

اظهار نظر کارشناسی درباره: «لایحه موافقت‌نامه همکاری در زمینه حمل و نقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان»



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تاریخ انتشار:

۱۴۰۳/۷/۵

شماره مسلسل: ۲۰۰۷۰

کد موضوعی: ۲۵۰



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

عنوان گزارش:

اظهار نظر کارشناسی درباره:
«لایحه موافقت‌نامه همکاری در زمینه حمل‌ونقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران
و دولت سلطنت عمان»

نوع گزارش: طرح/لایحه ■، نظارتی □، راهبردی □

نام دفتر:

مطالعات زیربنایی (گروه حمل و نقل)

مدیر مطالعه:

حمیدرضا فوری

تهیه و تدوین کنندگان:

وجیهه امینی، حمیدرضا فوری (گروه حمل و نقل)

ناظر علمی:

محمدحسن معادی رودسری

اظهار نظر کنندگان:

محمد آدمی ابرقویی (دفتر مطالعات حقوقی)، احسان فلاحی (دفتر مطالعات سیاسی)

ویراستار ادبی:

زهره عطاردی

گرافیک و صفحه آرایی:

سیده فاطمه ابوطالبی
آذر مهمان‌نواز نوروزمحلّه

واژه‌های کلیدی:

۱. لایحه موافقت‌نامه
۲. موافقت‌نامه حمل‌ونقل بین‌المللی
۳. حمل‌ونقل دریایی
۴. جمهوری اسلامی ایران
۵. سلطنت عمان

تاریخ شروع مطالعه:

۱۴۰۲/۱۰/۱۵

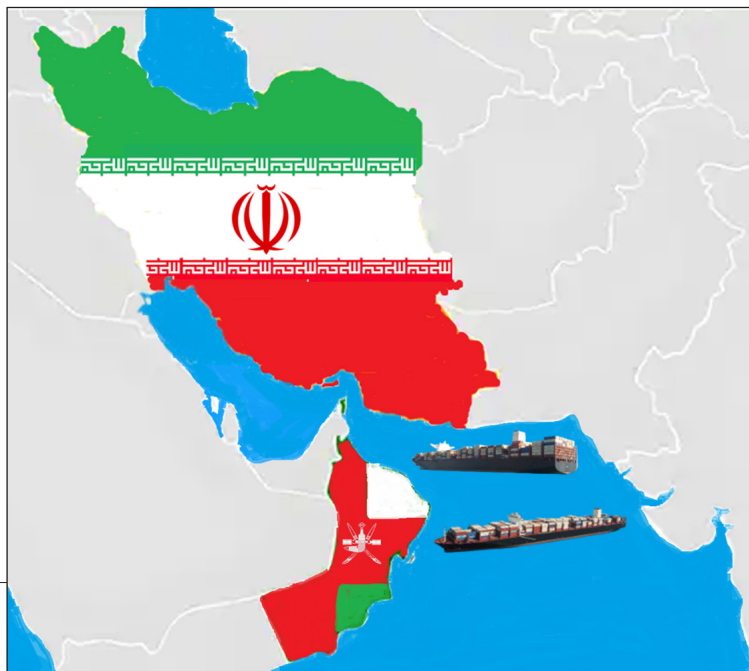


فهرست مطالب

۶	چکیده.....
۷	خلاصه مدیریتی.....
۸	۱. مقدمه.....
۸	۲. بررسی محتویات.....
۱۱	۳. ملاحظات.....
۱۹	۴. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری.....
۲۱	منابع و مأخذ.....

فهرست جداول

۱۲	جدول ۱. بررسی و اظهار نظر کارشناسی درباره مفاد لایحه موافقت‌نامه.....
۲۰	جدول ۲. ارزیابی مفاد لایحه موافقت‌نامه.....



اظهار نظر کارشناسی درباره: «لایحه موافقت‌نامه همکاری در زمینه حمل و نقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان»

چکیده



لایحه موافقت‌نامه همکاری در زمینه حمل و نقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان، مشتمل بر ماده واحده، به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۲/۰۴/۰۷ هیئت وزیران به تصویب رسیده و جهت طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است. پیوست این ماده واحده، شامل موافقت‌نامه حمل و نقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان، مشتمل بر یک مقدمه و نوزده ماده است. طرف‌های متعاقد در حدود قوانین و مقررات لازم‌الاجرا در قلمرو خود اقداماتی را برای تسهیل و ساده‌سازی رویه‌های حمل و نقلی، اداری، گمرکی و بهداشتی و همچنین هر گونه تشریفات حاکم در بنادر خود اتخاذ خواهند کرد. با توجه به ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و اهمیت بهره‌برداری از حمل و نقل دریایی در گسترش مبادله کالا و جابه‌جایی مسافر و آثار مثبت آن در افزایش توان ملی و تقویت روابط اقتصادی با کشورهای همسایه، همچنین تلاش‌های دولت سلطنت عمان برای توسعه زیرساخت‌ها به ویژه در حوزه حمل و نقل دریایی به منظور رقابت با قدرت‌های عربی حوزه خلیج فارس، تصویب لایحه موافقت‌نامه همکاری در زمینه حمل و نقل دریایی بین دو کشور، می‌تواند به تحکیم و تقویت روابط دوجانبه انجامیده و در بلندمدت سبب افزایش صادرات جمهوری اسلامی ایران شود. بر این اساس، تصویب لایحه موافقت‌نامه مذکور با حفظ منافع ملی و رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷)، یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی و انجام اصلاحات و رفع ابهام، به منظور تسهیل عملیات حمل و نقل دریایی بین دو کشور و در راستای اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، پیشنهاد می‌شود.



شرح / بیان مسئله

لایحه موافقت نامه همکاری در زمینه حمل و نقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان، مشتمل بر ماده واحده، به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۲/۰۴/۰۷ هیئت وزیران به تصویب رسیده و جهت طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است. پیوست این ماده واحده، شامل موافقت نامه حمل و نقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان، مشتمل بر یک مقدمه و نوزده ماده است. طرف های متعاقد در حدود قوانین و مقررات لازم الاجرا در قلمرو خود اقداماتی را برای تسهیل و ساده سازی رویه های حمل و نقلی، اداری، گمرکی و بهداشتی و همچنین هر گونه تشریفات حاکم در بنادر خود اتخاذ خواهند کرد.

نقاط قوت و ضعف لایحه

۱. موضوع ابهام برانگیز در این موافقت نامه، بحث کشور ثالث است. بدین ترتیب، به منظور گسترش هر چه بیشتر حمل و نقل دریایی، هر یک از طرف های متعاقد به خطوط کشتیرانی طرف متعاقد دیگر اجازه می دهد، از بنادر آن برای حمل کالا و مسافر به مقصد کشورهای ثالث استفاده کند. در بند «۲» ماده (۲)، هیچ گونه قید و شرطی برای استفاده از بنادر دو طرف به منظور حمل کالا و مسافر به کشورهای ثالث وجود ندارد. نبود چنین قیدی با هدف توسعه حمل و نقل دریایی سازگاری کامل دارد، اما چنانچه در مواردی ایران بخواهد روابط خود را با کشوری قطع کند و مایل نباشد هیچ گونه تسهیلات حمل و نقل دریایی، حتی غیر مستقیم در اختیار آن دولت قرار دهد، این بند اجازه اعمال هیچ گونه محدودیتی را به ایران نخواهد داد. با توجه به جلسه برگزار شده با دستگاه های ذی ربط، منافع استفاده از بنادر کشور طرف متعاقد دیگر (سلطنت عمان) و حمل کالا و مسافر به بنادر کشور ثالث، به نسبت بیشتر از ضرر استفاده طرف متعاقد دیگر (سلطنت عمان) از بنادر ایران برای حمل کالا و مسافر به چند کشور محدود که ایران تمایل به همکاری با آنان ندارد، ارزیابی می شود. با توجه به جعلی و نامشروع بودن رژیم صهیونیستی پیشنهاد می شود تبصره ای ذیل ماده واحده جهت استثنا کردن این رژیم از اطلاق ماده (۲)، درج شود.

۲. بر اساس این موافقت نامه، هر طرف متعاقد در بنادر و دریای سرزمینی خود رفتار مشابهی را در مواردی همچون دسترسی به بنادر طرف های متعاقد، رفتار در طول مدت توقف و خروج از بنادر، استفاده از تأسیسات بندری برای حمل بار و مسافر؛ و دسترسی به تمامی خدمات و تأسیسات بندری، در قبال کشتی های طرف متعاقد دیگر نسبت به بار، خدمه و مسافران آنها معمول خواهد داشت. بر اساس نظر کارشناسان دستگاه های ذی ربط، منظور از رفتار مشابه، همان مساعدترین رفتاری است که هر یک از طرف ها، در قبال سایر دولت ها در امور مربوط به حمل و نقل دریایی در پیش می گیرند.

