



۱۹۹۶

۲۵ / ۱۲ / ۱۳۸۰

وزارت راه و ترابری
سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور

وزارت راه و ترابری
سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور

آشنایی با کنوانسیون‌های مرتبط با

حمل و نقل بین‌المللی

هرگونه نقل، نشر و یا چاپ مطالب این جزوه منوط به
اجازه کتبی از دفتر برنامه‌ریزی و آموزش سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور می‌باشد.

دفتر برنامه‌ریزی و آموزش

پائیز ۱۳۸۰

امروزه صاحب‌نظران بر این عقیده اند که اولین گام در جهت توسعه اجتماعی - اقتصادی جامعه، آموزش نیروی انسانی یا به عبارت دیگر توسعه نیروی انسانی در آن جامعه است. با توجه به روند رو به رشد و تحول روز افزون در علوم و فنون و تاثیرات آن در عرصه های مختلف فعالیت های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی، آن دسته از سازمانها و نهادها، ماندگار و قادر به ادامه حیات هستند که منابع انسانی آنها بطور مستمر، توانائیهای خود را افزایش داده و به نتایج موردنظر دست یابند.

امر آموزش در فعالیت های حمل و نقل مشابه سایر فعالیتهای اقتصادی، ضمن برخورداری از اهمیت خاص، بسترهای لازم برای تبدیل روشهای موجود سنتی فاقد کارایی لازم رابه سیستم های نوین و کارآمد فراهم می نماید. بدون شک نیل به این هدف زیربنایی، آموزش کاربردی را بر آموزش آکادمیک برتر می نماید که طبعاً برگزاری دوره های آموزش تخصصی - کاربردی مرتبط با فعالیت های حمل و نقل را طلب می نماید. در این حالت است که آموزش بعنوان یکی از موثرترین عوامل در تغییر مهارت، تخصص، بینش و نگرش منابع انسانی و تحول سازمان مطرح می گردد.

دفتر آموزش مصمم است با استفاده از تجربیات و نظرات اساتید برجسته ذیربط، مستندات آموزشی مربوط و موردنیاز جهت شاغلین و دست اندرکاران صنعت حمل و نقل را تهیه نماید تا بدینوسیله ضمن ارائه موضوعات آموزشی مناسب و لازم، گامی برای ترویج و توسعه و گسترش مفاهیم حمل و نقل بویژه جاده ای برداشته شود و نظام آموزش تخصصی - کاربردی آن در یک ساختار منطقی و منسجم مورد بهره برداری قرار گیرد.

در این راستا آنچه که با عنوان "آشنایی با کنوانسیونهای مرتبط با حمل و نقل بین المللی" بعنوان یک مستند آموزشی تهیه و آماده تقدیم شده است نتایج زحمات بی شائبه "آقای غلامحسین امیری" می باشد که بدینوسیله از کوششهای بی دریغ ایشان قدردانی و سپاسگزاری می گردد.

در خاتمه مزید تشکر و امتنان خواهد بود که شما عزیزان نظرات اصلاحی و پیشنهادات خود را جهت هر چه پربارتر شدن این مجموعه به این دفتر ارسال فرمائید.

دفتر برنامه ریزی و آموزش

پائیز ۸۰

۱۴۹۹۷

فهرست مندرجات

صفحه

عنوان

مقدمه ۱

فصل اول

کنوانسیونهای مرتبط با حمل و نقل جاده‌ای

کنوانسیون گمرکی مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا در جاده تحت کارنه تیر (TIR) ۳

کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR) ۶

کنوانسیون گمرکی درباره ورود موقت وسایل نقلیه شخصی (کارنه دوپاساژ) ۱۰

کنوانسیون کارت سبز ۱۲

کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا و محصولات خطرناک (ADR) ۱۴

کنوانسیون گمرکی درباره دفترچه آت آ برای ورود موقت (ATA) ۱۶

کنوانسیون بین‌المللی یکسان‌سازی کنترل‌های مرزی مربوط به حمل کالا ۱۸

موافقتنامه ترانزیت تجاری سازمان همکاری اقتصادی (اگو) ۲۲

مقررات اروپائی راجع به کارکنان وسایل نقلیه شاغل در حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای (AETR) ۲۴

کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها ۲۷

کنوانسیون مربوط به علائم راهها ۲۹

فصل دوم

کنوانسیونهای مرتبط با حمل و نقل دریائی

- ۳۱ قانون هارتر
- ۳۳ کنوانسیون لاهه یا هیگ
- ۳۵ کنوانسیون ویزی
- ۳۶ کنوانسیون لاهه ویزی
- ۳۸ کنوانسیون هامبورگ
- ۴۰ کنوانسیون یورک آنتورپ
- ۴۶ موافقتنامه راجع به متحدالشکل کردن علائم دریائی
- ۴۷ مقررات مربوط به عملیات زبردرباییها درباره ناوهای تجاری در موقع جنگ
- ۴۹ قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریائی
- ۵۲ کنوانسیون بین المللی خط شاهین کشتیها
- ۵۴ کنوانسیون بین المللی مربوط به خطوط بارگیری کشتی
- ۵۷ کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتیها
- ۵۹ کنوانسیون مربوط به مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا
- ۶۲ کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا
- ۶۴ کنوانسیون بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا
- ۶۶ کنوانسیون آتن مربوط به حمل مسافرین و اثاثیه آنها از طریق دریا
- ۶۹ کنوانسیون تسهیل ترافیک بین المللی دریائی
- ۷۳ کنوانسیون بین المللی تجسس و نجات دریائی
- ۷۵ کنوانسیون بین المللی نجات دریائی
- ۷۸ کنوانسیون بین المللی مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی
- ۸۱ کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی
- ۸۶ کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریائی از طریق دفع مواد زائد و دیگر مواد

- ۹۰ کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها
- ۹۶ پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری
- ۹۸ کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریائی در برابر آلودگی
- ۱۰۱ پروتکل راجع به آلودگی دریائی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره
- ۱۰۴ پروتکل راجع به حمایت محیط زیست دریائی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی
- ۱۰۸ کنوانسیون بین المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی
- ۱۱۳ کنوانسیون بین المللی تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریا پیما
- ۱۱۶ کنوانسیون بین المللی تأسیس صندوق بین المللی جبران خسارات
- ۱۱۸ مقاله نامه شماره ۱۰۸ مربوط به شناسنامه ملوانی کارکنان کشتی‌ها
- ۱۲۰ کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان
- ۱۲۳ موافقنامه گمرکی مربوط به وسائل رفاه مختص دریانوردان
- ۱۲۶ کنوانسیون سازمان بین المللی ماهواره‌ای دریائی (اینمارست)
- ۱۲۸ کنوانسیون بین المللی کانتینرهای ایمن

فصل سوم

کنوانسیونهای مرتبط با حمل و نقل هوائی

- ۱۳۱ کنوانسیون هواپیمائی بین المللی کشوری «شیکاگو»
- ۱۳۶ قرارداد سرویسهای ترانزیت هوائی بین المللی
- ۱۳۸ کنوانسیون گوادالاخارا
- ۱۴۱ پروتکل گواتمالا
- ۱۴۴ کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات حمل و نقل هوائی بین المللی (ورشو)
- ۱۴۸ کنوانسیون راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما (توکیو)
- ۱۵۱ کنوانسیون بین المللی به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما (لاسه)
- ۱۵۵ کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمائی کشوری (مونتreal)

فصل چهارم

کنوانسیونهای مرتبط با حمل و نقل ریلی

- ۱۵۹ (CIM) مقاله نامه بین المللی مربوط به حمل و نقل کالا با راه آهن
- ۱۶۵ (CIV) مقاله نامه بین المللی حمل و نقل مسافر و توشه با راه آهن
- ۱۷۰ (COTIF) مقاله نامه مربوط به حمل و نقل بین المللی با راه آهن
- ۱۷۶ (SMGS) موافقتنامه حمل و نقل ارتباط مستقیم بار توسط راه آهن
- ۱۸۴ منابع و مأخذ

مقدمه

نیاز روزافزون کشورها به یکدیگر و تمایل آنان به آشنائی با فرهنگ و تمدن و آثار باستانی یکدیگر در اواخر قرن نوزدهم توسعه روزافزون روابط تجاری و گردشگری را طلب نمود.

تحقق این خواسته‌ها میسر نبود مگر اینکه مقررات حاکم بر حمل و نقل که یکی از عوامل مؤثر و عمده در این زمینه بوده و توسط هر کشوری بصورت جداگانه و فارغ از مسائل بین‌المللی تنظیم میگردید، همزمان با این طلب و نیاز خارج از محدوده جغرافیائی یک یا دو کشور به صورتی منسجم و روان تنظیم و به مرحله اجراء در آید لذا در این راستا کشورهای پیشرفته خصوصاً کشورهای اروپائی مبادرت به تنظیم کنوانسیونهای مختلف حمل و نقلی نموده و به عضویت آنها درآمده و سپس سایر کشورها نیز به مرور زمان به همگی یا برخی از آنها ملحق شده‌اند.

این کنوانسیون‌ها با توجه به شقوق مختلف حمل و نقل به چهار دسته، جاده‌ای، دریائی، هوائی و ریلی تقسیم می‌شوند بنابراین تلاش گردید در حد بضاعت و توانائی و مستندات مورد دستیابی، شمائی از کنوانسیونهای مربوطه را تهیه و تقدیم شیفتگان اعتلای صنعت حمل و نقل بین‌المللی کشور بنمایند.

شایان ذکر است که برخی از کنوانسیونها بصورت عام بوده و مرتبط به برخی یا کلیه

شقوق حمل و نقل می‌باشند لذا با توجه به اندک بودن آنها سرفصل جداگانه‌ای باز ننموده
و آنها را در بخش حمل و نقل جاده‌ای ذکر نموده.
امید است کاستی‌های این مجموعه را به بزرگی خودتان نادیده گرفته و مرا در
تکمیل شدن آن راهنمایی فرمائید.

فصل اول: کنوانسیونهای مرتبط با حمل و نقل جاده‌ای

کنوانسیون گمرکی مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا در

جاده‌ها تحت کارنه تیر

همانطوریکه آگاهی دارند هر کالائی که وارد هر کشوری میگردد مشمول پرداخت حقوق و عوارض گمرکی می‌گردد و در نتیجه کشورها به منظور جلوگیری از عدم پرداخت حقوق و عوارض گمرکی کالای درون وسائط نقلیه که به نقاط داخلی آن کشور حمل یا از آن کشور ترانزیت می‌گردید در مرز ورودی خود پس از بازرسی دقیق کالا متناسب با نوع و میزان کالا و مقررات گمرکی خود وجه نقد یا ضمانتنامه‌های سنگینی را از شرکتهای حمل و نقل یا صاحب وسیله نقلیه دریافت می‌نمودند و به هنگام تحویل کالا در نقاط داخلی کشور یا به هنگام خروج از دیگر مرز خود مجدداً وسیله نقلیه را بازرسی کرده و چنانچه نوع و میزان کالا با نوع و میزانی که به هنگام ورود کنترل شده مطابقت داشت وجه نقد یا ضمانتنامه دریافتی را مسترد می‌داشتند. نظر به اینکه این امر از طرفی مستلزم صرف وقت فراوان و هزینه زیاد بود و از طرفی نیز به هنگام بازرسی گمرکی گاهاً خسارت غیرقابل جبرانی به کالای مورد حمل وارد می‌گردید کشورهای اروپائی به فکر چاره‌ای افتاده و در سال ۱۹۵۹ (۱۳۳۸) در ژنو گرد آمده و پس از بررسیهای لازم مقرراتی را تحت عنوان کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین‌المللی کالا در جاده‌ها تحت کارنه تیر (TIR) بوجود آورده

وزارت امور خارجه
جمهوری اسلامی ایران

که طبق مفاد آن مقرر گردید کشورهای که به عضویت کنوانسیون مذکور در آمده یا در می آیند چنانچه وسیله نقلیه ای را طبق شرایط این کنوانسیون بازگیری و پلمپ نمایند این وسیله از بازرسی در مرزها به جز موارد مشکوک معاف بوده و نیازی به تودیع ضمانتنامه یا پرداخت وجه نقد در مرزهای ورودی کشورهای عضو کنوانسیون نداشته و با ارائه کارنه تیر خود، براحتهی از مرزها عبور نموده تا به مقصد خود برسد. در سال ۱۹۷۵ مفاد این کنوانسیون اصلاح و تغییر یافته و هم اکنون کنوانسیون تیر ۱۹۷۵ مشتمل بر ۶۴ ماده و هشت ضمیمه ناظر بر روابط بین حمل کننده، گمرک و موسسه ضامن می باشد.

کشور ما نیز در سال ۱۳۶۳ به این کنوانسیون ملحق گردیده و شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایرانی با سپردن تضمینات لازم به موسسه ضامن که اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران می باشد از مزایای کنوانسیون تیر برخوردار گردیده و وسائط نقلیه، تحت پوشش آنها براحتهی نسبت به حمل کالا به کشورهای عضو کنوانسیون اقدام می نمایند.

شایان ذکر است که کشورمان در سال ۱۳۴۹ نیز به کنوانسیون تیر ۱۹۵۹ ملحق گردیده و از مزایای آن استفاده میگردیده است علیرغم اینکه براساس تبصره ۱ ماده واحده^{۱۳۳} الحاق به کنوانسیون مذکور اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران مسئول صدور کارنه تیر^{۱۳۴} بود این امر توسط سندیکای شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایران انجام می پذیرفت تا اینکه در دوازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مسئله انتزاع صدور کارنه تیر از سندیکا به تصویب می رسد و از اواخر سال ۱۳۶۰ صدور کارنه تیر توسط اتاق مذکور انجام می پذیرد.

براساس این کنوانسیون موسسه ضامن متعهد میگردد که هرگونه حقوق گمرکی و عوارض واردات و صادرات و هرگونه جریمه تاخیر را طبق قوانین و مقررات گمرکی کشوری که در آن، در رابطه با عملیات «تیر» موارد تخلف مشاهده گردیده است پرداخت نماید. موسسه ضامن مجتمعاً و منفرداً به اتفاق اشخاصی که مبالغ فوق الذکر را باید

بپردازند در پرداخت این قبیل وجوه مسئول می‌باشند و این مسئولیت فقط شامل کالاهائی که در کارنه «تیر» ذکر شده‌اند نمی‌گردد بلکه شامل هر کالائی می‌گردد که در کارنه تیر ذکر نگردیده ولی در قسمت لاک و مهر شده وسیله نقلیه زمینی یا در کانتینر لاک و مهر شده بارگیری شده باشد.

وسائط نقلیه ای که تحت پوشش این کنوانسیون مبادرت به حمل کالا می‌نمایند دارای محفظه قابل پلمپ می‌باشند و با تابلوهای مستطیل شکل که کلمه تیر روی آن نوشته و در جلو و عقب آن نصب گردیده است قابل تمایز با سایر وسائط نقلیه می‌باشد. برای اینگونه وسائط نقلیه دفترچه‌ای بنام «کارنه تیر» صادر می‌گردد که برای یک سفر معتبر می‌باشد و جهت تردد آنها در سایر کشورها نیاز به سند گمرکی دیگری از جمله کارنه دویساژ نمی‌باشد.

زمانیکه قسمتی از مسیر حمل کالا تحت کارنه تیر در کشوری صورت پذیرد که طرف متعاقد این کنوانسیون نباشد عملیات تیر در این قسمت از سفر به حالت تعلیق در می‌آید در این صورت مقامات گمرکی طرف متعاقد که مسافرت در سرزمین آنان ادامه پیدا می‌کند کارنه را به شرط اینکه لاک و مهرهای گمرکی و یا علائم مشخصه دست نخورده و سالم باشد به منظور ادامه عملیات تیر قبول می‌نماید براساس کنوانسیون تیر کالاهای سنگین وزن یا حجیم به هر نوع شیئی سنگین یا حجیم اطلاق می‌گردد که به علت وزن و اندازه یا ماهیت آن معمولاً به وسیله نقلیه بسته یا کانتینر بسته حمل نمی‌گردد اینگونه کالاها نیز تحت شرایط و ضوابط مربوطه تحت پوشش این کنوانسیون قابل حمل می‌باشند.

هرگونه تخلف از مفاد این کنوانسیون باعث می‌گردد که مجرم به مجازات مذکور در قوانین کشوری که جرم در آن واقع شده محکوم گردد.

در چارچوب این کنوانسیون هر یک از طرفین متعاقد حق دارد هر فرد مجرمی را که نسبت به قوانین گمرکی یا مقررات مشمول حمل و نقل بین‌المللی کالا جرم بزرگی مرتکب شده باشد بطور موقت یا دائم از مزایای این کنوانسیون در قلمرو کشور خود محروم کند.

کنوانسیون حمل بین‌المللی کالا از طریق جاده (سی ام ار)

کار شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کریر (حمل‌کننده) که کاریست بسیار متهورانه و توام با همه‌گونه ریسک در ابتداء تحت ضابطه‌ای خاص نبود و این زحمتکشان در مقابل حوادث، شرکت‌های بیمه و صاحبان کالا بی‌پناه بودند و در بسیاری از مواقع هستی خود را از دست داده و ورشکست می‌شدند.

در ۱۹ مه سال ۱۹۵۶ مطابق با ۲۹ اردیبهشت ماه ۱۳۳۵ پنج کشور اروپائی یعنی هلند، انگلیس، فرانسه و احتمالاً بلژیک و سوئیس به منظور یکنواخت کردن شرایط حاکم بر قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا بخصوص اسناد مورد استفاده برای حمل بین‌المللی و مسئولیت حمل‌کننده و تنظیم روابط وی با فرستنده و گیرنده کالا در ژنو گرد آمده و مقرراتی را مشتمل بر یک مقدمه و ۵۱ ماده تحت عنوان کنوانسیون قرارداد حمل بین‌المللی جاده‌ای کالا (سی ام ار) تهیه و به امضاء رساندند و در تاریخ پنجم ژوئیه ۱۹۷۸ مطابق با ۱۴/۴/۱۳۵۷ یک مقاوله نامه اصلاحی دارای ۱۲ ماده به آن افزوده و بدین طریق وظایف و مسئولیت‌های شرکت‌های کریر در مقابل فرستنده و گیرنده تعیین می‌گردد.

این کنوانسیون در کلیه موارد حمل و نقل جاده‌ای به استثناء حمل‌های پستی، اثاثیه منزل و جنازه قابلیت اجرایی دارد.

تفاوت عمده آن با کنوانسیون تیر در آن است که کنوانسیون تیر ناظر بر روابط بین

حمل کننده، گمرک و موسسه ضامن می باشد در صورتیکه کنوانسیون سی ام ار ناظر بر تنظیم روابط بین حمل کننده فرستنده و گیرنده می باشد. جهت حمل کالا در چارچوب این کنوانسیون سندی بنام سی ام ار صادر می گردد این سند در سه نسخه اصلی صادر می گردد، نسخه اول مخصوص فرستنده کالا، نسخه دوم همراه کالا برای گیرنده و نسخه سوم نزد حمل کننده باقی می ماند.

تفاوت عمده سی ام ار با بارنامه اف بی ال (فیاتا) و بی ال (سراسری) در آن است که بارنامه سند مالکیت تلقی می گردد و قابل انتقال و ظهرنویسی می باشد ولیکن سی ام ار قابل انتقال و ظهرنویسی نبوده و سند مالکیت تلقی نمی گردد و به وسیله آن نمی توان به بانک مراجعه و وجه اعتبار را دریافت نمود.

سی ام ار علاوه بر ناظر بودن بر روابط بین حمل کننده فرستنده و گیرنده پوشش بیمه ای برای مسئولیت شرکتهای کریر می باشد با بیمه نمودن سی ام ار مسئولیت شرکتهای کریر بیمه می گردد و از خطرات احتمالی مصون می گردند.

در صورتیکه وسیله نقلیه حامل کالا در قسمتی از سفر به طرق دریائی، آبراهای داخلی و یا هوائی حمل گردد مشروط بر اینکه کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود مشمول مقررات این کنوانسیون خواهد بود.

از لحاظ این کنوانسیون حمل کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، خدمه یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آنها استفاده می کند خواهد بود.

فرستنده مسئول جبران تمام هزینه ها، خسارات و صدماتی خواهد بود که در نتیجه عدم صحت یا عدم کفایت مشخصات لازمه از جمله موارد ذیل به حمل کننده وارد شود.

- | | |
|----------------------------|--|
| - نام و نشانی فرستنده کالا | - شرح مصطلح ماهیت کالا و نوع بسته بندی |
| - نام و نشانی گیرنده کالا | - تعداد بسته ها و علائم و شماره های مخصوص آنها |
| - تاریخ و محل دریافت کالا | - دستورات ضروری برای تشریفات گمرکی و غیره |

- وزن ناخالص کالا

فرستنده حق واگذاری کالا به خصوص حق درخواست از حمل کننده مبنی بر توقف کالای در حال حمل، تغییر محلی که کالا باید تحویل شود و یا تحویل کالا به گیرنده‌ای غیر از گیرنده مذکور در راهنما «سی ام ار» را دارد ولیکن چنانچه نسخه دوم سی ام ار به گیرنده تحویل شده باشد این حق از وی ساقط می‌گردد و از آن تاریخ بعد حمل کننده از دستورات گیرنده تبعیت می‌کند.

براساس این کنوانسیون حمل کننده حق وصول هزینه هائی را که برای گرفتن دستورات و همچنین هزینه هائی را که برای اجرای چنین دستوراتی متحمل شده خواهد داشت مگر اینکه این هزینه‌ها در نتیجه عمل اشتباه یا غفلت حمل کننده بوجود آمده باشد. حمل کننده نیز مسئول فقدان تمام یا قسمتی از کالا و خسارت وارده به آن از تاریخ تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن آن و همچنین مسئول هرگونه تأخیر در تحویل کالا خواهد بود.

هرگاه تحت مقررات این کنوانسیون حمل کننده‌ای مسئول پرداخت غرامتی نسبت به خسارت تمام یا قسمتی از کالا گردد حداکثر غرامت پرداختی برای هر کیلوگرم از ۸/۳۳ SDR تجاوز نخواهد کرد علاوه بر این، هزینه جمل، حقوق گمرکی و سایر هزینه‌هائی که در ارتباط با حمل کالا بوجود آمده در صورتیکه خسارت مربوط به کل کالا باشد تماماً و چنانچه مربوط به قسمتی از کالا باشد باید نسبت به همان قسمت مسترد گردد و خسارت دیگری قابل پرداخت نخواهد بود.

در صورتیکه مدعی اثبات نماید که از بابت تأخیر در حمل خساراتی به او وارد شده است حمل کننده خساراتی را که بیش از کرایه حمل نباشد جبران خواهد نمود. در چارچوب این کنوانسیون عدم تحویل کالا ظرف ۳۰ روز پس از انقضای مدت توافق شده یا در صورتیکه چنین مهلتی توافق نشده باشد ۶۰ روز پس از تحویل کالا به حمل کننده

دلیل قطعی برای مفقود شدن کالا است و شخصی که حق اقامه دعوی دارد می تواند پس از گذشت مهلت مذکور چنین کالائی را مفقود شده تلقی نماید.

مهلت اقامه دعاوی ناشی از حمل کالا تحت مقررات این کنوانسیون یکسال است معهداً در مورد خلاف عمدی یا قصوری که از نقطه نظر دادگاه یا دیوان رسیدگی کننده معادل خلاف عمومی تلقی شده، مهلت آن سه سال خواهد بود و مهلت مذکور از تاریخهای زیر آغاز می شود:

الف - در مورد فقدان قسمتی از کالا، خسارت یا تاخیر در تحویل از تاریخ تحویل کالا

ب - در مورد فقدان تمام کالا از سی امین روز بعد از مهلت توافق شده و در صورتیکه مهلتی توافق نشده باشد از شصتمین روز تاریخ تحویل کالا به حمل کننده

ج - در تمام موارد دیگر سه ماه پس از تاریخ عقد قرارداد حمل روز شروع احتساب مهلت جزء مهلت نخواهد بود.

بالغ بر ۲۴ کشور به این کنوانسیون ملحق گردیده اند کشورمان نیز به دنبال پی گیریهای مکرر سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور و الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مذکور مصوب ۷۶/۳/۴ مجلس شورای اسلامی و تأیید مجمع تشخیص مصلحت نظام اجازه می یابد به کنوانسیون مذکور ملحق شود و با تسلیم سند الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون یاد شده عملاً این کنوانسیون و پروتکل آن از تاریخ ۱۶ دسامبر ۱۹۹۸ برابر با ۱۳۷۷/۹/۲۵ برای جمهوری اسلامی ایران لازم الاجراء شده است.

با توجه به مزیت اصلی این کنوانسیون مبنی بر اینکه:

چنانچه یکی از کشورهای مبداء و مقصد حمل به آن ملحق شده باشند می توان از مقررات آن استفاده نمود کشورمان نیز تا قبل از الحاق از این مزیت استفاده نموده و در چارچوب آن مبادرت به حمل کالا از به کشورهای عضو می نمود و هم اکنون نیز صدور GMR از مبداء کشورمان به کشورهای تازه استقلال یافته و همچنین ترکیه و پاکستان و بالعکس که عضویت این کنوانسیون را دارا نمی باشند با استفاده از این مزیت می باشد.

کنوانسیون گمرکی درباره ورود موقت وسایل نقلیه شخصی (کارنه دوپاساژ)

نظر به اینکه وسیله نقلیه نیز خود یک نوع کالا محسوب میگردد لذا به هر کشوری که وارد میگردد آن کشور به منظور جلوگیری از عدم پرداخت حقوق و عوارض گمرکی مشمول بر آن وسیله نقلیه تضمینات لازم را در مرز ورودی آن کشور از صاحب وسیله نقلیه دریافت می نمود که این امر مشکلاتی را به بار می آورد. لذا سازمان ملل متحد از کشورهای عضو دعوت نمود تا درباره تشریفات گمرکی برای ورود موقت وسائط نقلیه موتوری جهانگردان و برای جهانگردی تصمیم بگیرند تعداد زیادی از نمایندگان کشورهای عضو در ماههای مه و ژوئن ۱۹۵۴ در نیویورک گرد آمده و قراردادی تحت عنوان قرارداد گمرکی درباره ورود موقت وسائط نقلیه شخصی (کارنه دوپاساژ) مشتمل بر چهل و چهار ماده تنظیم نموده و پنجاه و چهار کشور از جمله آرژانتین، اکوادور، ایالات متحده امریکا، هلند، انگلیس، فرانسه، ژاپن، هند، مصر و کامبوج در تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۵۴ آنرا امضاء نمودند و بدین طریق مشکل عبور و مرور وسائط نقلیه در کشورهای عضو کنوانسیون برطرف گردید.

جهت استناد از تسهیلات این کنوانسیون سندی توسط مؤسسه ضامن آن کشور بنام «کارنه دوپاساژ» برای وسیله نقلیه صادر می گردد که مدت اعتبار آن از زمان صدور به مدت یکسال می باشد.

وسائط نقلیه مذکور در این سند پس از ورود به کشور طرف متعاقد می‌بایست به همان وضع عمومی اولیه به استثنای فرسودگی عادی ظرف مدت اعتبار سند از آن کشور خارج گردند و اجازه حمل و نقل داخلی در آن کشور را ندارند.

براساس این کنوانسیون کشورهای متعاقد باید کوشش نمایند تا از وضع مقررات گمرکی که مانع توسعه و پیشرفت جهانگردی بین‌المللی خواهد شد خودداری نمایند و به منظور تسریع در امور گمرکی کشورهای متعاقد مجاور، بایستی کوشش نمایند تا پستهای گمرکی خود را نزدیک یکدیگر قرار داده و ساعات کار آنها را یکسان تعیین نمایند هرگونه نقض مقررات این قرارداد و هرگونه تقلب یا اظهار خلاف یا هر عملی که موجب شود شخصی یا کالائی من غیر حق از تسهیلات ورودی مقرر در این قرارداد منتفع گردد مشمول پرداخت جریمه طبق قوانین کشوری که عمل خلاف در آن ارتکاب یافته خواهد بود.

کشور ما نیز به این کنوانسیون ملحق گردیده است و هم اکنون کلیه افراد می‌توانند با مراجعه به قانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران (مؤسسه ضامن) و سپردن تضمینات لازم از مزایای این کنوانسیون در کشورهای عضو بهره‌مند گردند.

کنوانسیون کارت سبز

برقراری بیمه اجباری مسئولیت صاحبان وسایل نقلیه زمینی در کشورهای اروپائی، علاوه بر محاسن آن موجب مشکلاتی در رفت و آمد وسائط نقلیه مذکور می‌گردد. زیرا هر صاحب وسیله نقلیه مجبور بود به محض عبور از مرز کشوری بیمه اجباری آن کشور را ابتیاع نماید در غیر اینصورت مقصر شناخته شده و تحت تعقیب قرار می‌گرفت به منظور رفع این مشکل کشورهای اروپائی در صدد برآمدند که یک سیستم بین‌المللی بیمه مسئولیت که برای همه کشورهای اروپائی قابل قبول باشد برقرار نمایند لذا در این راستا کمیته حمل و نقل کمیسیون اقتصاد اروپائی سازمان ملل متحد در مورخ ۲۵ ژانویه ۱۹۴۹ مقرراتی را تحت عنوان «نظام بیمه هماهنگ کارت سبز» موسوم به کنوانسیون کارت سبز را تصویب می‌نماید.

کشور ما نیز براساس ماده واحده مصوب ۵ خرداد ۱۳۵۶ به آن ملحق می‌گردد در حال حاضر حدود ۴۳ کشور عضو کنوانسیون مذکور می‌باشند و به جزء ۵ کشور جمهوری اسلامی ایران، عراق، تونس، مراکش و رژیم غاصب اسرائیل بقیه کشورهای عضو در قاره اروپا می‌باشند.

براساس این کنوانسیون در هر کشور عضو یک دفتر موسوم به «دفتر ملی کارت سبز» وجود دارد که مطابق با قوانین و مقررات ملی هر کشور عهده دار مدیریت، رسیدگی و

پاسخگویی در خسارت ناشی از تصادفات وسائط نقلیه موتوری کشورهای عضو می باشد این دفاتر در سال ۱۹۵۲ موافقتنامه ای موسوم به «**موافقتنامه متحدالشکل مابین دفاتر**» یا قرارداد لندن فی مابین خود منعقد می نمایند و در نتیجه فعالیت اجرائی سیستم کارت سبز از اول ژانویه ۱۹۵۳ آغاز میگردد در چارچوب این نظام گواهینامه ای بین المللی در ارتباط با بیمه شخص ثالث موسوم به کارت سبز جهت وسائط نقلیه صادر می گردد تا در صورت بروز خسارت به اشخاص ثالث از محل اعتبار آن جبران خسارت گردد این کارت قابل استفاده در کلیه کشورهای عضو کنوانسیون به استثناء کشور صادر کننده می باشد. کلیه دفاتر کارت سبز عضو دفتر مرکزی کارت سبز که مقرر آن در لندن است می باشند بیمه مرکزی ایران به عنوان دفتر کارت سبز ایران مسئولیت نظارت بر حسن اجرای مفاد موافقتنامه هماهنگ بین دفاتر را برعهده دارد و شرکت سهامی بیمه ایران به عنوان تنها شرکت بیمه ای که عضو دفتر کارت سبز ایران است اجازه صدور کارت سبز را دارا می باشد.

مفاد «**موافقتنامه متحدالشکل مابین دفاتر**» در سال ۱۹۹۶ مورد تجدیدنظر قرار گرفته و به تصویب شورای دفاتر که از تمامی دفاتر کشورهای عضو تشکیل گردیده می رسد این موافقتنامه که موسوم به «**توصیه نامه های ژنو**» می باشد از جولای ۱۹۹۸ به مورد اجراء گذاشته شده است یکی از شروط عضویت در کنوانسیون کارت سبز این است که در کشور متقاضی عضویت، بایستی قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسائط نقلیه موتوری وجود داشته باشد و کشورهای تازه استقلال یافته شوروی سابق به لحاظ نداشتن همین شرط عمده و غیره علیرغم تقاضای عضویت موفق به عضویت در این کنوانسیون نشده اند.

کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا و محصولات خطرناک^(۱)ADR

با توجه به بروز حوادث ناشی از حمل و نقل جاده‌ای کالا و محصولات خطرناک در سال‌های پس از جنگ جهانی دوم کشورهای عضو اتحادیه اروپا در سال ۱۹۵۶ میلادی بر آن شدند تا با تنظیم موافقتنامه‌ای در سطح کشورهای عضو که در آن سالها حدود ۱۲ کشور بودند حمل و نقل اینگونه کالاها را سر و سامان بخشند این موافقتنامه در سپتامبر ۱۹۵۷ تحت نام «موافقتنامه حمل و نقل جاده‌ای کالا و محصولات خطرناک» با علامت اختصاری ADR (مخفف فرانسوی) در ژنو منعقد و مسئولیت تنظیم آئین نامه آنرا در همان سال به کمیسیون اقتصادی اروپا در سازمان ملل متحد واگذار می‌نمایند با پیگیری و تلاش کارشناسان کمیسیون مذکور سرانجام در سال ۱۹۶۸ میلادی مجموعه مقررات یاد شده تنظیم و بصورت رسمی در سطح کشورهای متعاقد به مرحله اجرا در آمد.

از آن سال تاکنون بصورت متمادی آئیننامه یاد شده تحت بازنگری مداوم بوده و در حال حاضر ۳۶ کشور جهان آنرا پذیرفته و به موافقتنامه ADR ملحق شده‌اند و کشور ما نیز در تلاش جهت پیوستن به آن می‌باشد و این امر در برنامه سوم توسعه اقتصادی نیز

1- EUROPEAN AGREEMENT FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS AND SUBSTANCES BY ROAD.

پیش‌بینی گردیده است.

هدف این کنوانسیون عبارتست از یکسان سازی و هماهنگ نمودن حمل و نقل کالاهای خطرناک در سطح قاره اروپاست که این امر تا حد زیادی محقق گردیده است. برخی از کشورهای اروپائی از جمله اتریش مطابق کنوانسیون مذکور از رانندگان ایرانی حامل کالاهای خطرناک تقاضای ارائه گواهینامه حمل کالاها خطرناک می‌نمایند که هم اکنون سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور در تلاش است که بتواند اخذ گواهینامه حمل کالاهای خطرناک برای رانندگان ایرانی را فراهم نماید.

کنوانسیون گمرکی درباره دفترچه آت آ برای ورود موقت (ATA)

در راستای برقراری تسهیلات در امر کالاهای مورد نیاز موقتی کشورهای و اشخاص و متحدالشکل کردن سیستم‌های گمرکی و با اعتقاد به اینکه پذیرش قواعد عمومی مربوط به ورود موقت کالا با استفاده از معافیت دارای منافع اساسی برای فعالیتهای بین‌المللی اعم از بازرگانی و فرهنگی می‌باشد حدود ۳۰ کشور از جهان از جمله ایران، پاکستان، ترکیه، آلمان، انگلستان، ایتالیا، اسپانیا، دانمارک، بلژیک، استرالیا، اتریش، سوئد، سوئیس، هلند، پرتغال، فرانسه، فنلاند، نروژ، لبنان و... تحت توجه شورای همکاری گمرکی و طرفهای متعاقد قرارداد گات و با همکاری سازمان یونسکو در ۶ دسامبر ۱۹۶۱ در بروکسل گرد آمده و نسبت به مفاد این قرارداد توافق و آنرا امضاء نمودند و بدین طریق تسهیلات فراوانی را در امر ورود موقت کالاها در کشورهای متعاقد فراهم می‌آورند.

برای برقراری از این تسهیلات دفترچه‌ای بنام «دفترچه ATA» توسط موسسه صادر کننده که از طرف مقامات گمرکی یکی از طرفهای متعاقد برای صدور این دفترچه در خاک کشور آن متعاقد پذیرفته شده است صادر می‌گردد مدت اعتبار این دفترچه حداکثر یکسال می‌باشد.

از این دفترچه می‌توان برای ترانزیت کالا نیز استفاده نمود ولیکن جهت کالاهائیکه به منظور تکمیل یا تعمیر ورود موقت می‌شوند نمی‌توان از آن استفاده نمود.

چنانچه سوء استفاده یا تخلف و یا قاچاقی انجام پذیرد طرفهای متعاقد حق دارند با وجود مقررات این قرارداد اقدام به تعقیب اشخاصیکه مرتکب اعمال مذکور با استفاده از دفترچه آت آ شده‌اند برای وصول حقوق ورودی و سایر وجوه قابل مطالبه و همچنین برای اجرای مجازاتیکه اشخاص مذکور مستوجب آن هستند بعمل آورند. شایان ذکر است که کشورمان علیرغم اینکه از امضاءکنندگان اولیه این قرارداد می‌باشد تاکنون مقدمات استفاده از تسهیلات این قرارداد را فراهم ننموده است

کنوانسیون بین‌المللی یکسان‌سازی کنترلهای مرزی مربوط به حمل کالا^(۱)

با تمایل به بهبود نقل و انتقال بین‌المللی کالا و با در نظر گرفتن نیاز به تسهیل عبور کالا در مرزها و با توجه به اینکه اقدامات کنترل‌کننده در مرزها توسط کنترل‌کنندگان مختلفی اعمال می‌گردد.

و با عنایت به اینکه کنترلهائیکه انجام می‌پذیرد به دنبال اهدافی است و به این اهداف نایست خللی وارد آید و با اعتقاد به اینکه یکسان‌سازی کنترلهای مرزی ابزار مهمی برای دستیابی به آن اهداف خواهد بود، برخی از کشورها در تاریخ ۲۱ اکتبر ۱۹۸۲ در ژنو گرد آمده و کنوانسیون را مشتمل بر یک مقدمه و هفت ضمیمه تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی یکسان‌سازی کنترلهای مرزی مربوط به حمل کالا» را تدوین و مورد تأیید قرار دادند.

این کنوانسیون در مورد کلیه کالاهای وارداتی صادراتی یا ترانزیتی به هنگام نقل و انتقال در امتداد یک یا بیش از یک مرز دریائی - هوائی یا زمینی اعمال می‌گردد و کشورهای متعاقد متعهد می‌گردند که تا حد امکان تشریفات گمرکی و سایر اقدامات کنترل‌کننده را بصورت یکسان و هماهنگ در مرزها سازماندهی نمایند و جهت این کار اقدامات

1- INTERNATIONAL CONVENTION ON THE HARMONIZATION OF FRONTIER CONTROLS
OF GOODS

ذیل را انجام دهند.

۱- پرسنل صلاحیتدار کار آزموده به تعداد کافی مطابق به حجم تردد در مرزهای خود تامین نمایند

۲- تجهیزات تسهیل کننده کنترل و بازرسی با توجه به تردد، نوع کالاها، شیوه‌های حمل و نقل مورد عمل در مرزهای خود فراهم آورند.

۳- دستورالعمل‌های رسمی روشن و صریح مطابق با موافقتنامه‌ها، روشهای بین‌المللی و مقررات ملی جاری آن کشور جهت اعمال به پرسنل مستقر در مرزهای خود اعلام نماید.
براساس این کنوانسیون کشورهای عضو می‌بایست جهت تسهیل عبور و مرور اقدامات ذیل را انجام دهند.

۱- کوشش نماید تا کنترل کالا و اسناد در مرزها توسط پرسنل صلاحیت یکدیگر بصورت مشترک انجام پذیرد.

۲- ساعات شروع به کار پستهای کنترل کننده طرفین با یکدیگر مطابقت داده شود.

۳- سرویسهای کنترل کننده عملیاتی در مرزها، طبقه بندی کالاها، شیوه‌های حمل و نقلی و رویه‌های ترانزیت گمرکی بین‌المللی طرفین با یکدیگر مطابقت داده شود.

در این کنوانسیون اهمیت خاصی به ترانزیت داده شده و طرفهای متعاقد موظفند روشهای ساده و سریع برای کالاهای ترانزیتی خصوصاً آنهائیکه تحت رویه‌های ترانزیت گمرکی بین‌المللی حمل و نقل می‌گردند ارائه نمایند و امنیت آنها را در طول قلمرو خود تامین نمایند.

