



ارائه ای از سایت
حقوق دان ها

منبع: سایت ملاکریمی

HDHA.ir

این جزوه برای تدریس در دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزشی توسط معلم (امید ملاکریمی) از کتاب مؤلف (دکتر مرتضی نجفی اسفاد) تهیه شده و جنبه انتفاعی نداشته و تکثیر و نسخه برداری از آن، «بدون ذکر منبع» مجاز نمی‌باشد؛ در غیر این صورت، قانوناً ضمان آور است.

بسمه تعالی

این جزوه برای دانشجویان رشته حقوق در مقطع کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکتری به عنوان منبع برای حقوق دریایی تدوین شده است. حقوق دریایی یکی از رشته‌های مهمی است که در بیشتر دانشکده‌های حقوق داخل و خارج کشور به عنوان درسی تخصصی به طور پیوسته به دانشجویان حقوق و رشته‌های مرتبط با آن ارائه می‌شود.

هرچند منبع اصلی حقوق دریایی هر کشور را قانون دریایی و سایر مقررات ملی آن نظیر آیین‌نامه‌ها و مصوبات دستگاه‌های ذیربط تشکیل می‌دهد، با این حال، شالوده اصلی این رشته حقوق را در متن پیمان‌ها یا کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی که مشخصاً درباره یکی از موضوعات دریایی تدوین شده‌اند باید جستجو کرد. این کنوانسیون‌ها با همّت سازمان بین‌المللی دریایی (I.M.O) و برخی کارگزاران تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد تهیه و تدوین شده که پس از تشریفات خاص اجرا شده‌اند. تأثیرات ماهوی عمیق مقررات بین‌المللی مذکور بر فکر و اندیشه تنظیم‌کنندگان قوانین ملی موجب شده است تا حقوق دریایی کشورها به زعم حفظ وجه ملی بودن خود، شباهت‌های بسیار با یکدیگر پیدا کنند و حتی در برخی از موارد به دلیل شدت شباهت، تمایز میان آنها صرفاً منحصر به تفاوت در نام آنها شود.

اگرچه برخی از عنوان‌های حقوق دریایی با برخی از موضوعات رشته‌هایی نظیر حقوق مدنی و حقوق تجارت هم‌نام به نظر می‌رسند با این حال، بررسی و تحلیل منابع ملی و بین‌المللی حقوق دریایی به‌خوبی نشان می‌دهد که این رشته، منابع و مبانی کاملاً جدا از سایر رشته‌های حقوقی دارد و در نتیجه به جرئت می‌توان آن را رشته‌ای مستقل و اصیل به شمار آورد.

قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ ایران، که برای تهیه و تدوین آن دقت بسیاری شده است به دلیل جامعیت‌ناداشتن و نتیجتاً ضعف در پاسخگویی به نیازهای کشتی‌رانی امروز کشور و نارسایی در حل معضلاتی نظیر مسائل مربوط به کار دریانوردی، آلودگی‌های غیرنفتی، نحوه صدور و شناسایی گواهینامه‌های دریانوردی، بیمه دریایی و غیره «حقوق دریایی ایران» را ناکارآمد و قدیمی نشان داده و در نهایت باعث شده که در حل مشکلات و پیشامدهای حقوقی مربوط به کشتی‌رانی تجاری ناچار به مقررات رشته‌های حقوقی دیگر مراجعه شود و به ظاهر شبهه استقلال‌نداشتن آن را در ذهن عده‌ای تقویت شود. با توجه به همین واقعیت، به زعم آن که هدف از تألیف این جزوه تجزیه و تحلیل قانون دریایی ایران است، به سبب ضعف‌های موجود در قانون مذکور استناد به مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی به عنوان منبع اصلی حقوق دریایی و مددگرفتن از قوانین دریایی بعضی دول مغرب زمین و ممالک اسلامی امری اجتناب‌ناپذیر می‌نمود و به همین سبب هر جا که در شرح و بسط مطالب نیازی احساس می‌شد به این منابع اسناد شده است. موضوعات مطرح در حوزه مطالعات حقوق دریایی چنان گستردگی و تنوع دارد که بی‌گمان پرداختن به تمامی آنها از حوصله این جزوه خارج بوده نیازمند به مجالی فراخ‌تر است.

Telegram Channel: [@OmidMollakarimi](https://t.me/OmidMollakarimi) E-mail: mollakarimi.omid@gmail.com Instagram: [@vekalatyar](https://www.instagram.com/vekalatyar) web: mollakarimi.ir

به شماره ۰۹۳۵۲۲۱۳۱۷۵ واتساپ بدین تا لینک جزوات تضمین‌کننده قبولی در آزمون‌های حقوقی را برایتان به رایگان بفرستیم!

تقدیم به تمام کسانی که تا به حال هیچ‌به‌آن ما تقدیم نشده است؛ تقدیم به کمنامان!

کلیات

آشنایی با مفاهیم پایه حقوق دریایی:

تعریف حقوق دریایی: غالب حقوقدانان عموماً حقوق دریایی را در معنای وسیع آن عبارت از **مجموعه قواعد قانونی می‌دانند که به کشتی‌رانی یا دریانوردی مربوط می‌شود.** حقوق دریایی به معنایی که گذشت شامل **قواعد حقوقی تنظیم‌کننده روابط دریایی میان دولت‌ها در زمان صلح و جنگ است.** به این قواعد «حقوق بین‌الملل عمومی دریایی» اطلاق می‌شود که موضوعاتی چون آزادی دریانوردی، محاصره دریایی، قاچاق دریایی و غنائم جنگی را در برمی‌گیرد. بخش دیگری از قواعد دریایی به روابط بین اشخاص که اقدام به بهره‌برداری دریایی می‌کنند، از یک طرف و دولت یا سازمان‌ها و نهادهای آن، از طرف دیگر اختصاص دارد. این قواعد بر سلامت کشتی‌ها، قابلیت دریانوردی آنها، استخدام دریانوردان، شرایط فرماندهان کشتی‌ها و مهندسان دریایی حاکم‌اند. از همین رو، برای این بخش از مقررات عنوان «حقوق اداری دریایی» استفاده می‌شود.

از سوی دیگر مجموعه‌ای از قواعد، جرائم مربوط به کشتی‌رانی را در برمی‌گیرد که به «حقوق کیفری دریایی» معروف شده است.

به همین ترتیب مجموعه‌ای از قواعد حقوقی فوق، که در شاخه معین فعالیت‌های دریایی استفاده می‌شود، «حقوق عمومی دریایی» را تشکیل می‌دهند.

اگرچه در مباحث آتی به ناچار باید به برخی از این قواعد پرداخت، اما مطالعه مستقل هر یک از این بخش‌ها خارج از حوصله این جزوه است. بنابراین، باید در پی مطالعه حقوق دریایی به معنای اخص آن بود. برخی از مؤلفان، حقوق دریایی را به معنی اخص آن **مجموعه قوانین، مقررات و عرف‌های دریایی می‌دانند که حاکم بر روابط افراد و دولت‌ها در امور حمل و نقل بار و مسافر در دریا بوده است و موضوعات و مسائل مربوط به کشتی‌رانی بازرگانی و ایمنی در دریا را در برمی‌گیرند.** با تکیه بر این تعریف، عناوین دیگری را نظیر «حقوق بازرگانی مربوط به کشتی‌رانی» یا «حقوقی کشتی‌رانی» برای حقوق دریایی قائل‌اند.

هر چند سال‌هاست که از تعریف فوق می‌گذرد ولی به لحاظ اصولی باید این تعریف را قابل قبول دانست. با این حال نباید از نظر دور داشت که مسائل و موضوعات مربوط به کشتیرانی امروز، به لحاظ توسعه و پیشرفت‌های صنعتی و تکنولوژی با سال‌های گذشته تفاوت‌های بسیاری پیدا کرده و در نتیجه باید در تفسیر و تعریف فوق علاوه بر ایمنی به مسائلی چون آلودگی نفتی، آلودگی‌های غیرنفتی از نوع سوم و زباله‌های کشتی‌ها و موارد دیگری از این دست توجه داشت. توسعه دامنه موضوعات و مطالعات حقوق دریایی باعث شده است تا این رشته از حقوق که در گذشته بیشتر در قلمرو حقوق خصوصی قرار می‌گرفت، در حوزه مطالعات حقوق عمومی نیز وارد شود. در نتیجه در برخی از موارد نقش دولت‌ها نسبت به گذشته پررنگ‌تر شده است.

اهمیت حقوق دریایی در ایران: اهمیت حقوق دریایی را باید با توجه به عوامل مختلف از جمله قدرت ناوگان ملی، میزان تحرک و فعالیت بنادر کشور و موقعیت جغرافیایی کشور سنجید. بررسی این موضوع در دو مقطع قبل از انقلاب و بعد از انقلاب صورت می‌گیرد:

قبل از انقلاب: با وجود بهره‌مندی ایران از آب‌های دریایی خزر، خلیج فارس، دریایی عمان و اروندرود، تأثیر بسزای آن در بخش تجارت خارجی از طریق دریا کمتر مورد توجه دولت و دانشگاه‌ها قرار گرفت؛ همچنین تأثیری فعالیت‌های دریایی در سلامت محیط زیست، بازرگانی خارجی، اقتصاد ملی و حتی امنیت کشور داشت مورد توجه قرار نمی‌گرفت.

بعد از انقلاب: امتیازاتی نظیر اکتشافات علمی، موقعیت ممتاز کشور، ورود کشتی‌های مجهز، ظهور کنوانسیون‌های بین‌المللی و پاسخگو نبودن قانون دریایی ایران باعث شده تا مسؤولین نسبت به گذشته به مباحث حقوق دریایی بیشتر توجه کنند.

در سال ۱۳۶۱ سازمان بنادر و کشتیرانی (که متولی اصلی امور بنادر دریانوردی کشور است) با همکاری سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) و با بهره‌گیری از تجارب دکتر رفیع رضا، کارشناس این سازمان، لایحه اصلاح قانون دریایی ایران را تنظیم کرد و پس از نظرخواهی از سازمان‌ها و دستگاه‌های دست‌اندر کار کشور در سال ۱۳۶۵ با عنوان پیش‌نویس قانون برای تصویب به هیأت دولت وقت تقدیم کرد که به دلایل نامعلومی مسکوت ماند.

چارچوب اجرای حقوق دریایی: مقصود از چارچوب اجرای حقوق دریایی، تبیین دایره شمول حقوق دریایی و معرفی موضوعاتی نظیر ماهیت کشتیرانی دریایی، اقسام کشتیرانی دریایی بر حسب طول مسافت، انواع کشتیرانی بر حسب موضوع و غیره است که در این قلمرو یا خارج از آن قرار می‌گیرند.

ماهیت کشتیرانی دریایی: عموماً کشتیرانی دریایی به حمل و نقلی در دریا اطلاق می‌شود که با کشتی صورت گیرد. توجه خاص به کشتی به دلیل آن است که کشتی از ابعاد وسیع و قدرت کافی برای عملیات سخت دریانوردی برخوردار است و همین صفات است که به ظاهر آن را از سایر شناورهایی که در رودخانه‌ها و کانال‌های کوچک فعالیت می‌کنند جدا می‌سازد.

قانون دریایی ایران بدون توجه به این موضوع در ماده یک خود، در مقام در بیان شرایط تابعیت، کشتی دریایی را مورد توجه قرار داده است و به شرط رعایت دو قید ظرفیت و مالکیت به آن تابعیت ایرانی اعطا می‌کند. حسب ظاهر ماده فوق، موضوع قانون، کشتی دریایی است، در حالی که حد نصاب مقرر در قانون یعنی ظرفیت غیر خالص ۲۵ تن اصولاً ناظر بر صفت دریایی نیست، زیرا عموماً کشتی با ظرفیت غیر خالص یادشده در طبقه‌بندی کشتی‌های دریایی قرار نمی‌گیرد، بلکه بیشتر معرف شناورهای رودخانه‌ای است. از همین رو نباید ماهیت و تعریف کشتی‌رانی دریایی را بر تمامی وسایل و آوات کشتی‌رانی متمرکز ساخت، زیرا از حیث نوع ساخت، اندازه، نیروی محرکه و میزان ظرفیت، بعضی شناورها نظیر قایق‌ها یا لنج‌ها فرق بسیاری با کشتی‌ها دارند. به همین دلیل توصیه می‌شود که تبیین ماهیت کشتی‌رانی و تعریف آن بر قلمرو دریایی و طبیعت حقوقی و جغرافیایی آب‌هایی تمرکز یابد که دریانوردی در آن انجام می‌شود.

اقسام کشتی‌رانی به لحاظ طول سفر

کشتی‌رانی را می‌توان به اعتبار طول سفر دریایی به کشتیرانی ساحلی و کشتیرانی طولانی مدت یا کشتی‌رانی بین‌المللی تقسیم کرد:

کشتی‌رانی ساحلی: کشتی‌رانی ساحلی عبارت است از کشتی‌رانی در سواحل و بنادر خودی یعنی بنداری که متعلق به یک کشورند. بعضی از کشورها حقوق مربوط به این نوع کشتی‌رانی را که حمل و نقل بار و مسافر را در نقاط ساحلی و بنادر کشور ممکن می‌سازد، به طور انحصاری به کشتی‌های خود تفویض می‌کنند. این عمل به لحاظ حقوقی و بازرگانی به «کابوتاژ» معروف است. ماده ۶ قانون دریایی ایران، با عنوان کشتی‌رانی ساحلی، نوعی از کشتی‌رانی را که بین بنادر و جزایر ایرانی با قصد تجارت صورت می‌گیرد و منحصرأ متعلق به کشتی‌های ایرانی است کشتی‌رانی ساحلی می‌شناسد. ملاک این قسم از کشتی‌رانی، سفر دریایی در سواحل و بنادر ایران است بدون آنکه به مسافت سفر توجه شود، هر چند مسافت، طولانی باشد.

کشتی‌رانی طولانی مدت (کشتی‌رانی بین‌المللی): کشتی‌رانی طولانی مدت یا کشتی‌رانی بین‌المللی عبارت است از دریانوردی بین بنادر داخلی و بنادر کشورهای خارجی. معیار کشتی‌رانی بین‌المللی دریانوردی بین دو بندر متعلق به دو کشور مختلف است. مثلاً، اگر یک کشتی ایرانی محموله‌ای را در بندرعباس به عنوان بندر مبدأ به مقصد بندر احمدیه کویت بارگیری کند، کشتی‌رانی در این مسیر را کشتی‌رانی طولانی مدت یا بین‌المللی نامند. همانگونه که ملاحظه می‌شود، معیار این نوع کشتی‌رانی معیار سیاسی و حاکمیتی است، در حالی که در برخی از کشورها این نوع کشتیرانی بر معیار جغرافیایی استوار است؛ یعنی اگر دریانوردی از یک محدوده جغرافیایی خاص تجاوز نماید، دریانوردی بین‌المللی خوانده خواهد شد خواه بنادر واقع در محدوده مزبور متعلق به یک کشور باشد خواه به چند کشور. مقررات کشورهای فرانسه و لبنان از همین روش پیگیری می‌کند.

قانون دریایی ایران اشاره به این نوع کشتی‌رانی ندارد، ولی با توجه به اینکه ماده ۶ همین قانون کشتی‌رانی میان بنادر و جزایر ایرانی را کشتی‌رانی ساحلی نامیده است، لذا به طور طبیعی کشتی‌رانی بین بنادر ایرانی و خارجی همان مفهوم کشتی‌رانی بین‌المللی یا طولانی‌مدت را پیدا خواهد کرد. البته بندهای ۲۰ و ۲۱ ماده یک دستورالعمل صدور و اعطای گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی (رشته عرشه) سازمان بنادر و کشتی‌رانی ظاهراً تا حدودی نقص قانون دریایی را برطرف کرده است. به موجب بند ۲۰ ماده ۱ این دستورالعمل، سفرهای نزدیک به ساحل «به معنای سفرهای دریایی در محدوده جغرافیایی مشخص شده توسط سازمان بنادر و کشتی‌رانی است»، که البته چنین به نظر می‌رسد که مفهوم این تعریف با مفهوم ماده ۶ قانون دریایی مترادف باشد؛ اما مراد از مراجعه به این سند بند بعدی ماده یادشده است. مطابق بند ۲۱ ماده یک سفرهای نامحدود «به معنی سفرهای دریایی غیر از سفرهای نزدیک به ساحل است». همانگونه که ملاحظه می‌شود هر دو عبارت به کار گرفته شده در این سند یعنی «سفرهای نزدیک به ساحل» و «سفرهای نامحدود» عبارات جدیدی هستند که در اسناد و تألیفات دیگر استفاده نشده است، لیکن به لحاظ مفهومی تفاوت چندانی میان این عبارات و واژه‌های یادشده در سطور قبل دیده نمی‌شود. به هر حال، همانطور که پیشتر بیان شد، اگر مفهوم «سفرهای نزدیک به ساحل» را مترادف «کشتی‌رانی ساحلی» بدانیم، که البته ظاهر چنین می‌نماید، «سفرهای نامحدود» نیز می‌تواند مترادف «کشتی‌رانی طولانی‌مدت یا بین‌المللی» قلمداد شود.

اقسام کشتی‌رانی بر حسب موضوعات آن: کشتی‌رانی به اعتبار موضوع نیز قابل تقسیم‌بندی است. این تقسیم‌بندی به شرح ذیل است:

کشتی‌رانی تجاری: موضوع کشتی‌رانی تجاری یا بازرگانی حمل کالا، مسافر و یا کالا و مسافر با قصد حصول درآمد و سود است. این نوع کشتی‌رانی مهم‌ترین فعالیت‌های دریایی است که قانون دریایی و سایر مقررات مربوط در واقع برای آن وضع شده است و به اجرا درمی‌آید. غالباً فصول قانون دریایی ایران با پرداختن به این نوع کشتی‌رانی آن را در قانون توجه خود قرار داده است و به همین دلیل شمول احکام قانون دریایی بر آن محل شک و اختلاف نیست.

کشتی‌رانی صیادی: کشتی‌رانی صیادی همانگونه که از نامش پیداست عملیات صید ماهی و سایر آبزیان را در برمی‌گیرد. هر چند این نوع کشتی‌رانی فی‌نفسه طبیعت فعالیت‌های تجاری را ندارد، لیکن با هدف تجاری و کسب درآمد صورت می‌گیرد. قانون دریایی ایران بدون توجه به این نوع کشتی‌رانی از کنار آن گذشته و در نتیجه مقررات خاصی برای این قسم فعالیت‌ها پیش‌بینی نکرده است، در حالی که مقررات حقوق دریاهای و مشخصاً کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به ماهیگیری و حفظ منابع جاندار در دریای آزاد، حق ماهیگیری و بهره‌برداری از آبزیان را به رسمیت شناخته و به اتباع این کشورها اجازه استفاده از این حق را داده است. به موجب ماده ۱۴ این کنوانسیون مقصود از عبارت «اتباع» قایق‌ها و کشتی‌های ماهیگیری دولت متبوع متعاقد است که می‌توانند به صید ماهی بپردازند. از سوی دیگر کنوانسیون حقوق دریاهای مصوب ۱۹۸۲ نیز حق ماهیگیری در دریاهای آزاد را برای اتباع همه کشورهای به رسمیت شناخته و مسائلی همچون صدور مجوز ماهیگیری برای کشتی‌ها، تعیین سهمیه صید برای هر کشتی و مشخص کردن اطلاعات مورد نیاز از کشتی‌های ماهیگیری شامل آمار صید و گزارش موقعیت کشتی‌ها را صریحاً در نظر گرفته است. تردیدی نیست که جایگاه مطالعه و بررسی حقوقی تمامی مسائل و موضوعات مذکور که با محوریت صید ماهی و سایر آبزیان تنظیم و تدوین شده‌اند، مقررات قانون دریایی کشورهاست.

کشتی‌رانی تفریحی و گردشگری: این نوع کشتی‌رانی که به صورت تفریحی و سیاحتی با هدف استفاده از مناظر طبیعی و سواحل دریاهای صورت می‌گیرد و یا به قصد مطالعات علمی انجام می‌شود، از نقطه نظر خطرات و سوانح دریایی و در نتیجه ایمنی دریانوردی تفاوتی با دیگر انواع کشتی‌رانی‌ها ندارد. بنابراین، کشتی‌هایی که در این حوزه فعالیت می‌کنند از جهت ثبت و تابعیت، گواهینامه‌های دریایی و ایمنی دریانوردی، باید تابع احکام حقوق دریایی باشند.

کشتی‌رانی امدادی و نجات در دریا: این نوع کشتی‌رانی شامل نجات در دریا، یدک کشتی، کشتی‌شکستگی و راهنمایی می‌شود. هدف در این قسم از کشتی‌رانی کمک به کشتی‌هایی است که در اوضاع بحرانی و خطر قرار گرفته‌اند و یا اینکه نیاز به خدمات یدک کشتی دارند. هر چند ذات این نوع فعالیت‌ها تجاری نیست با این حال، اشخاصی که در عملیات خدمت‌رسانی شرکت داشته‌اند با شرایط خاصی که در قوانین کشورها

پیش‌بینی می‌شود، مستحق دریافت پاداش یا حق‌الزحمه هستند. بنابراین، این نوع کشتیرانی به لحاظ هدف و نیز نوع خطرات دریایی که به آن دچار می‌شود مشمول مقررات و ضوابط حقوق دریایی کشورها بوده و تابع احکام آن است.

کشتی‌رانی عمومی: منظور از کشتی‌رانی عمومی عملیاتی است که کشتی‌های نظامی به آن اقدام می‌ورزند و یا کشتی‌هایی که به فعالیت‌های دولتی یا غیرتجاری می‌پردازند، نظیر کشتی‌های بازرسی، بیمارستانی، تدارکات و آموزشی. این نوع کشتی‌رانی تابع مقررات خاصی است و به همین دلیل از شمول مقررات حقوق دریایی خارج است. به موجب مقررات کنوانسیون مربوط به مصونیت کشتی‌های دولتی مصوب ۱۰ آوریل ۱۹۲۶ بروکسل که ظاهراً ایران به آن ملحق نشده است، توقیف، ضبط و مصادره این نوع کشتی‌ها ممنوع است. در این صورت دعاوی ناشی از تصادم و سایر سوانح دریایی، دعاوی مربوط به کمک و نجات و نیز خسارت‌های مشترک دریایی و بالاخره دعاوی راجع به تعمیرات و تجهیزات این نوع کشتی‌ها را می‌توان در دادگاه‌های خاصی که به همین منظور تشکیل می‌شوند رسیدگی کرد.

تاریخ حقوق دریایی

از زمانی که مردم، دریا را شناختند و اقدام به دریانوردی کردند مقررات حقوق دریایی شکل گرفت و در طول تاریخ، متوازن با تکنیک‌های صنعتی جدید، مقررات حقوق دریایی تغییر کرده، به شکل کنونی درآمده است. برخی برای مطالعه گذشته حقوق دریایی توجه خود را بر مجموعه‌ای از قوانین دریایی متمرکز ساختند که به صورت مدون در بنادر و سواحل به اجرا گذاشته شده بود. همچنین بعضی دیگر از نویسندگان، تاریخ حقوق دریایی، را به دوره‌های مختلف تقسیم می‌کنند و به هر یک به طور جداگانه می‌پردازند. ما نیز با حفظ ایجاز کلام به روش اخیر تأسی می‌کنیم و در نتیجه سه عصر یا دوره قدیم، دوره میانی و دوره جدید را به شرح ذیل مورد بررسی قرار می‌دهیم:

۱. **دوره قدیم:** حقوق دریایی این دوره از قواعد عرفی و عاداتی تشکیل شده که در خلال روابط و بازرگانی میان مصری‌ها و فنیقی‌ها به کار می‌رفت. اولین مجموعه قوانین دریایی که به ما رسیده به فنیقی‌ها برمی‌گردد. آنها بر دریای مدیترانه تسلط داشتند که مهم‌ترین آنها جزیره رودس بود و قواعد دریایی آنها مقررات نظام رومی‌ها بود بخشی از اثرات این حقوق بر عصر جدید نیز وارد شده است مانند اعطای وام در حوادث و خطرهای بزرگ.

۲. **دوره میانی:** اهمیت کشتیرانی در جنگ صلیبی و همچنین مراودات تجاری میان شرق و غرب در این دوره آشکار است و داد و ستدهای بازرگانی باعث شکوفایی بنادر ایتالیا شد. نواحی غرب اروپا تحولات وسیعی را شاهد بود؛ در هریک از مناطق، مقررات خاصی به اجرا درآمده که مقررات تجارت دریایی را تشکیل داد. اهم مقررات تجارت دریایی تدوین شده به شرح ذیل بود:

۱. کنسولگری دریا: این مجموعه به قرن ۱۴ میلادی برمی‌گردد شامل مقررات کشتیرانی و عرف‌های رایج در منطقه مدیترانه بود که بر اساس احکام و آرای صادره از دادگاه تجار بارسلون شکل یافته بود. با توجه به گستردگی کمی و کیفی این مقررات و پاسخگویی بسیاری از مسائل کشتیرانی و مشکلات روابط و داد و ستدهای تجاری، کشورهای بسیاری این قواعد را به کار می‌گرفتند و از آن تبعیت می‌کردند.

۲. قواعد آلیرن: قواعد آلیرن (الرن) متشکل از احکام و ضوابط قضایی دریایی جاری در سواحل و بنادر فرانسوی اقیانوس اطلس بود که علاوه بر بنادر فرانسه در بنادر اسپانیا و بریتانیا نیز به اجرا درآمده بود.

۳. مقررات دریایی ویسبی: مقررات دریایی ویسبی مجموعه قواعدی بود که در جزایر گوتلند سوئد در دریای بالتیک به اجرا در می‌آمد و شامل خلاصه‌ای از مقررات آلیرن، مقررات مربوط به بندر آمستردام و مقررات هانز است.

۴. راهنمای دریا: مجموعه مقررات راهنمای دریا که در شهر روان فرانسه و در قرن ۱۶ وضع شد مشتمل بر قواعد و مقررات مفصلی درباره بیمه دریایی است.

۳. **دوره جدید:** ضوابطی که توسط لوئی چهاردهم پادشاه فرانسه و توسط وزیر دارایی او تنظیم شده طی ۵ ماده به صورت زیر است:

۱. ضابطان قضایی و انتظامی دریایی و صلاحیت آنها؛

۲. دریانوردان و کشتی‌های دریایی؛

۳. قراردادهای دریایی؛

۴. پلیس بنادر، سواحل، خلیج‌ها و لنگرگاه‌ها؛

۵. صیادی.

قواعد این فرمان به طور شگفت‌انگیزی بر وضع قوانین بعدی در زمینه تجارت دریایی و همچنین مقررات سایر دول اثر گذاشت و بسیاری، مقررات آن را به عنوان یک یادگار ابدی پذیرفتند. در سال ۱۸۰۷، یعنی زمانی که قانون تجارت فرانسه به تصویب رسید، احکام و قواعد فرمان ۱۶۸۱ با عنوان مقررات دریانوردی در کتاب دوم این قانون جای گرفت و دیری نپایید که همین مقررات الگوی تصویب مقررات تجارت دریایی و حقوق دریایی دیگر کشورها شد. کشورهای نظیر ایران، لبنان و مصر از این مقررات بهره‌مند شدند.

یکسان‌سازی حقوق دریایی:

معاهدات بین‌المللی بروکسل در شکل‌گیری حقوق دریایی و یکسان‌سازی آن تأثیر بنیادین و اهمیت اساسی دارند. به طور قطع می‌توان گفت تمام مقررات ملی کشورها در زمینه دریایی یا عیناً همان مقررات کنوانسیون‌های بروکسل‌اند یا اقتباسی از آنهاست که به طور غیرمستقیم در درون مقررات دریایی این کشورها جای گرفته است.

منابع حقوق دریایی ایران: حقوق دریایی مانند سایر رشته‌های حقوق، چهار منبع دارد که این چهار قسم بر حسب مراتب اهمیت و استناد به آنها به قانون، عرف، رویه قضایی و دکتین تقسیم می‌شود.

علاوه بر این منابع، مفاد معاهدات بین‌المللی دریایی نیز به نحو جدی و مؤثر بر دریانوردی حاکم‌اند، به گونه‌ای که امروز شاید بتوان آن را منبع اصلی حقوق دریایی قلمداد کرد. اهم مقررات داخلی (ملی) ایران و معاهدات بین‌المللی که کشورمان به آنها پیوسته به شرح ذیل است.

گفتار اول: قانون دریایی و سایر مقررات دریانوردی ایران

بند اول: قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳: این قانون بر اساس کتاب دوم قانون تجارت فرانسه که خود از احکام لویی چهاردهم بود تهیه شد؛ و تمرکز اصلی آن بر کشتیرانی بازرگانی بوده است (دیگر انواع کشتی‌رانی را در نظر قرار نداده است) و عناوین مهمی نظیر بیمه دریایی، کار دریایی، صدور گواهینامه‌های دریایی، ساخت کشتی، کشتی‌شکستگی، آلودگی دریایی، سازمان و صلاحیت دادگاه‌های دریایی و غیره مورد توجه قرار نگرفته است.

تلاش برای تدوین قانون دریایی و به ویژه دادگاه‌های دریایی از سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی که متولی اصلی این موضوع بودند تجاوز به دستگاه‌های درجه دوم این حوزه سرایت کرد. وزارت کشاورزی نیز پیش‌نویس قانون دیگر را راجع به موارد لزوم تشکیل دادگاه‌های دریایی در ۲۸ بند تهیه کرد. در این قانون پیشنهاد شده تا شعبی از دادگاه‌های عمومی دادگستری به تملکات از قانون دریایی یا قوانین لاحق در نظر گرفته شود. به هر حال، به رغم تمامی این کوشش‌ها هیچ یک از پیش‌نویس‌های یادشده به جایی نرسید و در نتیجه تحقق نیافتن موضوع ماده ۱۸۸، که یکی از ایرادات وارد بر قانون ۱۳۴۳ به شمار می‌رفت، همچنان به قوت خود باقی ماند.

بند دوم: مقررات قوانین مدنی، تجارت و امور گمرکی مرتبط با حمل و نقل دریایی

قبل از آنکه قانون دریایی به تصویب برسد، مسائل و مشکلات حمل و نقل دریایی با مراجعه به قانون مدنی و تجارت قابل حل و فصل بود. این قوانین که از قدیمی‌ترین قوانین کشور به شمار می‌روند، به طور مختصر برخی از مباحث و موضوعات مشترک در صنعت حمل و نقل را به شکل کلی و محدود مورد توجه قرار داده‌اند. در قانون مدنی مصوب ۱۳۰۷ مواد ۵۱۳ و ۵۱۶ و ۵۱۷ اختصاص به این موضوع دارند و همچنین مواد ۲ و ۳۷۷ الی ۳۹۴ قانون تجارت (مصوب ۱۳۱۱) در باب معاملات تجاری و قرارداد حمل و نقل تنظیم شده‌اند.

علاوه بر این قوانین مواد ۱۷ و ۲۶ قانون امور گمرکی (مصوب ۱۳۵۰) نیز در ارتباط با حمل و نقل به تصویب رسیده است و در زمره منابع حقوق دریایی به حساب می‌آیند. لازم به ذکر است که قوانین دیگری نیز به اقتضای نیاز کشور در خلال سال‌های بعد از تصویب قوانین یادشده تهیه و تدوین شده و از تصویب قوه مقننه گذشته است که هم‌اینک به قوت قانونی خود باقی است و در کنار قانون دریایی و سایر قوانین مورد مراجعه و استفاده می‌باشند.

بند سوم: آیین‌نامه‌های اجرایی و دستورالعمل‌های دریایی

آیین‌نامه‌های اجرایی مصوب هیأت وزیران:

۱. آیین‌نامه‌های ثبت و بهره‌برداری شناورها مصوب خرداد ماه ۱۳۳۱ هیأت وزیران؛
۲. آیین‌نامه ثبت انتقالات و معاملات کشتی‌ها مصوب ۱۳۴۴/۶/۱۳ هیأت وزیران با اصلاحات بعدی؛
۳. آیین‌نامه‌های ثبت کشتی‌ها و شناورها مصوب ۱۳۴۴/۹/۱۰ هیأت وزیران؛
۴. آیین‌نامه‌های راجع به گواهینامه راندگی قایق‌ها مصوب ۱۳۴۸/۴/۹ با اصلاحات بعدی؛
۵. آیین‌نامه‌های اجرایی صدور گواهینامه عمومی مخابرات رادیویی دریایی (رادیو اپراتوری دریایی) مصوب ۱۳۶۴ با اصلاحات و الحاقات بعدی؛

دستورالعمل‌های سازمان بنادر و کشتیرانی

سازمان بنادر و کشتیرانی در اجرای وظایف و اختیارات ناشی از ماده ۱۹۲ قانون دریایی و بندهای ۳ و ۱۰ آیین‌نامه تشکیل سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن ۱۳۴۸ و در راستای رعایت مقررات بین‌المللی در موارد مقتضی مبادرت به تصویب و صدور دستورالعمل‌های دریایی می‌کند. دستورالعمل‌ها در این زمینه بیشتر جنبه فنی و تخصصی دارند و کمک شایانی به اجرای صحیح قوانین داخلی و بین‌المللی می‌کند. بهترین نمونه در این زمینه «دستورالعمل صدور و اعطای گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی رشته عرشه» است که بر مبنای مقررات کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، معروف به کنوانسیون STCW و مفاد اصلاحیه آن در تاریخ ۷۷/۴/۲۷ تصویب و اجرا شد.

آیین‌نامه‌های اجرایی شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی

به موجب بند ۹ ماده ۶ آیین‌نامه سازمان بنادر و کشتیرانی یکی از وظایف و اختیارات شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی تصویب آیین‌نامه‌های مالی و معاملات و سایر آیین‌نامه‌های اجرایی سازمان است. این شورا در اجرای بند مذکور در موارد مقتضی مبادرت به تصویب و صدور آیین‌نامه‌های اجرایی می‌نماید که در کنار قوانین و مقررات دریایی بسیار مهم و مؤثر شمرده می‌شود. اهم این آیین‌نامه‌ها به قرار ذیل است:

۱. آیین‌نامه اجرایی صدور و اعطای گواهینامه‌های خدمات دریایی افسران نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران به دلیل اشتغال بر روی کشتی‌های ناوگان بازرگانی؛
۲. آیین‌نامه اجرایی صدور و اعطای گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی افسران ناوبر و فرماندهان کشتی‌های بازرگانی در مسافت‌های نامحدود.
۳. آیین‌نامه‌های اجرایی صدور و اعطای گواهینامه شایستگی دریانوردی افسران مهندس مکانیک دریایی کشتی‌های بازرگانی در مسافت‌های نامحدود.

بر اساس مقررات آیین‌نامه مربوط به ترکیب، وظایف و اختیارات شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، این شورا سیاست‌گذاری‌های کلان کشور در صنعت حمل و نقل را بر عهده دارد. شورا این سیاست‌گذاری‌ها را معمولاً به صورت مصوبات قانونی و دستورالعمل‌های اجرایی تصویب می‌کند و به موقع اجرا گذاشته می‌شود.

مصوبات و دستورالعمل‌های شورای عالی هماهنگی ترابری کشور

طرح فوب، آیین‌نامه‌های اجرایی طرح خرید کالاهای دولتی به صورت فوب و حمل آن توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی و آیین‌نامه تأسیس شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی از اقدامات این شوراهاست.

گفتار دوم: معاهدات چندجانبه بین‌المللی دریایی که دولت ایران به آن پیوسته است

یکی از نگرانی‌های قدرت‌های بزرگ، گوناگونی قوانین ملی و تنوع مقررات داخلی کشورهای مختلف در مورد فنون دریانوردی و کشتیرانی بوده است. لذا برای حل این نگرانی انعقاد معاهدات بین‌المللی آغاز شد و اتاق بازرگانی بین‌المللی، کمیته بین‌المللی دریایی، سازمان ملل متحد و سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز در آن نقش داشته‌اند. ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی پیوستن به معاهدات بین‌المللی دریایی و رعایت مقررات آن را ضرورتی اجتناب‌ناپذیر می‌داند برخی از این معاهدات به شرح زیر است:

۱. قانون اجازه الحاق دولت ایران به موافقت‌نامه مربوط به علائم دریایی
۲. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تجسس و نجات دریایی
۳. قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی
۴. قرارداد بین‌المللی مربوط به خط شاهین کشتی‌ها
۵. قانون تصویب پروتکل کنترل انتقالات برون‌مرزی و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات در دریا
۶. قانون پذیرش یادداشت تفاهم زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند

و ...

فصل دوم

کشتی

قبلاً گفتیم که حقوق دریایی عبارت است از «مجموعه مقرراتی که کشتیرانی را نظم می‌بخشد.» تردیدی نیست که این فعالیت‌ها بدون کشتی هرگز معنی و مفهوم خارجی پیدا نمی‌کند. از همین رو باید مهمترین موضوع قانون دریایی هر کشور و در نتیجه، کانون اصلی حقوق دریایی را «کشتی» دانست.

کشتی با رژیم حقوقی خاص و اصیلی که برای آن در نظر گرفته شده است باید از سایر اموال منقول متمایز باشد یکی از وجوه تمایز کشتی از دیگر اموال منقول، ثبت و تابعیت آن است که موجب می‌شود این اموال از شخصیت و هویت مستقل برخوردار باشند.