۳. معطلی در بنادر می تواند به دو علت الف) تراکم کشتی ها در بندر یا اسکله و عدم وجود تسهیلات بندری کافی برای تخلیه و بارگیری سریع، و ب) پیچیده و طولانی بودن رویه های اداری، گمرکی و بهداشتی و همچنین هر گونه تشریفات حاکم در بنادر ایجاد شود. در اکثر موافقت نامه های حمل و نقل دریایی، ماده ای گنجانده می شود که طبق آن هر دو طرف متعاقد موظفند کلیه اقدامات لازم برای جلوگیری از معطلی غیر ضرور نسبت به کشتی ها در بنادر خود را اجرا کنند. اجتناب از اختلال و معطلی سبب می شود هزینه سنگینی با عنوان دمووراژ^۱ ناشی از معطلی غیر ضروری، که باید به شرکت های کشتیرانی پرداخت شود بر دوش دولتی که معطلی در بندر آن واقع می شود، قرار نگیرد. در ماده (۹) این موافقت نامه به علت دوم معطلی کشتی ها در بنادر اشاره شده است.

۴. شرط اصلی در برخورد با مواردی که یک کشتی در سرزمین یک دولت طرف متعاقد دچار سانحه می شود، رفتار ملی برابر با کشتی، خدمه، مسافران و بار آن است. در بند «۱» از ماده (۱۳) موافقت نامه فوق نیز، چنانچه کشتی یک طرف متعاقد در دریای سرزمینی طرف متعاقد دیگر دچار سانحه ای شود یا با هر گونه خطری مواجه شود، مقام های صلاحیت دار طرف متعاقد دیگر تمامی اقدامات لازم را جهت ارائه کمک و مساعدت به خدمه کشتی، مسافران و بار حمل شده در کشتی، به همان اندازه ای انجام خواهند داد که به کشتی های خود ارائه می دهند.

1. Demmorage



■ پیشنهادهای مرکز پژوهش‌ها

با توجه به ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و اهمیت بهره‌برداری از حمل‌ونقل دریایی در گسترش مبادله کالا و جابه‌جایی مسافر و آثار مثبت آن در افزایش توان ملی و تقویت روابط اقتصادی با کشورهای همسایه، همچنین تلاش‌های دولت سلطنت عمان برای توسعه زیرساخت‌ها به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل دریایی به‌منظور رقابت با قدرت‌های عربی حوزه خلیج فارس، تصویب لایحه موافقت‌نامه همکاری در زمینه حمل‌ونقل دریایی بین دو کشور، می‌تواند به تحکیم و تقویت روابط دوجانبه انجامیده و در بلندمدت سبب افزایش صادرات جمهوری اسلامی ایران شود. **تصویب لایحه اصلاح موافقت‌نامه مذکور با حفظ منافع ملی و رعایت اصول هفتادوهفتم (۷۷)، یکصدویست و پنجم (۱۲۵) و یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی و انجام اصلاحات و رفع ابهام، به‌منظور تسهیل عملیات حمل‌ونقل دریایی بین دو کشور و در راستای اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، پیشنهاد می‌شود.**

۱. مقدمه

لایحه موافقت‌نامه همکاری در زمینه حمل‌ونقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان، مشتمل بر ماده واحد، به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۲/۰۴/۰۷ هیئت وزیران به تصویب رسیده و جهت طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است.

۲. بررسی محتویات

«ماده واحد - موافقت‌نامه همکاری در زمینه حمل‌ونقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان مشتمل بر یک مقدمه و نوزده ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

تبصره ۱ - رعایت اصل یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در خصوص اجرای ماده (۱۶) این موافقت‌نامه الزامی است.

تبصره ۲ - از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این موافقت‌نامه، قانون موافقت‌نامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان (۱۳۷۹/۲/۲۵) نسخ می‌شود.

مطابق با اصل هفتادوهفتم (۷۷) قانون اساسی که بیان می‌دارد: «عهدنامه‌ها، مقاله‌نامه‌ها، قراردادها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی باید به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد» و حسب اصل یکصدویست و پنجم (۱۲۵) قانون اساسی که مقرر می‌دارد: «امضای عهدنامه‌ها، مقاله‌نامه‌ها، موافقت‌نامه‌ها و قراردادهای دولت ایران با سایر دولت‌ها و همچنین امضای پیمان‌های مربوط به اتحادیه‌های بین‌المللی پس از تصویب مجلس شورای اسلامی با رئیس‌جمهور یا نماینده قانونی اوست»؛ لازم است قراردادهای مشمول این دو اصل به تصویب مجلس شورای اسلامی برسند.

همچنین طبق اصل یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی «صلح دعاوی راجع به اموال عمومی و دولتی یا راجع آن به داوری در هر مورد موکول به تصویب هیئت وزیران است و باید به اطلاع مجلس برسد. در مواردی که طرف دعوی خارجی باشد و در موارد مهم داخلی باید به تصویب مجلس نیز برسد. موارد مهم را قانون تعیین می‌کند». بنابراین راجع دعاوی راجع به اموال عمومی و دولتی به داوری در هر مورد ابتدا باید به تصویب هیئت وزیران رسیده و سپس در مواردی که طرف دعوی خارجی است در مجلس شورای اسلامی مصوب شود. از این رو، اجازه مقدم مجلس شورای اسلامی جهت ارجاع دعاوی احتمالی در آینده به داوری، نافی لزوم تصویب مجدد مجلس شورای اسلامی در هر مورد به‌طور جداگانه نمی‌باشد. گفتنی است قرار دادن شرط داوری در قرارداد، نیازمند تصویب مجلس شورای اسلامی نیست؛ اما درج این

شرط باید به گونه‌ای صورت پذیرد که کاملاً بیان کننده این مطلب باشد که در صورت بروز اختلاف، ارجاع آن به داوری چه از ناحیه جمهوری اسلامی ایران و چه از طرف مقابل در قرارداد، در هر مورد به طور جداگانه نیازمند طی تشریفات قانونی مقرر در اصل یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، از جمله تصویب در مجلس شورای اسلامی است [۱].

پیوست این ماده واحده، موافقت نامه همکاری در زمینه حمل و نقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان است که موارد ذیل در رابطه با آن قابل طرح است:

الف) موافقت نامه حمل و نقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان، در قالب یک مقدمه و نوزده ماده، در تهران در آذرماه ۱۳۹۸، به امضای نماینده دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان رسید. موافقت نامه فعلی مشتمل بر یک مقدمه و ۱۰ ماده در سال ۱۳۷۹ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است که با تصویب این لایحه، نسخ می شود.

ب) طرف های متعاقد در حدود قوانین و مقررات لازم الاجرا در قلمرو خود اقداماتی را برای تسهیل و ساده سازی رویه های حمل و نقلی، اداری، گمرکی و بهداشتی و همچنین هر گونه تشریفات حاکم در بنادر خود اتخاذ خواهند کرد.

ج) بر اساس ماده (۶)، هر طرف متعاقد در بنادر و دریای سرزمینی خود رفتار مشابهی را در موارد زیر در قبال کشتی های طرف متعاقد دیگر از جمله نسبت به بار، خدمه و مسافران آنها معمول خواهد داشت:

۱. دسترسی به بنادر طرف های متعاقد،

۲. رفتار در طول مدت توقف و خروج از بنادر،

۳. استفاده از تأسیسات بندری برای حمل بار و مسافر،

۴. دسترسی به تمامی خدمات و تأسیسات بندری.

در موافقت نامه های حمل و نقل دریایی ماده ای در خصوص رفتار هر طرف در قبال کشتی های طرف متعاقد دیگر در بنادر و دریای سرزمینی خود در نظر گرفته می شود. اتخاذ رفتار ملی برابر، عمل بر اساس شرط دولت کامله الوداد یا هر دو انواع رفتار مورد استفاده در موافقت نامه ها هستند که مشخصات هر یک عبارتند از:

■ **رفتار ملی برابر:** هر یک از طرف های متعاقد نسبت به کشتی، خدمه، مسافران یا کالاهای کشتی طرف متعاقد دیگر همان رفتاری را خواهند داشت که با کشتی های خود که در حمل و نقل بین المللی فعالیت دارند، در پیش می گیرند [۲].

■ **شرط دولت کامله الوداد:** رفتار با کشتی، خدمه، مسافران یا کالا باید در حد مساعدترین رفتاری باشد که هر یک از طرف ها در قبال سایر دولت ها، در امور مربوط به حمل و نقل دریایی در پیش می گیرند [۲].

■ **هر دو مورد:** در موافقت نامه هایی که بر هر دو تأکید شده، هدف این است که ضمن اعطای رفتار ملی برابر، اگر هر یک از طرف های متعاقد رفتاری مطلوب تر از رفتار ملی، نسبت به دولت دیگری در زمینه کشتیرانی اتخاذ کند، با درج شرط یاد شده، طرف دیگر نیز از آن رفتار بهره مند شود [۲].

