

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 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 همت 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 به خوبی 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 جامعیت‌نداشتن 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.

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 هریک 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 تعاریف، عناوین دیگری را نظیر «حقوق بازرگانی مربوط به کشتی‌رانی» یا «حقوق 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 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، دریای 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 پاسخگ نبودن قانون دریایی ایران باعث شده تا مسؤولین نسبت به گذشته به مباحث حقوق دریایی بیشتر توجه کنند و با (IMO) بدین ترتیب در سال ۱۳۶۱ سازمان بنادر و کشتی‌رانی با همکاری سازمان بین‌المللی دریایی با بهره‌گیری از تجارب دکتر رفیع رضا لایحه اصلاح قانون دریایی ایران را در سال ۱۳۶۵ به هیأت دولت جهت تصویب تقدیم کرد.

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 به طول، مسافت انواع کشتیرانی بر حسب موضوع، و تأخیر است که در این قلمرو یا خارج از آن قرار می‌گیرند

ماهیت کشتیرانی دریایی: عموماً کشتیرانی دریایی به حمل و نقل 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 شناورهای 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 می کند. 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 طبقه بندی کشتی های دریایی قرار نمی گیرد، بلکه بیشتر معرف شناورهای رودخانه ای است. از همین رو نباید ماهیت و تعریف کشتی رانی دریایی را بر تمامی وسایل و ادوات کشتی رانی متمرکز ساخت، زیرا از حیث نوع ساخت، اندازه، نیروی محرکه و میزان ظرفیت بعضی شناورها نظیر قایق ها یا لنج ها فرق بسیاری با کشتی ها دارند. به همین دلیل توصیه می شود که تبیین ماهیت کشتی رانی و تعریف آن بر قلمرو دریایی و طبیعت حقوقی و جغرافیایی آب های تمرکز یابد که دریانوردی در آن انجام می شود.

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

کشتی رانی طولانی مدت: کشتی رانی طولانی مدت یا کشتی رانی بین المللی عبارت است از دریانوردی بین بنادر داخلی و بنادر کشورهای خارجی. معیار کشتی رانی بین المللی دریانوردی بین دو بندر متعلق به دو کشور مختلف است. مثلاً، اگر یک کشتی ایرانی محموله ای را در بندرعباس به عنوان بندر مبدأ به مقصد بندر احمدیه کویت بارگیری کند، کشتی رانی در این مسیر را کشتی رانی طولانی مدت یا بین المللی نامند. همانگونه که ملاحظه می شود، معیار این نوع کشتی رانی 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 بین المللی 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 می کند.

قانون دریایی ایران اشاره به این نوع کشتی رانی ندارد، ولی با توجه به اینکه ماده ۶ همین قانون کشتی رانی میان بنادر و جزایر ایرانی را کشتی رانی ساحلی نامیده است، لذا به طور طبیعی کشتی رانی بین بنادر ایرانی و خارجی همان مفهوم کشتیرانی بین المللی یا طولانی مدت را پیدا خواهد کرد. البته بندهای ۲۰ و ۲۱ ماده یک دستورالعمل صدور و اعطای گواهینامه های شایستگی دریانوردی (رشته عرشه) سازمان بنادر و کشتی رانی ظاهراً تا حدودی نقص قانون دریایی را برطرف کرده است. به موجب بند ۲۰ ماده یک 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 می رسد 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 می شود 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 واژه های یادشده در سطور قبل دیده نمی شود. به هر حال، همانطور که پیشتر بیان شد، اگر مفهوم «سفرهای نزدیک به ساحل» را مترادف «کشتی رانی ساحلی» بدانیم، که البته ظاهر چنین می نماید، «سفرهای نامحدود» نیز می تواند مترادف «کشتی رانی طولانی مدت یا بین المللی» 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. غالب فصول قانون دریایی ایران با پرداختن به این نوع کشتی‌رانی آن را در کانون 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 دریاها 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 متعاهد است که می‌توانند به صید ماهی بپردازند. از سوی دیگر کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ نیز حق ماهیگیری در دریاها را برای آزاد را برای اتباع همه کشورهای به رسمیت شناخته و مسائلی همچون صدور مجوز ماهیگیری برای کشتی‌ها، تعیین سهمی 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 دریا دریای کشورهاست.