محوریت و اهمیت کشتی در کشتیرانی، قانونگذار ایرانی را بر آن داشته است تا فصل اول قانون دریایی را به موضوع تابعیت و ثبت کشتی اختصاص دهد.

مبحث اول: ماهیت کشتی

گفتار اول: تعریف کشتی

قانونگذار در قانون دریایی (مصوب ۱۳۴۳) از کشتی تعریفی ارائه نکرده است؛ اما همین قانون در بند ۴ ماده ۵۲ همین قانون، کشتی را اینگونه توصیف کرده: «کشتی به وسیله‌ای گفته می‌شود که برای حمل بار در دریا به کار می‌رود». این تعریف، جامع نیست و ایرادات وارد بر تعریف فوق اینهاست:

۱. مسافر از تعریف فوق خارج است.

۲. به دایره شمول آن وسعت غیرمنطقی داده شده و در نتیجه هر وسیله‌ای را در بر می‌گیرد: کشتی وسیله‌ای است مصنوعی و ساخته دست بشر و دقیقاً همین صفت، آن را از سایر اشیاء شناور، نظیر تنه درختان یا تکه‌های چوبی که به طور طبیعی یا اتفاقی در دریا و رودخانه‌ها شناور می‌گردد، متمایز می‌سازد.

اگر چه از نظر قانون ایران «شناور بودن» این وسیله مصنوعی در دریا به صورت شرط در تعریف قانونی لحاظ نشده است با این حال، باید خاطر نشان کرد که لازمه اینکه یک کشتی قابلیت فعالیت در دریا را داشته باشد «شناور بودن» آن در سطح آب و در نتیجه، قدرت شناگری این وسیله است. به همین دلیل به هر وسیله‌ای که نتوان آن را به عنوان یک وسیله شناگر شناخت، نمی‌توان نام کشتی نهاد؛ نظیر هاورکرافت‌ها.

ذیل ماده ۴۲ قانون دریایی ایران، قانونگذار تأکید دارد که «در صورتی که کشتی در اسناد رهن توصیف نشده باشد منظور از کشتی، بدنه، دکل‌ها، دوارها، لنگرها، سکان‌ها، موتورها و کلیه وسایلی خواهد بود که برای تحرک در دریانوردی به کار برده می‌شود». از این قسمت معلوم می‌شود که وصف کشتی مختص بدنه یا پیکر کشتی نیست، بلکه تمامی اجزا و توابعی را که برای حرکت آن و کشتیرانی ضروری است در بر می‌گیرد، خواه متصل به بدنه یا سایر قسمت‌های کشتی باشند و خواه جدای از آن، و به همین دلیل وصف حقوقی کشتی به تمامی این اجزا و توابع نیز صدق می‌کند. از این رو تصرفاتی نظیر فروش، رهن و بیمه که مربوط به کشتی می‌شود بدون نیاز به قانون خاص مادامی که توافق صریحی وجود نداشته باشد، به آنها نیز سرایت می‌کند. از همین جهت کشتی و اجزاء و توابعش یک واحد حقوقی را تشکیل می‌دهند.

۳. حمل بار از طریق رودخانه را شامل نمی‌شود؛ قانونگذار با این تعریف معیار مختص بودن کشتی به کشتی‌رانی در دریا را مورد تأکید قرار داده است و کشتی‌رانی از طریق رودخانه را از شمول آن خارج دانسته است.

تعاریف کشتی در کشورهای مختلف به شرح زیر است:

کرواسی: کشتی به جز کشتی جنگی به هر شناور گفته می‌شود که به قصد دریانوردی حرکت کند و ۱۲ متر طول و ۱۵ تن ظرفیت داشته باشد.
انگلیس: کشتی شامل هر نوع شناور است که در کشتیرانی استفاده می‌شود.

فرانسه: کشتی به هر ساختمان یا ماشین شناور منقولی اطلاق می‌شود که با هر میزان تناژ و با هر شکل ظاهری با برخورداری از قوه محرکه مکانیکی یا بدون آن به طور رسمی و اصولی ناوبری دریا می‌کند.

اما مناسب‌ترین تعریف برای کشتی آن است که در کنوانسیون ملل متحد راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها (مصوب ۱۹۸۶) آمده و عبارت است از: «هرگونه شناور دریارو و هدایت‌شونده با نیروی محرکه خود که برای حمل کالا و انسان و یا هر دو در تجارت دریای بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد. به استثنای شناورهایی با ظرفیت ناخالص ثبت‌شده زیر ۵۰۰ تن.» هرچند این تعریف دربرگیرنده تمامی جوانب حقوقی مربوط به کشتی نیست، با این حال جامع‌ترین و مناسب‌ترین تعریفی است که می‌توان به آن مراجعه کرد.

گفتار دوم: طبیعت حقوقی کشتی

کشتی مال منقول است: کشتی مال است چون معامله‌شدنی است و در نتیجه می‌توان موضوعی برای حقوق مالی باشد. کشتی از جهت تقسیم اموال طبیعتاً مال منقول است، چون برای جابجایی از جایی به جای دیگر آماده شده است. به همین دلیل است که ماده ۴۲ قانون دریایی ایران، به تاسی از قانونگذار قانون مدنی، که در ماده ۲۱ مقرر کرده است، انواع کشتی‌های کوچک و بزرگ و قایق‌ها و آسیاها و حمام‌هایی که بر روی رودخانه و دریا ساخته می‌شوند و می‌توان آنها را حرکت داد در منقولات دانسته، کشتی را مال منقول دانسته، کشتی را مال منقول شمرده است؛ اما از آنجایی که منقول خود به سه دسته مادی، معنوی و قراردادی تقسیم شده است، کشتی از اموال منقول مادی است که مطابق ماده ۱۹ قانون مدنی، شیئی به شمار می‌رود که نقل آن از محلی به محل دیگر ممکن بوده بدون آنکه به خود یا محل آن خسارت وارد آید.

بنابراین، با توجه به توضیحات ارائه شده در بالا و نیز با مراجعه به مواد ۲۹، ۳۰ و ۳۲ قانون مدنی، حق مالک نسبت به آن حق مالی است، یعنی مالک نسبت به عین و منافع کشتی حق مالی دارد. از همین رو قواعد حقوقی ای که برای اموال منقول در نظر گرفته شده است، درباره کشتی نیز جاری می شود. مثلاً اگر کسی تمام اموال منقول خود را برای دیگری وصیت نماید و کشتی جزو اموال منقول او باشد وصیت وی شامل کشتی نیز خواهد شد. سایر عقود نیز به همین ترتیب درباره کشتی اعمال شدنی است، مگر آنکه اجرای آن تابع ترتیبات خاصی باشد که قانون پیش بینی کرده است.

در شباهت کشتی به مال غیرمنقول و اشخاص می توان گفت با آنکه کشتی از اموال منقول است و مقررات اموال منقول بر آن حاکم است این امر با طبیعت حقوقی خاصی که برای آن قابل تصور است و در نتیجه آن را تابع نظام حقوقی اصیلی می سازد و از دیگر اموال منقول متمایز می کند ندارد. از سوی دیگر با آنکه کشتی از اموال منقول به شمار می رود، احوال شخصی آن نظیر نام، ثبت، تابعیت و ... به این وسیله شخصیت حقوقی فرضی می بخشد و در نتیجه، تبعات استفاده از کشتی از کشتی به خود آن برمی گردد و در نهایت همانند یک شخص حقیقی می تواند بدهکار، بستانکار یا مسئول شناخته شود. تمام این پیامدهای حقوقی ناشی از وضعیت حقوقی فرضی است که با اعطای تابعیت به آن صورت می گیرد.

مبحث دوم: خصوصیات مدنی کشتی

انتخاب نام برای کشتی: لازم است که هر کشتی دارای نام معین و خاصی باشد تا به واسطه آن از سایر کشتی ها متمایز شود. این نام را مالک کشتی یا نماینده او انتخاب می کند و بعد از انتخاب باید آن را به اطلاع اداره مرکزی ثبت کشتی های سازمان بنادر که در تهران قرار دارد برساند. نام انتخابی باید از اسامی ایرانی باشد مگر آنکه کشتی قبلاً دارای نام غیر ایرانی باشد که در این صورت ثبت و درج نام مذکور منوط به تصویب هیأت وزیران خواهد بود. بعد از تأیید نام اختیاری پیشنهادی، باید مطابق مقررات مربوطه بر روی دو سینه و پاشنه کشتی نوشته شود.

حجم یا ظرفیت کشتی: منظور از «ظرفیت کشتی» گنجایش و حجم آن است که با معیار تن، میزان حجم اندازه گیری می شود. هر تن حجم معادل ۲/۸۳ متر مکعب و برابر ۱۰۰ پای مکعب است. ظرفیت بر دو نوع ناخالص و خالص تقسیم می شود.

«ظرفیت ناخالص» یا «جمع کشتی» شامل حجم داخل کشتی به علاوه کلیه تأسیسات نصب شده در سطح کشتی و فضاهای اشغال شده توسط سایر وسایل و ادوات است.

«ظرفیت خالص» حجم داخلی کشتی است که کالاها و مسافران را در خود جای می دهد. به عبارت دیگر اگر فضاهای خالی و قسمت های اختصاص داده شده برای اقامت کارکنان کشتی و فضاهای اشغال شده وسایل بخار و موتورها و نیز کابین های فرماندهی و نقشه کشتی را از ظرفیت ناخالص کسر کنیم، ظرفیت خالص به دست می آید. این حجم یا ظرفیت مبنای بهره برداری های تجاری است و میزان آن بر طبق گواهینامه ای معلوم می شود که اداره بازرسی فنی و اندازه گیری کشتی های سازمان بنادر و کشتیرانی و یا یکی از مؤسسات مورد تأیید و قبول دولت ایران صادر کرده باشد معمولاً میزان ظرفیت خالص هر کشتی باید بر روی لوحه فلزی، منقوش و در محل مناسبی نصب شود که به سهولت قابل رویت باشد. هرگونه تغییری در آن باید به اطلاع سازمان بنادر و کشتیرانی به شکل مکتوب برسد و در دفتر رسمی ثبت کشتی ها و در سند ثبت کشتی و نسخه دوم آن درج شود.

اقامتگاه کشتی: چون کشتی را یک شخصیت حقوقی فرضی در نظر گرفته ایم لذا باید دارای اقامتگاه حقوقی نیز باشد معمولاً بندر محل ثبت کشتی، اقامتگاه وی محسوب می شود و کلیه اسناد قانونی آن در آنجا نگهداری می شود و اسناد قضایی (نظیر اخطاریه، دادخواست، دادنامه و ...) نیز به آنجا ارسال می شود. این بندر غیر از بندر بهره برداری یا بند تجهیز یا بند پایگاه کشتی است. بندر اخیر بندری است که کشتی به عنوان پایگاهی برای خود انتخاب می کند و فعالیت های تجاری اش را نظیر دریافت و تخلیه بار و مسافر انجام می دهد. در قانون دریایی ایران بدون اشاره به اقامتگاه همواره در فرصت ها و نوبت های مختلف از «بندر ثبت» نام برده می شود و بدون تأکید بر مفهوم حقوقی و آثار عملی آن مالک کشتی را موظف می کند تا آن را در پاشنه کشتی به طور ثابت مطابق مقررات نقش و یا نصب نماید، در حالی که تنظیم کنندگان آیین نامه ثبت

کشتی‌ها و شناورهای مصوب ۱۳۴۴/۹/۱۰ هیأت وزیران در مواد ۱۵ و ۲۱ این سند علاوه بر محل یا بندر ثبت از «بندر پایگاه کشتی» نیز نام برده‌اند، بی‌آنکه از آن تعریفی ارائه کنند. در صورتی که با مراجعه به فرم‌های نمونه پیوست این تصویب‌نامه یعنی گواهینامه ثبت و اظهارنامه ثبت کشتی که نمایانگر مشخصات کامل کشتی است مطلبی با عنوان بندر پایگاه مشاهده نمی‌شود. در نتیجه باید میان «بندر ثبت» و «بندر پایگاه» تفکیک قائل شد که اینک در قوانین دریایی بسیاری از کشورها و نیز کنوانسیون ملل متحد راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها همین تفاوت رعایت شده و در عمل هم بسیار دیده شده که کشتی‌ها در محلی به ثبت رسیده‌اند و در جای دیگری مرکز فعالیت‌های تجاری خود را قرار داده‌اند. بدون تردید باید ناهماهنگی میان اسناد مربوط به ثبت کشتی و متن آیین‌نامه مذکور را ناشی از بی‌دقتی تهیه‌کنندگان آن دانست.

درجه کشتی: کشتی، درجه یا مرتبه‌ای دارد که با در نظر گرفتن شیوه ساخت، ویژگی‌های فنی، خصوصیات دریانوردی و میزان عمر مفید آن تعیین می‌شود. بنابراین، هر کشتی درجه یا مرتبه خاصی دارد و تعیین درجه کشتی به عهده مراجع صلاحیت‌دار بین‌المللی است که به مؤسسات طبقه‌بندی معروف است

صلاحیت این مراجع از نحوه نظارت آنها بر کلیه مراحل ساخت کشتی ناشی می‌شود. این مؤسسات نظارت خود را از آغاز مراحل ساخت کشتی و تعبیه اجزاء و ادوات فنی بر روی آن شروع می‌کنند و بر تمامی وقایع و فعل و انفعالات مربوط به امور فنی کشتی ناظر هستند. معاینات فنی مرتب و آزمایش‌های منظم دوره‌ای، شناخت کاملی از کشتی در اختیار این مؤسسات قرار می‌دهد. به همین دلیل، گواهینامه‌هایی که به وسیله این مراجع صادر می‌شوند، ارزش و اعتبار بسزایی در نمایان ساختن قابلیت‌های دریانوردی و توانایی کشتی برای سفرهای دریایی و پذیرش مسؤلیت‌های تجاری دارند. به عبارت دیگر هویت و سلامت کشتی را باید در چنین گواهینامه‌هایی جستجو کرد.

با این توضیحات شکی نیست که مؤسسات طبقه‌بندی حسب قراردادی که با مالک، تجهیزکننده، بیمه‌کننده یا مستأجر منعقد می‌کنند، می‌توانند به سبب خطای ارتكابی خود یا عوامل وابسته تحت شرایطی در مقابل یکی از طرف‌های قرارداد مسؤول شناخته شوند و بخشی یا تمام ضرر و زیان وارده را بر عهده گیرند.

مبحث سوم: اسناد کشتی

مدارک و اسناد کشتی، اهمیت بسیاری در کشتی‌رانی دارند. بعضی اسناد برای اثبات غیرنظامی بودن کشتی و شناساندن ماهیت آن و بعضی دیگر به دلایل دیگری که خاص نظام کشتیرانی و تجارت دریایی است لازم است که در کشتی نگهداری شوند. طبق توصیه‌های ملل متحد اسناد کشتی به چهار دسته تقسیم می‌شوند:

۱. اسناد تجاری؛ ۲. گواهینامه‌ها؛ ۳. اسناد مربوط به کارکنان کشتی و ۴. سایر مدارک، تقسیم می‌شود.

ماده ۸۴ قانون دریایی ایران فرمانده کشتی را ملزم به نگهداری مدارک فوق در کشتی می‌کند.

۱. سند مالکیت کشتی یا رونوشت مصدق آن

۲. سند ثبت و تابعیت کشتی

۳. فهرست کارکنان و خدمه کشتی

۴. فهرست مسافران کشتی

۵. فهرست بار

۶. اسناد حمل

۷. اجازه نامه حرکت کشتی

۸. گواهینامه‌های مربوط به قرنطینه

۹. گواهینامه‌های فنی و قانونی

۱۰. ۱۰- دفاتر موضوع ماده (۸۳) این قانون



۱۱. گواهی ظرفیت

۱۲. فهرست حقوق عینی کشتی

۱۳. اسناد و گواهینامه های مربوط به معاهداتی که دولت جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است.

بر حسب ظاهر ماده ۸۴ قانون دریایی ایران، فرمانده موظف است همیشه اسناد و مدارک فوق را در دفتر فرماندهی کشتی نگهداری کند؛ اما سؤال اینجا مطرح می شود که آیا احکام بالا برای کشتی های صیادی و کشتی های تفریحی نیز صادق است؟

در پاسخ به این سؤال باید گفت قانونگذار نظر خود را بر کشتی های تجاری غیرصیادی متمرکز کرده و در نتیجه، هیچ گونه اشاره ای به کشتی های صیادی و شناورهای تفریحی نکرده است. لذا به نظر می رسد که این کشتی ها از دایره شمول حکم مندرج در ماده ۸۴ خارج می باشند، اما این برداشت نباید تصور مستثنا بودن کشتی های صیادی و تفریحی از همراه داشتن اسناد و مدارک ضروری را به دنبال داشته باشد؛ زیرا کشتی های صیادی و تفریحی نیز مانند هر شناور دیگر برای اینکه قابل شناسایی باشند و تفکیک آنها از یکدیگر ممکن باشد، باید سند مالکیت کشتی، سند ثبت یا تابعیت، گواهینامه دریانوردی و سایر اسناد لازم را به همراه داشته باشند و به هنگام ضرورت به مأمورین مجاز دولتی ارائه کنند.

موارد مندرج در ماده ۸۴ قانون دریایی، معرف مدارک و گواهینامه هایی به عنوان اسناد ضروری است که باید به طور دائم و همیشگی در کشتی نگهداری شوند. ایراد وارده بر این ماده از دو جهت قابل بررسی است:

۱. برخلاف بیان قانونگذار که برای ثبت و تابعیت قائل به دو سند مجزا است باید هر دوی این اسناد را یکی دانست و در نتیجه، ذکر یک سند که همان سند ثبت می باشد کافی است؛

۲. اسناد و مدارک ضروری دیگری نیز وجود دارد که در این ماده ذکر نشده مانند دفتر رسمی ثبت وقایع، گواهی تناژ، مدرک انجمن طبقه بندی کشتی؛ دفتر ثبت گزارش های کشتی و اسناد و گواهینامه های مربوط به معاهداتی که دولت ج.ا.ا به آن ملحق شده یا می شود.

دفتر ثبت وقایع کشتی:

طبق ماده ۸۳ قانون دریایی ایران، فرمانده موظف به داشتن دفتر ثبت وقایع کشتی که در آن راهنمای همه گونه اطلاعات مربوط به کشتی و نمودار فعالیت و حوادث موجود است می باشد. این دفتر را سازمان بنادر و کشتیرانی باید تنظیم کند؛ چون مندرجات این دفتر معیار صحت و سقم اعلام تخلفات، جرایم و دعاوی ناشی از سفر کشتی ها محسوب می شود، لذا اطلاعات و وقایع ثبت شده نباید تراشیده، خراشیده شده یا خط زده شده باشند، یا اینکه اطلاعات جدیدی به بهانه ثبت نادرست و ناقص بودن اطلاعات قبلی به آن اضافه یا از آن کم شود. علاوه بر دفتر ثبت وقایع کشتی دفاتر دیگری نظیر دفتر ثبت گزارش موتورخانه و دفتر ثبت گزارش عرشه که در قانون به آن اشاره نشده نیز وجود دارد.

مبحث چهارم: تابعیت کشتی

تابعیت رابطه ای است حقوقی بین شخص و دولت متبوع او که اشخاص تنها کسانی اند که از تابعیت برخوردارند. اموال و اشیاء اصولاً هیچ گونه تابعیتی ندارند و در نتیجه، مشمول رابطه تابع و متبوع قرار نمی گیرند. با این حال، قوانین و مقررات بر اینکه کشتی دارای تابعیت است اجماع دارند. علت این امر به دو دلیل است:

۱. دریانوردی بین المللی، رفت و آمد در دیگر کشورها را به دنبال دارد که هر کدام حقوق خاص خود و در نتیجه قوانین متفاوتی دارند. برای حل مشکل ناشی از این امر، ساده ترین راه، قرار گرفتن تحت تابعیت یک دولت است.

۲. کشتی بیش از هر جای دیگر در دریاهای آزاد تردد دارند؛ و این آنها به هیچ دولتی تعلق ندارند لذا هیچ قدرتی حق ندارد در این قلمرو بر کشتی ها اعمال صلاحیت یا حاکمیت نماید. در نتیجه، برای جلوگیری از هرج و مرج، بهترین روش آن است که کشتی ها با به اهتزاز درآوردن پرچم یک کشور و قرار گرفتن تحت تابعیت آن، حاکمیت انحصاری یک کشور را بپذیرد و در صورت نیاز از حمایت آنها برخوردار شوند.

گفتار اول: شرایط کسب تابعیت

مطابق مقررات حقوق بین‌الملل دریاها، هر کشور، شرایط مربوط به اعطای تابعیتش را به کشتی‌ها خود تعیین می‌کند. شاهد این ادعا پاراگراف اول ماده ۹۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (UNLOS) است که مقرر می‌نماید: «هر کشور، شرایط مربوط به اعطای تابعیتش به کشتی‌ها در قلمرواش و حق به اهتزاز درآوردن پرچم خود را تعیین خواهد نمود. کشتی‌ها تابعیت کشوری را دارند که حق حمل پرچمش را داشته باشند.» از همین رو، هر کشور، معیار خاصی دارد و در این معیار سعی می‌کند منفعت اقتصادی، شرایط صنعتی و حتی اجتماعی خود را در نظر بگیرد.

در ابتدا به معرفی برخی از این معیارها می‌پردازیم:

بند اول: معیارهای عمومی کسب تابعیت

ساخت داخلی: برخی کشورهای پیشگام در صنعت کشتی‌سازی به دلیل محرمانه نگه‌داشتن جنبه‌های فنی و تکنیکی این صنعت و توسعه‌بخشیدن به صنایع کشتی‌سازی به شرطی به یک کشتی، تابعیت آن کشتی اعطا می‌کنند که کشتی در آنجا ساخته شده باشد.

مالکیت ملی یا داخلی: در برخی از کشورها ممکن است شرایط مالکیت ملی به عنوان شرط تعیین‌کننده در اعطای تابعیت به کشتی در دستور کار قرار گیرد. در این کشورها اعطای تابعیت به کشتی در صورتی است مالکیت کشتی کلاً یا جزئاً متعلق به اتباع آن کشور باشد. البته باید توجه داشت که روش‌های اعطای تابعیت به کشتی متفاوت است. برخی مالکیت کامل و کلی کشتی را شرط می‌دانند و برخی نسبت معینی از مالکیت کشتی را برای ملی‌بودن کافی می‌دانند. گروهی، تابعیت شرکت مالک کشتی را معیار قرار می‌دهند و از تابعیت شرکای آن و میزان یا حدود مشارکت اتباع خود در اداره صرف کشتی صرف‌نظر می‌کنند.

کارکنان کشتی: گاهی تابعیت به شرط اشتغال خدمه ملی است یعنی شرط بر این است که کارکنان و افسران کشتی تماماً یا بعضاً از اتباع آن کشور باشند. این مشکل بیشتر در کشورهایی است که مشکل بیکاری و مسائل سیاسی و اجتماعی ناشی از آن را دارند. این کشورها با حمایت از ملوانان و افسران دریایی داخلی به همان میزان که شانس کارکنان دریایی تبعه خود را افزایش می‌دهند، فرصت‌های کاری را از خدمه دریایی خارجی می‌گیرند. این شرط را غالباً کشورهایی اعمال می‌کنند که شرط مالکیت را نیز رعایت می‌نمایند.

اجرای این طرح و تبعیت از آن در صورتی مفید است که تعداد ملوانان که معمولاً سطوح پایین شغلی را اشغال می‌کنند و افسران، به نسبتی تعیین و مشخص شوند که مدیریت و اداره کشتی توسط دولت اعطاکننده تابعیت را تضمین نماید.

بند دوم: شرایط کسب تابعیت دولت ایران:

به موجب بند ۱ ماده ۱ قانون دریایی ایران «هر کشتی دریاییما (اعم از اینکه ساختمان آن پایان یافته یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده آن، حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد می‌تواند بر طبق مقررات این قانون به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی خواهد و حق برافراشتن پرچم ملی ایران را داشته باشد»

الف - کشتی به اشخاص تابع ایران (اعم از طبیعی و حقوقی) تعلق داشته باشد و در صورتی که کشتی متعلق به شرکت ایرانی باشد باید سهام آن بانام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به اتباع ایرانی باشد.

ب - کشتی باید بر طبق مقررات این فصل به ثبت برسد.

قانونگذار ایرانی، مالکیت ملی یا داخلی را به عنوان شرط در نظر گرفته و از دو روش مالکیت اشخاص حقیقی و اشخاص حقوقی پیروی کرده است. بنابراین، برای آن که یک کشتی تابعیت ایران را احراز نماید باید به یکی از دو روش زیر مالکیت آن محرز شود:

۱. کشتی در مالکیت اشخاص حقیقی ایرانی باشد.

۲. کشتی در مالکیت اشخاص حقوقی ایرانی باشد: در این صورت، اولاً باید سهام آن بانام باشد و ثانیاً حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی متعلق به اتباع ایرانی باشد. به نظر می‌رسد که هدف قانونگذار از این تأکید مقابله با تقلبات و تخلفاتی است که برخی از متخطیان از قانون مرتکب می‌شود و با ارتکاب این اعمال، ضمن تضعیف جایگاه و مواضع شرکای ایرانی، مدیریت دولت را در امر هدایت کشتی متزلزل می‌سازند.

۳. گفتار دوم: کسب تابعیت موقت ایرانی

ماده ۱۶ قانون دریایی ایران مقرر می‌دارد که نمایندگان کنسولی ایران می‌توانند با کسب اجازه از سازمان بنادر و کشتیرانی به استناد گواهینامه‌های فنی صادره از طرف یکی از مؤسسات درجه‌بندی صلاحیتدار بین‌المللی مذکور در ماده ۱۵ همین قانون، گواهینامه ثبت موقت برای کشتی‌هایی صادر نماید که در ایران به ثبت خواهد رسید. اعتبار این گونه گواهینامه‌های ثبت موقت متناسب با مدت مسافرت کشتی به یکی از بنادر ایران برای انجام گرفتن تشریفات ثبت خواهد بود و نباید از ۶ ماه تجاوز کند. رونوشت گواهینامه ثبت موقت باید به اداره ثبت کشتی‌های سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال شود و اصل گواهی ثبت موقت باید به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم شود. با صدور گواهینامه ثبت موقت برای کشتی خریداری شده در خارج از کشور، تابعیت موقت ایرانی به آن اعطا می‌شود؛ این تابعیت دارای چند ویژگی است:

۱. به کشتی‌هایی اعطا می‌شود که در ایران به ثبت خواهند رسید.
۲. موقتی و متناسب با مدت مسافرت به یکی از بنادر ایران است که نباید از ۶ ماه تجاوز کند.
۳. صرفاً جهت انجام تشریفات ثبت و نه به منظور اهداف تجاری یا هر انگیزه دیگر اعطا می‌شود.
۴. با ورود کشتی به بندر مورد نظر از درجه اعتبار ساقط می‌شود.

معمولاً چون اصل گواهینامه ثبت موقت در اختیار مالک یا فرمانده کشتی گذاشته می‌شود و رونوشت آن نزد مقامات و کنسولگری ایران در کشور صادرکننده قرار دارد، با ورود کشتی با تابعیت موقت ایرانی به بندر مقصد، اصل گواهینامه ثبت موقت باید بلافاصله به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم شود و رونوشت آن را نیز باید کنسولگری صادرکننده به سازمان مذکور ارسال کند. بدین ترتیب پس از پشت سر گذاشتن این مراحل کشتی، فاقد ثبت و تابعیت بوده و باید برای ثبت و کسب تابعیت و برافراشتن پرچم ملی ایران تشریفات قانونی را به عمل آورد.

مبحث پنجم: آثار تابعیت اعطاشده

با برافراشته شدن پرچم ملی یک کشور بر روی یک کشتی علقه تابعیت میان آن کشتی و دولت اعطاکننده برقرار می‌شود و در نتیجه یکی از تأسیسات بسیار مهم حقوقی در این میان به وجود می‌آید. در رویه قضایی بسیاری از کشورها کشتی تابع یک دولت، جزئی از قلمرو آن کشور محسوب می‌شود و دولت متبوع این حق را دارد تا همه صلاحیت‌های قانونی را به آن اعمال کند. برقراری این علقه متضمن آثار گسترده و نتایج دامنه‌داری در زمینه فعالیت‌های کشتی‌ها در عرصه روابط بین‌المللی است. این آثار را با توجه به مقررات بین‌المللی دریایی می‌توان به شکل زیر بررسی کرد.

گفتار اول: آثار تابعیت با توجه به مقررات کنوانسیون ۱۹۸۶ ملل متحد راجع به ثبت کشتی‌ها:

آثار تابعیت مطابق مقررات این کنوانسیون به قرار زیر است:

۱. کشتی تابع (حامل پرچم)، باید قوانین و مقررات دولت اعطاکننده تابعیت درباره ثبت کشتی‌ها، مقررات و استانداردهای بین‌المللی مورد عمل به‌ویژه مقررات مربوط به ایمنی کشتی‌ها و اشخاص بر روی کشتی و جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی را رعایت کند.
۲. کشتی تابع، باید بازرسی دوره‌ای بازرسان دولت متبوع را که به منظور اطمینان از رعایت مقررات و استانداردهای بین‌المللی به عمل می‌آید قبول و از دستورات صادره این بازرسان پیروی کند.

۳. کشتی تابع، باید مدارک لازم علی‌الخصوص مدارکی را که مُثَبِّتِ حَقِّ برافراشتن پرچم ملی آن هستند به همراه داشته باشد. همچنین سایر مدارک معتبر در این رابطه، از جمله مدارک مورد نیاز تأکیدشده در کنوانسیون‌های بین‌المللی که دولت متبوع عضو آنهاست باید بر روی کشتی داشته باشد.

۴. مالک یا مالکان کشتی باید از اصول ثبت کشتی‌ها مطابق با قوانین دولت متبوع و پیش‌بینی کنوانسیون ۱۹۸۶ پیروی کند.

گفتار دوم: آثار تابعیت با توجه به مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد راجع به حقوق دریاها:

آثار تابعیت با توجه به کنوانسیون ۱۹۸۲ به شرح زیر است:

۱. کشتی تابع (حامل پرچم)، از حیث امور اداری، فنی و اجتماعی تابع صلاحیت‌ها و نظارت‌های به‌عمل‌آمده از سوی دولت متبوع (اعطاکننده تابعیت) است.

۲. فرمانده و ملوانان کشتی حامل پرچم از حیث امور اداری، فنی و اجتماعی تابع ضوابط قانونی و صلاحیت‌های اعمال‌شده توسط دولت متبوع می‌باشند.

۳. کشتی تابع از حیث تضمینات ایمنی کشتی به ویژه در ارتباط با موارد زیر باید از تصمیمات دولت اعطاکننده تابعیت پیروی کند:

- ساخت، تجهیزات و قابلیت دریانوردی کشتی؛
- اداره کشتی و شرایط کاری و آموزش کارکنان آن با توجه به ضوابط و مقررات بین‌المللی حاکم؛
- استفاده از علائم، حفظ ارتباطات و جلوگیری از تصادمات؛
- بازرسی‌های دوره‌ای بازرسان صلاحیت‌دار.

۴. کشتی حامل پرچم باید از اقداماتی که ضرورتاً از سوی دولت متبوع برای بهبود وضعیت کشتی به عمل می‌آید استقبال و پیروی کند.

گفتار سوم: آثار تابعیت در اعمال «حمایت سیاسی»

همانطور که گفته شد دولت‌ها تابعیت خود را به کشتی‌هایی اعطا می‌کنند که بین آنها و کشتی‌ها رابطه واقعی و منطقی وجود داشته باشد. کشتی موفق شده به کسب تابعیت یک دولت در زمره اتباع حقوقی آن دولت قرار می‌گیرد و در نتیجه، علقه سیاسی محکمی میان آن و دولت متبوع ایجاد می‌شود. از جمله صلاحیت و اختیاراتی که دولت اعطاکننده تابعیت دارد، اعمال حمایت سیاسی نسبت به کشتی تبعه خود است. حمایت سیاسی مجموعه اقداماتی است که یک دولت نزد دولت دیگر و با هدف جبران و ترمیم خساراتی به عمل می‌آورد که در اثر ارتکاب عمل نادرست بین‌المللی دولت خارجی به یکی از اتباع او اعم از حقیقی و حقوقی وارد شده است. توسل به اعمال حمایت سیاسی معمولاً به ترتیب شامل اقداماتی سیاسی و قضایی است که با رعایت تشریفات حقوقی و به شرط تحقق شرایط لازم قابل انجام است.

کشتی‌ای که مطابق ضوابط و تشریفات مندرج در ماده ۱ قانون دریایی تابعیت دولت ایران را کسب کند از اتباع حقوقی دولت ایران به شمار می‌رود و در نتیجه، می‌تواند از حمایت سیاسی دولت ایران برخوردار شود.

مبحث ششم: ثبت کشتی

از ظاهر ماده ۱ قانون دریایی ایران چنین برداشت می‌شود که ثبت کشتی، شرط تحصیل تابعیت ایران برای کشتی است که بالمال از طریق «مالکیت داخلی» تمام یا بخشی از آن محقق می‌شود. کشتی‌ای که مطابق مقررات مربوط در ایران به ثبت برسد می‌تواند از حقوق و مزایای قانونی، از جمله حق برافراشتن پرچم ملی ایران برخوردار شود. ثبت کشتی یا Ship registration فرایندی است که به واسطه مدارک کشتی و ملیت دارنده آن، کشتی ثبت می‌گردد. ملیت مالک یا مالکان کشتی باعث می‌شود که یک کشتی بتواند سفر کند. هر کشتی تجاری با توجه به قوانین بین‌المللی مستلزم آن است که در یک کشور ثبت‌نام شده و با نام آن کشور و پرچم آن ثبت شود. به طور معمول می‌گویند که کشتی تحت پرچم یک کشور ثبت‌نام شده است.

کشتی تحت کنترل قانونی پرچم یک کشور است و لازم است به طور منظم آن را بررسی کند، تجهیزات کشتی و خدمه را تأیید کند و مدارک ایمنی و آلودگی را صادر کند. سازمانی که کشتی را ثبت می‌کند، به عنوان ثبت‌کننده آن شناخته می‌شود. این سازمان ممکن است دولتی یا خصوصی باشد. در بعضی از موارد ثبت‌کننده می‌تواند یک شخص ثالث را برای اداره بازرسی اختصاص دهد.

ثبت‌نام فقط برای کشتی‌های کشور خود به عنوان یک ثبت‌نام سنتی یا ملی شناخته می‌شود. ثبت‌هایی که برای کشتی‌های خارجی در دسترس هستند، به عنوان ثبت‌نام باز شناخته می‌شوند و بعضی اوقات به واسطه پرچم مصلحتی میسر می‌گردد.

دفتر ثبت کشتی: همان گونه که در ماده ۱ آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها تصریحاً بیان شده است، دفتری به نام «دفتر ثبت کشتی‌ها» در اداره مرکزی ثبت کشتی‌های سازمان بنادر و کشتیرانی در تهران نگهداری می‌شود. اطلاعات مربوط به کشتی‌های ثبت‌شده در این دفتر نوشته می‌شود، این مشخصات عبارتند از: نام کشتی، شماره ثبت، تاریخ ساخت کشتی، محل ساخت کشتی، نوع کشتی، اندازه‌های آن، ظرفیت خالص و ناخالص، نوع نیروی محرکه، اسامی مالکان کشتی و نام بندر ثبت.

در صورتی که کشتی از تابعیت ایران خارج شود یا به علل مذکور در ماده ۲۱ قانون دریایی، ثبت آن باطل شود، شماره رسمی کشتی به هیچ کشتی دیگری داده نخواهد شد.

آثار حقوقی ثبت کشتی:

ثبت کشتی ۳ اثر حقوق مهم در پی دارد:

۱. **صدور سند ثبت:** سند ثبت کشتی گواهی‌نامه‌ای است که سازمان بنادر و کشتیرانی بر طبق نمونه مخصوصی که در آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها معرفی شده است به نام کشتی تنظیم و صادر می‌کند. این سند باید به امضای مالک یا نماینده او و همچنین سازمان بنادر و کشتیرانی برسد. سند ثبت کشتی گواهی‌نامه‌ای است که به عنوان سند رسمی شناخته می‌شود. این سند ماهیتاً همان سند مالکیت کشتی است که به لحاظ حقوقی مثبت مالکیت درخواست‌کننده ثبت به شمار می‌آید. این گواهی، سند تابعیت کشتی است که به اعتبار صدور آن، کشتی حق برافراشتن پرچم ایران را پیدا می‌کند. تأثیر مهم این سند در احراز مالکیت و کسب تابعیت آنچنان ارزش و اعتباری به آن بخشیده است که توقیف آن را از صلاحیت صادرکننده آن، یعنی سازمان بنادر و کشتیرانی، خارج دانسته و اتخاذ تصمیم قانونی را به محاکم قضایی واگذار کرده است و به همین دلیل، ماده ۱۸ آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها تصریحاً مقرر کرده است که سند ثبت کشتی را فقط به حکم دادگاه می‌توان توقیف کرد.