د) بر اساس ماده (۱۶) بند «۱»، هر گونه اختلاف ناشی از اجرا یا تفسیر این موافقت نامه، ابتدا از طریق مذاکره توسط مقام های صلاحیت دار طرف های متعاقد و در صورت عدم حل اختلاف از طریق مذاکره، از طریق مجاری سیاسی (دیپلماتیک) حل و فصل خواهد شد.

ه) در بندهای «۱»، «۲» و «۳» ماده (۱۰) «به رسمیت شناختن اسناد» ارائه شده است:

«بند ۱» - هر طرف متعاقد تابعیت کشتی طرف متعاقد دیگر را بر اساس اسناد حمل شده در کشتی، که توسط مقام های صلاحیت دار طبق قوانین و مقررات لازم الاجرا صادر شده است، به رسمیت خواهد شناخت.

«بند ۲» - هر طرف متعاقد تمام اسناد کشتی که توسط مقام صلاحیت دار طرف متعاقد دیگر صادره شده است را به رسمیت خواهد شناخت.

«بند ۳» - هر طرف متعاقد گواهی نامه های اندازه گیری ظرفیت که با توجه به الزامات معاهدات بین المللی مربوط توسط مقام های صلاحیت دار طرف متعاقد دیگر صادر شده یا مورد شناسایی قرار گرفته باشد را به رسمیت خواهد شناخت. در کلیه موارد، کشتی های یک



طرف متعاقد که دارای گواهی نامه‌های اندازه‌گیری ظرفیت معتبر می‌باشند، از اندازه‌گیری مجدد در بنادر طرف متعاقد دیگر معاف خواهند بود».

کشتی‌ها باید گواهی‌ها و اسناد مختلفی را در کشتی حمل کنند تا بتوانند به‌طور قانونی فعالیت کنند و تجارت آزادانه در سطح ملی و بین‌المللی داشته باشند. صنعت دریایی معمولاً از اصطلاحات «گواهی نامه» و «اسناد» به‌جای یکدیگر استفاده می‌کند. با این حال، از نظر فنی، گواهی‌ها یک واقعیت را تأیید می‌کنند و اسناد، شواهد یا مدرکی دال بر رعایت یک استاندارد ارائه می‌دهند. برخی از **شاخص‌ترین** اسناد و گواهی‌نامه‌های مورد نیاز عبارتند از:

■ **گواهی نامه طبقه‌بندی:**^۱ گواهی طبقه‌بندی از یک انجمن طبقه‌بندی واجد شرایط، گواهی می‌دهد که یک کشتی از نظر ساختاری سالم است و قابلیت اطمینان و عملکرد سیستم‌های پیش‌رانه و فرمان، تولید نیرو و سیستم‌های کمکی را تأیید می‌کند. این گواهی بیان می‌کند که کشتی با قوانین جامعه طبقه‌بندی مطابقت دارد، اما این سند به‌عنوان ضمانت ایمنی، تناسب هدف یا قابلیت دریایی کشتی عمل نمی‌کند. لذا ثبت کشتی توسط کشور پرچم آن، مستلزم این گواهی است [۳].

■ **گواهی نامه تابعیت کشتی**^۲ (گواهی نامه ثبت کشتی):^۳ طبق یک قاعده کلی هر شخص حقیقی و یا حقوقی دارای اسم و محل اقامتی است و برای برخوردار شدن از مزایا و حمایت‌های دولت یک سرزمین، باید تابعیت آن کشور را بر خود پذیرا باشد. کشتی نیز از این قاعده مستثنا نیست و دارای اسم و تابعیت مشخصی است؛ و بندری که در آن به ثبت رسیده، در حکم محل اقامت آن کشتی محسوب می‌شود. هنگامی که کشتی از حوزه اقتدار و حاکمیت دولت به خصوص خارج شود و به آب‌های آزاد و یا به بندر کشوری دیگر وارد شد، باید تابع قوانین کشوری باشد که پرچم آن را برافراشته و به عبارت دیگر، تابعیت آن را پذیرفته و از این جهت کسب تابعیت کشتی از اهمیت زیادی برخوردار است. تمامی کشتی‌ها، از جمله کشتی‌های تجاری که به حمل و نقل بار و مسافر در نقاط مختلف جهان اشتغال دارند، باید در کشوری که تابعیت آن را پذیرفته‌اند، به ثبت رسیده باشند. این گواهی تجاری حاوی اطلاعات ضروری در مورد کشتی و مالک کشتی از جمله موارد زیر است [۳]:

- **مشخصات مالک کشتی:** جزئیات مربوط به مالک یا مالکان کشتی، از جمله نام، آدرس، درصد مالکیت و سایر اطلاعات.
- **مشخصات کشتی:** جزئیات کشتی، از جمله طول، عرض، عمق، تناژ ناخالص و محل ساخت کشتی.
- **مشخصات موتور کشتی:** جزئیات در مورد موتور کشتی، از جمله ساخت و مدل و شرح موتور.

صاحبان کشتی باید الزامات خاصی را که توسط دولت پرچم تعیین شده، برآورده کنند تا واجد شرایط گواهی ثبت باشند. این الزامات ممکن است در هر کشور متفاوت باشد، اما می‌تواند شامل داشتن گواهی طبقه‌بندی، گواهی سازنده با جزئیات کشتی و گواهی فروش به مالک یا مالکان فعلی باشد. کشتی‌ها می‌توانند گواهی ثبت را از سازمان‌های دولتی یا خصوصی به نام رجیستری دریافت کنند [۳].

■ **گواهی نامه اندازه‌گیری ظرفیت:**^۴ کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری تناژ کشتی‌ها، یک سیستم جهانی برای اندازه‌گیری تناژ کشتی‌ها ایجاد کرد، که در سال ۱۹۶۹ تصویب و در سال ۱۹۸۲ لازم‌الاجرا شد. کشتی‌های ثبت شده در کشورهای عضو، که با آنها تجارت می‌کنند، باید دارای گواهی نامه قانونی بین‌المللی تناژ باشند که تناژ ناخالص^۵ و تناژ خالص^۶ کشتی را فهرست می‌کند. تناژ ناخالص کشتی امکان محاسبه قوانین ایمنی، مقررات برای ایمنی سرنشینان و هزینه‌های ثبت را فراهم کرده و این در حالی است که هر دو وزن ناخالص و خالص در محاسبه عوارض در بنادر نقش دارد و برای تجارت بین‌المللی ضروری است [۳].

■ **گواهی نامه‌های SOLAS:**^۷ یکی از تأثیرگذارترین معاهدات بین‌المللی حاکم بر کشتی‌های تجاری، کنوانسیون بین‌المللی ایمنی زندگی در دریا (SOLAS) است. IMO برای اولین بار در سال ۱۹۱۴ پس از غرق شدن کشتی تایتانیک، کنوانسیون SOLAS را تصویب کرد، و از

1. Certificate of Classification
2. Certificate of Vessel's Nationality
3. Certificate of Registry
4. Tonnage Measurement Certificate
5. Gross Tonnage (GT)
6. Net Tonnage (NT)
7. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

آن زمان تاکنون چند بار بازنگری شده و آخرین نسخه آن در سال ۱۹۷۴ به تصویب رسید. کشتی‌های کشورهای عضو باید گواهی نامه‌های مختلف SOLAS از جمله گواهی نامه بین‌المللی تجهیزات ایمنی کشتی،^۱ گواهی نامه حداقل ایمنی سرنشینان،^۲ گواهی نامه بین‌المللی ساخت کشتی،^۳ گواهی نامه رادیویی ایمنی بین‌المللی کشتی،^۴ گواهی نامه مدیریت ایمنی،^۵ گواهی نامه امنیت کشتی بین‌المللی^۶ را در کشتی حمل کنند [۳].

■ **گواهی نامه‌های MARPOL:** کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی کشتی‌ها که کنوانسیون MARPOL نامیده می‌شود، یکی از مهم‌ترین معاهدات بین‌المللی دریایی است که به حفاظت از محیط زیست می‌پردازد. این معاهده که MARPOL 73/78 نیز نامیده می‌شود، ابتدا در سال ۱۹۷۳ معرفی شد و سپس در سال ۱۹۷۸ اصلاح گردید. MARPOL مخفف «آلودگی دریایی» است و هدف این کنوانسیون به حداقل رساندن آلودگی ناشی از تخلیه، نفت، آلودگی هوا و سایر مواد مضر است. کنوانسیون MARPOL کشتی‌های کشورهای عضو را ملزم می‌کند چندین گواهی نامه قانونی از جمله، گواهی نامه بین‌المللی پیشگیری از آلودگی نفتی،^۷ گواهی نامه بین‌المللی پیشگیری از آلودگی برای حمل مواد مایع مضر به صورت فله،^۸ گواهی نامه بین‌المللی پیشگیری از آلودگی فاضلاب،^۹ گواهی نامه بین‌المللی پیشگیری از آلودگی هوا،^{۱۰} گواهی بین‌المللی بهره‌وری انرژی^{۱۱} را با خود حمل کنند [۳].