کشتی‌رانی تفریحی و گردشگری: این نوع کشتی‌رانی که به صورت تفریحی و سیاحتی با هدف استفاده از مناظر طبیعی و سواحل دریاها 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 حوزه‌ها 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 دریا، یدک کشتی، کشتی شکستگی 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. هرچند 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.

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 تغییر کرده، به شکل کنونی درآمده است. برخی برای مطالعه گذشته حقوق دریایی توجه خود را بر مجموعه‌ای از قوانین دریایی متمرکز می‌سازد که به صورت مدون در بنادر و سواحل به اجرا گذاشته شده است. همچنین بعضی دیگر از نویسندگان، تاریخ حقوق دریایی، 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 به مصری‌ها و فنیقی‌ها برمی‌گردد. اولین قوانین 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.

۲. قواعد الیرن: 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 الیرن، مقررات مربوط به بند آمستردام و مقررات هانر 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.

کشورهایی نظیر ایران، لبنان و مصر از این مقررات نیز بهره‌مند شدند.

یکسان‌سازی حقوق دریایی:

معاهدات بین‌المللی بروکسل در شکل‌گیری حقوق دریایی و یکسان‌سازی آن تأثیر بنیادی 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 دکترین 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 لوئی 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، کشتی شکستگی، 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 تحلفات از قانون دریایی یا قوانین لاحق در نظر گرفته شود.

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

قبل از قانون دریایی، مسائل 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 و 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 شناورهای مصوب خرداد ماه ۱۳۳۱ هیأت وزیران

۲. آیین‌نامه ثبت انتقالات و معاملات کشتی‌ها مصوب ۱۳۴۴/۶/۱۳

۳. آیین‌نامه‌های ثبت کشتی‌ها و شناورها مصوب ۱۳۴۴/۹/۱۰

۴. آیین‌نامه‌های راجع به گواهینامه رانندگی قایق‌ها مصوب ۱۳۴۸/۴/۹

۵. آیین‌نامه‌های اجرایی صدور گواهینامه عمومی مخابرات رادیویی دریایی

دستورالعمل‌های سازمان بنادر و کشتیرانی

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.

آیین‌نامه‌های اجرایی شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی

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 و کشتی‌های بازرگانی در مسافت‌های نامحدود.

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.

مصوبات و دستورالعمل‌های شورای عالی هماهنگی ترابری کشور

این شوراها سیاستگذاری‌های کلان کشور در صنعت حمل و نقل را بر عهده دارد طرح فوب، آیین‌نامه‌های اجرایی طرح خرید کالاهای دولتی به صورت فوب و حمل و نقل آن توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی و آیین‌نامه 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 انتقاد 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

۳. قرارداد بین‌المللی مربوط به خط شاهین کشتی‌ها

۵. قانون تصویب پروتکل کنترل انتقالات برون‌مرزی و دفع مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات در دریا

۶. قانون پذیرش یادداشت تفاهم زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند

فصل دوم

کشتی

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.

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 از ماده ۵۲ 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 خاطرنشان 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.

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 از جهت تقسیم اموال طبیعتاً مال منقول است چون برای جابجایی از جایی به جای دیگر آماده شده است؛ اما اموال منقول به سه دسته مادی، معنوی و قراردادی تقسیم می‌شود که کشتی از اموال منقول مادی است بنابراین حق مالک کشتی نسبت به آن حق مالی است.

در شباهت کشتی به مال غیرمنقول و اشخاص می‌توان گفت با آنکه کشتی از اموال منقول است احوال شخصی آن نظیر نام، ثبت، تابعیت و ... به این وسیله شخصیت حقوقی واقعی می‌بخشد. در نتیجه تبعات استفاده از کشتی به خود آن برمی‌گردد و در نهایت همانند یک شخص حقیقی می‌تواند بدهکار، بستانکار یا مسئول شناخته شود. تمام این پیامدهای حقوقی ناشی از وضعیت حقوقی فرضی است که با اعطای تابعیت به آن صورت می‌گیرد.