۲. **ثبت معاملات، تصرفات و حقوق وارد بر کشتی در دفتر ثبت کشتی‌ها:** هدف نظام ثبت کشتی‌ها علاوه بر شناسایی کشتی و مراقبت کشتی، در حفظ شرایط تابعیت، اعلام و ثبت تصرفات حقوقی وارد بر آن است که باید در دفتر ثبت به عمل آید. در واقع با انجام همین تشریفات، متعاملین کشتی‌ها اطمینان لازم را در کسب اطلاعات مربوط به کشتی نظیر حقوق و نقل و انتقال‌ها و در نتیجه تضمین محفوظ ماندن حقوق خود از غش و تدلیس به دست می‌آورند.

به همین جهت قانون لازم دانسته است که تصرفات، معاملات و حقوقی که بر کشتی وارد می‌آید در سند ثبت و سایر اسناد کشتی که به منزله شناسنامه آن است ثبت و درج می‌شود. این موارد به شرح ذیل است.

- هرگونه تغییر در ظرفیت مسافربری یا باربری کشتی که کتباً به اطلاع سازمان بنادر و کشتیرانی برسد و پس از رسیدگی‌ها، مورد تأیید و پذیرش قرار گیرد.
- تغییر نام کشتی که ممکن است بنا بر تقاضای مالک و موافقت سازمان بنادر و کشتیرانی به عمل آید؛
- تغییرات اساسی در ساختمان کشتی که طی اظهارنامه جدید به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم شود و سازمان پس از رسیدگی به مدارک اظهارنامه با هدف درج این تغییرات در اسناد کشتی آن را اصلاح کند.
- همه انتقالات، معاملات و اقاله راجع به عین کشتی، معاملات مربوط به فروش، انتقال و رهن کشتی؛

- تغییر در مالکیت کشتی؛
- هرگونه قرار یا رأی لازم‌الاجرای صادره از محاکم قضایی که در حقوق عینی کشتی تغییری ایجاد کند. حقوق ممتاز از دایره شمول این بند خارج است.

۳. آثار مترتب بر ثبت معاملات و تصرفات در دفتر ثبت کشتی: بند د ماده ۲۴ قانون دریایی مقرر کرده است که کلیه معاملات مربوط به فروش و انتقال و رهن کشتی باید در اسناد ثبت و تابعیت کشتی قید شود. قطع نظر از ابهام مربوط به اسناد ثبت و تابعیت، مدلول این بند از قانون و نیز مقررات دیگری که پیش‌تر به آنها اشاره شد این اجازه را به ما می‌دهد که بگوییم هر حکم، عقد یا به طور کلی هر عملی که موجب انشاء، نقل، تعدیل یا اسقاط حق عینی مربوط به کشتی شود، هیچگونه اثری در پی نخواهد داشت مگر آنکه در سند ثبت کشتی قید شود. به عبارت دیگر، ترتیب اثر هر عمل قانونی مربوط به حق عینی وارد بر کشتی متوقف بر درج و ثبت آن واقع در سند رسمی کشتی است. ظاهراً نباید وقایع قانونی نظیر فروش، رهن و غیره را به دلیل ثبت‌نشدن آنها در سند ثبت کشتی ماهیتاً باطل شده تلقی کرد، بلکه منطقاً بهره‌مندی و انتفاع متعاقبین از این وقایع را باید متوقف بر ثبت آنها در اسناد کشتی دانست. پس نتیجتاً:

اولاً هرگونه توافق و انعقاد هر عقدی اعم از معوض یا غیرمعوض و هر حکم لازم‌الاجرا و به طور کلی هر عملی که پیامد آن نقل، تعدیل یا اسقاط حق عینی بر کشتی باشد مادامی که در اسناد کشتی قید نشده باشد به لحاظ حقوقی برای متعاقبین یا غیرآنها اثر بخش نخواهد بود.

ثانیاً هر حقی که به سبب وقوع یکی از وقایع موضوع بند فوق به وجود آید و در سند ثبت کشتی قید شود قابل مطالبه و ادعاست. با این حال در صورتی که ذی‌حق علم به عیوب، اسباب فسخ یا استحقاق حق خود قبل از کسب آن داشته باشد، نمی‌تواند به حجیت ثبت متمسک شود.

باطل کردن ثبت کشتی و سلب تابعیت آن

روند ثبت کشتی و کسب تابعیت، واقعه‌ای حقوقی و ماهیتاً اکتسابی است که حذف یا اسقاط هر یک از شرایط تأسیس مربوط، منجر به بطلان و در نتیجه سلب تابعیت آن می‌شود. بطلان ثبت کشتی و در نتیجه، سلب تابعیت آن به دلیل غیبت دائمی شرایط ثبت یا به سبب رفتار یا تصمیم ناشی از اراده مالک کشتی محقق می‌شود. در هر دو حالت باطل کردن ثبت کشتی به دست مقام صلاحیت‌داری صورت می‌گیرد که قانون آن را معین کرده است. ماده ۲۱ قانون دریایی ایران ۴ علت را برای باطل کردن ثبت کشتی پیش‌بینی کرده است که در صورت تحقق هر یک از آنها سلب تابعیت کشتی تحقق می‌یابد. این موارد از قرار ذیل است:

۱. در صورتی که شرایط ثبت کشتی و حق برافراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران از بین رفته باشد.

همان‌گونه که در مطالب قبل بیان شد از جمله مواردی که قانوناً به عنوان شرایط تحقق ثبت و احراز تابعیت ملاک اعتبار قرار می‌گیرند نام کشتی، ظرفیت غیرخالص، و ۵۱ درصد مالکیت سهام طرف ایرانی است. همه این موارد «شرط تأسیس» به حساب می‌آید و مجموعه آنها به طور هم‌زمان زمینه‌ساز ثبت و سبب کسب تابعیت است. حال چنانچه غیبت و زوال دائمی هر یک از آنها فراهم شود «فقدان شرط تأسیس» را در پی خواهد داشت و در نتیجه، ثبت را باطل خواهد ساخت.

۲. در صورتی که کشتی مفقود و یا توسط دزدان دریائی و یا در نتیجه عملیات خصمانه تصرف شده باشد.

• در صورتی که کشتی مفقود شود

وجود تسهیلات و امکانات مدرن الکترونیکی و ماهواره‌ای مورد استفاده در برقراری ارتباطات مستمر کشتی‌ها با پایگاه‌های دریایی، این تصور را که یک کشتی در پهنه دریاها یا اقیانوس‌ها مفقود شود و دسترسی مالک یا دست‌اندرکاران کشتیرانی را ناممکن سازد بسیار بعید و غیرقابل قبول می‌باشد، با این وجود، شاید بتوان مناسب‌ترین و عملی‌ترین معنای مفقودشدن را همان غرق‌شدن دانست. بنابراین اگر کشتی، یا شناوری به شرحی که آمد مفقود شود، ثبت آن، باطل و تابعیت ایرانی از آن سلب می‌شود.

• در صورتی که کشتی به دست دزدان دریایی تصرف شود

دزدی یا راهزنی دریایی بدون آنکه از نظر قانونگذار ایرانی تعریف شده باشد، یکی از اسباب و علل ابطال ثبت و کسب تابعیت به شمار رفته است. مطابق ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریایا مصوب ۱۹۸۲، انجام هرگونه عمل تعدی آمیز و غیرقانونی توقیف یا سلب هدایت کشتی از طریق کارکنان یا سرنشینان کشتی با مقاصد شخصی در دریای آزاد یا قلمرو خارج از صلاحیت دولت‌ها علیه کشتی دیگر یا علیه افراد یا اموال داخل آن، راهزنی یا دزدی دریایی خوانده می‌شود.

• در صورتی که کشتی در نتیجه عملیات خصمانه تصرف شده باشد

مقصود از عملیات خصمانه، عملیات مسلحانه و جنگی است که بین کشورها صورت می‌گیرد. به موجب تعاریف متعدد و متفاوتی که در حقوق بین‌الملل ارائه شده، جنگ عبارت است از یک واقعه بین‌المللی یا بین دولتی، که به صورت رفتار خشونت‌بار تأسیسات عمومی دولت یا دولتی در برابر تأسیسات عمومی دولت یا دولت دیگر ظاهر می‌شود. به هر حال اگر هر کشتی ایرانی هدف یکی عملیات مسلحانه و جنگی قرار گیرد و به تصرف دشمن درآید، مشمول حکم ابطال ثبت قرار خواهد گرفت و تابعیت ایران از آن سلب خواهد شد.

۳. در صورتی که کشتی متلاشی شده و از حیز انتفاع افتاده باشد.

در این بند، قانونگذار از دو عبارت «متلاشی شدن» و «از حیز انتفاع افتادن» استفاده کرده و با حرف ربط «و» این دو را به یکدیگر مربوط دانسته است. یکی از فروض همین حالتی است که قانونگذار در نظر گرفته است؛ یعنی کشتی آنچنان دچار خرابی و نابودی گردد که دیگر بهره‌برداری از آن ناممکن شود. مراد از انتفاع همان استفاده کشتیرانی است. به هر حال اگر شرط مندرج در بند ۳ ماده ۲۱ محقق شود، باید ثبت کشتی مزبور باطل و تابعیت آن سلب شود.

۴. در صورتی که مالک، کشتی را رها کرده باشد.

آنچه از بند ۴ مستفاد می‌شود این است که مالک با رهاکردن کشتی در واقع از مال خود اعراض می‌کند. اعراض عملی است حقوقی که در قالب ایقاع می‌گنجد. تحقق این عمل به قصد انشاء یعنی اراده جدی برای رهاکردن کشتی و فک ملک از مالک نیاز دارد. اموالی که از آنها اعراض می‌شود اسقاط حق مالکیت را در پی دارد و موجب می‌شود که مال بدون مالک بماند و در زمره مباحات قرار گیرد.

فصل سوم

حقوق ممتاز دریایی

بهره‌برداری دریایی و استفاده از کشتی، مخارج سرسام‌آور و سرمایه‌هنگفتی را طلب می‌کند که در برخی از موارد خارج از قدرت و توان تجهیزکننده یا تدارک‌کننده کشتی است. معاملات تضمینی یا رهن کشتی، سهل‌ترین و قدیمی‌ترین روشی است که با هدف تقویت توان مالی تدارک‌کننده کشتی همواره مورد استفاده بوده است. در این میان کشتی مانند هر مال التجاره دیگر، وثیقه و تضمین یک دین قرار می‌گیرد و تشریفات عقد رهن درباره آن به اجرا درمی‌آید. ثمره عقد رهن حق وثیقه‌ای است که برای مرتهن حاصل می‌شود. یعنی در صورت ادا نکردن دین، این امکان برای مرتهن فراهم می‌شود تا از حاصل فروش کشتی، طلب خود را استیفاء کند.

علاوه بر رهن مواردی پیش می‌آید که مالک یا تدارک‌کننده، در پرداخت حقوق افرادی که در فعالیت‌های کشتی دخیل هستند یا در رفع خطرات تهدیدکننده کشتی مشارکت دارند قصور می‌ورزند یا قادر به انجام دقیق و به موقع آن نیست. این امر موجب می‌شود که صاحبان این گونه مطالبات اصطلاحاً حق ممتاز کسب کنند و در نتیجه طلبشان نسبت به سایر طلبکاران ممتاز شناخته شود. در برخی از موارد، مادامی که مطالبات این افراد تأدیه نشود، حق دارند کشتی را در توقیف یا تصرف خود نگه دارند.

مبحث اول: مفهوم حقوق ممتاز دریایی

حق عینی دریایی مؤسس وجه متمایز و تاریخی حقوق دریایی مدرن است. اساس این نهاد حقوقی به دوران قرون وسطا برمی‌گردد. حق ممتاز دریایی حقی است عینی (line) که اساس و بنیان حق اقدام علیه شیء (action in rem) را تأسیس می‌نماید. شیء، کشتی است و اقدام علیه

آن به منظور به ثمر رساندن نفس ادعایی است که در حق عینی مستتر است. این دو حق لازم و ملزوم‌اند یعنی هر جا که وجود حق عینی دریایی ثابت شود، حق دعوی علیه کشتی نیز قابلیت اقامه پیدا می‌کند؛ و هر جا حق اقامه دعوی علیه کشتی مشاهده شود، وجود حق عینی نیز اثبات‌پذیر خواهد بود.

مبحث دوم: جایگاه حقوق ممتاز دریایی در مقررات بین‌الملل

کنوانسیون‌های بین‌المللی که در این زمینه تدوین شده است به شرح زیر است:

۱. کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مورخ ۱۹۲۶
۲. کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی ۱۹۶۷
۳. کنوانسیون بین‌المللی مربوط به ثبت حقوق بر کشتی در دست ساخت مورخ ۱۹۶۷
۴. کنوانسیون بین‌المللی مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مورخ ۱۹۹۳

این ۴ قانون در ایران لازم‌الاجرا است.

تدوین‌کنندگان کنوانسیون ۱۹۲۶ بروکسل در پی آن بودند تا با ضوابط و مقررات پیش‌بینی‌شده یک چهارچوب بین‌المللی مشخص ارائه دهند، اهدافی که در این چهارچوب گنجانده می‌شوند به شرح زیر است:

۱. شناسایی رهن‌های به ثبت‌رسیده در دول متعاقد؛
۲. پیش‌بینی لیستی از دعاوی که باعث می‌شود تا حقوق ممتاز دریایی علیه کشتی، کرایه حمل و ملحقات کشتی و کرایه حمل قابل اقامه باشد؛
۳. مقدم دانستن دعاوی مربوط به حقوق ممتاز بر رهن دریایی و تقدّم دعاوی مربوط به رهن دریایی بر سایر دعاوی؛
۴. هم‌عرض ندانستن دعاوی مربوط به حقوق ممتاز و قائل‌بودن به اصل تقدّم میان آنها؛
۵. قابل اجرا دانستن دعاوی مربوط به حقوق ممتاز علیه صاحبان بعدی کشتی و نیز علیه کشتی مستقل از شخصیت مالک آن؛
۶. مقتضی شمردن حقوق ممتاز، اولاً به دلیل اجرای قاعده مرور زمان و ثانیاً به لحاظ دلایلی که به تشخیص قانونگذار ملی، تعیین می‌شود؛
۷. اقتدار قانون ملی در پذیرش حقوق عینی دریایی بر پایه دعای غیرمصرّح در کنوانسیون، بدون اینکه تغییری در اصل تقدّم حقوق ممتاز بر رهن دریایی حادث گردد.

مبحث سوم: حقوق ممتاز دریایی در ایران

اکثر کشورهای که به کنوانسیون ۱۹۲۶ ملحق شده‌اند این سند را در قوانین دریایی خود لحاظ کرده‌اند و با استفاده از این معاهده مقررات دریایی کشورشان را تنظیم کرده‌اند. قانونگذار ایرانی نیز به همین روال عمل کرده و در نتیجه، فصل دوم قانون دریایی را که شامل مواد ۲۹ الی ۴۱ می‌شود، به این موضوع اختصاص داده است. قانونگذار کشورمان دقیقاً همان موارد پنج‌گانه مصرّح در ماده ۲ کنوانسیون را با حفظ صدر آن در ماده ۲۹ قانون دریایی ایران جای داده و حقوق ممتاز را عمدتاً بر آن استوار ساخته است.

گفتار اول: تعداد حقوق ممتاز

به موجب صدر ماده ۲۹ و ماده ۳۷ قانون دریایی حقوق ممتاز به شرح زیر است:

اول: هزینه‌های دادرسی، مخارجی که برای حفظ منافع مشترک طلبکاران به منظور محافظت کشتی یا فروش آن و تقسیم حاصل فروش به عمل آمده است، همچنین حقوق عوارض بندری که بر طبق فهرست سازمان بنادر و کشتیرانی قانوناً باید پرداخت شود، سایر حقوق و عوارض عمومی مشابه و همچنین هزینه محافظت کشتی پس از ورود به آخرین بندر.

دوم: مطالبات ناشی از قرارداد استخدام فرمانده، ملوانان و سایر کارکنان کشتی. دیون ممتاز مندرج در این قسمت اگرچه اصالتاً قراردادی است و نیاز به توضیح ندارد، با این حال اشاره تأکیدی به چند نکته خالی از فایده نخواهد بود:

۱. اولاً مُراد از قرارداد استخدام، قراردادی است که ماهیتاً مشمول مقررات حقوق کار قرار می‌گیرد. متأسفانه بر خلاف بسیاری از کشورها که حقوق کار دریایی دارند و مقررات بسیار پیشرفته‌ای را در این خصوص تدوین کرده‌اند، کشور ما چنین مقرراتی ندارد و در نتیجه بسیاری از مسائل و مشکلات ناشی از کار دریایی که ویژگی خود را دارد، با مقررات کلی حقوق کار بررسی و حل و فصل می‌شود.
۲. ثانیاً، هر چند منظور از قرارداد، نوع کتبی آن است، با وجود این ممکن است بنا به ضرورت و در شرایط اضطراری قرار و مدارهایی میان کارفرما و ملوانان گذاشته شود. در چنین حالتی قرارها را باید مشمول بند فوق قلمداد کرد.
۳. ثالثاً، در بند فوق باید ملاحظات انسانی به نحو مقتضی رعایت شود و در نتیجه مطالبات به سیاق گسترده شناسایی شوند. یعنی علاوه بر اجرت کار یا حق‌السعی باید مخارج درمان، بازگشت به وطن، غرامت‌های استحقاقی ملوان در حالت اخراج غیرقانونی و ظالمانه، هزینه‌های دفن و کفن ملوان و غیره را از مصادیق این مطالبات دانست.

سوم: اجرت هرگونه پرداخت مربوط به نجات و کمک در دریا و آن قسمت از خسارت مشترک دریایی که بر عهده کشتی است.

در این بند دو موضوع در کنار هم و به همراه یکدیگر مطرح شده است. نخست، اجرت مربوط به نجات و کمک در دریاست و سپس آن قسمت از خسارات مشترک دریایی که کشتی عهده‌دار آن است. این دو موضوع، عناوین دو فصل پایانی قانون دریایی ایران است. علت ملاک قراردادن امتیاز برای این مطالبات، اعمال و فداکاری‌هایی است که به قصد نجات کشتی انجام می‌شود و اگر این اقدامات به انجام نمی‌رسید، کشتی به احتمال زیاد غرق می‌شد و حقوق طلبکاران ضایع گردید.

چهارم: خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی و همچنین خسارت وارده به تأسیسات بندری و کارگاه‌های تعمیر کشتی و راه‌های آبی قابل کشتیرانی و خسارات ناشی از صدمات بدنی واردشده به مسافران و کارکنان کشتی و خسارت فقدان آسیب‌دیدن کالاهای کشتی و اثاث مسافران.

حقوق ممتاز تصریح شده در این بند چهار نوع مطالبات را در بر می‌گیرد که به رغم تفاوت موضوعی، در یک امر مشترک هستند و آن مسؤولیت مالک کشتی است. به این عبارت که در صورت حدوث هرگونه خسارت از موارد یادشده مسؤولیت جبران خسارت و پرداخت دیون مربوط بر عهده مالک کشتی است. البته همانگونه که ملاحظه می‌شود یکی از حقوق ممتاز مقرر در این بند در رابطه با خسارات ناشی از صدمات بدنی وارده به مسافران و کارکنان کشتی است. گمان می‌رود که مُراد از صدمات بدنی، صدمات جسمانی باشد. اگر این ظن را مقرون به مقصود قانونگذار بدانیم، باید به این قسمت از ماده ایراد وارد کنیم؛ چرا که در بسیاری از موارد خسارات و صدمات ناشی از حوادث دریایی منحصر به ضایعات جسمی نیست. چه بسا که فرد حادثه‌دیده علاوه بر صدمات جسمی دچار ضایعات روحی و روانی شود. در این صورت معمولاً تشخیص صدمات روحی و روانی دشوارتر و به همان نسبت درمان آن نیز طولانی‌تر و پرهزینه‌تر خواهد بود و در نتیجه، مسؤولیت مالک کشتی یا شرکت حمل و نقل طرف قرارداد به مراتب بیشتر خواهد شد. با توجه به این توضیحات به نظر می‌رسد که برای رفع این مشکل لازم باشد تا به یکی از دو راه حل زیر توسل شود:

۱. محاکم از تفسیر موسع عبارت «صدمات بدنی» استقبال و بدین وسیله از تضییع حقوق مصدومان حوادث دریایی جلوگیری نمایند.
۲. قانون به گونه‌ای مقتضی اصلاح شود.

از سوی دیگر ملاحظه می‌شود که یکی از مصادیق صدمات بدنی، صدماتی است که به کارکنان کشتی وارد می‌شود. شکی نیست که این موضوع باید در پرتو قرارداد استخدام منعقد فی‌مابین ملوان و مالک کشتی مورد ارزیابی و نهایتاً استیفا قرار گیرد. اگر چنین عمل شود، این سوال مطرح می‌شود که چرا این موضوع در بند ۲ ماده ۲۹ جای داده نشده و دلیل اینکه قانونگذار این مورد را مشمول بند اخیر ماده مذکور ندانسته و آن را در بند ۴ گنجانده شده است.

پنجم: مطالبات ناشی از قراردادهای و عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر پایگاه بر طبق اختیارات قانونی خود برای تأمین احتیاجات واقعی از نظر حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر انجام می‌دهد، خواه فرمانده، مالک کشتی باشد یا نباشد و خواه طلبکار، فرمانده، تدارک‌کننده مایحتاج کشتی، تعمیرکننده، وام‌دهنده، یا پیمانکار دیگری باشد. اشخاصی که این احتیاجات را در این قسمت فراهم می‌کنند هرگاه اطلاع داشته باشند یا بتوانند با توجه به دقت معمولی، اطلاعات حاصل کنند که فرمانده مجاز در اقدامات مزبور نبوده است، مطالبات آنها از حقوق ممتاز محسوب نخواهد شد. دیون ممتاز بر طبق این قسمت مشخصاً شامل دیون ناشی از تعمیر کشتی یا تدارک مایحتاج، ادوات یا مخارج کشتی می‌شود. منشأ این دیون قراردادی است که فی‌مابین فرمانده و تأمین‌کننده مایحتاج کشتی منعقد می‌شود. این دیون، ممتاز تلقی نخواهد شد مگر آنکه:

۱. قراردادهای و عملیاتی را که منشأ این دیون هستند فرمانده در خارج از بندر پایگاه کشتی، خود مباشرتاً یا از طریق نماینده تام‌الاختیار خود منعقد کرده یا انجام داده باشد. طبیعتاً با توجه به امکان تحقیق و کسب اطلاعات برای تأمین‌کننده مایحتاج کشتی مستقر در بندر پایگاه، قراردادهای و عملیاتی که در این بندر (بندر پایگاه) منعقد یا اجرا می‌شوند باید از دایره شمول این حکم خارج باشند.
۲. قراردادهای و عملیاتی را که فرمانده تأیید کرده یا خود مباشرتاً انجام داده است، صرفاً به دلیل نیاز واقعی برای حفظ کشتی یا ادامه سفر باشد. بنابراین، مخارج مربوط به نیازهای غیرواقعی یا تفنی از این حکم مستثنا است.
۳. فرمانده در حدود اختیارات قانونی خود مبادرت به انعقاد قرارداد یا عملیات نموده باشد.
۴. در صورتی که فرمانده به طور غیرمجاز مبادرت به انعقاد قرارداد یا عملیات کرده باشد، شخص یا اشخاص تأمین‌کننده مایحتاج کشتی مطلع از این امر نبوده و یا با توجه به دقت معمولی قادر به کسب اطلاع نباشند.

با جمع شرایط فوق، دیون، وجه ممتاز پیدا خواهند کرد و در نتیجه جزء حقوق ممتاز دریایی شمرده خواهند شد. حال مهم نیست که فرمانده، مالک کشتی باشد یا اینکه طلبکار یا دیگر کسانی که اقدام به تدارک یا اعطای وام کرده‌اند، خودشان فرمانده باشند.

در این قسمت همواره این پرسش مطرح است که اگر فرمانده اقدام به انعقاد قرارداد می‌کند و مشکل خود را برطرف می‌سازد، در مقابل چه مابزائی را در اختیار تأمین‌کننده مایحتاج قرار می‌دهند و به علاوه ماهیت این نوع قراردادهای چیست؟

قبل از اینکه به این پرسش پاسخ داده شود لازم است متذکر شویم که اصولاً با توجه به توسعه نمایندگی‌های مستقیم و غیرمستقیم در صنعت کشتیرانی و وجود امکانات لازم برای رفع مشکلات حادث از نوع مسائل مندرج در بند ۵ ماده ۲۹، احتمال اینکه فرمانده دچار مشکل شود و خود را ناگزیر از عقد قرارداد ببیند، بسیار کم و شاید نادر باشد؛ اما به هر دلیل سوابق تاریخی موضوع و احتمال ضعیف اینگونه پیشامدها ما را از پرداختن به این موضوع واهی نمی‌رهاند. قانون دریایی ایران در فصل ششم به طور مبسوط، مسؤولیت فرمانده و کارکنان کشتی را توضیح داده است. یکی از موارد مندرج در این فصل مفاد ماده ۸۹ است. در قسمتی از این ماده قانونگذار مقرر کرده است که اگر ضمن سفر برای تعمیر یا تعویض بعضی از تأسیسات ضروری کشتی یا مخارج فوری و لازم دیگر، وجوه مورد احتیاج در دسترس نباشد، فرمانده می‌تواند این وجوه را در وهله نخست با وثیقه گذاشتن کشتی یا کرایه حمل و سپس با وثیقه گذاشتن بار کشتی و با رعایت شرایط مقرر در این قانون قرض یا در مواردی ضروری و حیاتی با فروش بار کشتی وجوه لازم را تحصیل نمایند.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود مورد یادشده در این ماده، طبیعت همان وظیفه و اختیاری را دارد که در بند ۵ ماده ۲۹ برای فرمانده کشتی در نظر گرفته شده است. به عبارت دیگر، مابه‌ازای تأمین احتیاجات واقعی کشتی از طریق انعقاد قراردادهای موضوع بند اخیر وثیقه گذاشتن کشتی، کرایه باربری یا بار کشتی است. بنابراین، در مقام پاسخ به سؤال طرح‌شده در بالا باید گفت که قرارداد موضوع بند ۵، قرارداد وثیقه است که فرمانده حسب اختیارات قانونی خود اقدام به انعقاد آن می‌کند. این قراردادها در حقوق انگلستان به *bottomage* شهرت پیدا کرده و در فعالیت‌ها و داد و ستدهای دریایی با همین نام رایج است. بستر انعقاد این قراردادها زمانی است که فرمانده به دلیل دسترسی نداشتن به مالک کشتی برای رفع نیاز کشتی مجبور می‌شود که کشتی یا بار و حتی کرایه حمل بار را به وثیقه بدهد و در مقابل متعهد می‌شود که به محض ورود به مقصد وام دریافتی و سود و اضافات مربوط را پرداخت کند. به اعتقاد بسیاری طبیعت این نوع قراردادهای همان طبیعت رهن است که به فرمانده یا مالک

کشتی اجازه می‌دهد تا در شرایط اضطراری ادامه سفر کشتی را ممکن سازند. Bottomry برای حالتی به کار می‌رود که فرمانده، تنها کشتی را به وثیقه می‌دهد و در صورتی که بار و کشتی را به وثیقه دهد، از عبارت Bottomry bond استفاده می‌شود.

ششم: در مواردی که کشتی، شناورهای مغروق یا بقایای آنها موجب مزاحمت کشتیرانی شود و مالک از انتقال آنها و رفع موانع خودداری نماید، سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند آنها را به هزینه خود به محل مناسبی انتقال دهد و در صورت پیدا نکردن هزینه‌های مربوط از طرف مالک آنها را توقیف کند و بفروشد و مطالبات خود را با رعایت مفاد مواد ۲۹ و ۳۶ قانون دریایی بر سایر طلبکاران از حاصل فروش تأمین نماید. (ماده ۳۷ قانون دریایی).

گفتار دوم: درجه‌بندی حقوق ممتاز

درجه‌بندی حقوق ممتاز در میان خود و همچنین در رابطه با سایر دعاوی دریایی از یک کشور تا کشور دیگر بسیار متفاوت است. همین تفاوت، علت اصلی در تعارض قوانین است. مثلاً درجه‌بندی سنتی حقوق ممتاز در بریتانیا و کانادا به شکل زیر است:

۱. حقوق قانونی ویژه؛
۲. هزینه‌های دادرسی؛
۳. حقوق ممتاز سنتی (اجرت کمک و نجات، خسارات ناشی از تصادم، دستمزد ملوان ...)
۴. رهن کشتی؛
۵. مایحتاجی که حق قانونی اقدام علیه کشتی را اعطا می‌کند.

در حالی که در آمریکا این درجه‌بندی به شکل زیر است:

۱. حقوق قانونی ویژه دولت در رابطه با انتقال بقایای کشتی در گذرگاه دریایی سن لورانس و کانال پاناما؛
۲. هزینه‌های دادرسی و مخارج برخی از دادگاه‌ها نظیر حق الوکاله؛
۳. حقوق ممتاز مقدم (دستمزد فرمانده و ملوانان، اجرت کمک و نجات، خسارات مشترک، خسارات ناشی از حوادث دریا نظیر تصادم ...)
۴. حقوق مقدم ناشی از رهن کشتی‌های آمریکایی؛
۵. حقوق ناشی از قراردادهای مربوط به رفع نیازهای واقعی کشتی؛
۶. حقوق مربوط به رهن کشتی‌های خارجی؛
۷. مطالبات سایر قراردادهای حقوق عینی (غیر از نیازهای واقعی کشتی)؛
۸. حقوق غیرمقدم مربوط به رهن کشتی‌های آمریکایی.

تفاوت فوق باعث بروز مشکل در دادرسی می‌شود این مشکل به دو صورت بروز می‌کند:

۱. دادگاه باید تصمیم بگیرد که آیا حقوق عینی خارجی را به عنوان حقوق ممتاز قبول کند یا نه؛
۲. اگر پذیرفت متعاقباً نسبت به درجه‌بندی حقوق ممتاز به رسمیت شناخته شده اعلام نظر نماید.

قانون دریایی ایران همانند بسیاری از کشورها روش به کار گرفته شده در کنوانسیون ۱۹۲۶ بروکسل تأسی کرده و به دو گروه تقسیم شده:

- گروه اول: همان موارد پنج‌گانه مندرج در ماده ۲۹ است که آنها را باید حقوق ممتاز درجه اول قلمداد کرد.
- گروه دوم: حقوقی است که در ماده ۳۷ از آن یاد شده که باید آنها را حقوق ممتاز درجه دوم دسته‌بندی کنیم.

گفتار سوم: شمول حقوق ممتاز

اطلاق ممتاز به «حق» مطلق نیست، یعنی تنها آن حقوقی ممتاز می‌باشند که قانونگذار در قانون دریایی و مشخصاً در مواد ۲۹ و ۳۷ تصریحاً ذکر کرده است اما یک سؤال مطرح می‌شود که اگر این حقوق ممتازند، وجه امتیاز آنها نسبت به چه اموالی اعمال می‌شود و آیا هر مالی مشمول اعمال این امتیاز قرار می‌گیرد؟

در پاسخ باید گفت: همانطور که قانونگذار در صدر ماده ۲۹ قانون دریایی تصریح کرده است حقوق ممتاز مذکور در قانون دریایی نسبت به چهار مال قابلیت دارند که عبارت است از:

۱. کشتی؛ ۲. کرایه حمل؛ ۳. ملحقات کشتی؛ ۴. ملحقات کرایه حمل.

گفتار چهارم: ترتیب حقوق ممتاز:

ماده ۳۶ قانون دریایی ایران مقرر داشته: «مطالبات مختلف مربوط به یک واقعه هم‌زمان فرض می‌شود. مطالبات ممتاز ناشی از آخرین سفر، مقدم بر مطالبات سفرهای قبلی است ولی مطالبات ناشی از یک قرارداد استخدامی که برای چندین سفر منعقد شده باشد با مطالبات مربوط به آخرین سفر از حیث امتیاز مساوی خواهد بود. مطالبات مذکور در بندهای ماده ۲۹ که در یک ردیف هستند دارای حقوق ممتاز مساوی می‌باشند و در صورت عدم کفایت برای تأدیة وجوه مطالبات به نسبت طلب بین بستانکاران تقسیم خواهد شد. مطالبات مربوط به یک سفر به ترتیب مندرج در ماده ۲۹، مشمول حق ممتاز خواهد بود. مطالبات مندرج در هر یک از بندهای ۳ و ۵ ماده ۲۹ به ترتیب عکس تاریخ ایجاد پرداخت خواهد شد.»

ملاحظه می‌شود که نظام تقدم مطالبات ممتاز حاوی نکات بسیار مهمی است که می‌توان هر یک از آنها را مثابه یک قاعده کلی تلقی کرد. این قواعد از قرار ذیل است:

اول: قاعده هم‌زمانی مطالبات مختلف مربوط به یک واقعه

اگر طی سفر کشتی، واقعه یا حادثه‌ای رخ دهد که افراد و عوامل مختلف در آن مشارکت نمایند و در رتق و فتق مشکلات حادث تلاش کنند و در نتیجه برای هر یک از آنها مطالباتی نسبت به کشتی ایجاد شود، در چنین وضعیتی هیچ یک از آنها به لحاظ زمانی بر دیگری تقدم نخواهند داشت و از نظر زمانی همه در شرایط مساوی به سر خواهند برد.

دوم: قاعده تقدم مطالبات ممتاز آخرین سفر بر مطالبات ممتاز سفرهای قبلی

آنچه به روشنی و سادگی از این قاعده استنباط می‌شود این است که مطالبات ناشی از هر سفر، مقدم بر مطالبات ناشی از سفر قبلی است؛ اما چیزی که هر مراجعه‌کننده را به این متن متعجب می‌سازد مغایرت ترتیب پیش‌بینی شده در این قاعده با ترتیبی است که در روال طبیعی زندگی جمعی به عنوان قاعده منطقی پذیرفته شده و در جوامع مختلف حاکم است. آنچه در حالت طبیعی برای عموم، مفهوم و مقبول می‌باشد این است که سفر قبلی به لحاظ سبق وقوع بر سفر آخر، ارجح باشد. لیکن قانونگذار برعکس، به بستانکار مطالبات مربوط به آخرین سفر، حق رجحان داده است. علت این تصمیم مشخص نیست، ولی شاید بتوان علت آن را حدس زد. به نظر ما، شاید یکی از فروض زیر علت این تصمیم باشد:

- بستانکار مطالبات سفر سابق به اندازه کافی مهلت برای اخذ مطالباتش را داشته، خواه از این فرصت استفاده کرده ولی تا وقوع سفر آخر منجر به نتیجه نشده باشد، خواه از این فرصت استفاده نکرده باشد. به عبارت دیگر، مطالبات هر سفر تا قبل از وقوع مطالبات سفر بعدی حال بوده و به محض وقوع مطالبات جدید بابت سفر آخر به مؤجل مبدل می‌شود.
- طلبکار مطالبات آخرین سفر با خدمت‌رسانی به کشتی، ادامه سفر و در برخی موارد سلامت کشتی را برای طلبکاران قبل از خود تضمین و با این عمل خود، زمینه اخذ مطالبات بستانکاران قبلی را محیا می‌کند.

البته قاعده یادشده در بالا مطلق نیست و همان طوری که در قانون تصریح شده، قانونگذار مطالبات ناشی از قرارداد کار را که ایجاد آن مربوط به چند سفر دریایی است از این قاعده استثناء کرده و نتیجتاً در این حالت مطالبات مزبور را با دیون سفر آخر هم‌رتبه دانسته است. علت این موضوع را هم باید حمایت از منافع فرمانده و سایر کارکنان کشتی دانست که از طریق قرارداد کار با کشتی و سفرهای آن به طور مداوم و بنیادین مرتبط‌اند.

سوم: هم‌عرض بودن مطالبات مذکور در هر یک از بندهای ماده ۲۹ به استثنای بندهای ۳ و ۵

در این قاعده، مطالبات مذکور در هر یک از بندهای ماده ۲۹ هم‌رتبه و متساوی‌اند. نتیجه این تساوی امتیاز، آن است که در صورت کافی نبودن برای پرداخت، وجوه نسبت به طلب بین بستانکاران تقسیم خواهد شد. مثلاً اگر کشتی A به دلیل بی‌احتیاطی در سفری با کشتی B تصادم کند و در این میان خسارت به کشتی B وارد آید و همچنین چند نفر از سرنشینان کشتی مصدوم شوند، مطالبات کشتی B و مطالبات مصدومان این حادثه در یک ردیف و مرتبه جای دارند یعنی یکی بر دیگری ارجح نخواهد بود.

چهارم: قاعده ترتیب طولی در مطالبات مندرج در بندهای ماده ۲۹

در قاعده چهارم، ترتیب مطالبات ممتاز مربوط به یک سفر، همان ترتیب بندهایی است که در ماده ۲۹ قانون دریایی به صورت پی در پی درج شده است. یعنی چنانچه در یک سفر دریایی شخصی هزینه‌های دادرسی را برای حفاظت از کشتی پردازد و سوی دیگر مطالباتی برای فرمانده به وجود آید و همچنین مؤسسه‌ای با یک قرارداد، مایحتاج واقعی کشتی را تأمین کند، در این حالت هزینه‌های دادرسی در مرتبه نخست و سپس مطالبات فرمانده کشتی و در پایان مطالبات مؤسسه تأمین‌کننده مایحتاج کشتی باید پرداخت شود.