۳. ملاحظات



در این بخش، مفاد «موافقت نامه حمل و نقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان»، مورد بررسی قرار گرفته و نظرات کارشناسی در جدول ۱ ارائه شده است.

1. International Ship Safety Equipment Certificate
2. Minimum Safe Manning Certificate
3. International Ship Construction Certificate
4. International Ship Safety Radio Certificate
5. Safety Management Certificate (SMC)
6. International Ship Security Certificate (ISSC)
7. International Oil Pollution Prevention (IOPP) Certificate
8. International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk
9. International Sewage Pollution Prevention Certificate
10. International Air Pollution Prevention Certificate
11. International Energy Efficiency Certificate (IEEC)



جدول ۱. بررسی و اظهار نظر کارشناسی درباره مفاد لایحه موافقت‌نامه

شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده واحد	موافقت‌نامه همکاری در زمینه حمل‌ونقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان مشتمل بر یک مقدمه و نوزده ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله استناد آن داده می‌شود.	موافق
تبصره «۱»	رعایت اصل یکصدوسی‌ونهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در خصوص اجرای ماده (۱۶) این موافقت‌نامه الزامی است.	موافق، پیشنهاد اصلاح پیشنهاد می‌شود تبصره «۱» به شکل زیر اصلاح شود: تبصره «۱» - رعایت اصول هفتادوهفتم (۷۷)، یکصدویست‌وپنجم (۱۲۵) و یکصدوسی‌ونهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در اصلاح و اجرای این موافقت‌نامه الزامی است.
تبصره «۲»	از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این موافقت‌نامه، قانون موافقت‌نامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان (۱۳۷۹/۲/۲۵) نسخ می‌شود.	موافق
	از نظر این موافقت‌نامه معانی اصطلاحات زیر به ترتیب زیر است، مگر سیاق عبارت به گونه‌ای دیگر مقرر دارد:	موافق
	۱. مقام‌های صلاحیت‌دار: - برای دولت جمهوری اسلامی ایران: وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی، - برای دولت سلطنت عمان: وزارت حمل‌ونقل - اداره کل امور دریایی.	موافق
	۲. کشتی طرف متعاقد: هر کشتی تجاری دریاری که در قلمرو هر یک از طرف‌های متعاقد طبق قوانین و مقررات لازم‌الاجرای آن به ثبت رسیده باشد و تحت پرچم آن تردد کند. این اصطلاح شامل کشتی‌های جنگی، کشت ساحلی و شناورهای انتظامی، شناورهای تحقیقاتی، ماهیگیری و بیمارستانی، شناورهای دولتی مورد استفاده در امور غیرتجاری و همچنین شناورهایی با کارکرد عمومی نمی‌شود.	موافق، پیشنهاد اصلاح پیشنهاد می‌شود، اصطلاح کشتی‌های جنگی، به «کشتی‌های جنگی و دیگر کشتی‌هایی که در خدمت نیروهای مسلح قرار دارند»، تغییر یابد.
ماده (۱) تعاریف	۳. شرکت‌های کشتیرانی: شخص حقوقی یا نهادی دیگر که در قلمرو یک طرف متعاقد طبق قوانین و مقررات لازم‌الاجرای آن به ثبت رسیده، دارای محل اقامت یا مقر ثبت شده در آن طرف متعاقد می‌باشد و مجاز به دریانوردی بین‌المللی است. این اصطلاح شامل شخص حقیقی که دارای ویژگی‌های فوق باشد نیز می‌شود.	موافق، پیشنهاد اصلاح شخص حقیقی در جایی به ثبت نمی‌رسد، همچنین دارای مقر ثبت شده نیست، بلکه براساس تعاریف و اصول حقوقی ملی ایران، تنها دارای اقامتگاه است. بر این اساس، ویژگی‌هایی که در قسمت‌های قبلی این ماده برای اشخاص حقوقی بیان شده، نمی‌تواند شامل شخص حقیقی شود. پیشنهاد می‌شود، برای شمول اشخاص حقیقی عنوان شود که «اگر شخصی دارای اقامتگاه در کشورهای عضو باشد و مجاز به فعالیت در حوزه حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی است حسب مورد مشمول مفاد این موافقت‌نامه خواهد بود».
	۴. خدمه: هر شخصی که در کشتی هر یک از طرف‌های متعاقد به‌کار گمارده شده یا نام وی در فهرست خدمه کشتی درج گردیده و دارای مدرک شناسایی دریانوردی باشد.	موافق، اصلاح ترجمه فارسی مطابق نسخه انگلیسی، معادل لغت Seafarer دریانورد است، بنابراین باید عبارت «دریانوردی» به «دریانورد» اصلاح شود.
	۵. بندر طرف متعاقد: محلی که دارای موقعیت و تأسیسات بندری می‌باشد و بر روی کشتیرانی تجاری بین‌المللی باز است.	موافق
	۶. مسافر: شخصی که به‌موجب قرارداد حمل‌ونقل به‌وسیله کشتی حمل می‌شود، بدون آن که نام وی در فهرست خدمه کشتی هر یک از طرف‌های متعاقد ذکر شده باشد و یا به‌موجب قرارداد در آن به انجام کاری اشتغال داشته باشد.	موافق

اظهار نظر کارشناسی	متن	شماره ماده
<p>موافق</p> <p>با توجه به تعریف ارائه شده در ماده (۱)، منظور از کشتی طرف متعاقد، هر کشتی تجاری دریارو که در قلمرو هریک از طرفهای متعاقد طبق قوانین و مقررات لازم الاجرای آن به ثبت رسیده باشد و تحت پرچم آن تردد کند، است. این اصطلاح شامل کشتیهای جنگی، کشت ساحلی و شناورهای انتظامی، شناورهای تحقیقاتی، ماهیگیری و بیمارستانی، شناورهای دولتی مورد استفاده در امور غیر تجاری و همچنین شناورهایی با کارکرد عمومی نمی‌شود. بنابراین مشارکت نامحدود عنوان شده در بند «۱» از ماده (۲)، تنها شامل موضوعات تجاری است.</p>	<p>۱. طرفهای متعاقد اقدامات زیر را اتخاذ خواهند کرد: ۱- کمک به توسعه حمل و نقل دریایی بین طرفهای متعاقد و تلاشهای مشترک برای رفع موانعی که ممکن است مانع گسترش حمل و نقل دریایی بین بنادر طرفهای متعاقد شود. ۲- ارتقای مشارکت نامحدود شرکت‌های کشتیرانی طرفهای متعاقد در حمل و نقل کالا بین کشورهای خود و همچنین بین یک طرف متعاقد و هر کشور ثالث.</p>	
<p>موافق، پیشنهاد اصلاح</p> <p>به منظور گسترش هرچه بیشتر حمل و نقل دریایی، عموماً هریک از طرفهای متعاقد به خطوط کشتیرانی طرف متعاقد دیگر اجازه می‌دهد، از بنادر آن برای حمل کالا و مسافر به مقصد کشورهای ثالث استفاده کند. در بند «۲» ماده (۲) نیز، هیچ‌گونه قید و شرطی برای استفاده از بنادر دو طرف به منظور حمل به کشورهای ثالث وجود ندارد. نبود چنین قیدی با هدف توسعه حمل و نقل دریایی سازگاری کامل دارد، اما چنانچه در مواردی ایران بخواهد روابط خود را با کشوری قطع کند و مایل نباشد هیچ‌گونه تسهیلات حمل و نقل دریایی، حتی غیرمستقیم در اختیار آن دولت قرار دهد، این بند اجازه اعمال هیچ‌گونه محدودیتی را به ایران نخواهد داد. با توجه به جلسه برگزار شده با دستگاه‌های ذی‌ربط، منافع استفاده از بنادر کشور طرف متعاقد دیگر (سلطنت عمان) و حمل کالا و مسافر به بنادر کشور ثالث، به نسبت بیشتر از ضرر استفاده طرف متعاقد دیگر (سلطنت عمان) از بنادر ایران برای حمل کالا و مسافر به چند کشور محدود که ایران تمایل به همکاری با آنان ندارد، ارزیابی می‌شود. با توجه به جعلی و نامشروع بودن رژیم صهیونیستی پیشنهاد می‌شود تبصره‌ای ذیل ماده واحد جهت استثنا کردن این رژیم از اطلاق ماده (۲)، درج شود.</p>	<p>۲. کشتیهای هریک از طرفهای متعاقد می‌توانند به بنادر طرف متعاقد دیگر وارد شوند و همچنین به حمل و نقل مسافر و بار بین طرفهای متعاقد و نیز بین هریک از طرفهای متعاقد و کشور ثالث پردازند.</p>	<p>ماده (۲) توسعه حمل و نقل دریایی</p>
<p>موافق</p>	<p>۳. مفاد بندهای «۱» و «۲» این ماده به حقوق شرکت‌های کشتیرانی کشورهای ثالث و همچنین کشتی‌هایی که تحت پرچم کشورهای ثالث به حمل و نقل دریایی بین بنادر طرفهای متعاقد و یا بین بنادر هریک از طرفهای متعاقد و بنادر کشور ثالث مبادرت می‌ورزند، لطمه‌ای وارد نخواهد ساخت.</p>	
<p>موافق</p>	<p>طرفهای متعاقد قواعد عدم تبعیض و رقابت آزاد در زمینه حمل و نقل دریایی بین المللی را رعایت خواهند نمود.</p>	<p>ماده (۳) عدم تبعیض و رقابت آزاد</p>
<p>موافق</p> <p>از آنجاکه سازماندهی فعالیت‌های کشتیرانی یک دولت برای حمل مسافر و بار به بنادر دولت دیگر یا حتی دولت ثالث نمی‌تواند بدون داشتن نمایندگی در قلمرو طرف دیگر، به نحو مؤثر و مطلوب جریان یابد، تصریح این موضوع در ماده (۴)، منطقی است.</p>	<p>شرکت‌های کشتیرانی یک طرف متعاقد می‌توانند نمایندگی یا شعبه‌ای را در قلمرو طرف متعاقد دیگر طبق قوانین و مقررات لازم الاجرا در طرف متعاقد دیگر تأسیس کنند.</p>	<p>ماده (۴) نمایندگی و شعبه</p>