مبحث دوم: خصوصیات مدنی کشتی

حجم یا ظرفیت کشتی: لازم است هر کشتی دارای نام معین و خاصی باشد این نام باید در «اداره مرکزی ثبت کشتی‌های سازمان بنادر» که در تهران قرار دارد برسد. نام توسط مالک یا نماینده او انتخاب می‌شود و باید ایرانی باشد اگر قبلاً نام غیر ایرانی داشته تصویب در حوزه اختیار هیأت وزیران است بعد از انتخاب نام باید بر روی دو سینه و پاشنه کشتی نوشته شود.

منظور از «ظرفیت کشتی» گنجایش و حجم آن است. ظرفیت بر دو نوع خالص و ناخالص تقسیم می‌شود.

منظور از «ظرفیت ناخالص» یا «جمع کشتی» که شامل حجم داخل کشتی به علاوه کلیه تأسیسات نصب‌شده در سطح کشتی و فضاهای اشغال‌شده توسط سایر وسایل و ادوات است.

منظور از «ظرفیت خالص» حجم داخلی کشتی است که کالاها و مسافران را در خود جای می‌دهد. به عبارت دیگر اگر فضاهای خالی و قسمت‌های اختصاص داده‌شده برای اقامت کارکنان کشتی و فضاهای اشغال‌شده وسایل بخار و موتورها و نیز کابین‌های فرماندهی و نقشه کشتی را از ظرفیت ناخالص کسر کنیم، ظرفیت خالص به دست می‌آید.

معمولاً میزان ظرفیت خالص کشتی باید بر روی لوحه فلزی نوشته و در جای مناسب نصب شود و 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 کشتی‌ها و در سند ثبت کشتی و نسخه دوم آن درج شود.

اقامتگاه کشتی: چون کشتی را یک شخصیت حقوقی فرضی در نظر گرفته‌ایم لذا باید دارای اقامتگاه حقوقی نیز باشد معمولاً بندر محل ثبت کشتی اقامتگاه وی محسوب می‌شود و کلیه اسناد قانونی آن در آنجا نگهداری می‌شود و اسناد قضایی (نظیر اخطاریه، دادخواست، دادنامه و ...) نیز به آنجا ارسال می‌شود.

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. تعیین درجه کشتی به عهده مراجع صلاحیت‌دار بین‌المللی است که به مؤسسات طبقه‌بندی معروف است و تعیین آن بر اساس شیوه ساخت، ویژگی‌های فنی، خصوصیات دریانوردی و میزان عمر مفید آنها است.

صلاحیت این مراجع از نحوه نظارت آنها بر کلیه مراحل ساخت کشتی ناشی می‌شود.

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 شود. 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 می‌کند.

۱. سند مالکیت کشتی یا رونوشت آن؛

۲. سند ثبت کشتی؛

۳. سند تابعیت؛

۴. فهرست مسافران و کارکنان کشتی؛

۵. کلیه اسناد مربوط به حمل؛

۶. اجازه حرکت کشتی؛

۷. اجازه دریانوردی و گواهینامه‌های فنی؛

۸. فهرست حقوقی عینی مربوط به کشتی و ...

این مدارک جهت ارائه الزامی است اما سؤال اینجا مطرح می‌شود که آیا احکام بالا برای کشتی‌های صیادی و کشتی‌های تفریحی نیز صادق است؟

در پاسخ به این سؤال باید گفت قانونگذار نظر خود را بر کشتی‌های تجاری غیرصیادی متمرکز کرده و در نتیجه، هیچگونه اشاره‌ای به کشتی‌های صیادی و شناورهای تفریحی نکرده است. لذا به نظر می‌رسد که این کشتی‌ها از دایره شمول حکم مندرج در ماده ۸۴ خارج می‌باشند، اما این برداشت نباید تصور مستثنا بودن کشتی‌های صیادی و تفریحی از همراه داشتن اسناد و مدارک ضروری را به دنبال داشته باشد؛ زیرا کشتی‌های 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 گواهینامه‌هایی به عنوان اسناد ضروری است که باید به طور دائم و همیشگی در کشتی نگهداری شوند. ایراد وارده بر این قانون 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 می‌باشد 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 طبقه‌بندی کشتی؛ سایر دفتر ثبت گزارش‌های کشتی و اسناد و گواهینامه‌های مربوط به معاهداتی که دولت ج.ا.ا به آن ملحق شده یا می‌شود.

دفتر ثبت وقایع کشتی:

طبق ماده ۱ 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.

