



مجموعه قوانین و مقررات
بندری - دریایی ایران

جلد دوم
مقررات بین المللی

ایران. قوانین و احکام.

مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران / تهیه و تنظیم مدیریت حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی - [ویرایش ۲] - تهران: سازمان بنادر و کشتیرانی، روابط عمومی و بین‌الملل، ۱۳۸۲.
ج ۲: جدول.

ISBN:964-06-3785-8 (دوره ۲ جلدی) ۸

ISBN:964-06-3783-1 (ج. ۱): ۵۰۰۰۰ ریال ۱

ISBN:964-06-3784-X (ج. ۲): ۵۰۰۰۰ ریال ۲

فهرست‌نویسی بر اساس اطلاعات فیروز.

مندرجات: ج. ۱. مقررات داخلی، - ج. ۲. مقررات بین‌الملل. -

۱. قانون دریایی - ایران، ۲. بندرها - قوانین و مقررات - ایران، الف. سازمان بنادر و کشتیرانی، مدیریت حقوقی، ب. سازمان بنادر و کشتیرانی، روابط عمومی و بین‌الملل، ج. عنوان.

۲۴۳/۵۵-۹۶۷۰۲۶۳

KMH ۹۷۰ / ۲۸

۱۳۸۲

۸۲-۲۷۲۰۴ م

کتابخانه ملی ایران



مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران

جلد دوم: مقررات بین‌المللی

تهیه و تنظیم: مدیریت حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی

ناشر: اداره روابط عمومی و بین‌الملل سازمان بنادر و کشتیرانی

لیتوگرافی و چاپ: تصویر

تیراژ: ۱۰۰۰ نسخه

تاریخ انتشار: زمستان ۱۳۸۲

نوبت چاپ: دوم

تلفن پخش: ۷ و ۸۸۰۸۹۸۵

ISBN:964-06-3784-X

شابک: X-۳۷۸۴-۰۶-۹۶۴

ISBN:964-06-3785-8

شابک دوره ۲ جلدی: ۸-۳۷۸۵-۰۶-۹۶۴

به نام خدا

ضرورت اطلاع از قوانین و مقررات متعدد و پراکنده‌ای که در عرصه‌های مختلف و راجع به مسائل گوناگون، به تصویب مراجع ذیصلاح رسیده و می‌رسد، امری است که روز به روز اهمیت و ضرورت آن بیشتر نمایان می‌گردد و طبعاً در این مورد تدوین مجموعه قوانینی که مقررات پراکنده را به شیوه علمی و با رعایت مقررات ناسخ و منسوخ در یک جا جمع‌آوری نماید، از ارزش قابل توجهی برخوردار است.

چاپ اول مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران در سالهای ۱۳۷۴ و ۱۳۷۶ با استقبال دست اندرکاران امور بندری - دریایی کشور مواجه شد و حال که تمامی نسخ چاپ اول کتاب به اتمام رسیده، خداوند را شاکریم که توفیق ارائه چاپ دوم کتاب مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران را با اعمال اصلاحات و الحاقات تا پایان سال ۱۳۸۱ عنایت فرمود.

هرچند سرعت تحولات تدوین قوانین و مقررات در کشور به حدی است که بعید نیست در فاصله بین انجام مراحل چاپ کتاب و عرضه آن، بخشی از مقررات مندرج در مجموعه تغییر نموده باشد، اما به هر تقدیر تلاش دست اندرکاران تهیه مجموعه حاضر بر آن بوده تا قوانین و مقررات معتبر و غیر منسوخ را تا پایان سال ۱۳۸۱ تنظیم و ارائه نموده باشند.

امید آن که عرضه چاپ دوم کتاب موجب بذل عنایت بیش از پیش مسئولین به جایگاه و اهمیت مسایل بندری - دریایی کشور شده و مورد استفاده همگان قرار گیرد. در خاتمه لازم می‌دانم از زحمات همکاران عزیز دست اندرکار تهیه مجموعه حاضر نهایت تشکر و قدردانی را به عمل آورم.

احمد دنیا مالی
معاون وزیر راه و ترابری
و
مدیر عامل
سازمان بنادر و کشتیرانی

فهرست مندرجات

| صفحه | عنوان |
|--|--|
| ز | مقدمه جلد دوم (چاپ اول) |
| س | مقدمه چاپ دوم |
| بخش دهم - مقررات راجع به عضویت ایران در سازمانها و مجامع بین‌المللی | |
| ۱-۷ | دریایی |
| ۳ | - قانون عضویت سازمان بنادر و کشتیرانی در دفتر بین‌المللی هیدروگرافیک مصوب ۱۳۴۳/۱۰/۱ |
| ۳ | - تصویب‌نامه هیأت وزیران در مورد عضویت سازمان بنادر و کشتیرانی در اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاهها مصوب ۱۳۴۴/۴/۱۶ |
| ۴ | - قانون عضویت سازمان بنادر و کشتیرانی در اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاهها مصوب ۱۳۴۷/۲/۲۳ |
| ۴ | - از «قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمانها و مجامع بین‌المللی» مصوب ۱۳۶۵/۱/۲۶ |
| ۶ | - از «قانون الحاق دو تبصره به قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمانها و مجامع بین‌المللی» مصوب ۱۳۷۰/۹/۳ |
| بخش یازدهم - معاهدات دوجانبه ایران و سایر دول ۲۲۷-۹ | |
| ۱۱ | - از «قانون اجازه مبادله عهدنامه دوستی منعقد شده بین دولتین ایران و جمهوری شوروی روسیه» مصوب ۲۳ فرس ۱۳۰۰ شمسی |
| ۱۳ | - از «قانون اجازه مبادله عهدنامه مودت و قرارداد اقامت و قرارداد تجارته و گمرکی و بحریمایی منعقد شده بین دولتین ایران و آلمان» مصوب ۲۷ فروردین ماه ۱۳۰۸ |
| ۱۷ | - از «قانون اجازه مبادله قرارداد تجارته و گمرکی و بحریمایی منعقد شده بین دولتین ایران و چکواسلوواکی» مصوب ۱۶ خرداد ۱۳۰۸ |

- ۲۱ - از «قانون اجازه مبادله قرارداد تجارت و بحرییمایی منعقدہ بین دولتین ایران و اتحاد اقتصادی بلژیک و لوکزامبورگ» مصوبہ ۶ و ۱۵ تیرماه ۱۳۰۸ شمسی.....
- ۲۴ - از «قانون اجازه مبادله عہدنامہ اقامت و تجارت و بحرییمایی منعقدہ بین دولتین ایران و سوئد» مصوبہ ۶ و ۱۴ تیرماه ۱۳۰۸ شمسی.....
- ۲۵ - از «قانون اجازه مبادله عہدنامہ مودت و قرارداد اقامت و تجارت و بحرییمایی منعقدہ بین دولتین ایران و یونان» مصوبہ دہم اسفند ۱۳۱۰ شمسی.....
- ۳۰ - از «قانون اجازه مبادله عہدنامہ مودت و تجارت و بحرییمایی منعقدہ بین دولتین ایران و نروژ» مصوب ۱۷ خردادماه ۱۳۱۱ شمسی.....
- ۳۸ - از «تصویب ۱۰ فقرہ قراردادها و عہدنامہ‌ها و موافقت‌نامہ‌های منعقدہ بین دولت ایران و دولت جمهوری ترکیہ» مصوب ۱۵ خردادماه ۱۳۱۶.....
- ۴۰ - از «تصویب قرارداد بازرگانی و بحرییمایی منعقدہ بین دولت ایران و دولت اتحاد جماہیر شوروی سوسیالیستی قرارداد بازرگانی» مصوب ۱۵ فروردین ماہ ۱۳۱۹.....
- ۴۵ - از «قانون مربوط بہ عہدنامہ بازرگانی و دریانوردی بین دولت ایران و دولت ہند» مصوب ۱۳۳۴/۱۱/۲۲.....
- ۴۶ - از «قانون راجع بہ قرارداد بازرگانی و اقامت و دریانوردی بین دولتین ایران و ایتالیا» مصوب ۱۳۳۷/۹/۲۰.....
- ۵۱ - از «قانون موافقتنامہ جهانگردی بین دولت ایران و دولت جمهوری ترکیہ و دولت پاکستان» مصوب ۱۳۴۴/۱۰/۵.....
- ۵۲ - از «قانون قرارداد بین ایران و جمهوری فدرال آلمان بہ منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف از درآمد و ثروت» مصوب ۱۳۴۸/۳/۳۱.....
- ۵۹ - از «قانون موافقتنامہ بین ایران و عراق راجع بہ مقررات مربوط بہ کشتیرانی در شطالعرب» مصوب ۱۳۵۵/۳/۲۵.....
- ۷۰ - از «قانون مزایا و معافیتہای دفتر مشترک ہماہنگی امور مربوط بہ شطالعرب» ضمیمہ: قانون مزایا و معافیتہای دفتر مشترک ہماہنگی امور مربوط بہ شطالعرب مصوب ۱۳۵۷/۳/۱۴.....
- ۷۱ - از «قانون موافقتنامہ بین ایران و عراق راجع بہ استفادہ از آب رودخانہ‌های مرزی مصوب ۱۳۵۵/۳/۲۵.....
- ۷۳ - از «لایحہ قانونی راجع بہ پروتکل نہایی ہمکاری‌های اقتصادی بین جمهوری اسلامی ایران و اتحاد جماہیر شوروی سوسیالیستی» مصوب ۱۳۵۹/۴/۱۳ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران.....

| | |
|-----|--|
| ۷۶ | قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان برای معاقبت متقابل از پرداخت مالیات بر درآمد مؤسسات، حاصل از فعالیتهای کشتیرانی در حمل و نقل بین‌المللی مصوب ۱۳۷۰/۷/۳ |
| ۷۹ | قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلغارستان مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۱ |
| ۸۴ | قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اکراین مصوب ۱۳۷۴/۲/۲۴ |
| ۹۰ | قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت کویت مصوب ۱۳۷۴/۷/۱۲ |
| ۹۴ | قانون موافقتنامه شرکت کشتیرانی ایران و پاکستان مصوب ۱۳۷۴/۱۱/۸ هیأت وزیران |
| ۱۰۶ | قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان مصوب ۱۳۷۵/۶/۲۷ |
| ۱۱۲ | قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری - دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری هند مصوب ۱۳۷۵/۱۰/۵ |
| ۱۱۹ | قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری - دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه مصوب ۱۳۷۶/۵/۱۴ |
| ۱۲۵ | قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری - دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اندونزی مصوب ۱۳۷۶/۵/۲۶ |
| ۱۳۱ | قانون موافقتنامه ترانزیت بین‌المللی کالا بین جمهوری اسلامی ایران، جمهوری هند و جمهوری فیلیپین مصوب ۱۳۷۶/۷/۳۰ |
| ۱۳۷ | از «قانون موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیاتهای بردرآمد و سرمایه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکمنستان مصوب ۱۳۷۶/۷/۳۰ |
| ۱۴۳ | از «قانون موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و تبادل اطلاعات در مورد مالیاتهای بردرآمد بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری آفریقای فزاقستان» مصوب ۱۳۷۷/۴/۱۴ |
| ۱۴۶ | از «قانون موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف در مورد مالیاتهای بر درآمد و سرمایه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت ترکمنستان» مصوب ۱۳۷۷/۴/۱۴ |
| ۱۴۸ | ۱۳۷۷/۷/۸ |

- ۱۵۰ - از «قانون موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیاتهای بر درآمد و سرمایه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت گرجستان» مصوب ۱۳۷۸/۱۲/۴ ۱۵۰
- ۱۵۲ - قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی و موضوعات مربوط دریایی و بندری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری تونس مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۵ ۱۵۲
- ۱۵۹ - قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۵ ۱۵۹
- ۱۶۲ - از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت بوسنی و هرزگوین به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف در مورد مالیاتهای بر درآمد و دارایی» مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۵ ۱۶۲
- ۱۶۴ - از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری لبنان به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف در مورد مالیات بر درآمد و سرمایه» مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۱ ۱۶۴
- ۱۶۶ - قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری لبنان در خصوص کشتیرانی تجاری دریایی مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۷ ۱۶۶
- ۱۷۱ - از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیاتهای بر درآمد و اموال (سرمایه)» مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۵ ۱۷۱
- ۱۷۳ - قانون موافقتنامه حمل و نقل دریایی بین دولتهای جمهوری اسلامی ایران و جمهوری کرواسی مصوب ۱۳۷۹/۵/۲۲ ۱۷۳
- ۱۷۹ - از «قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی اردن هاشمی» مصوب ۱۳۷۹/۸/۲ ۱۷۹
- ۱۸۷ - از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری عربی سوریه به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیاتهای بر درآمد» مصوب ۱۳۸۰/۳/۲۱ ۱۸۷
- ۱۹۰ - از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیات بر درآمد و سرمایه» مصوب ۱۳۸۰/۳/۲۱ ۱۹۰
- ۱۹۲ - از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیات بر درآمد و سرمایه» مصوب ۱۳۸۰/۳/۲۱ ۱۹۲

| | |
|--|-----|
| از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری سوسیالیستی دموکراتیک سريلانكا به منظور اجتناب از اخذ ماليات مضاعف و جلوگیری از فرار مالي در مورد ماليات بردرآمد» مصوب ۱۳۸۰/۳/۲۱..... | ۱۹۴ |
| - از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان به منظور اجتناب از اخذ ماليات مضاعف و تبادل اطلاعات در مورد ماليات بردرآمد» مصوب ۱۳۸۰/۳/۲۱..... | ۱۹۶ |
| - قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت رومانی مصوب ۱۳۸۰/۷/۸..... | ۱۹۸ |
| - از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری مقدونیه به منظور اجتناب از اخذ ماليات مضاعف در مورد ماليات بردرآمد و سرمایه» مصوب ۱۳۸۱/۲/۱۸..... | ۲۰۸ |
| - قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلونی مصوب ۱۳۸۱/۳/۱۸ مجمع تشخیص مصلحت نظام..... | ۲۱۰ |
| - قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری عربی سوریه مصوب ۱۳۸۱/۳/۱۸ مجمع تشخیص مصلحت نظام..... | ۲۱۶ |
| - قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری مردمی بنگلادش مصوب ۱۳۸۱/۳/۱۸ مجمع تشخیص مصلحت نظام..... | ۲۲۲ |
| بخش دوازدهم - موارد الحاق ایران به معاهدات بین المللی..... ۸۶۲ - ۲۲۹ | |
| - قانون اجازه الحاق دولت ایران به موافقتنامه مربوط به علایم دریایی مصوب ۱۳۱۶/۳/۲۰..... | ۲۳۱ |
| - قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات مربوط به عملیات زیردریاییها در موقع جنگ مصوب ۱۳۱۷/۱۰/۱۱..... | ۲۳۵ |
| - قانون راجع به تصویب قرارداد مربوط به ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول مصوب ۱۳۳۶/۳/۳۰ (با اصلاحات بعدی)..... | ۲۳۷ |
| ضمیمه: موارد اصلاحی قرارداد مربوط به ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول ... | ۲۵۴ |
| الف - «قانون اصلاح مواد ۱۷ و ۱۸ قرارداد بین المللی مربوط به ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول مصوب سال ۱۳۳۶» مصوب ۱۳۴۵/۲/۱۵..... | ۲۵۴ |
| ب - قانون اصلاح ماده ۲۸ از فصل هفتم کمیته امنیت دریایی مربوط به قرارداد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول مصوب ۱۳۴۷/۲/۵..... | ۲۵۵ |

| | |
|---|-----|
| ج - قانون اصلاح مواد ۱۰-۱۶-۱۷-۱۸-۲۰-۲۸-۳۱-۳۲ کنوانسیون موجود | |
| سازمان مشورتی دریانوردی بین دول مصوب ۱۳۵۴/۲/۳۰ | ۲۵۶ |
| د - اصلاحیه ماده ۵۲ قانون راجع به تصویب قرارداد مربوط به ایجاد سازمان | |
| مشورتی دریانوردی بین الدول مصوب ۱۳۳۶/۳/۳۰ | ۲۵۸ |
| هـ - قانون تصویب اصلاحیه کنوانسیون بین المللی دریانوردی مصوب ۱۳۷۴/۷/۱۶ | ۲۵۹ |
| - قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین المللی دریایی مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵ | ۲۶۲ |
| ۱ - قرارداد بین المللی مربوط به خط شاهین کشتیها | ۲۶۳ |
| ۲ - قرارداد بین المللی تحدید مسؤولیت صاحبان کشتیهای دریایما | ۲۷۳ |
| ۳ - قرارداد بین المللی برقراری بعضی از مقررات متحدالشکل در تصادم کشتیها و | |
| مقاوله نامه امضاء آن مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵ | ۲۸۱ |
| ۴ - قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه ها و | |
| پروتکل امضاء | ۲۸۶ |
| ۶ - قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از | |
| طریق دریا | ۲۹۶ |
| - «قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن | |
| دریایی و مقاوله نامه، امضاء بروکسل ۱۰ آوریل ۱۹۲۶» مصوب ۱۳۴۵/۴/۲۸ | ۳۰۲ |
| - قانون الحاق دولت ایران به مقاوله نامه شماره ۱۰۸ مربوط به شناسنامه ملوانی ملی | |
| کارکنان کشتیها مصوب ۱۳۴۵/۹/۲۴ | ۳۰۹ |
| - قانون الحاق دولت ایران به قرارداد بین المللی (کنوانسیون) سازمان بین المللی آب | |
| نگاری (هیدروگرافی) مصوب ۱۳۴۷/۴/۱۹ | ۳۱۴ |
| - قانون اجازه الحاق دولت ایران به موافقتنامه گمرکی مربوط به وسایل رفاه مختص | |
| دریانوردان مصوب ۱۳۴۸/۹/۱۰ | ۳۳۶ |
| - قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین المللی خطوط بارگیری کشتی (۱۹۶۶) | |
| مصوب ۱۳۵۲/۵/۸ | ۳۴۶ |
| - قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتیها مصوب | |
| ۱۳۵۲/۹/۵ | ۳۶۳ |
| - قانون اجازه تصویب قواعد و مقررات فنی کنوانسیونهای بین المللی دریایی مصوب | |
| ۱۳۵۵/۲/۱۴ | ۳۸۷ |

| | | |
|-----|--|-----|
| | - لایحه قانونی راجع به «کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی» و «پروتکل مربوط به مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری» مصوب ۱۳۵۸/۹/۲۱ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران..... | ۴۸۸ |
| ۴۱۱ | - قانون راجع به الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی اینمارسات مصوب ۱۳۶۲/۴/۱۵ .. | ۴۱۱ |
| | - قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا مصوب ۱۹۷۲ مصوب ۱۳۶۷/۷/۵..... | ۴۵۴ |
| | - قانون اجازه الحاق به پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره مصوب ۱۳۷۰/۷/۲..... | ۴۹۴ |
| | - از «قانون الحاق به کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان» مصوب ۱۳۷۰/۹/۳..... | ۵۰۷ |
| | - قانون پروتکل راجع به حمایت محیط زیست دریایی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی مصوب ۱۳۷۱/۱۲/۹..... | ۵۱۷ |
| | - قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۰..... | ۵۳۳ |
| | - قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی تسهیل ترافیک دریایی مصوب ۱۳۴۴ شمسی مطابق ۱۹۶۵ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۱..... | ۵۴۵ |
| | - قانون الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تجسس و نجات دریایی مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۱..... | ۵۷۹ |
| | - قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۳۵۳ هجری شمسی مطابق با ۱۹۷۴ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۷..... | ۶۰۳ |
| | - قانون موافقتنامه ترانزیت تجاری سازمان همکاری اقتصادی (اگو) مصوب ۱۳۷۵/۲/۴..... | ۶۱۱ |
| | - قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان، مصوب ۱۳۵۷ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۸ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی و ضمیمه آن مصوب ۱۳۷۵/۵/۷..... | ۶۱۶ |
| | - قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد مصوب ۱۳۷۵/۶/۲۵..... | ۶۸۶ |

- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریا‌های آزاد در صورت بروز آلودگی غیرنفتی مصوب ۱۳۷۵/۱۱/۷ ۷۰۱
- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی مصوب ۱۳۷۶/۴/۲۹ ۷۲۵
- از «قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مواد روانگردان» مصوب ۱۳۷۷/۳/۲۶ ۷۴۱
- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی بوا بر ۱۳۵۳ هجری شمسی مصوب ۱۳۷۸/۱۲/۴ ۷۴۳
- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی برابر با سال ۱۳۵۱ هجری شمسی مصوب ۱۳۷۹/۸/۱ ۷۷۰
- قانون تصویب پروتکل کنترل انتقالات برون‌مرزی و دفع مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات در دریا مصوب ۱۳۸۰/۱/۱۹ ۷۹۸
- قانون پذیرش یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند مصوب ۱۳۸۰/۴/۳ ۸۲۳
- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ (ماریل ۱۹۷۳/۷۸) مصوب ۱۳۸۰/۱۰/۲۶ ۸۶۱

مقدمه جلد دوم (چاپ اول)

خداوند را سپاس می‌گوییم که توفیق تنظیم و تقدیم جلد دوم «مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی» را عنایت فرمود.

خصوصیات مجموعه در مقدمه جلد اول تفصیلاً بیان گردیده و در این مقام قصد اطاله کلام و تکرار موارد پیش گفته را نداریم. در اینجا فقط به تذکر نکاتی در مورد جلد دوم بسنده می‌شود:

۱ - تأخیر ناخواسته در نشر جلد دوم کتاب، این حسن را به همراه داشت که در کتاب حاضر، مجموعه قوانین و مقررات تا پایان سال ۱۳۷۵ تنظیم شده است.

۲ - در این جلد نیز تلاش بر جمع‌آوری در حد توان مقررات معتبر و غیر منسوخ بوده است و بر این اساس مقرراتی درج شده که برای آنها ناسخی ملاحظه نگردیده است. مع الوصف در خصوص «بخش یازدهم: معاهدات دویا سه جانبه بین ایران و سایر دول» هر چند برای معاهدات پیش از انقلاب اسلامی مذکور در این بخش، ناسخی ملاحظه نگردیده ولی موضوع گذشت مدت زیاد و متروک گردیدن عملی بعضی از معاهدات، امری است که از نظر حقوقی و رویه بین‌المللی قابل تامل می‌باشد. دفتر حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی برای اطمینان از صحت درج مقررات این بخش با مراجع ذی ربط کشور (وزارت امور خارجه و...) مکاتباتی به عمل آورد که پس از تأیید این مراجع، مقررات مزبور را تنظیم نمود.

۳ - در جمع‌آوری این مجموعه نیز جهت رعایت اصالت و امانت متن، مشخصات مقرراتی که در روزنامه رسمی و مجموعه قوانین سالانه به چاپ رسیده‌اند در زیرنویس صفحات مربوط درج گردیده و متن مقررات نیز به همان سبک نگارش زمان تصویب درج گردیده است. لذا اگر در متن مقررات - نوعاً قبل از پیروزی انقلاب اسلامی - بعضی عبارات از لحاظ آیین نگارش نامانوس به نظر می‌رسد (مثل کلمه چراق در صفحه ۳۶۹ که امروزه «چراغ» نوشته می‌شود و...) این امر مربوط به زمان تصویب و نحوه درج در مجموعه قوانین سالانه می‌باشد.

ژ / مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران

در خاتمه ضمن اذعان مجدد به کامتیه‌های احتمالی مجموعه، از خوانندگان گرامی انتظار داریم با طرح نظریات، انتقادات و پیشنهادهای خود، این دفتر را در انجام وظایف خود مساعدت نمایند.

و من التوفیق

دفتر حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی

فروردین ماه ۱۳۷۶

مقدمه چاپ دوم

چاپ اول مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران با استقبال دست اندرکاران مسایل بندری - دریایی کشور مواجه شد و حال که کلیه نسخ چاپ اول کتاب به اتمام رسیده خرسندیم که چاپ دوم کتاب را با اعمال اصلاحات و الحاقات تا پایان سال ۱۳۸۱، تقدیم خوانندگان محترم نماییم.

لازم به ذکر است جلد سوم مجموعه که قرار بود حاوی بخش سیزدهم این مجموعه یعنی: «تعرفه‌ها و مسایل مربوط به حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری» باشد به علت طبع بسیار متغیر مقررات این بخش، عملاً چاپ نشده و نخواهد شد. به همین لحاظ مجموعه حاضر در دو مجلد تنظیم و عرضه می‌گردد.

در خاتمه ضمن سپاس از کلیه عزیزانی که پس از انتشار چاپ اول کتاب نظریات و انتقادهای خود را ارائه نمودند، مجدداً از خوانندگان محترم انتظار داریم از ارائه دیدگاهها و پیشنهادهای خود این مدیریت را محروم ننمایند.

و من الله التوفیق

مدیریت حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی

تیر ماه ۱۳۸۲

بخش دهم

مقررات راجع به عضویت ایران
در سازمانها و مجامع بین‌المللی دریایی

قانون عضویت سازمان بنادر و کشتیرانی در دفتر بین المللی

هیدروگرافیک مصوب ۱۳۴۳/۱۰/۱

ماده واحده - عضویت سازمان بنادر و کشتیرانی در دفتر بین المللی هیدروگرافیک به منظور ایجاد هماهنگی بین فعالیتهای هیدروگرافی سازمان مزبور یا سازمانهای مشابه در کشورهای دیگر از تاریخ دهم تیر ماه ۴۰ شمسی (اول ژوئیه ۱۹۶۱) تأیید می شود. حق عضویت در دفتر بین المللی از محل بودجه سازمان بنادر و کشتیرانی به ارز قابل پرداخت خواهد بود.

تصویب نامه هیأت وزیران در مورد عضویت سازمان بنادر و

کشتیرانی در اتحادیه بین المللی بنادر و لنگرگاهها^۲

مصوب ۱۳۴۴/۴/۱۶

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۴۴/۴/۱۶ بنا به پیشنهاد شماره ۸۶۸۳-۴۴/۴/۵ وزارت

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۵۸۶۲ مورخ ۱۳۴۲/۱/۱۸ - صفحه ۳۷۸ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۳.

۲ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۵۹۵۵ مورخ ۱۳۴۴/۵/۱۱ - صفحه ۲۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۴. (قسمت تصویب نامه ها)

اقتصاد طرح مربوط به عضویت سازمان بنادر و کشتیرانی در اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاهها را به شرح ذیل تصویب نمودند.

به سازمان بنادر و کشتیرانی اجازه داده می‌شود جهت عضویت در اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاهها که از سازمانهای تخصصی و فنی بین‌المللی است در قبال پرداخت یک واحد عضویت «۲۵۰۰ دلار» در سال اقدام نماید.

قانون عضویت سازمان بنادر و کشتیرانی در اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاهها مصوب ۱۳۴۷/۳/۲۳

ماده واحده - با عضویت رسمی سازمان بنادر و کشتیرانی در اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاهها به منظور مبادله اطلاعات و ایجاد هماهنگی بین فعالیت‌های بنادر و لنگرگاههای سازمان بنادر و کشتیرانی با سازمان‌های مشابه جهانی از تاریخ ۱۳۴۴/۴/۱۶ موافقت می‌گردد. حق عضویت در اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاهها از محل بودجه سازمان بنادر و کشتیرانی به ارز قابل پرداخت است.

از «قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمانها و مجامع بین‌المللی» مصوب ۱۳۶۵/۱/۲۶

ماده واحده - عضویت دولت ایران در سازمانها و مجامع بین‌المللی به شرح فهرست پیوست

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۶۸۲۲ مورخ ۱۳۴۷/۴/۲۹ - صفحه ۱۷۹ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۷.

۲ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۲۰۱۹ مورخ ۱۳۶۵/۳/۱۳ - صفحه ۸۲ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۵. ضمناً مبلغ مزبور معمولاً هر از چندگاهی به وسیله «تصویب‌نامه هیأت وزیران» مورد تجدیدنظر قرار می‌گیرد.

تأیید و به دولت اجازه داده می شود نسبت به پرداخت حق عضویت های معوقه اقدام نماید.
تبصره ۱- عضویت هایی که به تصویب مجلس شورای ملی رسیده، کماکان به اعتبار خود باقی است.

تبصره ۲- به دولت اجازه داده می شود در صورت ضرورت نسبت به پرداخت حقوق معوقه عضویت در سازمان هایی که ادامه عضویت در آنها به تصویب نرسیده اقدام نماید.

تبصره ۳- تغییرات میزان حق عضویت سازمانها و مجامع مذکور در این قانون همه ساله در بودجه سالانه کل کشور پیش بینی و پس از تصویب مجلس شورای اسلامی به وسیله هیأت وزیران تخصیص داده می شود.

فهرست وزارتخانه ها، سازمانها و مؤسسات دولتی که در سازمانها و مجامع بین المللی عضو بوده و مجوز قانونی داشته اند.

| نام سازمان بین المللی | نام وزارتخانه و یا سازمان دولتی | حق عضویت |
|---|---------------------------------|-------------------|
| ۱- ... | | |
| ... | | |
| ۵- سازمان بین المللی دریانوردی (ایسو) | سازمان بنادر و کشتیرانی | ۶۰۰۰۰ دلار آمریکا |
| ۶- سازمان بین المللی هیدروگرافی | سازمان بنادر و کشتیرانی | ۱۱۰۷۲ دلار آمریکا |
| ۷- اتحادیه بین المللی بنادر و لنگرگاهها | سازمان بنادر و کشتیرانی | ۴۰۰۰ دلار آمریکا |
| ... | | |

سازمانهای بین‌المللی که عضویت ایران در آنها مستند به تصویب قوه مقننه نبوده است.

۱ - ...

...

| | | |
|---------------------|------------------------------|----------------------|
| ۴۴ - کنفرانس اکمل | کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران | ۴۷۰۷۰ فلورن هلند |
| ۴۵ - کنفرانس مدمکون | کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران | ۲۱۴۴۱۹۰۰ لیر ایتالیا |
| ۴۶ - کنفرانس یوکمل | کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران | ۴۳۵۰ پوند انگلیس |

...

| | | |
|-----------------------|-------------------------|------------------|
| ۴۹ - انجمن بین‌المللی | وزارت راه و ترابری | ۸۰۰۰ فرانک سوئیس |
| چراغهای دریایی | سازمان بنادر و کشتیرانی | |

...

| | | |
|---------------------|------------------------------|------------------|
| ۶۸ - کنفرانس جاپرکن | کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران | ۱۷۰۱۶۹۲۰ ین ژاپن |
|---------------------|------------------------------|------------------|

از «قانون الحاق دو تبصره به قانون عضویت دولت جمهوری

اسلامی ایران در سازمانها و مجامع بین‌المللی»^۱

مصوب ۱۳۷۰/۹/۳

ماده واحده - تبصره‌های زیر به عنوان تبصره‌های «۴» و «۵» به قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمانها و مجامع بین‌المللی مصوب ۱۳۶۵ الحاق می‌گردد. تبصره ۴ الحاقی - به دولت اجازه داده می‌شود در سازمانها و مجامع بین‌المللی مندرج در فهرست زیر عضویت یابد و حقوق عضویت یا کمک و یا سهمیه مربوط را بپردازد. پرداخت حق عضویت و کمکهای معوقه سازمانها و مجامع مزبور با تشخیص دولت بلامانع می‌باشد.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۳۶۶۰ مورخ ۱۳۷۰/۱۱/۶ - صفحه ۷۳۷ مجموعه قوانین سال

مقررات راجع به عضویت ایران در... / ۷

تبصره ۵ الحاقی - تعیین دستگاهها یا نمایندگان طرف عضویت یا پرداخت کمک به سازمانها و مجامع بین‌المللی موضوع ماده واحده مصوب ۱۳۶۵ و تبصره ۴ فوق‌الذکر به عهده دولت می‌باشد.

نام سازمان یا مجمع بین‌المللی نام وزارتخانه یا سازمان متقاضی

۱- ...

...

۵- کنفرانس سنگاپور وزارت بازرگانی (کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران)

۶- اتحادیه اسلامی مالکان کشتی‌وزارت بازرگانی (کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران)

...

بخش یازدهم

معاهدات دوجانبه
بین ایران و سایر دول

از «قانون اجازه مبادله عهدنامه دوستی منعقدہ بین دولتین ایران و جمهوری شوروی روسیہ» مصوب ۲۳ قوس ۱۳۰۰ شمسی

ماده واحده - مجلس شورای ملی با استناد مراسله نمره ۱۶۰۰ مورخ ۲۰ قوس ۱۳۰۰ شمسی که از طرف نماینده مختار دولت شوروی روسیہ به وزیر امور خارجه ایران نوشته شده است به دولت اجازه می دهد که عهدنامه دوستی منعقدہ بین نمایندگان دولت علیه ایران و دولت جمهوری شوروی روسیہ را که شامل بر ۲۶ فصل و ضمیمه به این ماده می باشد مبادله نماید.

متن عهدنامه

چون دولت ایران از یک طرف و دولت جمهوری اتحادی اشتراکی شوروی روسیہ از طرف دیگر نهایت درجه مایل بودند که روابط محکم و حسنه همجواری و برادری در آتیه مابین ملتین ایران و روس برقرار باشد لهذا مصمم شدند که داخل مذاکره در این باب شده و برای این مقصود اشخاص ذیل را وکلای مختار خود نمودند.

از طرف دولت ایران علیقلی خان مشاورالممالک. از طرف دولت جمهوری اتحادی اشتراکی شوروی روسیہ گه آرگی واسیلیویچ چیچرین و لومیکائیلویچ کاراخان.

وکلائی مختار مزبور پس از ارائه اعتبارنامه‌های خود که موافق قاعده و ترتیبات مقتضیه بوده در آنچه ذیلاً ذکر می‌شود توافق نظر حاصل نمودند.

فصل دهم

دولت شوروی روسیه کوشش سیاست مستعمراتی دنیا را که در ساختن راه‌ها و کشیدن خطوط تلگرافی در ممالک غیر برای تأمین نفوذ نظامی خود بر توسعه تمدن ملل ترجیح می‌دهد نفی کرده و مایل است که وسایل مرادفات و مخابرات که برای استقلال و تکمیل تمدن هر ملتی لزوم حیاتی دارد به اختیار خود ملت ایران واگذارده شود و ضمناً هم به قدر امکان خسارات وارده به ایران به واسطه قشون تزاری جبران شود لهذا دولت شوروی روسیه مؤسسات روسی ذیل را بلاعوض به ملکیت قطعی ملت ایران واگذار می‌نماید:

الف - راه‌های شوسه از انزلی بطهران و از قزوین به همدان با تمام اراضی و ابنیه و اثاثیه متعلق به راه‌های مذکوره.

ب - خطوط راه آهن از جلفا به تبریز و از صوفیان به دریاچه ارومیه با تمام ابنیه و وسایل نقلیه و متعلقات دیگر.

ت - اسکله‌ها و انبارهای مال‌التجاره و کشتی‌های بخاری و کرجیها و کلیه وسایل نقلیه در دریاچه ارومیه با تمام متعلقات آنها.

ث - تمام خطوط تلگرافی و تلفونی با تمام متعلقات و ابنیه و اثاثیه که در حدود ایران به توسط دولت سابق تزاری ساخته شده است.

ج - بندر انزلی (پس) با انبارهای مال‌التجاره و کارخانه چزاق برق و سایر ابنیه.

فصل یازدهم

نظر به این که مطابق اصول بیان شده در فصل اول این عهدنامه - عهدنامه منعقد در ۱۰ فورال ۱۸۲۸ مابین ایران و روسیه در ترکمان چایی نیز که فصل ۸ آن حق داشتن

بحریه را در بحر خزر از ایران سلب نموده بود از درجه اعتبار ساقط است لهذا طرفین معظمین متعاهدین رضایت می‌دهند که از زمان امضاء این معاهده هر دو بالسویه حق کشتی‌رانی آزاد را در زیر بیرق‌های خود در بحر خزر داشته باشند.

از «قانون اجازه مبادله عهدنامه مودت و قرارداد اقامت و قرارداد تجارتمی و گمرکی و بحرپیمایی منعقدہ بین دولتین ایران و آلمان» مصوب ۲۷ فروردین ماه ۱۳۰۸

ماده واحده - مجلس شورای ملی در جلسه بیست و هفتم فروردین ماه ۱۳۰۸ عهدنامه مودت مشتمل بر پنج ماده و یک پروتکل اختتامیه و قرارداد اقامت مشتمل بر ده ماده و یک پروتکل اختتامیه و همچنین قرارداد تجارتمی و گمرکی و بحرپیمایی را مشتمل بر دوازده ماده و یک پروتکل اختتامیه و مراسله متعاطیه راجع به کشتی‌های جنگی که همه در تاریخ ۲۸ بهمن ۱۳۰۷ بین دولت ایران و آلمان امضاء شده تصویب و اجازه مبادله نسخ صحه شده آن را به دولت می‌دهد.

این قانون که مشتمل بر یک ماده و متن عهدنامه و قراردادهای منعقدہ است در جلسه بیست و هفتم فروردین ماه یکهزار و سیصد و هشت شمس به تصویب مجلس شورای ملی رسید.

عهدنامه مودت بین دولتین ایران و آلمان

ماده سوم - دولتین متعاهدین موافقت می‌نمایند که روابط قونسولی و تجارتمی و گمرکی و بحرپیمایی بین مملکتین و نیز شرایط اقامت و توقف اتباع خود را در خاک یکدیگر به موجب قراردادهایی بر طبق اصول و معمول حقوق عمومی بین‌المللی و بر روی اساس تساوی کامل و معامله متقابل تنظیم نمایند.

قرارداد تجارتي و گمرکي و بحريمایي بين دولتین ایران و آلمان

ماده اول - از محصولات طبیعی یا صنعتی آلمان در ورود به ایران حقوق گمرکی و کثیف‌سیان و سورتاکس یا هیچ قسم عوارض ورودی دیگری زیادتري یا غیر از آنچه از محصولات متشابه دولتی که نسبت به آن در این قسمت معامله دولت کامله‌الوداد می‌شود دریافت می‌گردد اخذ نخواهد شد.

از محصولات طبیعی یا صنعتی آلمان در موقع خروج از آلمان به ایران هیچگونه حقوق گمرکی و عوارض خروجی دیگری زیادتري یا غیر از آنچه که از امتعه متشابه در موقع خروج به قصد مملکتی که نسبت به آن در این قسمت معامله دولت کامله‌الوداد می‌شود دریافت می‌گردد یا دریافت خواهد گردید اخذ نخواهد شد.

ماده دوم - محصولات طبیعی یا صنعتی ایران در موقع ورود به آلمان مورد ادای هیچگونه حق گمرکی و کثیف‌سیان و سورتاکس یا هر قسم عوارض ورودی دیگری زیادتري یا غیر از آنچه از امتعه متشابه مملکتی که نسبت به آن در این قسمت معامله دولت کامله‌الوداد می‌شود دریافت می‌گردد یا دریافت خواهد گردید واقع نخواهد شد.

محصولات طبیعی یا صنعتی ایران در موقع صدور از ایران به آلمان مورد ادای هیچگونه حق گمرکی و هیچ قسم عوارض خروجی زیادتري یا غیر از حقوق گمرکی و مالیاتهای خروجی که از امتعه متشابه در موقع صدور به مملکتی که در این قسمت از معامله دولت کامله‌الوداد بهره‌مند می‌شود دریافت می‌گردد یا دریافت خواهد گردید واقع نخواهد شد. ماده هفتم - طرفین متعاهدین حق ترانزیت آزاد از خاک خود به یکدیگر می‌دهند. مواردی را که ذیلاً اسم برده شده ممکن است مستثنی نمود به شرط آنکه موارد مذکوره شامل تمام ممالک یا شامل ممالکی گردد که دارای وضعیت متشابهی باشند:

الف - به علتی که مربوط به امنیت عمومی باشد.

ب - به جهات مربوطه به انتظامات صحی یا برای حفظ حیوانات یا نباتات در مقابل امراض و حشرات طفیلی.

پ - برای تجارت اسلحه و ذخائر و مهمات جنگی در موارد استثنائی هرچه که به کار

جنگ بخورد.

طرفین متعاهدین متعهد می گردند که از بابت ترانزیت حقوقی دریافت نمایند معذلتک از بابت حمل و نقل هایی که به طور ترانزیت به عمل می آید ممکن است فقط به جهت مخارج نظارت و تفتیش که این ترانزیت الزام می نماید عوارض اخذ گردد.

این مقررات هم شامل مال التجاره هایی می باشد که به طور ترانزیت مستقیم حمل می گردد و هم شامل مال التجاره هایی است که از کشتی به کشتی دیگر نقل یا از نو بسته می شود و یا در موقع ترانزیت در انبار گذاشته می شود.

ماده هشتم - مقررات این قرارداد شامل موارد ذیل نخواهد بود:

۱ - مساعدتهای مخصوصی که یکی از طرفین متعاهدین به ممالک مجاور خود برای تسهیل تجارت سرحدی در قسمتی از خاک واقع در طرفین سرحد نموده یا خواهند نمود.
۲ - تمهیداتی که یکی از طرفین به موجب اتحاد گمرکی نموده یا خواهند نمود.

ماده دهم - نسبت به کشتی های آلمانی و محمولات آنها در ایران و نسبت به کشتی های ایرانی و محمولات آنها در آلمان همان قسم که نسبت به کشتی های خود آن مملکت و محمولات آنها رفتار می شود رفتار خواهد شد و معامله ای که درباره آنها همیشه می شود به هیچ وجه مادیون رفتاری نخواهد بود که نسبت به کشتی ها و محمولات مملکت دیگری می شود. هیچ گونه حقی بابت تعیین ظرفیت کشتی و ترانزیت و کانتال و بندر و راهنمایی و فانوس

دریایی و قرظینه یا حقوق و عوارض متشابه یا متجانس دیگری بهر اسمی که باشد در آبهای ساحلی یکی از طرفین از کشتی های طرف دیگر به اسم یا به نفع دولت و مستخدمین دولتی و اشخاص متفرقه و شرکت ها یا مؤسسات دیگر اخذ نخواهد شد مگر این که در تحت همان شرایط از کشتی های خود آن مملکت نیز اخذ گردد این رفتار متساوی نسبت به کشتی های طرفین از هر نقطه ای که وارد شوند و مقصد آنها هر جا باشد مجری خواهد گردید.

مقررات فوق شامل طرز معامله مخصوصی که یکی از طرفین متعاهدین در مورد کشتی های صیادی معمول می دارد و همچنین شامل واردات ماهی که از طرف مستخدمین کشتی های خود آن مملکت صید گردیده و به خاک آن حمل می شود نخواهد بود.

همچنین مقررات مزبور شامل کاپورتاژ که ترتیب آن از مختصات قوانین مملکتی است

نخواهد بود. معذک راجع به کاپوتاز هر یک از طرفین متعاهدین برای کشتی های خود حق کلیه مساعدتها و مزایایی را خواهد داشت که طرف دیگر در این قسمت برای مملکت ثالثی ملحوظ نموده یا در آتیه بنماید به شرط آنکه طرف مزبور در خاک خود نسبت به کشتی های طرف دیگر همان مساعدتها و مزایا را ملحوظ بدارد.

موارد ذیل کاپوتاز محسوب نمی شود:

۱- حرکت کشتی ها بین یک بندر و بندر دیگر خواه برای پیاده کردن مسافرین یا خالی کردن تمام یا قسمتی از بارهای وارده از خارجه و خواه برای سوار کردن مسافرین یا بارگیری تمام یا قسمتی از بارهایی که به خارجه حمل می شود.

۲- حمل مسافرینی که دارای بلیطهای مستقیمی باشند که در خارجه یا به قصد خارجه داده شده باشد از یک بندر به بندر دیگر و حمل مال التجاره هایی که با برنامه های مستقیمی که در خارجه یا به قصد خارجه داده شده باشد حمل به کشتی می شود.

ماده یازدهم - در صورت غرق کشتی یا وارد شدن آسیبی در دریا یا توقف اجباری آن هر یک از طرفین متعاهدین باید نسبت به کشتی های طرف متعاهد دیگر اعم از این که کشتی های مزبوره متعلق به دولت یا متعلق به اشخاص متفرقه باشد همان کمک و حمایت و همان مساعدت هایی را که در این موارد نسبت به کشتی های خود آن مملکت به عمل می آید به عمل آورد و اشیایی که از کشتی های غرق شده یا آسیب دیده نجات داده شود از هرگونه حقوق گمرکی معاف خواهد بود. در صورتی که تحت نظر ادارات گمرکی یا سایر ادارات صالحه محلی قرار گرفته باشد ادارات محلی باید در اسرع اوقات ممکنه غرق کشتی با آسیب وارده را به نزدیک ترین قونسول مملکتی که کشتی متعلق به آن بوده است اطلاع دهند. قونسولهای طرفین متعاهدین مجاز هستند که نسبت به اتباع خود مساعدت لازمه را معمول دارند.

ماده دوازدهم - این قرارداد در دو نسخه اصلی به فارسی و آلمانی و فرانسه تحریر می گردد در صورت بروز اختلاف در تفسیر قرارداد متن فرانسه معتبر خواهد بود.

پس از تصویب این قرارداد مبادله نسخ مصوبه در اسرع اوقات ممکنه به عمل خواهد

آمد.

این قرارداد یک ماه بعد از مبادله نسخ مصوبه به موقع اجرا گذارده می شود و در مدت پنج سال مجری خواهد بود چنانچه قرارداد شش ماه قبل از انقضای مدت مزبوره فسخ نگردد به طور ضمنی برای مدت غیر معینی تمدید خواهد یافت و در آن صورت فسخ آن در هر موقع ممکن خواهد بود به شرط آنکه شش ماه قبل به طرف متعاقد دیگر اعلام گردد. بنا بر این علیهذا اختیار داران طرفین که بدین امر کاملاً مجاز می باشند این قرارداد را امضاء و به مهر خود ممهور نمودند.

در طهران ۲۸ بهمن ماه ۱۳۰۷ مطابق ۱۷ فوریه ۱۹۲۹

امضاء: محمد علی فرزین امضاء: فریدریک ورنرگراف فن در شولنبورگ

از «قانون اجازه مبادله قرارداد تجارتي و گمرکی و بحریمایی منعقدہ بین دولتین ایران و چکواسلواکی» مصوب ۱۶ خرداد ۱۳۰۸

ماده واحده - مجلس شورای ملی قرارداد تجارتي و گمرکی و بحریمایی ایران و چکواسلواکی را مشتمل بر دوازده ماده و یک پر تکل اختتامیه که در دهم اردیبهشت ماه ۱۳۰۸ به امضاء رسیده تصویب و اجازه مبادله نسخ صحه شده آن را به دولت می دهد.

قرارداد تجارتي و گمرکی و بحریمایی بین دولتین ایران و جمهوری چکواسلواکی

ماده اول - از محصولات طبیعی یا صنعتی چکواسلواکی در ورود به ایران هیچگونه حقوق گمرکی - کونفیسیان - سورتاکس یا عوارض ورودی گمرکی زیاده تر با غیر از آنچه بامتنه متشابه دولت کامله الوداد تعلق می گیرد یا خواهد گرفت اخذ نخواهد شد.

از محصولات طبیعی یا صنعتی چکواسلواکی در موقع صدور از چکواسلواکی به ایران هیچگونه حقوق گمرکی یا عوارض خروجی دیگر زیادتر یا غیر از حقوق گمرکی و عوارض خروجی که در موقع صدور امتعه متشابه به قصد هر مملکت دیگری که از رفتار دولت کامله الوداد بهره مند می باشد تعلق می گیرد و یا خواهد گرفت اخذ نخواهد شد.

ماده دوم - از محصولات طبیعی یا صنعتی ایران در ورود به چکواسلواکی هیچگونه حقوق گمرکی کونفیسسیان - سوزفناکس - یا عوارض ورودی دیگری زیادتر یا غیر از آنچه به محصولات متشابه دولت کامله الوداد تعلق می گیرد یا خواهد گرفت اخذ نخواهد شد.

از محصولات یا صنعتی ایران در موقع خروج از ایران به چکواسلواکی هیچگونه حقوق گمرکی یا عوارض خروجی دیگری زیادتر یا غیر از حقوق گمرکی و عوارض خروجی که در موقع صدور امتعه متشابه به قصد هر مملکتی که از رفتار دولت کامله الوداد بهره مند می باشد تعلق می گیرد یا خواهد گرفت اخذ نخواهد شد.

ماده سوم - محصولات هر یک از طرفین متعاهدین که مطابق قاعده به خاک طرف متعاهد دیگر وارد و حقوق و عوارض ورودی مقرر در قوانین و نظامات مربوطه به محصولات خارجه را پرداخته باشد بعد از آن به هیچ عنوان دیگری مشمول رفتاری مادون معامله که نسبت به محصولات طبیعی یا صنعتی متشابه هر مملکت ثالثی می شود نخواهد شد.

ماده چهارم - راجع بطریق اخذ حقوق گمرکی و گرفتن وثیقه و هر نوع مراسم دیگر ورود و خروج هر یک از طرفین تعهد می نمایند طرف دیگر را از رفتاری که نسبت بدولت کامله الوداد می شود بهره مند سازند.

ماده پنجم - طرفین متعاهدین در قسمت تصدیقنامه مبداء مال التجاره مقررات قرارداد بین المللی تسهیل مراسم گمرکی منعقد در ژنو مورخه پنجم نوامبر ۱۹۲۳ را اعمال خواهند نمود.

ماده هفتم - طرفین متعاهدین متقابلاً آزادی ترانزیت در خاک خود به یکدیگر خواهند داد. این آزادی ترانزیت شامل اشخاص و اسباب و امتعه و هر قسم اشیاء و محصولات و هر نوع مصالح و وسائط حمل و نقل چه بار آهن و چه با هر نوع وسیله نقلیه دیگری که متناسب

با مرادده بین المللی است خواهد بود و طرفین از این حیث معامله دولت کامله الوداد را نسبت به یکدیگر خواهند نمود.

در موارد ذیل ممکن است به ترتیب فوق مستثنیاتی قائل شد ولی تا حدی که این مستثنیات شامل ممالک دیگر و ممالکی نیز که دارای وضع مشابهی هستند باشد.

۱- مستثنیاتی که بنا بر جهات امنیت عمومی وضع شده باشد.

۲- مستثنیاتی که به ملاحظه تنظیمات صحی یا حفظ حیوانات یا نباتات در مقابل امراض و هوام و حشرات مودیه برقرار شده باشد.

۳- مستثنیاتی را جمعه به تجارت اسلحه و مهمات و ملزومات جنگی و در موارد استثنائی آنچه که به کار جنگ بخورد طرفین متعاهدین متعهد می باشند که از بابت ترانزیت عوارضی دریافت نمایند مع هذا ممکن است از اشیایی که به طور ترانزیت حمل و نقل می شود عوارضی که منحصر برای جبران مخارج نظارت لازمه این حمل و نقل باشد دریافت گردد. این مقررات شامل امتعه که مستقیماً به طور ترانزیت عبور می نمایند و همچنین شامل امتعه که از کشتی به کشتی دیگر حمل می شود یا از نوبسته و یا در مدت ترانزیت در انبار گذاشته می شود خواهد بود.

ماده هشتم - مقررات این قرار شامل موارد ذیل نخواهد بود.

۱- مزایای مخصوصی که هر یک از طرفین متعاهدین به ممالک مجاور خود برای تسهیل مرادده در قطعه معینی از طرفین سرحد می نمایند یا در آئیه خواهد نمود.

۲- تعهداتی که هر یک از طرفین متعاهدین به موجب اتحاد گمرکی نموده است.

ماده نهم - طرفین متعاهدین نسبت به مسطوره جات و نمونه ها مقررات قرارداد بین المللی تسهیل مراسم گمرکی منعقد در ژنو مورخه سیم نوامبر ۱۹۲۳ را اعمال خواهند نمود مهلت حمل مجدد اشیاء مزبوره شش ماه خواهد بود ولی ممکن است شش ماه دیگر هم تمدید شود.

ماده یازدهم - نسبت به کشتی های تجارتی چکواسلواک و محمولات آنها در ایران و کشتی های تجارتی ایران و محمولات آنها در چکواسلواکی همانطور که با کشتی های

مملکتین و محمولات آنها رفتار می‌شود رفتار خواهد شد و معامله که درباره آنها می‌شود به هیچ وجه مادون رفتاری نخواهد بود که نسبت به کشتیها و محمولات مملکت دیگری می‌شود کاپوتاژ و مزایایی که برای صید ماهی در آبهای ساحلی مملکت و استفاده از آن مقرر است از ترتیب فوق مستثنی است.

ماده دوازدهم - این قرارداد به دو نسخه به فرانسه نوشته شده است و پس از تصویب مبادله نسخ مصوبه در اسرع اوقات ممکنه در طهران به عمل خواهد آمد.

این قرارداد پانزده روز بعد از مبادله نسخ مصوبه به موقع اجرا گذاشته می‌شود و پنج سال مجری خواهد بود چنانچه شش ماه قبل از انقضای مدت مزبور فسخ نشود به طور ضمنی برای مدت غیر معینی تمدید خواهد یافت و در آن صورت در هر موقع ممکن است به فسخ آن اقدام نمود مشروط به این که شش ماه قبل از وقت اعلام فسخ بشود بنا به مراتب مذکوره نمایندگان مختار طرفین به امضای این قرارداد مبادرت و آن را به مهر خود ممهور نمودند. طهران به تاریخ سی ام آوریل ۱۹۲۹ امضاء فرزین امضاء شوپرت

از «قانون اجازه مبادله قرارداد تجارت و بحریمایی منعقد

بین دولتین ایران و اتحاد اقتصادی بلژیک و لوکزامبورگ»^۱

مصوبه ۶ و ۱۰ تیر ماه ۱۳۰۸ شمسی

ماده واحده - مجلس شورای ملی قرارداد تجارت و بحریمایی دولتین ایران و اتحاد اقتصادی بلژیک و لوکزامبورگ را مشتمل بر دوازده ماده و یک پروتکل اختتامیه و یک مراسله متعاملیه را تصویب و اجازه مبادله نسخ صحه شده آن را به دولت می‌دهد.

قرارداد تجارت بین دولتین ایران و اتحاد اقتصادی بلژیک و لوکزامبورگ

ماده پنجم - (نمره ۲) طرفین متعاهدین تعهد می نمایند بر روابط فیما بین مقررات ذیل را ترتیب اثر دهند:

- ۱ - به قرارداد منعقدہ در ژنو مورخه ۱۹۲۲ مربوط به تسهیل مراسم گمرکی.
 - ۲ - قرارداد و اساسنامه ترتیب بین المللی بنادر بحری که در ژنو ۱۹۲۲ امضاء شده.
 - ۳ - پروتکل مواد حکمیت منعقدہ در ژنو مورخه ۱۹۲۲ راجع به قراردادهایی که در حقوق بین الملل به رسم قراردادهای تجارتی شناخته می شود اعم از این که طرفین متعاهدین فقرات مذکورہ در این ماده را تصویب نموده باشند یا خیر.
- ماده ششم - بین مملکتین متعاهدین متقابلاً آزادی تجارت و بحریمایی برقرار خواهد بود و بدین طریق طرفین متعاهدین تعهد می نمایند در راه روابط تجارتی متقابلہ خود به وسیله هیچ گونه ممنوعیت یا تحدیدی در واردات یا صادرات تولید عائق ننمایند معہذا طرفین متعاهدین این حق را برای خود محفوظ می دارند کہ ممنوعیتها و تحدیدات ذیل را به شرط آنکہ نسبت به تمام ممالک یا ممالکی کہ در وضعیت متشابهی هستند اعمال شود برقرار نمایند:

- ۱ - ممنوعیتها یا تحدیدات مربوط به امنیت عمومی.
- ۲ - ممنوعیتها یا تحدیداتی کہ به جهات اخلاقی یا نوع پروری ایجاب می شود.
- ۳ - ممنوعیتها و تحدیداتی کہ مربوط به تجارت اسلحه و ذخائر جنگی یا در مواقع استثنایی آنچه کہ به کار جنگ بخورد.
- ۴ - ممنوعیتها یا تحدیداتی کہ برای حفظ الصحه عمومی یا حفظ حیوانات یا نباتات در مقابل امراض و هوام و حشرات طفیلی مودیه برقرار شود.
- ۵ - ممنوعیتها یا تحدیداتی کہ صادرات کہ منظور از آن حفظ ذخائر حقیقه و مستظرفه و تاریخ ملی باشد.

۶- ممنوعیتها یا تحدیدات شامل طلا و نقره و مسکوکات و اسکناس و اوراق بهادار.
 ۷- ممنوعیتها یا تحدیداتی که به موجب آن محصولات خارجی نیز مشمول رژیم باشد که در داخله مملکت راجع به تولید و تجارت و حمل و نقل و مصرف محصولات متشابه مملکتی برقرار است.

۸- ممنوعیتها یا تحدیدات معموله نسبت به محتویاتی که تولید یا تجارت آنها در داخله مملکت موضوع انحصار دولتی یا انحصارات واقعه در تحت نظارت دولت بوده و یا خواهد بود از طرف دیگر هیچیک از مواد این قرارداد به حق هیچیک از طرفین متعاهدین خلل وارد نمی سازد که اقداماتی راجع به ممنوعیت یا تحدیدات واردات و یا صادرات برای حفظ منافع حیاتی مملکت در مواقع فوق العاده و غیر طبیعی بنمایند چنانچه این قبیل اقدامات به عمل آید طوری اجراء خواهد شد که به موجب تبعیض بلامحوز به ضرر طرف متعاهد دیگر نباشد دوام اقدامات مزبوره تا وقتی است که علل یا کیفیاتی که مسبب آنها بوده است باقی باشد از طرف دیگر در صورتی که طرفین متعاهدین به قرارداد بین المللی رقع ممنوعیتها و تحدیدات صادرات و واردات ملحق شوند تعهد هدم ایجاد ممنوعیتها و تحدیدات صادرات و واردات مذکوره در این ماده شامل مواردی نخواهد شد که به موجب قرارداد بین المللی مزبور مجاز است.

ماده هفتم - طرفین متعاهدین تعهد می نمایند متقابلاً در خاک خود به شرط انجام مراسم قانونی حق انبار و آزادی ترانزیت اسباب و مال التجاره هر قسم و کشتی و وسایل نقلیه و واگون راه آهن و سایر وسائط نقلیه را به یکدیگر بدهند و از این حیث معامله را که نسبت به دولت ثالثی می نماید در حق یکدیگر تضمین کنند. هر قبیل امتعه که از خاک گمرکی یکی از طرفین متعاهدین عبور نماید از بابت اعتبار و ترانزیت فقط حقوق و عوارض مربوطه به معاملاتی که در مدت ترانزیت و یا انبارداری نسبت به محصولات مزبوره می شود خللی وارد سازد. ترانزیت امتعه ممکن است ممنوع شود.

۱- در موقع جنگ و در هر موقع دیگر بنا به ملاحظه حفظ امنیت.

۲- به جهات صحی یا برای جلوگیری از امراض حیوانی و نباتی.

ماده نهم - هر یک از طرفین متعاهدین حق معامله کامله الوداد را در امر کشتیهای تجارتنی و محصولات آنها اعم از مالیات یا تسهیلات و یا هر چیز دیگری به طرف متعاهد دیگر می دهند.

ماده یازدهم - این قرارداد هر چه زودتر برای تصویب به مجلس شورای ملی تقدیم خواهد شد و مبادله نسخ مصوبه در تهران به عمل خواهد آمد و پانزده روز بعد از مبادله اسناد تصویب به موقع اجراء گذاشته می شود و مدت آن پنج سال خواهد بود چنانچه شش ماه قبل از انقضای این پنج سال فسخ نشود به طور ضمنی ادامه یافته و تا شش ماه بعد از تاریخی که یکی از طرفین فسخ آن را به طرف متعاهد دیگر اعلام نماید دارای اعتبار خواهد بود.

ماده دوازدهم - این قرارداد به دو نسخه نوشته شده است.

بنا به مراتب فوق اختیارداران طرفین این قرارداد را امضاء و به مهر خود مهر نمودند.

تهران بتاريخ ۹ مه ۱۳۱۹ - ۹ اردیبهشت ۱۳۰۸

پروتکل اختتامیه

در موقع امضای قرارداد تجارت و بحرییمایی منعقدہ امروز بین ایران و اتحاد اقتصادی بلژک و لوکزامبورگ اختیارداران امضاءکننده ذیل این اظهار را که جزو لاینجزای قرارداد می باشد نمودند:

طرفین متعاهدین موافقت دارند معامله دولت کامله الوداد مذکور در ماده نهم شامل تسهیلاتی که از قراردادهای خصوصی که هر یک از طرفین با دولت دیگری راجع به نظارت و تعیین حجم سفاین منعقد داشته نخواهد شد شناسائی متقابل تصدیق نامهای حجم سفاین و جواز دریانوردی با تصدیق نامه های قابلیت سیر سفاین هر چه زودتر موضوع مقاوله نامه مخصوصی بین طرفین متعاهدین واقع خواهد شد.

تهران بتاريخ ۹ مه ۱۹۲۹ نوزدهم اردیبهشت ۱۳۰۸

از «قانون اجازه مبادله عهدنامه اقامت و تجارت و بحریمایی

منعقده بین دولتین ایران و سوئد» مصوبه ۶ و ۱۴ تیر ماه

۱۳۰۸ شمسی

ماده واحده - مجلس شورای ملی عهدنامه اقامت و تجارت و بحریمایی ایران و سوئد را که در بیستم اردیبهشت ۱۳۰۸ - ۱۰ مه ۱۹۲۹ به امضاء رسیده و مشتمل بر بیست و دو ماده و یک پروتکل اختتامیه است تصویب و اجازه مبادله نسخ صحه شده آن را به دولت می دهد.

عهدنامه اقامت و تجارت و بحریمایی بین دولتین ایران و سوئد

ماده هفدهم - کشتیهای سوئدی و محمولات آن در ایران و کشتیهای ایران و محمولات آن در سوئد از هر کجا که حرکت نموده باشند و مقصود آنها هر جا باشد و همینطور مبداء و مقصد محمولات آنها هر کجا باید از همان رفتاری که نسبت به کشتیها و محمولات دول کامله الوداد ملحوظ می گردد بهره مند خواهند شد مقررات این ماده شامل کاپوتاژ و امتیازاتی که دولتین متعاهدین نسبت به صید ماهی در آبهای خود مرعی می دارند و یا خواهند داشت نخواهد بود. از اجازه ورود کشتیهای جنگی هر یک از طرفین متعاهدین در آبهای طرف متعاهد دیگر در این قرارداد بحثی نشده و تابع مقررات موضوعه مملکتی خواهد بود.

ماده هیجدهم - تابعیت کشتیهای هر یک از طرفین بر طبق اسناد و تصدیق نامه هایی که در این باب از ادارات صالحه دول متعاهد بر طبق قوانین و نظامات هر یک از دولتین صادر شده است تعیین می گردد. اوراق تعیین حجم کشتی و همچنین اسناد مربوط به تعیین حجم که از طرف یکی از دولتین متعاهدین صادر شده باشد از طرف دولت متعاهد دیگر بر طبق مقررات مخصوصی که ممکن است بین دولتین منعقد گردد شناخته می شود.

ماده نوزدهم - هرگاه کشتی های طرفین متعاهدین در آبهای طرف متعاهد دیگر آسیبی دیده یا غرق شوند کشتی و محمولات آن از همان معافیت هایی که قوانین و مقررات دولتین متقابلاً در مواقع نظیر آن برای کشتی های محمولات خود مرعی می دارند بهره مند خواهند شد و به ناخدا و اعضاء کشتی چه نسبت به خودشان و چه نسبت به کشتی و محمولات آن همان درجه مساعد و حمایتی می ذول خواهد شد که نسبت به اتباع داخله ملحوظ می گردد. اشیایی که از کشتی آسیب دیده یا غرق شده نجات داده می شود از هرگونه حقوق و گمرک معاف خواهد بود مگر اینکه اشیاء مزبور برای مصرف داخلی به کار برده شود.

ماده بیست و دوم - این عهدنامه بر طبق قانون اساسی هر یک از دولتین متعاهدین به تصویب خواهد رسید و مبادله نسخ مصوبه باسرع اوقات ممکنه صورت خواهد گرفت این قرارداد پانزده روز پس از مبادله نسخ مصوبه به موقع اجرا گذاشته می شود و مدت آن پنج سال است چنانچه شش ماه قبل از انقضای مدت مذکوره در فوق این قرارداد فسخ نشود به طور ضمنی ادامه یافته و تا شش ماه بعد از تاریخی که یکی از طرفین فسخ آن را به طرف متعاهد دیگر اعلام نماید دارای اعتبار خواهد بود.

بنا به مراتب فوق اختیارداران طرفین این قرارداد را امضاء و به مهر خرد همهور نمودند.

تهران دهم مه ۱۹۲۹ - ۲۰ اردیبهشت ۱۳۰۸

از «قانون اجازه مبادله عهدنامه مودت و قرارداد اقامت و

تجارت و بحریمایی منعقدہ بین دولتین ایران و یونان»^۱

مصوبه دهم اسفند ۱۳۱۰ شمسی

ماده واحده - مجلس شورای ملی عهدنامه مودت بین ایران و یونان که مشتمل بر شش ماده و یک پروتکل اختتامیه است و همچنین قرارداد اقامت و تجارت و بحریمایی که مشتمل بر

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۲۰۶ مورخ ۱۳۱۱/۳/۱۲ - صفحه ۲۷ مجموعه قوانین سال

۱۸ ماده و یک پروتکل است و در تاریخ ۱۹ دی ماه ۱۳۰۹ (ژانویه ۱۹۳۱ میلادی) بین نمایندگان ایران و یونان در لندن امضاء شده است تصویب می نماید و اجازه مبادله نسخ صحه شده آنها را به دولت می دهد.

عهدنامه مودت بین ایران و یونان

ماده چهارم - دولتین متعاهدین موافقت می نمایند که روابط قونسولی و تجارتنی و گمرکی و بحریمایی بین مملکتین و نیز شرایط اقامت و توقف اتباع خود را در خاک یکدیگر به موجب قراردادهایی بر طبق اصول معمول حقوق عمومی بین المللی و بر روی اساس معامله متقابل کامل تنظیم نمایند.

ماده پنجم - دولتین متعاهدین موافقت می نمایند که کلیه اختلافاتی را که بین آنها در موضوع اجرا یا تفسیر مقررات کلیه عهد و قراردادهای منعقد یا عهد و قراردادهایی که منعقد گردد و از جمله راجع به همین عهدنامه به ظهور برسد و تصفیه دوستانه اختلافات مزبوره به وسایل سیاسی و عادی در مدت معتدلی ممکن نگردد به حکمیت رجوع نمایند. این ترتیب در صورت لزوم اساساً برای تشخیص این مسئله که آیا اختلاف مربوط به تفسیر عهد و قراردادهای مذکوره می باشند نیز اعمال خواهد گردید. حکم محکمه حکمیت برای طرفین الزام آور است برای هر قضیه متنازع فیها محکمه حکمیت بر حسب تقاضای یکی از دولتین متعاهدین و به ترتیب ذیل تشکیل خواهد یافت هر یک از دولتین متعاهدین در ظرف سه ماه از تاریخ تسلیم تقاضانامه حکم خود را که ممکن است از اتباع مملکت ثالثی هم انتخاب گردد تعیین خواهد نمود هرگاه از تاریخ تسلیم تقاضانامه تا سه ماه مابین دولتین راجع به مدتی که در ظرف آن حکمین باید حکم خود را صادر نمایند موافقت حاصل نگردد یا اینکه حکمین نتوانند قضیه متنازع فیها را در مدتی که برای آنها تعیین شده تسویه نمایند دولتین یک نفر از اتباع دولت ثالثی را به عنوان حکم ثالث انتخاب خواهند کرد چنانچه دولتین در ظرف دو ماه از تاریخ تقاضای تعیین حکم ثالث راجع به انتخاب او موافقت حاصل نمایند دولتین مذکورترین مشترکاً یا در صورتیکه در ظرف مدت دو

ماه بعد از آن هم تقاضای مشترکی از طرف آنها به عمل نیامد هر یک از آنها که زودتر اقدام کند از رئیس دیوان داوری بین‌المللی لایحه تقاضا خواهد نمود که حکم ثالث را از اتباع دول ثالث معین نماید با موافقت طرفین ممکن است صورتی از ممالک ثالثی که رئیس داوری بین‌المللی باید حکم ثالث را منحصرأ از آنها انتخاب نماید به مشارالیه تسلیم گردد. طرفین می‌توانند راجع به شخص حکم ثالث برای مدت معین قبلاً قراری بین خود بدهند در صورتی که طرز عمل حکمین به موجب قرارنامه مخصوص بین دولتین مشخص نگردیده و قرارنامه مزبور تا موقع تعیین حکمین منعقد نشده باشد به وسیله خود حکمین تنظیم خواهد گردید. هرگاه تعیین یک نفر حکم ثالث لازم گردد و بین دولتین متعاهدین راجع به رویه که باید بعد از تعیین حکم مزبور تعقیب شود قراری داده نشده باشد حکم ثالث با دو حکم اولی تشکیل محکمه حکمیت داده و طرز عمل خودشان را معلوم نموده اختلافات را تسویه خواهند کرد. کلیه تصمیمات محکمه حکمیت با کثرت آراء اتخاذ خواهد شد.

ماده ششم - این عهدنامه به تصویب رسیده و مبادله اسناد مصدق آن در اسرع اوقات ممکنه به عمل خواهد آمد عهدنامه مزبور همینکه اسناد مصدقه آن مبادله گردید به موقع اجرا گذارده خواهد شد.

بناء علیهذا اختیار داران طرفین که بدین امر کاملاً مجاز می‌باشند این قرارداد را امضاء و به مهر خود مهر نمودند.

لندن به تاریخ ۹ ژانویه ۱۹۳۱

امضاء حسین علاء - امضاء د. کاکلامانوس

پروتکل اختتامیه

در موقع امضای عهدنامه مودت منعقدہ امروز بین دولتین ایران و جمهوری یونان اختیارداران امضاءکننده اظهار ذیل را که جزء لایتنجری خود عهدنامه می‌باشد نمودند. دولتین متعاهدین این حق را برای خود محفوظ می‌دارند که پس از آن که ۱۰ سال از

مبادله اسناد مصدقه عهدنامه مودت گذشته مقررات ماده ۵ عهدنامه مزبور را مجدداً تحت مطالعه قرار داده و یا فسخ نمایند.

لندن به تاریخ ۹ ژانویه ۱۹۳۱

امضاء حسین علاء - امضاء د. کاکلامانوس

قرارداد اقامت و تجارت و بحریمایی ایران و یونان

ماده سیزدهم - طرفین متعاهدین حق ترانزیت آزاد به اشخاص و باروبنه و هر نوع مالالتجاره و هر قبیل محصولات از خاک خود به یکدیگر می دهند در موارد ذیل بعضی مستثنیات ممکن است ملحوظ بشود ولی به شرطی که مستثنیات مزبوره به تمام ممالک و یا ممالکی که دارای شروط متشابه می باشند شامل گردد.

الف - به علل مربوطه به امنیت عمومی.

ب - به جهات مربوطه به انتظامات صحی یا برای حفظ حیوانات یا نباتات در مقابل

امراض و حشرات طفیلی.

پ - برای تجارت اسلحه و ذخائر و مهمات جنگی و در موارد استثنایی هرچه که به کار جنگ بخورد طرفین متعاهدین متعهد می گردند که از باب ترانزیت حقوقی دریافت نمایند معذالک از بابت حمل و نقلهایی که به طور ترانزیت الزام می نمایند ممکن است عوارض اخذ گردد. مقررات این ماده شامل مالالتجاره هایی که مستقیماً به طور ترانزیت عبور می نماید و همچنین شامل مالالتجاره هایی که از کشتی به کشتی دیگر حمل می شود یا از نوبسته یا در مدت ترانزیت در انبار گذاشته می شود خواهد بود. به اضافه عوارض و حقوقی که از بابت انبارداری که برای تکافوی مخارج نظارت و اداری لازم است مأخوذ می گردد از امتعه مزبوره عوارض مالی ناشیه از معامله که در موقع انبارداری یا در موقع ترانزیت ممکن است واقع بشوند دریافت می گردد. مقررات این ماده نمی تواند اخذ عوارضی که به موجب قرارداد و اساسنامه پارسلون مورخ ۲۰ آوریل ۱۹۲۱ راجع به آزادی ترانزیت ممنوع نیست بشوند. ماده شانزدهم - نسبت به کشتی های تجارתי ایران و محصولات آنها در یونان نسبت به کشتی های تجارתי یونان و محصولات آنها در ایران همان قسمی که نسبت به کشتی های

تجارتی خود آن مملکت و محصولات آنها رفتار می‌شود رفتار خواهد شد و در هر صورت معامله که درباره آنها می‌شود به هیچ وجه مادون رفتاری نخواهد بود که نسبت به کشتی‌های تجارتی و محصولات مملکت دیگری به عمل می‌آید هیچ‌گونه حقی بابت تعیین ظرفیت ترانزیت و کانال و بندر و راهنمایی و فانوس دریایی و قرنطینه با حقوق و عوارض متشابه یا متجانس دیگری به هر اسمی که باشد در آبهای ساحلی یکی از طرفین از کشتی‌های تجارتی طرف دیگر به اسم یا به نفع دولت و مستخدمین دولتی و اشخاص متفرقه و شرکتها یا مؤسسات دیگر اخذ نخواهد شد مگر این‌که در تحت همان شرایط از کشتی‌های تجارتی خود آن مملکت نیز اخذ گردد این تساوی رفتار نسبت به کشتیهای تجارتی طرفین از هر نقطه که وارد شوند و مقصد آنها هر جا باشد مجرا خواهد گردید مقررات فوق شامل طرز معامله مخصوصی که یکی از طرفین متعاهدین در مورد کشتیهای صیادی معمول می‌دارد و همچنین شامل واردات ماهی که از طرف مستخدمین کشتیهای خود آن مملکت صید گردیده و به خاک آن حمل می‌شود نخواهد بود همچنین مقررات مزبوره شامل کاپوتاز که ترتیب آن از مختصات قوانین هر مملکتی است نخواهد بود معذالک راجع به کاپوتاز هر یک از طرفین متعاهدین برای کشتیهای خود حق کلیه مساعدتها و مزایایی را خواهند داشت که طرف دیگر در این قسمت برای مملکت ثالثی ملحوظ نموده یا در آتیه بنماید به شرط این‌که طرف مزبور در خاک خود نسبت به کشتی‌های طرف دیگر همان مساعدت و مزایا را ملحوظ بدارد.

ماده هفدهم - در صورت غرق کشتی یا وارد شدن آسیبی به آن در دریا یا توقف اجباری آن هر یک از طرفین متعاهدین باید نسبت به کشتی‌های تجارتی متعاهد دیگر اهم از این‌که کشتی‌های مزبوره متعلق به دولت یا متعلق به اشخاص متفرقه باشد همان کمک و حمایت و همان مساعدتهایی را که در این مورد نسبت به کشتیهای تجارتی خود به عمل می‌آورد مجرا بدارد. اشیایی که از کشتیهای غرق شده یا آسیب دیده نجات داده می‌شود از هرگونه حقوق گمرکی معاف خواهد بود در صورتی که تحت نظر ادارات گمرکی یا سایر ادارات صالحه محلی قرار گرفته باشد ادارات محلی باید در اسرع اوقات ممکنه غرق کشتی یا آسیب وارده را به نزدیک‌ترین قونسول مملکتی که کشتی متعلق به آن بوده است اطلاع دهند قونسولهای طرفین متعاهدین مجاز هستند که نسبت به اتباع خود مساعدت لازمه را

معمول دارند.

ماده هیجدهم - این قرارداد تصویب شده و مبادله اسناد مصدق آن در اسرع اوقات ممکنه به عمل خواهد آمد این قرارداد یک ماه بعد از مبادله اسناد مصدق به موقع اجرا گذاشته می شود و مدت آن پنج سال خواهد بود. چنانچه شش ماه قبل از انقضای این پنج سال فسخ نشود به طور ضمنی برای یک مدت نامحدودی ادامه خواهد یافت و از آن تاریخ به بعد در هر موقع ممکن است آن را هر یک از طرفین متعاهدین فسخ نمایند و شش ماه بعد از اعلام فسخ ترتیب اثری به آن داده نخواهد شد.

بنا علیهذا اختیار داران طرفین این قرارداد را امضاء و به مهر خود ممهور نمودند.

لندن بتاريخ ۹ ژانویه ۱۹۳۱

از «قانون اجازه مبادله عهدنامه مودت و تجارت و بحریمایی

منعقده بین دولتین ایران و نروژ» امصوب ۱۷ خردادماه

۱۳۱۱ شمسی

ماده واحده - مجلس شورای ملی عهدنامه مودت و تجارت و بحریمایی مشتمل بر بیست و پنج ماده را که در تاریخ ۸ ماه مه ۱۹۳۰ مطابق با هیجدهم اردیبهشت ۱۳۰۹ شمسی بین نمایندگان ایران و نروژ امضاء شده است تصویب و اجازه مبادله نسخ صحه شده آن را به دولت می دهد.

عهدنامه مودت و تجارت و بحریمایی بین دولتین ایران و نروژ

ماده سوم - دولتین متعهد موافقت دارند کلیه اختلافاتی را که بین آنها در موضوع اجرا یا

تفسیر مقررات کلیه عهود و قراردادهایی که منعقد شده یا در آتیه منعقد گردد و منجمله راجع به همین عهدنامه به ظهور برسد و به طریق دوستانه از مجرای عادی سیاسی در مدت متناسبی تسویه نشود به حکمیت رجوع نمایند این ترتیب در صورت لزوم برای تشخیص این که آیا اختلاف مربوط به تفسیر یا راجع به اجرای عهود و قراردادهای مذکوره می باشد نیز اعمال خواهد گردید. حکم محکمه حکمیت برای طرفین الزام آور است. برای هر قضیه متنازع فیها محکمه حکمیت بنا به تقاضای یکی از دولتین متعاهدین و به ترتیب ذیل تشکیل خواهد یافت. هر یک از دولتین متعاهدین در ظرف سه ماه از تاریخ تسلیم تقاضانامه حکم خود را که ممکن است از اتباع مملکت ثالثی هم انتخاب گردد تعیین خواهد نمود. چنانچه دولتین در ظرف مدت سه ماه از تاریخ تسلیم تقاضانامه راجع به مدتی که در ظرف آن حکمین می بایستی حکم خود را صادر کنند موافقت حاصل ننمایند و یا نتوانند به تسویه اختلاف در ظرف مدتی که برای آنها معین گردیده نائل شوند دولتین یک نفر از اتباع دولت ثالثی را به عنوان حکم ثالث انتخاب خواهند نمود چنانچه دولتین در ظرف مدت دو ماه از تاریخ تقاضای تعیین حکم ثالث راجع به انتخاب او موافقت حاصل ننمایند دولتین مذکورترین مشترکاً یا در صورتی که در ظرف مدت دو ماه بعد از آن هم تقاضای مشترکی از طرف آنها به عمل نیاید هر یک از آنها که زودتر اقدام کنند از رئیس دیوان دائمی داوری بین المللی لاهه تقاضا خواهد نمود حکم ثالث را از بین اتباع دولت ثالثی انتخاب نماید با موافقت طرفین ممکن است صورتی از ممالک ثالثی که رئیس دیوان دائمی داوری بین المللی باید حکم ثالث را منحصرأ از آنها انتخاب نماید به مشارالیه تسلیم گردد طرفین می توانند راجع به شخص حکم ثالث قبلاً برای مدت معینی قراری بین خود بدهند طرز عملی که حکمین باید اتخاذ نمایند اگر بوسیله قرار مخصوصی بین دولتین معین نشده و در مدتی که از موقع تعیین حکم تجاوز نکند منعقد نشده باشد بر طبق ماده ۵۹ الی ۸۵ قرارداد لاهه مورخه ۱۸ اکتبر ۱۹۰۷ راجع بتسویه اختلافات بین المللی فیصله خواهد یافت در صورتی که مقررات مخالفی از طرف دولتین وجود نداشته باشد هرگاه تعیین یک نفر حکم ثالث لازم گردد و بین دولتین متعاهدین راجع بطرز عملی که بعد از تعیین حکم مزبور باید

تعقیب شود قراری داده نشده باشد حکم ثالث بآدو حکم اولی تشکیل محکمه حکمیت داده و طرز عمل خودشان را معین نموده اختلاف را تسویه خواهند کرد کلیه تصمیمات محکمه با کثرت آراء اتخاذ خواهد گردید.

ماده چهارم - ۱ - ...

۲ - اتباع هر یک از طرفین متعاهدین در خاک طرف متعاهد دیگر راجع به عملیات تجارتي و بحریمایی و صنعتی و اشتغال بحرف یا مشاغل همچنین راجع به تملک و تصرف و هر قسم تصرفات مالکانه نسبت باموال و حقوق مالکیت از هر جهت رفتار دولت کامله الوداد معمول خواهد گردید.

ماده هفتم - ۱ - برای تجارت و بحریمایی بین ممالک طرفین متعاهدین آزادی کامل و مطلق موجود خواهد بود.

۲ - اتباع هر یک از طرفین متعاهدین می توانند آزادانه و با کمال امنیت با کشتی ها و محمولات آنها در تمام نقاط بنادر و خطوط قابل کشتیرانی خاک طرف متعاهد دیگر که برای بحریمایی و تجارت خارجی باز بوده و یا خواهد بود با این شرط و تا وقتی که متابعت از قوانین و نظامات جاریه مملکتی بنماید مسافرت نمایند با مشارالیهم رفتاری دون رفتاری که با اتباع دولت کامله الوداد می شود نخواهد شد.

ماده چهارم - ۱ - کلیه امتعه که با کشتی های مملکت ثالثی مشروحاً به بنادر ایران وارد شده و یا ممکن است وارد شود یا کشتی های نروژ نیز ممکن است به بنادر مزبوره وارد گردد بدون این که در تحت هیچ عنوانی به پرداخت حقوق یا عوارضی زیادتر و یا غیر از آنچه از همان امتعه در صورتی که با کشتیهای مملکت ثالثی وارد شود اخذ می گردد ملزم باشند متقابلاً کلیه امتعه که با کشتیهای مملکت ثالثی مشروحاً به بنادر نروژ وارد و یا ممکن است وارد شود یا کشتی های ایران نیز ممکن است به بنادر مزبور وارد گردد بدون این که به هیچ عنوانی به پرداخت حقوق یا عوارضی زیادتر و یا غیر از آنچه از همان امتعه در صورتی که با کشتیهای مملکت ثالثی وارد شود اخذ می گردد ملزم باشند.

این معامله متقابله بالاتفاوت چه امتعه مزبوره مستقیماً از مبداء خود و چه از نقطه دیگر صادر شده باشند رعایت خواهد گردید.

۲- همچنین در قسمت صادرات از خاک هر یک از طرفین متعاهدین نیز رعایت تساوی کامل بین کشتیهای طرف متعاهد دیگر و کشتیهای دولت ثالث خواهد شد به عبارت آخری در خاک هر یک از طرفین متعاهدین از امتعه که مشروعاً از آنجا صادر شده و یا خواهد شد اعم از این که صادرات مزبوره با کشتیهای طرف متعاهد یا با کشتیهای مملکت ثالثی به عمل آید همان حقوق داخلی و همان حقوق صدوری اخذ و نسبت به آنها همان جواز و در و باکها اعطاء خواهد گردید.

ماده پانزدهم - کشتیهای تجارتمی هر یک از طرفین متعاهدین که خالی یا با بار داخل بنادر طرف متعاهد دیگر شده یا از بنادر مزبور خارج می‌شوند در قسمت بحریمایی و همچنین راجع به محمولات خود از حقوق و مزایا و آزادی و مساعدتها و مصونیت و معافیتی که کشتیهای دولت کامله‌الوداد و محصولات آنها بهره‌مند بوده و یا خواهند بود از هر کجا که حرکت کرده باشند و مقصد آنها هر جا باشد بهره‌مند خواهد گردید.

۲- در بنادر هر یک از مملکتین متعاهدین کشتیهای مملکت متعاهد دیگر به ادای هیچ‌گونه حقی بابت ظرفیت کشتی و بندر و راهنمایی و فانوس دریایی و قرنطینه و یا حقوق متشابه و مترادفی از هر نوع و به هر اسم و رسمی که باشد به اسم و یا به نفع دولت و مستخدمین عمومی و اشخاص متفرقه و شرکتها و هر قبیل مؤسسات دیگر خارج از آن ترتیب و شرایطی که کشتیهای مملکت ثالثی در موارد متشابه موظف به پرداخت آن هستند ملزم نخواهند بود.

۳- راجع به ورود و خروج و توقف و بارگیری و باراندازی کشتیها در بنادر و توقفگاهها و تعمیرخانه‌ها و لنگرگاهها و یا در خطوط قابل کشتیرانی متعلق به هر یک از مملکتین متعاهدین کشتیهای ثالث از هیچ‌گونه مزایایی که به کشتیهای مملکت متعاهد دیگر نیز داده نشده باشد بهره‌مند نخواهد شد زیرا طرفین متعاهدین مایلند که در این موارد با کشتیهای هر یک از آنها رفتاری که نسبت به کشتیهای دولت کامله‌الوداد می‌شود معمول گردد.

ماده شانزدهم - تابعیت کشتیهای مملکتین بر طبق اسناد و تصدیق‌نامه‌هایی که در این باب از ادارات صالحه طرفین متعاهدین بر طبق قوانین و نظامات خودشان صادر می‌شود تعیین می‌گردد.

تصدیق نامه تعیین حجم کشتی و سایر اسناد مربوطه به تعیین حجم که از طرف یکی از دولتیین متعاهدین صادر شده باشد از طرف دولت متعاهد دیگر بر طبق مقررات مخصوصی که ممکن است بین دولتی وضع شود شناخته می شود.

ماده هفدهم - ۱ - کشتیرانی مابین بنادر مختلفه (کاپوتاز) و صید در آبهای ساحلی هر یک از طرفین متعاهدین از مقررات این عهدنامه مستثنی بوده و مشمول قوانین و احکام و نظامات محلی خواهد بود.

۲ - بدیهی است راجع به کاپوتاز اتباع و کشتیهای نروژ در خاک و متصرفات ایران و اتباع و کشتیهای ایران در خاک و متصرفات نروژ در این مورد از حقوقی که درباره کشتیهای ممالک دیگر به موجب قوانین و احکام و نظامات مزبوره ملحوظ بوده و یا بعداً خواهد بود بهره مند خواهند گردید موارد ذیل کاپوتاز محسوب نمی شود:

الف - حرکت کشتیهای بین یک بندر و بندر دیگر خواه برای پیاده کردن مسافریین یا خالی کردن تمام و یا قسمتی از بارهای وارده از خارجه و خواه برای سوار کردن مسافریین یا بارگیری تمام و یا قسمتی از بارهایی که به خارجه حمل می شود.

ب - حمل مسافرینی که دارای بلیطهای مستقیم باشند که در خارجه یا به قصد خارجه داده شده باشد از یک بندر به بندر دیگر و حمل مال التجاره هایی که با بارنامه های مستقیمی که در خارجه یا به قصد خارجه داده شده باشد.

ماده هیجدهم - ۱ - کشتیهای تجارتمی یکی از طرفین متعاهدین که در نتیجه انقلاب هوا و یا به علت مخاطرات دیگری اجباراً به بندر طرف دیگر پناه می برند آزادانه می توانند در آنجا به تعمیرات خود و تهیه آذوقه لازم مبادرت نموده و مراجعت نمایند بدون این که حقوقی که غیر از آنچه کشتیهای دولت کامله الوداد باید پردازند تأدیه نمایند معذالک چنانچه ناخدای یک کشتی تجارتمی مجبور به فروش یک قسمت از محمولات کشتی برای مخارجی که متحمل شده بشود مقید به متابعت از نظامات و تعرفه های جاریه محلی که به آنجا وارد شده می باشد.

۲ - چنانچه کشتیهای تجارتمی یکی از طرفین متعاهدین در سواحل طرف متعاهد دیگر به گل نشسته یا غرق شود مقامات محلی فوراً باید مأمور کنسولگری طرف دیگر را که در حوزه

مأموریت او قضیه اتفاق افتاده و یا نزدیکترین مأمور قنسولی طرف دیگر را مستحضر سازند.

۳- کشتی به گل نشسته یا غرق شده و بقایا و متعلقات و تمام ملزومات و اشیاء و مال‌التجاره‌هایی که نجات داده می‌شود همچنین کلیه اشیایی که به دریا انداخته می‌شود با قیمت اشیاء مذکوره در صورت فروش اوراقی که در کشتیهای غرق شده و یا به گل نشسته پیدا می‌شود به صاحبان آنها متعلق بوده و ممکن است از طریق قانونی و در مدت متناسب به توسط نمایندگان آنها در صورتی که وجود نداشته باشند به توسط قنسول از اشخاصی که اشیاء مذکور را برداشته‌اند خواسته شود و صاحبان کشتیهای مزبوره و یا نمایندگان آنها فقط مصارف حفظ اشیاء مزبوره و همچنین مخارج نجات دادن و غیره را که در موارد مشابه کشتیهای خود مملکتی که در سواحل آن کشتی غرق شده و یا به گل نشسته می‌پردازند خواهد پرداخت.

۴- اموال و امتعه که از غرق شدن نجات می‌یابد از هرگونه حقوق گمرکی معاف خواهند بود مگر این که اشیاء مزبور برای مصرف داخلی به کار برده شود در این صورت تابع حقوقی گمرکی عادی خواهد بود.

۵- چنانچه کشتیهای متعلقه به اتباع یکی از طرفین متعاهدین در نتیجه انقلاب هوا اجباراً به خاک طرف متعاهد پناه برده و در آنجا به گل نشسته و یا غرق شوند مأمور قنسولگری مربوطه دولتی که کشتی تابع او است در غیاب صاحبان کشتی یا نمایندگان آنها و یا با حضور آنها در صورت تقاضای آنها مجاز خواهد بود برای امداد لازم به اتباع دولت خود در پیشگاه مقامات محلی اقدام نماید.

ماده نوزدهم - هیچیک از مقررات این عهدنامه شامل سفاین جنگی طرفین متعاهدین که پذیرفتن آنها در آبهای ساحلی طرف متعاهد دیگر به موجب قوانین و نظامات جاریه همان مملکت تنظیم می‌شود نخواهد بود.

ماده بیستم - هر یک از طرفین متعاهدین می‌توانند ژنرال قنسولها و ویس قنسولهای کاربری و یا قنسولهای افتخاری برای توقف در شهرها و بنا در خاک و متصرفات طرف متعاهد دیگر که در آنها همان نوع مأمورین دول دیگر هموماً مجاز بر توقف بوده و یا خواهند بود معین نماید.

۲ - مشارالیه به شرط معامله متقابل از همان حقوق و اختراعات و معافیت‌ها و مصونیت‌هایی که برای نمایندگان قنسولی دولت کامله‌الوداد شناخته شده بهره‌مند می‌شوند.

ماده بیست و یکم - ۱ - نمایندگان قنسولی طرفین متعاهدین یا اشخاصی که مجاز به جانشینی آنها می‌باشند هر نوع اختلافاتی را که در دریا به وقوع پیوسته و یا در بنادر در کشتیهای تجارتي مملکت خودشان بین ناخدا و صاحب منصبان و مستخدمین کشتی تولید می‌شود و همچنین اختلافات حاصله راجع به تسویه محاسبات و اجرای کتراهیهای استخدامی را که بین ناخدا و صاحب منصبان و اعضای کشتی به رضایت طرفین منعقد گردیده تسویه می‌نمایند.

۲ - محاکم یا مقامات دیگر هر یک از طرفین متعاهدین به هیچ عنوانی نمی‌توانند مداخلاتی در اختلافات مذکوره نمایند مگر این‌که آن اختلاف به حدی باشد که نظم و آسایش عمومی را در ساحل و یا بندر مختل سازد و یا این‌که از اتباع داخله در اختلافات مزبور ذی‌مدخل باشند.

ماده بیست و دوم - ۱ - نسبت به ژنرال قنسولها و قنسولها و ویس قنسولهای طرفین متعاهدین از طرف مأمورین محلی هر نوع کمکی که بتوان قانوناً به عمل آورد برای استرداد اعضای فراری کشتیهای مزبور مبذول خواهد گردید مشروط بر این‌که فراریان مذکور از اتباع طرف متعاهد دیگر نباشند.

۲ - برای این مقصود مشارالیه باید کتباً به مقامات مربوطه مرکزی و یا محلی مراجعه نموده و استرداد فراریان را تقاضا نماید مشارالیه باید با ارائه دفاتر کتبی یا صورت اعضا کشتی یا اسناد رسمی دیگر کشتی و در صورت فقدان عین آنها سواد مستخرجیه مصدق اسناد مزبوره مدلل سازند که اشخاصی که استرداد آنها تقاضا می‌شود حقیقتاً جزء اعضاء کشتی مزبور می‌باشند.

برحسب تقاضایی که به این ترتیب می‌شود هر نوع کمک برای تعقیب و توقیف فراریان مزبور به عمل آمده و مشارالیه برحسب تقاضای کتبی و به خرج ژنرال قنسولها و ویس قنسولها و مأمورین قنسولگریها در محاسبات مملکتی نگاهداشته می‌شوند تا وقتی که برای قبول آن دولت موقع اعاده آنها به وطن خودشان پیش بیاید.

۳- معذالک هرگاه چنین موقعی در عرض مدت دو ماه از تاریخ توقف پیش نیاید فراریان مزبور آزاد خواهند شد بدون این که مجدداً بتوان آنها را برای همان موضوع توقیف نمود.

۴- چنانچه شخص فراری در خاک مملکت متوقف فیها مرتکب جنایت یا جنحه شده باشد تسلیم او به قنسول به مأمور قنسولگری به تأخیر خواهد افتاد تا اینکه محکمه صالحه حکم صادر کرده و آن حکم اجرا شده باشد.

۵- بیدیهی است مقررات این ماده شامل اشخاصی نخواهد بود که تبعه مملکتی می باشد که به آنجا فرار کرده اند.

ماده بیست و چهارم - ۱- هیچ یک از مقررات این عهدنامه مانع نخواهد بود که هر یک از طرفین متعاهدین مقرراتی در هر موقع تنظیم و یا منع مهاجرت به خاک خود وضع نمایند مشروط بر این که این مقررات در حکم تبعیضی نباشد که بالاخص متوجه اتباع طرف متعاهد دیگر باشد مقررات این عهدنامه به هیچ وجه خللی به حقوق هر یک از طرفین متعاهدین وارد نخواهد آورد که اقامت اتباع طرف دیگر را در خاک خود قدغن کرده و آنها را مطابق قوانین و نظامات جاریه مربوطه به کلیه اتباع خارجه اخراج نماید طرف دیگر تعهد کند که اتباع خود و فامیل آنها را که به طریق مذکور فوق اخراج شده اند در صورتی که تابعیت آنها را قنسول صلاحیت دار تصدیق نماید پذیرد حمل و نقل اشخاص اخراج شده تا سرحد مملکتی که حکم اخراج را صادر نموده و یا تا بندر آن مملکت که شخص اخراج شده از آنجا سوار کشتی می شود بر عهده مملکت مشارالیها خواهد بود. این عهدنامه نه به مقرراتی که جنبه عمومی دارند و از طرف هر یک از طرفین متعاهدین راجع به شرایطی که مطابق آن کارگران خارجی مجاز به اشتغال شغلی می شوند وضع شده و یا خواهد شد و نه به مقررات راجعه به تذکره خللی وارد نخواهد آورد.

۲- مقررات این عهدنامه شامل مزایایی که از طرف نروژ به سوئد و دانمارک و ایسلاند داده شده و یا داده خواهد شد تا وقتی که این مزایا به هیچ دولت دیگری داده نشده باشد نخواهد بود.

۳- هیچ یک از طرفین متعاهدین نمی توانند با استناد به مقررات این عهدنامه مزایایی را که از طرف متعاهد دیگر به هر دولت همجوار برای تسهیل معاملات سرحدی یا از لحاظ اتحاد

گمرکی داده و یا خواهد داد دعوی نماید.

ماده بیست و پنجم - ۱- این عهدنامه به تصدیق رسیده و مبادله نسخ مصدقه آن در اسرع اوقات ممکنه در پاریس به عمل خواهد آمد.

۲- این عهدنامه از تاریخ نسخ مصدقه به موقع اجرا گذاشته خواهد شد و از آن تاریخ تا مدت پنج سال مجرا خواهد بود.

۳- چنانچه شش ماه قبل از انقضای مدت پنج سال مزبور هیچ یک از طرفین متعاهدین قصد خود را برای فسخ عهدنامه به طرف متعاقد دیگر اعلام ننماید این عهدنامه تا انقضای مدت شش ماه بعد از تاریخی که یکی از طرفین متعاهدین آن را فسخ نماید دارای اعتبار خواهد بود.

بناء علیهذا اختیار داران طرفین متعاهدین این عهدنامه را امضاء نمودند.

در پاریس به تاریخ هشتم مه ۱۹۳۰ در نسخین به فرانسه نوشته شد.

از «تصویب فقره قراردادها و عهدنامه‌ها و موافقت‌نامه‌های منعقدہ بین دولت ایران و دولت جمهوری ترکیه» امصوب ۱۵ خرداد ماه ۱۳۱۶

ماده واحده - مجلس شورای ملی پنج فقره قرارداد و دو عهدنامه و سه فقره موافقت‌نامه مشروحه ذیل

۱- قرارداد اقامت مشتمل بر ۹ ماده.

۲- قرارداد راجع به امنیت منطقه سرحدی و نسویه حوادث و اختلافاتی که در منطقه

مزبور به ظهور می‌رسد مشتمل بر ۲۹ ماده و یک پروتکل.

- ۳- قرارداد تعاون قضایی در مسائل حقوقی و تجاری مشتمل بر هیجده ماده.
- ۴- عهدنامه استرداد مقصرین و تعاون قضایی در امور جزایی مشتمل بر ۲۰ ماده.
- ۵- موافقتنامه برای تنظیم طرز عمل اداره گمرکات ایران و ترکیه که در سرحد دایر خواهد شد مشتمل بر ۱۰ ماده.
- ۶- موافقتنامه مخصوصی راجع به دایر نمودن پاره خطوط تلگرافی و تلفونی بین دولتین مشتمل بر شش ماده.
- ۷- عهدنامه تجارت و دریانوردی مشتمل بر ۷ ماده و یک پروتکل مورخه ۱۴ مارس ۱۹۳۷ مطابق ۲۳ اسفندماه ۱۳۱۵.
- ۸- قرارداد هواپیمایی مشتمل بر بیست و هفت ماده.
- ۹- موافقتنامه مربوط به تسهیل و ازدیاد ترانزیت و حمل و نقل مالالتجاره و مسافران طریق طرانوزان تبریز، طهران و بالعکس مشتمل بر هشت ماده.
- ۱۰- قرارداد دامپزشکی مشتمل بر شانزده ماده و دو نمونه مورخه بیستم آوریل ۱۹۳۷ مطابق ۳۱ فروردین ۱۳۱۶ بین دولت ایران و دولت جمهوری ترکیه را تصویب می نماید.

عهدنامه تجارت و دریانوردی بین دولت ایران و دولت جمهوری ترکیه

- ماده ۵- طرفین متعاهدین متقبل می شوند که متقابلاً در حدود قوانین و نظامات خود معامله دولت کامله الوداد را از حیث ترانزیت اشخاص و لوازم مسافرت و کالاها و هر قبیل اشیاء همچنین کلیه وسائط نقلیه به یکدیگر اعطاء نمایند.
- ماده ۶- کشتیها و جهازات دارای بیرق یکی از طرفین متعاهدین که خالی یا با بار داخل آنها و بنادر طرف متعاهد دیگر شده و یا از بنادر مزبور خارج می شوند از هر کجاکه حرکت کرده باشند و مقصد آنها هر جا باشد از هر لحاظ از معامله دولت کامله الوداد در آنجا بهره مند خواهند شد.
- ماده ۷- این عهدنامه تصویب شده و تصویب آن به وسیله یادداشت به طرف متعاهد دیگر ابلاغ خواهد گردید عهدنامه مزبور پانزده روز بعد از تسلیم آخرین یادداشت به موقع

اجرا گذارده شده و مدت یک سال دارای اعتبار خواهد بود بعد از انقضای مدت مزبور تا وقتی که یکی از طرفین متعاهدین آن را فسخ نکند در اعتبار خود باقی خواهد ماند و به فسخ مزبور فقط سه ماه بعد از تاریخ اشعار آن ترتیب اثر داده می شود و مبادله اسناد تصویب هر چه زودتر در آنکارا به عمل خواهد آمد بنابراین نمایندگان مختار طرفین این عهدنامه را امضاء نمودند. در دو نسخه در تهران در تاریخ ۱۴ مارس ۱۹۳۷ نگاشته شد.

پروتکل

طرفین متعاهدین موافقت دارند که بعداً نقاط سرحدی مناسبی را برای عبور اشخاص و کالاهای تعیین نموده و در آنجا ادارات گمرکی دارای اختیارات و وظایف لازمه دایر سازند این پروتکل جزء لاینجزاء عهدنامه تجارت و دریانوردی که به تاریخ امروز امضاء شده می باشد و تماماً با عهدنامه مزبور به موقع اجرا گذارده خواهد شد. تهران ۱۴ مارس ۱۹۳۷.

از «تصویب قرارداد بازرگانی و بحریمایی منعقد شده بین دولت ایران و دولت اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی قرارداد بازرگانی» امصوب ۱۵ فروردین ماه ۱۳۱۹

ماده ۱ - از محصولات طبیعی و صنعتی که مبداء آن خاک گمرکی یکی از طرفین متعاهدین باشد در موقع ورود به خاک گمرکی طرفی متعاهد دیگر حداقل حقوق گمرکی و سایر

۱ - منتشر شده در صفحه ۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۱۹. ضمناً شایان ذکر است با استعلامی که از اداره کل امور حقوقی وزارت امور خارجه به عمل آمد، مرجع مزبور اعلام نمود «قرارداد بازرگانی و بحریمایی بین ایران و شوروی مصوب ۱۳۱۹/۱/۱۵» جایگزین «عهدنامه اقامت و تجارت و بحریمایی بین ایران و شوروی مصوب ۱۳۱۴/۷/۲۴» گردیده است. به همین جهت عهدنامه مصوب ۱۳۱۴ در مجموعه حاضر درج نشده است.

عوارضی که در تعرفه گمرکی و قوانین کشور واردکننده پیش بینی شده یا خواهد شد گرفته می شود ولی در هر صورت میزان حقوق گمرکی و عوارض نامساعدتر غیر از میزانی نخواهد بود که از محصولات که مبداء آن کشور ثالثی باشد گرفته می شود.

همچنین محصولات طبیعی و صنعتی که مبداء آن خاک گمرکی یکی از طرفین متعاهدین و از آنجا به مقصد خاک گمرکی متعاهد دیگر صادر می گردد در موقع صدور مورد رژیم گمرکی دیگر و نامساعدتری واقع نخواهد گردید که نسبت به این قبیل محصولات صادره به کشورهای ثالث معمول می گردد.

ماده ۲ - هر یک از طرفین متعاهدین متقبل می شود که به طرف متعاهد دیگر رژیم کامله الوداد مطلق را در موارد زیر نیز واگذار نماید:

الف - در شرایط گرفتن حقوق گمرکی و اضافات و عوارض مذکوره در ماده ۱.

ب - در جادادن کالاهای مندرجه در ماده ۱ در انبارها و استفاده از انبارهای گمرکی و سایر انبارهای عمومی برای کالاهای نامبرده و تنظیم و ورود و نگاه داشتن کالاها در بندرها و انبارهای نامبرده و همچنین خارج شدن آن از نقاط نامبرده.

ج - ...

ماده ۴ - رژیم کامله الودادی که در ماده های ۱ و ۲ این قرارداد و در مواد ۸ و ۱۰ (بند ۷) و ۱۱ و ۱۲ (بند ۵) بعدی مقرر گردیده است شامل موارد زیر نخواهد بود:

۱ - حقوق و مزایای ناشیه از اتحاد گمرکی.

۲ - حقوق و مزایایی که اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی به لتونی، لیتوانی، فنلاند و استونی واگذار نموده و یا خواهد نمود.

۳ - تحقیقاتی که هر یک از طرفین متعاهدین برای مبادله کالا در منطقه مرزی که فاصله آن از خط مرزی از هر طرف بیش از ۱۵ کیلومتر نباشد واگذار نموده و یا خواهد نمود.

ماده ۱۱ - طرفین متعاهدین موافقت می نمایند که رژیم دولت کامله الوداد را در حمل مسافرین و باگاژ و کالا و سایر بار و بینه به وسیله راههای آهن و به طور عموم از راه خشکی و آب و هوا متقابله یکدیگر اعطاء نمایند.

هر یک از طرفین متعاهدین چه در مورد تعرفه و عوارض حمل و نقل و کلیه عوارض

دیگر مربوط به حمل و نقل و چیه در مورد نوبت و نظم و ترتیب و سرعت حمل از تمام راه‌های مذکوره در فوق رژیم دولت کامله الوداد را به طرف متعاهد دیگر اعطاء می‌نماید. ماده ۱۲ - ۱ - با کشتی‌هایی که زیر پرچم یکی از طرفین متعاهدین در دریای خزر سیر می‌نمایند در بندرهای طرف متعاهد دیگر که چه در حین ورود و چه در مدت توقف و چه در موقع خروج از هر حیث مثل کشتی‌های کشوری رفتار می‌شود.