اظهار نظر کارشناسی	متن	شماره ماده
<p>موافق</p> <p>از آنجاکه کشتیرانی تجاری با کسب درآمد همراه است، باید با در نظر گرفتن شرایطی ترتیبی برای انتقال این درآمد از کشورهای طرف موافقت‌نامه اتخاذ شود یا اجازه مصرف آن در قلمرو هر طرف به‌دست آید. با توجه به آنکه مقررات ارزی کشور ممنوعیتی درخصوص انتقال درآمد شرکت‌های خارجی به کشور، طبق ترتیباتی که قبلاً مورد توافق قرار گرفته، اعمال نمی‌کند، مشکلی در مورد انتقال درآمد حاصل از فعالیت شرکت‌های کشتیرانی ایرانی وجود ندارد و طبعاً چنین انتقالی طبق مقررات جاری با نرخ‌های رایج صورت خواهد گرفت. فعالیت شرکت‌های خارجی در ایران به‌طور کامل طبق مقررات داخلی صورت می‌گیرد، مقررات فوق‌الذکر ناظر بر درآمد آنها از محل فعالیت‌های کشتیرانی خواهد بود، اما در هر حال برای حسن اجرای جریان فعالیت کشتیرانی، مرجح آن است که نحوه مصرف و پرداخت مالیات بر درآمد حاصله و نیز چگونگی انتقال آن به خارج و مقررات ارزی ناظر بر آن در موافقت‌نامه‌های کشتیرانی تجاری ایران با سایر دولت‌ها مشخص شود. بر این اساس از مشکلات احتمالی آینده جلوگیری به عمل می‌آید یا در صورت لزوم توافقی برخلاف این قوانین با دولت طرف توافق‌نامه به عمل می‌آید.</p>	<p>هر طرف متعهد طبق قوانین ملی خود حق استفاده، مبادله و انتقال آزاد درآمد حاصل از خدمات کشتیرانی ارائه شده در قلمرو خود را اعطا خواهد کرد.</p>	<p>ماده (۵) انتقال آزاد درآمد</p>
<p>موافق</p> <p>منظور از رفتار مشابه هریک از موارد زیر می‌تواند باشد: – رفتار مشابه کشور متعهد دیگر، – رفتار مشابه با کشتی‌های تحت تابعیت خود که در حمل‌ونقل بین‌المللی فعالیت دارند (رفتار ملی)، یا – مساعدترین رفتاری که هریک از طرف‌ها، در قبال سایر دولت‌ها در امور مربوط به حمل‌ونقل دریایی در پیش می‌گیرند. با توجه به جلسات کارشناسی برگزار شده با دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، منظور از رفتار مشابه در ماده (۶) مساعدترین رفتاری است که هریک از طرف‌ها، در قبال سایر دولت‌ها در امور مربوط به حمل‌ونقل دریایی در پیش می‌گیرند.</p>	<p>هر طرف متعهد در بنادر و دریای سرزمینی خود رفتار مشابهی را در موارد زیر در قبال کشتی‌های طرف متعهد دیگر از جمله نسبت به بار، خدمه و مسافران آنها معمول خواهد داشت: ۱. دسترسی به بنادر طرف‌های متعهد، ۲. رفتار در طول مدت توقف و خروج از بنادر، ۳. استفاده از تاسیسات بندری برای حمل بار و مسافر، ۴. دسترسی به تمامی خدمات و تاسیسات بندری.</p>	<p>ماده (۶) کشتی‌ها در بنادر و دریای سرزمینی</p>
<p>موافق</p> <p>ماهگیری ساحلی نیز یکی از مواردی است که می‌تواند در بند «۱» گنجانده شود. تصریح اینکه ماهگیری ساحلی از شمول رفتار برابر خارج است، بدین معنی است که با کشتی‌های تجاری خارجی رفتاری متفاوت از کشتی‌های خودی انجام می‌شود. با این‌حال، با توجه به نظر کارشناسان دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، ماهگیری ساحلی محدوده مشخصی داشته و در صورت ورود شرکت‌های کشتیرانی یا سایر مؤسسات و همچنین اتباع و ساکنان طرف متعهد به این محدوده، توسط نهادهای ذی‌ربط (یگان ساحلی) برخورد می‌شود.</p>	<p>۱. این موافقت‌نامه امتیازات حمل‌ونقل دریایی ساحلی، عملیات یدک‌کشی، ناوبری و سایر خدمات موجود مرتبط با حمل‌ونقل دریایی برای شرکت‌های کشتیرانی یا سایر مؤسسات و همچنین برای اتباع و ساکنان طرف متعهد را شامل نخواهد شد.</p>	<p>ماده (۷) موارد خارج از حیطه شمول موافقت‌نامه</p>
<p>موافق</p>	<p>۲. مفاد بند «۱» این ماده در مورد حمل‌ونقل دریایی ساحلی، در صورتی‌که کشتی هریک از طرف‌های متعهد بین بنادر طرف متعهد دیگر برای تخلیه بار یا پیاده کردن مسافران حمل شده از کشور ثالث یا بارگیری یا سوار کردن مسافر بر روی کشتی و حمل آنها به کشور ثالث اجازه فعالیت داشته باشد، اعمال نخواهد شد.</p>	

شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده (۸) رعایت قوانین لازم الاجرا	۱. کشتی‌های طرف متعاقد، خدمه، مسافران و بار آنها در حین حضور در قلمرو طرف متعاقد دیگر مشمول قوانین و مقررات لازم الاجرا، به ویژه مقررات ایمنی حمل و نقل دریایی- ورود، توقف و خروج خدمه و مسافران- واردات و صادرات کالا- عبور از مرز- مهاجرت- گمرکات- مالیات- حفاظت از محیط زیست و اقدامات بهداشتی خواهند بود.	موافق
	۲. کشتی‌های یک طرف متعاقد، مشمول مقررات مربوط به تجهیزات و تأسیسات کشتی‌ها و وسایل ایمنی، اندازه‌گیری و قابلیت دریانوردی آن خواهند بود که به موجب معاهدات بین‌المللی مربوط برای کشوری که کشتی تحت پرچم آن در حال تردد بوده، الزام‌آور است.	موافق
ماده (۹) تسهیل حمل و نقل دریایی	طرف‌های متعاقد در حدود قوانین و مقررات لازم الاجرا در قلمرو خود تمام اقدامات لازم را برای تسهیل و ساده‌سازی رویه‌های اداری، گمرکی و بهداشتی و همچنین هرگونه تشریفات حاکم در بنادر خود اتخاذ خواهند کرد.	موافق در اکثر موافقت‌نامه‌های حمل و نقل دریایی، ماده‌ای گنجانده می‌شود که طبق آن هر دو طرف متعاقد موظفند کلیه اقدامات لازم برای جلوگیری از معطلی غیرضرور نسبت به کشتی‌ها در بنادر خود را اجرا کنند. معطلی در بنادر می‌تواند به دو علت ۱. تراکم کشتی‌ها در بندر یا اسکله و عدم وجود تسهیلات بندری کافی برای تخلیه و بارگیری سریع، و ۲. پیچیده و طولانی بودن رویه‌های اداری، گمرکی و بهداشتی و همچنین هرگونه تشریفات حاکم در بنادر ایجاد شود. اجتناب از اختلال و معطلی سبب می‌شود هزینه سنگینی با عنوان دموراث ناشی از معطلی غیرضروری، که باید به شرکت‌های کشتیرانی پرداخت شود بر دوش دولتی که معطلی در بندر آن واقع می‌شود، قرار نگیرد. در این ماده به علت دوم معطلی کشتی‌ها در بنادر اشاره شده است.
	۱. هر طرف متعاقد تابعیت کشتی طرف متعاقد دیگر را براساس اسناد حمل شده در کشتی، که توسط مقام‌های صلاحیت‌دار طبق قوانین و مقررات لازم الاجرا صادر شده است، به رسمیت خواهد شناخت.	موافق با توجه به آنکه اسناد از لحاظ شناسایی کشتی و ارزیابی وضع آن در بندر طرف متعاقد دیگر اهمیت دارد، اسناد همواره باید در کشتی باشد. همچنین در زمان ارائه، اسناد باید اعتبار داشته باشد.
ماده (۱۰) به رسمیت شناختن اسناد	۲. هر طرف متعاقد تمام اسناد کشتی که توسط مقام صلاحیت‌دار طرف متعاقد دیگر صادره شده است را به رسمیت خواهد شناخت.	موافق، پیشنهاد اصلاح ترجمه فارسی مطابق بند «۲» از ماده (۱۰)، تمام اسناد کشتی زمانی به رسمیت شناخته می‌شود که توسط مقام‌های صلاحیت‌دار طرف متعاقد دیگر صادر شده باشد و شامل اسنادی که طرف مقابل به رسمیت شناخته است، نمی‌شود. مطابق نسخه انگلیسی در ترجمه فارسی، باید عبارت «صادر» به «صادر» اصلاح شود.
	۳. هر طرف متعاقد گواهی‌نامه‌های اندازه‌گیری ظرفیت که با توجه به الزامات معاهدات بین‌المللی مربوط توسط مقام‌های صلاحیت‌دار طرف متعاقد دیگر صادر شده یا مورد شناسایی قرار گرفته باشد را به رسمیت خواهد شناخت. در کلیه موارد، کشتی‌های یک طرف متعاقد که دارای گواهی‌نامه‌های اندازه‌گیری ظرفیت معتبر می‌باشند، از اندازه‌گیری مجدد در بنادر طرف متعاقد دیگر معاف خواهند بود.	موافق در اکثر موافقت‌نامه‌های مربوط به ایران به گواهی‌نامه اندازه‌گیری اشاره شده است. از آنجاکه گواهی‌نامه‌های ظرفیت به اندازه‌گیری ظرفیت مرتبط می‌باشد، استفاده از ترکیب گواهی‌نامه اندازه‌گیری ظرفیت این نکته را واضح‌تر بیان می‌کند. در این بند نیز به درستی به گواهی‌نامه‌های اندازه‌گیری ظرفیت اشاره شده است.



شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده (۱۱) مدارک شناسایی خدمه	۱. هریک از طرف‌های متعاقد مدارک شناسایی رسمی خدمه‌ای را که از اتباع طرف متعاقد دیگر می‌باشند و به آنها اجازه عبور از مرز کشور را می‌دهد و توسط مقام‌های صلاحیت‌دار طرف متعاقد اخیر صادر شده است، به رسمیت خواهند شناخت و به دارندگان این مدارک حقوق موضوع ماده (۱۲) این موافقت‌نامه را اعطا خواهد نمود. این مدارک عبارتند از: - برای دولت جمهوری اسلامی ایران: مدرک شناسایی دریانوردان. - برای دولت سلطنت عمان: مدرک شناسایی دریانوردان.	موافق مشابه بند «۱» از ماده (۱۰) که به اعتبار اسناد کشتی اشاره شد، اعتبار داشتن مدارک شناسایی رسمی خدمه نیز لازم است.
	۲. طرف‌های متعاقد حداکثر ۳۰ روز پس از لازم‌الاجرا شدن این موافقت‌نامه، نمونه مدارک موضوع بند «۱» این ماده را از طریق مجاری سیاسی (دیپلماتیک) مبادله خواهند کرد. طرف‌های متعاقد هرگونه تغییر در نوع مدارک مزبور را حداکثر ۳۰ روز قبل از تغییر یا ارائه آن به یکدیگر اطلاع خواهند داد.	موافق
	۳. خدمه کشتی یک طرف متعاقد که اتباع یک کشور ثالث می‌باشند، باید دارای مدارک صادر شده توسط مقام‌های صلاحیت‌دار طرف متعاقد دیگر باشند که به آنها اجازه می‌دهد از مرز کشور عبور نمایند.	موافق
ماده (۱۲) ورود، گذر و اقامت خدمه	۱. هر طرف متعاقد به خدمه کشتی‌های طرف متعاقد دیگر که دارنده یکی از مدارک موضوع بندهای «۱» و «۳» ماده (۱۱) این موافقت‌نامه هستند، اجازه می‌دهد تا در طول مدت حضور کشتی در بندر آن، طبق قوانین و مقررات لازم‌الاجرا در کشور آن طرف متعاقد، در شهر اقامت داشته باشند، مگر اینکه دلایل موجهی برای امتناع از صدور مجوز بنا به دلایل مربوط به بهداشت عمومی، ایمنی عمومی، نظم عمومی یا امنیت ملی وجود داشته باشد. هریک از طرف‌های متعاقد می‌توانند طبق قوانین و مقررات خود، از اعطای مجوز برای هر خدمه کشتی طرف متعاقد خودداری کنند.	موافق براساس بند «۱»، خدمه کشتی‌های طرف متعاقد دیگر که دارنده یکی از مدارک موضوع بندهای «۱» و «۳» ماده (۱۱) این موافقت‌نامه هستند، مجازند تا در طول مدت حضور کشتی در بندر، بدون ویزا از کشتی پیاده شده و در شهر بندری، طی مدت توقف کشتی در همان بندر، اقامت کنند. مگر اینکه دلایل موجهی برای امتناع از صدور مجوز بنا به دلایل مربوط به بهداشت عمومی، ایمنی عمومی، نظم عمومی یا امنیت ملی وجود داشته باشد.
	۲. هر خدمه‌ای که دارای مدارک موضوع بندهای «۱» و «۳» ماده (۱۱) این موافقت‌نامه و در صورت لزوم روادید معتبر می‌باشد، می‌تواند از طریق قلمرو طرف متعاقد دیگر برای اهداف زیر گذر کند: الف) ملحق شدن به کشتی خود یا انتقال به کشتی دیگر، ب) بازگشت به کشور موطن خود؛ یا پ) هر هدف دیگری که توسط مقام‌های صلاحیت‌دار طرف متعاقد دیگر تأیید شده باشد.	موافق با توجه به آنکه عدم نیاز به روادید، به خدمه این اختیار را می‌دهد که در محدوده سرزمینی گسترده‌تری وارد شوند، در این بند به منظور جلوگیری از خطرات و آثار نامطلوب آن برای دولت پذیرنده، به صدور روادید معتبر در صورت لزوم، اشاره شده است.
	۳. مرجع ذی‌ربط طرف‌های متعاقد طبق قوانین و مقررات لازم‌الاجرا، مجوز اقامت برای هر خدمه پذیرفته شده در بیمارستان در قلمرو خود را برای مدت زمان لازم جهت معالجه صادر خواهد کرد.	موافق
	۴. طرف‌های متعاقد با رعایت بند «۱» این ماده، حق ممانعت از ورود افراد نامطلوب به قلمرو خود را حتی در مواردی که این افراد دارای مدارک موضوع ماده (۱۱) این موافقت‌نامه و روادید معتبر باشند، برای خود محفوظ می‌دارند.	موافق
	۵. مفاد بندهای «۱» تا «۴» این ماده تأثیری بر قوانین و مقررات طرف‌های متعاقد در مورد ورود، گذر، اقامت و خروج افراد خارجی نخواهد داشت.	موافق

شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده (۱۳) همکاری و مساعدت	۱. چنانچه کشتی یک طرف متعاهد در دریای سرزمینی طرف متعاهد دیگر دچار سانحه‌ای شود یا با هرگونه خطری مواجه شود، مقام‌های صلاحیت‌دار طرف متعاهد دیگر تمامی اقدامات لازم را جهت ارائه کمک و مساعدت به خدمه کشتی، مسافران و بار حمل شده در کشتی، به همان اندازه‌ای انجام خواهند داد که به کشتی‌های خود ارائه می‌دهند.	موافق با توجه به آنکه در بند «۱»، به بیان کلی سانحه و هرگونه خطر احتمالی اشاره شده، شامل هر حادثه احتمالی است. شرط اصلی در برخورد با مواردی که یک کشتی در سرزمین یک دولت طرف متعاهد دچار سانحه می‌شود، رفتار ملی برابر با کشتی، خدمه، مسافران و بار آن است که در این بند نیز با ادبیات دیگر به آن اشاره شده است.
	۲. طرف‌های متعاهد در حین تعیین دلایل بروز حوادث دریایی، مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی را رعایت خواهند کرد.	موافق
	۳. مقام‌های صلاحیت‌دار طرف متعاهدی که کشتی طرف متعاهد دیگر در دریای سرزمینی آن دچار سانحه شده یا با هر خطر دیگر مواجه شده است، در اسرع وقت حادثه را به نزدیک‌ترین نماینده کنسولی طرف متعاهد دیگر اطلاع خواهند داد.	موافق علاوه بر اتخاذ رفتار ملی در برابر کشتی سانحه‌دیده، اطلاع دادن به مقامات رسمی دولت صاحب پرچم نیز از دیگر تکالیف طرف متعاهدی است که کشتی در دریای سرزمین آن دچار سانحه شده یا با خطر مواجه شده است.
	۴. وقوع حادثه یا شرایط اضطراری برای کشتی یک طرف متعاهد در آب‌های داخلی یا دریای سرزمینی طرف متعاهد دیگر به سرعت توسط مقام‌های صلاحیت‌دار یک طرف متعاهد به مقام‌های صلاحیت‌دار طرف متعاهد دیگر اطلاع داده خواهد شد. تجهیزات و سایر اموال، بار، قطعات یدکی و لوازم موجود بر روی کشتی آسیب‌دیده از کلیه حقوق گمرکی، سود بازرگانی، عوارض و مالیات‌ها معاف است، مشروط بر اینکه این موارد برای اهداف تجاری در قلمرو آن طرف متعاهد ترخیص نشده باشد.	موافق این بند بیان می‌کند در صورتی که مالک از اموال باقی‌مانده صرف‌نظر کرده یا اقدام لازم را در مهلت قانونی به‌جا نیاورد، اموال نجات‌یافته برای مصرف یا استفاده در سرزمین دولت نجات‌دهنده، تخصیص می‌یابد. طبیعی است در چنین شرایطی آن اقسام به‌عنوان کالایی که وارد کشور می‌شود مشمول حقوق و عوارض گمرکی است. با توجه به آنکه مالک مجاز است در مهلت قانونی کالا و اقسام نجات‌یافته را مطالبه کند، دولت نجات‌دهنده باید در این مدت تا حد امکان در حفظ آنها بکوشد.
	۵. مفاد بندهای «۱» تا «۴» این ماده خدشه‌ای به حق اقامه دعوی برای مطالبه هزینه‌های مربوط به خدمات جستجو و نجات دریایی، کمک و مساعدت ارائه شده به کشتی، مسافران، خدمه و بار آن وارد نخواهد کرد.	موافق در این بند، حق اقامه دعوی برای مطالبه هزینه‌هایی که کشور نجات‌دهنده متحمل شده، داده می‌شود.
ماده (۱۴) همکاری‌های فنی	طرف‌های متعاهد تمام توان خود را برای توسعه همکاری‌های دریایی متقابل در زمینه کشتیرانی تجاری، تشویق شرکت‌های دریایی خود و هرگونه مؤسسه مرتبط با حمل و نقل دریایی یا توسعه فعالیت‌ها در همه زمینه‌های همکاری، به‌کار خواهند گرفت. این همکاری‌ها شامل موارد زیر است: - عملیات تجسس و نجات، - حفاظت از محیط زیست دریایی، - آموزش دریایی، - ایمنی دریایی، - تبادل اطلاعات و تجربیات.	موافق در معدودی از موافقت‌نامه‌ها به فعالیت‌هایی همچون تجسس و نجات، حفاظت از محیط زیست دریایی، آموزش دریایی، ایمنی دریایی و تبادل اطلاعات و تجربیات؛ در راستای همکاری دوجانبه در زمینه کشتیرانی تجاری ارائه شده که ارتباط مستقیم به توسعه حمل و نقل دریایی ندارد. در این موافقت‌نامه این موارد در ماده (۱۴)، با عنوان همکاری‌های فنی ارائه شده است. گفتنی است چنین اقداماتی را می‌توان در چارچوب توافق‌های منطقه‌ای اجرا کرد.
ماده (۱۵) کارگروه مشترک	طرف‌های متعاهد کارگروه مشترکی را متشکل از نمایندگان مقام‌های مربوط تشکیل خواهند داد و جلساتی را به‌صورت متناوب و دوره‌ای و یا به درخواست هریک از طرف‌های متعاهد در قلمرو هریک از آنها در موارد زیر برگزار خواهند کرد: الف) بحث و بررسی موضوعاتی که ممکن است در اجرای این موافقت‌نامه به‌وجود آمده باشد، ب) انجام مطالعات مشترک در خصوص ارائه خدمات جدید در زمینه حمل و نقل دریایی.	موافق



شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده (۱۶) حل و فصل اختلاف‌ها	۱. هرگونه اختلاف ناشی از اجرا یا تفسیر این موافقت‌نامه، از طریق مذاکره توسط مقام‌های صلاحیت‌دار طرف‌های متعاقد حل و فصل خواهد شد.	موافق در این ماده مذاکره و سپس حل و فصل موضوع از طریق مجاری سیاسی (دیپلماتیک) برای حل و فصل هرگونه اختلاف ناشی از اجرا یا تفسیر این موافقت‌نامه، ارائه شده است. گفتنی است، رعایت اصل یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران الزامی است.
	۲. در صورت عدم حل اختلاف از طریق مذاکره، موضوع از طریق مجاری سیاسی (دیپلماتیک) حل و فصل خواهد شد.	موافق با توجه به جلسه برگزار شده با دستگاه‌های ذی‌ربط، منظور از مجاری سیاسی دیپلماتیک، وزارت خارجه است. همچنین، رعایت اصل یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران الزامی است.
ماده (۱۷) اصلاح موافقت‌نامه	این موافقت‌نامه می‌تواند با توافق کتبی طرف‌های متعاقد اصلاح شود. هرگونه اصلاحیه مطابق با مفاد ماده (۱۸) این موافقت‌نامه لازم‌الاجرا خواهد شد.	موافق هر موافقت‌نامه با گذشت زمان، ممکن است به دلیل نقایص ذاتی یا بروز شرایط جدید، نیازمند تغییراتی باشد که لازم است از قبل تمهیداتی در این خصوص اندیشیده شود تا در آینده مشکل ایجاد نشود. ماده (۱۷) امکان اصلاح موافقت‌نامه فوق را، <u>توافق کتبی طرف‌های متعاقد</u> عنوان کرده است.
ماده (۱۸) لازم‌الاجرا شدن	۱. این موافقت‌نامه طبق تشریفات قانونی حاکم در طرف‌های متعاقد به تصویب خواهد رسید و طرف‌ها تصویب این موافقت‌نامه را با اعلام کتبی به یکدیگر اطلاع خواهند داد. این موافقت‌نامه ۳۰ روز پس از آخرین اطلاعیه از طریق مجاری سیاسی (دیپلماتیک) لازم‌الاجرا خواهد شد.	موافق با توجه به آنکه طبق قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، کلیه معاهدات ایران با دولت‌های خارجی که ذیل اصول هفتاد و هفتم (۷۷) و یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) قرار می‌گیرند باید به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد، در این بند به تشریفات قانونی حاکم در طرف‌های متعاقد اشاره شده، که یکی از آنها در جمهوری اسلامی ایران تصویب در مجلس شورای اسلامی است.
	۲. این موافقت‌نامه برای مدت ۱۰ سال معتبر خواهد بود، و به صورت خودکار برای دوره‌های مشابه دیگر تمدید خواهد شد، مگر اینکه توسط هر طرف با ارائه یادداشت کتبی از سه ماه قبل مبنی بر قصد خود برای خاتمه این موافقت‌نامه، خاتمه داده شود.	موافق مطابق بند «۲» از ماده (۱۸)، مدت موافقت‌نامه فوق برای دوره‌ای معین است که پس از انقضای آن، در صورت عدم تقاضای هریک از طرف‌های متعاقد برای فسخ، برای مدت مشابه تمدید می‌شود.
ماده (۱۹) زبان	این موافقت‌نامه شامل یک مقدمه و نوزده ماده در دو نسخه به زبان‌های فارسی، عربی و انگلیسی تنظیم شده است که تمامی متون از اعتبار یکسان برخوردار خواهند بود. در صورت هرگونه اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی ملاک می‌باشد.	موافق با توجه به اهمیت نسخه انگلیسی، انتظار می‌رود، متن اصلی توافق‌نامه نیز در اختیار مجلس شورای اسلامی قرار گیرد.