علاوه بر دفتر ثبت وقایع کشتی دفاتر دیگری نظیر دفتر ثبت گزارش موتورخانه 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 بین الملل دریاهای هر کشور، شرایط مربوط به اعطای تابعیتش را به کشتی ها خود تعیین می کند. شاهد این ادعا پاراگراف اول ماده ۹۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای (unlos) است که مقرر می نماید: هر کشور شرایط مربوط به اعطای تابعیتش به کشتی ها در قلمرواش و حق به اهتزاز درآوردن پرچم خود را تعیین خواهد نمود. کشتی ها تابعیت کشوری را دارند که حق حمل پرچمش را داشته باشند. از همین رو، هر کشور، معیار خاصی دارد و در این معیار سعی می کند منفعت اقتصادی، شرایط صنعتی و حتی اجتماعی خود را در نظر بگیرد.

در ابتدا به معرفی برخی از این معیارها می پردازیم:

بند اول: معیارهای عمومی کسب تابعیت

ساخت داخلی: برخی کشورهای پیشگام در صنعت کشتی سازی به دلیل محرمانه نگه داشتن جنبه های فنی و تکنیکی این صنعت و توسعه بخشیدن به صنایع کشتی سازی به شرطی به یک کشتی تابعیت آن کشتی اعطا می کنند که کشتی در آنجا ساخته شده باشد.

مالکیت ملی یا داخلی: در برخی از کشورها ممکن است شرایط مالکیت ملی به عنوان شرط تعیین کننده در اعطای تابعیت به کشتی در دستور کار قرار گیرد. در این کشورها اعطای تابعیت به کشتی در صورتی است مالکیت کشتی کلاً یا جز متعلق به اتباع آن کشور باشد. البته باید توجه داشت که روش های اعطای تابعیت به کشتی متفاوت است. برخی مالکیت کامل و کلی کشتی را شرط می دانند و برخی نسبت معینی از مالکیت کشتی را برای ملی بودن کافی می دانند. گروهی، تابعیت شرکت مالک کشتی را معیار قرار می دهند و از تابعیت شرکای آن و میزان یا حدود مشارکت اتباع خود در اداره صرف کشتی صرف نظر می کنند.

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 کشورهای 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 ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد تابعیت ایرانی خواهد داشت. شرایط این است که کشتی به اشخاص تابع ایرانی تعلق داشته باشد و کشتی باید به ثبت رسیده باشد بنابراین مالکیت داخلی ذکر شده است» 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 آنکه 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 متخبطان 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 اینگونه 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. 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 بیشتر از ۶ ماه تجاوز کند.
۳. صرفاً جهت انجام تشریفات ثبت و نه به منظور اهداف تجاری یا هر انگیزه دیگر اعطا شود.
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 صادر کننده قرار دارد، با ورود کشتی با تابعیت موقت ایرانی به بند مقصد، اصل گواهینامه ثبت موقت باید بلافاصله به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم شود و رونوشت آن را نیز باید کنسولگری صادر کننده 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 بعمل 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 حقوقی 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 به قرار زیر است:

- 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.
- 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 پیروی کند.
- کشتی تابع باید مدارک لازم، علی‌الخصوص مدارکی را که مثبت حق 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.
- 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:

- الف. کشتی تابع (حامل پرچم) از حیث امور اداری، فنی و اجتماعی تابع صلاحیت‌ها و نظارت‌های به‌عمل‌آمده از سوی دولت متبوع (اعطاکننده تابعیت) است.
- ب. فرمانده و ملوانان کشتی حامل پرچم از حیث امور اداری، فنی و اجتماعی تابع ضوابط قانونی و صلاحیت‌های اعمال‌شده توسط دولت متبوع می‌باشند.
- ج. کشتی تابع از حیث تضمینات ایمنی کشتی به ویژه در ارتباط با موارد زیر باید از تصمیمات دولت اعطاکننده تابعیت پیروی کند:

۱. ساخت، تجهیزات و قابلیت دریانوردی کشتی؛

۲. اداره کشتی و شرایط کاری و آموزش کارکنان آن با توجه به ضوابط و مقررات بین‌المللی حاکم؛

۳. استفاده از علائم، حفظ ارتباطات و جلوگیری از تصادمات؛

۴. بازرسی‌های دوره‌ای بازرسان صلاحیت‌دار.