۲ - کشتی‌های مزبوره عوارض بندری دیگر نخواهند پرداخت جز آنچه قانوناً برای کشتی‌های کشوری وضع گردیده آن هم به همان شرایط و با همان معافیت‌ها. در موقع گرفتن عوارض مزبوره اشیاء مذکوره ذیل جزو کالای وارده یا صادره محسوب و منظور نخواهد شد.

الف - باگاژ مسافری که قسمتی از بار نباشد مقصود از باگاژ بر بسته‌های کوچک دستی کلیه اشیائی است که به موجب قبض باگاژ حمل می‌شود.

ب - سوخت و آذوقه برای مستخدمین و سر نشینان و لوازم و تجهیزات کشتی به اندازه‌ای که برای سیر لازم باشد به شرط این که لوازم مزبوره برای گذاشتن در بندر از کشتی خارج نشود.

ج - بارهایی که به علت رسیدن صدمه به کشتی و یا در مواقع توقف‌های اتفاقی دیگر در بندر از کشتی خارج شده باشد به شرط این که این بارها برای فرستادن به بندر مقصد دوباره به کشتی گذارده شود.

د - بارهایی که با کشتی‌هایی حمل می‌شود که ظرفیت آنها کمتر از سه تن و نیم باشد. ه - بارهایی که از کشتی به کشتی دیگر نقل می‌شود برای این که حمل آنها در دریا ادامه داده می‌شود.

۳ - کاپوتاز به کشتی‌های کشوری طرفین متعاهدین اختصاص دارد مع هذا موافقت حاصل شده است که هر یک از طرفین متعاهدین به کشتی‌هایی که زیر پرچم طرف دیگر سیر می‌نمایند حق کاپوتاز را برای حمل و نقل مسافر و بار در دریای خزر بدهد.

۴ - صرف نظر از مقررات فوق هر یک از طرفین متعاهدین ماهیگیری را در آبهای ساحلی خود تا حد ده میل دریایی به کشتی‌های خود اختصاص داده و این حق را برای خود محفوظ

می دارد که واردات ماهی های صید شده از طرف کارکنان کشتی هایی را که زیر پرچم او سیر می نمایند از تخفیفات و مزایای خاصی بهره مند سازد.

۵- کشتی هایی که در دریاها غیر از دریای خزر زیر پرچم یکی از طرفین متعاهدین سیر می نماید در آبهای کشوری و بندرهای طرف متعاهد دیگر از حیث شرایط کشتیرانی و هرگونه عوارض از همان حقوق و مزایایی که در این مورد به کشتیهای دولت کامله الوداد اعطا می گردد بهره مند می شوند.

۶- کشتیهای یدککش که کشتی دیگری را به طور یدک می کشد از پرداخت عوارض بندری (از هر تن ظرفیت کشتی) معاف می باشد.

ماده ۱۳- طرفین متعاهدین بر طبق اصولی که در عهدنامه مورخ ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ بین ایران و جمهوری متحده سوسیالیستی شوروی روسیه اعلام گردیده است موافقت دارند که در تمام دریای خزر کشتیهایی جز کشتیهای متعلق به ایران یا اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی یا متعلق به اتباع و بنگاههای بازرگانی و حمل و نقل کشوری یکی از طرفین متعاهدین که زیر پرچم ایران یا پرچم اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی سیر می نمایند نمی توانند وجود داشته باشند.

ماده ۱۴- تصدیق نامه های ظرفیت کشتی که از طرف مقامات صالحه طرفین متعاهدین به کشتیهایی که زیر پرچم ایران و اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی در دریای خزر سیر می نمایند داده می شود و مقامات نامبرده از طرف هر یک از دولتین متعاهدین به دولت متعاهد دیگر اعلام می گردد در بنادر دولتین متقابل رسماً خواهد داشت کشتیهایی که دارای تصدیق نامه های مزبوره هستند در بنادر طرف متعاهد دیگر مورد معاینه جدید واقع نخواهند گردید و نیز در بنادر طرفین متعاهدین در دریای خزر تصدیق نامه هایی که راجع به قابلیت سیر کشتی و میزان نشست کشتی در آب و سایر اسناد فنی کشتیرانی که از طرف مقامات مذکوره در فوق به کشتیها داده شده است متقابلاً به رسمیت شناخته خواهد شد.

ماده ۱۵- طرفین متعاهدین موافقت می نمایند که راجع به اقدامات بهداری که باید نسبت به کشتیهای هر یک از طرفین در بنادر طرف دیگر در دریای خزر به عمل آید مقررات قرارداد صحیح بین المللی که در تاریخ ۲۶ ژوئن ۱۹۲۶ در پاریس امضاء شده با رعایت قیودی که هر

یک از طرفین متعاهدین در موقع امضای آن قرارداد نموده‌اند مجری گردد.

ماده ۱۶ - این قرارداد به تصویب خواهد رسید.

این قرارداد برای مدت سه سال منعقد گردیده و از روز مبادله نسخ مصوبه که در اسرع اوقات در مسکو به عمل خواهد آمد دارای اعتبار خواهد بود.

ولی قرارداد از تاریخ امضای آن به طور موقت اجرا خواهد شد فاصله مدت بین امضای قرارداد و مبادله نسخ مصوبه جزء مدت ۳ سال فوق محسوب خواهد گردید.

هرگاه یکی از طرفین شش ماه پیش از انقضای مدت سه ساله مزبور فسخ قرارداد را اعلام ندارد قرارداد خود بخود برای مدت غیر معینی تمدید شده محسوب خواهد شد.

در این صورت می‌توان قرارداد را در موقع با اخطار شش ماه قبل فسخ نمود.

این قرارداد در دو نسخه به زبان فارسی و روسی نوشته شده و هر دو متن دارای اعتبار

مساوی می‌باشد. منعقد شده است در تهران به تاریخ پنجم فروردین ماه ۱۳۱۹ مطابق ۲۵ مارس

۱۹۴۰ علیهذا اختیارداران نامبرده در فوق این قرارداد را امضاء و به مهر خود مهور نمودند.

آقای وزیر

با نهایت توقیر مراتب زیر را به استحضار آن جناب می‌رساند:

نظر به این که دریای خزر که طرفین متعاهدین آن را دریای ایران و شوروی می‌دانند برای طرفین متعاهدین دارای اهمیت خاصی می‌باشد موافقت حاصل است که دولتین اقدامات لازمه را به عمل خواهند آورد تا اتباع کشورهای ثالث که در کشتی‌های طرفین متعاهدین و در بندرهای واقع در دریای خزر مشغول خدمت هستند از خدمت و توقف خود در کشتی‌ها و بنادر برای مقاصدی که خارج از حدود وظایف خدمتی محوله به آنها باشد استفاده ننمایند.

آقای وزیر خواهشمندم احترامات فائقه مرا نسبت به خودتان بپذیرید.

امضاء: ماتوی فیلیمونو جناب آقای مظفر اعلم - وزیر امور خارجه ایران

آقای سفیر کییر

با کمال توقیر و وصول نامه مورخ ۲۵ مارس ۱۹۴۰ آن جناب را که به مضمون ذیل است

تأیید می‌نمایم:

نظر به این که دریای خزر که طرفین متعاهدین آن را دریای ایران و شوروی می‌دانند برای

طرفین متعاهدین دارای اهمیت خاصی می باشد موافقت حاصل است که دولتین اقدامات لازمه را به عمل خواهند آورد تا اتباع کشورهای ثالث که در کشتی های طرفین متعاهدین و در بندرهای واقع در دریای خزر مشغول خدمت هستند از خدمت و توقف خود در کشتیها و بنادر برای مقاصدی که خارج از حدود وظایف خدمتی محوله به آنها باشد استفاده ننمایند.

مندرجات نامه فوق را در نظر گرفته خواهشمندم احترامات فائقه مرا نسبت به خودتان بپذیرید.

تهران به تاریخ بیست و پنجم مارس هزار و نهصد و چهل «امضاء: مظفر اعلم»
جناب آقای ماتوی فیلمونو سفیر کبیر اتحاد جماهیر شوروی در ایران.

از «قانون مربوط به عهدنامه بازرگانی و دریانوردی بین دولت ایران و دولت هند» مصوب ۱۳۳۴/۱۱/۲۲

ماده واحده - عهدنامه بازرگانی و دریانوردی مابین دولت ایران و دولت هند که مشتمل بر یک مقدمه و ۱۶ ماده و دو نامه ضمیمه می باشد و به زبان فارسی و هندی و انگلیسی تنظیم شده و در تاریخ بیست و چهارم آذرماه یکهزار و سیصد و سی و سه در تهران به امضاء رسیده است تصویب می شود و دولت مجاز است اسناد مصوبه آن را مبادله نماید.

متن عهدنامه بازرگانی و دریانوردی بین دولت ایران و دولت هند

ماده ۱۳ - رفتار معموله هر یک از طرفین متعاهدین در مورد عوارضی که به وزن محمولات تعلق می گیرد و عوارض بندر و حق راهنمایی کشتی و فانوس دریایی و

عوارض مشابه آن از رفتاری که نسبت به کشتی‌های هر کشور بیگانه دیگر معمول می‌دارد نامساعدتر نخواهد بود و کلیه تسهیلات ممکنه را برای حمل و نقل کالاهای وارداتی و صادراتی بین دو کشور که با کشتیهای هر یک از طرفین متعاهدین حمل می‌گردد فراهم خواهد ساخت ولی مقررات این ماده شامل تجارت ساحلی هر یک از طرفین نخواهد بود.

ماده ۱۴ - طرفین متعاهدین موافقت می‌نمایند که کلیه اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای این عهدنامه را به اسرع اوقات ممکنه با وسایل صلح جویانه و در وهله اول با مذاکرات از مجرای سیاسی عادی حل و تسویه نمایند.

ماده ۱۵ - این قرارداد به تصویب مقامات صلاحیتدار طرفین خواهد رسید بلافاصله پس از مبادله اسناد مصوبه آنکه در دهلی جدید انجام خواهد یافت به مورد اجراء گذارده خواهد شد. ماده ۱۶ - این عهدنامه برای مدت ۳ سال از تاریخ اجراء معتبر خواهد بود و از آن به بعد نیز اعتبار آن برای مدت نامحدودی باقی خواهد بود مگر آنکه یکی از طرفین شش ماه قبل با اعلام کتبی نیت خود را مبنی بر خاتمه دادن آن اعلام نماید.

این عهدنامه به سه زبان فارسی - هندی و انگلیسی تنظیم گردیده و هر یک از متن‌های آن متساویاً معتبر خواهد بود مگر در صورت تردید که متن انگلیسی ملاک عمل قرار خواهد گرفت. این عهدنامه در تهران در تاریخ روز چهارشنبه بیست و چهارم آذرماه سال ۱۳۳۳ خورشیدی مطابق پانزدهم دسامبر ۱۹۵۴ به امضاء رسیده است.

از «قانون راجع به قرارداد بازرگانی و اقامت و دریانوردی بین

دولتین ایران و ایتالیا» مصوب ۱۳۳۷/۹/۲۰

ماده واحده - قرارداد بازرگانی و اقامت و دریانوردی بین دولت ایران و دولت ایتالیا که

مشمول بر یک مقدمه و سی ماده و یک فامه ضمیمه می باشد و به انضمام متن نامه های متبادله بین وزارت امور خارجه ایران و سفارت کبرای ایتالیا در تهران راجع به قرارداد بازرگانی - اقامت و دریانوردی بین دو کشور مورخ ششم بهمن ماه ۱۳۳۳ تصویب و دولت مجاز است اسناد آن را مبادله نماید.

قرارداد بازرگانی - اقامت و دریانوردی بین ایران و ایتالیا

ماده ۱۶ - طرفین معظمین متعاهدین آزادی ترانزیت را برای اشخاص و کالا و اتومبیل و کشتی از قلمرو خود به وسیله راه و راه آهن و آبهای قابل کشتیرانی و ترعه ها متقابلاً به یکدیگر اعطاء می نمایند.

سرویس های پست و تل کمونیکاسیون (ارتباطات دور) به موجب قراردادها و موافقت نامه های مخصوص جاریه انجام خواهد یافت. هر نوع کالا که از قلمرو کشور یکی از طرفین معظمین متعاهدین به قلمرو طرف متعاهد دیگر داخل و یا از آنجا خارج می شود در خاک طرف متعاهد دیگر متقابلاً از هرگونه حقوق ترانزیتی معاف خواهد بود اعم از این که مستقیماً عبور کند یا در ضمن عبور تخلیه گردیده یا در انبار گذارده یا مجدداً بارگیری و بسته بندی گردد. مسلم است که کالاهای هر مبدئی که از خاک یکی از طرفین معظمین متعاهدین به طور ترانزیت می گذرد یا در بنادر آزاد یا در انبارهای آنجا گذارده شده در موقع ورود به خاک طرف متعاهد دیگر مشمول حقوق گمرکی یا عوارضی غیر یا بیشتر از آنچه در صورت ورود مستقیم آن کالا از کشور مبدا در یافت می گردید نخواهد شد. این ترتیب هم شامل کالاهایی که مستقیماً به طور ترانزیت حمل می شود خواهد شد و هم شامل کالاهایی که پس از انتقال از یک کشتی به کشتی دیگر یا پس از بسته بندی مجدد در انبار بطور ترانزیت حمل می شود.

اگر یکی از طرفین معظمین متعاهدین مزایایی بیشتر از آنچه در این عهدنامه پیش بینی گردیده به کشوری اعطاء نماید که دسترسی مستقیم به دریا نداشته باشد چنین مزایایی را می توان محدود به همان کشور دانست.

ماده ۱۸ - نسبت به کشتیهای هر یک از طرفین معظمین متعاهدین در بنادر طرف متعاهد دیگر خواه در موقع دخول و خواه در مدت توقف و خواه در موقع خروج هم از حیث حقوق و عوارض از هر قبیل و به هر عنوان که به نفع دولت یا سازمانهای محلی یا اصناف صنعتی یا مستخدمین دولتی یا هر مؤسسه‌ای اخذ می‌شود و هم از حیث جادادن این کشتیها و بارگیری و تخلیه آنها در بنادر، خورها و خلیجها و حوضچه‌ها، اسکله‌ها و به طور کلی درباره تمام تشریفات و مقرراتی که ممکن است کشتیها و کارکنان و محمولات آنها تابع آن باشند به تساوی با کشتیهای دولت کامله‌الوداد معامله خواهد شد.

ماده ۱۹ - کشتیهای هر یک از طرفین معظمین متعاهدین که داخل یکی از بنادر طرف دیگر می‌شود برای خالی کردن قسمتی از محمولات خود که از خارجه بار کرده است با رعایت قوانین و آیین‌نامه‌های آن کشور می‌تواند قسمتی از محمولات خود را که به مقصد بندر دیگری بوده اعم از این که بندر همان کشور یا بندر کشور دیگری باشد در کشتی نگاهداشته و مجدداً صادر نماید بدون اینکه ملزم باشد برای قسمت اخیر محمولات هیچ‌گونه حقوق گمرکی به غیر از حقوق نگهداری که آن هم فقط به نرخهای معینه برای کشتیهای دولت کامله‌الوداد وصول خواهد شد پرداخت نماید و همچنین کشتیهای طرفین می‌توانند از بندر یکی از دولتیین به یک یا چند بندر همان دولت برای گرفتن یا تکمیل بار خود به مقصد خارجه بروند بدون اینکه حقوق دیگری جز آنچه که کشتیهای دولت کامله‌الوداد در وضع مشابه مشمول پرداخت آن بوده یا خواهند بود پردازند.

ماده ۲۰ - اتباع هر یک از طرفین معظمین متعاهدین در خاک طرف دیگر با همان شرایط و با پرداخت همان عوارض که اتباع داخله می‌پردازند آزادانه می‌توانند از جاده‌ها و راه شوسه و غیره و نهرها و ترعه‌ها و بندرها (Ecluses اکلوز) و کلک‌ها (Bacs) و پلها و پلهای متحرک و بندرگاهها و اسکله‌های تخلیه مسافر و کالا و علامت‌ها و چراغهایی که آبهای قابل کشتیرانی را نشان می‌دهد و راهنمایی و دستگاههای جراثقال و قیانتها و انبارها و تاسیسات برای نجات و انبار کردن محمولات کشتیها و سایر اشیاء استفاده کنند تا حدی که این تاسیسات و تشکیلات برای استفاده عمومی باشد اعم از اینکه از طرف دولت یا افراد اداره شود با استثنای مقررات خاص راجع بفارها Phares و فانوسهای دریایی و راهنمایی کشتیها

در صورتی که که واقعاً از تاسیسات و تشکیلات مذکور استفاده نشده باشد هیچگونه عوارضی وصول نخواهد شد ...

ماده ۲۱ - هر کشتی یکی از طرفین معظمین متعاهدین که در نتیجه طوفان یا هرگونه حادثه ای مجبور به پناهندگی به یک بندر طرف متعاهد دیگر شود می تواند آزادانه در آنجا به تعمیر پرداخته و تمام اشیایی را که لازم داشته باشد تهیه کرده و مجدداً به راه افتد بدون آنکه حقوقی زیادتر از آنچه که در مورد مشابه از یک کشتی داخلی اخذ می شود بپردازد. معهدا اگر ناخدای یک کشتی بازرگانی برای رفع احتیاجات خود مجبور به فروش یک قسمت از محمولات خود باشد مکلف خواهد بود مقررات و تعرفه های محلی را که در آنجا لنگر انداخته است رعایت نماید.

اگر اتفاقاً کشتی یکی از طرفین معظمین متعاهدین در کرانه های طرف متعاهد دیگر غرق شده و یا به گل نشسته و یا آسیبی به آن برسد طرف متعاهد مزبور همه قسم کمک و حمایت را که نسبت به کشتیهای خود می نماید نسبت به آن مبذول خواهد نمود تا بتواند در صورت لزوم کالاهای خود را به زمین گذارده و یا حتی آنها را به کشتی های دیگر انتقال دهد بدون الزام به تأدیه هیچگونه حقوق مالیات یا عوارض غیر یا زیادتر از آنچه که برای محمولات کشتیهای یک کشور دیگر که از رفتار دولت کامله الوداد برخوردار است اخذ می شود.

کشتی طوفان دیده و یا به گل نشسته و تمام قسمتها یا بقایا و آذوقه و ساز و برگ و کلیه اشیاء و کالاهای آن که نجات داده می شود به انضمام آنچه به دریا انداخته می شود یا حاصل فروش آنها چنانچه فروخته شود و همچنین کلیه اوراق که در چنین کشتی به دست می آید به مالک یا به نمایندگان او در صورت مطالبه تسلیم خواهد گردید.

در صورت نبودن مالک یا نماینده ای در محل اشیاء مذکور در فوق به نماینده سیاسی سرکنسول یا کنسول یا کنسولیاری یا نماینده کنسولی ایران یا ایتالیا که در حوزه مأموریت کشتی طوفان دیده یا به گل نشسته است تسلیم می گردد مأمورین سیاسی یا کنسولی و مالکین یا نمایندگان مزبور فقط مخارج ناشی از عملیات نجات و نگاهداری اشیاء نجات داده شده را خواهند پرداخت.

ماده ۲۲ - تابعیت کشتیها طبق قوانین دولت متبوع آنها به وسیله اسناد موجود در کشتی که از

طرف مقامات صلاحیتدار صادره گردیده باشد محقق خواهد شد. جز در مورد فروش قضایای کشتیهای یکی از طرفین متعاهدین نمی تواند بدون صدور اعلامیه ای مبنی بر استرداد برچم از طرف مقامات کشور متبوع آن به تابعیت دولت طرف دیگر درآید.

مادام که موافقت نامه مخصوص برای شناسایی مربوط به گواهینامه های ظرفیت کشتیها منعقد نشده است کشتیهای هر یک از طرفین متعاهدین که ظرفیتشان طبق قواعد مبتنی بر طریقه انگلیسی (معروف به اسلوب مورسون) احتساب شده باشد در بنادر طرف متعاهد دیگر برای پرداخت حقوق کشتی ملزم به تجدید عملیات تعیین ظرفیت نخواهد شد. ظرفیت خالص ثبت شده مندرج در اسناد کشتی معادل ظرفیت خالص ثبت شده در مورد کشتیهای داخلی محسوب خواهد شد.

ماده ۲۳ - در موارد ذیل کشتیها مشمول رفتار معموله نسبت به کشتیهای داخلی یا به کشتیهای خارجی که از رفتار دولت کامله الوداد برخوردارند نخواهند بود.

الف - اجراء قوانین خاص مربوط به بحریه تجارتي داخلی برای تشویق صنعت کشتی سازی و دریانوردی به وسیله جوایز یا دیگر تسهیلات مخصوص.

ب - مزایایی که به جمعیت های ورزش دریایی اعطاء می شود.

ج - انجام خدمات دریایی بنادر - پیش بندرها - سواحل (Plagt) و همچنین راهنمایی یدک کشتی نجات و تعاون دریایی.

د - مهاجرت و حمل و نقل مهاجرین.

ه - کاپوتاژ که اختصاص به کشتیهای داخلی دارد.

ماده ۲۷ - هرگاه بین طرفین معظمین متعاهدین اختلافی راجع به تفسیر یا اجرای این قرارداد بروز نماید و یکی از طرفین تقاضا نماید که اختلاف به داوری ارجاع گردد طرف دیگر باید به این امر رضایت دهد حتی در باب مسئله بدوی اینکه بدانند اختلاف آیا از نوهی است که بتوان به دادگاه داوری ارجاع نمود. دادگاه داوری در مورد هر اختلاف بدین نحو تشکیل خواهد شد که هر یک از طرفین معظمین متعاهدین در ظرف یک ماه پس از وصول تقاضای یک طرف به طرف دیگر یک نفر از اتباع خود را به سمت داور تعیین و داوران مزبور که به این طریق انتخاب شده اند در ظرف یک ماه یک نفر از اتباع کشور دیگر دوستی را به عنوان داور

ثالث انتخاب می‌نمایند.

طرفین معظمین متعاهدین می‌توانند قبلاً برای مدت معینی راجع به شخصی که در صورت بروز اختلاف سمت داور ثالث را عهده‌دار خواهد بود توافق نمایند تصمیم دادگاه دآوری قطعی و لازم اجرا می‌باشد.

ماده ۲۸- این قرارداد بر طبق قانون اساسی هر یک از طرفین معظمین متعاهدین به تصویب خواهد رسید و سی روز از تاریخ مبادله اسناد تصویب که در تهران به عمل خواهد آمد به موقع اجرا گذارده خواهد شد.

ماده ۲۹- این قرارداد برای مدت پنج سال دارای اعتبار بوده و هرگاه شش ماه قبل از انقضای مدت مزبور فسخ آن به وسیله اخطار رسمی از طرف یکی از طرفین معظمین متعاهدین به طرف متعاهد دیگر ابلاغ نگردد قرارداد برای مدت یک سال دیگر خود به خود تمدید می‌گردد. پس از انقضاء این مدت فسخ این قرارداد در هر آن ممکن خواهد بود اما در هر حال تا شش ماه بعد از تاریخ فسخ معتبر می‌ماند.

ماده ۳۰- این قرارداد در دو نسخه به زبان فرانسه نوشته شده است.

نمایندگان تام‌الاختیار فوق این قرارداد را در تهران ۶ بهمن‌ماه ۱۳۳۳ مطابق با ۲۶ ژانویه

۱۹۵۵ امضاء و به مهر خود مهر نمودند.

از «قانون موافقتنامه جهانگردی بین دولت ایران و دولت

جمهوری ترکیه و دولت پاکستان» امصوب ۱۳۴۴/۱۰/۵

ماده واحده - موافقتنامه جهانگردی بین دولت ایران و دولت جمهوری ترکیه و دولت پاکستان که مشتمل بر یک مقدمه و دوازده ماده می‌باشد و در تاریخ ۲۶ مهرماه ۱۳۴۳ در تهران

به امضاء رسیده است تصویب و به دولت اجازه داده می شود اسناد تصویب آن را مبادله نماید.

موافقتنامه جهانگردی بین دولت ایران و دولت جمهوری ترکیه و دولت پاکستان

ماده چهارم - طرفهای متعاقد با در نظر گرفتن اهمیت وسایل و طرق مکفی ارتباطاتی و حمل و نقل در توسعه و پیشرفت جهانگردی در داخل منطقه و خارج موافقت می نمایند که تسهیلات مربوط به مسافرت زمینی از طریق جاده راه آهن و همچنین از طریق دریا و هوا بین سه کشور را تأمین و حفظ نموده و توسعه دهند.

ماده دوازدهم - ... هر یک از طرفهای متعاقد می تواند با اطلاع قبلی شش ماهه به دو طرف دیگر و پس از انقضای مدت مزبور از این موافقتنامه خارج شود.

از «قانون قرارداد اقامت و دریانوردی بین دولت ایران و دولت فرانسه» مصوب ۱۳۴۵/۲/۱۸

ماده واحده - قرارداد اقامت و دریانوردی بین دولت ایران و دولت فرانسه که شامل یک مقدمه و پانزده ماده می باشد و در تاریخ سوم تیرماه ۱۳۴۳ در تهران به امضاء رسیده است تصویب و به دولت اجازه داده می شود اسناد تصویب آن را مبادله نماید.

قرارداد اقامت و دریانوردی بین ایران و فرانسه

ماده نهم - ۱ - در این قرارداد فرض از کلمه «کشتی» کلیه انواع شناورهای دریایمایی

است که به دولت یا اشخاص تعلق داشته و یا مورد بهره‌برداری آنها قرار گیرد. این اصطلاح کشتیهای جنگی را شامل نمی‌شود.

۲- کشتیهای دارنده پرچم یکی از طرفین قرارداد و حامل اسناد و مدارکی که قانون آن طرف برای اثبات تابعیت آنها لازم می‌داند متعلق بدان طرف شناخته خواهند شد.

۳- گواهینامه‌های ظرفیت صادره از ناحیه مقامات صالح را طرفین قرارداد قبول خواهند کرد حقوق و عوارض کشتیرانی براساس گواهینامه‌های مزبور محاسبه و پرداخت خواهد شد و در این مورد احتیاجی به اندازه‌گیری مجدد ظرفیت بر طبق مقررات جاری طرف دیگر قرارداد نیست مشروط بر اینکه گواهینامه‌های مذکور منطبق با وضع کشتی‌ها در موقع ورود به گمرک باشد.

۴- هر یک از طرفین متعهدین مقررات قانونی و آیین‌نامه‌های طرف دیگر را در مورد کارکنان و تجهیزات و تأسیسات و نگاهداری کشتیهای مسافری و کشتیهای باربری و همچنین در مورد حمایت جان اشخاص در دریا قبول خواهد کرد.

همچنین گواهینامه‌های صادره به موجب همین مقررات مورد قبول طرفین خواهد بود هر یک از کشتیهای متعلق به طرفین قرارداد که دارای گواهینامه‌های مذکور باشد در بنادر طرف دیگر مورد بازرسی مأمور صالح آن طرف واقع خواهد شد و این بازرسی محدود است به تحقیق در وجود گواهینامه‌های معتبر در مورد این گواهینامه‌ها اصل کفایت آنها است مگر آنکه بنظر مأمور بازرسی قابلیت دریاوردی کشتی با مشخصات مذکور در گواهینامه‌ها مغایرت داشته باشد و رفتن کشتی به دریا برای مسافران یا ملوانان خطرناک باشد در این صورت مأمور بازرسی کلیه اقدامات لازم را به منظور ممانعت از حرکت کشتی به عمل می‌آورد و بلافاصله به کنسول طرف دیگر قرارداد این تصمیم و علل آن را کتباً اطلاع می‌دهد. ماده دهم - ۱- هر یک از طرفین قرارداد در بنادر خود با کشتیهایی که دارای پرچم طرف دیگر باشند از لحاظ اجرای تشریفات گمرکی و دریافت حقوق و عوارض بندری و همچنین از لحاظ دسترسی بلامانع به بنادر و استفاده از آنها و استفاده از تسهیلات دریاوردی و عملیات تجاری کشتیها و ملوانان و مسافران و کالاها به همان‌گونه رفتار خواهد کرد که با

کشتیهای خود رفتار می‌کند و این ترتیب بخصوص ناظر به تهیه و تعیین محل در اسکله و ایجاد تسهیلات برای بارگیری و تخلیه خواهد بود.

۲- مقررات بند فوق شامل دریانوردی و فعالیت و حمل و نقل که بر طبق قوانین هر یک از طرفین قرارداد مختص به خود آنها است مخصوصاً خدمات بندری و یدک‌کشی و راهنمایی و کاپوتاژ و صید در دریا نخواهد شد.

ماده یازدهم - ۱- هرگاه کشتی متعلق به یکی از طرفین قرارداد در نزدیکی ساحل طرف دیگر در گل فرورود یا غرق شود یا به علت مواجهه با خطر به لنگر انداختن در یکی از بنادر طرف دیگر مجبور باشد طرف متعاهد مزبور با این کشتی و مسافران و اموال آنها مانند کشتی‌هایی رفتار خواهد کرد که پرچم خود آن کشور را برافراشته باشد و نیز اجازه خواهد داد که کشتی پس از تعمیر مسافرت خود را ادامه دهد.

۲- اشیاء و محمولاتی که از کشتی به گل نشسته یا غرق شده به دست می‌آید به مالک یا نماینده او پس داده خواهد شد به شرط آنکه مالک حق خود را در مهلت قانونی اثبات کند «هرگاه اشیاء مزبور به فروش رسیده باشد مبلغ خالص فروش پس از کسر حقوق و عوارض گمرکی در صورت اقتضاء و به شرط آن که مالک حق خود را قبلاً به ثبوت رسانده باشد در اختیار مالک یا نماینده او گذاشته خواهد شد.

محاسبه مبلغ مربوط به هزینه نجات کشتی و سایر هزینه‌ها بر طبق همان مقرراتی است که در مورد کشتیهای ملی اجرا می‌شود.

۳- بارعایت مقررات قانونی یا آیین‌نامه‌های مربوط به اشیاء و کالاهای غرق شده کشتیها و اشیاء نجات یافته اگر برای استعمال یا تصرف داخلی نباشد از کلیه عوارض و حقوق گمرکی معاف خواهد بود ولی در این مورد نیز ممکن است اقدامات تأمینی گمرکی تا صدور مجدد اشیاء و کالاهای مزبور به عمل آید.

ماده دوازدهم - بارعایت مقررات قانونی و مخصوصاً مقررات مربوط به تابعیت کارکنان کشتیها فرماندهان کشتیهای حامل پرچم یکی از طرفین قرارداد که تعداد کارکنان آنها به علت بیماری یا هزل دیگر کامل نباشد اجازه خواهند داشت در بنادر طرف دیگر قرارداد

عده ملوانان لازم را برای ادامه مسافرت استخدام کنند. ملوانانی که به این طریق استخدام می شوند حق دارند پس از انقضای قرارداد به هزینه مالک کشتی به میهن خود بازگردند. ماده چهاردهم - هرگاه حل اختلاف ناشی از تفسیر یا اجرای این قرارداد از طریق سیاسی میسر نباشد به درخواست یکی از طرفین قرارداد آن اختلاف به محکمه داورى احاله خواهد شد و طرز تشکیل این محکمه بدین قرار است: هر یک از طرفین متعاهدین نماینده خود را تا یک ماه از تاریخ دریافت درخواست داورى تعیین خواهد کرد. داورانی که به این طریق تعیین می شوند تا دو ماه از تاریخ اعلام طرفی که داور خود را بعداً تعیین کرده است داور سومى را که تبعه کشور ثالثی باشد انتخاب خواهند کرد.

هرگاه یکی از طرفین قرارداد داورى معرفی نکند طرف دیگر می تواند از رئیس دیوان بین المللی دادگستری تعیین این داور را تقاضا نماید. این طریق در موردی هم که داور مشترک را طرفین انتخاب نکرده باشند به تقاضای یکی از طرفین قرارداد اجرا خواهد گردید. طرفین قرارداد ممکن است با توافق قبلی شخصی را که در صورت بروز اختلاف باید داور مشترک باشد برای مدتی معین انتخاب کنند تصمیم داوران قطعی و الزام آور خواهد بود.

ماده پانزدهم - ۱ - این قرارداد به تصویب خواهد رسید و پس از سی روز از تاریخ مبادله اسناد تصویب به مورد اجرا گذاشته خواهد شد.

۲ - مدت اعتبار این قرارداد پنج سال است و پس از این مدت هم تا وقتی که یکی از طرفین تصمیم خود را مبنی بر فسخ آن با اطلاع قبلی شش ماهه به طرف دیگر ابلاغ نماید همچنان معتبر خواهد بود.

نظر به مراتب فوق نمایندگان مختار طرفین قرارداد حاضر را امضاء کرده اند.

این قرارداد در دو نسخه به زبان فارسی و فرانسه که هر دو متن متساویاً معتبر می باشد تنظیم گردید.

تهران بتاريخ ۳ تیرماه ۱۳۴۳

از «قانون قرارداد بین ایران و جمهوری فدرال آلمان به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف از درآمد و ثروت»^۱

مصوب ۱۳۴۸/۳/۳۱

ماده ۶-۱. درآمدهای حاصل از اموال غیر منقول مشمول مالیات دولت متعاهدی است که مال غیر منقول در قلمرو آن واقع است.

۲- اصطلاح «اموال غیر منقول» طبق قوانین دولت متعاهدی تعریف می شود که اموال در قلمرو آن دولت واقع است و این اصطلاح در هر حال ملحقیات اموال غیر منقول و وسایل و حیوانات مربوط به بهره برداریهای کشاورزی یا جنگلی و حقوقی که طبق مقررات حقوق خصوصی مربوط به مالکیت ارضی باشد و حق انتفاع از اموال غیر منقول و همچنین حق امتیاز ثابت و یا غیر ثابت مربوط به بهره برداری یا واگذاری حق بهره برداری از معادن و چشمه ها و سایر منابع ارضی را شامل می شود.

سفینه ها و کشتی ها و وسائط نقلیه هوایی اموال غیر منقول تلقی نمی شود.

ماده ۸-۱. منافع حاصل از بهره برداری کشتیها یا هواپیماها در خطوط بین المللی فقط در قلمرو دولت متعاهدی که محل اداره واقعی موسسه در آن قرار دارد مشمول مالیات می باشد.

۲- در صورتی که محل اداره واقعی یک موسسه کشتیرانی در عرشه یک سفینه یا کشتی باشد محل اداره واقعی در قلمرو دولت متعاهدی تلقی می شود که بندر وابسته این سفینه یا کشتی در آن واقع است و در صورت نداشتن بندر وابسته در قلمرو دولت متعاهدی تلقی می شود که بهره بردار سفینه یا کشتی مقیم آن است.

ماده ۱۳-۱. هواید حاصل از نقل و انتقالات اموال غیر منقول به مفهومی که در بند ۲ ماده ۶ تعریف شده است در قلمرو دولت متعاهدی که این اموال در آنجا واقع است مشمول مالیات می باشد.

۲- عواید حاصل از نقل و انتقالات اموال منقول موضوع دارایی پایگاه ثابتی که موسسه یک دولت متعاقد در قلمرو دولت متعاقد دیگر دارد و عواید حاصل از نقل و انتقالات اموال منقول تشکیل دهند محل کار ثابتی که مقیم قلمرو یک دولت متعاقد در قلمرو دولت متعاقد دیگر برای اشتغال به مشاغل آزاد در اختیار دارد و منجمله عواید حاصل از انتقال یکجای آن اموال یا پایگاه ثابت (به تنهایی یا ضمن تمام مؤسسه) یا با محل کار ثابت در قلمرو دولت متعاقد دیگر مشمول مالیات می‌باشد. معهذاً عواید حاصل از نقل و انتقالات اموال منقول منظور در بند ۳ ماده ۲۳ فقط در قلمرو دولت متعهادی مشمول مالیات است که اموال مورد بحث بموجب مقررات ماده مذکور در آنجا مشمول مالیات می‌باشد.

۳- عواید حاصل از نقل و انتقالات هر مالی غیر از آنچه در بند ۱ و ۲ مندرج است فقط در قلمرو دولت متعهادی که واگذار کننده مقیم آن می‌باشد مشمول مالیات است.

ماده ۱۵ - ۱- با رعایت مقررات مواد ۱۶ و ۱۸ و ۱۹ مزد و حقوق به معنای اخص و سایر حقوق مشابه که مقیم قلمرو یک دولت متعاقد به سبب خدمت دریافت می‌دارد فقط در قلمرو این دولت مشمول مالیات می‌باشد مگر آنکه کار در قلمرو دولت متعاقد دیگر انجام شود که در این صورت حقوق مذکور در قلمرو دولت متعاقد دیگر مشمول مالیات است.

۲- علیرغم مقررات بند ۱ حقوق دریافتی مقیم قلمرو دولت متعاقد به سبب خدمتی که در قلمرو دولت متعاقد دیگر انجام شده فقط در قلمرو دولت متعاقد اول مشمول مالیات می‌باشد مشروط بر این که:

الف- جمع مدت یا مدت‌هایی که منتفع در ظرف سال مالی مربوطه در قلمرو دولت متعاقد دیگر به سر برده باشد از ۱۸۳ روز تجاوز نکند و

ب- حقوق توسط کارفرما یا به نام کارفرمایی که مقیم قلمرو دولت متعاقد دیگر نیست پرداخت شده باشد و

ج- هزینه حقوق به پایگاه ثابت یا محل کار ثابتی که کارفرما در قلمرو دولت دیگر دارد تحمیل نشده باشد.

۳- علیرغم مقررات قبلی این ماده حقوق پرداختی به سبب خدمت انجام شده در روی کشتی یا هواپیما در خطوط بین‌المللی مالیات دولت متعهادی خواهد بود که محل اداره مؤسسه در قلمرو آن دولت واقع است.

ماده ۱۶ - سهم منافع حضور و سایر دریافتی‌های مشابه که مقیم قلمرو یک دولت متعاقد بعنوان عضو هیأت مدیره یا نظارت یک شرکت مقیم قلمرو دولت متعاقد دیگر وصول می‌نماید در قلمرو دولت متعاقد دیگر مشمول مالیات می‌باشد.

ماده ۱۸ - با رعایت مقررات بند یک ماده ۱۹ مستمری‌ها و سایر حقوق مشابه که به مقیم قلمرو یک دولت متعاقد بابت خدمات گذشته پرداخت می‌شود فقط در قلمرو این دولت مشمول مالیات است.

ماده ۱۹ - ۱ - مزد و حقوق بمعنی اخص و سایر حقوق مشابه و همچنین مقرری‌های بازتشتگی که توسط یک دولت متعاقد با یک لاند یا یکی از تقسیمات سیاسی یا مقامات محلی آن بطور مستقیم یا از طریق برداشت از صندوقی که قبلاً تشکیل داده‌اند به یک شخص حقیقی مقیم قلمرو دولت متعاقد دیگر سبب خدمات انجام شده پرداخت می‌شود در قلمرو دولت اول مشمول مالیات است این حقوق و مقرری‌ها از مالیات دولت متعاقد دیگر که منتفع مقیم آنست معاف خواهد بود بشرط آنکه تابعیت دولت اول را داشته باشد و در همان زمان تابعیت دولت دیگر را نداشته باشد.

۲ - نسبت بحقوق یا مقرریهای پرداختی بابت خدماتی که در حدود فعالیت‌های تجاری یا صنعتی وسیله یکی از دول متعاقد یا یک لاند یا یکی از تقسیمات سیاسی یا مقامات محلی آن انجام شده باشد مقررات مواد ۱۵ و ۱۶ و ۱۸ جاری است.

۳ - علی‌رغم مقررات بند ۲ حقوق و مقرری‌هایی که سازمانهای یک دولت متعاقد به کارکنان خود پرداخت می‌نماید در صورتیکه درآمد و هزینه آن سازمانها جزو بودجه کل دولت متعاقد مربوطه باشد مشمول مقررات بند ۱ خواهد بود و نیز در مورد جمهوری فدرال آلمان درآمد و هزینه‌های «دویچ بوندس بانک» و «دویچ بوندس باهن» و «دویچ بوندس پست» مشمول مقررات این ماده می‌باشد.

۴ - غراماتی که بصورت مستمری یا مقرری مادام‌العمر و سایر کمک‌های مستمر یا غیرمستمر که از طرف یک دولت متعاقد یا یک لاند یا یک شخص حقوقی (از نظر حقوق عمومی این دولت به سبب خسارات ناشی از مخاصمات یا فشار سیاسی اختصاص داده می‌شود در قلمرو دولت متعاقد دیگر از پرداخت مالیات معاف است.

ماده ۲۳ - ۱ - ثروت متشکل از اموال غیر منقول به نحوی که در بند ۲ ماده ۶ تعریف شده

مشمول مالیات دولت متعاهدی است که این اموال در قلمرو آن واقع است.

۲- ثروت متشکل از اموال منقولی که جزو دارایی یک پایگاه ثابت مؤسسه‌ای می‌باشد و یا از اموال منقولی که تشکیل دهنده محل کار ثابتی است که برای مبادرت به مشاغل آزاد مورد استفاده قرار می‌گیرد، مشمول مالیات دولت متعاهدی است که پایگاه ثابت یا محل کار ثابت در قلمرو آن واقع است.

۳- کشتیها و هواپیماهایی که در خطوط بین‌المللی از آنها بهره‌برداری می‌شود و همچنین اموال منقولی که برای بهره‌برداری از آنها اختصاص داده شده است فقط مشمول مالیات دولت متعاهدی است که اداره واقعی مؤسسه در قلمرو آن واقع است.

۴- سایر اقلام ثروت متعلق بمقیم یک دولت متعاهد فقط مشمول مالیات این دولت می‌باشد.

ماده ۳۱ - ۱ - مدت اعتبار این قرارداد نامحدود است.

...

این قرارداد در دو نسخه به زبانهای فارسی و آلمانی و فرانسه تنظیم شد و در صورت اختلاف در تفسیر بین متن فارسی و آلمانی - متن فرانسه معتبر خواهد بود.

در بن بتاریخ ۲۹ آذر ماه ۱۳۷۴

از طرف دولت ایران از طرف جمهوری فدرال آلمان

قانون موافقتنامه بین ایران و عراق راجع به مقررات مربوط به

کشتیرانی در شط العرب امصوب ۱۳۵۵/۳/۲۵

ماده واحده - موافقتنامه بین ایران و عراق راجع به مقررات مربوط به کشتیرانی در شط العرب که در تاریخ ۲۶ دسامبر ۱۹۷۵ (۵ دیماه ۱۳۵۴) در بغداد به امضاء رسیده است و

مشمول بر یک مقدمه و بیست و دو ماده و دو نامه ضمیمه موافقتنامه می باشد تصویب و اجازه مبادله اسناد تصویب آن داده می شود.

موافقتنامه بین ایران و عراق راجع به مقررات مربوط به کشتیرانی در شط العرب

طبق روح توافق الجزیره مورخ ۶ مارس ۱۹۷۵ و پروتکل راجع به تعیین مرز رودخانه ای بین ایران و عراق مورخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵ - امضاء شده در بغداد - و در اجرای ماده ۸ پروتکل مذکور که ضمن آن تنظیم مقررات کشتیرانی در شط العرب بر اساس تساوی حقوق طرفین پیش بینی گردیده - و بمنظور حمایت از منافع مشترک در مورد کشتیرانی در شط العرب - از نقطه ای که مرز زمینی بین دو کشور وارد شط مذکور می گردد و تا دریا امتداد می یابد - و با الهام از روح همجواری و همکاری صادقانه - طرفین متعهدین نسبت به مقررات ذیل توافق نمودند:

بخش اول - برنامه مشترک

ماده ۱ - طرفین متعهدین - برنامه مشترکی برای تأمین امنیت و تداوم کشتیرانی در شط العرب تنظیم می نمایند.

بخش دوم - دفتر مشترک هماهنگی

ماده ۲ - ۱ - طرفین متعهدین - به منظور تأمین کشتیرانی در شط العرب یک دفتر دائمی تحت عنوان «دفتر مشترک هماهنگی» متشکل از تعداد مساوی از نمایندگان ایران و عراق - تأسیس خواهند نمود.

۲ - حکومت هر یک از طرفین متعهدین - مدکارشناس که دو نفر آنها از شرایط محلی

اطلاع کامل خواهند داشت به عنوان نماینده در دفتر مشترک هماهنگی منصوب خواهند نمود. انتصاب نمایندگان مذکور طی یک ماه متعاقب لازم‌الاجراء شدن این موافقتنامه انجام خواهد شد. هریک از دو حکومت می‌تواند همچنین تعدادی عضو علی‌البدل منصوب نماید.

۳- دفتر مشترک هماهنگی سالانه دو جلسه خواهد داشت. در صورت لزوم دفتر به ابتکار خود یا به درخواست یکی از دو حکومت - جلسات دیگری تشکیل خواهد داد. اولین جلسه دفتر مشترک هماهنگی طی یک ماه متعاقب انتصاب نمایندگان مذکور تشکیل خواهد شد. ۴- در صورتیکه طرفین به نحو دیگری توافق نموده باشند - دفتر مشترک هماهنگی - بطور متناوب هر دو سال در یکی از بنادر طرفین متعاهدین واقع در قسمت فوق‌الاشعار شط‌العرب مستقر خواهد شد. ریاست دفتر با نماینده دولتی است که این بند در سوزمین او واقع می‌باشد.

۵- دفتر مشترک هماهنگی مقررات داخلی خود را ضمن اجلاس اولیه خود تنظیم خواهد نمود. دفتر همچنین اساسنامه دبیرخانه خود را تدوین می‌نماید و می‌تواند وظایفی را که مقتضی تشخیص دهد - به آن محول کند.

ماده ۳- دفتر مشترک هماهنگی صلاحیت خواهد داشت تا:

۱- طرح برنامه مشترک مذکور در ماده ۱ این موافقتنامه را تنظیم نموده و پس از تصویب حکومت‌های طرفین متعاهدین آن را به موقع اجراء گذارد.

۲- مسیر اصلی کشتیرانی را نگهداری نموده و به انجام عملیات مربوط به کشتیرانی رودخانه‌ای از قبیل لایروبی و علامتگذاری و نقشه برداری عمومی و عمیق‌سنجی و مطالعات هیدرولیک و هیدروگرافیک (آب‌نگاری و آب‌شناسی) مبادرت نماید.

۳- تعرفه‌های مشترک قابل وصول در مورد انجام خدمات را تنظیم کند.

۴- درباره بهبود کشتیرانی در شط‌العرب به مقامات ذیصلاحیت هریک از طرفین متعاهدین توصیه نماید.

۵- سایر مسائلی را که از طرف حکومت‌های طرفین متعاهدین درباره کشتیرانی در شط‌العرب پیشنهاد گردد بررسی نماید.

۶- بر کلیه مقررات مربوط به جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیرانی در شطالعرب نظارت کنند.

۷- اعتراضات مطروحه را طبق ماده ۱۲ بررسی نموده و به طرفین متعاهدین توصیه‌های لازم را بنماید.

۸- مقررات مربوط به کشتیرانی در شطالعرب را طی یک ماه متعاقب تشکیل دفتر - بر اساس اصل تساوی حقوق طرفین طبق مفاد موافقتنامه حاضر تنظیم نماید.

ماده ۴- ۱- طرفین متعاهدین هر یک دارای یک رأی در دفتر مشترک هماهنگی خواهند بود.

۲- هرگاه دفتر مشترک هماهنگی درباره مسائل مذکور در ماده ۳ به توافق نرسد - حکومت‌های طرفین اهتمام خواهند نمود نسبت به آن مسائل هرچه زودتر توافق نمایند.

ماده ۵- حکومت‌های طرفین متعاهدین به درخواست دفتر کارمندان و کارشناسان ایرانی و عراقی که مورد نیاز دبیرخانه دفتر مشترک هماهنگی باشند به تعداد متساوی تعیین می‌نمایند.

بخش سوم - اقدامات مربوط به امنیت کشتیرانی

ماده ۶- کلیه عملیات لایروبی و نگهداری علایم و نقشه برداری از کانال‌های قابل کشتیرانی - در آن قسمت از شطالعرب که در پروتکل راجع به تعیین مرز رودخانه‌ای بین ایران و عراق امضاء شده در بغداد در تاریخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵ تصریح گردیده است - مشترکاً بوسیله طرفین متعاهدین از مجرای دفتر مشترک هماهنگی و طبق بند ۲ ماده ۳ موافقتنامه حاضر - انجام خواهد شد.

ماده ۷- ۱- کانال قابل کشتیرانی در شطالعرب به علایم نصب شده روی زمین و در آب‌های شطالعرب مجهز خواهد بود. این علایم باید با ضوابط بین‌المللی مقرر برای تأمین امنیت کشتیرانی مطابقت داشته باشند.

۲- بمنظور اجرای موافقتنامه حاضر - اصطلاح «علایم» مذکور در بند ۱ فوق شامل کلیه فانوسهای اعلام خطر و گوی‌های شناور علایم ضدمه و فانوسهای رادیویی است که راهنمایهای لازم را برای تأمین امنیت کشتیرانی در دسترس ییلوتها می‌گذارد.

ماده ۸- ۱- مقامات هر یک از طرفین متعاهدین متعهد می‌شوند که طبق قوانین و مقررات خود در قسمتی از شط‌العرب که در حیطه سلطه آنها قرار دارد عملیات مشروطه زیر را انجام دهند. این مقامات شرح عملیات را به اطلاع دفتر مشترک هماهنگی و همچنین مقامات ذیصلاحیت طرف متعاهد دیگر خواهند رسانید:

الف- تعیین علایمی که دچار نقص فنی شده.

ب- تعیین موقعیت کشتیهای غرق شده و به لای نشسته و یا دچار نقص فنی شده.

ج- جمع‌آوری بقایا و مین‌ها و مهمات و مواد خطرناک.

د- جمع‌آوری سایر موانع کشتیرانی.

۲- مقامات صلاحیتدار هر یک از طرفین متعهد می‌شوند - بمنظور جمع‌آوری موانع

کشتیرانی در شط‌العرب با دفتر مشترک هماهنگی همکاری نمایند.

۳- هرگاه یک کشتی در شط‌العرب به لای بنشیند و یا دچار نقص فنی و یا مواجه با خطری

گردد مقامات صلاحیتدار طرفین متعاهدین مکلف خواهند بود کمکهای فوری لازم را

جهت نجات آن مبذول داشته و مراتب را به اطلاع دفتر مشترک هماهنگی برسانند.

بخش چهارم - مقررات مالی

ماده ۹- ۱- دفتر مشترک هماهنگی - بودجه لازم جهت انجام وظایف خود را بخصوص

در باره مواد زیر تنظیم خواهد نمود:

الف- تهیه نقشه.

ب- عملیات لایروبی.

ج- علامتگذاری.

د- اداره و پرسنل.

ه- تهیه و اجرای طرح برنامه مشترک.

دفتر مشترک هماهنگی - بودجه تنظیم شده به شرح فوق را جهت تصویب به مقامات

ذیصلاحیت هر یک از طرفین متعاهدین تسلیم می‌نماید و توصیه‌ها و پیشنهادات لازم را در

این مورد به عمل می‌آورد.

دفتر هر ساله طبق مقررات حسابرسی مورد قبول طرفین به حسابهای خود رسیدگی می نماید. یک نفر حسابرس متخصص تعیین شده از جانب طرفین ترازنامه سالانه دفتر مشترک هماهنگی را بررسی خواهد نمود.

۲- تعرفه های اخذ شده بوسیله دفتر مشترک هماهنگی حتی المقدور به نحوی محاسبه خواهد شد که هزینه های دفتر مشترک هماهنگی را تأمین نماید. هرگاه هزینه از درآمد تجاوز نماید طرفین متعاهدین متساویاً این کمبود را جبران خواهند نمود.

۳- درآمدهای اضافی ناشی از عملیات مذکور در بند ۱ این ماده - طبق توصیه دفتر مشترک هماهنگی و پس از تصویب دو حکومت - برای بهبود کشتیرانی در شط العرب به مصرف خواهد رسید.

ماده ۱۰ - عوارض فقط در قبال خدماتی که نسبت به کشتی ها انجام شود قابل مطالبه می باشند.

درآمدهای ناشی از پیلوتاژ کشتیها یا خدمات دیگر و همچنین درآمدهای ناشی از خدمات انجام شده توسط هر یک از طرفین متعاهدین در مناطق بندری از جانب طرف متعاهدی دریافت خواهد گردید که پیلوتاژ کشتیها را تأمین و یا خدمات فوق الذکر را انجام داده است.

بخش پنجم - اخطارها و الزامات

ماده ۱۱ - طرفین متعاهدین - متعهد می شوند از مبادرت به هر اقدام که منجر به مختل یا محدود نمودن و یا ایجاد موانع برای کشتیرانی در شط العرب گردد احتراز نمایند.