همچنین، به رغم اینکه مفاد موافقت نامه های کشتیرانی میان ایران و دیگر دولت ها، از جمله در زمینه کشتیرانی و توسعه کشتیرانی و مسائل علمی مربوط، در راستای تشویق آزادی کشتیرانی قرار دارد و این اصل به طور ضمنی در تمام مواد این موافقت نامه ها مشاهده می شود. اما به لحاظ اهمیتی که حراست از کشتیرانی بین المللی در حفظ و تداوم جریان حمل و نقل دریایی و اهمیت فوق العاده آن در تجارت بین المللی دارد و برای پرهیز از مخاطراتی که این کشتیرانی می تواند برای امنیت دولت های ساحلی داشته باشد و در عین حال حفظ محیط زیست دریاها، که دیگر مسئله ای تنها مربوط به دولت های آلوده کننده و لطمه دیده از این آلودگی ها نمی باشد، مرجح است که در موافقت نامه های حمل و نقل دریایی ایران نیز به آزادی کشتیرانی و به خصوص اعمالی که می تواند این آزادی را از دولت ها سلب کند، توجه شود تا ضمن آنکه محمل حقوقی مشخص تری برای جلوگیری از سوء استفاده احتمالی از کشتیرانی تجاری میان دو دولت به وجود آید و پایبندی به مقوله نامه های بین المللی یا منطقه ای موجود یا آنهایی که احتمالاً در آینده به امضا خواهد رسید، مورد تأکید مجدد قرار گیرد. بر این اساس، توصیه می شود برای **موافقت نامه های آتی** در حوزه حمل و نقل دریایی با سایر کشورها، ماده ای در قالب **آزادی کشتیرانی با چهار بند** به شرح زیر در موافقت نامه ها در نظر گرفته شود [۲]:

بند «۱» - تشویق کشتیرانی: طرف های متعاقد با در نظر داشتن قوانین ملی خود و با تشویق آزادی کشتیرانی در واقع این هدف را دنبال می کنند که حمل و نقل دریایی به عنوان رایج ترین شیوه حمل و نقل بین المللی و به عنوان یک خدمت تجاری، در پناه این آزادی به طور مطمئن جریان یابد تا بدین ترتیب هر دو دولت بتوانند از منافع حاصل از مبادلات فی مابین منتفع شوند [۲].

بند «۲» - حراست از کشتیرانی بین المللی: طرف های متعاقد از هر اقدامی که ممکن است به توسعه عادی کشتیرانی تجاری میان آنها آسیب برساند یا مانع مشارکت کشتی های یک طرف متعاقد در حمل و نقل دریایی میان بنادر طرف متعاقد دیگر و بنادر کشورهای ثالث شود، خودداری خواهند کرد [۲].

بند «۳» - کشتی های هر طرف متعاقد از هر اقدامی که ممکن است بر صلح، نظم یا امنیت دولت اثر سوء داشته باشد یا از هر فعالیت دیگر فاقد ارتباط مستقیم با اهداف تجاری شان، خودداری خواهند کرد [۲].

بند «۴» - کشتی های دارای سوخت هسته ای یا کشتی های حامل مواد هسته ای یا سایر مواد و کالاهای خطرناک یا زیان بار، که پرچم هر یک از دولت های طرف متعاقد را برافراشته اند، اقدامات لازم برای جلوگیری، کاهش یا کنترل آلودگی آب های سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی طرف ها اتخاذ و بدین منظور قواعد، هنجارها، رویه ها و آیین نامه های مقرر در قوانین داخلی و سپس مقوله های بین المللی را رعایت خواهند کرد [۲].

۴. جمع بندی و نتیجه گیری

با توجه به ابلاغ سیاست های کلی توسعه دریامحور و اهمیت بهره برداری از حمل و نقل دریایی در گسترش مبادله کالا و جابه جایی مسافر و آثار مثبت آن در افزایش توان ملی و تقویت روابط اقتصادی با کشورهای همسایه، همچنین تلاش های دولت سلطنت عمان برای توسعه زیرساخت ها به ویژه در حوزه حمل و نقل دریایی به منظور رقابت با قدرت های عربی حوزه خلیج فارس، تصویب لایحه موافقت نامه همکاری در زمینه حمل و نقل دریایی بین دو کشور، می تواند به تحکیم و تقویت روابط دوجانبه انجامیده و در بلندمدت سبب افزایش صادرات جمهوری اسلامی ایران شود. بر این اساس و با توجه به بررسی های به عمل آمده، مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه پذیرش موافقت نامه در آینده تبعاتی در بخش های دیگر حمل و نقل و تجارت بین الملل برای کشور نداشته باشد، با رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷)، یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی و انجام اصلاحات و رفع ابهام، تصویب موافقت نامه مذکور را در چارچوب منافع ملی پیشنهاد می کند.



جدول ۲. ارزیابی مفاد لایحه موافقت‌نامه

شماره ماده	موضوع	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی
ماده واحده	شرح کلیات مفاد لایحه	√				
تبصره «۱»	الزام به رعایت اصول قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران			√		تبصره «۱»: رعایت اصل یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در خصوص اجرای ماده (۱۶) این موافقت‌نامه الزامی است. تبصره «۱» - رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷)، یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) و یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در اصلاح و اجرای این موافقت‌نامه الزامی است.
تبصره «۲»	تصویب لایحه جدید و نسخ قانون موافقت‌نامه کشتیرانی فعلی	√				
تبصره «۳»	استثنا کردن رژیم جعلی و نامشروع صهیونیستی از اطلاق ماده (۲)			√		تبصره «۳» - با توجه به جعلی و نامشروع بودن رژیم صهیونیستی، این رژیم مشمول مفاد ماده (۲) موافقت‌نامه نمی‌شود.
ماده (۱)	مقام‌های صلاحیت‌دار	√				
	کشتی طرف متعاقد			√		کشتی طرف متعاقد: هر کشتی تجاری دریارو که در قلمرو هر یک از طرف‌های متعاقد طبق قوانین و مقررات لازم‌الاجرای آن به ثبت رسیده باشد و تحت پرچم آن تردد کند. این اصطلاح شامل کشتی‌های جنگی و دیگر کشتی‌هایی که در خدمت نیروهای مسلح قرار دارند، کشت ساحلی و شناورهای انتظامی، شناورهای تحقیقاتی، ماهیگیری و بیمارستانی، شناورهای دولتی مورد استفاده در امور غیرتجاری و همچنین شناورهایی با کارکرد عمومی نمی‌شود.
	تعاریف			√		شخص حقوقی یا نهادی دیگر که در قلمرو یک طرف متعاقد طبق قوانین و مقررات لازم‌الاجرای آن به ثبت رسیده، دارای محل اقامت یا مقر ثبت شده در آن طرف متعاقد می‌باشد و مجاز به دریانوردی بین‌المللی است. این اصطلاح شامل شخص حقیقی که دارای ویژگی‌های فوق باشد نیز می‌شود. این اصطلاح شامل، شخصی که دارای اقامتگاه در کشورهای عضو باشد و مجاز به فعالیت در حوزه حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی است نیز می‌شود.
	خدمه			√		خدمه: هر شخصی که در کشتی هر یک از طرف‌های متعاقد به‌کار گمارده شده یا نام وی در فهرست خدمه کشتی درج گردیده و دارای مدرک شناسایی دریانوردی دریانورد باشد.
	بندر طرف متعاقد	√				
	مسافر	√				
ماده (۲)	توسعه حمل‌ونقل دریایی	√				
ماده (۳)	عدم تبعیض و رقابت آزاد	√				
ماده (۴)	نماینده‌گی و شعبه	√				

شماره ماده	موضوع	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی
ماده (۵)	انتقال آزاد درآمد	✓				
ماده (۶)	کشتی‌ها در بنادر و دریای سرزمینی	✓				
ماده (۷)	موارد خارج از حیطه شمول موافقت نامه	✓				
ماده (۸)	رعایت قوانین لازم الاجرا	✓				
ماده (۹)	تسهیل حمل و نقل دریایی	✓				
ماده (۱۰)	تابعیت کشتی	✓				
	اسناد کشتی			✓		طرف متعاقد تمام اسناد کشتی که توسط مقام صلاحیت دار طرف متعاقد دیگر صادر شده است را به رسمیت خواهد شناخت.
	گواهینامه اندازه گیری ظرفیت	✓				
ماده (۱۱)	مدارک شناسایی خدمه	✓				
ماده (۱۲)	ورود، گذر و اقامت خدمه	✓				
ماده (۱۳)	همکاری و مساعدت	✓				
ماده (۱۴)	همکاری‌های فنی	✓				
ماده (۱۵)	کارگروه مشترک	✓				
ماده (۱۶)	حل و فصل اختلافها	✓				
ماده (۱۷)	اصلاح موافقت نامه	✓				
ماده (۱۸)	لازم الاجرا شدن	✓				
ماده (۱۹)	زبان	✓				

منابع و مأخذ



- [۱] عطار، محمد صالح و آدمی ابرقویی، محمد. «اظهار نظر کارشناسی درباره: لایحه ارجاع اختلاف بین سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت ایندیا پور تز گلوبال لیمیتید به داوری»، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۰.
- [۲] هم‌سنجی موافقت نامه‌های حمل و نقل (۳): حمل و نقل دریایی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۷۶.
- [3] Certificates and Documents for Merchant Ships. 2023; Available from: <https://www.mitags.org/certificates-for-ships/>.

گزیده سیاستی

تصویب «لایحه موافقت‌نامه همکاری در زمینه حمل‌ونقل دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان» برای تسهیل در حمل‌ونقل دریایی و تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، با رعایت اصول (۷۷)، (۱۲۵) و (۱۳۹) قانون اساسی و انجام اصلاحات و رفع ابهام، پیشنهاد می‌شود.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir