

بنام خدا

# حقوق دریایی

فصل اول:

مبحث اول: آشنایی با مفاهیم پایه ای حقوق دریایی<sup>۱</sup>

گفتار اول

۱- تعریف حقوق دریایی: قواعد قانونی که به کشتی رانی یا دریانوردی مربوط میشود. حقوق بین الملل دریایی نیز به موضوعاتی چون آزادی دریانوردی محاصره دریایی قاچاق دریایی و غنایم جنگی در بر میگیرد. و حقوق دریایی نیز بر سلامت کشتیها قابلیت دریانوردی آنها استخدام شرایط فرمانداران و مهندسان دریایی تاکید دارد حقوق کیفری دریایی نیز مجموعه ای از قواعد از جرایم مربوط به کشتی رانی است.

مجموعه ای از قواعد حقوقی فوق که در شاخه معین فعالیتهای دریایی استفاده میشود.

در حالت کلی به مجموعه قوانین که در شاخه معین فعالیتهای دریایی استفاده میشود.

در حالت کلی به مجموعه قوانین مقررات و عرف های دریایی که حاکم بر روابط افراد و دولتها در امور حمل و نقل بار و مسافر در دریا بوده است و موضوعات و مسائل مربوط به کشتی رانی بازرگانی و ایمنی در دریا اطلاق میشود. البته در تعریف فوق که در سالهای گذشته ارائه شده است باید امروزه مسائلی چون آلودگی نفتی که به دلیل توسعه و پیشرفتهای صنعتی و تکنولوژی حاصل شده را نیز لحاظ کرد.

گفتار دوم: اهمیت حقوق دریایی در ایران

اهمیت حقوق دریایی را باید با توجه به قدرت ناوگان ملی میزان تحرک و فعالیت بنادر کشور و موقعیت جغرافیایی سنجد. بررسی این موضوع در دو حالتد قبل از انقلاب و بعد از انقلاب صورت میگیرد.

قبل از انقلاب: با وجود بهره مندی ایران از ابهای دریایی مازندران- خلیج فارس ، دریایی عمان و اروند رود و تاثیر بسزای در بخش تجارت خارجی از طریق دریا کمتر مورد توجه دولت و دانشگاهها قرار گرفته همچنین از تأثیری که فعالیتهای دریایی در سلامت محیط زیست ، بازرگانی خارجی ، اقتصاد ملی و حتی امنیت کشور داشته اند مورد توجه قرار گرفته است.

بعد از انقلاب: امتیازاتی نظیر اکتشافات علمی، موقعیت ممتاز کشور، ورود کشتی های مجهز، ظهور کفوانسیون بین المللی و پاسخگو نبودن قانون دریایی ایران باعث شده تا مسئولین نسبت به گذشته به مباحث حقوق دریایی بیشتر توجه کنند.

بدین ترتیب در سال ۱۳۶۱ سازمان بنادر و کشتیرانی با همکاری سازمان بین المللی دریایی (IMQ) و با بهره گیری از تجارب دکتر رفیع رضایحی اصلاح قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۱ را تنظیم کرد و در سال ۱۳۶۵ به هیات دولت جهت تصویب تقدیم کرد.

### مبحث دوم: چارچوب اجرایی حقوق دریایی

منظور تبیین دایره شمول حقوق دریایی و معرفی موضوعاتی نظیر حمایت کشتیرانی دریایی اقسام آن بر حسب طول مسافت انواع کشتیها بر حسب مسافت است.

#### گفتار اول: ماهیت کشتیرانی دریایی:

کشتیرانی دریایی به حمل و نقلی در دریا گفته میشود که با کشتی صورت می گیرد دلیل توجه خاص به کشتی از نظر ابعاد وسیع و قدرت کافی برای عملیات سخت دریانوردی است. قانون دریایی ایران در ماده ۱ خود تابع شرایط تابعیت کشتی - دریا پیما را مورد توجه قرار داده است و به شرط رعایت ظرفیت و مالکیت تابعیت ایرانی به آنها داده شده است. ظرفیت غیر خالص ۲۵ تن اصولاً ناظر بر صفت دریا پیما نیست و بیشتر معرف شناورهای رودخانه ای است. بنابراین نباید ماهیت و تعریف کشتیرانی را بر تمام وسایل و ادوات کشتیرانی متمرکز کرد زیرا از حیث نوع ساخت، اندازه ... با قایق و لنج متفاوت است.

به همین دلیل توصیه میشود که تبیین ماهیت کشتیرانی و تصویب آن بر قلمرو دریایی و طبیعت حقوقی و جغرافیایی آبهای تمرکز یابد که دریا نوردی در آن انجام گیرد. برای مثال بعضی ماهیت کشتیرانی را بر شور یا شیرین بودن آبها استوار است.

#### گفتار دوم: اقسام کشتیرانی به لحاظ سفر

از این لحاظ کشتیرانی به دو قسم ساحلی، طولانی مدت یا بین المللی تقسیم میشود.

**کشتیرانی ساحلی:** که کشتیرانی در سواحل و بنادر خودی میباشد اطلاق میشود برخی کشورها حقوق مربوط مانند حمل و نقل با و مسافر را در نقاط ساحلی منحصر به کشتیهای خود تفویض میکند این عمل از لحاظ حقوقی و بازرگانی کابوتاژ (CABOTAGES)

ملاک این قسم از کشتیرانی سفر دریایی در سواحل و بنادر ایران بدون در نظر گرفتن مسافت سفر است هر چند سفر طولانی باشد.

**کشتیرانی طولانی مدت:** عبارت است از دریانوردی بین بنادر داخلی و بنادر کشورهای خارجی است معیار دریانوردی بین دو بندر متعلق به دو کشور مختلف است. و سیاسی و حاکمیتی بودن آن در برخی از کشورها معیار جغرافیایی است مانند لبنان و فرانسه. قانون ایران در این حالت سکوت کرده است ولی با توجه به تعریف کشتیرانی ساحلی و مشخص بودن آن غیر از این حالت کشتیرانی بین الملل خوانده میشود. دستر العمل صدور و اعطای گواهینامه های شایستگی دریانوردی سازمان بنادر و کشتیرانی این نقص را ظاهراً تا حدودی حل کرده است. به موجب این دستور العمل سفرهای نزدیک به ساحل، سفرهای دریایی در محدوده جغرافیایی مشخص شده توسط سازمان بنادر و کشتیرانی تعریف شده است و سفرهای نامحدود به معنی سفرهای دریایی غیر از سفرهای نزدیک به ساحل تعریف شده است.

### گفتار سوم: اقسام کشتیرانی بر حسب موضوعات

کشتیرانی تجاری: موضوع کشتیرانی تجاری یا بازرگانی با قصد حصول درآمد و سود است. این نوع کشتیرانی مهمترین فعالیت است که قانون دریایی برای آن وضع شده است. کشتیرانی صیادی: عملیات صید ماهی و آبزیان است اگرچه این نوع کشتی رانی فی نفسه طبیعت فعالیتهای تجاری را ندارد ولی با هدف تجاری و کسب درآمد صورت میگیرد قانون ایران مقررات خاصی در این زمینه وضع نکرده است.

در حالی که کنواسیون ژنو راجع به ماهیگیری و حفظ منابع جانور در دریای آزاد و بهره برداری از آبزیان را به رسمیت شناخته است و به اتباع این کشورها اجازه استفاده از این حق را داده است. در بخش ایمنی کشتیها- کنواسیون بین الملل ایمنی کشتیهای ماهی گیری مصوب ۱۹۷۷(SFV) رادر قانون توجه قرار داده است. و به دولتها توصیه میکند با پیروی از مفاد این سند کشتیهای ماهی گیری، ایمنی و فعالیت آنها را به طور متحد الشکل در قوانین دریایی خود لحاظ کنند. به همین دلیل کشتیرانی صیادی را به هدف تجاری، انجام گرفتن در دریا و در معرض سوانح باید تابع احکام حقوق دریایی دانست.

**کشتیرانی تفریحی و گردشگری:** به قصد تفریحی و سیاحتی و با هدف استفاده از مناظر طبیعی و سواحل دریاها صورت میگیرد و یا به قصد مطالعات علمی به دلیل خطرات از لحاظ گواهینامه دریایی باید تابع احکام حقوق دریایی باشند.

**کشتیرانی امدادی:** شامل نجات در دریا، یدک کشتی، کشتی شکستگی و راهنمایی میشود و هدف کمک کشتیهای است که در اوج بحران و خطر قرار گرفته اند. اگر چه این عمل ذاتاً تجاری نیست

ولی اشخاص که در عملیات خدمت رسانی شرکت داشته اند با شرایط خاص مستحق دریافت پاداش هستند. بنابراین مشمول حقوق دریایی است.

**کشتیرانی عمومی:** عملیاتی است که کشتیهای نظامی به آن اقدام میکنند و به فعالیت دولتی یا غیر تجاری می پردازند مانند کشتیهای بازرسی از مقررات حقوق دریایی نیز خارج می باشند. از زمانی که مردم دریا را شناختند و اقدام به دریا نوردی کردند مقررات حقوق دریایی شکل گرفت و در طول تاریخ متوازن با تکنیکهای صنعتی جدید تغییر کرده برخی آن را مجموعه ای از قوانین دریایی متمرکز میسازد که به صورت مدون در بنادر به اجرا گذاشته شده.

**۱- دوره قدیم:** حقوق دریایی از قواعد عرفی و عاداتی تشکیل شده که به مصریها و فنیقه ای ها بر میگردد اولین قوانین به فنیقه ای ها نسبت داده شده است فنیقه ای ها بر دریای مدیترانه تسلط داشتند که مهمترین آنها جزیره رودس بود و قواعد دریایی آنها مقررات نظام رومی ها بود بخشی از اثرات ای حقوق بر عصر جدید نیز وارد شده است مانند اعطای وام در حوادث و خطرهای بزرگ

**۲- دوره میانی:** اهمیت کشتیرانی در جنگ صلیبی و همچنین مراودات تجاری میان شرق و غرب در این دوره اشکار است داد و ستدهای بازرگانی باعث شکوفایی بنادر ایتالیا شد. نواحی غرب اروپا تحولات وسیعی کرد در هریک از مناطق مقررات خاصی به اجرا درآمد که مقررات تجارت دریایی را تشکیل داد.

**کنسولگری دریا:** LIBER DEL EONSOBTO) DEL MARE DEL

(BARCELONA) این مجموعه به قرن ۱۴ میلادی بر میگردد شامل مقررات کشتیرانی و عرفهای رایج در منطقه مدیترانه براساس احکام و ارای صادره از دادگاه تجار بار سلول شکل یافته است. قواعد الیون (oleron serolls) متشکل از احکام و ضوابط قضایی دریایی جاری در سواحل و بنادر فرانسوی اقیانوس اطلس بود علاوه بر بنادر فرانسه در بنادر اسپانیا و برتانیای نیز به اجرا درآمده است.

مقررات دریایی ویسبی (visby maritime code) مقررات دریایی ویسبی مجموعه قواعدی بود که در جزایر گوتلند سوئد در دریای بالتیک به اجرا در می آمد. و شامل خلاصه ای از مقررات الیرن مقررات مربوط به بندر آمستردام و مقررات هانر است.

راهنمای دریا (leguidion de la mer) مجموعه مقررات راهنمایی دریا که در شهر روان فرانسه بوده و درباره بیمه بوده است.

دوره جدید (ضوابطی که توسط لوئی چهاردهم پادشاه فرانسه و توسط وزیر دارائی او تنظیم شده طی پنج ماده به صورت زیر است

۱- ضابطان قضایی و انتظامی دریایی و صلاحیت ان ها

۲- دریا نوردان و کشتی های دریایی

۳- پلیس بنادر سواحل خلیج ها و لنگرها

۴- قراردادهای دریایی

۵- صیادی

کشورهایی نظیر ایران لبنان و مصر از این مقررات نیز بهره مند می شوند

### مبحث چهارم:

یکسان سازی حقوق دریایی:

معاهدات بین المللی بروکسل در شکل گیری حقوق دریایی و یکسان سازی ان تاثیر بنیادی دارند. به طور قطع می توان گفت تمام مقررات ملی کشورها در زمینه ی دریایی یا عینا همان مقررات کنوانسیون های بروکسل اند یا اقتباسی از آن هاست که به طور غیر مستقیم در درون مقررات دریایی این کشورها جای گرفته است.

**مبحث پنجم:** منابع حقوقی دریایی ایران: به چهار قسم قانون، عرف، رویه قضایی و دکترین تقسیم میشود.

### گفتار اول: قانون دریایی و سایر مقررات دریانوردی ایران

**بند اول:** قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ این قانون بر اساس کتاب دوم قانون تجارت فرانسه که خود از احکام لوئی چهاردهم بود تهیه شد. و تمرکز اصلی آن بر کشتیرانی بازرگانی بوده است و عناوین **مهمی نظیر بیمه دریایی- کار دریایی- صدور گواهینامه های دریایی، سازمان و صلاحیت دادگاهای دریایی و...** مورد توجه قرار نگرفته است.

تلاش برای تدوین قانون دریایی وبه ویژه دادگاهای دریایی از سازمانها و دستگاهای دولتی که متولی اصلی این موضوع بودند تجاوز و به دستگاههای درجه دوم این حوزه سرایت کرد. وزارت کشاورزی نیز پیش نویس قانون دیگر را راجع به موارد لزوم تشکیل دادگاههای دریایی در ۲۸ بند تهیه کرد. در این قانون پیشنهاد شده تا شعبی از دادگاههای عمومی دادگستری به تخلفات از قانون دریایی یا قوانین لاحق در نظر گرفته شود.

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

قبل از قانون دریایی مسائل حمل و نقل دریایی با مراجعه به قانون مدنی و تجارت قابل حل و فصل بود تا اینکه مواد ۵۱۳ و ۵۱۶ و ۵۱۷ قانون مدنی و مواد ۲ و ۳۷۷ و ۳۹۴ قانون تجارت در باب معاملات تجاری و قرارداد حمل و نقل اختصاص داده شد. علاوه بر این قوانین مواد ۱۷ و ۲۶ قانون امور گمرکی نیز به این موضوع اشاره کرده دارد.

**بند سوم:** آیین نامه های اجرایی و دستور العملهای دریایی

آیین نامه های اجرایی هیات وزیران:

۱- آیین نامه های ثبت و بهره برداری شناورهای مصوب خرداد ماه ۱۳۳۱ هیئت وزیران

۲- آیین نامه ثبت انتقالات و معاملات کشتی ها مصوب ۱۳/۶/۱۳۴۴

۳- آیین نامه های ثبت کشتی ها و شناورها مصوب ۱۰/۹/۱۳۴۴

۴- آیین نامه های راجع به گواهینامه رانندگی قایق ها مصوب ۹/۴/۱۳۴۸

۵- آیین نامه های اجرایی صدور گواهینامه عمومی مخابرات رادیویی دریایی

### **دستور العمل های سازمان بنادر و کشتیرانی**

دستور العمل ها در این زمینه بیشتر جنبه فنی و تخصصی دارد و کمک شایانی به اجرای صحیح قوانین داخلی و بین المللی میکند. بهترین نمونه در این زمینه دستور العمل صدور و اعطای گواهینامه های شایستگی دریانوردی رشته عرشه است.

### **آیین نامه های اجرایی شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی**

۱- آیین نامه اجرای صدور و اعطای گواهینامه های خدمات دریایی افسران نیروی دریایی

جمهوری اسلامی ایران به دلیل اشتغال بر روی کشتیهای ناوگان بازرگانی

۲- آیین نامه اجرایی صدور و اعطای گواهینامه های شایستگی دریانوردی افسران ناوبری

فرماندهان کشتی های بازرگانی در مسافتهای نامحدود.

۳- آیین نامه های اجرایی صدور و اعطای گواهینامه شایستگی دریانوردی افسران مهندس

مکانیک دریایی و کشتی های بازرگانی در مسافتهای نامحدود.

این شورا در اجرای بند مذکور در موارد مقتضی مبادرت به تصویب و صدور آیین نامه های اجرایی

مینماید که در کنار قوانین و مقررات دریایی بسیار مهم و موثر شمرده میشود.

### **مصوبات و دستور العملهای شورای عالی هماهنگی ترابری کشور**

این شوراها سیاست گذاری های کلان کشور در صنعت حمل و نقل را بر عهده دارد طرح فوب ،

آیین نامه های اجرایی طرح خرید کالاهای دولتی به صورت فوب و حمل و نقل ان توسط کشتی رانی

جمهوری اسلامی و آیین نامه شرکت ها و موسسات کار گذاری ترابری دریایی از اقدامات این

شوراهاست.

### **گفتار دوم: معاهدات چند جانبه بین المللی دریایی که دولت ایران به ان پیوسته است**

یکی از نگرانی های قدرتهای بزرگ ، گوناگونی قوانین ملی و تنوع مقررات داخلی کشورهای مختلف

در مورد فنون دریانوردی و کشتیرانی بوده است . لذا برای حل این نگرانی انتقاد معاهدات بین الملل

آغاز شدو اتاق بازرگانی بین المللی کمیته بین الملل دریایی ، سازمان ملل متحد و سازمان بین المللی

دریانوردی نیز در آن نقش داشته اند. در ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی پیوستن به معاهدات بین امملی

دریایی و رعایت مقررات آن را ضرورتی اجتناب ناپذیر میدانند برخی از این معاهدات به شرح زیر است:

۱. قانون اجازه الحاق دولت ایران به موافقت نامه مربوط به علائم دریایی
۲. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنواسیون تجسس و نجات دریایی
۳. قرارداد بین المللی مربوط به خط شاهین کشتی ها
۴. قانون تصویب پروکتل کنترل انتقالات برون مرزی و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات در دریا
۵. قانون پذیرش یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند.

### **فصل دوم: کشتی**

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

### **مبحث اول: ماهیت کشتی**

#### **گفتار اول: تعریف کشتی**

کشتی به وسیله ای گفته میشود که برای حمل بار در دریابه کار می رود.

ایرادات وارد بر تعریف فوق

۱- مسافر از تعریف فوق خارج است

۲- به دایره شمول آن وسعت غیر منطقی داده شده و در نتیجه هر وسیله ای را در بر میگیرد.

۳- حمل از طریق رودخانه را شامل نمیشود.

تعاریف کشتی در کشورهای مختلف به شرح زیر است

کرواسی: کشتی به جز کشتی جنگی به هر شناور گفته میشود که به قصد دریا نوردی حرکت کند و ۱۲ متر طول و ۱۵ تن ظرفیت داشته باشد

انگلیس: کشتی شامل هر نوع شناور است که در کشتی رانی استفاده میشود.

فرانسه: کشتی به هر ساختمان یا ماشین شناور منقولی اطلاق میشود که با هر میزان تناژ و با هر شکل ظاهری با برخورداری از قوه محرکه مکانیکی یا بدون آن به طور رسمی و اصولی ناوبری دریا میکند. اما مناسبترین تعریف برای کشتی آن است که در کنواسیون ملل متحد آمده و عبارت است از هر گونه شناور دریا و هدایت شونده با نیروی محرکه خود که برای حمل کالا و انسان یا

هر دو در تجارت دریایی بین الملل مورد استفاده قرار می گیرد. به استثنای شناورهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده زیر ۵۰۰ تن

گفتار دوم: طبیعت حقوقی کشتی

کشتی مال منقول است چون معامله بشری است از جهت تقسیم اموال طبیعتا مال منقول است چون برای جابجایی از جای به جای دیگر است. اما اموال منقول به سه دسته مادی، معنوی و قراردادی تقسیم میشود که کشتی جزء مادی است بنابراین حق مالک کشتی نسبت به آن حق مالی است.

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

مبحث دوم خصوصیات مدنی کشتی:

لازم است هر کشتی دارای نام معین و خاصی باشد این نام باید در اداره مرکز ثبت کشتی های سازمان بنادر که در تهران قرارداد دارد برسد نام توسط مالک یا نماینده او انتخاب میشود و باید ایرانی باشد اگر قبلا نام غیر ایرانی داشته تصویب در حوزه اختیار هیات وزیران است بعد از انتخاب نام باید بر روی دو سینه و پاشنه کشتی نوشته شود.

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

منظور از ناخالص حجم کشتی که شامل حجم داخلی کشتی به علاوه کلیه تاسیسات نصب شده در سطح کشتی و فضاهای اشغال شده است

منظور از خالص حجم داخلی کشتی است که کالاها و مسافران رادر خود میگیرد.

معمولا میزان ظرفیت خالص کشتی باید بر روی لوحه فلزی نوشته و در جای مناسب نصب شود و هرگونه تغییر به اطلاع سازمان بنادر و کشتیرانی به شکل مکتوب برسد و در دفتر ثبت کشتی ها و در سند ثبت کشتی و نسخه دوم آن درج شود.

چون کشتی را یک شخصیت حقوقی فرضی در نظر گرفته ایم لذا باید دارای اقامتگاه حقوقی نیز باشد معمولا بندر محل ثبت کشتی اقامتگاه وی محسوب میشود و کلیه اسناد قانونی آن در آنجا نگهداری میشود. و اسناد قضایی نیز به آنجا ارسال میشود.



تعیین درجه کشتی نیز به عهده مراجع صلاحیت دار بین المللی است که به موسسات طبقه بندی معروف است و تعیین آن براساس شیوه ساخت، ویژگی فنی، خصوصیات دریانوردی و میزان عمر مفید آنها است.

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

### مبحث سوم: اسناد کشتی

طبق اسناد ملل متحد اسناد کشتی به چهار دسته ۱- اسناد تجاری

۲- گواهینامه ها

۳- اسناد مربوط به کارکنان کشتی و سایر مدارک تقسیم میشود.

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

۱- سند مالکیت کشتی یا رونوشتان

۲- سند ثبت کشتی

۳- سند تابعیت

۴- فهرست مسافران و کارکنان کشتی

۵- فهرست حقوقی عینی مربوط به کشتی و....

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

در پاسخ به این سؤال باید گفت قانون گذار از نظر خود را بر کشتی های تجاری غیر صیادی متمرکز کرده لذا این کشتی ها از این قانون خارج میباشند.

اما ایراد وارده بر این قانون ۸۴ از دو جهت قابل بررسی است:

۱- برخلاف بیان قانون گذار که برای ثبت و تابعیت قائل به دو سند مجرا است یک تنظیم شده که همان سند ثبت است.

۲- اسناد و مدارک ضروری دیگری است که در این ماده ذکر نشده مانند دفتر رسمی ثبت وقایع، گواهی تناژ (۱)

دفتر ثبت وقایع کشتی:

طبق ماده قانون دریایی ایران فرمانده موظف به داشتن دفتر ثبت وقایع که در آن راهنمای همه گونه اطلاعات میشود به کشتی و نمودار فعالیت و حوادث است میباشد. این دفتر را سازمان بنادر و کشتیرانی باید تنظیم کند.

علاوه بر دفتر ثبت وقایع کشتی دفاتر دیگری نظیر دفتر ثبت گزارش موتورخانه که در قانون به آن اشاره نشده نیز وجود دارد.

### مبحث چهارم: تابعیت کشتی

تابعیت رابطه ای است حقوقی بین شخص و دولت متبوع او که اشخاص تنها کسانی اند که از تابعیت برخوردارند.

قوانین و مقررات بر این که که کشتی دارای تابعیت است اجماع دارد. علت این امر به دو دلیل است: ۱- دریانوردی بین المللی رفت و آمد در دیگر کشورها را به دنبال دارد که هر کدام حقوق خاص خود و در نتیجه قوانین متفاوتی دارند. برای حل مشکل ناشی از این امر در زمینه ساده ترین راه قرار گرفتن تحت تابعیت یک دولت است.

۲- کشتی بیش از سر جای دیگر در دریاهای آزاد تردد دارند. و آب ها هیچ دولتی تعلق ندارند لذا هیچ قدرتی بران ها حق ندارد. در نتیجه برای جلوگیری از هرج و مرج بهترین روش آن است که کشتی ها با به اقتدار در آوردن پرچم یک کشور و قرار گرفتن تحت تابعیت آن حاکمیت انحصاری یک کشور را بپذیرد و در صورت نیاز از حمایت آن ها برخوردار شوند.

### گفتار اول: شرایط کسب تابعیت

ماده ۹۱ کنفواسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (unlos) مقرر مینماید: هر کشور شرایط مربوط به اعطای تابعیتش به کشتی ها ثبت کشتی ها در قلمرواش و حق به اهتزاز در آوردن پرچم خود را تعیین خواهد نمود. کشتی ها تابعیت کشور را دارند که حق حمل پرچمش را داشته باشند. از همین رو هر کشور معیار خاصی دارد و در این معیار سعی میکند منفعت اقتصادی، شرایط صنعتی و... را در نظر بگیرد.

در ابتدا به معرفی برخی از این معیارها میپردازیم:

### بند اول: معیارهای عمومی کسب تابعیت

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

مالکیت ملی یا داخلی: در برخی از کشورها ممکن است شرایط ملی به عنوان شرط تعیین کننده در اعطای تابعیت به کشتی در دستور کار قرار گیرد. تابعیت در صورتی است که مالکیت کشتی کلا یا جزء متعلق به اتباع آن کشور باشد. البته باید توجه داشت که روشها متفاوت است. برخی مالکیت کامل و کلی کشتی را شرط میدانند و برخی نسبت معینی از مالکیت کشتی را برای ملی بودن کافی میدانند. گروهی تابعیت شرکت مالک کشتی را معیار قرار میدهند.

کارکنان کشتی: گاهی تابعیت به شرط اشتغال خدمه ملی است. یعنی شرط بر این است که کارکنان و افسران کشتی تماما یا بعضا از اتباع آن کشور باشند. این مشکل بیشتر در کشورهای است که کشکلیکاری و مسائل سیاسی و اجتماعی ناشی از آن را دارند.

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

### **بند دوم شرایط کسب تابعیت دولت ایران:**

به موجب بند ۱ ماده ۱ قانون دریایی ایران ((هر کشتی دریایی که ظرفیت غیر خالص ثبت شده ان حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد تابعیت ایرانی خواهد داشت. شرایط این است که کشتی به اشخاص تابع ایرانی تعلق داشته باشد و کشتی باید به ثبت رسیده باشد بنابراین مالکیت داخلی ذکر شده است.

اعتبار این گونه گواهینامه ها متناسب با مدت مسافرت کشتی به یکی از بنادر ایران برای انجام گرفتن تشریفات ثبت خواهد بود نباید از ۶ ماه تجاوز کند. با صدور گواهینامه ثبت موقت برای کشتی خریداری شده در خارج از کشور تابعیت موقت ایرانی به آن اعطا میشود این تابعیت دارای چند ویژگی است:

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

### **مبحث پنجم: آثار تابعیت اعطاشده**

در رویه قضایی بسیاری از کشورها تا یک دولت جزئی از قلمرو آن کشور محسوب میشود و دولت متبوع این حق را دارد تا همه صلاحیت های قانونی را به آن اعمال کند.

گفتار اول: آثار تابعیت با توجه به مقررات کنواسیون ۱۹۸۶ ملل متحد راجع به ثبت کشتی ها آثار تابعیت به قرار زیر است:

- کشتی تابع باید قوانین دولت اعطا کننده تابعیت درباره ثبت کشتی ها-مقررات مربوط به ایمنی کشتی ها و اشخاص، جلوگیری از الودگی محیط زیست دریایی را رعایت کند.
- کشتی تابع باید بازرسی دوره ای بازرسان دولت متبوع به منظور اطمینان از رعایت مقررات و... راقبول و از دستورات پیروی کنند.

- کشتی تابع باید مدارک لازم، علی‌الخصوص مدارکی را که مثبت حق بر افزایش پرچم ملی آن هستند به همراه داشته باشد.
- مالک کشتی باید از اصول ثبت کشتی‌ها مطابق با قوانین دولت متبوع و پیش‌بینی کنواسیون ۱۹۸۶ پیروی کنند.

**گفتار دوم: آثار تابعیت با توجه به مقررات کنواسیون ۱۹۸۲ ملل متحد راجع به حقوق دریاها** آثار تابعیت با توجه به کنواسیون ۱۹۸۲ به شرح زیر است:

- الف) کشتی تابع از حیث امور اداری، فنی و اجتماعی تابع صلاحیت‌ها و نظارت‌های به عمل آمده از سوی دولت متبوع است
- ب) فرمانده کشتی حامل پرچم از حیث امر اداری و فنی تابع ضوابط قانونی و صلاحیت‌های اعمال شده توسط دولت متبوع می‌باشد.
- ج) کشتی تابع از حیث تضمینات ایمنی کشتی به ویژه در ارتباط با موارد زیر باید از تصمیمات دولت اعطا کننده تابعیت پیروی کند:

۱) ساخت تجهیزات و قابلیت دریانوردی کشتی

۲) بازرسی‌های دوره‌ای بازرسان صلاحیت دار

### **گفتار سوم: آثار تابعیت در اعمال حمایت سیاسی**

همانطور که گفته شد دولتها تابعیت خود را به کشتی‌هایی اعطا می‌کنند که بین آنها و کشتی‌ها رابطه واقعی و منطقی وجود داشته باشد. کشتی موفق شده به کسب تابعیت یک دولت در زمره اتباع حقوقی آن دولت قرار می‌گیرد.

ص ۵۸

### **مبحث اول: مفهوم حقوق ممتاز دریایی**

حق دریایی موسس وجه متمایز و تاریخی حقوق دریایی مدرن است. اساس این حقوق به دوران قرون وسطی برمیگردد. حق ممتاز دریایی حقی است عینی (line) که اساس و بنیان حق اقدام علیه شی (action in rem) را تاسیس مینماید. شی کشتی است و اقدام علیه آن به منظور به ثمر رساندن نفس ادعایی است که در حق عینی مستتر است.

این دو حق لازم و ملزوم اند یعنی هر جا که وجود حق عینی دریایی ثابت شود، حق دعوی علیه کشتی نیز قابلیت اقامه پیدا میکند. و هر جا حق اقامه دعوی علیه کشتی مشاهده شود، وجود حق عینی نیز اثبات پذیر خواهد بود.

### **مبحث دوم: جایگاه حقوق ممتاز دریایی در مقررات بین الملل**

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

۱- کنواسیون بین المملی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مورخ ۱۹۲۶

۲- کنواسیون بین المملی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مورخ ۱۹۶۷

۳- کنواسیون بین المملی مربوط به ثبت حقوق برکشتی در دست ساخت مورخ ۱۹۶۷

۴- کنواسیون بین المملی مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مورخ ۱۹۹۳  
این چهار قانون در ایران لازم الاجراست.

تدوین کنندگان کنواسیون ۱۹۲۶ بروکسل در پی آن بودند تا با ضوابط و مقررات پیش بینی شده یک چهار چوب بین المملی مشخص دارند ارائه دهند اهدافی که در این چهار چوب گنجانده میشوند به شرح زیر است:

(۱) شناسایی رهن های به ثبت رسیده در دول متعاقد

(۲) هم عرض نداشتن دعاوی مربوط به حقوق ممتاز و قائل بودن به اصل تقدم میان آنها

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

### **مبحث سوم: حقوق ممتاز دریایی در ایران**

قانون گذار کشورمان دقیقاً همان موارد ۵ گانه در ماده کنواسیون را با حفظ صور ان در ماده ۲۹ قانون دریایی ایران جای داده و حقوق ممتاز را عمدابراستوار ساخته است.

### **گفتار اول: تعداد حقوق ممتاز**

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

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

دوم: مطالبات ناشی از قرارداد استخدام فرمانده، ملوانان و سایر کارکنان کشتی، دیون ممتاز مندرج در این قسمت اگر چه اصالتاً قراردادی است و نیاز به توضیح ندارد.

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

چهارم: خسارت ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی و همچنین خسارت وارده به تاسیسات بندری و کارگاههای تعمیر کشتی و راه های ابی قابل کشتیرانی و خسارت ناشی از صدمات بدنی

وارد شده به مسافران و کترکنان کشتی و خسارت فقدان یا آسیب دیدن کالای کشتی و اثاث مسافران.

پنجم: مطالبات ناشی از قراردادها و عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر پایگاه بر طبق اختیارات قانونی خود برای تامین احتیاجات واقعی از نظر حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر انجام میدهد ریال، خواه فرمانده مالک کشتی باشد یا نباشد و خواه طلبکار فرمانده، تدارک کننده مایحتاج کشتی، تعمیر کننده، وام دهنده یا پیمانکار دیگری باشد. اشخاصی که این احتیاجات را در این قسمت فراهم میکنند هر گاه اطلاع داشته باشند یا بتوانند با توجه به دقت معمولی اطلاع حاصل کنند که فرمانده مجاز در اقدامات مزبور نبوده است، مطالبات آنها از حقوق ممتاز محسوب نخواهد شد.

در این قسمت همواره این پرسش مطرح است که فرمانده اقدام به انعقاد قرارداد میکند و مشکل خود را برطرف میسازد، در مقابل چه مزایایی را در اختیار تامین کننده مایحتاج قرار میدهد و به علاوه ماهیت این نوع قراردادها چیست؟

قرارداد موضوع بند ۵ قرارداد وثیقه است که فرمانده حسب اختیارات قانونی خود اقدام به انعقاد آن میکند این قراردادها در حقوق انگلستان botto mage شهرت پیدا کرده در فعالیت ها و دادو ستدهای دریایی با همین نام رایج است پس انتقاد این قراردادها زمانی است که فرمانده به دلیل دسترسی نداشتن به مالک کشتی برای رفع نیاز کشتی مجبور میشود که کشتی یا بار و حتی کرایه حمل بار را به وثیقه بدهد و در مقابل متعهد میشود که به محض ورود به قصد وام دریافتی و سود و اضافات مربوط را پرداخت کند.

ششم: در مواردی که کشتی شناورهای مغروق یا بقایای آنها موجب مزاحمت کشتیرانی شود و مالک از انتقال آنها و رفع موانع خوداری نماید، سازمان بنادر و کشتیرانی میتواند آنها را به هزینه خود به محل مناسبی انتقال دهد و در صورت پیدا نکردن هزینه های مربوط از طرف مالک آنها را توقیف کند و بفروشد و مطالبات خود را بار عایت مفاد ۲۹ و ۳۶ این قانون بر سایر طلبکاران از حاصل فروش تامین نماید.

### **گفتار دوم: درجه بندی حقوق ممتاز**

درجه بندی حقوق ممتاز در میان خود و همچنین در رابطه با سایر دعاوی دریایی از یک کشور تا کشور دیگر بسیار متفاوت است مثلا درجه بندی سنتی در بریتانیا و کاناداد به شکل زیر است:

۱- حقوق ویژه

۲- هزینه های دادرسی

۳- رهن کشتی و...

در حالی که در امریکا این درجه بندی به شکل زیر است:

- ۱- حقوق مربوط به رهن کشتی های خارجی
  - ۲- حقوق مقدم ناشی از رهن کشتی های امریکایی
  - ۳- حقوق غیر مقدم مربوط به رهن کشتی های امریکایی و .....
- تفاوت فوق باعث بروز مشکل در داری می شود این مشکل به دو صورت بروز میکند :

- ۱- دادگاه باید تصمیم بگیرد که آیا حقوق عینی خارجی را به عنوان حقوق ممتاز قبول کند یا نه
  - ۲- اگر پذیرفت متعاقبا نسبت به درجه بندی حقوق ممتاز به رسمیت شناخته شده اعام نظر نماید
- قانون دریایی ایران همانند بسیاری از کشورها روش به کار گرفته شده در کنواسیون ۱۹۲۶ بروکسل تاسی کرده و به دو گروه تقسیم شده گروه اول: همان موارد ۵ گانه مندرج در ماده ۲۹ است که آنها را باید حقوق ممتاز درجه اول قلمداد کرد
- گروه دوم: حقوقی است که در ماده ۳۷ از ان یاد شده که باید آنها را حقوق ممتاز درجه دوم دسته بندی کنیم.

### **گفتار سوم: حقوق شمول ممتاز**

اطلاق ممتاز به (حق) مطلق نیست ، یعنی تنها ان حقوق ممتاز میباشند که که قانون گذار در قانون دریایی و مشخصا در مواد ۲۹ و ۳۷ تصریحا ذکر کرده است اما یک سؤال مطرح میشود که اگر این حقوق ممتازند وجه امتیاز آنها نسبت به چه اموالی اعمال میشود و ایا هر مالی مشمول اعمال این امتیاز قرار میگیرد؟

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

- ۱) کشتی
- ۲) کرایه حمل
- ۳) ملحقات کشتی
- ۴) ملحقات کرایه کشتی

**سوم: هم عرض بودن مطالبات مذکور از بندهای ماده ۲۹ به استثنای بندهای ۳ و ۵ در این قانون مطالبات مذکور در هر یک از بندهای ماده ۲۹ هم رتبه و مساوی اند نتیجه این تساوی امتیاز ان است که در صورت کافی نبودن برای پرداخت ، وجوه به نسبت طلب بین بستانکاران تقسیم خواهد شد .**

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

چنانچه در یک سفر دریایی شخصی هزینه های دادرسی را برای حفاظت از کشتی پردازد و سوی دیگر مطالباتی برای فرمانده به وجود آید و همچنین موسسه ای با یک قرارداد، مایحتاج واقعی کشتی را تامین کند در این حالت هزینه دادرسی در مرتبه نخست و سپس مطالبات فرمانده کشتی و در پایان مطالبات موسسه تامین کننده مایحتاج کشتی باید پرداخت شود.

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

اجرت هر گونه پرداخت مربوط به نجات و کمک در دیا وان قسمت از خسارت مشترک دریایی که بر عهده کشتی است در زمره حقوق ممتاز قرار دارد. همچنین قراردادها و عملیات که فرمانده در خارج از بندر پایگاه برای تامین احتیاجات کشتی انجام میدهد نیز در زمره حقوق ممتاز قرار میگیرد.

گفتار پنجم: مرور زمان حق ممتاز دریایی

دارنده حقوق ممتاز چنانچه ظرف مدت یکسال در مقام استیفای حقوق ممتاز بر نیاید، حق امتیاز خود را از دست خواهد داد در مورد مطالبات ناشی از تهیه مایحتاج کشتی مدت زمانی شش ماه است. در اینجا باید ابتدا به مشروعیت یا مشروعیت نداشتن مرور زمان میان برخی از حقوق دانان و فقه پرداخت. زمینه این اختلافات به نظر فقه های شورای نگهبان بر میگردد.

تصویب قانون این دادرسی دادگاه های عمومی و انقلاب عقیده تسری نداشتن شورای نگهبان را به سایر قوانین کشور تقویت میکند در مواد ۱۷۳ و ۱۷۶ این قانون، موضوع مرور زمان صریحا مورد شناسایی قرار گرفته و شورای نگهبان بدون هیچ ایرادی آن را کاملا صحیح و مناسب تشخیص داده و تایید کرده است.

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

ایت اله مکارم شیرازی در این باره اینچنین اشاره کرده است: ظاهرا در قوانین فقهی اسلامی اصلی به نام مرور زمان نداریم تنها چیزی که وجود دارد گاه مرور زمان دلیل قطعی یا حجت شرعی بر اعراض صاحب حق او میشود و گاه ممکن است عناوین ثانویه مانع از رسیدگی به این گونه جرایم یا حقوق گردد، در غیر این صورت مسئله ای به نام مرور زمان وجود ندارد

معمولا مطابق قواعد کلی مدت های پیش بینی شده در قانون از روز استحقاق مطالبات آغاز میشود. لیکن برای جلوگیری از بروز اختلافات برای شروع مدتهای مذکور مواردی به شرح زیر مقرر گردیده است:

- درباره حق الزحمه مربوط به کمک در دریا از روزی است که عملیات مربوط به آن خاتمه می یابد.



- در مورد خسارت ناشی از سوانح و آسیبهای جسمانی از روزی است که خسارت وارد شده است.
  - در خصوص تعمیر و تهیه مایحتاج از روزی است که طلب ایجاد شده .
  - در سایر موارد از روزی است که از لحاظ مدت و جهات دیگر مطالبه شدنی باشد.
- خصوصیات حق این است که اولاً باید در یکی از دفاتر رسمی به ثبت برسد ثانیاً مشمول مرور زمان نشود.
- در حالی که حق تعقیب ناشی از مطالبات ممتاز نه در دفتر رسمی ثبت نه مستثنی از قانون مرور زمان است. بنابراین اگر دائن ممتاز در مهلت مقرر موفق به استیفای حق خود نشود مطالباتش مشمول مرور زمان میشود و انرا از کف خواهد داد .
- حق فروش: اگر مدت رهنی که از نظر تاریخ ثبت مقدم بر دیگران است سر برسد و دین مربوط به دائن مرتهن پرداخت نشود او حق دارد تر دادگاه ذی صلاح تقاضای فروش کشتی کند.

### **حق تملک کشتی**

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

### **مبحث پنجم: انقضای رهن دریایی**

اگر چه قانون گذار اشاره ای به این موضوع نکرده است ، ولی بعضی از مقررات را به شکل زیر میتوان بیان کرد :

- ۱- ادای دین مضمون به رهن در سر رسید مقرر
- ۲- منهدم شدن کشتی مرهون
- ۳- ابطال رهن دریایی یا بطلان ثبت کشتی
- ۴- انقضای دین مضمون به رهن به سببی غیر از ادای دین

### **فصل پنجم: حمل و نقل دریایی**

علت وجود کشتی حمل و نقل دریایی به ویژه حمل کالا است. و حجم بزرگی از محصولات تجاری با کشتی انجام میشود آنچه به عنوان مناسبترین وسیله و مهمترین ابزار حقوقی در حمل و نقل دریایی نقش دارد قرارداد حمل و نقل دریایی است

### **مبحث اول: تعریف قرارداد حمل و نقل دریایی و تجزیه ان**

حمل و نقل عبارت است از قرارداد باربری که براساس بارنامه ای دریایی یا اسناد مشابه دیگری برای حمل و نقل کالا از طریق دریاست منعقد میشود و نیز هر بارنامه ای دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سند مذکور از زمان صدور تعیین کننده قرارداد باربری تلقی میشود.

نکات قابل توجه در این تعریف عبارت است از:

۱. قرارداد حمل و نقل یا قرارداد باربری منعقد نمیشود مگر براساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه. انتقاد هرگونه قرارداد میان فرستنده کالا و متصدی حمل و نقل بدون صدور بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر قرارداد حمل و نقل محسوب نمیشود.
۲. قرارداد باربری دریایی باید بر اساس بارنامه دریایی منعقد شود. بارنامه دریایی سندی است که مشخصات کامل بار در آن ذکر شده است و فرمانده باید آن را امضا کند. و تعهد میشود بار با کشتی به مقصد حمل و رسید دریافت بار نیز تحویل داده شود
۳. قرارداد به منظور حمل کالا منعقد شود
۴. اطلاق قرارداد باربری به هر بارنامه دریایی که براساس قرارداد اجاره کشتی میان متصدی حمل و دارنده بارنامه دریایی رابطه برقرار کند.
۵. اسناد مشابه بارنامه دریایی که قرارداد باربری و قرارداد اجاره کشتی با توجه به آنها منعقد میشود.
۶. قرارداد اجاره کشتی: قرارداد اجاره کشتی سندی است کتبی که بین مالک کشتی یا نماینده مجاز او و مستاجر منعقد میگردد و شرایط اجاره کشتی را برای مدت معین یا برای یک یا چند سفر بین بنادر مشخص تعیین میکند.
۷. آنچه در قرارداد باربری دریایی مندرج در قانون دریایی ایران و نیز مقررات بین المللی حائز اهمیت است عبارت است از:

۱) فرستنده کالا

۲) متصدی حمل

۳) مرسل الیه

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

### **گفتار اول: بارنامه دریایی**

طبق ماده ۵۹ بند ۷ قانون دریایی ایران - بارنامه دریایی سندی است که فرمانده کشتی یا نماینده او صادر و مشخصات کالای بار گیری شده را نشان میدهد. بارنامه دریایی حتی با وجود قرارداد اجاره

باید تنظیم و صادر شود زیرا برای اثبات عمل واگذاری حق انتفاع کشتی به غیر از طریق اجاره است در حالی که بار نامه برای اثبات بار است.

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

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

۳- نام طرفهای قرارداد: در بار نامه دریایی باید نام فرستنده کالا، متصدی باربری و مرسل الیه ذکر شود

حالت اول: صدور بارنامه دریایی به نام شخص معین

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

حالت سوم: صدور بارنامه دریایی به حواله کرد در این حالت بارنامه به حواله کرد شخص معین صادر میشود و قابل انتقال است.

۴- شرایط کالا و بار: نوع، مقدار، تعداد بسته و نشانه های کالاهای بارگیری شده باید در بارنامه ذکر شود. زیرا در این صورت مفقود یا مخلوط شدن، کالاهای این مشخصات میتواند به رفع مشکل کمک کند.

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

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

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

**بند دوم: اثر اثباتی بارنامه**

اشخاص ثالث اصولاً اثری در روند ایجاد سند ندارند. اثر اثباتی بارنامه بر روابط فی مابین متصدی حمل و نقل و فرستنده کالا با حجیت آن در روابط اشخاص ثالث یکسان نیست، و بنابراین باید آنرا در دو وضعیت متفاوت ارزیابی کرد.

اول: اثر بارنامه بر روابط طرفهای قرارداد

بارنامه به طور کامل بر روابط متصدی حمل و نقل دریایی و فرستنده کالا قابلیت اجرا دارد و میتوان آنرا به عنوان سند بر قرارداد باربری - شرایط و نیز وکرایه ای که بر آن توافق نموده اند، به حساب آورد.

### **دوم: اثر بارنامه بر اشخاص ثالث**

اثر بارنامه فقط مختص طرفین قرارداد نیست. بلکه میتوان آن را به سایر افراد مانند گیرنده کالا نیز نسبت داد. زیرا علی رغم اینکه این افراد در ایجاد مقررات نقشی نداشته اند ولی به دلیل منافع شخصی متعهد به انجام مقررات آن میباشند. بنابراین بارنامه فقط بر روابط طرفین آن اثر ندارد، بلکه در روابط با سایر افرادی که نام و امضای آنها در آن درج نشده نیز استناد پذیر است.

### **قسم اول: آماده کردن کشتی مورد توافق**

در صورت انعقاد قرارداد اجاره کشتی، یک سفر یا چندین سفر معین موجد متعهد میشود که کشتی مورد توافق را آماده کند موجد حق تعویض کشتی را ندارد، زیرا تعیین نوع کشتی جزئی از مفاد قرارداد است.

اما واقعیت این است که معمولاً فرستنده کالا که یک شرکت کشتیرانی را برای حمل کالاهای خود انتخاب کرده است و با آن همکاری میکند، عموماً به کشتی که کالاهای آنرا حمل میکند اهمیت نمیدهد، بلکه تمام هدف و تلاشش این است که کالاهای متعلق به او را یک کشتی قابل دریانوردی، بدون هرگونه خطر و ناامنی به بندر مقصد و به دست گیرنده برساند.

### **قسم دوم: تهیه و آماده نمودن یک کشتی قابل دریانوردی**

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

### **قسم سوم: در اختیار و تصرف فرستنده قرار دادن کشتی در زمان و مکان مورد توافق**

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

### **قسم چهارم: مرتب کردن و چیدن کالا بر روی کشتی**

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

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

### **قسم پنجم: مرتب کردن کالا در قسمت‌هایی به جز انبارها و سردخانه های کشتی**

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

مرتب نمودن و چیدن کالا را فقط منحصر به انبارها و سردخانه های کشتی ندانسته - بلکه قسمت‌های دیگر را مورد شناسایی قرار داده است که در کشتی میتوان از آنها برای چیدن و حمل کالا استفاده کرد.

### **قسم ششم: نظارت بر محموله در خلال حمل و نقل**

در همین سفر به دلیل ارزشهای مفید و فراوان کشتی این احتمال وجود دارد که بسته های بار و محصولات کشتی نیاز به مرتب کردن مجدد داشته باشد به همین دلیل قانون گذار ایرانی یکی از وظایف متصدی باربری را واظبت از کالاهای بارگیری شده اعلام کرده و او را مکلف به انجام این وظیفه دانسته است.

### **بند دوم: تعهد به انتقال کالا**

#### **قسم اول: حمل کالا از طریق خط سیر معین**

انتقال کالا از مبدا به بندر مقصد در حقیقت همان تعهد اصلی متصدی حمل در قرارداد باربری است و دیگر تعهدات در مرتبه دوم قرار میگیرد. فرمانده کشتی به طور مستقیم مسئول حمل بار است و در انجام این وظیفه باید خط سیری را دنبال کند.

### **قسم دوم: مدت حمل کالا و موعد تحویل آن**

اگر طرفین قرارداد بر زمان لازم برای انتقال کالا توافق نکرده باشند فرض بر این است که آنها توافق نموده اند که انتقال و حمل بار در مدت معمول و معقول با لحاظ کردن نوع کشتی و نیروی محرکه آن ماهیت کالا انجام گیرد. در این حالت اگر مدت حمل بیش از حد معمول و طبیعی به طول انجامد حل و فصل اختلافات پیش آمده را باید به عرف واگذار کرد. از همین رو بهتر است که قرارداد حمل و نقل دریایی دارای شرط مدت اجرای تعهد باشد.

### **قسم سوم: احتمال تغییر کشتی در طول سفر**

به طور طبیعی حمل بار باید با کشتی انجام گیرد که از ابتدا کالا را بارگیری و سفر دریایی را آغاز کرده است. و متصدی نباید کشتی را عوض و یا بار را به کشتی دیگر منتقل کند. زیرا علاوه بر غیر طبیعی بودن خود عمل این احتمال وجود دارد که همین کشتی به کشتی کردن بار موجب خسارت آن شود.

فرمانده باید بلافاصله فرستنده کالا را از حمل بار با کشتی دیگر مطلع سازد. بعلاوه باید برنامه تحویل داده شده به فرمانده کشتی دوم را برای وی ارسال کند. تا بدین وسیله هم امکان بیمه کردن کالا فراهم شود و هم تحویل گیرنده کالا دچار مشکل نشود.

### **قسم چهارم: تعهد به پایان رساندن سفر با ورود به بندر مقصد**

متصدی و فرمانده کشتی حق ندارد پس از آغاز مسافرت بدون علت موجه از ادامه آن خودداری کند در غیر صورت مسئول خسارت است. بنابراین فرمانده باید کشتی را بندر مقصد که در قرارداد یا برنامه تعیین شده است برساند.

### **بند سوم: تعهد به کالا**

#### **قسم اول: تخلیه کالا**

به منظور اینکه بار کشتی با سرعت و بدون مشکل تخلیه شود لازم است که مامور تخلیه یا dore نقشه صحیح و کاملی را از نحوه بارگیری در اختیار داشته باشد. بنابراین به محض بارگیری نقشه به متمم بنادر که کشتی قصد دارد به آنجا برود فرستاده شود. این امر به مامور اجازه میدهد تا با در دست داشتن اطلاعات عملیات تخلیه را با موفقیت انجام دهد.

#### **قسم دوم: تحویل کالا به گیرنده**

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

### **قسم سوم: ذی حق در تحویل گرفتن کالا**

فرمانده کشتی موظف است کالا را به گیرنده ای تحویل دهد که در بارنامه ذکر شده است. اگر بارنامه ظهر نویسی شده باشد دارنده این نوع بارنامه نیز میتواند به عنوان گیرنده کالا از فرمانده تحویل بگیرد. حالت سوم این است که به فرمانده اطلاعی درباره سایر نسخ بارنامه داده نشده باشد در صورتی که بارنامه در وجه حامل باشد فرمانده باید کالا را به هر شخصی که این نوع بارنامه را ارائه میکند تحویل دهد.

### **قسم چهارم: تحویل نگرفتن کالا یا حضور نداشتن مطالبه کننده کالا**

اگر مرسل الیه مال التجاره را قبول نکند، مخارج و سایر مطالبات متصدی حمل و نقل بابت مال التجاره تادیه نشود و یا اینکه به گیرنده یا مرسل الیه دسترسی نباشد، متصدی حمل و نقل باید مراتب را به اطلاع فرستنده کالا رساند و مال التجاره را موقتاً نزد خود به طور امانت نگه دارد یا نزد ثالثی به امانت گذارد. اگر ارسال کننده یا گیرنده کالا در صورت معین تکلیف کالا را مشخص نکند متصدی به طریق قضایی و با مراجعه به داستان محل نسبت به فروش مال التجاره اقدام مینماید.

### **قسم پنجم: تراحم میان دارندگان نسخ مختلف از یک بارنامه**

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

برای پاسخ به این سؤال سه حالت بررسی میشود:

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

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

حالت سوم: به موجب بند ۲ ماده ۱۱۶ قانون دریایی سوئیس در صورت صدور بارنامه کالا با اولین نسخه اصلی در محل مقرر قابل تسلیم خواهد بود. در این صورت نسخه های دیگر تمام آثار خود را از دست می‌دهند. هرگاه نسخه اصلی متعدد به وسیله چند دارنده هم زمان ارائه شود، فرمانده کالا را نزد مقام صلاحیت دار یا شخص ثالث به امانت خواهد گذاشت.

### **گفتار دوم: مسئولیتهای متصدی باربری**

در گذشته متون قانونی ویژه ای در خصوص مسئولیت متصدی موجود نبود و دادگاه براساس قواعد کلی به این موضوع می پرداختند با این حال اقدامات قضایی و ارای صادره نمی توانست جواب گوی نیاز جامعه بین الملل باشد به همین منظور انجمن حقوق بین الملل ایجاد شد. هدف برگذار کنندگان ثبات بخشیدن به مقررات موجود و نیز وضع و تدوین مقرراتی بود که بر مسئولیت متصدیان حمل و نقل حاکم بود.

### **بند اول: قواعد کلی مسئولیت متصدی باربری**

#### **قسم اول: مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی**

تعهد باربری یک تعهد قراردادی است که اجرای کامل آن تحقق بخشیدن به نتیجه است. منظور از نتیجه صحیح و سالم رسیدن بار به مقصد در مدت زمان معین و... است این مسئولیت برطرف نمیشود مگر این که متصدی حمل ثابت کند که انجام نیافتن تعهد او معلول یک علت خارج از اراده او بوده است.

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

(۱) مسئولیت باربری سه صورت دارد:

الف) مسئولیت نابودی کالا

ب) مسئولیت گم شدن کالا

ج) مسئولیت تاخیر در رساندن بار

(۲) مسئولیت متصدی مسئولیتی مطلق است یعنی مادامی که ثابت نکند که شرایط مخصوص موجب تلف، گم شدن، یا تاخیر کار شده است ناچار به پرداخت خسارت میباشد.

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

### **قسم دوم: تعهدات متصدی حمل و نقل دریایی**



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

۱. اعمال مراقبتهای لازم در موارد زیر، قبل از آن که سفر دریایی آغاز گردد

برخی از این موارد:

- آماده سازی کشتی
- محاسبه صحیح در تهیه سوخت کافی
- آماده سازی انبارها، سردخانه ها و دیگر قسمتها

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

۳. صدور بارنامه دریایی با ذکر متمم مشخصات کامل بار

در صورت عدم رعایت هریک از موارد فوق فرد پاسخگو خواهد بود اما برخلاف قانون تجارت این مسئولیت مطلق نیست در این رابطه بند ۱ ماده ۵۵ قانون دریایی چنین گفته است: کشتی و متصدی باربری هیچ کدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود، مگر آنکه از طرف آنها کوتاهی صورت گرفته باشد.

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

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

### **بند دوم: علل رد مسئولیت متصدی باربری**

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

ص ۱۳۴

### **قسم اول: علل قانونی رد مسئولیت متصدی حمل و نقل**

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

الف) مسئولیت نداشتن متصدی باربری در رابطه با خسارت ناشی از کشتی و یا کارکنان آن. همانطور که در مباحث قبلی گفته شد متصدی وظیفه دارد تا کشتی را برای حمل آماده کند حال اگر به دلیل قابلیت نداشتن دریانوردی کشتی، بار گم یا خسارت ببیند مسئولیت به عهده متصدی حمل است مگر اینکه سعی کند ثابت کند که سعی و اهتمام کافی را در این مورد انجام داده. این اتفاقات ممکن است حین سفر رخ دهد در این صورت متصدی حمل هیچ گونه مسئولیتی ندارد بنابراین این سؤال مطرح میشود که تکلیف مالک کشتی چه خواهد شد؟ همان گونه که گفته شد کشتی همانند یک شخص حقیقی به اعتبار خصوصیاتیکه قانون برای آن قائل شده است دارای شخصیت حقوقی و هویت مستقل است.

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

از سوی دیگر در بند ۲ ماده ۵۵ به این موضوع اشاره شده است که کشتی و متصدی بار مسئول فقدان یا خسارت ناشی از غفلت فرمانده و کارکنان هنگام دریانوردی و ادره امور کشتی نخواهد بود.

هر کس بر دیگری خسارتی وارد کند باید انرا جبران کند.

عبارت است از عبارت سه گانه یعنی (غفلت)، (قصور) و یا (عمل) فرمانده و کارکنان را در امر (دریانوردی) و (اداره امور کشتی) منظور نمود. اما نباید از نظر دور داشت که این دو فعل خود بسیاری از فعالیت های انجام پذیر در کشتی را در بر میگیرد و میتوان گفت که فرمانده با غفلت، قصور یا عمل خود در دیانوردی تقریباً تمامی مسئولیت های محتمل در امر کشتیرانی را متوجه خود میسازد.

ب) مسئولیت نداشتن متصدی حمل در رابطه با خسارت ناشی از اقدام فرستنده یا نوع و جنس کالا:

انچه از بند ۵ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران مستفاد میشود فرستنده بار باید محموله تجاری را به علائم و نشانه های صحیح منقوش نماید و تعداد بسته ها و مقدار و وزن آن را به نحوی کامل و به دور از هر گونه ابهام و اشکال به متصدی حمل تحویل دهد.

نکاتی مانند :

- علائم و شماره های کالا
- تعداد بسته ها و شرح آن

- وزن واقعی
- حجم واقعی
- تناژ تقریبی

• کالاهای غیر معیوب و سالم نیز باید گفته شود.

انچه مربوط به خسارت ناشی از نوع جنس کالا است - در برخی موارد ممکن است خسارت وارده به کالا، ناشی از ماهیت و ذات خود کالا است از همین رو قانون گذار قانون دریایی در جزء بند ۲ ماده ۵۵ مقرر میکند که کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری که از معایب مخفی و ماهیت و نقایص ذاتی کالا ناشی میگردد مسئولیتی را متوجه متصدی حمل دریایی نمی سازد.

قانون گذار در ادامه بیان علل از عیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشد نام برده است در این باره میتوان گفت احتمال اینکه عیوبی در محموله کشتی وجود داشته باشد و از حجم فرستنده مخفی بماند زیاد است. بنابراین ذکر عیوب مخفی در بند مذکور برای بار قابل استناد است و هم برای خود کشتی

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

- (۱) انبارهای آب شور کشتی
- (۲) صفحات فولادی بدنه
- (۳) ساختمان انتهایی
- (۴) سکان
- (۵) پروانه
- (۶) خط بارگیری

کشتی ها تحت شرایط عادی مطابق ضوابط انجمن های طبقه بندی کشتی ها ملزم اند که هر دو سال یکبار به تناوب برای تعمیر و تمیز کردن قسمتهای تحتانی در حوضچه های خشک قرار گیرند و مراحل را بگذرانند

و معمولاً لیست تعمیر و تمیز کردن توسط فرد متخصص به نام ناظر تعمیرات تهیه میشود منظور از نکات فنی این است که معمولاً مالک کشتی به منظور حفظ و حراست از سرمایه خود و جلوگیری از طرح دعاوی اشخاص ثالث اقدام به کشف این معایب و برطرف کردن آنها میکنند.

ج) مسئولیت نداشتن متصدی حمل و نقل دریایی در رابطه با خسارت ناشی از علل خارجی که ماهیت قوه قهریه دارند. بحث حمل و نقل دریایی و مسئولیتهای متصدی باربری، ضرورت اثبات رابطه متصدی حمل و زیان وارده عاملی اجتناب ناپذیر به حساب می آید.

بنابراین هر حادثه ای که باعث قطع رابطه سببیت بین اعمال و رفتارهای طرفین قرارداد عوامل و نمایندگان مجاز آنها و ضرر و زیان وارده به متضرر شود علت خارجی خوانده میشود.

### ماهیت قوه قهریه:

قوه قهریه ترجمه عبارت فرانسوی فورس ماژور است و به معنی عام عبارت است از هر حادثه خارجی که غیر قابل پیش بینی و اجتناب ناپذیر باشد. و مانع اجرای تعهد شود و در معنی خاص به حادثه ای اطلاق میشود که بی نام، یعنی غیر قابل انتساب به شخص معین و صرفاً ناشی از قوای طبیعی بوده و قابل پیش بینی و قابل اجتناب نباشد.

عناصر چهارگانه به شرح زیر است:

۱. حادثه غیر قابل دفع و غیر قابل اجتناب باشد
۲. حادثه غیر قابل پیش بینی باشد.
۳. حادثه خارجی باشد.
۴. حادثه اجرای قرارداد را غیر ممکن سازد.

حوادثی که در قانون دریایی از آنها نام برده شده است:

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

خطر جزء لاینفک عملیات کشتیرانی است بنابراین منظور از حوادث خطرناک هر نوع خطر با درجه شدت معمولی طی سفر نیست بلکه مقصود وقوع سوانح و حوادثی است که به لحاظ درجه خطر آفرینی به مرتب شدیدتر از خطرهایی است که طی سفر و عملیات کشتیرانی به طور معمول رخ میدهد.

### ۲- بلیات طبیعی

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

در دعاوی دریایی استناد به وقوع یکی از مصادیق کار ساده ای نیست در مرحله نخست باید اثبات شود که خسارت ناشی از بلای طبیعی بوده و در مرحله دوم باید ثابت شود که امکان جلوگیری وجود نداشته.

### ۴- آتش سوزی ای که به سبب فعل یا خطای متصدی باربری نباشد:

به صرف اینکه یک کشتی دچار حریق شود و سبب آن فعل یا متصدی باربری دریایی نباشد نمیتوان این حادثه را مشمول حالت فورس ماژور دانست.

برخی از محققان حریق را به علت اتصال در سیستم الکتریکی کشتی به وجود می آید از مصادیق بلایای طبیعی میدانند.

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

- علت خسارت ناشی از خطای او نبوده و کمترین ارتباطی میان ضرر و زیان وارده و فعالیتهای مشارالیه وجود نداشته است.
- در هنگام وقوع حریق کشتی از تمامی وسایل و تجهیزات لازم و در عین حال سالم و آماده برای اطفای حریق برخوردار بود.
- به مجرد وقوع حریق، پرسنل مامور مقابله با این نوع حوادث، اقدامات را به نحو مقتضی انجام داده اند ولی از عهده دفع ان برنیامده اند.

#### ۴- جنگ و نتایج ان:

منظور جنگ بین الملل است. جنگ به واقعه ای بین المللی اطلاق میشود که حالت بین الدول داشته باشد یعنی نبردی مسلحانه باشد که بین دولتها به وقوع می پیوندد اگر جنگ و نبرد مسلحانه به طور طبیعی به خط سیر کشتس سرایت نکرده باشد ولی متصدی خودسرانه کشتی را به منطقه جنگی هدایت کند و در نتیجه به کشتی خسارتهایی وارد شود در این حالت جمع تقصیر متصدی با فورس ماژور ناممکن بوده است. هرگاه تقصیر متعهد سبب بروز حادثه ای غیر مترقبه و غیر قابل دفع شود، متعهد مسئول است و نمیتواند به قوه قاهره استناد جویداز مسئولیت برائت حاصل کند.

#### ۵- عملیات دشمنان جاسوس:

در بیشتر کشورها اختلافات سیاسی به عنوان یک واقعیت اجتناب ناپذیر پذیرفته شده است. گاهی درگیریهای ناشی از این اختلافات به قلمرو ابی و دریایی و سواحل ان کشور سرایت میکند و ناامنی دریایی را در منطقه ایجاد میکند اگر متصدی باربری دریایی به عمد یا از روی غفلت در ایجاد این وضعیت (ایجاد درگیری) شریک و سهیم باشد توسل به مسئولیت نداشتن از ناحیه متصدی باربری یا کشتی بی معنی است و محمل قانونی نخواهد داشت.

ص ۱۴۹

#### ۶- توقیف یا توقف کشتی براساس اقدامات قهری، تصمیم قوای حکومتی یا مردم:

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

انچه موجب بازداشت کشتی یا متوقف شدن انم میشود اقداماتی است با ماهیت قهری که کاملا از حالات عادی و شرایط طبیعی خارج است.

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

۱) متوقف کردن کشتی برای بازرسی و تفتیش: این عمل نیازی به حکم قضایی ندارد و به دست ماموران ذی صلاح امکان اجرا پیدا میکند.

۲) بازرسی: این عمل به منظور تفتیش پرچم، مانفیسست و سایر اسناد کشتی و انطباق آنها با واقعیت موجود در کشتی است.

۳) توقیف کشتی: مناط اعتبار رای صادره از دادگاه ذی صلاح است.

۴) توقیف و تصاحب بار کشتی

### ۷- محدودیت های قرنطینه:

گاهی ممکن است در برخی از بنادر ورود کشتی های الوده به امراض مسری، سرنشینان و مال التجاره ناقل میکروب بیماری یا خود بیماری وجود داشته باشد به همین دلیل ممکن است تصمیم به انجام محدودیتهای قرنطینه گرفته شود. به طور طبیعی ممکن است در این شرایط کالای کشتی خسارت ببند یا بار با تاخیر وارد بندر شود بنابراین در این حالت نیز باید ثابت شود که این حوادث ناشی از فعل یا تقصیر متصدی حمل نبوده، بلکه به صورت یک عامل خارجی غیر منتظره عمومی رخ داده شود.

### ۸- اعتصاب یا بسته شدن کارگاه ها به علل غیر قانونی

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

- اعتصاب به طور محسوس عمومیت داشته باشد.
- پیش بینی نشده و ناگهانی باشد.
- ناشی از تقصیر یا عمل کارفرمای کارگاه یا موسسه تخلیه بار نباشد.

### ۹- شورش یا اغتشاش:

بی تردید اثار ناشی از همگسیختگی قادر است به طور همه جانبه امور کشور را فلج کند. کشتیرانی، مدیریت بنادر، گمرک و تمامی دستگاههای مرتبط با حمل و نقل دریایی متاثر از این واقعه خواهند بود.

در این اوضاع و احوال اگر یک کشتی در بندر پهلو بگیرد و به دلیل عملیات شورشیان قادر به تخلیه بار خود نباشد و در نتیجه خساراتی وارد شود متصدی مسئول نخواهد بود.

### د) مسئولیت نداشتن متصدی باربری درباره خسارات ناشی از نجات جان افراد واموال در دریا

با پیشرفت علم و دانش و توسعه صنعت و ساخت وسایل نقلیه احتمال خطرات نیز افزایش یافته است. همانگونه که در جزء الف بند ۲ ماده ۵۵ ملاحظه میشود قانون گذار تلاش و مجاهدت برای نجات جان افراد و اموال در دریا را از عوامل رافع مسئولیت کشتی و متصدی باربری دانسته و بر اثر فقدان بار و خسارات وارده بر آن مسئولیتی را برای کشتی و متصدی حمل و نقل دریایی به بار نمی آورد. در مرحله نخست وظیفه فرمانده نجات جان انسانهایی است که در معرض هلاکت قرار دارند و در مرحله بعدی معافیتی است که برای مالک کشتی بابت خسارات ناشی از عملیات نجات منظور شده است. معمولاً کشتی هایی که دست به عملیات نجات می زنند یا برای نجات افراد است یا برای نجات اموال. اگر قانون گذار عملیات نجات در دریا از عوامل معافیت متصدی باربری دریایی از مسئولیت به حساب آورده به علت قسمت نخست یا همان نجات افراد و اشخاص در معرض هلاکت در دریا است. یعنی عملی که متصدی باربری به امر قانون گذار ملزم به انجام آن است و از بابت آن نیز مستحق دریافت پاداش یا اجرت نمی باشد.

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

### قسم دوم: علل قراردادی رد مسئولیت متصدی حمل و نقل

در حقوق مدنی منظور از علل قراردادی رد مسئولیت، شروط عدم مسئولیت مندرج در قرارداد است که بر حسب تفاهم طرفین حاصل میشود.

ماده ۲۲۱ قانون مدنی چنین مقرر دانسته است که اگر کسی تعهد اقدام به امری را بکند یا تعهد نماید که از انجام امری خودداری کند در صورت تخلف مسئول خسارت طرف مقابل است مشروط بر اینکه جبران خسارت تصریح شده و یا تعهد عرفاً به منزله تصریح باشد یا بر حسب قانون موجب ضمان باشد.

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

قانون گذار قانون تجارت در ماده ۳۸۱ چنین آورده است اگر عدل بندی عیب ظاهر داشته باشد و متصدی حمل و نقل را بدون قید عدم مسئولیت قبول کرده باشد، مسئول آواری خواهد بود.

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

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

۵. سلب را رد مسئولیت متصدی باربری در مورد فقدان بار یا خسارت ناشی از غفلت در

انجام وظایف در قانون دریایی به هیچ وجه قابل قبول نیست و توافق در این زمینه بلا اثر است

۶. کاهش مسئولیت متصدی از حدود مقرر در قانون رد شده است و پیش بینی هرگونه محدودیت از درجه اعتبار ساقط است.

۷. افزایش دامنه مسئولیت متصدی نسبت به میزان قصور در قانون مجاز شمرده و حصول هرگونه توافق به این شکل معتبر شناخته خواهد شد.

در پایان این قسمت میتوان گفت با توجه به این که دولت ایران در تاریخ ۱۳۳۴۴/۱۱/۱۵ به کنواسیون ۱۹۵۷ ملحق شده و مفاد آنرا رسماً قبول کرده است این امکان وجود دارد که حدود مسئولیت مالک کشتی یا حتی متصدی حمل و نقل دریایی براساس مفاد آن تعیین و تحدید حدود نماییم و علاوه بر قانون دریایی از این سند نیز استفاده کنیم.

### **مبحث سوم: تعهدات و مسئولیت فرستنده بار**

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

#### **گفتار اول: تعهدات فرستنده بار**

فرستنده بار شخصی است که با متصدی حمل و نقل قرارداد باربری تنظیم میکند و بار را برای حمل به کشتی می فرستد در قرارداد حمل نقل نیز مانند هر عقد دیگر قصد متعاقدین قرارداد تعیین تعهدات و حقوق مشخص برای طرفین قرارداد است

#### **بند اول: تعهد فرستنده به ارائه اظهارات صحیح درباره کالا**

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

قانون دریایی ایران به تاسی از کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل در قسمتی از بند ۵ ماده ۵۴ مقرر کرده که فرستنده کالا نسبت به صحت علائم ، تعداد ، وزن ، مقدار ، به نحوی که در هنگام حمل اظهار داشته در مقابل متصدی باربری مسئول است همچنین مطابق مقررات کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حمل



دریایی مورخ ۳۱ مارس ۱۹۷۸ معروف به کنوانسیون هامبورگ ، فرستنده کالا ، خدومه یا عاملان او باید به هنگام بارگیری دقتهای لازم را مبذول نمایند و چنانچه با مساعد و سهل انگاری خود به کالا خسارت وارد آورند متصدی مسئولیتی نخواهد داشت همچنین درباره کالاهای خطرناکین مقررات فرستنده کالا را موظف کرده که :

اولا کالاهای خطرناک را با نشان یا برچسب مناسب مشخص کند  
ثانیا به هنگام تحویل محصولات خطرناک به متصدی حمل ، او را از ماهیت خطرناک ان مطلع و در صورت لزوم او را از اقدامات احتیاطی که در رابطه با کالای خطرناک باید اعمال شود آگاه سازد.

### **بند دوم: تعهد به پرداخت کرایه حمل**

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

### **بند سوم: تعهد به پرداخت کرایه حمل**

متصدی حمل و نقل در عوض کالا مستحق دریافت کرایه حمل است اصولا طرفین قرارداد از آزادی کامل و اختیار تام برای تعیین میزان و روش پرداخت کرایه حمل برخوردارند.  
در قرارداد باربری دریایی معمولا میزان کرایه بر اساس وزن کالا تعیین و بین طرفین توافق میشود.  
شیوه ای که امروز در این مورد رایج شده است روشی است که در ان کرایه حمل براساس قیمت کالا برآورد میشود این روش در مورد کالاهایی اعمال میشود که ارزش پولی زیادی دارند گاهی میزان کرایه را بر اساس روز یا ماه تعیین میکنند که این در صورتی است که کشتی برای مدت مشخص اجاره شده باشد و گاهی کرایه بر اساس سفر معین میشود و این حالتی است که کشتی برای یک یا چند سفر مشخص اجاره میشود.

ص ۱۶۵

### **اضافات کرایه حمل**

علاوه بر پرداخت کرایه حمل فرستنده متعهد به پرداخت هزینه ها و مخارج اضافه مربوط به کرایه حمل نیز هست. از این موارد می توان خسارت ناشی از تاخیر در تخلیه کالا و پرداخت جایزه وانعام به فرمانده کشتی را نام برد. به طور مسلم پرداخت این اضافات براساس مقررات مورد توافق در قرارداد حمل و نقل یا باربری کشتی صورت میگردد. در هر صورت تاجر مسئول کرایه حمل، ملحققات هر نوع مخارج دیگری میباشد که در رابطه با انجام حمل و نقل حاصل میشود.

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

### **گفتار دوم: مسئولیت فرستنده کالا**

#### **بند اول: مسئولیت فرستنده در برابرگیری کالاهای خطرناک در کشتی**

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

#### **بند دوم: مسئولیت فرستنده به لحاظ مسامحه و سهل انگاری**

در صورتی که خسارت یا از بین رفتن کالا بر اثر مسامحه و سهل انگاری فرستنده کالا به وجود آید، فرستنده مسئول است و باید به طور مقتضی ضرر و زیان جبران کند.

### **فصل ششم: اجاره کشتی**

محور اصلی حقوق دریایی مطالعه روشهای مختلف بهره برداری تجاری از کشتی است. معمولاً بهره برداری از کشتی بوسیله شرکتهای کشتیرانی صورت میگیرد و هدف ارائه خدمات حمل و نقل بار و مسافر به دیگران است.

انعقاد قرارداد اجاره نیز وسیله ای است برای رسیدن به این هدف.

#### **مبحث اول: احکام کلی اجاره کشتی**

قرارداد اجاره و بارنامه هر دو در زمره قراردادهای حمل و نقل کالا هستند. آنچه که این دو سند حمل و نقل را از یکدیگر مجزا میسازد احکامی است که در قانون دریایی اختصاص به هریک از این دو قرارداد پیدا کرده است.

#### **گفتار اول: تعریف اجاره کشتی و موجودیت آن**

اجاره کشتی عبارت است از قراردادی که براساس آن موجر متعهد میشود که در مقابل دریافت اجرت، یک کشتی را در اختیار مستاجر قرار دهد.

شرایط و آثار قرارداد اجاره را طرفین قرارداد معین میکنند.

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

موجودیت قرارداد اجاره ای کشتی در دادوستدهای بازرگانی و کشتیرانی بین المللی مفهومی فرا تر دارد یعنی هنگامی که دلالتان و کارگزاران دریایی به عنوان نماینده مالک کشتی و مستاجر اقدامات جهت عقد اجاره را انجام میدهند موجودیت حقوقی و عینی پیدا می کنند و منشا حق تکلیف میشود.

### قرارداد اجاره مشروط:

ممکن است انعقاد قرارداد مشروط به شروطی باشد که برخی از این شروط به شرح زیر است:

۱. شرط بازرسی
۲. شرط بازرسی رضایت بخش
۳. شرط انجام سند مقدماتی یا آزمایشی
۴. شرط بازرسی سطحی
۵. شرط تایید فرستندگان کالا
۶. شرط اجازه دولت

### انواع قراردادهای اجاره کشتی (چارتر پارتی ها) به لحاظ شکل:

هرگونه سندی را که حاوی شروط اصلی تفاهم شده و توافقات بدست آمده باشد، میتوان به عنوان قرارداد اجاره مورد پذیرش و استناد قرار داد.

معمولا چارتر پارتی ها مربوط به حمل کالاهای خشک، به وسیله یکی از بازارهای بزرگ جهانی اجاره کشتی یا از طریق واسطه های مورد مذاکره و انعقاد قرار میگردد. فرم چارتر پارتی های مربوط به حمل محمولات نفتی فقط از طریق واسطه های بین المللی تهیه و به مرحله انعقاد قرارداد میرسد. فرم چارتر پارتی های مورد استفاده در کشتیرانی به لحاظ بین المللی با هدف و ابتکار چند سازمان بین المللی تهیه و به جامعه کشتیرانی معرفی شده است.

برای مثال: چارتر پارتی های (gencon) و (polcoalvoy) برای حمل ذغال سنگ - چارتر پارتی های (synacomex) و (norgain) برای حمل غلات چارتر پارتی های (genorecon) و (nipponore) برای حمل سنگ معدن و چارتر پارتی های (STB Time) و (sell tim3) و (asbatankvoy) (gasvoy) برای محمولات نفتی و گاز استفاده میشوند.

### گفتار دوم: طرفین قرارداد اجاره کشتی

طرفین اصلی قرارداد اجاره که نام آنها در قرارداد ذکر میشود عبارتند از:

مالک کشتی و مستاجر

از آنجایی که طرفین اصلی غالبا از نظر فنی، بازرگانی و حقوقی آمادگی لازم برای حضور در جلسات مذاکره را ندارند یا به هر دلیل دیگر مایل به انجام این کار نیستند، در بازارهای بین المللی اجاره کشتی مسئولیت این نوع اقدامات و انعقاد چارتر پارتی ها را به واسطه ها یا دلالتان حرفه ای محول میکنند.

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

اولا: قرارداد اجاره به نام مالک کشتی و مستاجر تنظیم شود.  
 ثانيا: هر یک از طرفین اصلی از وجود طرف اصلی مقابل آگاه است.  
 ثالثا: معمولا اقدامات نماینده به نیابت از طرف اصلی و با الفاظی نظیر ( به حساب) و یا (به عنوان نماینده) صورت میگیرد.

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

اولا: قرارداد اجاره کشتی میان طرف اصلی و نماینده طرف مقابل منعقد میشود.  
 ثانيا: طرفی که نماینده او قرارداد را امضاء کرده برای طرف اصلی مقابل ناشناخته و نامعلوم است.  
 ثالثا: اقدامات انجام یافته و تصمیمات اتخاذ شده نماینده به نیابت از طرف اصلی نامعلوم صورت میگیرد.

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

اولا: قرارداد اجاره میان طرف اصلی و نماینده طرف اصلی دیگر که هویتی فرضی دارد منعقد می شود  
 ثانيا: طرف اصلی چارتر پارتی از هویت فرضی طرف دیگر آگاهی ندارد.  
 ثالثا: نماینده در واقع خود طرف اصلی قرارداد است اما این واقعیت را اشکار نمیسازد.

**با تشکر از توجه شما عزیزان بهار ۹۰**

<sup>۱</sup> دکتر مرتضی نجفی اسفاد(حقوق دریایی)بر پایه قانون دریایی ایران ومقررات بین المللی دریایی