پنجم: قاعده ترتیب تاریخ تأخر در پرداخت مطالبات مندرج در بندهای ۳ و ۵

همانگونه که در بند ۳ ماده ۲۹ ملاحظه شد، اجرت و هرگونه پرداخت مربوط به نجات و کمک در دریا و آن قسمت از خسارت مشترک دریایی که بر عهده کشتی است در زمره حقوق ممتاز قرار دارد. همچنین بند ۵ این ماده ناظر بر مطالبات ناشی از قراردادهای عملیاتی است که فرمانده در خارج از بندر پایگاه برای تأمین احتیاجات کشتی انجام می‌دهد و نوع دیگر از حقوق ممتاز را در بر می‌گیرد.

گفتار پنجم: مرور زمان حق ممتاز دریایی

جزء الف ماده ۳۳۹ قانون دریایی مقرر می‌کند که دارنده حقوق ممتاز چنانچه ظرف مدت یک سال در مقام استیفای حقوق ممتاز برنیاید، حق امتیاز خود را از دست خواهد داد. در مورد مطالبات ناشی از تهیه مایحتاج کشتی، مدت زمان مزبور شش ماه است.

در اینجا باید ابتدا به مشروعیت یا مشروعیت‌نداشتن مرور زمان میان برخی از حقوقدانان و فقها پرداخت. زمینه این اختلافات به نظر فقهای شورای نگهبان برمی‌گردد.

تصویب قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب، عقیده تسری‌نداشتن نظریه سال ۱۳۶۱ شورای نگهبان را به سایر قوانین کشور تقویت می‌کند. در مواد ۱۷۳ و ۱۷۶ این قانون، موضوع مرور زمان صریحاً مورد شناسایی قرار گرفته و شورای نگهبان بدون هیچ ایرادی آن را کاملاً صحیح و مناسب تشخیص داده و تأیید کرده است.

نظریه شورای نگهبان نظریه مشورتی است در نتیجه به هیچ وجه جنبه الزامی ندارد و لذا فاقد ضمانت اجراست بنابراین استناد کردن به آن امری اختیاری است.

آیت‌الله مکارم شیرازی در این باره این چنین اشاره کرده است: «ظاهراً در قوانین فقهی اسلامی، اصلی به نام مرور زمان نداریم تنها چیزی که وجود دارد گاه مرور زمان، دلیل قطعی یا حجت شرعی بر إعراض صاحب حق و ابراء او می‌شود و گاه ممکن است عناوین ثانویه مانع از رسیدگی به این‌گونه جرایم یا حقوق گردد، اما در غیر این صورت ظاهراً مسئله‌ای به نام مرور زمان وجود ندارد.»

معمولاً مطابق قواعد کلی مدّت‌های پیش‌بینی‌شده در قانون از روز استحقاق مطالبات آغاز می‌شود. لیکن برای جلوگیری از بروز اختلاف برای شروع مدّت‌های مذکور مواردی به شرح زیر مقرر گردیده است:

- درباره حق‌الزحمه مربوط به کمک در دریا از روزی است که عملیات مربوط به آن خاتمه می‌یابد.
- در مورد خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح و آسیب‌های جسمانی از روزی است که خسارت وارد شده است.
- نسبت به فقدان یا خسارات محمولات و اثاث از روزی که محمولات یا اثاث تحویل داده شده و یا باید تحویل داده شده باشد.
- در خصوص تعمیر و تهیه مایحتاج کشتی و یا سایر موارد پیش‌بینی‌شده در بند ۵ ماده ۲۹ از روزی است که طلب ایجاد شده است.
- در سایر موارد از روزی است که دین از لحاظ مدّت و جهات دیگر مطالبه‌شدنی باشد.

فصل چهارم

رهن دریایی

مبحث اول: تعاریف و مفاهیم

ماده ۴۲ قانون دریایی ایران با تصریح به اینکه کشتی، مال منقول است و رهن آن تابع احکام این قانون، تعریفی از این عقد ارائه نکرده است. بر عکس، قانون مدنی در ماده ۷۷۱ رهن را چنین تعریف کرده است: «رهن عقدی است که به موجب آن، مدیون، مالی را به وثیقه به دائن می‌دهد». هر چند این تعریف، کلی است و طبیعتاً اشاره‌ای به کشتی و شناورهای دریایی ندارد، با این وصف، تعریف رهن دریایی نباید چندان تفاوت داشته باشد. مطابق تعریفی که در سیستم حقوقی بعضی از کشورها نظیر کانادا ارائه شده، رهن سندی است حقوقی که تضمینی را به وجود می‌آورد و طی آن یک کشتی ثبت‌شده یا قسمتی از آن در مقابل یک قرض یا اخذ وام برای تضمین داده می‌شود.

رهن‌دهنده تمام یا بخشی از کشتی ثبت‌شده را رهن یا بدهکار و رهن‌گیرنده را مرتهن یا طلبکار می‌نامند. نکته‌ای که متأسفانه در قانون دریایی ایران مسکوت رها شده و تذکر آن بسیار مهم به نظر می‌رسد، این است که مرهون قبل از اینکه موضوع عقد رهن واقع شود، باید به ثبت رسیده و شخصیت حقوقی کشتی را کسب کرده باشد. بنابراین، در رابطه با کشتی در حال ساختمان، که قانونگذار در ماده ۴۲ قانون دریایی از آن نامبرده است، باید گفت که در صورتی این نوع کشتی‌ها قابلیت اعمال عقد رهن را احراز می‌نماید که قبلاً مراحل ثبت موقت را به شرح ماده ۲۵ آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها مصوب ۱۳۴۴ هیأت وزیران طی کرده باشند.

رهن توسط شرکاء یا سهامداران کشتی: اگر چه قانونگذار در این مورد نیز سکوت اختیار کرده است، اما با توجه به عموماًت مقررات به نظر می‌رسد که به رهن‌گذاشتن کشتی متعلق به چند مالک مشکلی نداشته باشد. در چنین حالتی اگر نظر شرکاء بر این قرار گیرد که کشتی به رهن گذاشته شود، شرکای حقیقی یا حقوقی به شرط مالکیت قانونی تمام یا قسمتی از کشتی می‌توانند نسبت به انعقاد عقد رهن اقدام کنند. در این صورت برای هر یک از شرکاء یا سهامداران کشتی که به این ترتیب عقد رهن منعقد می‌کنند باید سند رهن مجزا و مستقل و برابر با میزان مالکیتشان صادر شود.

مبحث دوم: اعلان رهن:

همانطوری که مطابق ماده ۴۸ قانون دریایی ناظر بر ماده ۲۴ همان قانون مقرر شده است، اعلان رهن با ثبت آن در یکی از دفاتر اسناد رسمی که برای این کار از طرف سازمان ثبت اسناد و املاک کشور اجازه مخصوص دریافت کرده انجام می‌شود. چنانچه رهن در خارج از کشور صورت پذیرد، تشریفات مربوطه باید بر طبق مقررات کشور محل وقوع آن به عمل آید و سپس باید به گواهی نزدیک‌ترین نماینده کنسولی ایران به محل اجرای رهن برسد و مراتب در دفتر کنسولگری نیز منعکس گردد و نهایتاً ظرف ۱۵ روز از تاریخ وقوع عقد به سازمان بنادر و کشتیرانی اعلان شود. در سند رهن باید موارد ذیل قید شود:

۱. نام رهن؛
۲. نام مرتهن؛
۳. مشخصات کشتی نظیر تناژ، بندر ثبت و شماره ثبت؛
۴. مبلغ رهن؛
۵. سررسید رهن.

نظر به اینکه انعقاد عقد رهن ناشی از اراده متعاقدين است، از همین رو هر گاه رهن و مرتهن تصمیم به تقلیل مبلغ آن بگیرند، این کار ممکن خواهد بود و باید متعاقدين در سند رهن انعکاس دهند. اما باطل کردن رهن، نیاز به حکم قضایی دارد.

مبحث سوم: مال قابل رهن

ذیل ماده ۴۲ قانون دریایی تصریح شده است در صورتی که کشتی در اسناد و مدارک رهن توصیف نشده باشد، منظور از کشتی بدنه، دکل‌ها، دوارها، لنگرها، سکان‌ها، موتورها و همه وسایلی است که برای تحرک کشتی و دریانوردی به کار برده می‌شود. به نظر می‌رسد که با این بیان قانونگذار بتوان دایره شمول عقد رهن را علاوه بر کشتی به متعلقات، ادوات و قطعات یدکی کشتی نیز سرایت داد.

مبحث چهارم: آثار رهن دریایی

به محض اینکه رهن دریایی به ثبت می‌رسد، آثار سرایت آن علاوه بر متعاقدين عقد رهن بر دیگران نیز آشکار می‌شود. به این عبارت که حقوق دائن (مرتهن) بر دیگر بستانکاران عادی و مرتهنین مؤخر نیز تقدّم پیدا خواهد کرد. همچنین او این حق را خواهد داشت تا کشتی مرهونه را توقیف کند یا حتی آن را در شرایطی خاص به فروش برساند و بدین وسیله حق خود را استیفاء کند.

بنابراین، آثار رهن را می‌توان به شرح ذیل بیان کرد:

۱. **حق تقدّم:** از آنجایی که به هنگام تنظیم سند کلیه خصوصیات معاملات قبلی در متن سند درج می‌شود و رهن مکلف است وجود هرگونه رهن قبلی و همچنین تعهد و بدهی مربوط به کشتی موضوع رهن را که از آن مطلع است کتباً به مرتهنین اعلام نماید، از همین رو در صورتی که کشتی بیش از یک مورد در رهن باشد، بستانکاران مقدّم بر بستانکاران مؤخر رجحان خواهند داشت؛ اما این تقدّم صرفاً نسبت به دائین عادی است و الا نسبت به مطالبات ممتازی که به موجب بندهای پنج‌گانه مندرج در ماده ۲۹ و مورد مذکور در ماده ۳۷ به وجود آمده است، اعمال‌شدنی نیست.

حق تقدّم موردنظر منحصر به اصل دین مضمون نیست بلکه با استفاده از ماده ۴۴ قانون دریایی که مقرر کرده است «حق رهن شامل اصل مبلغ و بهره آن خواهد بود» می‌توان این حق را بر فواید ناشی از آن نیز مترتب کرد.

۲. **حق تعقیب:** یکی از مسائلی که ممکن است در خصوص کشتی مرهون پیش آید فروش آن توسط مدیون (رهن) است. قانون دریایی در مورد این مسأله و در رابطه با اینکه دائن (مرتهن) در چنین وضعیتی چه باید بکند هیچ‌گونه سخنی به میان نیاورده است. قانونگذار با تأکید بر اینکه رهن کشتی تابع قانون دریایی است، ما را از مراجعه به قانون مدنی منع کرده و در نتیجه به مشکل موجود افزوده است.

به هر حال، این حق به دائن (مرتهن) اجازه می‌دهد که با مراجعه به محاکم قضایی، کشتی را در دست هر کسی که باشد تعقیب و آن را توقیف نماید و حقوق خود را استیفاء کند. حق تعقیبی که به این ترتیب از رهن دریایی ناشی می‌شود با حق تعقیبی که دائن ممتاز از آن برخوردار است فرق می‌کند. به این عبارت که این امکان برای دائن (مرتهن) وجود دارد، مادامی که دین مضمون تماماً یا بعضاً وجود داشته و ادا نشده باشد، تا کشتی را هرچند که چندین دست گشته باشد مورد تعقیب قرار دهد. خصوصیات این حق آن است که اولاً باید در یکی از دفاتر رسمی به ثبت برسد ثانیاً مشمول مرور زمان نمی‌شود. در حالی که حق تعقیب ناشی از مطالبات ممتاز نه در دفتر

رسمی ثبت شده و نه مستثنی از قاعدهٔ مرور زمان است؛ بنابراین اگر دائن ممتاز در مهلت مقرر موفق به استیفای حق خود نشود مطالباتش مشمول مرور زمان می‌شود و آن را از کف خواهد داد.

۳. **حق فروش:** اگر مدّت رهنی که از نظر تاریخ ثبت مقدم بر دیگران است سر برسد و دین مربوط به دائن (مرتهن) پرداخت نشود او حق دارد از دادگاه ذیصلاح تقاضای فروش کشتی کند.

۴. **حق تملک کشتی:** اگر کشتی مرهون به فروش نرسد، دائن (مرتهن) حق دارد با بازپرداخت مطالبات ممتاز و سایر حقوقی که به موقع مطالبه شده است با رعایت ترتیبات مندرج در ماده ۳۶ تقاضای انتقال کشتی مرهون را به نام خود کند. در این حالت، فرمانده کشتی باید تحت مدیریت دائن سابق (یا مرتهن سابق) و مالک لاحق به وظایف خود عمل کند.

مبحث پنجم: انقضای رهن دریایی

اگرچه قانونگذار اشاره‌ای به این موضوع نکرده است، ولی بعضی از مقررات را به شکل زیر می‌توان بیان کرد:

۱. ادای دین مضمون به رهن در سررسید مقرر؛
۲. منهدم‌شدن کشتی مرهون: البته حق دائن (مرتهن) نسبت به لاشهٔ کشتی و بقایای آن همچنان باقی می‌ماند. به علاوه اگر رهن بیمه شده باشد، دائن (مرتهن) می‌تواند حقوق و مطالبات خود را از شرکت بیمه مطالبه کند.
۳. ابطال رهن دریایی یا بطلان ثبت کشتی؛
۴. انقضای دین مضمون به رهن به سببی غیر از ادای دین: نظیر صرف‌نظر کردن دائن و مرتهن از مطالبات خود یا فروش اجباری کشتی مرهون به موجب حکم قضایی.

فصل پنجم

حمل و نقل دریایی

علّت وجودی کشتی بهره‌برداری از آن در حمل و نقل دریایی به منظور حمل کالا است و حجم بزرگ از محمولات تجاری با کشتی انجام می‌شود. آنچه به عنوان مؤثرترین وسیله و مهم‌ترین ابزار حقوقی در حمل و نقل دریایی نقش دارد، قرارداد حمل و نقل دریایی است.

مبحث اول: تعریف قرارداد حمل و نقل دریایی و تجزیه آن

بند ۲ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران، حمل و نقل دریایی را چنین تعریف کرده است: «قرارداد باربری فقط قراردادی است که بر اساس بارنامهٔ دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریاست منعقد می‌شود و نیز هر بارنامهٔ دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجارهٔ کشتی رابطهٔ بین متصدی باربری و دارندهٔ بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین‌کنندهٔ قرارداد باربری تلقی می‌گردد.»

نکات قابل توجه در این تعریف عبارت است از:

۱. **قرارداد حمل و نقل یا قرارداد باربری منعقد نمی‌شود مگر بر اساس بارنامهٔ دریایی یا اسناد مشابه:** قانونگذار با بیان این جمله که «قرارداد باربری فقط قراردادی است که بر اساس بارنامهٔ دریایی یا اسناد مشابه دیگری ... منعقد می‌شود ...» موجودیت قرارداد حمل و نقل دریایی را منوط و موقوف به تنظیم بارنامهٔ دریایی یا اسناد مشابه کرده است. بنابراین، انعقاد هرگونه قرارداد میان فرستندهٔ کالا و متصدی حمل و نقل بدون صدور بارنامهٔ دریایی یا اسناد مشابه دیگر «قرارداد حمل و نقل» محسوب نمی‌شود.

۲. **قرارداد باربری دریایی باید بر اساس بارنامه دریایی منعقد شود:** بارنامه دریایی سندی است که مشخصات کامل مربوط به بار در آن ذکر شده است و فرمانده باید آن را امضاء کند و به موجب آن تعهد شود بار با کشتی به مقصد، حمل و تحویل گیرنده شود. بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن به منزله رسید دریافت بار است.

۳. **قرارداد به منظور حمل و نقل کالا منعقد شود:** قانونگذار، هدف از انعقاد قرارداد باربری را حمل و نقل کالا دانسته و تصریحاً بر این نکته تأکید کرده است. ظاهراً نقش اساسی حمل کالا در کشتیرانی بازرگانی و توسعه نیافتن حمل و نقل مسافر و ناچیز بودن فعالیت‌های شرکت‌های مسافربری دریایی در مقابل شرکت‌های باربری دریایی قانونگذار را از پرداختن به حمل مسافر غافل کرده و در نتیجه حمل و نقل دریایی را به باربری منحصر کرده است.

۴. **اطلاق قرارداد باربری به هر بارنامه دریایی که بر اساس قرارداد اجاره کشتی میان متصدی حمل و دارنده بارنامه دریایی رابطه برقرار کند:** به موجب صراحت بند ۲ ماده ۵۲ قانون دریایی هرگاه بارنامه‌ای به استناد قرارداد اجاره کشتی منعقد شود و بدین وسیله میان متصدی حمل و دارنده بارنامه دریایی رابطه برقرار کند، این بارنامه اعتبار قرارداد حمل و نقل را پیدا خواهد کرد.

۵. **اسناد مشابه بارنامه دریایی که قرارداد باربری و قرارداد اجاره کشتی با توجه به آنها منعقد می‌شود:** «اسناد مشابه» عبارتی است که هم در قانون دریایی قید شده است و هم در جزء ب ماده ۱ کنوانسیون بین‌المللی به منظور هماهنگ‌سازی برخی قوانین بارنامه دریایی ۱۹۲۴ بروکسل آمده است.

قرارداد اجاره کشتی: ماده ۱۳۵ قانون دریایی ایران قرارداد اجاره کشتی را چنین تعریف کرده است: «قرارداد اجاره کشتی سندی کتبی است که بین مالک کشتی یا نماینده مجاز او و مستأجر منعقد می‌گردد و شرایط اجاره کشتی را برای مدت معین یا برای یک یا چند سفر بین بنادر مشخص تعیین می‌کند.» ملاحظه می‌شود که قرارداد اجاره کشتی یا چارتر پارتی (Charter Party) به مالک این امکان را می‌دهد تا ضمن حفظ مالکیت خود، کشتی را مانند سایر اموال به دیگری کرایه دهد. شیوه‌های انتقال حق انتفاع کشتی به غیر متفاوت بوده است و شرایط خاصی را طلب می‌کند. آنچه از ارائه تعریف قرارداد باربری دریایی مندرج در قانون دریایی ایران و نیز مقررات بین‌المللی و تجزیه و تحلیل اجمالی آن مستفاد می‌شود این است که قرار منعقد میان فرستنده کالا و متصدی حمل باید با بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر ملازمه داشته باشد. به عبارت دیگر، در صورتی قرارداد منعقد فی‌مابین فرستنده کالا و متصدی حمل قرارداد دریایی محسوب می‌شود که قبل از آن بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن در این مورد صادر شده باشد. بنابراین، صدور بارنامه توسط متصدی حمل و نقل دریایی در هنگام تحویل گرفتن کالا از ارسال‌کننده آن، نقش اساسی و اثباتی در قرارداد حمل و نقل دارد. به همین دلیل، اهمیت و اعتبار قرارداد حمل و نقل دریایی را باید در بارنامه جستجو کرد. علاوه بر این باید در نظر داشت که این نقش، منحصر به روابط میان ارسال‌کننده کالا و متصدی حمل نیست، بلکه به رابطه میان ارسال‌کننده و مُرسل‌آلیه نیز سرایت می‌کند، مخصوصاً زمانی که اختلافی میان ارسال‌کننده کالا و مُرسل‌آلیه بروز کند.

جمع‌بندی اینکه: آنچه در قرارداد باربری دریایی مندرج در قانون دریایی ایران و نیز مقررات بین‌المللی حائز اهمیت است عبارت است از:

۱. فرستنده کالا؛ ۲. متصدی حمل؛ ۳. مُرسل‌آلیه.

شایان ذکر است صدور بارنامه توسط متصدی حمل در هنگام تحویل گرفتن کالا نقش اساسی دارد.

گفتار اول: بارنامه دریایی

طبق بند ۷ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران، بارنامه دریایی سندی است که فرمانده کشتی یا نماینده او صادر و مشخصات کالای بارگیری شده را نشان می‌دهد. بنابراین، بارنامه، رسیدی است که فرمانده یا نماینده او بابت دریافت کالا و بارگیری آن به ارسال‌کننده یا نماینده او تحویل دهد. بارنامه دریایی حتی با وجود قرارداد اجاره باید تنظیم و صادر شود، زیرا اجاره‌نامه برای اثبات عمل واگذاری حق انتفاع کشتی به غیر از طریق

اجاره است در حالی که بارنامه برای اثبات بار است. بارنامه به لحاظ شرایط و مطالبی که در آن درج می‌شود و همچنین میزان ارزش اثباتی و شکل آن اهمیت فراوان دارد و باید مورد بررسی قرار گیرد.

بند اول: مندرجات بارنامه

ماده ۶۰ قانون دریایی حداقل شرایطی را که در بارنامه باید ذکر شود مشخص کرده است. این شرایط عبارت‌اند از:

۱. **نام کشتی:** نام کشتی که کالا با آن حمل می‌شود باید در بارنامه ذکر شود. اهمیت این موضوع به این دلیل است که فرستنده و گیرنده کالا قادر خواهند بود که کشتی حامل کالا را شناخته و از زمان رسیدن آن مطلع شوند و این امکان را پیدا کنند تا مقدمات تخلیه کالا را مهیا سازند.

۲. **تاریخ بارگیری (صدور بارنامه):** لازم است تاریخ صدور در بارنامه ذکر شود زیرا نشان‌دهنده زمانی است که کالا به فرماتده کشتی تحویل داده شده است، بنابراین معیار آغاز انجام وظیفه فرماتده در نگهداری و حمل کالا و در نتیجه احراز مسئولیت وی است. همچنین می‌توان دریافت که آیا فروشنده در زمان مورد توافق مبادرت به انجام تعهد خود در تحویل کالا نموده است یا خیر.

۳. **نام طرف‌های قرارداد:** در بارنامه دریایی باید نام فرستنده کالا، متصدی باربری و مُرسل‌الیه ذکر شود. حالتی که در بارنامه دریایی از موارد مذکور برداشت می‌شود عبارت است از:

حالت اول: صدور بارنامه دریایی به نام شخص معین در این حالت، بارنامه یا به نام فرستنده کالا صادر می‌شود یا به نام شخصی که به عنوان گیرنده کالا در بندر مقصد به سر می‌برد. این بارنامه با نام بوده و دارنده آن شخصی است که نامش در آن ذکر شده است.

حالت دوم: صدور بارنامه دریایی در وجه حامل: در این حالت حق واگذاری را به هیچ وجه نمی‌توان از شخص سلب کرد و واگذاری با قبض و اقباض صورت می‌گیرد.

حالت سوم: صدور بارنامه دریایی به حواله‌کرد: در این حالت بارنامه به حواله‌کرد شخص معین صادر می‌شود و با ظهورنویسی قابل انتقال است.

۴. **شرایط کالا و بار:** بارنامه مهم‌ترین سند برای تحویل و دریافت بار و کالا است و به همین دلیل باید متضمن نوع، مقدار، تعداد بسته و نشانه‌های کالاهای بارگیری شده بر روی کشتی باشد. بدیهی است که در صورت مفقود یا مخلوط شدن کالاها، این مشخصات می‌تواند به رفع مشکل کمک کند.

۵. **تعداد نُسخ بارنامه:** بارنامه باید حداقل در چهار نسخه نوشته شود. نسخه اول که نسخه اصلی است برای فرستنده بار، نسخه دوم برای گیرنده کالا، نسخه سوم برای فرماتده کشتی و نسخه چهارم برای مالک یا نماینده او صادر می‌شود.

منظور از حداقل نُسخ بارنامه در قانون این است که می‌توان بیش از چهار نسخه نیز تنظیم کرد که برای جلوگیری از بروز خطرهایی نظیر سرقت و از بین رفتن کالا است.

بارنامه باید به امضای فرستنده کالا برسد و شرط امضای فرستنده بارنامه از این جهت است که باعث اعتبار بارنامه می‌شود.

بند دوم: اثر اثباتی بارنامه

گفتیم که بارنامه دریایی سندی است که متصدی حمل، آن را تحریر، تنظیم و صادر می‌کند. همچنین توضیح داده شد که ارزش این سند منحصر به روابط میان متصدی حمل و نقل دریایی و فرستنده کالا نیست، بلکه اشخاص ثالث را نیز در بر می‌گیرد. این در حالی است که اشخاص ثالث اصولاً اثری در روند ایجاد سند ندارند. تردیدی نیست که اثر اثباتی بارنامه بر روابط فی‌مابین متصدی حمل و نقل و فرستنده کالا با حجیت آن در روابط اشخاص ثالث یکسان نیست، و بنابراین باید آن را در دو وضعیت متفاوت ارزیابی کرد.

اول: اثر بارنامه بر روابط طرفهای قرارداد

بارنامه به طور کامل بر روابط متصدی حمل و نقل دریایی و فرستنده کالا قابلیت اجرا دارد و می‌توان آن را به عنوان سند و دلیلی بر انعقاد قرارداد باربری، شرایط و نیز کرایه‌ای که بر آن توافق نموده‌اند، به حساب آورد. به علاوه به همان ترتیبی که دلیلی است بر بارگیری کالا در تاریخ یادشده در بارنامه، به گونه‌ای خاص دلالت بر تحویل کالا به متصدی حمل و نقل تحت شرایط مذکور در بارنامه می‌کند.

دوم: اثر بارنامه بر اشخاص ثالث

اثر و حجیت بارنامه فقط منحصر به طرفین قرارداد (یعنی فرستنده کالا و متصدی حمل و نقل دریایی) نیست؛ بلکه می‌توان آن را به سایر افراد مانند گیرنده کالا یا بیمه‌کننده نیز سرایت داد، زیرا علی‌رغم اینکه این افراد در ایجاد مقررات نقشی نداشته‌اند ولی به دلیل منافع شخصی، متعهد به انجام مقررات آن می‌باشند؛ بنابراین بارنامه فقط بر روابط طرفین آن اثر ندارد، بلکه در روابط با سایر افرادی که نام و امضای آنها در آن درج نشده (مثل بیمه‌گر) نیز استنادپذیر است.

بنابراین چنانچه اختلافی میان فروشنده کالا (فرستنده) و خریدار کالا (گیرنده) به دلیل تحویل ندادن کالا بروز کند، فروشنده یا همان فرستنده می‌تواند به استناد بارنامه ثابت کند که تعهد خود را در قبال خریدار انجام داده است. همچنین در صورتی که کالاهای بارگیری شده در برابر خطرهای و خسارات دریایی بیمه شده باشند و در این وضعیت تلف یا دچار خسارت شوند، اثبات هر یک از این وقایع با مراجعه به بارنامه و استناد به آن امکان‌پذیر است. یعنی با ارائه بارنامه مشخص می‌شود که چه میزان از کالا خسارت دیده و چه مقدار از آن سالم مانده است. با این توضیحات می‌توان دریافت که بارنامه فقط بر روابط طرفین آن اثر ندارد، بلکه در رابطه با سایر افرادی که نام و امضای آنها در آن درج نشده نیز استنادپذیر است.

سوم: ارزش بارنامه در رابطه با مشخصات کالا

به موجب بند ۴ ماده ۵۴ قانون دریایی که مقرر کرده است: «بارنامه دریایی صادرشده به شرح فوق، مدرک دریافت کالا به وسیله متصدی باربری به شرح مندرج در بند ۳ الف - ب - ج این ماده خواهد بود»، نشان‌دهنده آن است که بارنامه دریایی با الفاظ و مشخصات مخصوص خود مطابق آنچه در آن ذکر شده است فقط بر تحویل کالا به متصدی حمل دلالت می‌کند و تا زمانی که خلاف آن ثابت نشده باشد، ملاک اعتبار و ارزش خواهد بود. از سوی دیگر بر اساس بند ۵ همان ماده که تصریح کرده است: «فرستنده بار نسبت به صحت علائم، تعداد، مقدار و وزن بار به نحوی که هنگام حمل اظهارداشته است در مقابل متصدی باربری، مسؤول شناخته می‌شود و موظف است غرامت متصدی باربری را در مقابل هرگونه فقدان، خسارت و هزینه‌های ناشی از صحت نداشتن اظهارات مذکور بپردازد. حق متصدی باربری به دریافت چنین غرامتی، مسؤولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد باربری است نسبت به هیچ‌کس غیر از فرستنده بار محدود نخواهد کرد»؛ می‌توان دریافت که چنانچه اظهارات فرستنده درباره نشانه‌های کالا، تعداد، مقدار، نوع و وزن آنها بر خلاف واقع باشد، وی در برابر متصدی حمل مسؤول تمامی خساراتی خواهد بود که بر اثر مطالب بیان شده ایجاد شده است. لیکن متصدی حمل نمی‌تواند مطالب خلاف واقع ارائه شده فرستنده را در مقابل سایر افراد، مورد استناد قرار دهد و در این مورد، سایر افراد مسؤول نخواهند بود.

مبحث دوم: وظایف و مسؤولیت‌های متصدی حمل و نقل

وظیفه اصلی و اساسی متصدی باربری دریایی، نقل مکان و جابه‌جا کردن اشیاء یا مسافر است که از یک بندر به بندر دیگر صورت می‌گیرد. در این مبحث، گفتار نخست، اختصاص به وظایف و تعهدات متصدی حمل دارد و گفتار دوم، مسؤولیت‌های متصدی حمل را مورد بررسی قرار می‌دهد.

گفتار اول: وظایف و تعهدات متصدی باربری

تعهدات متصدی باربری به نحو زیر است:

۱. تهیه و آماده کردن یک کشتی قابل دریانوردی؛
۲. مرتب کردن و چیدن کالاها بر روی کشتی؛
۳. انتقال و نهایتاً تحویل آنها به گیرنده.

بند اول: تعهد به آماده کردن کشتی قابل دریانوردی: لازم است در تشریح این تعهد به موارد زیر اشاره کنیم:

قسم اول: آماده کردن کشتی مورد توافق

در صورت انعقاد قرارداد اجاره کشتی برای مدتی معین یا برای یک سفر یا چندین سفر معین، موجر متعهد می شود که کشتی مورد توافق را آماده کند و قابل توجه است که موجر حق تعویض کشتی را ندارد، زیرا تعیین نوع کشتی جزئی از مفاد قرارداد است.

اگر موضوع، مربوط به قرارداد حمل و نقل دریایی باشد، در این صورت، تعیین کشتی در قرارداد یک عامل اساسی محسوب نمی شود مگر آنکه یکی از شروط مورد توافق میان فرستنده کالا و متصدی حمل، ناظر بر نوع کشتی باشد که در این حالت همانند وضعیت اول، متصدی حمل، حق تعویض کشتی را نخواهد داشت اما واقعیت این است که معمولاً فرستنده کالا که یک شرکت کشتیرانی را برای حمل کالاهای خود انتخاب کرده است و با آن همکاری می کند، به کشتی ای که کالاهای آن را حمل می کند اهمیت نمی دهد، بلکه تمام هدف و تلاشش این است که کالاهای متعلق به او را یک کشتی قابل دریانوردی، بدون هرگونه خطر و ناامنی به بندر مقصد و نهایتاً به دست گیرنده برساند.

قسم دوم: تهیه و آماده نمودن یک کشتی قابل دریانوردی

صاحب کشتی یا متصدی باید نوعی از کشتی را برای سفر آماده کند که قابلیت دریانوردی داشته باشد؛ یعنی شروط استحکام، ثبات و سلامت تا آنجا وجود داشته باشد که از خطرهای دریایی مصون بماند؛ بنابراین متصدی کشتی یا صاحب حمل باید قابلیت دریانوردی کشتی را با توجه به نوع کالا، طول سفر و فصلی که سفر در آن صورت می گیرد فراهم کند.

قسم سوم: در اختیار و تصرف فرستنده قرارداد کشتی در زمان و مکان مورد توافق

متصدی موظف است کشتی را به همان نحو بر طبق همان شرایطی که در سند اجاره کشتی قید شده است در اختیار مستأجر قرار دهد. چنانچه قسمتی از کشتی اجاره داده شده باشد فرمانده حق ندارد در آن قسمت هیچگونه کالا یا باری را برای حمل جای دهد مگر با رضایت مستأجر.

قسم چهارم: مرتب کردن و چیدن کالا بر روی کشتی

مفهوم مرتب کردن کالا یا چیدن بار به معنی پخش کالا و جای دادن آن در انبار کشتی است. کار مرتب کردن کالا، مقررات فنی ویژه ای دارد که در معاهدات بین المللی متعددی به آن پرداخته شده است از آنجایی که مرتب نمودن بار به ثبات و توازن کشتی مربوط می شود. دقت نکردن در آن می تواند خسارات جبران ناپذیری به محصولات دریایی و حتی خود کشتی وارد آورد، بنابراین بر عهده فرمانده است.

مرحله بارگیری کالا مانند عملیات بارگیری و تخلیه آن توسط صاحب کشتی یا متصدی حمل صورت می گیرد. به هر حال عملیات بارگیری و چیدن کالا خواه توسط صاحب کالا یا صاحب کشتی و خواه به وسیله مستأجر انجام گیرد باید مطابق مقررات بین المللی و قوانین ملی تحت نظارت فرمانده کشتی انجام گیرد.

قسم پنجم: مرتب کردن کالا در قسمت هایی به جز انبارها و سردخانه های کشتی

اصولاً کالاها باید به صورت مرتب چیده شوند و معمولاً فرمانده حق ندارد قسمتی از بار را بر روی عرشه کشتی جای دهد. به دلیل اینکه کالاها در معرض خطرهای متعددی قرار می‌گیرند؛ بنابراین متصدی باربری موظف است انبارها، سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی را که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد مرتب و آماده کند.

قانونگذار مرتب‌نمودن و چیدن کالا را فقط منحصر به انبارها و سردخانه‌های کشتی ندانسته، بلکه قسمت‌های دیگر را مورد شناسایی قرار داده است که در کشتی می‌توان از آنها برای چیدن و حمل کالا استفاده کرد.

قسم ششم: نظارت بر محموله در خلال حمل و نقل

متصدی باربری و البته فرمانده به نیابت از سوی وی علاوه بر تعهدات فوق باید بر کالاهای مرتب‌شده در محل‌های مربوطه نظارت کند. در حین سفر به دلیل لرزش‌های ممتد و فراوان کشتی این احتمال وجود دارد که بسته‌های بار و محمولات کشتی نیاز به مرتب‌کردن مجدد داشته باشد، به همین دلیل، قانونگذار ایرانی یکی از وظایف متصدی باربری را مواظبت از کالاهای بارگیری‌شده اعلام کرده و او را مکلف به انجام این وظیفه دانسته است.

بند دوم: تعهد به انتقال کالا

قسم اول: حمل کالا از طریق خط سیر معین

انتقال کالا از مبدأ به بندر مقصد در حقیقت همان تعهد اصلی متصدی حمل در قرارداد باربری است و دیگر تعهدات در مرتبه دوم قرار می‌گیرند. فرمانده کشتی به طور مستقیم مسئول حمل بار است و در انجام این وظیفه باید خط سیر مشخصی را دنبال کند. بنابراین، متصدی حمل موظف است که از خط سیر مورد توافق یا پذیرفته‌شده عرفی تبعیت کند مگر اینکه تغییر مسیر در دریا برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و نیز اموال یا هرگونه انحراف معقول کشتی باشد.

قسم دوم: مدت حمل کالا و موعد تحویل آن

اگر طرفین قرارداد بر زمان لازم برای انتقال کالا توافق نکرده باشند، فرض بر این است که آنها توافق نموده‌اند که انتقال و حمل بار در مدت معمول و معقول با لحاظکردن نوع کشتی و نیروی محرکه آن و ماهیت کالا انجام گیرد. در این حالت، اگر مدت حمل بیش از حد معمول و طبیعی به طول انجامد حل و فصل اختلافات پیش‌آمده را باید به عرف واگذار کرد.

از همین رو بهتر است قرارداد حمل و نقل دریایی دارای شرط مدت اجرای تعهد باشد.

قسم سوم: احتمال تغییر کشتی در طول سفر

به طور طبیعی حمل بار باید با کشتی انجام گیرد که از ابتدا کالا را بارگیری و سفر دریایی را آغاز کرده است و متصدی نباید کشتی را عوض کند و یا بار را به کشتی دیگر منتقل کند. زیرا علاوه بر غیرطبیعی بودن خود عمل، این احتمال وجود دارد که همین «کشتی به کشتی کردن بار» موجب خسارت آن شود اما قانون دریایی در شرایطی خاص این حق را به متصدی باربری داده است تا اگر کشتی قادر به حرکت نباشد، از طریق فرمانده و با رعایت شرایط قانونی موردنظر بار را به کشتی دیگر انتقال دهد.

فرمانده باید بلافاصله فرستنده کالا را از حمل بار با کشتی دیگر مطلع سازد. به علاوه باید برنامه تحویل داده‌شده به فرمانده کشتی دوم را برای وی ارسال کند تا بدین وسیله هم امکان بیمه‌کردن کالا فراهم شود و هم تحویل‌گیرنده کالا دچار مشکل نشود.

قسم چهارم: تعهد به پایان‌رساندن سفر با ورود به بندر مقصد

متصدی و فرمانده کشتی حق ندارد پس از آغاز مسافرت بدون علت موجه از ادامه آن خودداری کند، در غیر این صورت مسئول خسارات وارده به مالکان یا مستأجران است؛ بنابراین فرمانده باید کشتی را به بندر مقصد که در قرارداد یا بارنامه تعیین شده است برساند.