د. 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

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 ثبت نام شده و با نام آن کشور و پرچم آن ثبت شود. به طور معمول می‌گویند که کشتی تحت پرچم یک کشور ثبت نام شده است.

کشتی تحت کنترل قانونی پرچم یک کشور است و مستلزم 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.

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

آثار حقوقی ثبت کشتی:

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 مُثبت 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 منطقی بهره‌مندی و انتفاع متعاقدين 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 متعاقدين 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 ذی حق علم به عیوب، اسباب فسخ یا استحقاق حق خود قبل از کسب آن داشته باشد، نمی تواند به حجیت ثبت متمسک شود.

حقوق ممتاز دریایی:

بهره برداری دریایی و استفاده از کشتی مخارج سرسام آور و سرمایه هنگفتی را طلب می کند که در برخی از موارد خارج از قدرت و توان تجهیز کننده یا تدارک کننده کشتی است. معاملات تضمینی یا رهن کشتی سهل ترین و قدیمی ترین روشی است که با هدف تقویت توان مالی تدارک کننده کشتی همواره مورد استفاده بوده است. در این میان کشتی مانند هر مال التجاره دیگر، وثیقه و تضمین یک دین قرار می گیرد و تشریفات عقد رهن درباره آن به اجرا درمی آید. ثمره عقد رهن حق وثیقه ای است که برای مرتهن حاصل می شود. یعنی در صورت ادا نکردن دین، این امکان برای مرتهن فراهم می شود تا از حاصل فروش کشتی، طلب خود را استیفاء کند.

علاوه بر رهن مواردی پیش می آید که مالک یا تدارک کننده در پرداخت حقوق افرادی که در فعالیت های کشتی دخیل هستند یا در رفع خطرات تهدید کننده کشتی مشارکت دارند قصور می ورزند یا قادر به انجام دقیق و به موقع آن نیست. این امر موجب می شود 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 برمی گردد. حق ممتاز دریایی حقی است عینی (line) که اساس و بنیان حق اقدام علیه شیء (action in rem) را تأسیس می نماید. 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 ملزوم اند یعنی هر جا که وجود حق عینی دریایی ثابت شود، حق دعوی علیه کشتی نیز قابلیت اقامه پیدا می کند؛ و هر جا حق اقامه دعوی علیه کشتی مشاهده شود، وجود حق عینی نیز اثبات پذیر خواهد بود.

مبحث دوم: جایگاه حقوق ممتاز دریایی در مقررات بین الملل

کنوانسیون های بین المللی که در این زمینه تدوین شده است به شرح زیر است:

۱. کنوانسیون بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مورخ ۱۹۲۶

۲. کنوانسیون بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی ۱۹۶۷

۳. کنوانسیون بین المللی مربوط به ثبت حقوق بر کشتی در دست ساخت مورخ ۱۹۶۷

۴. کنوانسیون بین المللی مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مورخ ۱۹۹۳

این ۴ قانون در ایران لازم الاجرا است.

تدوین کنندگان کنوانسیون ۱۹۲۶ بروکسل در پی آن بودند تا با ضوابط و مقررات پیش بینی شده یک چهارچوب بین المللی مشخص ارائه دهند اهدافی که در این چهارچوب گنجانده می شوند به شرح زیر است:

۱. شناسایی رهن های به ثبت رسیده در دول متعاقد؛

۲. هم‌عرض نداشتن دعاوی مربوط به حقوق ممتاز و قائل بودن به اصل تقدم میان آنها؛

۳. اقتدار قانون ملی در پذیرش حقوق عینی دریایی بر پایه دعاوی غیر مصرح در کنوانسیون، بدون اینکه تغییری در اصل تقدم حقوق ممتاز بر رهن دریایی حادث گردد.

مبحث سوم: حقوق ممتاز دریایی در ایران

اکثر کشورهای که به کنوانسیون ۱۹۲۶ ملحق شده اند این سند را در قوانین دریایی خود لحاظ کرده اند 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 مصرح 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:

اولاً مراد 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.

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.

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 وارد شده به مسافران و کارکنان کشتی و خسارت فقدان آسیب دیدن 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 مسئولیت مالک کشتی است. به این عبارت که در صورت حدوث هرگونه خسارات از موارد یاد شده مسئولیت 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 مراد 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 حادثه دیده 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 مسئولیت 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 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 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 عملیاتی که در این بندر (بندر پایگاه) منعقد یا اجرا می‌شوند باید از دایره شمول این حکم خارج باشند.
۲. قراردادهای 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 تفننی 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 تأمین کننده 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 مابازائی را در اختیار تأمین کننده 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 وانی‌رهاند. قانون دریایی ایران فصل ششم به طور مبسوط و 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.

هانگونه 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، مابازای 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 طرح شده در بالا باید گفت که قرارداد موضوع بند ۵، قرارداد وثیقه است که فرمانده حسب اختیارات قانونی خود اقدام به انعقاد آن می‌کند. این قراردادهای در حقوق انگلستان به bottomage شهرت پیدا کرده و در فعالیت‌ها و داد و ستدهای دریایی با همین نام رایج است. بستر انعقاد این قراردادهای 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 قانون دریایی بر سایر طلبکاران از حاصل فروش تأمین نماید. (ماده ۳۷ قانون دریایی).

گفتار دوم: درجه بندی 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 مربوط به رهن کشتی‌های خارجی

۲. حقوق مقدم ناشی از رهن کشتی‌های آمریکایی

۳. حقوق غیر مقدم مربوط به رهن کشتی‌های آمریکایی و ...

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 شناخته‌شده اعلام نظر نماید.

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

گروه اول: همان موارد پنج‌گانه مندرج در ماده ۲۹ است 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 حقوق ممتاز می‌باشند که قانونگذار در قانون دریایی و مشخصات 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 مقدّم بر مطالبات سفرهای قبلی است ولی مطالبات ناشی از یک قرارداد استخدای 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 متساوی می‌باشند و در صورت عدم کفایت برای تأدیه وجوه مطالبات به نسبت طلب بین بستانکاران تقسیم خواهد شد. مطالبات مربوط به یک سفر به ترتیب مندرج در ماده ۲۹ مشمول حقّ ممتاز خواهد بود. مطالبات مندرج در هر یک از بندهای ۳ و ۵ ماده ۲۹ به ترتیب عکس تاریخ ایجاد پرداخت خواهد شد.»

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 دیگر یتقدّم نخواهند داشت و از نظر زمانی همه در شرایط مساوی به سر خواهند برد.

دوم: قاعده تقدّم 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، مقدّم بر مطالبات ناشی از سفر قبلی است؛ اما چیزی که هر مراجعه‌کننده را به این متن متعجب می‌سازد مغایرت ترتیب پیش‌بینی‌شده در این قاعده با ترتیبی است که در روال طبیعی زندگی جمعی به عنوان 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 حقّ 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 را 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 همان‌طوری 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 هم رتبه 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 بپردازد 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 و 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 مشروعیت نداشتن 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 تسری نداشتن 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 اِعراض صاحب حق و اِبرای 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 مدت‌های پیش‌بینی‌شده در قانون از روز استحقاق مطالبات آغاز می‌شود. لیکن برای جلوگیری از بروز اختلاف برای شروع مدت‌های 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.
- در خصوص تعمیر و تهیه مایحتاج کشتی از روزی است که طلب ایجاد شده است.
- در سایر موارد از روزی است که دین از لحاظ مدت و جهات دیگر مطالبه‌شدنی باشد.

فصل چهارم

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 ثبت شده یا قسمتی از آن در مقابل یک قرض یا اخذ وام برای تضمین داده می‌شود.

