

Submit Date: 04 May 2026
Revise Date: 18 July 2026
Accept Date: 23 July 2026
Initial Publish: 29 July 2026
Final Publish: 23 October 2027

The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law

Lack of Vessel Seaworthiness in Contracts for the Carriage of Goods and Charterparties

Fazel Hamidi¹, Jamshid Noorshargh^{1*}, Kourosh Jafarpour¹

1. Department of Law, ST.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran

* Corresponding Author's Email: Jnourshargh@iau.ic.ir

ABSTRACT

Seaworthiness is one of the fundamental concepts of maritime law and plays a decisive role in contracts for the carriage of goods, charterparties, and marine insurance. The absence of seaworthiness may have extensive legal consequences, including contractual and civil liability, loss of entitlement to exemptions from liability, termination of the contract, and difficulties in risk allocation. Employing a descriptive-analytical method and a library-based approach, this study examines the concept of seaworthiness under English law, international conventions, and Iranian law. The findings demonstrate that seaworthiness is not merely a physical concept but also encompasses technical, operational, managerial, and documentary dimensions. Iranian law faces serious deficiencies in defining this concept and delineating the respective liabilities of the parties, while the Iranian Maritime Law of 1964 is no longer responsive to contemporary realities. This study emphasizes the necessity of structurally reforming Iran's maritime legal system by drawing upon the Rotterdam Rules of 2009 and taking account of regional geopolitical crises, particularly those affecting the Strait of Hormuz.

Keywords: *seaworthiness, unseaworthiness, shipowner's liability, charterparty, international conventions, maritime sanctions*

How to cite: Hamidi, F., Noorshargh, J., & Jafarpour, K. (2027). Lack of Vessel Seaworthiness in Contracts for the Carriage of Goods and Charterparties. *The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law*, 5(4), 1-25.



تاریخ ارسال: ۱۴ اردیبهشت ۱۴۰۵
 تاریخ بازنگری: ۲۷ تیر ۱۴۰۵
 تاریخ پذیرش: ۱ مرداد ۱۴۰۵
 تاریخ چاپ اولیه: ۷ مرداد ۱۴۰۵
 تاریخ چاپ نهایی: ۱ آبان ۱۴۰۶

دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی

فقدان قابلیت دریانوردی کشتی در قراردادهای حمل کالا و اجاره کشتی

فاضل حمیدی^۱، جمشید نورشرق^{۲*}، کوورش جعفر پور^۱

۱. گروه حقوق، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
 * پست الکترونیک نویسنده مسئول: Jnourshargh@iau.ic.ir

چکیده

قابلیت دریانوردی یکی از مفاهیم بنیادین در حقوق دریایی است که نقش تعیین کننده‌ای در قراردادهای حمل کالا، اجاره کشتی و بیمه دریایی ایفا می‌کند. فقدان این ویژگی می‌تواند آثار حقوقی گسترده‌ای از جمله مسئولیت قراردادی و مدنی، محرومیت از معافیت‌ها، فسخ قرارداد و چالش در توزیع ریسک به همراه داشته باشد. این پژوهش به روش توصیفی-تحلیلی و با رویکرد کتابخانه‌ای، مفهوم قابلیت دریانوردی را در حقوق انگلستان، کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق ایران بررسی می‌کند. یافته‌ها نشان می‌دهد قابلیت دریانوردی صرفاً یک مفهوم فیزیکی نیست، بلکه ابعاد فنی، عملیاتی، مدیریتی و اسنادی دارد. حقوق ایران در تعریف این مفهوم و تفکیک مسئولیت‌ها با کاستی‌های جدی مواجه است و قانون دریایی ۱۳۴۳ پاسخگوی واقعیت‌های معاصر نیست. این پژوهش ضرورت اصلاح ساختاری نظام حقوقی دریایی ایران را با الگوبرداری از قواعد روتردام ۲۰۰۹ و توجه به بحران‌های ژئوپلیتیکی منطقه‌ای نظیر تنگه هرمز مطرح می‌سازد.

کلیدواژگان: قابلیت دریانوردی، فقدان قابلیت دریانوردی، مسئولیت مالک کشتی، چارترپارتی، کنوانسیون‌های بین‌المللی، تحریم‌های دریایی

نحوه استناددهی: حمیدی، فاضل، نورشرق، جمشید، و جعفر پور، کوورش. (۱۴۰۶). فقدان قابلیت دریانوردی کشتی در قراردادهای حمل کالا و اجاره کشتی. *دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی*، ۵(۴)، ۱-۲۵.

نگهداری کشتی را بررسی کند. از این رو، حقوق دریایی تعهدی اساسی بر عهده متصدی حمل قرار می‌دهد تا کشتی را برای انجام سفر دریایی مناسب سازد. این تعهد با وظیفه مراقبت از کالا ارتباط مستقیم دارد، اما با آن یکسان نیست؛ زیرا ممکن است متصدی حمل هنگام بارگیری و نگهداری کالا اقدامات مناسبی انجام داده باشد، با این حال کشتی به علت نقصی اساسی برای سفر مناسب نباشد. در تحلیل حقوقی قرارداد حمل، قابلیت دریانوردی به عنوان یکی از مقدمات ضروری اجرای صحیح تعهد اصلی متصدی حمل شناخته می‌شود و فقدان آن می‌تواند مبنای مسئولیت قراردادی، محرومیت از معافیت‌های قانونی و الزام به جبران خسارت قرار گیرد (Mohammadzadeh Vadeghani, 2002).

همچنین، ممکن است خسارت وارد شده به کالا در ظاهر ناشی از خطرات دریا، آتش‌سوزی یا خطای خدمه باشد، اما بررسی دقیق نشان دهد که علت مؤثر یا زمینه‌ساز حادثه، نقصی بوده است که پیش از آغاز سفر وجود داشته و با اعمال مراقبت لازم قابل شناسایی یا رفع بوده است.

قابلیت دریانوردی در قراردادهای اجاره کشتی نیز اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا توزیع مسئولیت میان مالک و مستأجر به نوع چارترپارتی بستگی دارد. در اجاره سفری، مالک معمولاً کنترل فنی و دریایی کشتی را حفظ می‌کند و متعهد است کشتی‌ای مناسب برای سفر معین و حمل کالای مورد توافق در اختیار مستأجر قرار دهد. در اجاره زمانی نیز مالک اصولاً مسئول اداره فنی، استخدام خدمه و نگهداری کشتی باقی می‌ماند، در حالی که مستأجر مدیریت تجاری کشتی را در محدوده قرارداد بر عهده می‌گیرد. در مقابل، در اجاره کشتی بدون خدمه، تصرف و اداره کشتی تا حد زیادی به مستأجر منتقل می‌شود و وی در طول دوره اجاره مسئول تجهیزات، تأمین خدمه و حفظ قابلیت دریانوردی خواهد بود. همین تفاوت‌ها سبب می‌شود که تعیین زمان ایجاد نقص، ماهیت تعهد نقض‌شده و قلمرو کنترل هر یک از طرفین برای انتساب مسئولیت ضروری

حمل و نقل دریایی از دیرباز یکی از مهم‌ترین ابزارهای جابه‌جایی کالا در تجارت داخلی و بین‌المللی بوده است و بخش قابل توجهی از مبادلات تجاری جهان از طریق کشتی‌ها و مسیرهای دریایی انجام می‌شود. ماهیت خاص محیط دریا، فاصله مکانی میان بنادر، احتمال وقوع حوادث طبیعی، دشواری دسترسی فوری به خدمات امدادی و تعمیراتی و ارزش اقتصادی بالای کشتی و محموله سبب شده است که ایمنی کشتی در نظام حقوق دریایی جایگاهی بنیادین پیدا کند. در چنین بستری، مفهوم «قابلیت دریانوردی» یکی از معیارهای اصلی برای ارزیابی امکان اجرای ایمن و صحیح قرارداد حمل دریایی به شمار می‌رود. قابلیت دریانوردی صرفاً به معنای شناور بودن کشتی یا توانایی حرکت آن بر سطح آب نیست، بلکه مجموعه‌ای از شرایط فنی، انسانی، عملیاتی، مدیریتی و قانونی را در بر می‌گیرد که باید متناسب با کشتی، نوع کالا، مسیر، فصل، مدت سفر و خطرات متعارف سفر دریایی فراهم باشد. در ادبیات حقوق دریایی، این مفهوم به گونه‌ای تفسیر شده است که کشتی باید از هر حیث برای آغاز و ادامه سفر قراردادی و مواجهه با خطراتی که به طور معقول قابل پیش‌بینی‌اند، مناسب باشد (Wilson, 2010). بنابراین، هرگاه کشتی به دلیل نقص بدنه، خرابی ماشین‌آلات، فقدان تجهیزات ایمنی، ناکارآمدی سامانه‌های ناوبری، بی‌کفایتی خدمه یا نقص در اسناد و گواهی‌های لازم نتواند سفر را به طور ایمن انجام دهد، امکان طرح مسئله فقدان قابلیت دریانوردی وجود خواهد داشت.

اهمیت قابلیت دریانوردی در قراردادهای حمل کالا از آنجا ناشی می‌شود که فرستنده یا دارنده کالا، کنترل مستقیمی بر وضعیت فنی و مدیریتی کشتی ندارد و ناگزیر است به تخصص و امکانات متصدی حمل یا مالک کشتی اعتماد کند. صاحب کالا هنگام تحویل محموله معمولاً قادر نیست بدنه، موتور، تجهیزات، سامانه‌های الکترونیکی، صلاحیت خدمه یا برنامه تعمیر و

باشد. در تحلیل چارترپارتی‌ها، قابلیت دریانوردی ممکن است به صورت شرط صریح، تعهد ضمنی یا بخشی از تضمین‌های مالک درباره وضعیت کشتی مطرح شود (Foxton et al., 2020). افزون بر این، آثار فقدان قابلیت دریانوردی می‌تواند از مطالبه تعمیر و جبران خسارت تا تعلیق پرداخت اجاره‌ها، خارج شدن کشتی از اجاره، رد کشتی یا خاتمه قرارداد گسترش یابد.

در نظام‌های حقوقی مختلف، ماهیت تعهد به فراهم کردن کشتی قابل دریانوردی یکسان نیست. در حقوق سنتی انگلستان، تعهد ضمنی مالک کشتی به قابلیت دریانوردی در بسیاری از موارد ماهیتی سخت‌گیرانه و نزدیک به تضمین مطلق داشت. بر اساس این رویکرد، مالک نمی‌توانست صرفاً با اثبات حسن نیت یا مراقبت خود از مسئولیت رهایی یابد و وجود نقص مؤثر در آغاز سفر می‌توانست به تنهایی نقض تعهد تلقی شود. با توسعه حمل و نقل دریایی و تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی، این رویکرد به تدریج تعدیل شد و در قواعد لاهه و لاهه - ویزی، تعهد متصدی حمل به اعمال مراقبت لازم برای قابل دریانوردی کردن کشتی تبدیل شد (Girvin, 2022). این تغییر به آن معناست که متصدی حمل ضامن مطلق نبودن هرگونه نقص نیست، بلکه باید نشان دهد تمامی اقدامات متعارفی را که از یک متصدی حرفه‌ای و محتاط انتظار می‌رود، انجام داده است. باین حال، تعهد به اعمال مراقبت لازم همچنان از تعهدات اساسی و شخصی متصدی حمل محسوب می‌شود و واگذاری بازرسی یا تعمیر کشتی به اشخاص ثالث لزوماً او را از مسئولیت معاف نمی‌کند.

تحولات بعدی در قواعد هامبورگ و روتردام نشان‌دهنده تلاش برای انطباق نظام مسئولیت با ساختارهای جدید تجارت دریایی است. قواعد هامبورگ به جای تمرکز مستقل و سنتی بر قابلیت دریانوردی، مسئولیت متصدی حمل را در دوره‌ای گسترده‌تر و بر مبنای فرض تقصیر تنظیم کرد. قواعد روتردام نیز با توجه به حمل کانتینری، حمل مرکب، اسناد الکترونیکی و طولانی شدن دوره

کنترل متصدی حمل بر کالا، دامنه زمانی تعهد به حفظ قابلیت دریانوردی را توسعه داد. در تحلیل تطبیقی این قواعد، استمرار تعهد در طول سفر دریایی یکی از مهم‌ترین تحولات تلقی می‌شود، زیرا ممکن است نقص کشتی پس از ترک بندر ایجاد شود و ادامه سفر بدون اقدام اصلاحی، کالا و اشخاص را در معرض خطر قرار دهد (Simayi Sarraf & Yari, 2014). چنین رویکردی با واقعیت‌های فنی کشتی‌های مدرن سازگارتر است، زیرا ایمنی کشتی نیازمند نظارت، نگهداری و مدیریت مستمر است و نمی‌توان آن را صرفاً در لحظه آغاز سفر ارزیابی کرد.

در حقوق ایران، قانون دریایی مصوب ۱۹۶۴ مهم‌ترین منبع قانونی در زمینه حمل دریایی کالا و مسئولیت متصدی حمل است. این قانون تا حد زیادی از الگوی قواعد لاهه تأثیر پذیرفته و تکلیف متصدی حمل به اعمال مراقبت لازم برای آماده‌سازی کشتی، تجهیز آن، تأمین خدمه مناسب و آماده کردن انبارها را پذیرفته است. باین حال، تحول فناوری کشتی‌ها، توسعه کانتینری شدن حمل، شکل‌گیری حمل و نقل مرکب، افزایش نقش مدیریت ایمنی، ظهور کشتی‌های خودران و گسترش مخاطرات سایبری موجب شده است که بسیاری از مقررات سنتی قانون دریایی ایران با نیازهای امروز فاصله پیدا کند. بررسی ارتباط قانون دریایی ایران با استانداردهای معاصر آموزش، کار و ایمنی دریانوردان نشان می‌دهد که پراکندگی مقررات و فقدان هماهنگی کامل میان قواعد داخلی و الزامات بین‌المللی می‌تواند در تعیین مسئولیت مشکلات جدی ایجاد کند (Abadikhah, 2024). به‌ویژه، قانون ایران تعریف جامعی از قابلیت دریانوردی ارائه نمی‌کند و درباره ابعاد مدیریتی، اسنادی، سایبری و عملیاتی آن مقررات روشنی ندارد.

مشکل دیگری که در حقوق ایران مشاهده می‌شود، فقدان تفکیک دقیق میان آثار فقدان قابلیت دریانوردی در قرارداد حمل کالا و انواع قراردادهای اجاره کشتی است. مقررات حمل کالا عمدتاً بر رابطه میان متصدی حمل و صاحب کالا تمرکز دارند، درحالی‌که

هدف اصلی این پژوهش، تحلیل مفهوم، ماهیت و آثار حقوقی فقدان قابلیت دریانوردی در قراردادهای حمل کالا و اجاره کشتی و ارزیابی کفایت حقوق ایران در این زمینه است. پژوهش حاضر می‌کوشد نشان دهد که قابلیت دریانوردی مفهومی نسبی، پویا و چندبعدی است و نمی‌توان آن را به سلامت بدنه و ماشین‌آلات محدود کرد. پرسش اصلی آن است که فقدان قابلیت دریانوردی در چه شرایطی موجب مسئولیت مالک، متصدی حمل یا اجاره‌دهنده می‌شود و چگونه باید مسئولیت میان طرفین قرارداد توزیع شود. همچنین بررسی می‌شود که آیا مقررات موجود ایران برای پاسخ‌گویی به تحولات فنی، مدیریتی، قراردادی و ژئوپلیتیکی کافی است یا نیازمند اصلاح ساختاری است. روش پژوهش توصیفی - تحلیلی و مبتنی بر مطالعه منابع کتابخانه‌ای، قوانین، اسناد بین‌المللی و دیدگاه‌های حقوقی تطبیقی است. فرض بنیادین پژوهش آن است که اصلاح حقوق دریایی ایران باید بر پذیرش تعریف گسترده‌تر از قابلیت دریانوردی، استمرار نسبی تعهد در طول سفر، شفاف‌سازی بار اثبات و تفکیک مسئولیت در انواع چارترپارتی استوار باشد.

مفهوم، ماهیت و معیارهای قابلیت دریانوردی کشتی

قابلیت دریانوردی در ساده‌ترین بیان به توانایی کشتی برای انجام ایمن سفر دریایی موردنظر و مقابله با خطرات متعارف و قابل پیش‌بینی آن سفر اشاره دارد. باین‌حال، این تعریف تنها نقطه آغاز تحلیل حقوقی است، زیرا قابلیت دریانوردی مفهومی مطلق و یکسان برای همه کشتی‌ها و سفرها نیست. ممکن است کشتی‌ای برای تردد کوتاه ساحلی مناسب باشد، اما برای عبور از اقیانوس در فصل طوفانی قابلیت کافی نداشته باشد. همچنین، کشتی‌ای که برای حمل کالای خشک مناسب است، ممکن است برای حمل مواد شیمیایی، فرآورده‌های نفتی، غلات، دام زنده یا کالاهای فاسدشدنی نامناسب باشد. در حقوق دریایی، ارزیابی قابلیت دریانوردی همواره با توجه به شرایط مشخص سفر، نوع کشتی،

در چارترپارتی‌ها اصل آزادی قراردادها و شروط تفصیلی توافق‌شده میان مالک و مستأجر اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. ماهیت تعهد به قابلیت دریانوردی در چارترپارتی می‌تواند بسته به متن قرارداد، نوع اجاره و مرحله اجرای آن متفاوت باشد (Bahadoran-Baghbaderani et al., 2022). اگر کشتی در زمان تحویل از شرایط اساسی مورد توافق برخوردار نباشد، ممکن است مستأجر حق رد یا خاتمه قرارداد داشته باشد، اما اگر نقص در طول اجاره زمانی ایجاد شود، ممکن است ضمانت اجرای اصلی خارج شدن کشتی از اجاره و توقف پرداخت اجاره‌بها باشد. در اجاره بدون خدمه نیز باید میان تعهد مالک به تحویل کشتی سالم و تعهد مستأجر به نگهداری و حفظ آن در دوره اجاره تفکیک کرد.

مسئله فقدان قابلیت دریانوردی در شرایط سیاسی و اقتصادی معاصر ابعاد تازه‌ای نیز یافته است. تحریم‌های دریایی، محدودیت دسترسی به خدمات بندری، فقدان پوشش بیمه‌ای معتبر، ناتوانی در تأمین قطعات، توقیف کشتی، انسداد مسیرهای پرداخت و ممنوعیت ورود به برخی بنادر ممکن است کشتی را از نظر فنی سالم اما از نظر قانونی یا تجاری برای سفر مورد نظر نامناسب سازد. این وضعیت پرسش مهمی ایجاد می‌کند که آیا قابلیت دریانوردی باید تنها بر سلامت فیزیکی و فنی کشتی متمرکز باشد یا امکان قانونی و عملی انجام سفر را نیز در بر گیرد. توسعه فناوری‌های دیجیتال نیز سبب شده است که نقص سامانه‌های موقعیت‌یابی، تجهیزات ارتباطی یا امنیت سایبری بتواند ایمنی سفر را به شدت تهدید کند. بررسی تعهد قابلیت دریانوردی در کشتی‌های خودران نشان می‌دهد که معیارهای سنتی مبتنی بر حضور فرمانده و خدمه باید با مفاهیمی مانند عملکرد نرم‌افزار، کنترل از راه دور، صحت داده‌ها و امنیت سامانه‌ها تکمیل شوند (Arian, 2023).

ماهیت کالا، مسیر، بنادر، فصل و خطرات مورد انتظار صورت می‌گیرد (Wilson, 2010). بنابراین، معیار قابلیت دریانوردی نه یک استاندارد انتزاعی و ثابت، بلکه معیاری عینی و درعین‌حال وابسته به اوضاع و احوال قرارداد است.

یکی از شناخته‌شده‌ترین معیارها در حقوق انگلستان آن است که آیا یک مالک کشتی محتاط و متعارف، در صورت اطلاع از نقص موجود، اجازه می‌داد کشتی بدون رفع آن نقص سفر را آغاز کند یا خیر. اگر پاسخ منفی باشد، کشتی اصولاً فاقد قابلیت دریانوردی محسوب می‌شود. این معیار نشان می‌دهد که حتی نقصی که احتمال وقوع حادثه ناشی از آن اندک است، اگر از دیدگاه یک مالک حرفه‌ای و محتاط نیازمند اصلاح باشد، می‌تواند قابلیت دریانوردی را مخدوش کند (Girvin, 2022). درعین‌حال، هر نقص کوچک یا عیب بی‌اهمیتی به فقدان قابلیت دریانوردی منتهی نمی‌شود. نقص باید از نظر ایمنی سفر، حفظ کالا، سلامت اشخاص یا امکان اجرای تعهد قراردادی اهمیت واقعی داشته باشد. برای نمونه، خرابی یک وسیله غیرضروری ممکن است تأثیری بر قابلیت دریانوردی نداشته باشد، اما نقص در سامانه هدایت، موتور اصلی، تجهیزات اطفای حریق یا پمپ‌های تخلیه آب حتی اگر هنوز حادثه‌ای ایجاد نکرده باشد، می‌تواند کشتی را نامناسب سازد.

بعد نخست قابلیت دریانوردی، وضعیت فیزیکی و فنی کشتی است. بدنه باید از استحکام کافی برخوردار باشد، درها و دریچه‌ها باید در برابر نفوذ آب ایمن باشند، موتور و سامانه پشران باید عملکرد قابل اعتماد داشته باشند و تجهیزات ناوبری و مخابراتی باید متناسب با مسیر سفر قابل استفاده باشند. وسایل نجات، تجهیزات اطفای حریق، سامانه‌های هشدار، پمپ‌ها، ژنراتورها و امکانات اضطراری نیز باید آماده و سالم باشند. قابلیت فنی تنها به وجود تجهیزات محدود نیست؛ تجهیزات باید نگهداری، آزمایش و در صورت لزوم تعمیر شده باشند و خدمه نیز توانایی استفاده صحیح از آنها را داشته باشند. در تحلیل تعهد مالک یا متصدی

حمل، ارائه گواهی رده‌بندی یا انجام بازرسی فنی می‌تواند نشانه‌ای از مراقبت باشد، اما به‌تنهایی اثبات‌کننده قابلیت دریانوردی نیست. اگر نقصی واقعی وجود داشته باشد که در بازرسی متعارف قابل شناسایی بوده است، اتکای صرف به گواهی یک مؤسسه رده‌بندی مسئولیت متصدی را از بین نمی‌برد (Foxton et al., 2020).

قابلیت حمل کالا یا «بارآمدگی» بعد مستقلی از قابلیت دریانوردی است. کشتی ممکن است از نظر حرکت و مقاومت در برابر خطرات دریا سالم باشد، اما انبارها، مخازن یا تجهیزات آن برای کالای مورد توافق مناسب نباشند. پاکیزگی انبار، نبود بقایای کالای قبلی، تهویه کافی، کنترل دما، عایق‌بندی، عدم نفوذ رطوبت، توانایی مهار کالا و جلوگیری از آلودگی متقابل از جمله معیارهای قابلیت حمل کالا هستند. برای حمل کالاهای فاسدشدنی، کارکرد مستمر سامانه سردخانه اهمیت اساسی دارد و خرابی آن می‌تواند حتی در صورت سلامت سایر بخش‌های کشتی، کشتی را برای آن محموله خاص نامناسب سازد. در حمل مواد خطرناک نیز تجهیزات ایمنی، تهویه، جداسازی و ظرفیت واکنش اضطراری باید متناسب با ماهیت کالا فراهم باشد. تحلیل حقوقی قابلیت دریانوردی در قراردادهای حمل کالا نشان می‌دهد که مناسب بودن کشتی باید نه فقط برای سفر، بلکه برای دریافت، نگهداری و حفاظت از کالای مشخص سنجیده شود (Nouri Youshanlouei & Hosseini, 2023).

بعد انسانی قابلیت دریانوردی به کفایت فرمانده و خدمه مربوط است. کشتی دارای بدنه و تجهیزات سالم ممکن است به علت کمبود خدمه، فقدان صلاحیت حرفه‌ای، خستگی مفرط، ناآشنایی با مسیر یا ناتوانی در استفاده از تجهیزات، فاقد قابلیت دریانوردی تلقی شود. تعداد خدمه باید با نوع کشتی، مدت سفر، الزامات نگهداری و عملیات بار متناسب باشد. گواهی‌های حرفه‌ای باید معتبر باشند و فرمانده و افسران باید دانش و تجربه لازم برای مدیریت خطرات سفر را داشته باشند. رعایت ساعات کار و

مؤثرند. ممکن است نقص فیزیکی در ظاهر ناگهانی باشد، اما بررسی سوابق نشان دهد که شرکت علائم هشدار را نادیده گرفته، تعمیرات را به تعویق انداخته یا گزارش‌های خدمه را پیگیری نکرده است. در این حالت، فقدان قابلیت دریانوردی نتیجه ضعف مدیریتی است. قواعد نوین مسئولیت دریایی به تدریج از تمرکز صرف بر بدنه و تجهیزات فاصله گرفته و عملکرد سازمانی مالک یا متصدی حمل را نیز در ارزیابی مراقبت لازم وارد کرده‌اند (Girvin, 2022).

قابلیت اسنادی و قانونی نیز بخشی از مفهوم گسترده قابلیت دریانوردی است. کشتی برای انجام قانونی سفر باید دارای گواهی ثبت، اسناد ایمنی، گواهی‌های جلوگیری از آلودگی، گواهی‌های مربوط به خدمه و مجوزهای لازم برای حمل کالاهای خاص باشد. فقدان یک سند لزوماً به معنای نقص فنی نیست، اما می‌تواند سبب توقیف کشتی، جلوگیری از خروج بندر یا ممنوعیت ورود به مقصد شود. اگر کشتی از نظر فیزیکی سالم باشد اما به دلیل فقدان مجوز یا انقضای گواهی نتواند سفر قراردادی را انجام دهد، از دیدگاه اجرای قرارداد نامناسب خواهد بود. در برخی تحلیل‌ها، این وضعیت ذیل قابلیت قانونی یا قابلیت تجاری کشتی قرار می‌گیرد، نه قابلیت دریانوردی به معنای محدود. باین‌حال، هنگامی که فقدان اسناد با ایمنی یا امکان عملی سفر ارتباط مستقیم دارد، تفکیک مفاهیم دشوار می‌شود. بررسی قابلیت دریانوردی در حقوق ایران و قراردادهای حمل نشان می‌دهد که نیاز به تعریف روشن از ارتباط میان صلاحیت فنی، قانونی و قراردادی کشتی وجود دارد (Nouri Youshanlouei & Hosseini, 2023). نقص پنهان یکی از موضوعات مهم در تعیین مسئولیت ناشی از فقدان قابلیت دریانوردی است. نقص پنهان عیبی است که با بازرسی متعارف و اعمال مراقبت لازم قابل کشف نیست. وجود چنین نقصی ممکن است کشتی را از نظر واقعی نامناسب سازد، اما متصدی حمل در نظام مبتنی بر مراقبت لازم بتواند از مسئولیت

استراحت نیز در ایمنی نقش اساسی دارد، زیرا خستگی خدمه می‌تواند احتمال خطاهای ناوبری و عملیاتی را افزایش دهد. بررسی ارتباط قانون دریایی ایران با استانداردهای آموزش، اشتغال و ایمنی دریانوردان نشان می‌دهد که قابلیت انسانی کشتی باید بخشی جدایی‌ناپذیر از مفهوم قابلیت دریانوردی محسوب شود (Abadikhah, 2024). در نتیجه، صرف داشتن گواهی‌های صوری کافی نیست و توانایی واقعی خدمه در اجرای وظایف باید مورد توجه قرار گیرد.

بی‌کفایتی خدمه ممکن است ناشی از انتخاب نامناسب کارکنان، آموزش ناکافی، ضعف در دستورالعمل‌ها یا نبود هماهنگی سازمانی باشد. اگر فرمانده یا افسران از روش استفاده از تجهیزات جدید آگاه نباشند، یا شرکت کشتیرانی اطلاعات ضروری درباره ویژگی‌های فنی کشتی را در اختیار آنان قرار نداده باشد، قابلیت دریانوردی می‌تواند تحت تأثیر قرار گیرد. در چنین مواردی، خطای فردی خدمه لزوماً حادثه‌ای مستقل و غیرقابل انتساب به مالک نیست، بلکه ممکن است نشانه نقص در آماده‌سازی کشتی یا مدیریت منابع انسانی باشد. تمایز میان خطای اتفاقی در جریان سفر و بی‌کفایتی موجود در آغاز سفر برای تعیین مسئولیت اهمیت دارد. اگر خدمه اصولاً واجد صلاحیت باشند اما در یک لحظه مرتکب اشتباه شوند، مسئله ممکن است در قالب خطای ناوبری تحلیل شود؛ اما اگر فردی فاقد آموزش، تجربه یا سلامت لازم برای انجام مأموریت باشد، کشتی از ابتدا ممکن است فاقد قابلیت دریانوردی بوده باشد (Wilson, 2010).

بعد مدیریتی و سازمانی قابلیت دریانوردی در حقوق معاصر اهمیت فزاینده‌ای یافته است. کشتی بخشی از یک سازمان کشتیرانی است و ایمنی آن به تصمیم‌ها و فرایندهای شرکت در خشکی نیز وابسته است. نظام تعمیر و نگهداری، ثبت نقص‌ها، برنامه بازرسی، تأمین قطعات، مدیریت ایمنی، آموزش خدمه، ارزیابی خطر و آمادگی اضطراری همگی در وضعیت کشتی

کشف یا رفع نشود، متصدی نمی‌تواند صرفاً با اشاره به استقلال پیمانکار از مسئولیت رهایی یابد. این ویژگی به دلیل موقعیت انحصاری متصدی در کنترل آماده‌سازی کشتی و ناتوانی صاحب کالا در نظارت مستقیم بر آن توجیه می‌شود (Foxton et al., 2020). البته، متصدی می‌تواند پس از جبران خسارت به شخص مقصر رجوع کند، اما این رابطه داخلی نباید حقوق دارنده کالا را تضعیف کند.

زمان ارزیابی قابلیت دریانوردی نیز از عناصر اصلی مفهوم است. در قواعد سنتی، کشتی باید پیش از سفر و در آغاز سفر قابل دریانوردی باشد. این عبارت درباره سفرهای مرحله‌ای یا بنادر متعدد می‌تواند دشواری‌هایی ایجاد کند. در برخی موارد، سفر از مراحل مستقل تشکیل شده و کشتی باید در آغاز هر مرحله برای خطرات خاص آن بخش آماده باشد. برای نمونه، تجهیزاتی که در مسیر ساحلی لازم نیست ممکن است پیش از ورود به اقیانوس ضروری شود. قواعد روتردام رویکردی گسترده‌تر اتخاذ کرده و بر حفظ قابلیت دریانوردی در طول سفر دریایی تأکید کرده‌اند. این رویکرد با واقعیت‌های فنی کشتی‌های مدرن سازگارتر است، زیرا نقص ممکن است پس از آغاز سفر ایجاد شود و متصدی فرصت و توانایی رفع آن را داشته باشد (Simayi Sarraf & Yari, 2014). اگر متصدی از نقص جدید آگاه شود اما بدون اقدام مناسب سفر را ادامه دهد، محدود کردن تعهد به لحظه آغاز سفر نتیجه‌ای غیرمنطقی ایجاد می‌کند.

ظهور کشتی‌های خودران و سامانه‌های دیجیتال معیارهای قابلیت دریانوردی را دگرگون ساخته است. در کشتی‌ای که کنترل آن تا حدی یا به‌طور کامل از راه دور انجام می‌شود، سلامت نرم‌افزار، حسگرها، ارتباطات ماهواره‌ای، سامانه‌های تصمیم‌گیری و مراکز کنترل ساحلی بخشی از قابلیت عملیاتی کشتی است. حمله سایبری، اختلال در داده‌های موقعیت‌یابی یا خطای الگوریتمی می‌تواند آثار مشابه خرابی تجهیزات سنتی داشته باشد. در چنین

رہایی یابد، مشروط بر آنکه اثبات کند بازرسی، نگهداری و اقدامات متعارف را انجام داده است. مفهوم نقص پنهان نباید به‌گونه‌ای تفسیر شود که هر عیب ناشناخته را در بر گیرد. ناشناخته بودن با غیرقابل کشف بودن متفاوت است؛ اگر عیب به دلیل سهل‌انگاری، فقدان بازرسی یا استفاده از روش‌های ناکافی کشف نشده باشد، نمی‌توان آن را نقص پنهان واقعی دانست (Sadeghi, Neshat & Mashhadi, 2020). ارزیابی این موضوع معمولاً نیازمند نظر کارشناسی درباره استانداردهای فنی، شیوه‌های بازرسی و امکان تشخیص عیب در زمان مربوط است.

ماهیت حقوقی تعهد به قابلیت دریانوردی میان تضمین مطلق و تعهد به مراقبت در نوسان بوده است. در حقوق کامن‌لا، تعهد ضمنی سنتی اغلب به‌صورت تضمین تفسیر می‌شد و مالک حتی در صورت بی‌اطلاعی از نقص مسئول بود. کنوانسیون‌های لاهه و لاهه - ویزی این تعهد را به اعمال مراقبت لازم تبدیل کردند. تفاوت میان این دو رویکرد در بار اثبات و امکان معافیت اهمیت دارد. در تعهد مطلق، وجود نقص مؤثر برای اثبات نقض کافی است؛ اما در تعهد به مراقبت، متصدی می‌تواند با اثبات انجام اقدامات متعارف از مسئولیت رهایی یابد. با این حال، استاندارد مراقبت بالا و حرفه‌ای است و متصدی نمی‌تواند به محدودیت‌های داخلی، کمبود منابع یا اعتماد غیرموجه به پیمانکار استناد کند. بررسی ماهیت تعهد در چارترپارتی‌ها نیز نشان می‌دهد که شروط قراردادی می‌توانند این تعهد را تشدید یا تعدیل کنند، اما تفسیر آنها به متن قرارداد و قانون حاکم وابسته است (Bahadoran, Baghbaderani et al., 2022).

تعهد به اعمال مراقبت لازم ماهیتی شخصی و غیرقابل واگذاری دارد. مالک یا متصدی حمل می‌تواند تعمیر، بازرسی یا تجهیز کشتی را به شرکت‌های متخصص بسپارد، اما در برابر صاحب کالا همچنان مسئول انتخاب و عملکرد صحیح آنان باقی می‌ماند. اگر تعمیرکار یا مؤسسه بازرسی مرتکب سهل‌انگاری شود و نقص

بر تجارت دریایی دارد. در حقوق سنتی کامن‌لا، در قرارداد حمل یا چارترپارتی تعهد ضمنی وجود داشت که کشتی در آغاز سفر قابل دریانوردی باشد. این تعهد ماهیتی نزدیک به تضمین داشت و مالک حتی در صورت عدم آگاهی از نقص ممکن بود مسئول شناخته شود. تحلیل کلاسیک قراردادهای حمل نشان می‌دهد که تعهد ضمنی قابلیت دریانوردی از شرایط اساسی اعتماد صاحب کالا یا مستأجر به کشتی بوده است (Wilson, 2010). مبنای این سخت‌گیری آن بود که مالک بیشترین کنترل و امکان اطلاع را درباره کشتی دارد و باید خطر نقص داخلی را تحمل کند.

معیار قابلیت دریانوردی در حقوق انگلستان با توجه به سفر مشخص اعمال می‌شود. کشتی نباید در برابر همه خطرات ممکن مقاوم باشد، بلکه باید برای خطرات عادی و قابل پیش‌بینی سفر مورد توافق مناسب باشد. در رویه و ادبیات حقوقی، این معیار با رفتار مالک محتاط پیوند خورده است. اگر مالک حرفه‌ای با اطلاع از نقص، کشتی را پیش از رفع آن اعزام نمی‌کرد، کشتی فاقد قابلیت دریانوردی است (Girvin, 2022). این معیار انعطاف‌پذیر است و امکان توجه به پیشرفت فناوری و تغییر استانداردهای ایمنی را فراهم می‌کند. چیزی که در یک دوره یا برای نوعی کشتی قابل قبول بوده است، ممکن است در شرایط جدید ناکافی تلقی شود. همچنین، قابلیت دریانوردی ممکن است در آغاز مراحل مختلف یک سفر سنجیده شود، به‌ویژه اگر تجهیزات لازم برای هر مرحله متفاوت باشد.

در چارترپارتی‌ها، شروط صریح می‌توانند ماهیت و قلمرو تعهد مالک را مشخص کنند. عبارات متداولی مانند «کشتی کاملاً مناسب برای خدمت»، «حفظ کشتی در وضعیت کارآمد» یا «اعمال مراقبت لازم برای قابلیت دریانوردی» آثار متفاوتی دارند. تفسیر این شروط به کل قرارداد، نوع اجاره و توزیع مسئولیت میان طرفین وابسته است. در اجاره زمانی، مالک معمولاً متعهد است کشتی، ماشین‌آلات و تجهیزات را در وضعیت کارآمد نگه دارد و خدمه‌ای

شرایطی، مفهوم خدمه نیز باید بازتعریف شود و اپراتورهای ساحلی، توسعه‌دهندگان نرم‌افزار و مسئولان امنیت سایبری ممکن است در زنجیره ایمنی قرار گیرند. تحلیل قابلیت دریانوردی در کشتی‌های خودران بیانگر آن است که معیارهای سنتی باید به‌گونه‌ای توسعه یابند که قابلیت دیجیتال و سایبری را در بر گیرند (Arian, 2023). حقوق ایران هنوز چارچوب مشخصی برای این تحولات ندارد و همین امر ضرورت بازنگری در تعریف قانونی را افزایش می‌دهد.

قابلیت تجاری با قابلیت دریانوردی ارتباط دارد، اما نباید کاملاً با آن یکسان دانسته شود. ممکن است کشتی از نظر فنی و ایمنی مناسب باشد، اما سرعت، ظرفیت یا مصرف سوخت آن با مشخصات قراردادی تطابق نداشته باشد. این وضعیت معمولاً نقض تضمین‌های عملکردی یا تجاری است، نه الزاماً فقدان قابلیت دریانوردی. به همین ترتیب، تحریم یا ممنوعیت ورود کشتی به یک بندر می‌تواند کشتی را برای هدف تجاری قرارداد نامناسب کند، بدون آنکه ساختار فنی آن معیوب باشد. باین‌حال، اگر فقدان بیمه، مجوز یا امکان دریافت خدمات ضروری خطر جدی برای ادامه سفر ایجاد کند، مرز میان قابلیت تجاری و دریانوردی کم‌رنگ می‌شود. معیار مناسب آن است که بررسی شود نقص یا مانع موردنظر تا چه حد بر ایمنی، امکان قانونی و اجرای متعارف سفر تأثیر می‌گذارد. تعریف جامع قابلیت دریانوردی باید این ابعاد را از یکدیگر تفکیک کند، اما ارتباط آنها را نیز نادیده نگیرد.

قابلیت دریانوردی در حقوق انگلستان، اسناد بین‌المللی و حقوق ایران

حقوق انگلستان نقش مهمی در شکل‌گیری مفاهیم حقوق دریایی و قراردادهای حمل کالا و اجاره کشتی داشته است. بخش قابل‌توجهی از چارترپارتی‌های بین‌المللی تابع حقوق انگلستان هستند و رویه قضایی این کشور در تفسیر قابلیت دریانوردی، شروط معافیت، انحراف از مسیر و تعهدات مالک تأثیر گسترده‌ای

دارای دریچه‌های معیوب یا پمپ‌های ناکارآمد بوده باشد، خطر دریا علت مستقل و کافی تلقی نمی‌شود. مسئولیت متصدی در چنین مواردی به رابطه سببیت میان نقص و خسارت بستگی دارد. تحلیل مبانی مسئولیت متصدی حمل نشان می‌دهد که قواعد لاهه نظامی مبتنی بر تعهدات مشخص و معافیت‌های متعدد ایجاد کرده‌اند که در آن قابلیت دریانوردی جایگاهی محوری دارد (Taghizadeh & Ahmadi, 2015).

یکی از محدودیت‌های نظام لاهه آن است که تعهد قابلیت دریانوردی را عمدتاً به پیش از سفر و آغاز سفر محدود می‌کند. اگر کشتی در زمان حرکت سالم باشد و نقصی در طول سفر ایجاد شود، مسئولیت ممکن است تحت قواعد دیگری مانند مراقبت از کالا یا مدیریت کشتی بررسی شود. این محدودیت با ساختار سفرهای طولانی و فناوری‌های پیچیده جدید همواره سازگار نیست. نگهداری کشتی فرایندی مستمر است و برخی نقص‌ها تنها در جریان عملیات ظاهر می‌شوند. از دیدگاه سیاست حقوقی، اگر متصدی در میانه سفر از نقصی خطرناک آگاه شود و امکان رفع آن را داشته باشد، نباید صرفاً به این دلیل که کشتی در آغاز سفر سالم بوده است از مسئولیت رهایی یابد. این انتقاد یکی از زمینه‌های توسعه رویکرد قواعد روتردام بوده است (Simayi Sarraf & Yari, 2014).

قواعد هامبورگ ۱۹۷۸ ساختار متفاوتی برای مسئولیت متصدی حمل ایجاد کردند. این قواعد به جای فهرست گسترده معافیت‌ها، مسئولیت را بر مبنای فرض تقصیر در دوره‌ای که کالا در اختیار متصدی است تنظیم کردند. در این چارچوب، قابلیت دریانوردی به صورت تعهد مستقل و تفصیلی همانند قواعد لاهه مطرح نشده است، اما وضعیت کشتی می‌تواند در ارزیابی اینکه متصدی اقدامات معقول برای جلوگیری از حادثه و پیامدهای آن انجام داده است یا خیر، نقش اساسی داشته باشد. قواعد هامبورگ دوره مسئولیت متصدی را نیز گسترده‌تر کردند و تأخیر در تحویل را

شایسته فراهم کند. اگر نقص باعث شود کشتی قادر به ارائه خدمات نباشد، شرط خارج از اجاره ممکن است فعال شود. در اجاره سفری، قابلیت دریانوردی با آمادگی کشتی برای دریافت کالا و انجام سفر مرتبط است. متون معتبر حقوق انگلستان تأکید می‌کنند که نباید تعهد قابلیت دریانوردی را جدا از سایر شروط چارترپارتی تفسیر کرد (Foxton et al., 2020). برای مثال، شرط حذف یا محدودسازی تضمین ضمنی باید روشن باشد و ابهام معمولاً علیه طرفی تفسیر می‌شود که قصد محدود کردن مسئولیت را دارد.

قواعد لاهه ۱۹۲۴ نقطه عطفی در بین‌المللی کردن مسئولیت متصدی حمل و تعدیل تعهد مطلق قابلیت دریانوردی بودند. بر اساس این قواعد، متصدی حمل مکلف است پیش از سفر و در آغاز آن مراقبت لازم را برای قابل دریانوردی کردن کشتی، تأمین خدمه و تجهیزات مناسب و آماده‌سازی انبارها اعمال کند. این چارچوب در قواعد لاهه - ویزی ۱۹۶۸ نیز حفظ شد. تعهد مذکور به معنای تضمین مطلق نیست، اما متصدی باید سطح بالایی از دقت حرفه‌ای را رعایت کند. در صورت اثبات فقدان قابلیت دریانوردی و ارتباط آن با خسارت، بار اثبات اعمال مراقبت لازم بر عهده متصدی قرار می‌گیرد (Mashhadi, 2013). این سازوکار توازن میان منافع صاحب کالا و متصدی را دنبال می‌کند، زیرا صاحب کالا معمولاً اطلاعاتی درباره بازرسی‌ها و تعمیرات در اختیار ندارد.

قواعد لاهه و لاهه - ویزی میان تعهد قابلیت دریانوردی و موارد معافیت متصدی ارتباط برقرار می‌کنند. متصدی ممکن است در حالت عادی به خطرات دریا، آتش‌سوزی، خطای ناوبری یا برخی عوامل دیگر استناد کند، اما اگر خسارت در نتیجه فقدان قابلیت دریانوردی ایجاد شده باشد و مراقبت لازم اعمال نشده باشد، استفاده از این معافیت‌ها دشوار یا ناممکن خواهد شد. برای نمونه، حادثه‌ای ممکن است در شرایط طوفانی رخ دهد، اما اگر کشتی

قواعد روتردام در پی ایجاد نظامی متوازن تر و سازگار با حمل و نقل نوین بوده‌اند (Taghizadeh & Ahmadi, 2015).

باین حال، قواعد روتردام با انتقادهایی نیز مواجه شده‌اند. پیچیدگی متن، گستردگی دامنه کاربرد، ارتباط با حمل و نقل غیر دریایی و تعداد زیاد مفاهیم جدید ممکن است اجرای آنها را دشوار سازد. برخی کشورها نیز نسبت به تأثیر این قواعد بر نظام‌های داخلی و توازن منافع متصدیان و صاحبان کالا تردید داشته‌اند. برای ایران، بهره‌گیری از قواعد روتردام الزاماً به معنای پذیرش کامل کنوانسیون نیست، بلکه می‌تواند در قالب اقتباس گزینشی از اصول مناسب صورت گیرد. تحلیل نوسازی قانون دریایی ایران نشان می‌دهد که برخی مفاهیم روتردام، مانند استمرار مراقبت، شفاف‌سازی مسئولیت طرف‌های اجرایی و به رسمیت شناختن اسناد الکترونیکی، می‌توانند برای اصلاح حقوق داخلی سودمند باشند (Azhar, 2016). باین حال، هرگونه اصلاح باید با ساختار تجارت، ناوگان، بنادر و محدودیت‌های خاص ایران هماهنگ شود.

قانون دریایی ایران مصوب ۱۹۶۴ تحت تأثیر قواعد لاهه شکل گرفته است. این قانون متصدی حمل را مکلف می‌کند پیش از سفر و در آغاز آن مراقبت لازم را برای آماده‌سازی کشتی، تأمین تجهیزات و خدمه و مناسب ساختن بخش‌های حمل کالا اعمال کند. بنابراین، حقوق ایران تعهد مطلق سنتی کامن‌لا را به طور کامل نپذیرفته و به الگوی مراقبت لازم نزدیک است. مسئولیت متصدی حمل در حقوق ایران نیز با معافیت‌ها و محدودیت‌هایی همراه است و تعیین رابطه میان این معافیت‌ها و فقدان قابلیت دریانوردی اهمیت دارد. تحلیل مسئولیت متصدی در حقوق ایران نشان می‌دهد که نقص کشتی در صورتی که ناشی از عدم مراقبت لازم باشد و با خسارت رابطه سببیت داشته باشد، می‌تواند مسئولیت ایجاد کند (Mohammadzadeh Vadeghani, 2002).

به طور صریح مورد توجه قرار دادند. مطالعه تطبیقی مسئولیت متصدی در قواعد هامبورگ و روتردام نشان می‌دهد که نظام هامبورگ تلاش کرده است از پیچیدگی معافیت‌های سنتی بکاهد و بار اثبات را به شکلی منسجم‌تر تنظیم کند (Mohebbi, 2014).

قواعد روتردام که در ۲۰۰۸ تصویب و در ۲۰۰۹ برای امضا گشوده شدند، رویکردی گسترده‌تر نسبت به قابلیت دریانوردی اتخاذ کردند. یکی از مهم‌ترین نوآوری‌های آنها استمرار تعهد به حفظ قابلیت دریانوردی در طول سفر دریایی است. متصدی باید نه تنها پیش از سفر، بلکه در جریان آن نیز مراقبت لازم را برای حفظ وضعیت مناسب کشتی، خدمه و تجهیزات اعمال کند. این تغییر با واقعیت‌های مدیریت مدرن کشتی و امکان نظارت و تعمیر مستمر سازگار است. همچنین، قواعد روتردام حمل «درب تا درب»، اسناد حمل الکترونیکی و نقش طرف‌های اجرایی دریایی را مورد توجه قرار داده‌اند. بررسی تعهدات متصدی در این قواعد نشان می‌دهد که مسئولیت از چارچوب سنتی بندر به بندر فراتر رفته و ساختار پیچیده‌تری پیدا کرده است (Simayi Sarraf & Yari, 2014). در قواعد روتردام، رابطه میان تعهدات متصدی، موارد معافیت و بار اثبات به گونه‌ای تنظیم شده است که ابتدا صاحب کالا وقوع خسارت در دوره مسئولیت را نشان می‌دهد و سپس متصدی می‌تواند با اثبات علل معاف‌کننده یا نبود تقصیر از مسئولیت رهایی یابد. اگر صاحب کالا ثابت کند که فقدان قابلیت دریانوردی احتمالاً در خسارت نقش داشته است، متصدی باید اعمال مراقبت لازم را اثبات کند. این رویکرد به واقعیت دسترسی نابرابر طرفین به اطلاعات توجه دارد. متصدی به سوابق تعمیر، بازرسی، آموزش خدمه و مدیریت ایمنی دسترسی دارد، درحالی‌که صاحب کالا معمولاً تنها نتیجه نهایی حادثه را مشاهده می‌کند. مطالعه تطبیقی دامنه و مبنای مسئولیت در کنوانسیون‌های دریایی نشان می‌دهد که

یکی از کاستی‌های قانون ایران فقدان تعریف صریح و جامع از قابلیت دریانوردی است. قانون به برخی عناصر مانند تجهیز کشتی و مناسب بودن انبارها اشاره می‌کند، اما معیار کلی، ابعاد مدیریتی و قابلیت اسنادی را روشن نمی‌سازد. این سکوت ممکن است از طریق تفسیر قضایی، عرف دریایی و قواعد عمومی قراردادها جبران شود، ولی نبود رویه تخصصی و منسجم، پیش‌بینی‌پذیری را کاهش می‌دهد. بررسی حقوقی قابلیت دریانوردی در برنامه‌ها و چارترپارتی‌ها در ایران نشان می‌دهد که تحلیل این مفهوم غالباً نیازمند رجوع به منابع تطبیقی و شروط قراردادی است (Nouri, Youshanlouei & Hosseini, 2023). این امر به‌ویژه در پرونده‌هایی که نقص کشتی با فناوری‌های جدید یا الزامات بین‌المللی ارتباط دارد، دشوارتر می‌شود.

قانون ایران همچنین میان انواع قراردادهای اجاره کشتی تفکیک تفصیلی و جامعی ارائه نمی‌کند. در عمل، بسیاری از چارترپارتی‌ها بر اساس فرم‌های استاندارد بین‌المللی تنظیم می‌شوند و قانون حاکم یا مرجع داوری خارجی دارند. در مواردی که حقوق ایران حاکم باشد، قواعد عمومی قراردادها، عرف دریایی و مفاد توافق اهمیت اساسی پیدا می‌کنند. ماهیت تعهد قابلیت دریانوردی در چارترپارتی باید با توجه به نوع قرارداد و میزان کنترل هر طرف تعیین شود (Bahadoran-Baghbaderani et al., 2022). در اجاره زمانی، شرط حفظ کشتی در وضعیت کارآمد و شرط خارج از اجاره باید در کنار یکدیگر تفسیر شوند. در اجاره سفری، آمادگی کشتی برای بارگیری و انجام سفر با شروع محاسبه زمان توقف ارتباط دارد. در اجاره بدون خدمه، مسئولیت تحویل اولیه بر عهده مالک و مسئولیت نگهداری مستمر عمدتاً بر عهده مستأجر قرار می‌گیرد.

موضوع بندر امن نیز با قابلیت دریانوردی و توزیع مسئولیت در چارترپارتی ارتباط دارد. مستأجر ممکن است حق تعیین بندر یا مسیر تجاری را داشته باشد، اما باید بندری را انتخاب کند که کشتی

بتواند بدون قرار گرفتن در معرض خطر غیرمتعارف وارد آن شود، در آن بماند و از آن خارج شود. تعهد به معرفی بندر امن می‌تواند شامل ایمنی فیزیکی، سیاسی و گاه قانونی باشد (Arbabi, 2004). اگر مستأجر کشتی را به بندری هدایت کند که به دلیل جنگ، توقیف، عمق ناکافی یا محدودیت‌های خاص برای کشتی خطرناک است، ممکن است مسئول خسارت شود. در مقابل، مالک نیز نمی‌تواند نقص داخلی کشتی را به خطر بندر نسبت دهد. کشتی باید برای خطرات متعارف بندر و مسیر مورد توافق آماده باشد.

انحراف از مسیر نیز ممکن است با قابلیت دریانوردی پیوند پیدا کند. اگر کشتی به علت نقص فنی ناچار به ورود به بندر پناه یا تغییر مسیر شود، مسئله این است که آیا انحراف موجه است و چه کسی مسئول هزینه و تأخیر خواهد بود. اگر نقص با وجود اعمال مراقبت لازم قابل پیش‌بینی یا کشف نبوده باشد، انحراف ممکن است اقدامی معقول برای حفظ کشتی و کالا تلقی شود. اما اگر علت انحراف فقدان قابلیت دریانوردی ناشی از سهل‌انگاری مالک باشد، وی ممکن است نتواند به آثار حمایتی انحراف موجه استناد کند. بررسی تطبیقی دکترین انحراف نشان می‌دهد که ارتباط میان علت انحراف، شروط قراردادی و مسئولیت متصدی باید به‌صورت دقیق تحلیل شود (Izanloo, 2017).

حقوق ایران در زمینه تأخیر دریایی نیز با چالش‌هایی روبه‌رو است. خرابی کشتی، توقف برای تعمیر، تغییر مسیر یا توقیف می‌تواند تحویل کالا را به تأخیر اندازد. قواعد سنتی لاهه توجه محدودی به خسارت ناشی از تأخیر دارند، درحالی‌که قواعد هامبورگ و روتردام آن را صریح‌تر تنظیم کرده‌اند. در حقوق ایران، تعیین قابلیت مطالبه خسارت تأخیر و شیوه محاسبه آن به مفاد قرارداد، پیش‌بینی‌پذیری خسارت و رابطه سببیت وابسته است. مطالعه مسئولیت متصدی بابت تأخیر در حقوق ایران و کنوانسیون‌ها نشان می‌دهد که فقدان قواعد روشن می‌تواند موجب اختلاف درباره عدم‌النفع، کاهش ارزش بازار کالا و هزینه‌های اضافی شود

رابطه سببیت ممکن است مستقیم یا ترکیبی باشد. اگر آب از بدنه معیوب وارد انبار شود و کالا آسیب ببیند، ارتباط نسبتاً روشن است. اما در بسیاری از حوادث، عوامل متعددی مانند طوفان، خطای خدمه، بسته‌بندی نامناسب کالا و نقص تجهیزات هم‌زمان نقش دارند. در چنین مواردی باید بررسی شود که فقدان قابلیت دریانوردی علت مؤثر خسارت بوده یا تنها شرایط دور و بی‌اهمیتی ایجاد کرده است. اگر نقص کشتی شدت خسارت ناشی از خطر دریا را افزایش داده باشد، متصدی نمی‌تواند تمام مسئولیت را به خطر طبیعی نسبت دهد. در تحلیل مسئولیت متصدی حمل، وجود علت خارجی تنها زمانی معاف‌کننده است که عدم مراقبت متصدی در ایجاد یا تشدید خسارت نقش مؤثری نداشته باشد (Mohammadzadeh Vadeghani, 2002).

اثبات قابلیت دریانوردی اغلب نیازمند اسناد و کارشناسی تخصصی است. گزارش بازرسی، سوابق تعمیر، دفتر ثبت موتور، گزارش خدمه، گواهی‌های رده‌بندی، اطلاعات سامانه‌های ناوبری و مکاتبات شرکت می‌توانند وضعیت کشتی و میزان مراقبت را روشن کنند. اگر متصدی سوابق ناقص یا متناقض ارائه کند، دادگاه یا داور ممکن است از آن نتیجه منفی استنباط کند. گواهی رده‌بندی یا تأیید بندری دلیل مهمی است، اما مصونیت ایجاد نمی‌کند. ممکن است گواهی بر اساس اطلاعات ناقص صادر شده یا نقصی پس از بازرسی ایجاد شده باشد. درباره نقص پنهان، متصدی باید نشان دهد که روش‌های بازرسی متعارف و مناسب با نوع کشتی و عیب احتمالی به کار گرفته شده‌اند (Sadeghi Neshat & Mashhadi, 2020). اگر فناوری یا آزمونی رایج و قابل دسترس وجود داشته باشد که می‌توانست عیب را آشکار کند، عدم استفاده از آن ممکن است نقض مراقبت لازم تلقی شود.

فقدان قابلیت دریانوردی می‌تواند متصدی را از استناد به معافیت‌های قراردادی یا کنوانسیون محروم کند. برای مثال، خطرات دریا زمانی معاف‌کننده‌اند که کشتی به‌طور مناسب برای

(Vaziri Yeganeh & Zahiri, 2024). اگر تأخیر ناشی از فقدان قابلیت دریانوردی باشد، این ارتباط می‌تواند مبنای قوی‌تری برای مسئولیت ایجاد کند.

از منظر اصلاحی، حقوق ایران نیازمند هماهنگ‌سازی میان قانون دریایی، مقررات ایمنی، قواعد کار دریانوردان، استانداردهای بندری و الزامات فناوری است. آموزش و صلاحیت خدمه، مدیریت خستگی، امنیت سایبری، اسناد الکترونیکی و مسئولیت کشتی‌های خودران موضوعاتی هستند که قانون ۱۹۶۴ برای آنها طراحی نشده است. بررسی ارتباط میان قانون دریایی ایران، کنوانسیون حقوق دریاها و استانداردهای آموزش و ایمنی نشان می‌دهد که اصلاح جزئی و پراکنده ممکن است کافی نباشد (Abadikhah, 2024). یک بازنگری ساختاری باید تعریف قابلیت دریانوردی، زمان تعهد، بار اثبات، مسئولیت پیمانکاران، آثار نقص پنهان و قواعد خاص چارترپارتی را روشن سازد.

آثار فقدان قابلیت دریانوردی در قراردادهای حمل کالا و اجاره کشتی

مهم‌ترین اثر فقدان قابلیت دریانوردی در قرارداد حمل کالا، ایجاد مسئولیت قراردادی برای متصدی حمل است. برای تحقق این مسئولیت باید وجود تعهد، نقض آن، ورود خسارت و رابطه سببیت میان نقض و خسارت احراز شود. صرف اینکه کشتی دارای نقصی بوده است، بدون آنکه نقص در خسارت نقش داشته باشد، لزوماً مسئولیت نسبت به خسارت خاص ایجاد نمی‌کند. به همین ترتیب، صرف وقوع خسارت نیز به‌تنهایی ثابت نمی‌کند که کشتی فاقد قابلیت دریانوردی بوده است. صاحب کالا معمولاً باید نشان دهد کالا در وضعیت مناسب تحویل متصدی شده و در دوره مسئولیت او آسیب دیده یا با تأخیر تحویل شده است. سپس، اگر قرائن حاکی از نقش نقص کشتی باشد، متصدی باید مراقبت لازم را اثبات کند (Mashhadi, 2013). این توزیع بار اثبات با دسترسی متصدی به اطلاعات فنی و سوابق کشتی هماهنگ است.

مقابلۀ با خطرات متعارف آماده بوده باشد. اگر دریچه‌ها معیوب یا بار به‌درستی مهار نشده باشد، طوفان ممکن است علت نهایی حادثه باشد، اما نقص کشتی مانع استفاده کامل از معافیت می‌شود. در مورد آتش‌سوزی نیز اگر سامانه اطفای حریق ناکارآمد، سیم‌کشی معیوب یا خدمه آموزش‌ندیده باشند، متصدی نمی‌تواند صرفاً به وقوع آتش استناد کند. قواعد مسئولیت دریایی میان علت معاف‌کننده و نقض تعهد قابلیت دریانوردی رابطه‌ای پیچیده ایجاد می‌کنند (Taghizadeh & Ahmadi, 2015). دادگاه باید تعیین کند کدام عامل غالب بوده و آیا اعمال مراقبت لازم می‌توانست از حادثه یا خسارت جلوگیری کند.

محدودیت مبلغ مسئولیت با معافیت کامل تفاوت دارد. حتی اگر متصدی مسئول شناخته شود، ممکن است بر اساس قانون یا کنوانسیون حق محدود کردن مبلغ مسئولیت به میزان مشخصی برای هر بسته یا واحد وزن داشته باشد. فقدان قابلیت دریانوردی به‌طور خودکار همیشه این حق را از بین نمی‌برد. برای کنار گذاشتن محدودیت معمولاً باید سطح بالاتری از تقصیر، مانند رفتار عمدی یا بی‌مبالاتی آگاهانه، اثبات شود. با این حال، اگر مدیریت شرکت از نقص خطرناک آگاه بوده و عمداً سفر را ادامه داده باشد، امکان از دست رفتن محدودیت افزایش می‌یابد. تفکیک میان سهل‌انگاری معمولی در اعمال مراقبت و رفتار آگاهانه برای تعیین سقف مسئولیت ضروری است. در حقوق ایران، نبود رویه منسجم در این زمینه می‌تواند پیش‌بینی نتیجه را دشوار سازد.

شروط معافیت یا کاهش مسئولیت در بارنامه‌ها و چارترپارتی‌ها نیز تحت تأثیر قواعد آمره قرار دارند. در قراردادهای حمل‌مشمول قواعد لاهه یا مقررات داخلی اقتباس شده از آن، متصدی نمی‌تواند با شرط قراردادی خود را از تعهد اعمال مراقبت لازم برای قابلیت دریانوردی معاف کند یا مسئولیت را کمتر از حد قانونی کاهش دهد. چنین شروطی ممکن است بی‌اعتبار باشند. در چارترپارتی‌ها آزادی قراردادی گسترده‌تر است، اما حتی در آنجا نیز تفسیر شرط

معافیت محدودکننده خواهد بود. متون حقوقی انگلستان نشان می‌دهند که شرطی که قصد حذف تضمین ضمنی یا محدود کردن مسئولیت ناشی از فقدان قابلیت دریانوردی دارد، باید با وضوح تنظیم شود (Foxton et al., 2020). ابهام در این شروط معمولاً به نفع حفظ تعهد اصلی تفسیر می‌شود.

در قرارداد اجاره سفری، مالک متعهد است کشتی را در زمان و محل مقرر آماده بارگیری کند و آن را برای سفر و کالای مورد توافق مناسب سازد. اگر کشتی به دلیل نقص فنی یا عدم پاکیزگی انبارها آماده نباشد، اعلام آمادگی ممکن است معتبر تلقی نشود و زمان توقف آغاز نگردد. این موضوع برای محاسبه کرایه توقف و مسئولیت تأخیر اهمیت اقتصادی فراوان دارد. اگر نقص در مدت کوتاهی قابل رفع باشد، مستأجر ممکن است تنها حق مطالبه خسارت یا تأخیر در شروع زمان توقف داشته باشد. اما اگر نقص اساسی باشد و هدف قرارداد را از بین ببرد، حق رد کشتی یا خاتمه قرارداد می‌تواند مطرح شود. تحلیل قابلیت دریانوردی در چارترپارتی‌ها نشان می‌دهد که شدت نقض، امکان تعمیر و تأثیر تأخیر بر هدف تجاری قرارداد در انتخاب ضمانت اجرا تعیین‌کننده است (Bahadoran-Baghbaderani et al., 2022).

اعلام آمادگی در اجاره سفری باید نه تنها از نظر مکانی، بلکه از نظر فیزیکی و قانونی معتبر باشد. کشتی‌ای که به محل تعیین‌شده رسیده اما انبارهای آن آلوده، تجهیزات بارگیری آن معیوب یا اسناد آن ناقص است، ممکن است آماده تلقی نشود. اگر مالک اعلام آمادگی نادرست صادر کند، زمان توقف آغاز نمی‌شود و ممکن است بابت خسارت ناشی از تأخیر مسئول باشد. در مواردی که نقص جزئی است و عملیات بارگیری عملاً تحت تأثیر قرار نمی‌گیرد، نتیجه می‌تواند متفاوت باشد. معیار اصلی آن است که آیا کشتی در وضعیت موجود واقعاً قادر به دریافت و حمل ایمن کالای قراردادی بوده است. شرایط قرارداد و عرف بندر نیز در این ارزیابی نقش دارند.

بماند و خارج شود. خطر می‌تواند فیزیکی، مانند عمق ناکافی، یخ، موج یا فقدان یدک‌کش مناسب، یا سیاسی، مانند جنگ، توقیف و بی‌ثباتی باشد. مطالعه تعهد مستأجر به استفاده از بندر امن نشان می‌دهد که ارزیابی ایمنی باید با ویژگی‌های همان کشتی صورت گیرد (Arbabi, 2004). بندری ممکن است برای یک کشتی کوچک امن و برای نفتکش بزرگ ناامن باشد. اگر خطر ناشی از نقص داخلی کشتی باشد، مستأجر مسئول نیست؛ اما اگر کشتی سالم به بندری ذاتاً خطرناک هدایت شود، مسئولیت مستأجر مطرح می‌شود.

در شرایط تحریم، مفهوم بندر امن و قابلیت قانونی اهمیت بیشتری می‌یابد. ممکن است ورود کشتی دارای پرچم، مالکیت، بیمه‌گر یا محموله خاص به بندری ممنوع باشد. خطر توقیف یا مصادره می‌تواند بندر را از نظر سیاسی یا قانونی نامناسب سازد. اگر مستأجر با آگاهی از محدودیت‌ها دستور ورود دهد، ممکن است تعهد خود را نقض کند. باین‌حال، مالک نیز باید وضعیت تحریم‌ها، اسناد کشتی و پوشش بیمه‌ای را بررسی کند و نمی‌تواند تمام خطرهای قانونی قابل پیش‌بینی را به مستأجر منتقل سازد. تعیین مسئولیت به متن شروط تحریم، تعهدات اطلاعاتی طرفین و زمان ایجاد محدودیت بستگی دارد. در حقوق ایران، فقدان مقررات ویژه درباره آثار تحریم بر چارترپارتی سبب می‌شود که تفسیر قرارداد و قواعد عمومی نقش اصلی را ایفا کنند.

در اجاره کشتی بدون خدمه، مستأجر کنترل کامل‌تری بر کشتی پیدا می‌کند و در عمل نقش مالک بهره‌بردار را بر عهده می‌گیرد. مالک باید کشتی را در زمان تحویل مطابق مشخصات قراردادی و در وضعیت مناسب تحویل دهد. اگر نقص اساسی در زمان تحویل وجود داشته باشد، مستأجر ممکن است حق مطالبه تعمیر، کاهش اجاره‌بها، خسارت یا در موارد شدید فسخ داشته باشد. پس از تحویل، مسئولیت تأمین خدمه، تعمیر و حفظ قابلیت دریانوردی معمولاً بر عهده مستأجر است. بنابراین، زمان ایجاد نقص اهمیت

در اجاره زمانی، تقسیم مدیریت فنی و تجاری مبنای توزیع مسئولیت است. مالک معمولاً خدمه را استخدام می‌کند، تعمیر و نگهداری را بر عهده دارد و باید کشتی را در وضعیت کارآمد حفظ کند. مستأجر مسیرها، بنادر و نوع استفاده تجاری را در محدوده قرارداد تعیین می‌کند. اگر کشتی به علت خرابی موتور، نقص تجهیزات، کمبود خدمه یا ناتوانی فنی قادر به خدمت نباشد، شرط خارج از اجاره ممکن است موجب توقف پرداخت اجاره‌بها شود. هدف این شرط آن است که مستأجر برای زمانی که امکان بهره‌برداری قراردادی از کشتی را ندارد، کرایه نپردازد. باین‌حال، فعال شدن شرط به عبارت دقیق قرارداد و علت عدم کارایی بستگی دارد (Foxton et al., 2020). برخی شروط تنها موارد مشخصی مانند خرابی ماشین‌آلات یا کمبود خدمه را پوشش می‌دهند و برخی دامنه گسترده‌تری دارند.

خارج شدن کشتی از اجاره با مسئولیت قراردادی مالک یکسان نیست. ممکن است کشتی بر اساس شرط قراردادی خارج از اجاره باشد، حتی اگر مالک مرتکب تقصیر نشده باشد. در مقابل، ممکن است مالک مسئول خسارت باشد، اما شرایط دقیق خارج از اجاره محقق نشده باشد. مستأجر برای مطالبه خسارت باید نقض تعهد و رابطه سببیت را ثابت کند، درحالی‌که برای توقف کرایه باید نشان دهد واقعه مشمول شرط قراردادی است و بهره‌برداری از کشتی را مختل کرده است. اگر نقص ناشی از دستورات تجاری نامناسب مستأجر باشد، مالک ممکن است حق مطالبه غرامت داشته باشد. این تمایز نشان می‌دهد که تحلیل فقدان قابلیت دریانوردی در اجاره زمانی باید هم‌زمان بر تعهدات عام و سازوکارهای خاص قرارداد تمرکز کند.

تعهد مستأجر زمانی به معرفی بندر امن یکی از مهم‌ترین محدودیت‌های اختیار تجاری اوست. بندر باید در زمان مربوط به‌گونه‌ای باشد که کشتی بتواند بدون مواجهه با خطری که با مهارت و دریانوردی مناسب قابل اجتناب نیست، وارد شود، در آن

درباره حساسیت زمانی محموله اطلاعات کافی داده باشد، قابلیت پیش‌بینی خسارت افزایش می‌یابد.

انحراف ناشی از خرابی کشتی می‌تواند هزینه‌های سوخت، بندر، انبارداری و تأخیر ایجاد کند. اگر انحراف برای نجات جان، حفظ کشتی یا جلوگیری از خسارت بیشتر لازم باشد، ممکن است از نظر عملی موجه تلقی شود، اما مسئولیت هزینه‌ها به علت اولیه بستگی دارد. اگر خرابی ناشی از فقدان قابلیت دریانوردی و عدم مراقبت مالک باشد، وی نمی‌تواند تمام آثار را بر صاحب کالا یا مستأجر تحمیل کند. در مقابل، اگر عیب واقعاً پنهان و غیرقابل کشف بوده باشد، توزیع ریسک ممکن است بر اساس شروط قرارداد و قواعد معافیت متفاوت باشد. بررسی دکرین انحراف در حقوق تطبیقی نشان می‌دهد که مشروعیت تغییر مسیر و آثار آن باید جدا از مسئولیت ناشی از علت انحراف تحلیل شود (Izanloo, 2017).

فقدان قابلیت دریانوردی بر بیمه دریایی نیز اثر می‌گذارد. در بیمه سفر، قابلیت دریانوردی ممکن است به‌عنوان تضمین ضمنی در آغاز سفر مطرح شود. در بیمه زمانی، رویکرد معمولاً متفاوت است و آگاهی بیمه‌گذار از اعزام کشتی نامناسب می‌تواند اهمیت داشته باشد. اگر خسارت ناشی از نقصی باشد که بیمه‌گذار آگاهانه آن را نادیده گرفته است، بیمه‌گر ممکن است پوشش را رد کند یا پس از پرداخت به مسئول اصلی رجوع کند. در بیمه کالا نیز بیمه‌گر پس از جبران خسارت می‌تواند از طریق قائم‌مقامی علیه متصدی حمل یا مالک اقدام کند. به همین دلیل، اثبات قابلیت دریانوردی نه‌فقط در رابطه مستقیم طرفین قرارداد، بلکه در دعاوی رجوع بیمه‌ای نیز اهمیت دارد.

تحریم‌ها می‌توانند قابلیت عملیاتی کشتی را از راه‌های مختلف تحت تأثیر قرار دهند. فقدان دسترسی به قطعات اصلی، نرم‌افزارهای به‌روزرسانی، خدمات رده‌بندی یا تعمیرگاه‌های معتبر ممکن است به تدریج ایمنی فنی کشتی را کاهش دهد. محدودیت

اساسی دارد. اگر عیب ریشه‌ای و پنهان در زمان تحویل وجود داشته اما بعداً ظاهر شده باشد، مسئولیت ممکن است همچنان به مالک بازگردد. بررسی نقص پنهان نیازمند تحلیل فنی و قراردادی دقیق است (Sadeghi Neshat & Mashhadi, 2020).

فقدان قابلیت دریانوردی می‌تواند حق تعلیق یا فسخ ایجاد کند، اما هر نقصی به خاتمه قرارداد منتهی نمی‌شود. در حقوق قراردادهای فسخ معمولاً زمانی توجیه دارد که نقض اساسی باشد و طرف زیان‌دیده را از بخش عمده منفعت مورد انتظار محروم کند. اگر نقص ظرف مدت کوتاه قابل رفع باشد و تأخیر لطمه جدی به هدف قرارداد نزند، جبران خسارت یا تعلیق موقت ضمانت اجرای متناسب‌تری است. در مقابل، اگر کشتی برای مدت طولانی غیرقابل استفاده باشد، فصل تجاری از دست برود، کالای حساس نتواند حمل شود یا تعمیر از نظر اقتصادی ناممکن باشد، خاتمه قرارداد می‌تواند موجه باشد. تحلیل ماهیت تعهد قابلیت دریانوردی در چارترپارتی‌ها بیانگر آن است که طبقه‌بندی شرط به‌عنوان شرط اساسی، شرط فرعی یا شرط میانی بر ضمانت اجرا اثر دارد (Bahadoran-Baghbaderani et al., 2022).

در قرارداد حمل کالا، خسارت ناشی از فقدان قابلیت دریانوردی می‌تواند شامل تلف یا آسیب فیزیکی کالا، کاهش ارزش، هزینه جداسازی و بازسازی، هزینه انتقال به کشتی دیگر و خسارت تأخیر باشد. اصل جبران اقتضا می‌کند زیان‌دیده در وضعیتی قرار گیرد که اگر قرارداد صحیح اجرا می‌شد، در آن قرار می‌گرفت. بااین‌حال، خسارت باید قابل پیش‌بینی، مستقیم و اثبات‌پذیر باشد. درباره عدم‌النفع ناشی از تغییر قیمت بازار یا از دست رفتن قرارداد فروش، اختلاف بیشتری وجود دارد. مطالعه مسئولیت متصدی بابت تأخیر نشان می‌دهد که تعیین زمان معقول تحویل، میزان کاهش ارزش و سقف قابل مطالبه نیازمند معیارهای روشن است (Vaziri Yeganeh & Zahiri, 2024). اگر صاحب کالا

سلامت فنی و امنیت دیجیتال را هم‌زمان تضمین کند (Arian, 2023). در این حوزه، تعیین استاندارد مراقبت دشوار است، زیرا فناوری و تهدیدها به سرعت تغییر می‌کنند. معیار باید بر اقدامات متعارف صنعت، ارزیابی خطر و به‌روزرسانی مستمر استوار باشد. توزیع مسئولیت میان متصدی اصلی، متصدی فرعی و طرف‌های اجرایی نیز در حمل مدرن اهمیت دارد. ممکن است یک شرکت قرارداد حمل را منعقد کند، اما اجرای دریایی را به مالک کشتی یا متصدی دیگری بسپارد. صاحب کالا باید بداند علیه کدام شخص و بر چه مبنایی می‌تواند اقامه دعوا کند. قواعد روتردام مفهوم طرف اجرایی دریایی را برای پاسخ به این پیچیدگی توسعه داده‌اند. مطالعه تعهدات متقابل متصدیان اصلی و فرعی نشان می‌دهد که واگذاری عملیات نباید موجب خلأ مسئولیت یا کاهش حمایت صاحب کالا شود (Salehi & Ranjbar, 2021). اگر فقدان قابلیت دریانوردی ناشی از فعل مالک اجرایی باشد، متصدی قراردادی نیز ممکن است در برابر صاحب کالا مسئول باقی بماند و سپس به عامل واقعی رجوع کند. اصلاح حقوق ایران باید به‌طور خاص بار اثبات را روشن سازد. صاحب کالا معمولاً نمی‌تواند جزئیات آماده‌سازی کشتی را اثبات کند و نباید مکلف باشد تمام مراحل سهل‌انگاری را نشان دهد. کافی است وقوع خسارت در دوره مسئولیت و قرائن معقول درباره نقش نقص کشتی را ثابت کند. سپس، مالک یا متصدی باید سوابق مراقبت، بازرسی و تعمیر را ارائه دهد. در مقابل، نباید هر حادثه دریایی به‌طور خودکار به فقدان قابلیت دریانوردی نسبت داده شود. ایجاد سازوکار کارشناسی تخصصی، الزام به حفظ داده‌های فنی و توسعه شعب یا مراجع تخصصی دریایی می‌تواند به تصمیم‌گیری دقیق‌تر کمک کند.

نظام حقوقی ایران همچنین باید آثار قراردادی فقدان قابلیت دریانوردی را در انواع چارترپارتی تفکیک کند. مقررات خاص درباره تحویل کشتی، اعلام آمادگی، خارج از اجاره، تعهد بندر

بیمه و خدمات بانکی می‌تواند ورود به بندر یا دریافت سوخت و آذوقه را دشوار کند. در چنین شرایطی، باید میان مانع صرفاً تجاری و نقص مؤثر بر ایمنی تمایز گذاشت. اگر کشتی هنوز از نظر فنی سالم و دارای اسناد معتبر است، تحریم به‌خودی‌خود فقدان قابلیت دریانوردی نیست. اما اگر در نتیجه تحریم امکان تعمیر ضروری، تمديد گواهی یا تأمین تجهیزات ایمنی وجود نداشته باشد، وضعیت می‌تواند به فقدان قابلیت واقعی منتهی شود. تحلیل نوسازی حقوق دریایی ایران نشان می‌دهد که مقررات داخلی باید اثر محدودیت‌های بین‌المللی بر اجرای تعهدات حمل را روشن‌تر سازند (Azhar, 2016).

مخاطرات ژئوپلیتیکی در خلیج فارس و تنگه هرمز نیز بر تعهدات مالک و مستأجر اثر دارند. خطر توقیف، حمله، مین، اختلال در موقعیت‌یابی یا بسته شدن مسیر ممکن است تصمیم درباره ادامه سفر را تحت تأثیر قرار دهد. مالک باید کشتی را از نظر تجهیزات، آموزش خدمه و برنامه اضطراری برای خطرات قابل پیش‌بینی آماده کند. مستأجر نیز نباید دستور تجاری غیرمعقول یا مغایر با شروط خطر جنگ صادر کند. اگر خطر پس از انعقاد قرارداد به‌طور ناگهانی تشدید شود، شروط جنگ، قوه قاهره، تغییر مسیر و خاتمه ممکن است مطرح شوند. صرف وجود تنش منطقه‌ای کشتی را فاقد قابلیت دریانوردی نمی‌کند، اما فقدان آمادگی متناسب با خطرات شناخته‌شده می‌تواند نشان‌دهنده نقض مراقبت لازم باشد. قابلیت سایبری نیز به‌طور فزاینده با مسئولیت قراردادی پیوند می‌خورد. اگر سامانه ناوبری به علت به‌روزرسانی نشدن نرم‌افزار، رمز عبور ضعیف یا نبود آموزش خدمه مورد حمله قرار گیرد و کشتی منحرف یا متوقف شود، ممکن است نقص مدیریتی و فقدان قابلیت دریانوردی مطرح شود. در کشتی‌های خودران، اختلال ارتباط با مرکز کنترل یا خطای الگوریتم می‌تواند مستقیماً توانایی کشتی برای انجام ایمن سفر را از بین ببرد. تحلیل تعهد قابلیت دریانوردی در کشتی‌های خودران نشان می‌دهد که مالک باید

ناکافی می‌تواند کشتی را از حیث حقوقی فاقد قابلیت دریانوردی سازد، حتی اگر نقص نهایی در ظاهر فنی باشد.

تحول کشتی‌های دیجیتال و خودران ضرورت توسعه مفهوم قابلیت دریانوردی را آشکارتر کرده است. امنیت نرم‌افزار، صحت داده‌های موقعیت‌یابی، قابلیت ارتباط با مراکز کنترل، مقاومت در برابر حملات سایبری و توانایی واکنش به اختلالات باید بخشی از ارزیابی کشتی‌های مدرن باشد. در چنین فضایی، تمایز سنتی میان خدمه کشتی و کارکنان ساحلی کم‌رنگ می‌شود و زنجیره مسئولیت ممکن است شرکت کشتیرانی، اپراتور راه دور، ارائه‌دهنده نرم‌افزار و مسئول امنیت شبکه را در بر گیرد. با این حال، در برابر صاحب کالا یا مستأجر، شخصی که تعهد اصلی قابلیت دریانوردی را بر عهده گرفته است نباید بتواند با واگذاری عملیات از مسئولیت قراردادی خود رهایی یابد.

بررسی ماهیت حقوقی تعهد نشان داد که دو رویکرد اصلی وجود دارد. رویکرد سنتی آن را تضمینی سخت‌گیرانه می‌داند، درحالی‌که نظام‌های کنوانسیون‌های جدیدتر آن را به تعهد اعمال مراقبت لازم تبدیل کرده‌اند. تعهد به مراقبت لازم به معنای کاهش اهمیت قابلیت دریانوردی نیست. استاندارد مراقبت باید حرفه‌ای، عینی و متناسب با خطرات باشد و متصدی حمل باید نشان دهد بازرسی، تعمیر، تجهیز و انتخاب خدمه بر اساس معیارهای معتبر انجام شده است. اگر نقصی با استفاده از روش‌های متعارف قابل کشف بوده باشد، ناشناخته ماندن آن به‌تنهایی متصدی را معاف نمی‌کند.

در قرارداد حمل کالا، فقدان قابلیت دریانوردی در صورتی مسئولیت ایجاد می‌کند که با خسارت رابطه سببیت داشته باشد. وجود نقص و وقوع خسارت باید در یک تحلیل منسجم به یکدیگر مرتبط شوند. خطر دریا، آتش‌سوزی، خطای خدمه یا حادثه خارجی زمانی می‌تواند متصدی را معاف کند که عدم قابلیت کشتی در وقوع یا تشدید خسارت نقش مؤثری نداشته باشد. بار

امن، نگهداری در اجاره بدون خدمه و حق خاتمه می‌تواند از وابستگی بیش‌ازحد به تفسیر فرم‌های خارجی بکاهد. چنین مقرراتی نباید آزادی قراردادی حرفه‌ای را از بین ببرد، بلکه باید قواعد پیش‌فرض روشن و منصفانه‌ای فراهم کند. علاوه بر این، شروط معافیت باید تحت کنترل قرار گیرند تا مالک یا متصدی نتواند مسئولیت ناشی از سهل‌انگاری اساسی در آماده‌سازی کشتی را به طرف ضعیف‌تر منتقل کند. نوسازی مسئولیت متصدی در پرتو قواعد روتردام می‌تواند چارچوب مناسبی برای این اصلاح باشد (Azhar, 2016).

نتیجه‌گیری

قابلیت دریانوردی یکی از بنیادی‌ترین مفاهیم حقوق دریایی است و نقش آن به سلامت ظاهری یا توانایی حرکت کشتی محدود نمی‌شود. تحلیل انجام‌شده نشان می‌دهد که این مفهوم ماهیتی نسبی، پویا و چندبعدی دارد و باید با توجه به کشتی، نوع کالا، مسیر، فصل، مدت سفر، خطرات قابل پیش‌بینی و الزامات قراردادی ارزیابی شود. کشتی زمانی قابل دریانوردی است که از نظر بدنه، ماشین‌آلات، تجهیزات، سامانه‌های ناوبری، وسایل ایمنی، خدمه، مدیریت، اسناد و قابلیت عملیاتی برای سفر مشخص مناسب باشد. بنابراین، ممکن است کشتی برای یک سفر یا کالای خاص قابل دریانوردی و برای سفر یا کالای دیگر نامناسب باشد. قابلیت فیزیکی و فنی همچنان هسته اصلی این مفهوم را تشکیل می‌دهد، اما تحولات تجارت و فناوری نشان داده است که این هسته بدون توجه به عوامل انسانی و مدیریتی کامل نیست. کشتی دارای تجهیزات سالم، اگر با خدمه ناکافی یا فاقد صلاحیت اداره شود، نمی‌تواند ایمن تلقی شود. به همین ترتیب، وجود گواهی‌های فنی زمانی ارزشمند است که پشتوانه آن بازرسی واقعی، تعمیر منظم، ثبت نقص‌ها و مدیریت مؤثر باشد. ضعف سازمانی شرکت کشتیرانی، تأخیر در تعمیر، نادیده گرفتن هشدارها و آموزش

قرارداد را از بین ببرد. معیارهایی مانند حساسیت زمانی محموله، امکان استفاده از کشتی جایگزین، مدت تعمیر، میزان تأخیر و تأثیر اقتصادی باید در تصمیم‌گیری مورد توجه قرار گیرند.

تحریم‌ها و بحران‌های ژئوپلیتیکی نشان داده‌اند که قابلیت دریانوردی نمی‌تواند کاملاً از قابلیت قانونی و عملیاتی جدا باشد. کشتی ممکن است از نظر فنی سالم باشد، اما به دلیل فقدان بیمه معتبر، ممنوعیت بندری، عدم دسترسی به سوخت یا قطعات و خطر توقیف قادر به انجام سفر نباشد. این وضعیت همیشه فقدان قابلیت دریانوردی به معنای فنی نیست، اما می‌تواند نقض تضمین‌های قانونی یا تجاری قرارداد را تشکیل دهد. هرگاه محدودیت قانونی به ایمنی یا امکان ادامه سفر اثر مستقیم بگذارد، تحلیل گسترده‌تر قابلیت دریانوردی ضروری خواهد بود.

قانون دریایی ایران مصوب ۱۹۶۴ اصول مهمی را از قواعد سنتی حمل دریایی پذیرفته است، اما برای واقعیت‌های معاصر کافی نیست. قانون تعریف جامعی از قابلیت دریانوردی ندارد، ابعاد مدیریتی و سایبری را شناسایی نمی‌کند، مسئولیت در انواع اجاره کشتی را به روشنی تفکیک نمی‌سازد و درباره استمرار تعهد در طول سفر، بار اثبات، نقص پنهان و آثار تحریم مقررات کافی ارائه نمی‌دهد. اتکای صرف به قواعد عمومی قراردادها و تفسیر فرم‌های بین‌المللی نمی‌تواند امنیت حقوقی لازم را فراهم کند.

اصلاح قانون دریایی ایران باید با تعریف چندبعدی قابلیت دریانوردی آغاز شود. این تعریف باید سلامت فنی، قابلیت حمل کالا، کفایت خدمه، مدیریت ایمنی، اسناد، فناوری و امکان قانونی انجام سفر را در بر گیرد و درعین حال میان قابلیت فنی، قانونی و تجاری تمایز ایجاد کند. تعهد متصدی به حفظ قابلیت دریانوردی باید در مواردی که کنترل مؤثر بر کشتی ادامه دارد، به طول سفر تسری یابد. بار اثبات باید به گونه‌ای تنظیم شود که متصدی ملزم به ارائه سوابق فنی و مدیریتی باشد. مسئولیت پیمانکاران و طرف‌های اجرایی نیز باید شفاف شود.

اثبات باید با توجه به دسترسی نابرابر طرفین به اطلاعات توزیع شود. صاحب کالا باید وقوع خسارت در دوره مسئولیت و قرائن نقش نقص را نشان دهد، اما متصدی باید اسناد مراقبت، بازرسی و تعمیر را ارائه کند.

فقدان قابلیت دریانوردی علاوه بر مسئولیت جبران خسارت می‌تواند متصدی را از استناد به برخی معافیت‌ها محروم کند. باین‌حال، از بین رفتن حق محدودیت مبلغ مسئولیت نیازمند بررسی جداگانه و احراز سطح شدیدتری از تقصیر است. باید میان سهل‌انگاری معمولی، بی‌مبالاتی آگاهانه و رفتار عمدی تفاوت گذاشت. شروط قراردادی نیز نباید به گونه‌ای تفسیر شوند که تعهد اصلی آماده‌سازی کشتی را بی‌اثر کنند. در قراردادهای حملی که تابع قواعد آمره‌اند، شرط معافیت از مسئولیت ناشی از عدم اعمال مراقبت لازم باید بی‌اعتبار شناخته شود.

در قراردادهای اجاره کشتی، نوع چارترپارتی تعیین‌کننده توزیع مسئولیت است. در اجاره سفری، مالک مسئول فراهم کردن کشتی مناسب برای سفر و کالا و آماده کردن آن در زمان مقرر است. نقص کشتی می‌تواند اعتبار اعلام آمادگی، آغاز زمان توقف، حق مطالبه کرایه توقف و امکان فسخ را تحت تأثیر قرار دهد. در اجاره زمانی، مالک مدیریت فنی و مستأجر مدیریت تجاری را بر عهده دارد. خرابی فنی ممکن است موجب خارج شدن کشتی از اجاره و توقف پرداخت کرایه شود، درحالی‌که دستور تجاری خطرناک یا معرفی بندر ناامن می‌تواند مسئولیت مستأجر را ایجاد کند. در اجاره بدون خدمه، مالک باید کشتی را در وضعیت مناسب تحویل دهد و مستأجر مسئول حفظ و نگهداری آن در دوره اجاره است. ضمانت اجرای مناسب باید با شدت نقض هماهنگ باشد. هر نقصی نباید به رد کشتی یا خاتمه قرارداد منتهی شود. اگر نقص جزئی و سریعاً قابل رفع باشد، الزام به تعمیر، تعلیق موقت تعهدات یا جبران خسارت راه‌حل متناسب‌تری است. فسخ زمانی توجیه دارد که نقص اساسی باشد، مدت طولانی ادامه یابد یا هدف اصلی

در نهایت، قابلیت دریانوردی باید به عنوان تعهدی مستمر در جهت ایمنی اشخاص، حفاظت از کالا، حفظ محیط زیست و اطمینان از اجرای منظم تجارت دریایی درک شود. اصلاح حقوق ایران نباید صرفاً ترجمه یا اقتباس صوری از یک کنوانسیون باشد، بلکه باید با نیازهای بنادر، ساختار ناوگان، شرایط تحریم، مخاطرات خلیج فارس و تنگه هرمز و تحولات فناوری سازگار شود. رویکردی که قواعد بین‌المللی را با واقعیت‌های بومی ترکیب کند، می‌تواند نظامی متوازن ایجاد کند که از یک سو مسئولیت حرفه‌ای مالک و متصدی حمل را تضمین کند و از سوی دیگر، خطرهای غیرقابل کنترل را به‌طور منصفانه میان طرفین توزیع نماید.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

EXTENDED ABSTRACT

Seaworthiness is a foundational concept in maritime law because the safe and effective performance of contracts for the carriage of goods by sea and charterparties depends on the vessel's suitability for the contemplated voyage. A vessel is not seaworthy merely because it can float or move under its own power; rather, it must possess the physical, technical, human, operational, managerial, and documentary qualities required to confront the ordinary and reasonably foreseeable risks of the particular voyage. The concept is therefore relative and must be evaluated in light of the vessel's type, the nature of the cargo, the route, the season, the ports of loading and discharge, the duration of the voyage, and the risks ordinarily associated with the relevant maritime operation. A ship that is suitable for a short coastal voyage may be unfit for an ocean crossing, while a vessel that is technically capable of navigation may

قانون‌گذار باید برای اجاره سفری، زمانی و بدون خدمه قواعد پیش‌فرض جداگانه‌ای تنظیم کند. اعتبار اعلام آمادگی، شرایط خارج شدن کشتی از اجاره، تعهد معرفی بندر امن، آثار نقص پنهان، مسئولیت نگهداری و حق خاتمه باید به‌طور صریح مشخص شوند. این قواعد می‌توانند در قراردادهای حرفه‌ای قابل تعدیل باشند، اما نباید اجازه دهند مسئولیت ناشی از سهل‌انگاری اساسی و نقض تعهدات ایمنی به‌طور کامل حذف شود.

توسعه مراجع تخصصی دریایی، آموزش قضات و داوران، استفاده از کارشناسان مستقل و الزام به حفظ داده‌های الکترونیکی کشتی از دیگر نیازهای نظام حقوقی ایران است. دعاوی قابلیت دریانوردی غالباً فنی و پیچیده‌اند و بدون دسترسی به سوابق دقیق و کارشناسی تخصصی نمی‌توان رابطه سببیت و میزان مراقبت را به‌درستی ارزیابی کرد. ایجاد رویه منسجم می‌تواند پیش‌بینی‌پذیری قراردادهای کاهش اختلاف و اعتماد فعالان داخلی و بین‌المللی به نظام حقوقی ایران را تقویت کند.

nevertheless be unfit to carry refrigerated, hazardous, chemical, or perishable cargo. Classical maritime law has accordingly treated seaworthiness as an essential basis of confidence between cargo interests and the carrier because the shipper normally has neither access to the vessel's technical records nor the practical ability to inspect its hull, machinery, navigation systems, safety equipment, crew qualifications, and maintenance history (Wilson, 2010). In contracts evidenced by bills of lading, the carrier's obligation to provide a seaworthy vessel is closely connected with, but legally distinct from, the duty to care for the goods, since careful stowage and custody cannot compensate for defects in the ship itself (Mohammadzadeh Vadeghani, 2002). The significance of seaworthiness is equally apparent in charterparties, although the allocation of responsibility varies according to whether the agreement is a voyage charter, a

time charter, or a bareboat charter. Under a voyage charter, the owner ordinarily retains technical and navigational control; under a time charter, the owner remains responsible for the vessel's technical management while the charterer exercises commercial control; and under a bareboat charter, possession and operational control largely pass to the charterer. Consequently, unseaworthiness may produce different remedies, including damages, suspension of hire, rejection of the vessel, invalidity of a notice of readiness, or termination of the contract.

The present study examines the concept, legal nature, criteria, and consequences of unseaworthiness in contracts for the carriage of goods and charterparties and evaluates the adequacy of Iranian maritime law in comparison with English law and international maritime instruments. The study adopts a descriptive-analytical and library-based method and relies on comparative legal analysis of legislation, international conventions, contractual principles, and maritime legal scholarship. Its principal objective is to determine when a defect in a vessel amounts to legal unseaworthiness, how the relevant obligation is distributed among the shipowner, contractual carrier, performing carrier, and charterer, and what remedies follow when the defect causes cargo loss, delay, or commercial disruption. The study proceeds from the proposition that seaworthiness is a dynamic and multidimensional concept that cannot be reduced to the structural integrity of the hull or the mechanical condition of the engines. The vessel must also be cargoworthy, properly manned, adequately equipped, lawfully documented, safely managed, and technologically capable of completing the agreed voyage. Recent scholarship on Iranian maritime contracts emphasizes that seaworthiness must be assessed in relation to both the voyage and the cargo and that its content varies according to the contractual

undertaking and the circumstances of performance (Nouri Youshanlouei & Hosseini, 2023). The human element is particularly significant because an otherwise technically sound vessel may be unseaworthy if its master or crew are insufficient in number, inadequately trained, medically unfit, unfamiliar with the vessel, or incapable of using essential navigation and safety equipment. Modern maritime safety standards also demonstrate that training, labor conditions, fatigue management, and professional certification directly affect the operational safety of the ship (Abadikhah, 2024). Furthermore, defects in safety management, maintenance planning, emergency procedures, and shore-based supervision may reveal organizational unseaworthiness even when the immediate cause of an accident appears to be a technical malfunction. The emergence of autonomous and remotely operated vessels has expanded the concept further by requiring attention to software reliability, sensor accuracy, remote-control systems, data integrity, and cybersecurity (Arian, 2023).

The legal nature of the seaworthiness obligation has evolved from a strict or absolute undertaking toward an obligation to exercise due diligence. Under traditional English common law, an implied undertaking of seaworthiness frequently operated as a strict warranty, meaning that the shipowner could be held liable for an existing defect even without actual knowledge or personal negligence. The traditional test asks whether a prudent and reasonable shipowner, had the defect been known, would have allowed the vessel to sail without first correcting it (Girvin, 2022). This objective standard does not require a vessel to resist every imaginable danger, but it does require suitability for the ordinary hazards that could reasonably be expected during the contractual voyage. The Hague Rules of 1924 and the Hague-Visby

Rules of 1968 modified the strict common-law approach by requiring the carrier to exercise due diligence before and at the beginning of the voyage to make the ship seaworthy, properly man, equip, and supply it, and make the holds and other cargo spaces fit and safe for the reception, carriage, and preservation of goods. Although this model does not impose an absolute guarantee, the standard remains demanding and the obligation is generally regarded as personal and non-delegable. A carrier may employ independent surveyors, repairers, classification societies, or technical contractors, but such delegation does not automatically relieve it of responsibility toward cargo interests when those parties fail to identify or remedy a defect (Foxton et al., 2020). The distinction between a discoverable defect and a genuine latent defect is therefore crucial. A latent defect is not simply an unknown defect; it is one that could not have been discovered through the exercise of reasonable and appropriate inspection. If an available and accepted method of examination would have revealed the problem, the carrier cannot characterize the defect as latent merely because it remained unnoticed (Sadeghi Neshat & Mashhadi, 2020). The nature of the obligation may also be modified by express charterparty clauses, but provisions excluding or limiting liability for unseaworthiness must be drafted clearly and are interpreted in light of the contract as a whole (Bahadoran-Baghbaderani et al., 2022).

International maritime instruments demonstrate different approaches to the temporal scope and structure of the seaworthiness obligation. The Hague and Hague-Visby regimes concentrate on the period before and at the beginning of the voyage, which may create difficulties when a defect develops after departure. In modern shipping, however, maintenance, monitoring, digital diagnostics, and risk management continue throughout the voyage, and a carrier

may become aware of a dangerous condition while the ship is at sea. The Hamburg Rules of 1978 do not reproduce the traditional seaworthiness obligation in the same detailed form; instead, they establish a broader fault-based liability regime covering the period during which the goods are in the carrier's charge. Their approach places greater emphasis on whether the carrier and its servants took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences (Mohebbi, 2014). The Rotterdam Rules adopt a more expansive model by requiring due diligence not only before and at the beginning of the voyage but also throughout the sea voyage. This continuing obligation reflects the reality that seaworthiness must be maintained, not merely established at the moment of departure (Simayi Sarraf & Yari, 2014). The Rotterdam framework also addresses door-to-door carriage, electronic transport records, maritime performing parties, and the organizational complexity of contemporary transport chains. Its burden-of-proof structure is particularly relevant to unseaworthiness because cargo interests are rarely able to prove the details of inspection, maintenance, crewing, and internal management. Where cargo loss occurred during the carrier's period of responsibility and unseaworthiness probably contributed to the damage, the carrier may be required to establish that due diligence was exercised. Comparative analysis of the Hague, Hamburg, and Rotterdam regimes indicates a gradual movement away from fragmented lists of exceptions and toward a more integrated examination of fault, causation, and reasonable preventive measures (Taghizadeh & Ahmadi, 2015). For Iran, the Rotterdam Rules provide a useful legislative model, although wholesale adoption may be neither necessary nor appropriate; selective incorporation of continuing seaworthiness, clearer evidentiary

rules, and recognition of electronic and multimodal operations may offer a more practical path to reform (Azhar, 2016).

The findings show that unseaworthiness may generate contractual liability only when the relevant defect is sufficiently serious and causally connected to the claimed loss. The mere existence of a technical deficiency does not automatically establish liability for every subsequent cargo loss, just as the occurrence of cargo damage does not by itself prove that the vessel was unseaworthy. The cargo claimant must ordinarily demonstrate that the goods were delivered to the carrier in sound condition and were lost, damaged, or delayed during the carrier's period of responsibility. When credible evidence indicates that a defect in the hull, machinery, refrigeration system, navigation equipment, fire-protection system, crew competence, or cargo spaces contributed to the loss, the carrier must produce maintenance records, inspection reports, logbooks, certificates, and other evidence of due diligence (Mashhadi, 2013). Causation may be direct, as where water enters through defective hatch covers, or concurrent, as where heavy weather combines with inadequate pumps, improper maintenance, or incompetent crewing. A carrier cannot rely fully on perils of the sea, fire, navigational error, or another exception if its failure to provide a seaworthy vessel materially caused or aggravated the damage. Unseaworthiness may therefore deprive the carrier of exemptions from liability, although it does not necessarily remove statutory limits of liability unless intentional conduct, recklessness, or conscious disregard of a known risk is established. In charterparties, the consequences depend on the contractual structure. Under a voyage charter, unseaworthiness may invalidate the notice of readiness, prevent laytime from commencing, and entitle the charterer to damages or termination where the defect substantially

defeats the commercial purpose. Under a time charter, technical breakdown, defective equipment, or insufficient crew may place the vessel off hire, although off-hire relief and damages remain legally distinct. The charterer's obligation to nominate a safe port also interacts with seaworthiness because the owner must provide a vessel fit for ordinary port risks, while the charterer may be liable for directing the ship to a physically, politically, or legally unsafe port (Arbabi, 2004). In bareboat charters, the owner is principally responsible for the vessel's condition at delivery, whereas the charterer ordinarily assumes the duty to maintain seaworthiness during the charter period. Unseaworthiness may additionally cause delay, deviation, repair costs, transshipment expenses, loss of market value, and other foreseeable losses (Vaziri Yeganeh & Zahiri, 2024). Where carriage is performed through contractual and performing carriers, responsibility should not be fragmented in a manner that deprives the cargo claimant of an effective remedy (Salehi & Ranjbar, 2021).

The study concludes that Iranian maritime law requires comprehensive rather than piecemeal reform. The Iranian Maritime Code of 1964 incorporates important principles derived from the traditional Hague model, but it does not provide a sufficiently comprehensive definition of seaworthiness, distinguish clearly among its physical, human, managerial, documentary, technological, and commercial dimensions, or adequately regulate the different consequences of unseaworthiness in voyage, time, and bareboat charters. A revised legal framework should define seaworthiness as a voyage-specific and cargo-specific condition, extend the carrier's duty to maintain the vessel where effective control continues during the sea voyage, clarify the allocation of the burden of proof, and require preservation and disclosure of technical and electronic records. It should distinguish genuine latent defects from defects that

remain undiscovered because of inadequate inspection and should confirm that the duty to exercise due diligence cannot be avoided merely by delegating inspection, repair, crewing, or management functions to third parties. The law should also establish distinct default rules for notices of readiness, off-hire periods, safe-port nominations, delivery obligations under bareboat charters, termination for fundamental breach, and the validity of exemption clauses. Contemporary reforms must address cybersecurity, autonomous navigation, remote operation, electronic documentation, maritime sanctions, insurance restrictions, and access to essential repair and classification services. Sanctions or political restrictions should not automatically be equated with technical unseaworthiness, but they should be recognized as potentially affecting the vessel's legal, documentary, or operational fitness when they prevent lawful and safe performance of the agreed voyage. Finally, specialized maritime courts or chambers, qualified expert evidence, stronger arbitral mechanisms, and more systematic collection of judicial decisions would improve predictability and consistency. A balanced Iranian regime should protect cargo interests and charterers from risks controlled by owners and carriers while preserving reasonable defenses for genuinely unavoidable defects and extraordinary external events. Such a framework would align Iranian maritime law more closely with contemporary shipping practice without disregarding the distinctive commercial, technological, sanctions-related, and geopolitical conditions affecting navigation in the Persian Gulf and the Strait of Hormuz.

References

- Abadikhah, M. (2024). Iran's Maritime Code and UNCLOS: Is There a Connection between Maritime Training, Labour, and Safety? *E-Journal of International and Comparative Labour Studies*, 13(2).
https://ejcls.adapt.it/index.php/ejcls_adapt/article/view/1511
- Arbabi, M. (2004). Use of a Safe Port as an Obligation of the Charterer. *Legal Research*(39), 299-316.
- Arian, M. (2023). Reflections on the Performance of the Obligation to Provide Seaworthiness in Autonomous Ships. *Private Law Studies*, 53(3), 373. <https://www.magiran.com/paper/2671774/>
- Azhar, A. (2016). Modernizing Iranian Maritime Law with Regard to the Liability of the Sea Carrier: Can the Rotterdam Rules Find a Word in Edgeways? *International Legal Journal*. https://arbitralwomen.org/media/publications/358_Modernizing-Iranian-Maritime-Law.pdf
- Bahadoran-Baghbaderani, M., Shirani, M., & Soltani, R. (2022). Legal Nature of the Seaworthiness Obligation in Charterparty Agreements. *International Journal of Maritime Policy*, 2(7), 138-168. <https://www.ensani.ir/fa/article/download/553233>
- Foxton, D., Bennett, H., Berry, S., Smith, C., & Walsh, D. (2020). *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* (24th ed.). Sweet & Maxwell.
- Girvin, S. (2022). *Carriage of Goods by Sea* (3rd ed.). Oxford University Press.
- Izanloo, M. (2017). The Doctrine of Deviation in Maritime Law: A Comparative Study of Iranian, French, English, and United States Law and International Conventions. *International Law Review*(56), 109-138.
- Mashhadi, H. (2013). *Maritime Law: Exemptions of the Maritime Carrier from Liability, with the Law Amending the Iranian Maritime Code*. Hoghough-e Emrooz.
- Mohammadzadeh Vadeghani, A. (2002). Liability of the Maritime Carrier. *Journal of the Faculty of Law and Political Science, University of Tehran*(55), 69-102.
- Mohebbi, M. (2014). A Comparative Study of Carrier Liability for Cargo Damage under the Hamburg and Rotterdam Conventions. *Legal Research*(24), 198-216.
- Nouri Youshanlouei, J., & Hosseini, S. S. (2023). Legal Analysis of Seaworthiness in Contracts for the Carriage of Goods by Sea: Bills of Lading and Charterparties. *Journal of Legal Studies*, 15(2), 1-36. <https://doi.org/10.22099/jls.2023.39795.4283>
- Sadeghi Neshat, A., & Mashhadi, H. (2020). The Concept and Scope of Latent Defects in Ships under International Rules on the Carriage of Goods by Sea. *Legal Research Quarterly*(88), 109-134. https://lawresearchmagazine.sbu.ac.ir/article_87409.html
- Salehi, H., & Ranjbar, M. R. (2021). The Nature of the Reciprocal and Ancillary Obligations of Primary and Secondary Maritime Carriers of Goods: A Comparative Study of Iranian Law and the

Hague, Hamburg, and Rotterdam Conventions. *Iranian and International Comparative Legal Research*(51), 460-475.

Simayi Sarraf, H., & Yari, M. (2014). Obligations and Liabilities of the Maritime Carrier under the Rotterdam Rules: A Comparative Study with the Iranian Maritime Code and the Brussels and Hamburg Conventions. *Legal Research Quarterly*, 17(66), 113-144. https://lawresearchmagazine.sbu.ac.ir/article_56321.html

Taghizadeh, E., & Ahmadi, A. (2015). A Comparative Study of the Scope and Basis of Maritime Carrier Liability under the Rotterdam Convention and the Brussels and Hamburg Conventions. *Comparative Law Review*, 6(2), 443-467. <https://doi.org/10.22059/jcl.2015.55771>

Vaziri Yeganeh, M., & Zahiri, A. (2024). The Liability of the Maritime Carrier for Delay in the Delivery of Goods and Its Calculation Criteria in Iranian Maritime Law and the Hague, Hamburg, and Rotterdam Conventions. *Comparative Studies in Jurisprudence, Law, and Politics*, 6(2), 226-239. <https://www.researchgate.net/publication/384791603>

Wilson, J. F. (2010). *Carriage of Goods by Sea* (7th ed.). Pearson Education.