بند سوم: تعهد به تحویل کالا

قسم اول: تخلیه کالا

به منظور اینکه بار کشتی با سرعت و بدون مشکل تخلیه شود لازم است که مأمور تخلیه یا *stevedore* نقشه صحیح و کاملی را از نحوه بارگیری در اختیار داشته باشد؛ این امر به مأمور اجازه می‌دهد تا با در دست داشتن اطلاعات، عملیات تخلیه را با موفقیت انجام دهد.

قسم دوم: تحویل کالا به گیرنده

قانون دریایی ایران مشخص نکرده که بار باید به چه کسی تحویل داده شود و کیفیت تحویل بار چگونه است و اگر تحویل‌گیرنده در بندر مقصد نبود تکلیف چه خواهد بود، آنچه مسلم است این است که متصدی باربری تعهد دارد به محض رسیدن به بندر مقصد، کالا را به گیرنده تحویل دهد. با عمل تحویل، اجرای قرارداد حمل و نقل به پایان می‌رسد. تحویل، یک عمل حقوقی به شمار می‌رود که باید از عمل تخلیه که عمل صرفاً مادی است متمایز دانست.

قسم سوم: ذی‌حق در تحویل گرفتن کالا

گفتیم که یکی از نکاتی که باید در بارنامه قید شود، نام گیرنده کالا است. فرمانده کشتی موظف است کالا را به گیرنده‌ای تحویل دهد که نامش در بارنامه ذکر شده است. اگر بارنامه ظهرنویسی شده باشد دارنده این نوع بارنامه نیز می‌تواند به عنوان گیرنده، کالا از فرمانده تحویل بگیرد. حالت اخیر در صورتی تحقق می‌یابد که به فرمانده اطلاعی درباره سایر نسخ بارنامه داده نشده باشد. در صورتی که بارنامه در وجه حامل باشد فرمانده باید کالا را به هر شخصی که این نوع بارنامه را ارائه می‌کند تحویل دهد. به هر حال، تحویل کالا به اشخاصی غیر از افراد ذی‌نفع، نظیر اداره گمرک یا هر شخص دیگری که در بارنامه یا قرارداد حمل و نقل نامی از آن نیامده است، وظیفه متصدی حمل را انجام شده نمی‌شناسد.

قسم چهارم: تحویل نگرفتن کالا یا حضور نداشتن مطالبه‌کننده کالا

اگر مُرسل‌الیه مال‌التجاره را قبول نکند، مخارج و سایر مطالبات متصدی حمل و نقل بابت مال‌التجاره تأدیه نشود و یا اینکه به گیرنده یا مُرسل‌الیه دسترسی نباشد، متصدی حمل و نقل باید مراتب را به اطلاع فرستنده کالا برساند و مال‌التجاره را موقتاً نزد خود به طور امانت نگه دارد یا نزد ثالثی به امانت گذارد. اگر ارسال‌کننده یا گیرنده کالا در صورت معین تکلیف کالا را مشخص نکند متصدی به طریق قضایی و با مراجعه به دادستان محل نسبت به فروش مال‌التجاره اقدام می‌نماید.

قسم پنجم: تراحم میان دارندگان نسخ مختلف از یک بارنامه

قبلاً گفته شد بارنامه در چهار نسخه صادر می‌شود این امر مشکلاتی در بر دارد از قبیل اینکه بارنامه به هر دلیلی به دست اشخاص مختلف برسد و این اشخاص خواه به طور اشتباه و خواه به طور عمدی و با قصد تقلب از این بارنامه‌ها سوءاستفاده کنند، مثلاً مانند اینکه فرستنده کالا، محموله تجاری را چند بار به فروش برساند و به هر یک از خریداران یک نسخه بدهد. در این حالت تکلیف فرمانده یا متصدی حمل و نقل چیست؟

برای پاسخ به این سؤال سه حالت بررسی می‌شود:

حالت اول: در این حالت معمولاً بارنامه در وجه حامل صادر می‌شود به نظر می‌رسد اولویت با دارنده نسخه اول است به عبارت دیگر تحویل بارنامه موصوف به مثابه تحویل خود کالا به مُشارالیه بوده و در نتیجه فرستنده کالا هنگام ظهرنویسی نسخه دوم بارنامه، در آنچه مالک آن نبوده تصرف کرده است.

حالت دوم: فرمانده به کسی که در ابتدا همراه با یک نسخه از بارنامه مورد نظر به او مراجعه کرده محموله را تحویل می‌دهد.

حالت سوم: در صورتی که چند دارنده نسخ بارنامه هم‌زمان به متصدی حمل و نقل یا فرمانده کشتی مراجعه کنند، در بند ۲ ماده ۱۱۶ قانون دریایی سوئیس راه‌حلی پیش‌بینی شده که هرگاه نسخه اصلی، متعدد باشد و هم‌زمان به وسیله چند دارنده ارائه شود، فرمانده، کالا را نزد مقام صلاحیت‌دار یا شخص ثالث به امانت خواهد گذاشت.

گفتار دوم: مسئولیت‌های متصدی باربری

در گذشته، متون قانونی ویژه‌ای در خصوص مسئولیت متصدی موجود نبود و دادگاه‌ها بر اساس قواعد کلی به این موضوع می‌پرداختند با این حال، اقدامات قضایی و آرای صادره نمی‌توانست جوابگوی نیاز جامعه بین‌الملل باشد به همین منظور انجمن حقوق بین‌الملل ایجاد شد. هدف برگزارکنندگان، ثبات بخشیدن به مقررات موجود و نیز وضع و تدوین مقرراتی بود که بر مسئولیت متصدیان حمل و نقل حاکم بود.

بند اول: قواعد کلی مسئولیت متصدی باربری

قسم اول: مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی

تعهد باربری یک تعهد قراردادی است که اجرای کامل آن تحقق‌بخشیدن به نتیجه است. منظور از نتیجه، صحیح و سالم‌رسیدن بار به مقصد در مدت‌زمان معین و ... است، این مسئولیت بر طرف نمی‌شود مگر اینکه متصدی حمل ثابت کند که انجام‌نیافتن تعهد او معلول یک علت خارج از اراده او بوده است.

آنچه از قانون تجارت در این موضوع برداشت می‌شود دو نتیجه دارد:

۱. مسئولیت باربری سه صورت دارد:

الف. مسئولیت نابودی کالا؛

ب. مسئولیت گم‌شدن کالا؛

ج. مسئولیت تأخیر در رساندن بار.

۲. مسئولیت متصدی، مسئولیت مطلق است یعنی مادامی که ثابت نکند که شرایط مخصوص، موجب تلف، گم‌شدن یا تأخیر کار شده است ناچار به پرداخت خسارت می‌باشد.

این شرایط در حالی است که قانون مدنی روش دیگری در مقایسه با قانون تجارت دارد و آن عبارت است از در صورت تعدی یا تفریط متصدی حمل و نقل به طور مستقیم مسؤل تلف یا ضایع‌شدن اشیایی است که برای حمل در اختیارش قرار گرفته است.

قسم دوم: تعهدات متصدی حمل و نقل دریایی

مطابق با ماده ۵۴ قانون دریایی، سه نوع تعهد برای متصدی حمل و نقل وجود دارد که عبارت است از:

۱. اِعمال مراقبت‌های لازم در موارد زیر، قبل از آنکه سفر دریایی آغاز گردد؛

• آماده‌سازی کشتی قابل دریانوردی؛

• به کار گماردن افسران و کارکنان دریایی که دارای گواهینامه‌های معتبر و واجد شرایط باشند؛

- محاسبه صحیح در تهیه سوخت کافی برای کشتی؛
- آماده‌سازی انبارها، سردخانه‌ها و دیگر قسمت‌های کشتی.

۲. دقت لازم در تهیه نقشه بارگیری، چیدن کالا و حمل و تخلیه محموله؛

۳. صدور بارنامه دریایی با ذکر تمام مشخصات کامل بار.

در صورت عدم رعایت هر یک از موارد فوق شخص پاسخگو خواهد بود اما بر خلاف قانون تجارت این مسؤولیت، مطلق نیست در این رابطه بند ۱ ماده ۵۵ قانون دریایی چنین گفته است: کشتی و متصدی باربری هیچکدام مسؤول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود، مگر آنکه از طرف آنها کوتاهی صورت گرفته باشد.

اگر صاحب کالا یا هر ذینفع دیگری ادعایی در خصوص فقدان یا خسارت وارد شده به بار داشته باشد و این موضوع را ناشی از عدم قابلیت دریانوردی بداند، متصدی حمل یا اشخاص ذیربط دیگر باید با اثبات انجام مراقبت‌های لازم خود را از این اتهام برهانند، در غیر این صورت است که متصدی حمل و نقل دریایی مسؤول شناخته خواهد شد.

به طور کلی می‌توان گفت اگر مسؤولیت متصدی حمل و نقل دریایی با مسؤولیت امین که در قانون مدنی در مبحث متصدیان حمل آمده است قرابت و نزدیکی محسوسی داشته باشد. می‌توان گفت که مواضع قانون دریایی با مواضع قانون مدنی هم‌سو و هم‌جهت به نظر می‌رسد.

بند دوم: علل رد مسؤولیت متصدی باربری

وقتی باری به متصدی حمل و نقل سپرده می‌شود انتظار می‌رود که بار، سالم و در زمان معین به مقصد برسد؛ اما در برخی از موارد، برخی از رخدادهای دریایی مانع از تحقق این اعمال می‌شوند لذا یکی از علل ایجاد این اعمال، کوتاهی و قصور متصدی حمل یا فرمانده کشتی است؛ که این موضوع به نوبه خود باعث رد کردن مسؤولیت از یک فرمانده یا متصدی حمل و نقل است.

قسم اول: علل قانونی رد مسؤولیت متصدی حمل و نقل

قانونگذار دریایی ایران با اختصاص ماده ۵۵ این قانون به این موضوع پرداخته که علل رد مسؤولیت سه موضوع کشتی، کالا و خطرات دریایی تعیین و اعلام شده است.

الف. مسؤولیت نداشتن متصدی باربری در رابطه با خسارت ناشی از کشتی و یا کارکنان آن.

همانطور که در مباحث قبلی گفته شد متصدی وظیفه دارد تا کشتی را برای حمل آماده کند حال اگر به دلیل قابلیت نداشتن دریانوردی کشتی، بار گم شود یا خسارتی ببیند مسؤولیت به عهده متصدی حمل است مگر اینکه ثابت کند که سعی و اهتمام کافی را در این مورد انجام داده است. این اتفاقات ممکن است حین سفر رخ دهد در این صورت متصدی حمل هیچ‌گونه مسؤولیتی ندارد بنابراین این سؤال مطرح می‌شود که تکلیف مالک کشتی چه خواهد شد؟

همانگونه که گفته شد کشتی همانند یک شخص حقیقی به اعتبار خصوصاتی که قانون برای آن قائل شده است دارای شخصیت حقوقی و هویت مستقل است.

به همین دلیل است که قانونگذار در بند ۱ ماده ۵۵ در مرحله نخست از کشتی نام برده و سپس به متصدی حمل و نقل اشاره می‌کند با همین استدلال که متصدی حمل و نقل از مسؤولیت رها می‌شود، کشتی نیز از مسؤولیت تبرئه می‌گردد، بنابراین معافیت یا مصونیت مندرج در ماده قانونی مرقوم را باید علاوه بر متصدی حمل و نقل کشتی به مالک کشتی نیز تسری داد.

از سوی دیگر در بند ۲ ماده ۵۵ به این موضوع اشاره شده است که کشتی و متصدی بار مسؤل فقدان یا خسارات ناشی از غفلت فرمانده و کارکنان هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی نخواهد بود. به لحاظ مبانی مسؤلیت، هر کس بر دیگری خسارتی وارد کند باید آن را جبران کند. قانونگذار دریایی ایران از عبارات سه گانه یعنی «غفلت»، «قصور» و یا «عمل» فرمانده و کارکنان را در امر دریانوردی و اداره امور کشتی منظور نمود؛ اما نباید از نظر دور داشت که این دو فعل، خود بسیاری از فعالیت‌های انجام‌پذیر در کشتی را در بر می‌گیرد و می‌توان گفت که فرمانده با غفلت، قصور یا عمل خود در دریانوردی تقریباً تمامی مسؤلیت‌های محتمل در امر کشتیرانی را متوجه خود می‌سازد.

ب. مسؤلیت نداشتن متصدی حمل در رابطه با خسارت ناشی از اقدام فرستنده یا نوع و جنس کالا.

آنچه از بند ۵ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران مستفاد می‌شود این است که فرستنده بار باید محموله تجاری را به علائم و نشانه‌های صحیح منقوش نماید و تعداد بسته‌ها و مقدار و وزن آن را به نحوی کامل و به دور از هرگونه ابهام و إشکال به متصدی حمل تحویل دهد.

نکاتی مانند:

● علائم و شماره‌های کالا

● تعداد بسته‌ها و شرح آن

● وزن واقعی

● حجم واقعی

● تناژ تقریبی

● کالاهای غیرمعیوب و سالم؛ نیز باید گفته شود.

با توجه به اینکه اقدامات مربوط به بارگیری را به طور فیزیکی مباشرتاً و رأساً متصدی حمل و نقل دریایی یا حتی فرستنده انجام نمی‌دهد، بلکه پیمانکار دریایی به قائم‌مقامی از سوی متصدی باربری یا فرستنده دست به این عملیات می‌زند، لذا تعهدات مذکور مستقیماً متوجه پیمانکار نیز خواهد بود. قانون دریایی ایران در جزءهای «ن» و «س» بند ۲ ماده ۵۵ به نحوی غیرمستقیم ترک فعل قابل انتساب به فرستنده کالا را بیان و به گونه‌ای خاص بین این اجزا و جزء «ط» همین بند از ماده مذکور رابطه موضوعی برقرار کرده است. به این ترتیب که اگر فرستنده به هنگام تحویل کالا به متصدی باربری، در موارد یادشده در بالا دقت نکند یا کالا را ناسالم و معیوب تحویل دهد و از این حیث خسارتی به کالا وارد آید، در این صورت متصدی حمل بدین لحاظ مسؤل نخواهد بود، هر چند متصدی حمل باید سعی کند تا با مراقبت بیشتر خود خسارات وارده را به حداقل ممکن برساند.

آنچه مربوط به خسارت ناشی از نوع و جنس کالا است در برخی از موارد ممکن است خسارت وارده به کالا، ناشی از ماهیت و ذات خود کالا و محموله تجاری بارگیری شده بر روی کشتی باشد. در برخی از کالاها این امکان وجود دارد که به دلیل مرطوب بودن هوا در طول سفر دچار زنگ‌زدگی شوند و در نتیجه به قسمتی از کالا ضرر وارد آید. در بعضی موارد، تلف کالا می‌تواند ناشی از شکننده بودن خود کالا باشد. همچنین دیده شده که بعضی محمولات تجاری طی سفر تخمیر یا فاسد می‌شوند یا اینکه چون بار از احشام و حیوانات بوده و به رغم آنکه انبارهای کشتی قبل از بارگیری با عملیات سم‌پاشی ضد عفونی و کلیه تعهدات لازم و همچنین گواهینامه‌های مربوط از مراجع قانونی ذی‌ربط اخذ شده است، با وجود این بروز و شیوع بیماری‌های مسری و واگیر، احشام را دچار مخاطره کرده و نهایتاً سبب تلف آنها شده است. در این حالت نمی‌توان ضرر و زیان وارده به کالا را معلول فعل یا ترک فعل متصدی حمل قلمداد و در نتیجه او را به عنوان مسؤل معرفی کرد.

از همین رو قانونگذار قانون دریایی در بند ۲ ماده ۵۵ مقرر می‌کند که «کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری که از معایب مخفی و ماهیت و نقایص ذاتی کالا ناشی می‌گردد» مسؤلیتی را متوجه متصدی حمل دریایی نمی‌سازد.

قانونگذار در ادامه بیان علل رافع مسؤولیتِ متصدیِ باربری و کشتی از «عیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشد» نام برده است. در این باره می‌توان گفت احتمال اینکه عیوبی در محموله کشتی وجود داشته باشد و از چشم فرستنده مخفی بماند زیاد است؛ اما چنین احتمالی منحصر به محموله کشتی نیست، بلکه در مورد خود کشتی نیز صدق می‌کند. یعنی این امکان وجود دارد علی‌رغم تمامی دقت‌های لازم برای کشف نواقص فنی کشتی، عیوبی از دیدگاه متصدی حمل و نمایندگانِ خبره او پنهان بماند. بنابراین، ذکر عیوب مخفی در بند مذکور هم برای بار قابل استناد است و هم برای خود کشتی.

عیوب مخفی در کشتی می‌تواند شامل تمام قسمت‌های داخلی و خارجی کشتی از قبیل موارد:

۱. انبارهای آب شور کشتی؛

۲. صفحات فولادی بدنه؛

۳. ساختمان انتهایی؛

۴. سکان؛

۵. پروانه؛

۶. خط بارگیری؛

۷. قسمت‌های زیر آب کشتی؛

۸. وضع آندهای محافظ؛

۹. حفره‌های مکش آب؛

۱۰. ساختمان ماشین آلات؛

۱۱. هواکش‌های داخل انبارها؛

۱۲. دریچه‌های کنار کشتی.

کشتی‌ها تحت شرایط عادی مطابق ضوابط انجمن‌های طبقه‌بندی کشتی‌ها ملزم‌اند که هر دو سال یک‌بار به‌تناوب برای تعمیر و تمیزکردن قسمت‌های تحتانی در حوضچه‌های خشک قرار گیرند و مراحل را بگذرانند.

معمولاً لیست تهیه‌شده برای تعمیرات کشتی را که فرد متخصص و مسؤولی به نام ناظرِ تعمیرات تهیه می‌کند، بسیار با دقت تکمیل و تلاش می‌شود که اطلاعات استخراج‌شده از لیست ماهانه نواقص کشتی و بازرسی‌های بعمل‌آمده در آن درج و منعکس شود.

منظور از ذکر نکات فنی و تأکید و اشاره به تعمیرات مستمر و ادواری کشتی این است که ثابت نماییم معمولاً مالک کشتی به منظور حفظ و حراست از سرمایه هنگفت خود و جلوگیری از طرح دعاوی اشخاص ثالث، اقدام به کشف این معایب و برطرف کردن آنها می‌کند. بنابراین، بسیار بعید است که معایبی در کشتی باشد و از دیدگان مالک آن یا متصدی حمل دریایی پنهان بماند. به همین دلیل، قانونگذار در صدر بند ۲ ماده ۵۵ تصریحاً متصدی باربری و کشتی را از مسؤولیت‌های ناشی از عیوب مخفی در کشتی که با دقت کافی معمولاً قابل کشف نیستند معاف دانسته است. بنابراین، حسب ظاهر طرفی که در این موضوع دچار خسارت شود باید خلاف واقعیت مذکور در ماده یادشده در بالا را اثبات کند.

ج. مسؤولیت نداشتن متصدی حمل و نقل دریایی در رابطه با خسارات ناشی از علل خارجی که ماهیت قوه قهریه دارند.

در دعوی خسارت و اثبات ورود ضرر به زیان‌دیده باید بین دو عامل ضرر و فعل زیانبار رابطه سببیت وجود داشته باشد؛ یعنی باید اثبات شود که ضرر از آن فعل ناشی شده است. در بحث حمل و نقل دریایی و مسئولیت‌های متصدی باربری، ضرورت اثبات رابطه بین فعل متصدی حمل و زیان وارده عاملی اجتناب‌ناپذیر به حساب می‌آید. بنابراین هر حادثه‌ای که باعث قطع رابطه سببیت بین اعمال و رفتارهای طرفین قرارداد، عوامل و نمایندگان مجاز آنها و ضرر و زیان وارده به متضرر شود علت خارجی خوانده می‌شود. پس هر علت زیانباری که از فعل یا تقصیر متصدی باربری و فعل یا تقصیر عامل یا مأمور مجاز او ناشی شده باشد، به گونه‌ای در ردیف علل خارجی محسوب می‌شود.

ماهیت قوه قهریه:

«قوه قهریه» ترجمه عبارت فرانسوی «فورس ماژور» است و به معنی عام، عبارت است از هر حادثه خارجی که غیرقابل پیش‌بینی و اجتناب‌ناپذیر باشد و مانع اجرای تعهد شود؛ در معنی خاص به حادثه‌ای اطلاق می‌شود که بی‌نام، یعنی غیرقابل انتساب به شخص معین و صرفاً ناشی از قوای طبیعی بوده و قابل پیش‌بینی و قابل اجتناب نباشد.

در صورتی می‌توان ادعا کرد که حادثه‌ای مصداق فورس ماژور است که عناصر چهارگانه زیر را در مجموع خود دارا باشد:

۱. حادثه غیرقابل دفع و غیرقابل اجتناب باشد؛

۲. حادثه غیرقابل پیش‌بینی باشد؛

۳. حادثه خارجی باشد؛

۴. حادثه اجرای قرارداد را غیرممکن سازد.

در قانون دریایی از حوادثی نام برده شده است که به دلیل احراز عناصر و شرایط فوق می‌توان جزء مصادیق قوه قاهره قرار داد، این حوادث عبارتند از:

۱. خطرات و حوادث خطرناک یا سوانح دریا و آب‌های قابل کشتیرانی:

خطر، جزء لاینفک عملیات کشتیرانی است بنابراین منظور از حوادث خطرناک هر نوع خطر با درجه شدت معمولی طی سفر نیست، بلکه مقصود وقوع سوانح و حوادثی است که به لحاظ درجه خطرآفرینی به مراتب شدیدتر از خطرهایی است که طی سفر و عملیات کشتیرانی به طور معمول رخ می‌دهد. این خطرها قادرند با قدرت مخرب خود کشتی را ویران نمایند یا خسارات سهمگینی به آن وارد سازند. حوادثی نظیر برخورد کشتی به اشیاء شناور در دریا و کوه‌های یخی شناور در اقیانوس‌ها یا واژگون شدن کشتی در دریا به دلایل ناشناخته، که ارتباطی هم با موضوع قابلیت دریانوردی کشتی ندارد، از این دست می‌باشند. معمولاً در چنین حوادثی متصدی باربری دریایی باید ثابت کند علاوه بر اینکه حادثه غیرقابل پیش‌بینی، به دلیل غیرقابل اجتناب و غیرقابل دفع بودن موجبات ورود خسارت و در نتیجه ضرر و زیان به کالاهای کشتی را فراهم کرده است.

۲. بلیات طبیعی (مشیت الهی)

منظور حوادثی است نظیر طوفان‌های بسیار شدید، سیل و حتی مرگ ناگهانی انسان که بشر در وقوع و ایجاد آن نقش ندارد. بلايات طبیعی را می‌توان از نظر مصادیق منطبق بر فورس ماژور به معنای خاص قلمداد کرد.

در دعوی دریایی استناد به وقوع یکی از مصادیق بلیات دریایی کار ساده‌ای نیست در مرحله نخست باید اثبات شود که خسارت ناشی از بلايات طبیعی بوده و در مرحله دوم باید ثابت شود که امکان جلوگیری وجود نداشته است.

۳. آتش‌سوزی‌ای که به سبب فعل یا خطای متصدی باربری نباشد.

به صرف اینکه یک کشتی دچار حریق شود و سبب آن فعل یا متصدی باربری دریایی نباشد نمی‌توان این حادثه را مشمول حالت فورس ماژور دانست. در این اتفاق سه فرض قابل تصور است:

- در فرض اول حریق معلول دخالت عمدی یا سهوی عامل انسانی غیر از متصدی حمل است.
- در فرض دوم علت وقوع حریق نقص فنی در کشتی نظیر اتصال در سیستم الکتریکی کشتی است.
- در فرض سوم مسبب وقوع آتش‌سوزی فعل و انفعالات جوی نظیر رعد و برق در آسمان است.

فرض اخیر، در واقع، همان بلیه طبیعی است و فروض اول و دوم که خارجی بودن حادثه حتمی است، در صورتی حکم به فورس ماژور یا قوه قهریه اعمال‌شدنی است که شرایط مربوط به فورس ماژور احراز شود یعنی حریق غیرقابل پیش‌بینی باشد. بنابراین، برای آنکه آتش‌سوزی‌ای که سبب آن فعل یا خطای متصدی باربری نیست مشمول حکم قوه قهریه واقع شود، علاوه بر دارا بودن شرایط مربوط به حکم قوه قهریه باید معلول فعل یا خطای متصدی حمل و نقل دریایی نباشد.

اگر یک کشتی دچار حریق شود و متصدی، آن را معلول فعل خود نداند برای روشن‌شدن قضیه موضوع اختلاف به دادگاه ارجاع داده می‌شود و متصدی برای دفاع از خود به چند نکته اشاره می‌کند که این نکات به شرح زیر است:

- علت خسارات ناشی از خطای او نبوده و کمترین ارتباطی میان ضرر و زیان وارده و فعالیت‌های مشارکانه یا نمایندگان مجازش وجود نداشته است.
- در هنگام وقوع حریق کشتی از تمامی وسایل و تجهیزات لازم و در عین حال سالم و آماده برای اطفای حریق برخوردار بود.
- به مجرد وقوع حریق، پرسنل مأمور مقابله با این نوع حوادث، اقدامات را به نحو مقتضی انجام داده‌اند ولی از عهده دفع آن بر نیامده‌اند.

۴. جنگ و نتایج آن:

جنگ واقعه‌ای بین‌المللی اطلاق می‌شود که حالت بین‌الدولی داشته باشد یعنی نبردی مسلحانه باشد که بین دولت‌ها به وقوع می‌پیوندد اگر جنگ و نبرد مسلحانه به طور طبیعی به خط سیر کشتی سرایت نکرده باشد ولی متصدی، خودسرانه کشتی را به منطقه جنگی هدایت کند و در نتیجه به کشتی خسارت‌هایی وارد شود در این حالت، جمع تقصیر متصدی با فورس ماژور ناممکن بوده است. هرگاه تقصیر متعهد، سبب بروز حادثه‌ای غیرمترقبه و غیرقابل دفع شود، متعهد مسئول است و نمی‌تواند به قوه قاهره استناد جوید و از مسؤولیت برائت حاصل کند.

۵. عملیات دشمنان جامعه:

در بیشتر کشورها اختلافات سیاسی به عنوان یک واقعیت اجتناب‌ناپذیر پذیرفته شده است و مخالفان حق دارند تا در چارچوب قوانین و مقررات ملی سرزمین خود با دولت محلی به مخالفت برخیزند.

گاهی درگیری‌های ناشی از این اختلافات به قلمرو آبی و دریایی و سواحل آن کشور سرایت می‌کند و ناامنی دریایی را در منطقه ایجاد می‌کند، اگر متصدی باربری دریایی به عمد یا از روی غفلت در ایجاد این وضعیت (ایجاد درگیری) شریک و سهیم باشد، توسل به مسؤولیت‌نداشتن از ناحیه متصدی باربری یا کشتی بی‌معنی است و محمل قانونی نخواهد داشت.

۶. توقیف یا توقف کشتی بر اساس اقدامات قهری، تصمیم قوای حکومتی یا مردم:

خسارت ناشی از بازداشت یا متوقف‌شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب عمد یا عمل حکام یا مردم یا مقامات قضایی مسؤولیتی را بر متصدی باربری دریایی به همراه نخواهد داشت.

آنچه موجب بازداشت کشتی یا متوقف‌شدن آن می‌شود اقداماتی است با ماهیت قهری که کاملاً از حالات عادی و شرایط طبیعی خارج است.

در اینجا لازم است در کشتیرانی چند عمل از هم تفکیک شود این اعمال عبارت‌اند از:

۱. متوقف کردن کشتی برای بازرسی و تفتیش: این عمل نیازی به حکم قضایی ندارد و به دست مأموران ذی‌صلاح، امکان اجرا پیدا می‌کند.
۲. بازرسی: این عمل به منظور تفتیش پرچم، مانیفست و سایر اسناد کشتی و انطباق آنها با واقعیت موجود در کشتی است.
۳. هدایت کشتی به نزدیک‌ترین بندر مناسب جهت رسیدگی‌های بیشتر: در این مرحله، رسیدگی‌ها بیشتر و دقیق‌تر به عمل می‌آید و احتمال اینکه موضوع به دادگاه ذی‌صلاح ارجاع شود زیاد است.
۴. توقیف کشتی: اصولاً در این مرحله، ملاک اعتبار رأی صادره از دادگاه ذی‌صلاح است که در پی رسیدگی‌های قضایی صادر و توقیف کشتی به موجب آن عملی می‌شود.
۵. توقیف و تصاحب بار کشتی: رأی صادره از دادگاه می‌تواند مربوط به توقیف یا تصاحب محموله تجاری بارگیری‌شده بر روی کشتی باشد. این توقیف ممکن است مستقل از توقیف کشتی به عمل آید.

۷. محدودیت‌های قرنطینه:

گاهی ممکن است در برخی از بنادر، به دلیل ورود کشتی‌ها از کشورهای آلوده به امراض مسری، سرنشینان و مال‌التجاره کشتی، ناقل میکروب بیماری یا خود بیماری وجود باشند، به همین دلیل ممکن است تصمیم به انجام محدودیت‌های قرنطینه گرفته شود. به طور طبیعی ممکن است در این شرایط کالاهای کشتی خسارت ببیند یا بار با تأخیر وارد بندر شود؛ بنابراین در این حالت نیز باید ثابت شود که این حوادث ناشی از فعل یا تقصیر متصدی حمل نبوده، بلکه به صورت یک عامل خارجی غیرمنتظره عمومی رخ داده شود.

۸. اعتصاب یا بسته‌شدن کارگاه‌ها به علل غیرقانونی:

اگر اعتصاب در بندر و در میان کارکنان مأمور تخلیه کالا یا بار به عمل آید، محدودیت‌های فراوانی را به وجود خواهد آورد و در نتیجه، بار کشتی با تأخیر یا حتی خسارت تخلیه خواهد شد. به لحاظ حقوقی برای آنکه این اعتصاب از مصادیق فورس ماژور شناخته شود سه شرط زیر ضروری است:

۱. اعتصاب به طور محسوس عمومیت داشته باشد.
 ۲. پیش‌بینی نشده و ناگهانی باشد.
 ۳. ناشی از تقصیر یا عمل کارفرمای کارگاه یا مؤسسه تخلیه بار نباشد.
- با اثبات این شرایط هیچ‌گونه مسؤولیتی برای متصدی باربری دریایی وجود ندارد.

۹. شورش یا اغتشاش:

بی‌تردید آثار ناشی از هم‌گسیختگی قادر است به طور همه‌جانبه امور کشور را فلج کند. کشتیرانی، مدیریت بندر، گمرک و تمامی دستگاه‌های مرتبط با حمل و نقل دریایی متأثر از این واقعه خواهند بود. در این اوضاع و احوال اگر یک کشتی در بندر پهلو بگیرد و به دلیل عملیات شورشیان قادر به تخلیه بار خود نباشد و در نتیجه، خساراتی وارد شود متصدی مسؤول نخواهد بود.

د. مسؤلیت نداشتن متصدی باربری درباره خسارات ناشی از نجات جان افراد و اموال در دریا

با پیشرفت علم و دانش، توسعه صنعت و ساخت وسایل نقلیه، احتمال خطرات نیز افزایش یافته است. همانگونه که در جزء «ل» بند ۲ ماده ۵۵ ملاحظه می‌شود قانونگذار «نجات و مجاهدت برای نجات جان افراد و اموال در دریا» را از عوامل رافع مسؤلیت کشتی و متصدی باربری دانسته و به دلیل فقدان بار و خسارات وارده بر آن مسؤولیتی را برای کشتی و متصدی حمل و نقل دریایی به بار نمی‌آورد.

مرحله نخست، وظیفه فرمانده، نجات جان انسان‌هایی است که در معرض هلاکت قرار دارند و در مرحله بعدی معافیتی است که برای مالک کشتی بابت خسارات ناشی از عملیات نجات منظور شده است.

معمولاً کشتی‌هایی که دست به عملیات نجات می‌زنند یا برای نجات افراد است یا برای نجات اموال.

اگر قانونگذار عملیات نجات در دریا را از عوامل معافیت متصدی باربری دریایی از مسؤولیت به حساب آورده، به علت قسمت نخست یا همان نجات افراد و اشخاص در معرض هلاکت در دریا است؛ یعنی عملی که متصدی باربری به امر قانونگذار ملزم به انجام آن است و از بابت آن نیز مستحق دریافت پاداش یا اجرت نمی‌باشد.

طبیعی است که متصدی را منطقی‌تاً نباید به دلیل انجام عملی مسؤول شناخت که برای او سود مادی به همراه نداشته و صرفاً با انگیزه اخلاقی انجام گرفته است؛ و در عین حال عامل ضرر وارد کردن به بار می‌باشد و در نتیجه امر قانونگذار را در این قسمت باید به حق پسندیده و بجا ارزیابی کرد.

قسم دوم: علل قراردادی رد مسؤولیت متصدی حمل و نقل

در حقوق مدنی منظور از علل قراردادی رد مسؤولیت، شروط عدم مسؤولیت مندرج در قرارداد است که بر حسب تفاهم طرفین حاصل می‌شود. ماده ۲۲۱ قانون مدنی چنین مقرر داشته است که «اگر کسی تعهد اقدام به امری را بکند یا تعهد نماید که از انجام امر خودداری کند در صورت تخلف مسؤول خسارت طرف مقابل است مشروط بر اینکه جبران خسارت تصریح شده و یا تعهد عرفاً به منزله تصریح باشد یا بر حسب قانون موجب ضمان باشد.»

در فقه نیز این مسئله از سه شرط بررسی می‌شود اولاً از شروط ضمن عقد شمرده می‌شود ثانیاً منتفع از این شرط، عاقد متعهد است ثالثاً تمام مسؤولیت ناشی از اجرا نشدن قرارداد یا تأخیر در آن اسقاط و سلب می‌شود.

قانونگذار قانون تجارت در ماده ۳۸۱ چنین آورده است: «اگر عدل‌بندی عیب ظاهر داشته باشد و متصدی حمل و نقل، مال را بدون قید عدم مسؤولیت قبول کرده باشد، مسؤول آواری^۱ خواهد بود.»

اما در حقوق دریایی متصدی حمل و نقل در صورتی که تمایل داشته باشد می‌تواند دامنه مسؤولیت خود را افزایش دهد ولی به هیچ وجه حق کاهش یا محدود کردن آن را ندارد.

ملاحظه می‌شود از مقررات می‌توان نتیجه گرفت که در حقوق دریا:

۱. سلب یا رد مسؤولیت متصدی باربری در مورد فقدان بار یا خسارات ناشی از غفلت در انجام وظایف در قانون دریایی به هیچ وجه قابل قبول نیست و توافق در این زمینه بلااثر است.
۲. کاهش مسؤولیت متصدی از حدود مقرر در قانون رد شده است و پیش‌بینی هرگونه محدودیت از درجه اعتبار ساقط است.
۳. افزایش دامنه مسؤولیت متصدی نسبت به میزان قصور در قانون مجاز شمرده و حصول هرگونه توافق به این شکل معتبر شناخته خواهد شد.

در پایان این قسمت می‌توان گفت با توجه به اینکه دولت ایران در تاریخ ۱۳۴۴/۱۱/۱۵ به کنوانسیون ۱۹۵۷ ملحق شده و مفاد آن را رسماً قبول کرده است، این امکان وجود دارد که حدود مسؤولیت مالک کشتی یا حتی متصدی حمل و نقل دریایی را بر اساس مفاد آن تعیین و تحدید حدود نماییم و علاوه بر قانون دریایی از این سند نیز استفاده کنیم.

^۱ آواری از آواریه می‌آید این کلمه به معنی آسیب‌دیده و زیان‌زده در اجناس از کلمه فرانسوی «آواریه» گرفته شده است و امروز در بازار و در محاکم تجارتي ایران متداول است.

مبحث سوم: تعهدات و مسؤولیت فرستنده بار

قرارداد حمل و نقل دریایی، قراردادی است که به موجب آن متصدی باربری متعهد می‌شود که در مقابل اخذ اجرت، بار یا محموله‌ای را که فرستنده به او تسلیم کرده است در محل مقرر به شخص یا اشخاص معین تحویل دهد. طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی کالا، متصدی حمل و نقل دریایی و فرستنده بار هستند.

گفتار اول: تعهدات فرستنده بار

فرستنده بار شخصی است که با متصدی باربری، قرارداد باربری تنظیم می‌کند و بار را برای حمل به کشتی تحویل می‌دهد. در برخی از موارد فرستنده بار، فروشنده کالا یا نماینده مشتری نسبت به تحویل آنها می‌باشد که در این صورت فرستنده بار با در نظر قراردادن مصلحت و منافع مشتری که در قراردادهای باربری او را تحویل‌گیرنده نامیده‌اند، قرارداد را منعقد می‌کند. در قرارداد حمل و نقل نیز مانند هر عقد دیگر، قصد متعاقبین قرارداد، تعیین تعهدات و حقوق مشخص برای طرفین قرارداد است. تعهداتی که فرستنده برعهده دارد به نحو زیر می‌باشد:

بند اول: تعهد فرستنده به ارائه اظهارات صحیح درباره کالا

اظهارات فرستنده کالا بسیار حائز اهمیت است و مناط اعتبار صحت و سقم بیشتر ادعاهای طرفین محسوب می‌شود.

قانون دریایی ایران به تاسی از کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل در قسمتی از بند ۵ ماده ۵۴ مقرر کرده که فرستنده کالا نسبت به صحت علائم، تعداد، وزن و مقدار به نحوی که در هنگام حمل اظهار داشته در مقابل متصدی باربری مسئول است همچنین مطابق مقررات کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حمل دریایی مورخ ۳۱ مارس ۱۹۷۸ معروف به کنوانسیون هامبورگ، فرستنده کالا، خدمه یا عاملان او باید به هنگام بارگیری دقت‌های لازم را مبذول نمایند و چنانچه با مسامحه و سهل‌انگاری خود به کالا خسارت وارد آورند متصدی مسؤولیتی نخواهد داشت و همچنین درباره کالاهای خطرناک این مقررات فرستنده کالا را موظف کرده که:

اولاً کالاهای خطرناک را با نشان یا برچسب مناسب مشخص کند.

ثانیاً به هنگام تحویل محصولات خطرناک به متصدی حمل، او را از ماهیت خطرناک آن مطلع و در صورت لزوم او را از اقدامات احتیاطی که در رابطه با کالای خطرناک باید اعمال شود آگاه سازد.

بند دوم: تعهد به بارگیری و تخلیه بار

بارگیری و تخلیه بار حسب وضعیت و موقعیت موجود توسط هر دو طرف قرارداد حمل و نقل دریایی انجام‌پذیر است و در نتیجه باید گفت که این عملیات هیچ‌گونه ارتباطی به نظم عمومی جامعه ندارد و بنا بر توافق حاصله می‌توان آن را به هر یک از دو طرف قرارداد واگذار کرد. چون عمل بارگیری و تخلیه کالا امری بسیار حساس و تخصصی است معمولاً این عملیات را پیمانکاران دریایی انجام می‌دهند.

بند سوم: تعهد به پرداخت کرایه حمل

متصدی حمل و نقل در عوض کالا مستحق دریافت کرایه حمل است، اصولاً طرفین قرارداد از آزادی کامل و اختیار تام برای تعیین میزان و روش پرداخت کرایه حمل برخوردارند.

در قرارداد باربری دریایی معمولاً میزان کرایه بر اساس وزن کالا تعیین و بین طرفین توافق می‌شود.

شیوه‌ای که امروز در این مورد رایج شده است روشی است که در آن کرایه حمل بر اساس قیمت کالا برآورد می‌شود. این روش در مورد کالاهایی اعمال می‌شود که ارزش پولی زیادی دارند، گاهی میزان کرایه را بر اساس روز یا ماه تعیین می‌کنند که این در صورتی است که کشتی برای

مدت مشخص اجاره شده باشد و گاهی کرایه بر اساس سفر معین می‌شود و این حالتی است که کشتی برای یک یا چند سفر مشخص اجاره می‌شود.

اضافات کرایه حمل: علاوه بر پرداخت کرایه حمل، فرستنده متعهد به پرداخت هزینه‌ها و مخارج اضافه مربوط به کرایه حمل نیز هست. از این موارد می‌توان خسارت ناشی از تأخیر در تخلیه کالا و پرداخت جایزه و انعام به فرمانده کشتی را نام برد. به طور مسلم، پرداخت این اضافات بر اساس مقررات مورد توافق در قرارداد حمل و نقل یا باربری کشتی صورت می‌گیرد. در هر صورت، تاجر، مسؤول کرایه حمل، ملحقات و هر نوع مخارج دیگری می‌باشد که در رابطه با انجام حمل و نقل حاصل می‌شود.

به هر حال یکی از وظایف و تعهدات فرستنده کالا، پرداخت کرایه و اضافات مربوط به آن است که قصور در آن مسؤولیت وی را در پی خواهد داشت.

گفتار دوم: مسؤولیت فرستنده کالا

بند اول: مسؤولیت فرستنده در برابر بارگیری کالاهای خطرناک در کشتی

در صورتی که محموله بارگیری شده از نوع کالاهای خطرناکی باشد که بدون علم و رضایت متصدی باربری بارگیری شده باشد، متصدی حمل دریایی می‌تواند در هر زمان و مکان که لازم باشد بدون جبران خسارت وارده به فرستنده بار آنها را از کشتی تخلیه، نابود و آن را بلااثر کند. علاوه بر آن، فرستنده در مقابل متصدی باربری و دیگر فرستندگان بار، مسؤول جبران ضرر و زیان وارده و نیز هزینه‌های ناشی از بارگیری این کالاها در کشتی است و باید کلیه خسارات وارده را به طور مقتضی جبران کند.

بند دوم: مسؤولیت فرستنده به لحاظ مسامحه و سهل‌انگاری

در صورتی که خسارات یا از بین رفتن کالا بر اثر مسامحه و سهل‌انگاری فرستنده کالا به وجود آید، فرستنده مسؤول است و باید به طور مقتضی ضرر و زیان را جبران کند.

فصل ششم

اجاره کشتی

محور اصلی حقوق دریایی مطالعه روش‌های مختلف بهره‌برداری تجاری از کشتی است. معمولاً بهره‌برداری از کشتی به وسیله شرکت‌های کشتیرانی صورت می‌گیرد و هدف، ارائه خدمات حمل و نقل بار و مسافر به دیگران است. انعقاد قرارداد اجاره نیز وسیله‌ای برای رسیدن به این هدف است.

مبحث اول: احکام کلی اجاره کشتی

قرارداد اجاره و بارنامه هر دو در زمره قراردادهای حمل و نقل کالا هستند.

آنچه که این دو سند حمل و نقل را از یکدیگر مجزا می‌سازد احکامی است که توسط قانون دریایی اختصاص به هر یک از این دو قرارداد پیدا کرده است.

گفتار اول: تعریف اجاره کشتی و موجودیت آن

اجاره کشتی عبارت است از قراردادی که بر اساس آن موجر متعهد می‌شود که در مقابل دریافت اجرت، یک کشتی را در اختیار مستأجر قرار دهد. شرایط و آثار قرارداد اجاره را «طرفین قرارداد» معین می‌کنند.

اجاره کشتی قراردادی است کتبی که بین مالک و فرمانده کشتی از یک سو و صاحب کالا از سوی دیگر منعقد می‌شود و شامل حقوق و تعهدات طرفین، جزئیات مربوط به کشتی و کالا و بسیاری از موارد مرضی الطرفین دیگر می‌باشد.

موجودیت قرارداد اجاره کشتی در دادوستدهای بازرگانی و کشتیرانی بین‌المللی مفهومی فراتر دارد، یعنی هنگامی که دلالتان و کارگزاران دریایی به عنوان نماینده مالک کشتی و مستأجر اقداماتی جهت عقد اجاره را انجام می‌دهند موجودیت حقوقی و عینی پیدا می‌کند و منشأ حق و تکلیف می‌شود.

قرارداد اجاره مشروط:

طرفین قرارداد می‌توانند حسب اوضاع و احوال موجود طی تماس‌ها و تبادل نظرهای خود انعقاد رسمی قرارداد اجاره کشتی را به یک یا چند شرط خاص منوط سازند: ممکن است برخی از این شروط به شرح زیر است:

۱. شرط بازرسی؛
۲. شرط بازرسی رضایت‌بخش؛
۳. شرط انجام سفر مقدماتی یا آزمایشی؛
۴. شرط بازرسی سطحی؛
۵. شرط تأیید فرستندگان کالا؛
۶. شرط اجازه دولت.

انواع قراردادهای اجاره کشتی (چارتر پارتی‌ها) به لحاظ شکل:

هرگونه سندی را که حاوی شروط اصلی تفاهم‌شده و توافقات به دست‌آمده باشد، می‌توان به عنوان قرارداد اجاره مورد پذیرش و استناد قرار داد. معمولاً چارتر پارتی‌ها مربوط به حمل کالاهای خشک، به وسیله یکی از بازارهای بزرگ جهانی اجاره کشتی یا از طریق واسطه‌ها مورد مذاکره و انعقاد قرار می‌گیرد. فرم چارتر پارتی‌های مربوط به حمل محمولات نفتی فقط از طریق واسطه‌های بین‌المللی تهیه و به مرحله انعقاد قرارداد می‌رسد. فرم چارتر پارتی‌های مورد استفاده در کشتیرانی به لحاظ بین‌المللی با هدف و ابتکار چند سازمان بین‌المللی تهیه و به جامعه کشتیرانی معرفی شده است.

برای مثال: چارتر پارتی‌های (Gencon) و (Polcoalvoy) برای حمل زغال سنگ - چارتر پارتی‌های (Synacomex) و (Norgain) برای حمل غلات - چارتر پارتی‌های (Genorecon) و (Nipponore) برای حمل سنگ معدن و چارتر پارتی‌های (STB Time) و (Sell Tim^۳) و (Asbatankvoy) و (Gasvoy) برای محمولات نفتی و گاز استفاده می‌شوند.

گفتار دوم: طرفین قرارداد اجاره کشتی

طرفین اصلی قرارداد اجاره که نام آنها در قرارداد ذکر می‌شود عبارتند از: مالک کشتی و مستأجر؛

از آنجایی که طرفین اصلی غالباً از نظر فنی، بازرگانی و حقوقی آمادگی لازم برای حضور در جلسات مذاکره را ندارند یا به هر دلیل دیگر مایل به انجام این کار نیستند، در بازارهای بین‌المللی اجاره کشتی، مسؤلیت این نوع اقدامات و انعقاد چارتر پارتی‌ها را به واسطه‌ها یا دلالتان حرفه‌ای محول می‌کنند.

بند اول: حالتی که طرفین اصلی قرارداد معلوم و نماینده او مجاز به انعقاد چارتر پارتی است.

اولاً: قرارداد اجاره به نام مالک کشتی و مستأجر تنظیم شود.

ثانیاً: هر یک از طرفین اصلی قرارداد کاملاً از وجود طرف اصلی مقابل آگاه است.

ثالثاً: معمولاً اقدامات نماینده به نیابت از طرف اصلی و با الفاظی نظیر «از طرف و به جای»، «به حساب» و یا «به عنوان نماینده» صورت می‌گیرد.

بند دوم: حالتی که طرف اصلی قرارداد نامعلوم و نماینده او مجاز به انعقاد چارتر پارتی است.

اولاً: قرارداد اجاره کشتی میان طرف اصلی و نماینده طرف مقابل منعقد می‌شود.

ثانیاً: طرفی که نماینده او قرارداد را امضا کرده برای طرف اصلی مقابل ناشناخته و نامعلوم است.

ثالثاً: اقدامات انجام‌یافته و تصمیمات اتخاذشده نماینده به نیابت از طرف اصلی نامعلوم صورت می‌گیرد.

بند سوم: حالتی که هویت طرف اصلی قرارداد فرضی است و نماینده به نام او چارتر پارتی را منعقد می‌کند.

اولاً: قرارداد اجاره کشتی میان طرف اصلی و نماینده طرف اصلی دیگر که هویتی فرضی دارد منعقد می‌شود.

ثانیاً: طرف اصلی چارتر پارتی از هویت فرضی طرف دیگر آگاهی ندارد.

ثالثاً: نماینده در واقع خود «طرف اصلی قرارداد» است اما این واقعیت را آشکار نمی‌سازد.

مبحث اول: انواع قراردادهای اجاره کشتی

ماده ۱۳۶ قانون دریایی ایران بیان داشته است که: «تمام یا قسمتی از کشتی را برای مدت معین و یا برای یک یا چند سفر می‌توان اجاره کرد.» مستنبط از گفته قانونگذار، مبین دو نوع قرارداد اجاره کشتی است: اجاره زمانی و اجاره سفری.

گفتار اول: اجاره زمانی

قانون دریایی ایران بی‌آنکه تعریفی از اجاره زمانی برای مدت معین ارائه کند، از این نوع اجاره سخن به میان آورده و آن را به عنوان نوعی از کیفیت اجاره به رسمیت شناخته است.

در این صورت اجاره‌کننده کشتی به موجب قرارداد اجاره مجاز خواهد بود که بر حسب مفاد قرارداد، تمام یا قسمتی از کشتی را با هر نوع محموله مجاز بارگیری کند و آن را به هر یک از بنادر امن مورد نظر روانه کند. به همین دلیل است که به عقیده برخی از حقوقدانان قرارداد اجاره زمانی نوعی قرارداد حمل و نقل دریایی محسوب می‌شود.

بند اول: تعهدات مالک کشتی یا اجاره‌دهنده در اجاره زمانی

با توجه به اینکه چارتر پارتی مثل هر قرارداد دیگر دربردارنده حقوق و تعهداتی برای متعاقدين خود است و به علاوه، رابطه مالک کشتی و اجاره‌کننده آن تحت حاکمیت مندرجات توافق‌شده این سند برقرار می‌شود، لذا آشکار است که به طور مشخص تعهداتی برای مالک کشتی پیش‌بینی شده باشد و او متعهد به انجام آنها باشد. این تعهدات از قرار ذیل است:

قسم اول: ذکر واقعی و دقیق اوصاف و مشخصات کشتی

مالک کشتی علاوه بر اینکه باید میزان واقعی ظرفیت کشتی را به طور دقیق به اجاره‌کننده اطلاع دهد، وظیفه دارد دیگر اطلاعات خود شامل سایر اوصاف کشتی نظیر تناژ، درجه، نیروی محرکه، سرعت، نوع سوخت مصرفی را نیز به صورت دقیق در اختیار اجاره‌کننده قرار دهد.

قسم دوم: در اختیار قراردادن کشتی مطابق شروط مندرج در قرارداد اجاره

ماده ۱۳۹ قانون دریایی ایران بیان داشته است: «اجاره‌دهنده کشتی موظف است کشتی را به همان نحو و بر طبق همان شرایطی که در سند اجاره کشتی قید شده است در اختیار مستأجر قرار دهد.» به موجب این ماده قانونی یکی از تعهدات مؤجر آن است که کشتی را با همان شرایط و اوصاف مندرج در قرارداد در اختیار مستأجر قرار دهد و این امکان را فراهم سازد تا مستأجر از آن بهره‌برداری کند. همچنین تحویل کشتی به اجاره‌کننده علی‌الاصول باید در زمان و مکان مورد توافق صورت گیرد.

قسم سوم: تضمین قابلیت دریانوردی کشتی

قابلیت دریانوردی کشتی، اصلی‌ترین وظیفه‌ای است که متوجه مالک کشتی می‌باشد و به طور معمول یکی از موارد اجاره کشتی زمانی به این امر اختصاص می‌یابد، این مورد برگرفته از عرف حاکم بر کشتیرانی است؛ که به موجب آن مالک کشتی موظف است کشتی مناسب و آماده برای سفرهای دریایی را مهیا سازد و در اختیار اجاره‌کننده قرار دهد.

قسم چهارم: بیمه کشتی

طرفین قرارداد اجاره باید در خصوص بیمه کشتی موضوع قرارداد اجاره زمانی و اینکه کدام یک از طرفین باید عهده‌دار آن شود به توافق برسند. در این رابطه معمولاً مالکان موظفاند که کشتی را بیمه کنند و این بیمه باید همان نوع بیمه‌ای باشد که به هنگام بهره‌برداری شخصی کشتی را تحت پوشش قرار می‌دهد.

قسم پنجم: نگهداری کشتی در وضعیت مناسب

تعهد قابلیت دریانوردی کشتی در قالب یک شرط مستقل با عنوان «نگهداری کشتی در وضعیت مناسب» در زمره تعهدات مالک کشتی در قرارداد اجاره کشتی جای می‌گیرد. مقصود از نگهداری کشتی در وضعیت مناسب و مطلوب این است که مالک در مدت اجاره نسبت به انجام بازرسی‌های فنی دوره‌ای یا موردی و اعمال تعمیرات لازم اقدامات مقتضی را به عمل آورد و کشتی را در شرایط قابل بهره‌برداری حفظ کند.

بند دوم: تعهدات اجاره‌کننده کشتی در اجاره زمانی

به طور منطقی و طبیعی مستأجر نیز باید مانند مؤجر یا صاحب کشتی به تعهدات مورد توافق در قرارداد اجاره احترام بگذارد و به آنها عمل کند. این تعهدات مطلق بوده و باید به طور دقیق اجرا شود، در غیر این صورت اجاره‌کننده در بهره‌برداری از کشتی با مشکل مواجه خواهد شد. این تعهدات از قرار ذیل است:

قسم اول: پرداخت اجاره‌بها یا مال‌الاجاره

بند ۲ ماده ۱۴۳ قانون دریایی ایران مستأجر را موظف کرده است که: «مستأجر کشتی موظف است: ... ۲- مال‌الاجاره را مطابق قرارداد اجاره بپردازد.» معمولاً میزان مال‌الاجاره و نحوه تأدیئه آن مطابق توافق حاصله تعیین می‌شود و به صورت ماده خاصی در چارترپارتی آورده می‌شود.

قسم دوم: تأمین و پرداخت سوخت کشتی

با توجه به اینکه کشتی برای مدتی معین در اختیار مستأجر قرار می‌گیرد و عملاً از ید مؤجر یا مالک خارج می‌باشد و از طرفی نظر به اینکه کشتی برای انجام فعالیت‌ها و ادامه سفر خود به سوخت نیاز دارد، از همین رو معمولاً تأمین سوخت کشتی بر عهده مستأجر یا اجاره‌کننده کشتی است. در چارترپارترهای نمونه اغلب ماده‌ای به این موضوع اختصاص می‌یابد و تکلیف مستأجر و مؤجر در این رابطه مشخص می‌گردد.

قسم سوم: پرداخت سایر هزینه‌ها نظیر مخارج بندری، راهنمایی نمایندگی

هزینه‌ها و مخارج دیگری که معمولاً مطابق قراردادهای اجاره‌ زمانی باید به وسیله مستأجر پرداخت شود هزینه‌های بندری و مخارجی از همین نوع است که بابت راهنمایی کشتی یا عوارض اسکله، لنگرگاه و تَنّاژ محاسبه و از مستأجر اخذ می‌شود. تخصیص ماده یا موادی به این نوع هزینه‌ها و پرداخت آنها توسط مستأجر، اصلی است که تقریباً در تمامی چارترپارتی‌های نمونه و پذیرفته‌شده بین‌المللی رعایت می‌شود.

قسم چهارم: استفاده از بندر امن و بی خطر

«یک بندر را نمی‌توان امن تلقی کرد، مگر آنکه طی مدّت زمان مورد نظر در چارترپارتی کشتی‌ای معین به آن دست پیدا کند و همچنین بدون تهدید هر گونه خطری که ماهیتاً با تکیه بر دریانوردی خوب و پرسنل دریایی کارآمد اجتناب‌پذیر نیست، قادر باشد تا به دور از رویدادهای ناهنجار از آن خارج گردد» به موجب این تعریف زمانی می‌توان یک بندر را ناامن تلقی کرد که حوادث مخاطره‌آمیز جوی یا مادی در بندر نظیر آشوب‌های سیاسی، انقلاب، محاصره اقتصادی و ... یا دریانوردی مناسب و مطلوب و کارکنان دریایی یا دریانوردان کارآمد قابل دفع نباشد.

قسم پنجم: حمل کالاهای مجاز و غیر خطرناک

یکی دیگر از تعهدات مستأجر در قراردادهای اجاره‌ زمانی بارگیری، حمل و تخلیه کالاهای مجاز بدون خطر است. معمولاً در این قراردادها بدون اینکه دقیقاً از نوع کالا یاد شود از عبارت «تجارت قانونی» و «مال‌الاجاره مشروع یا مجاز» نام برده می‌شود. مقصود از تجارت قانونی و کالاهای مجاز آن است که:

۱. محموله‌ای که مستأجر یا عوامل و نمایندگان او در بندر مبدأ، بارگیری می‌کنند از حیث نوع، جنس و مقررات صادرات، کالاهای تجاری کاملاً قانونی و بی‌اشکال باشد.
۲. حمل کالاهای مورد نظر و نقل و انتقال آنها از محلی به محلّ دیگر قاچاق و غیرمجاز محسوب نشود.
۳. تخلیه آن از لحاظ قوانین و مقررات مربوط به واردات، تخلیه و استقرار آن در بندر مقصد کاملاً مجاز و مشروع شناخته شود.

به علاوه، همان گونه که از مواد چارترپارتی‌های نمونه که اختصاص به این موضوع دارد مستفاد می‌شود، کالا نباید از نظر جنس، نوع و ماهیت؛ خطرناک قابل انفجار یا اشتعال‌پذیر و در نتیجه زیان‌بار باشد. بدیهی است که عدول از این تعهد به طور مستقیم مسؤولیت مستأجر را در برخواهد داشت.

قسم ششم: استرداد کشتی به مالک

مطابق قراردادهای اجاره‌ زمانی مستأجر موظف است که پس از انقضای مدّت قرارداد اجاره، کشتی را به مالک آن مسترد کند. از آنجایی که معمولاً پایان آخر سفر کشتی مصادف با انقضای مدّت چارترپارتی نبوده و برای مستأجر مقدور نیست که کشتی را در رأس موعد مقرر به مالک آن تحویل دهد، از همین رو مستأجر باید آخرین سفر کشتی را طوری تنظیم کند که حتی‌المقدور پایان آن با انقضای مدّت چارترپارتی هم‌زمان باشد.

گفتار دوم: اجاره سفری

«در قرارداد اجاره سفری مؤجر تمام یا بخشی از یک کشتی را برای انجام یک یا چند سفر در اختیار مستأجر قرار می‌دهد» بنا بر عقیده بعضی از محققان حقوقی کشورمان قرارداد اجاره کشتی برای سفر یا سفرهای معین قراردادی است که به موجب آن مؤجر تعهد می‌کند که در قبال اخذ مال‌الاجاره، در تاریخ مورد توافق، کشتی مشخصی را به همراه پرسنل و خدمه آن برای حمل کالاهای معین در یک یا چند سفر میان بنادر تعیین‌شده در اختیار مستأجر بگذارد. در اجاره سفری باید میان مستأجر و مؤجر درباره تعداد سفرهایی که کشتی، طی سفر، مجاز به توقف در آنها می‌باشد، توافق حاصل شود. به علاوه مشخصات و میزان کالاهایی که مستأجر در نظر دارد آنها را به مکان‌های دیگر انتقال دهد باید در قرارداد ذکر شود تا مؤجر بتواند حسب کیفیت و کمیت محمولات تجاری کشتی را آماده سازد.

بر اساس این نوع قراردادها مالک یا مؤجر نه تنها مدیریت دریانوردی را بر عهده دارد، بلکه مدیریت تجاری کشتی نیز بر عهده اوست؛ به عبارت دیگر تعهدات اصلی مالک کشتی مشتمل بر سه قسم است:

۱. در اختیار گذاشتن شیء (مال منقول) یا همان کشتی تحت مدیریت خود؛
۲. در اختیار گذاشتن مجموعه کارکنان و فرمانده تحت عنوان سرپرستی خویش؛
۳. انجام عملیات حمل کالاهای بارگیری شده بر روی کشتی.

بند اول: تعهدات مالک کشتی در قرارداد اجاره سفری

مالک کشتی و اجاره کننده با تکیه بر اصل آزادی اراده می توانند قرارداد اجاره را به گونه ای تنظیم کنند که جواب گوی خواسته های هر یک از طرفین باشد. هر چند تعهدات مالک در این نوع قراردادهای اجاره از جهاتی با تعهدات مؤجر در قراردادهای اجاره زمانی شباهت دارد، با این حال اهم این تعهدات به طور اجمال به شرح زیر است:

قسم اول: در اختیار گذاشتن کشتی و انجام عملیات حمل کالاهای بارگیری شده مطابق شرایط قرارداد

اصلی ترین تعهد قراردادی مؤجر در اختیار گذاردن کشتی و حمل محمولات بارگیری شده مستأجر بر روی کشتی است. به موجب ماده ۱۳۹ قانون دریایی ایران، اجاره دهنده کشتی موظف است کشتی را به همان نحو و بر طبق همان شرایطی که در سند اجاره کشتی قید شده است، در اختیار مستأجر قرار دهد.

قسم دوم: تأمین قابلیت دریانوردی کشتی

مقصود از قابلیت دریانوردی کشتی این است که کشتی از جهات مختلف برای سفر دریایی مورد توافق، آمادگی لازم را داشته باشد و بتواند بدون هر گونه عیب و نقص فنی مهم و مشهود به سفر خود ادامه دهد و با مقاومت در برابر حوادث و خطرهای دریایی معمول در سفرهای دریایی محموله تجاری بارگیری شده متعلق به مستأجر را به مقصد نهایی، حمل و تحویل نماید. به علاوه قابلیت دریانوردی دربرگیرنده شرایط مربوط به بدنه، جرثقیل ها، انبارها، تجهیزات، هواکش ها، سوخت، موتورهای کشتی و کارکنان زبده و کارآمد کشتی نیز می باشد. این آمادگی باید از شروع سفر دریایی معین و حمل محمولات مورد نظر متعلق به مستأجر یا فرستنده کالا فراهم شود و تا انتهای سفر حتی الامکان ادامه یابد. معمولاً از زمانی که کشتی در بندر مبدأ پهلو می گیرد و آماده بارگیری می شود تا انتهای سفر و ورود به بندر مقصد بایستی ۳ مرحله مهم پشت سر گذاشته شود:

۱. (the loading stage) انجام عملیات بارگیری، صافی و مرتب نمودن کالا در کشتی است. هر چند مستأجر وظیفه انجام این اقدامات را بر عهده دارد، اما مالک کشتی باید وسایل و تجهیزات لازم مربوط به عملیات را فراهم آورد.
۲. (the voyage stage) شروع، ادامه و پایان بخشیدن به سفر دریایی مطابق شروط مندرج در قرارداد اجاره است.
۳. (the unloading stage) عملیات مربوط به تخلیه کالا در بندر مقصد است.

قسم سوم: رعایت سرعت متعارف و انحراف نداشتن کشتی از مسیر معمولی یا قراردادی

مؤجر وظیفه دارد ضمن آنکه کشتی را با سرعت متعارف و معقول به سوی بندر مقصد هدایت می کند از انحراف مسیر قراردادی یا معمولی دوری جوید. وظیفه مؤجر دایر بر حفظ سرعت متعارف طی سفر دریایی از تعهدات ضمنی مؤجر یا مالک کشتی است که تخطی از آن می تواند مسؤولیت های متفاوتی را برای مؤجر به وجود آورد.

منظور از سرعت متعارف، سرعتی است که کشتی باید به مقتضای سفر دریایی و بر حسب میزان آسیب پذیری نوع کالا و محموله ای که بارگیری شده است در طول سفر از آن برخوردار باشد. سرعت متعارف و منطقی همواره از موضوعات با اهمیت چارترپارتی های سفری محسوب می شود و

رعایت نکردن آن از سوی مالک کشتی یا متصدی حمل و نقل دریایی می‌تواند دعوای حقوقی فراوانی را در پی داشته باشد. برای مثال اگر مالک یا متصدی حمل و نقل بر خلاف تعهدات ضمنی خود، سرعت کشتی را در مقایسه با سرعت متعارف به میزان زیادی کاهش دهد، می‌توان آثار احتمالی این قصور را به دو صورت زیر تصور نمود:

۱. ممکن است به دلیل تأخیر زیاد در ورود محموله به بندر مقصد و در نتیجه مواجه شدن صاحب کالا با افت فوق‌العاده قیمت بازار یا هر دلیل دیگری از این دست ارزش تجاری سفر دریایی از بین برود. در این حالت مستأجر یا صاحب کالا می‌تواند با اعلام بطلان قرارداد اجاره از حق خود دفاع کند.
۲. اگر ضرر و زیان وارده فاحش نباشد و قرارداد به ترتیبی که توضیح داده شد از اساس باطل نگردد، مستأجر بابت خسارات وارده که نوعاً جزئی است می‌تواند علیه مالک طرح دعوا کند.

رعایت مسیر قراردادی یا معمولی تعهدی است مستقل و علی‌حده که قصور در انجام آن همانند تخطی از رعایت قاعده سرعت متعارف در برخی از موارد می‌تواند موجب طرح دعوای حقوقی و در نتیجه طرح مسؤولیت مؤجر یا متصدی حمل و نقل دریایی را فراهم سازد. این موضوع در بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران چنین بیان شده است: «هر گونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال و یا هر گونه انحراف معقول کشتی نقض و تخلف از مقررات این فصل (باربری دریایی) و قرارداد باربری نیست و متصدی باربری مسئول فقدان و یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود.»

نکات ذیل از این حکم قانونی استخراج و استنباط می‌شود:

۱. اصل کلی قانونی آن است که در حین سفر دریایی حرکت کشتی باید در مسیر از قبل تعیین شده انجام گیرد.
۲. انحراف از این مسیر به جز موارد استثنایی که قانون معین می‌کند جایز نیست و موجب طرح دعوای مسؤولیت علیه متصدی حمل و نقل دریایی خواهد شد.
۳. انحراف از مسیر تعیین شده در صورتی مجاز محسوب خواهد شد که با هدف نجات و حفظ جان انسان‌ها و اموال انجام پذیرد یا اینکه بر مبنای منطقی و معقول به عمل آید.

قسم چهارم: تعهد مؤجر مبنی بر عدم بارگیری کالا بدون موافقت مؤجر

ماده ۱۴۰ قانون دریایی تحت عنوان عدم کفایت بار مقرر داشته است: «اگر تمام ظرفیت کشتی اجاره شده باشد و مستأجر بار کافی برای تمام کشتی نداشته باشد فرمانده نمی‌تواند بدون موافقت مستأجر کالای دیگری را حمل کند.» آنچه از مطالعه این ماده به ذهن متبادر می‌شود این است که:

۱. مستأجر تمام ظرفیت کشتی را اجاره کرده است و بابت آن مال الاجاره کامل پرداخت کرده است.
۲. مستأجر برای پُر نمودن ظرفیت اجاره شده کشتی بار کافی در اختیار ندارد.
۳. اگر فرمانده که نماینده مالک کشتی به شمار می‌شود، بخواهد از ظرفیت خالی کشتی استفاده کند و کالای شخص دیگری را در آن جای دهد، حتماً باید موافقت مستأجر را جلب کند.

بند دوم: تعهدات مستأجر یا اجاره‌کننده کشتی در اجاره سفری

از طرفی از آنجایی که میان تعهدات مستأجر کشتی در اجاره سفری و مستأجر کشتی در اجاره زمانی شباهت‌های بسیاری وجود دارد، از همین رو در این مرحله به مهم‌ترین تعهدات مستأجر در اجاره سفری اشاره خواهیم کرد.

قسم اول: تعیین و اعلام بندر بارگیری و تحویل کالاهایی که قرار است در مورد توافق شده حمل شود

قانونگذار در بند ۲ ماده ۶۰ قانون دریایی «نام بندر مبدأ و تاریخ بارگیری و نام بندر مقصد» را یکی از خصوصیات بارز و مشخصات مهم بارنامه دریایی معرفی کرده و طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی را موظف ساخته است که بر سر آن توافق کنند. بی‌شک حسبِ منطقی حاکم بر روابط قراردادی و ذات هر عقدی، طرفین قرارداد باید به تأسی از بارنامه دریایی بر سر موضوعات مهم از جمله درباره محل یا بندری که محموله تجاری در آنجا تحویل می‌گردد به توافق برسند و علاوه بر ذکر آن در بارنامه دریایی این موضوع را در قرارداد اجاره نیز منعکس کنند. یکی از اقداماتی که معمولاً در این رابطه توصیه می‌شود این است که نام اسکله‌ای که بناست کشتی برای بارگیری در آنجا پهلو بگیرد به طور مشخص و دقیق در چارترپارتی آورده شود.

قسم دوم: انجام عملیات تخلیه و بارگیری

بر اساس بند ۱ ماده ۱۴۳ قانون دریایی ایران مستأجر مکلف است کشتی را مطابق قرارداد اجاره بارگیری کند. بنابراین اساس مسؤلیت این عملیات و پرداخت هزینه‌های مربوط به آن بر عهده اوست. البته،

۱. مستأجر یا اجاره‌کننده به طور معمول شخصاً عملیات بارگیری را انجام نمی‌دهند، بلکه انجام این وظیفه را با انعقاد قرارداد خاصی به پیمانکار واگذار می‌کنند تا او با تخصصی که در این زمینه دارد بار را با اطمینان بیشتر بر روی کشتی قرار دهد.
۲. عهده‌دار شدن عملیات بارگیری و در نتیجه پرداخت مخارج مربوط به آن به دست یکی از طرفین، به طور مستقیم بستگی به قرارداد اجاره یا قرارداد حمل و نقل دارد.

قسم سوم: تعیین زمان مجاز برای عملیات بارگیری و تخلیه

در قراردادهای اجاره سفری معمولاً مدت زمانی که مستأجر باید طی آن عملیات بارگیری و تخلیه را انجام دهد، به طور دقیق مشخص شود؛ این مدت حداکثر زمانی است که مستأجر مجاز است تا با آسودگی خاطر و بدون هرگونه پرداخت مبلغ اضافی مشغول بارگیری و تخلیه شود. این ایام به صورت روزهای معین و تحت عنوان «ایام توقف» یا «lay days» یا «lay times» در چارتر پارتی پیش‌بینی می‌شود و مقصود روزهایی است که به طور متوالی با احتساب روزهای آخر هفته و تعطیلات رسمی باید بارگیری و تخلیه انجام گیرد.

چنانچه در این زمینه توافقی حاصل نشده باشد و چارترپارتی حاوی ماده‌ای در این خصوص نباشد، مناسب‌ترین روش مراجعه به عرف است. محاسبه مدت زمان بارگیری و تخلیه، برای آنکه کشتی در وضعیتی قرار گیرد که مستأجر قادر به عملیات بارگیری و یا تخلیه یابد، لازم است سه شرط تحقق یابد:

۱. کشتی به بندر یا اسکله مورد توافق رسیده باشد و به عنوان یکی کشتی «واردشده» تلقی گردد.
۲. کشتی آمادگی بارگیری یا تخلیه را داشته باشد.
۳. آن که مالک یا مؤجر اطلاعیه ورود کشتی و «اعلام آمادگی» آن برای عملیات بارگیری یا تخلیه را خطاب به مستأجر صادر کرده باشد.

تأخیر مستأجر در عملیات بارگیری یا تخلیه کشتی

هر چند مستأجر حسبِ مفاد چارترپارتی وظیفه دارد که عملیات بارگیری یا تخلیه را ظرف lay days یا همان روزهای مورد توافق به انجام برساند، با این حال تضمینی وجود ندارد که این عملیات همیشه روند طبیعی خود را طی کند و در موعد مقرر به پایان برسد. عوامل گوناگون و بی‌شماری ممکن است عملیات بارگیری و یا تخلیه را از حالت طبیعی خارج سازند و در نتیجه امکان این عملیات را ظرف مدت معین از مستأجر سلب نمایند. بنابراین، در چنین شرایطی مستأجر مجبور می‌شود که وظیفه خود را پس از انقضای مدت توافق شده در فرصت اضافی انجام دهد و در نتیجه باعث شود که کشتی، توفقی بیش از حد مقرر در چارترپارتی داشته باشند. مدت توقف اضافی کشتی نسبت به lay days یا «ایام توقف مقرر برای بارگیری یا تخلیه» در حقوق انگلستان demurrage و در حقوق فرانسه surestarie خوانده می‌شود. معادلی که در زبان فارسی بیشتر نویسندگان و محققان برای آن به کار برده‌اند دو عبارت «کرایه ایام معطلی» و «کرایه ایام توقف اضافی» است. ماده ۶ آیین‌نامه

اجرای قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری به صاحبان کشتی‌ها مصوب ۱۳۶۷/۸/۲۳ معادلی که برای demurrage استفاده نموده «خسارت تأخیر» یا «جریمه دیرکرد روزانه» است.

تسریع مستأجر در عملیات بارگیری یا تخلیه کشتی

در یک حمل و نقل دریایی و به طور دقیق‌تر از هنگام عملیات بارگیری در بندر مبدأ تا تخلیه کامل کالا در بندر مقصد آنچه در برقراری رابطه میان فرستنده و دریافت‌کننده کالا نقش بنیادی دارد و نبود هر یک از آنها این رابطه را ناممکن و بی‌معنی می‌سازد، سه عنصر گران‌قیمت کشتی، محموله تجاری و پرسنل دریایی است. به موجب اصل مشهور «زمان پول است» مبنای ارزش‌یابی، تأخیر و تعجیل در عملیات بارگیری و تخلیه حساب کتاب‌های اقتصادی و محاسبات پولی است. به همین منظور طرفین می‌توانند توافق کنند که چنانچه مستأجر بر اثر تلاش و کوشش‌های علی‌حده و خستگی‌ناپذیر موفق بشود عملیات بارگیری یا تخلیه را قبل از موعد مقرر یا در حد زمان مجاز «lay times» به پایان برساند. بابت صرفه‌جویی در وقت، پاداش معینی به او تعلق بگیرد. این پاداش در اصطلاح کشتیرانی dispatch money نامیده می‌شود که معادل فارسی آن در حقوق دریایی ایران «جایزه تسریع» یا «پاداش زودکرد روزانه» گفته می‌شود.

به موجب ماده ۷ آیین‌نامه مربوط به پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری به صاحبان کشتی‌ها مصوب جلسات ۸۵ تا ۸۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مصوب ماه‌های خرداد تا مرداد سال ۱۳۶۸، «جایزه تسریع یا پاداش زودکرد روزانه عبارت از مبلغی معین و توافق‌شده است که در صورت بارگیری یا تخلیه کشتی زودتر از موعد مقرر، طبق قرارداد اجاره و الحاقیه‌های مربوط محاسبه و از طرف مالک کشتی به ذی‌نفع قرارداد پرداخت می‌شود.»

بارگیری نکردن کالاهای خطرناک بر روی کشتی

یکی دیگر از تعهدات مستأجر در قراردادهای اجاره برای سفر معین، دقت در ماهیت خطرناک بودن کالاهایی است که بر کشتی بارگیری می‌شود. این تعهد را باید قطع‌نظر از درج یا عدم درج آن در چارترپارتنی ناشی از طبیعت و ذات روابط تجاری فی‌مابین مؤجر و مستأجر دانست. برخی از نویسندگان از آن به عنوان تعهد ضمنی یاد نموده‌اند و تأکید بر تصریح آن در چارترپارتنی ندارند و برعکس عده‌ای از محققان این تعهد را از آن دسته از موضوعات می‌دانند که لزوماً به طور صریح در چارترپارتنی قید می‌شود. بند ۶ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران راجع به این موضوع چنین مقرر داشته است: «هرگاه متصدی باربری فرمانده و یا عامل متصدی باربری، اجناس قابل اشتعال و انفجار و یا خطرناک را بدون علم و اطلاع از کیفیت و نوع آن، بارگیری نمایند و بعداً از نوع و کیفیت آنها به عللی آگاه شوند می‌توانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت هیچ‌گونه غرامت و یا هزینه‌ای که ممکن است به طور مستقیم و یا غیرمستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آنها را تخلیه و یا نابود و یا بلااثر کنند. چنانچه حمل این‌گونه بار با علم و اطلاع صورت گیرد و بعداً وجود آن برای کشتی و یا بار آن ایجاد خطر کند متصدی باربری می‌تواند آن را به طریق مذکور در بالا در هر محلی که صلاح بداند تخلیه و یا نابود و یا بلااثر نماید در این صورت مسئولیتی متوجه متصدی باربری نخواهد بود مگر نسبت به خسارات مشترک دریایی که ممکن است به وجود آید.»

البته همان طوری که ملاحظه می‌شود قانونگذار تعریف مشخصی از کالای خطرناک ارائه ننموده است، اما با توجه به عبارات هم‌ردیف و متجانس قابل اشتعال و انفجار که قبل از کالای خطرناک آمده و مفهوم روشنی را به همراه دارد می‌توان حدس زد که کالاهای خطرناک علاوه بر مواد قابل اشتعال و انفجار می‌تواند دربرگیرنده محمولات سمی، رادیواکتیو، عفونی، ناقل بیماری‌های مسری، کشنده و خورنده نیز باشد. دلیل خطرناک بودن این کالاها به آن دلیل است که می‌توانند کشتی و خدمه آن را در معرض خطر قرار دهند یا باعث آلوده شدن آب‌ها و سواحل کشورها شوند و حتی مردم یک منطقه دچار بیماری و امراض صعب‌العلاج شده و خسارات جبران‌ناپذیری را متحمل شوند.

مبحث سوم: ضمانت اجرای اجاره‌بها

موجر در قبال أخذ کرایه یا اجاره‌بها به مستأجر اجازه می‌دهد تا از کشتی متعلق به او به نحو دلخواه استفاده و به این وسیله، محمولات تجاری خود را از محلی به محل دیگر منتقل کند؛ به عبارت دیگر، قرارداد اجاره کشتی در زمره عقود معوض است و اجاره‌دهنده به شرط أخذ عوض،

کشتی خود را در اختیار مستأجر قرار می‌دهد. به دلیل قصور و تأخیر در تأدیه کرایه حمل، حقوق عرفی کشتیرانی برای مالک دو نوع امتیاز قائل بوده و به او اجازه استفاده از آن را می‌دهد؛ این حقوق عبارت‌اند از:

۱. حق حبس تملّکی بار در قبال کرایه حمل یا اجاره‌بهای کشتی

۲. حق تقدّم در أخذ اجاره‌بها نسبت به محموله کشتی

گفتار اول: حق حبس تملّکی بار در قبال کرایه حمل یا اجاره‌بهای کشتی

مطابق حقوق عرفی در کشتیرانی، مؤجر در صورت قصور مستأجر در انجام تعهد خودداری بر پرداخت کرایه حمل این حق را پیدا می‌کند تا به منظور أخذ کرایه‌ای که مطابق قرارداد اجاره به او تعلق می‌گیرد؛ کرایه حمل و نیز سهمیه خسارت مشترکی را حبس نماید که پرداخت آن بر عهده مستأجر است. این امتیاز، منحصر به حبس کالاهای حمل شده با یک بارنامه نیست، بلکه مالک کشتی می‌تواند تمامی کالاهای متعلق به یک مستأجر واحد را در سفری که از پرداخت کرایه کشتی خودداری نموده است، اعمال نماید ولو آنکه این کالاها طبق بارنامه‌های مختلف، حمل شده باشد. مؤجر به شرطی می‌تواند از حق حبس محموله کشتی استفاده نماید که به لحاظ زمانی پرداخت کرایه حمل با تحویل کالا در بندر مقصد هم‌زمان باشد. در غیر این صورت امکان بهره‌مندی مؤجر از این حق، مقدور نخواهد بود. حق حبس محموله به مؤجر اجازه می‌دهد تا آن را نزد خود به رسم امانات نگه دارد و در هنگام ضرورت دست به فروش آن بزند و حقوق خود را از این طریق استیفا نماید.

گفتار دوم: حق تقدّم در أخذ اجاره‌بها نسبت به محموله کشتی

در ماده ۱۴۷ قانون دریایی تصریح شده است که: «اگر قبل از انقضای ۲۵ روز از تاریخ تحویل، مالک یا فرستنده بار ورشکست شود طلب فرمانده موضوع ماده قبل، مقدّم بر سایر طلبکاران پرداخت خواهد شد»

لازم به ذکر است که منظور از طلب فرمانده موضوع ماده قبل، همان کرایه حمل و خسارات وارده به کشتی است که در اصل به مؤجر یا مالک کشتی تعلق دارد و دلیل اینکه مقنن نامی از فرمانده به میان آورده این است که جایگاه نمایندگی و نیابت فرمانده را از جانب مالک کشتی یا مؤجر متمایز سازد، و الا فرمانده مستقل از مالک کشتی صلاحیت لازم جهت أخذ کرایه حمل کشتی را ندارد؛ بنابراین هر جا که در این ماده و قبل از آن سخن به میان آمده، باید آن را به عنوان نماینده مالک کشتی یا مؤجر محسوب نمود و حقوق پیش‌بینی شده برای او را به حساب مالک کشتی به شمار آورد.

مبحث چهارم: رژیم حقوقی نصب پرچم بر روی کشتی‌های اجاره‌ای

در قراردادهای اجاره زمانی و سفری، تابعیت و پرچم کشتی مورد اجاره هیچ‌گونه موضوعیتی در مذاکرات و گفتگوهای اجاره‌دهنده و اجاره‌کننده ندارد و در نتیجه در قراردادهای اجاره منعقدشده ماده‌ای به آن اختصاص نمی‌یابد.

بند ۱ ماده ۱۲ کنوانسیون ملل متحد راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها مورخ ۷ فوریه ۱۹۸۶ با در نظر قرار دادن نوع خاصی از قرارداد اجاره مقرر کرده است که: «هر دولت می‌تواند با توجه به مفاد ماده ۱۱ و مطابق با قوانین و مقررات خود هر کشتی اجاره‌شده کامل توسط اجاره‌کننده‌ای در آن کشور را ثبت و حق استفاده از پرچم خود را به مدت قرارداد اجاره به آن اعطا نماید»

برخلاف اجاره‌های سفری و زمانی نوع خاصی از قرارداد اجاره کشتی با ثبت و حق بر افراشتن پرچم بر روی کشتی رابطه مستقیم پیدا کرده و در نتیجه می‌تواند به نوعی پای دولت‌ها را به این موضوع باز کند و حاکمیت آنها را در چگونگی کسب حق بر افراشتن پرچم بر روی کشتی‌های اجاره‌ای دخیل سازد. در این ماده ۳ نکته تصریح شده است که عبارتند از:

۱. کشتی اجاره کامل شده باشد

بر اساس ماده مذکور برای آن که دولتی بتواند کشتی اجاره‌ای را به ثبت برساند و حق پرچم خود را به آن اعطا کند باید کشتی به اجاره کامل مستأجر مقیم در آن کشور درآمده باشد. به موجب ماده ۲ کنوانسیون مزبور «اجاره کامل کشتی» عبارت است از قراردادی در اجاره کشتی برای مدت زمان معلوم که بنا بر اجاره‌کننده اختیار و نظارت کامل کتبی از جمله حق تعیین فرمانده و خدمه کشتی را در مدت اجاره به عهده می‌گیرد. مقصود ماده فوق از «اجاره کامل کشتی» همان «قرارداد اجاره کشتی به صورت دربست» است که نوعی دیگر از قراردادهای اجاره کشتی به شمار می‌آید و برخی از آن با نام اجاره کشتی غیر مجهز یاد می‌کنند.

۲. مستأجر در سرزمین دولت ثبت، مقیم باشد

از عبارت «هر کشتی اجاره‌شده کامل توسط اجاره‌کننده‌ای در آن کشور» برداشت می‌گردد که مستأجر یا اجاره‌کننده باید در سرزمین دولتی که بناس کشتی در آنجا ثبت شود و تابعیت آن را کسب کند، ساکن یا مقیم باشد. در هر صورت اجاره‌کننده باید تابع آن کشور بوده و با برقراری رابطه تابع و متبوع میان او و دولت آن کشور علقه سیاسی میان آن دو وجود داشته باشد.

۳. تشریفات قانونی دولت ثبت پرچم در رابطه با ثبت کشتی اجاره کامل انجام گرفته باشد

دولت ثبت قبل از آنکه مبادرت به ثبت کشتی اجاره‌ای در دفتر ثبت خود کند، باید اطمینان حاصل کند که مؤسسه یا شرکت صاحب کشتی یا شعبه‌ای از آن در کشور مذکور تأسیس شده و یا اینکه محل اصلی فعالیت آن مطابق با قوانین و مقررات آن دولت در آن سرزمین باشد. از سوی دیگر دولت پرچم قبل از آن که نسبت به ثبت کشتی اجاره‌ای در دفتر ثبت خود اقدام کند، باید مطمئن شود که:

۱. حق استفاده از پرچم دولتی که کشتی تملکی در آنجا به ثبت رسیده است و می‌توان به آن دولت پرچم اصلی اطلاق نمود، به حالت تعلیق درآمده باشد. این اطمینان در صورتی حاصل می‌شود که اسنادی دال بر تعلیق ثبت قبلی در رابطه با ملیت کشتی تحت دولت پرچم قبلی ارائه و نیز جزئیات هرگونه تعهد مالی ثبت‌شده معلوم و مشخص شده باشد.
۲. اگر کشتی پیش‌تر از این به اجاره کامل درآمده و دولت پرچم دیگری ثبت کرده است، این ثبت باطل شده و به طرق مقتضی به اطلاع دولت پرچم قبلی رسیده باشد.

فصل هفتم

کمک و نجات در دریا

حوادث دریایی واقعی است تلخ و اجتناب‌ناپذیر که گمان می‌رود از زمانی که اولین شناور به دریا انداخته شد و کشتیرانی آغاز شد با این صنعت همراه بوده و پا به پای آن تا به امروز ادامه یافته است. از این حوادث به دلیل آنکه سلامت حمل و نقل دریایی و کشتیرانی را تهدید کرده و سرمایه‌های هنگفت مالی و انسانی را به کام خود می‌کشاند همواره به عنوان خطرهای جدی دریایی یاد شده است. انسان با تکیه بر قدرت فکر و اندیشه و با توسل به تدابیر مدبرانه خویش توانسته هر عامل خطرناک و تهدیدآمیز را از سر راه خود بردارد یا آن را بی‌اثر کند، بر آن بوده است که در برابر خطرهای دریایی راهکارهای مقابله با آن را به کار گیرد بر این حوادث فائق آید. یکی از این کارها کمک و نجات دریایی است که به عنوان اقدامی اخلاقی در میان ملوانان و دریانوردان از دیر زمان مرسوم بوده و انجام آن منجر به نجات جان انسان‌ها و بعضاً کالاها و محمولات تجاری کشتی‌ها می‌شده است.

حقوقدانان بر آن شدند تا بهره‌گیری از معیارهای ارزشمند اخلاقی هنجارهای قانونی مربوط به نجات در دریا را تدوین نمایند و این پدیده اخلاقی را به الزامی حقوقی و تکلیفی قانونی مبدل سازند. این تلاش‌ها منجر به تدوین کنوانسیون مورخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ بروکسل راجع به یکسان‌سازی مقررات مربوط به کمک‌رسانی و نجات در دریا شد که با استقبال جامعه جهان روبرو شد. دولت ایران که رویکرد مثبتی به این کنوانسیون داشت. در سال ۱۳۴۵ به آن ملحق گردید و در نتیجه مفاد این عهدنامه جهانی را وفق مدلول ماده ۹ قانون مدنی در حکم قانون و به طور کامل مورد پذیرش قرار داد.

پیوستن به این کنوانسیون به لحاظ حقوقی متضمن آن بوده است که:

۱. ملوانان و کارکنان کشتی ایرانی به نحو تکلیفی به هر شخصی که در دریا در معرض هلاکت قرار دارد کمک کنند و او را نجات دهند.
 ۲. دولت ایران الزاماً در قوانین خود موادی راجع به مجازات متخلفان از این حکم را درج کرده و دریانوردان را مکلف به رعایت آنها نماید.
- قانونگذار ایرانی در پیروی از این کنوانسیون، فصل یازدهم قانون دریایی ایران مورخ ۱۳۴۳ را به این موضوع اختصاص داده و احکام مورد نظر خود را در مواد ۱۷۳ تا ۱۸۳ درج نموده است.

مبحث اول: تعریف کمک و نجات در دریا و تجزیه و تحلیل آن

در آخرین و جدیدترین تعریف بین‌المللی مربوط به نجات دریایی مطابق بند الف ماده ۱ کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مورخ ۱۹۸۹ عملیات نجات دریایی چنین تعریف شده است: «عملیات نجات عبارت است از هر عمل یا فعالیت تعهدشده جهت کمک به یک شناور یا دیگر اموال مواجه با خطر در آب‌های قابل دریانوردی یا سایر آب‌ها از هر قبیل»

گفتار اول: عملیات کمک‌رسانی و نجات از طریق شناور

همان طوری که در تعریف مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۹ ملاحظه کردیم هرگونه عمل یا فعالیتی که به منظور کمک به شناور یا اموال در معرض خطر واقع در آب‌های قابل دریانوردی صورت گیرد، عملیات نجات نام گرفته است. در این تعریف بر این نکته که حتماً باید مبدأ این عملیات کشتی باشد تأکید می‌شود و در نتیجه، آن را به عنوان شرطی به حساب نیاورده است.

اما با مراجعه به مفاد بند ۱ ماده ۱۰ این سند دایر بر اینکه «هر فرمانده ملزم است تا آنجا که بتواند بدون ایجاد خطر برای شناور خود و افراد روی آن، به هر کسی که در معرض خطر از بین رفتن در دریاست کمک کند»، روشن می‌شود که مقصود از عملیات نجات و کمک‌رسانی آن نوع مساعدتهایی است که در دریا و از طریق یک شناور نسبت شناور دیگر یا اموال درون آن صورت می‌پذیرد.

مرحوم دکتر حسن ستوده تهرانی با همین عقیده کمک و مساعدتی را در زمره عملیات نجات دریایی دانسته است که از یک کشتی نسبت به کشتی دیگر انجام شود؛ بنابراین از نظر دکتر نجفی اسفاد اگر عملیات کمک‌رسانی منشأ ساحلی داشته باشد، به طور مثال کشتی با طناب یا کابل به سمت ساحل کشیده شود یا اقدام به عملیات به منظور نجات کشتی واقع در رودخانه صورت گیرد، به این تلاش‌ها نمی‌توان عملیات نجات اطلاق نمود.

عملیاتی نظیر یدک کشتی، اطفای حریق، شناور نمودن کشتی و کاستن از بار کشتی و نیز اقداماتی از این دست که به طور مشخص شرط تحققشان فعلیت است، مصادیق آشکار عملیات نجات محسوب می‌شود.

گفتار دوم: عملیات نجات در آب‌های قابل دریانوردی

شرط تحقق عملیات نجات، وقوع این عملیات در پهنه آب‌های قابل دریانوردی یا سایر آب‌هایی از این قبیل می‌باشد. اقیانوس‌ها، دریاها، خلیج‌ها، دریاها بسته و تنگه‌های بین‌المللی را می‌توان از مصادیق بارز عبارت «آب‌های قابل دریانوردی» مذکور در کنوانسیون ۱۹۸۹ به شمار آورد.

گفتار سوم: کمک‌رسانی به منظور نجات کشتی و اموال

بر اساس ماده ۱۷۳ قانون دریایی ایران که مقرر نموده است: «کمک به کشتی‌های دریایمایی که در معرض خطر هستند و نجات آنها و همچنین نجات اشیاء موجود در آنها و کرایه بار و مسافر و نیز خدمات مشابهی که کشتی‌های دریایمایی و کشتی‌های مخصوص کشتیرانی در آب‌های داخلی نسبت به یکدیگر انجام می‌دهند بدون توجه به نوع خدمات و محل وقوع آن تابع مقررات این فصل (فصل یازدهم) می‌باشد» همچنین با توجه به متن ماده ۱ کنوانسیون ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ بروکسل راجع به کمک و نجات دریایی، که بی‌شبهت به ماده قانونی فوق‌الذکر نیست که کمک و نجات را عملیاتی می‌شناسد که نسبت به کشتی در معرض خطر، اموال داخل آن و کرایه حمل بار و مسافر متعلق به آن به عمل آمده باشد و همچنین با عنایت به بند الف ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۸۹ که تصریحاً بیان می‌کند که «عملیات نجات عبارت است از هر عمل یا فعالیت تعهدشده

جهت کمک به یک شناور یا دیگر اموال مواجه با خطر... می‌توان چنین نتیجه گرفت که به لحاظ حقوقی صرفاً کمک و مساعدتی ماهیت عملیات نجات را پیدا می‌کند که برای دفع خطر از کشتی و دیگر اموال مواجه با خطر به عمل آمده باشد. آنچه در این مواد جلب توجه می‌نماید خطرزدایی از «کشتی» و «سایر اموال نظیر اشیاء و کرایه حمل» است.

به موجب بند ب ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۸۹: «شناور عبارت است از هر کشتی یا کرجی یا هر ساختار قادر به دریانوردی». چنانکه ملاحظه می‌شود این تعریف اعم از مفهوم کشتی به معنای خاص است که در کنوانسیون ۱۹۸۶ ژنو راجع به ثبت کشتی‌ها ارائه شده. مطابق تعریف کنوانسیون ۱۹۸۹ هر ساختاری که قادر به دریانوردی باشد، قطع نظر از تناژ آن مشمول تعریف عملیات نجات قرار می‌گیرد و در نتیجه احکام این سند بر آن حاکم خواهد بود.

مطابق بند ج ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۸۹ «اموال عبارت است از هر مالی که از روی عمد و به طور دائم به کنار ساحل متصل نباشد و شامل کرایه مورد تعهد نیز می‌باشد» ملاحظه می‌کنیم که به موجب این تعریف هر مالی به طور موقت در مناطق ساحلی مستقر یا به تأسیسات آنها متصل شده و در معرض خطر قرار داشته باشد، کمک‌رسانی به آنها در زمره تعریف حقوقی نجات دریایی قرار خواهد گرفت. یکی دیگر از مصادیق بارز اموال که در تمامی تعاریف یادشده در بالا در نظر گرفته شده، کرایه حمل یا همان اجاره‌بهای کشتی است. این مال‌الاجاره اعم از کرایه حمل بار و مسافر است که به کشتی‌های تجاری تعلق می‌گیرد و در صورتی که نجات‌دهندگان محموله یا مسافران، کشتی را نجات دهند و این نجات منجر به رسیدن محموله تجاری به مقصد نهایی یا موجب آن شود که مسافران به مقصد خود دست پیدا کنند، کرایه حمل آنها مشمول تعریف عملیات قرار می‌گیرد. احکام کنوانسیون ۱۹۸۹ بر آن حاکم خواهد بود.

گفتار چهارم: اقدام کمک و نجات نسبت به کشتی و اموالی که در معرض خطرند

آنچه به لحاظ منطقی انجام عملیات کمک و نجات را توجیه می‌کند و آن را از یک سلسله رفتارهای نمایشی و تلاش‌های خودسرانه و بی‌اثر متمایز می‌کند هدفمندبودن این عملیات است. هدف و مقصودی که در این عملیات دنبال می‌شود و به آن ماهیت حقوقی نجات می‌بخشد، مقابله با خطر تهدیدکننده کشتی و اموال واقع در دریا و دفع آن است. در این پدیده باید چند ویژگی وجود داشته باشد که می‌توان آنها را به شرح زیر بیان نمود:

ویژگی اول: نسبی یا غیرمطلق بودن خطر

آنچه در یک حادثه دریایی می‌تواند موضوع اختلاف و بحث قرار گیرد اثبات وجود خطر نیست، بلکه «درجه و میزان واقعی بودن خطر» است. شدید یا خفیف بودن خطر به طور مؤثر و مستقیم به موقیت شناوری که دچار حادثه شده است و نیز فرمانده توانا، کارآمد، با تجربه و واقع‌گرا و امکانات و تجهیزات مستقر در آن بستگی دارد. تصمیمی که با توجه به این ملاحظات و با تکیه بر عرف دریایی فرمانده شناور حادثه‌دیده در قبول و پذیرش عملیات دریایی اتخاذ می‌کند که می‌تواند نمایانگر واقعی بودن خطر باشد.

ویژگی دوم: عدم ضرورت بالفعل یا آنی بودن خطر

برای آنکه فرمانده بتواند از یک حادثه دریایی شناخت صحیح و نزدیک به واقعیت به دست آورد و در نتیجه در تمیز ضروری بودن یا ضروری نبودن عملیات نجات کمتر دچار خطا شود، باید علاوه بر برداشت‌های ذهنی، ملاحظات عینی و واقعی را نیز در نظر قرار دهد. یکی از مصادیق ملاحظات عینی این است که فرمانده با استفاده از تجربیات و دانش شخصی و بهره‌گیری از نظرات مشاوران خبره خود، ارزیابی واقع‌بینانه‌ای از درجه فوریت بروز خطر و میزان احتمال تهدید جدی و آنی بودن آن نسبت به کشتی، اموال و محموله تجاری بارگیری شده بر روی کشتی به عمل آورد. چنانچه در این ارزیابی به قرائن و شواهدی دست یابد که محتمل‌الوقوع بودن خطر را ثابت کند و در نتیجه تردیدی در بروز خطر برای او باقی نماند، می‌تواند اجازه عملیات نجات دریایی را صادر نماید. کمک و مساعدتی که بدین شکل نسبت به شناور مصدوم یا حادثه‌دیده صورت می‌گیرد عنوان نجات پیدا خواهد کرد و نجات‌دهنده به شرط رعایت سایر شرایط و تشریفات مستحق اخذ اجرت نجات خواهد بود.

ویژگی سوم: اثبات وجود خطر

تشخیص وجود خطر و احراز واقعی بودن آن کاری آسان نیست. در اغلب اوقات به دلیل آنکه ادعای نجات‌دهنده و نجات‌یافته در رابطه با وجود خطر واقعی مبتنی بر حدس و گمان بوده است و از حدود ظن فراتر نمی‌رود؛ لذا به هنگام اختلاف به زحمت می‌توان به آن استناد نمود؛ بنابراین آنچه می‌تواند موجب آن شود که از ظن، فراتر رود و اعتبار یقین یا نزدیک به آن را پیدا کند، ادله کافی و مستندات محکم و مقتضی است که از سوی هر یک از طرفین ارائه می‌شود.

معمولاً اختلاف، زمانی بروز می‌کند که نجات‌دهنده ادعای عملیات نجات را مطرح و اجرت این خدمات را طلب می‌کند. به همین دلیل، بار ارائه ادله کافی جهت اثبات واقعی بودن خطر علی‌الاصول بر دوش نجات‌دهنده قرار داشته و نتیجتاً اوست که باید ثابت کند خطر ناشی از حادثه حسب شرایط ذهنی و عینی، تهدید جدی برای کشتی یا محموله آن بوده و دلیل عملیات دریایی را تشکیل می‌دهد. بدون تردید دادگاه دریایی یا هر مرجع قضایی رسیدگی‌کننده به این دعوی بی‌نیاز از نظرات کارشناسی و اظهارات فنی اهل خیره در زمینه نجات و کمک‌های دریایی نخواهد بود. به همین جهت تشخیص این افراد در مقبول یا مردود بودن ادله نجات‌دهنده را باید عامل تعیین‌کننده در اختلافات و دعاوی مربوط به عملیات نجات دریایی دانست.

مبحث دوم: اجرت عملیات کمک و نجات دریایی

مقابله با حوادث و دفع خطر یقیناً نیاز به صرف امکانات، خدمات، زمان فراوان، هزینه ویژه و پرسنل و نیروی انسانی کارآمد خواهد داشت. علاوه بر همه این‌ها ممکن است کمک‌رسانی به حادثه‌دیدگان منجر به وارد شدن خساراتی نیز به کمک‌کنندگان شود.

قانونگذار ایرانی با اختصاص ماده ۱۷۴ قانون دریایی به موضوع «اجرت کمک و نجات» مقرر نموده است که «به هر نوع عمل کمک و نجات که دارای نتیجه مفید باشد اجرت عادلانه تعلق خواهد گرفت. اگر عمل کمک یا نجات، نتیجه مفید نداشته باشد هیچ گونه اجرتی به آن تعلق نخواهد گرفت و در هیچ مورد مبلغ پرداختی، بیش از ارزش اشیاء نجات‌یافته نخواهد بود.»

همچنین همین قانونگذار سال‌ها بعد با تصویب کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مورخ ۱۹۸۹ ماده مذکور را که به شکلی جدید در ماده ۱۲ این کنوانسیون تنظیم شده است را مورد تأیید قرار داده و در مقام بیان حقوق نجات‌دهندگان، شرایط پاداش را چنین معرفی نموده است:

۱. عملیات نجاتی که نتیجه مفیدی داشته باشد، حق دریافت پاداش را ایجاد می‌نماید؛
۲. به غیر از مواردی که به شکل دیگری مقرر شده است، در صورتی که عملیات نجات نتیجه مفیدی نداشته باشد، هیچ گونه پرداختی بر اساس کنوانسیون، واجب‌الاداء نخواهد بود؛
۳. ...

شرایط استحقاق اجرت کمک و نجات در دریا

در صورتی می‌توان نجات‌دهندگان را بابت عملیات کمک و نجات، مستحق اخذ اجرت از نجات‌یافته دانست که شروط اساسی مربوط به عملیات عملاً تحقق پیدا کرده باشد. این شروط به قرار توضیحات بندهای آتی است.

بند اول: فراهم بودن شرایط قانونی عملیات نجات

برای آنکه بتوان به عملیاتی، عنوان کمک و نجات دریایی داد و در نتیجه، عوامل انجام آن را مستحق اخذ اجرت نجات شناخت، باید شرایط قانونی لازم فراهم باشد. منظور از شرایط لازم، آن است که دو شرط قانونی به طور عملی تحقق یابند:

۱. نخست شرط شکلی است؛ یعنی اینکه عملیات کمک و نجات شناوری به شناور دیگر صورت گرفته باشد که در معرض خطر است.

۲. دیگر آنکه شرط ماهوی نیز وجود داشته باشد. شرط ماهوی به این معنی که نجات و کمک از حالت ذهنی خارج شده و به حالت عملی تبدیل و انجام شده باشد.

بند دوم: داوطلبانه بودن عملیات نجات

آنچه به لحاظ حقوقی از عبارت «داوطلبانه» مستفاد می‌شود، آن است که شخصی بدون اجبار با قصد و اختیار به طور ارادی اقدام به عملی بنماید. عملی که به صورت «داوطلبانه» انجام می‌گیرد از اعمال هرگونه فشار و نفوذ به دور است. بنابراین، عناصر اساسی، نهاد «قصد» و «اختیار» است. به همین سبب هر آنچه که موجب اسقاط این عناصر شود، ماهیت آن عمل را از حالت «داوطلبانه» خارج می‌کند و می‌تواند آن را به صورت اجبار درآورد.

اجبار خود نیز محصول وظیفه یا تکلیفی است که حسب قانون یا قراردادی به وجود می‌آید. در نظام‌های حقوقی، اعم از حوزه بین‌المللی و حوزه ملی، قانونگذاران سعی کرده‌اند تا با زبردستی هر چه تمام‌تر، وجه «داوطلبانه بودن» عملیات نجات دریایی را با مبنایی قانونی در پوشش حقوقی به اجباری اخلاقی مبدل سازند. در این تلفیق ضمن آن که ماهیت «داوطلبانه بودن» عمل حفظ شده جامعه با ابزاری قانونی اخلاقاً به عملیات نجات، تشویق و ترغیب شده است.

با توجه به اینکه مقررات ملی، از جمله قانون دریایی ایران و نیز کنوانسیون‌های بین‌المللی مورد پذیرش دولت ایران، حق انعقاد قراردادهای کمک و نجات را صریحاً به رسمیت شناخته و از طرف دیگر برای نجات‌دهندگان قائل به حق اخذ اجرت یا پاداش شده است، از همین رو می‌توان ماهیت این قراردادها را بر چند نهاد حقوقی استوار دانست:

۱. داوطلبانه بودن؛

۲. با حسن نیت بودن؛

۳. قانونی بودن؛

۴. درآمدزا بودن.

بند سوم: ورای تعهدات شغلی قانونی بودن نجات

هرگاه یک کشتی در دریا دچار حادثه و خطر شود و نیازمند کمک باشد، ممکن است افراد زیادی تلاش کنند تا با نزدیک شدن به این کشتی با اقدامات مختلف امدادسانی نقش نجات‌گر را انجام دهند.

قایق‌های آتش‌نشانی که به حکم قانون از سوی مقامات بندر نزدیک به محل وقوع حادثه‌ای برای اطفای حریق به سوی کشتی آسیب‌دیده رهسپار می‌شوند، یدک‌کش یا راهنمایی که بر اساس تعهدات قراردادی یکی از این حرفه‌ها مبادرت به یدک‌کشی یا راهنمایی کشتی می‌کند و سرانجام خدمه و ملوانانی که در کشتی مصدوم برای انجام تعهدات ناشی از قرارداد شغلی خود با مالک کشتی، وسایل و اموال داخل آن حراست می‌نمایند، مصادیق بارزی از این اشخاص به شمار می‌آیند.

در حالی که تلاش‌های هر یک از این گروه‌های صنفی می‌تواند منجر به دفع خطر از کشتی شود و وضعیت آن را از حالت خطرناک به حالت طبیعی مبدل سازد، با این حال از آنجایی که به لحاظ حقوقی منشأ و علت اصلی این اقدامات، تعهدات قراردادی مربوط به آن حرفه خاص است و ارتباطی با ماهیت نجات ندارد، از همین جهات نمی‌توان برای این عملیات ماهیت نجات دریایی قائل شد و عاملان اجرای آن را مستحق دریافت اجرت نجات دانست؛ مگر آنکه عاملان این عملیات اثبات کنند که اقدامات آنها فراتر از تعهدات قراردادی آنها بوده و خدمات‌شان در قیاس با تعهدات قراردادی آنها جنبه استثنایی داشته است.

بر همین اساس است که قانونگذار در ماده ۱۷۶ قانون دریایی در رابطه با اجرت یدک کش مقرر کرده است که: «یدک کش حق دریافت اجرت برای کمک و یا نجات کشتی و بار آن را که یدک می‌کشد ندارد، مگر در موارد انجام خدمات استثنائی که جزء تعهدات مربوط به قرارداد یدک کشی منظور نشده باشد.»

ملوانان شاغل در کشتی آسیب‌دیده نیز اگر به آن کمک کنند و کشتی مزبور را نجات دهند، بابت عملیات نجات اجرتی به آنان تعلق نخواهد گرفت؛ زیرا آنان به مقتضای قرارداد کاری خود با کشتی و تعهدات ناشی از آن موظف بوده‌اند تا در حوادث از این دست مشارکت نمایند و آن را از خطر، نجات دهند. این گفته درباره فرمانده کشتی آسیب‌دیده نیز صادق است و به همین دلیل فرمانده حق ندارد بابت هدایت کشتی مصدوم و کمک‌رسانی به آن حق الزحمه‌ای تحت عنوان اجرت نجات کشتی مطالبه کند. بنابراین، اگر فرمانده و سایر کارکنان کشتی مصدوم در عملیاتی مشارکت نمایند که به منظور نجات کشتی تحت مدیریت‌شان صورت می‌گیرد یا اینکه رأساً این عملیات را بر عهده گیرند در اصل تعهدات ناشی از تکالیف قرارداد خدمات دریانوردی خود را به انجام رسانده و در حقیقت بخشی از وظایف شغلی‌شان را به جا آورده‌اند. به همین دلیل اصولاً نمی‌توان بر اعمال آنان نام عملیات نجات دریایی نهاد و بابت این عملیات اشخاص مذکور را مستحق اخذ اجرت دانست؛ مگر آن که ثابت شود:

۱. انجام این عملیات خارج از حوزه تکالیف شغلی آنان بوده است.

۲. علاوه بر داوطلبانه بودن، به منظور نجات کشتی ثالث در معرض خطر صورت گرفته است.

با همین استدلال است که قانونگذار، بی‌آنکه این خصوصیات را مورد اشاره قرار دهد، در بند ۳ ماده ۳۵ قانون دریایی برای معرفی ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل مقرر نموده است: «حق الزحمه مالک کشتی بابت کمک یا نجات در دریا تا پایان سفر پس از کسر وجوهی که باید در این مورد به فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتی هستند پرداخت شود ...» و در نتیجه به طور مجمل و تلویحی اصل استحقاق فرمانده و سایر کارکنان کشتی در اخذ اجرت بابت عملیات کمک و نجات را به رسمیت شناخته و این اشخاص را در زمره نجات‌گران قرار داده است.

بند چهارم: لزوم موفقیت‌آمیز بودن

شرط دیگری که در اسحقاق اجرت نجات مؤثر است، موفقیت‌آمیز بودن عملیات نجات است. منظور آن است که اسحقاق اجرت هنگامی عملی می‌شود که عملیات نجات، نتیجه مفیدی در پی داشته باشد. ماده ۱۷۴ قانون دریایی ایران در همین رابطه چنین مقرر کرده است: «به هر نوع عمل کمک و نجات که دارای نتیجه مفید باشد اجرت عادلانه تعلق خواهد گرفت. اگر عمل کمک یا نجات نتیجه مفید نداشته باشد هیچ گونه اجرتی به آن تعلق نخواهد گرفت و در هیچ مورد مبلغ پرداختی بیش از ارزش اشیاء نجات‌یافته نخواهد بود.»

کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۸۹ راجع به نجات دریایی همین نکته را در ماده ۱۲ خود به شکل زیر بیان نموده است:

۱. عملیات نجاتی که نتیجه مفید داشته باشد، حق دریافت پاداش را ایجاد می‌کند.

۲. به غیر از مواردی که به شکل دیگری مقرر شده است، در صورتی که عملیات نجات نتیجه مفیدی نداشته باشد هیچ گونه پرداختی بر اساس این کنوانسیون واجب‌الادا نخواهد بود.

از آنجایی که عملیات نجات از یک سلسله اقدامات فنی، مکانیکی و فیزیکی تشکیل شده است و در انجام آن از وسایل، ابزارآلات، مواد و تخصص‌های مختلف استفاده می‌شود، به همین دلیل درجه موفقیت‌آمیز بودن این عملیات معلول عوامل متعدد و پیش‌بینی‌ناپذیر بوده و بنابراین، به نجات‌دهندگان این امکان را نمی‌دهد تا آنان از پیش، مالک کشتی آسیب‌دیده را از حیث دستیابی به نتیجه مفید و مطلوب مطمئن سازند و در این رابطه تضمینی به او بدهند.

همین خصوصیات موجب شده است تا نجات جنبه نسبی پیدا کند و مستحق و یا غیر مستحق بودن نجات‌گران مستقیماً متأثر از مفید یا غیرمفید بودن نتایج عملیات آنان شود. مطابق این معادله اگر نجات‌دهندگان بتوانند کشتی و تمام بار و اموال درون آن را نجات دهند، نتیجه کار آنان کاملاً مفید ارزیابی شده و مستحق اخذ اجرت کامل می‌باشند و برعکس اگر نجات‌دهندگان تنها در نجات بار و ملحقات کشتی موفق عمل کنند و قادر به نجات خود کشتی نگردند، در این حالت نجات‌گران نسبت به میزان موفقیت حاصله مستحق اخذ بخشی از اجرت نجات خواهند بود.

وضعیت‌هایی که در آن نجات‌گران استحقاقاً أخذ اجرت ندارند

هرگاه شرایط قانونی عملیات کمک و نجات کامل باشد و این عملیات به نتیجه مفید ختم شود، نجات‌گران مستحق دریافت اجرت یا پاداش نجات خواهند بود. اما حالت‌هایی وجود دارد که به رغم فراهم‌بودن شروط قانونی و مهیا بودن برخی از شرایط دیگر به نجات‌گران پاداش یا اجرتی تعلق نمی‌گیرد.

۱. منع صریح و موجّه عملیات نجات کشتی در معرض خطر

ماده ۱۷۵ قانون دریایی ایران در همین رابطه چنین مقرر داشته است: «در صورتی که کشتی مصدوم صریحاً و به طور موجّه اشخاصی را از شرکت در عملیات نجات منع نماید اشخاص مزبور حق دریافت هیچ گونه اجرت را نخواهند داشت.» عبارات «صریحاً» و «به طور موجّه» در این ماده بیش از نکات دیگر جلب توجه می‌کند، به موجب این ماده برای آنکه به نجات‌دهندگان دریایی اجرت یا پاداش نجات تعلق گیرد، علاوه بر مفیدبودن، قبل از آن نباید عملیات نجات توسط مالک یا فرمانده شناور در معرض خطر صریحاً منع شده باشد. به عبارت دیگر مخالفت نکردن صریح مالک یا فرمانده کشتی مصدوم دائر بر عملیات نجات باید برای نجات‌دهندگان احراز شده باشد.

اما از سوی دیگر همان طوری که در مواد مذکور تصریح شده این منع صریح، مقید به قید دیگری نیز می‌باشد و آن، موجّه‌بودن ردّ عملیات نجات است. برای تمیز مفهوم عبارت «موجّه» شاید بهتر باشد که به فروض برآمده از برداشت‌های ذهنی استناد جوییم:

* یکی از این فروض، حالتی است که کشتی‌های دیگر با نزدیک شدن به کشتی در معرض خطر، عملیات کمک‌رسانی و نجات خود را آغاز نموده‌اند و در نتیجه، چون کشتی آسیب‌دیده، نیاز به کمک کشتی یا کشتی‌های دیگر ندارد، می‌تواند بعضی از نجات‌دهندگان را بپذیرد و برخی را رد نماید.

* یا حالت دیگر، آن است که به تشخیص کشتی در معرض خطر، کشتی نجات‌گر فاقد امکانات، تخصص و مهارت‌های لازم شناخته شده و به همین دلیل، کشتی مصدوم با هدف جلوگیری از وخیم‌شدن اوضاع و احوال، آن را از کمک‌رسانی باز دارد.

۲. خطای نجات‌دهنده کشتی

ذیل قسمت دوم ماده ۱۸۰ قانون دریایی ایران مقرر شده است که دادگاه می‌تواند در صورتی که تقصیر یا خطای نجات‌دهندگان موجب عملیات نجات یا کمک شده باشد و یا نجات‌دهندگان مرتکب دزدی یا اخفاء اموال و یا اعمال مزورانه دیگر گردیده باشند نجات‌دهندگان یا کمک‌کنندگان را از اجرت محروم نماید و یا اجرت را تقلیل دهد ولی حکم مربوط به این ماده رافع سایر مسئولیت‌های آنان نخواهد بود. از این ماده چنین برمی‌آید که اگر منشأ بروز خطر یا شدت یافتن آن، تقصیر یا غفلت نجات‌گران باشد و در این صورت عملیات نجات را آنان انجام دهند، نجات‌دهندگان از این بابت مستحق اجرتی نخواهند بود. این بدان علت است که به حکم قاعده تسبیب نجات‌گران خود مسؤول وقوع حادثه بوده و بنابراین، اگر اقدام به عملیات نجات نموده‌اند، به وظیفه ناشی از عمل نادرست خویش عمل کرده و کاری بیشتر از اصلاح شرایط ناشی از اشتباه خود یا کاهش آثار زیان‌بار حاصل از آن انجام نداده‌اند.

همچنین اگر در اثنای به پایان‌رساندن عملیات نجات و کمک‌رسانی، نجات‌گران مرتکب عملی مجرمانه نظیر آنچه قانون به آنها اشاره کرده است شوند، علاوه بر اینکه مشمول همین حکم قرار می‌گیرند و در نتیجه یا اجرتی به آنها تعلق نمی‌گیرد یا اجرتشان کم خواهد شد، باید مسؤولیت کیفری ناشی از این اعمال را نیز بپذیرند.

۳. عملیات نجاتی که به موجب وظایف شغلی و قانونی صورت می‌گیرد

اگر کسی بر اساس قراردادی که قبل از بروز خطر، قطعی شده است وظیفه داشته باشد که به کشتی در معرض خطر کمک برساند؛ از بابت این کمک‌رسانی مستحق دریافت هیچ گونه پاداش یا اجرتی نمی‌باشد.

۴. نجات جان انسان‌ها

مطابق ماده ۱۸۱ قانون دریایی ایران، که مقرر داشته است: «اشخاصی که جان آنها نجات یافته است ملزم به پرداخت هیچ گونه اجرت نخواهند بود. نجات‌دهندگانی که در عملیات کمک یا نجات مربوط به یک حادثه، خدماتی برای نجات اشخاص انجام داده‌اند مستحق دریافت سهم متناسبی از اجرت پرداختی به نجات‌دهندگان کشتی و بار و سایر متعلقات آن هستند.»

به موجب ماده ۱۶ کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی که همگام با متن فوق می‌باشد:

۱. اشخاصی که جان آنها نجات یافته است ملزم به پرداخت هیچ گونه اجرتی نخواهند بود، با اینکه هیچ چیز در این ماده تأثیری بر مقررات قانون ملی در این باره نخواهد داشت.

۲. یک نجات‌دهنده جان انسان‌ها که در خدمت ارائه‌شده به مناسبت سانحه‌ای که منجر به عملیات نجات شده سهیم بوده است، مستحق دریافت سهم عادلانه‌ای از مبلغ مورد حکم به نجات‌دهنده برای نجات شناور یا سایر اموال یا جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست می‌گردد.

علت تعلق نداشتن اجرت به نجات جان انسان‌ها باید در دیگر موازین در همین اسناد جستجو نمود. در این مقررات از نجات انسان‌ها به عنوان تکلیف، یاد شده و بر آن بسیار تأکید شده است. در ماده ۱۸۲ قانون دریایی ایران چنین آمده است: «فرمانده موظف است در حد امکان و در صورتی که خطری جدی متوجه کشتی و سرنشینان آن نشود، برای ارائه کمک‌های ضروری به هر شخصی که در دریا در خطر و یا در معرض تهدید خطر قرار دارد اقدامات ممکن را انجام دهد.»

همین حکم به گونه‌ای دیگر در ماده ۱۰ کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی به شکل زیر آمده است:

۱. هر فرمانده ملزم است تا آنجا که بتواند بدون ایجاد خطر برای شناور خود و افراد روی آن، به هر کسی که در معرض خطر از بین رفتن در دریاست کمک بنماید؛

۲. کشورهای متعاقد می‌بایست اقداماتی را که برای اجرای وظیفه مندرج در بند یک ضروری است اتخاذ نمایند؛

۳. مالک شناور مسؤولیتی در قبال عدول از انجام وظیفه مندرج در بند یک نخواهد داشت.

هر چند در مواد مذکور این وظیفه به طور خاص و مشخص برای فرمانده کشتی تعیین شده است، ولی با این حال بایستی آن را قرینه‌ای محکم و نشانه‌ای آشکار از اراده قانونگذاران ملی و بین‌المللی بر شمرد که دلالت بر عمومی و کلی بودن حکم مذکور نموده و انجام آن را به عنوان یک تکلیف انسانی محض به سایر اشخاص و اصناف سرایت داده و عوضی برای آن قائل نشده‌اند.

نتیجه‌گیری آنکه مواد فوق مانع از آن نیست که بابت عملیات نجات از سوی شخص ثالث یا شخص نجات‌یافته اجرتی به نجات‌گر پرداخت نشود. این نتیجه‌گیری، ما را بر آن می‌دارد تا در تکمیل این بحث دو موضوع دیگر یعنی پرداخت اجرت بابت نجات جان انسان‌ها و تبعات حقوقی کوتاهی در انجام آن را مورد بررسی قرار می‌دهیم:

• لزوم پرداخت اجرت نجات و راه چاره برای آن

ماده ۱۸۱ قانون دریایی ایران چنین بیان داشته است: «... نجات‌دهندگانی که در عملیات کمک یا نجات مربوط به یک حادثه، خدماتی برای نجات اشخاص انجام داده‌اند مستحق دریافت سهم متناسبی از اجرت پرداختی به نجات‌دهندگان کشتی و بار و سایر متعلقات آن هستند»

همچنین بند دوم ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۸۹ نجات دریایی چنین بیان داشته است: «یک نجات‌دهنده جان انسان که در خدمت ارائه‌شده به مناسبت سانحه‌ای که منجر به عملیات نجات گشته سهیم بوده است، مستحق دریافت سهم عادلانه‌ای از مبلغ مورد حکم به نجات‌دهنده برای نجات شناور یا سایر اموال یا جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست می‌گردد»

هر دو سند نجات‌گران جان انسان‌ها را، که عملیات‌شان با نجات کشتی و اموال آن توأمان صورت گرفته است، مستحق سهم متناسبی از اجرت قابل پرداخت به نجات‌دهندگان کشتی و بار و سایر متعلقات آن می‌شناسد. علت این موضوع را بایستی در دو واقعیت حقوقی زیر جستجو نمود.

۱. تصریح قانون به سهیم‌دانستن نجات‌گران جان انسان‌ها به دلیل آن است که «خدماتی برای نجات اشخاص انجام داده‌اند»؛
۲. نجات‌دهندگان جان انسان‌ها در این راه در معرض خطرهایی بوده‌اند که نجات‌دهندگان اموال با آنها دست و پنجه نرم کرده‌اند. پس عادلانه آن است که سهم متناسبی از اجرت پرداختی به آنها تعلق بگیرد.

• ترک فعل نجات جان انسان‌ها در دریا و مسؤولیت‌های ناشی از آن

در حقیقت از لحاظ حقوقی می‌توان چنین توجیه کرد که چون مقررات دریایی در بخش مربوط به عملیات نجات وظایف کشتی، فرمانده و سایر پرسنل شاغل در آن را از حیث اداری و پرسنلی مورد بررسی قرار می‌دهند و همچنین مدیریت کشتی و نحوه بهره‌برداری از امکانات آن را بر عهده فرمانده آن نهاده‌اند، از همین رو فرمانده، مخاطب اصلی تدوین‌کنندگان این موازین قانونی قرار گرفته و به طور مشخص و خاص در انجام این تکلیف موظف شده است؛ و الا انجام این تکلیف به طور عمومی و کلی بر دوش همه افراد و گروه‌ها سنگینی می‌کند.

از آنجایی که ماده ۱۸۲ قانون دریایی ایران و نیز ماده ۱۰ کنوانسیون نجات دریایی ۱۹۸۹ نشانی از تصمیم و اراده راسخ قانونگذاران در شناساندن این تکلیف انسانی قانونی به جامعه بشری است، به همین دلیل به منظور بررسی پیامدهای حقوقی ترک چنین تکلیفی چاره‌ای نیست مگر آنکه بر همین اسناد به ویژه قانون دریایی کشورمان تکیه نماییم و به تجزیه و تحلیل ماده ۱۸۲ قانون دریایی بپردازیم. بر اساس تجزیه و تحلیل این ماده وظایف فرمانده و ترک آنها و پیامدهای ناشی از این ترک، نکاتی است که در توضیحات آینده خواهد آمد.

ماده ۱۸۲ قانون دریایی چنین مقرر داشته است: «فرمانده موظف است در حد امکان و در صورتی که خطری جدی متوجه کشتی و سرنشینان آن نشود، برای ارائه کمک‌های ضروری به هر شخصی که در دریا در خطر و یا در معرض تهدید خطر قرار دارد اقدامات ممکن را انجام دهد.»

با مطالعه صدر ماده فوق آنچه قبل از همه به ذهن متبادر می‌شود آن است که فرمانده به عنوان مدیر و هدایت‌کننده اصلی کشتی به محض مشاهده شخص یا اشخاصی که در وضعیت هلاکت و غرق شدن در دریا، باید با احساس تکلیفی که به حکم قانون برای او در نظر گرفته شده خود را در جایگاه نجات‌گر قرار دهد و برای چاره‌جویی دست به اقدام لازم بزند.

اما نباید فراموش کرد که او پیش از این از طریق انعقاد قرارداد شغلی با مالک کشتی یا مؤسسه حمل و نقل، تکالیف بی‌شماری را بر عهده گرفته و متعهد به انجام آنها شده است؛ بنابراین، نمی‌تواند مانند یک شخص بری از تعهد، احساس تکلیف ناشی از قانون را آزادانه و بی‌قید و شرط به انجام برساند. به عبارت دیگر در چنین حالتی فرمانده یک کشتی در برابر دو وظیفه قرار دارد:

۱. وظیفه قراردادی که ناظر بر هدایت کشتی و سالم به مقصد رساندن سرنشینان و بار آن است؛
۲. وظیفه قانونی برآمده از ماده فوق که نجات شخص در معرض هلاکت را بر عهده فرمانده کشتی گذاشته است.

این دو وظیفه، گذشته از ماهیت‌شان که یکی قراردادی و دیگری قانونی است، یک تفاوت عمده دارند و آن تقدّم و تأخیری است که از حیث زمانی در رابطه با آنها به وجود آمده و بر همین اساس به جا آوردن وظیفه قراردادی بر انجام وظیفه قانونی اولویت پیدا کرده است.

ملاک صحت این گفته را در ماده ۱۸۲ قانون دریایی نیز به خوبی می‌توان مشاهده کرد، حسب ظاهر این ماده قانونگذار با به کارگیری قید «در حد امکان و در صورتی که خطری جدی متوجه کشتی و سرنشینان آن نشود» به درستی اولویت انجام را برای وظیفه قراردادی قائل شده و جمع این دو وظیفه و انجام هم‌زمان آنها را توسط فرمانده منوط به عدم بروز خطر جدی برای کشتی و سرنشینان آن نموده است.

بدین ترتیب، چنانچه فرمانده تشخیص دهد که انجام هم‌زمان این وظایف باعث بروز خطر جدی برای کشتی و سرنشینان آن می‌شود، بلافاصله باید از نجات جان انسانی که در دریا در معرض هلاکت است دست بکشد و در انجام وظیفه قراردادی خود که همان هدایت و حراست از کشتی و مسافران آن می‌باشد کوشش نماید.

البته باید توجه داشت آنچه می‌تواند مانع از انجام هم‌زمان دو وظیفه قراردادی و قانونی توسط فرمانده کشتی شود «خطر جدی» ناشی از انجام وظیفه قانونی است. بنابراین اگر فرمانده تشخیص دهد که نجات جان انسان‌های در معرض هلاکت با خطری معمولی و غیرجدی همراه است، بدون نگرانی درباره سلامت کشتی و سرنشینان آن می‌تواند به انجام وظیفه قانونی خود ادامه و شخص به خطر افتاده را نجات دهد.

مقررات برآمده از ماده ۱۸۲ قانون دریایی رعایت دو وظیفه را برای فرمانده پیش‌بینی نموده است. این وظایف از قرار زیر است:

۱. هدایت کشتی و سالم‌رساندن سرنشینان آن به مقصد (وظیفه اصلی)؛
۲. نجات جان انسان‌هایی که در دریا در معرض هلاکت‌اند (وظیفه فرعی).

شرط «خطر جدی» در صورت ایجاد تراحیم میان وظایف یادشده در بالا معیار تمیز قانونی فرمانده از فعل غیرقانونی او در رابطه با انجام تکالیفش به شمار می‌آید.

نحوه مطالبه اجرت نجات دریایی

مطابق بند ۳ ماده ۲۹ قانون دریایی: «اجرت و هر گونه پرداخت مربوط به نجات و کمک در دریا...» را حقوق ممتاز برشمرده و به موجب بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ۱۹۸۹ که مقرر کرده است: «هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق ممتاز دریایی نجات‌دهنده تحت هر کنوانسیون بین‌المللی یا قانون ملی تأثیر نخواهد داشت»، مشخصاً اجرت نجات‌دهندگان در زمره حقوق ممتاز قرار داشته و در صورتی که نجات‌یافته از ادای دین خویش خودداری ورزد، نجات‌دهندگان بایستی به شیوه‌ای متوسل شوند که برای استیفای حقوق ممتاز پیش‌بینی شده است. قانونگذار ایران با اختصاص دو ماده ۳۲ و ۳۳ قانون دریایی به این موضوع، آیین خاصی را برای مطالبه حقوق ممتاز در نظر گرفته که به دلیل اهمیت این مواد در بحث حاضر عین مواد مذکور ذیلاً نقل می‌شود:

ماده ۳۲ قانون دریایی: آثار عدم پرداخت حقوق ممتاز «در صورت عدم پرداخت حقوق ممتاز ذی‌نفع می‌تواند به وسیله دادگاه حقوق خود را مطالبه و استیفای حقوق خود را از فروش اموال یا کشتی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد درخواست نماید.

دادگاه درخواست و مدارک آن را به خواننده ابلاغ و به علاوه به منظور اطلاع اشخاص ذی‌نفع خلاصه آن را در ظرف ۱۵ روز از تاریخ ابلاغ (هر ۵ روز یکبار) در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز آگهی می‌نماید.

پس از انقضای ۱۵ روز از تاریخ آخرین آگهی، دادگاه به دادخواست و اعتراضات واصله رسیدگی و حکم مقتضی صادر می‌نماید و در صورت احراز صحت دعوی هرگاه استیفای طلب از سایر اموال سهل‌البیع محکوم‌علیه میسر نباشد دادگاه دستور به فروش اموالی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد خواهد داد. رأی دادگاه به جز فروش کشتی قطعی است.

در صورتی که دادگاه دستور به فروش کشتی صادر نماید این دستور سه نوبت متوالی در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز منتشر خواهد شد محکوم‌علیه و هر متضرر دیگری از این دستور ظرف یک ماه از تاریخ انتشار آخرین آگهی در صورتی که معادل محکوم‌به وجه نقد در صندوق دادگستری یا تضمین بانکی بسپارد می‌تواند به رأی مزبور اعتراض نماید در این صورت اجرای حکم دادگاه تا پایان رسیدگی به اعتراض متوقف خواهد شد و رأیی که پس از رسیدگی به اعتراض صادر می‌شود قطعی است. رسیدگی در هر دو مرحله به طور فوق‌العاده و خارج از نوبت انجام می‌شود.»

ماده ۳۳ قانون دریایی: کیفیت پرداخت در صورت وجود رهن «در صورتی که نسبت به کشتی علاوه از حقوق ممتاز حقوق عینی هم موجود باشد ابلاغ دادخواست به دارندگان حقوق مزبور نیز لازم است.

هرگاه پس از صدور حکم بین اشخاصی که ذی‌حق شناخته شده‌اند ظرف یک‌ماه مقرر در ماده ۳۲ نسبت به فروش و تقسیم وجوه حاصل از آن توافق نشود با رعایت مواد ۳۶ و ۳۷ بدو حق دارندگان حقوق ممتاز و بعداً حقوق سایرین تأدیه خواهد شد.

در صورت عدم دسترسی به هر یک از دارندگان حق وجوه مربوطه به نام آنها در صندوق ثبت اسناد و املاک تودیع خواهد شد»

با مطالعه مواد مذکور به ویژه مفاد ماده ۳۲ کاملاً آشکار می‌شود که مقنن در صدد آن بوده است تا یک نوع آیین دادرسی خاص در رابطه با دعاوی ممتاز دریایی ارائه کند و در نتیجه به نحوه استیفای مطالبات صاحبان حقوق ممتاز از جمله نجات‌دهندگان کشتی و اموال در دریا دقت، شدت و شتاب بخشد.

خسارات مشترک

اگر خطری که منشأ ورود خسارات به شمار می‌آید متوجه اموال به خصوصی باشد و زیان‌های ناشی از آن صرفاً متوجه شخص خاصی شود، به این صدمات، خسارات خاص گفته می‌شود. بر عکس وقتی خطر عمومی بوده و کشتی و محمولات بارگیری شده بر روی آن را تهدید نماید و منشأ ورود خسارات به همه آنها باشد ولی با فداکردن یکی از اموال از زیان‌های عمومی جلوگیری شود، جبران چنین ضررها یا هزینه‌های تحمّل شده موضوع خسارت مشترک دریایی قرار می‌گیرد.

مبحث اول: تعریف و تحقق خسارات مشترک دریایی

«وقوع خسارات مشترک منحصرأ و فقط هنگامی تحقق می‌یابد که فداکردن یا مخارج فوق‌العاده عامداً و معقولانه به منظور سلامت کشتی و حفظ اموال از مخاطراتی که در یک سفر دریایی مشترک پیش می‌آید انجام شده باشد...»

مطابق تعریف مندرج در ماده ۱۸۵ قانون دریایی کشورمان که با الهام از تعریف بالا تنظیم و تدوین شده است: «خسارات مشترک دریایی عبارت است از مخارج فوق‌العاده و خساراتی که به طور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار آن به وجود آمده است»

آنچه از مطالعه دقیق ماده ۱۸۵ قانون دریایی دستگیرمان می‌شود نکات ذیل است:

۱. خطری به طور جدی و واقعی سفر دریایی را تهدید کرده باشد

برای آن که بتوان فدا کردن کالا یا پرداخت هزینه‌های تحمیل شده در طول سفر را از مصادیق خسارات مشترک دریایی به شمار آورد باید:

۱. خطری کشتی و محموله آن را تهدید نماید؛

۲. این خطر باید واقعی باشد؛

۳. خطر به طور مشترک کشتی و تمامی اموال آن را تهدید کند.

۲. مخارج فوق‌العاده و فداکردن کالا باید به صورت واقعی و عمدی صورت گرفته باشد

در صورتی فداکردن کالا و پرداخت هزینه‌های فوق‌العاده به عنوان خسارات مشترک دریایی به شمار خواهد آمد که:

۱. به صورت ارادی و عمدی انجام گرفته باشد؛

۲. قسمتی از بار و قطعاتی که از کشتی به دریا انداخته می‌شود، از حیث ارتفاع خارج نشده باشد.

۳. مخارج فوق‌العاده و فداکردن کالا باید هدف دفع خطری باشد که عارض سفر دریایی شده است

این احتمال وجود دارد که به دلایل مختلف فرمانده تصمیم بگیرد در خلال سفر دریایی، بخشی از بار به دریا ریخته شود یا نسبتاً به پرداخت هزینه‌های اقدام کند که در حالت عادی مرسوم نیست.

فرض کنیم بخشی از محموله بارگیری شده بر روی کشتی، کالاهای قاچاق به حساب آید و در صورت بازرسی و اعمال نظارت در بندر مقصد برای فرمانده کشتی ایجاد مسؤولیت نماید و منجر به پرداخت جریمه سنگین شود. به همین دلیل قبل از ورود کشتی به بندر مقصد به اراده فرمانده کالاهای مذکور به دریا ریخته شود یا اینکه فرضاً به دلیل اینکه کارکنان کشتی احساس خستگی می‌کنند و نیاز به تفریح و استراحت دارند فرمانده دستور به لنگر انداختن کشتی در بندری را صادر کند و هزینه‌هایی را در این راه پرداخت کند.

در هر دو حالت فوق، به دریا ریختن کالاها و هزینه‌های متحمل بابت لنگر انداختن کشتی خسارات مشترک دریایی محسوب نمی‌شوند؛ زیرا هیچ گونه ارتباطی به دفع خطری که کشتی و اموال آن را تهدید می‌کرده است، ندارد.

۴. فدا کردن باید در جهت حفظ منافع مشترک باشد

برای آنکه فدا کردن تعمدی و ارادی کالا خسارات مشترک تلقی شود، شرط آن است که این فدا کردن به دلیل حفظ منفعت یا سلامت مشترک به عمل آمده باشد، مراد از منفعت یا سلامت کشتی منفعت یا سلامت کامل سفر دریایی است که شامل کشتی و بار آن می‌گردد.

۵. کشتی و محموله در معرض خطر باید به طور واقعی از فدا کردن و مخارج فوق‌العاده منتفع شده باشند
مقصود از اینکه کشتی و محموله تجاری در معرض خطر به طور واقعی از فدا کردن و پرداخت هزینه‌های غیرمعمول منتفع شوند، این است که از این اقدامات نتیجه مفیدی حاصل شود.

۶. خطر نباید در نتیجه تقصیر یا خطای شخص مدعی اخذ غرامت بابت خسارت مشترک باشد
اگر عملی که منجر به خسارات مشترک شده به علت تقصیر یا خطای صورت گرفته توسط یکی از طرف‌های شریک و ذی‌نفع در سفر باشد، نمی‌تواند مانع از تسهیم و تشریک مقصر در خسارات مشترک باشد و در نتیجه این امکان برای زیان‌دیده محفوظ باقی می‌ماند تا به طور مستقل ضمن طرح دعوی علیه مقصر یا خطاکار، حق خود را استیفا کند.

۷. پرداخت هزینه‌های فوق‌العاده و فدا کردن کالا باید متناسب با خطری باشد کشتی و اموال را آن را تهدید می‌کند
برای آنکه خسارات مشترک قابل قبول باشد باید فدا کردن کالاها و پرداخت مخارج فوق‌العاده طبیعی «معقولانه» داشته باشد. در حقیقت این صفت یک اصل بنیادین در حقوق است که فقدان آن امکان هر کاری را از ما سلب می‌کند. یکی از مفاهیم قابل استنباط از این عبارت لزوم برقراری اصل تناسب میان خطر تهدیدکننده از یک سو و فدا کردن کالا و پرداخت هزینه‌های فوق‌العاده از سوی دیگر است که باید در رفتار طبیعی یک فرمانده جدی، مسؤول و با حسن نیت پدیدار شود. البته لازم به یادآوری است که معقولانه بودن تصمیم الزاماً به معنی صحیح بودن آن نیست، بلکه منظور تصمیم یا رفتاری است که با در نظر گرفتن شرایط حاکم بر کشتی و اموال آن برای دفع خطر مناسب تشخیص داده شده است.

مبحث دوم: طبقه‌بندی خسارات مشترک دریایی

در خلال مطالعه خسارات مشترک و شروط مربوط به تحقق آن همواره تصریحاً بر روی دو موضوع تأکید ورزیده‌ایم. این دو موضوع عبارت‌اند از: «فدا کردن» و «پرداخت مخارج فوق‌العاده».

گفتار اول: فدا کردن

در یک سفر دریایی که با خطر مواجه می‌شویم و دفع آن از نظر فرمانده کشتی ضروری تشخیص داده می‌شود، سه منفعت ممکن است در معرض فدا کردن قرار گیرد. این منافع عبارتند از:

۱. کالای کشتی

یکی از رایج‌ترین انواع فدا کردن کالا، به دریا افکندن آن است. برای آن که این فدا کردن مشمول مقررات مربوط به خسارات مشترک قرار گیرد و صاحب آن یا ذی‌نفع در آن حق اخذ وجهی از محل خسارات مشترک را دارا شود، لازم است تا کالای به دریا افکنده شده مطابق عرف جاری در حمل و نقل دریایی، بر روی کشتی، بارگیری و حمل شده باشد. وقتی سخن از رسوم و عرف جاری در حمل و نقل دریایی به میان می‌آید منظور اعمال و اقداماتی است که به صورت عرف مسلم درآمده و دست‌اندرکاران کشتیرانی تجاری را ملزم می‌سازد تا درباره چیدن کالا در کشتی و قراردادن آنها در جای مناسب دقت لازم را به عمل آورند. محل مناسب را معمولاً *stevedores* مشخص و معین می‌کنند و این محل‌ها همان انبارهای کشتی است. اما در برخی موارد دیده می‌شود که تمام کالا یا بخشی از آن بر روی عرشه بارگیری می‌شود. در این حالت فدا کردن کالاهای چیده شده بر روی عرشه در زمره خسارات مشترک به شمار نمی‌آیند، مگر آن که صاحب یا فرستنده کالا با متصدی حمل یا مالک کشتی در این زمینه به تفاهم رسیده باشند.

۲. کشتی

هنگامی که کشتی به منظور ایمنی مشترک عمداً به ساحل رانده شود تا به گِل بنشیند، اعم از اینکه کشتی خود به خود به ساحل رانده می‌شد یا نه، ضرر و زیان و یا خسارات وارده به اموال مربوط به سفر مشترک دریایی جزو خسارات مشترک محسوب می‌شود.

۳. کرایه حمل

از دست دادن کرایه حمل ناشی از خسارات وارده به کالا و یا فقدان آن باشد، از طریق خسارات مشترک جبران خواهد شد، اعم از آنکه فقدان و خسارات وارد به کالا در جریان عمل مربوط به خسارات مشترک ایجاد شود و یا آنکه به عنوان خسارات مشترک جبران شده باشد. اما هزینه‌هایی که صاحب کرایه حمل برای تحصیل آن می‌بایست متحمل می‌گردید و به علت فداکردن چنین هزینه‌ای پرداخت نکرده از مبلغ ناخالص کرایه حمل کسر می‌شود.

قانونگذار قانون دریایی ایران، اگرچه درباره خسارات مشترک کم‌توجهی نموده و از ارائه قواعد لازم خودداری ورزیده است، با این حال در فصل مربوط به اجاره کشتی این موضوع را در ماده ۱۵۹ چنین ذکر کرده است: «در صورتی که فرمانده ناگزیر گردد برای سلامت و حفظ جان اشخاص و یا اموالی که در کشتی است تمام یا قسمتی از بار کشتی را به دریا بریزد کرایه بار مزبور بر طبق مقررات فصل مربوط به خسارات مشترک دریایی قابل پرداخت است.»

گفتار دوم: پرداخت مخارج فوق‌العاده

همان گونه که در ماده ۱۸۵ قانون دریایی تصریح شده یکی دیگر از مصادیق خسارات مشترک، مخارجی است که طی یک سفر دریایی به صورت فوق‌العاده و غیرمعمول پرداخت می‌شود، این ماده قانونی هیچ گونه اشاره‌ای به ماهیت هزینه‌های مذکور نکرده و به همین کلی‌گویی بسنده کرده است.

طبق قاعده هشتم مقررات یورک آنتورپ «هرگاه کشتی به ساحل نشیند کالا، سوخت و ذخایر آن به عنوان اقدامات منجر به خسارات مشترک تخلیه گردد، مخارج اضافی سبک‌سازی و کرایه‌ای که ممکن است برای تخلیه کالا به کشتی‌های کوچک پرداخت شود و همچنین هزینه بارگیری مجدد محموله و خساراتی که در اثر این اقدامات، تحمل شده به عنوان خسارات مشترک منظور می‌شود.»

همچنین در صدر قاعده دهم مقررات یورک آنتورپ مقرر شده است: «چنانچه یک کشتی در اثر حادثه، فدا کردن و یا سایر شرایط فوق‌العاده وارد بندر یا پناهگاهی شود و یا به بندر محل بارگیری خود مراجعت کند و دلیل این عمل حفظ ایمنی مشترک باشد، هزینه‌های مربوط به ورود به چنین بندر یا پناهگاهی جزو خسارات مشترک منظور خواهد شد. همچنین اگر کشتی با همان بار اصلی خود یا قسمتی از محموله آن بندر یا پناهگاه را ترک کند، هزینه خروج از چنین بندر یا پناهگاهی که به علت ورود به آن بندر یا پناهگاه بوده به عنوان خسارات مشترک پذیرفته خواهد شد»

مبحث سوم: اشتراک در خسارات

مطابق آنچه در توضیحات گذشته بیان کردیم، اگر در حین رفع خطر از یک سفر دریایی مشترک اشخاصی در اثر فدا کردن یا پرداخت هزینه‌های فوق‌العاده اموال‌شان از خطر بر حذر بماند و منجر به منتفع شدن آنان گردد، این اشخاص به میزان نفعی که از این راه نصیب‌شان شده است باید در زیان‌های عمومی متحمل سهمی شوند. اشتراک در خسارات مشترک یکی از مهم‌ترین مراحل مربوط به زیان عمومی دریایی است که لازم است با دقت انجام شود.

گفتار اول: مبنای ارزیابی زیان وارده به اموال دریایی

تعیین میزان مشارکت در خسارات مشترک مستلزم آن است که قبل از همه زیان‌هایی که در خلال یک سفر به اموال دریایی وارد می‌شود مورد محاسبه قرار گیرند. ارزیابی این زیان‌ها را معمولاً ارزیاب‌های با تجربه و ماهری صورت می‌دهند که برای این کار تخصص یافته و به لحاظ برخوردار از آمادگی و دانش لازم به ارزیابان خسارات مشترک (average adjustor) شهرت یافته‌اند.

بند اول: محاسبه زیان‌های وارده به کالای کشتی

این احتمال وجود دارد که در یک سفر دریایی کالای کشتی به دلیل بروز خطر صرفاً دچار آسیب‌دیدگی شود و در نهایت به طور جزئی صدمه ببیند. بر عکس ممکن است شدت خطر به حدی باشد که به دریا افکندن تمام کالا اجتناب‌ناپذیر باشد و ناچاراً فرمانده کشتی دست به فداکردن کامل کالا بزند؛ بنابراین ارزیابی زیان وارده به صاحب تابعی از حالات مذکور خواهد بود.

بند دوم: محاسبه زیان‌های واردشده به کشتی

اگر در خلال یک سفر دریایی فرمانده کشتی به دلیل دفع خطری که سفر را تهدید می‌نموده است ناگزیر از فدا کردن کشتی یا تحمل ورود صدمه به آن شده باشد، مالک کشتی به میزان صدماتی که به کشتی او وارد شده است حق ادعای خسارات مشترکی خواهد داشت. البته به طور طبیعی در محاسبه میزان زیان وارده به کشتی بایستی میان حالتی که کشتی به صورت کامل از بین رفته و وضعیتی که کشتی دچار صدمه شده است قائل به تفکیک شد.

بند سوم: محاسبه زیان‌های وارده بابت فدا کردن کرایه حمل

در رابطه با زیان از دست‌دادن کرایه حمل باید به طور اساسی و دقیق به شیوه و زمان پرداخت کرایه توجه کرد. به موجب شروط مندرج در قرارداد حمل، کرایه حمل به دو صورت قابل پرداخت است:

۱. حالتی که پرداخت کرایه حمل مشروط به سالم‌رسیدن کالا به مقصد نشده است، یعنی صاحب کالا اصطلاحاً «راضی به هر حادثه‌ای» است.
۲. حالت دیگر آن است که پرداخت کرایه حمل در برابر تحویل کالا صورت می‌پذیرد، یعنی به اصطلاح قاعده «پرداخت به شرط تحویل» بر رابطه صاحب کالا و متصدی حمل کالا حاکم می‌باشد.

در حالتی که طبق قرارداد اجاره یا بر اساس بارنامه مقرر شده باشد که کرایه حمل در پایان سفر و هم‌زمان با تحویل کالا به صاحب کشتی یا متصدی حمل یا نماینده هر یک از آنان پرداخت شود، چنانچه کالا با هدف فدا کردن به دریا افکنده شود و در نتیجه به مقصد نرسد، بدیهی است خسارات زیادی به صاحب آن و همچنین مالک کشتی یا متصدی حمل وارد خواهد شد. در چنین موردی مالک کشتی یا مستأجر آن که مستنداً به مفاد قرارداد منعقدۀ مُحَقَّقْ به أخذ کرایه می‌باشد به دلیل آن که صاحبان کالای فدا نشده یا کشتی یا هر دوی آنان از این فدا مردن منتفع شده‌اند، می‌توانند جبران زیان‌های خود را تحت عنوان خسارات مشترک از آنان طلب نمایند.

ماهیت خسارات مشترک دریایی

خسارات مشترک و حقوق ممتاز

مطابق ذیل بند ۳ ماده ۲۹ قانون دریایی ایران آن قسمت از خسارات مشترک دریایی که بر عهده کشتی است حق ممتاز تلقی می‌شود، یعنی اگر در یک سفر دریایی به دلیل بروز حادثه‌ای کشتی، محموله تجاری و کرایه حمل آن در معرض خطر قرار گیرند و برای دفع آن تمام یا بخشی از بار به دریا افکنده شود و به سبب همین فدا کردن به صاحب آن کالا زیانی وارد شود، این خسارات ماهیت خسارات مشترک را دارد و جبران بخشی از آن بر عهده مالک کشتی یا نماینده او خواهد بود. بدیهی است در صورتی که مالک کشتی از ادای دین خود امتناع ورزد صاحب کالای فدا شده حق خواهد داشت تا با اقامه دعوا مطالبه سهم علیه کشتی اقدام قانونی نماید. این دعوا ماهیت عینی داشته و بنابراین، هر جا که کشتی قابل دسترسی باشد اعمال صلاحیت قضایی نسبت به آن امکان‌پذیر خواهد بود.

جهت دریافت جزوات رایگان و کالت، قضاوت، کارشناسی ارشد و دکتری به ۰۹۳۵۲۲۱۳۱۷۵ واتس‌آپ بدهید تا آنها را به رایگان برایتان ارسال نمایم. ضمناً این جزوات در سایت MollaKarimi.ir و کانال تلگرام [@OmidMollaKarimi](https://t.me/OmidMollaKarimi) در دسترس است. صفحه اینستاگرام ما [Vekalatyar](https://www.instagram.com/Vekalatyar) رو هم دنبال کنید.