ماده ۱۲ - ۱ - هر یک از طرفین متعاهدین حق دارد علیه کلیه اقداماتی که برای کشتیرانی - موانعی ایجاد نماید و طرف دیگر در شرف اجرای آن اقدامات در شط العرب بوده و یا این اقدامات در دست اجراء باشد - اعتراض نماید - مشروط بر اینکه اعتراض مبتنی بر نقص وظایف ناشی از موافقتنامه حاضر باشد. دفتر مشترک هماهنگی این اعتراضات را طبق مفاد بند ۷ ماده ۳ موافقتنامه حاضر مورد رسیدگی قرار خواهد داد.

۲- اعتراضات مذکور در بند ۱ پس از انقضای مدت پنج سال از تاریخ اجرای عملیات که منجر به نتایج خسران آور گردیده است - مسموع نخواهد بود.

بخش ششم - مقررات مربوط به صلاحیت

ماده ۱۳ - مقررات مشروحه ذیل در مورد تعیین صلاحیت حقوقی هریک از طرفین متعاهدین در شطالعرب قابل اجراء است:

۱ - کشتیهای عراقی تابع قوانین عراق و کشتیهای ایرانی تابع قوانین ایران خواهند بود.

۲ - کشتیهای کشورهای ثالث تابع قوانین و مقررات زیر خواهند بود:

الف - قوانین و مقررات دولت اولین بندر مقصد - هنگامی که کشتیها از دریا می آیند.

ب - قوانین و مقررات دولت آخرین بندر - هنگامی که کشتیها به سوی دریا حرکت

می کنند.

ج - قوانین و مقررات دولت به بندر مقصد - هنگامی که کشتیها بین دو بندر شطالعرب

حرکت می کنند.

ماده ۱۴ - ۱ - مقررات ماده ۱۳ هم در مورد صلاحیتهای اداری و هم در مورد صلاحیتهای حقوقی مجراست.

۲ - مأمورین پلیس هریک از طرفین متعاهدین می توانند طبق قوانین ملی خود تدابیری به

جای مأمورین پلیس طرف متعاهد دیگر - یا برای رفع یک خطر حتمی و قریب الوقوع و یا به

منظور اجابت درخواست مأموریت اخیرالذکر در موارد ذیل اتخاذ نمایند:

الف - تدابیری که اتخاذ آن نمی تواند به وقت دیگری موکول شود.

ب - بازرسی در مورد احراز هویت کشتیها.

ج - تأمین دلیل.

این مأمورین مکلفند بدون تأخیر مقامات پلیس طرف متعاهد صالح را از نتایج حاصله

مطلع نموده و صورت جلسات و سایر مدارکی را که تنظیم نموده اند در اختیار آنان قرار

دهند. صورت جلسات تنظیم شده طبق بند حاضر. دارای همان ارزش حقوقی مترتب به

صورت جلسات تنظیمی توسط مأمورین طرف متعاهد دیگر خواهند بود.

بخش هفتم - تصادم

ماده ۱۵ - قواعد بین المللی مربوط به تصادم در دریا با توجه به مقررات خاص تنظیمی از

طرف دفتر مشترکی هماهنگی طبق بند ۸ ماده ۳ نسبت به کشتیرانی در شط العرب مجرا خواهد بود.

بخش هشتم - کنترل بهداشتی

ماده ۱۶ - کنترل بهداشتی کشتیها توسط مقامات طرف متعاقد بندر مقصد - انجام خواهد شد.

بخش نهم - نجات

ماده ۱۷ - قواعد بین المللی مربوط به سلامت اشخاص در دریا - باتوجه به مقررات خاص تنظیمی بوسیله دفتر مشترک هماهنگی بر طبق بند ۸ ماده ۳ - نسبت به کشتیرانی در شط العرب مجراست.

بخش دهم - پیلوتاژ

ماده ۱۸ - ۱ - پیلوتاژ برای کلیه کشتیها در شط العرب الزامی است. معهدا کشتیهای جنگی طرفین متعاقدین از شمول این الزام مستثنی می باشند. ممکن است بعضی از کشتیهای دولتی و بعضی از کشتیهای با ظرفیت کم را نیز طبق ضوابط تعیین شده از طرف دفتر مشترک هماهنگی - از این الزام معاف نمود.

۲ - خدمات پیلوتاژ برای کشتیهایی که از دریا می آیند یا عازم آن می باشند. هرگاه این کشتیها عازم یک بندر ایرانی بوده یا آن را ترک می کنند - توسط مقامات ایرانی تأمین می گردد و در صورتی که این کشتیها عازم یک بندر عراقی باشند یا آن را ترک کنند از طرف مقامات عراقی تأمین خواهد شد.

۳ - پیلوتاژ کشتیهایی که بین بنادر ایرانی و بنادر عراقی تردد می کنند. توسط پیلوتهایی انجام خواهد شد که دارای تابعیت دولت بندر مقصد باشند.

۴ - طرفین متعاقدین - متعهد می شوند حسب تقاضای یکی از آنها - در هر زمان که امکان داشته باشد - پیلوتاژ کشتیهایی را که عازم بندر طرف دیگر بوده یا آن را ترک می کنند با پیلوتهایی که از طرف مقامات ذیصلاحیت خود مجاز شناخته شده باشند - تأمین نمایند.

۵ - هر یک از طرفین متعاقدین - در بنادر واقع در سرزمین خود خدمات پیلوتهای باراندازها را تأمین خواهد نمود.

۶- طرفین متعاهدین - متعهد می‌شوند به تعلیم و استخدام پیلوتهایی که دارای تابعیت یکی از دولتین نباشد. مبادرت نکنند.

در مقررات مربوط به کشتیرانی در شط‌العرب - مذکور در بند ۸ ماده ۳ ضوابط و مقررات لازم جهت استخدام پیلوت نیز تعیین خواهد گردید.

بخش یازدهم - پرچم

ماده ۱۹ - هر کشتی به هنگام ورود به شط‌العرب و یا حین تردد بین بنادر آن پرچم دولت بندر مقصد را بر خواهد افراشت. به هنگام حرکت به سوی دریا کشتی پرچم دولتی را که بندر آن را ترک کرده است - بر خواهد افراشت.

بخش دوازدهم - قلمرو اجرا

ماده ۲۰ - مقررات موافقتنامه حاضر نسبت به آن قسمت از شط‌العرب - مصرح در ماده ۲ پروتکل راجع به تعیین مرز رودخانه‌ای بین ایران و عراق که در تاریخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵ در بغداد امضاء شده - مجرا می‌باشد.

بخش سیزدهم - حل اختلافات

ماده ۲۱ - در صورت بروز اختلافات درباره تفسیر یا اجرای موافقتنامه حاضر - طرفین متعاهدین طبق مقررات پیش‌بینی شده در ماده ۶ عهدنامه مربوط به مرز دولتی و حسن همجواری بین ایران و عراق مورخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵ امضاء شده در بغداد - بحل و فصل آن مبادرت خواهند نمود.

ماده ۲۲ - موافقتنامه حاضر از جانب هر یک از طرفین متعاهدین طبق قوانین داخلی خود به تصویب خواهد رسید و از تاریخ مبادله اسناد تصویب لازم‌الاجراء خواهد شد.

بغداد - بتاريخ ۲۶ دسامبر ۱۹۷۵

از طرف دولت جمهوری عراق

از طرف دولت ایران

سعدون حمادی

عباسعلی خلعتبری

۲۶ دسامبر ۱۹۷۵

جناب آقای وزیر

افتخار دارد پیشنهاد نماید که در اسرع وقت ممکن یک کمیته موقت بمنظور تنظیم مقررات مربوط به کشتیرانی در شط العرب براساس تساوی حقوق طرفین تشکیل گردد. این مقررات طبق بند ۸ ماده ۳ موافقتنامه بوسیله دفتر مشترک هماهنگی به تصویب خواهد رسید.

توافق حاصل است که تا تصویب این مقررات بوسیله دفتر مشترک هماهنگی کشتیرانی در شط العرب موقتاً تابع مقررات منضم به نامه حاضر باشد.

با تقدیم احترامات فائمه

عباسعلی خلعتبری - وزیر امور خارجه ایران

۲۶ دسامبر ۱۹۷۵

جناب آقای وزیر

افتخار دارد وصول نامه مورخ امروز شما را که مضمون آن به قرار زیر است - اعلام دارم:

جناب آقای وزیر

افتخار دارد پیشنهاد نماید که در اسرع وقت ممکن یک کمیته موقت بمنظور تنظیم مقررات مربوط به کشتیرانی در شط العرب براساس تساوی حقوق طرفین تشکیل گردد. این مقررات طبق بند ۸ ماده ۳ موافقتنامه - بوسیله دفتر مشترک هماهنگی به تصویب خواهد رسید.

توافق حاصل است که تا تصویب این مقررات بوسیله دفتر مشترک هماهنگی - کشتیرانی در شط العرب موقتاً تابع مقررات منضم به نامه حاضر باشد.

با اعلام قبول مضمون نامه فوق الذکر از طرف حکومت عراق مراتب احترامات فائمه خود را تقدیم می دارد.

سعدون حمادی - وزیر امور خارجه عراق

۲۶ دسامبر ۱۹۷۵

جناب آقای وزیر

افتخار دار د به اطلاع برساند که به لحاظ علل فنی - دولت ایران توافق می نماید که عملیات

لایروبی و نصب حلالیم آبی - پیش‌بینی شده در ماده ۶ موافقتنامه بین ایران و عراق راجع به مقررات مربوط به کشتیرانی در شط‌العرب - به مدت هفت سال از تاریخ لازم‌الاجراء شدن موافقتنامه فوق‌الذکر به مقامات صلاحیت‌دار عراقی که از طرف دولتین ایران و عراق اقدام خواهند نمود - محول گردد.

طرفین یک سال قبل از انقضای مهلت مزبور - درباره اجرای ماده ۶ فوق‌الذکر با یکدیگر مشورت خواهند نمود.

مسلم است که هزینه عملیات انجام شده بوسیله مقامات عراقی کلاً توسط دفتر مشترک هماهنگی پرداخت خواهد شد.

طرفین طبق قوانین داخلی خود نامه حاضر را همزمان با موافقتنامه بین ایران و عراق راجع به مقررات مربوط به کشتیرانی در شط‌العرب به تصویب خواهند رسانید.

با تقدیم احترامات فائقه

عباسعلی خلعتبری - وزیر امور خارجه ایران

۲۶ دسامبر ۱۹۷۵

جناب آقای وزیر

افتخار دارد وصول نامه مورخ امروز شمارا که مضمون آن بشرح زیر است - اهللام دارد:

جناب آقای وزیر

افتخار دارد به اطلاع برساند که به لحاظ علل فنی - دولت ایران توافق می‌نماید که عملیات لایروبی و نصب حلالیم آبی - پیش‌بینی شده در ماده ۶ موافقتنامه بین ایران و عراق راجع به مقررات مربوط به کشتیرانی در شط‌العرب - به مدت هفت سال از تاریخ لازم‌الاجراء شدن موافقتنامه فوق‌الذکر - به مقامات صلاحیت‌دار عراقی که از طرف دولتین ایران و عراق اقدام خواهند نمود محول گردد.

طرفین یک سال قبل از انقضای مهلت مزبور - درباره اجرای ماده ۶ فوق‌الذکر با یکدیگر مشورت خواهند نمود.

مسلم است که هزینه عملیات انجام شده بوسیله مقامات عراقی کلاً توسط دفتر مشترک هماهنگی پرداخت خواهد شد.

طرفین طبق قوانین داخلی خود نامه حاضر را همزمان با موافقتنامه بین ایران و عراق راجع به مقررات مربوط به کشتیرانی در شط العرب به تصویب خواهند رسانید.
با تقدیم احترامات فائمه
با اعلام قبول مضمون نامه فوق الذکر از طرف حکومت عراق - مراتب احترامات فائمه را تقدیم می دارد.

سعدون حمادی - وزیر امور خارجه عراق

ضمیمه:

قانون مزایا و معافیت‌های دفتر مشترک هماهنگی امور مربوط به

شط العرب امصوب ۱۴/۳/۱۳۵۷

ماده واحده - الف - دفتر مشترک هماهنگی امور مربوط به شط العرب که در اجرای موافقتنامه ایران و عراق درباره کشتیرانی در شط العرب مورخ ۲۶ دسامبر ۱۹۷۵ (۵ دی ماه ۱۳۵۴) تأسیس گردیده است دارای شخصیت حقوقی مستقل خواهد بود.

ب - دفتر مشترک هماهنگی مجاز است کالاها و وسایل و ابزار و ماشین آلات مورد احتیاج عملیاتی خود از قبیل قایق‌های تندرو و وسائط نقلیه و وسایل مخابراتی و رادیویی و قطعات منفصله آنها و همچنین اشیاء و اثاث و لوازم ثابت خانه‌های سازمانی و باشگاه و ادارات را که ورود آنها مقرون به صرفه یا صلاح تشخیص دهد بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی وارد نماید.

ج - مقررات آیین نامه مزایا و معافیت‌های کارشناسان خارجی مورخ ۲۳ تیرماه ۱۳۴۵ در مورد اثاث منزل و لوازم شخصی کارکنان عراقی دفتر مشترک که برای استقرار اولیه وارد

ایران می نمایند به شرط عمل متقابل، اعمال خواهد شد.
د- کارکنان عراقی دفتر مشترک هماهنگی در مدت مأموریت خود در ایران بر اساس عمل متقابل از پرداخت حق بیمه های اجتماعی و هزینه های صدور پروانه کار و پرداخت مالیات نسبت به حقوق و مزایای دریافتی از دفتر مشترک هماهنگی معاف خواهند بود.

قانون موافقتنامه بین ایران و عراق راجع به استفاده از آب رودخانه های مرزی امصوب ۱۳۵۵/۳/۲۵

ماده واحده - موافقتنامه بین ایران و عراق راجع به استفاده از آب رودخانه های مرزی که در تاریخ ۲۶ دسامبر ۱۹۷۵ (۵ دی ماه ۱۳۵۴) در بغداد به امضاء رسیده است و مشتمل بر یک مقدمه و هفت ماده می باشد تصویب و اجازه مبادله اسناد تصویب آن داده می شود.

موافقتنامه بین ایران و عراق راجع به استفاده از آب رودخانه های مرزی

دولت ایران

و

دولت جمهوری عراق

با الهام از روح توافق الجزیره مورخ ششم مارس ۱۹۷۵ با تمایل به تحکیم علائق دوستی و حسن همجواری بین کشورهای خود - و
به منظور تأمین استفاده به نحو احسن از رودخانه های محاذی و متوالی با رعایت منافع عالیه دو دولت نسبت به مقررات ذیل توافق نمودند:
ماده ۱ - مقررات موافقتنامه حاضر نسبت به رودخانه های ذیل قابل اجراء است:

الف - رودخانه‌های محاذی که در امتداد خط مرزی بین دو کشور جریان دارد.

ب - رودخانه‌های متوالی که خط مرزی بین دو کشور را قطع می‌کنند.

ماده ۲ - طرفین متعاهدین نسبت به مقررات ذیل توافق نمودند:

الف - تقسیم آبهای رودخانه‌های بناوا سونه - قورتو و گتگیر - به دو سهم متساوی بین دو کشور.

این تقسیم در نقاط مناسبی که طرفین نسبت به آنها توافق خواهند نمود انجام خواهد شد.

ب - تقسیم آبهای رودخانه‌های الوند - گنجان چم - تیب (میمه) و دویرج بین دو کشور بر اساس صورتجلسات کمیسیون تحدید حدود ایران و عثمانی مورخ ۱۹۱۴ و عرف انجام خواهد شد.

ج - تقسیم آبهای رودخانه‌های محاذی و متوالی که در بندهای الف و ب فوق ذکر نشده بین دو کشور - طبق مقررات موافقتنامه حاضر انجام خواهد شد.

ماده ۳ - طرفین متعاهدین یک کمیسیون دائمی فنی مختلط که متشکل از تعداد مساوی کارشناس دو دولت خواهد بود - برای انجام مطالعات فنی و نظارت بر مسائل مربوط به رودخانه‌های محاذی و متوالی تشکیل خواهند داد. این مطالعات منجمله نسبت به تنظیم طرحهای مشترک و همچنین ایجاد تأسیسات و ایستگاههای هیدرومتریک (اندازه‌گیری آب) که طرفین مفید تشخیص دهند یا تکمیل تأسیسات و ایستگاههای موجود انجام خواهد شد.

ماده ۴ - کمیسیون مذکور در ماده ۳ موافقتنامه حاضر - امکانات استفاده بهتر از رودخانه‌های محاذی و متوالی را بررسی خواهد نمود و بدین منظور طی یک سال هیدرولوژیک (آب‌شناسی) از تاریخ امضای موافقتنامه حاضر - سهمی را که از آب رودخانه‌های مذکور در بند ب ماده ۲ موافقتنامه حاضر - به هر یک از طرفین تعلق می‌گیرد - تعیین خواهد نمود.

کمیسیون مزبور همچنین طی مدت دو سال هیدرولوژیک (آب‌شناسی) از تاریخ امضای موافقتنامه حاضر - مناسب‌ترین تربیبات برای استفاده به نحو احسن از آب رودخانه‌های مذکور در بند ج ماده ۲ فوق را - مورد بررسی قرار خواهد داد.

ماده ۵ - طرفین متعاهدین متعهد می شوند جریان طبیعی آبهای موجود در رودخانه های محاذی و متوالی را - طبق ترتیبات تقسیم مقرر در موافقتنامه حاضر - تأمین نمایند. هر یک از دو طرف متعاهد متعهد می شود از استفاده از رودخانه های محاذی و متوالی به مقاصدی که مغایر با مقررات موافقت حاضر بوده و یا به منافع طرف متعاهد دیگر لطمه وارد می آورد احتراز نماید.

ماده ۶ - در صورت بروز اختلاف نسبت به تفسیر یا اجرای موافقتنامه حاضر - طرفین متعاهدین اختلاف حاصله را طبق آئین پیش بینی شده در ماده ۶ عهدنامه مربوط به مرز دولتی و حسن همجواری بین ایران و عراق مورخ ۱۳ ژوئن ۱۹۷۵ امضاء شده در بغداد - حل و فصل خواهند نمود.

ماده ۷ - موافقتنامه حاضر بوسیله هر یک از طرفین متعاهدین بر اساس قوانین داخلی خود به تصویب خواهد رسید و از تاریخ مبادله اسناد تصویب لازم الاجراء خواهد بود.
بغداد - بتاريخ ۲۶ دسامبر ۱۹۷۵

از طرف دولت جمهوری عراق
سعدون حمادی

از طرف دولت ایران
عباسعلی خلعتبری

از «لایحه قانونی راجع به پروتکل نهایی همکاری های اقتصادی بین جمهوری اسلامی ایران و اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی» مصوب ۱۳/۴/۱۳۵۹ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران

ماده واحده - پروتکل نهایی همکاریهای اقتصادی بین جمهوری اسلامی ایران و اتحاد

جماهیر شوروی سوسیالیستی که در تاریخ ۳۰ خرداد ماه ۱۳۵۹ در مسکو به امضاء رسیده است و پیوست این ماده واحده می باشد تصویب و اجازه مبادله اسناد تصویب آن داده می شود.

شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران

...

صورت جلسه نهمین اجلاس کمیسیون دائمی همکاری اقتصادی ایران و شوروی

... طرفین در جریان تبادل نظر پیرامون مسایل مشخص همکاری اقتصادی و فنی ایران و شوروی و دورنمای بسط و توسعه آن درباره موارد زیر موافقت نمودند:

...

ارتباطات حمل و نقل

طرفین خاطر نشان ساختند که با وجود تقلیل حجم عمومی انتقالات بین دو کشور در سال ۱۹۷۹ به علت عوامل طبیعی دارای جنبه موقت امکانات مساعدی برای گسترش حجم انتقالات مشترک وجود دارد.

طرفین با در نظر گرفتن احتیاجات بازرگانی اتحاد شوروی و ایران تصمیم گرفتند تمام اقدامات ممکنه را در جهت تأمین انتقال کالاهای بازرگانی اتحاد شوروی و ایران و محمولات ترانزیتی به عمل آورند.

...

طرفین موافقت نمودند به شرط رعایت موافقتنامه های کمیسیون های فرعی مقادیر بارهای ارسالی را در ظرف سال و بر حسب سمت های جداگانه به شرح زیر به طور مساوی توزیع نمایند:

الف - ...

ب- طرف ایرانی اقداماتی را بمنظور تخلیه و بارگیری ماهانه کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی در بنادر انزلی و نوشهر براساس فرم‌های توافق شده توسط سازمانهای صلاحیتدار طرفین انجام خواهد داد.

ج - ...

طرف ایرانی به منظور افزایش انتقالات دریایی بین اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی و جمهوری اسلامی ایران در تجدید ساختمان بنادر انزلی و نوشهر اقدام لازم به عمل آورده و آمادگی پذیرش کالا را اعلام می نماید.

طرفین صلاح می دانند که ترویج انتقالات با استفاده از کاتینر و پالت ادامه یابد و طرف ایرانی تجدید ساختمان تأسیسات جهت حمل و نقل با کاتینر را ادامه خواهد داد. طرفین تأیید می کنند که تشکیل ملاقاتهای سالانه نمایندگان صلاحیتدار طرفین به منظور کسب موافقت پیرامون مقادیر و شرایط حمل و نقل بار بین اتحاد جماهیر شوروی و جمهوری اسلامی ایران به نوبت در هریک از کشورها ضروری می باشد.

...

فهرست کارخانه‌ها و کارهای مورد اجرا در ایران که ممکن است موضوع همکاری اقتصادی و فنی ایران و شوروی تحت شرایط مساعد فنی واقع شود.

۱- ...

۲- ...

...

۱۶- همکاری در راه اندازی طرحهای نیمه تمام (کشتی سازی، صنایع سلولزی و غیره) در جمهوری اسلامی ایران.

تبصره - سازمانهای شوروی موافقت نمودند در جریان به عمل آوردن مساعدت فنی در انجام کارهای پژوهشی و تهیه و تنظیم اسناد طراحی و فنی مربوط به ساختمان واحدهای صنعتی آموزش پرسنل ایرانی صورت گیرد مشروط بر این که این پرسنل به طور مستقیم و فعال در انجام کارها شرکت نمایند.

در طرحهای مذکور استفاده از آخرین پیشرفتهای اتحاد شوروی در زمینه تکنیک و تکنولوژی و جدیدترین نمونه‌های ماشین‌آلات و تجهیزات پیش‌بینی خواهد گردید.

قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان برای معافیت متقابل از پرداخت مالیات بر درآمد مؤسسات، حاصل از فعالیتهای کشتیرانی در حمل و نقل بین‌المللی^۱ مصوب ۱۳۷۰/۷/۳

ماده واحده - موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان برای معافیت از پرداخت مالیات بر درآمد مؤسسات، حاصل از فعالیتهای کشتیرانی در حمل و نقل بین‌المللی مشتمل بر یک مقدمه و (۶) ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد مصوب آن داده می‌شود.

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی
پاکستان برای معافیت متقابل از پرداخت مالیات بر درآمد مؤسسات
حاصل از فعالیتهای کشتیرانی در حمل و نقل بین‌المللی

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان نظر به علائق خود

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۲۵۸۲ مورخ ۱۳۷۰/۸/۴ - صفحه ۳۹۲ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۰.

جهت عقد یک موافقتنامه برای معافیت متقابل از پرداخت مالیات بر درآمد مؤسسات حاصل از فعالیتهای کشتیرانی در حمل و نقل بین المللی به شرح ذیل موافقت نمودند:
ماده ۱ - مالیاتهای موضوع موافقتنامه:

۱ - مالیاتهای موجود که مشمول موافقتنامه حاضر می شود به قرار ذیل می باشد:

الف - در مورد جمهوری اسلامی ایران. مالیات بر درآمد.

ب - در مورد جمهوری اسلامی پاکستان. مالیات بر درآمد، مالیات فوق العاده و

سورشارژ.

۲ - این موافقتنامه همچنین شامل کلیه مالیاتهایی خواهد بود که علاوه بر مالیاتهای فعلی

وضع و برقرار می شود، در صورتی که نوعاً نظیر و مشابه آن باشد.

ماده ۲ - تعاریف:

۱ - در موافقتنامه حاضر بجز در مواردی که متن مفهوم دیگری را ایجاب نماید.

الف - اصطلاح «یک دولت متعاهد» و «دولت متعاهد دیگر» حسب مورد متن به ایران یا

پاکستان اطلاق می شود.

ب - اصطلاح «مؤسسه یک دولت متعاهد» عبارتست از: مؤسسه ای که اداره و مدیریت

امور آن به طور کامل در قلمرو همان دولت متعاهد صورت می گیرد.

ج - اصطلاح «حمل و نقل بین المللی» عبارت است از: هر نوع حمل یا کشتی به استثنای

مواردی که کشتی صرفاً در نقاط واقع در قلمرو یک دولت متعاهد عمل می کند.

د - اصطلاح «فعالیتهای کشتیرانی» عبارتست از: فعالیتهای حرفه ای حمل و نقل دریایی

مسافر، کالا، موجودات زنده و پست توسط یک کشتی تحت مالکیت یا به هر عنوان مدیریت

یک مؤسسه دولت متعاهد شامل بلیط و دیگر اسناد مشابه برای چنین حمل و نقلی.

۲ - در اجرای این موافقتنامه توسط هر یک از دولتین متعاهدین هر اصطلاحی که در آن

تعریف نشده باشد دارای همان معنایی است که قوانین جاری مربوط به مالیاتهای موضوع این

موافقتنامه در قلمرو آن دولت دارد مگر آنکه مفاد موافقتنامه مفهوم دیگری را ایجاب نماید.

ماده ۳ - معافیت متقابل مالیاتی:

مؤسسات یک دولت متعاهد بابت درآمد حاصل از فعالیتهای کشتیرانی در حمل و نقل

بین‌المللی با رعایت تعاریف مندرج در ماده ۲ این موافقتنامه از پرداخت مالیات به دولت متعاقد دیگر معاف خواهند بود.

ماده ۴ - مشاوره و تبادل اطلاعات متقابل:

مقامات ذیصلاح دولتیین متعاهدین بر اساس رضایت متقابل جهت حل هر نوع اشکال یا شبهه ناشی از تفسیر یا اجرای این موافقتنامه تلاش خواهند کرد. دولتیین متعاهدین همچنین پیرامون نظامهای مالیاتی، قوانین و مقررات مربوطه به تبادل اطلاعات ضروری مبادرت خواهند ورزید.

ماده ۵ - لازم الاجراء شدن:

موافقتنامه حاضر بعد از مبادله یادداشت کتبی بین دولتیین مربوط مبنی بر انجام و رعایت تشریفات قانونی در کشورهای ذیربط لازم الاجراء خواهد بود و مفاد آن از تاریخ یازدهم دیماه ۱۳۶۷ هجری شمسی برابر با اول ژانویه ۱۹۸۹ به مورد اجراء گذارده خواهد شد.

ماده ۶ - فسخ:

اعتبار موافقتنامه حاضر نامحدود است اما هر یک از دولتیین متعاهدین در صورت تمایل به فسخ قرارداد حاضر می‌تواند با صدور یک اخطار شش ماهه قبلی مراتب را به دولت متعاقد دیگر ابلاغ نماید در این صورت موافقتنامه حاضر از تاریخ اول ژانویه سال متعاقب سالی که اخطار مزبور ابلاغ شده است منقضی می‌شود.

موافقتنامه حاضر در اسلام آباد به تاریخ ۲۲ اردیبهشت ماه سال ۱۳۶۹ هجری شمسی برابر با روز ۱۲ ماه مه سال ۱۹۹۰ میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی و انگلیسی که هر دو از اعتبار مساوی برخوردار است منعقد گردید.

از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران از طرف جمهوری اسلامی پاکستان

محسن نوربخش

احسان الحق پیراچا

وزیر امور اقتصادی و دارایی

وزیر مشاور برای امور دارایی، اقتصاد و

برنامه‌ریزی و توسعه

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلغارستان^۱ مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۱

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری و دریایی بین المللی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلغارستان مشتمل بر یک مقدمه و پانزده ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه میادله اسناد آن داده می شود.

موافقتنامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلغارستان

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلغارستان که پس از این با عنوان «طرفین متعاقد» به آن اشاره خواهد شد با علاقه به توسعه هماهنگ کشتیرانی تجاری دریایی جهت فعال سازی همکاریهای فی مابین در زمینه مسائل تجاری و دریانوردی، با رعایت اصول آزادی دریانوردی تجاری بین المللی تصمیم به انعقاد توافقنامه ذیل گرفته اند:

ماده ۱ - از نظر موافقتنامه حاضر:

- الف - موازه «کشتی طرف متعاقد» به معنای هر کشتی تجاری می باشد که بر طبق قوانین طرف متعاقد به ثبت رسیده و تحت پرچم آن تردد می نماید بجز:
 - الف - کشتیهای جنگی.
 - ب - سایر کشتیهایی که در خدمت نیروهای مسلح هستند.
 - ج - کشتیهای تحقیقاتی و هیدروگرافی (اقیانوس شناسی و علمی).

د - کشتیهای ماهیگیری.

ه - کشتیهایی که اعمالی با ویژگی غیرتجاری انجام می دهند.

(قایقهای تفریحی دولتی، بیمارستانی و غیره).

۲. واژه «جزو خدمه» یعنی هر شخصی که در روی عرشه کشتی متصدی احوال مربوط به بهره برداری و نگهداری کشتی می باشد و نام او در لیست خدمه کشتی مندرج می باشد.

۳ - مقامات صالح دریایی عبارتند از:

وزارت راه و ترابری، در جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل در جمهوری بلغارستان.

ماده ۲ - موافقتنامه حاضر در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و قلمرو جمهوری بلغارستان به موقع اجراء گذارده خواهد شد.

ماده ۳ - همکاری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلغارستان در زمینه همکاریهای دریایی و توسعه کشتیرانی تجاری بر اساس تساوی حقوق و احترام به حاکمیت ملی و منافع و علایق مشترک خواهد بود.

ماده ۴ - بر طبق ماده (۳) این موافقتنامه هر یک از طرفین متعاقد باید تمام مساعدتهای ممکن را جهت برقراری تماس بین سازمانها و ارگانهای ذیربط دریایی خود انجام دهند.

ماده ۵ - ۱ - طرفین متعاقد هر نوع مساعدت ممکن را در جهت توسعه همکاریهای دریایی کشتیرانی تجاری بین دو کشور مبذول خواهند نمود، در جهت اهداف فوق طرفین متعاقد موافقت می نمایند که:

الف - کشتیهای ایران و بلغارستان را برای شرکت در حمل و نقل کالا بین بنادر دو کشور متعاقد ترغیب و در جهت رفع موانع احتمالی که ممکن است مانع توسعه این حمل و نقل شود همکاری نمایند.

ب - برای کشتیهایی که تحت پرچم یکی از طرفین متعاقد در حمل کالا بین بنادر دو کشور و بنادر کشورهای ثالث تردد می نمایند، ایجاد مانع نمایند.

۲ - شرایط بند (۱) این ماده شامل حق استفاده کشتیهایی که تحت پرچم کشور ثالث تردد می نمایند برای مشارکت در تردد دریایی بین بنادر دو کشور متعاقد و بنادر کشورهای ثالث

نمی شود.

ماده ۶-۱- هر یک از طرفین متعاقد در رابطه با موارد ذیل همان رفتاری را با کشتیهای طرف متعاقد دیگر در آبهای سرزمینی و بنادر دریایی اش خواهد داشت که با کشتیهای تحت ملیت خود در استفاده از حمل و نقل دریایی بین المللی دارد:

الف- ورود و خروج به آبهای سرزمینی و بنادر.

ب- توقف کشتیها در بنادر، استفاده از بنادر برای تخلیه و بارگیری کالا و استفاده از تسهیلات بندری.

ج- سوار و پیاده شدن مسافر.

د- استفاده از خدمات مربوط به کشتیرانی و دریایی و همچنین عملیات مربوط.

۲- مفاد بند (۱) این ماده در موارد زیر به کار گرفته نخواهد شد:

الف- فعالیتهایی که بر طبق قوانین داخلی هر یک از طرفین متعاقد منحصر به مؤسسات و سازمانهای آنهاست از قبیل: تجارت ساحلی، کاپوتاز (کشتیرانی ساحلی)، عملیات نجات، یدککشی و سایر خدمات به غیر از خدمات نمایندگی.

ب- مقررات مربوط به پذیرش و اقامت خارجیان در خاک هر یک از طرفین متعاقد.

ج- مقررات مربوط به راهنمایی اجباری کشتیهای خارجی.

د- بندری که برای کشتیهای خارجی، باز نمی باشد.

ماده ۷- طرفین متعاقد باید در چارچوب قوانین و مقررات بندری تمام اقدامات لازم را برای تسهیل و تشویق حمل و نقل دریایی جهت جلوگیری از تأخیر غیر ضروری کشتیهایی که تحت پرچم طرف متعاقد دیگر در بنادرشان تردد می نمایند مطابق با الزامات عهدنامه های (کنوانسیون های) بین المللی انجام دهند.

ماده ۸-۱- ملیت رگواهینامه های اندازه گیری همچنین مدارک کشتی که مطابق الزامات کنوانسیون های بین المللی باشد، توسط مقامات صلاحیت دار یکی از طرفین متعاقد دیگر به رسمیت شناخته خواهد شد.

۲- کشتیهای هر یک از طرفین متعاقد که گواهینامه های اندازه گیری آنها طبق قوانین

موجود صادر و طبق بند یک این ماده معتبر شناخته شده است از هرگونه ارزیابی در

بنادر طرف متعاهد دیگر معاف خواهد بود.

۳- محاسبه حقوق و عوارض بندری براساس گواهینامه‌های ارزیابی کشتیهای مندرج در بند یک ماده حاضر انجام خواهد گرفت.

ماده ۹- طرف متعاهد، مدارک شناسایی اعضای خدمه کشتی را که توسط مقامات صلاحیتدار (طرفین متعاهد) صادر و به رسمیت شناخته شده است به رسمیت خواهند شناخت، مدارک شناسایی اشاره شده به شرح زیر است:

مدارک شناسایی برای خدمه عضو کشتیهای جمهوری اسلامی ایران گذرنامه دریانوردی SEAMEN'S BOOK.

مدارک شناسایی خدمه عضو کشتیهای جمهوری بلغارستان SEAFARER، SPASSPORT می باشد.

ماده ۱۰- طرفین متعاهد که عضو کنوانسیون شماره ۱۰۸ ژنو می باشند مقررات مندرج در کنوانسیون مذکور را در رابطه با گواهینامه‌های ملیت دریانوردان، اعمال خواهند نمود.

ماده ۱۱- هریک از طرفین متعاهد باید کمکهای پزشکی لازم را به اعضای خدمه کشتی طرف متعاهد دیگر در حد امکان مقررات داخلی خود ارائه نماید.

ماده ۱۲- چنانچه کشتی یکی از طرفین متعاهد به گل بنشیند و با ساحل و سایر تأسیسات ساحلی یکی از طرفین متعاهد برخورد نماید کشتی فوق و محموله آن مانند کشتی و محموله خودی مورد حمایت و مراقبت قرار خواهد گرفت. کاپیتان، خدمه و مسافریین روی عرشه کشتی که متحمل خساراتی شده اند باید در چنان موقعی کمک و حمایتهای مشابهی که به کشتیهای خودی می شود با کشتیهای فوق که تصادف در آبهای سرزمین آن اتفاق افتاده است بعمل آید و هزینه‌های آن حسب قراردادهای فیما بین وصول خواهد شد.

هیچیک از شرایط این ماده شکایات و ادعاهایی که در رابطه با کمک و حمایت‌های اعمال شده در مورد کشتی که متحمل صدمه شده، خدمه، مسافران و محموله و سرمایه آن می شود به مخاطره نمی اندازد.

۲- کشتی که متحمل خسارت شده است سرمایه و کالای روی عرشه آن شامل آن

چیزهایی که از آن نجات داده شده‌اند مشمول حقوق و عوارض و سایر مالیاتهایی که برای کالاهای وارداتی اعمال می‌شود نخواهد گردید مگر هدف استفاده و مصرف در خاک کشور عضوی که در این حادثه اتفاق افتاده است باشد.

۳- هیچیک از مفاد بند (۲) این ماده نباید به عنوان مانع اجراء و بکارگیری قوانین و مقررات جاری سوزمین طرفین متعاقد در مورد ورود موقت کالا تلقی شود.

ماده ۱۳- ۱- مقامات صلاحیت‌دار یکی از طرفین متعاقد نباید در اختلافات واقع شده بین صاحب کشتی، فرمانده، افسران و دیگر اعضای خدمه در رابطه با حقوق، متعلقات شخصی و بطور کلی کار روی عرشه کشتی که تحت پرچم طرف دیگر متعاقد تردد می‌نماید دخالت نمایند.

۲- مقامات صلاحیت‌دار یکی از طرفین متعاقد نمی‌باید در امور کیفری مربوط به جراثمی که در عرشه کشتی تحت پرچم طرف متعاقد دیگر به هنگام توقف در بندر روی دهد اعمال صلاحیت کیفری نمایند مگر در موارد ذیل:

الف- به موجب درخواست نماینده دیپلماتیک یا کنسولگری طرف متعاقد دیگر یا با دازا بودن موافقت آن.

ب- زمانی که برای جرم ارتكابی در قوانین داخلی کشور متعاقدی که کشتی در بندر آن توقف نموده است، مجازات کیفری بیش از ۵ سال حبس پیش‌بینی شده است.

ج- زمانی که جرم و آثار آن نظم عمومی را در ساحل یا در بندر به مخاطره اندازد یا امنیت عمومی (ملی) را تحت تأثیر قرار دهد.

د- هنگامی که افراد خارج از خدمه کشتی در جرم مزبور دخالت کنند یا جرم توسط اتباع دولت پذیرنده یا هلیه آنها صورت گرفته باشد.

ه- برای جلوگیری از تجارت غیرقانونی مواد مخدر، روانگردان یا مواد رادیواکتیو.

۳- این ماده ارتباطی با حق مقامات صالح طرفین متعاقد راجع به اجرای قوانین و مقررات داخلی شان در مورد حفظ سلامت عمومی، کنترل گمرکی، محافظت از محیط زیست دریایی، امنیت کشتیها، بنادر، جان افراد و کالا و پذیرش خارجیان در سرزمینشان ندارد.

ماده ۱۴- ۱- طرفین متعاقد به خاطر روح همکاری نزدیک باید به طور متناوب به جهات زیر مشورت نمایند:

الف - مورد مباحثه قرار دادن و تحکیم شرایط بکارگیری این موافقتنامه.

ب - ارائه پیشنهاد و هماهنگی در الحاقات احتمالی این موافقتنامه.

۲ - در تأیید بند (۱) این ماده طرفین متعهد از مجاری دیپلماتیک پیشنهاد انجام مشاوره بین مقامات صلاحیتدار دریایی دو کشور را می نمایند که نباید از تاریخ پیشنهاد مربوط از ۶۰ روز تجاوز نماید.

ماده ۱۵ - ۱ - این موافقتنامه منوط به تصویب طرفین است و از تاریخ میادله اسناد مربوط به تصویب، لازم الاجراء خواهد بود.

۲ - این موافقتنامه برای مدت نامحدود و تا ۶ ماه پس از تاریخی که هریک از طرفین متعهد طرف دیگر را کتباً از قصد خود مبنی بر لغو موافقتنامه حاضر مطلع سازد، به اعتبار خود باقی خواهد بود.

در تاریخ ۱۳۷۲/۶/۲۵ مطابق ۱۶ ماه سپتامبر سال ۱۹۹۲ در سه نسخه اصلی به زبانهای انگلیسی و فارسی و بلغاری تهیه که اعتبار هر سه نسخه یکسان خواهد بود.

از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران

از طرف جمهوری بلغارستان

محمد سعیدی کیا

الکساندر الکساندرف

وزیر راه و ترابری

وزیر حمل و نقل

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولتهای

جمهوری اسلامی ایران و جمهوری اوکراین^۱

مصوب ۱۳۷۴/۲/۲۴

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولتهای جمهوری اسلامی ایران و

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۶۴۴ مورخ ۱۳۷۴/۲/۲۸ - صفحه ۱۲۳ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۲.

جمهوری اکراین مشتمل بر یک مقدمه و ۱۵ ماده بشرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و جمهوری اکراین

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت اکراین که پس از این با عنوان «طرفین متعاقد» به آنها اشاره خواهد شد با علاقه به توسعه هماهنگ کشتیرانی تجاری دریایی بین دو کشور، جهت فعال سازی همکاری های فیما بین در زمینه مسایل تجاری و دریانوردی، با رعایت اصل آزادی کشتیرانی تجاری بین المللی تصمیم به انعقاد توافقنامه ذیل گرفته اند:

ماده ۱ - از نظر موافقتنامه حاضر:

۱ - واژه «کشتی یکی از طرفین متعاقد» در این موافقتنامه به معنای هر کشتی تجاری می باشد که طبق قوانین داخلی یکی از دو طرف به ثبت رسیده و تحت پرچم آن تردد می نماید
بجز:

الف - کشتی های جنگی.

ب - کشتی های دیگری که در خدمت نیروهای مسلح هستند.

ج - کشتی های تحقیقاتی (هیدروگرافی، اقیانوس شناسی و علمی).

د - کشتی های ماهیگیری.

ه - کشتی هایی که اعمالی با ویژگی غیر تجاری انجام می دهند (قایق های دولتی،

بیمارستانی و غیره).

۲ - واژه «جزو خدمه» یعنی هر شخصی که در روی عرشه کشتی هر یک از طرفین متعاقد،

متصدی اعمال مربوط به سکانداری، اداره یا نگهداری کشتی است و نام او در لیست خدمه

کشتی مندرج می باشد.

۳- مقامات ذیصلاح دریایی عبارتند از:

وزارت راه و ترابری در جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل در اوکراین.

ماده ۲- موافقتنامه حاضر در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و قلمرو اوکراین به موقع اجرا گذاشته خواهد شد.

ماده ۳- همکاری بین جمهوری اسلامی ایران و اوکراین در زمینه کشتیرانی تجاری دریایی براساس تساوی حقوق و احترام به حاکمیت ملی و منافع و حلالیق مشترک می باشد.

ماده ۴- طبق ماده ۳ این موافقتنامه هر یک از طرفین متعاقد باید یکدیگر را در برقراری تماس بین سازمانها و مقامات مسئول فعالیت های حمل و نقل دریایی خود مساعدت نمایند.

ماده ۵- ۱- طرفین در جهت توسعه کشتیرانی تجاری دریایی بین دو کشور با یکدیگر همکاری و تشریک مساعی خواهند نمود، در جهت اهداف فوق طرفین موافقت می نمایند که:

الف- شرکت های کشتیرانی ایرانی و اوکراینی را جهت شرکت در حمل و نقل کالا بین بنادر دو کشور و نیز جهت همکاری در رفع موانع احتمالی که ممکن است مانع توسعه این حمل و نقل شود، ترغیب نمایند.

ب- برای کشتیهایی که تحت پرچم یکی از متعاقد در حمل کالا بین بنادر دو کشور و بنادر کشورهای ثالث تردد می نمایند، ایجاد مانع نمایند.

۲- مفاد بند یک این ماده شامل کشتی هایی که تحت پرچم کشورهای ثالث بین بنادر طرفین متعاقد برای شرکت در تردد دریایی رفت و آمد می نمایند نمی شود.

ماده ۶- ۱- هر یک از طرفین متعاقد در رابطه با موارد ذیل نسبت به کشتی ها، خدمه، مسافران و کالاهای طرف متعاقد دیگر همان رفتاری را خواهد داشت که با کشتیهای تحت ملیت خود که در حمل و نقل دریایی بین المللی مورد استفاده قرار می گیرند، دارد:

الف- ورود و خروج به آبهای سرزمینی و بنادر.

ب- توقف کشتیها در بنادر، استفاده از بنادر برای تخلیه و بارگیری کالا و استفاده از

تسهیلات بندری.

ج - سوار و پیاده شدن مسافر.

د - استفاده از خدمات مربوط به دریانوردی تجاری و همچنین عملیات تجاری مربوط.

۲ - مفاد بند یک این ماده در موارد زیر اعمال نخواهد شد:

الف - فعالیت‌هایی که طبق قوانین داخلی هر یک از طرفین متعاقد منحصر به مؤسسات و سازمانهای آن طرف است.

ب - مقررات مربوط به پذیرش و اقامت خارجیان در سرزمین هر یک از طرفین متعاقد.

ج - مقررات مربوط به راهنمایی اجباری کشتیهای خارجی.

د - بندبری که بر روی کشتیهای خارجی باز نمی‌باشد.

ماده ۷ - طرفین متعاقد می‌بایست در چارچوب قوانین و مقررات بندری خود تمام اقدامات لازم را برای تسهیل و تشویق حمل و نقل دریایی جهت جلوگیری از تأخیر غیر ضروری کشتیهای تحت پرچم طرف متعاقد دیگر در بنادرشان طبق مقررات کنوانسیونهای بین‌المللی انجام دهند.

ماده ۸ - ۱ - گواهینامه‌های ملیت و اندازه‌گیری و نیز مدارک کشتی که توسط مقامات صلاحیت‌دار یکی از طرفین متعاقد صادر یا به رسمیت شناخته شده باشد، مطابق با الزامات کنوانسیونهای بین‌المللی توسط مقامات صلاحیت‌دار طرف متعاقد دیگر به رسمیت شناخته خواهد شد.

۲ - کشتیهای هر یک از طرفین متعاقد که گواهینامه‌های اندازه‌گیری آنها طبق قوانین موجود و الزامات کنوانسیونهای بین‌المللی صادر و طبق بند یک این ماده معتبر شناخته شده است از هرگونه اندازه‌گیری در بنادر طرف متعاقد دیگر معاف خواهد بود.

۳ - عوارض و هزینه‌های بندری براساس گواهینامه‌های اندازه‌گیری کشتی‌های مندرج در بند یک ماده حاضر محاسبه می‌شود.

ماده ۹ - طرفین متعاقد مدارک شناسایی خدمه کشتی را که توسط مقامات صلاحیت‌دار آنها صادر می‌شود به رسمیت خواهند شناخت:

- برای خدمه جمهوری اسلامی ایران: Seamen's Book.

- برای خدمه اگر این: Seamen's Passport.

ماده ۱۰ - طرفین متعاقد مقررات مندرج در کنوانسیون شماره ۱۰۸ ژنو را که در رابطه با گواهینامه‌های ملیت دریانوردان می‌باشد اعمال خواهند نمود.

ماده ۱۱ - هر یک از طرفین متعاقد می‌بایستی کمکهای پزشکی لازم را در حد امکان مطابق قوانین و مقررات داخلی خود به خدمه کشتی‌های طرف متعاقد دیگر ارائه نماید.

ماده ۱۲ - چنانچه کشتی یکی از طرفین متعاقد به گل بنشیند و با ساحل و سایر تأسیسات ساحلی طرف دیگر برخورد نماید کشتی فوق و محموله آن مانند کشتی و محموله خودی مورد حمایت و مراقبت قرار خواهد گرفت. خدمه و مسافری که روی عرشه کشتی که متحمل خسارت شده است بایستی در همه اوقات از معاضدت، کمک و حمایت‌های مشابهی برخوردار شوند که اتباع کشوری که تصادف در آبهای سرزمینی آن اتفاق افتاده از آن برخوردار می‌گردند و هزینه‌های آن طبق قراردادهای فی‌مابین وصول خواهد شد.

هیچیک از شرایط این ماده مانع طرح شکایت و ادعاهایی که مربوط به کمک و حمایت‌های ارائه شده به کشتی خسارت دیده، خدمه، مسافران، محموله و سرمایه آن است، نمی‌شود.

۲- اموال و کالاهای حمل شده بر عرشه کشتی آسیب دیده‌ای که نجات یافته است مشمول حقوق گمرکی، سود بازرگانی، هزینه‌ها و مالیات‌های دیگری که در مورد کالاهای وارداتی وضع می‌شود نخواهد گردید مگر آنکه هدف مصرف و استفاده از آن کالاها در خاک کشوری باشد که این حادثه در آن اتفاق افتاده است.

۳- مفاد بند ۲ این ماده مانع اجرای قوانین و مقررات جاری در سرزمین‌های طرفین متعاقد در خصوص انبار نمودن موقت کالا نمی‌شود.

ماده ۱۳ - ۱ - مقامات صلاحیت‌دار هر یک از دو طرف متعاقد نباید در اختلافات حقوقی واقع شده در دریایا در بنادر طرف دیگر بین صاحب کشتی، فرمانده، افسران و دیگر اعضای خدمه در رابطه با حقوق، متعلقات شخصی و بطور کلی کار روی عرشه کشتی که تحت پرچم طرف متعاقد دیگر تردد می‌نماید دخالت نمایند.

۲ - مقامات صلاحیت‌دار هر یک از دو طرف متعاقد نباید در امور کیفری مربوط به جرایمی که در عرشه کشتی تحت پرچم طرف دیگر به هنگام توقف در بندر روی می‌دهد،

خود را واجد صلاحیت کیفری بدانند مگر در موارد زیر:

الف - بنا به درخواست یا رضایت نماینده دیپلماتیک یا مسئول کنسولی طرف متعاقد دیگر که کشتی با پرچم آن دریاوردی می‌کند.

ب - زمانی که جرم ارتكابی در قوانین داخلی کشور طرف این موافقتنامه که کشتی در بندر آن توقف نموده است سنگین بوده یا برای آن مجازات کیفری حبس بیش از ۵ سال پیش‌بینی شده است.

ج - زمانی که جرم یا عواقب آن مخل نظم عمومی در ساحل یا در بندر بوده یا امنیت ملی را تحت تأثیر قرار دهد.

د - هنگامی که اشخاصی به غیر از خدمه در ارتكاب جرم دست داشته یا زمانی که جرم توسط اتباع کشور پذیرنده یا علیه ایشان ارتكاب یافته باشد.

ه - برای جلوگیری از تجارت غیرقانونی مواد مخدر، روانگردان یا رادیواکتیو.

۳ - مقررات این ماده تأثیری بر حق مقامات ذی صلاح طرفین متعاقد به منظور اجرای قانون و مقررات ملی ایشان از نظر حفظ بهداشت عمومی، کنترل گمرکی، حفظ محیط زیست دریا، امنیت کشتیها، بنادر، جان و مال افراد و اجازه ورود خارجیان به خاک خود، نمی‌گذارد.

ماده ۱۴ - ۱ - طرفین متعاقد بنا به روح همکاری تنگاتنگ بایستی بطور ادواری به جهات زیر مشورت نمایند:

الف - تبادل نظر و بهبود زمینه‌های اجرایی مفاد موافقتنامه حاضر.

ب - ارائه پیشنهاد و انجام هماهنگی در اصلاحات و اضافات احتمالی در این موافقتنامه.

۲ - در اجرای بند یک این ماده طرفین متعاقد از طریق مجاری سیاسی پیشنهاد انجام مشاوره بین مقامات صلاحیتدار دریایی دو کشور را می‌نمایند. فاصله میان پیشنهاد مربوط و انجام مشاوره نباید از شصت روز تجاوز نماید.

ماده ۱۵ - ۱ - این موافقتنامه منوط به تصویب مراجع ذی صلاح طرفین است و از تاریخ مبادله اسناد مربوط به تصویب، لازم‌الاجرا خواهد بود.

۲ - این موافقتنامه برای مدت نامحدود و تا ۶ ماه پس از تاریخی که هر یک از طرفین

متعاقد طرف دیگر را کتباً از قصد خود مبنی بر لغو موافقتنامه حاضر مطلع سازد، به اعتبار خود باقی خواهد بود.

این موافقتنامه در تاریخ ۱۸ تیرماه ۱۳۷۲ برابر با ۱۹۹۳/۷/۹ در شهر تهران در سه نسخه اصلی به زبان‌های انگلیسی، فارسی و اکرائینی تهیه که اعتبار هر سه نسخه یکسان خواهد بود. از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران از طرف دولت اکراین

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت کویت^۱ مصوب ۱۳۷۴/۷/۱۲

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری و دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت کویت مشتمل بر یک مقدمه و (۱۳) ماده بشرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و
دولت کویت

مقدمه:

نظر به تمایل دو جانبه دولت جمهوری اسلامی ایران و حکومت دولت کویت که از این پس با عنوان «طرفین» به آنها اشاره خواهد شد نسبت به تنظیم کشتیرانی دریایی برای

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۷۶۳ مورخ ۱۳۷۴/۸/۱۶ - صفحه ۶۰۲ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۴.

گسترش و تعمیق بیشتر مناسبات اقتصادی و همکاریهای دوجانبه در زمینه های بازرگانی و حمل و نقل دریایی برای رفاه و سعادت دولت و ملت خود بر اساس احترام به حاکمیت ملی، مساوات، آزادی کشتیرانی تجاری بین المللی و منافع مشترک تصمیم به انعقاد موافقتنامه زیر گرفته اند:

ماده ۱ - از نظر این موافقتنامه:

۱ - اصطلاح «کشتی» به هر نوع شناور دریایی اطلاق می شود که برای استفاده تجاری دریایی ساخته شده باشد و تحت پرچم یکی از طرفین بوده و بر اساس قوانین جاری آن به ثبت رسیده باشد. این اصطلاح شامل موارد زیر نخواهد بود:

الف - کشتی های جنگی و یا کشتی هایی که در خدمت نیروهای مسلح هستند.

ب - کشتی های ماهیگیری.

ج - کشتی هایی که هدفهای غیر تجاری دارند.

۲ - اصطلاح «جزو خدمه کشتی» یعنی هر شخصی که روی عرشه کشتی می باشد و نام او در فهرست خدمه کشتی مندرج است.

۳ - مقامات ذیربط عبارتند از:

در دولت جمهوری اسلامی ایران، وزارت راه و ترابری.

در حکومت دولت کویت، وزارت ارتباطات.

ماده ۲ - طرفین در مورد فراهم نمودن کلیه تسهیلات موجود برای توسعه همکاریهای دوجانبه در زمینه کشتیرانی تجاری و حمل و نقل دریایی همکاری خواهند نمود این همکاری شامل تجسس و نجات، جلوگیری از آلودگی دریایی، نظارت بر ترافیک دریایی، بررسی نقشه های دریایی و تبادل اطلاعات خواهد بود.

ماده ۳ - طرفین همکاریهایی را در رابطه با وضع مقررات و دستورالعمل های دریایی بر اساس رفتار متقابل به ویژه راجع به بنادر و بازرسی کشتی هایی که در زمینه کشتیرانی تجاری دریایی فعالیت می کنند و ظرفیت ناخالص آنها بیش از (۵۰۰) تن نباشد به عمل خواهند آورد.

هریک از طرفین مقررات و دستورالعمل های یاد شده را بر اساس رفتار متقابل به

رسمیت خواهند شناخت.

ماده ۴ - هریک از طرفین تمامی حمایت‌های ممکن را برای برقراری تماس بین سازمانها و مؤسسات دریایی خود به عمل خواهند آورد.

ماده ۵ - طرفین در چهارچوب قوانین و مقررات مربوط به خود برای تسهیل و تسریع در عملیات حمل و نقل دریایی از طریق جلوگیری از تأخیرهای بندری و تسهیل امور گمرکی، اداری و بهداشتی در حد امکان، اقدامات لازم را انجام خواهند داد.

ماده ۶ - مقامات ذربط طرفین گواهینامه‌های ثبت، ظرفیت بارگیری و ایمنی و همچنین سایر مدارک کشتی‌ها را طبق مقررات و کنوانسیونهای بین‌المللی صادر شده باشد به رسمیت خواهند شناخت.

ماده ۷ - طرفین مدارک شناسایی کارکنان کشتی را که توسط مقامات صلاحیتدار طرف دیگر صادر شده است به شرح زیر به رسمیت خواهند شناخت:

- شناسنامه دریانوردی برای خدمه کشتی‌های ایرانی.

- شناسنامه دریانوردی و گواهینامه صلاحیت برای خدمه کشتی‌های بزرگ کویتی و

کارت ناخدایی برای خدمه کشتی‌های کوچک کویتی.

ماده ۸ - مقامات مربوط طرف میزبان مراقبت‌های پزشکی و درمانی را در صورت بیماری و مصدوم شدن هریک از اعضاء خدمه متعلق به کشور طرف دیگر، فراهم کرده و پس از تسهیلات لازم را برای خروج وی میسر خواهند نمود.

ماده ۹ - ۱ - چنانچه کشتی یکی از طرفین به گل بنشیند و یا با ساحل و سایر تأسیسات ساحلی طرف دیگر برخورد نماید کشتی فوق و محموله آن مانند کشتی و محموله طرف اخیرالذکر مورد حمایت و مراقبت قرار خواهد گرفت.

فرمانده، خدمه و مسافران روی عرشه کشتی که متحمل خساراتی شده است کمک‌های لازم را دریافت خواهند داشت و هزینه‌های مربوط طبق توافق طرفین دریافت خواهد شد. مفاد این ماده مانع طرح شکایات و ادعاهایی که در رابطه با کمک و حمایت‌های ارائه شده در مورد کشتی آسیب‌دیده، خدمه، مسافران و محموله آن می‌شود نخواهد بود.

۲ - در صورت نجات اموال و کالاهای حمل شده بر عرشه کشتی آسیب‌دیده، این اقلام

مشمول عوارض و مالیاتی که معمولاً برای کالاهای وارداتی وضع می‌شود نخواهند شد. در صورتی که هدف، استفاده از آن کالاها در سرزمین طرفی که در آن حادثه اتفاق افتاده است باشد این امر مانع اجرای قوانین و مقررات گمرکی لازم‌الاجرا در قلمرو آن طرف نخواهد شد.

ماده ۱۰ - کشتی‌های هر یک از دو طرف برای ورود به بنادر طرف دیگر از طریق یک نماینده محلی طبق قواعد بین‌المللی و با مراعات مقررات جاری طرف مقابل اقدام خواهند نمود. فرمانده مسؤلیت کشتی که ظرفیت ناخالص آن بیش از (۱۵۰) تن است را عهده‌دار خواهد بود.

ماده ۱۱ - بدون لطمه به مفاد این موافقتنامه حقوق طرفین در اجرای قوانین و مقررات ملی و موافقتنامه‌های بین‌المللی که در آن عضویت دارند، محفوظ است.

ماده ۱۲ - کمیته مشترکی متشکل از نمایندگان مقامات مربوط به تناوب و به شکل ادواری و یا بنا به تقاضای طرفین در موارد زیر تشکیل می‌شود:

الف - بحث و بررسی و چگونگی اجرای این موافقتنامه.

ب - ارائه پیشنهاد و هماهنگی راجع به پیوستهای موافقتنامه.

ج - انجام مطالعات مشترک در خصوص ارائه خدمات جدید در زمینه حمل و نقل دریایی.

د - حل اختلافات در خصوص تفسیر و اجرای مفاد این موافقتنامه.

ماده ۱۳ - این موافقتنامه بر اساس مقررات قانون اساسی هر یک از طرفین به تصویب خواهد رسید و از تاریخ آخرین اعلامیه تصویب آن لازم‌الاجرا خواهد شد. این موافقتنامه برای مدت پنج سال معتبر باقی خواهد ماند و خود به خود برای دوره یا دوره‌های مشابه تمدید خواهد شد، مگر اینکه یکی از طرفین تمایل خویش به عدم تمدید آنرا حداقل شش ماه قبل از انقضاء موافقتنامه کتباً به طرف دیگر اعلام نماید.

این موافقتنامه در کویت و در تاریخ نهم ماه فروردین سال یکهزار و سیصد و هفتاد و سه هجری شمسی برابر با بیست و نهم مارس سال یکهزار و نهصد و نود و چهار میلادی به زبانهای فارسی، عربی و انگلیسی در دو نسخه اصلی تهیه شده و اعتبار هر سه متن یکسان

می‌باشد. در صورت اختلاف در تفسیر متن انگلیسی ملاک عمل خواهد بود.
از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران از طرف حکومت دولت کویت
اکبر ترکان حبیب جوهرحیات
وزیر راه و ترابری وزیر ارتباطات و
وزیر مشاور در امور مسکن

اساسنامه شرکت کشتیرانی ایران و پاکستان مصوب

۱۳۷۴/۱۱/۸ هیأت وزیران^۱

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۴/۱۱/۸ بنا به پیشنهاد شماره ۵۱۶۹۰ مورخ ۱۳۷۱/۱۲/۲۳ وزارت بازرگانی و به استناد تبصره (۱) ماده واحده قانون تأسیس شرکت کشتیرانی ایران و پاکستان مصوب ۱۳۷۱- اساسنامه شرکت یاد شده را به شرح زیر تصویب نمود:

اساسنامه شرکت کشتیرانی ایران و پاکستان

فصل اول - نام، موضوع، مرکز اصلی و مدت شرکت

ماده ۱ - نام شرکت عبارتست از «شرکت کشتیرانی ایران و پاکستان (سهامی خاص)» که بر طبق لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت مصوب سال ۱۳۴۷- مفاد این اساسنامه و سایر قوانین و مقررات مربوط اداره می‌شود.
ماده ۲ - موضوع شرکت عبارت است از:

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۲۹۳۶ مورخ ۱۳۷۵/۳/۲۷.

۱- ایجاد و اداره خدمات کشتیرانی مؤثر و مستمر در زمینه حمل و نقل دریایی، اعم از مسافر و بار (به جز کالاهای یخچالی) که هیأت مدیره لازم و مقتضی بداند، در مسیرهای ایران، پاکستان و سایر بندرهای دنیا.

۲- خرید، فروش، مبادله، اجاره، استجاره، تحصیل، نگهداری و بهره‌برداری از انواع ماشین آلات، موتور، لوازم و اثاثیه کشتی و دیگر وسایل نقلیه دریایی.

۳- قبول و اعطای نمایندگی حمل و نقل دریایی یا زمینی مرتبط با موضوع شرکت.

۴- آموزش دریانوردان و افسران در زمینه مشاغل دریایی و زمینی به منظور نیل به اهداف بازرگانی.

۵- انجام هرگونه سرمایه‌گذاری، همچنین انجام هر نوع عملیات قانونی که جهت انجام مقاصد موضوع بندهای (۱)، (۲)، (۳) و (۴) این ماده لازم و مفید تشخیص داده شود.

ماده ۳- کلیه کشتیها باید در جمهوری اسلامی ایران به ثبت برسند و پرچم جمهوری اسلامی ایران روی آنها در اهتزاز باشد.

ماده ۴- کارکنان کشتیها به صورت مساوی از افراد ایرانی و پاکستانی و در موارد استثنا با موافقت دو طرف به خدمت درمی آیند.

ماده ۵- مرکز اصلی شرکت در تهران است و می‌توان بنا به تصمیم هیأت مدیره آن را به هر محل دیگری در ایران انتقال داد.

تبصره - شرکت می‌تواند بنا به پیشنهاد هیأت مدیره و تصویب مراجع ذیصلاح قانونی، شعب و نمایندگیهایی در داخل و خارج از کشور تأسیس کند.

ماده ۶- شرکت برای مدت نامحدود تشکیل می‌شود.

فصل دوم - سرمایه، سهام و شرایط انتقال سهام

ماده ۷- سرمایه شرکت عبارت است از نهصد میلیون (۹۰۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال که به نود هزار (۹۰/۰۰۰) سهم ده هزار (۱۰/۰۰۰) ریالی تقسیم می‌شود و پنجاه و یک درصد (۵۱٪) آن متعلق به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و چهل و نه درصد (۴۹٪)

آن متعلق به شرکت کشتیرانی ملی پاکستان است.
تبصره - تمامی مبلغ اسمی سهام طرفهای ایرانی و پاکستانی به صورت نقدی پرداخت شده است.

ماده ۸ - شرکت به هیچ وجه مجاز نیست سهام بی نام متشری یا سهام با نام موجود را به سهام بی نام تبدیل کند.

ماده ۹ - سرمایه شرکت را می توان در هر موقع بنا به تصمیم مجمع عمومی فوق العاده افزایش داد. مجمع یاد شده هنگام اخذ تصمیم نسبت به افزایش سرمایه، مقدار افزایش و مبلغی را که باید حین پذیره نویسی پرداخت شود، همچنین شرایط و مقررات پرداخت و مدتی که ظرف آن بقیه مبلغ تعهد شده از طرف هیأت مدیره مطالبه می شود را تعیین می کند. در هنگام پذیره نویسی سهام جدید، سهامداران موجود از شرایط یکسان برخوردار هستند. طرفهای ایرانی و پاکستانی حداقل تا (۶۰) روز از تاریخ دریافت آگهی پذیره نویسی شرکت و به نسبت مقدار سهامی که دارند می توانند سهام جدید خریداری کنند.

ماده ۱۰ - اوراق سهام برای هر سهم به طور انفرادی یا برای تعداد بیشتری از سهام به صورت ورقه دسته جمعی صادر می شود. کلیه اوراق سهام باید به امضای رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت برسد و دارای مهر شرکت باشد.

فصل سوم - ارکان شرکت

ماده ۱۱ - ارکان شرکت عبارت است از:

۱ - مجمع عمومی.

۲ - هیأت مدیره.

۳ - بازرس (حسابرس).

۱ - مجمع عمومی.

ماده ۱۲ - مجمع عمومی شرکت با حضور سهامداران یا نمایندگان آنها تشکیل می شود. جلسات مجمع عمومی عادی و مجمع عمومی فوق العاده در مرکز اصلی شرکت برگزار

می‌شود.

ماده ۱۳- مجمع عمومی عادی سالانه یک‌مصد و بیست روز پس از پایان هر سال مالی شرکت تشکیل می‌شود.

چنانچه هیأت مدیره در موعد مقرر اقدام به دعوت مجمع عمومی عادی سالانه نکند، بازرس (حسابرس) شرکت موظف است نسبت به دعوت از مجمع عمومی سالانه اقدام کند. مجمع عمومی فوق‌العاده و مجمع عمومی عادی به طور فوق‌العاده را می‌توان در هر تاریخ برحسب پیشنهاد رئیس هیأت مدیره یا مدیرعامل به هیأت مدیره یا بنا به تقاضای بازرس (حسابرس) شرکت یا دارندگان حداقل بیست درصد (۲۰٪) از سهام شرکت تشکیل داد.

هیأت مدیره موظف است ظرف چهل روز با رعایت تشریفات مقرر در لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت - مصوب ۱۳۴۷ - مجمع عمومی را تشکیل دهد، در غیر این صورت صاحبان سهام می‌توانند از بازرس (حسابرس) شرکت درخواست دعوت از مجمع عمومی کنند. چنانچه بازرس (حسابرس) شرکت نسبت به دعوت مجمع عمومی اقدام نکند، صاحبان سهام می‌توانند با رعایت کلیه تشریفات مربوط، رأساً از اعضای مجمع عمومی دعوت کنند.

در آگهی دعوت مجمع عمومی که از طرف سهامداران ابلاغ می‌شود این موضوع که درخواست آنها از طرف هیأت مدیره و بازرس (حسابرس) ترتیب اثر داده نشده است، قید می‌شود.

ماده ۱۴- دعوتنامه کلیه مجامع عمومی در روزنامه‌ای که هر سال از طرف مجمع عمومی عادی تعیین می‌شود، منتشر می‌شود.

تبصره ۱- فاصله تاریخ انتشار دعوتنامه مجمع عمومی تا تاریخ تشکیل جلسه، حداقل ده روز و حداکثر چهل روز است. دستور جلسه، تاریخ، ساعت تشکیل و آدرس کامل محل تشکیل جلسه به طور مشخص در دعوتنامه قید می‌شود.

تبصره ۲- دعوتنامه کلیه جلسات مجمع عمومی باید حداقل سی روز قبل از تشکیل، از طریق پست سفارشی هوایی برای سهامداران فرستاده و به وسیله تلگراف تأیید شود.

تبصره ۳- در مواقعی که کلیه صاحبان سهام در مجمع حاضر باشند، انتشار آگهی و تشریفات دعوت الزامی نیست.

ماده ۱۵- اولین جلسات مجامع عمومی اعم از عادی یا فوق العاده به ریاست مسن ترین عضو مجمع عمومی شروع و اداره می شود. مجمع در حضور صاحبان سهام - اصالتاً یا وکالتاً - تعداد سهام آنها را به منظور حصول اطمینان از وجود حد نصاب لازم مورد رسیدگی قرار می دهد و از بین صاحبان سهام یا نمایندگان آنها دو نفر ناظر و یک نفر منشی - که صاحب سهم بودن او اجباری نیست - را انتخاب می کند. رئیس مجمع، دو نفر ناظر و منشی، جمعاً هیأت رئیسه مجمع را تشکیل می دهند و اداره مجمع را به عهده دارند.

ماده ۱۶- با حضور بیش از پنجاه درصد (۵۰٪) صاحبان سهام هریک از طرفین شرکت که دارای حق رأی هستند - اصالتاً یا وکالتاً - حد نصاب لازم جهت رسمیت مجامع عمومی عادی به دست می آید و چنانچه در جلسه اول حد نصاب مزبور حاصل نشود، با رعایت مفاد تبصره های ۱ و ۲ ماده (۱۴) این اساسنامه، برای بار دوم از مجمع عمومی دعوت به عمل می آید. مجمع عمومی عادی دوم با حضور هر تعداد از صاحبان سهام طرفین که دارای حق رأی هستند تشکیل می شود مشروط بر آنکه در دعوتنامه دوم به دست نیامدن حد نصاب لازم در جلسه اول ذکر شده باشد.

در مجامع عمومی کلیه تصمیمها به استثنای انتخاب مدیران و بازرسان که تابع مفاد ماده (۸۸) لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت - مصوب ۱۳۴۷ - است، با آرای مثبت نصف به علاوه یک حاضران در جلسه رسمی - اصالتاً یا وکالتاً - معتبر است.

ماده ۱۷- حد نصاب لازم برای رسمیت مجامع عمومی فوق العاده با حضور بیش از پنجاه درصد (۵۰٪) صاحبان سهام هریک از طرفین که دارای حق رأی هستند - اصالتاً یا وکالتاً - به دست می آید و چنانچه در جلسه اول حد نصاب مزبور حاصل نشود، با رعایت تبصره های (۱) و (۲) ماده (۱۴) این اساسنامه، برای بار دوم دعوت به عمل می آید، مشروط بر اینکه در دعوتنامه دوم به دست نیامدن حد نصاب لازم در جلسه اول ذکر شده باشد.

در مجمع عمومی فوق العاده دوم حضور حداقل یک سوم صاحبان سهام هریک از طرفین که دارای حق رأی هستند - اصالتاً یا وکالتاً - لازم است.

تصمیمات مجامع فوق‌العاده در صورتی معتبر است که با دو سوم آرای طرفین شرکت کننده اتخاذ شده باشد.

ماده ۱۸ - تصمیمات مجامع عمومی که با رعایت مفاد این اساسنامه و مقررات لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت - مصوب ۱۳۴۷ - اتخاذ شده باشد، در مورد کلیه صاحبان سهام حتی سهامدارانی که در جلسه حضور نداشته یا نسبت به تصمیمات مجمع رأی منفی داده باشند، معتبر و غیر قابل اعتراض است.

ماده ۱۹ - چنانچه مجمع عمومی نتواند در مورد کلیه مطالب دستور جلسه اتخاذ تصمیم نماید، جلسه به تاریخی که حداکثر از دو هفته بعد تجاوز نمی‌کند، موکول می‌شود. جلسه‌ای که به این ترتیب تشکیل می‌شود نیاز به انتشار آگهی مجدد ندارد و تصمیمات آن در صورتی که حدنصاب مقرر جهت تشکیل مجمع قبلی به دست آمده باشد، معتبر است.

ماده ۲۰ - صورت جلسه حاوی کلیه مذاکرات و تصمیمات گرفته شده در هر یک از مجامع عمومی در دو نسخه توسط منشی جلسه تنظیم و به امضای هیأت رئیسه مجمع می‌رسد. یک نسخه از صورت جلسه در مرکز اصلی شرکت نگهداری می‌شود و نسخه دیگر توسط هیأت رئیسه مجمع جهت اجرای تصمیمات و در صورت الزام قانونی برای ثبت آن در مراجع ذیصلاح، به هیأت مدیره تسلیم می‌شود.

ماده ۲۱ - مجمع عمومی عادی، صلاحیت رسیدگی به کلیه مطالب مربوط به شرکت، به جز موضوعاتی که در صلاحیت انحصاری مجمع عمومی فوق‌العاده - موضوع ماده (۲۲) این اساسنامه - است را دارد.

ماده ۲۲ - اختیارات مجامع عمومی فوق‌العاده شامل اخذ تصمیم نسبت به تغییر و اصلاح اساسنامه، افزایش یا کاهش سرمایه، انحلال، ادغام، تصفیه، تبدیل و تغییر وضع حقوقی، تنوع دادن به فعالیت شرکت و هر اقدام دیگری که به موجب مفاد این اساسنامه و لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت - مصوب ۱۳۴۷ - مستلزم تصمیم مجمع عمومی فوق‌العاده است، می‌شود.

ماده ۲۳ - موضوعاتی که در دستور جلسه مجمع عمومی عادی یا فوق‌العاده قید نشده، قابل طرح در مجمع نیست، مگر اینکه صد در صد (۱۰۰٪) صاحبان سهام اصالتاً یا وکالتاً حاضر

باشند و به اتفاق آرا نسبت به تغییر دستور جلسه تصمیم بگیرند.

۲- هیأت مدیره

ماده ۲۴- هیأت مدیره شرکت - که شرکت را اداره می کند - مرکب از سه عضو از طرف ایرانی و سه عضو از طرف پاکستانی است که برای مدت دو سال توسط مجمع عمومی عادی به شرح مندرج در ماده (۸۸) لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت - مصوب ۱۳۴۷ - انتخاب می شوند.

تبصره - انتخاب مجدد اعضای هیأت مدیره مجاز است.

ماده ۲۵- پرداخت حقوق، دستمزد، پاداش، حق الزحمه، وام یا اعتبار به صورت یکجا یا به دفعات، موکول به تصویب مجمع عمومی عادی است و بر طبق مفاد ماده (۱۳۴) لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت - مصوب ۱۳۴۷ - انجام می شود.

ماده ۲۶- هیأت مدیره، نماینده قانونی شرکت است و به جز مواردی که به موجب لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت - مصوب ۱۳۴۷ - اختیارات آن محدود شده است، بدون محدودیت مجاز به انجام کلیه موارد زیر است:

- ۱- انجام کلیه امور اداری.
- ۲- انجام تشریفات قانونی.
- ۳- حفظ اموال و تنظیم صورت دارایی.
- ۴- تهیه بودجه و تعیین دستمزدها.
- ۵- بررسی حسابها و پیشنهاد در مورد سود سالانه قابل تقسیم.
- ۶- تهیه مقررات داخلی و خارجی.
- ۷- اجرای تصمیمات مجمع عمومی.
- ۸- ادای دیون و وصول مطالبات.
- ۹- تأسیس شعب، اعطا و قبول نمایندگی.
- ۱۰- انتصاب و استخدام متخصصان، کارمندان و کارگران.
- ۱۱- بستن هرگونه قرارداد با شرکتهای، بانکها، ادارات دولتی، مؤسسات خصوصی و

اشخاص حقیقی یا حقوقی.

۱۲- خرید، فروش و اجاره اموال منقول و غیر منقول، ماشین آلات، لوازم و کلیه کالاهای مورد نیاز شرکت، همچنین انجام معاملات به نام و به حساب شرکت.

۱۳- گرفتن وام با رهن گذاردن دارایی شرکت یا بدون آن.

۱۴- تحصیل اعتبار.

۱۵- اعطای وام.

۱۶- افتتاح حسابهای جاری و ثابت.

۱۷- صدور، ظهر نویسی و پرداخت حواله‌ها، چکها، براتها، سفته‌ها و اسناد دیگر و تنزیل

آنها.

۱۸- طرح دعوی از طرف شرکت به عنوان مدعی و دفاع از منافع شرکت به عنوان مدعی علیه در کلیه مراحل دادرسی، با کلیه اختیارات بر اساس مقررات مربوط برای مراجعه به دادگاههای صالح.

۱۹- انتخاب داوران یا کارشناسان، ادعای جعل، تعیین وکلا و تفویض حق توکیل غیر و اختیارات ضروری به آنان و عزل آنان و حل و فصل کلیه دعاوی از طریق سازش یا داوری با رعایت اصل (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران.

تبصره ۱- هیأت مدیره در اجرای بهینه وظایف خود، کلیه اختیارات لازم به استثنای آنچه به حکم قانون و مواد این اساسنامه به مجامع عمومی واگذار شده است را دارد.

تبصره ۲- هیأت مدیره می تواند تمام یا بخشی از اختیارات یاد شده برای اداره امور شرکت را به یک یا چند شخص حقیقی یا حقوقی تفویض کند.

ماده ۲۷- پس از انقضای دوره تصدی هیأت مدیره و تا انجام تشریفات مربوط به انتخاب مدیران جدید، اعضای سابق هیأت مدیره همچنان وظایف خود را انجام می دهند. هیأت مدیره، رئیس و نایب رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل را از بین اعضا با اکثریت آرا انتخاب می کند.

اولین رئیس هیأت مدیره از بین سهامداران ایرانی انتخاب می شود و اولین نایب رئیس هیأت مدیره از بین سهامداران پاکستانی انتخاب می شوند. مدت مأموریت اولین رئیس

هیأت مدیره، اولین نایب رئیس و اولین مدیرعامل را می توان به اتفاق آرای اعضای هیأت مدیره برای مدت دو سال دیگر تجدید نمود، مگر اینکه هیأت مدیره به اتفاق آرا تصمیم دیگری اتخاذ کند. برای دوره های دو ساله بعدی متناوباً رئیس هیأت مدیره از یک طرف و نایب رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل از طرف دیگر به ترتیب از سهامداران طرف پاکستانی و ایرانی انتخاب می شوند.

تبصره - در هیچ دوره ای نباید رئیس هیأت مدیره و نایب رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل جزو سهامداران یک طرف باشند.

ماده ۲۸ - اداره امور روزمره شرکت تحت راهنمایی، نظارت و کنترل هیأت مدیره، بر عهده مدیرعامل است.

ماده ۲۹ - هیأت مدیره برحسب لزوم و حداقل هر شش ماه یک بار تشکیل جلسه می دهد. رئیس هیأت مدیره یا مدیرعامل یا (سه) نفر از اعضای هیأت مدیره متفقاً می توانند در هر موقع با ارسال دعوتنامه که بیست روز قبل از تاریخ جلسه ارسال می شود، نسبت به دعوت هیأت مدیره اقدام کنند.

تبصره ۱ - جلسات هیأت مدیره با حضور حداقل پنج عضو از شش عضو هیأت مدیره - اصالتاً یا وکالتاً - رسمیت می یابد.

تبصره ۲ - تصمیمات هیأت مدیره فقط به اتفاق آرای کلیه اعضای حاضر در جلسه - اصالتاً یا وکالتاً - معتبر است.

ماده ۳۰ - هر یک از اعضای هیأت مدیره می تواند حق رأی خود را به وسیله وکالتنامه رسمی به عضو دیگر هیأت مدیره و در صورت تصویب هیأت مدیره به شخص دیگری تفویض کند. همچنین هر عضو هیأت مدیره می تواند در عین حال نمایندگی چند عضو غایب را دارا باشد، لیکن هیچ فردی خارج از اعضای هیأت مدیره نمی تواند نمایندگی بیش از یک عضو را در جلسات هیأت مدیره داشته باشد.

ماده ۳۱ - هر عضو هیأت مدیره باید در دوره تصدی خود ده سهم به عنوان وثیقه بابت خساراتی که ممکن است در نتیجه قصور در فعالیتهای اداری هیأت مدیره یا هر کدام از اعضای آن به شرکت وارد آید، نزد شرکت به ودیعه گذارد. چنانچه فردی هنگام انتخاب

دارای ده (۱۰) سهم نباشد، حائز شرایط لازم جهت تصدی این پست نخواهد بود، مگر آنکه ظرف سی (۳۰) روز از تاریخ انتخاب ده (۱۰) سهم به وی واگذار شود. چنانچه خسارت وارده ناشی از اعمال مشترک هیأت مدیره باشد از محل سهام کلیه اعضای هیأت مدیره جبران می شود، لیکن خساراتی که ناشی از عمل یک یا چند عضو باشد، از سهام وثیقه عضو یا اعضای که سبب بروز خسارت شده اند، جبران می شود.

اعضایی که مخالفت خود را علیه تصمیمی که منجر به خسارت شده است صریحاً اعلام کرده باشند از مسئولیت مبرا هستند، مشروط بر اینکه مخالفت آنها در صورت جلسه هیأت مدیره قید شده باشد. و دیمه سهام مزبور نزد شرکت به عنوان وثیقه، مانع پرداخت سود سهام به صاحبان آن نخواهد بود.

ماده ۳۲ - کلیه اوراق، اسناد، چکها، حواله ها، سفته ها، قراردادها و سایر اسنادی که برای شرکت ایجاد تعهد کند باید توسط شخص یا اشخاصی که از طرف هیأت مدیره برای این منظور انتخاب می شوند و در حدود اختیاراتی که به آنها تفویض می شود یا توسط نمایندگان آنها امضا شود.

۳ - بازرسی (حسابرس)

ماده ۳۳ - سازمان حسابرسی، بازرسی (حسابرس) شرکت است. اقدامات بازرسی (حسابرس) در اجرای وظایف خود، نباید مانع جریان عادی امور شرکت باشد.

ماده ۳۴ - بازرسی (حسابرس) شرکت موظف است گزارش مربوط به ترازنامه سالیانه و حساب سود و زیان شرکت را همراه باگزارشی از وضع عمومی شرکت حداقل سی روز قبل از تشکیل مجمع عمومی سالیانه، طبق ماده (۱۴۸) لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت - مصوب ۱۳۴۷ - به هیأت مدیره تسلیم کند.

هیأت مدیره گزارش بازرسی را همراه باگزارش هیأت مدیره تسلیم مجمع عمومی سالانه می کند.

ماده ۳۵ - بازرسی (حسابرس) می تواند در کلیه مواقع اموال و دارایی و دیون شرکت را مورد بازرسی قرار دهد و مدیران مکلفند کلیه وسایل و تسهیلاتی را که برای انجام وظایف بازرسی لازم است، فراهم کنند.

ماده ۳۶- در صورت بروز موارد مندرج در ماده (۱۳) این اساسنامه بازرسی می تواند به طور مستقیم از مجمع عمومی دعوت به عمل آورد و مراتب را به اطلاع هیأت مدیره برساند. در این صورت دستور جلسه باید در دعوتنامه قید شود.

فصل چهارم - سال مالی، حساب سالانه و سود سهام

ماده ۳۷ - سال مالی شرکت به استثنای سال اول که از تاریخ ثبت شرکت شروع و در پایان اسفندماه همان سال (۲۰ مارس) پایان می یابد، از اول فروردین ماه (۲۱ مارس) هر سال شروع و در پایان اسفندماه همان سال (۲۰ مارس) سال بعد خاتمه می یابد.

ماده ۳۸ - گزارش سالانه ترازنامه و حساب سود و زیان شرکت پس از پایان سال مالی و حداکثر تا پایان خردادماه، قبل از تاریخ تشکیل مجمع عمومی سالانه توسط هیأت مدیره تهیه و تسلیم بازرسان می شود. مدارک مذکور همراه با گزارش بازرسان پانزده روز قبل از تشکیل مجمع عمومی سالانه برای بررسی صاحبان سهام در مرکز اصلی شرکت، ارائه می شود.

ماده ۳۹ - ترازنامه سالانه و حساب سود و زیان شرکت طبق قوانین و مقررات مربوط و عرف معمول حسابداری تهیه و تنظیم می شود.

ماده ۴۰ - هیأت مدیره تا وقتی که اندوخته قانونی معادل ده درصد (۱۰٪) سرمایه شرکت شود، باید پنج درصد از سود خالص سالانه شرکت را به عنوان اندوخته قانونی شرکت تخصیص دهد. پس از آن تخصیص پنج درصد (۵٪) مزبور به حساب اندوخته قانونی منوط به تصمیم مجمع عمومی عادی سالیانه است. چنانچه سرمایه شرکت افزایش یابد تخصیص پنج درصد (۵٪) از سود خالص به حساب اندوخته قانونی ادامه می یابد تا اندوخته قانونی معادل ده درصد (۱۰٪) میزان افزایش سرمایه شود.

ماده ۴۱ - پس از تصویب ترازنامه و حساب سود و زیان توسط مجمع عمومی، سودی که قابل تقسیم اعلام شده است در هر موقع و به هر مبلغ و به هر شکل که هیأت مدیره طبق ماده (۲۳۰) لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت - مصوب ۱۳۴۷ - تعیین می کند، به صاحبان سهام پرداخت می شود و هیچ گونه بهره به سود پرداخت نشده تعلق نمی گیرد.

و جوه قابل پرداخت بابت سود سهام به نسبت تعداد سهام هر یک از صاحبان سهام توزیع می‌شود.

سودی که ظرف ده سال از تاریخ اعلام پرداخت آن، از طرف صاحبان سهام مطالبه نشود، به شرکت تعلق می‌گیرد.

فصل پنجم - انحلال و تصفیه شرکت

ماده ۴۲ - در صورتی که در اثر زیانهای وارده حداقل نصف سرمایه شرکت از بین برود یا سایر موجبات یا جهات قانونی دیگر ایجاب کند، هیأت مدیره از مجمع عمومی فوق‌العاده دعوت به عمل می‌آورد تا نسبت به انحلال یا ادامه کار شرکت اتخاذ تصمیم و از آن طریق پیشنهاد لازم را به مراجع ذیصلاح ارایه کند.

ماده ۴۳ - ظرف مدت تصفیه، مدیران تصفیه در پایان هر سال و یا رعایت مفاد این اساسنامه از مجمع عمومی دعوت می‌کنند تا کلیه اقدامات را در مورد تمام امور به جای هیأت مدیره انجام دهند. مدیران تصفیه صورت اموال منقول و غیر منقول شرکت به انضمام ترازنامه و حساب سود و زیان گزارش مدیران تصفیه را با ذکر اقدامات انجام شده تقدیم مجمع عمومی می‌کنند. مجمع عمومی باید حسابها را تصدیق کند و در پایان تصفیه، به مدیران تصفیه، مفاصا حساب بدهد. در دوران انحلال شرکت، مدیران تصفیه برای پرداخت قرضها و تعهدات شرکت می‌توانند نسبت به موجودی و دارایی شرکت تصمیم بگیرند، سپس باقیمانده دارایی و موجودی شرکت بین سهامداران طرفین ایرانی و پاکستانی به نسبت سهام آنان تقسیم می‌شود.

ماده ۴۴ - کلیه اسناد، گزارشها، صورتجلسات، دفاتر حسابداری، مکاتبات، دستورالعملهای جلسات و غیره به زبان فارسی تهیه می‌شود.

ماده ۴۵ - مواردی که در این اساسنامه تصریح نشده است، مطابق مقررات لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت - مصوب ۱۳۴۷ - و در صورت نبودن صراحت قانونی مطابق عرف تجاری عمل می‌شود.

این اساسنامه به موجب نامه شماره ۴۷۶/۰۲۱/۷۵ مورخ ۱۳۷۵/۳/۱ شورای محترم نگهبان مورد تأیید شورای یاد شده قرار گرفته است.

معاون اول رئیس جمهور - حسن حبیبی

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان^۱ مصوب ۱۳۷۵/۶/۲۷

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان مشتمل بر یک مقدمه و (۱۵) ماده بشرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و
دولت جمهوری اسلامی پاکستان

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان که از این پس «طرفهای متعاقد» نامیده می شوند با علاقه به حفظ توسعه هماهنگ کشتیرانی تجاری، دریایی بین دو کشور، به منظور فعال نمودن همکاری در زمینه کشتیرانی تجاری، دریایی و با رعایت اصل آزادی کشتیرانی تجاری بین المللی تصمیم به انعقاد موافقتنامه زیر گرفته اند:

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۰۵۰ مورخ ۱۳۷۵/۸/۹ - صفحه ۵۹۸ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۵.

ماده ۱ - از نظر موافقتنامه حاضر:

۱ - اصطلاح «کشتی طرفی متعاقد» به معنای هر کشتی تجاری می‌باشد که طبق قوانین داخلی یکی طرف متعاقد به ثبت رسیده و تحت پرچم آن تردد می‌نماید بجز:

الف - کشتی‌های جنگی،

ب - سایر کشتیهایی که در خدمت نیروهای مسلح هستند و شناورهای نیروهای مسلح مردمی،

ج - کشتی‌های تحقیقاتی (هیدروگرافی، اقیانوس‌شناسی و علمی)،

د - کشتی‌های ماهیگیری،

ه - کشتی‌هایی که اعمالی با ویژگی غیرتجاری انجام می‌دهند (قایق‌های دولتی، بیمارستانی و غیره).

۲ - اصطلاح «عضو خدمه» یعنی هر شخصی که در روی عرشه کشتی هر یک از طرفهای متعاقد متصدی اعمال مربوط به سکانداری، بهره‌برداری یا نگهداری کشتی بوده و نام او در فهرست خدمه کشتی مندرج می‌باشد.

۳ - مقامات صالح دریایی عبارتند از:

وزارت راه و ترابری در جمهوری اسلامی ایران و

وزارت ارتباطات در جمهوری اسلامی پاکستان.

ماده ۲ - موافقتنامه حاضر در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و قلمرو جمهوری اسلامی پاکستان به موقع اجرا گذارده خواهد شد.

ماده ۳ - همکاری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان در زمینه کشتیرانی تجاری، دریایی بر اساس تساوی حقوق و احترام به حاکمیت ملی و منافع و علایق مشترک خواهد بود.

ماده ۴ - طبق ماده (۳) این موافقتنامه طرحهای متعاقد یکدیگر را برای برقراری تماس بین سازمانها و مراجع مسئول فعالیت‌های حمل و نقل دریایی خود مساعدت خواهند نمود.

ماده ۵ - ۱ - طرفهای متعاقد در جهت توسعه کشتیرانی تجاری، دریایی بین دو کشور همکاری و تشریک مساعی نموده و بدین منظور موافقت می‌نمایند که:

الف - کشتی‌های ایرانی و پاکستانی را برای شرکت در حمل و نقل کالا بین بنادر طرفهای متعاقد ترغیب و برای رفع موانع احتمالی که ممکن است مانع توسعه این حمل و نقل شود همکاری نمایند.

ب - برای کشتیهایی که تحت پرچم یکی از طرفهای متعاقد در حمل کالا بین بنادر طرف متعاقد دیگر و بنادر کشورهای ثالث رفت و آمد می‌نمایند، ایجاد مانع نکنند.

۲ - مفاد بند (۱) این ماده شامل حق کشتیرانی کشتی‌هایی که تحت پرچم کشورهای ثالث رفت و آمد می‌کنند برای مشارکت در رفت و آمد دریایی بین بنادر طرفهای متعاقد و بنادر کشورهای ثالث نمی‌شود.

ماده ۶ - ۱ - هریک از طرفهای متعاقد در رابطه با موارد زیر نسبت به کشتی‌ها، خدمه، مسافران و کالاهای روی عرشه کشتی طرف متعاقد دیگر همان رفتاری را خواهد داشت که با کشتیهای خود که در حمل و نقل دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، دارد:

الف - دسترسی آزاد به آبهای سرزمینی، داخلی و بنادر خود،

ب - توقف کشتیها در بنادر، استفاده از تأسیسات بندری برای عملیات تخلیه و بارگیری کالا،

ج - سوار و پیاده شدن مسافران،

د - استفاده از خدمات مربوط به کشتیرانی تجاری دریایی و همچنین عملیات تجاری مربوط.

۲ - مفاد بند (۱) این ماده در موارد زیر اعمال نخواهد شد:

الف - فعالیتهایی که طبق قوانین داخلی هریک از طرفهای متعاقد منحصر به مؤسسات و سازمانهای آن طرف است از قبیل: تجارت ساحلی، کابوتاز (کشتیرانی ساحلی)، عملیات نجات، یدک‌کشی و سایر خدمات بندری به غیر از خدمات نمایندگی،

ب - مقررات مربوط به پذیرش و اقامت خارجیان در سرزمین هریک از طرفهای متعاقد،

ج - مقررات مربوط به راهنمایی اجباری کشتیهای خارجی،

د - بندری که برای کشتیرانی بین‌المللی، باز نمی‌باشند.

ماده ۷ - طرفهای متعاقد در چهارچوب قوانین و مقررات بندری خود تمام اقدامات لازم را

برای تسهیل و تشویق حمل و نقل دریایی انجام خواهند داد تا از تأخیر غیر ضروری کشتیهایی که تحت پرچم طرف متعاقد دیگر در بنادرشان رفت و آمد می کنند طبق الزامات کنوانسیونهای بین المللی جلوگیری بعمل آید.

ماده ۸ - ۱ - گواهینامه های ملیت و اندازه گیری، همچنین سایر مدارک کشتی که توسط مقامات صالح یکی از طرفهای متعاقد صادر یا به رسمیت شناخته شده، طبق الزامات کنوانسیونهای بین المللی توسط مقامات ذیربط طرف متعاقد دیگر به رسمیت شناخته خواهد شد.

۲ - کشتیهایی هر یک از طرفهای متعاقد که گواهینامه های اندازه گیری آنها طبق بند (۱) این ماده و الزامات کنوانسیونهای بین المللی معتبر شناخته شده است از هرگونه اندازه گیری در بنادر طرف متعاقد دیگر معاف خواهد بود.

۳ - محاسبه هزینه ها و عوارض بندری براساس گواهینامه های اندازه گیری کشتی ها، موضوع بند (۱) این ماده انجام خواهد گرفت.

ماده ۹ - طرفهای متعاقد مدارک شناسایی اعضای خدمه کشتی را که توسط مقامات صالح آنها صادر و به رسمیت شناخته شده است، به رسمیت خواهند شناخت. مدارک شناسایی اشاره شده بشرح زیر است:

- مدارک شناسایی برای اعضای خدمه عضو کشتی های جمهوری اسلامی ایران:
گذرنامه دریانوردی = Seaman's Book.

- مدارک شناسایی برای اعضای خدمه کشتی های جمهوری اسلامی پاکستان:
گذرنامه دریانوردی = Seaman's Book.

کارت های شناسایی مربوط به خدمه کشتی های جنگی، شناورهای ارزیابی و شناورهای متعلق نیروهای مسلح مردمی.

ماده ۱۰ - طرفهای متعاقد که عضو کنوانسیون شماره ۱۰۸ می باشند، مقررات کنوانسیون مذکور را در رابطه با گواهینامه های ملیت دریانوردان اعمال خواهند نمود.

ماده ۱۱ - هر یک از طرفهای متعاقد کمک های پزشکی لازم را به اعضای خدمه کشتی های طرف متعاقد دیگر در حد امکان طبق قوانین و مقررات داخلی خود ارائه خواهد نمود.

ماده ۱۲ - ۱ - چنانچه کشتی یکی از طرفهای متعاقد به گل بنشیند و یا با ساحل و سایر تأسیسات ساحلی طرف متعاقد دیگر برخورد نماید، کشتی فوق و محموله آن مانند کشتی های طرف متعاقد اخیرالذکر و محموله های آنها مورد حمایت و مراقبت قرار خواهند گرفت.

فرمانده، خدمه و مسافران روی عرشه کشتی ای که متحمل خساراتی شده است در هر زمان همان کمک و حمایت هایی را دریافت خواهند داشت که به اتباع کشوری که خسارت در آبهای سرزمینی آن اتفاق افتاده ارایه می شود و هزینه های آن طبق توافق فیما بین دریافت خواهد شد.

مفاد این ماده مانع طرح دعاوی مربوط به کمک و حمایت های ارایه شده مطابق قرارداد در مورد کشتی ای که متحمل خسارت شده، خدمه، مسافران، محموله و اموال روی عرشه آن نمی شود.

۲ - کشتی خسارت دیده، اموال و کالای روی عرشه آن، شامل هر بخش از آنها مشمول حقوق گمرکی، سود بازرگانی، هزینه ها و سایر مالیات هایی که برای کالاهای وارداتی اعمال می شود نخواهد شد مگر هدف، استفاده و مصرف در سرزمین طرف متعاقدی باشد که این حادثه در آن اتفاق افتاده است.

۳ - مفاد بند (۲) این ماده مانع اجرا و بکارگیری قوانین و مقررات جاری در سرزمین طرفهای متعاقد در مورد ائبار موقت کالا نمی شود.

ماده ۱۳ - ۱ - مقامات صالح یکی از طرفهای متعاقد نباید در اختلافات حقوقی واقع شده در دریا یا بنادر آن طرف بین صاحب کشتی، فرمانده، افسران و دیگر اعضای خدمه در رابطه با حقوق ماهیانه، متعلقات شخصی آنها و بطور کلی کار روی عرشه کشتی که تحت پرچم طرف متعاقد دیگر تردد می نماید دخالت نمایند.

۲ - مقامات صالح یکی از طرفهای متعاقد نباید در مورد جرمی که در عرشه کشتی طرف متعاقد دیگر به هنگام توقف در بندر کشور آنها روی می دهد اعمال صلاحیت کیفری نمایند مگر در موارد زیر:

الف - بموجب درخواست یا موافقت نماینده سیاسی یا مقام کنسولی طرف متعاقد

دیگری که که تی تحت پرچم آن تردد می کند.

ب- زمانی که برای جرم ارتكابی در قوانین داخلی کشور متعاهدی که کشتی در بندر آن توقف نموده است، مجازات حبس بیش از (۲) سال پیش بینی شده باشد.

ج- زمانی که جرم یا آثار آن مخل نظم عمومی در ساحل یا در بندر بوده یا امنیت عمومی (ملی) را تحت تأثیر قرار دهد.

د- هنگامی که افرادی به غیر از خدمه کشتی در جرم یاد شده دخیل باشند یا جرم در طی مدتی که کشتی لنگر انداخته توسط اتباع دولت پذیرنده یا علیه آنها ارتكاب یافته باشد.

ه- برای جلوگیری از تجارت غیرقانونی مواد مخدر، روانگردان یا مواد رادیواکتیو.

۳- مفاد این ماده ارتباطی با حق مقامات صالح طرفهای متعاهد راجع به اجرای قوانین و مقررات داخلی آنها در مورد حفظ بهداشت عمومی، کنترل گمرکی، حفظ محیط زیست دریایی، امنیت کشتی ها، بنادر، جان افراد و کالاها و پذیرش خارجیان در سرزمین آنها ندارد.

ماده ۱۴-۱- طرفهای متعاهد بنا بر روح همکاری نزدیک بطور متناوب به منظور مورد بحث قرار دادن و بهبود شرایط اجرای این موافقتنامه مشورت خواهند نمود.

۲- در اجرای بند (۱) این ماده، طرفهای متعاهد از طریق مجاری دیپلماتیک پیشنهاد انجام مشاوره، بین مقامات صالح دریایی دو کشور را خواهند نمود که شروع مذاکرات نباید از تاریخ پیشنهاد مربوط از (۶۰) روز تجاوز نماید.

ماده ۱۵- ۱- این موافقتنامه منوط به تصویب است و از تاریخ مبادله اسناد مربوط به تصویب، لازم الاجرا خواهد بود.

۲- این موافقتنامه برای مدت نامحدود منعقد شده و تا (۶) ماه پس از تاریخی که هر یک از طرفهای متعاهد طرف متعاهد دیگر را بطور کتبی از قصد خود مبنی بر لغو موافقتنامه حاضر آگاه سازد، به اعتبار خود باقی خواهد بود.

این موافقتنامه در دو نسخه اصلی به زبانهای انگلیسی، فارسی امضا شده که اعتبار هر دو نسخه یکسان خواهد بود.

از طرف

از طرف

دولت جمهوری اسلامی پاکستان

دولت جمهوری اسلامی ایران

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین دولت

جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری هند^۱

مصوب ۱۳۷۵/۱۰/۵

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری هند مشتمل بر یک مقدمه و (۱۵) ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

موافقتنامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری هند

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری هند که از این پس «طرفهای متعاقد» نامیده می شوند با علاقه به تضمین توسعه هماهنگ کشتیرانی تجاری، دریایی بین دو کشور، فعال نمودن همکاری بین دو طرف در زمینه کشتیرانی تجاری، دریایی و با رعایت اصل آزادی دریانوردی تجاری بین المللی تصمیم به انعقاد موافقتنامه زیر گرفته اند:

ماده ۱ - از نظر موافقتنامه حاضر:

۱ - اصطلاح «کشتی طرف متعاقد» به معنای هر کشتی تجاری می باشد که برابر قوانین داخلی یک طرف متعاقد به ثبت رسیده و تحت پرچم آن تردد می نماید به جز:

الف - کشتیهای جنگی.

ب - سایر کشتیهایی که در خدمت نیروهای مسلح هستند.

ج - کشتیهای تحقیقاتی (هیدروگرافی، اقیانوس شناسی و علمی).

د - کشتیهای ماهیگیری.

هکشتیهایی که اعمالی با ویژگی غیر تجاری انجام می دهند (قایقهای دولتی، بیمارستانی و غیره).

۲- اصطلاح «عضو خدمه» یعنی هر شخصی که در روی عرشه کشتی هر یک از طرفهای متعاهد متصدی اعمال مربوط به سکانداری، بهره برداری یا نگهداری کشتی بوده و نام او در فهرست خدمه کشتی مندرج می باشد.

۳- مقامات صالح دریایی عبارتند از: وزارت راه و ترابری در جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل جاده‌ای - دریایی در جمهوری هند.

ماده ۲ - موافقتنامه حاضر در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و قلمرو جمهوری هند به موقع اجرا گذارده خواهد شد.

ماده ۳ - همکاری بین ولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری هند در زمینه کشتیرانی تجاری، دریایی بر اساس اصول تساوی حقوق و احترام به حاکمیت ملی و منافع و علایق مشترک خواهد بود.

ماده ۴ - برابر ماده (۳) این موافقتنامه طرفهای متعاهد یکدیگر را برای برقراری تماس بین سازمانها و مراجع مسئول فعالیتهای حمل و نقل دریایی خود مساعدت خواهند نمود.

ماده ۵ - ۱ - طرفهای متعاهد در جهت توسعه کشتیرانی تجاری، دریایی بین دو کشور همکاری و تشریک مساعی نموده و بدین منظور موافقت می نمایند که:

الف - کشتیهای ایرانی و هندی را برای شرکت در حمل و نقل کالا بین بنادر دو کشور متعاهد ترغیب و برای رفع موانع احتمالی که ممکن است مانع توسعه این حمل و نقل شود همکاری نمایند.

ب - برای کشتیهایی که تحت پرچم یکی از طرفهای متعاهد در حمل کالا بین بنادر طرف متعاهد دیگر و کشورهای ثالث مشارکت می نمایند، ایجاد مانع نکنند.

ج - تسهیلات ویژه‌ای در رابطه با رفت و آمد عبوری کشورهای شرکت کننده به صورت پهلو دهی کشتیها، اختصاص تسهیلات انبارداری، اعطای مهلت رایگان و غیره طبق توافق

متقابلی که به عمل خواهد آمد، فراهم نمایند.

۲- مفاد بند (۱) این ماده شامل حق کشتیرانی کشتیهایی که تحت پرچم کشور ثالث رفت و آمد می‌کنند برای مشارکت در رفت و آمد دریایی بین بنادر طرفهای متعاقد و بنادر کشورهای ثالث نمی‌شود.

ماده ۶- ۱- هر یک از طرفهای متعاقد در رابطه با موارد زیر نسبت به کشتیها، خدمه، مسافران و کالاهای روی عرشه کشتی طرف متعاقد دیگر همان رفتاری را خواهد داشت که با کشتیهای خود که در حمل و نقل دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، دارد:

الف - دسترسی آزاد به آبهای سرزمینی، داخلی و بنادر خود،

ب- توقف کشتیها در بنادر، استفاده از بنادر برای عملیات تخلیه و بارگیری کالا و استفاده از تأسیسات بندری،

ج - سوار و پیاده شدن مسافران،

د - استفاده از خدمات مربوط به کشتیرانی تجاری دریایی و همچنین عملیات تجاری مربوط.

۲- مفاد بند (۱) این ماده در موارد زیر اعمال نخواهد شد:

الف - فعالیتهایی که برابر قوانین داخلی هر یک از طرفهای متعاقد منحصر به مؤسسات و سازمانهای آن طرف است از قبیل: تجارت ساحلی، کابوتاژ (کشتیرانی ساحلی)، عملیات نجات، یدک کشی و سایر خدمات بندری به غیر از خدمات نمایندگی،

ب - مقررات مربوط به پذیرش و اقامت خارجیان در سرزمین هر یک از طرفهای متعاقد.

ج - مقررات مربوط به راهنمایی اجباری کشتیهای خارجی،

د - بندری که برای کشتیرانی بین‌المللی، باز نمی‌باشند.

ماده ۷- طرفهای متعاقد در چهارچوب قوانین و مقررات بندری خود تمام اقدامات لازم را برای تسهیل و تشویق حمل و نقل دریایی برای جلوگیری از تأخیر غیر ضروری کشتیهایی که تحت پرچم طرف متعاقد دیگر در بنادرشان رفت و آمد می‌کنند برابر الزامات کنوانسیون‌های بین‌المللی انجام خواهند داد.

ماده ۸- ۱- گواهینامه‌های تابعیت و اندازه‌گیری، همچنین سایر مدارک کشتی که توسط

مقامات صالح یکی از طرفهای متعاهد صادر یا به رسمیت شناخته شده، برابر الزامات کنوانسیونهای بین‌المللی توسط مقامات صالح طرف متعاهد دیگر به رسمیت شناخته خواهد شد.

