دعاوی نجات دریایی، اگر ارزش اموال نجات‌یافته بیش از پانزده هزار پوند باشد و در مورد سایر دعاوی و مطالبات دریایی به شرح مذکور در بند یک، در صورتی که مبلغ خواسته بیش از پنج هزار پوند باشد، دادگاه منطقه‌ای، صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی را ندارد و موضوع، در صلاحیت دادگاه دریایی قرار می‌گیرد.

-
1. Admiralty Jurisdiction
 2. Couty Courts Act
 3. Districts
 4. Lord Chancellor and Lord Chief Justice
 5. Admiralty County Court

۲.۱. فرانسه

به موجب ماده ۳۳ قانون آیین دادرسی مدنی فرانسه که نخستین حکم مربوط به صلاحیت ذاتی مراجع قضایی این کشور است: «صلاحیت موضوعی دادگاه‌ها بر پایه قوانین مرتبط با نظام قضایی و مقررات خاص مشخص می‌شود». بنابراین، برای شناسایی مراجع قضایی از جمله دادگاه‌ها دادگاه‌های واجد صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی و حدود صلاحیت هر کدام از آنها، باید به «قانون سازمان قضایی» فرانسه^۱ رجوع کرد. در این قانون، مقررات راجع به تشکیل، ساختار و صلاحیت مراجع قضایی گوناگون بدوی، دادگاه تجدیدنظر و دیوان کشور به تفصیل بیان شده است. به دنبال تبیین مقررات مربوط به مراجع قضایی عمومی بدوی، در ماده ۲۶۱ L. و در قالب نه بند، سایر مراجع قضایی واجد صلاحیت ذاتی و اختصاصی احصا شده و قانون حاکم بر سازمان و صلاحیت آنها نیز معرفی شده است. بر اساس بندهای ۱ و ۲ این ماده، آنچه به دادگاه تجارت^۲ مربوط می‌شود در قانون تجارت و آنچه به دادگاه دریایی^۳ مرتبط است، در قانون مجازات مربوط به امور دریایی تبیین شده است. در همین زمینه از ماده ۱-۷۲۱ L. قانون تجارت فرانسه به بعد، راجع به مقررات راجع به دادگاه تجارت است. به موجب ماده ۱-۷۲۱ L. دادگاه تجارت، مرجعی بدوی است که صلاحیت آن، بر اساس این قانون و سایر قوانین و مقررات تعیین می‌شود.

در خصوص دامنه اختیارات دادگاه تجارت، ضروری است به ماده ۷۲۱-۳ L اشاره کنیم. بر اساس این ماده، دادگاه تجارت، صلاحیت رسیدگی به دعاوی و شکایات ناشی از قراردادهای و تعهدات بین تجار و نهادهای تجاری، و همچنین تمامی دعاوی مرتبط با فعالیت‌های تجاری بین افراد را داراست. اعمال تجاری نیز به تفصیل، در ۱۷ بند در مواد ۱-۱۱۰ L و ۲-۱۱۰ L قانون تجارت مشخص شده‌اند.

در میان این موارد، خرید اموال منقول به قصد فروش، انجام وظایف مربوط به اجاره اموال منقول، انجام وظایف در زمینه حمل و نقل زمینی و دریایی، مسئولیت‌ها در زمینه ساخت، خرید و فروش کشتی‌های مخصوص کشتیرانی داخلی و بین‌المللی، هر نوع اجاره کشتی و استفاده از وام‌ها برای سفرهای دریایی، عقد قراردادهای بیمه و دیگر توافقات مرتبط با تجارت دریایی، تمام توافقات و قراردادهای مرتبط با حقوق و دستمزد خدمه، تعهدات دریانوردان برای خدمت در کشتی‌های تجاری و هر نوع سفر دریایی، در شمار فعالیت‌ها و اعمال تجاری محسوب می‌شوند.

1. Code de l'organisation judiciaire
2. Tribunal de Commerce
3. Tribunal Maritime

در عین حال، باید افزود که دولت فرانسه، در ۲۵ می ۱۹۵۷، کنوانسیون بین‌المللی مرتبط به توقیف کشتی‌های دریایی مصوب ۱۹۵۲ را که غالب دعاوی موسوم به دعاوی دریایی در آن احصا شده است نیز تصویب کرده و متعاقباً بر اساس فرمان شماره ۱۴-۵۸ مورخ چهارم ژانویه ۱۹۵۸ رئیس‌جمهور، مقررات آن، وارد حقوق داخلی فرانسه شده است. با توجه به آنچه گفته شد، در نظام قضایی کشور فرانسه، دادگاه‌های تجاری، مسئولیت رسیدگی به تمام موضوعات و اختلافات حقوقی مربوط به حوزه دریانوردی و کشتیرانی را بر عهده دارند. این در حالی است که این دادگاه‌ها دارای صلاحیت‌های وسیعی‌اند و لزوماً دادگاه دریایی خوانده نمی‌شوند. در عین حال، ماده ۲-۷۲۱ L. قانون تجارت اشعار می‌دارد در مناطقی که دادگاه تجارت تأسیس نشده باشد، دادگاه شهرستان^۱، به امور محوله به دادگاه تجارت می‌پردازد و به عبارت دقیق‌تر، شعب معینی از آنکه حسب مواد ۱-۲۱۱ L. و ۳-۲۱۱ L. قانون سازمان قضایی فرانسه، در واقع جزء مراجع عمومی هستند، در مواردی، صلاحیت رسیدگی به اختلافات و دعاوی دریایی را نیز پیدا می‌کند. حکمی که در ماده ۱-۲۱۵ L. قانون سازمان قضایی فرانسه نیز مقرر شده است. در رأس مراجع بدوی از جمله دادگاه تجارت، دادگاه تجدیدنظر واقع شده که به موجب ماده ۱-۳۱۱ L. قانون سازمان قضایی فرانسه، جز در امور خاص محوله به سایر مراجع، مرجع اصلی رسیدگی مجدد به کلیه آرای مدنی و کیفری صادره از دادگاه‌ها در مرحله بدوی از جمله دادگاه تجارت است. باید افزود که طبق ماده ۱۰-۳۱۱ L. به بعد قانون، برای رسیدگی ماهیتی به پاره‌ای از دعاوی و امور از جمله دعاوی دریایی و کشتیرانی، شعب معینی از دادگاه‌های تجدیدنظر در نظر گرفته شده‌اند.

۳.۱. چین

طبق ماده ۱۲۴ قانون اساسی چین مصوب ۱۹۸۲، دادگاه عالی خلق^۲ مستقر در پکن، پایتخت این کشور همچنین دادگاه‌های خلق در سطوح محلی مختلف، دادگاه‌های نظامی و سایر دادگاه‌های تخصصی تأسیس می‌شوند. آگاهی دقیق از نظام قضایی این کشور به‌ویژه احراز وجود و جایگاه دادگاه دریایی، مستلزم بررسی «قانون اساسی دادگاه‌های خلق جمهوری خلق چین» است. به موجب ماده ۲ قانون، قوه قضاییه چین، از طریق دادگاه‌های خلق زیر اعمال می‌شود: ۱. دادگاه‌های خلق محلی در سطوح مختلف، ۲. دادگاه‌های نظامی و سایر دادگاه‌های خلق تخصصی و ۳. دادگاه خلق عالی. دادگاه‌های بند اول، خود به «دادگاه‌های خلق پایه»، «دادگاه‌های خلق میانه» و «دادگاه‌های خلق عالی» تقسیم می‌شوند.

1. Tribunal de Grand Instance

2. Supreme People Court

حسب ماده ۱۸ قانون، دادگاه‌های خلق پایه عبارت‌اند از ۱. دادگاه‌های خلق بخش و دادگاه‌های خلق شهری، ۲. دادگاه‌های خلق مناطق خودمختار و ۳. دادگاه‌های خلق مناطق شهری. طبق ماده ۱۹، دادگاه خلق پایه، دارای شعب مدنی، کیفری و اقتصادی است و حدود صلاحیت این مرجع بدوی نیز در مواد ۲۱ و ۲۲ تعیین شده است. طبق ماده ۲۳ قانون، دادگاه‌های خلق میانه، عبارت‌اند از ۱. دادگاه خلق میانه تأسیس‌شده در بخش‌های یک ایالت یا ناحیه خودمختار، ۲. دادگاه‌های خلق تأسیس‌شده در شهرها که به‌طور مستقیم به دولت مرکزی وابسته‌اند، ۳. دادگاه‌های خلق میانه شهرهایی که در حوزه صلاحیت یک ایالت یا ناحیه خودمختار قرار دارند و ۴. دادگاه‌های خلق میانه یک منطقه خودمختار. بند ۲ ماده ۴ نیز مقرر می‌دارد که هر دادگاه خلق میانه، دارای شعب مدنی، جزایی، اقتصادی و هر شعب دیگری که ضروری تشخیص داده شود خواهد بود. حدود صلاحیت این دادگاه که از جهاتی دادگاه بدوی است و در عین حال نسبت به دادگاه خلق پایه، مرجع تجدیدنظر است، در ماده ۲۵ قانون تبیین شده است.

ماده ۲۶ قانون مقرر می‌دارد که دادگاه‌های خلق عالی عبارت‌اند از ۱. دادگاه‌های خلق عالی ایالت‌ها، ۲. دادگاه‌های خلق عالی مناطق خودمختار و ۳. دادگاه‌های خلق عالی شهرهایی که مستقیماً به دولت مرکزی وابسته‌اند. بند ۲ ماده ۲۷ نیز اضافه می‌کند که دادگاه خلق عالی، دارای شعب مدنی، جزایی، اقتصادی و هر شعب دیگری که ضروری باشد خواهد بود. همچنین حدود صلاحیت بدوی و صلاحیت تجدیدنظری آن نسبت به آرای مراجع تالی، در ماده ۲۸ قانون تشریح شده است. اما حسب ماده ۲۹ قانون: «سازمان، وظایف و اختیارات دادگاه‌های خلق تخصصی، به‌طور جداگانه از سوی کمیته دائمی کنگره خلق ملی تصویب خواهد شد». این دادگاه‌ها، بخش مهمی از سیستم یکپارچه دادگاه‌های خلق در چین هستند که از سوی سازمان‌های تخصصی و برای رسیدگی به دعاوی خاص تشکیل شده‌اند. این دادگاه‌ها عبارت‌اند از دادگاه‌های نظامی که خود در سه سطح قرار دارند. دادگاه‌های حمل‌ونقل ریلی که در دو سطح دادگاه‌های پایه و میانه قرار گرفته‌اند. همچنین باید از دادگاه‌های مراتع و جنگل‌ها، نفتی و به‌ویژه دادگاه‌های دریایی نام برد. دادگاه‌های اخیر، مراجعی تخصصی برای رسیدگی به دعاوی کشتیرانی و اختلافات ناشی از تجارت دریایی هستند. این دادگاه، مرجعی بدوی است و آیین رسیدگی آن، ترکیبی از آیین دادرسی مدنی و پاره‌ای از مقررات ویژه مربوط به دادگاه دریایی است. درخواست تجدیدنظر از آرای این مرجع قضایی، در دادگاه خلق عالی محل استقرار دادگاه دریایی رسیدگی می‌شود. در رأس همه این مراجع، دادگاه خلق عالی چین قرار دارد که عالی‌ترین مرجع قضایی این کشور است و بر اجرای عدالت قضایی از طریق دادگاه‌های خلق محلی در سطوح مختلف و دادگاه‌های خلق تخصصی نظارت می‌کند (ماده ۳۰). این دادگاه که دارای دو

بخش مدنی و کیفری است (ماده ۳۱)، مرجع رسیدگی به درخواست تجدیدنظر از آرای دادگاه خلق عالی و دادگاه‌های خلق تخصصی است (ماده ۳۲).

۲. مبانی قانونی تشکیل دادگاه دریایی در نظام قضایی ایران

۱. ماده ۱۸۸ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳

قانون دریایی ایران در قالب ۱۴ فصل و ۱۹۴ ماده، متناسب با شرایط زمان تصویب، به تبیین مقررات و ضوابط مختلف مربوط به این حوزه از حقوق تجارت پرداخته است. با توجه به اینکه تا زمان تصویب قانون، دادگاه دریایی، در نظام حقوقی ایران وجود نداشته و با آگاهی قانونگذار از وضعیت حاکم در برخی نظام‌های قضایی خارجی و البته اقتضات و ضرورت‌های مربوط، پس از تفصیل مقررات عمدتاً ماهوی و بعضاً شکلی در قالب فصول مختلف قانون، در ماده ۱۸۸ چنین مقرر شده است: «وزارت دادگستری موظف است ظرف سه ماه از تصویب این قانون، لایحه قانونی مربوط به تشکیل دادگاه‌های دریایی و حدود صلاحیت آنها و طرز رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای این قانون را تنظیم و پس از تصویب کمیسیون مشترک دادگستری مجلسین، به‌موقع اجرا بگذارد». همچنین در راستای تأکید بر تخصصی بودن موضوع، ماده ۱۸۹ قانون، به لزوم گزینش و به‌کارگیری کارشناسان متخصص و ذی‌صلاح در امور دریایی و کشتیرانی نیز اشاره می‌کند.

شایان ذکر است که در پاره‌ای از مواد قانون دریایی، ضمن تبیین حکم مسئله، مقنن، حل‌وفصل قضیه و تصمیم‌گیری قضایی را به «دادگاه» ارجاع داده است که در این مورد، مواد ۲۷، ۳۲، ۵۰، ۵۱، ۷۰، ۷۲، بند ۶ ماده ۷۵، بند ۱ ماده ۷۹، ۱۷۸، ۱۷۹ و ۱۸۰ قانون قابل ذکرند. اما با آنکه هنگام تصویب این قانون، هیچ دادگاه مختص به امور دریایی وجود نداشته و حسب ماده ۱۸۸، الزام به تشکیل این دادگاه، به آینده موکول شده بوده است، در یکی از مواد قانون، قانونگذار از مرجع صالح به رسیدگی، با عنوان «دادگاه دریایی» یاد می‌کند. در واقع ماده ۲۱ قانون دریایی، پس از تبیین موارد بطلان ثبت کشتی و سلب تابعیت آن در قالب چهار بند چنین می‌افزاید: «درخواست لغو ثبت و باطل کردن تابعیت یک کشتی باید توسط سازمان بنادر و دریانوردی به دادگاه دریایی ارائه شود. در این موارد، مدارک ثبت و تابعیت کشتی باید ظرف مدت ۳۰ روز به دفتر ثبت کشتی‌های سازمان بنادر و دریانوردی یا به نمایندگی‌های کنسولی ایران بازگردانده شوند». در همین خصوص باید افزود بند ۱۲ ماده ۳ آیین‌نامه سازمان بنادر و کشتیرانی (دریانوردی) مصوب ۱۳۴۸، در مورد یکی از تکالیف اساسی آن سازمان، چنین اشعار می‌دارد: «اجرای قانون دریایی ایران و انجام وظایف مقرر در قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی و سایر قوانین و مقررات مربوط». بنابراین اجرای دقیق حکم صریح ماده ۲۱ قانون

دریایی در کنار سایر دعاوی و امور مربوط، مستلزم اجابت حکم قانون مبنی بر تشکیل دادگاه دریایی در ساختار قضایی کشور است.

۲.۲. ماده ۲۳ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹

نخستین قانون در این زمینه با عنوان «قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی» در سال ۱۳۵۴ به تصویب رسید. در این قانون، ضمن تشریح ضوابط فنی و عملیاتی لازم‌الاجرا به‌ویژه از سوی کشتی‌های نفتکش، اختیارات و تکالیف مراجع مختلف به‌ویژه سازمان بنادر و دریانوردی در جلوگیری از ادامه فعالیت نفتکش‌ها و یا هرگونه تأسیسات آلوده‌کننده و انجام اقدامات ضروری برای پیشگیری از سرایت آلودگی نفتی، آلوده کردن آب‌های موضوع قانون به نفت یا هر نوع مخلوط نفتی، واجد وصف مجرمانه و کیفری شناخته شد و برای آلوده‌کنندگان، مسئولیت مدنی نیز به‌دنبال داشت. در همین زمینه ماده ۱۲ قانون مقرر می‌کرد: «...رسیدگی به جرایم مندرج در این قانون، تا زمانی که دادگاه‌های اختصاصی مقرر در قانون دریایی ایران تشکیل نگردیده در صلاحیت دادگاه جنحه خواهد بود». بدین ترتیب، ماده مرقوم نیز به‌طور تلویحی بر لزوم تشکیل دادگاه دریایی تأکید می‌کرد. در گذر زمان و با عنایت به لزوم اعمال اصلاحات و تغییرات ضروری در قانون مذکور به‌منظور انطباق هرچه بیشتر مقررات آن با شرایط روز، «قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی به مواد نفتی» در سال ۱۳۸۹ به تصویب رسید که البته به‌طور ضمنی، قانون مصوب ۱۳۵۴ را نسخ کرد. قانون حاضر نیز ضمن تشریح دقیق جوانب فنی، عملیاتی و به‌ویژه حقوقی مربوط، هر دو بعد مسئولیت کیفری و مدنی آلوده‌کنندگان آب‌های موضوع قانون به مواد نفتی را پوشش می‌دهد. حسب ماده ۲۳ این قانون «قوة قضاییه موظف است در هریک از آنها استان‌های ساحلی، محاکمی تخصصی را جهت رسیدگی به دعاوی دریایی اختصاص دهد». در واقع، هرچند مسائل و دعاوی دریایی، بسیار بیشتر و متنوع‌تر از موضوعات مندرج در این قانون بوده و البته اغلب جنبه حقوقی (نه کیفری) دارند، اما در هر حال، تأکید مقنن حتی در یک قانون خاص بر اهمیت و لزوم وجود دادگاه‌ها/دادگاه‌های تخصصی (اختصاصی)، اقدامی شایان توجه و مثبت است.

۳. دعاوی مشمول صلاحیت دادگاه دریایی

از موضوعات مهم در خصوص مراجع قضایی که بعضاً سبب اختلاف‌نظرهای جدی می‌شود، مسئله دعاوی مشمول صلاحیت هر دادگاه است. این موضوع عموماً در مورد صلاحیت ذاتی مراجع قضایی اختصاصی نسبت به مراجع قضایی عمومی جلوه‌گر می‌شود. به عبارت دیگر، از آنجا

که از منظر قانون آیین دادرسی مدنی و سایر مقررات مربوط، اصل بر صلاحیت دادگاه‌های عمومی است، باید در مقابل، گستره صلاحیت ذاتی مراجعی را که دادگاه عمومی تلقی نمی‌شوند احصا کرد. برای مثال، قانونگذار در ماده ۴ قانون حمایت خانواده مصوب ۱۳۹۱/۱۲/۰۱ و در قالب ۱۸ بند، دعاوی را که رسیدگی به آنها در صلاحیت دادگاه خانواده است احصا کرده و طبعاً هر دعوی که در صلاحیت این مرجع شناخته نشود، مطابق قاعده، تابع صلاحیت دادگاه عمومی است و در صورت بروز اختلاف بین مراجع مذکور در مورد صلاحیت، طبق ضوابط مقرر در مواد ۲۶ به بعد قانون آیین دادرسی مدنی عمل می‌شود؛ ترتیبی که با تشکیل دادگاه دریایی در ساختار قضایی ایران نیز لازم‌الاجرا خواهد بود.

شایان ذکر است که واژه «دعوی دریایی»^۱ در گستره حقوق دریایی، اصطلاحی خالی از تسامح نیست و تعریفی جامع و مانع از آن وجود ندارد. همچنین با بررسی قوانین ملی خارجی و مقررات بین‌المللی مربوط نیز نمی‌توان فهرستی واحد در خصوص دعاوی مشمول این عنوان یافت. با وجود این، از آنجا که دادگاه دریایی، به شرح پیش‌گفته، مرجعی عمومی نیست، طبعاً تحدید گستره صلاحیت ذاتی و موضوعی آن اجتناب‌ناپذیر است. در همین زمینه با بررسی قوانین خارجی مشابه از جمله قانون دادگاه عالی انگلیس مصوب ۱۹۸۱، قانون دادگاه منطقه‌ای انگلیس مصوب ۱۹۸۴، قانون آیین دادرسی دریایی خاص جمهوری خلق چین مصوب ۱۹۹۹ و با در نظر گرفتن موضوع و مفاد برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی که دولت ایران به عضویت آنها درآمده است. همچنین با توجه به قوانین و مقررات ملی مربوط به‌ویژه قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ و قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹، می‌توان اختلافات و دعاوی در خصوص امور ذیل را در صلاحیت دادگاه دریایی قرار داد:

۱. ثبت، ابطال ثبت و تابعیت کشتی ایرانی؛
۲. تصرف، مالکیت، انتقال عین یا منافع کشتی؛
۳. بهره‌برداری مالکان مشاع از کشتی یا عواید آن؛
۴. رهن یا حق ممتاز نسبت به کشتی یا بار آن؛
۵. حمل‌ونقل بار در قالب بارنامه یا قرارداد اجاره کشتی؛
۶. حمل‌ونقل مسافر با کشتی؛
۷. یدک‌کشی^۲؛
۸. خسارت مشترک^۱؛

1. Maritime Claim

2. Towage

۹. راهنمایی؛^۲
۱۰. تحدید مسئولیت^۳؛
۱۱. بیمه دریایی؛
۱۲. تصادم؛^۴
۱۳. نجات دریایی^۵ که غرامت ویژه^۶ در رابطه با عملیات نجات کشتی‌ای را که خود یا محموله آن، تهدیدی برای محیط زیست باشد نیز در برمی‌گیرد؛
۱۴. آسیب‌های ناشی از فعالیت‌ها و عملیات دریایی یا آسیب‌های وارده به خود کشتی؛
۱۵. خسارت وارده به بار کشتی شامل وسایل شخصی مسافران نیز می‌شود؛
۱۶. مرگ یا آسیب‌های جسمانی ناشی از فعالیت‌ها و عملیات دریایی یا خشکی مرتبط با کشتیرانی؛
۱۷. ساخت‌وساز، بازسازی، اصلاح، تعمیرات، تجهیز و بازیافت کشتی‌ها؛
۱۸. حقوق، عوارض و هزینه‌های بندر، کانال، اسکله، لنگرگاه و سایر راه‌های آبی برحسب مورد؛
۱۹. دستمزد، مزایای مرتبط، هزینه‌های بازگشت به کشور و سایر مبالغ پرداختنی به کاپیتان، افسران و دیگر کارکنان کشتی، همچنین سهم بیمه‌های اجتماعی یا هرگونه پرداخت‌های دیگر تعلق گرفته به آنها؛
۲۰. قراردادهای مدیریت و تجهیز کشتی؛
۲۱. حقوق مربوط به انجام کار، دلالتی یا نمایندگی که باید توسط صاحب کشتی یا فردی که کشتی را اجاره کرده است پرداخت شود؛
۲۲. بیمه دریایی که شامل انجمن‌های حمایت و جبران خسارات نیز می‌شود؛
۲۳. هزینه‌ها یا اقداماتی که توسط کاپیتان یا افراد دیگری که به نمایندگی از صاحب یا مستأجر کلی کشتی انجام می‌شوند؛
۲۴. تجهیزات، قطعات، ابزار، مواد، سوخت و هر نوع وسیله‌ای که برای عملیات، بهره‌برداری و نگهداری کشتی تحویل داده شده یا خدماتی که ارائه شده است؛

-
1. General Average
 2. Pilotage
 3. Limitation of Liability
 4. Collision
 5. Salvage
 6. Special Compensation

۲۵. اقداماتی نظیر خارج کردن، شناور کردن مجدد، انتقال، حذف یا از بین بردن خطرات مربوط به کشتی‌های غرق‌شده، نیمه غرق، آسیب‌دیده، به‌گل‌نشسته یا رهاشده، شامل هر نوع شیء یا کالای باقی‌مانده یا غیر باقی‌مانده در کشتی است. همچنین حفاظت از کشتی رهاشده، بار و خدمه آن و هزینه‌های مرتبط با تمام این فعالیت‌ها جزئی از این اقدامات محسوب می‌شود؛

۲۶. هرگونه آسیب به محیط زیست، مناطق ساحلی، امکانات و تأسیسات مرتبط یا افراد ثالث توسط کشتی‌ها، همچنین تلاش‌های انجام‌شده برای مقابله، کاهش، پاک‌سازی و جبران خسارات وارده، شامل هزینه‌های برآورد خسارت، هزینه‌های اقدامات استاندارد برای بازسازی محیط زیست و سایر خسارات مشابه؛

۲۷. انتقال، جابه‌جایی، نگهداری، انبارداری، بارگیری و تخلیه کالا در اسکله‌ها و فضاهای بندری؛

۲۸. سرمایه‌پذیری، احداث، اجاره دادن و اعطای حق استفاده از اسکله‌ها، محوطه‌ها و زمین‌های بندری به‌همراه سایر توافق‌نامه‌های مرتبط؛

۲۹. آسیب‌های وارده به اسکله‌ها، محوطه‌های بندری، زمین‌ها و تجهیزات مرتبط با بنادر.

در این میان، هرچند محدودی از دعاوی و اختلافات مذکور، همچون پاره‌ای از موارد مذکور در بندهای ۲۷ و ۲۸، ممکن است به‌طور کلی در صلاحیت دادگاه‌های عمومی قرار داشته باشند، اما به‌سبب ارتباط نزدیک و اغلب متلازم مباحث و مقررات حقوق دریایی و حقوق بندری و تضمین هرچه بیشتر دادرسی سریع و دقیق در این حوزه‌ها همچنین به‌منظور جلوگیری از صدور آرای متعارض در جریان رسیدگی قضایی به این اختلافات و دعاوی نوعاً پیچیده، مناسب به‌نظر می‌رسد که موارد اخیرالذکر نیز به حکم قانونگذار، در صلاحیت دادگاه دریایی قرار گیرند.

۴. آیین دادرسی دادگاه دریایی

در حقوق انگلیس، هرچند قانون مصوب ۱۹۸۱، علاوه بر احکام ماهوی، حاوی محدودی از مقررات شکلی نیز است، اما طبق بند ۱ ماده ۲ «قواعد آیین دادرسی مدنی» مصوب ۱۹۹۸، این مقررات تفصیلی، درباره تمام مراحل و تشریفات رسیدگی در «دادگاه منطقه‌ای»، «دادگاه عالی» و «بخش مدنی دادگاه تجدیدنظر» اعمال می‌شوند. بنابراین، با عنایت به صلاحیت وسیع دادگاه عالی و منطقه‌ای برای رسیدگی به دعاوی غیر دریایی و دریایی، قواعد دادرسی مدنی مذکور، آیین رسیدگی مختص دعاوی دریایی نیست، بلکه به‌عنوان مقررات عمومی دادرسی مدنی، در دعاوی دریایی هم قابل اجراست. در عین حال، در برخی مواد این قانون، به‌طور مشخص احکامی در مورد رسیدگی به دعاوی دریایی نیز مقرر شده است.

شایان ذکر است که در حقوق انگلیس و برخی از کشورهای دارای نظام حقوقی مشابه انگلیس (کامن لا) مانند ایالات متحده آمریکا، کانادا و استرالیا، از دیرباز، طرح و تعقیب دعاوی دریایی، به‌طور کلی از دو طریق اقامه دعا علیه شخص^۱ و اقامه دعا علیه مال^۲ انجام می‌شده که البته موارد و شرایط اعمال هر کدام، در ماده ۲۱ قانون دادگاه عالی مصوب ۱۹۸۱ و ماده ۲۷ قانون دادگاه‌های منطقه‌ای مصوب ۱۹۸۴ با اصلاحات بعدی، به تفصیل بیان شده است. مقصود از دعا علیه مال یا شیء، دعایی است که در آن خواهان حق دارد بر اساس مقررات قانونی، به‌طور مستقیم علیه کشتی یا سایر اموال مقرر نظیر بار کشتی و هزینه حمل آن، شکایت را مطرح کند. این نوع دعا که از دعا علیه شخص مجزا است، در موارد خاص، به‌عنوان جایگزینی قانونی در نظر گرفته می‌شود. در این دعا، رسیدگی قضایی بین فرد (خواهان) و مال (خوانده) صورت می‌گیرد و در صورتی که خواهان به پیروزی برسد، حکم صادرشده از طریق فروش یا وصول همان مال، تأمین و تحصیل خواهد شد (Hill, 1985: 92). در همین زمینه باید افزود تمام دعاوی مذکور در ماده ۲۰ قانون دادگاه عالی مصوب ۱۹۸۱ را می‌توان به طرفیت شخص اقامه کرد (بند ۱)، اما درباره دعاوی مربوط به تصرف، مالکیت و رهن کشتی (بند ۲) همچنین در همه دعاوی که نسبت به کشتی یا مال دیگر، حق ممتاز دریایی^۳ وجود داشته باشد (بند ۳)، امکان اقامه دعا علیه آن مال (شیء) نیز متصور است. باید افزود که همانند دادگاه دریایی، طرح و تعقیب دعاوی دریایی در دادگاه منطقه‌ای نیز از دو طریق ممکن است. در مورد دادگاه منطقه‌ای نیز به موجب بند ۲ ماده ۲۸ قانون دادگاه‌های منطقه‌ای مصوب ۱۹۸۴، تمام دعاوی مذکور در ماده ۲۷ را می‌توان به طرفیت شخص اقامه کرد. اما در تمام دعاوی که نسبت به کشتی یا مال دیگر، حق ممتاز دریایی وجود داشته باشد (بند ۳ ماده ۲۸) و حتی در مواردی حصری، بدون وجود حق ممتاز نسبت به کشتی یا مال دیگر اما با احراز وجود شرایطی معین (بند ۴ ماده ۲۸)، امکان اقامه دعا علیه آن کشتی یا مال نیز وجود دارد.

حق ممتاز دریایی، حقی عینی است که همزمان با تحقق مطالبات دریایی مشخص به شرح مذکور در قوانین ملی (مانند مواد ۲۹ تا ۴۱ فصل دوم قانون دریایی ایران) یا کنوانسیون‌های بین‌المللی ذی‌ربط (کنوانسیون‌های بین‌المللی رهن و حقوق ممتاز سال‌های ۱۹۲۶، ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳) و به‌منظور تضمین و تأمین پرداخت این‌گونه طلب‌ها که عموماً در اثر ایراد زیان به‌وسیله کشتی یا ارائه خدمات گوناگون بندری و دریایی به کشتی‌ها، بلافاصله بر کشتی یا کرایه حمل استقرار می‌یابد تا در صورت عدم پرداخت دین، طلبکار بتواند طلب خود را از محل اموال

1. Action in Personam
2. Action in Rem
3. Lien

مذکور استیفا کند. بنابراین حق ممتاز دریایی، همانند رهن دریایی، از نظر ماهیت، در شمار وثایق عینی برخی مطالبات دریایی محسوب می‌شود جز اینکه برخلاف رهن، این حق، ریشه قراردادی ندارد، بلکه به حکم قانون، مستقیماً بر مال استقرار می‌یابد (Chorely & Giles, 1992: 71). در حقوق دریایی انگلیس، مصادیق عمده این گونه مطالبات، برحسب آرای محاکم و رویه قضایی عبارت‌اند از دستمزد فرمانده و خدمه کشتی، پاداش نجات، خسارت ناشی از تصادم، هزینه‌های ضروری سفر دریایی که از سوی فرمانده پرداخت شده‌اند و توثیق کشتی یا کالا برای اخذ وام (Jackson, 2000: n2.35).

در حقوق فرانسه، بر اساس حکم صریح ماده ۱-۷۲۱ R قانون تجارت این کشور، دادگاه تجارت، اصولاً بر طبق اصول و قواعد دادرسی مدنی، اقدام به رسیدگی می‌کند. بدین سان جز معدودی از مقررات شکلی که در برخی قوانین ذکر شده‌اند، آیین دادرسی خاص تجاری یا دریایی در حقوق این کشور وجود ندارد. شایان ذکر است که در حقوق فرانسه، علی‌رغم پذیرش حقوق ممتاز دریایی^۱، همه دعاوی دریایی، مانند سایر دعاوی حقوقی، باید در قالب دعوا علیه شخص اقامه شوند و اساساً طرح دعوا به طرفیت مال، به رسمیت شناخته نشده است. البته در حقوق فرانسه خواهان می‌تواند از دادگاه تجارت تقاضا کند قرار تأمین خواسته^۲ کشتی موضوع دعوا و حتی سایر اموال متعلق به خوانده را اعم از اینکه ارتباطی با دعوی مطروح داشته یا نداشته باشند صادر کند (Tetley, 1998: 962-983). بدین ترتیب تأمین خواسته از سایر کشتی‌های متعلق به خوانده نیز صرف‌نظر از تابعیت آنها ممکن است (Rodiere et du Pontavice, 1997: 166). در ضمن در صورت عدم تأمین خواسته یا عدم تکافوی اموال بازداشت‌شده برای پرداخت کامل طلب محکوم‌له، می‌توان مفاد رأی صادره را با اخذ قرار تأمین محکوم به از دادگاه صالح، از محل فروش یا واگذاری همه اموال از جمله کشتی‌های تحت مالکیت محکوم‌علیه به اجرا گذارد (Remond- Gouilloud, 1988: 168).

در حقوق آمریکا، قواعد فدرال دادرسی مدنی که از ۱۶ سپتامبر ۱۹۳۸ لازم‌الاجرا شده است، در رسیدگی‌های دادگاه‌های (فدرال) منطقه‌ای ایالات متحده نسبت به موضوعات گوناگون از جمله دعاوی دریایی مشمول صلاحیت این دادگاه‌ها، اعمال می‌شود و بدین سان، عملاً مقررات مستقل آیین دادرسی تجاری یا دریایی وجود ندارد. در حقوق این کشور، طبق قسمت دوم جزء (b) بند ۱ قاعده (C) قواعد تکمیلی قواعد فدرال دادرسی مدنی: «... جز در مواردی که در قانون به‌نحو دیگر مقرر شده باشد، شخصی که می‌تواند علیه مال دعوا اقامه کند، می‌تواند ... علیه شخصی که ممکن است مسئول باشد نیز دعوا علیه شخص اقامه کند...» (Tetley, 2002: 407)

1. Privileges Maritimes
2. Saisie Conservatoire

در حقوق چین، مقررات دادرسی مدنی، به عنوان قواعد عمومی در حوزه رسیدگی به دعاوی دریایی قابل اجراست هرچند کمیته دائمی کنگره خلق چین، در ۲۵ دسامبر ۱۹۹۹، قانونی با عنوان «قانون آیین دادرسی دریایی خاص جمهوری خلق چین» را به تصویب رسانده که از جهاتی، نسبت به مقررات مندرج در قانون آیین دادرسی مدنی چین، احکام ویژه این حوزه تلقی می‌شوند. با بررسی مقررات مذکور، مشخص می‌شود که در حقوق چین، امکان اقامه دعوا علیه مال وجود ندارد و همه دعاوی دریایی مطابق قاعده، باید به طرفیت شخص اقامه شوند.

در حقوق ایران، قانون آیین دادرسی مدنی مصوب ۱۳۷۹، عملاً بر تمامی رسیدگی‌های حقوقی اعم از مدنی، تجاری، حسبی، خانواده و حاکم است هرچند در برخی قوانین ماهوی خاص مانند قانون حمایت خانواده مصوب ۱۳۹۱، به اقتضای موضوع، پاره‌ای مقررات شکلی نیز تدوین و لازم‌الاجرا شده‌اند. پیش‌نویس لایحه آیین دادرسی تجاری که در سال ۱۳۸۸ در قوه قضائیه تهیه شده است و در سال ۱۳۹۰ پس از تصویب هیات دولت، جهت طی روند استصوابی به مجلس تقدیم شده نیز به نتیجه مشخصی نرسیده است. جالب اینکه در این لایحه هم اصل بر اجرای قانون آیین دادرسی مدنی بر امور تجاری گذاشته شده و صرفاً از برخی جهات که البته همگی لزوماً از موضوعات آیین دادرسی نیستند احکامی خاص پیش‌بینی شده است. ماده ۲۹ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۱۶ نیز که گویا بدون توجه به لایحه پیش‌گفته تنظیم شده است و اشعار می‌دارد: «دستگاه قضایی و نهاد حکومتی، اقدامات مورد نیاز برای تدوین مقررات دادرسی تجاری و ایجاد دادگاه‌های مخصوص به امور تجاری را به انجام می‌رساند» هنوز به هیچ دستاورد مشهودی منتهی نشده است.

با توجه به آنچه در مورد وضعیت و رویه قانونی کشورهای مورد بررسی گفته شد و با عنایت دقیق به مفاد قانون آیین دادرسی مدنی ایران، به نظر می‌رسد همین قانون، به‌طور کلی از ظرفیت‌های لازم برای حکومت بر روند رسیدگی به دعاوی دریایی نیز برخوردار است. حداکثر همانند برخی از قوانین خاص مثل قانون حمایت خانواده مصوب ۱۳۹۱ که به تشکیل دادگاه خانواده، تعیین موارد صلاحیت حصری آن و تبیین برخی از مقررات رسیدگی و اجرایی این دادگاه انجامیده است، در قانون تشکیل دادگاه دریایی در ایران نیز می‌توان علاوه بر مقررات مربوط به تأسیس این دادگاه، احصای صلاحیت ذاتی و محلی آن و سایر مقررات مربوط، هرگونه ضوابط شکلی خاص اعم از دادرسی و اجرایی را گنجانند و بدین سان، حکومت قانون آیین دادرسی مدنی بر این دعاوی را در حد استثنا و ضرورت تعدیل کرد. برای مثال از آنجا که احتمال خارجی بودن خواهان و به‌ویژه خوانده دعاوی دریایی زیاد است و ممکن است شناسایی اقامتگاه خوانده دعوا در خارج از ایران، دشوار بلکه غیرمقدور باشد و به‌ناچار نیاز به ابلاغ دادخواست و ضامین آن از طریق

نشر آگهی در روزنامه‌های کثیرالانتشار داخلی شود، اجرای حکم ماده ۷۳^۱ قانون آیین دادرسی مدنی در این خصوص، منطقی و عادلانه به نظر نمی‌رسد. از این رو در این خصوص می‌توان درج متن زیر را در قانون تشکیل دادگاه دریایی پیشنهاد داد: «اگر خواهان قادر به تعیین آدرس خوانده در خارج از کشور نباشد یا پس از دریافت اخطار دادگاه برای رفع نقص، ناتوانی خود را در این زمینه اعلام کند، با درخواست خواهان و با دستور دادگاه، متن دادخواست از طریق پورتال رسمی قوه قضاییه منتشر خواهد شد. از تاریخ انتشار این آگهی تا زمان برگزاری جلسه دادرسی، مدت زمان نباید کمتر از دو ماه باشد. خوانده می‌تواند در زمان مناسب به دفتر دادگاه مراجعه کرده و با ارائه رسید، اسناد مربوطه را دریافت نماید».

در مورد نیابت قضایی محاکم ایران به دادگاه‌های خارجی برای انجام تحقیقات از مطلعان و گواهان یا معاینه محل در خارج از قلمرو قضایی ایران نیز از سویی حسب اطلاع، میان دولت ایران و بسیاری از دولت‌های دیگر، معاهدات لازم تدوین نشده است و از سوی دیگر، نیابت‌های اعطایی به دادگاه‌های خارجی، اگر نگوئیم نوعاً اجرا نمی‌شوند، در حالت خوش‌بینانه، با تأخیرهای طولانی مواجه شده که ثمره‌ای جز اطاله دادرسی در ایران ندارند. بنابراین احکام مواد ۲۹۰ و ۲۹۱^۲ قانون آیین دادرسی مدنی برخلاف آنچه ممکن است در ظاهر به نظر برسد این موضوعات را به‌طور مناسب و مؤثر پوشش نمی‌دهند. از این رو به نظر می‌رسد متن زیر در قانون تشکیل دادگاه دریایی قابل ذکر است: «در صورتی که نیاز به انجام تحقیقات از مطلعین یا انواع دیگر تحقیقات در خارج از کشور باشد، دادگاه می‌تواند به صورت مستقل یا بنا به درخواست طرفین دعوا، طبق ماده ۱۱۹ قانون آیین دادرسی کیفری سال ۱۳۹۲، دستور نیابت قضایی صادر کند. در این دستور، روش و زمان‌بندی اقدامات مشخص شده و تحقیقات موردنظر از طریق رویه‌ای که در ماده ۹ همان قانون تعریف شده، به نمایندگی‌های دیپلماتیک جمهوری اسلامی ایران در

۱. ماده ۷۳ «در صورتی که خواهان نتواند نشانی خوانده را معین نماید یا در مورد ماده قبل پس از اخطار رفع نقص از تعیین نشانی اعلام ناتوانی کند بنا به درخواست خواهان و دستور دادگاه مفاد دادخواست یک نوبت در یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشار به هزینه خواهان آگهی خواهد شد. تاریخ انتشار آگهی تا جلسه رسیدگی نباید کمتر از یک ماه باشد.»

۲. ماده ۲۹۰ «در هر موردی که رسیدگی به دلایلی از قبیل تحقیقات از مطلعین و گواهان یا معاینه محلی و یا هر اقدام دیگری می‌بایست خارج از مقر دادگاه رسیدگی‌کننده به دعوا انجام گیرد و مباشرت دادگاه شرط نباشد، مرجع مذکور به دادگاه صلاحیتدار محل نیابت می‌دهد تا حسب مورد اقدام لازم را معمول و نتیجه را طی صورت‌مجلس به دادگاه نیابت‌دهنده ارسال نماید. اقدامات مذکور در صورتی معتبر است که مورد وثوق دادگاه باشد.»

ماده ۲۹۱ «در مواردی که تحقیقات باید خارج از کشور ایران به عمل آید دادگاه در حدود مقررات معهود بین دولت ایران و کشور موردنظر، به دادگاه کشوری که تحقیقات باید در قلمرو آن انجام شود نیابت می‌دهد تا تحقیقات را به عمل آورده و صورت مجلس را ارسال دارد. ترتیب اثر بر تحقیقات معموله در خارج از کشور، متوقف بر وثوق دادگاه به نتیجه تحقیقات می‌باشد.»

کشور مربوط ارجاع داده می‌شود. پس از انجام تحقیقات، گزارش تهیه و پس از امضا توسط افراد ذی‌ربط و تأیید توسط مقامات مجاز نمایندگی، به دادگاه بازگردانده می‌شود».

توقیف کشتی‌ها نیز از مباحثی است که همواره اقتضائات ماهوی و شکلی خود را داشته و از این‌رو از گذشته، مورد توجه خاص قانونگذار بوده است. چنانکه ماده ۲۱ قانون مدنی مقرر می‌دارد: «انواع مختلفی از کشتی‌های بزرگ و کوچک، قایق‌ها و ... جزء دارایی‌های منقول محسوب می‌شوند، اما ممکن است به دلیل اهمیت خاص برخی از این وسایل، توقیف آنها طبق رویه‌های ویژه‌ای صورت پذیرد». در عین حال، برخلاف رویه برخی کشورها، در قانون دریایی ایران، فصل خاصی برای تبیین مقررات توقیف کشتی‌ها در نظر گرفته نشده است. بنابراین می‌توان در قانون تشکیل دادگاه دریایی، ضمن تخصیص فصل مجزا و تدوین پاره‌ای مقررات خاص برای موضوع توقیف کشتی‌ها، بدو و به‌طور کلی این‌گونه مقرر کرد: «صدور دستور برای توقیف کشتی قبل از صدور حکم نهایی در دادگاه‌های دریایی، مطابق با ترتیبات مندرج در قانون آیین دادرسی کشوری و انقلاب برای امور مدنی که در سال ۱۳۷۹ به تصویب رسیده و همچنین طبق مقررات فصل مربوطه، از طریق صدور قرار تأمین خواسته یا صدور دستور موقت امکان‌پذیر است».

۵. محل تشکیل و حوزه قضایی دادگاه دریایی

تقسیم دادگاه‌ها و مراجع قضایی مختلف در ایران، از شیوه‌ای واحد تبعیت نمی‌کند. برای مثال دادگاه‌های عمومی اعم از حقوقی یا کیفری، در سطح کشور و به ترتیب در حوزه‌های قضایی استان، شهرستان و بخش تشکیل شده و مطابق ضوابط قانونی مربوط، صرفاً در گستره حوزه قضایی خود از صلاحیت رسیدگی برخوردارند. در مقابل، دیوان عدالت اداری، در تهران مستقر است ولی حوزه صلاحیت آن، کل کشور را پوشش می‌دهد.

طبعاً مهم‌ترین محلی که دادگاه رسیدگی‌کننده به دعاوی دریایی باید در آن مستقر باشد، حوزه قضایی تهران است. این امر به‌ویژه از این حیث که اقامتگاه بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی همچنین پاره‌ای از شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات وابسته به کشتیرانی تجاری، در تهران واقع شده است و عملاً محل اقامت خواهان‌ها و به‌ویژه خواندگان به‌عنوان ضابطه اصلی در تعیین دادگاه صالح، اهمیت خود را در تعیین محل استقرار دادگاه دریایی به‌خوبی نشان می‌دهد. همچنان‌که در انگلیس، شعب دادگاه دریایی که در لندن متمرکزند، اصولاً برای رسیدگی به تمامی دعاوی دریایی مطروح در آن کشور، صلاحیت دارند. با وجود این، با توجه به رسالت اصلی قوه قضاییه جمهوری اسلامی ایران برای اعمال دادگستری عمومی و تکالیف مقرر برای آن از جمله به شرح مذکور در اصل ۱۵۶ قانون اساسی که در عمل به تشکیل و تقسیم غالب

مراجع قضایی در سراسر کشور انجامیده است، با عنایت به الزام مندرج در ماده ۱۸۸ قانون دریایی و حکم ماده ۲۳ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی از مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹ و به‌ویژه با عنایت به مشکلات عدیده ناشی از بعد مسافت بین استان‌های ساحلی ایران و مرکز کشور و لزوم صرف وقت و تحمل هزینه‌های گوناگون از سوی متداعیین همچنین با عنایت به اقتضائات عدیده سرعت و دقت در دادرسی دعاوی دریایی که اقدام قانونی برای دادرسی فوری، توقیف کشتی‌ها و مقابله با آلودگی محیط زیست، از جمله مظاهر برجسته آن است، وجود دادگاه رسیدگی‌کننده به دعاوی دریایی در استان‌های ساحلی ایران نیز ضروری به‌نظر می‌رسد. منتها باید دید آیا آنچه گفته شد، مبین لزوم تشکیل دادگاه دریایی در حوزه قضایی تمام شهرهای استان‌های ساحلی است یا برخی از آنها. در نظر اول، شاید در راستای احکام قانونی و جهات مذکور همچنین به تأسی از وضعیت تشکیل مراجع قضایی عمومی در حوزه‌های قضایی شهرهای سراسر کشور، چنین به‌نظر برسد که لازم است دادگاه دریایی نیز در تمام شهرستان‌های استان‌های ساحلی تشکیل شوند.

در پاسخ باید این نکته را مدنظر داشت که تنوع و حجم دعاوی دریایی اقامه‌شده در محاکم استان‌های ساحلی کشور، متفاوت است. برای مثال استان هرمزگان که محل استقرار بزرگ‌ترین پایانه بندری کانتینری، ... کشور (بندر شهید رجایی) بوده و بیشترین آمار انجام تردد، پهلوگیری، تخلیه و بارگیری و سایر عملیات بندری- دریایی مربوط به کشتی‌های دریایم ایران و خارجی، مربوط به آن است و استان گلستان، از جهات مذکور، تفاوت‌هایی شایان توجه دارند و نگاه یکسان به آنها از حیث تشکیل دادگاه دریایی، آن هم با همه مقدمات و لوازم اداری و مالی مربوط، با واقعیات تجاری، بندری، دریایی و قضایی مربوط، سازگار به‌نظر نمی‌رسد. بنابراین با توجه به ملاحظات که بیان شد می‌توان قائل به آن بود که در قانون، علاوه بر تصریح به تشکیل دادگاه دریایی در شهرستان تهران، به‌طور کلی به تشکیل دادگاه دریایی در استان‌های ساحلی کشور (گلستان، مازندران، گیلان، سیستان و بلوچستان، هرمزگان، بوشهر و خوزستان) تصریح شود و در عین حال، تعیین حوزه قضایی محل تشکیل دادگاه دریایی در استان‌های ساحلی همچنین تعداد شعب دادگاه مذکور در حوزه‌های قضایی مربوط، به تشخیص رئیس قوه قضاییه موکول شود. این ترتیب در برخی از قوانین حاکم نیز واجد سابقه است. از جمله ماده ۵۶۶ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۴/۰۳/۲۴، در حکمی کلی چنین مقرر می‌دارد: «تمام مراجع قضایی موضوع این قانون مکلف‌اند با توجه به نوع دعاوی، به تخصیص شعبه یا شعبی از مراجع قضایی برای رسیدگی تخصصی اقدام کنند». تبصره این ماده نیز می‌افزاید: «شیوه تشکیل شعب تخصصی مراجع قضایی اعم از حقوقی و کیفری موضوع این ماده، به موجب آیین‌نامه‌ای است که ظرف شش ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون، توسط وزیر دادگستری تهیه می‌شود و به

تصویب رئیس قوه قضاییه می‌رسد». همچنین ماده ۲۳ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی از مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹ که اشعار می‌دارد: «قوه قضاییه موظف است در هریک از استان‌های ساحلی، محاکمی تخصصی را جهت رسیدگی به دعاوی دریایی اختصاص دهد» در راستای نظر پیشنهادی شایان توجه است، چراکه در این ماده، مقنن، به‌طور کلی، اختصاص محاکمی تخصصی به رسیدگی به دعاوی دریایی را به قوه قضاییه محول کرده است و طبعاً نحوه اعمال این اختیار، با توجه به شرایط و جهات مختلف حاکم به‌ویژه آنچه گفته شد، می‌تواند متفاوت باشد.

از سوی دیگر از آنجا اعمال و به‌ویژه وقایع حقوقی منتهی به دعاوی دریایی ممکن است در قسمت‌هایی از قلمروی صلاحیت و حاکمیت کشور اعم از خشکی یا دریا واقع شوند که مطابق مقررات قانون آیین دادرسی مدنی، به معنای دقیق کلمه، حوزه قضایی دادگاه دریایی مستقر در مرکز یا در استان‌های ساحلی نباشد، ضروری به‌نظر می‌رسد که در قانون در خصوص تشکیل دادگاه دریایی، برای این موضوع نیز چاره‌ای اندیشیده شود. برای مثال، در مواردی که خوانده دعوا، در حوزه قضایی استان تهران یا هیچ‌کدام از استان‌های ساحلی مقیم نیست و سایر ضوابط تعیین صلاحیت محلی مانند محل عقد قرارداد یا انجام تعهد نیز سبب ارتباط دعوا به یکی از حوزه‌های مربوط نمی‌شوند، به‌طور کلی می‌توان دادگاه دریایی مستقر در تهران را صالح به رسیدگی به این دعاوی دانست. بنابراین در راستای تأمین جهات مذکور در این بند و سایر جوانب مربوط، از جمله می‌توان چنین مقرر کرد: «برای رسیدگی به امور و دعاوی مندرج در این قانون، دادگاه‌های دریایی در حوزه‌های قضایی شهر تهران و استان‌های ساحلی گلستان، مازندران، گیلان، بوشهر، هرمزگان، سیستان و بلوچستان و خوزستان تأسیس می‌شوند. همچنین در سایر استان‌هایی که دارای رودخانه‌های قابل کشتیرانی هستند، دادگاه‌های دریایی تأسیس خواهند شد. تعیین محدوده قضایی و تعداد شعب دادگاه‌های دریایی در استان‌های ساحلی بر عهده رئیس قوه قضاییه است. در استان‌هایی که فاقد دادگاه دریایی هستند، پرونده‌های مربوط به این قانون در دادگاه دریایی تهران مورد بررسی قرار می‌گیرند». بر این اساس، با توجه به تعدد و توزیع دادگاه‌های دریایی در حوزه قضایی تهران و حوزه‌های قضایی استان‌های ساحلی و سایر مناطق کشور به شرحی که ذکر شد، امور و دعاوی موضوع این تحقیق، حسب مورد، حداقل در صلاحیت محلی یکی از شعب دادگاه‌های دریایی قرار می‌گیرند و ضرورت‌های گوناگون تأسیس این مرجع قضایی، هرچه بهتر تأمین می‌شود.

نتیجه

مباحث مطروح در گستره حقوق دریایی، نوعاً موضوعاتی تخصصی‌اند که بخشی از آنها حسب مورد با اقتباس از کنوانسیون‌های بین‌المللی یا قوانین خارجی، به قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ راه یافته‌اند و رسیدگی دقیق و شایسته به آنها، از جهات مختلف، مستلزم وجود مراجعی خاص به تصدی دادرسانی آگاه است. با وجود این نکته و علی‌رغم تصریح ماده ۱۸۸ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ به لزوم تشکیل دادگاه دریایی جهت رسیدگی به دعاوی ناشی از اجرای قانون مذکور و تصریح ماده ۲۳ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹ مبنی بر تکلیف قوه قضاییه به اختصاص محاکمی تخصصی در استان‌های ساحلی به منظور رسیدگی به دعاوی دریایی، این مهم هنوز در نظام قضایی ما محقق نشده و در عمل، دادگاه‌ها دادگاه‌های عمومی مستقر در تهران و سایر استان‌ها حسب ضوابط صلاحیت محلی مندرج در قانون آیین دادرسی مدنی یا سایر قوانین مربوط، از صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی گوناگون نیز برخوردارند. این مهم در کشورهای دیگر به اشکال مختلف محقق شده است.

در انگلیس، حسب قانون دادگاه عالی مصوب ۱۹۸۱، دادگاه دریایی مستقر در لندن، از صلاحیت ذاتی برای رسیدگی به دعاوی دریایی برخوردار است. در عین حال به تشخیص مقامات قضایی عالی مندرج در قانون دادگاه‌های منطقه‌ای مصوب ۱۹۸۴ و با رعایت نصاب مقرر در آن قانون، هر کدام از دادگاه‌های منطقه‌ای مستقر در مناطق مختلف انگلیس و «ولز» نیز صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی را دارند. در فرانسه، دادگاه‌های تجارت، دارای صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی به عنوان بخشی از دعاوی تجاری هستند. در عین حال در مناطقی که این دادگاه‌ها وجود نداشته باشند، دادگاه‌های شهرستان نیز با رعایت شرایط مقرر در قانون، مجازند به دعاوی دریایی رسیدگی کنند. در چین، دادگاه‌های خلق تخصصی که در سراسر کشور تشکیل شده‌اند، صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی را دارند. در ایران نیز گذشته از الزام مندرج در ماده ۱۸۸ قانون دریایی و ماده ۲۳ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹، با توجه به جهات مختلف به‌ویژه حجم شایان توجه دعاوی دریایی و اهمیت و تخصصی بودن آنها، لازم است دادگاه دریایی، به عنوان مرجعی اختصاصی در حوزه قضایی شهرستان تهران همچنین به تشخیص ریاست قوه قضاییه، در حوزه قضایی برخی شهرستان‌های استان‌های ساحلی کشور تشکیل شود. از بعد آیین رسیدگی، با توجه به رویه قانونی کشورهای مورد بررسی از حیث حکومت قوانین و مقررات عمومی دادرسی مدنی بر رسیدگی به دعاوی دریایی و با عنایت دقیق به مفاد قانون آیین دادرسی مدنی ایران، به نظر می‌رسد این قانون، به طور کلی از ظرفیت لازم برای حکومت بر روند رسیدگی به این‌گونه دعاوی

نیز برخوردار است و می‌توان در قالب قانون تشکیل دادگاه دریایی، علاوه بر تفصیل مقررات مربوط به تشکیل این دادگاه و احصای دقیق صلاحیت ذاتی و محلی آن، حسب مورد هرگونه ضوابط شکلی و آیینی ضروری از جمله در خصوص موضوعات راجع به نحوه ابلاغ اوراق قضایی به اشخاص مقیم خارج از ایران، پاره‌ای مقررات راجع به روند دادرسی و ادله اثبات دعوا همچنین ضوابط ویژه توقیف کشتی‌ها را گنجانده و بدین سان، حکومت قانون آیین دادرسی مدنی بر دعاوی دریایی را در حد ضرورت، تکمیل یا تعدیل کرد.

بیانیه نبود تعارض منافع

نویسنده اعلام می‌کند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را شامل پرهیز از دزدی ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوءرفتار و غیره، به‌طور کامل رعایت کرده است.

قدردانی

نویسنده، مراتب قدرانی خود را از سردبیر فاضل، اعضای محترم هیأت تحریریه و مدیر داخلی کاردان فصلنامه ارزشمند مطالعات حقوق خصوصی دانشگاه تهران، به‌سبب سرعت، دقت و حسن نیت در اختیارات و تکالیف مقرر اعلام می‌دارد.

منابع

امید، هوشنگ (۱۳۵۳). حقوق دریایی. ج ۱، تهران: مؤسسه عالی بیمه تهران.
شمس، عبدالله (۱۳۸۵). آیین دادرسی مدنی. ج ۱، دوازدهم، تهران: دراک.

References

- Chorely, R and Giles, O. (1992). *Shipping Law*. 8th edition, London: Pitman Publishing.
- Civil Procedure Rules* (1988). www.Justice.gov.uk
- Code de Procedure Civil* (2024). Dalloz.
- Code des Transports* (2024). Dalloz.
- Code de l'Organisation Judiciaire* (2024). Dalloz.
- Code de commerce* (2024). Dalloz.
- Hill, C. (1985). *Maritime Law*, 2th edition, London: Lloyds of London Press Lt.
- Jackson, D. (2000). *Enforcement of Maritime Claims*. 3th edition, London.
- Meeson, N. (2000). *Admiralty Jurisdiction and Practice*. London: LLP.

- Omid, H. (1974). *Maritime Law*. Vol. 1, Tehran: Tehran High Insurance Institute. [In Persian]
- Organic Law of the People's Court of the People's Republic of China*,
www.npc.gov.cn
- Remond – Gouilloud, M. (1988). *Droit Maritime*. Paris: Editions A.Pedone.
- Rodiere, R., du Pontavice, E (1997). *Droit Maritime*. 12 edition, Paris: Dalloz.
- Shams, A. (2006). *Civil Procedure*. Vol 1, 12 edition, Tehran: Darrak Publication. [In Persian]
- Supreme Court Act* (1981). www.legislation.gov.uk
- Tetley, W. (2002). *International Maritime and Admiralty Law*. Edition Yvon Blais
- Tetly, W. (1998). *Maritime Liens and Claims*. 2th edition, Edition Yvon Blais.