این کنوانسیون هرگونه تبعیض در مورد کنترل کالاها را نفی نموده و مقرر می‌دارد که چنانچه کشوری ناچار به اقدامات اضطراری میگردد این اقدامات می‌بایست متناسب با دلایل وضع آن باشد و آنها را اعلام نموده و بلافاصله پس از مرتفع شدن آن دلایل اقدامات اضطراری را معلق یا منسوخ نمایند.

ضمائم این کنوانسیون درخصوص موارد ذیل می باشد:

۱- یکسان سازی کنترل‌های گمرکی و سایر اقدامات گمرکی

۲- قرنطینه طبی و بهداشتی

۳- قرنطینه دامی

۴- قرنطینه نباتی

۵- کنترل رعایت استانداردهای فنی

۶- کنترل کیفیت کالاها

۷- راهکارهای کمیته اجرایی کنوانسیون

کمیته اجرایی این کنوانسیون در سومین نشست خود متشکله در ژنو در تاریخ ۲۱ لغایت ۲۴ ژوئن ۱۹۹۹ پیشنهاداتی را جهت تهیه ضمیمه جدید تحت عنوان ضمیمه شماره ۸ درخصوص تسهیل عملیات حمل و نقل جاده‌ای در امتداد مرزها را پیشنهاد میدهد در این ضمیمه پیشنهادی تاکید فراوانی بر موارد ذیل میگردد

۱- برقراری تسهیلات لازمه جهت صدور ویزای رانندگان

۲- تسریع در کنترل محمولات اضطراری از جمله حیوانات زنده، کالاهای فسادپذیر در مرزها

۳- کنترل‌ها در حداقل زمان انجام پذیرد

۴- کنترل‌ها صدمه‌ای به دستگاههای سردکننده و وسائل نقلیه حامل کالاهای فسادپذیر بوجود

نیآورد

۵- جهت کنترل فنی و وسائل نقلیه به اسناد صادره کشور مربوط اکتفا گردد.

۶- کشورهای متعاقد جهت کامیونهای حامل کالاگواهی توزین بین‌المللی صادر نمایند و به

جز در موارد استثنائی صرفاً اسناد صادره ملاک عمل قرار گیرد.

براساس این کنوانسیون کشورهای متعاقد علاوه بر موارد فوق موظفند موارد ذیل را

در مرزها رعایت کنند.

۱- کنترل‌های مرزی بصورت ۲۴ ساعته باشد

۲- وسایل نقلیه تحت پوشش کارنه تیر و حامل حیوانات زنده و مواد غذایی در اولویت قرار گیرند

۳- محل‌های خاص جهت کنترل‌های موردی وسیله نقلیه و محمولات آن در کنار و خارج از جاده پیش بینی گردد.

۴- تیرپارکهای مورد نیاز در مرزها فراهم گردد

۵- فراهم نمودن تسهیلات لازمه بهداشتی، اجتماعی، ارتباطات از راه دور برای رانندگان در مرزها

این ضمیمه در حال بررسی جهت تأیید اعضاء می باشد.

این کنوانسیون در یک نسخه اصلی به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و

اسپانیائی تهیه و امضاء گردیده و کلیه متون دارای اعتبار یکسان می باشد و اسناد تصویب،

پذیرش، تأیید یا الحاق نزد دبیرکل سازمان ملل متحد سپرده می شود.

موافقتنامه ترانزیت تجاری سازمان همکاری اقتصادی (اكو)

با تمایل به تسهیل تجارت بین کشورهای عضو اكو و با امعان نظر به اینکه بهبود در امر ترانزیت تجاری بین کشورهای عضو ضروری است و با پذیرش این امر که تشریفات اداری یکسان، ساده و هماهنگ از جمله روشهای گمرکی در زمینه تجارت منطقه‌ای، به ویژه در نقاط عبوری مرزی، بنادر و فرودگاهها جهت تحقق اهداف «عهدنامه ازمیر» ضرورت خواهد داشت نمایندگان تام الاختیار هشت کشور از کشورهای عضو اكو یعنی جمهوری اسلامی ایران، جمهوری قزاقستان، جمهوری اسلامی پاکستان، جمهوری آذربایجان، جمهوری ترکیه، جمهوری قرقیزستان، جمهوری تاجیکستان و ترکمنستان در تاریخ ۱۳۷۳/۱۲/۲۵ مطابق با پانزدهم مارس ۱۹۹۵ در اسلام آباد پاکستان گرد آمده و موافقتنامه‌ای تحت عنوان «موافقتنامه ترانزیت تجاری سازمان همکاری اقتصادی» (اكو) مشتمل بر یک مقدمه و پانزده ماده امضاء نمودند و مقرر گردید که هر کشور عضو امضاءکننده باید این موافقتنامه را براساس قواعد و رویه‌های قانون اساسی خود تصویب نموده و مراتب را به دبیرخانه اكو اعلام نماید.

این موافقتنامه شصت روز پس از تاریخی که بیش از سه کشور عضو آن را امضاء و تصویب نمودند و سند تصویب را به دبیرخانه اكو سپردند به مرحله اجراء در می‌آید.

شایان ذکر است در مورد هر کشور عضو اكو که پس از به مرحله اجراء درآمدن این

موافقتنامه به آن می‌پیوندد این موافقتنامه نسبت به آن کشور بلافاصله بعد از سپردن سندالحاق یا تصویب به دبیرخانه اکو لازم الاجرا خواهد بود

مقررات این موافقتنامه در مورد کالایی که با وسایل نقلیه جاده‌ای، واگنهای راه آهن، کشتی، هواپیما یا هرگونه ترکیبی از اینها حمل می‌شود قابل اجراء خواهد بود. کالاهائیکه براساس این موافقتنامه در حال ترانزیت از میان قلمرو هر کشور عضو حمل شود مشمول پرداخت یا سپردن عوارض و مالیتهای صادرات یا واردات، نخواهند بود و مؤسسه ضامن هر کشور عضو این موافقتنامه متعهد می‌باشد که هرگونه عوارض، مالیات‌های واردات یا صادرات و جریمه تاخیر را برابر قوانین و مقررات گمرکی کشوری که در آن کشور موارد تخلف در زمینه‌های فوق الذکر مشاهده شود پرداخت می‌نماید.

کالائی که به موجب این موافقتنامه حمل می‌شوند، مشمول بازرسی در سرتاسر قلمرو کشورهای عضو طول مسیر نخواهد بود مگر در موارد استثنائی.

به منظور نظارت بر پیشرفت ترانزیت تجاری در چارچوب این موافقتنامه کمیته‌ای تحت عنوان «کمیته ترانزیت تجاری اکو» با حضور یک نماینده از هر یک از کشورهای عضو امضاء کننده تشکیل می‌شود این کمیته غیر از نظارت بر عملیات این موافقتنامه، روشهایی را در چارچوب موافقتنامه به منظور اجرای آن تدوین می‌کند این کمیته همچنین هر نوع اختلاف ناشی از اجرای این موافقتنامه را حل و فصل می‌کند و حداقل سالی یکبار تشکیل جلسه می‌دهد اما در مواقعی که ضروری تشخیص داده شود ممکن است به دفعات بیشتر جلسه تشکیل دهد.

مجلس شورای اسلامی براساس ماده واحده مصوب ۱۳۷۵/۲/۴ خود این موافقتنامه را به تصویب رسانده و اجازه مبادله اسناد آن را صادر نموده است.

مقررات اروپایی راجع به کارکنان وسایل نقلیه شامل در

حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای AETR^(۱)

این قانون که یکی از قوانین بنیادین اتحادیه اروپا در زمینه حمل و نقل جاده‌ای می‌باشد در سال ۱۹۹۲ تحت شماره ۸۸۱/۹۲ به تصویب اتحادیه مذکور رسیده و در سال ۱۹۹۵ برای کلیه کشورهای عضو اتحادیه مذکور لازم الاجرا شده است.

این مقررات شامل حداقل سن رانندگی (که برای وسائط نقلیه باری ۱۸ و ۲۱ سال تمام و برای رانندگی با وسائط نقلیه مسافربری حداقل ۲۱ سال تمام است)

زمان مجاز رانندگی، زمان استراحت، کارت شناسایی راننده و مدت اعتبار آن (پنج‌ساله) استفاده از تاخوگراف، چگونگی ساخت و صدور مجوز ساخت و نحوه پلمپ آن، چگونگی استفاده از برگهای تشخیص وضعیت رانندگی و غیره می‌باشد براساس این مقررات دستگاه کنترل یا تاخوگراف عبارت از، دستگاهی است برای نصب در داخل وسیله نقلیه که بطور کامل، خودکار و نیمه خودکار به منظور نشان دادن و ثبت داده‌ها پیرامون حرکت وسیله نقلیه و نیز راجع به ساعت کارکرد معین راننده بکار می‌رود.

براساس یکی از مواد این موافقتنامه هر یک از کشورهای عضو مختارتند از وسائط نقلیه کشورهای غیرهم پیمان به عوض دستگاه کنترل یا تاخوگراف خواستار اوراق کنترل

1- EUROPEAN AGREEMENT CONCERNING THE WORK OF CREWS OF VEHICLES ENGAGED IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT

روزانه که به صورت دستی از طرف راننده تکمیل می‌گردد بشوند.

این مقررات در سال ۱۹۹۸ (۲۴ سپتامبر) براساس دستورالعمل شماره ۲۱۳۵/۹۸ مورد بازنگری قرار گرفته و در راستای جلوگیری از سوءاستفاده‌های عادی در سیستم دستگاههای مکانیکی بجای آنها دستگاههای الکترونیکی پیش بینی می‌گردد. شایان ذکر است که دستگاه تاخوگراف الکترونیکی مورد نظر اتحادیه اروپا هنوز وجود خارجی ندارد و کشورهای عضو اتحادیه اروپا در حال مشخص نمودن الزامات مربوط به ساخت، آزمایش، نصب و بازرسی این دستگاه می‌باشند.

براساس ماده ۲ این دستورالعمل ۲۴ ماه پس از انتشار این موضوع (تهیه شدن تاخوگراف الکترونیکی و الزامات مربوطه) در روزنامه رسمی اتحادیه اروپا، وسائل نقلیه جدیدی که در ناوگان حمل و نقل قرار می‌گیرند باید به این دستگاه مجهز شوند مقررات سال ۱۹۹۲ استاندارد خاصی برای وزن کامیونهایی که مجاز به تردد در داخل قلمرو اتحادیه اروپا هستند تعیین کرده و این استانداردها مقدار وزنی که بر روی هر محور کامیون وارد می‌آید را مشخص نموده است و محدودیتی از نظر تعداد محورها وجود ندارد ولیکن حجم و ابعاد کامیونها دارای محدودیت است مثلاً عرض نباید از ۲۵۵ سانتی متر بیشتر باشد.

راجع به سوخت مقررات اتحادیه اروپا (EU) سقفی برای حمل و ورود سوخت مازاد بر مصرف کامیونهای کشورهای ثالث تعیین کرده است یعنی این کامیونها معمولاً تا ۲۰۰ لیتر سوخت را اضافه بر مصرف خود می‌توانند وارد قلمرو EU کنند و علاوه بر آن هر مقدار وارد کنند باید مالیات (سوخت اضافه بر ۲۰۰ لیتر) را بپردازند. بعضی کشورها سقفی بیش از ۲۰۰ لیتر برای اینکار قائل شده‌اند که این تصمیم در چارچوب مقررات ملی آنها گرفته شده است.

کامیونها ممکن است بطور تصادفی در قلمرو EU بازرسی شوند، هر چند بین

کشورهای عضو EU پست‌های کنترل مرزی وجود ندارد در هر صورت سوخت کامیونها هنگام خروج از محدوده EU بازرسی می‌شود.

در مورد دود زائی کامیونها در ارتباط با کامیونهای ثبت شده در خود EU قوانین زیادی وجود دارد، ولی راجع به کامیونهایی که از کشورهای ثالث وارد اتحادیه اروپا می‌شوند اجراء نمی‌گردد اگر این کامیونها به شکلی عادی و قانونی در کشور خود ثبت شده باشند می‌توانند در قلمرو اتحادیه اروپا تردد کنند و از جهت دودزائی با مشکلی مواجه نمی‌شوند، اتحادیه اروپا برای کنترل کردن دودزایی این قبیل کامیونها پیشنهادهائی داده شده است ولی هنوز به تصویب نرسیده است حتی در خصوص خوب عمل نکردن ترمز کامیونها شرایطی برای بازبینی و متوقف ساختن آنها پیشنهاد شده است ولی اینها هیچ یک به تصویب نرسیده است. از نظر سوخت مصرفی کامیونها محدودیت و استاندارد خاصی وجود ندارد و همه گازوئیل مصرف می‌کنند در خصوص صدازا بودن کامیونها وضعیت مانند دودزایی است و کامیونهایی که قانوناً ثبت شده‌اند بدون محدودیت می‌توانند با هر میزان صدازایی در اتحادیه اروپا تردد کنند ولی یک استثناء وجود دارد و آن اینکه در بعضی از مناطق اروپا مانند منطقه آلپ فرانسه محدودیتهایی برای تردد وسایل صدازا در شب وجود دارد که باید رعایت شود البته این یک نوع مقررات ملی است و ربطی به کمیسیون اروپا یا اتحادیه ندارد.

کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها

نظر به اینکه عبور و مرور وسائل نقلیه جاده‌ای مستلزم برقراری ضوابط و مقررات بوده تا ضمن برقراری آرامش جهت رانندگی، موجب ایمنی برای مترددین در جاده‌ها گردد لذا بدین منظور برخی از کشورها در ۸ نوامبر ۱۹۶۸ مطابق با ۷ آبان ۱۳۴۷ در وین گرد هم آمده و مقرراتی را مشتمل بر یک مقدمه و پنجاه و شش ماده و هفت ضمیمه تحت عنوان «کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها» توافق و امضاء نمودند و کشورمان نیز براساس ماده واحده الحاق به کنوانسیون مذکور مصوب بیست و ششم بهمن ماه ۱۳۵۴ مجلس شورای ملی (سابق) به این کنوانسیون ملحق گردیده است.

این کنوانسیون را می‌توان کنوانسیون مادر در حمل و نقل جاده‌ای محسوب نمود زیرا علاوه بر مشخص نمودن تعاریف مختلفه مورد لزوم در امر حمل و نقل جاده‌ای از جمله - دوچرخه، دوچرخه‌گازی، موتور سیکلت، وسیله نقلیه خودرو، وسیله نقلیه موتوری، منطقه مسکونی، سواره رو، راه، گذرگاه، تقاطع، تقاطع همسطح، شاهراه، ایستادن، توقف، یدک، شبه یدک، وسیله نقلیه مرکب، وسیله نقلیه مفصلی، راننده، حداکثر وزن مجاز، وزن بدون بار، وزن بارگیری شده، سمت حرکت و ضرورت رعایت حق تقدم، مقررات خاصی را در خصوص فرامین صادره توسط مامورین صلاحیتدار، رانندگان، گله و رمه، موقعیت در قسمت سواره رو راه، سبقت و حرکت وسائل نقلیه در خطوط راه،

چگونگی عبور از وسایل نقلیه طرف مقابل، سرعت و فاصله وسایل نقلیه از یکدیگر، مقررات کلی گردش وسائط نقلیه، مقررات اختصاصی برای وسایل نقلیه عمومی، تغییر جهت، چگونگی تقلیل سرعت، تقاطع‌ها و ضوابط رعایت حق تقدم عبور، گذرگاههای هم سطح، مقررات مربوط به عابرین پیاده، طرز رفتار رانندگان نسبت به عابرین پیاده، ایستادن و توقف کردن، بازکردن در، شاهراهها و راههای مشابه آن، مقررات مخصوص برای دوچرخه سواران و رانندگان چرخهای گازی و موتورسیکلت، اخطار سمعی و بصری (چراغ زدن) وسایل نقلیه ریلی، بارگیری وسائط نقلیه، چگونگی عبور از جان پناه‌های وسط خیابان، طرز رفتار هنگام سانحه، روشنایی و چراغ، ثبت وسایل نقلیه و غیره را تعیین نموده است که با رعایت آنها موجب تسهیل در امر ترافیک و ایمنی و متردین در جاده‌ها می‌گردد.

بر اساس مفاد این کنوانسیون طرفهای متعاقد بایستی مقررات عبور و مرور لازم‌الاجراء در قلمرو خود را با مقررات مرتبطه این کنوانسیون منطبق نمایند و همچنین استفاده کنندگان از راه بایستی از هرگونه اعمالی که احتمالاً موجب ایجاد خطر برای ترافیک یا اشخاص بشود و یا خساراتی به اموال خصوصی و دولتی وارد آورند خودداری نمایند و استفاده کنندگان از راه بایستی با انداختن و یا قراردادن شیئی و یا ماده‌ای در راه و یا با ایجاد هرگونه مانع ترافیک راه را دچار مخاطره سازند، چنانچه استفاده کنندگان از راه قادر نباشند که از ایجاد مانع یا خطر جلوگیری نمایند بایستی هر چه زودتر در برطرف کردن آن اقدام لازم معمول دارند و اگر فوراً نتوانند مانع یا خطر را برطرف نمایند بایستی سایر استفاده کنندگان از راه را از وجود مانع مطلع سازند.

کنوانسیون مربوط به علائم راهها

نظر به اینکه علائم نصب شده در راهها یکی از عوامل مهم در جلوگیری از انحرافات و سائل نقلیه - برخورد آنها با یکدیگر و واژگون شدن آنها و خسارت به ابنیه راه و غیره می باشد لذا با امعان نظر بر لزوم وحدت علائم راهها و به منظور جلوگیری از موارد مذکور و به منظور تسهیل در ترافیک بین المللی و افزایش ایمنی در راهها تعدادی از کشورها در ۸ نوامبر ۱۹۶۸ مطابق با ۷ آبان ماه ۱۳۴۷ در وین گرد آمده و همزمان با تأیید «کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها» مقرراتی را مشتمل بر یک مقدمه و چهل و هشت ماده و نه ضمیمه تحت عنوان «کنوانسیون مربوط به علائم راهها» توافق و امضاء نمودند این کنوانسیون همانند کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها ابتداء به تعاریف مختلفه مورد لزوم در امر حمل و نقل جاده‌ای پرداخته و سپس علائم خطر، علائم انتظامی، علائم اطلاعاتی، علائم پیش آگاهی، علائم جهت نما، علائم ممنوعیت یا محدودیت، علائم بازدارنده و یا حکم کننده، علائم شناسائی راه، علائم شناسائی محل، علائم تأیید کننده، علامت محل عبور پیاده، علائم ایستادن و توقف، چراغهای راهنما، خط کشی راه، تقاطع‌های همسطح راه و راه آهن، تشریح نموده است.

براساس این کنوانسیون طرفین متعاقد موظفند سیستم علائم راهها و خط کشی راهها را که در این کنوانسیون بیان شده در اسرع وقت با قوانین داخلی تطبیق نمایند و

همچنین موظفند از تاریخ اجرای این کنوانسیون در قلمرو خود حداکثر ظرف چهار سال هر گونه علامت، نقش، نصب و خط کشی را که مربوط به سیستم معینه در این کنوانسیون بوده ولی به معنی دیگری به کار رفته باشد تعویض یا تکمیل نمایند.

این کنوانسیون نصب هر گونه تابلو، آگهی، علامت به کلیه وسائل هدایت و کنترل عبور و مرور که موجب اشتباه یا تقلیل رؤیت آنها شده و یا سبب گمراهی رانندگان شود و ایمنی عبور و مرور را مختل سازد ممنوع نموده است.

کشورمان نیز براساس ماده واحده الحاق به کنوانسیون مذکور مصوب بیست و ششم بهمن ماه ۱۳۵۴ مجلس شورای ملی (سابق) به این کنوانسیون ملحق گردیده است.

فصل دوم: کنوانسیونهای مرتبط با حمل و نقل دریائی

قانون هارتر

در قرن نوزدهم پیشرفت عظیمی در بازرگانی دریائی جهان بوجود آمد و موجب رونق حمل و نقل دریائی و کشتیرانی گردید رونق کار کشتیها باعث گردید که صاحبان کشتیها آزادی عمل بیشتری در تنظیم شرایط حمل نسبت به صاحبان کالا داشته باشند و با گنجاندن مواد معاف کننده در بارنامهها خود را از مسئولیتها مبرا می ساختند و حتی برخی نیز در موقعیتها و شرایط خاص خسارتهائیکه در اثر سهل انگاری خود آنها یا خدمه هایشان ایجاد می شد با قید موادی در بارنامه از خود سلب مسئولیت می نمودند و سرانجام بارنامهها تبدیل به قراردادهائی شدند که توسط صاحبان کشتی و حمل کنندگان دریائی به صاحبان کالا تحمیل می شد در چنین اوضاع و احوالی بود که کنگره آمریکا مجبور شد مانع سوء استفاده صاحبان کشتی و حمل کنندگان دریائی از آزادی قرارداد گردد و جهت این امر قانونی را تحت عنوان «قانون هارتر» در سال ۱۸۹۳ تصویب و به اجراء در آورده و با گنجاندن موادی چون مواد ذیل:

۱- در ارتباط با محمولاتی که بین بنادر آمریکا حمل می گردد و یا از بنادر آمریکا به خارج صادر می گردد درج هر ماده ای در بارنامه که صاحب یا مدیر، نماینده یا فرمانده کشتی را از مسئولیت از بین رفتن یا خسارت به کالا که نتیجه خطا یا کوتاهی در امر بارگیری، بارچینی،

حفاظت و مراقبت یا تحویل درست محمولاتی که حمل آن به عهده شخص یا اشخاص فوق الذکر گذاشته شده است مبرا سازد غیرقانونی است .

۲- درج هرنوع موافقتنامه و پیمان نامه در بارنامه توسط صاحب کشتی یا فرمانده مربوط که براساس آن مسئولیتهای آنان در ارتباط اعمال کوشش لازم در مجهز ساختن کشتی و تهیه نفرات لازم، تدارکات، تهیه لوازم کشتی و آماده ساختن آن برای قابلیت دریانوردی و آمادگی برای انجام سفر مورد نظر و یا قید موادی که طی آن تعهدات فرمانده، افسران، نمایندگان و یا خدمه آنان در ارتباط با اعمال دقت در امر حمل و نقل، بارچینی کالا و تحویل صحیح آن بهر عنوانی تقلیل، تضعیف یا اجتناب گردد غیرقانونی میگردد

۳- مشروط بر اینکه صاحب کشتی سعی لازم را در جهت قابلیت دریانوردی کشتی اعمال نموده باشد او را از مسئولیت در قبال از بین رفتن کالا یا خسارت بر آن معاف می سازد. تعادلی بین مسئولیتهای صاحبان کالا و صاحبان کشتی یا حمل کنندگان دریائی بوجود می آورد این قانون در واقع سنگ بنای کلیه قوانین بین المللی در ارتباط با حمل دریائی کالا در چارچوب بارنامه می باشد.

کنوانسیون لاهه یا هیک

تصویب قانون هارتر در امریکا باعث گردید که به دنبال آن قانون حمل دریائی استرالیا در سال ۱۹۰۴ «اردیناس فی جی» در سال ۱۹۰۶، قانون حمل دریائی کانادا در سال ۱۹۱۰ و یک رشته قوانین در سالهای ۱۹۰۸ و ۱۹۱۱ و ۱۹۱۲ که منجر به وضع قوانین حمل دریائی نیوزلاند در سال ۱۹۲۲ گردید وضع شوند از آنجائیکه این قوانین مغایرتهائی با یکدیگر داشتند و در حمل دریائی بین آنها مشکلاتی بروز می نمود لذا هماهنگی بین این قوانین احساس و مشهود گردید جهت تحقق این امر در سال ۱۹۲۱ کمیته قوانین دریائی «انجمن حقوق بین الملل» جلسه ای برگزار نمود در این جلسه صاحبان کشتی ها و بازرگانان پیشنهادات خود را مبنی بر وضع قوانین یکسان در سراسر جهان در ارتباط با حمل دریائی ارائه داده و آنها را مورد بحث قرار دادند و از کمیته مذکور درخواست نمودند پیش نویس مقرراتی را تهیه و آنرا به کنفرانس مذکور درخواست نمودند پیش نویس مقررات را تهیه و آنرا به کنفرانس جامعی که در همین سال در لاهه تشکیل می گردد ارائه نماید در این رابطه کمیته ای فرعی تشکیل و مقرراتی را تحت عنوان «کنوانسیون لاهه» تدوین نمود پس از آن «کنفرانس جامع انجمن حقوق بین المللی» که در آن نمایندگان، بازرگانان و صاحبان کشتی ها از اکثر کشورها در آن شرکت کرده بودند در لاهه تشکیل و در سوم سپتامبر ۱۹۲۱ «کنوانسیون لاهه» را تصویب نمود.

نظر به اینکه «کنوانسیون لاهه» از قدرت قانونی کشورها برخوردار نبود و مالکین کشتی‌ها عموماً تحت این عنوان که مصالح تجارت و بازرگانی باید با حمایت از اصل آزادی در قرارداد حمایت گردد از قبول آن سرباز زدند و از طرفی نیز صاحبان کالا خواهان کسب قدرت قانونی برای «قوانین لاهه» بودند باعث گردید تا کنفرانس قوانین دریائی در سال ۱۹۲۲ در بروکسل تشکیل گردد در این کنفرانس کمیته‌ای مامور می‌گردد تا برخی اصلاحات در «کنوانسیون لاهه» بدهد اصلاحات مورد نیاز در سال ۱۹۲۳ توسط کمیته مذکور انجام می‌پذیرد و در نتیجه قوانین لاهه با اصلاحات انجام شده در ۲۵ اوت سال ۱۹۲۴ توسط نمایندگان کشورهای بسیاری در بروکسل تأیید و به امضاء رسیده و به مرحله اجراء در می‌آید. کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵ به آن ملحق گردیده است.

کنوانسیون ویزی

به دنبال اجرای کنوانسیون لاهه دعاوی مختلفی از سوی طرفین ذینفع در دادگاهها مطرح گردید بروز این مسئله ظرف سی الی چهل سال باعث گردید که صاحبان کالا و مالکین کشتی به موقعیت و موضع خویش تحت این قوانین آگاهی یابند تحقق امر مذکور از یک طرف و احکام صادره دادگاهها از طرف دیگر که نمایانگر نواقصی در «کنوانسیون لاهه» بود منجر به تشکیل کنفرانس استکهلم در سال ۱۹۶۳ میگردد در این کنفرانس کنوانسیون لاهه متناسب با احتیاجات و طرز تفکر حاکم بر آن زمان اصلاح می گردد که ماحصل آن «کنوانسیون ویزی» است که در ژوئن سال مذکور در کمیته دریائی کنفرانس بین المللی استکهلم پذیرفته می شود و موادی در ارتباط با موارد ذیل و غیره تائید میگردد.

- ۱- چگونگی مسئولیت متصدی حمل در ارتباط با استفاده از پیمانکار مستقل
- ۲- تعیین مدت زمان اقامه دعوی علیه متصدی حمل و کشتی در ارتباط با کالا به میزان یکسال
- ۳- تعیین میزان مسئولیت متصدی حمل و کشتی در مقابل فقدان یا خسارت برای هر بسته حداکثر تا ۱۰/۰۰۰ فرانک
- ۴- تعیین میزان مسئولیت خدمه و نمایندگان حداکثر به میزان مسئولیت متصدی حمل

کنوانسیون لاهه ویزی

به علت بحث و گفتگوهای بسیار که بر سر پیشنهاد اصلاحیه برای قوانین لاهه توسط مجلس اعیان انگلیس در ارتباط با دعوی کشتی مونکاسترکاسل بعمل آمد توافق در مورد قوانین ویزی به تعویق می افتد.

در همین حال تحولات جدیدی در زمینه حمل و نقل دریائی و زمینی به وقوع می پیوندد تحولاتی که هنگام وضع قوانین لاهه در سال ۱۹۲۴ پیش بینی نشده بود یا به عبارت دیگر نمی توانست پیش بینی گردد این تحول حمل کالا با کانتینر بود. با وارد شدن کانتینر به صحنه این سوال مطرح گردید که آیا مطابق قوانین لاهه کانتینر «یک جعبه یا واحد» محسوب می گردد و آیا متصدی حمل حق دارد طبق قوانین لاهه مبنی بر محدودیت مسئولیت «برای هر بسته یا جعبه» را در مورد کانتینر نیز اعمال نماید.

با توسعه کشتی های کانتینر بر بخوبی مشهود بود که باید قوانین لاهه در ارتباط با محدودیت مسئولیت متصدی حمل مورد تجدیدنظر قرار گیرد بویژه با توجه به این واقعیت که یک کشتی حمل کننده کالاهای عمومی ممکن بود محمولات متعددی را در یک کانتینر و به طریقه بسته بندی سنتی برای گیرندگان مختلف حمل نماید. از طرفی اگر قوانین لاهه طبق تفسیر صاحبان کشتی عملی می گردید آنها فقط مسئولیت پرداخت غرامت فقدان یا خسارت را برای هر جعبه یا هر بسته می پذیرفتند در حالیکه گیرندگان

محمولاتی که کالاهایشان در یک کانتینر حمل می شود فقط می توانستند مطابق محدودیت مسئولیت متصدی حمل درصدی از غرامت را دریافت نمایند ضرورت روشن شدن این وضع کاملاً احساس می شد و همین امر از یک طرف و ضرورت بازنگری برخی دیگر از قوانین ویزی موجب گردید تا قوانین مذکور به شکل جدید خود برای تصویب بین المللی آماده گردد.

قانون جدید تحت عنوان «قوانین لاهه - ویزی» به دنبال کنفرانس دیپلماتیک قوانین دریائی در ۲۳ فوریه سال ۱۹۶۸ در بروکسل به امضاء می رسد.

کنوانسیون هامبورگ

بلافاصله پس از امضاء پروتکل بروکسل و اجرای «کنوانسیون لاهه ویزی» قدمهای مثبتی به منظور اصلاح کلی در قوانین لاهه در بخش کنفرانس توسعه بازرگانی سازمان ملل متحد برداشته می شود در این راستا کمیته کشتیرانی تشکیل و گروهی مامور بررسی قوانین بین المللی کشتیرانی خصوصاً بارنامه دریائی می گردند.

براساس تحقیقات گروه بررسی کننده دبیرخانه کنفرانس توسعه بازرگانی سازمان ملل با تاکید به عدم اطمینان بسیاری از کشورها در روند قوانین دریائی موجود طی گزارشی نیازها و خواستههای صاحبان کالا و مالکین کشتی، در ارتباط با قرارداد حمل دریائی را روشن می نماید و پیشنهادات مفصلی را برای اصلاح قوانین لاهه و دلائل لازم مبنی بر ضرورت اصلاحات را ارائه می نماید و بر همین اساس یک گروه بررسی کننده که توسط کمیسیون سازمان ملل متحد درباره قوانین تجارت بین المللی تشکیل شده بود پیش نویس کنوانسیون حمل و نقل دریائی را تهیه می نماید این پیش نویس به همراه نظرات و پیشنهادات دولتها و سازمانهای بین المللی در جلسه نهم کمیسیون سازمان ملل متحد درباره قوانین تجارت بین الملل از ۱۲ آوریل تا ۷ مه سال ۱۹۷۶ در نیویورک مورد بررسی قرار می گیرد و مقرر می گردد که این موضوع دو سال دیگر در سال ۱۹۷۸ در نیویورک یا هر محل دیگر در یک کنفرانس بین المللی مورد تصویب قرار گیرد لذا با توجه به درخواست

کشور آلمان کنفرانس مذکور در سی و یکم مارس ۱۹۷۸ در هامبورگ تشکیل گردید و قوانین جدید تحت عنوان «کنوانسیون هامبورگ» برای اصلاح کنوانسیون لاهه پذیرفته میشود.

مسئولیت متصدی حمل کالا تحت شرایط این کنوانسیون زمانی است که متصدی حمل، در بندر بارگیری، در مدت زمان حمل و در بندر تخلیه مسئولیت کالا را به عهده می‌گیرد.

چنانچه هنگام وقوع حادثه‌ای که منجر به از بین رفتن و خسارت به کالا و یا تاخیر در تحویل آن می‌شود و محموله در اختیار متصدی حمل قرار گرفته باشد متصدی حمل مسئول زیان ناشی از بین رفتن و خسارت به کالا و نیز تحویل کالا خواهد بود مگر اینکه متصدی حمل اثبات نماید که او، خدمه، یا عاملین او کلیه اقدامات لازم برای جلوگیری از وقوع حادثه و نتایج ناشی از آن را بعمل آورده است.

مسئولیت متصدی حمل در قبال زیان ناشی از خسارت و از بین رفتن کالا محدود به مبلغی معادل ۸۳۵ SDR برای فرستنده یا واحد دیگر برای ارسال محموله یا ۵/۲ SDR برای هر کیلوگرم یا وزن ناخالص کالای خسارت دیده یا مفقود شده از هر کدام که بیشتر باشد محسوب می‌گردد.

مسئولیت متصدی حمل در قبال تأخیر در تحویل محدود به مبلغی معادل دو برابر و نیم کرایه حمل کالای تاخیر شده می‌باشد ولی این مبلغ متجاوز از کل کرایه حمل قرارداد حمل دریائی نخواهد بود.

کنوانسیون یورک آنتورپ (۱)

قبل از پیدایش رشته حقوق و بیمه دریائی، ملل و اقوام مختلفی که در سواحل دریائی مدیترانه زندگی می‌کردند با اصل خسارات همگانی آشنا بوده و آنرا در روابط بازرگانی دریائی خود رعایت می‌کردند و معتقد بودند «که آنچه برای نجات کشتی و اموال آن به دریا ریخته می‌شود باید با شرکت همگان جبران شود»

اساس نظریه خسارت مشترک این است که در سفر دریائی، ممکن است کشتی با مخاطرات مختلف مواجه شود مثلاً به گل بنشیند و یا دچار طوفان سهمگین شده و بیم غرق شدن آن برود بدیهست برای نجات کشتی و یا محموله آن، فرمانده ممکن است مجبور شود قسمتی از کالا را به دریا بریزد تا کشتی سبک شده و بتواند بقیه کالا را نجات دهد والا کلیه کالا و کشتی از بین خواهد رفت. اما اینکه کدام قسمت از محموله به دریا ریخته شود همواره مورد اختلاف بوده لذا به منظور رفع هرگونه مناقشه در این موضوع، به موجب عرف بازرگانی دریائی به فرمانده صریحاً اختیار داده شده که برای نجات محموله و کشتی برطبق تشخیص خود هر مقدار کالائی را که لازم و صلاح می‌داند به دریا بریزد و

۱- مطالب نوشته شده در خصوص کنوانسیون یورک آنتورپ از مقاله جناب آقای «محمدجواد محمدیان امامی» مدیرعامل شرکت خدمات بیمه حافظ و عضو کمیسیون بیمه کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی مندرج در فصل نامه بیمه مرکزی ایران (سال اول شماره دوم) منتشره در سال ۱۳۶۵ و دیگر نوشته ایشان و مصاحبه با مشارالیه تهیه گردیده است.

در ازاء آن کسانی که کالای آنها نجات یافته مکلف باشند به سهم خود کمک کرده و جبران زیان افرادی که کالای آنها از بین رفته است را بنمایند.

در مورد مبنای حقوقی خسارات مشترک اقوال مختلفی وجود دارد. عده‌ای منشاء و مبداء آن را «حقوق طبیعی» و عده‌ای دیگر «انتفاع بدون علت» و برخی هم مبنای آن را حقوق اهالی بندر RODES ذکر کرده و چنین اظهار نظر می‌نمایند که فرمانده کشتی به عنوان «امین» از طرف صاحبان کالا تلویحاً مخیر است که برای نجات کشتی و یا محموله آن، قسمتی از کالا را از بین ببرد. مقررات زیان همگانی تقریباً سه میلیون سال قدرت دارد و گفته می‌شود اولین کسانی که از این مقررات اطلاع داشتند فینیقیها بودند که ۸ قرن قبل از میلاد مسیح آنرا بکار می‌بردند و اولین نوشته‌هایی که از این مقررات بدست آمده مربوط به ژوستینیان است که ۶ قرن بعد از میلاد مسیح تهیه شده است در طول سیزده قرن بعد این مقررات در قوانین دریائی کشورهای مختلف به طرق گوناگون توسعه می‌یابد.

از آنجائیکه در مورد تسهیم خسارت همگانی هر کشور قانون دریائی خود را عمل می‌کرد و غالباً در اثر تضاد منافع افراد در سیستم‌های مختلف حقوقی مناقشاتی بوجود می‌آمد لذا به منظور جلوگیری از این مناقشات و تدوین رویه یکسان در این خصوص در سال ۱۸۶۰ یک کنفرانس بین‌الملل در گلاسکو تشکیل شد که نتیجه آن «قطعنامه گلاسکو» بود.

چهار سال بعد در سال ۱۸۶۴ کنفرانس دیگری با شرکت مالکان کشتی، شرکتهای معظم بیمه و ارزیابان و کارشناسان خسارت بیمه در «یورک» تشکیل گردید که منجر به تصویب «مقررات یورک» گردید این دو مجموعه «قطعنامه گلاسکو» و «مقررات یورک» در سال ۱۸۷۷ در کنفرانس آنتورپ مورد تجدید نظر قرار می‌گیرد و در این سال اولین «مقررات یورک آنتورپ» پدیدار می‌شود مقررات یورک آنتورپ در سالهای ۱۸۹۰ در کنفرانس لیورپول و در ۱۹۲۴ در کنفرانس استکهلم و در سال ۱۹۵۰ در کنفرانس آمستردام و پس از

آن در سال ۱۹۷۴ بر اثر مطالعات مداوم و پیگیر اعضا کمیته‌های ملی حقوقی دریائی، سی‌امین «کنفرانس کمیته بین‌الملل حقوق دریائی» از اول تا پنجم ماه مه در هامبورگ برگزار و طرح نهائی اصلاحات مربوط به مقررات یورگ آنتورپ ۱۹۵۰ را به اتفاق آراء مورد تصویب قرار دادند و از آن تاریخ بنام مقررات یورگ آنتورپ ۱۹۷۴ مشهور گردید.

همانطوریکه ملاحظه می‌گردد مقررات یورگ آنتورپ در سالهای مختلف به تدریج مورد بازنگری قرار گرفته تا با تکنولوژی دریائی جدید وفق داده شود و مقررات کنوانسیون‌ها و موضوعات جدید نیز در آن ملحوظ گردد.

در کنفرانس بین‌المللی ۱۹۸۹ که درباره مقررات مربوط به نجات در دریا برگزار گردید، حفظ محیط مورد توجه قرار گرفت و بر همین منوال تغییراتی در مواد ۱۳ و ۱۴ کنوانسیون مربوطه بوجود آمد با توجه به اینکه طبق ماده ۶ مقررات یورگ آنتورپ ۱۹۷۴ هزینه‌های نجات، در زیان همگانی محسوب می‌شد. می‌بایستی تغییرات مربوط به مقررات نجات در دریا و حفظ محیط در مقررات یورگ آنتورپ هم ملحوظ گردد. به همین جهت در ماه ژوئن ۱۹۹۰ کنفرانسی در پاریس تشکیل شد و ماده ۶ مقررات یورگ آنتورپ ۱۹۷۴ بازنگری شد و تغییرات لازم در آن ایجاد گردید. از آن زمان به بعد مقررات یورگ آنتورپ ۱۹۷۴ با اصلاحیه ۱۹۹۰ مورد استفاده محاسبان زیان همگانی قرار گرفت. لیکن کمیته بین‌الملل دریائی اعتقاد داشت که تغییر ماده ۶ کافی نیست و مقررات مربوطه تغییرات دیگری را نیاز دارد و این تغییرات باید قبل از برگزاری کنفرانس سیدنی آماده شود لذا کمیته‌های کار تشکیل شدند و تغییرات مورد نظر را آماده نمودند. این تغییرات در کنفرانس سیدنی که از سوم تا هفتم اکتبر ۱۹۹۴ با شرکت کارشناسان و صاحب نظران گرده آمده از ۴۲ کشور جهان در سیدنی برگزار شده بود مورد رسیدگی و تصویب قرار گرفت و بدین ترتیب مقررات «یورگ آنتورپ ۱۹۹۴» بوجود آمد. با آنکه «مقررات یورگ آنتورپ» به تصویب مراجع مقننه کشورهای مختلف نرسیده معذالک مفاد آن در قراردادهای باربری

دریائی (بارنامه‌های حمل دریائی و قراردادهای اجاره کشتی) گنجانده شده و به آن عمل می‌گردد. به عبارت دیگر می‌توان گفت عرف تجاری چنین مقرراتی را به عنوان اصل عمومی لازم الاجراء تلقی نموده است.

مقررات یورگ آنتورپ مشتمل بر یک قاعده بنام «قاعده تفسیر» و هفت قاعده حرفی (از حرف A لغایت حرف G) که اصول کلی را در مورد خسارت مشترک بیان می‌نماید و ۲۲ ماده (از شماره ۱ لغایت ۲۲) که مربوط به احکام خاص و در تکمیل «قواعد حروفی» است می‌باشد.

قاعده تفسیر مقررات مذکور عبارتست از:

در محاسبه زیان همگانی دریائی قواعدی که به وسیله حروف و شماره مشخص شده‌اند حاکم بر هرگونه رسوم یا قانون و مقررات مغایر خواهند به استثناء مواردیکه در «قاعده پارامونت» و «قاعده شماره‌ای» مقررات خاصی برای آن پیش بینی شده است زیان همگانی براساس قواعد حروفی تعیین خواهد شد

قاعده پارامونت:

هیچگونه تغذیه و هزینه‌ای، به هیچ صورت قابل قبول نخواهد بود مگر اینکه به نحو معقول انجام شده باشد

براساس این مقررات:

- وقوع (عمل) زیان همگانی منحصراً و فقط زمانی تحقق می‌یابد که تغذیه (گذشته) یا مخارج فوق العاده‌ای عملاً و به نحو مناسب و معقول برای ایمنی مشترک و حفظ اموال از مخاطراتی که در یک سفر دریائی مشترک پیش می‌آید انجام شود.
- فقط آن قسمت از خسارات و مخارجی که مستقیماً نتیجه زیان همگانی است را می‌توان به

حساب زیان همگانی منظور نمود و هزینه دموراژ و هزینه از دست دادن بازار جزء زیان همگانی محسوب نمی‌گردد.

- اثبات زیان همگانی وارده به مدعی به عهده وی می‌باشد و تمام اشخاصی که در وقوع زیان همگانی ادعائی دارند باید حداکثر ظرف ۱۲ ماه پس از خاتمه سفر مشترک دریائی ادعای خود را به محاسب زیان همگانی کتباً اعلام نمایند.

در صورتیکه هر یک از اشخاص فوق از دادن اعلامیه کتبی خودداری کنند یا اینکه ظرف ۱۲ ماه مقرر اسناد و مدارک مبین ادعای خود یا مشخصات و ارزش اموال مشارکت کننده در سهم شرکت زیان همگانی را ارائه ندهد. محاسب زیان همگانی اختیار دارد میزان تخمینی مبالغ تخصیص در زیان را براساس اطلاعات موجود نزد خود محاسبه نماید در صورتیکه ثابت شود این تخمین اصولاً با واقعیات منطبق نبوده و غیرصحیح می‌باشد می‌تواند مورد اعتراض واقع شود.

- خسارت ناشی از انداختن کالا به دریا (سبک سازی کشتی) به عنوان زیان همگانی جبران نمی‌شود مگر آنکه کالای مذکور طبق عرف شناخته شده تجاری حمل گردد.

- زیان و آسیب وارده ناشی از تفدیه‌ها، به منظور ایمنی عمومی و

- زیان ناشی و اطفاء حریق در کشتی به استثناء ناشی از دود و گرما ناشی از آتش سوزی و

- زیان ناشی از به گل زدن کشتی و

- هزینه نجات و

- زیان ناشی از خسارات وارده به ماشین آلات و دیگهای بخار و

- هزینه سبک کردن کشتی هنگام نشستن به ساحل و خسارات ناشی از آن و

- زیان ناشی از مصرف قسمتی از کالا و مواد و ذخائر کشتی به عنوان سوخت و

- هزینه‌های بندر پناه و

- دستمزد و هزینه توقف کارکنان و سایر هزینه‌های متحمل در بندر پناه و

- خسارات وارده به کالا در حین تخلیه و غیره و
- کسورات هزینه تعمیر و
- تعمیرات موقتی برای ایمنی عمومی و
- از دست دادن کرایه حمل و
- برخی از خسارات وارده به کشتی و
- هزینه بیمه کردن مخارج زیان همگانی و هزینه مربوط به تحصیل کردن این هزینه‌ها و همچنین حق بیمه‌ای که برای بیمه کردن وجوه لازم برای هزینه‌های مربوط به زیان همگانی پرداخت می‌شود جز هزینه‌های همگانی محسوب می‌شوند.
- هزینه برداشتن (پاکسازی) کشتی مغروقه و بقایای آن جز هزینه‌های همگانی محسوب نمی‌شوند.
- چمدان و اثاث شخصی مسافر که بدون بارنامه دریائی حمل می‌شوند سهم در پرداخت زیان همگانی دریائی نخواهد بود.
- محمولات پستی، اثاثیه مسافران، تجهیزات شخصی و وسائل موتوری شخصی که دارای راننده یا سرنشین باشند در جبران زیان همگانی مشارکت نخواهند کرد.
- خسارات وارده به کالائی که بدون اطلاع مالک کشتی یا نماینده او بارگیری شده و یا آنکه در موقع حمل عمداً به غلط توصیف شده باشد جزء زیان همگانی محسوب نخواهد شد ولی چنانچه چنین کالائی از خطر نجات یافت در پرداخت زیان همگانی سهم خواهد بود.
- زیان وارده به کالائی که حین حمل ارزش آن به غلط کمتر از ارزش واقعی آن اعلام شده باشد بر مبنای ارزش اعلام شده جبران می‌گردد ولی کالای مذکور به ارزش واقعی سهم در پرداخت زیان همگانی خواهد بود.

موافقتنامه راجع به متحدالشکل کردن علائم دریانی

به منظور متحدالشکل کردن پاره‌ای از قواعد علامت گذاری دریائی موافقتنامه‌ای متشمل بر یک مقدمه و ۱۱ ماده و یک نظامنامه ضمیمه در تاریخ سیزدهم ماه مه ۱۹۳۶ در ژنو تنظیم و به امضاء میرسد و کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۱۶/۳/۲۰ به آن ملحق می‌گردد.

براساس این موافقتنامه در تمام مواردی که به مواظبت مقامات صلاحیتدار علامتی در خاک دول اعضا متعاهد برای استفاده دریانوردان برای مقاصد نامبرده در نظامنامه ضمیمه نصب می‌شود هر یک از دول نامبرده متعهد می‌شوند که در این باب فقط مقرراتی از طرف مقام نامبرده به موقع اجراء گذارده شود که مطابق با نظامنامه باشد و تدابیر اجرائیه که برای این مقصود لازم است در اسرع اوقات ممکنه و در هر صورت قبل از انتضای مدت ده سال از تاریخ اجرای این موافقتنامه برای اراضی مربوطه برحسب مورد می‌بایست انجام یابد.

هر دولت متعاهد سعی خواهد کرد در حدودی که عملاً برای آن امکان پذیر باشد مخصوصاً با در نظر گرفتن وسائل مالی خود مدت تحول بین ابتداء و انتهای اجرای تدابیر نامبرده را در خاک خود تقلیل دهد.

اسناد تصویب یا الحاق به این موافقتنامه به رئیس دبیرخانه جامعه ملل (سازمان ملل متحد) ارسال گردیده و از طرف مشارالیه وصول آن به دول ذی علاقه اعلام میگردد.

مقررات مربوط به عملیات زیر دریاییها درباره ناوهای تجاری در موع جنگ

صورت مجلس

نظر به اینکه عهدنامه تقلیل و تحدید تسلیحات بحری که در ۲۲ آوریل ۱۹۳۰ در لندن امضاء شده از طرف تمام امضاءکنندگان به تصویب نرسیده و نظر به اینکه عهدنامه نامبرده به استثنای قسمت چهارم آن که شامل بعضی مقررات راجع به رفتار و عملیات تحت البحریها نسبت به کشتیهای تجاری می باشد و بطور دائم معتبر است در تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۳۶ منقضی گردیده و نظر به اینکه در آخرین جمله ماده ۲۲ قسمت چهارم مذکور اعلام شده است که دول متعاهد سایر دول را دعوت می نمایند که رضایت خود را به مقررات مزبوره اظهار دارند و نظر به اینکه کلیه امضاءکنندگان عهدنامه نامبرده مایلند حتی الامکان عده زیادی از دول مقرراتی که در قسمت چهارم مذکور بیان شده مثل قواعد مقرر حقوق بین المللی قبول نمایند.

امضاءکنندگان ذیل نمایندگان دول متبوعه شان، نظر به مقررات ماده ۲۲ عهدنامه از دولت انگلستان تقاضا می نمایند که مقررات مذکوره منضمه را فوراً به کلیه دولی که عهدنامه نامبرده را امضاء نکرده اند ابلاغ نموده و آنها را دعوت به الحاق قطعی و دائمی به آن بنماید.

قواعد

۱- تحت البحرینها باید نسبت به کشتی‌های تجارتي طبق مقررات حقوق بین‌المللی که درباره کشتی‌های جنگی معمول است رفتار نمایند.

۲- کشتی جنگی اعم از روی دریایی یا زیر دریایی (به استثنای موقعی که کشتی تجارتي پس از اخطار امتناع از توقف نموده و یا مقاومت مسلحانه برای منع معاینه بنماید) نمی‌تواند کشتی تجارتي را غرق و یا او را غیرقابل دریانوردی کند بدون اینکه قبلاً مسافری و عملجات و اسناد کشتی را در محل مطمئنی جا دهد. قایق‌های کشتی تجارتي را نمی‌توان محل مطمئنی به منظور فوق تصور نمود مگر اینکه امنیت مسافری و عملجات کشتی با رعایت وضعیت دریا و شرایط جوی به واسطه قرب جوار زمین و یا حضور کشتی دیگر که بتواند آنها را حمل نماید تأمین شده باشد این صورتجلسه و قواعد ضمیمه آن در لندن در تاریخ ششم نوامبر ۱۹۳۶ (۱۳۱۵/۸/۱۵) به توسط نماینده کشورهای اتازونی امریکا - استرالیا - کانادا - فرانسه - انگلیس - ایتالیا - ژاپن - زلاند جدید - اتحادیه آفریقای جنوبی تحت عنوان «مقررات مربوط به عملیات زیر دریایی‌ها درباره ناوهای تجارتي در موقع جنگ» به امضاء می‌رسد و کشورمان نیز براساس ماده واحده مورخ ۱۳۱۷/۱۰/۱۱ آن را تصویب می‌نماید.

قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی

با توجه به اختلاف پیش آمده بر سر دریافت مطالبات اشخاص از محل فروش کشتی‌های رهنی توقیف شده مشمول فروش و به منظور روشن شدن این وضعیت قراردادی تحت عنوان «قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی» مشتمل بر ۲۲ ماده و یک مقاله نامه در ۱۰ آوریل ۱۹۲۶ در بروکسل تهیه و امضاء گردید و کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۴۵/۴/۲۸ به آن ملحق شده است براساس این کنوانسیون چنانچه رهن کشتی‌هایی که دارای تابعیت دولت متعاقد هستند مطابق قوانین آن دولت صورت گیرد و در دفتر عمومی ثبت کشتی‌ها خواه در حوزه بندر ثبت کشتی و یا در یک حوزه مرکزی به ثبت برسد این عمل در تمام کشورهای متعاقد معتبر شناخته خواهد شد.

مطابق این قرارداد بین‌المللی حقوق ذیل نسبت به کشتی و نسبت به کرایه حمل و همچنین ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل «حقوق ممتاز» تلقی می‌شود.

- ۱- هزینه‌های قانونی و مخارجی که برای حفظ منافع مشترک طلبکاران و حفاظت کشتی و فروش آن و تقسیم حاصل فروش بعمل آمده و همچنین حقوق و عوارض متعلقه به کشتی - عوارض چراغهای دریایی - عوارض بندری و سایر حقوق و عوارض عمومی مشابه

عوارض راهنمایی کشتی و هزینه حفاظت آن پس از ورود به آخرین بندر

۲- مطالبات ناشی از قرارداد استخدام فرمانده - ملوانان و سایر کارکنان کشتی

۳- اجرت و هرگونه پرداخت مربوط به نجات و معاضدت در دریا و آن قسمت از خسارات

مشترک دریائی که به عهده کشتی است.

۴- جبران خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی همچنین خسارات وارده به

تاسیسات بندری، کارگاههای تعمیر کشتی و راههای آبی قابل کشتیرانی و خسارات ناشی

از صدمات جسمی وارده به مسافری و کارکنان کشتی و خسارات فقدان یا آسیب دیدن

کالای کشتی و اثاث مسافرین.

۵- مطالبات ناشی از قراردادها و عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر وابسته طبق اختیارات

قانونی خود برای تأمین احتیاجات واقعی جهت حفظ کشتی یا امکان ادامه مسافرت انجام

می دهد خواه فرمانده مالک کشتی باشد یا نباشد و خواه طلبکار فرمانده و یا تدارک کننده

مایحتاج کشتی یا تعمیر کننده کشتی یا وام دهنده و یا پیمانکار دیگری باشد.

حقوق ناشی از رهن کشتی مؤخر بر حقوق ممتاز فوق الذکر می باشد و بلافاصله

پس از پرداخت حقوق مذکور می بایست پرداخت گردد و پرداخت آن نسبت به سایر

مطالبات ارجعیت دارد.

ملحقات کرایه یا مال الاجاره و ملحقات کشتی به معنای ذیل می باشد.

الف - غرامت پرداختی به صاحب کشتی بابت خسارات وارده به کشتی که جبران نشده و

همچنین خسارات از دست دادن کرایه حمل که به کشتی تعلق می گیرد.

ب - سهم صاحب کشتی بابت خسارات مشترک دریائی ناشی از زیانهای وارده به کشتی که

جبران نشده یا ناشی از خسارات از دست دادن کرایه حمل

ج - حق الزحمه مالک کشتی بابت معاضدت یا نجات در دریا تا پایان مسافرت پس از کسر

وجوهی که باید در این مورد به فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتی هستند

پرداخت شود.

صرفنظر از سایر موارد پیش بینی شده در قوانین ملی براساس این کنوانسیون «حقوق ممتاز» در انقضای یک سال از بین می رود و مدت مرور زمان در مورد مطالبات ناشی از تهیه مایحتاج کشتی از شش ماه تجاوز نمی نماید و زمان شروع آن بشرح ذیل است:

- حق الزحمه مربوط به معاضدت و نجات از روز خاتمه عملیات

- خسارت ناشی از تصادم و سایر سوانح و آسیب جسمانی از روزی است که خسارت وارد شده است

- در مورد فقدان یا خسارت وارده به محمولات و اثاثیه از روزی که محمولات و اثاثیه تحویل داده شده یا می بایست تحویل داده شود.

- در مورد تعمیر و تهیه مایحتاج کشتی از روزیست که طلب ایجاد گردیده است.

- در سایر موارد مرور زمان از روزی حساب می شود که دین از لحاظ مدت و جهات دیگر قابل وصول باشد.

این قرارداد شامل کشتی های جنگی و کشتی های دولتی که به خدمات عمومی اختصاص دارند نمی گردد.

اسناد تصویبی و الحاق به این کنوانسیون در بایگانی دولت بلژیک نگهداری می شود و دولت بلژیک از طریق مجاری سیاسی وصول اسناد مذکور را به کلیه دول امضاءکننده و ملحق شده به آن اعلام می دارد.

وزارت اطلاعات و ارتباطات
جمهوری اسلامی ایران

کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها

مسئله ظرفیت و مقررات حاکم بر تخلیه و بارگیری با توجه به مسائل ایمنی و سرمایه‌گذاری که در ناوگان تجاری دریائی بکار رفته به آن درجه از اهمیت است که بر اغلب آنها مقررات بین‌المللی حاکم است مسئله اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها نیز نمی‌توانست از این مقوله جدا باشد لذا در راستای تحقق این امر در پنجم ژوئیه سال ۱۹۳۰ مقرراتی برای خط بارگیری کشتی‌ها تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها» مشتمل بر ۲۵ ماده در لندن تهیه گردیده و از اول ژوئیه سال ۱۹۳۲ لازم‌الاجراء گردیده است کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵ به آن ملحق گردیده است براساس این کنوانسیون دول متعاقد به منظور رعایت مقررات مربوط به خط شاهین (۱) تعهد می‌کنند که مفاد این کنوانسیون را به موقع اجراء گذاشته و آئین‌نامه‌های آن و هر نوع اقدام دیگری را که به لحاظ اجرای کامل این کنوانسیون لازم است وضع و اجرا نمایند. این کنوانسیون شامل کلیه کشتی‌هایی است که مسافرت‌های بین‌المللی انجام می‌دهند و متعلق به یکی از کشورهای امضاء کننده یا سرزمین‌هائی که طبق ماده ۲۱ آن «مستعمرات سرزمین‌های ماوراء بحار - تحت الحمایه یا سرزمین‌های تحت حاکمیت و قیمومیت»

مشمول این کنوانسیون می‌گردند می‌باشد به استثناء کشتی‌های ذیل

الف - کشتی‌های جنگی و کشتی‌هایی که منحصراً به صید ماهی اشتغال دارند و کشتی‌های تفریحی و کشتی‌هایی که به حمل بار و مسافر اشتغال ندارند.

ب - کشتی‌های که ظرفیت غیرخالص آنها از ۱۵۰ تن کمتر است.

براساس این کنوانسیون به هر کشتی بعد از بازدید و علامتگذاری به موجب مقررات این کنوانسیون گواهینامه‌ای به نام «**گواهینامه بین‌المللی خط شاهین**» داده می‌شود این گواهینامه توسط دولتی که کشتی متعلق به اوست یا هر شخصی یا سازمانی که از طرف آن دولت مجاز است صادر می‌گردد و اعتبار آنها از تاریخ صدور به مدت پنج سال می‌باشد. مشخصاتی که در فرم گواهینامه مذکور وجود دارد عبارتند از

S - خط بارگیری تابستانی

W - خط بارگیری زمستانی

WAN - خط بارگیری زمستانی در اتلانتیک شمالی

T - خط بارگیری استوایی

F - خط بارگیری تابستانی در آب شیرین

TF - خط بارگیری مناطق استوایی در آب شیرین

اسناد تصویبی این کنوانسیون که توسط مراجع ذیربط کشورهای امضاءکننده به تصویب رسیده است در بایگانی دولت پادشاهی بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی تودیع خواهد شد این دولت تصویب قرار داد و تاریخ تودیع اسناد آن را به دیگر کشورهای امضاءکننده و ملحق شده به قرارداد اعلام خواهد نمود.

کنوانسیون بین‌المللی مربوط به خطوط بارگیری کشتی

با عنایت به تمایل به استقرار اصول و مقررات یکسان راجع به حدودی که کشتی‌ها در مسافرت‌های بین‌المللی می‌توانند بارگیری نمایند و همچنین توجه به حفظ جان و اموال در دریا کنوانسیون مشتمل بر یک مقدمه و ۳۴ ماده و دو ضمیمه تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی مربوط به خطوط بارگیری کشتی» در تاریخ پنجم آوریل ۱۹۶۶ در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسیده و توسط برخی از کشورها امضاء گردیده و کشورمان نیز براساس ماده واحد مصوب ۱۳۵۲/۵/۸ به آن ملحق گردیده است براساس این کنوانسیون کشتی‌های کشورهای متعاقد نباید به مسافرت دریائی مبادرت نمایند مگر اینکه مورد بازبینی قرار گرفته و علامت گذاری شده و گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی طبق مفاد این کنوانسیون برای آن صادر شده باشد و یا در صورت اقتضا گواهینامه معافیت از خط بارگیری بین‌المللی برای آن صادر شده باشد.

مفاد این کنوانسیون شامل کشتی‌های ذیل نمی‌گردد.

الف: کشتی‌های جنگی

ب: کشتی‌های تازه سازی که طول آنها کمتر از ۲۴ متر (۷۹ فوت) باشد

ج: کشتی‌های که ظرفیت ناخالص آنها کمتر از ۱۵۰ تن است

د: کشتی‌های تفریحی که به امر بازرگانی مبادرت نمی‌کنند

ه: کشتی‌های ماهیگیری

و: کشتی‌هایی که در نقاط زیر به امور دریانوردی مبادرت می‌کنند

۱- دریاچه گریت لیکس آمریکای شمالی و رودخانه سن لورنس تا آخر حد شرقی خط منحنی طولی که در دماغه «کاپ در وزیر» تا «وست پوینت» و جزیره انتی کوستی و از سمت شمال جزیره مانتی کوستی خط نصف النهار طولی ۶۳ درجه غربی کشیده شده است

۲- دریای خزر

۳- رودخانه‌های پلیت - پارانا و اروگوئه تا حد شرقی که خط منحنی طولی بین پونتائوتر در آرژانتین و پونتادل استه در اروگوئه کشیده شده است.

طبق این کنوانسیون یک کشتی باید در معرض بازبینی‌های و بازرسی‌های مشروحه

ذیل قرار گیرد.

الف: یک مرحله بازبینی، قبل از آنکه کشتی به خدمت گمارده شود و باید شامل یک مرحله بازرسی کامل از حیث ساختمان و تجهیزات تا حدودی باشد که کشتی مشمول مقررات این کنوانسیون می‌باشد این بازبینی برای حصول اطمینان از این است که تجهیزات و مصالح و ابعاد کشتی کاملاً منطبق با مقررات این کنوانسیون باشد.

ب: یک بازبینی متناوب در فواصل مصرحه کشور صادرکننده گواهینامه حداقل هر پنج سال یکبار انجام می‌شود و به نحوی است که موجب جلب اطمینان گردد که ساختمان و تجهیزات و ترتیبات و مصالح و ابعاد کشتی کلاً منطبق با مقررات این کنوانسیون باشد.

ج: یک بازبینی متناوب سالانه در ظرف سه ماه قبل یا بعد از تاریخی که گواهینامه صادر شده تا اینکه اطمینان حاصل شود که تغییراتی در بدنه یا ساختمانهای روی عرشه که ممکن است مؤثر در محاسبه‌های مربوط به تعیین وضع خط بارگیری باشد داده نشده و موجب اطمینان نسبت به نگاهداری لوازم و وسایل به نحو مؤثر در موارد زیر گردد.

۱- حفاظت دهانه‌ها

۲- زده‌های حفاظتی

۳- مجاری آب روها

۴- وسایل ورود به مسکن ملوانان

گواهینامه‌های صادره باید به زبان یا زبانهای رسمی کشور صادرکننده تنظیم گردد و هرگاه زبانی که مورد استفاده قرارگیرد انگلیسی یا فرانسه نباشد متن آن باید متضمن ترجمه به یکی از زبانهای مزبور باشد و مدت اعتبار آنها از پنج سال نباید تجاوز کند.

گواهینامه‌هایی که بنا بر اجازه دولت متعاهد طبق این کنوانسیون صادر می‌شود باید مورد قبول سایر دول متعاهد قرار گرفته و باید برای کلیه مقاصد که در این کنوانسیون قید گردیده است دارای همان اعتباری باشد که از طرف آن دولتهای متعاهد صادر می‌شود.

پذیرش یا الحاق این کنوانسیون با سپردن سند پذیرش یا الحاق به سازمان بین‌المللی دریانوردی انجام می‌گیرد و این سازمان هرگونه پذیرش یا الحاق جدید و تاریخ سپردن سند پذیرش را به کلیه دولتهایی که کنوانسیون را امضاء یا به آن ملحق شده‌اند اطلاع می‌دهد.

کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها

با تمایل به ایجاد اصول و قوانین واحد برای تعیین ظرفیت کشتی‌هایی که سفرهای بین‌المللی انجام می‌دهند کنوانسیون مشتمل بر یک مقدمه و ۲۲ ماده و دو ضمیمه و یک فرم گواهی‌نامه تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها» در تاریخ بیست و سوم ژوئن ۱۹۶۹ در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسیده و توسط برخی کشورها امضاء گردیده و کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۵۲/۹/۵ به آن ملحق گردیده است مفاد این کنوانسیون شامل کلیه کشتی‌ها به استثناء کشتی‌های ذیل می‌باشد.

الف: کشتی‌های جنگی

ب: کشتی‌هایی که طول آنها کمتر از ۲۴ متر (۷۹ فوت) باشد

ج: کشتی‌هایی که در نقاط ذیل دریانوردی می‌نمایند.

د: دریاچه گریت لیکس امریکای شمالی و رودخانه سن لورنس که به صورت خطی منحنی از

دماغه «کاپ در وزیر» تا وست پواینت جزیره آنتی کوستی و از سمت شمال جزیره

مانتی کوستی خط نصف النهار طولی ۶۳ درجه غربی کشیده شده است.

ه: دریای خزر

و: رودخانه‌های پلیت پارانا و اروگوئه تا حد شرقی که خط منحنی طولی بین پونتائوتر در

آرژانتین و پونتادل استه در اروگوئه کشیده شده است.

براساس این کنوانسیون برای هر کشتی که ظرفیت خالص و ناخالص آن طبق این کنوانسیون تعیین شده باشد گواهینامه‌ای بنام «گواهینامه بین‌المللی ظرفیت ۱۹۶۹» صادر می‌گردد.

این گواهینامه به زبان یا زبانهای رسمی کشور صادرکننده تنظیم می‌شود و هرگاه زبان مورد استفاده غیر از فرانسه و انگلیسی باشد گواهینامه مزبور باید متضمن متن ترجمه شده آن به یکی از دو زبان مزبور باشد.

این گواهینامه که با مسئولیت یک دولت متعاقد صادر می‌گردد مورد قبول دول متعاقد دیگر بوده و در کلیه موارد مندرج در این کنوانسیون دارای همان اعتبار گواهینامه صادر شده توسط آنها می‌باشد.

هر کشتی که دارای پرچم یکی از دول متعاقد است ممکن است در بنادر سایر دولت‌هایی که به کنوانسیون ملحق گردیده‌اند مورد بازرسی مأمورین مجاز آن دولت‌ها واقع شود این بازرسی فقط به منظور حصول اطمینان از موارد ذیل صورت می‌گیرد.

الف: که کشتی دارای گواهینامه معتبر بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) باشد.

ب: که مشخصات اصلی کشتی با مشخصاتی که در گواهینامه مربوط قید شده منطبق باشد. این بازرسی نباید در هیچ مورد کوچکترین تاخیری برای کشتی به وجود آورد تصویب یا الحاق با تسلیم سند تصویب یا سند الحاق به سازمان بین‌المللی دریانوردی تحقق می‌یابد و این سازمان باید کلیه دولت‌هایی را که کنوانسیون حاضر را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند از تصویب‌های جدید و الحاق‌ها و تاریخ تسلیم سند آنها مطلع نماید.

کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری

از تصادم در دریا (COLREG ۱۹۷۲)

به منظور تامین حداکثر ایمنی در دریا و با آگاهی به لزوم تجدیدنظر و به روز درآوردن مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا که ضمیمه سند نهائی کنوانسیون بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۶۰ می‌باشد، پس از بررسی مقررات مزبور و با عنایت به پیشرفتهایی که از زمان تصویب آن بعمل آمده است کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا» مشتمل بر یک مقدمه و ۹ ماده و مقررات مذکور مشتمل بر سی و هشت ماده و چهار ضمیمه در ۲۰ اکتبر ۱۹۷۲ مطابق با ۱۳۵۱/۷/۲۸ در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسیده و توسط برخی از کشورها امضاء می‌گردد و کشورمان نیز براساس ماده واحد مصوب ۱۳۶۷/۷/۵ به آن ملحق گردیده است.

از زمان لازم الاجراء شدن این کنوانسیون مقررات آن جانشین مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا مصوب ۱۹۶۰ گردیده و آنرا ملغی نموده است.

تصویب، قبول، تأیید یا الحاق با تسلیم سند مربوطه به سازمان بین‌المللی دریانوردی انجام می‌گیرد و آن سازمان مراتب را با ذکر تاریخ تسلیم سند به دولتهای آن که این کنوانسیون را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند اطلاع میدهد.

مقررات این کنوانسیون همانطوریکه گفته شد مشتمل بر سی و هشت ماده و

چهار ضمیمه می باشد و در مورد کلیه شناورها در دریاهای آزاد و در کلیه آبهای مرتبط به آن دریاها و قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریارو اعمال میگردد و هیچ موردی از این مقررات نمی تواند رافع مسئولیت شناور، یا مالک، ناخدا یا خدمه آن از عواقب مسامحه کاری در رعایت این مقررات یا اهمال در انجام احتیاطهایی بشود که کار روزمره دریانوردان یا اوضاع و احوال خاص ایجاب می نماید.

بر اساس این مقررات هر شناور بایستی در کلیه اوقات از طریق بصری و سمعی همچنین با استفاده از تمام امکانات موجود و مناسب موقعیت و شرایط حاکم طوری به دیده بانی پردازد که بتواند ارزیابی کامل از وضعیت و خطر تصادم را بنماید و در کلیه اوقات با یک سرعت ایمن پیش برود بطوریکه به منظور احتراز از تصادم اقدام مناسب و مؤثر بعمل آورده و در فاصله ای مناسب موقعیت و شرایط حاکم متوقف گردد.

هر شناور بایستی از کلیه امکانات موجود مناسب موقعیت و شرایط حاکم برای تشخیص وجود خطر تصادم استفاده نماید و اگر تردیدی وجود داشته باشد آن را فرض بر وجود خطر بداند.

هر اقدامی که برای احتراز از تصادم بعمل می آید در صورتیکه وضع موجود ایجاب نماید بایستی مثبت بوده و در زمانی کافی و با توجه به رعایت اصول ناوبری صحیح صورت گیرد.

شناوری که در طول مسیر یک کانال یا آبراه باریک در حال پیشروی است بایستی تا آنجایی که ایمن و عملی می باشد نزدیک به کناره خارجی کانال یا آبراه که در طرف راست شناور قرارداد عبور نماید.

چگونگی هدایت شناورها در دید یکدیگر - چگونگی هدایت آنها در دید محدود چگونگی کاربرد چراغها و علائم روز توسط شناورهای مختلف - علائم صوتی و نورانی شامل وسایل و علائم صوتی، علائم مانور و اختطار، علائم صوتی در دید محدود، علائم

جلب توجه، علائم اضطرار از دیگر مواردی است که در این مقررات تشریح شده است.
ضمیمه شماره یک شامل تعیین محل و جزئیات فنی چراغها و علائم است و
ضمیمه شماره دو شامل علائم دیگر برای شناورهای صیادی در حال ماهیگیری در
مجاورت یکدیگر می باشد و
ضمیمه شماره ۳ مشخصات فنی وسایل علائم صوتی را تشریح می نماید و
ضمیمه شماره ۴ مختص علائم اضطرار می باشد.

کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS ۱۹۷۴)

با تمایل به ترویج ایمنی جان اشخاص در دریا به وسیله برقراری اصول و مقررات یکنواخت و با عنایت به امکان دستیابی بهتر به این هدف و با در نظر گرفتن پیشرفتهای حاصله از زمان برقراری کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۶۰ کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا» مشتمل بر یک مقدمه ۱۳ ماده و یک ضمیمه در نوامبر ۱۹۷۴ میلادی مطابق با ۱۰ آبان ۱۳۵۳ هجری شمسی در لندن تهیه و امضاء میگردد، کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۷۳/۲/۲۷ به آن ملحق گردیده است براساس این کنوانسیون کشورهای متعاقد متعهد می‌شوند که مفاد کنوانسیون مذکور و ضمیمه آن را که جزء لاینفک آن می‌باشد به موقع اجراء بگذارند و هرگونه استناد به کنوانسیون حاضر در عین حال استناد به ضمیمه آن نیز خواهد بود و کشورهای متعاقد ملزم هستند که نسبت به وضع کلیه قوانین، مصوبات، دستورالعمل‌ها و مقررات و انجام سایر اقداماتی که به منظور اجرای تمام و کمال کنوانسیون می‌تواند ضرورت داشته باشد، اقدام نموده بطوری که اطمینان حاصل نمایند که از طریق نقطه نظر ایمنی جان اشخاص، یک کشتی برای خدمات در نظر گرفته شده مناسب باشد.

براساس این کنوانسیون کشورهای متعاقد می‌بایست اسناد ذیل را به دبیرکل

سازمان بین‌المللی دریانوردی ارسال و تسلیم نمایند:

۱- لیستی از نمایندگی‌های غیردولتی که به نیابت از طرف آنها مجاز به فعالیت در زمینه اداره

امور ایمنی جان اشخاص در دریا می‌باشند جهت ارسال به کشورهای متعاقد به منظور

اطلاع مأمورین آنها

۲- متن قوانین، مصوبات، دستورالعملها و مقرراتی که راجع به موضوعات مختلف در

محدوده کنوانسیون حاضر می‌بایستی وضع شده باشد.

۳- تعداد کافی از نمونه‌های گواهینامه‌هایی که به موجب مقررات این کنوانسیون صادر

می‌گردند جهت ارسال به کشورهای متعاقد به منظور اطلاع مأمورین آنها.

فی مابین کشورهای متعاقد کنوانسیون حاضر جایگزین و ملغی کننده کنوانسیون

بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا که در ۱۷ ژوئن ۱۹۶۰ در لندن به امضاء رسیده

است می‌باشد.

اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به این کنوانسیون در سازمان بین‌المللی

دریانوردی نگهداری می‌شود و دبیرکل آن سازمان کلیه دول کشورهای امضاءکننده و

ملحق شده به آن را مطلع می‌نماید.

کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا

با توجه به نافع بودن تنظیم موافقتنامه‌ای جهت یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا در ۲۹ آوریل ۱۹۶۱ مقرراتی در این خصوص تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا» مشتمل بر یک مقدمه و ۲۲ ماده در بلژیک تهیه گردیده و لازم الاجراء شده است و کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵ به آن ملحق گردیده است.

براساس این کنوانسیون متصدی حمل مسئول خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی مسافر خواهد بود مشروط بر این که حادثه‌ای که منجر به ایجاد خسارت گردیده در جریان سفر و بر اثر غفلت و تقصیر متصدی حمل، مأموران مجاز یا عاملین وی حین انجام وظیفه پیش آمده باشد.

در صورتیکه فوت یا صدمات بدنی ناشی و بر اثر تصادم، به گل نشستن، انفجار، حریق و یا غرق شدن کشتی باشد فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و مأموران مجاز یا نمایندگان او اتفاق افتاده است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود بجز موارد مذکور اثبات تقصیر و یا غفلت متصدی حمل، مأموران مجاز یا نمایندگان او بعهده مدعی خواهد بود.

در صورتی که متصدی حمل ثابت نماید فوت یا صدمات بدنی بر اثر تقصیر و یا

غفلت خود مسافر بوده و یا عمل مسافر در وقوع آن تاثیر داشته دادگاه ممکن است بر طبق مقررات خود متصدی حمل را کلاً و یا جزئاً از مسئولیت بری نماید.

طبق این کنوانسیون مسئولیت متصدی حمل در مورد فوت یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از ۲۵۰/۰۰۰ فرانک تجاوز نخواهد کرد.

و در موردی که به مسافر صدمات بدنی وارد شود باید ظرف ۱۵ روز از تاریخ پیاده شدن اخطار کتبی به متصدی حمل دائر به وقوع صدمات بدنی تسلیم نماید در غیر اینصورت فرض این است که مسافر سالم پیاده شده است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

- دعاوی جبران خسارت ناشی از فوت و صدمات بدنی به مسافر پس از دو سال مشمول مرور زمان می‌گردد.

- و در مورد صدمات بدنی مدت مرور زمان از تاریخ پیاده شدن مسافر از کشتی شروع می‌شود.

- و در مورد فوتی که ضمن سفر پیش آید مدت مرور زمان از تاریخی که مسافر بایستی از کشتی پیاده شود محاسبه می‌گردد.

- و در موردی که صدمات بدنی در طی سفر ایجاد شود و پس از پیاده شدن مسافر منجر به فوت او گردد مدت مرور زمان از تاریخ فوت وی محاسبه می‌شود مشروط بر این که از تاریخ پیاده شدن تا فوت مسافر بیش از سه سال نگذشته باشد.

- در مورد انقطاع و تعلیق مدت مرور زمان در قانون دادگاهی که به پرونده رسیدگی می‌کند رعایت خواهد شد اما در هیچ مورد به موجب این کنوانسیون پس از انقضاء مدت سه سال از تاریخ پیاده شدن مسافر دعوایی پذیرفته نخواهد شد.

اسناد الحاق به این کنوانسیون نزد دولت بلژیک تودیع می‌شود و دولت بلژیک از مجرای سیاسی وصول اسناد مذکور را به کلیه دول امضاء کننده و ملحق شده به آن اعلام می‌نماید.

کنوانسیون آتن مربوط به حمل مسافر و اثاثیه آنها از طریق دریا

با توجه به توسعه روز افزون حمل و نقل در عرصه‌های بین‌المللی و گسترش دامنه آن به موازات توسعه تکنولوژی، جامعه جهانی یکسری مقررات جامع و متحدالشکل در زمینه حمل و نقل مسافر و اثاثیه آنها را وضع نمود که اولین مقررات بین‌المللی در این خصوص در آوریل ۱۹۶۱ با عنوان «مقررات بین‌المللی در یکنواخت کردن پاره‌ای از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا» می‌باشد.

پس از یک دوره ۱۳ ساله از اجرای این کنوانسیون و ضرورت انطباق آن با مسائل روز جامعه، کنوانسیون دیگری تحت عنوان «کنوانسیون آتن موبوط به حمل مسافرین و اثاثیه آنها از طریق دریا» مشتمل بر یک مقدمه و ۲۸ ماده در آتن تنظیم و به تصویب سازمان بین‌المللی (ایمو) می‌رسد.

این کنوانسیون شامل هرگونه حمل و نقل بین‌المللی می‌گردد که :

الف: کشتی پرچم یکی از کشورهای متعاهد به این کنوانسیون را برافراشته باشد یا در آن کشور به ثبت رسیده باشد.

ب: قرارداد حمل در یکی از کشورهای متعاهد به این کنوانسیون منعقد گردیده باشد.

ج: محل عزیمت یا مقصد بنا به قرارداد در یکی از کشورهای متعاهد به این کنوانسیون واقع باشد.

بر اساس این کنوانسیون متصدی حمل مسئول زیان وارده در نتیجه فوت یا آسیب شخصی مسافر و تلف یا خسارت وارد به اثاثیه می‌باشد به شرطی که حادثه وارده که منجر به چنین زیانی شده است در جریان حمل و نقل اتفاق افتاده باشد و از تقصیر یا اهمال متصدی حمل یا کارگزار وی و یا نمایندگان وی که در چارچوب قرارداد استخدام خود عمل نموده‌اند ناشی گردد.

و اگر اجرای حمل یا بخشی از آن به یک مجری حمل واگذار شده باشد متصدی حمل کماکان مسئول خواهد بود.

مسئولیت متصدی حمل در صورت فوت یا آسیب شخصی به مسافر تحت هیچ شرایطی از ۷۰۰۰۰۰ فرانک در هر حمل تجاوز نخواهد کرد و مسئولیت متصدی حمل برای تلف یا خسارت وارده بر اثاثیه کابین (اثاثیه همراه مسافر در کابین) در هیچ شرایطی بیش از ۱۲۵۰۰ فرانک برای هر مسافر و در هر حمل نخواهد بود و مسئولیت متصدی حمل برای تلف یا خسارت وارده بر اثاثیه بجز موارد فوق‌الذکر در هیچ شرایطی بیش از ۱۸۰۰۰ فرانک برای هر مسافر و هر حمل نخواهد بود. هرگونه دعوای خسارت ناشی از فوت یا آسیب شخصی وارده برای مسافر یا تلف یا خسارت وارد بر اثاثیه بغد از ۳ سال مشمول مرور زمان خواهد بود و مهلت آن از

الف: در مورد آسیب شخصی از زمان پیاده شدن مسافر

ب: در مورد فوتی که در جریان حمل به وقوع پیوسته و منجر به فوت مسافر پس از پیاده شدن وی گردیده است از زمان فوت مشروط بر اینکه این مدت افزون بر ۲ سال از تاریخ پیاده شدن مسافر نباشد.

ج: در مورد تلف یا خسارت وارد بر اثاثیه از زمان پیاده شدن یا از زمانی که می‌بایست پیاده شدن انجام می‌گرفته است هر کدام که دیرتر باشد.

به موجب این کنوانسیون هیچ‌گونه مسئولیتی برای جبران خسارت ناشی از یک

سانحه هسته‌ای به وجود نمی‌آید.

تصویب، تأیید، پذیرش یا الحاق به این کنوانسیون از طریق تودیع سند رسمی به

همین مضمون به دبیر کلی سازمان دریاوردی بین‌المللی می‌یابد.

کنوانسیون تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی (۱۹۶۵ FAL) (۱)

امروزه اهمیت و نقش اساسی حمل و نقل دریایی در تجارت بین‌المللی و برنامه‌های توسعه اقتصادی به ویژه صادرات از طریق مرزهای دریایی برکسی پوشیده نیست در این رابطه لزوم توجه به تحولات و پیشرفت‌های حاصله در زمینه حمل و نقل و تجارت دریایی در سطح بین‌المللی و وضع قوانین و مقررات متحدالشکل جهت تسهیل حمل و نقل دریایی امری لازم و ضروری به شمار می‌رود. در این راستا سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) در سال ۱۹۶۵ کنوانسیون تحت نام «کنوانسیون تسهیل حمل و نقل دریایی» مشتمل بر یک مقدمه و شانزده ماده و یک ضمیمه به تصویب رسانید که در سال ۱۹۷۶ لازم الاجراء گردیده است و بالغ بر ۷۱ کشور به آن ملحق شده‌اند و کشورمان نیز بر اساس ماده واحده مصوب ۱۳۷۱/۱/۳۱ به آن ملحق شده است.

هدف این کنوانسیون تسهیل بخشیدن به حمل و نقل دریایی، از طریق ساده کردن و به حداقل رسانیدن تشریفات و یکنواخت نمودن الزامات اسنادی و مقررات مربوط به ورود و خروج کشتی‌هایی که به سفرهای بین‌المللی اشتغال دارند می‌باشد. بر طبق این کنوانسیون و ضمیمه آن تمامی کشورهای عضو متعهد می‌شوند تا کلیه مقررات کنوانسیون را برای تسهیل و تسریع تردد بین‌المللی دریایی و جلوگیری از تأخیرات بی‌مورد کشتی‌ها و اموال و اشخاص بر روی کشتی اجرا نمایند.

مفاد این کنوانسیون در مورد کشتی‌های جنگی یا کشتی‌های تفریحی اعمال نمی‌شود. بر اساس این کنوانسیون مقامات دولتی باید در تمام موارد فقط ارائه اطلاعات اساسی را درخواست نموده و تعداد آنها را در حداقل حفظ نمایند و توصیه می‌نماید که از سیستم پردازش اتوماتیک داده‌ها و تکنیک‌های ارتباطی استفاده نمایند و همچنین مقامات دولتی در هنگام ورود یا عزیمت کشتی‌هایی که کنوانسیون فوق‌الذکر در مورد آنها اعمال می‌گردد نباید سند دیگری به غیر از اسناد ذیل برای نگهداری خود درخواست کنند:

- اظهار نامه کلی

- اظهار نامه کالا

- اظهار نامه فروشگاه مواد مصرفی

- اظهار نامه لوازم شخصی خدمه

- لیست خدمه

- لیست مسافران

- سندی که به موجب کنوانسیون پست جهانی جهت مرسولات پستی لازم است

- اظهار نامه بهداشت دریائی

در این کنوانسیون توصیه گردیده است با عنایت به مقررات مربوط به ورود یک کشتی در اولین بندر در سرزمین یک کشور، تشریفات و اسناد درخواستی توسط مقامات دولتی در بنادر ورودی دیگر در همان کشور، مشروط بر اینکه آن کشتی در این فاصله به بندر کشور دیگری وارد نشده باشد باید در حداقل حفظ شود.

در این کنوانسیون مقررات ویژه‌ای برای تسهیل در امر کشتی‌هائی که به قصد پیاده کردن خدمه، مسافران یا سایر افراد بیمار و یا مجروح جهت درمان اضطراری پزشکی در بنادر پهلو می‌گیرند در نظر گرفته شده است و مقامات دولتی را موظف نموده است در صورت امکان با رادیو و در غیر این صورت با سریعترین وسیله موجود، قبل از رسیدن

کشتی، فرمانده را از اسناد و روش انجام عملیات پیاده کردن سریع شخص مریض یا مجروح و ترخیص بدون تأخیر کشتی مطلع نمایند و همچنین چنانچه وضع و شرایط دریا اجازه پیاده کردن این مریض یا مجروح در آبراهها یا لنگرگاه ندهد مقامات دولتی باید اولویت پهلوگیری در اسکله را به آن کشتی بدهند.

این کنوانسیون تسهیلات ویژه‌ای نیز جهت حمل و نقل دریائی مسافرین سالخورده در نظر گرفته و مقرر نموده است که می‌بایست اقداماتی صورت گیرد تا اطمینان حاصل شود که کلیه امکانات مورد نیاز حمل و نقل و امنیت جهت مسافرینی که از نظر بینائی و شنوایی مشکل دارند براحتی فراهم است و همچنین توصیه نموده است برای سوار و پیاده شدن مسافرین سالخورده و ناتوان در یک ترمینال باید نقاط ویژه‌ای هر چند نزدیکتر به ورودی اصلی تعیین گردد و این نقاط با علامتهای مناسبی مشخص شود و مسیرهای ورودی می‌بایست عاری از هرگونه مانعی باشد در این کنوانسیون ترخیص جانوران زنده و کالاهای فاسد شدنی بر دیگر محمولات ترجیح داده شده است و مقرر نموده است که مقامات دولتی باید طبق قوانین مربوط به خودشان، به کانتینرها و پالت‌ها بدون پرداخت هزینه‌های گمرکی و سایر عوارض و مالیاتها، اجازه ورود موقت دهند و باید استفاده از آنها را در حمل و نقل دریائی تسهیل نمایند این کنوانسیون مقرر داشته است که خدمات معمولی مقامات دولتی در طول ساعات متداول کار باید بدون هزینه ارائه گردد و مقامات دولتی باید سعی کنند ساعات متداول کار خدمات خود را در بنادر طوری تنظیم نمایند که با مدتی که حجم کار زیاد است هماهنگ باشد و توصیه نموده است که هر دولت متعاقد باید برای تشویق به قبول و اجرای مقررات تسهیل یک «کمیته ملی تسهیل ترافیک دریائی» و یا یک هماهنگ کننده ملی مشابه بین ادارات دولتی نمایندگی‌ها و دیگر سازمانهای مربوطه یا مسئول، جنبه‌های متفاوت حمل و نقل دریائی بین‌المللی با مقامات بندری، صاحبان کشتی‌ها و کارگزاران تشکیل دهد.

این کنوانسیون و ضمیمه آن به زبان انگلیسی و فرانسه در تاریخ ۹ آوریل ۱۹۶۵
مطابق ۱۳۴۴/۱/۲۰ در لندن تهیه و امضاء شده است و هر دو متن بطور یکسان معتبر
می باشد.

کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریایی (SAR ۱۹۷۹)^(۱)

این کنوانسیون در سال ۱۹۷۹ در سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) مشتمل بر یک مقدمه و هشت ماده و یک ضمیمه به تصویب رسیده و در سال ۱۹۸۵ لازم‌الاجراء گردید و بالغ بر ۵۰ کشور به این کنوانسیون ملحق گردیده‌اند کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۷۳/۲/۲۱ مجلس شورای اسلامی به این کنوانسیون ملحق شده است.

هدف این کنوانسیون بوجود آوردن یک سیستم هماهنگ بین‌المللی در زمینه تجسس و شیوه‌های نجات کشتی‌ها و اشخاص مضطر در دریا می‌باشد این کنوانسیون سازماندهی مراکز تجسس و نجات و مراحل هماهنگی در ساحل و همچنین روش‌های همکاری چند کشور همسایه را برای انجام عملیات تجسس و نجات در یک منطقه مشترک پیش‌بینی نموده است علاوه بر این مقدماتی در رابطه با اقدامات آمادگی، ایجاد نقشه‌ها و تعیین منطقه‌های عملیاتی، ایجاد مراکز اصلی و فرعی تجسس و نجات و همچنین در صورت بروز سانحه، روشهای عملیاتی مؤثر را بطور کامل مورد پیش‌بینی قرار داده است.

براساس این کنوانسیون هر کشور عضو بایستی مراکز هماهنگی نجات خود را مجاز نماید تا:

۱- از سایر مراکز هماهنگی و نجات یک چنین کمکی به انضمام درخواست برای کشتی‌ها،

1- INTERNATIONAL CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE 1979

هواپیماها، پرسنل با تجهیزات که ممکن است لازم باشد را بنماید.

۲- هر مجوز لازم جهت ورود چنین کشتی‌ها، هواپیما، پرسنل یا تجهیزات را به سرزمین یا دریای سرزمین خود صادر نموده یا

۳- ترتیبات لازم را با گمرکات مربوط، اداره مهاجرت یا سایر مقامات به منظور تسریع چنین ورودی بعمل آورد.

۴- هر کشور متعاهدی بایستی مراکز هماهنگی نجات خود را مجاز نماید تا در صورت تقاضا، امداد در اختیار سایر مراکز هماهنگی نجات شامل امداد به شکل کشتی‌ها، هواپیما، افراد یا تجهیزات قرار دهد.

براساس این کنوانسیون جستجو برای نجات فقط زمانی بایستی خاتمه یابد که هیچ امیدی در نجات زنده ماندگان وجود نداشته باشد.

این کنوانسیون در تاریخ بیست و هفتم آوریل ۱۹۷۹ در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی در هامبورگ تهیه شده و هر متن بطور یکسان معتبر می‌باشد.

کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی (SALVAGE ۱۹۸۹) (۱)

یکی از مهمترین اصولی که همواره مورد توجه دریانوردان بوده است مسئله نجات جان اشخاص و اموال در دریا می‌باشد که در سال ۱۹۱۰ میلادی در بروکسل تصویب گردید در کنوانسیون مذکور یک اصل حاکم بر عملیات نجات بود و آن اینکه: «تهداد صورت موفقیت‌آمیز بودن عملیات، نجات دهنده مستحق اجرت و پاداش می‌گردید» لذا این اصل باعث گردیده بود که نجات دهندگان در سوانحی که منجر به آلودگی و صدمه به محیط زیست بود از اقدام به عملیات نجات خودداری می‌کردند.

برای رفع این مشکل کنوانسیون مشتمل بر یک مقدمه و سی و چهار ماده در سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) به تصویب می‌رسد و کشورمان نیز براساس ماده واحد مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۰ مجلس شورای اسلامی مشروط بر عدم رعایت بندهای «الف»، «ب»، «ج» و «د» ماده (۳۰) آن توسط ما به آن ملحق می‌گردد.

در این کنوانسیون به لحاظ توجه خاص به امر مبارزه با آلودگی و حفظ محیط زیست مقررات قبلی (۱۹۱۰ بروکسل) مورد تجدیدنظر قرار گرفته است و بخشی تحت عنوان «غرامت ویژه» پیش بینی گردیده و نجات دهندگان به میزان جلوگیری از آلودگی دریا مستحق اجرت و همچنین پاداش خواهند بود. که این امر به نوبه خود موجب تشویق

نجات دهندگان به انجام عملیات در این گونه موارد می‌گردد.

منظور اصلی از تدوین و تصویب این کنوانسیون بوجود آوردن یک سیستم معقول برای حمایت از نجات دهندگان و حفظ حقوق آنان و در عین حال ایجاد یک چارچوب برای انجام عملیات نجات و تعهدات هر یک از طرفین نجات دهنده و مالک کشتی می‌باشد.

براساس این کنوانسیون هر فرمانده ملزم است تا آنجا که بتواند بدون ایجاد خطر برای شناور خود و افراد روی آن به هر کسیکه در معرض خطر از بین رفتن در دریاست کمک بنماید و مجاز است که قراردادهائی را به منظور عملیات نجات از طرف مالک شناور منعقد نماید و همچنین مالک شناور یا فرمانده مجازند چنین قراردادهائی را از طرف مالک اموال روی شناور منعقد نمایند.

اشخاصی که جانشان نجات داده می‌شود ملزم به پرداخت هیچگونه اجرتی نخواهند بود مگر اینکه مقررات ملی آن چیز دیگری پیش بینی نموده باشد یک نجات دهنده جان انسان که در خدمات ارائه شده به مناسبت سانحه ای که منجر به عملیات نجات گشته، سهمیم بوده است، مستحق دریافت سهم عادلانه‌ای از مبلغ مورد حکم به نجات دهنده برای نجات شناور یا سایر اموال یا جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست می‌باشد.

این کنوانسیون شامل کشتی‌های جنگی یا سایر شناورهای غیرتجاری که تحت مالکیت یا بهره برداری یک دولت بوده و در زمان عملیات نجات، از مصونیت مطلق طبق اصول شناخته شده حقوق بین‌المللی بهره‌مند هستند نمی‌گردند. مگر اینکه آن دولت تصمیم دیگری بگیرد. در صورتیکه یک کشور متعاهد تصمیم بگیرد که این کنوانسیون در مورد کشتی‌های جنگی اش یا دیگر شناورهای توصیف شده در فوق اعمال شود می‌بایست موارد و شرایط مشخص کننده چنین اعمالی را به اطلاع دبیرکل سازمان ملل

برسانند.

نظر به اینکه الحاق کشورمان به این کنوانسیون مشروط به شروطی بوده است لذا ماده سی این کنوانسیون که متضمن «حق شرط» می باشد عیناً به شرح ذیل درج می گردد.

ماده ۳۰ :

۱- هر کشوری در هنگام تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق می تواند حق خود را برای اعمال نکردن مفاد این کنوانسیون در حالتهای زیر را حفظ نماید:

الف - وقتیکه عملیات نجات در آبهای درون سرزمینی انجام می شود و تمام شناورهای درگیر از نوع دریانوردی درون سرزمینی هستند.

ب - وقتیکه عملیات نجات در آبهای درون سرزمینی انجام می شود و هیچگونه شناوری درگیر نیست

ج - وقتیکه کلیه طرفهای ذیربط تبعه آن کشور هستند.

د- وقتیکه اموال موضوع نجات از انواع فرهنگی دریایی و دارای ارزشهای ماقبل تاریخی، باستانشناسی یا تاریخی هستند و روی بستر دریا قرار دارند.

۲- حق شرطهای بعمل آمده در هنگام امضاء منوط به تسجیل در موقع تصویب با پذیرش یا تأیید هستند.

۳- هر کشوری که از حق شرط نسبت به این کنوانسیون استفاده کرده است می تواند در هر زمانی به وسیله یادداشتی خطاب به دبیرکل آن را پس بگیرد چنین پس گرفتنی در روز دریافت یادداشت مؤثر خواهد شد.

این کنوانسیون در تاریخ بیست و هشتم آوریل ۱۹۸۹ در یک نسخه اصل واحد به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی در لندن صادر شده که هر یک از متون دارای اعتبار یکسان می باشند.

کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مداخله در دریاهاى آزاد در

صورت بروز سوانح آلودگى نفتى

با آگاهی از نیاز به حمایت از منافع ملت‌ها در مقابل پیامدهای شدید سانحه دریائی ناشی از خطر آلودگی نفتی در دریا و خطوط ساحلی و با اعتقاد به اینکه تحت شرایطی ممکن است اقداماتی با خصوصیت استثنائی برای حمایت از چنین منافعی در دریاهاى آزاد ضروری باشد و اینکه اینگونه اقدامات تأثیری بر اصل آزادی دریاهاى آزاد نخواهد داشت کنوانسیونى تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللى مربوط به مداخله در دریاهاى آزاد در صورت بروز سوانح آلودگى نفتى» مشتمل بر یک مقدمه و ۱۷ ماده و یک ضمیمه در نهم نوامبر سال ۱۹۶۹ مطابق با هشتم آذرماه ۱۳۴۸ هجری شمسی در بروکسل به تصویب سازمان بین‌المللى دریانوردی رسیده و توسط برخی از کشورها امضاء گردید و کشورمان نیز بر اساس ماده واحده مصوب ۱۳۷۵/۱۱/۷ به آن ملحق گردیده است.

براساس این کنوانسیون اعضا می‌توانند در صورت لزوم به دنبال بروز سانحه دریائی و یا عملیات متعاقب آن به منظور جلوگیری، کاهش یا رفع خطرات شدید و قریب الوقوع از خطوط ساحلی یا منافع ذی ربط خود در اثر آلودگی یا تهدید آلودگی دریا به وسیله نفت که منطقیاً منجر شدن آن به پیامدهای زیانبار بزرگ قابل انتظار می‌باشد اقداماتی را در دریاهاى آزاد به عمل آورند.

با این حال هیچگونه اقدامی علیه کشتی‌هایی که تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک

کشور قرار داشته و در آن زمان تنها در ارتباط با ارایه خدمات غیرتجاری دولتی بکار گرفته شده‌اند نباید انجام پذیرد.

کشور ساحلی قبل از هرگونه اقدامی باید با دیگر کشورهایی که متاثر از سانحه دریائی بوده‌اند به ویژه کشور یا کشورهای صاحب پرچم مشورت نماید.

کشور ساحلی باید قبل از انجام اقدامات لازم و همچنین در خلال انجام آنها حداکثر تلاش خود را به منظور اجتناب از به خطر انداختن جان افراد به کار برده و در ارایه هرگونه کمک به اشخاصی که در معرض خطر قرار گرفته و نیازمند به اینگونه کمکها می‌باشند، اهتمام نماید و در موارد مقتضی موجبات مراجعت کارکنان کشتی به کشورشان را تسهیل نموده و هیچگونه مانعی در این مورد ایجاد ننماید.

هرگونه اختلاف بین اعضاء از نظر مغایرت اقدامات انجام شده، لزوم پرداخت غرامت و میزان چنین غرامتی، اگر با انجام گفتگو بین اعضاء درگیر، یا بین عضوی که آن اقدامات را انجام داده و خواهان‌های حقیقی و یا حقوقی، حل و فصل نشده باشد، چنانچه طرفها به صورت دیگری نیز توافق نمایند، به درخواست هر یک از طرفهای ذیربط به مصالحه ارجاع و چنانچه مصالحه با موفقیت همراه نباشد به داوری ارجاع میگردد.

کشورهای عضو این کنوانسیون با در نظر گرفتن قطعنامه همکاری‌های بین‌المللی در مورد مواد آلوده کننده غیر از نفت مصوب کنفرانس حقوقی بین‌المللی در خصوص خسارت آلودگی دریائی ۱۹۶۹ مطابق با ۱۳۴۸ شمسی و با امعال نظر به اینکه متعاقب قطعنامه فوق، سازمان بین‌المللی دریانوردی اقدامات خود را در مورد کلیه جنبه‌های آلودگی ناشی از موادی غیر از نفت تشدید نموده است پروتکلی تحت عنوان «پروتکل مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز آلودگی ناشی از موادی غیر از نفت» مشتمل بر یک مقدمه، ۱۱ ماده و یک ضمیمه در تاریخ دوم نوامبر ۱۹۷۳ مطابق با ۱۳۵۲/۸/۱۱ تنظیم و امضاء نمودند که براساس آن اعضاء پروتکل می‌توانند به دنبال بروز یک سانحه

دریائی و یا اعمال مرتبط با چنین سانحه‌ای که به صورت منطقی می‌توان انتظار داشت به پیامدهای زیانبار عمده‌ای منجر شود. در صورت لزوم به منظور جلوگیری، کاهش یا رفع خطرات شدید و قریب الوقوع نسبت به خط ساحلی یا منافع مربوط خود ناشی از آلودگی یا تهدید به آلودگی به وسیله موادی غیر از نفت اقداماتی را در دریاها یا آزاد به عمل آورد. کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۵۷/۱۱/۷ همانند کنوانسیون فوق‌الذکر به این پروتکل نیز ملحق شده است.

اسناد تصویب یا الحاق به کنوانسیون و پروتکل مذکور نزد دبیرکل سازمان

بین‌المللی دریانوردی نگهداری می‌شود.

کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از

خسارات آلودگی نفتی (CLC ۱۹۶۹)

تانکر نفتی توری کانپون در سال ۱۹۶۷ در خارج از قلمرو دریای سرزمینی انگلستان به صخره برخورد نموده و پس از دو نیمه شدن آلودگی نفتی عظیمی را ایجاد نمود از آنجائیکه درباره جبران خسارت آلودگی نفتی پیشرفت و تحولی در مقررات بین‌المللی ایجاد نشده بود، نیاز به ایجاد یک راه حل بین‌المللی برای جبران خسارت قربانیان در صورت بروز آلودگی نفتی ضروری بنظر می‌رسید لذا برخی از کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی در کنفرانسی که سازمان مذکور در ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹ در بروکسل برگزار نموده بود با آگاهی از خطرات آلودگی ناشی از حمل جهانی نفت از طریق دریا بصورت فله و با اعتقاد به ضرورت حصول اطمینان از وجود غرامت کافی برای اشخاصی که از آلودگی ناشی از نشت یا تخلیه نفت از کشتی زیان می‌بینند و با میل به تنظیم قواعد و رویه‌های بین‌المللی متحدالشکل به منظور حل مسائل مسئولیت و ارائه غرامت کافی در چنین مواردی کنوانسیون مشتمل بر یک مقدمه و ۲۱ ماده و یک ضمیمه تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی» را تصویب نمودند.

براساس این کنوانسیون مالک کشتی به استثناء موارد ذیل مسئول هرگونه خسارت

آلودگی ناشی از نشت یا تخلیه نفت می‌باشد.

الف - در صورتیکه مالک ثابت کند که بروز خسارت ناشی از جنگ، عملیات خصمانه، جنگ

داخلی، شورش با پدیده‌ای طبیعی با ماهیتی استثنائی، اجتناب‌ناپذیر و غیرقابل مقاومت باشد یا

ب - ثابت کند که خسارت تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل خلل شخص ثالث با ایجاد خسارت باشد یا

ج - ثابت کند خسارت تماماً ناشی از تعدی یا تفریط هر دولت یا مرجع دیگر مسئول، در انجام وظیفه خود مبنی بر تغییر و نگهداری چراغها یا دیگر وسائل کمک ناوبری می باشد. یا

د - ثابت کند که بروز خسارت آلودگی تماماً یا جزئاً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص زیان دیده با قصد ایجاد خسارت یا مسامحه او بوده است مالک می‌تواند خود را تماماً یا جزئاً در قبال چنین شخصی مبراگرداند.

طبق این کنوانسیون مالک کشتی حق خواهد داشت مسئولیت خود را به موجب این کنوانسیون در خصوص هر حادثه واحد تا مجموع مبلغ ۲۰۰۰ فرانک برای هر تن از ظرفیت کشتی محدود نماید با این وجود این مجموع مبلغ به هیچ وجه نباید از ۲۱۰ میلیون فرانک تجاوز کند.

چنانچه حادثه در نتیجه تقصیر مسلم یا با اطلاع و رضایت ضمنی مالک ایجاد شده باشد وی حق بهره‌مندی از تحدید مسئولیت مقرر در فوق را نخواهد داشت به منظور بهره‌مندی از امتیاز تحدید مسئولیت پیش بینی شده در فوق مالک باید صندوقی برای کل مبلغی که نشانگر حد مسئولیت وی می‌باشد را نزد دادگاه یا مرجع ذیصلاح دیگر هر یک از کشورهای متعاقد که دعوی در آنجا اقامه می‌شود تشکیل دهد. تشکیل صندوق می‌تواند با تودیع مبلغ یا ارائه ضمانت نامه بانکی و یا تضمین دیگری که براساس قوانین کشور متعاقد محل تشکیل صندوق قابل قبول بوده و از نظر دادگاه یا مرجع ذیصلاح دیگر کافی باشد صورت گیرد. صندوق میان خواهانها به نسبت مقداری که ادعا نموده‌اند توزیع

خواهد شد. در موردیکه مالک پس از حادثه‌ای «صندوق تحدید مسئولیت» تشکیل داده و حق تحدید مسئولیت خود را دارد:

الف - هیچیک از اشخاصی که دعوی خسارات آلودگی ناشی از آن حادثه را دارند حق اعمال هیچگونه حقی علیه هیچیک از دارایی‌های دیگر مالک در ارتباط با چنین دعوی را ندارند.
ب - دادگاه یا مرجع ذیصلاح دیگر هر کشور متعاقد دستور آزادی هر کشتی یا اموال دیگر متعلق به مالک را که در رابطه با دعوی خسارات آلودگی ناشی از حادثه توقیف شده‌اند را خواهد داد و همینطور هر وثیقه یا ضمانت دیگری که برای جلوگیری از چنین توفیقی ارائه شده است را آزاد خواهد نمود.

مالک هر کشتی که در یک کشور عضو کنوانسیون ثبت شده باشد و بیش از ۲۰۰۰ تن نفت را بصورت فله به عنوان محموله حمل می‌کند ملزم به داشتن بیمه یا تضمین مالی دیگری، از قبیل ضمانتنامه بانکی یا گواهینامه ارائه شده از سوی یک صندوق غرامت بین‌المللی، به میزان ۲۱۰ میلیون فرانک جهت پوشش مسئولیت خود برای خسارات آلودگی می‌باشد.

برای هر کشتی گواهینامه‌ای که تصدیق کند بیمه یا دیگر تضمین مالی مطابق مفاد این کنوانسیون نافذ و معتبر است یا بد توسط مرجع ذیصلاح کشور ثبت کشتی صادر یا تصدیق شود.

این گواهینامه باید مطابق نمونه مربوطه و حاوی مشخصات ذیل باشد

الف - نام کشتی و بندر ثبت

ب - نام و مرکز اصلی فعالیت مالک

ج - نوع تضمین

د - نام و مرکز اصلی فعالیت بیمه‌گر یا شخص دیگری که تضمین اعطاء نموده و در صورت

لزوم محل فعالیتی که بیمه یا تضمین در آنجا ایجاد شده

ه- مدت اعتبار آن نباید از مدت اعتبار بیمه یا تضمین دیگر بیشتر باشد.

این گواهینامه باید به زبان یا زبانهای رسمی کشور صادرکننده باشد. چنانچه زبان مورد استفاده نه انگلیسی و نه فرانسه باشد، متن باید حاوی ترجمه‌ای به یکی از دو زبان مذکور باشد. این گواهینامه باید در کشتی حمل شود و نسخه‌ای از آن باید به مقاماتی که سوابق ثبت کشتی را نگهداری می‌کنند سپرده شود.

حقوق مربوط به جبران به موجب این کنوانسیون ساقط خواهد شد مگر اینکه دعوی تحت این حق ظرف ۳ سال از تاریخ وقوع خسارت اقامه شود به هر حال در هیچ موردی دعوی پس از ۶ سال از تاریخ حادثه موجود خسارت اقامه نخواهد شد در موردیکه این حادثه از سلسله‌ای از وقایع تشکیل شده مدت ۶ سال، از تاریخ اولین واقعه آغاز خواهد شد.

مفاد این کنوانسیون در مورد کشتی‌های جنگی یا سایر کشتی‌هایی که تحت تملک یا تصدی یک کشور هستند و فعلاً فقط جهت خدمات غیرتجاری دولتی استفاده می‌شود اعمال نخواهد شد. تصویب، پذیرش یا الحاق با سپردن یک سند رسمی به همین مضمون نزد دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی رسمیت خواهد یافت و دبیرکل می‌بایست مراتب را به اطلاع کلیه کشورهای امضاءکننده یا ملحق شده برساند.

این کنوانسیون براساس «پروتکل نوزدهم نوامبر یکهزار و نهصد و هفتاد و شش» تحت عنوان «پروتکل کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی ۱۹۶۹» مورد بازنگری قرار گرفته و بند ۱ و ۹ ماده ۵ آن اصلاح گردیده است براساس این پروتکل «واحد محاسبه تحدید مسئولیت» از فرانک طلا به SDR «حق برداشت ویژه» تغییر پیدا کرده و مالک کشتی محق خواهد بود که مسئولیت خود را به موجب این کنوانسیون درخصوص هر حادثه واحد تا مبلغ کل ۱۳۳ SDR برای هر تن از ظرفیت کشتی محدود سازد و این مجموع در هیچ شرایطی نباید از ۱۴ میلیون SDR تجاوز نماید. کشور متعاهدی که عضو صندوق

بین‌المللی پول نسبت می‌تواند به هنگام تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به کنوانسیون مذکور اعلام نماید که حدود مسئولیت پیش‌بینی شده فوق در هر حادثه واحد، عبارت خواهد بود از مبلغ ۲۰۰۰ فرانک برای هر تن از تناژ کشتی، مشروط بر اینکه این مبلغ در هیچ شرایطی از ۲۱۰ میلیون فرانک تجاوز ننماید.

کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق دفع

مواد زاید و دیگر مواد (لندن ۱۹۷۲ LC)

با تصدیق این که محیط زیست دریائی و موجودات زنده آن برای بشر دارای اهمیت حیاتی می باشند و همه مردم در اطمینان اینکه به گونه ای از آنها نگهداری می شود که به کیفیت و منابع دریایی آسیبی وارد نمی گردد دارای منافع هستند و با تصدیق این که قابلیت دریا برای جذب مواد زاید و بی ضرر نمودن آنها و توانائی آن به منظور احیا مجدد منابع طبیعی دریاها محدود می باشد.

با تصدیق این که دولتها براساس منشور ملل متحد و اصول حقوق بین الملل دارای حق حاکمیت جهت بهره برداری از منابع دریایی خویش بر طبق خط مشی های زیست محیطی خود می باشند وظیفه دارند اطمینان حاصل کنند که این فعالیتها در قلمرو و یا کنترل آنها، آسیبی به محیط زیست سایر کشورها یا مناطق فراتر از حدود حاکمیت ملی آنها وارد نمی نماید.

با یادآوری قطعنامه ۲۷۴۹ (۲۵) مجمع عمومی ملل متحد در مورد اصول ناظر بر بستر دریاها و کف اقیانوسها و زیربستر متعلق به آنها که فراتر از حدود قلمرو حاکمیت ملی می باشند.

با خاطر نشان ساختن این که آلودگی دریایی از بسیاری از منابع مانند دفع و تخلیه از طریق هوا، رودخانه ها، خورها (مصوبها) ریزش گاههای درون رودخانه ها و خطوط لوله

نشأت می‌گیرد و از این رو حائز اهمیت است که دولت‌ها بهترین شیوه‌های عملی را جهت جلوگیری از چنین آلودگی‌هایی بکار بسته و محصولات و فرآیندهایی را توسعه دهند که میزان مواد زاید مضر در دریاها را کاهش می‌دهند با اعتقاد به این که اقدام بین‌المللی جهت کنترل آلودگی دریا به واسطه دفع مواد زاید می‌تواند و باید بدون تاخیر صورت پذیرد اما این عمل نباید خدشه‌ای بر بحث اقداماتی جهت کنترل دیگر منابع آلوده کننده دریا، در آینده نزدیک وارد نماید و با آرزوی توسعه حفاظت از محیط زیست دریائی از طریق تشویق کشورهای دارای منافع مشترک در مناطق جغرافیائی خاص، کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریائی از طریق دفع مواد زاید و دیگر مواد» موسوم به «کنوانسیون لندن» مشتمل بر یک مقدمه ۲۲ ماده و ۳ ضمیمه در تاریخ هشتم دیماه ۱۳۵۱ هجری شمسی مطابق با ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ میلادی در چهار نسخه در لندن مکزیکوسیتی، مسکو و واشنگتن تنظیم و امضاء گردید و کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۷۵/۶/۲۵ به آن ملحق گردیده است.

براساس این کنوانسیون اعضا باید بصورت فردی و جمعی کنترل مؤثر همه منابع آلودگی محیط زیست دریائی را ترغیب نمایند و به ویژه خود متعهد شوند تا به منظور جلوگیری از آلودگی دریاها، از طریق دفع مواد زاید و سایر موادی که برای سلامت بشر ایجاد خطر می‌کنند و منابع زیستی و حیات موجودات دریائی را مخاطره‌آمیز می‌نمایند و به امکانات رفاهی دریا آسیب می‌رسانند و یا با دیگر استفاده‌های قانونی از دریا تداخل پیدا می‌کنند، همه روشهای عملی را بکار بندند.

و هر عضوی در قلمرو خود باید اقدامات مناسب را به منظور جلوگیری و مجازات هر عملی که مغایر با مفاد کنوانسیون باشد، اتخاذ نماید.

این کنوانسیون می‌بایست توسط هر عضو برای کلیه موارد ذیل اجرا شود.

الف - کشتی‌ها و هواپیماهایی که در قلمرو آن عضو ثبت شده و یا با پرچم آن حرکت می‌کنند

ب - کشتی ها و هواپیماهایی که در قلمرو آن عضو یا دریاهاى سرزمینی آن، موادی را بارگیری می کنند که قرار است دفع گردد.

ج - کشتی ها، هواپیماها و سکوهاى ثابت و شناور تحت حاکمیت آنها با این باور که در امر دفع مواد زاید دخیل می باشند.

این کنوانسیون در مورد آن دسته از کشتی ها و هواپیماهایی که طبق حقوق بین الملل از مصونیت دولتی برخوردارند، اعمال نمی شود با این وجود هر عضوی با اتخاذ اقدامات مناسبی اطمینان حاصل خواهد کرد که چنین کشتی ها و هواپیماهایی که به آن تعلق دارند یا توسط آن مورد بهره برداری قرار می گیرند به گونه ای عمل خواهند کرد که با موضوع و هدف این کنوانسیون مطابقت و سازگاری داشته باشند.

هر عضوی باید مقام یا مقام های صلاحیتداری را برای مواد ذیل تعیین نماید.

الف - صدور اجازه های خاصی که از قبل و برای دفع مواد زاید لازم است.

ب - صدور اجازه عامی که از قبل و برای دفع کلیه مواد دیگر ضروری می باشد.

ج - ثبت نوع و مقدار همه موادی که اجازه دفع آنها داده شده و محل و زمان و روش دفع آنها

د - نظارت فردی و یا همکاری با سایر اعضا متعاقد و سازمانهای ذیصلاح بین المللی

در خصوص وضعیت دریاها به منظور تحقق اهداف این کنوانسیون

صدور هر مجوزی تنها بعد از ملاحظه دقیق کلیه عوامل مربوطه از جمله آگاهی

قبل از ویژه گیهای منطقه دفع مواد زاید صادر خواهد شد.

براساس این کنوانسیون مواد زاید به سه دسته تقسیم شده اند:

دسته اول شامل مواد مذکور در ضمیمه اول آن هستند معروف به «لیست سیاه» این

فهرست طبق تعریف آژانس بین المللی انرژی هسته ای، شامل انواع معینی از ترکیبهای

شیمیائی، اورگانوهالوژن، جیوه، کادمیم، نفت، پلاستیک و ضایعات قوی رادیو اکتیو است

و آنها را از لحاظ ریزش به آب دریا ممنوع اعلام می کند.

دسته دوم متشکل از مواد زایدی است که در ضمیمه دوم کنوانسیون ذکر شده است
موسوم به «فهرست خاکستری» این فهرست شامل آرسنیک، سرب، مس، روی، ترکیبهای
اورگانوهالوژن، ارگانوسیلیکان، سیانیدها، فلورایدها، حشره کشها، براده فلزات و مواد
رادیو اکتیو است که در ضمیمه شماره یک ذکر شده است ریزش این مواد در صورتی مجاز
است که جواز لازم توسط مقامات ملی دول عضو اخذ شده باشد.

ضمیمه سوم چند عامل را که مقامات ملی دولتهای عضو به هنگام صدور
جوازهای ویژه یا عمومی باید در نظر بگیرند ذکر کرده است این عوامل شامل مشخصات
و ترکیب مواد، مشخصات محل ریزش، روش نگهداری و اثرات ریزش است در سال
۱۹۷۸ اعضای کنوانسیون لندن اصلاحاتی را بر ضمائم آن، که مربوط به سوزاندن مواد
زاید در دریاست تصویب کردند که براساس آن اجازه ویژه‌ای برای سوزاندن مواد زاید
مندرج در ضمائم یک و دو باید کسب شود و سوزاندن باید مطابق با اصلاحات مندرج در
ضمائم جدید باشد.

در شرایط اضطراری می‌توان مقررات فوق را معلق کرد. این موارد محدودند به
مواقعی که:

۱- خطری زندگی افراد یا ایمنی کشتی یا هواپیما را تهدید کند و یا

۲- در صورتی که ریزش مواد زاید تنها راه احتراز از خطر باشد و کاملاً متحمل باشد که
خسارات ناشی از چنین ریزشی کمتر از روشهای دیگر است.

در این اصلاحیه روش ویژه‌ای برای فهرست سیاه مواد زاید وجود دارد.

اسناد تصویب یا الحاق به این کنوانسیون نزد کشورهای مکزیک، اتحاد جماهیر

شوروی (سابق) بریتانیای کبیر، ایالات متحده آمریکا و ایرلند شمالی تودیع می‌گردد.

کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا

ناشی از کشتی‌ها (MARPOL ۷۳/۷۸)

با آگاهی از لزوم حفظ محیط زیست بشر به طور عام و محیط زیست دریائی بطور خاص و با اذعان به اینکه تخلیه عمومی، سهوی یا اتفاقی نفت و دیگر مواد مضر از کشتی‌ها یک عامل آلودگی به شمار می‌رود و همچنین با اذعان به اهمیت کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از نفت، ۱۹۵۴ به عنوان اولین سند چند جانبه که با هدف اولیه حفظ زیست منعقد گردیده است و آگاهی از سهم بسزائی که آن کنوانسیون در حفظ دریاها و محیط زیست ساحلی از آلودگی داشته است و با میل به دست یابی به برطرف‌سازی کامل آلودگی عمدی محیط زیست دریائی ناشی از نفت و دیگر مواد مضر و به حداقل رساندن تخلیه، اتفاقی این مواد و با توجه به اینکه این هدف می‌تواند به بهترین نحو با وضع قواعدی که محدود به آلودگی نفت نمی‌باشد و جهان شمول هستند بدست می‌آید کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها» موسوم به «کنوانسیون مارپول» مشتمل بر یک مقدمه و ۲۰ ماده دو پروتکل و چندین ضمیمه در دوم نوامبر ۱۹۷۳ در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسیده و توسط برخی از کشورها امضاء گردیده است.

این کنوانسیون شامل موارد ذیل می‌گردد.

الف - کشتی‌هایی که حق برافراشتن پرچم یکی از متعاهدان کنوانسیون را دارند.

ب - کشتی‌هایی که حق برافراشتن پرچم یکی از متعاهدین را ندارد اما تحت اختیار آن عمل می‌کنند.

این کنوانسیون نباید نسبت به هیچ کشتی جنگی، ناو پشتیبانی یا سایر کشتی‌هایی که تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک کشور هستند و در زمان مورد نظر در خدمات دولتی غیرتجاری بکار برده می‌شوند اجراء گردد.

هر نوع تخلف نسبت به ضوابط مقرر در کنوانسیون حاضر باید توسط هر یک از کشورهای عضو ممنوع گردد و ضمانت اجرای مربوط به آن تحت قوانین کشور کشتی مربوطه در جایی که تخلف صورت می‌گیرد، وضع گردند. در صورتی که کشوری از چنین تخلفی مطلع گردد و قانع شود ادله کافی برای شروع دادرسی علیه تخلف ادعا شده موجود است باید دادرسی مذکور را تا جائیکه ممکن است طبق قوانین خود به جریان اندازد.

هر کشتی بایستی دارای گواهینامه بازرسی‌های سالانه و میانه و سایر گواهینامه‌های لازمه باشد، گواهینامه صادره تحت اختیارات یک متعاهد کنوانسیون مطابق با مفاد مقررات آن باید توسط دیگر متعاهدین پذیرفته شوند و به منظور تمامی مقاصد تحت پوشش این کنوانسیون دارای همان اعتبار گواهینامه‌های صادره توسط خود آنها تلقی می‌گردند.

تمامی تلاش‌های ممکنه باید اتخاذ گردد تا از توقف یا تاخیر غیرضروری کشتی به منظور رسیدگی به تخلف، بازرسی کشتی‌ها، کشف تخلفات و اجرای کنوانسیون جلوگیری گردد.

زمانی که کشتی بطور غیرضروری متوقف شود یا حرکت آن به تأخیر بیافتد محق جبران هرگونه خسارت یا ضرر متحمل شده از طرف خواهد بود.

براساس این کنوانسیون گزارش مربوط به یک سانحه باید بدون تأخیر و تا جائیکه ممکن است بر طبق پروتکل مربوطه کنوانسیون تهیه گردد و

هر متعهد کنوانسیون موظف است

الف: اقدامات لازم برای یک مأمور یا نمایندگی خاص به منظور دریافت و پردازش تمامی گزارشات مربوط به سوانح را معمول دارد.

ب: سازمان بین‌المللی دریانوردی را از جزئیات کامل اقدامات مذکور جهت انتقال به سایر متعاهدان و کشورهای عضو سازمان مطلع سازد.

و هر زمانی که گزارشی دریافت می‌کند باید گزارش را بدون تأخیر به مراکز ذیل انتقال

دهد.

الف: مرجع اداری کشتی مربوطه و

ب: هر کشور دیگری که ممکن است متاثر از این امر شده باشد.

متعاهدان کنوانسیون باید با مشاوره با سازمان بین‌المللی دریانوردی و دیگر اعضای

بین‌المللی جهت ارتقاء کمک و همکاری از طریق مدیر اجرایی برنامه محیط زیست

سازمان ملل متحد متعاهدینی را کمک فنی تقاضا می‌نمایند برای موارد ذیل حمایت کنند.

الف: آموزش پرسنل فنی و علمی

ب: فراهم کردن تجهیزات لازم و امکانات دریافت و کنترل

ج: تسهیل سایر تدابیر و اقدامات جلوگیری یا تخفیف آلودگی محیط زیست دریائی ناشی از

کشتی‌ها و

د: تشویق برای تحقیق

این کنوانسیون نزد دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی سپرده می‌شود و کلیه

اسناد مربوطه به امضاء و الحاق از سوی مشارالیه به کلیه اعضاء اعلام می‌گردد.

این کنوانسیون دارای دو پروتکل درخصوص موارد ذیل:

۱- مفاد مربوط به گزارش در زمینه سوانح مرتبط با مواد مضر

۲- نحوه داوری

و چندین ضمیمه به شرح ذیل می باشد.

۱- مقررات مربوط به جلوگیری از آلودگی بوسیله نفت است که خودداری پیوستهای ذیل می باشد:

الف: فهرست مواد نفتی

ب: فرم گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی نفتی مرسوم به IOPP

ج: فرم دفتر ثبت نفت

د: راهنمایی جهت دستگاههای اجرائی به منظور آبخورهای توصیه شده برای تانکرهای با

آب توازن تفکیک شده زیر ۱۵۰ متر طول

ه: توصیه موقتی برای محل حفاظتی فضاهای آب توازن تفکیک شده

و: مفاد معادل برای حمل نفت توسط تانکر شیمیائی

ز: اتصال لوله با قطر کم به دریچه های منیفلد

ح: مشخصات طراحی، نصب و بهره برداری از سیستم جریان فرعی جهت کنترل تخلیه به

بیرون کشتی

ی: تخلیه از سکوی دریائی

۲- مقررات مربوط به کنترل آلودگی ناشی از مواد مایع سمی بصورت فله که خود دارای

پیوست های ذیل می باشد.

الف: دستورالعمل های ناظر به طبقه بندی مواد مایع سمی

ب: فهرست مواد مایع سمی حل شونده بصورت فله

ج: فهرست مواد مایع دیگر

د: کتاب ثبت بار برای کشتی های حامل مواد مایع سمی بصورت فله

روزنامه اطلاعات دریایی ایران
شماره ۱۳۳۳
تیرماه ۱۳۳۳

ه: شکل گواهینامه‌های مربوطه

۳- استانداردهای ناظر به روشها و اقدامات برای تخلیه مواد مایع سمی که خود دارای

پیوستهای ذیل می‌باشد.

الف: برآورد میزان ضایعات در تانک بار

ب: روش‌های قبل از شستشو

ج: روش‌های تهویه

د: طرح کلی استاندارد درخصوص کتابچه روشها و اقدامات

۴- دستورالعمل‌ها برای تخمین موقتی مایعات حمل شده بصورت فله که خود دارای

پیوستهای ذیل می‌باشد.

الف: نمودار تخمین موقتی مایعات حمل شده بصورت فله

ب: نمونه‌ای از یک اصلاحیه گواهینامه صلاحیت کشتی و کتابچه روشها و مقدمات

ج: تفسیر دستورالعملهای طبقه بندی مواد مایع سمی

د: فهرست اختیاری برای نمودارهای موارد خطرناک

ه: طرح کلی تلکس و فاکس برای ارائه پیشنهاد توافق سه جانبه درخصوص تخمین موقتی

مواد مایع

و: طرح کلی تخمین مواد شیمیائی مایع

ز: تخمین موقتی از گروه ئیدروکربن‌ها به منظور محاسبات ترکیبی

ح: نمونه‌هایی از روش محاسبه

ط: تفسیر مربوط به تعیین حداقل الزامات برای حمل ترکیبات حاصل از فرآورده‌هایی که در

کدهای IBC/BCH به دلایل ایمنی آورده شده‌اند

۵- مقررات جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر حمل شده از طریق دریا به شکل‌های

بسته‌بندی شده یا کانتینرهای حمل بار، تانک‌های قابل حمل یا واگن‌های جاده‌ای و قطار

که دارای پیوستهای ذیل می باشد:

الف: دستورالعمل های ناظر بر تشخیص مواد مضر بسته بندی شده

ب: مقررات جلوگیری از آلودگی توسط پساب کشتی ها

ج: فرم گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط پساب

۶- مقررات جلوگیری از آلودگی توسط زیاله کشتی ها که دارای پیوستهای ذیل می باشد:

الف: دستورالعمل های ناظر بر اجرای آن

ب: فرم گزارش اعلام عدم کفایت تسهیلات دریافت بندر برای زیاله

با تشخیص اینکه این کنوانسیون کمک قابل توجهی جهت حفظ محیط زیست دریائی آلودگی ناشی از کشتی نموده است و همچنین با تشخیص نیاز به پیشرفت بیشتر جهت جلوگیری و کنترل آلودگی محیط زیست دریائی ناشی از کشتی ها خصوصاً «تانکرهای نفتی» و با تشخیص بیشتر نیاز به اجرای مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت گنجانیده شده در ضمیمه اول آن که تا سرحد امکان سریع و وسیع باشد و با تأیید نیاز به تغییر در عملکرد ضمیمه دوم آن تا زمانی که مسائل مسلم فنی به طور رضایت بخشی حل شده باشد و با در نظر گرفتن اینکه این اهداف ممکن است به بهترین نحو با انعقاد پروتکلی مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها ۱۹۷۳ حاصل آید پروتکلی تحت عنوان «پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها ۱۹۷۳» در هفدهم فوریه ۱۹۷۸ در لندن به تصویب سازمان بین المللی دریانوردی رسید و توسط برخی از کشور امضاء گردید، و برخی از مفاد کنوانسیون مذکور اصلاح میگردد.

پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از

نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری

دولتهای متعاقد عضو کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در زمینه حمایت از محیط زیست دریائی در برابر آلودگی با آگاهی از ضرورت و توجه خاص به امکان دائمی وقوع حوادث غیرمترقبه که ممکن است منجر به آلودگی مهم به وسیله نفت یا سایر مواد مضره گردد و لزوم همکاری و اتخاذ اقدامات مؤثر برای مقابله با آنها با وقوف بر این که تدابیر موجود برای مقابله با مواد اضطراری آلودگی بایستی در سطوح ملی و منطقه‌ای افزایش یابد تا بتوان با این مشکل به نحو کامل و جامع و به نفع منطقه مقابله نمود پروتکلی تحت عنوان پروتکل «همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری» مشتمل بر یک مقدمه و ۱۳ ماده و یک ضمیمه در تاریخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ در کویت به زبانهای عربی، انگلیسی و فارسی که هر سه متن آن بطور متساوی معتبر می‌باشد تنظیم و امضاء گردید و براساس ماده واحده مورخ ۱۳۵۸/۹/۲۱ به تصویب شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران می‌رسد.

براساس این پروتکل دولتهای متعاقد در انجام کلیه اقدامات لازم و مؤثر برای حفاظت نوار ساحلی و منافع مربوطه یک یا چند دولت متعاقد در برابر خطر یا اثرات آلودگی ناشی از وجود نفت یا سایر مواد مضره در محیط زیست دریائی که بر اثر موارد اضطراری در دریا بوجود آمده، همکاری خواهند نمود.

دولتهای متعاهد سعی خواهند کرد راساً یا از طریق همکاری‌های دو جانبه یا چندجانبه طرحهای مقابله با موارد اضطراری در دریا و وسایل و تجهیزات خود را برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت یا سایر مواد مضره در منطقه دریائی حفظ و تقویت نمایند. وسایل مذکور بخصوص شامل تجهیزات موجود کشتی و هواپیما و نیروی انسانی آماده برای انجام عملیات در موارد اضطراری خواهد بود.

براساس این پروتکل دولتهای متعاهد می‌بایست نسبت به تأسیس «مرکز کمکهای

متقابل موارد اضطراری» در دریا اقدام کنند.

کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی

حکومت دولت بحرین - دولت ایران - حکومت جمهوری عراق - حکومت دولت کویت - حکومت سلطنت عمان - حکومت دولت قطر - حکومت پادشاهی عربستان سعودی، حکومت دولت امارات عربی متحده با درک این حقیقت که آلودگی محیط زیست دریایی منطقه مشترک بین بحرین - ایران - عراق - کویت - عمان - قطر - عربستان سعودی و امارات عربی متحده به نفت و سایر مواد مضره یا سمی ناشی از فعالیت‌های انسان در خشکی یا دریا بخصوص از طریق تخلیه بی رویه و بدون نظارت این مواد و ایجاد خطر روزافزون برای حیات دریایی و شیلات و سلامت انسان و استفاده‌های تفریحی از سواحل و سایر تسهیلات رفاهی می‌نماید و با توجه به خصوصیات ویژه هیدروگرافیک و اکولوژیک محیط زیست دریایی منطقه و آسیب پذیری خاص آن نسبت به آلودگی و با آگاهی از ضرورت حصول اطمینان از این که فعالیت‌های مربوط به توسعه شهر و روستاها و در نتیجه استفاده از زمین باید به نحوی صورت پذیرد که حتی الامکان منابع دریایی و تأسیسات و وسائل رفاهی سواحل حفظ شود و این توسعه به محیط زیست لطمه وارد نسازد و با اعتقاد به حصول اطمینان از این که جریان‌ات توسعه صنعتی به هیچ وجه به محیط زیست دریایی در منطقه آسیب نرساند و منابع زنده در آن و همچنین سلامت انسان را بخطر نیاندازد و با وقوف بر لزوم اتخاذ یک روش مدیریت جامع در مورد استفاده از

محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی که نیل به هدف‌های مربوط به محیط زیست و عمران و توسعه را به نحوی هماهنگ امکان‌پذیر سازد و با آگاهی از نیاز به تنظیم دقیق یک برنامه پژوهشی و مراقبت و ارزیابی با توجه به کمبود اطلاعات علمی در خصوص آلودگی دریا در منطقه و با توجه به اینکه دولتهای منطقه مسئولیت خاصی برای حفظ محیط زیست دریائی آن به عهده دارند و با آگاهی از اهمیتی که همکاری و هماهنگی اقدامات براساس منطقه‌ای با هدف حمایت از محیط زیست دریای منطقه به سود کلیه طرفهای ذینفع منجمله نسل‌های آینده دارد. کنوانسیون مشتمل بر یک مقدمه و ۳۰ ماده در تاریخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ در کویت به زبانهای عربی، انگلیسی و فارسی که هر سه متن آن بطور متساوی معتبر می‌باشد تنظیم و امضاء گردید و براساس ماده واحده مورخ ۱۳۵۸/۹/۲۱ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران مورد تصویب قرار گرفته است.

این کنوانسیون شامل محدوده دریائی منطقه است که از جنوب محدود است به خطوطی که نقاط جغرافیائی زیر را بهم وصل می‌کند:

از راس ضربت‌های به مختصات ۱۶ درجه و ۳۹ دقیقه شمالی و ۵۳ درجه و ۳ دقیقه و ۳۰ ثانیه شرقی

به نقطه‌ای با مختصات ۱۶ درجه شمالی و ۵۳ درجه و ۲۵ دقیقه شرقی

به نقطه‌ای با مختصات ۱۷ درجه شمالی و ۵۶ درجه و ۳۰ دقیقه شرقی

سپس به راس الفاسته با مختصات ۲۵ درجه و ۴ دقیقه شمالی و ۶۱ درجه و ۲۵ دقیقه شرقی که آنرا «منطقه دریائی» نامیده‌اند

محدوده دریائی شامل آبهای داخلی دولتهای متعاقد نخواهد بود مگر به نحوی

دیگر در این کنوانسیون و یا در هر یک از پروتکل‌های مربوطه تعیین شده باشد.

کشورهای عضو متعهد می‌باشند که اقدامات مناسب برای جلوگیری از آلودگی و

کاهش آن و مبارزه با آلودگی در منطقه دریائی ناشی از موارد ذیل را انجام دهد

۱- آلودگی ناشی از کشتی‌ها

۲- آلودگی ناشی از تخلیه مواد زاید از کشتی و وسائط نقلیه هوایی

۳- آلودگی ناشی از منابع واقع در خشکی

۴- آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری در بستر دریای سرزمینی و زیربستر آن و فلات قاره

۵- آلودگی ناشی از سایر فعالیت‌های انسان

کشتی‌های جنگی یا سایر کشتی‌هایی که در خدمت یا مالکیت دولت بوده و برای

خدمات غیربازرگانی مورد استفاده قرار می‌گیرند مشمول مقررات این کنوانسیون

نمی‌باشند.

اسناد تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق به دولت کویت که عهده دار وظایف

دولت نگهدارنده است سپرده خواهد شد.

پروتکل راجع به آلودگی دریائی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره

اعضای «کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریائی در برابر آلودگی» و امضاء کنندگان «پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری» با آگاهی از مواد ۷۶، ۱۹۷، ۲۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در مورد حقوق دریاها و با وقوف بر خطراتی که آلودگی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره بر محیط زیست دریائی و بهداشت انسان دارد و نیز مشکلات ناشی از آن در منطقه دریائی تحت صلاحیت ملی خود و با آگاهی از لزوم انجام اقداماتی بیشتر و مشخص‌تر در جهت پیشگیری و جلوگیری از آلودگی دریائی ناشی از اکتشاف و استخراج بستر و زیر بستر دریا و با توجه به تعهدات موجود خود به موجب حقوق بین‌الملل و به منظور اجرای بند «ب» از ماده ۳ و ماده ۷ و ماده ۱۹ کنوانسیون منطقه‌ای کویت... پروتکلی تحت عنوان «پروتکل راجع به آلودگی دریائی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره» مشتمل بر یک مقدمه و ۱۵ ماده در تاریخ ۲۹ مارس ۱۹۸۹ در کویت به زبانهای فارسی، عربی، انگلیسی تنظیم و امضاء گردیده و هر سه متن از اعتبار واحد برخوردار می‌باشند کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۷۰/۷/۲ به آن ملحق گردیده است شایان ذکر است که نماینده کشورمان نیز یکی از امضاء کنندگان این پروتکل بوده است کویت کشور امانت دار این پروتکل می‌باشد و اسناد تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق نزد آن کشور سپرده

می‌شود.

براساس این پروتکل دولتهای متعاقد در بحثهایی از منطقه پروتکل^(۱) که تحت صلاحیت آنها قرار دراد، کلیه اقدامات لازم برای پیشگیری، کاهش و جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از عملیات دریایی با در نظر گرفتن بهترین تکنولوژی موجود و قابل توجه به لحاظ اقتصادی معمول گردد. همچنین دولتهای متعاقد منفرداً و مشترکاً در بخشهایی از منطقه دریایی که در قلمرو صلاحیت آنها واقع است کلیه اقدامات لازم را به منظور مبارزه با آلودگی دریا ناشی از عملیات دریایی بعمل خواهند آورد و هر دولت متعاقد مراقبت خواهند نمود که در منطقه پروتکل تحت صلاحیت آن دولت، هرگونه فعالیت نفتی براساس پروانه انجام گیرد که در آن بنا به تشخیص مرجع ذیصلاح دولتی، شروط لازم برای حمایت محیط‌زیست دریائی و نواحی ساحلی قید شده باشد و مرجع ذیصلاح دولتی، رعایت قوانین و مقررات مربوط وضع شده توسط مراجع دولتی را از متصدی خواهد خواست و اختیار خواهد داشت که اقدامات لازم را برای ضمانت اجرای آنها بعمل آورد و هر دولت متعاقد باید مراقبت نماید تا عملیات دریائی تحت صلاحیت آن دولت هیچگونه مانع غیرموجهی برای کشتیرانی قانونی، ماهیگیری یا هر فعالیت دیگر که براساس معاهدات دوجانبه یا چند جانبه و یا بر مبنای قوانین بین‌المللی انجام می‌گیرد ایجاد نکند و در انتخاب محل استقرار تأسیسات، توجه لازم به خطوط لوله و کابل‌های موجود معمول گردد و همچنین باید به ضرورت حمایت از مناطق دارای اهمیت اکولوژیکی و فرهنگی ویژه توجه کافی مبذول دارد.

طبق این پروتکل دولتهای متعاقد می‌بایست کلیه تدابیر عملی را جهت اطمینان از

تحقق موارد ذیل معمول دارند:

۱- منطقه پروتکل: به معنای کلیه قسمتهای فلات قاره هر دولت متعاقد است که در داخل یا مجاورت منطقه دریائی قرار گرفته است.

۱- متصدیان در همه اوقات و وسائل و ابزاری که در شرایط مطلوب کاری باشند در تأسیسات دریائی خود در دسترس خواهند داشت تا خطرات ناشی از آلودگی اتفاقی را طبق روش صحیح میادین نفتی یا هر شیوه صنعتی مربوط دیگر، به حداقل برسانند و موجبات تسهیل اقدام سریع در صورت بروز آلودگی اضطراری را فراهم آورند.

۲- بکارگیری هر دستگاه یا وسیله‌ای که بعنوان بخشی از تأسیسات دریائی باشد، مشروط به انجام آزمایش قبلی و تائید مراجع ذیصلاح دولتی یا نماینده وی و همچنین بازرسی دوره‌ای طبق روش میادین نفتی یا هر شیوه صنعتی مربوط دیگر خواهد بود.

۳- فوران گیرها و سایر وسائل ایمنی طبق روش صحیح میادین نفتی یا هر شیوه صنعتی مربوط دیگر بصورت دوره‌ای توسط متصدی یا از طرف وی آزمایش خواهد شد و تمرینات لازم در مورد کارکرد آنها متناوباً انجام خواهد گرفت

۴- تأسیسات دریای بالا سطح آب باید طبق رویه کشتیرانی بین‌المللی به چراغ و سایر ابزار اعلام خطر، که در شرایط مطلوب کاری نگهداری شده‌اند، مجهز باشند و این چراغها و تجهیزات نیز باید طبق عرف کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد.

۵- همه شاغلین در عملیات دریائی باید طبق روش صحیح میادین نفتی قبلاً آموزش دیده باشند و یا به آنها آموزش لازم داده شود و هر فردی که اولین بار برای اشتغال در تأسیسات دریائی استخدام می‌شود باید یک دوره آشناسازی را طی کند و یک دستورالعمل حاوی تعلیمات مربوط به روشهای اضطراری نیز باید در اختیار او گذاشته شود.

پروتکل راجع به حمایت محیط زیست دریائی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی

اعضای کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریائی در برابر آلودگی، با وقوف بر خطرات آلودگی منابع مستقر در خشکی بر محیط زیست دریائی و بهداشت انسان و نیز مشکلات جدی ناشی از آن در آبهای ساحلی بسیاری از دولتهای متعاقد، که عمدتاً به علت تخلیه فاضلاب‌های تصفیه نشده، تصفیه ناقص و یا دفع نامناسب شهری و صنعتی می‌باشد، و با توجه به لزوم تحکیم تدابیر موجود برای جلوگیری، کاهش و مبارزه با آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی در سطح ملی و منطقه‌ای، با آگاهی از مواد ۱۹۴، ۲۰۷، ۲۱۲ و ۲۱۳، بخش ۱۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در مورد حقوق دریاها و رهنمودهای مونترال ۱۹۸۵ برای حمایت از محیط زیست دریایی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی و به منظور تحکیم اجرای بند «ب» ماده ۳ و ماده ۶ کنوانسیون منطقه‌ای کویت... پروتکلی تحت عنوان «پروتکل راجع به حمایت محیط زیست دریائی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی» مشتمل بر یک مقدمه و ۱۶ ماده و سه ضمیمه در تاریخ ۲۱ فوریه ۱۹۹۰ مطابق با دوم اسفندماه سال ۱۳۶۸ هجری شمسی در کویت به زبانهای فارسی، عربی، انگلیسی تنظیم و امضاء گردیده و هر سه متن آن دارای اعتبار واحد می‌باشند.

کشورمان براساس ماده واحده مصوب ۱۳۷۱/۱۲/۹ با قید شرط «حق جمهوری

اسلامی ایران برای انعقاد قراردادهای دو جانبه منطقه‌ای محفوظ است» به آن ملحق می‌گردد.

کویت کشور امانت در این پروتکل می‌باشد و اسناد تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق نزد آن کشور سپرده می‌شود.

براساس این پروتکل دولتهای متعاقد موظفند به تنهایی یا با همکاری سازمانهای ذیصلاح منطقه‌ای و بین‌المللی فعالیت‌های لازم را جهت تحقق اهداف ذیل اعمال خواهند کرد.

۱- جمع‌آوری اطلاعات درباره شرایط طبیعی منطقه پروتکل در ارتباط با خصوصیات فیزیکی، بیولوژیکی و شیمیائی

۲- جمع‌آوری اطلاعات درباره ورود مواد یا انرژی که بالفعل و یا بالقوه از طریق منابع مستقر در خشکی باعث آلودگی شوند، منجمله اطلاعات مربوط به توزیع منابع و میزان ورود مواد آلوده‌کننده به منطقه پروتکل

۳- ارزیابی منظم میزان آلودگی آبهای داخلی و سرزمینی، بالاخص با توجه به موادی که ممکن است اثرات بالقوه قابل توجهی بر محیط زیست دریائی داشته باشند برای انتخاب محل‌های نمونه برداری و موادی که باید اندازه‌گیری شود، اطلاعات موجود، منجمله فهرست موجودی منابع، مجاری تخلیه و خصوصیات محیط زیست دریائی باید در نظر گرفته شود.

۴- ارزیابی تدابیر اتخاذ شده در این پروتکل برای دستیابی به اهداف زیست محیطی.

و همچنین دولتهای متعاقد بطور مشترک یا انفرادی برای تنظیم برنامه‌های مراقبت مشابه، همراه با برنامه‌های کنترل کیفی آزمایش‌ها و نیز ترویج ذخیره سازی، بازیافت و تبادل داده‌ها همکاری خواهند.

دولتهای متعاقد می‌بایست منابع آلودگی را کنترل نمایند و به منظور تحقق این امر می‌بایست کنترل و جایگزینی تدریجی محصولات، تأسیسات، فرآیندهای صنعتی و غیر

آن که موجب آلودگی قابل ملاحظه‌ای در محیط زیست دریائی می‌شوند را مورد توجه قرار دهند که در این رابطه توجه خاصی باید به عوامل ذیل شود.

الف: تقلیل و یا تنظیم واردات، حمل و نقل، ساخت یا تهیه برخی از مواد زیان آور.

ب: تغییر مواد خام

ج: تغییر فرآیندهای تولید

د: روش‌های مطلوب عملیات و اداره امور

ه: جداسازی جریان‌های فضولات و به حداقل رساندن ترقیق مواد آلوده‌کننده پیش از تصفیه
و: بازیافت استفاده مجدد و گردش دوباره مواد.

علاوه بر اینها برنامه، اقدامات و فهرست زمانبندی مورد نیاز برای اجرای کنترل منبع باید تهیه شده و اولویتها براساس نتایج مطالعات ارزیابی جاری تعیین گردد و مسائل مربوط مورد علاقه منطقه که انجام اقدامات مقرون به صرفه درباره آنها امکان پذیر باشد، جهت ایجاد طرحهای مدیریت عمومی باید مورد توجه قرارگیرد.

این زمینه برای مثال شامل جمع آوری، تصفیه و دفع مناسب باقیمانده روغن‌های روان‌کننده، خون و شکمبه کشتارگاهها، کنترل فرآیندهای احتراق سوخت و اجرای کنترل منبع در مراحل معینی از تولید صنایع بزرگ می‌شود.

- ترویج تصفیه مشترک و یا مرکب پساب‌ها یکی دیگر از اهدافی است که این پروتکل به دنبال آن می‌باشد که در این راستا اقدامات ذیل ضروری است:

الف: تجمع صنایع به نحوی که امکان پیش تصفیه یا تصفیه مشترک پساب‌ها، برحسب نیاز فراهم شود.

ب: قراردادان انواع خاصی از صنایع در محدوده شبکه فاضلاب شهری به نحوی که امکان تصفیه مرکب فاضلاب‌های شهری و صنعتی فراهم آید.

تعیین رهنمودها، مقررات و مجوزها برای تخلیه فضولات یکی دیگر از راههای

دست یابی به تحقق اهداف این پروتکل است که می‌بایست کشورهای متعاقد نسبت به آن اقدام نمایند.

کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری

در برابر آلودگی نفتی OPRC

در پی حادثه ایکه در مارس ۱۹۸۹ برای کشتی آکسون والدیز EXONVALDEZ در سواحل آلاسکا اتفاق افتاد و منجر به ریزش ۲۶۰ هزار بشکه نفت در دریا و آلودگی وسیع گردید لزوم همکاری بین‌المللی در امر آلودگی و مقابله و همکاری در مقابل آلودگی نفتی بوضوح احساس گردید «سازمان بین‌المللی دریانوردی» با آگاهی نسبت به ضرورت حفظ محیط زیست انسانی بطور اعم و محیط زیست دریائی بطور اخص و با شناسائی خطرات جدی که از طریق سوانح نفتی از سوی کشتی‌ها، واحدهای دور از ساحل، بنادر دریائی و تجهیزات حمل و نقل نفت به محیط زیست دریائی تحمیل می‌شود.

با در نظر گرفتن اهمیت اقدامات احتیاطی و بازدارنده در جلوگیری از آلودگی نفتی در وهله اول و ضرورت بکارگیری جدی اسناد بین‌المللی موجود در ارتباط با ایمنی دریائی و جلوگیری از آلودگی دریائی بویژه کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا، ۱۹۷۴ با اصلاحات بعدی و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی توسط کشتی‌ها، ۱۹۷۳ تعدیل شده توسط پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به آن با اصلاحات بعدی و همچنین توسعه سریع استانداردهای رو به رشد مربوط به طرح، عملیات و نگهداری کشتیهای حامل نفت و واحدهای دور از ساحل و همچنین با در نظر داشتن اینکه، در صورت وقوع یک سانحه نفتی، اقدام سریع و مؤثر جهت به حداقل رساندن خطراتی که ممکن است از

چنین سانحه‌ای ناشی شود، حیاتی می‌باشد و با تاکید بر اهمیت آمادگی مؤثر برای مبارزه با سوانح آلودگی نفتی و نقش مهمی که صنایع نفت و کشتیرانی در این خصوص دارند و با شناسایی مجدد اهمیت کمک‌های دو جانبه و همکاری بین‌المللی در زمینه موضوعاتی چون مبادله اطلاعات مربوط به قابلیت‌های کشورها برای مقابله با سوانح آلودگی نفتی، تهیه طرح‌های موارد پیش بینی نشده آلودگی نفتی، مبادله گزارش‌های سوانح بازرسی که ممکن است محیط زیست دریائی یا خطوط ساحلی و منافع مربوط به کشورها را تحت تاثیر قرار دهد و تحقیق و توسعه در ارتباط با وسایل مبارزه با آلودگی نفتی در محیط زیست دریائی و با توجه به اصل «آلودکننده مسئول پرداخت خسارت است» به عنوان یک اصل کلی حقوق بین‌المللی محیط زیست و با توجه مجدد به اهمیت اسناد بین‌المللی در مورد مسئولیت و جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی از قبیل کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۶۹ در مورد مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی (CLO) کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۷۱ در مورد تأسیس صندوق بین‌المللی برای جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی (FUND) و نیاز مبرم به لازم الاجراء شدن هر چه سریعتر پروتکل‌های ۱۹۸۴ مربوط به کنوانسیون CLO و FUND و با توجه به بیشتر به اهمیت موافقتنامه‌ها و ترتیبات دو جانبه از قبیل کنوانسیون‌ها و موافقتنامه‌های منطقه‌ای و با در نظر داشتن مقررات مربوط به کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریا بویژه بخش ۱۲ آن و با آگاهی به ضرورت گسترش همکاری‌های بین‌المللی و افزایش قابلیت‌های موجود ملی، منطقه‌ای و جهانی در زمینه آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی و با توجه به نیاز ویژه کشورهای در حال توسعه و بخصوص کشورهای جزیره‌ای کوچک و با ملاحظه اینکه بهترین راه حصول این اهداف انعقاد یک کنوانسیون بین‌المللی در زمینه آمادگی، مقابله و همکاری در مقابل آلودگی نفتی می‌باشد کنوانسیون مشتمل بر یک مقدمه و ۱۹ ماده و یک الحاقیه تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی» را در سی‌ام نوامبر ۱۹۹۰ با شرکت ۹۰ کشور عضو از جمله

جمهوری اسلامی ایران در لندن به تصویب می‌رسانند.

بسیاری از کشورها به این کنوانسیون ملحق شده‌اند کشورمان نیز براساس ماده واحد مورخ ۷۶/۴/۲۹ در تاریخ ۷۶/۱۲/۶ به این کنوانسیون ملحق گردیده است.

بر اساس این کنوانسیون هر کشور متعهد کشتی‌هایی را که محق به برافراشتن پرچم آن هستند ملزم خواهند نمود که طرح اضطراری آلودگی نفتی را بر طبق مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی که برای این منظور لازم گردیده است داشته باشد.

طبق این کنوانسیون فرماندهان کشتی‌ها یا سایر افراد مسئول کشتی‌های تحت پرچم خود و افراد مسئول واحدهای دریایی تحت صلاحیت خود را ملزم نماید که هرگونه اتفاق در کشتی یا واحدهای دریایی خود که ریزش نفتی داشته یا احتمال ریزش نفتی دارند را گزارش نمایند.

۱- در مورد کشتی، به نزدیکترین کشور ساحلی

۲- در مورد واحدهای دریایی به کشور ساحلی که واحد، تحت صلاحیت آن می‌باشد

علاوه بر این فرماندهان و افراد مذکور می‌بایست بدون هیچ تاخیری هرگونه اتفاق مورد مشاهده در دریا را که متضمن ریزش یا وجود نفت باشد به طریق فوق‌الذکر گزارش نمایند.

هرگاه عضوی چنین گزارشی دریافت نماید یا اطلاعات مربوط به آلودگی که توسط دیگر منابع تهیه گردیده است دریافت نماید باید:

الف: حادثه را به منظور تعیین اینکه سانحه آلودگی نفتی است یا خیر مورد ارزیابی قرار دهد.

ب: ماهیت، وسعت و عواقب احتمالی سانحه آلودگی نفتی را مورد ارزیابی قرار دهد.

ج: سپس بدون تاخیر تمامی کشورهایی که منافع آنها بوسیله چنین سانحه آلودگی نفتی تحت تاثیر یا احتمالاً تحت تاثیر قرار می‌گیرد را مطلع سازد.

هر کشور عضو می‌بایست یک سیستم ملی جهت مقابله سریع و مؤثر با سوانح

آلودگی نفتی ایجاد نماید و این سیستم حداقل باید شامل موارد ذیل باشد:

- ۱- مقام یا مقامات ذبصلاح ملی با مسئولیت آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی
- ۲- نقطه یا نقاط تماس عملیاتی ملی که مسئول دریافت و انتقال گزارشات نفتی باشد
- ۳- مقامی که مجاز باشد بجای آن کشور درخواست کمک نموده یا در موارد ارائه کمک درخواست شده تصمیم‌گیری نماید.

کشورهای عضو با توجه به توانائیا و موجود منابع مربوطه خود، بنا به تقاضای کشور متاثر یا احتمالاً متاثر از سانحه آلودگی نفتی، با آن کشور همکاری نموده و خدمات مشورتی، پشتیبانی و تجهیزات فنی به منظور مقابله با سانحه آلودگی نفتی، در صورتیکه شدت چنین حادثه‌ای اقتضاء کند به آن ارائه نماید.

کشورهای عضو موظفند که مستقیماً یا از طریق سازمان یا سایر ارگانهای بین‌المللی در صورت اقتضاء در رابطه با آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی به طرفهای متعاهدی که تقاضای کمک فنی می‌نمایند:

الف - جهت آموزش پرسنل

ب - جهت اطمینان از موجود بودن تکنولوژی، تجهیزات و تأسیسات مربوطه و

ج - تسهیل سایر اقدامات و ترتیبات جهت آمادگی و مقابله با سوانح آلودگی نفتی و

د - انجام برنامه‌های مشترک تحقیق و توسعه

کشورهای متعاهد هزینه‌های اقدامات مربوط به خود را در برخورد با آلودگی بشرح

ذیل بعهده خواهند گرفت:

۱- اگر اقدام توسط یکی از طرفها بنا به درخواست صریح طرف دیگر صورت بگیرد، طرف

درخواست کننده هزینه اقدام طرف کمک کننده را تأمین خواهد کرد. طرف درخواست

کننده می‌تواند تقاضای خود را در هر زمانی ملغی سازد اما در چنین موردی آن طرف باید

هزینه‌هایی را که طرف کمک کننده متحمل یا تعهد نموده است بعهده بگیرد.

۲- اگر اقدام بنا به میل خود یکی از طرفها صورت بگیرد. آن طرف هزینه‌های اقدام خود را

بعهده خواهد گرفت.

این کنوانسیون در یک نسخه اصلی به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیائی تهیه شده و هر متن از اعتبار یکسان برخوردارند این کنوانسیون نزد دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی نگهداری می‌شود و مشارالیه تمامی کشورهای را که این کنوانسیون را امضاء نموده یا به آن ملحق شده یا می‌شوند را به دولتهای عضو کنوانسیون اعلام می‌نمایند.

کنوانسیون بین‌المللی تحدید مسئولیت

صاحبان کشتی‌های دریایما

با توجه به نافع بودن تنظیم موافقتنامه‌ای جهت یکسان کردن بعضی از مقررات مرتبط به تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریایما در دهم اکتبر ۱۹۵۷ مقرراتی در این خصوص تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریایما» مشتمل بر یک مقدمه و ۱۶ ماده در بروکسل تهیه گردیده و در سال ۱۹۵۸ لازم‌الاجراء شده و کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵ به آن ملحق گردیده است.

براساس این کنوانسیون صاحب کشتی دریایما می‌تواند مسئولیت خود را در موارد

ذیل :

الف: تلفات جانی یا صدمات بدنی به هر شخصی که در کشتی حمل می‌گردد و فقدان یا خسارت وارده به اموالی که در کشتی حمل می‌شود.

ب: تلفات جانی یا صدمات بدنی به هر شخص دیگر خواه در خشکی، خواه در آب و همچنین فقدان یا خسارات وارده به هرگونه اموال دیگر یا تضرع هرگونه حقوقی که در نتیجه عمل یا خطا یا غفلت اشخاصی که در کشتی یا خارج آن هستند و صاحب کشتی مسئول عمل یا خطا یا غفلت چنین اشخاصی است به وجود آید مشروط بر آن که عمل یا خطا یا غفلت شخص اخیرالذکر محدود به عملیات ناشی از دریانوردی یا اداره امور کشتی یا بارگیری یا حمل و تخلیه بار و سوار نمودن و حمل و پیاده کردن مسافری باشد

ج: هرگونه تعهد یا مسئولیت قانونی مربوط به برداشتن کشتی شکسته و یا خارج کردن و یا برداشتن و یا معدوم نمودن کشتی مغروق یا به گل نشسته و یا متروک و هرچه در داخل چنین کشتی هائی باشد و هرگونه تعهد یا مسئولیت ناشی از خسارات وارده به تأسیسات بندری یا حوضچه یا راههای آبی قابل کشتیرانی.

مگر اینکه حوادثی که موجب ایجاد چنین مطالباتی شود در اثر تقصیر وی به وقوع پیوسته باشد به شرح ذیل محدود نماید.

۱- در صورتیکه سانحه فقط منجر به خسارت مالی گردد جمعاً به نسبت هر تن ظرفیت کشتی ۱۰۰۰ فرانک (۱)

۲- در صورتیکه سانحه منجر به خسارت بدنی گردد جمعاً به نسبت هر تن ظرفیت کشتی ۳۱۰۰ فرانک

۳- در صورتی که سانحه منجر به خسارت بدنی و مالی هر دو گردد جمعاً به نسبت هر تن ظرفیت کشتی ۳۱۰۰ فرانک که از این مقدار ۲۱۰۰ فرانک به نسبت هر تن ظرفیت کشتی منحصراً برای پرداخت خسارات بدنی و مبلغ ۱۰۰۰ فرانک بقیه به نسبت هر تن ظرفیت کشتی برای پرداخت خسارات مالی تخصیص می یابد. چنانچه مواردی پیش آید که سهم اولیه تکافوی پرداخت کلیه خسارات شخص را ننماید این کسر پرداختی و مطالبات مالی به نسبت از محل قسمت دوم اعتبار تأمین خواهد گردید.

این کنوانسیون در مورد روابط بین کشورهایی که آن را تصویب نموده یا به آن ملحق شده اند ناسخ و جانشین قرارداد بین المللی متحدالشکل کردن پاره ای مقررات مربوط به تحدید مسئولیت صاحبان کشتی دریاپیما که در تاریخ ۲۵ اوت ۱۹۲۴ به امضاء رسیده است می باشد.

۱- منظور از فرانک واحد پولی است که دارای شصت و پنج نیم میلی گرم طلا با عیار نهصد در هزار باشد.

اسناد الحاق به این کنوانسیون نزد دولت بلژیک تودیع می شود و دولت بلژیک از
مجرای سیاسی وصول اسناد مزبور را به کلیه دول امضاء کننده و ملحق شده به کنوانسیون
اعلام می نماید.

کنوانسیون بین‌المللی تأسیس صندوق بین‌المللی

جبران خسارات (FUND ۱۹۷۱)

این کنوانسیون که در سال ۱۹۷۱ بنیان‌گذاری شد در سال ۱۹۷۴ تحت عنوان «قانون کشتیرانی تجاری» در انگلستان به رسمیت شناخته شد این کنوانسیون در واقع مکمل کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ می‌باشد زیرا کنوانسیون مسئولیت مدنی از بعضی موارد ناقص است و بعضی از اشخاص در شرایطی نمی‌توانند خسارات ناشی از پاکسازی محیط‌های آلوده دریائی را جبران کنند چون میزان محدودیت در آن کنوانسیون ناکافی است زیرا:

- ممکن است ادعاهای ناشی از ریزش نفتی عظیم را تحت پوشش قرار ندهد
- به علاوه مالک کشتی ممکن است براساس کنوانسیون مسئولیت مدنی دلایل دفاعی محکمه پسندی داشته باشد و یا
- بیمه‌گر او ورشکست شده باشد.

این گونه اشخاص می‌توانند دعوای خود را از طریق این کنوانسیون پیگیری نمایند

در سه وضعیت ذیل اقامه دعوی تحت مقررات این کنوانسیون ممکن نمی‌باشد.

- ۱- در جائیکه ریزش نفتی از جنگ، مخاصمات، جنگ داخلی یا شورش بوجود آمده باشد
- ۲- در جائیکه ریزش نفتی از یک کشتی دولتی که فعالیت‌های تجاری انجام نمی‌دهد بوجود آمده باشد

۳- در جائیکه خواهان قادر نیست ثابت کند خسارات وارده از ریزش نفتی کشتی مشخصی بوجود آمده است. اگر خواهان خود عمداً باعث ریزش نفتی شده و بخواهد مسئولیت خود را کاهش دهد صندوق از خود رفع مسئولیت خواهد کرد.

در سایر موارد مسئولیت پیش بینی شده در این کنوانسیون ۴۵۰ میلیون فرانک طلا برای هزینه‌های پاکسازی می‌باشد.

علاوه بر موارد فوق با تأسیس این صندوق قصد بر آن بوده است تا مالکان کشتی‌ها و بیمه‌گران‌شان که تحت عضویت کنوانسیون مسئولیت مدنی قراردارند بتوانند از پوشش این صندوق نیز استفاده کنند.

این کنوانسیون طی پروتکل‌های سالهای ۱۹۷۶ و ۱۹۹۰ مورد بازنگری قرار گرفته

است.

مقاله نامه شماره ۱۰۸ مربوط به شناسنامه ملوانی

کارکنان کشتی‌ها

کنفرانس عمومی سازمان بین‌المللی کار که به بنا به دعوت هیئت مدیره دفتر بین‌المللی کار چهل و یکمین دوره اجلاسیه خود را در تاریخ ۲۹ آوریل ۱۹۵۸ در ژنو منعقد ساخته بود پس از تصمیم نسبت به تصویب پیشنهادهای مختلف مربوط به شناسائی متقابل و یا بین‌المللی یک شناسنامه ملوانی ملی برای ملوانان و اینکه این پیشنهادهای به صورت مقاله نامه بین‌المللی در آید در تاریخ ۱۳ مه ۱۹۵۸ مقاله نامه‌ای را تحت عنوان «مقاله نامه شماره ۱۰۸ مربوط به شناسنامه ملوانی کارکنان کشتی‌ها» مشتمل بر یک مقدمه و ۱۴ ماده تصویب می‌نماید و کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۴۵/۹/۲۴ به آن ملحق می‌گردد.

این مقاله نامه شامل کلیه ملوانانی می‌گردد که به هر عنوان در کشتی‌های تجارتي غیرجنگی استخدام شوند و این کشتی‌ها در سرزمینی که این مقاله نامه در آن اجرا می‌گردد به ثبت رسیده باشد و به طور معمول جزو بحریه تجارتي محسوب گردد.

هر یک از کشورهای عضو که این مقاله در آن مجری است باید به درخواست ملوانان برای آنان کارت شناسائی صادر نماید و در هر حال در موردی که صدور چنین سندی جهت بعضی صنوف دریانوردان ممکن نباشد کشور مزبور می‌تواند به جای چنین سندی گذرنامه‌ای که مبین این امر باشد که دارنده آن دریانورد به مفهوم این مقاله نامه

است جهت وی صادر نماید. این گذرنامه دارای همان ارزش شناسنامه ملوانی دریانوردان می باشد.

براساس این مقاله نامه شناسنامه ملوانی باید بسیار ساده تنظیم و از جنس با دوامی انتخاب شود و همین طوری تنظیم شود که هر نوع تغییری در آن به عمل آید فوراً قابل کشف باشد و حاوی نام و عنوان مقام صادرکننده و تاریخ و محل صدور و تاریخ پایان اعتبار بوده و همچنین مبین این امر باشد که دارنده مدرک مزبور «شناسنامه ملوانی»، ملوان از نظر مقاله نامه مذکور باشد

علاوه بر موارد فوق شناسنامه ملوانی باید حاوی مشخصات مربوط به دارنده آن به

شرح ذیل باشد

الف: نام و نام خانوادگی بطور کامل

ب: محل و تاریخ تولد

ج: مشخصات جسمانی

د: عکس

ه: امضاء و اگر صاحب کارت قادر به امضاء نباشد اثر انگشت او

هر کشور عضو، ورود ملوانان را در سرزمینی که این مقاله نامه در آن مجری است مجاز خواهد شمرد به شرطی که ملوان مزبور دارای شناسنامه ملوانی معتبر بوده و بخواهد به طور موقت و در مدت توقف کشتی در بندر پیاده شود.

الحاق رسمی به این مقاله نامه به مدیرکل دفتر بین المللی کار ابلاغ و توسط مشارالیه به ثبت خواهد رسید نامبرده موارد ثبت الحاق و لغو الحاق را که دول عضو به او ابلاغ می گردد به اطلاع سایر کشورهای عضو می رساند.

کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش. صدور گواهینامه و نخبانی دریانوردان

با تمایل به افزایش ایمنی جان و مال اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریائی با ایجاد استانداردهای بین‌المللی آموزش، صدور گواهینامه و نخبانی دریانوردان از طریق توافق مشترک و با در نظر گرفتن اینکه بهترین وسیله برای دستیابی به این هدف ایجاد یک کنوانسیون بین‌المللی در این زمینه می‌باشد کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نخبانی دریانوردان» مشتمل بر یک مقدمه ۱۷ ماده و یک ضمیمه در ۶ فصل در تاریخ ۱۷ جولای ۱۹۷۸ مطابق با ۲۶ تیرماه ۱۳۵۷ در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسیده و توسط برخی کشورها امضاء گردید و کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۷۵/۵/۷ به آن ملحق میگردد. این کنوانسیون در مورد دریانوردانی اعمال می‌شود که در کشتی‌های دریایپیمایی خدمت می‌کنند که مجاز به برافراشتن پرچم یک کشور عضو می‌باشند.

دریانوردانی که خدمت آنها در شناورهای ذیل می‌باشد مشمول این کنوانسیون نمی‌گردند.

الف - کشتی‌های جنگی، ناوهای پشتیبانی یا سایر کشتی‌هایی که در تملک یا بهره‌برداری یک کشور قرار دارند و صرفاً به خدمت دولتی غیرتجاری می‌پردازند با وجود این، هر عضوی باید با اتخاذ تدابیر مقتضی بدون ورود لطمه به عملیات یا توان عملیاتی

اینگونه کشتی‌های در تملک یا بهره برداری خود اطمینان حاصل کند که افراد شاغل در اینگونه کشتی‌ها الزامات کنوانسیون را تا حد معقول و عملی برآورده نمایند.

ب - شناورهای صیادی

ج - قایق‌های تفریحی که به امور تجاری می‌پردازند یا

د- کشتی‌های چوبی با ساختار ابتدایی

مطابق با مفاد این کنوانسیون کشتی‌ها هنگام توقف در بنادر یکی از اعضاء به منظور حصول اطمینان از اینکه دریانوردانی که در این کشتی‌ها خدمت می‌کنند و می‌بایست گواهینامه داشته باشند دارای گواهینامه هستند یا خیر مورد کنترل قرار می‌گیرند. افزایش همکاری‌های فنی یکی دیگر از اصولی است که مورد تاکید این کنوانسیون می‌باشد و بر این اساس اعضاء می‌بایست با مشورت و کمک سازمان بین‌المللی دریانوردی پشتیبانی خود را از آن دسته از اعضاء که برای موارد ذیل درخواست کمک‌های فنی می‌نمایند افزایش دهند.

الف: آموزش پرسنل اداری و فنی

ب: ایجاد مؤسساتی جهت آموزش دریانوردان

ج: تدارک تجهیزات و تسهیلات برای مؤسسات آموزشی

د: توسعه برنامه‌های آموزشی مناسب، شامل آموزشهای عملی در کشتی‌های دریایی و غیره
ه: تسهیل سایر اقدامات و تمهیدات جهت ارتقای صلاحیتهای دریانوردان براساس این کنوانسیون گواهینامه‌های فرماندهان، افسران و درجه داران باید برای آن دسته از متقاضیان صادر شود که شرایط مربوطه را دارا باشند و گواهینامه‌ها باید به زبان یا زبانهای رسمی کشور صادرکننده باشد و در صورتیکه زبان مورد استفاده انگلیسی نباشد متن باید حاوی ترجمه‌ای به آن زبان باشد.

در این کنوانسیون اصول خاصی برای نگرهبانی دریانوردی در نظر گرفته شده است

الزامات ویژه برای تانکرها، تسلط بر وسائل نجات از دیگر مواردی هستند که مورد تاکید این کنوانسیون می باشد.

سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق این کنوانسیون نزد دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی سپرده می شود و مشارالیه تمامی کشورهایی که کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده اند مطلع خواهد نمود.

موافقتنامه گمرکی مربوط به وسایل رفاه مختص دریانوردان

با علاقه به توسعه وسایل رفاه دریانوردان کشتی‌هایی که برای آمد و شد دریائی بین‌المللی به کار می‌رود و با اعتقاد به اینکه قبول مقررات گمرکی متحدالشکل که عمل انتقال وسایل رفاه دریانوردان را از آنها تسهیل می‌کند می‌تواند به آن منظور کمک نماید برخی از کشورها تحت توجهات شورای همکاری گمرکی و به ابتکار و با مشاوره با سازمان بین‌المللی کار مقرراتی را تحت عنوان «موافقتنامه گمرکی مربوط به وسایل رفاه مختص دریانوردان» در تاریخ یکم دسامبر ۱۹۶۴ در بروکسل مشتمل بر یک مقدمه و ۱۹ ماده و یک ضمیمه تدوین و امضاء نموده‌اند که کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۴۸/۹/۱۰ به آن ملحق گردیده است.

براساس این موافقتنامه کشورهای متعاقد تعهد می‌کنند که نسبت به کالاهای رفاهی

که طبق شرایط ذیل:

الف: به منظور تحویل به کشتی و استفاده از آن در داخل کشتی بیگانه که به عبور و مرور بین‌المللی دریائی اشتغال داشته و در بندر یکی از کشورهای متعاقد پهلو گرفته باشد بدان کشور وارد شود.

ب: به منظور تحویل به کشتی و استفاده از آن در داخل کشتی بیگانه که به عبور و مرور بین‌المللی دریائی اشتغال داشته و در همان بندر یا بندر دیگری از قلمرو همان کشور

متعاهد پهلو گرفته از کشتی دیگر پیاده شده باشد.

ح: به منظور دوباره خروج از کشتی پیاده شده باشد.

د: به منظور تعمیر باشد

ه: به منظور اجرای بعدی یکی از بندهای الف و ب و ج فوق الذکر باشد.

و: به منظور استفاده دریانوردان برای مدتی که بیش از مدت توقف کشتی در بندر نباشد از

کشتی پیاده شده باشد.

وارد می شوند و مشروط بر آنکه دوباره خارج شوند از:

الف - از پرداخت حقوق و عوارض ورودی

ب - از اجرای کلیه ممنوعیتها و محدودیتهای ورودی به استثنای آنچه ناشی از اجرای

مقررات مربوط به مسائل مربوط به اخلاق و امنیت عمومی و بهداشت عمومی

دامپزشکی و آسیب شناسی گیاهی می باشد.

به طور مشروط معاف نمایند

تسهیلات فوق الذکر به وسائل رفاهی که به طور موقت برای استفاده در اماکن رفاه

برای مدتی که از ۶ ماه تجاوز نکند وارد شده باشد تعمیم داده می شود.

بر اساس ضمیمه این موافقتنامه فهرست لوازم رفاه کارکنان کشتی ها بشرح ذیل

است:

الف - لوازم مطالعه مثل: کتاب، دوره های تحصیل مکاتبه ای، روزنامه، مجله، نشریات برای

تسهیل رفاه در بنادر

ب - لوازم سمعی و بصری نقل: لوازم پخش صوت، ضبط صوت، دستگاههای رادیو و

تلویزیون، سینما توگرافی و سایر پروژکتورها، صفحه ضبط شده روی نوار یا صفحه

(دوره درس زبان، برنامه های رادیو، سرگرمی ها، موسیقی ونمایش)، فیلم های ظاهر

شده و یا چاپ شده فیلم اسلاید

ج - لوازم ورزشی مثل: لباسهای ورزشی، انواع توپ، راکت و تورها، لوازم ورزش‌های قهرمانی، لوازم ژیمناستیک.

د- لوازم سرگرمی مثل: بازیهای خانگی، آلات موسیقی، لوازم بازیکنان غیرحرفه‌ای تئاتر، لوازم برای نقاشی، مجسمه سازی، منبت کاری، فلزکاری، قالبیافی و غیره

و- قسمت‌ها و قطعات برای لوازم رفاه کارکنان

براساس این موافقتنامه اماکن رفاه عبارتند از مهمانسراها، باشگاهها و مراکز تفریح دریانوردان که بوسیله سازمانهای رسمی و یا مذهبی و یا مؤسسات غیرانتفاعی اداره می‌شوند و همچنین عبادتگاههایی که مراسم مذهبی به طور مرتب برای دریانوردان در آن انجام می‌شود.

هرگونه تقلب یا اظهار خلاف واقع یا هر عملی که سبب شود از تسهیلاتی که به موجب این قرارداد پیش بینی می‌شود بنا حق استفاده شود متخلف طبق قوانین کشوری که تخلف در آن انجام شده مشمول جریمه و کیفر خواهد بود و همچنین مشمول پرداخت کلیه حقوق و عوارض مربوطه می‌باشد.

اسناد تصویبی یا الحاقی به دبیرکل شورای همکاری گمرکی سپرده می‌شود و مشارالیه مراتب را به اطلاع طرفهای متعاقد و کشورهای امضاء کننده و به دبیرکل سازمان ملل متحد و مدیرکل دفتر بین‌المللی کار می‌رساند.

کنوانسیون سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی (اینمارسات)^(۱)

با در نظر گرفتن اصول مطروحه در قطعنامه شماره ۱۷۲۱ مصوب شانزدهمین اجلاس مجمع عمومی ملل متحد مبنی بر اینکه ارتباطات از طریق ماهواره باید در اسرع وقت که عملاً ممکن باشد و در سطح جهانی و بدون تبعیض در اختیار همه ملت‌های جهان قرار گیرد و با در نظر گرفتن مفاد عهدنامه اصول حاکم بر فعالیت‌های کشورها در زمینه اکتشاف و استفاده در فضای لایتناهی در این ارتباط از جمله ماه و دیگر اجرام سماوی، منعقد شده در تاریخ ۲۷ ژانویه ۱۹۶۷ و بویژه ماده ۱ آن که مقرر می‌دارد فضای لایتناهی باید در جهت استفاده و مصالح همه کشورها مورد بهره‌برداری قرار گیرد و نظر به اینکه نسبت عظیمی از تجارت جهانی بر کشتی متکی است و با آگاهی از اینکه بهبود قابل توجهی در سیستم‌های ایمنی و کمک به کشتی‌های آسیب دیده و برقراری ارتباطات میان کشتی‌ها و مدیران آنها و نیز میان خدمه یا مسافران کشتی و اشخاص در ساحل با استفاده از ماهواره بعمل آمده است.

و فراهم آوردن تسهیلاتی جهت استفاده کشتی‌های همه ملت‌ها از طریق بهره‌برداری از پیشرفته‌ترین تکنولوژی فضائی مناسب موجود برای کارآمدترین و اقتصادی‌ترین تسهیلات ممکن منطبق بر کاراترین و عادلانه‌ترین استفاده از طیف بسامدهای رادیویی و

1- INMARSAT

مدارهای ماهواره‌ای و با تشخیص اینکه سیستم ماهواره‌ای دریائی شامل ایستگاههای زمینی سیار، ایستگاههای زمینی در خشکی و نیز بخش فضائی است کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریائی» مشتمل بر یک مقدمه و سی و پنج ماده و موافقتنامه اجرائی آن در تاریخ ۳ سپتامبر ۱۹۷۶ مطابق با ۱۲ شهریور ۱۳۵۵ در لندن به زبانهای انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیولی که همه یکسان معتبر می‌باشند به تصویب رسیده و نزد دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی نگهداری می‌شود.

کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۶۲/۴/۱۵ مجلس شورای اسلامی به این کنوانسیون ملحق گردیده است.

براساس این کنوانسیون سازمانی بنام «سازمان بین‌المللی ماهواره دریائی» تاسیس گردیده است که هدف آن فراهم آوردن بخش فضائی لازم به منظور بهبود ارتباطات دریائی و در نتیجه کمک به بهبود کمک رسانی به کشتی‌های آسیب دیده و نجات زندگی در ارتباطات دریائی، کارایی و مدیریت کشتی‌ها خدمات مکاتباتی عمومی دریائی و امکانات تعیین محل وسیله بی سیم می‌باشد و سازمان تلاش می‌نماید که در همه مناطقی که به ارتباطات دریائی نیاز باشد خدمات خود را ارائه نماید.

این سازمان انحصاراً در جهت مقاصد صلح‌آمیز اقدام خواهد کرد.

کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن

با درک نیاز به حفظ ایمنی کامل جان افراد در هنگام کار، رویهم چینی و حمل و نقل کانتینرها و با توجه به نیاز به تسهیل حمل و نقل بین‌المللی کانتینری و با تشخیص مزایای رسمی کردن الزامات ایمنی مشترک بین‌المللی در این زمینه کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن» مشتمل بر یک مقدمه و ۱۶ ماده و دو ضمیمه در تاریخ دوم سپتامبر ۱۹۷۲ میلادی مطابق با ۱۱/۶/۱۳۵۱ در ژنو تنظیم و امضاء گردید و کشورمان نیز براساس ماده واحده یکم آبان ماه یکهزار و سیصد و هفتاد و نه به آن ملحق گردیده است کاربرد این کنوانسیون در مورد کانتینرهای جدید و موجود مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی به استثنای کانتینرهائی که برای حمل و نقل هوائی به گونه خاصی طراحی شده‌اند، اعمال می‌شود.

براساس این کنوانسیون «کانتینر» یعنی رکنی از تجهیزات حمل و نقل که دارای

ویژگیهای زیر باشد:

الف - ثابت و پایدار و در نتیجه به اندازه کافی محکم که مناسب کاربرد مداوم باشد.

ب - دارای طراحی ویژه برای تسهیل حمل و نقل کالا از طریق یک نوع یا انواع حمل و نقل

بدون بارگیری مجدد میان راهی باشد،

پ - دارا بودن طراحی که با پیش بینی بستهای در گوشه‌ها باعث محفوظ و محکم

نگاهداشتن و یا حمل و نقل آسان می‌گردد.

ث - دارای اندازه‌ای که فضای محصور به وسیله (۴) گوشه پائینی بیرونی به یکی از دو ترتیب زیر باشد:

۱- دست کم (۱۴) مترمربع (۱۵۰ فوت مربع) یا

۲- دست کم (۷) مترمربع (۷۵ فوت مربع) چنانچه بستهای گوشه‌ای بالائی بر روی آن نصب شده باشند.

اصطلاح کانتینر شامل هیچ یک از وسائل نقلیه یا بسته بندی نمی‌گردد با این وجود زمانی که کانتینرها روی شاسی حمل شوند آنها را شامل می‌شود.

براساس این کنوانسیون هر کانتینر بایستی «پلاک تایید ایمنی» داشته و این پلاک باید به طور دائمی در محل کاملاً در معرض دید و در جایی که به آسانی آسیب نبیند الصاق شود. و روی آن تمامی علامتگذاریهای مربوط به حداکثر وزن ناخالص، طبق اطلاعات مربوط به حداکثر وزن ناخالص بر روی پلاک تایید ایمنی باشد.

و پلاک تایید ایمنی باید اطلاعات زیر را دست کم به زبان انگلیسی یا فرانسوی در بر داشته باشد.

«تایید ایمنی CSC»

نام کشور صادرکننده تایید و مرجع تایید

تاریخ (ماه و سال) ساخت

شماره شناسائی سازنده کانتینر

حداکثر وزن ناخالص مفید و مؤثر (کیلوگرم یا پوند)

وزن مجاز رویهم چینی برای ۱/۸g (کیلوگرم یا پوند)

ضمناً در روی پلاک باید جای خالی برای درج مقادیر (عوامل) استحکام دیواره انتهائی و همچنین یک جای خالی در روی پلاک برای درج تاریخهای (ماه و سال) بازدید و

بازرسی اول و بعدی مربوط به نگهداری در نظر گرفته شود.

طبق این کنوانسیون هر عضوی باید رویه مؤثری را برای آزمایش، بازرسی و تأیید کانتینرها طبق معیارهای مربوطه ایجاد نماید.

تأیید اعطا شده به موجب اختیار یک عضو تحت شرایط این کنوانسیون باید توسط اعضای دیگر برای تمام اهداف موضوع این کنوانسیون پذیرفته شود اعضای دیگر باید این تأیید را همانند تأیید صادر شده از جانب خود معتبر و نافذ بدانند. هر کانتینری که به تأیید رسیده باشد مشمول کنترل در قلمرو اعضاء به وسیله مأموران آنها که به طور مقتضی مجاز شده‌اند خواهد شد. این کنترل باید محدود به تشخیص این امر گردد که:

کانتینر دارای پلاک تأیید ایمنی معتبر به گونه‌ای است که به وسیله این کنوانسیون مقرر شده، مگر اینکه ادله روشنی بر این باور موجود باشد که وضعیت کانتینر به گونه‌ای است که تهدید آشکاری برای ایمنی به حساب می‌آید، در چنین مواردی، مأمور مجری کنترل باید فقط تا جایی که ممکن است ضرورت داشته باشد برای اطمینان از اینکه کانتینر بیش از ادله سرویس دهی به وضعیت ایمن برگشته به انجام کنترل بپردازد.

در صورت ناامن جلوه کردن کانتینر به علت نقصی که ممکن است در هنگام تأیید کانتینر در آن وجود داشته، دستگاه اجرائی مسئول تأیید باید توسط عضوی که نقص را پیدا کرده است آگاه گردد.

نسخه اصلی این کنوانسیون که متن آن به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیائی همگی موثق، معتبرند و به دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی سپرده می‌شود، علاوه بر آن اسناد تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق نیز به وی سپرده می‌شود و مشارالیه مراتب را به کلیه اعضاء اعلام می‌نماید.

فصل سوم: کنوانسیونهای مرتبط با حمل و نقل هوایی

کنوانسیون هواپیمائی بین‌المللی کشوری (شیکاگو)

نظر به اینکه پیشرفت و توسعه هواپیمائی بین‌المللی کشوری در آینده می‌تواند منشاء کمک به ایجاد مودت و حسن تفاهم و تحکیم روابط حسنه و حفظ آن در بین ملل و افراد جهان باشد و یا بالعکس عدم استفاده صحیح از آن ممکنست امنیت عمومی را متزلزل ساخته و به مخاطره اندازد و نظر به اینکه جلوگیری از اختلاف و توسعه همکاری بین کشورها و نفوس بشری رکن اساسی صلح جهانی شناخته شده و مورد علاقه کشورهای امضاء کننده این پیمان می‌باشد لذا برای اینکه هواپیمائی بین‌المللی کشوری بر مبنای صحیح استوار گردیده و سرویسهای هواپیمائی بین‌المللی کشوری براساس تساوی حقوق بهره‌برداری با اصول صحیح و مقرون به صرفه تأسیس و تشکیل گردند برخی از دول در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو کنوانسیون را تحت عنوان «کنوانسیون هواپیمائی بین‌المللی کشوری» معروف به «کنوانسیون شیکاگو» در یک مقدمه و ۹۶ ماده امضاء نمودند این کنوانسیون در تاریخ ۱۹۴۷/۴/۴ لازم‌الاجراء گردیده است و کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب سی‌ام تیرماه ۱۳۲۸ به آن ملحق گردیده است. بالغ بر ۱۸۴ کشور به این پیمان ملحق شده‌اند.

براساس این کنوانسیون کشورهای عضو حق حاکمیت تام مطلق هر یک از

کشورهای عضو را نسبت به فضای هوایی آن کشور را به رسمیت می شناسد.

این کنوانسیون فقط هواپیماهای کشوری را در برمی گیرد و مشمول هواپیماهای دولتی نمی گردد و هواپیماهایی که در سرویس های ارتش و گمرک و نیروهای انتظامی بکار می روند جزو هواپیماهای دولتی محسوب می شوند و این هواپیما حق ندارند بدون تحصیل اجازه از طریق عقد قرارداد و غیره و با رعایت مفاد و شرایط آن بر فراز خاک کشور دیگر پرواز کنند یا در آن فرود آیند.

برطبق این کنوانسیون هواپیماهای کشورهای عضو که بطور غیرمنظم فعالیت می نمایند می توانند در قلمرو یکدیگر بدون تحصیل اجازه قبلی و مشروط به اینکه کشورهای مزبور در مورد لزوم حق صدور دستور فرود آمدن آنها را داشته باشد به داخل آن کشورها پرواز نموده یا بدون توقف از فراز خاک آنها عبور نمایند و یا اینکه بدون منظور بهره برداری در آن فرود آیند.

حمل و نقل داخلی هواپیمای کشورهای عضو در قلمرو یکدیگر و همچنین پرواز هواپیماهای بدون خلبان مگر با اجازه مخصوص ممنوع می باشد قوانین و مقررات یک کشور عضو پیمان راجع به ورود و خروج مسافری و کارکنان یا بار هواپیما از قبیل مقرراتی که مربوط به ورود، ترخیص، مهاجرت، گذرنامه، گمرک و قرنطینه می باشد از طرف مسافری و کارکنان هواپیما یا به نمایندگی از طرف آنها و همچنین در مورد کالاهای هواپیما به مجرد ورود به آن کشور و خروج از آن یا هر موقعی که در خاک آن کشور می باشد لازم الرعایه خواهد بود.

هریک از کشورهای عضو موافقت می نماید که در مواقع لازمه برای جلوگیری از شیوع وبا، تیفوس (مسری)، آبله، تب زرد، طاعون و سایر امراض ساریه به وسیله هواپیما اقدام لازم بعمل آورد و برای این منظور کشور مزبور یا دوایر مربوطه ای که با مقررات بین المللی در مورد امور بهداشتی متعلقه به هواپیما ارتباط دارند بطور دقیق مشورت و

مذاکره خواهد نمود این مذاکرات باید بدون اینکه صدمه‌ای به اجرای پیمانهای موجود بین‌المللی در این موضوع که کشور مورد بحث نیز در آن شرکت دارد وارد آورد انجام گیرد. هر عوارضی که از طرف یک کشور عضو در مورد استفاده هواپیماهای سایر کشورهای عضو از فرودگاهها و وسائل هوانوردی خود وضع گردد یا اجازه وضع آن داده شود میزان آن نباید از مبلغی که توسط هواپیماهای خود آن کشور پرداخت می‌گردد زیادتر شود.

هواپیماها براساس این کنوانسیون تابع کشوری خواهند بود که در آنجا به ثبت رسیده باشند، هواپیما نمی‌تواند قانوناً در بیش از یک کشور به ثبت برسد ولی ثبت آن ممکن است از کشوری به کشور دیگر تغییر پیدا کند.

هر هواپیمائی که به امور حمل و نقل هوائی بین‌المللی اشتغال دارد باید دارای علائم تابعیت و ثبت مربوط باشد.

برقراری تسهیل امور هوانوردی، مقررات گمرکی و مهاجرتی یکی دیگر از مواردی است که در این کنوانسیون به آن تاکید گردیده است.

هر یک از هواپیماهای یک کشور عضو که به امور هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارد باید اسناد ذیل را همراه داشته باشد.

الف - گواهینامه ثبت هواپیما

ب - گواهینامه قابلیت پرواز

ج - پروانه‌های لازمه جهت هر یک از کارکنان هواپیما

د - دفتر پرواز هواپیما

ه - پروانه استعمال دستگاههای مخابراتی رادیویی در صورت وجود دستگاههای مزبور در هواپیما.

و - در صورتی که هواپیما مسافر حمل نماید فهرست اسامی مسافریین و محل عزیمت و

ز - هرگاه هواپیما کالا با خود حمل نماید اظهارنامه و صورت تفصیلی بارهای هواپیما. اسلحه و مهمات جنگی در داخل یا برفراز خاک کشوری که در آن هواپیما به امور هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارد ممنوع است مگر با اجازه مخصوص آن کشور علاوه بر اسلحه و مهمات جنگی هر یک از کشورها به منظور تامین حفظ سلامت عمومی حمل اشیاء دیگری در داخل یا برفراز خاک کشور خود محدود یا ممنوع نماید مشروط بر اینکه در این مورد تبعیضی بین هواپیماهای خود و سایر کشورهای عضو قائل نشود.

این کنوانسیون جانشین کنوانسیونهای پاریس و هاوانا که به ترتیب در سالهای ۱۹۱۹ و ۱۹۲۸ به تصویب رسیده‌اند می‌باشد و متن آن به زبانهای انگلیسی، فرانسه و اسپانیایی تهیه شده است و در آرشیو دولت کشور آمریکا تودیع گردیده و رونوشت گواهی شده آنها از طرف دولت مزبور به دولتهای متبوعه کلیه کشورهایی که آنرا امضاء نموده یا ملحق می‌گردند ارسال می‌شود.

شایان ذکر است که براساس این کنوانسیون سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری ایجاد گردیده است.

برخی از مواد این کنوانسیون براساس پروتکل‌های ذیل مورد بازنگری قرار گرفته است

- | | |
|-----------------------|-----------------|
| ۱- پروتکل مونترال | ۱۳ می ۱۹۴۷ |
| ۲- پروتکل‌های مونترال | ۱۴ ژوئن ۱۹۵۴ |
| ۳- پروتکل مونترال | ۲۱ ژوئن ۱۹۶۱ |
| ۴- پروتکل رم | ۱۵ سپتامبر ۱۹۶۲ |
| ۵- پروتکل نیویورک | ۱۲ مارس ۱۹۷۱ |
| ۶- پروتکل وین | ۷ ژوئیه ۱۹۷۱ |

- ۱۶ اکتبر ۱۹۷۴ ۷- پروتکل مونترال
- ۳۰ سپتامبر ۱۹۷۷ ۸- پروتکل مونترال
- ۱۶ اکتبر ۱۹۸۰ ۹- پروتکل مونترال
- ۱۰ می ۱۹۸۴ ۱۰- پروتکل مونترال
- ۱۶ اکتبر ۱۹۸۹ ۱۱- پروتکل مونترال

قرارداد سرویسهای ترانزیت هوایی بین‌المللی

برخی از کشورهای عضو سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری در راستای چگونگی پروازهای ترانزیتی هوایی در هفدهم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو قراردادی را تحت عنوان «قرارداد سرویسهای ترانزیت هوایی بین‌المللی» مشتمل بر یک مقدمه و شش ماده تنظیم و امضاء نمودند و کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب سی‌ام تیر ماه ۱۳۲۸ به آن ملحق گردیده است.

براساس این قرارداد هر یک از کشورهای عضو امتیازات هوایی ذیل را در مورد سرویسهای منظم هوایی بین‌المللی به سایر کشورهای عضو پیمان اعطا می‌نماید

۱- حق پرواز سراسری از فراز خاک آن کشور بدون فرودآمدن

۲- حق فرود آمدن برای امور غیرتجارتی

این مزایا شامل فرودگاههایی که برای امور ارتشی بکار می‌روند و سرویسهای منظم هوایی بین‌المللی نمی‌توانند از آن استفاده کنند نخواهد شد و در مناطقی که عملیات جنگی وجود دارد یا تحت اشتغال نظامی می‌باشد و یا در زمان جنگ در مسیر راههایی که برای رساندن تدارکات به این نواحی امتداد می‌یابد استفاده از مزایای مزبور منوط به تصویب مقامات صلاحیتدار ارتشی می‌باشد.

هر یک از کشورهای عضو پیمان که حق توقف برای امور غیرتجارتی به شرکتهای

هوایی کشور دیگر عضو اعطا نماید می تواند از شرکتهای مزبور بخواهد در نقاطی که حق توقف دارند نسبت به حمل و نقل تجارتي مساعدت نمایند این قبیل تقاضا نباید متضمن هیچگونه تبعیضی بین شرکتهای هوایی که در همان خط کار می کنند باشد.

هر یک از کشورهای عضو این قرارداد می توانند با رعایت مفاد قرارداد به امور ذیل

مبادرت ورزند:

۱- مسیری را که باید در داخل خاک آن کشور از طرف هر یک از سرویسهای هوایی بین المللی پیروی گردد و همچنین فرودگاههایی که ممکن است سرویسهای مزبور از آن استفاده کنند تعیین نماید.

۲- در مورد هر یک از سرویسهای مزبور با استفاده از این قبیل فرودگاهها و سایر وسائل عوارض عادلانه و مقتضی وضع و یا اجازه وضع آنها بدهد. این عوارض نباید بیش از مبلغی باشد که بابت استفاده از این فرودگاهها و وسائل از هواپیماهای خود آن کشور که به همین گونه امور هوایی بین المللی اشتغال دارند وصول شود.

متن این قرارداد به زبانهای انگلیسی، فرانسه و اسپانیائی تهیه گردیده، و هر یک دارای اعتبار یکسان می باشد و در آرشیو دولت کشور آمریکا بایگانی شده و رونوشت گواهی شده آن از طرف آن دولت به کلیه دولتهای کشورهای که امضاء نموده یا ملحق می شوند ارسال خواهد شد.

کنوانسیون گوادالاخارا

این کنوانسیون متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل «عامل حمل و نقل» انجام می‌گردد می‌باشد.

نظر به اینکه کنوانسیون ورشو فاقد این مقررات بود و از آنجائیکه تدوین چنین مقرراتی مطلوب به نظر می‌رسید لذا برخی از کشورها اقدام به تدوین و امضاء مقرراتی تحت عنوان «کنوانسیون گوادالاخارا» مشتمل بر یک مقدمه و هیجده ماده در تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ در گوادالاخارا نمودند و کشورمان نیز براساس ماده واحده قرارداد ماه ۱۳۵۴ به آن ملحق گردیده است.

بر اساس این کنوانسیون:

منظور از «متصدی حمل و نقل طرف قرارداد» شخصی است که طرف قرارداد حمل و نقلی می‌باشد که طبق مقررات کنوانسیون ورشو بین او و یک مسافر یا فرستنده یا شخصی که از طرف یک مسافر و یا فرستنده اقدام می‌کند انعقاد یافته است.

و منظور از «عامل حمل و نقل» شخصی است غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد که طبق اختیاراتی که از طرف «متصدی حمل و نقل طرف قرارداد» به او اعطا گردیده عهده دار انجام تمام یا قسمتی از حمل و نقل می‌گردد.

هرگاه عامل حمل و نقل عهده دار انجام تمام یا قسمتی از حمل و نقل گردد متصدی حمل و نقل نسبت به تمام حمل و نقلی که در قرارداد در نظر گرفته شده می باشد و عامل حمل و نقل تنها در مورد قسمتی که انجام آن را به عهده گرفته مسئول می باشد.

اعمال و قصور عامل حمل و نقل و مستخدمین و عاملین او ضمن انجام وظایف مربوط به حمل و نقلی که توسط عامل حمل و نقل انجام می گیرد به عنوان اعمال و قصور متصدی حمل و نقل طرف قرارداد تلقی خواهد شد.

شکایات و یا دستوراتی که طبق مقررات کنوانسیون ورشو باید به متصدی حمل و نقل ابلاغ شود اعم از اینکه به وی یا عامل حمل و نقل خطاب شده باشد دارای اثر یکسان خواهد بود ولیکن در خصوص دستورات مذکور در ماده ۱۲ کنوانسیون ورشو مبنی بر: (فرستنده می تواند به شرط اجرای کلیه تعهدات ناشی از قرارداد حمل و نقل کالا با پس گرفتن آن در فرودگاه مبدا یا مقصد یا با متوقف کردن آن ضمن فرود در مسیر پرواز یا با تحویل آن چه در مقصد و چه در طی مسیر به شخص دیگری غیر از گیرنده مذکور در بارنامه هوایی، یا با تقاضای اعاده آن به فرودگاه مبدا در اختیار خود درآورد) فقط در زمانی نافذ خواهد بود که به متصدی حمل و نقل طرف قرارداد خطاب گردیده باشد.

در مورد حمل و نقل که به وسیله عامل حمل و نقل انجام گردیده است مبلغ کل غرامت قابل وصول از عامل مزبور و متصدی حمل و نقل طرف قرارداد و مستخدمین یا عاملین آنها که در حد وظایف خود عمل نموده اند نباید از حداکثر مبلغ غرامتی که ممکن است طبق این کنوانسیون پرداخت آن به عهده متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا عامل حمل و نقل گذاشته شود تجاوز نماید ولی هیچیک از اشخاص مذکور در این ماده مسئول پرداخت مبلغی بیش از میزانی که شامل وی می شود نخواهد بود.

در مورد حمل و نقلی که به وسیله عامل حمل و نقل انجام گرفته است شاکی مختار است علیه عامل مزبور یا متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا هر دو و یا هر یک جداگانه

ادعای خسارت بنماید. چنانچه ادعای خسارت فقط علیه یکی از متصدیان حمل و نقل باشد این شخص محق خواهد بود که خواستار ملحق شدن متصدی دیگر حمل و نقل در جریان محاکمات گردد.

این کنوانسیون به زبانهای انگلیسی و فرانسه و اسپانیولی تنظیم گردیده و کلیه متون آن دارای اعتبار یکسان می باشد و در صورت بروز اختلاف متن فرانسه که کنوانسیون ورشو به آن زبان نوشته شده معتبر خواهد بود. این کنوانسیون و اسناد تصویب و یا الحاق به آن نزد کشور مکزیک سپرده می شود و کشور مذکور رونوشتهای برابر اصل شده آنرا برای سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری و کلیه دول عضو سازمان ملل متحد یا هر عضو هر یک از سازمانهای تخصصی ارسال می دارد.

پروتکل گواتمالا

با توجه به ضرورت اصلاح بعضی از مقررات کنوانسیون ورشو که قبلاً نیز براساس پروتکل لاهه برخی از مواد آن اصلاح شده بود پروتکلی مشتمل بر یک مقدمه ۲۶ ماده در گواتمالا تنظیم و امضاء گردید که کشورمان نیز براساس ماده واحده خرداد ماه ۱۳۵۴ آنرا تصویب نموده است.

براساس این پروتکل مواد ۳ و ۴ و ۱۷ و ۲۰ و ۲۱ و ۲۲ و ۲۴ و ۲۵ حذف و متون دیگری جایگزین آنها می‌شود و در ماده ۱۸ بندهای ۱ و ۲ حذف و متن‌های دیگری جایگزین آنها می‌گردد و به ماده ۲۸ یک بند اضافه می‌شود و چندین ماده دیگر به متن کنوانسیون اضافه می‌گردد.

در نتیجه این تغییرات اصلاحاتی درخصوص نحوه صدور بلیط مسافر و رسید لوازم شخصی مسافر انجام می‌پذیرد و براساس تغییرات:

متصدی حمل و نقل در مورد خسارت ناشیه از فوت یا آسیب بدنی یک مسافر هنگامی مسئول است که حادثه‌ای که سبب فوت یا آسیب بدنی گردیده در داخل هواپیما و یا در جریان هر یک از عملیات مربوط به سوار شدن به هواپیما و یا پیاده شدن از آن رخ داده باشد. مع الوصف متصدی حمل و نقل در مورد فوت یا آسیب بدنی که صرفاً بر اثر وضع مزاجی مسافر حاصل شده باشد مسئولیتی نخواهد داشت و متصدی حمل و نقل در

مورد خسارت ناشیه از انهدام - فقدان یا معیوب شدن لوازم شخصی در صورتی مسئول است که حادثه‌ای که سبب انهدام، فقدان و یا معیوب شدن گردیده در داخل هواپیما یا در طی عملیات بارگیری یا تخلیه آن و یا در طی مدتی که لوازم شخصی در اختیار متصدی حمل و نقل رخ داده باشد. معذالک متصدی حمل و نقل در مورد خسارتی که صرفاً ناشی از نقض ذاتی یا کیفی یا عیب موجود در لوازم شخصی باشد مسئولیتی نخواهد داشت.

براساس این تغییرات «لوازم شخصی» در عین حال شامل اثاثیه تحویل شده و نیز اشیاء همراه مسافر خواهد بود مگر اینکه مقرراتی غیر از این وجود داشته باشد.

در مورد خسارات ناشیه از تاخیر در حمل مسافر یا لوازم شخصی و همچنین خسارت حاصله از انهدام، فقدان یا معیوب شدن کالا یا تاخیر در حمل آن در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت نماید که او و مستخدمین و عاملین او کلیه تدابیر ضروری را برای اجتناب از وقوع خسارت اتخاذ نموده و یا اینکه اتخاذ چنین تدابیری برای آنان امکان پذیر نبوده است از مسئولیت مبری خواهند بود.

مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد حمل مسافر محدود به مبلغ «یک میلیون و پانصد هزار فرانک» برای مجموع دعاوی مربوط به جبران خسارت حاصله از فوت یا آسیب بدنی برای هر مسافر می‌باشد در موردی که مطابق قوانین محکمه رسیدگی کننده ممکن است خسارت بصورت اقساط پرداخت گردد جمع کل مبلغ اقساط نباید از یک میلیون و پانصد هزار فرانک تجاوز نماید.

در مورد تاخیر در حمل و نقل اشخاص مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال هر مسافر محدود به مبلغ «شصت و دو هزار و پانصد فرانک» است.

و در مورد حمل لوازم شخصی مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت انهدام -

فقدان معیوب شدن و یا تأخیر حمل محدود به مبلغ «پانزده هزار فرانک» برای هر مسافر می‌باشد و در مورد حمل کالا مبلغ «دویست و پنجاه فرانک» به ازای هر کیلوگرم می‌باشند.

براساس اصلاحات انجام شده کنوانسیون ورشو که در سال ۱۹۵۵ در لاهه و نیز موجب این پروتکل اصلاح گردیده بین طرفهای متعاقد این پروتکل به عنوان «سند واحدی» تلقی می‌گردد و به نام «کنوانسیون ورشو اصلاح شده در سال ۱۹۵۵ در لاهه و در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا» خوانده خواهد شد.

الحاق به این پروتکل از طرف هر دولتی که طرف متعاقد کنوانسیون ورشو نمی‌باشد و یا طرف متعاقد کنوانسیون ورشو اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ نیست به منزله الحاق به کنوانسیون ورشو اصلاح شده در سال ۱۹۵۵ در لاهه و در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا خواهد بود. اسناد تصویب این پروتکل نزد سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری سپرده می‌شود و این سازمان اسناد الحاق و تصویب و غیره را به اطلاع کلیه دولی که این پروتکل را امضاء نموده یا به آن ملحق شده یا می‌شوند خواهد رساند.

شایان ذکر است که براساس ماده ۲۶ این پروتکل سازمان هواپیمائی کشوری می‌بایست از این پروتکل یک متن معتبر به زبان فارسی تهیه نماید.

کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات

حمل و نقل هوایی بین‌المللی (ورشو)

سران بسیاری از کشورها با اذعان به اینکه وضع مقررات یکسان در مورد شرایط حمل و نقل هوایی بین‌المللی از نظر اسناد مورد استفاده در این نوع حمل و نقل و همچنین از نظر مسئولیت متصدی حمل و نقل کمال سودمندی است نمایندگان خود را تعیین نموده‌اند تا کنوانسیون را تحت عنوان «کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی» موسوم به «کنوانسیون ورشو» تنظیم و امضاء نمایند این کنوانسیون در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ مشتمل بر یک مقدمه و ۴۱ ماده و یک پروتکل در ورشو تنظیم و امضاء گردید. کشورمان نیز براساس ماده واحده خرداد ماه ۱۳۵۴ به این کنوانسیون ملحق گردیده است.

این کنوانسیون در مورد هر نوع حمل و نقل بین‌المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما و در ازاء دریافت کرایه صورت گیرد و همچنین هر نوع حمل و نقل مجانی که توسط یک متصدی حمل و نقل هوایی انجام پذیرد اجرا می‌شود.

و حمل و نقل هائی که طبق مقررات کنوانسیون‌های پستی بین‌المللی انجام می‌شود و همچنین حمل و نقل هوایی بین‌المللی جهت پروازهای آزمایشی به منظور برقراری سرویس منظم هوایی و حمل و نقلی که در اوضاع و احوال فوق العاده و خارج از حدود فعالیت عادی متصدی حمل و نقل باشد شامل نمی‌گردد. متصدی حمل و نقل برای حمل

مسافر بایستی بلیط صادر نماید و رسید لوازم شخصی به استثنای اشیاء کوچک شخصی که خود مسافر نگهداری می‌کند رسید صادر و تحویل نماید.

به استناد این کنوانسیون هر متصدی حمل و نقل می‌تواند از فرستنده کالا بخواهد سندی تحت عنوان بارنامه هوایی تنظیم و به او تسلیم نماید و هر فرستنده کالا می‌تواند از متصدی حمل و نقل بخواهد که سند مزبور را بپذیرد.

نبودن بارنامه - عدم تطبیق آن با مقررات یا گم شدن آن - در وجود یا اعتبار قرارداد - تأثیری نخواهد داشت.

بارنامه مذکور توسط فرستنده کالا در سه نسخه اصلی تنظیم و همراه کالا تسلیم میگردد روی نسخه اول باید ذکر شود «مخصوص متصدی حمل و نقل» این نسخه باید به امضاء فرستنده کالا برسد. در نسخه دوم باید ذکر شود «مخصوص گیرنده» این نسخه باید به امضاء فرستنده و متصدی حمل و نقل برسد و همراه کالا فرستاده شود. نسخه سوم به امضاء متصدی حمل و نقل می‌رسد و پس از قبول کالا آنرا به فرستنده تسلیم می‌نماید.

فرستنده کالا مسئول صحت و سقم مشخصات و اظهاراتی است که در مورد کالا در بارنامه هوایی قید می‌نماید و همچنین مسئول کلیه خساراتی است که متصدی حمل و نقل یا هر شخص دیگر به علت نامنظم بودن یا نادرست بودن یا کامل نبودن مشخصات مذکور و اظهارات او متحمل می‌گردد.

وجود بارنامه هوایی دال بر انعقاد قرارداد و قبول کالا و شرایط حمل و نقل می‌باشد مگر خلاف آن ثابت شود.

چنانچه متصدی حمل و نقل دستورات فرستنده را نسبت به در اختیار گذاشتن کالا بدون درخواست ارائه نسخه‌ای از بارنامه که به فرستنده تسلیم شده است اجرا نماید مسئول جبران خساراتی است که از این جهت متوجه شخصی میگردد که قانوناً بارنامه در دست اوست بدون آنکه به حق متصدی حمل و نقل در مورد جبران خسارت توسط

فرستنده لطمه‌ای وارد آید.

متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد و مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد. و همچنین مسئول خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می‌گردد مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت حمل و نقل هوایی روی داده باشد. علاوه بر اینها متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می‌گردد.

طبق این کنوانسیون مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ یکصد و بیست و پنج هزار فرانک^(۱) محدود می‌گردد و در مورد حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۲۵۰ هزار فرانک محدود می‌گردد مگر آنکه فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل ارزش ویژه‌ای اظهار نموده و در صورت لزوم وجه اضافی پرداخته باشد در این صورت متصدی حمل و نقل موظف به پرداخت مبلغی است که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نخواهد بود مگر آنکه ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی کالا به هنگام تحویل توسط فرستنده بیشتر است.

در مورد اشیائی که مسئولیت نگهداری آنها به عهده مسافر می‌باشد مسئولیت متصدی حمل و نقل از پنج هزار فرانک نسبت به هر مسافر تجاوز نمی‌کند.

در صورت بروز خسارت شخصی که لوازم شخصی یا کالا را دریافت می‌کند باید بلافاصله پس از مشاهده خسارت حداکثر ظرف «سه روز برای لوازم شخصی» و «هفت روز برای کالا» از تاریخ دریافت آنها به متصدی حمل و نقل شکایت نماید و «در صورت تأخیر»

۱- فرانک: منظور از فرانک، فرانک فرانسه می‌باشد که معادل ۶۵/۵ میلیگرم طلا با عیار نهصد هزارم است.

شکوائیه باید حداکثر ظرف مدت «چهارده روز» پس از تاریخ دریافت لوازم شخصی یا کالا به نامبرده تسلیم شود.

شکایت باید کتباً روی بارنامه یا در برگ جداگانه و در طی مهلت‌های مذکور بعمل آید و چنانچه در مهلت‌های مذکور شکایتی بعمل نیاید اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل به هیچ وجه امکان نخواهد داشت به استثنای موردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تقلب شده باشد. مرور زمان این گونه موارد دو سال می‌باشد.

در مورد حمل و نقل مختلطی که قسمتی از آن با هواپیما و قسمتی با هر وسیله حمل و نقل دیگر صورت گیرد مقررات این کنوانسیون نسبت به آن قسمتی که با هواپیما انجام شده است اعمال میگردد ولیکن طرفین می‌توانند با قید شرایطی در اسناد حمل و نقل مقررات این کنوانسیون را به دیگر قسمت‌های حمل تسری بدهد.

این کنوانسیون در یک نسخه واحد به زبان فرانسه تنظیم گردیده و در بایگانی وزارت امور خارجه لهستان نگهداری می‌شود و دولت لهستان یک نسخه از آن و اسناد تصویب و الحاق را به دولت‌های عضو و ملحق شده ارسال می‌دارد.

این کنوانسیون براساس پروتکل ۱۸ ماده‌ای لاهه که در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ تغییراتی در آن انجام پذیرفته که عمده این تغییرات عبارتند از:

۱- افزایش مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر از مبلغ ۱۲۵ هزار فرانک به ۲۵۰ هزار فرانک

۲- افزایش مهلت اعلام شکایت خسارت برای لوازم شخصی از ۳ روز به ۷ روز، برای کالا از ۷ روز به چهارده روز و برای تاخیر در لوازم شخصی و حمل کالا از ۱۴ روز به ۲۱ روز.

۳- کنوانسیون ورشو مانع صدور بارنامه هوایی قابل انتقال نخواهد بود.

کنوانسیون راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما (توکیو)

در راستای سلامت هواپیما و سرنشینان و محمولات آن و نظم و آرامش داخلی هواپیما کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون راجع به جرائم و برخی از اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما» موسوم به «کنوانسیون توکیو» مشتمل بر یک مقدمه و ۲۶ ماده در ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ در توکیو تنظیم و امضاء گردید و کشورمان نیز براساس ماده واحده خردادماه ۱۳۵۵ به آن ملحق گردیده است.

مقررات این کنوانسیون در موارد ذیل مجری می باشد:

الف: در مورد جرائم موضوع قوانین جزائی

ب: در مورد اعمالی که متضمن ارتكاب جرم بوده و یا نباشد ولی سلامت هواپیما و سرنشینان و محمولات آن را به مخاطره اندازد و یا سبب اختلال نظم و آرامش داخلی هواپیما گردد.

این کنوانسیون در مورد هواپیماهایی که به منظورهای نظامی یا گمرکی یا پلیسی

بکار می روند مجری نخواهد بود.

براساس این کنوانسیون دولت ثبت کننده هواپیما برای رسیدگی به جرائم و اعمال

ارتكابی در هواپیما صالح می باشد و دولت متعاهدی که دولت ثبت هواپیما نباشد

نمی تواند به منظور اعمال صلاحیت جزائی خود در مورد جرم ارتكابی در داخل هواپیما

در امر پرواز آن مداخله نماید مگر در موارد مشروحه ذیل:

الف: جرم در سرزمین آن دولت اثراتی ایجاد کند.

ب: جرم توسط یا علیه یکی از اتباع آن دولت یا مقیمین دائمی آن ارتکاب یافته باشد.

ح: جرم امنیت آن دولت را به مخاطره اندازد

د: جرم ناقص قواعد یا مقررات جاری آن دولت ناظر بر پرواز یا مانور هواپیما باشد

ه: اعمال صلاحیت برای رعایت تعهدات ناشی از یک موافقتنامه چند جانبه بین‌المللی برای

آن دولت ضروری باشد.

طبق این کنوانسیون هرگاه فرمانده هواپیما با داشتن دلائل موجه معتقد گردد که

شخصی در هواپیما مرتکب یکی از جرائم یا اعمال خلاف شده یا در شرف ارتکاب آنها

باشد می‌تواند به جهات زیر در مورد این شخص تدابیر لازم از جمله تدابیر تضحیقی اتخاذ

نماید.

الف: برای حفظ سلامت هواپیما یا سرنشینان و یا محمولات آن

ب: حفظ نظم و ترتیب در هواپیما

ج: تسلیم کردن شخص مورد نظر به مقامات صالح یا پیاده کردن او

هرگاه شخصی داخل هواپیما از طریق غیرقانونی و با توسل به زور یا تهدید به زور

مرتکب عمل مداخله و تصرف و یا اعمال کنترل هواپیمای در حال پرواز بشود و یا هرگاه

چنین عملی در شرف وقوع باشد دول متعاقد برای حفظ و یا بازگرداندن کنترل هواپیما به

فرمانده قانونی آن کلیه تدابیر مقتضی را اتخاذ خواهند نمود.

در موارد مشروحه فوق دولت متعاهدی که هواپیما در سرزمین او فرود می‌آید به

مسافرین و خدمه به محض امکان، اجازه ادامه مسافرت خواهد داد و هواپیما و محمولات

آنها در اختیار شخصی که قانوناً حق تصرف آن را دارد می‌گذارد.

هر یک از دول متعاقد به فرمانده هواپیمای به ثبت رسیده نزد دولت متعاقد دیگر

اجازه خواهد داد که هر فردی را که در چارچوب این کنوانسیون صلاح بدانند پیاده کند و هر یک از دول متعاقد مکلف است شخصی را که فرمانده هواپیما تحویل می دهد تحویل گیرد و هرگاه اوضاع و احوال را مقتضی تشخیص دهد فرد تحویل گرفته یا اشخاص مظنون به ارتکاب جرائم را به منظور تأمین حضور او بازداشت نموده یا اقدامات دیگری را معمول دارد.

این بازداشت یا اقدامات باید منطبق با قوانین آن دولت بوده و نمی تواند بیش از زمانی که برای شروع تعقیب جزائی یا تشریفات استرداد لازم باشد ادامه یابد. شخص بازداشت شده می توان بلافاصله با نزدیکترین نماینده صلاحیت دار دولت متبوع خود تماس حاصل نماید و برای این کار همه نوع تسهیلات دربارہ او معمول خواهد گردید.

وقتی که دولتی شخصی را بازداشت نمود می بایست بلافاصله مراتب بازداشت و اوضاع و احوال موجه را به دولت ثبت کننده و به دولت متبوع بازداشت شده و در صورت لزوم به هر دولت ذینفع دیگری اعلام نماید.

جرائم ارتكابی در هواپیمای ثبت شده نزدیک دولت متعاقد از لحاظ استرداد در حکم این است که این جرائم هم در محل وقوع آن و هم در سرزمین دولت ثبت کننده ارتکاب یافته اند.

اسناد تصویب و الحاق این کنوانسیون به سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری تسلیم می گردد و این سازمان مراتب را به اطلاع عمومی دول عضو سازمان ملل متحد یا هر یک از سازمانهای تخصصی می رساند.

کنوانسیون بین‌المللی راجع به جلوگیری از

تصرف غیرقانونی هواپیما (لا‌هه)

با توجه به اینکه اعمال تصرف غیرقانونی یا در اختیار گرفتن کنترل هواپیمای در حال پرواز - امنیت افراد و اموال را به مخاطره انداخته و بهره‌برداری سرویس‌های هوایی را شدیداً مختل و اعتماد مردم جهان را نسبت به امنیت هواپیمای کشوری متزلزل می‌سازد و با توجه به اینکه وقوع این قبیل اعمال موجب نهایت نگرانی است و با توجه به اینکه برای جلوگیری از این اعمال - اتخاذ سریع تدابیر مقتضی جهت مجازات مرتکبین این اعمال ضروری است مقرراتی مشتمل بر یک مقدمه و ۱۴ ماده در ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ در لاهه تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما» موسوم به «کنوانسیون لاهه» تنظیم و امضاء گردید و کشورمان نیز براساس ماده واحده دیمه ۱۳۵۰ به آن ملحق گردیده است.

براساس این کنوانسیون هر کسی که در داخل هواپیمای در حال پرواز:

الف: از طریق غیرقانونی و یا توسل به زور یا تهدید به زور یا هر نوع ارباب دیگر هواپیما را

تصرف و یا کنترل آن را در دست گیرد و یا شروع به ارتکاب اعمال مزبور نماید یا

ب: در ارتکاب این اعمال یا در شروع آن به معاونت کند

مرتکب جرم می‌شود.

هر یک از دول متعاقد تعهد می‌نمایند که برای این جرائم کیفرهای شدید مقرر دارد.

از لحاظ این کنوانسیون هواپیما از زمانی که درهای خروجی آن پس از سوارشدن مسافری و بارگیری بسته می‌شود تا زمانی که یکی از درهای مزبور به منظور پیاده شدن آنان و تخلیه بار بازگردد و در حال پرواز تلقی می‌گردد و در مورد فرود اجباری - حالت پرواز تا زمانی که مقامات ذیصلاحیت مسئولیت هواپیما و مسافری و اموال داخل هواپیما را به عهده گیرند، ادامه خواهد داشت. این کنوانسیون شامل هواپیماهایی که در راه مقاصد نظامی یا گمرکی یا پلیسی مورد استفاده قرار گیرند نمی‌شود.

این قرارداد فقط شامل مواردی است که محل برخاست و یا فرود واقعی هواپیمائی که در آن جرم واقع شده است خارج از قلمرو دولت ثبت کننده آن هواپیما باشد اعم از اینکه هواپیما پرواز بین‌المللی یا داخلی انجام دهد. هر یک از دول متعاقد که مرتکب جرم یا مظنون به ارتکاب آن در قلمرو او باشد در صورتی که اوضاع و احوال را مقتضی تشخیص دهد مشارالیه را توقیف یا اقدامات دیگری برای مراقبت و اطمینان از حضور او معمول می‌نماید توقیف یا اقدامات دیگر طبق قوانین آن دولت به عمل خواهد آمد و بلافاصله به منظور کشف حقایق به تحقیقات مقدماتی می‌پردازد و به شخص توقیف شده امکان می‌دهد فوراً با نزدیکترین نماینده صلاحیتدار دولت متبوع خود تماس بگیرد.

هرگاه دولتی شخصی را توقیف نماید بلافاصله مراتب را به دولت ثبت کننده هواپیما، دولت متبوع شخص توقیف شده و در صورتی که مقتضی بداند هر دولت ذینفع دیگر اعلام می‌نماید.

دولت متعاهدی که مظنون به ارتکاب جرم در قلمرو او یافت شود در صورت عدم استرداد، مورد را اعم از اینکه جرم در قلمرو آن دولت ارتکاب یافته است یا نه، برای تعقیب کیفری به مقامات صالحه خود ارجاع خواهد نمود این مقامات تصمیم خود را به همان طریقی که در مورد جرائم مهم عمومی طبق قوانین این دولت مقرر است اتخاذ خواهد نمود.

جرم مذکور در کلیه معاهدات استرداد موجود بین دول متعاقد به خودی خود از جمله جرائم قابل استرداد تلقی می‌گردد. دول متعاقد تعهد می‌نمایند که در معاهدات استردادی که منعقد می‌نمایند این جرم را از جمله جرائم قابل استرداد محسوب نمایند. هرگاه شخصی از طریق غیرقانونی و یا توسل به زور یا تهدید به زور یا هر ارباب دیگر هواپیمائی را تصرف و یا کنترل آن را در دست بگیرد و یا شروع به ارتکاب اعمال مذکور نماید دول متعاقد تدابیر مقتضی جهت اعاده کنترل هواپیما به فرمانده قانونی آن و یا حفظ کنترل او بر هواپیما اتخاذ خواهند نمود.

در موارد مشروحه فوق هر یک از دول متعاقد که هواپیما و مسافرین و خدمه پرواز در قلمرو او می‌باشند در اسرع اوقات ممکنه تسهیلات لازم را برای ادامه مسافرت مسافرین و خدمه پرواز فراهم خواهد نمود و بلافاصله هواپیما و محمولات آن را به اشخاصی که قانوناً حق تصرف آن را دارند، مسترد خواهد نمود.

هر یک از دول متعاقد طبق مقررات قانونی خود کلیه اطلاعاتی را که در خصوص موارد مشروحه ذیل در اختیار دارند در اسرع وقت ممکنه به شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری اطلاع خواهند داد.

الف: اوضاع و احوال جرم

ب: اقداماتی که جهت اعاده کنترل هواپیما به فرمانده قانونی آن و یا حفظ کنترل او بر هواپیما معمول گردیده

ج: تدابیری که علیه مرتکب جرم یا مظنون به ارتکاب آن اتخاذ شده و به خصوص نتیجه هر اقدام مربوط به تقاضای استرداد یا سایر اقدامات قضائی دیگر

اسناد تصویب و الحاق این کنوانسیون نزد دولتهای بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی و اتحاد جماهیر شوروی (سابق) و ایالات متحده آمریکا که به عنوان دولتهای نگهدارنده اسناد تعیین شده‌اند سپرده خواهد شد و آنها نیز تاریخ امضاء یا تاریخ تسلیم اسناد

تصویب یا الحاق و سایر اعلامات را سریعاً به اطلاع کلیه دول امضاء کننده یا ملحق شده
می‌رسانند.

کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی

علیه امنیت هواپیمائی کشوری (مونترال)

با توجه به اینکه اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمائی کشوری امنیت افراد و اموال را به مخاطره انداخته و بهره‌برداری سرویسهای هوایی را شدیداً مختل و اعتماد مردم جهان را نسبت به امنیت هواپیمائی کشوری متزلزل می‌سازد و با توجه به اینکه وقوع این قبیل اعمال موجب نگرانی می‌باشد و با توجه به اینکه برای جلوگیری از این اعمال اتخاذ سریع تدابیر مقتضی جهت مجازات مرتکبین ضروری است مقرراتی تحت عنوان «کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمائی کشوری» موسوم به «کنوانسیون مونترال» مشتمل بر یک مقدمه و شانزده ماده در تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ در مونترال تنظیم و امضاء گردید و کشورمان نیز براساس ماده واحده مصوب خرداد ماه ۱۳۵۲ به آن ملحق گردیده است. براساس این کنوانسیون هرکس برخلاف قانون و عامداً مرتکب اعمال ذیل گردد مجرم شناخته می‌شود.

الف: علیه سرنشین هواپیمای در حال پرواز به عمل عنف‌آمیزی مبادرت کند که طبیعت آن عمل امنیت هواپیما را به مخاطره افکند

ب: هواپیمای در حال خدمت را از بین ببرد یا به این هواپیما خساراتی وارد سازد که پرواز آن را غیرمقدور ساخته و یا طبیعت آن اعمال امنیت هواپیما را حین پرواز به مخاطره افکند

ج: به نحوی از انحاء دستگاه یا موادی در هواپیمای در حال خدمت قرار دهد یا وسیله

قراردادن آن بشود که موجب از بین رفتن هواپیما شده یا مسبب خساراتی گردد که پرواز آن را غیر مقصور ساخته و یا طبیعت اعمال مزبور امنیت هواپیمای در حین پرواز را به مخاطره افکند.

د: تأسیسات یا سرویسهای هوانوردی را از بین برده یا آسیب برساند یا کار آنها را مختل سازد و یا طبیعت هر یک از این اعمال امنیت هواپیمای در حال پرواز را به مخاطره اندازد. ه: با علم به مجهول بودن - اطلاعاتی را در دسترس بگذارد که در اثر آن امنیت هواپیمای در حال پرواز به مخاطره افتد.

و: ارتکاب هر یک از جرائم فوق الذکر را شروع نماید.

ز: شریک جرم شخصی باشد که این اعمال را مرتکب شود با قصد ارتکاب آنها را شروع نماید.

از لحاظ این کنوانسیون هواپیما از زمانی که درهای خروجی آن پس از سوار شدن مسافری و بارگیری بسته شود تا زمانی که یکی از درهای مزبور به منظور پیاده شدن مسافری و تخلیه بار بازگردد در حال پرواز تلقی می‌گردد، در مورد فرود اجباری حالت پرواز تا زمانی که مقامات ذیصلاحیت مسئولیت هواپیما و مسافری و اموال داخل هواپیما را به عهده گیرند ادامه خواهد داشت.

هواپیما از آغاز عملیات آماده سازی قبل از پرواز توسط مأموران زمینی یا کارکنان هواپیما برای یک پرواز معین تا ۲۴ ساعت بعد از هر فرود، در حال خدمت تلقی می‌گردد و به هر ترتیب زمان در حال خدمت شامل تمام مدت زمانی است که هواپیما در حال پرواز می‌باشد.

هر یک از دول متعاقد موظف است برای جرائم فوق الذکر کیفیهای شدید مقرر دارد. این کنوانسیون در مورد هواپیماهایی که برای مقاصد نظامی یا گمرکی یا پلیسی مورد استفاده قرار می‌گیرند اجراء نمی‌شود.

هر یک از دول متعاقد که عامل یا مظنون به ارتکاب جرم در سرزمین او باشد در صورتیکه اوضاع و احوال را موجه تشخیص دهد، مشارالیه را توقیف یا اقدامات دیگری برای مراقبت و اطمینان از حضور او معمول می نماید. توقیف یا اقدامات مذکور طبق قوانین آن دولت انجام خواهد گرفت و بیش از مدتی که برای تعقیب کیفری یا انجام تشریفات استرداد لازم است ادامه نخواهد یافت و دولت مذکور بلافاصله به منظور کشف واقعیات به تحقیقات مقدماتی خواهد پرداخت و به شخص توقیف شده امکان داده خواهد شد فوراً با نزدیکترین نماینده صلاحیتدار دولت متبوع خود تماس بگیرد.

هرگاه دولتی شخصی را توقیف نماید بلافاصله مراتب توقیف و اوضاع و احوال موجهه را به دول متعاقد - دولت متبوع شخص توقیف شده و در صورتی که مقتضی بداند به هر دولت ذینفع دیگر اعلام خواهد نمود و نتایج تحقیقات و قصد خود را دایر بر اعمال یا عدم اعمال صلاحیت سریعاً به دول مذکور اعلام خواهد نمود. دولت متعاهدی که مظنون به ارتکاب جرم در سرزمین او باشد در صورت عدم استرداد - مورد را اعم از اینکه جرم در سرزمین آن دولت ارتکاب یافته است یا نه برای تعقیب کیفری به مقامات صالحه خود ارجاع خواهد نمود.

این مقامات تصمیم خود را با همان شرایطی که در مورد جرائم مهم عمومی طبق قوانین این دولت مقرر است، اتخاذ خواهند نمود.

این جرائم در کلیه معاهدات استرداد موجود بین دول متعاقد به خودی خود از جمله جرائم قابل استرداد تلقی می گردند دول متعاقد تعهد می نمایند در معاهدات استردادی که منعقد می نمایند این جرائم را از جمله جرائم قابل استرداد محسوب بدانند. طرفین متعاقد بر اساس مقررات حقوق بین الملل و قوانین ملی تعهد خواهند نمود در اخذ تدابیر معقول برای جلوگیری از ارتکاب جرائم مذکور اهتمام نمایند هرگاه به علت ارتکاب یکی از جرائم مذکور در پرواز تاخیر و یا وقفه ای روی دهد هر یک از دول متعاقد که

هوایما و مسافرین و خدمه پرواز در سرزمین او می باشد - هر چه زودتر تسهیلات لازم را برای ادامه مسافرت سرنشینان و خدمه پرواز فراهم خواهد نمود و بلافاصله هوایما و محمولات آن را به اشخاصی که قانوناً حق تصرف آن را دارند مسترد خواهد داشت.

دول متعاهد حداکثر معاضدت قضائی را در مورد رسیدگی های کیفی مربوط به جرائم نسبت به یکدیگر معمول خواهند داشت قانون قابل اجراء در کلیه موارد، قانون دولت متقاضی عنه خواهد بود.

هر یک از دول متعاهد طبق مقررات قانونی خود کلیه اطلاعات مفیدی را که در خصوص موارد مشروحه ذیل در دست دارد، هر چه زودتر در اختیار شورای سازمان بین المللی هوایمائی کشوری خواهد گذارد.

الف: موارد جرائم

ب: تسهیلاتی که برای ادامه مسافرت سرنشینان و خدمه پرواز فراهم نموده و اقداماتی که برای استرداد هوایما و محمولات آن به اشخاصی که قانوناً حق تصرف آن دارند انجام داده است.

ج: تدابیری که علیه مرتکب جرم یا مظنون به ارتکاب آن اتخاذ شده و بخصوص نتیجه هر اقدام مربوط به تقاضای استرداد با سایر اقدامات قضائی دیگر

تصویب و اسناد الحاق به این کنوانسیون نزد دولتهای بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی و اتحاد جماهیر شوروی «سابق» و ایالات متحده آمریکا که به عنوان دولتهای نگهدارنده اسناد می باشند سپرده می شود و آنها نیز تاریخ امضاء یا تاریخ تسلیم اسناد تصویب یا الحاق و سایر اطلاعات را سریعاً به اطلاع کلیه دول امضاء کننده یا ملحق شده خواهد رساند.

فصل چهارم: کنوانسیون‌های مرتبط با حمل و نقل ریلی

مقاله نامه بین‌المللی مربوط به حمل و نقل کالا با راه آهن CIM

در سال ۱۸۹۳ به ابتکار دو نفر حقوقدان سوئیسی کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی بار با راه آهن تدوین می‌گردد سپس در همین راستا به منظور نظم و ترتیب بیشتر به حمل و نقل بین‌المللی کالا با راه آهن برخی از کشورها در مورخ ۲۵ اکتبر ۱۹۵۲ در برن سوئیس گرده آمده و مقرراتی را در این خصوص تدوین و تحت عنوان «مقاله نامه بین‌المللی مربوط به حمل و نقل کالا با راه آهن» آنرا تصویب می‌نمایند.

این کنوانسیون در ۲۵ فوریه ۱۹۶۱ مورد تجدید نظر قرار می‌گیرد و مشتمل بر یک مقدمه و ۷۰ ماده می‌باشد.

کشور ما نیز براساس ماده واحده مورخ ۱۳۴۴/۹/۲۸ به آن ملحق می‌گردد و به دنبال تجدید نظرهای دوره‌ای کنوانسیون CIM ۱۹۷۰ جایگزین این کنوانسیون می‌گردد و از اول ژانویه ۱۹۷۵ لازم الاجراء می‌شود.

این کنوانسیون دارای شش قسمت بشرح ذیل می‌باشد.

- قسمت اول موضوع مقاله نامه و شمول آن
- قسمت دوم قرارداد حمل و نقل شامل شکل و شرایط قرارداد حمل و نقل، اجراء قرارداد حمل و نقل - تغییر قرارداد باربری

- قسمت سوم مسئولیت اقدامات قضائی شامل مسئولیت مشترک راه آهنها، دعاوی قضائی، آئین دادرسی، مرور زمان، واریز حسابها، دعاوی راه آهنها علیه یکدیگر

- قسمت چهارم مقررات مختلف

- قسمت پنجم مقررات استثنائی

- قسمت ششم مقررات نهائی

براساس این کنوانسیون راه آهنهای عضو ملزمند کلیه کالاهای تجاری را طبق

شرایط این کنوانسیون جهت حمل قبول و اجرا نمایند مشروط بر اینکه:

الف: در صورتیکه فرستنده مقررات کنوانسیون را رعایت نماید

ب: در صورتیکه حمل کالا با وسائل معمولی که احتیاجات عادی حمل و نقل را مرتفع سازد امکان پذیر باشد.

ج: در صورتیکه حمل کالا به علت شرایط غیرقابل اجتناب و اصلاح ناپذیر که برای راه آهن پیش آمد می کند متوقف نگردد.

طبق این کنوانسیون چنانچه ضرورت بهره برداری راه آهن اقتضاء نماید مقام

صلاحیتدار راه آهن می تواند موارد ذیل را اجراء نماید.

الف: سرویس حمل و نقل بطور کلی و یا جزئی تعطیل گردد

ب: بعضی از محمولات برای حمل پذیرفته نشود و یا قبول آنها تحت شرایط معینی بعمل آید.

در این مورد بایستی مراتب بدون تأخیر به اطلاع عامه و راه آهنهایی که از اقدامات

مزبور مطلع می شوند باید بنوبه خود آنها را از نظر انتشار به راه آهنهای کشورهای دیگر

اعلام دارند.

مطابق این کنوانسیون فرستنده برای حمل هرگونه محمولات بین المللی که براساس

این کنوانسیون انجام می‌پذیرد باید بارنامه‌ای را با رونوشت مربوطه که مطابق نمونه

پیش‌بینی شده در ضمیمه مربوطه آن می‌باشد ارائه نماید

این بارنامه شامل پنج برگ به شرح ذیل می‌باشد

- برگ اول بارنامه واگن - برگ دوم برگ راه

- برگ سوم اعلامیه ورود - برگ چهارم رونوشت بارنامه

- برگ پنجم ته سوش ارسال

و می‌بایست به دو یا سه زبان چاپ شوند که یکی از آنها باید از بین زبانهای فرانسه،

آلمانی و ایتالیائی باشد.

در طول راه انجام تشریفات گمرکی و اداری به وسیله راه‌آهن انجام می‌شود و

راه‌آهن در این مورد مختار است به مسئولیت خود انجام این کار را به یک نماینده قانونی

واگذار نماید و یا خود او انجام دهد ولی در هر دو حال راه‌آهن کلیه وظایف یک نماینده را

داراست راه‌آهن موظف است که بارنامه و کالا را در ایستگاه مقصد در مقابل مفاصا حساب

به گیرنده کالا تحویل نماید و قبول بارنامه از طرف گیرنده کالا مشارالیه را ملزم می‌سازد

مبالغی را که پرداخت آنها به عهده اوست به راه‌آهن بپردازد.

براساس این کنوانسیون فرستنده کالا حق دارد که براساس موارد زیر برخلاف

مقررات قرارداد باربری رفتار نماید:

الف: در موردی که فرستنده کالا بخواهد کالای ارسالی او در ایستگاه مبدا پس گرفته شود

ب: در موردی که فرستنده کالا بخواهد کالای ارسالی او در طول مسیر متوقف گردد.

ح: در موردی که فرستنده کالا بخواهد تحویل کالا به تعویق افتد

د: در موردی که فرستنده بخواهد کالای او به شخص دیگری غیر از آنکه در بارنامه تعیین

گردیده است تحویل شود

ه: در موردی که فرستنده کالا بخواهد کالای او در ایستگاه دیگری غیر از ایستگاه مقصدی که

در بارنامه قید شده است فرستاده شود و یا کالا به ایستگاه مبداء عودت داده شود.

و: در مورد استقرار استرداد بها

ز: در مورد افزایش یا نقصان یا انصراف از استرداد بها

ح: در مورد تقبل هزینه‌های مربوط به یک محموله که ارسال نشده باشد و یا در مورد افزایش

هزینه‌های قبول شده

هرگاه موانع و اشکالاتی در راه باربری کالا بوجود آید برعهده راه‌آهن است که تصمیم بگیرد آیا صلاح است موضوع از لحاظ نفع فرستنده کالا به وی اطلاع دهد و یا آن که کالا را با تغییر مسیر ارسال نماید به استثناء مواردیکه راه‌آهن دچار اشتباه می‌گردد. باید کرایه باربری را از مسیر جدیدی که استفاده شده است محاسبه نماید و همچنین مدت‌های مربوط به این مسیر را ولو اینکه این مسیر طولانی‌تر از مسیر قبلی باشد معلوم نماید.

راه‌آهنی که کالا را با بارنامه برای باربری قبول کرده است مسئول اجرای این باربری روی تمام مسیر تا تسلیم کالا به گیرنده می‌باشد و هر راه‌آهن بعدی به محض آنکه کالا را با بارنامه اولیه قبول نماید در قرارداد باربری به موجب شرایط این سند شریک است و عهده‌دار کلیه مسئولیتهای ناشی از آن می‌باشد.

راه‌آهن مسئول افزایش مدت تحویل کالا می‌باشد و همچنین در خصوص زیانهای ناشی از فقدان تمام یا قسمتی از کالا و نیز خرابیهائی که به آن وارد شود از لحظه قبول کالا برای تحویل تا موقع تحویل آن به گیرنده مسئولیت دارد.

راه‌آهن مسئول اعمال کلیه مامورین رسمی که در اداره کار می‌کنند و همچنین اشخاصی که برای امر باربری استخدام شده و به آن مبادرت می‌ورزند می‌باشد مع الوصف هرگاه بنا بر تقاضای ذینفع مامورین راه‌آهن بارنامه‌ها را تهیه و یا ترجمه هائی را انجام دهند و یا خدمات دیگری را که برعهده راه‌آهن نیست صورت دهند آنان به عنوان مأمور اشخاص ذینفع شناخته می‌شوند.

براساس این کنوانسیون اقامه دعوی قضائی ناشی از قرارداد باربری بعد از یک سال
مشمول مرور زمان می‌گردد ولیکن درخصوص موارد ذیل سه سال خواهد بود
الف: اقامه دعوی مربوط به واریز استرداد بهای کالائی باشد که وسیله راه آهن از گیرنده کالا
دریافت شده باشد

ب: اقامه دعوی مربوط به واریز تنه حساب فروشی باشد که وسیله راه آهن انجام شده
است.

ج: اقامه دعوی براساس خسارتی باشد که از تقلب و تدیس ناشی شده است.

د: اقامه دعوی براساس موضوع قاچاق مبتنی باشد.

شروع مرور زمان بشرح ذیل است:

الف - برای دعاوی مربوط به غرامت برای فقدان جزئی و یا آسیب دیدگی و یا تأخیر در
تحویل محموله از روزیکه تحویل انجام شده است.

ب - برای دعاوی مربوط به غرامت فقدان کلیه محموله از سی امین روزی که پس از انقضاء
مهلت تحویل سر برسد.

ج - برای دعاوی مربوط به پرداخت یا استرداد کرایه حمل و مخارج فرعی و اضافه کرایه‌ها و
یا برای دعاوی مربوط به تصحیح در صورت بد اجراء کردن تعرفه یا اشتباه در محاسبه
مرور زمان از تاریخهای زیر شروع می‌شود

۱- اگر پرداخت به عمل آمده باشد از روز پرداخت

۲- چنانچه پرداخت به عمل نیامده باشد از روز قبول کالا برای باربری اگر پرداخت بعهد
فرستنده باشد یا از روزیکه گیرنده بارنامه را اخذ کرده است در صورتیکه پرداخت به عهده
گیرنده باشد.

۳- اگر موضوع مربوط به پرداخت مبالغی به موجب برگ پرداخت باشد از روزیکه راه آهن
صورت حساب مخارج را بفرستنده تسلیم نموده است در صورت عدم تسلیم

صورت حساب، مهلت برای مطالبات راه آهن از روز سی ام بعد از انقضاء تحویل کالا شروع می شود.

د - برای اقامه دعوی از طرف راه آهن مربوط به پرداخت مبالغی که توسط گیرنده بجای فرستنده پرداخت شده یا بالعکس و راه آهن موظف به استرداد آن به ذی حق می باشد از روزیکه تقاضای استرداد به عمل آمده است.

ه- برای دعاوی مربوط به استرداد بهای کالا از چهل و دومین روزیکه از انقضاء مدت تحویل می گذرد

و - برای دعاوی مربوط به پرداخت نتیجه حساب فروش از روز فروش

ز - برای دعاوی مربوط به پرداخت یک اضافه حقوق گمرکی که از طرف گمرک ادعا شده باشد از روز ادعای گمرک

ح - در سایر موارد دیگر از روزیکه ادعا باید اعمال شود.

روزی که بنام شروع مرور زمان تعیین گردیده جزو ایام مهلت محسوب نمی شود این

مقاوله نامه طبق معمول دیپلماسی به زبان فرانسه مورد تصویب قرار گرفته و به امضاء

رسیده است و به متن فرانسه یک متن به زبان آلمانی یک متن به زبان انگلیسی و یک متن به

زبان ایتالیائی که اعتبار ترجمه رسمی را دارند ضمیمه است و در صورت اختلاف متن

فرانسه معتبر است.

مقاله نامه بین‌المللی حمل و نقل مسافر و توشه با راه آهن CIV

در سال ۱۹۲۸ کنوانسیون بین‌المللی حمل و نقل مسافر و توشه با راه آهن تدوین می‌گردد و سپس در همین راستای و به منظور نظم و نسق دادن بیشتر به حمل و نقل بین‌المللی مسافر و توشه توسط راه آهن برخی از کشورها در مورخ ۲۵ اکتبر ۱۹۵۲ در برن سوئیس گرد آمده و مقرراتی را در این خصوص تدوین و آنرا تحت عنوان «مقاله نامه بین‌المللی حمل و نقل مسافر و توشه با راه آهن» تصویب می‌نمایند.

این کنوانسیون در ۲۵ فوریه ۱۹۶۱ مورد تجدید نظر قرار می‌گیرد و پروتکلی نیز در مورخ ۹ نوامبر ۱۹۶۳ به آن اضافه می‌نمایند این کنوانسیون در مورخ ۲۶ فوریه ۱۹۶۶ تکمیل گردیده و یک مقدمه و ۲۸ ماده و دو پروتکل تحت عنوان الف و ب به آن افزوده می‌گردد.

کشور ما براساس ماده واحده ۱۳۴۴/۹/۲۸ به آن ملحق می‌گردد. به دنبال تجدیدنظرهای دوره‌ای کنوانسیون CIV ۱۹۷۰ جایگزین کنوانسیون مذکور شده و از اول ژانویه ۱۹۷۵ لازم الاجراء گردیده است.

مقررات این کنوانسیون در مورد کلیه حمل و نقل‌های مسافر و توشه که به عنوان حمل و نقل بین‌المللی روی خطوط واقع در سرزمین‌های حداقل دو دولت عضو کنوانسیون انجام شود لازم الاجراء است.

این کنوانسیون دارای شش قسمت بشرح ذیل است

- قسمت اول: موضوع مقاله نامه و مشمول آن
- قسمت دوم: قرارداد حمل و نقل، مسائل حمل و نقل مسافر - حمل و نقل توشه، مقررات عمومی در حمل و نقل مسافر و توشه
- قسمت سوم: مسائل مسئولیت و دعاوی
- قسمت چهارم: شامل مقررات مختلف
- قسمت پنجم: شامل مقررات استثنائی
- قسمت ششم: شامل مقررات نهائی

راه آهن های عضو این کنوانسیون ملزمند هر نوع حمل و نقل مسافر و توشه را طبق

شرایط این کنوانسیون قبول و اجراء نمایند مشروط بر اینکه:

الف: مسافر مقررات این کنوانسیون و تعرفه بین المللی را برای حمل و نقل بپذیرد.

ب: حمل و نقل با وسائل معمولی حمل و نقل، امکان پذیر باشد.

ج: حمل و نقل در اثر حوادثی که راه آهن نتواند از آنها اجتناب نماید و نیز نتواند در مورد آنها چاره جوئی کند غیرممکن نگردد.

هرگاه مقام صلاحیتداری تصمیمی اتخاذ نماید که سرویس حمل و نقل کلاً یا

قسمتی حذف و یا معلق گردد لازم است تصمیمات متخذه بدون درنگ به اطلاع عموم

رسیده و راه آهن ها موظفند مراتب را جهت انتشار و آگاهی عموم به کشورهای دیگر اعلام

دارند.

هر راه آهنی که موارد فوق را نقض کند برای جبران خسارت ناشیه علیه آن اقامه

دعوی خواهد شد.

براساس این کنوانسیون هر مسافر از بدو مسافرت خود به استثنای مواردی که در

تعرفه ها پیش بینی شده ملزم است که دارای مدارک مسافرت رسمی و معتبر بوده و

عندالمطالبه آنرا به هر مامور موظف کنترلی ارائه دهد و در پایان مسافرت نیز آنرا تسلیم نماید.

هر مسافری که هنگام کنترل نتواند بلیط معتبر ارائه نماید باید علاوه بر کرایه مسافرت جریمه هم بپردازد جریمه براساس مقررات تعرفه راه آهنی محاسبه خواهد شد که این عمل در حدود شبکه آن انجام می شود.

براساس مقررات این کنوانسیون اشیاء ذیل برای حمل و نقل توشه پذیرفته نمی شود.

الف: مواد و اشیاء خطرناک مخصوصاً سلاحهای پر، مواد و اشیاء قابل انفجار و اشتعال، مواد سوزنده، سمی، رادیو اکتیو، خورنده و همچنین مواد نفرت انگیز و مستعد برای تولید عفونت و مرض

ب: اشیائیکه حمل و نقل آن مخصوص اداره پست است ولو اینکه برای یک قسمت از مسیر حمل و نقل توشه باشد.

ج: اشیائیکه حمل و نقل آن ممنوع است ولو اینکه برای یک قسمت از مسیر حمل توشه باشد براساس این کنوانسیون راه آهنی که توشه را برای حمل و نقل قبول کرده و قبضه توشه بین المللی صادر نموده است مسئول اجرای حمل در سراسر خط سیر تا مرحله تحویل می باشد و راه آهن بعدی با تحویل گرفتن توشه در قرارداد حمل توشه شرکت می کند و تعهداتی را که از آن ناشی می شود بعهده می گیرد.

راه آهن براساس این کنوانسیون مسئول تاخیر در تحویل، خسارت ناشی از تلف تمام یا قسمتی از توشه یا معیوب شدن آن از زمان قبول محموله تا تحویل نهایی است. راه آهن زمانی از مسئولیت مبرا است که تاخیر در تحویل، تلف و یا معیوب شدن به سبب خطای مسافر و یا در اثر دستور او (که ناشی از خطای راه آهن نباشد) به وجود آمده باشد.

عیب ذاتی توشه و حوادثیکه برای راه آهن اجتناب‌ناپذیر باشد و نتیجتاً راه آهن نتواند از آنها جلوگیری کند راه آهن از مسئولیت مبرا می‌دارد.

هرگاه تلف یا معیوب شدن بواسطه زیانهای مربوط به جنس توشه باشد برای نمونه بسته‌بندی توشه غیرکافی یا معیوب بوده باشد و یا اینکه اشیاء ممنوعه در قالب توشه حمل شده باشد راه آهن مسئولیتی ندارد. براساس این کنوانسیون اگر دعوی ناشی از قرارداد حمل و نقل باشد بعد از یکسال و اگر مربوط به موارد ذیل باشد پس از سه سال مشمول مرور زمان می‌گردد.

الف: دعوی براساس خسارت ناشی از تدیس باشد

ب: دعوی براساس تقلب باشد

مدت مرور زمان بشرح ذیل شروع می‌شود:

الف: برای دعاوی مربوط به غرامت تأخیر در تحویل، کسری یا معیوب بودن از روزیکه توشه تحویل شده است

ب: برای دعاوی مربوط به غرامت مفقود شدن تمام توشه از روزیکه تحویل می‌بایستی انجام شود

ج: برای دعاوی مربوط به پرداخت یا استرداد کرایه حمل و مخارج فرعی و اضافی دیگر همچنین برای دعاوی مربوط به رسیدگی به بدی اجراء تعرفه یا اشتباه در محاسبه از روز پرداخت و اگر پرداختی نشده باشد از روزیکه می‌بایستی پرداخت بعمل آمده باشد

د: برای دعاوی مربوط به پرداخت حقوق گمرکی اضافی که وسیله گمرک ادعا می‌شود از روز ادعای گمرک

و: برای سایر دعاوی مربوط به حمل و نقل مسافر از روز انقضاء مدت اعتبار بلیط.

روزیکه به عنوان شروع مدت مرور زمان تعیین شده است جزو مهلت منظور

نمی‌شود.

این مقاوله نامه طبق معمول دیپلماسی به زبان فرانسه مورد توافق قرار گرفته و امضاء شده است و به متن فرانسه فیزیک متن به زبان آلمانی، یک متن به زبان انگلیسی و یک متن به زبان ایتالیائی ضمیمه است که اعتبار ترجمه رسمی را دارند و در صورت مغایر متن فرانسه معتبر است.

مقاوله نامه مربوط به حمل و نقل بين المللى با راه آهن COTIF

طرفين متعاهد کنوانسيونهای CIM و CIV در گردهمائی متشکله خود در ۹ مه ۱۹۸۰ در اجراى بند ۱ ماده ۶۹ مقاوله نامه بين المللى مربوط به حمل و نقل کالا با راه آهن CIM و بند ۱ ماده ۶۴ مقاوله نامه بين المللى مربوط به حمل مسافر و توشه با راه آهن CIV مورخ ۷ فوریه ۱۹۷۰ و همچنين در اجراى ماده ۲۷ مقاوله نامه الحاقى به CIV مورخ ۲۶ فوریه ۱۹۶۶ راجع به مسئوليت راه آهن در قبال فوت و جرح مسافرين در مورد سودمندی يك سازمان بين المللى متقاعد گشته و تطبيق مقررات حقوقى مربوط به حمل و نقل را با نيازى اقتصادى و تکنينكى ضرورى تشخيص و در اين راستا اقدام به طرح ريزى مجدد کنوانسيونهای فوق الذكر نموده و ساختار جديدى به آنها بخشیده و در قالب مقرراتى تحت عنوان «مقاوله نامه مربوط به حمل و نقل بين المللى با راه آهن» موسوم به کوتيف مشتمل بر يك مقدمه و ۲۸ ماده و شش ضميمه تهیه نموده و بر اجراى آن توافق مى نمايند و کشورمان نيز به آن ملحق گردیده است.

ضمائم اين کنوانسيون عبارتند از:

- ضميمه شماره الف مقررات يکنواخت مربوط به قرارداد حمل و نقل بين المللى مسافر و

توشه با راه آهن موسوم به (CIV)

- ضميمه شماره ب مقررات يکنواخت مربوط به قرارداد حمل و نقل بين المللى کالا با

راه آهن موسوم به (CIM)

ضمیمه شماره ۱- مقررات مربوط به حمل و نقل بین المللی کالاهای خطرناک با راه آهن

موسوم به (RID)

ضمیمه شماره ۲- آئین نامه مربوط به حمل و نقل بین المللی واگنهای اختصاصی موسوم

به (RIP)

ضمیمه شماره ۳- مقررات مربوط به حمل و نقل بین المللی کانتینرها با راه آهن موسوم به

(RICO)

ضمیمه شماره ۴- مقررات مربوط به حمل و نقل بین المللی بسته های فوری با راه آهن

موسوم به (RIEX)

در بیستم دسامبر ۱۹۹۰ این کنوانسیون طی یک پروتکل اصلاحی مورد تجدید نظر

قرار می گیرد و کشور ما نیز براساس مصوبه مورخ ۱۳۷۳/۲/۱۶ به این پروتکل اصلاحی

ملحق می گردد. براساس این کنوانسیون سازمانی از دولتهای عضو آن بنام سازمان OTIF

تشکیل گردیده است که هدف آن طرح و توسعه یک سیستم یکنواخت قانونی قابل اجراء

برای حمل و نقل مسافر و توشه و بار در ترافیک سراسری فی مابین اعضاء می باشد.

این سازمان دارای ارکان ذیل است:

۱- مجمع عمومی ۲- کمیته اداری ۳- کمیسیون تجدید نظر

۴- کمیسیون کارشناسان جهت حمل و نقل کالاهای خطرناک

۵- دفتر مرکزی حمل و نقل های بین المللی با راه آهن موسوم به (OCTI)

- مجمع عمومی که مرکب از نمایندگان دول عضو می باشد و

- کمیته اداری که مرکب از نمایندگان دوازده کشور عضو می باشد، کنفدراسیون سوئیس

دارای یک کرسی دائمی در این کمیته بوده و سایر کشورها برای مدت پنجسال منصوب

می گردند.

- کمیسیون تجدیدنظر و کمیسیون کارشناسان مربوط به حمل و نقل کالاهای خطرناک مرکب از نمایندگان کشورهای عضو می‌باشند و مدیرکل دفتر مرکزی یا نماینده او با نظر مشورتی در جلسات آنها شرکت می‌نمایند.

- دفتر مرکزی (OCTI) وظایف دبیرخانه سازمان را برعهده دارد.

- هزینه سازمان بین دولتهای عضو به نسبت طول خطوط فهرست شده تقسیم می‌گردد. سیستم مورد هدف سازمان اساساً برای راه آهن توصیف شده است ولیکن می‌تواند به ترافیک بین‌المللی سراسری با استفاده از سرویسهای جاده‌ای، دریائی و آبهای داخلی، علاوه بر سرویسهای خطوط راه آهن گسترش یابد.

این امکانات، نیازهای حمل و نقل به وسیله بیش از یک روش حمل و نقل یعنی:

راه آهن دریا، راه آهن جاده را که در نتیجه رشد و توسعه وسایل حمل و نقل چندوجهی (فری بوت، کانتینرها، پالتها، کشتی‌های قطار بر و غیره) دائماً تکمیل می‌گردند را تامین می‌نماید.

حمل و نقل بین‌المللی تابع «کوئیف» فقط روی خطوطی که دولتهای عضو تصمیم

می‌گیرند به کنوانسیون ارائه نمایند انجام می‌پذیرد.

برای این منظور دفتر مرکزی (OCTI) فهرست خطوط CIM و CIV را منتشر و نگهداری

می‌نماید. که هر یک از آنها قبل از هر چیز در بردارنده فهرستی از خطوط راه آهن و همچنین

فهرست خطوط جاده‌ای و کشتیرانی تابع همان سیستم قانونی باشد.

هنگامیکه خطوط جاده‌ای و یا کشتیرانی، دو یا چند کشور را به یکدیگر متصل

می‌نماید درج آنها در فهرست تابع موافقت دولتهای مربوطه است.

بر اساس این کنوانسیون، مقررات یکنواخت برای هر نوع حمل مسافر و بار تحت

یک سند حمل و نقل بین‌المللی (CIV) یا یک بارنامه سراسری (CIM) که برای یک سفر در

قلمرو حداقل دو دولت عضو تدوین می‌گردد قابل اجراء است.

در حالی که حمل بین‌المللی بار GIM ممکن است با اعمال نرخ تعرفه‌های ملی مربوطه اجراء گردد حمل بین‌المللی مسافرین CIV باید لزوماً به وسیله یک تعرفه بین‌المللی انجام گردد.

به منظور اجرای این نوع ترافیک راه آهنها یک تعرفه مشترک مسافری جهت مسیرهایی که برای آنها ممکن است اسناد حمل و نقل بین‌المللی صادر گردد تدوین نموده‌اند و به همین ترتیب تعرفه مشترک مسافری شرایط عمومی و اختصاصی چنین ترافیکی را تعیین می‌نماید.

راه آهن موظف است نسبت به تثبیت تعرفه اقدام و آنها را در فواصل زمانی مشخص به اطلاع عموم مردم برساند طبق قانون مربوط به تساوی استفاده کنندگان از تعرفه‌ها، تعرفه‌ها باید تحت شرایط یکسان جهت همه استفاده کنندگان به مرحله اجراء گذاشته شود. به هر حال راه آهن مجاز است که نسبت به انعقاد قرارداد خصوصی منتشر نشده اقدام کند به شرط آنکه، شرایط یکسان در موقعیتهای همانند به استفاده کننده اعطاء گردد.

به منظور تامین یک مقیاس سنجش زمان و مکان برای مبالغ مختلف (حداکثر غرامت، هزینه هاو غیره) پیش بینی شده در کنوانسیون، با چند استثناء SDR حق برداشت مخصوص صندوق بین‌المللی پول (IMF) می‌باشد این واحد محاسبه که تحت عنوان «فرمول لندن» نیز مشهور است به وسیله کنوانسیونهای بین‌المللی مربوط به سایر روشهای حمل و نقل نیز پذیرفته شده است.

براساس این کنوانسیون قبل از مراجعه به دادگاه، فرد ذیحق ممکن است از یک اقدام اداری مشهور به «دعوی» استفاده نماید در حال حاضر بسیاری از اختلافات بین استفاده کننده و راه آهن از طریق روشهای «دعوی» حل و فصل می‌شود. مهلت محدودیت اقدامات ناشی از قرارداد حمل یکسال است اما در برخی موارد استثنائی مانند خلاف

عمومی، کلاهبرداری و امثالهم این مدت به دو سال افزایش می‌یابد. به محض اینکه راه‌آهن حمل‌کننده بارها را به همراه بارنامه برای حمل بپذیرد، قرارداد حمل و نقل بین‌المللی بار (CIM) بوجود می‌آید و هنگامیکه مهر و تاریخ روز به وسیله ایستگاه اعزام‌کننده درج گردد بارنامه مدرک ایجاد قرارداد حمل و مندرجات آن می‌باشد.

برخلاف بارنامه دریائی و صرفنظر از موارد استثنائی، بارنامه CIM یک سند قابل انتقال نیست نسخه دوم بارنامه که به فرستنده تحویل می‌گردد، به عنوان بارنامه همراه بار و یا بارنامه دریائی مؤثر نیست. بلکه در دست فرستنده به عنوان مدرکی که به موجب آن بارها تحویل گردیده است و مبالغ مربوط به راه‌آهن پرداخت شده تلقی می‌گردد. همچنین فرستنده را قادر می‌سازد با دادن سفارشات بعدی قرارداد حمل را اصلاح نماید راه‌آهن باید بارها یا توشه را طبق شرایطی که به موجب آن دریافت گردیده‌اند تحویل دهد و تعهدات او به محض اینکه فقدان و یا خسارت کلی و یا جزئی و یا تجاوز از مهلت ترانزیت ایجاد شده باشد الزام آور است.

به منظور تسهیل اجرای قرارداد حمل، اجتناب از رسیدگی در هر نقطه مرزی و معاف کردن فرد ذیحق از تحقیق پیرامون یافتن راه‌آهن متعهد جبران‌کننده خسارت و مشکلات این امر، این کنوانسیون، مسئولیت جمعی راه‌آهنها را برقرار نموده است.

نه تنها راه‌آهن اعزام‌کننده بلکه هر راه‌آهن بعدی با دریافت بار و بارنامه یک شریک قرارداد حمل محسوب می‌گردد و تعهدات ناشی از آن را می‌پذیرد طبق این کنوانسیون راه‌آهن باید برنامه حرکت قطار را به اطلاع عموم مردم برساند مسافر باید از شروع مسافرتش یک بلیط معتبر در اختیار داشته باشد، بلیط‌های صادره جهت حمل بین‌المللی باید در بردارنده علامت CIV باشند.

راه‌آهن در قبال خسارت منتج از مرگ، جراحات فردی و یا هرگونه صدمه بدنی و مغزی وارده به مسافر که به علت سانحه ناشی از بهره‌برداری راه‌آهن، در هنگامی که مسافر

در داخل، در حال ورود و یا فرود آمدن از وسایل نقلیه راه آهن باشد رخ دهد متعهد است. در این زمینه تعهدات جمعی راه آهنها برقرار نیست و راه آهن متعهد، راه آهنی است که از خطی که روی آن سانحه رخ داده، بهره برداری می نماید. این کنوانسیون به زبان فرانسه منعقد و امضاء شده است علاوه بر متن فرانسه ترجمه های رسمی به زبانهای آلمانی، انگلیسی، عربی - ایتالیائی و هلندی به آن ضمیمه شده است. متن فرانسه به تنهایی معتبر می باشد.

با به اجراء درآمدن این کنوانسیون فسخ مقاوله نامه های بین المللی مربوط به حمل و نقل کالا با راه آهن CIM و حمل مسافر و توشه با راه آهن CIV مورخ ۷ فوریه ۱۹۷۰ و همچنین مقاوله نامه الحاقی به CIV مربوط به مسئولیت راه آهن در قبال فوت و جرح مسافرین مورخ ۲۶ فوریه ۱۹۶۶ نیز اعلام گردیده است.

موافقتنامه حمل و نقل ارتباط مستقیم بار توسط راه آهن SMGS

راه آهن کشورهای جمهوری سوسیالیستی خلق آلبانی، جمهوری بلغارستان، جمهوری مجارستان، جمهوری سوسیالیستی ویتنام، جمهوری دموکراتیک آلمان سابق - جمهوری خلق چین، جمهوری دموکراتیک خلق کره، جمهوری خلق مغولستان، جمهوری لهستان، رومانی، اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی - چک و اسلواکی سابق به منظور سازماندهی حمل و نقل بار در ارتباط مستقیم بین المللی توسط راه آهن با کسب اختیارات تام از وزارتخانه های متبوع خویش مقرراتی را تحت عنوان (موافقتنامه حمل و نقل ارتباط مستقیم بار توسط راه آهن) موسوم به SMGS تنظیم و امضاء نمودند.

این موافقتنامه از اول نوامبر ۱۹۵۱ به مورد اجراء در آمده و تغییرات اضافاتی طی کنفرانسهای مورخ ۳۱ ژوئیه ۱۹۵۳ مسکو، مورخ ۳۰ ژوئیه ۱۹۵۵ برلین، مورخ ۲۵ مه ۱۹۵۷ و همچنین تغییرات و اضافاتی توسط کمیته (OSJD) مورخ ۲ مه ۱۹۵۹، ۳۰ نوامبر ۱۹۶۴، ۲۹ مه ۱۹۷۰، ۵ آوریل ۱۹۷۱، ۲۳ اکتبر ۱۹۸۰ و ۱۷ اکتبر ۱۹۸۸ در آن انجام پذیرفته که از تاریخ ۱ ژوئیه ۱۹۹۰ نافذ شده اند.

این موافقتنامه نامحدود بوده و به زبانهای چینی، آلمانی و روسی تنظیم شده است که هر یک از متون دارای اعتبار یکسان می باشد و در صورت بروز تفاسیر مختلف در متون، متن زبان روسی متن اصلی خواهد بود.

راه‌آهن کشورمان در سال ۱۳۷۶ به عضویت این موافقتنامه درآمده و راه‌آهن‌های مجارستان و چک اسلواکی از تاریخ اول ژانویه ۱۹۹۱ و راه‌آهن جمهوری دموکراتیک آلمان از تاریخ سوم اکتبر ۱۹۹۰ از عضویت در این موافقتنامه انصراف داده‌اند. این موافقتنامه در حال حاضر دارای یک مقدمه و ۴۱ ماده و ۱۱ ضمیمه می‌باشد که عبارتند از:

- ۱- ضمیمه شماره ۱- فهرست کالاها تیکه در انحصار ادارات پست می‌باشد.
- ۲- ضمیمه شماره ۲- مقررات حمل بارهای خطرناک
- ۳- ضمیمه شماره ۳- مقررات بار در معیت مراقبین فرستنده یا گیرنده بار
- ۴- ضمیمه شماره ۴- مقررات حمل بارهای سریع الفساد
- ۵- ضمیمه شماره ۵- مربوط به گاباری بارگیری
- ۶- ضمیمه شماره ۶- برچسب‌های الحاقی روی نگله‌ها، واگنها، کانتینرها و همچنین علامتگذاری روی نگله‌های بار
- ۷- ضمیمه شماره ۷- شرح قطعات بازشونده از اتومبیل، تراکتورها و سایر خودروها
- ۸- ضمیمه شماره ۸- مقررات حمل کانتینر
- ۹- ضمیمه شماره ۹- مقررات حمل بار روی پالت
- ۱۰- ضمیمه شماره ۱۰- مقررات حمل واگنهائیکه متعلق به راه‌آهن نمی‌باشد
- ۱۱- ضمیمه شماره ۱۱- مقررات حمل بار در پاکت‌های حمل و نقلی

براساس این موافقتنامه راه‌آهن‌های عضو موظفند کلیه بارها به غیر از بارهای ذیل:

- ۱- موادی که حمل آن حتی در یک کشور که راه‌آهن آن عضو موافقتنامه است ممنوع باشد
- ۲- موادی که حمل آن در انحصار وزارت پست حتی یک کشور عضو موافقتنامه باشد
- ۳- مواد منفجره، مهمات نظامی و آتش‌زا به استثناء وسائل مربوط به شکار و ورزشی
- ۴- مواد منفجره، گازهای تحت فشار، مواد قابل احتراق و همچنین مواد رادیو اکتیو

۵- حمل خرده بار که وزن آن کمتر از ۱۰ کیلوگرم و در یک صندوق قرار دارد. این محدودیت شامل بارهایی که در یک صندوق قرار دارند و حجم آن از ۱/۰ متر مکعب تجاوز نکنند نمی‌گردد.

۶- بارهایی که وزن آنها بیش از ۱/۵ تن و در واگنهای مسقف که سقف آنها باز نمی‌شود و در مسیر باید تخلیه و بارگیری شوند.

۷- حمل خرده بار در وسائط خطی روباز با وزن حداقل ۱۰۰ کیلوگرم که در صندوق قرار دارد و در مسیر باید تخلیه و بارگیری شود. را مشروط به شرط ذیل حمل نمایند.

الف: حمل بار به کمک وسائط باربندی که راه‌آهن مهیا کرده است صورت گیرد.

ب: فرستنده کالا مقررات و شرایط این موافقتنامه را رعایت کند.

ج: انجام حمل بار وضعیتی را پیش نیاورد که راه‌آهن نتواند از آن جلوگیری کند و یا رفع آن وضعیت به راه‌آهن مربوط نباشد.

د: حمل بار در برنامه حمل و نقل توسط راه‌آهن مبداء پیش بینی شده باشد.

طبق این موافقتنامه چنانچه در زمان حمل و نقل کالائی معلوم شود که بار تحویلی

جهت حمل مجاز نمی‌باشد حتی اگر نام آن صحیح نوشته شده باشد، آن بار توقیف و طبق

مقررات داخلی کشوری که بار در آنجا توقیف شده است عمل می‌شود.

بارنامه صادره در چارچوب این موافقتنامه شامل اوراق ذیل می‌باشد.

۱- اصل بارنامه (برای دریافت کننده)

۲- برگ اطلاعات بین راهی (سیاهه راه‌آهن برای راه‌آهن مقصد و راه‌آهن‌های مسیر)

۳- نسخه دوم بارنامه (برای فرستنده)

۴- برگ تحویل بار برای راه‌آهن مقصد

۵- برگ اعلامیه ورود بار برای دریافت کننده

برگهای شماره ۱ و ۲ و ۳ و ۴ و ۵ باید همراه بار تا ایستگاه مقصد باشد و برگ شماره ۳ بارنامه (نسخه دوم بارنامه) پس از عقد قرارداد حمل و نقل به فرستنده برگردانده می شود این برگ (برگ دوم) اعتبار اصل بارنامه یعنی برگ شماره ۱ را ندارد. بایستی از برگ اطلاعات بین راهی دونسخه برای راه آهن مبداء و یک نسخه برای هر یک از راه آهن های مسیر صادر گردد بارنامه به زبان کشور مبداء و به یک یا دو زبان رسمی راه آهن های عضو (چینی، آلمانی، روسی) چاپ می شود.

فرستنده باید در ستون «اعلام ارزش بار» بارنامه، قیمت بارهای ذیل را به هنگام تحویل برای حمل اعلام نماید.

۱- طلا، نقره، پلاتین و فرآورده های آن

۲- سنگ های گرانبها

۳- پوست های گرانبها - مثل پوست بیدستر - پوست روباه خاکستری، پوست قاقم، پوست

دله، پوست شغاره - پوست سمور آبی - پوست قره گل، پوست فک، پوست گربه آبی،

پوست روباه نقره ای - پوست سنجاب و پوست سمور و مصنوعات آنها

۴- فیلم (غیرخام)

۵- تابلو

۶- مجسمه

۷- آثار هنری

۸- عتیقه

۹- لوازم خانگی، تحویل لوازم خانگی برای حمل بدون اعلام قیمت آن تنها در صورتی مجاز

است که فرستنده در ستون «درخواست مخصوص فرستنده» بارنامه، عبارت «بدون اعلام

قیمت» را بنویسد و امضاء کند.

هنگام تحویل لوازم خانگی برای حمل و با درج قیمت آن در بارنامه، فرستنده باید

لیست لوازم را در سه نسخه با ذکر شرح کالا، تعداد و قیمت لوازم خانگی که در هر صندوق «هرنگله» قرار دارد را تنظیم نماید و جمع کلی تعداد و جمع کل قیمت را بنویسد.

نسخه اول لیست در ایستگاه مبدا و نسخه دوم در نزد فرستنده باقی می ماند و نسخه سوم همراه لوازم خانگی تا ایستگاه مقصد ارسال می شود.

فرستنده باید مدارک مورد نیاز برای انجام مقررات گمرکی و سایر مقررات در کل طول مسیر و حتی در صورت لزوم گواهی نامه و برگ مشخصات را ضمیمه بارنامه نماید و راه آهن وظیفه کنترل صحت و یا کافی بودن مدارک ضمیمه شده به بارنامه توسط فرستنده را ندارد و فرستنده در صورت بروز عواقب ناشی از عدم، ناقص بودن یا صحیح نبودن مدارک منضمه در مقابل راه آهن مسئولیت دارد.

و چنانچه این مدارک ناقص باشد و کالا مشمول جریمه های مربوط به انبار داری و توقف واگن ها می گردد می بایست آنها را بپردازد

بر اساس این موافقتنامه - راه آهن به منظور دریافت کلیه هزینه های ناشی از قرارداد حمل و نقل، حق دارد بار را گرو نگاهدارد و این حق تا زمانی که بار در اختیار راه آهن است نافذ می باشد.

طبق این موافقتنامه فرستنده حق دارد تغییرات ذیل را در مفاد قرارداد اعمال نماید

۱- بار را در ایستگاه مبدا باز پس گیرد.

۲- ایستگاه مقصد را تغییر دهد که در این حالت باید اسامی ایستگاههای مرزی که بعد از انجام تغییرات بار از طریق آنها عبور می نماید را در بارنامه قید نماید.

۳- گیرنده بار را تغییر دهد.

۴- بار را به ایستگاه مبدا بازگرداند.

و گیرنده نیز می تواند تغییرات ذیل را در قرارداد انجام دهد.

الف: ایستگاه مقصد را در محدوده کشور گیرنده بار تغییر دهد.

ب: گیرنده بار را تغییر دهد

ج: گیرنده بار می‌تواند براساس این موافقتنامه تغییراتی در قرارداد حمل و نقل آن هم در ایستگاه مرزی ورودی به کشور گیرنده و زمانیکه هنوز بار از ایستگاه مبدا ارسال نشده است انجام دهد.

در آن زمانی که بار از ایستگاه مرزی کشور گیرنده بار عبور کرده است، انجام تغییرات در قرارداد حمل و نقل فقط بر مبنای مقررات داخلی و جاری راه آهن مقصد امکان پذیر است. شایان ذکر است که تغییرات در بار که منجر به تقسیم بار شود ممنوع است و تغییرات در قرارداد حمل و نقل بایستی براساس درخواست کتبی فرستنده یا گیرنده بار انجام پذیرد.

حق حقوق فرستنده بار برای انجام تغییرات در قرارداد حمل و نقل از لحظه دریافت بارنامه توسط گیرنده بار یا ورود بار به ایستگاه مرزی راه آهن مقصد ساقط می‌گردد.

انجام تغییرات توسط فرستنده و گیرنده فقط می‌تواند یک بار انجام پذیرد و فرستنده کالا مسئولیتی در قبال عواقبی که در نتیجه تغییرات قرارداد که براساس اعلامیه کتبی گیرنده بار پیش می‌آید نمی‌باشد.

براساس این موافقتنامه راه آهن حق دارد در موارد ذیل از انجام تغییرات در قرارداد حمل و نقل خودداری یا انجام این تغییرات را متوقف سازد.

۱- چنانچه اجرای آن برای ایستگاه راه آهن مقصد که باید تغییرات را اعمال نماید در زمان دریافت اعلامیه کتبی یا اطلاعیه تلگرام ایستگاه مبدا یا مقصد ممکن نباشد.

۲- چنانچه این امر با قوانین و مقررات داخلی کشوری که در مسیر حمل قرارداد مغایر باشد.

۳- چنانچه اجرای این تغییرات موجب بروز اختلالات در سیستم بهره‌برداری راه آهن پیش آورد.

۴- چنانچه در موقع تغییر ایستگاه مقصد، قیمت بار کلیه هزینه‌های مربوط به انتقال بار به

ایستگاه مقصد جدید را نمی‌پوشاند، بغیر از مواردیکه هزینه‌ها سریعاً پرداخت یا پرداخت آنها ضمانت می‌گردد.

اگر در طول مسیر به منظور بررسی‌های مرزی و گمرکی و همچنین امور بهداشتی و فیتوپالوژی و سایر موارد مجبور به بازکردن واگن، کانتینر، اتومبیل، تراکتور و سایر خودروها گردند نتیجه آن تعویض پلمپ نصب شده اولیه می‌باشد که پلمپ‌های دور از گمرکی و پلمپ‌های هر یک از راه‌آهن‌های مسیر با پلمپ‌های فرستنده یا ایستگاه مبدا از نظر ارزش برابر است.

فرستنده و گیرنده بار حق دارند در ارتباط با قرارداد حمل و نقل شکایت و اقامه دعوی کنند این شکایت بایستی بصورت مکتوب و مستدل و با ذکر غرامت توسط فرستنده برای راه‌آهن مبدا و گیرنده بار برای راه‌آهن مقصد ارسال شود شکایت برای هر محموله باید بصورت جداگانه باشد.

راه‌آهن موظف است ظرف مهلت ۱۸۰ روز از زمان تاریخ مهر اداره پست یا یادداشت راه‌آهن مبنی بر دریافت مستقیم شکایت، موضوع را بررسی و پاسخ آنرا بدهد و در صورتیکه مدعی محق باشد مبالغ درخواستی باید پرداخت شود.

شکایت و اقامه دعوی فرستنده و گیرنده به راه‌آهن طبق قرارداد حمل و نقل و همچنین شکایت و اقامه دعوی راه‌آهن به گیرنده و فرستنده بار در مورد پرداخت کرایه حمل، جرائم و در مورد غرامت میتواند ظرف مهلت ۹ ماه به استثناء شکایت و اقامه دعوی در مورد تاخیر در تحویل بار که مدت آن دو ماه می‌باشد انجام پذیرد.

این زمانها بشرح ذیل محاسبه می‌گردند

۱- برای شکایت در مورد غرامت بابت مفقود شدن بخشی از بار، کسری وزن، صدمه دیدگی،

فاسد شدن یا افت کیفیت و همچنین تاخیر در تحویل بار از روز تحویل بار

۲- برای شکایت در مورد غرامت بابت مفقود شدن کامل بار از روز سی ام بعد از انقضاء زمان

تحویل بار

۳- برای شکایت در مورد پرداخت اضافه یا برای شکایت در مورد بازپرداخت کرایه حمل، اضافه پرداخت کرایه حمل، جرائم یا برای تسویه حساب در ارتباط با کاربرد اشتباه تعرفه و همچنین اشتباه به هنگام محاسبه پرداختها از روز پرداخت یا چنانچه پرداخت انجام نگرفته از روز تحویل بار

۴- برای شکایت در مورد پرداخت مبالغ باقی مانده از فروش بار از روز فروش آن

۵- برای سایر شکایات و مطالبات از روز استقرار وضعیتی که اساسی باشد برای ارائه شکایت و تاریخ شروع جریان روز زمان به مدت اضافه می شود

ارائه شکایت کتبی فرستنده و یا گیرنده بار به راه آهن جریان مرور زمان را به تعویق می اندازد. جریان مرور زمان از روزیکه راه آهن به مدعی اطلاع می دهد که شکایت وی بطور کامل یا بخشی از آن رد شده است ادامه می یابد روز رد شکایت روزی است که اداره پست مهر تاریخ دار خود را حک می نماید یا روزی که مدعی یادداشت رد شدن شکایتش را دریافت می دارد.

هرگونه پیشنهاد راه آهن ها در ارتباط با انجام تغییرات و اضافات این موافقتنامه می بایست به کمیته سازمان همکاری راه آهن موسوم به (OSJD) و همزمان به کلیه راه آهن های عضو موافقتنامه حداقل سه ماه قبل از تشکیل جلسه مربوط ارائه گردد.

پیشنهادات کمیته (OSJD) به منظور مطالعه و بررسی آن در جلسه حداقل دو ماه قبل از تشکیل جلسه مربوط به راه آهن های ذیربط اعلام می گردد.

تاریخ نافذ شدن تغییرات و اضافات توسط کمیته (OSJD) تعیین می گردد.

منابع و ماخذ

- ۱- قوانین بارنامه دریائی
 - ۲- راهنمای حمل و نقل جاده‌ای
 - ۳- قرارداد تیر ۱۹۷۵
 - ۴- متن اصلی و ترجمه شده کنوانسیون CMR
 - ۵- کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریائی
 - ۶- کنوانسیون بین‌المللی نجات دریائی
 - ۷- کشتی و کشتیرانی
 - ۸- جلد دوم مجموعه قوانین و مقررات بندری، دریائی ایران
 - ۹- جزوه کنوانسیون ماریول
 - ۱۰- جزوه کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی
 - ۱۱- جزوه کنوانسیون آتن مربوط به حمل مسافرین و اثاثیه آنها از طریق دریا
 - ۱۲- جزوه کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی
 - ۱۳- ضمیمه شماره ۷۰۰/۱۳۷۹ روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران
 - ۱۴- فصل نامه بیمه مرکزی (سال اول شماره دوم)
 - ۱۵- جزوه کنوانسیون کوتبف
 - ۱۶- جزوه تاریخچه سازمان بین‌الدول برای حمل و نقل بین‌المللی با راه آهن
 - ۱۷- متن موافقتنامه حمل و نقل ارتباط مستقیم بار توسط راه آهن (SMGS)
 - ۱۸- مجموعه قوانین و مقررات حمل و نقل جاده‌ای
 - ۱۹- مجموعه قوانین وزارت راه و ترابری
 - ۲۰- مجموعه قوانین و مقررات هواپیمائی کشوری
 - ۲۱- حقوق حمل و نقل دریائی
 - ۲۲- موافقتنامه‌های بین‌المللی امور گمرکی
 - ۲۳- حقوق بین‌الملل دریاها
 - ۲۴- مجموعه قوانین سالهای ۱۳۰۵ لغایت ۱۳۶۲
 - ۲۵- مصاحبه با جناب آقای محمدجواد محمدیان امامی مدیرعامل محترم شرکت خدمات بیمه حافظ و عضو کمیسیون بیمه کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی
- انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
شرکت تحقیق و انتشار مسائل حمل و نقل ایران
گمرک جمهوری اسلامی ایران
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایران
سازمان بنادر و کشتیرانی
سازمان بنادر و کشتیرانی
مؤسسه آموزشی علوم و فنون دریائی و صیادی کیش «دکتر سید محمدمبین فنائی»
سازمان بنادر و کشتیرانی
اداره کل سازمانهای تخصصی دریائی سازمان بنادر و کشتیرانی
اداره کل سازمانهای تخصصی دریائی سازمان بنادر و کشتیرانی
اداره کل سازمانهای تخصصی دریائی سازمان بنادر و کشتیرانی
اداره کل سازمانهای تخصصی دریائی سازمان بنادر و کشتیرانی
روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران
بیمه مرکزی
راه آهن جمهوری اسلامی ایران
دفتر مطالعات و تحقیقات و روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران
مترجم جناب آقای بهرام تهرانی
سازمان حمل و نقل و پیاپانه‌های کشور جناب آقای اسداله محمدی آسا
وزارت راه و ترابری
سازمان هواپیمائی کشوری دفتر حقوقی و امور بین‌الملل
مؤسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مترجم جناب آقای عباس رضانی
انتشارات مرکز آموزش و تحقیقات
کتابخانه گنج دانش مترجم جناب آقای بهمن آقائی
روزنامه رسمی کشور

۱۹۹۹۷