۲- کشتیهای هر یک از طرفهای متعاهد که گواهینامه‌های اندازه‌گیری آنها طبق بند (۱) این ماده و الزامات کنوانسیونهای بین‌المللی معتبر شناخته شده است از هرگونه اندازه‌گیری در بنادر طرف متعاهد دیگر معاف خواهد بود.

۳- محاسبه هزینه‌ها و عوارض بندری بر اساس گواهینامه‌های اندازه‌گیری کشتیها، موضوع بند (۱) ماده حاضر انجام خواهد گرفت.

ماده ۹- طرفهای متعاهد مدارک شناسایی اعضای خدمه کشتی را توسط مقامات صالح آنها صادر و به رسمیت شناخته شده است، به رسمیت خواهند شناخت. مدارک شناسایی اشاره شده به شرح زیر است:

مدارک شناسایی برای اعضای خدمه عضو کشتیهای جمهوری اسلامی ایران:

گذرنامه دریانوردی = Seamen's Book

مدارک شناسایی برای اعضای خدمه کشتیهای جمهوری هند:

گواهی انجام وظیفه مستمر دریانوردی هندی = Indian Seamen's Continuous

Discharge Certificate

ماده ۱۰-۱- اشخاصی که دارای مدرک شناسایی مطابق با ماده (۹) این موافقتنامه هستند و اعضای خدمه کشتی هر طرف متعاهد صادرکننده این مدارک برای ایشان، مجاز هستند بدون ویزا از کشتی پیاده شده و در شهر بندری طی مدت توقف کشتی در همان بندر اقامت نمایند، به شرط آن که اسامی این اشخاص در فهرست خدمه کشتی و فهرست خدمه‌ای که توسط فرمانده کشتی به مقامات بندری ارایه شده، وارد شده باشد. اعضای خدمه از زمان پیاده شدن از کشتی تا بازگشت به کشتی باید مقررات جاری نظم عمومی و مهاجرت و گمرک را رعایت نمایند.

۲- اشخاصی که دارای مدارک شناسایی مطابق با ماده (۹) این موافقتنامه هستند حق

خواهند داشت وارد قلمرو طرف متعاهد دیگر شوند، به منظور بازگشت به کشتی خود یا

انتقال به کشتی دیگر از آن عبور نمایند، یا به هر منظور دیگری که از قبل توسط مقامات صالح طرف پذیرنده تأیید شده باشد سفر نمایند.

۳- در کلیه موارد مذکور در بند (۲) این ماده مدارک شناسایی باید دارای ویزای کشوری باشد که دارندگان آنها می‌خواهند از قلمرو آن عبور کنند.

این ویزا بایستی توسط مقامات صالح طرف پذیرنده در کوتاهترین مدت ممکن صادر شود.

۴- هنگامی که یکی از اعضای خدمه کشتی یکی از طرفهای متعاقد که دارای مدرک شناسنایی مطابق با ماده (۹) این موافقتنامه می‌باشد در بندر طرف متعاقد دیگر به علت بیماری یا دلایل دیگر که از نظر مقامات صالح آن بندر قابل قبول و معتبر باشد از کشتی پیاده شود، مقامات بندر یاد شده باید در کوتاهترین مدت ممکن اجازه نامه لازم را صادر نمایند تا شخص مربوط بتواند در صورت بستری شدن در قلمرو آن اقامت نماید یا به کشور اصلی خود بدون در نظر گرفتن نوع وسیله نقلیه مراجعت نماید یا برای سوار شدن به کشتی دیگر به بندر دیگری برود.

۵- فرمانده کشتی که در بندر طرف متعاقد دیگر توقف دارد، یا یکی از اعضای خدمه که توسط او منصوب می‌شود با رعایت قوانین و مقررات کشور پذیرنده می‌تواند با مقام کنسولی کشوری که کشتی تحت پرچم آن ثبت شده یا نماینده شرکت صاحب کشتی تماس گرفته یا ملاقات نماید.

ماده ۱۱- هر یک از طرفهای متعاقد باید کمکهای پزشکی لازم را به اعضای خدمه کشتیهای طرف متعاقد دیگر در حد امکان برابر قوانین و مقررات داخلی خود ارایه نماید.

ماده ۱۲- ۱- چنانچه کشتی یکی از طرفهای متعاقد به گل بنشیند و یا با ساحل و سایر تأسیسات ساحلی کشور طرف متعاقد دیگر برخورد نماید، کشتی فوق و محموله آن مانند کشتی‌های طرف متعاقد اخیرالذکر و محموله‌های آنها مورد حمایت و مراقبت قرار خواهند گرفت.

فرمانده، خدمه و مسافران روی عرشه کشتی‌ای که متحمل خساراتی شده است در هر زمان همان کمک و حمایتی را دریافت خواهند داشت که به اتباع کشوری که تصادف

در آبهای سرزمینی آن اتفاق افتاده ارایه می شود و هزینه های آن طبق قراردادهای منعقدہ بین طرفین دریافت خواهد شد.

مفاد این ماده مانع طرح دعاوی مربوط به کمک و حمایت های ارایه شده مطابق قرارداد در مورد کشتی ای که متحمل صدمه شده، خدمه، مسافران، محموله و اموال روی عرشه آن نمی شود.

۲- کشتی خسارت دیده، اموال و کالای روی عرشه آن و شامل هر بخش از آنها مشمول حقوق گمرکی، سود بازرگانی، هزینه ها و سایر مالیاتهایی که برای کالاهای وارداتی اعمال می شود نخواهد شد مگر هدف، استفاده و مصرف در سرزمین طرف متعاهدی باشد که در آن حادثه اتفاق افتاده است.

۳- مفاد بند (۲) این ماده مانع اجرا و به کارگیری قوانین و مقررات جاری در سرزمین طرفهای متعاهد در مورد انبار کالا نمی شود.

ماده ۱۳- ۱- مقامات صالح یکی از طرفهای متعاهد نباید در اختلافات حقوقی واقع شده در دریا یا بندر آن طرف بین صاحب کشتی، فرمانده، افسران و دیگر اعضای خدمه در رابطه با حقوق، متعلقات شخصی آنها و به طور کلی کار روی عرشه کشتی که تحت پرچم طرف متعاهد دیگر تردد می نماید دخالت نمایند.

۲- مقامات صالح یکی از طرفهای متعاهد نباید در مورد جرمی که در عرشه کشتی طرف متعاهد دیگر به هنگام توقف در بندر آنان روی می دهد اعمال صلاحیت کیفری نمایند مگر در موارد زیر:

الف - به موجب درخواست یا موافقت نماینده سیاسی یا مقام کنسولی طرف متعاهد دیگر که کشتی تحت پرچم آن تردد می کند.

ب - زمانی که برای جرم ارتكابی در قوانین داخلی کشور متعاهدی که کشتی در بندر آن توقف نموده است، مجازات حبس بیش از (۵) سال پیش بینی شده باشد.

ج - زمانی که جرم یا آثار آن مخل نظم عمومی در ساحل یا در بندر بوده یا امنیت عمومی (ملی) را تحت تأثیر قرار دهد.

د - هنگامی که افرادی به غیر از خدمه کشتی در جرم یاد شده دخیل باشند یا جرم توسط اتباع دولت پذیرنده یا علیه آنها ارتکاب یافته باشد.

ه - برای جلوگیری از تجارت غیرقانونی مواد مخدر، روانگردان یا مواد رادیواکتیو.

۳- مفاد این ماده ارتباطی با حق مقامات صالح طرفهای متعاقد راجع به اجرای قوانین و مقررات داخلی آنها در مورد حفظ بهداشت عمومی، کنترل گمرکی، محافظت از محیط زیست دریایی، امنیت کشتیها، بنادر، جان افراد و کالاهای پذیرش خارجیان در سرزمین آنها ندارد.

ماده ۱۴ - ۱ - طرفهای متعاقد بنا بر روح همکاری نزدیک به طور متناوب به جهات زیر مشورت خواهند نمود:

الف - مورد بحث قرارداد و بهبود شرایط اجرای این موافقتنامه.

ب - آرایه پیشنهاد و هماهنگی در اصلاحات و الحاقات احتمالی این موافقتنامه.

۲ - در راستای بند (۱) این ماده، طرفهای متعاقد از طریق مجاری دیپلماتیک پیشنهاد انجام مشاوره، بین مقامات صالح دریایی دو کشور را خواهند نمود که شروع مذاکرات نباید از تاریخ پیشنهاد مربوط از (۶۰) روز تجاوز نماید.

ماده ۱۵ - ۱ - این موافقتنامه منوط به تصویب است و از تاریخ مبادله اسناد مربوط به تصویب، لازم الاجرا خواهد بود.

۲ - این موافقتنامه برای مدت نامحدود منعقد شده تا (۶) ماه پس از تاریخی که هر یک از طرفهای متعاقد طرف دیگر را به طور کتبی از قصد خود مبنی بر لغو موافقتنامه حاضر آگاه سازد، به اعتبار خود باقی خواهد بود.

این موافقتنامه در دهلی در تاریخ چهاردهم دیمه سال هزار و سیصد و هفتاد و سه هجری شمسی، مطابق با چهارم ژانویه سال هزار و نهصد و نود و پنج میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای انگلیسی، فارسی و هندی تهیه که اعتبار هر دو نسخه یکسان خواهد بود. در صورت اختلاف در تفسیر متن انگلیسی معتبر خواهد بود.

از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران از طرف دولت جمهوری هند

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت

جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه^۱

مصوب ۱۳۷۶/۵/۱۴

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری - دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه، مشتمل بر یک مقدمه و (۱۴) ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه کشتیرانی تجاری - دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه که پس از این با عنوان «طرفین متعاقد» به آنها اشاره خواهد شد، با علاقه به تأمین توسعه هماهنگ کشتیرانی تجاری دریایی بین دو کشور و جهت فعال سازی همکاریها در زمینه کشتیرانی تجاری دریایی، با رعایت اصول آزادی دریانوردی تجاری بین المللی تصمیم به انعقاد این موافقتنامه گرفته و به شرح زیر موافقت نموده اند:

ماده ۱ - از نظر موافقتنامه حاضر:

۱ - اصطلاح «کشتی یکی از طرفین متعاقد» به معنای هر کشتی تجاری می باشد که طبق

قوانین داخلی یکی از دو طرف به ثبت رسیده و تحت پرچم آن تردد می نماید بجز:

الف - کشتیهای جنگی،

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۲۹۹ مورخ ۱۳۷۶/۶/۱۷ - صفحه ۲۸۱ مجموعه قوانین سال

ب - کشتیهای دیگری که در خدمت نیروهای مسلح هستند،

ج - کشتیهای تحقیقاتی (آب شناسی، اقیانوس شناسی و علمی)،

د - کشتیهای ماهیگیری،

ه - کشتیهایی که اعمالی با ویژگی غیر تجاری انجام می دهند (قایقهای دولتی، بیمارستانی

و غیره).

۲ - اصطلاح «عضو خدمه» به معنی هر شخصی است که در کشتی هر یک از طرفین

متعاهد متصدی اعمال مربوط به سکانداری، اداره یا نگهداری کشتی می باشند و نام او در

فهرست خدمت کشتی مندرج می باشد.

۳ - مقامات ذیصلاح دریایی عبارتند از:

در جمهوری اسلامی ایران - وزارت راه و ترابری

در جمهوری ترکیه - نخست وزیر - معاونت امور دریایی.

ماده ۲ - موافقتنامه حاضر در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و قلمرو جمهوری ترکیه به

موقع اجرا گذارده خواهد شد.

ماده ۳ - همکاری بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه در زمینه کشتیرانی تجاری

دریایی براساس اصول تساوی حقوق و احترام به حاکمیت ملی و منافع و علائق مشترک

خواهد بود.

ماده ۴ - طبق مفاد ماده (۳) این موافقتنامه، طرفین متعاهد باید یکدیگر را در برقراری

تماسهای میان سازمانها و مقامات مسوول فعالیتهای حمل و نقل دریایی خود مساعدت

نمایند.

ماده ۵ -

۱ - طرفین متعاهد در جهت توسعه کشتیرانی تجاری دریایی بین دو کشور همکاری و به

یکدیگر مساعدت خواهند نمود، در جهت اهداف فوق طرفین متعاهد موافقت می نمایند که:

الف - کشتیهای ایرانی و ترکی را جهت شرکت در حمل و نقل کالا بین بنادر دو کشور و

نیز جهت همکاری برای رفع موانع احتمالی که ممکن است مانع توسعه این حمل و نقل

گردد، ترغیب نمایند.

ب- برای کشتیهایی که تحت پرچم یکی از طرفین معاهد در حمل کالا بین بنادر طرف معاهد دیگر و بنادر کشورهای ثالث تردد می نمایند، ایجاد مانع ننمایند.

۲- شرایط بند یک این ماده شامل حق استفاده کشتیهایی که تحت پرچم کشور ثالثی تردد می نمایند برای مشارکت در تردد دریایی بین بنادر طرفین معاهد و بنادر کشورهای ثالث نمی شود.

ماده ۶-

۱- هر یک از طرفین معاهد در رابطه با موارد ذیل نسبت به کشتیها، خدمه، مسافران و کالاهای طرف معاهد دیگر همان رفتاری را خواهد داشت که با کشتیهای تحت ملیت خود که در حمل و نقل دریایی بین المللی مورد استفاده قرار می گیرند، دارد:

الف- دسترسی آزاد به آبهای سرزمینی و بنادر،

ب- توقف کشتیها در بنادر، استفاده از بنادر برای تخلیه و بارگیری کالا و استفاده از تسهیلات بندری،

ج- سوار و پیاده شدن مسافر،

د- استفاده از خدمات مربوط به کشتیرانی تجاری دریایی و همچنین عملیات تجاری مربوط.

۲- مفاد بند یک این ماده در موارد زیر بکار گرفته نخواهد شد:

الف- فعالیتهایی که طبق قوانین داخلی هر یک از طرفین معاهد منحصر به مؤسسات و سازمانهای آن است، مانند تجارت ساحلی، حمل و نقل دریایی ساحلی (کابوتاز)، عملیات نجات، یدک کشی و دیگر خدمات بندری بجز خدمات نمایندگی.

ب- مقررات مربوط به پذیرش و اقامت خارجیان در قلمرو هر یک از طرفین معاهد،

ج- مقررات مربوط به راهنمایی اجباری و یدک کشی کشتیهای خارجی،

د- بنداری که برای کشتیهای خارجی، باز نمی باشند.

ماده ۷- طرفین معاهد باید در چارچوب قوانین داخلی و مقررات بندری خود، کلیه اقدامات لازم را جهت تسهیل و تشویق حمل و نقل دریایی براساس الزامات کنوانسیونهای بین المللی به عمل آورند تا اینکه در بنادر خود از تأخیر غیر ضروری شناورهایی که تحت

پرچم طرف متعاقد دیگر تردد می نمایند، اجتناب گردد.

ماده ۸ -

۱- گواهینامه های ملیت و اندازه گیری و همچنین مدارک کشتیها که توسط مقامات صلاحیتدار یکی از دو طرف صادر و به رسمیت شناخته شده باشد طبق الزامات کنوانسیونهای بین المللی توسط مقامات مربوط طرف متعاقد دیگر به رسمیت شناخته خواهد شد.

۲- کشتیهای هر یک از طرفین متعاقد که گواهینامه های اندازه گیری آنها طبق بند (۱) این ماده به رسمیت شناخته و معتبر باشد، طبق کنوانسیونهای (عهدنامه های) بین المللی از هر گونه اندازه گیری دیگر در بنادر طرف متعاقد دیگر معاف خواهد بود.

۳- محاسبه عوارض و هزینه های بندری براساس گواهینامه های اندازه گیری کشتیهای مندرج در بند یک ماده حاضر محاسبه می گردد.

ماده ۹ - طرفین متعاقد مدارک شناسائی اعضای خدمه کشتی که توسط مقامات صلاحیتدارشان طبق مقررات بین المللی مربوط صادر و به رسمیت شناخته شده را به رسمیت خواهد شناخت.

مدارک مذکور عبارتند از:

- برای اعضای خدمه جمهوری اسلامی ایران: شناسنامه دریانوردی

Seamen's book

- برای اعضای خدمه جمهوری ترکیه: برگ هویت دریانوردی

Seamen's identity card (Gemiadami Cuzdani)

ماده ۱۰ - هر یک از طرفین متعاقد می بایستی کمکهای پزشکی لازم را به اعضای خدمه کشتی های طرف متعاقد دیگر در حد امکان مطابق قوانین و مقررات داخلی خود ارائه نماید.

ماده ۱۱ -

۱- چنانچه کشتی یکی از طرفین متعاقد در آبهای سرزمینی یا بنادر طرف متعاقد دیگر دچار سانحه دریایی گردد مراجع ذیصلاح آن طرف متعاقد می بایست هر گونه کمک ممکن را در موارد مشابه به کشتیهای خود ارائه می نماید، در اختیار کشتی، خدمه، مسافرین و

محموله آن قرار دهد و در اسرع وقت مراتب را به اطلاع مراجع ذیصلاح طرف متعاقد دیگر همچون نماینده سیاسی و یا کنسولی آن برساند.

هزینه‌های مربوط مطابق با ترتیباتی که بین طرفهای ذینفع منعقد می‌گردد وصول خواهد شد.

۲- محموله و اقلامی که از کشتی سانحه دیده تخلیه یا نجات داده می‌شوند مشمول هیچگونه گمرکی، سود بازرگانی و مالیات نخواهند بود، مشروط بر آنکه جهت مصرف یا استفاده در قلمرو طرف متعاقد دیگر تحویل نگردند و اطلاعات مربوط به مسوولین بندر و گمرک جهت نظارت بر چنین محموله و اقلامی داده شود.

۳- عملیات نجات و سازماندهی آن می‌بایست مطابق با قوانین طرف متعهده‌ای که عملیات در قلمرو آن صورت می‌گیرد، اجرا شود.

ماده ۱۲-

۱- مقامات صلاحیتدار هر یک از طرفین متعاقد نباید در اختلافات مدنی واقع شده در دریا و بنادر طرف دیگر بین صاحب کشتی، فرمانده، افسران و دیگر اعضای خدمه در رابطه با حقوق، متعلقات شخصی و بطور کلی کار در روی عرشه کشتی که تحت پرچم طرف متعاقد دیگر تردد می‌نماید، دخالت نمایند.

۲- مقامات صلاحیتدار هر یک از دو طرف متعاقد نباید در مورد جرمی که در عرشه کشتی طرف متعاقد دیگر که در آبهای سرزمینی اش قرار دارد روی می‌دهد، اعمال صلاحیت کیفری نماید، مگر در موارد زیر:

الف- بنا به درخواست یا رضایت نماینده سیاسی یا مسوول کنسولی طرف متعاقد دیگر، که کشتی با پرچم آن دریا نوردی می‌کند،

ب- احتمال آن رود که عواقب جرم، نظام عمومی یا امنیت قلمرو کشور ساحلی را به مخاطره بیاندازد،

ج- جرم علیه شخصی که عضو خدمه نیست اتفاق افتاده باشد،

د- انجام تحقیقات رسیدگی کیفری جهت جلوگیری از قاچاق مواد مخدر ضروری باشد.

۳- مفاد بند (۲) ماده حاضر به حق مسوولین ذیصلاح در مورد کلیه موارد اجرای راجع به مقررات و قوانین مربوط خصوصاً مواردی که به ورود اتباع بیگانه، گمرکات، بهداشت عمومی و دیگر اقدامات نظارت بر ایمنی کشتی و بنادر، حفاظت از جان انسانها و امنیت کالاها مربوط می‌گردد، لطمه نخواهد زد.

ماده ۱۳ -

۱- نظر به روحیه همکاری نزدیک، طرفین متعاقد برای موارد زیر بایکدیگر بطور ادواری مشورت خواهند نمود:

الف- بررسی و پیشبرد شرایط لازم جهت اجرای این موافقتنامه.

ب- پیشنهاد انجام تغییرات و اصلاحات ممکن در این موافقتنامه، به منظور تسهیل در امر حمل و نقل دریایی بین دو کشور. طرفین متعاقد کمیته مشترکی مرکب از نمایندگان که مقامات مربوط طرفین متعاقد معرفی می‌نمایند، تشکیل خواهند داد کمیته مشترک بنا به درخواست هر یک از طرفین متعاقد تشکیل جلسه خواهد داد. کمیته مشترک باید:

- موضوعات مورد علاقه طرفین در مورد موافقتنامه حاضر را مورد بحث قرار دهد،

- راههای احتمالی ارتقاء همکاری در بخش دریایی را مورد مطالعه قرار دهد،

- سایر موضوعات مربوط به بهبود حمل و نقل دریایی بین دو کشور را مورد بحث قرار

دهد.

۲- در انطباق با بند (۱) این ماده، طرفین متعاقد از طریق مجاری سیاسی انجام مشورت‌های

بین مقامات ذیصلاح دریایی دو کشور را، که باید حداکثر ۶۰ روز پس از تاریخ ارائه پیشنهاد مربوط آغاز شود، توصیه خواهند نمود.

ماده ۱۴ -

۱- موافقتنامه حاضر پس از انجام تشریفات لازم مقرر طبق قوانین طرفین متعاقد و پس

از ارسال اطلاعاتیه متقابل از طریق مجاری سیاسی، لازم‌الاجرا خواهد شد.

۲- موافقتنامه حاضر از تاریخ اجرا برای مدت نامحدودی معتبر خواهد بود.

۳- موافقتنامه حاضر بنا به درخواست هر یک از طرفین متعاقد با توافق هر دو طرف قابل

اصلاح خواهد بود. هرگونه اصلاحی که به این طریق در موافقتنامه حاضر انجام پذیرد پس از تصویب مراجع ذیصلاح آنها و ارسال اطلاعاتی متقابل طرفین متعهد از طریق مجاری سیاسی به مورد اجرا گذارده خواهد شد.

۴- هر یک از طرفین متعهد می تواند از طریق مجاری سیاسی موافقتنامه حاضر را لغو نماید و در این صورت موافقتنامه ظرف مدت شش ماه از تاریخ دریافت یادداشت لغو توسط طرف دیگر، منقضی خواهد شد.

موافقتنامه حاضر در تاریخ ۱۳۷۵/۱۰/۱ هجری شمسی برابر با ۲۱ دسامبر ۱۹۹۶ میلادی در سه نسخه اصلی به زبانهای انگلیسی، فارسی و ترکی امضاء و مبادله شد که هر سه نسخه دارای اعتبار یکسان خواهند بود و در صورت اختلاف در تفسیر متن انگلیسی معتبر خواهد بود.

از طرف دولت

جمهوری ترکیه

از طرف دولت

جمهوری اسلامی ایران

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت

جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری آندونزی^۱

مصوب ۱۳۷۶/۵/۲۶

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری - دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری آندونزی، مشتمل بر یک مقدمه و (۱۸) ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله استناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری

اندونزی در خصوص کشتیرانی تجاری دریایی

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اندونزی که از این پس به عنوان طرفهای متعاقد به آنها اشاره می شود،

با میل به تقویت روابط دوستانه بین متعاهدین، افزایش همکاری و بهبود کارایی در زمینه کشتیرانی تجاری دریایی براساس اصل تساوی و منافع مشترک، به قرار زیر موافقت نموده اند:

ماده ۱ - از نظر این موافقتنامه:

الف - عبارت «شناور هر یک از دو طرف متعاقد» عبارت است از شناورهای تجاری که در هر یک از دو طرف متعاقد به ثبت رسیده است و پرچم ملی آن را برافراشته اند، به جز:

- ۱ - کشتیهای جنگی،

- ۲ - سایر شناورهایی که در نیروهای مسلح مورد بهره برداری قرار می گیرند،

- ۳ - شناورهای تحقیقاتی (هیدروگرافی، اقیانوس شناسی و علمی)،

- ۴ - شناورهایی که ماهیت بهره برداری آنها غیر تجاری است (قایقهای دولتی، کشتیهای بیمارستانی و غیره).

ب - واژه «اعضای خدمه» عبارت است از کسانی که در شناور هر یک از دو طرف متعاقد خدمت می کنند و مدارک شناسایی صادره توسط مرجع ذی صلاح طرف متعاقد مطابق با ماده (۹) این موافقتنامه را دارا هستند و اسامی آنها در فهرست خدمه شناور درج شده است.

پ - واژه «مسافران» عبارت است از اشخاصی که توسط شناور هر یک از دو طرف متعاقد حمل می شوند و به هیچ سمتی در آن شناور اشتغال ندارند و مشغول نیستند و اسامی آنها در فهرست خدمه شناور درج شده است.

ت - عبارت «مرجع ذی صلاح» عبارت است از:

۱- در جمهوری اسلامی ایران - وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی).

۲- در جمهوری اندونزی - وزارت ارتباطات (اداره کل ارتباط دریایی).

ث - واژه «قلمرو» عبارت است از:

- در خصوص جمهوری اسلامی ایران همانطور که در قانون دریایی آن تعریف شده و آبهای مجاور که جمهوری اسلامی ایران بر آنها حاکمیت، حقوق حاکمیت یا صلاحیت دارد. در خصوص جمهوری اندونزی جمهوری اندونزی همانطور که در قوانین آن تعریف شده و مناطق مجاور که جمهوری اندونزی مطابق مفاد کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریایا - مصوب ۱۹۸۲ - بر آنها حاکمیت، حقوق حاکمیت یا صلاحیت دارد.

ماده ۲ - شناورهای هر یک از دو طرف متعاهد باید بین بنادر مشخصی از طرفین متعاهد که به روی کشورهای خارجی باز است دریانوردی کنند و به خدمات مسافر و بار (که از این پس به عنوان «خدمات مورد توافق» به آنها اشاره می شود) بین دو کشور بپردازند.

ماده ۳ - شناورهای اجاره ای چه اجاره زمانی، چه به صورت لخت به مدت یکسال یا بیشتر که توسط شرکتهای کشتیرانی هر یک از طرفین متعاهد مورد بهره برداری قرار می گیرند نیز مجاز هستند در خدمات مورد توافق شرکت کنند.

ماده ۴ - هر طرف متعاهد باید مطابق با قوانین و مقررات مربوط خود از انجام هر اقدام تبعیض آمیزی بر علیه شناورهای طرف متعاهد دیگر در خصوص خدمات مورد توافق بین دو کشور اجتناب کند.

ماده ۵ - هر طرف متعاهد باید با شناورهای طرف متعاهد دیگر در بنادر خود که به روی کشورهای خارجی باز است با در نظر گرفتن قوانین و مقررات حاکم در هر طرف متعاهد رفتار ملل کامله الوداد را بکند.

ماده ۶ - مفاد موافقتنامه حاضر شامل کشتیرانی ساحلی نمی شود. مواردی که شناورهای هر یک از دو طرف متعاهد که برای حمل بار یا مسافر به بنادر در کشورهای ثالث می روند دریانوردی ساحلی محسوب نمی شوند.

ماده ۷ - طرفین متعاهد متقابلاً گواهینامه های معتبر صادر شده مطابق با کنوانسیونهای بین المللی و سایر مدارک کشتی که به نحو مقتضی توسط مقامات ذی صلاح هر یک از دو

طرف متعاقد صادر شده‌اند را به رسمیت می‌شناسند.

ماده ۸ - طرفین متعاقد مدارک شناسایی اعضای خدمه طرف متعاقد دیگر را که توسط مقامات ذی صلاح آنها صادر و به رسمیت شناخته می‌شود را به رسمیت می‌شناسند.
مدارک شناسایی مورد اشاره از این قرار است:

الف - برای اعضای خدمه شناورهای جمهوری اسلامی ایران، شناسنامه دریانوردی.

ب - برای اعضای خدمه شناورهای جمهوری اندونزی، گذرنامه دریانوردی و شناسنامه

دریانوردی.

ماده ۹ -

الف - اعضای خدمه هنگام توقف در بنادر یا آبهای هر یک از دو طرف متعاقد، قوانین و

مقررات قابل اعمال آن طرف متعاقد را رعایت می‌کنند.

اعضای خدمه مجاز هستند با مقامات کنسولی یا نمایندگان دیپلماتیک خود برای اجرای

هر گونه تشریفات لازم تماس بگیرند.

ب - اعضای خدمه شناورهای هر یک از دو طرف متعاقد متقابلاً مجاز خواهند بود هنگام

توقف شناورهای خود در بنادر طرف متعاقد دیگر براساس قوانین و مقررات ملی آن به

ساحل بروند.

پ - اعضای خدمه شناورهای هر یک از دو طرف متعاقد که نیاز به معالجه پزشکی داشته

باشند مجاز هستند در قلمرو طرف متعاقد دیگر برای مدت زمان لازم برای چنین معالجه‌ای

مطابق با قوانین و مقررات طرف متعاقد باقی بمانند.

ت - اعضای خدمه شناورهای هر یک از دو طرف متعاقد می‌توانند به منظور ملحق شدن

به شناورها، بازگردانده شدن به وطن یا هر دلیل دیگر قابل قبول برای مقامات ذی صلاح

طرف متعاقد دیگر پس از طی تشریفات لازم مطابق قوانین و مقررات ملی طرف متعاقد

وارد قلمرو آن طرف متعاقد شوند یا از آن عبور کنند.

ث - هر یک از دو طرف متعاقد حق دارد براساس قوانین و مقررات خود از ورود هر یک

از اعضای خدمه به قلمرو خود ممانعت به عمل آورد حتی اگر آنها دارای مدارک شناسایی

اعضای خدمه به شرح ماده (۸) باشند.

ماده ۱۰ -

الف - چنانچه شناورهای هر یک از دو طرف متعاقد در آبهای سرزمینی یا بنادر طرف دیگر دچار سوانح کشتیرانی شوند، آن طرف متعاقد باید کلیه مساعدتهای ممکن را نسبت به شناورها، اعضای خدمه، کالاها و مسافران به عمل آورد.

ب - هر طرف متعاقد باید مقامات کنسولی یا در غیبت آنها نماینده دیپلماتیک طرف متعاقد دیگر را هنگامی که یکی از شناورهای آن دچار اضطرار شده سریعاً مطلع کند و اقدامات انجام شده به منظور نجات و محافظت از اعضای خدمه، مسافران، شناور، بار و کالاهای مصرفی در کشتی را به اطلاع آنان برساند.

پ - مفاد این ماده مانع حق اقامه دعوی در رابطه با کمک و مساعدتی که طبق قرارداد دادی به کشتی ارایه داده شده که خدمه، مسافران، بار و اموال در آن دچار خسارت شده اند نمی شود. ماده ۱۱ - درآمدهای حاصل از خدمات کشتیرانی یا سایر خدمات مربوط که توسط یک طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر ارایه می شود، براساس قوانین و مقررات ملی آن واقع می شود.

ماده ۱۲ - طرفین متعاقد در محدوده قوانین و مقررات خود، کلیه اقدامات مقتضی را به منظور تسهیل و تسریع زمان توقف شناورها به منظور جلوگیری از تأخیرهای غیر ضروری و تسریع و تسهیل تشریفات گمرکی و سایر تشریفات لازم در بنادر به عمل خواهند آورد. ماده ۱۳ - مفاد این موافقتنامه حق هیچ یک از دو طرف متعاقد را در اتخاذ اقداماتی برای حفاظت از امنیت، محیط زیست، بهداشت عمومی خود یا پیشگیری از بیماری و آفت دامی و نیائی محدود نمی کند.

ماده ۱۴ - به منظور اجرای این موافقتنامه هر دو طرف متعاقد خطوط کشتیرانی ملی خود را تشویق می کنند در ترتیبات دوجانبه در خصوص کالاهای دریایی شرکت کنند. ماده ۱۵ -

الف - طرفین متعاقد با همکاری نزدیک، در فواصل زمانی منظم به منظور نیل به اهداف زیر با یکدیگر مشورت می کنند:

۱ - بحث و بهبود شرایط برای اجرای این موافقتنامه،

۲- پیشنهاد دادن و هماهنگ کردن الحاقات و اصلاحات احتمالی این موافقتنامه،
۳- تشکیل کمیسیون مشترک به منظور نظارت مؤثر بر این موافقتنامه و توسعه همکاری
متقابل،

کمیسیون بنا به تقاضای یکی از طرفین متعاهد تشکیل جلسه می دهد.
ب- مطابق با بند (الف) این ماده، طرفین متعاهد از طریق مجاری دیپلماتیک، پیشنهاد
انجام مشورت میان مقامهای دریایی ذی صلاح دو کشور را می دهند، انجام مشورت حداکثر
۶۰ (شصت) روز پس از تاریخ ارایه پیشنهاد مربوط آغاز می شود.
ماده ۱۶ -

الف - طرفین متعاهد توسعه رابطه اقتصادی و تجاری بین طرفین متعاهد را از طریق
همکاری کشتیرانی تجاری به طور فعالانه ارتقاء می دهند.

ب- طرفین متعاهد موافقت می کنند که شرایط مساعدی را برای خطوط کشتیرانی هر
یک از دو طرف متعاهد به منظور تأسیس دفاتر نمایندگان خود در قلمرو طرف متعاهد دیگر
فراهم کنند.

ماده ۱۷ - اختلافات مربوط به تفسیر یا اجرای این موافقتنامه باید به طور مسالمت آمیز از
طریق مشورت و مذاکرات دیپلماتیک بین مقامات ذی صلاح طرفین متعاهد حل و فصل
شود.
ماده ۱۸ -

الف - این موافقتنامه در تاریخ ارایه آخرین اطلاعیه از سوی هر یک از دو طرف مبتنی بر
اینکه مراحل قانونی لازم را به اتمام رسانده است لازم الاجرا می شود.

ب - این موافقتنامه به مدت پنج سال لازم الاجرا است و پس از آن مدت پنج سال دیگر به
قوت خود باقی می ماند و به همین ترتیب، مگر آنکه شش ماه پیش از انقضای این موافقتنامه
هر یک از دو طرف متعاهد به صورت کتبی اطلاع دهد که قصد دارد این موافقتنامه را فسخ
کند.

پ - این موافقتنامه را می توان در صورت لزوم در هر زمان با توافق طرفین اصلاح کرد.
در تأیید مراتب فوق، امضاء کنندگان زیر که به نحو مقتضی از جانب دولت‌های متبوع خود

اختیار یافته‌اند، این موافقتنامه را امضاء نموده‌اند.

تنظیم یافته در تهران به تاریخ ۱۳۷۴/۱/۲۸ هجری شمسی برابر با ۱۷ آوریل ۱۹۹۵ میلادی در سه نسخه به زبانهای فارسی، اندونزیایی و انگلیسی که تمامی متون از اعتبار یکسان برخوردارند. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم است.

از طرف

از طرف

دولت جمهوری اندونزی

دولت جمهوری اسلامی ایران

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری فیلیپین^۱

مصوب ۱۳۷۶/۷/۳۰

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری - دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری فیلیپین، مشتمل بر یک مقدمه و (۱۷) ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه کشتیرانی تجاری - دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران
و دولت جمهوری فیلیپین

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری فیلیپین که از این پس با عنوان

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۳۵۹ مورخ ۱۳۷۶/۸/۲۶ - صفحه ۶۲۳ مجموعه قوانین سال

«طرفهای متعاقد» به آنها اشاره خواهد شد، با علاقه به استحکام روابط دوستانه بین طرفهای متعاقد و توسعه همکاریها به منظور ارتقاء کارآیی در زمینه کشتیرانی تجاری طبق اصل برابری و منافع مشترک بشرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - از نظر موافقتنامه حاضر:

الف - اصطلاح «کشتی هر یک از طرفین متعاقد» به معنای کشتی های تجاری می باشد که در یکی از طرفهای متعاقد به ثبت رسیده و تحت پرچم آن تردد می نماید بجز:

- ۱ - کشتیهای جنگی.

- ۲ - کشتیهای دیگری که در خدمت نیروهای مسلح هستند.

- ۳ - کشتیهای تحقیقاتی (آب شناسی، اقیانوس شناسی و علمی).

- ۴ - کشتیهایی که کارهایی با ماهیت غیر تجاری انجام می دهند (قایقهای دولتی - کشتیهای بیمارستانی و غیره).

ب - اصطلاح «عضو خدمه» عبارت است از اشخاصی که بر روی کشتی یکی از طرفهای متعاقد کار می کنند و دارای مدارک شناسایی از انواع قید شده در ماده (۷) این موافقتنامه و صادر شده توسط مرجع ذیصلاح هر یک از طرفهای متعاقد هستند و نامهایشان در فهرست خدمه کشتی مندرج می باشد.

ج - اصطلاح «مسافرین» عبارت است از اشخاصی که با شناور هر یک از طرفهای متعاقد سفر می کنند و در هیچ سمتی در آن شناورها استخدام و یا بکارگمارده نشده اند و اسامی آنها در فهرست مسافرین درج شده است.

د - اصطلاح «کشتیرانی ساحلی» شامل حمل و نقل کالا بین بنادر هر یک از طرفهای متعاقد می باشد.

ه - اصطلاح «مرجع ذیصلاح» عبارت است از:

- ۱ - در جمهوری اسلامی ایران - وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی).

- ۲ - در جمهوری فیلیپین - وزارت حمل و نقل و ارتباطات (اداره صنعت دریایی).

و - اصطلاح «قلمرو» عبارت است از:

در جمهوری فیلیپین مجمع الجزایر فیلیپین با تمام جزایر و آبهای اطراف آن و

قلمروهای دیگر که در آنها کشور فیلیپین حاکمیت یا صلاحیت دارد شامل قلمروهای سرزمینی، رودخانه‌ای و هوایی از جمله دریای سرزمینی، بستر دریا، زیر خاک، صخره‌های جزیره‌ای و دیگر مناطق زیر دریایی. آبهایی که اطراف و یا میان جزایر بوده و جزایر مجمع‌الجزایر را به هم متصل می‌کنند بدون توجه به وسعت و ابعاد آنها بخشی از آبهای داخلی فیلیپین را تشکیل می‌دهند.

در جمهوری اسلامی ایران همانطوری که در قانون دریایی ایران تعریف شده است و نواحی مجاور که جمهوری اسلامی ایران در آنها حق حاکمیت یا صلاحیت دارد.

ماده ۲ - شناورهای هر یک از طرفهای متعاقد مجاز به تردد میان بنادر خاص طرفهای متعاقد خواهند بود که پذیرای کشورهای خارجی بوده و در زمینه ارائه خدمات حمل بار و مسافر که از این پس بعنوان «خدمات توافق شده» میان دو کشور از آن یاد خواهد شد، فعالیت دارند.

ماده ۳ - هر یک از طرفهای متعاقد طبق قوانین و مقررات جاری خود در مورد خدمات توافق شده میان دو کشور باید از انجام هر گونه اقدام تبعیض آمیز نسبت به شناورهای طرف متعاقد دیگر خوداری کند.

ماده ۴ - هر یک از طرفهای متعاقد با رعایت کامل قوانین و مقررات جاری هر یک از طرفهای متعاقد رفتار کامله الوداد را در بنادر خود که به روی کشورهای خارجی باز هستند، به شناورهای طرف متعاقد دیگر ارائه خواهد داد.

ماده ۵ - شرایط موافقتنامه حاضر شامل «کشتیرانی ساحلی» نخواهد شد. شناورهای هر یک از طرفهای متعاقد که برای حمل کالا یا مسافر به بنادر کشور ثالث سفر می‌کنند بعنوان «کشتیرانی ساحلی» تلقی نخواهند شد.

ماده ۶ - طرفهای متعاقد بطور دو جانبه گواهینامه‌های معتبری که بر طبق کنوانسیونهای بین‌المللی صادر شده و همچنین دیگر اسناد کشتیها را که بطور مقتضی توسط مرجع ذیصلاح هر یک از طرفهای متعاقد صادر گردیده است به رسمیت خواهند شناخت.

ماده ۷ - طرفهای متعاقد مدارک شناسایی اعضای خدمه طرف متعاقد دیگر را که توسط مرجع ذیصلاح آن کشور صادر شده و مورد تأیید می‌باشد به رسمیت خواهند شناخت.

مدارک شناسایی یاد شده عبارتند از:

الف - برای دریانوردان ایرانی

شناسنامه دریانوردی (Seaman's Book)

ب - برای دریانوردان فیلیپینی

دفترچه ثبت هویت دریانوردی (Seaman's Identification Record Book)

ماده ۸ -

الف - اعضای خدمه کشتی باید در زمان اقامت در بنادر یا آبهای هر یک از طرفهای متعاقد، قوانین و مقررات قابل اجرای آن طرف متعاقد را رعایت نمایند.

ب - اعضای خدمه شناورهای هر یک از طرفهای متعاقد بطور متقابل مجاز به رفتن به خشکی در مدت زمان توقف شناورهای آنها در بنادر طرف متعاقد دیگر، طبق قوانین و مقررات ملی آن طرف هستند.

ج - اعضای خدمه شناورهای هر یک از طرفهای متعاقد که نیازمند به خدمات پزشکی باشند مجاز به توقف در قلمرو طرف متعاقد دیگر برای مدتی که برای ارائه چنین خدماتی لازم است طبق قوانین و مقررات آن طرف متعاقد خواهند بود.

د - به منظور الحاق دریانوردان به کشتیهایشان، بازگشت دریانوردان به وطنشان و یا به هر دلیل دیگری که برای مراجع ذیصلاح مربوط قابل قبول باشد، اعضای خدمه شناورهای هر یک از طرفهای متعاقد مجاز به ورود به قلمرو و یا عبور از قلمرو طرف متعاقد دیگر بعد از انجام تشریفات لازم بر طبق قوانین و مقررات طرف متعاقد دیگر خواهند بود.

ه - هر یک از طرفهای متعاقد طبق قوانین و مقررات خود حق جلوگیری از ورود هر یک از اعضای خدمه را به قلمرو خود خواهند داشت، حتی اگر این اعضای خدمه دارای مدارک شناسایی مندرج در ماده (۷) باشند.

ماده ۹ -

الف - چنانچه شناورهای هر یک از دو طرف متعاقد در آبهای سرزمینی یا بنادر طرف متعاقد دیگر دچار سوانح کشتیرانی شوند، آنطرف متعاقد باید کلیه مساعدتهای ممکن را نسبت به شناورها، اعضای خدمه، کالاها و مسافران بعمل آورد.

ب - هر طرف متعهد باید مقامات کنسولی یا در غیبت آنها نمایندگان دیپلماتیک طرف متعهد دیگر را هنگامی که شناورهای آن دچار اضطرار گردیده سریعاً مطلع نماید و اقدامات انجام شده به منظور نجات و محافظت از اعضای خدمه، مسافران، شناورها، بار و کالاهای مصرفی در کشتی را به اطلاع آنها برساند.

ج - مفاد این ماده مانع حق اقامه دعاوی در رابطه با کمک و مساعدتی که طبق قرارداد بی‌کشتی ای ارائه داده شده که خدمه، مسافران، بار و اموال آن دچار خسارت شده‌اند نخواهد بود.

ماده ۱۰ - درآمدهای حاصل از خدمات کشتیرانی یا سایر خدمات مربوط که توسط یک طرف متعهد به طرف متعهد دیگر ارائه می‌شود، براساس قوانین و مقررات ملی آن ایجاد می‌گردد.

ماده ۱۱ - طرفهای متعهد در محدوده قوانین و مقررات خود، کلیه اقدامات مقتضی را جهت تسهیل و تسریع زمان توقف شناورها بمنظور جلوگیری از تأخیرهای غیر ضروری و تسریع و تسهیل تشریفات گمرکی و سایر تشریفات لازم در بنادر بعمل خواهند آورد.

ماده ۱۲ - مفاد این موافقتنامه حق هیچیک از دو طرف متعهد را جهت اتخاذ اقداماتی برای حفاظت از امنیت، محیط زیست و بهداشت عمومی خود یا پیشگیری از بیماری و آفت دامی و نباتی محدود نخواهد ساخت.

ماده ۱۳ - بمنظور اجرای این موافقتنامه هر دو طرف متعهد خطوط کشتیرانی ملی خود را تشریح خواهند نمود در ترتیبات دو جانبه‌ای در خصوص حمل کالاهای دریایی شرکت نمایند.

ماده ۱۴ -

الف - طرفهای متعهد در جوی از همکاری نزدیک، در فواصل زمانی منظم جهت نیل به اهداف زیر با یکدیگر مشورت خواهند نمود:

- ۱ - بررسی و بهبود شرایط جهت اجرای این موافقتنامه.
- ۲ - پیشنهاد دادن و هماهنگ نمودن اصلاحات احتمالی این موافقتنامه.
- ۳ - تشکیل کمیسیون مشترک بمنظور کنترل موثر این موافقتنامه، توسعه آن و همکاری متقابل.

کمیسیون بنا به تقاضای هر یک از طرفهای متعاقد تشکیل جلسه خواهد داد.
ب- مطابق بند (الف) این ماده طرفهای متعاقد از طریق مجاری دیپلماتیک، پیشنهاد انجام مشورت میان مقامات دریایی ذیصلاح دو کشور را خواهند داد، که حداکثر شصت (۶۰) روز پس از تاریخ ارائه پیشنهاد مربوط آغاز خواهد گشت.
ماده ۱۵ -

الف - طرفهای متعاقد توسعه رابطه اقتصادی و تجاری بین دولتهای مربوط خود را از طریق همکاری کشتیرانی تجاری بطور فعالانه ارتقاء خواهند بخشید.
ب- طرفهای متعاقد موافقت می نمایند که شرایط مساعدی را برای خطوط کشتیرانی هر یک از دو طرف متعاقد بمنظور تأسیس دفاتر نمایندگی خود در قلمرو طرف متعاقد دیگر فراهم نمایند.

ماده ۱۶ - اختلافات مربوط به تفسیر یا اجرای این موافقتنامه باید بطور مسالمت آمیز از طریق مشورت و مذاکرات دیپلماتیک بین مراجع ذیصلاح طرفین متعاقد حل و فصل گردد.
ماده ۱۷ -

الف - این موافقتنامه از تاریخ ارائه آخرین اطلاعیه از سوی هر یک از دو طرف مبنی بر اینکه مراحل قانونی لازم را به اتمام رسانده است لازم الاجرا خواهد گردید.

ب - این موافقتنامه به مدت پنج سال لازم الاجرا خواهد بود و پس از آن به مدت پنج سال دیگر به قوت خود باقی خواهد ماند و به همین ترتیب اعتبار آن ادامه خواهد داشت، مگر آنکه شش ماه پیش از انقضای این موافقتنامه هر یک از دو طرف متعاقد بصورت کتبی به طرف متعاقد دیگر اطلاع دهد که قصد دارد این موافقتنامه را فسخ یا اصلاح نماید.

ج - این موافقتنامه را می توان در صورت لزوم در هر زمان با توافق طرفها اصلاح نمود.

در تأیید مراتب فوق، امضاء کنندگان زیر که به نحو مقتضی از جانب دولتهای متبوع خود اختیار یافته اند، این موافقتنامه را امضاء نموده اند.

تنظیم یافته در مانیل به تاریخ ۱۶ مهر ۱۳۷۴ هجری شمسی مطابق با ۱۸ اکتبر ۱۹۹۵ میلادی

در دو نسخه به زبانهای فارسی و انگلیسی که تمامی متون از اعتبار یکسان برخوردارند.
در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم خواهد بود.

| | |
|---------------------|--------------------------|
| از طرف | از طرف |
| دولت جمهوری فیلیپین | دولت جمهوری اسلامی ایران |

قانون موافقتنامه ترانزیت بین المللی کالا بین جمهوری

اسلامی ایران، جمهوری هند و ترکمنستان^۱

مصوب ۱۳۷۶/۷/۳۰

ماده واحده - موافقتنامه ترانزیت بین المللی کالا بین جمهوری اسلامی ایران، جمهوری هند و ترکمنستان مشتمل بر یک مقدمه و (۶) ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه ترانزیت بین المللی کالا بین جمهوری اسلامی ایران و

جمهوری هند و ترکمنستان

دولتهای جمهوری اسلامی ایران، جمهوری هند و ترکمنستان (که از این پس طرفهای متعاقد نامیده می شوند) به منظور تحکیم پیوندهای ارتباطی بین الدولی و همکاری تجاری و اقتصادی میان خودشان و کشورهای مستقل مشترک المنافع و ایجاد تسهیلات در زمینه عبور

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۲۵۹ مورخ ۱۳۷۶/۸/۲۶ - صفحه ۶۲۹ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۶.

ترانزیتی کالا میان آنان، و براساس یادداشت تفاهم امضاء شده توسط وزرای خارجه طرفهای متعاقد در ۲۹ فروردین ۱۳۷۴ شمسی برابر با ۱۸ آوریل ۱۹۹۵ میلادی در دهلی نو، به شرح ذیل توافق نمودند:

۱ - دامنه و تعاریف

ماده ۱ - ۱

(۱) مفاد این موافقتنامه شامل حمل و نقل بین‌المللی کالا توسط کلیه وسایل حمل و نقل در قلمرو کلیه طرفهای متعاقد می‌باشد.

(۲) ترانزیت این محموله‌ها از طریق کلیه بنادر، فرودگاهها یا ایستگاههای گمرک مورد استفاده برای حمل و نقل بین‌المللی مجاز خواهد بود.

(۳) این موافقتنامه بدون آنکه خدشه‌ای به حقوق و تعهدات هر یک از طرفهای متعاقد بر اساس مفاد سایر موافقتنامه‌های دو جانبه و چند جانبه در زمینه ترانزیت بین‌المللی کالا که طرفهای متعاقد عضو آن هستند وارد نماید به مورد اجرا گذاشته خواهد شد.

(۴) تسهیلات تحت این موافقتنامه در اختیار حمل‌کنندگانی که در بند (۱) ماده ۲ - ۱ تعریف شده‌اند قرار خواهد گرفت.

ماده ۲ - ۱

در این موافقتنامه:

(۱) اصطلاح «متصدی حمل و نقل» به هر شخص حقیقی یا حقوقی اطلاق می‌گردد که بطور قانونی مقیم و تبعه جمهوری اسلامی ایران، جمهوری هند یا ترکمنستان باشد و اجازه حمل و نقل بین‌المللی کالا را طبق مقررات و قوانین مربوط به طرفهای متعاقد داشته باشد.

(۲) اصطلاح «ترانزیت بین‌المللی کالا» به عبور کالا از قلمرو یکی از طرفهای متعاقد که بین نقطه مبدا و مقصد خارج از قلمرو طرف مذکور قرار دارد اطلاق می‌گردد.

(۳) اصطلاح «کالا» به کلیه محموله‌هایی گفته می‌شود که حمل آنان بر طبق قوانین ملی (طرف) طرفهای متعاقد منعی نداشته باشد و در کانتینر یا به صورت محموله تفکیک شده حمل گردد.

(۴) واژه «کانتینر» به وسیله حمل کالا (جمعیه بسته بندی، مخزن متحرک و سایر ساختارهای مشابه) گفته می شود که:

الف) کاملاً یا بخشی از آن محصور شده باشد تا قسمت مورد نظر برای نگهداری کالا را تشکیل دهد.

ب) دارای خصوصیات ثابت بوده و در نتیجه به اندازه کافی محکم باشد و بتواند بطور مکرر مورد استفاده قرار بگیرد.

پ) به ویژه برای ایجاد سهولت در حمل و نقل کالا با وسایل مختلف حمل و نقل بدون آنکه نیاز به بارگیری مجدد میان راهی داشته باشد، طراحی شده باشد.

ت) برای جابجائی فوری کالا به ویژه از یک وسیله نقلیه به وسیله دیگر طراحی شده باشد.

ث) به نحوی طراحی شده باشد که پر و خالی کردن آن آسان باشد.

ج) حجم داخلی آن یک متر مکعب یا بیشتر باشد.

(۵) منظور از «کلیه وسایل حمل و نقل» حمل و نقل کالا از طریق راه آهن، هوا، دریا و جاده است.

(۶) «سازمان تضمین کننده» یعنی سازمانی که توسط مقامات گمرک کشورهای امضاء کننده به رسمیت شناخته شده باشد و می تواند در مقابل مقامات گمرک مسولیت هائی که در بند (۲) ماده ۱-۵ مشخص شده را از طرف صاحبان کالای ترانزیتی با مؤسسات حمل و نقل بین المللی در مورد ترانزیت کالا از طریق قلمرو کشورهای امضاء کننده تقبل نماید.

۲ - تشریفات گمرکی

ماده ۱- ۲

(۱) طرفهای متعاقد برای جابجائی سریع و آسان تر کالای ترانزیتی، کلیه اقدامات لازم را انجام خواهند داد.

(۲) به عنوان یک قاعده کلی کالاهای ترانزیتی مشمول این موافقتنامه در مسیر تحت

بازرسی گمرکی قرار نخواهد گرفت. معذالک در موارد استثنائی و به منظور جلوگیری از سوء استفاده، مقامات گمرک ممکن است فقط در مواردی که به وجود بی نظمی هائی مطنون باشند کالا را بازرسی نمایند.