رهن دهنده تمام یا بخشی از کشتی ثبت شده را رهن بدهکار و رهن گیرنده را مرتهن 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 صورت 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 عموماً مقررات به نظر می‌رسد که به رهن گذاشتن 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 انجام می‌شود. که برای این کار از طرف سازمان ثبت اسناد و املاک کشور اجازه مخصوص دریافت کرده‌اند. چنانچه رهن در خارج از کشور صرت 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 آنکه رهن دریایی به ثبت می‌رسد، آثار سرایت آن علاوه بر متعاقدين عقد رهن بر ديگران نیز آشکار می‌شود. به این عبارت که حقوق دائن مرتهن بر ديگر بستانکاران عادی و مرتهنين 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 مرتهنين 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 دائنين عادی است و الاً 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 تعقيب: 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 تعقيب و آن را توقیف نماید و حقوق خود را استیفاء کند. حق تعقيبی که به این ترتیب از رهن دریایی ناشی می‌شود با حق تعقيبی 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 تعقيب 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 تعقيب ناشی از مطالبات ممتاز نه در دفتر رسمی ثبت شده و نه مستثنی از قاعده مرور زمان است؛ بنابراین اگر دائن ممتاز در مهلت مقرر موفق به استیفاء 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 مقدّم بر ديگران 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 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. منهدم شدن کشتی مرهون: البته حق دائن مرتهن نسبت به لاشه کشتی و بقایای آن همچنان باقی می‌ماند. به علاوه اگر رهن بیمه شده باشد، دادن 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: انقضای دین مضمون به رهن به سببی غیر از ادای دین، نظیر صرف نظر کردن دائن و مرتهن از مطالبات خود یا فروش اجباری کشتی مرهون به موجب حکم قضایی؛

فصل پنجم: حمل و نقل دریایی

علت 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

قانون دریایی ایران، حمل و نقل دریایی را چنین تعریف کرده است: «قرارداد باربری فقط قراردادی است که بر اساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریاست منعقد می‌شود و نیز هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سند مذکور از زمان صدور تعیین کند 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 بارنامه دریایی یا اسناد مشابه:** قانونگذار با بیان این جمله که «قرارداد باربری فقط قراردادی است که بر اساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر ... منعقد می‌شود ...» موجودیت قرارداد حمل و نقل دریایی را منوط و موقوف به تنظیم بارنامه دریایی یا اسناد مشابه کرده است. بنابراین، انعقاد هرگونه قرارداد میان فرستنده کالا و متصدی حمل و نقل بدون صدور بارنامه 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 امضا 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 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.

۶. قرارداد اجاره کشتی: 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 تا 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 مرسل‌آلیه نیز سرایت می‌کند، مخصوصاً زمانی که اختلافی میان ارسال‌کننده کالا و مرسل‌آلیه 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. مرسل‌آلیه.

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 بارگیری‌شده 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 فروان دارد و باید مورد بررسی قرار گیرد.

بند اول: مندرجات بارنامه

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 فرمانده کشتی تحویل داده شده است، بنابراین معیار آغاز انجام وظیفه فرمانده 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 مُرسَل‌آلیه 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 به 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 حواله کرد: در این حالت بارنامه به حواله کرد شخص معین صادر می‌شود و با ظهرو نویسی 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 کالاهای این مشخصات می‌تواند به رفع مشکل کمک کند.

۵. تعداد نسخ 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 فرمانده کشتی و نسخه چهارم برای مالک یا نماینده او صادر می‌شود.

منظور از حداقل نسخه 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 بارناما 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 ندارد. 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 دادنامه، 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 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 صادر شده 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 صحت‌نداشتن 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

مسئول 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 مسئول نخواهند بود.

مبحث دوم: وظایف و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل

وظیفه اصلی و اساسی متصدی باربری دریایی، نقل مکان و جابه‌جا کردن اشیا 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، مسئولیت‌های 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، یک سفر یا چندین سفر معین، موجر متعهد می‌شود 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 نمی‌شود 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 می‌کند، عموماً به کشتی‌ای که کالاهای آن را حمل می‌کند اهمیت نمی‌دهد، 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 می‌گیرد 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 ویژه‌ای دارد که در معاهدات بین‌المللی متعددی به آن پرداخته شده است از آنجایی که مرتب نمودن بار به ثبات و توازن کشتی مربوط می‌شود. دقت نکردن در آن می‌تواند خسارات جبران‌ناپذیری 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 می‌گیرد. 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 بین‌المللی و قوانین ملی تحت نظارت فرمانده کشتی انجام گیرد.

قسم پنجم: مرتب کردن کالا در قسمت‌هایی به جز انبارها و سردخانه‌های 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 مرتب نمودن 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 مرتب شده 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 مرتب کردن مجدد داشته باشد، به همین دلیل قانونگذار ایرانی یکی از وظایف متصدی باربری را مواظبت از کالاهای بارگیری شده 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 پذیرفته شده 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 لحاظ کردن 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 پیش آمده 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