(۳) با داشتن اسناد ذیل به کالا اجازه عبور ترانزیت داده خواهد شد:

(الف) سند اظهار نامه کالا

(ب) بارنامه

(ج) صورت کالای بسته بندی شده

(د) گواهی بهداشتی (اگر لازم باشد)

مورد (الف) ضمیمه این موافقتنامه است.

۳ - تسهیلات

ماده ۱ - ۳

(۱) طرفهای متعاقد با موافقت متقابل و بر اساس قانون ملی خود ممکن است به یکدیگر اجازه تأسیس دفاتر نمایندگی شرکتها، شعبات آنان یا مشارکتهائی را که در ترانزیت کالا، در قلمرو خود بدهند.

(۲) طرفهای متعاقد کلیه اقدامات لازم را به منظور تسهیل، آسان نمودن و تسریع هر چه بیشتر تشریفات گمرکی و غیره مربوط به حمل کالا، انجام خواهند داد.

۴ - کنسولی

ماده ۱ - ۴

طرفهای متعاقد موافقت می نمایند امکانات ایجاد نظام صدور ویزای آسان برای افرادی که به کار ترانزیت محموله کالاهای مشمول این موافقتنامه اشتغال دارند را بررسی نمایند.

۵ - مالیات

ماده ۱ - ۵

(۱) طرفهای متعاقد هیچگونه عوارض گمرکی یا مالیاتهای دیگر برای ورود یا صدور ترانزیتی کالا از طریق قلمروشان دریافت نخواهند کرد به استثنای مخارجی که برای ارائه خدمات خاص در ارتباط با چنین حمل و نقلی همانگونه که به وسیله قانون داخلی تصریح شده و برای سایر کشورها قابل اجرا می‌باشد تعیین گردد.

(۲) در صورت بروز بی‌نظمی در ترانزیت کالا، سازمان تضمین‌کننده پرداخت مالیاتها و عوارض ورود و صدور کالا به علاوه بهره قصور را بر اساس مقررات قوانین گمرکی کشوری که در آن بی‌نظمی در ارتباط با این ماده بوجود آمده است تقبل خواهد کرد.

(۳) کالاهای ترانزیتی که بدون تعهد سازمان تضمین‌کننده ارسال شود ممکن است به وسیله اشکال تضمینی دیگر قابل قبول برای کشوری که از آنجا ترانزیت می‌شود جابجا گردد.

۶ - امور اداری

ماده ۱ - ۶

کمیته مشترکی متشکل از نمایندگان طرفهای متعاقد تشکیل خواهد شد. شرح وظایف کمیته مشترک از قرار ذیل خواهد بود:

الف) نظارت بر اجرای صحیح این موافقتنامه.

ب) مطالعه و ارائه پیشنهادات برای حل مشکلات احتمالی که مستقیماً توسط مقامات ذیصلاح رفع نشده باشد.

ب) بررسی سایر موضوعات مربوط مضمون این موافقتنامه و ارائه پیشنهاد برای حل و

فصل آن.

ت) پیشنهاد هرگونه اصلاحات در مواد این موافقتنامه و ارائه آنها به مقامات ذیصلاح برای تصویب

ث) تعیین یک محدودیت زمانی برای ترخیص سریع کانتینرها یا وسایل حمل و نقل از جمله کالاهایی که در کانتینرها حمل نمی شوند.

ج) حصول اطمینان نسبت به این که کلیه اطلاعات در مورد تجارت و ترانزیت در این مسیر به طور گسترده در جوامع تجاری طرفهای متعاقد اعلان شده است.

چ) بررسی هر موضوع دیگری که طرفها در ارتباط با تجارت ترانزیتی نسبت به آن موافقت کرده بودند.

کمیته مشترک بر مبنای درخواست هریک از طرفها به طور چرخشی در پایتخت هریک از کشورهای طرفهای متعاقد تشکیل می شود. طرفهای متعاقد از طریق مجاری دیپلماتیک ترتیب تشکیل جلسات آن را خواهند داد.

ماده ۲ - ۶

ترانزیت سلاح، مهمات و تجهیزات نظامی و مواد منفجره از قلمرو هریک از طرفهای متعاقد مشمول صدور اجازه خاص از سوی طرف متعاقد ذیربط است.

ماده ۳ - ۶

مقامات ذیصلاحی که مسوول اجرای مفاد این موافقتنامه هستند عبارتند از:

الف) در جمهوری هند، وزارت بازرگانی؛ وزارت امور خارجه.

ب) در جمهوری اسلامی ایران، وزارت راه و ترابری.

پ) در ترکمنستان، وزارت حمل و نقل موتوری و راه آهن دولتی.

ماده ۴ - ۶

این موافقتنامه که در ابتدا بین دولتهای جمهوری اسلامی ایران، جمهوری هند و ترکمنستان منعقد گردیده برای سایر کشورهای مستقل مشترک المنافع که علاقمند به الحاق به آن باشند با توافق قبلی با طرفهای متعاقد اصلی مفتوح خواهد بود. چنین دولتهایی اسناد الحاق خود را به هریک از طرفهای متعاقد اصلی ارائه خواهند داد و آن کشور نیز این اطلاعات را به سایر طرفها ارائه می دهد.

ماده ۵ - ۶

این موافقتنامه از تاریخ مبادله اسناد تصویب، لازم الاجرا و به مدت (۵) سال معتبر خواهد بود و خود به خود برای دوره های (۵) ساله بعدی تجدید می گردد مگر این که یکی از طرفهای متعاقد کتباً تمایل خویش برای انصراف از این موافقتنامه را (۶) ماه قبل به سایر طرفهای متعاقد اطلاع دهد.

این موافقتنامه در تاریخ چهارم اسفند ۱۳۷۵ هجری شمسی برابر با ۲۲ فوریه ۱۹۹۷ میلادی در تهران در (۳) نسخه اصلی و به زبانهای فارسی، هندی، ترکمن، روسی و انگلیسی که تمام متون دارای اعتبار یکسان است به امضاء رسید. در صورت بروز اختلاف در تفسیر متن انگلیسی معتبر خواهد بود.

ای. کی. گوجرال

دکتر علی اکبر ولایتی

وزیر امور خارجه هند

وزیر امور خارجه جمهوری اسلامی ایران

بوریس شیخ مرادف

نایب رئیس شورای وزیران و وزیر امور خارجه ترکمنستان

از «قانون موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیاتهای بردرآمد و سرمایه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری قزاقستان» مصوب ۱۳۷۷/۴/۱۴

ماده ۳ - تعاریف کلی:

ز - اصطلاح «حمل و نقل بین المللی» اطلاق می شود به هرگونه حمل توسط کشتی، قایق،

هوایما یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن که توسط یک موسسه تجاری یک دولت متعاقد انجام می‌شود، به استثنای مواردی که کشتی، قایق، هوایما یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن صرفاً بین مکانهای واقع در دولت متعاقد دیگر استفاده شود.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیرمنقول:

کشتیها، قایقها، هوایماها یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن به عنوان اموال غیرمنقول محسوب نخواهند شد.

ماده ۸ - حمل و نقل بین‌المللی:

منافع حاصله توسط یک موسسه تجاری یک دولت متعاقد بابت استفاده از کشتیها، قایقها، هوایماها یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن، در حمل و نقل بین‌المللی فقط مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

ماده ۱۳ - عواید سرمایه‌ای:

۳ - عواید حاصل توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد از نقل و انتقال کشتی‌ها، قایق‌ها، هوایما، یا وسائط نقلیه جاده‌ای یا راه‌آهن مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتی‌ها، قایق‌ها، هوایما یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن، فقط مشمول مالیات دولت متعاقدی خواهند بود که دفتر ثبت شده آن موسسه در آن واقع است.

ماده ۱۵ - خدمات شخصی غیرمستقل:

۳ - علیرغم مقررات قبلی این ماده، حق الزحمه حاصل مرتبط با استخدام در یک کشتی، قایق، هوایما یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن در حمل و نقل بین‌المللی می‌تواند مشمول مالیات دولت متعاقدی باشد که دفتر ثبت شده آن موسسه تجاری در آن واقع است.

ماده ۱۸ - حقوق بازنشستگی و سایر پرداختها:

۱ - حقوق بازنشستگی و سایر حق‌الزحمه‌های مشابه پرداختی به مقیم یک دولت متعاقد به ازای استخدام در گذشته، فقط مشمول مالیات آن دولت می‌باشد. این مقررات برای مستمریهای مادام‌العمر پرداختی به مقیم یک دولت متعاقد نیز به کار می‌رود.

۲ - حقوق بازنشستگی و مستمریهای مادام‌العمر و سایر پرداختهای ادواری یا موردی توسط

یک دولت متعاقد فقط می تواند مشمول مالیات آن دولت باشد.

ماده ۲۲ - سرمایه:

۳- سرمایه متشکل از کشتیها، قایق ها، هواپیما، وسایل نقلیه جاده ای و راه آهن، متعلق به مقیم یک دولت متعاقد و مورد استفاده در حمل و نقل بین المللی و همچنین اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها، قایق ها، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده ای و راه آهن، فقط مشمول مالیات دولت متعاهدی خواهد بود که دفتر ثبت شده موسسه در آن واقع است.

ماده ۲۹ - لازم الاجرا شدن:

۱- این موافقتنامه در هر یک از دولتهای متعاقد تصویب شود و اسناد تصویب آن در اسرع وقت مبادله خواهد شد.

۲- این موافقتنامه یا مبادله اسناد تصویب، لازم الاجرا و مقررات آن در موارد زیر نافذ خواهد شد:

الف- در مورد مالیاتهای تکلیفی، به آن قسمت از درآمدی که از تاریخ یازدهم دیماه برابر با اول ژانویه یا به بعد سال تقویمی متعاقب سالی که این موافقتنامه لازم الاجرا می گردد، حاصل می شود.

ب- در مورد سایر مالیاتها، به آنگونه از مالیاتهای متعلقه برای هر سال مالیاتی که از تاریخ یازدهم دیماه برابر با اول ژانویه یا به بعد سال تقویمی متعاقب سالی که این موافقتنامه لازم الاجرا می گردد، شروع می شود.

ماده ۳۰ - فسخ:

این موافقتنامه تا زمانی که توسط یک دولت متعاقد فسخ شود لازم الاجرا خواهد بود. این موافقتنامه در دو نسخه در شهر آلماتی به تاریخ ۱۳۷۴/۱۰/۲۶ برابر ۱۹۹۶/۱/۱۵ به زبان انگلیسی تنظیم گردید. نسخه های فارسی، قزاقی و روسی تنظیم و با تبادل یادداشت دیپلماتیک، مورد موافقت هر یک از دولتهای متعاقد قرار خواهد گرفت. کلیه متنها از اعتبار یکسان برخوردارند. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم خواهد بود.

از طرف دولت

جمهوری قزاقستان

از طرف دولت

جمهوری اسلامی ایران

از «قانون موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و تبادل اطلاعات در مورد مالیاتهای بردرآمد بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری آفریقای جنوبی»^۱

مصوب ۱۴/۴/۱۳۷۷

ماده ۳ - تعاریف کلی

ط - اصطلاح «حمل و نقل بین‌المللی» اطلاق می‌شود به هرگونه حمل توسط کشتی یا هواپیما که توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد انجام می‌شود، به استثنای مواردی که کشتی یا هواپیما صرفاً بین مکانهایی واقع در دولت متعاقد دیگر استفاده شود.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیرمنقول

۲ - اصطلاح «اموال غیرمنقول» به موجب قوانین دولت متعهده‌ای که مال مورد بحث در آن قرار دارد، تعریف خواهد شد... کشتیها یا هواپیما به عنوان اموال غیرمنقول محسوب نخواهند شد.

ماده ۸ - حمل و نقل هوایی و کشتیرانی

منافع حاصله توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد بابت استفاده از کشتیها یا هواپیما در حمل و نقل بین‌المللی فقط مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

ماده ۱۳ - عواید سرمایه‌ای

۳ - عواید حاصل توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد از نقل و انتقال کشتیها یا هواپیماهای مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها یا هواپیما، فقط مشمول مالیات آن دولت متعاقد خواهند بود.

ماده ۱۸ - حقوق بازنشستگی و مقرری‌های سالانه

۱ - حقوق بازنشستگی و سایر حق الزحمه‌های مشابه و مقرری‌های سالانه حاصل در یک

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۵۵۸ مورخ ۱۳۷۷/۵/۸ - صفحه ۱۸۲ مجموعه قوانین سال

دولت متعاقد و پرداختی به مقیم دولت متعاقد دیگر می تواند در دولت مقدم الذکر مالیات باشد.

۲- علیرغم مقررات بند (۱)، حقوق بازنشستگی و سایر پرداختهای به موجب قانون تأمین اجتماعی یا قانون استخدام کشوری یک دولت متعاقد یا پرداختی توسط یا از محل صندوق ایجاد شده به وسیله دولت متعاقد یا تقسیمات فرعی سیاسی یا مقام محلی آن به یک شخص حقیقی بابت خدمات ارایه شده برای آن دولت یا تقسیمات فرعی یا مقام، فقط مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

ماده ۲۲- روش حذف مالیات مضاعف

۱- مالیات مضاعف به شرح زیر حذف خواهد شد:

الف- در جمهوری اسلامی ایران،

در صورتی که مقیم جمهوری اسلامی ایران درآمدی حاصل کند که، طبق مقررات این موافقتنامه، می تواند مشمول مالیات آفریقایی جنوبی شود، جمهوری اسلامی ایران اجازه خواهد داد که مبلغی برابر با مالیات بر درآمد پرداختی در آفریقایی جنوبی، به عنوان تخفیف از مالیات بر درآمد آن مقیم کسر شود.

مع ذلک، در هر مورد این گونه تخفیفات، از آن قسمت از مالیات بر درآمد مورد محاسبه قبل از دادن تخفیف، که حسب مورد مربوط به درآمدی باشد که می تواند در آفریقایی جنوبی، مشمول مالیات شود، بیشتر نخواهد بود.

ب- در آفریقایی جنوبی، مالیات بر درآمد جمهوری اسلامی ایران پرداختی توسط مقیمین آفریقایی جنوبی به سبب درآمد مشمول مالیات در جمهوری اسلامی ایران، طبق مقررات این موافقتنامه، از مالیات متعلقه منطبق با قانون مالی آفریقایی جنوبی کسر خواهد شد. مع ذلک، این تخفیفات از مبلغ مالیات مجموع قابل پرداخت در آفریقایی جنوبی نسبت به مالیات مجموع درآمد مربوطه بیشتر نخواهد بود.

ماده ۲۸- نسخ

این موافقتنامه به طور نامحدود لازم الاجرا خواهد بود. این موافقتنامه در دو نسخه در

پرتوریا به تاریخ دوازدهم آبان سال ۱۳۷۶ (برابر با سوم نوامبر سال ۱۹۹۷) به زبانهای فارسی و انگلیسی تنظیم گردید که هر دو متن از اعتبار یکسان برخوردار است.

از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران
از طرف دولت جمهوری آفریقای جنوبی

از «قانون موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف در مورد مالیاتهای بردرآمد و سرمایه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت ترکمنستان» مصوب ۱۳۷۷/۷/۸

ماده ۳ - تعاریف کلی:

ج - اصطلاح «حمل و نقل بین المللی» اطلاق می شود به هرگونه حمل توسط کشتی، قایق، هواپیما یا وسایل نقلیه جاده‌ای و راه آهن که توسط موسسه تجاری یک دولت متعاقد انجام می شود، به استثنای مواردی که کشتی، قایق، هواپیما یا وسایل نقلیه جاده‌ای و راه آهن تنها بین مکانهای واقع در دولت متعاقد دیگر استفاده شوند.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول

۲ - اصطلاح «اموال غیر منقول» به موجب قوانین دولت متعاهدی که مال مورد بحث در آن قرار دارد، تعریف خواهد شد ... کشتیها، قایقها، هواپیماها یا وسایل نقلیه جاده‌ای و راه آهن به عنوان اموال غیر منقول محسوب نخواهند شد.

ماده ۸ - حمل و نقل بین المللی:

منافع حاصل توسط موسسه تجاری یک دولت متعاقد بابت استفاده از کشتیها، قایقها، هواپیماها یا وسایل نقلیه جاده‌ای و راه آهن در حمل و نقل بین المللی فقط مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

ماده ۱۳ - عواید سرمایه:

۳ - عواید حاصل توسط موسسه تجاری یک دولت، متعاهد از نقل و انتقال کشتیها، قایقها، هواپیماها، یا وسایل نقلیه جاده‌ای یا راه آهن مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها، قایقها، هواپیماها یا وسایل نقلیه جاده‌ای و راه آهن، فقط مشمول مالیات دولت متعاهدی خواهد بود که دفتر ثبت شده آن موسسه در آن واقع است.

ماده ۱۸ - حقوق بازنشستگی:

۱ - با رعایت مقررات بند (۲) ماده (۱۹)، حقوق بازنشستگی و سایر حق‌الزحمه‌های مشابه پرداختی به مقیم یک دولت متعاهد به ازای استخدام در گذشته، فقط مشمول مالیات آن دولت می‌باشد. این مقررات برای مستمریهای پرداختی به مقیم یک دولت متعاهد نیز جاری است.

۲ - حقوق بازنشستگی و مستمریها و سایر پرداختهای ادواری یا موردی توسط یک دولت متعاهد بابت بیمه حوادث شخصی را فقط می‌توان مشمول مالیات آن دولت نمود.
ماده ۲۲ - سرمایه

۳ - سرمایه، متشکل از کشتیها، قایقها، هواپیماها، وسایل نقلیه جاده‌ای و راه آهن مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی و همچنین اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها، قایقها، هواپیماها یا وسایل نقلیه جاده‌ای و راه آهن، فقط مشمول مالیات دولت متعاهدی خواهد بود که دفتر ثبت شده مؤسسه در آن واقع است.

ماده ۳۰ - فسخ:

این موافقتنامه تا زمانی که توسط یک دولت متعاهد فسخ شود لازم‌الاجرا خواهد بود. این موافقتنامه در دو نسخه در عشق آباد، در تاریخ دوم دیماه سال یکهزار و سیصد و هفتاد و چهار هجری شمسی برابر با بیست و سوم دسامبر سال یکهزار و نهصد و نود و پنج میلادی به زبانهای فارسی، ترکمنی و انگلیسی تنظیم گردید که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردار است. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم خواهد بود.

از طرف دولت

جمهوری ترکمنستان

از طرف دولت

جمهوری اسلامی ایران

از «قانون موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات، مضاعف و جتلوگیری از فرار مالی در مورد مالیاتهای بردرآمد و سرمایه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت گرجستان»^۱ مصوب ۱۳۷۸/۱۲/۴

ماده ۳ - تعاریف کلی

ج - اصطلاح (حمل و نقل بین‌المللی) اطلاق می‌شود به هر گونه حمل توسط یک کشتی، قایق، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن که توسط یک موسسه تجاری یک دولت متعاقد انجام می‌شود، به استثنای مواردی که کشتی، قایق، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن تنها بین مکانهای واقع در دولت متعاقد دیگر استفاده شود.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول

۲ - اصطلاح «اموال غیر منقول» به موجب قوانین دولت متعاهدی که مال مورد بحث در آن قرار دارد، تعریف خواهد شد. کشتیها، قایقها هواپیماها یا وسایل نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن به عنوان اموال غیر منقول محسوب نخواهند شد.

ماده ۸ - حمل و نقل بین‌المللی

منافع حاصله توسط موسسه تجاری یک دولت متعاقد بابت استفاده از کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن در حمل و نقل بین‌المللی تنها مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

ماده ۱۳ - عواید سرمایه‌ای

۳ - عواید حاصل توسط موسسه تجاری یک دولت متعاقد از نقل و انتقال کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای یا راه‌آهن مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۰۴۰ مورخ ۱۳۷۸/۱۲/۲۶ - صفحه ۹۶۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۸.

اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، فقط مشمول مالیات آن دولت متعاقد خواهند بود.

ماده ۱۸ - حقوق بازنشستگی

۱- با رعایت مقرارت بند (۱) ماده (۱۹)، حقوق بازنشستگی و سایر حق الزحمه‌های مشابه پرداختی به مقیم یک دولت متعاقد به ازای خدمات گذشته، فقط مشمول مالیات آن دولت می‌باشد. این مقرارت برای مستمریهای سالانه مادام‌العمر پرداختی به مقیم یک دولت متعاقد به کار می‌رود.

۲- حقوق بازنشستگی، مستمریهای سالانه مادام‌العمر و سایر پرداختهای ادواری یا موردی توسط یک دولت متعاقد بابت بیمه حوادث شخصی، می‌تواند فقط در آن دولت مشمول مالیات شود.

ماده ۲۲ - سرمایه:

۳- سرمایه متشکل از کشتیها، قایقها، هواپیما، وسایط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، مؤسسه یک دولت متعاقد مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی و همچنین اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، فقط مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

ماده ۳۰ - فسخ:

این موافقتنامه تا زمانی که توسط یک دولت متعاقد فسخ شود لازم‌الاجرا خواهد بود. این موافقتنامه در تفلیس در دو نسخه در تاریخ سیزدهم آبان ۱۳۷۵ برابر با سوم نوامبر سال ۱۹۹۶ میلادی به زبانهای فارسی، گرجی و انگلیسی تنظیم گردید که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردار است. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم خواهد بود.

از طرف

دولت گرجستان

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی و موضوعات مربوط دریایی و بندری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری تونس امصوب ۱۳۷۹/۲/۲۵

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی و موضوعات مربوط دریایی و بندری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری تونس مشتمل بر یک مقدمه و (۱۴) ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی و موضوعات مربوط دریایی و
بندری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری تونس

مقدمه:

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری تونس که از این پس «طرفهای متعاقد» نامیده می شوند، با به رسمیت شناختن حق حاکمیت، برابری و تمامیت ارضی تمام کشورها، با تأیید ضرورت روابط دوستانه میان دو کشور و ملت‌های آنها، با علاقه به تسهیل توسعه حمل و نقل دریایی بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری تونس و تقویت هر چه بیشتر همکاریهای دو جانبه در این زمینه، با علاقه به تصدیق مجدد حق دو کشور مبنی بر تضمین هر چه بهتر حمل و نقل کالا از طریق دریا در چارچوب تجارت دو جانبه، تسهیل توسعه همه جانبه کشتیرانی تجاری و حفظ منافع خود در این زمینه،

با علاقه به ارتقای سطح همکاری فنی میان مقامها و شرکتهای دریایی و بندری در زمینه مشارکتها و کمکهای آموزشی و تبادل اطلاعات، به شرح زیر موافقت می نمایند:

ماده ۱ - کاربرد

موافقتنامه حاضر در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و جمهوری تونس قابل اجرا خواهد بود.

ماده ۲ - اهداف:

اهداف این موافقتنامه عبارتند از:

- سازماندهی روابط دریایی میان جمهوری اسلامی ایران و جمهوری تونس،
- تضمین هماهنگی بهتر آمد و شد (تردد) دو جانبه و حمل و نقل دریایی مربوط،
- اجتناب از هر گونه فعالیت‌های مضر به توسعه حمل و نقل دریایی بین دو کشور،
- گسترش همکاریهای فنی در زمینه مشارکت، توسعه بنادر، آموزش، مساعدت و مبادله اطلاعات،

- مشارکت در توسعه روابط اقتصادی و تجاری میان دو کشور.

ماده ۳ - تعاریف:

از لحاظ این موافقتنامه، جز در مواردی که سیاق عبارت مفهوم دیگری را اقتضا نمایند:

۱ - «کشتیرانی تجاری»:

آن دسته از فعالیت‌هایی که هر طرف متعهد طبق قانون برای شناورها، بنادر و ماهیگیری خود محفوظ نموده است در بر نمی گیرد. مفاد این موافقتنامه شامل تجارت ساحلی نخواهد شد.

۲ - «مقام ذی صلاح»:

- در جمهوری اسلامی ایران، وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر کشتیرانی)،

- در جمهوری تونس (وزیر کشتیرانی تجاری و سازمان بنادر).

۳ - «شناوری یکی از طرفهای متعهد»،

به شناورهای تجاری اطلاق می شود که طبق قانون یک طرف متعهد تحت پرچم آن بوده و

در قلمرو آن طرف ثبت شده باشد،

این اصطلاح شامل موارد زیر نخواهد بود:

الف - کشتیهای جنگی.

ب - شناورهای تحقیقات آب نگاری، اقیانوس نگاری و علمی.

پ - شناورهای ماهیگیری.

ت - شناورهایی که فعالیت آنها ماهیت غیر تجاری دارد (قایقهای دولتی، کشتیهای

بیمارستانی، کشتیهای یدک کش، خیره).

۴ - «عضو خدمه»:

به فرمانده و هر شخص دیگری اطلاق می شود که در شناور عملاً مشغول به کار یا خدمت و

دارای مدرک شناسائی صادره از سوی مقام ذی صلاح هر یک از طرفهای متعاقد بوده و نام او

در فهرست خدمه وارد شده باشد.

ماده ۴ - کاربرد قوانین و مقررات:

۱ - کلیه شناورها، خدمه، مسافران و دریانوردان یک طرف متعاقد در قلمرو طرف

متعاقد دیگر مشمول کلیه قوانین و مقررات داخلی مربوط به دریانوردی به ویژه مقررات

آمد و شد، ایمنی، مرزها، گمرک، ارزش، بهداشت و پیشگیری از آفات گیاهی و حیوانی

خواهند بود.

۲ - مفاد این موافقتنامه به حقوق و تعهدات طرفهای متعاقد به موجب سایر

کنوانسیونهای بین المللی که در آن عضویت دارند، لطمه ای نخواهد زد.

۳ - در شرایط خاص در ارتباط با مالیات یا معافیت از مالیات بر درآمد و سود حاصل

از کشتیرانی تجاری در قلمرو طرف متعاقد دیگر تمهیداتی بر اساس قوانین و مقررات

داخلی به عمل خواهد آمد.

ماده ۵ - رفتار با کشتیها و بنادر:

۱ - هر طرف متعاقد دسترسی شناورها و نیز کالا، مسافران و اعضای خدمه طرف

متعاقد دیگر را به بنادر خود و استفاده از کلیه تأسیسات بندری برای مقاصد تجاری

تضمین خواهد کرد.

۲ - هزینه ها و عوارض بندری شناور یک طرف متعاقد در بندر طرف متعاقد دیگر به

موجب مقررات قابل اجرای نظارت بر تسعیر ارز به پول رایج قابل تسعیر پرداخت

خواهد شد.

۳- عواید حاصل از خدمات کشتیرانی یا دیگر خدمات مربوط به یک طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر طبق قوانین و مقررات آن طرف صورت خواهد گرفت.

ماده ۶- مساعدت به شناورها:

طرفهای متعاقد در محدوده قوانین و مقررات خود می باید کلیه اقدامات لازم را برای تسهیل و تسریع تخلیه و بارگیری کشتیها به منظور پیشگیری از تأخیرهای غیر ضروری و تسریع و تسهیل تشریفات گمرکی و سایر تشریفات ضروری در بنادر به عمل بیاورند.

ماده ۷- مدارک و ملیت شناورها:

طرفهای متعاقد می باید گواهینامه های معتبر صادره به موجب کنوانسیونهای بین المللی و دیگر اسناد کشتی را که توسط مقامهای ذی صلاح هر طرف متعاقد صادر شده به طور متقابل به رسمیت بشناسند.

ماده ۸- مدارک شناسائی اعضای خدمه:

۱- مقام ذی صلاح هر طرف متعاقد می باید مدارک شناسائی اعضای خدمه را که از سوی مقام ذی صلاح طرف متعاقد دیگر صادر شده به رسمیت بشناسد.

۲- مدارک شناسائی عبارتند از:

الف- در جمهوری اسلامی ایران:

- شناسنامه دریانوردی

ب- در جمهوری تونس:

- شناسنامه دریانوردی

- اظهارنامه شناسائی دریانوردان

ماده ۹- حقوق اعضای خدمه:

۱- اعضای خدمه شناور هر یک از طرفهای متعاقد که دارای مدارک مندرج در ماده (۸) می باشد هنگامی که شناور آنها در بندر طرف متعاقد دیگر قرار دارد می توانند در قلمرو طرف متعاقد دیگر پیاده شده و مجاز به اقامت و دسترسی به شهری که بندر در آن واقع شده است خواهند بود. مشروط بر اینکه دارای گذرنامه بوده و نام آنها به موجب قوانین و مقررات طرف متعاقد اخیرالذکر در فهرست خدمه شناور وارد شده باشد.

- ۲- خدمه تونسی که در بنادر جمهوری اسلامی ایران از شناور پیاده می شوند و خدمه جمهوری اسلامی ایران که در بنادر تونس از شناور پیاده می شوند، با مساهدت نمایندگی کشتیرانی به کشورهای خود بازگردانده خواهند شد.
- ۳- اعضای خدمه هنگام به سر بردن در بنادر یا آبهای هر یک از طرفهای متعاقد می باید قوانین و مقررات قابل اجرای آن طرف متعاقد را رعایت کنند.
- ۴- اعضای خدمه شناورهای هر یک از طرفهای متعاقد به طور متقابل مجاز خواهند بود طی مدت توقف شناورهای خود در بنادر طرف متعاقد دیگر، به موجب قوانین و مقررات ملی آن طرف در ساحل پیاده شوند.
- ۵- اعضای خدمه شناورهای هر یک از طرفهای متعاقد که نیاز به مداوای پزشکی داشته باشند به موجب قوانین و مقررات طرف متعاقد دیگر مجاز خواهند بود برای مدت زمانی که برای مداوا لازم است در قلمرو طرف متعاقد دیگر اقامت کنند.
- ۶- اعضای خدمه شناورهای هر یک از طرفهای متعاقد می توانند به منظور پیوستن به شناورها، بازگشت به موطن خود یا به دلایل دیگر مورد قبول مقامهای ذی صلاح طرف متعاقد دیگر پس از انجام تشریفات لازم به موجب قوانین و مقررات داخلی آن طرف متعاقد به سرزمین طرف متعاقد دیگر وارد یا از آن عبور کنند.
- ۷- هر یک از طرفهای متعاقد حق دارد طبق قوانین و مقررات خود از ورود هر یک از اعضای خدمه به رغم داشتن مدارک شناسائی مذکور در ماده (۸) ممانعت به عمل آورد.
- ۸- فرمانده شناور هر یک از طرفهای متعاقد یا یکی از خدمه منصوب وی در بندر طرف متعاقد دیگر از حق ملاقات با نماینده رسمی کشور خود یا نماینده شرکت خود برخوردار خواهد بود.
- ۹- هر یک از طرفهای متعاقد طبق قوانین داخلی دسترسی آزادانه نماینده رسمی طرف متعاقد دیگر یا یکی از کارکنان وی را به بنادر خود به منظور انجام وظایف وی برای مساعدت به شناورها، کالاها، مسافران و اعضای خدمه فراهم خواهد کرد.
- ماده ۱۰ - سوانح در دریا:
 - ۱- در صورتی که شناوریک طرف متعاقد در آبهای سرزمینی یا بنادر طرف متعاقد

دیگر، غرق شود، به گل بنشینند، به ساحل برخوردار نمایند یا متحمل حادثه دیگری شود به همان اندازه که به شناورهای خودی کمک و مساعدت می شود به خدمه، مسافران و نیز شناورها و محموله آن کمک و مساعدت خواهد شد.

۲- هر طرف متعاهد هنگامی که شناور طرف متعاهد دیگر دچار اضطرار شود، می باید فوراً مراتب را به مقامهای کنسولی یا در غیاب آنها به نمایندگان سیاسی آن اطلاع داده آنها را از اقدامات انجام شده برای نجات و مراقبت از اعضای خدمه، مسافران، شناور، محموله و ملزومات آن آگاه سازد.

۳- در صورتی که برای شناور یک طرف متعاهد در آبهای تحت صلاحیت طرف متعاهد دیگر حادثه ای رخ دهد که مستلزم تحقیقات دریایی باشد، مقامهای دریایی ذی صلاح هر دو طرف می باید برای پیشبرد این تحقیقات و تبادل اطلاعات مربوط همکاری کنند.

۴- محموله و اجناس تخلیه شده یا نجات یافته از شناور موضوع بند (۱) این ماده مشمول هیچگونه حقوق گمرکی و سود بازرگانی نخواهد شد، مشروط بر اینکه در قلعرو طرف متعاهد محل وقوع حادثه استفاده یا مصرف نشوند.

ماده ۱۱ - مساعدت، مشورت و اطلاعات:

طرفهای متعاهد به این وسیله متعهد می شوند هرگونه مساعدت، مشورت و اطلاعات درخواستی در خصوص کلیه مسائل دریایی و موضوعات مربوط از جمله ایمنی جان و اموال در دریا، پیشگیری و مبارزه با آلودگی دریا توسط کشتیها، تجسس و نجات و آموزش کارکنان و خدمه را در حدود منابع خود در اختیار یکدیگر قرار دهند، مشروط بر اینکه مساعدت، مشورت و اطلاعات مزبور که به این نحو درخواست شده در محدوده قوانین داخلی هر طرف باشد.

ماده ۱۲ - کارگروه فنی مشترک دریایی:

الف- طرفهای متعاهد در راستای همکاریهای نزدیک، می باید برای نیل به اهداف زیر به طور ادواری با یکدیگر مشورت نمایند:

۱- بحث و تبادل نظر و بهبود شرایط اجرای مفاد این موافقتنامه،

۲- پیشنهاد و هماهنگی اصلاحات احتمالی این موافقتنامه،

۳- تشکیل کمیسیون به منظور اجرای مؤثر این موافقتنامه و گسترش همکاریهای دو

جانبه.

این کمیسیون به درخواست یکی از طرفهای متعاقد تشکیل جلسه خواهد داد.

ب- به موجب بند (الف) این ماده، طرفهای متعاقد از طریق مجاری سیاسی تشکیل جلسات مشورتی میان مقامهای ذیصلاح دریایی دو کشور را که ظرف حداکثر شصت (۶۰) روز پس از تاریخ پیشنهاد مربوط شروع خواهد شد پیشنهاد خواهند کرد.

ماده ۱۳ - مشورت:

اختلافات مربوط به تفسیر و یا اجرای این موافقتنامه به طور دوستانه از طریق مشورت و مذاکرات سیاسی میان مقامهای ذیصلاح طرفهای متعاقد حل و فصل خواهد شد.

ماده ۱۴ - لازم الاجرا شدن موافقتنامه:

الف - این موافقتنامه از تاریخ آخرین اطلاعیه هریک از طرفهای متعاقد مبنی بر طی مراحل قانونی ضروری لازم الاجرا خواهد شد.

ب - اعتبار این موافقتنامه (۵) سال خواهد بود و پس از آن برای دوره‌های مشابه تمدید خواهد شد مگر آنکه هریک از طرفهای متعاقد شش ماه پیش از انقضای آن به طور کتبی تمایل خود را به فسخ یا اصلاح این موافقتنامه به طرف دیگر اعلام کند.

پ - این موافقتنامه را می‌توان در صورت اقتضاء با موافقت طرفین اصلاح کرد.

در تأیید مراتب فوق، طرفهای متعاقد با تفویض اختیار به نمایندگان خود این موافقتنامه را در دو نسخه به زبانهای فارسی، عربی و انگلیسی که اعتبار آنها یکسان است، به امضاء رسانده‌اند. در صورت بروز اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

این موافقتنامه در تهران در ۱۷ آذر ماه ۱۳۷۷ هجری شمسی برابر با ۸ دسامبر ۱۹۹۸ میلادی تنظیم گردید.

از طرف

دولت جمهوری تونس

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت

جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان^۱

مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۵

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان مشتمل بر یک مقدمه و (۱۱) ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و

دولت سلطنت عمان

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان که از این پس با عنوان «طرفهای متعاقد» به آنها اشاره خواهد شد، با تمایل به گسترش و فعال نمودن کشتیرانی تجاری دریایی با در نظر گرفتن منافع متقابل بین دو کشور و با رعایت اصول آزادی کشتیرانی دریایی بین المللی با انعقاد این موافقتنامه موافقت نموده اند.
ماده ۱ - از نظر این موافقتنامه اصطلاحات زیر دارای همان معانی خواهد بود که در مقابل آنها نوشته شده است:

۱- «کشتی» یعنی هر نوع سازه دریایی شناور که برای استفاده های تجاری دریایی به کار رفته و تحت پرچم یکی از طرفها قرار داشته و بر اساس قوانین جاری ثبت شده است.
این اصطلاح شامل موارد زیر نخواهد بود:

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۰۹۷ مورخ ۱۳۷۹/۳/۱۲ - صفحه ۴۲۹ مجموعه قوانین سال

الف - کشتیهایی که در خدمت نیروهای مسلح هستند.

ب - کشتیهای ماهیگیری.

پ - کشتیهایی که کارهای غیر تجاری انجام می دهند.

۲ - «عضو خدمه» یعنی هر شخصی که روی عرشه کشتی کار می کند و نام او در فهرست اسامی خدمه آمده است.

۳ - «مقامهای صالح» یعنی وزارت راه و ترابری از طرف جمهوری اسلامی ایران و وزارت ارتباطات از طرف دولت سلطنت عمان.

ماده ۲ - طرفهای متعاقد برای ارائه تمام تسهیلات موجود به منظور گسترش همکاریهای متقابل دو جانبه در زمینه های کشتیرانی تجاری و حمل و نقل دریایی تلاش خواهند نمود. این همکاری شامل زمینه های تجسس و نجات، جلوگیری از آلودگی دریایی، هماهنگی تردد دریایی، بررسی نقشه های دریایی و تبادل اطلاعات در زمینه های مذکور خواهد بود. ماده ۳ - طرفهای متعاقد کلیه حمایتهای ممکن را در جهت استحکام روابط بین سازمانها و مؤسسات دریایی در دو کشور به عمل خواهند آورد.

ماده ۴ - طرفهای متعاقد طبق قوانین و مقرراتی که فعالیتهای بندری آنها را تنظیم می نماید، تلاش خواهند نمود عملیات حمل و نقل دریایی را تسهیل و تشویق نمایند تا از تأخیر غیر ضروری کشتیهای تحت پرچم آنها در بنادر مربوطه آنها جلوگیری گردد.

ماده ۵ - مقامهای صالح دو طرف گواهینامه های ثبت، ظرفیت و ایمن کشتی نیز هر مدرک مربوط به دو طرف را که منطبق با قوانین و مقررات بین المللی است به رسمیت خواهند شناخت.

ماده ۶ - طرفهای متعاقد مدارک زیر را که توسط مقامهای صالح آنها صادر گردیده است، به رسمیت خواهند شناخت:

«شناسنامه دریانوردی» برای عضو خدمه کشتیهای جمهوری اسلامی ایران.

«گذرنامه دریایی» برای عضو خدمه کشتیهای سلطنت عمان.

ماده ۷ - دو طرف متعاقد می بایستی بهترین خدمات پزشکی لازم برای اعضای خدمه کشتی هر یک از دو طرف را مطابق با قوانین و مقررات داخلی ارائه نمایند.

ماده ۸- در مواردی که کشتی هر یک از دو طرف متعاقد به گل بنشینند یا با ساحل یا سایر سازه‌های ساحلی طرف دیگر برخورد نماید، به کشتی و محموله آن همان توجهی مبذول خواهد شد که معمولاً توسط آن طرف متعاقد به کشتیها و محموله‌های خود می‌شود. طرف متعاقد مزبور همچنین مساعدتهای لازم را به ناخدا، خدمه و مسافران کشتی که دچار سانحه شده است، خواهد نمود. هرگونه هزینه‌ای که به بار می‌آید بر اساس توافق بین دو طرف تسویه خواهد شد.

مفاد این ماده بر درخواستها یا ادعاهای مربوط به کمک و نجات کشتی یا خدمه و مسافران یا محموله تا آنجائی که به زیانها یا خسارات مربوط می‌شود، تاثیر نخواهد گذاشت. وجوه و اموال نجات یافته روی عرشه کشتی صدمه دیده مشمول مالیاتها حقوق گمرکی و سود بازرگانی که معمولاً به کالاهای وارداتی تعلق می‌گیرد نخواهد شد مگر اینکه لازم باشد این اموال وارد قلمرو طرف متعاهدی که سانحه در آن روی داده است، گردند. ماده ۹- کشتیهای هر یک از دو طرف متعاقد از طریق نماینده محلی بر اساس مقررات حاکم طرف متعاقد دیگر، وارد بنادر آن طرف خواهد شد.

ماده ۱۰- به منظور تسهیل اجرای این موافقتنامه دو طرف بایستی:

الف- در خصوص روشهای لازم الاجراء کردن این موافقتنامه به مشاوره پردازند.

ب- هرگونه اصلاحیه و یا الحاقیه‌ای به این موافقتنامه را پیشنهاد نمایند.

دو طرف متعاقد به موجب بند (الف) این ماده آغاز مشاوره بین مقامهای صالح دریایی دو کشور را از طریق مجاری دیپلماتیک پیشنهاد خواهند نمود.

ماده ۱۱-

۱- این موافقتنامه از تاریخ مبادله اسناد تصویب آن طبق قوانین و مقررات جاری دو طرف لازم الاجراء خواهد گردید.

۲- مدت اعتبار این موافقتنامه (پنج ساله) خواهد بود و خود به خود برای یک دوره مشابه تجدید خواهد گردید، مگر اینکه یکی از طرفها کتباً قصد خود را برای خاتمه موافقتنامه به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این موافقتنامه به مدت شش ماه از تاریخ اعلامیه مزبور معتبر خواهد بود.

این موافقتنامه در پانزدهم فوریه ۱۹۹۸ مطابق با ۲۶ بهمن ۱۳۷۶ و ۱۸ شوال ۱۴۱۸ در سه

نسخه اصلی به زبانهای فارسی، عربی و انگلیسی تهیه گردید که دارای اعتبار یکسان خواهند بود.

در صورت بروز هرگونه اختلافی در تفسیر مفاد متون فارسی و عربی، متن انگلیسی ملاک عمل قرار خواهد گرفت.

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

از طرف

دولت سلطنت عمان

از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت بوسنی و هرزگوین به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف در مورد مالیاتهای بر درآمد و آرای»^۱

مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۵

ماده ۳ - تعاریف کلی:

ج - اصطلاح «حمل و نقل بین المللی» اطلاق می شود به هرگونه حمل توسط کشتی، قایق، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه آهن که توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاهد انجام می شود، به استثنای مواردی که کشتی، قایق، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه آهن صرفاً بین مکانهای واقع در دولت متعاهد در استفاده شود.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول:

۲ - اصطلاح «اموال غیر منقول» به موجب قوانین دولت متعهدی که مال مورد بحث در آن قرار دارد، تعریف خواهد شد. کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه آهن به

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۰۷۹ مورخ ۱۳۷۹/۳/۱۲ - صفحه ۴۷۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۹.

عنوان اموال غیر منقول محسوب نخواهند شد.

ماده ۸ - حمل و نقل بین‌المللی:

منافع حاصله توسط موسسه تجاری یک دولت متعاهد بابت استفاده از کشتیها، قایقها، هواپیماها یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، در حمل و نقل بین‌المللی فقط مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

ماده ۱۳ - عواید سرمایه‌ای:

۳- عواید حاصل توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاهد از نقل و انتقال کشتیها، قایقها، هواپیما، یا وسائط نقلیه جاده‌ای یا راه آهن مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، فقط مشمول مالیات دولت متعاهدی خواهند بود که دفتر ثبت شده آن مؤسسه در آن واقع است.

ماده ۱۸ - حقوق بازنشستگی:

۱- با رعایت مقررات بند (۱) ماده (۱۹)، حقوق بازنشستگی و سایر حق‌الزحمه‌های مشابه پرداختی به مقیم یک دولت متعاهد به‌ازای خدمات گذشته، فقط مشمول مالیات آن دولت می‌باشد. این مقررات برای مستمریهای سالانه مادام‌العمر پرداختی به مقیم یک دولت متعاهد به کار می‌رود.

۲- حقوق بازنشستگی، مستمریهای سالانه مادام‌العمر و سایر پراختهای ادواری یا موردی توسط یک دولت متعاهد بابت بیمه حوادث شخصی، می‌تواند فقط در آن دولت مشمول مالیات شود.

ماده ۲۲ - سرمایه

۳- سرمایه متشکل از کشتیها، قایقها، هواپیما، وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی و همچنین اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، فقط مشمول مالیات متعاهدی خواهد بود که دفتر ثبت شده مؤسسه در آن واقع است.

ماده ۳۰ - فسخ

این موافقتنامه تا زمانی که توسط یک دولت متعاهد فسخ شود لازم‌الاجرا خواهد بود.

این موافقتنامه در دو نسخه در تاریخ ششم مردادماه یکهزار و سیصد و هفتاد و پنج برابر با بیست و هفتم ژوئن یکهزار و نهصد و نود و شش به زبانهای فارسی، بوسنیایی و انگلیسی تنظیم گردید که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردار است. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم خواهد بود.

از طرف

از طرف

دولت بوسنی و هرزه‌گوین

دولت جمهوری اسلامی ایران

از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و
دولت جمهوری لبنان به منظور اجتناب از اخذ مالیات
مضاعف در مورد مالیات بر درآمد و سرمایه»^۱
مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۱

ماده ۳ - تعاریف کلی:

خ - «حمل و نقل بین‌المللی» به هرگونه حمل و نقل توسط کشتی، وسائط نقلیه هوایی، جاده‌ای و راه‌آهن اطلاق می‌شود که توسط مؤسسه یک دولت متعاهد انجام می‌شود، به استثنای مواردی که این حمل و نقل صرفاً بین نقاط واقع در دولت متعاهد دیگر انجام گیرد.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول:

۲ - کشتیها، وسائط نقلیه هوایی یا جاده‌ای و راه‌آهن به عنوان اموال غیر منقول محسوب نخواهد شد.

ماده ۸ - حمل و نقل بین‌المللی:

درآمد حاصل توسط مؤسسه یک دولت متعاقد بابت استفاده از کشتیها، وسائط نقلیه هوائی یا جاده‌ای و راه آهن، در حمل و نقل بین‌المللی فقط مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

ماده ۱۸ - حقوق بازنشستگی

۱- با رعایت مفاد بند (۲) ماده (۱۹)، حقوق بازنشستگی و سایر وجوه مشابه پرداختی به مقیم یک دولت متعاقد به ازای خدمات گذشته، فقط مشمول مالیات آن دولت متعاقد خواهد بود.

۲- علی‌رغم مقررات بند (۱) حقوق بازنشستگی و سایر موارد پرداختی به موجب طرح‌های عمومی که قسمتی از نظام تأمین اجتماعی یک دولت متعاقد یا مقام محلی آن است، فقط مشمول مالیات آن دولت متعاقد خواهد بود.

ماده ۲۲ - سرمایه:

۳- سرمایه متشکل از کشتیها، وسائط نقلیه هوائی یا جاده‌ای و راه آهن، مورد استفاده توسط مؤسسه یک دولت متعاقد در حمل و نقل بین‌المللی و همچنین اموال منقول مرتبط با استفاده از وسایل حمل و نقل مزبور فقط مشمول مالیات دولت متعاقدی خواهد بود که دفتر ثبت شده مؤسسه در آن واقع است.

ماده ۲۹ - فسخ:

این موافقتنامه تا زمانی که توسط یک دولت متعاقد فسخ نشده لازم‌الاجراء خواهد بود. این موافقتنامه در بیروت در دو نسخه در تاریخ ۱۳۷۷/۷/۳۰ هجری شمسی برابر با ۱۹۹۸/۱۰/۲۲ میلادی به زبانهای فارسی، عربی و انگلیسی تنظیم گردید که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردار است. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم خواهد بود.

امضاء کنندگان زیر که از طرف دولت متبوع خود مجاز می‌باشند، این موافقتنامه را امضاء نمودند.

| | |
|-------------------|--------------------------|
| از طرف | از طرف |
| دولت جمهوری لبنان | دولت جمهوری اسلامی ایران |

قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت

جمهوری لبنان در خصوص کشتیرانی تجاری دریایی^۱

مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۷

ماده واحده - موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری لبنان در خصوص کشتیرانی تجاری دریایی مشتمل بر یک مقدمه و (۱۷) ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

تبصره - اعلام موافقت از سوی وزارت راه و ترابری با هرگونه اصلاح در موافقتنامه حاضر، مکول به انجام تشریفات قانونی در جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری لبنان در

خصوص کشتیرانی تجاری دریایی

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری لبنان که از این پس به عنوان «طرفهای متعاقد» به آنها اشاره می شود،

با تمایل به تقویت روابط دوستانه بین طرفهای متعاقد، افزایش همکاری و بهبود کارائی در زمینه کشتیرانی تجاری دریایی بر اساس اصل تساوی و منافع مشترک، به قرار زیر موافقت نموده اند:

ماده ۱ - از نظر این موافقتنامه:

الف - اصطلاح «شناور هر یک از دو طرف متعاقد» عبارت است از شناورهای تجاری که

در هر یک از دو طرف متعاقد به ثبت رسیده‌اند و پرچم ملی آن را برافراشته‌اند، بجز:

۱- کشتیهای جنگی،

۲- سایر شناورهایی که در نیروهای مسلح مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند،

۳- شناورهایی که ماهیت بهره‌برداری آنها غیر تجاری است (قایقهای دولتی، کشتیهای

بیمارستانی و غیره).

ب- اصطلاح «اعضای خدمه» عبارت است از کسانی که در شناور هر یک از دو طرف متعاقد خدمت می‌کنند و مدارک شناسائی صادره توسط مرجع ذی صلاح طرف متعاقدراکه در ماده (۷) این موافقتنامه پیش‌بینی شده، دارا هستند و اسامی آنها در فهرست خدمه شناور درج شده است.

پ- اصطلاح «مسافران» عبارت است از اشخاصی که توسط شناور هر یک از دو طرف متعاقد حمل می‌شوند و به هیچ سببی در آن شناور اشتغال ندارند یا مشغول نیستند و اسامی آنها در فهرست مسافران آن شناور درج شده است.

ت- اصطلاح «مرجع ذی صلاح» عبارت از:

۱- در جمهوری اسلامی ایران - وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی).

۲- در جمهوری لبنان - اداره کل حمل و نقل زمینی و دریایی.

ث- اصطلاح «قلمرو» عبارت است از:

در خصوص هر یک از طرفهای متعاقد همان طوری که در قوانین آنها تعریف شده است.

ماده ۲- شناورهای هر یک از دو طرف متعاقد باید بین بنادر مشخص از طرفهای متعاقد که به روی کشورهای خارجی باز است دریاوردی کنند و به خدمات مسافر و بار (که از این پس به عنوان «خدمات مورد توافق» به آنها اشاره می‌شود) بین دو کشور بپردازند.

ماده ۳- هر طرف متعاقد باید مطابق با قوانین و مقررات مربوط خود از انجام هر اقدام تبعیض آمیزی بر علیه شناورهای طرف متعاقد دیگر در خصوص خدمات مورد توافق بین دو کشور اجتناب کند.

ماده ۴- هر طرف متعاقد باید با شناورهای طرف متعاقد دیگر در بنادر خود که به روی کشورهای خارجی باز است با در نظر گرفتن قوانین و مقررات حاکم در هر طرف متعاقد رفتار ملل کامله‌الوداد را بکند.

ماده ۵ - مفاد موافقتنامه حاضر در مورد کشتیرانی ساحلی اعمال نخواهد شد. مواردی که شناورهای هر یک از دو طرف متعاقد که برای حمل بار یا مسافر به بنادر کشورهای ثالث می‌روند کشتیرانی ساحلی محسوب نمی‌شوند.

ماده ۶ - طرفهای متعاقد متقابلاً گواهینامه‌های معتبر صادر شده مطابق با کنوانسیونهای بین‌المللی و سایر مدارک کشتی که به نحو مقتضی توسط مقامهای ذی‌صلاح هر یک از دو طرف متعاقد صادر شده‌اند را به رسمیت می‌شناسند.

ماده ۷ - طرفهای متعاقد مدارک شناسائی اعضای خدمه طرف متعاقد دیگر را که توسط مقامهای ذی‌صلاح آنها صادر و به رسمیت شناخته می‌شود را به رسمیت می‌شناسند. مدارک شناسائی مورد اشاره از این قرار است:

الف - برای اعضای خدمه شناورهای جمهوری اسلامی ایران، شناسنامه دریانوردی.

ب - برای اعضای خدمه شناورهای جمهوری لبنان Livret De Marine Navigant

ماده ۸ -

الف - اعضای خدمه هنگام توقف در بنادر یا آبهای هر یک از دو طرف متعاقد، قوانین و مقررات قابل اعمال آن طرف متعاقد را رعایت خواهند کرد.

ب - اعضای خدمه شناورهای هر یک از دو طرف متعاقد متقابلاً مجاز خواهند بود هنگام توقف شناورهای خود در بنادر طرف متعاقد دیگر بر اساس قوانین و مقررات ملی آن به ساحل بروند.

پ - اعضای خدمه شناورهای هر یک از دو طرف متعاقد که نیاز به معالجه پزشکی داشته باشند مجاز هستند در قلمرو طرف متعاقد دیگر برای مدت زمان لازم برای چنین معالجه‌ای مطابق با قوانین و مقررات طرف متعاقد باقی بمانند.

ت - اعضای خدمه شناورهای هر یک از دو طرف متعاقد می‌توانند به منظور ملحق شدن به شناورها، بازگردانده شدن به وطن یا هر دلیل دیگر قابل قبول برای مقامهای ذی‌صلاح طرف متعاقد دیگر پس از طی تشریفات لازم مطابق قوانین و مقررات ملی طرف متعاقد وارد قلمرو آن طرف متعاقد شوند یا از آن عبور کنند.

ث - هر یک از دو طرف متعاقد حق دارد بر اساس قوانین و مقررات خود از ورود هر یک

از اعضای خدمه به قلمرو خود ممانعت به عمل آورد حتی اگر آنها دارای مدارک شناسائی اعضای خدمه به شرح ماده (۷) باشند.

ماده ۹ -

الف - چنانچه شناورهای هر یک از دو طرف متعاقد در آبهای سرزمینی یا بنادر طرف متعاقد دیگر دچار سوانح کشتیرانی شوند، آن طرف متعاقد باید کلیه مساعدتهای ممکن را نسبت به شناورها، اعضای خدمه، کالاهای و مسافران به عمل آورند.

ب - هر طرف متعاقد باید مقامهای کنسولی یا در غیبت آنها نمایندگان سیاسی طرف متعاقد دیگر را هنگامی که یکی از شناورهای آن دچار اضطرار شده سریعاً مطلع کند و اقدامات انجام شده به منظور نجات و محافظت از اعضای خدمه، مسافران، شناور، بار و کالاهای مصرفی را به اطلاع آنان برساند.

پ - مفاد این ماده مانع حق اقامه دعاوی در رابطه با کمک و مساعدتی که طبق قرارداد دادی به شناوری ارائه شده که خدمه، مسافران، بار و اموال در آن دچار خسارت شده اند، نمی شود. ماده ۱۰ - درآمدهای حاصل از خدمات کشتیرانی یا سایر خدمات مربوط که توسط یک طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر ارائه می گردد، بر اساس قوانین و مقررات ملی آن واقع می شود.

ماده ۱۱ - طرفهای متعاقد در محدوده قوانین و مقررات خود، کلیه اقدامات مقتضی را به منظور تسهیل و تسریع زمان توقف شناورها به منظور جلوگیری از تأخیرهای غیر ضروری و تسریع و تسهیل تشریفات گمرکی و سایر تشریفات لازم در بنادر به عمل خواهند آورد. ماده ۱۲ - مفاد این موافقتنامه حق هیچ یک از دو طرف متعاقد را در اتخاذ اقداماتی برای حفاظت از امنیت، محیط زیست، بهداشت عمومی خود یا پیشگیری از بیماری و آفت دامی و نباتی محدود نمی کند.

ماده ۱۳ - به منظور اجرای این موافقتنامه هر دو طرف متعاقد خطوط کشتیرانی ملی خود را تشویق می کنند در ترتیبات دو جانبه در خصوص حمل کالا از طریق دریا شرکت کنند. ماده ۱۴ -

الف - طرفهای متعاقد با همکاری نزدیک، در فواصل زمانی منظم به منظور نیل به اهداف زیر با یکدیگر مشورت می کنند:

- ۱- بحث و بهبود شرایط برای اجرای این موافقتنامه،
- ۲- پیشنهاد دادن و هماهنگ کردن اصلاحات احتمالی این موافقتنامه،
- ۳- تشکیل کمیسیون مشترک به منظور نظارت مؤثر بر این موافقتنامه و توسعه همکاری متقابل،

کمیسیون بنا به تقاضای یکی از طرفهای متعاقد تشکیل جلسه می دهد.

ب- مطابق بابتد (الف) این ماده، طرفهای متعاقد از طریق مجاری سیاسی، پیشنهاد انجام مشورت میان مقامهای دریایی ذی صلاح دو کشور را می دهند، انجام مشورت حداکثر نود (۹۰) روز پس از تاریخ ارائه پیشنهاد مربوط آغاز می شود.

ماده ۱۵ -

الف- طرفهای متعاقد توسعه رابطه اقتصادی و تجاری بین طرفهای متعاقد را از طریق همکاری کشتیرانی تجاری به طور فعالانه ارتقاء می دهند.

ب- طرفهای متعاقد موافقت می کنند که شرایط مساعدی را برای خطوط کشتیرانی هر یک از دو طرف متعاقد به منظور تأسیس دفاتر نمایندگان آنها در قلمرو طرف متعاقد دیگر فراهم کنند.

ماده ۱۶ - اختلافات مربوط به تفسیر یا اجرای این موافقتنامه باید به طور مسالمت آمیز از طریق مشورت و مذاکرات سیاسی بین مقامهای ذی صلاح طرفهای متعاقد حل و فصل شود.

ماده ۱۷ -

الف- این موافقتنامه در تاریخ ارائه آخرین اطلاعیه از سوی هر یک از دو طرف متعاقد مبنی بر اینکه مراحل قانونی لازم را به اتمام رسانده است لازم الاجرا می شود.

ب- این موافقتنامه به مدت سه سال لازم الاجرا است و پس از آن مدت سه سال دیگر به قوت خود باقی می ماند و به همین ترتیب، مگر آنکه شش ماه پیش از تقاضای این موافقتنامه هر یک از دو طرف متعاقد به صورت کتبی اطلاع دهد که قصد دارد این موافقتنامه را فسخ یا اصلاح کند.

پ- این موافقتنامه را می توان در صورت لزوم در هر زمان با توافق دو جانبه اصلاح کرد.

در تأیید مراتب فوق، امضاء کنندگان زیر که به نحو مقتضی از جانب دولت‌های متبوع خود اختیار یافته اند، این موافقتنامه را امضاء نموده اند.

تنظیم یافته در تهران به تاریخ ۵ آبان ۱۳۷۶ هجری شمسی برابر با ۲۷ اکتبر ۱۹۹۷ میلادی در دو نسخه به زبانهای فارسی، عربی و انگلیسی که تمامی متون از اعتبار یکسان برخوردارند. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم است.

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

از طرف

دولت جمهوری لبنان

از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیاتهای پردرآمد و اموال (سرمایه)» مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۵

ماده ۳ - تعاریف کلی:

چ - اصطلاح «حمل و نقل بین‌المللی» اطلاق می‌گردد به هرگونه حمل توسط کشتی، قایق، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن که توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد انجام می‌شود، به استثنای مواردی که کشتی، قایق، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن صرفاً بین مکانهای واقع در دولت متعاقد دیگر استفاده شوند.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول:

۲ - اصطلاح «اموال غیر منقول» به موجب قوانین دولت متعهده‌ای که مال مورد بحث در آن قرار دارد، تعریف خواهد شد. کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن به عنوان اموال غیر منقول محسوب نخواهند شد.

ماده ۸ - حمل و نقل بین‌المللی:

منافع حاصله توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد بابت استفاده از کشتیها، قایق‌ها، هواپیماها یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن، در حمل و نقل بین‌المللی فقط مشمول مالیات آن دولت خواهد بود که دفتر ثبت شده مؤسسه تجاری در آن واقع است. ماده ۱۳ - عواید حاصل از نقل و انتقال اموال (عواید سرمایه‌ای):

۳ - عواید حاصل توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد از نقل و انتقال کشتی‌ها، قایق‌ها، هواپیما، یا وسایط نقلیه جاده‌ای یا راه‌آهن مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا اموال (به استثنای اموال غیرمنقول) مرتبط با استفاده از این کشتی‌ها، قایق‌ها، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن، فقط مشمول مالیات دولت متعهده خواهد بود که دفتر ثبت شده آن مؤسسه در آن واقع است.

ماده ۱۸ - حقوق بازنشستگی:

۱ - با رعایت مقررات بند (۱) ماده (۱۹)، حقوق بازنشستگی و سایر حق‌الزحمه‌های مشابه پرداختی به مقیم یک دولت متعاقد به ازای خدمات گذشته، فقط مشمول مالیات آن دولت متعهده خواهد بود که درآمدها از آن ناشی می‌شود. این مقررات برای مستمریهای مادام‌العمر پرداختی به مقیم یک دولت متعاقد نیز جاری می‌باشد.

۲ - حقوق بازنشستگی و مستمریهای مادام‌العمر و سایر پرداختهای ادواری یا موردی توسط یک دولت متعاقد بابت بیمه حوادث شخصی، را فقط می‌توان مشمول مالیات آن دولت نمود.

۳ - اصطلاح «مستمری مادام‌العمر» به نحوی که در این ماده به کار رفته است مبلغی معین (به غیر از حقوق و دستمزد) می‌باشد که به‌طور ادواری در مدت زمانی معین در زندگی یا در دوره‌ای مشخص یا اثبات‌پذیر بر اساس تعهد پرداخت ما به ازای کامل و کافی به صورت پول یا معادل ارزش آن پرداخت می‌شود.

ماده ۲۲ - اموال (سرمایه):

۳ - اموال (سرمایه): متشکل از کشتیها، قایق‌ها، هواپیماها، وسایط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن، مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی و همچنین اموال (به استثنای اموال غیرمنقول) مرتبط با استفاده از این کشتیها، قایق‌ها، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن، فقط مشمول

مالیات دولت متعاهدی خواهد بود که دفتر ثبت شده مؤسسه تجاری در آن واقع است. ماده ۳۰ - فسخ: این موافقتنامه تا زمانی که توسط یک دولت متعاهد فسخ شود لازم الاجراء خواهد بود.

این موافقتنامه در دو نسخه در مینسک در تاریخ ۲۳ تیرماه ۱۳۷۴ (۱۴ جولای سال ۱۹۹۵) به زبانهای فارسی، انگلیسی و بلاروسی تنظیم گردید که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردار است. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم خواهد بود.

| | |
|--------------------|--------------------------|
| از طرف | از طرف |
| دولت جمهوری بلاروس | دولت جمهوری اسلامی ایران |

قانون موافقتنامه حمل و نقل دریایی بین دولتهای جمهوری

اسلامی ایران و جمهوری کرواسی^۱ مصوب ۱۳۷۹/۵/۲۳

ماده واحده - لایحه موافقتنامه حمل و نقل دریایی بین دولتهای جمهوری اسلامی ایران و جمهوری کرواسی مشتمل بر یک مقدمه و (۱۵) ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه حمل و نقل دریایی بین دولتهای جمهوری اسلامی ایران و
جمهوری کرواسی

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری کرواسی که از این پس با عنوان

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۱۸۳ مورخ ۱۳۷۹/۶/۲۴ - صفحه ۹۳۰ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۹.

«طرفهای متعاقد» از آنها یاد خواهد شد با تمایل به توسعه کشتیرانی تجاری بین دو کشور بر اساس تساوی و منافع دو طرف و با ابراز تمایل به تأمین توسعه هماهنگ کشتیرانی تجاری دریایی بین دو کشور تصمیم به انعقاد موافقتنامه زیر گرفته‌اند.

ماده ۱ - از نظر موافقتنامه حاضر

۱- واژه «کشتی طرف متعاقد» به معنای هر کشتی تجاری می‌باشد که برابر قوانین طرف

متعاقد به ثبت رسیده و تحت پرچم آن تردد می‌نماید به جز

الف - کشتیهای جنگی،

ب - سایر کشتیهایی که در خدمت نیروهای مسلح هستند،

ج - کشتیهای تحقیقاتی (هیدروگرافی، اقیانوس‌شناسی و علمی)،

د - کشتیهای ماهیگیری،

ه - کشتیهایی که اعمالی با ویژگی غیر تجاری انجام می‌دهند (قایقهای دولتی، کشتیهای

بیمارستانی و سایر).

۲- واژه «جزء خدمه» یعنی هر شخصی که در روی هر شه کشتی متصدی اعمال مربوط به

سکانداری، بهره‌برداری و نگهداری کشتی باشد و نام او در لیست خدمه کشتی مندرج باشد.

۳- مقامات صالح دریایی عبارتند از

- در جمهوری اسلامی ایران

سازمان بنادر و کشتیرانی

- در جمهوری کرواسی

وزارت امور دریایی، حمل و نقل ارتباطات.

ماده ۲ - موافقتنامه حاضر در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و قلمرو جمهوری کرواسی به

موقع اجرا گذارده خواهد شد.

ماده ۳ - همکاری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری کرواسی در زمینه

همکاریهای دریایی و کشتیرانی تجاری بر اساس تساوی حقوق و احترام حاکمیت ملی و

منافع و علایق مشترک خواهد بود.

ماده ۴- برابر ماده (۳) این موافقتنامه، هر یک از طرفهای متعاقد باید بین سازمانها و مراجع مسؤول فعالیتهای حمل و نقل دریایی خود ارتباط برقرار نمایند.

ماده ۵-

۱- طرفهای متعاقد مساعدت ممکن را در جهت توسعه همکاریهای دریایی کشتیرانی تجاری بین دو کشور مبذول خواهند نمود و در جهت اهداف فوق طرفهای متعاقد موافقت نمودند که

الف- کشتیهای ایران و کرواسی را برای شرکت در حمل و نقل کالا بین بنادر دو کشور متعاقد ترغیب و در جهت رفع موانع احتمالی که ممکن است مانع توسعه این حمل و نقل گردد همکاری نمایند.

ب- برای کشتیهایی که با پرچم یکی از طرفهای متعاقد و حمل کالا بین بنادر دو کشور و بنادر کشورهای ثالث تردد می نمایند ایجاد مانع ننمایند.

۲- شرایط بند (۱) این ماده به حق استفاده کشتیهایی که با پرچم کشور ثالث بین بنادر دو کشور تردد می نمایند مربوط نمی شود.

ماده ۶-

۱- هر یک از طرفهای متعاقد در رابطه با موارد زیر همان رفتاری را با کشتیها، خدمه، مسافران و کالاهای طرف متعاقد دیگر در حمل و نقل بین المللی دریایی خواهد داشت که با کشتیهای خود در آبهای سرزمینی و بنادر دریایی با کشتیهای تابعیت خویش دارد.

الف- ورود و خروج به آبهای سرزمینی و بنادر،

ب- توقف کشتیها در بنادر، استفاده از بنادر برای تخلیه و بارگیری کالا و استفاده از تسهیلات بندری،

ج- سوار و پیاده شدن مسافر،

د- استفاده از خدمات مربوط به کشتیرانی تجاری دریایی و همچنین عملیات تجاری مربوط.

۲- مفاد بند یک این ماده در موارد زیر بکارگرفته نخواهد شد.

الف - فعالیتهایی که برابر قوانین داخلی هر یک از طرفهای متعاقد منحصر به مؤسسات و سازمانهای آنهاست،

ب - مقررات مربوط به پذیرش و اقامت خارجیان در خاک هر یک از طرفهای متعاقد،

ج - مقررات مربوط به راهنمایی اجباری و یدک‌کشی کشتیهای خارجی،

د - بندری که برای کشتیرانی بین‌المللی باز نمی‌باشد.

ماده ۷ - طرفهای متعاقد باید در چارچوب قوانین و مقررات خود، برای تسهیل و تشویق حمل و نقل دریایی جهت جلوگیری از تأخیر غیر ضروری کشتیهایی که با پرچم طرف متعاقد دیگر در بندرشان تردد می‌نمایند، برابر مقررات کنوانسیونهای بین‌المللی تمام اقدامات لازم را انجام دهند.

ماده ۸ - گواهینامه‌های ملیت و اندازه‌گیری همچنین مدارک کشتی که توسط مقامهای صالح یکی از طرفهای متعاقد صادر و یا به رسمیت شناخته شده باشد برابر الزامات کنوانسیونهای بین‌المللی توسط مقامهای صلاحیتدار طرف متعاقد دیگر به رسمیت شناخته خواهد شد. کشتیهای هر یک از طرفهای متعاقد که گواهینامه‌های اندازه‌گیری آنها برابر پاراگراف اول این ماده و الزامات کنوانسیونهای بین‌المللی معتبر شناخته شده است از هر گونه اندازه‌گیری در بندر طرف متعاقد دیگر معاف خواهد بود.

محاسبه حقوق و عوارض بندری بر اساس گواهیهای اندازه‌گیری کشتیها مندرج در پاراگراف اول ماده حاضر اعمال می‌گردد.

ماده ۹ - طرفهای متعاقد مدارک شناسایی اعضای خدمه کشتی را که توسط مقامهای صلاحیتدار (طرفهای متعاقد) صادر شده است به رسمیت خواهند شناخت.

مدارک شناسایی اشاره شده به شرح زیر است.

- مدارک شناسایی برای خدمه عضو کشتیهای جمهوری اسلامی ایران

گذرنامه دریانوردی: Seaman, s Book

- مدارک شناسایی خدمه عضو کشتیهای جمهوری کرواسی

گذرنامه دریانوردی: Seamen, s Book

ماده ۱۰ - حمل کنندگان و سازمانهای کشتیرانی که در قلمرو یکی از طرفهای این موافقتنامه ثبت شده اند می توانند بر اساس مقررات و قوانین موجود طرف متعاقد دیگر، دفتر بازرگانی دائمی افتتاح نموده و نماینده ای را در کشور متعاقد دیگر این موافقتنامه معرفی نمایند.

ماده ۱۱ - هر یک از طرفهای متعاقد باید کمکهای پزشکی لازم را به اعضای خدمه کشتی طرف متعاقد دیگر برابر قوانین و مقررات داخلی خود ارایه نماید.

ماده ۱۲ -

۱ - چنانچه کشتی یکی از طرفهای متعاقد به گل بنشیند یا دچار هر سانحه ای در آبهای سرزمینی یا آبهای داخلی طرف متعاقد دیگر شود کشتی و محموله آن از همان حمایتی که به کشتیهای داخلی و محموله های آن ارایه می شود، برخوردار خواهد بود.

خدمه و مسافران روی عرشه کشتی که متحمل خساراتی شده اند باید در هر زمان از کمک و حمایتهای مشابهی که به اتباع کشوری که تصادف در آبهای سرزمینی آن اتفاق افتاده است ارایه می شود، برخوردار شوند و هزینه های آن برابر قراردادهای فیما بین وصول خواهد شد.

مفاد این ماده از حق اقامه ادعاهایی که در رابطه با کمک و حمایتی که به موجب قراردادی به کشتی صدمه دیده، خدمه، مسافران، محموله و سرمایه آن ارایه شده باز نخواهد داشت.

۲ - کشتی که متحمل خسارت شده است و هر قسمت از کالاهای روی عرشه آن، مشمول حقوق، عوارض و سایر مالیتهایی که برای کالاهای وارداتی اعمال می شود، نخواهد گردید مگر اینکه هدف استفاده و مصرف در قلمرو متعاهدی که حادثه در آن اتفاق افتاده است، باشد.

۳ - مفاد بند (۲) این ماده مانع اجرا و بکارگیری قوانین و مقررات جاری سرزمین طرفهای متعاقد در مورد ورود موقت کالا نخواهد بود.

ماده ۱۳ -

۱ - مقامهای صلاحیتدار هر یک از طرفهای متعاقد نباید در اختلافهای بروز کرده بین

صاحب کشتی، فرمانده، افسران و دیگر اعضای خدمه در رابطه با حقوق، متعلقات شخصی و به طور کلی کار روی عرشه کشتی که با پرچم طرف دیگر متعاقد تردد می نماید، دخالت نمایند.

۲ - مقامهای صلاحیتدار هر یک از طرفهای متعاقد نباید در امور کیفری مربوط به جرایمی که در عرشه کشتی تحت پرچم طرف متعاقد دیگر به هنگام توقف در بندر روی دهد اعمال صلاحیت نمایند مگر در موارد زیر

الف - به موجب درخواست نماینده دیپلماتیک یا کنسولگری طرف متعاقد دیگر یا با موافقت آنها،

ب - زمانی که جرم یا هواقب آن نظم عمومی را در ساحل یا در بندر مختل نموده یا امنیت ملی را تحت تأثیر قرار دهد،

ج - هنگامی که افراد غیر از خدمه کشتی در جرم مزبور دخالت کنند یا جرم توسط اتباع دولت پذیرنده یا علیه آنها صورت گرفته باشد،

د - برای جلوگیری از تجارت غیر قانونی مواد مخدر، روان گردان یا مواد رادیواکتیو.

۳ - مفاد این ماده بر صلاحیت مقامهای صالح طرفهای متعاقد در اجرای قوانین و مقررات داخلی شان در خصوص حفظ سلامت عمومی، کنترل گمرکی، حمایت از محیط زیست دریایی، امنیت کشتیها و بنادر، جان افراد و کالاها و پذیرش خارجیها مؤثر نخواهد بود.

ماده ۱۴ -

۱ - طرفهای متعاقد بنا بر روح همکاری نزدیک باید به طور متناوب به جهات زیر مشورت نمایند.

الف - مورد مباحثه قرار دادن و تحکیم شرایط بکارگیری این موافقتنامه.

ب - آرایه پیشنهاد و هماهنگی در الحاقهای احتمالی این موافقتنامه.

۲ - برابر بند (۱) این ماده طرفهای متعاقد از راههای سیاسی، پیشنهاد انجام مشاوره بین

مقامهای صلاحیتدار دریایی دو کشور را می نمایند که بیش از (۶۰) روز از تاریخ پیشنهاد مربوط نباید تجاوز نماید.

ماده ۱۵ - این موافقتنامه منوط به تصویب دو طرف می باشد و به هنگام دریافت آخرین اطلاعیه از راههای سیاسی که به موجب آن طرفهای متعاقد به طور دو جانبه یکدیگر را در مورد تکمیل تشریفات قانونی مقررات خود در رابطه با لازم الاجرا شدن این موافقتنامه مطلع نمایند، لازم الاجرا خواهد شد. این موافقتنامه برای مدت نامحدود تنظیم شده است هر طرف متعاقد می تواند آنرا لغو نماید و موافقتنامه تا (۶) ماه پس از تاریخی که هر یک از طرفهای متعاقد طرف دیگر را به طور کتبی از قصد خود مبنی بر لغو موافقتنامه حاضر مطلع سازد، به اعتبار خود باقی خواهد بود.

این موافقتنامه در تاریخ هشتم خردادماه سال یکهزار و سیصد و هفتاد و چهار هجری شمسی برابر با بیست و نهم ماه می سال یکهزار و نهصد و نود و پنج میلادی در زاگرب در سه نسخه اصلی به زبانهای انگلیسی و فارسی و کرواسی تنظیم شده که اعتبار هر سه نسخه یکسان می باشد. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی معتبر خواهد بود.

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی اردن هاشمی^۱ مصوب ۱۳۷۹/۸/۲

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی اردن هاشمی مشتمل بر یک مقدمه و سیزده ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.
تپصره - اعلام موافقت از سوی وزارت راه و ترابری با هرگونه اصلاح در موافقتنامه حاضر،

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۲۷۷ مورخ ۱۳۷۹/۱۰/۲۰ - صفحه ۱۳۸۳ مجموعه قوانین
سال ۱۳۷۹.

موکول به طی تشریفات قانونی موضوع اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

بسم الله الرحمن الرحيم
موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و
دولت پادشاهی اردن هاشمی

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی اردن هاشمی (که از این پس «طرفهای متعاقد» نامیده می‌شوند)، با علاقه به تقویت و گسترش روابط و ارتقای همکاری در زمینه کشتیرانی و مشارکت در توسعه روابط تجاری دریایی بین طرفهای متعاقد و مطابق اصول برابری، منافع دو جانبه و احترام کامل به حق حاکمیت و اصول مقرر در حقوق بین‌الملل و به ویژه کنوانسیونهای بین‌المللی دریانوردی و به موجب قوانین و مقررات جاری طرفهای متعاقد، به شرح زیر موافقت می‌نمایند:

ماده ۱ - تعاریف:

از لحاظ این موافقتنامه:

۱- اصطلاح «کشتی» هر یک از طرفهای متعاقد به شناورهای تجاری اطلاق می‌شود که تحت پرچم ملی یکی از طرفهای متعاقد بوده و در همان کشور ثبت شده باشند.

در هر حال این واژه شامل موارد زیر نخواهد بود:

الف - کشتیهای جنگی،

ب - سایر شناورهایی که در خدمت نیروهای مسلح هستند؛

پ - شناورهای تحقیقاتی (آب‌نگاری، اقیانوس‌نگاری و علمی)؛

ت - شناورهای ماهیگیری؛

ث - شناورهایی که هدفهای غیرتجاری دارند (قایقهای دولتی، کشتیهای بیمارستانی و

غیره).

۲- اصطلاح «اعضای خدمه» یعنی کسانی که روی عرشه کشتی هر یک از طرفهای متعاقد مشغول به کار بوده و به موجب ماده (۵) این موافقتنامه، دارای مدارک شناسائی صادره از سوی مقامهای صلاحیتدار هر یک از طرفهای متعاقد و نام آنها در فهرست خدمه کشتی وارد شده باشد.

۳- اصطلاح «مسافران» یعنی کسانی که در کشتی یکی از طرفهای متعاقد حمل شده و در هیچ رده‌ای بر روی کشتی به کار گمارده یا استخدام نشده باشند و نام آنها در فهرست مسافران کشتی وارد شده باشد.

۴- مقامهای ذیصلاح طرفهای متعاقد عبارتند از:

- در دولت جمهوری اسلامی ایران، وزارت راه و ترابری

- در دولت پادشاهی اردن هاشمی، وزارت ترابری

۵- در مورد جمهوری اسلامی ایران، «سرزمین» به معنای سرزمین جمهوری اسلامی ایران طبق تعریف در قوانین این کشور است.

در مورد پادشاهی اردن هاشمی، «سرزمین» به معنای سرزمین پادشاهی اردن هاشمی طبق تعریف در قوانین این کشور است.

ماده ۲- آزادی رفت و آمد:

۱- کشتیهای هر یک از طرفهای متعاقد بین بنادر دو کشور که پذیرای کشتیهای کشورهای خارجی است، رفت و آمد کرده و به حمل مسافر و بار بین دو کشور مبادرت خواهند ورزید.

۲- طرفهای متعاقد، پایبندی خود را به اصل آزادی دریانوردی تأیید کرده و موافقت می‌کنند از اقداماتی که به گسترش عادی دریانوردی بین‌المللی لطمه وارد می‌آورد، اجتناب ورزند.

ماده ۳- مقررات مربوط به بنادر و آبهای سرزمینی:

۱- هر یک از طرفهای متعاقد، نسبت به کشتیها، خدمه، مسافران و کالاهای طرف متعاقد دیگر در موارد زیر همان رفتاری را خواهد داشت که با کشتیهای تحت مالیت خود که در

حمل و نقل دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، دارد:

الف - دسترسی آزاد به آبهای سرزمینی و داخلی و بنادر؛

ب - توقف کشتیها در بنادر، استفاده از بنادر و تأسیسات بندری برای تخلیه و بارگیری

کالا؛

پ - سوار و پیاده شدن مسافر؛

ت - استفاده از خدمات کشتیرانی تجاری دریایی و فعالیتهای تجاری مربوط.

۲ - مفاد بند (۱) این ماده شامل موارد زیر نخواهد شد:

الف - فعالیتهایی که به موجب قوانین ملی هر یک از طرفهای متعاقد، منحصر به شرکتها و

سازمانهای آن کشور است مانند تجارت ساحلی، کشتیرانی ساحلی، عملیات نجات،

پدک‌کشی، راهنمایی، خدمات کارگزاری کشتیرانی و سایر خدمات بندری؛

ب - مقررات مربوط به پذیرش و اقامت اتباع بیگانه در سرزمین هر یک از طرفهای

متعاقد؛

پ - مقررات حاکم بر راهنمایی اجباری کشتیهای خارجی؛

ت - بندری که به روی کشتیرانی بین‌المللی باز نیست.

۳ - هر یک از طرفهای متعاقد در ارتباط با عوارض و هزینه‌های بندری تصریح شده در

تعرفه‌های بندری جاری، رفتاری غیر تبعیض‌آمیز با کشتیهای طرف متعاقد دیگر خواهد

داست.

۴ - هر یک از طرفهای متعاقد، می‌باید در چارچوب قوانین و مقررات بندری خود،

اقدامات لازم را برای کاهش زمان توقف کشتیها در بنادر خود تا حد امکان انجام داده و

رعایت روشهای اداری، گمرکی و بهداشتی لازم‌الاجراء در بنادر خود را تسهیل کند.

۵ - حقوق هر یک از طرفهای متعاقد برای انجام اقدامات لازم جهت حفظ امنیت و

سلامت عمومی یا پیشگیری از بیماریها و آفات گیاهی و حیوانی محفوظ می‌باشد.

ماده ۴ - به رسمیت شناختن دو جانبه گواهینامه‌ها و سایر مدارک کشتی:

۱ - هر یک از طرفهای متعاقد، ملیت کشتیهای طرف متعاقد دیگر را بر اساس مدارک

موجود در این کشتیها که به موجب قوانین و مقررات آن کشور از سوی مقام صلاحیتدار طرف متعاقد دیگر صادر شده است، به رسمیت خواهد شناخت.

۲- مدارک موجود در کشتی که از سوی مقام صلاحیتدار یکی از طرفهای متعاقد صادر یا به رسمیت شناخته شده است، از سوی طرف متعاقد دیگر به رسمیت شناخته خواهد شد.

۳- کشتیهای هر یک از طرفهای متعاقد که دارای گواهینامه ظرفیت بارگیری صادره به موجب کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت بارگیری کشتیها (۱۹۶۹ میلادی برابر با ۱۳۴۸ هجری شمسی) باشند، از اندازه‌گیری مجدد ظرفیت بارگیری در بنادر طرف متعاقد دیگر معاف خواهند بود.

۴- کشتیهای هر یک از طرفهای متعاقد ضوابط مربوط به صلاحیت دریانوردی کشتی و پیشگیری از آلودگی دریا به موجب کنوانسیونهای بین‌المللی را رعایت خواهند کرد.

ماده ۵- مدارک سفر اعضای خدمه کشتی:

هر یک از طرفهای متعاقد، مدارک شناسائی اعضای خدمه طرف متعاقد دیگر را که از سوی مقام صلاحیتدار آن صادر و به رسمیت شناخته شده است، معتبر خواهد شناخت. مدارک شناسائی مورد بحث عبارت است از:

«شناسنامه دریانوردی»

ماده ۶- ورود، عبور و اقامت اعضای خدمه کشتی:

۱- هر شخصی که دارای مدارک شناسائی یاد شده در ماده (۵) است، می‌تواند بدون روادید وارد ساحل کشور طرف دیگر شده و تا زمانی که کشتی در بندر است در بندر محل توقف کشتی اقامت کند، مشروط به اینکه نام او در فهرست اعضای خدمه کشتی که توسط فرمانده کشتی به مقام بندری تسلیم می‌شود، وارد شده باشد.

۲- این افراد به هنگام رفتن به ساحل و بازگشت به کشتی، مشمول بازرسیهای قانونی خواهند بود.

۳- اعضای خدمه، به هنگام اقامت در بنادر یا آبهای سرزمینی طرف متعاقد دیگر باید قوانین و مقررات جاری آن کشور را رعایت کنند.

۴- به اعضای خدمه اجازه داده خواهد شد که به منظور انجام هرگونه تشریفات ضروری، با مقامهای رسمی کنسولی یا نمایندگان سیاسی خود تماس حاصل کنند.

۵- اعضای خدمه کشتیهای هر یک از طرفهای متعاقد در مدت توقف کشتی در بنادر طرف متعاقد دیگر به موجب قوانین و مقررات آن کشور به صورت عمل متقابل مجاز به رفتن به ساحل خواهند بود.

۶- اعضای خدمه کشتیهای هر یک از طرفهای متعاقد که به مراقبت پزشکی نیاز داشته باشد، اجازه خواهند داشت به موجب قوانین و مقررات طرف متعاقد دیگر، به مدت لازم برای مداوا در سرزمین آن طرف متعاقد توقف کنند.

۷- اعضای خدمه کشتیهای هر یک از طرفهای متعاقد به منظور پیوستن به کشتی، بازگشت به زادگاه خود یا به هر دلیلی که برای مقامهای صلاحیتدار طرف دیگر قابل قبول باشد، می توانند پس از انجام تشریفات لازم به موجب قوانین و مقررات ملی آن کشور، وارد سرزمین طرف متعاقد دیگر شده یا از آن عبور کنند.

۸- طرفهای متعاقد، حق ممانعت از ورود هر شخص دارای مدارک اعضای خدمه یادشده در بالا را که نامطلوب تشخیص داده شوند، برای خود محفوظ می دارند.

ماده ۷- اجرای قوانین و مقررات داخلی درباره اعضای خدمه:

۱- هیچ یک از طرفهای متعاقد نباید در اختلافات حقوقی که در دریا یا بنادر طرف دیگر، میان مالک کشتی، فرمانده، افسران و دیگر اعضای خدمه، در ارتباط با حقوق، وسایل شخصی و به طور کلی کار روی کشتی تحت پرچم طرف متعاقد دیگر رخ می دهد، مداخله کنند.

۲- هیچ یک از طرفهای متعاقد، نباید نسبت به جرمی که روی عرشه کشتی طرف متعاقد دیگر به هنگام توقف در بندر کشور آنها روی می دهد، اعمال صلاحیت کیفری نمایند، مگر در موارد زیر:

الف- بنا به درخواست یا رضایت مقام رسمی سیاسی یا کنسولی طرف متعاقد دیگر، که کشتی تحت پرچم آن تردد می کند.

ب - هنگامی که جرم یا عواقب آن، نظم عمومی را در ساحل یا بندر برهم زده یا امنیت عمومی را مختل می‌سازد.

پ - هنگامی که افرادی به غیر از خدمه، در ارتکاب جرم دست داشته و یا هنگامی که جرم توسط اتباع کشور میزبان یا علیه آنها ارتکاب شده باشد.

ت - برای جلوگیری از تجارت غیرقانونی مواد مخدر، روانگردان یا مواد رادیواکتیو.

۳ - مفاد این ماده بر حق مقامهای ذیصلاح طرفهای متعاقد در زمینه اجرای قوانین و مقررات محلی مربوط به حفظ سلامت عمومی، بازرسی گمرکی، حفظ محیط زیست دریایی، امنیت کشتیها، بنادر، جان انسانها و کالاهای و پذیرش اتباع بیگانه در سرزمینشان اثر نمی‌گذارد.

ماده ۸ - سوانح در دریا:

۱ - چنانچه کشتی یکی از طرف‌های متعاقد به گل نشیند، با ساحل طرف دیگر برخورد نماید، یا در طول ساحل دولت طرف متعاقد دیگر دچار سانحه دیگری شود، کشتی فوق و محموله آن مانند کشتی و محموله دولت اخیرالذکر مورد حمایت و مراقبت قرار خواهد گرفت.

فرمانده، خدمه و مسافران روی عرشه کشتی که متحمل خسارت شده‌اند، در هر زمان از همان مساعدت، کمک و حمایت‌هایی برخوردار خواهند شد که به اتباع کشوری که خسارت در آبهای سرزمینی آن رخ داده ارائه می‌شود.

۲ - کشتی خسارت دیده، اموال و کالاهای آن، از جمله هر قسمت از آنها، مشمول حقوق گمرکی، سود بازرگانی، هزینه‌ها و سایر مالیات‌هایی که در مورد کالاهای وارداتی اعمال می‌گردد، نخواهد شد، مگر آنکه آنها برای استفاده و مصرف در سرزمین طرف متعاقدی که حادثه در آن اتفاق افتاده است، در نظر گرفته شده باشند.

۳ - مفاد بند (۲) این ماده، مانع اجرای قوانین و مقررات جاری در سرزمین طرفهای متعاقد در مورد انبار کردن موقت کالا نخواهد شد.

ماده ۹ - همکاری:

طرفهای متعاقد، بدون لطمه به تعهداتشان در سطح بین‌المللی، در مورد موضوعات زیر موافقت می‌کنند:

الف - گسترش روابط دریانوردی میان سازمانها و شرکتهای کشتیرانی و همکاری بسیار نزدیک در زمینه حذف مشکلاتی که ممکن است بر رشد دائم آمد و شد دریایی میان دو کشور تأثیر منفی بگذارد؛

ب - مبادله و آموزش کارکنان بخشهای مختلف فعالیتهای دریایی، تبادل اطلاعات برای تسریع و تسهیل انتقال کالاهای تجاری در دریا و بندر و تقویت همکاری میان ناوگانهای تجاری دو کشور.

پ - تبادل اسناد و توصیه‌های مربوط به دریانوردی و عبور از تنگه‌ها و آبهای سرزمینی؛

و

ت - همکاری در زمینه توسعه بنادر، کشتی‌سازی، تعمیر و اوراق‌سازی کشتی.

ماده ۱۰ - مشورت:

۱ - در راستای همکاریهای نزدیک، طرفهای متعاقد می‌باید در فواصل معین درباره

موضوعات زیر مشورت کنند:

الف - تبادل نظر و بهبود زمینه‌های اجرایی این موافقتنامه؛

ب - پیشنهاد و اعمال هماهنگی در اصلاحات و اضافات احتمالی در این موافقتنامه.

۲ - به موجب بند (۱) این ماده، طرفهای متعاقد از مجاری سیاسی انجام مشاوره میان

مقامهای صلاحیتدار دریایی دو کشور را پیشنهاد می‌کنند. فاصله میان زمان پیشنهاد و انجام مشاوره نباید از شصت روز تجاوز نماید.

ماده ۱۱ - حل اختلاف:

هرگونه اختلاف در زمینه تفسیر یا اجرای این مفاد موافقتنامه، به طور صلح‌آمیز از طریق

مشاوره میان طرفهای متعاقد، حل خواهد شد.

ماده ۱۲ - لازم‌الاجراء شدن، اعتبار و انقضاء:

۱ - این موافقتنامه در تاریخ آخرین اعلامیه هر یک از طرفهای متعاقد مبنی بر تکمیل

تشریفات قانونی ضروری، لازم‌الاجراء خواهد شد.

۲ - این موافقتنامه برای مدت پنج سال اعتبار دارد و پس از آن برای دوره یا دوره‌های

مشابه نافذ خواهد بود، مگر آنکه یکی از طرفهای متعاقد شش ماه پیش از انقضای این

موافقتنامه کتباً قصد خود را برای فسخ این موافقتنامه اعلام نماید.

ماده ۱۳ - اصلاحات:

در صورت انقضای این موافقتنامه راسمی توان در هر زمان با رضایت طرفهای متعاقد و از طریق مجاری سیاسی، اصلاح کرد.
در تأیید مراتب فوق، امضاء کنندگان زیر با اختیار کامل از سوی دولت‌های متبوع خود این موافقتنامه را امضاء نموده‌اند.

منعقد شده در تهران در تاریخ ۱۹۹۸/۶/۱۶ میلادی برابر با ۱۳۷۷/۳/۲۶ هجری شمسی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی، عربی و انگلیسی که همگی اعتباری یکسان دارند. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی معتبر خواهد بود.

از طرف

از طرف

دولت پادشاهی اردن هاشمی

دولت جمهوری اسلامی ایران

از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری عربی سوریه به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیاتهای بردرآمد» مصوب ۱۳۸۰/۳/۲۱

ماده ۳ - تعاریف کلی:

چ - اصطلاح «حمل و نقل بین‌المللی» اطلاق می‌گردد به هرگونه حمل توسط کشتی، قایق، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده‌ای که توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد انجام می‌شود، به استثنای مواردی که کشتی، قایق، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده‌ای صرفاً بین مکانهای واقع در دولت متعاقد دیگر استفاده شود.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول:

۱ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول (از جمله درآمد حاصل از کشاورزی یا جنگلداری)، می تواند مشمول مالیات دولت متعاهدی شود که این اموال غیر منقول در آن واقع می باشد.

۲ - از نظر این موافقتنامه اصطلاح «اموال غیر منقول» به موجب قوانین دولت متعاهدی که مال مورد بحث در آن قرار دارد، تعریف خواهد شد. این اصطلاح به هر حال شامل ملحقات مربوط به اموال غیر منقول، احشام و وسایل مورد استفاده در کشاورزی و جنگلداری، حقوقی که مقررات حقوق عمومی راجع به مالکیت اراضی، در مورد آنها اعمال می گردد حق انتفاع از اموال غیر منقول و حقوق مربوط به پرداختهای ثابت یا متغیر در ازاء کار یا حق کار، ذخایر معدنی، چاه های نفت یا گاز، معادن سنگ و سایر مکانهای استخراج منابع طبیعی از جمله الوار یا سایر محصولات جنگلی خواهد بود. کشتی ها، قایق ها، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده ای بعنوان اموال غیر منقول محسوب نخواهند شد.

ماده ۸ - حمل و نقل بین المللی:

منافع حاصل شده توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاهد بابت استفاده از کشتیها، قایقها، هواپیماها یا وسایط نقلیه جاده ای در حمل و نقل بین المللی فقط مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

ماده ۱۳ - عواید سرمایه ای:

۱ - عواید حاصل توسط مقیم یک دولت متعاهد از نقل و انتقال اموال غیر منقول مذکور در ماده (۶) و واقع در دولت متعاهد دیگر می تواند مشمول مالیات آن دولت دیگر شود.

۲ - عواید ناشی از نقل و انتقال اموال منقولی که قسمتی از اموال شغلی مقرر دائم را که مؤسسه تجاری یک دولت متعاهد در دولت متعاهد دیگر دارد، تشکیل دهد یا اموال منقول متعلق به یک پایگاه ثابت که مقیم یک دولت متعاهد به منظور انجام خدمات شخصی مستقل در دولت متعاهد دیگر در اختیار دارد، از جمله عواید ناشی از نقل و انتقال مقرر دائم (به تنهایی یا همراه با کل مؤسسه تجاری) یا پایگاه ثابت می تواند مشمول مالیات آن دولت دیگر شود.

۳- عواید حاصل توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد از نقل و انتقال کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده‌ای مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها، قایقها، هواپیماها یا وسائط نقلیه جاده‌ای، فقط مشمول مالیات دولت متعاهدی خواهند بود که دفتر ثبت شده آن مؤسسه در آن واقع است.

۴- عواید ناشی از نقل و انتقال هر مالی به غیر از موارد مذکور در بندهای (۱)، (۲)، (۳) و (۴) فقط مشمول مالیات دولت متعاهدی که انتقال‌دهنده مقیم آن است خواهد بود.

ماده ۱۵ - خدمات شخصی غیر مستقل:

۳- علی‌رغم مقررات قبلی این ماده، حق الزحمه حاصل مرتبط با استخدام در کشتی، قایق، وسائط نقلیه هوایی یا جاده‌ای مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی می‌تواند مشمول مالیات دولت متعاهدی باشد که دفتر ثبت شده آن مؤسسه تجاری در آن واقع است.

ماده ۱۸ - حقوق بازنشستگی:

۱- بارعایت مقررات بند (۲) ماده (۹)، حقوق بازنشستگی و سایر حق‌الزحمه‌های مشابه پرداختی به مقیم یک دولت متعاقد به ازای خدمات گذشته، فقط در آن دولت و طبق قوانین داخلی آن مشمول مالیات می‌باشد.

۲- علی‌رغم مقررات بند (۱)، حقوق بازنشستگی و سایر پرداختهائی که یک دولت متعاقد به موجب قانون تأمین اجتماعی یا قانون استخدام کشوری می‌پردازند، فقط می‌تواند مشمول مالیات آن دولت شود.

ماده ۲۸ - فسخ:

این موافقتنامه تازمانی که توسط یک دولت متعاقد فسخ شود لازم‌الاجراء خواهد بود. این موافقتنامه در دو نسخه در تهران در تاریخ سی‌ام مرداد ۱۳۷۵ (۲۰ اوت ۱۹۹۶) به زبان انگلیسی تنظیم گردید. متن‌های فارسی و عربی با یادداشت کتبی از طریق سیاسی مبادله خواهند شد. هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردارند. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم خواهد بود.

از طرف

دولت جمهوری عربی سوریه

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

از «قانون موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیاتهای بر درآمد و سرمایه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت اوکراین»^۱

مصوب ۱۳۸۰/۳/۲۱

ماده ۳ - تعاریف کلی:

ج - اصطلاح «حمل و نقل بین المللی» اطلاق می شود به هرگونه حمل توسط یک کشتی، قایق، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده ای و راه آهن که توسط یک مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد انجام می شود، به استثنای مواردی که کشتی، قایق، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده ای و راه آهن تنها بین مکانهای واقع در دولت متعاقد دیگر استفاده شود.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول:

۱ - درآمد حاصل توسط مقیم یک دولت متعاقد از اموال غیر منقول واقع در دولت متعاقد دیگر (از جمله درآمد حاصل از کشاورزی یا جنگلداری)، می تواند مشمول مالیات آن دولت دیگر شود.

۲ - اصطلاح «اموال غیر منقول» به موجب قوانین دولت متعاهدی که مال مورد بحث در آن قرار دارد، تعریف خواهد شد. کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده ای و راه آهن به عنوان اموال غیر منقول محسوب نخواهند شد.

۳ - مقررات بند (۱) این ماده نسبت به درآمد حاصل از استفاده مستقیم، استیجاری یا هر شکل دیگر بهره برداری از اموال غیر منقول جاری خواهد بود.

۴ - مقررات بندهای (۱) و (۳) این ماده در مورد درآمد ناشی از اموال غیر منقول یک مؤسسه تجاری و درآمد ناشی از اموال غیر منقول مورد استفاده برای انجام خدمات شخصی

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۴۱۱ مورخ ۱۳۸۰/۴/۱۶ - صفحه ۳۷۶ مجموعه قوانین سال

مستقل نیز جاری خواهد بود.

ماده ۸ - حمل و نقل بین‌المللی:

منافع حاصل شده توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد بابت استفاده از کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن، در حمل و نقل بین‌المللی تنها مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

ماده ۱۳ - عواید سرمایه:

۳- عواید حاصل شده توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد از نقل و انتقال کشتیها، قایقها، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده‌ای یا راه‌آهن مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها، قایقها، هواپیماها یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن، فقط مشمول مالیات آن دولت متعاقد خواهد بود.

ماده ۱۵ - خدمات شخصی غیرمستقل:

۳- علی‌رغم مقررات قبلی این ماده، حق‌الزحمه حاصله مرتبط با استخدام در یک کشتی، قایق، هواپیما یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن در حمل و نقل بین‌المللی می‌تواند مشمول مالیات دولت متعهده‌ی باشد که دفتر ثبت شده آن مؤسسه تجاری در آن واقع است.

ماده ۱۸ - حقوق بازنشستگی:

۱- با رعایت مقررات بند (۲) ماده (۱۹)، حقوق بازنشستگی و سایر حق‌الزحمه‌های مشابه پرداختی به مقیم یک دولت متعاقد به ازای استخدام در گذشته، فقط مشمول مالیات آن دولت می‌باشد.

۲- با این حال، چنانچه این حقوق بازنشستگی و سایر حق‌الزحمه‌های مشابه توسط مقیم دولت متعاقد دیگر یا مقرر دائم واقع در آن پرداخت شود می‌تواند در آن دولت متعاقد دیگر نیز مشمول مالیات شود.

ماده ۲۲ - سرمایه

۳- سرمایه متشکل از کشتیها، قایقها، هواپیما، وسائط نقلیه جاده‌ای و راه‌آهن، مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی و همچنین اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها،

قایقها، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، فقط مشمول مالیات دولت متعاهدی خواهد بود که دفتر ثبت شده موسسه در آن واقع است.

ماده ۲۹ - فسخ:

این موافقتنامه تازمانی که توسط یک دولت متعاهد فسخ شود لازم الاجراء خواهد بود. این موافقتنامه در دو نسخه در تهران در تاریخ اول خردادماه ۱۳۷۵ برابر با بیست و یکم ماه مه ۱۹۹۶ به زبانهای فارسی، اوکراینی و انگلیسی تنظیم گردید که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردار است، در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم خواهد بود.

از طرف

از طرف

دولت اوکراین

دولت جمهوری اسلامی ایران

از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیات بر درآمد و سرمایه» مصوب ۱۳۸۰/۳/۲۱

ماده ۳ - تعاریف کلی

ج - اصطلاح «حمل و نقل بین‌المللی» اطلاق می‌شود به هرگونه حمل توسط کشتی، قایق، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه آهن که توسط یک مؤسسه تجاری یک دولت متعاهد انجام می‌شود، به استثنای مواردی که کشتی، قایق، هواپیما یا وسایط نقلیه جاده‌ای و راه آهن تنها بین مکانهای واقع در دولت متعاهد دیگر استفاده شود.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیرمنقول:

۲ - اصطلاح «اموال غیرمنقول» به موجب قوانین دولت متعاهدی که مال مورد بحث در آن قرار دارد، تعریف خواهد شد. کشتیها، قایقها، هواپیماها یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن به عنوان اموال غیرمنقول محسوب نخواهند شد.

ماده ۸ - درآمد حاصل از حمل و نقل بین‌المللی:

منافع حاصله توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاهد بابت استفاده از کشتیها، قایقها، هواپیماها یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، در حمل و نقل بین‌المللی فقط مشمول مالیات آن دولت متعاهد خواهد بود.

ماده ۱۳ - عواید سرمایه‌ای:

۳ - عواید حاصل توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاهد از نقل و انتقال کشتی‌ها، قایق‌ها، هواپیماها یا وسائط نقلیه جاده‌ای یا راه آهن مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتی‌ها، قایق‌ها، هواپیماها یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، فقط مشمول مالیات آن دولت متعاهد خواهند بود.

ماده ۱۵ - درآمد حاصل از خدمات شخصی غیرمستقل:

۳ - علی‌رغم مقررات قبلی این ماده، حق الزحمه پرداختی توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاهد در ارتباط با استخدام در کشتی، قایق، هواپیما، وسائط نقلیه جاده‌ای یا راه آهن مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی می‌تواند مشمول مالیات آن دولت متعاهد شود.

ماده ۱۸ - حقوق بازنشستگی:

حقوق بازنشستگی، مستمری‌های سالانه و سایر حق‌الزحمه‌های مشابه پرداختی به مقیم یک دولت متعاهد به ازای خدمات گذشته، فقط مشمول مالیات آن دولت متعاهد می‌باشد.

ماده ۲۲ - سرمایه:

۳ - سرمایه متشکل از کشتی‌ها، قایقها، هواپیماها، وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاهد و همچنین اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتی‌ها، قایقها، هواپیماها یا وسائط نقلیه جاده‌ای و راه آهن، فقط مشمول مالیات آن دولت متعاهد خواهد بود.

ماده ۳۰ - فسخ:

این موافقتنامه تا زمانی که توسط یک دولت متعاقد فسخ شود لازم الاجراء خواهد بود. این موافقتنامه در دو نسخه در تهران در تاریخ ۱۴ اسفندماه ۱۳۷۶ هجری شمسی (۵ مارس ۱۹۹۸ میلادی) به زبانهای فارسی، روسی و انگلیسی تنظیم گردید که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردار است. در صورت اختلاف در تفسیر متون فارسی و روسی، متن انگلیسی قابل اجرا خواهد شد.

از طرف

از طرف

دولت فدراسیون روسیه

دولت جمهوری اسلامی ایران

از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری سوسیالیستی دموکراتیک سریلانکا به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیات بر درآمد»^۱ مصوب ۱۳۸۰/۳/۲۱

ماده ۳ - تعاریف کلی:

ج - اصطلاح «حمل و نقل بین المللی» به هرگونه حمل و نقل توسط کشتی یا هواپیما که توسط مؤسسه یک دولت متعاقد انجام می شود، به استثنای مواردی که کشتی یا هواپیما صرفاً بین نقاط واقع در دولت متعاقد دیگر استفاده شود اطلاق می گردد.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول:

۱ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول می تواند مشمول مالیات دولت متعاهدی شود که این اموال در آن واقع می باشد.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۴۱۲ مورخ ۱۳۸۰/۲/۱۷ - صفحه ۴۳۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۸۰

۲- اصطلاح «اموال غیر منقول» دارای همان تعریفی است که در قوانین دولت متعاهدی که اموال مزبور در آن قرار دارد آمده است. کشتیها، قایقها و هواپیما به عنوان اموال غیر منقول محسوب نخواهند شد.

ماده ۸- کشتیرانی و حمل و نقل هوایی:

۱- درآمد حاصل توسط مؤسسه یک دولت متعاهد بابت استفاده از کشتیها یا هواپیما در حمل و نقل بین‌المللی مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

۲- علی‌رغم مقررات بند (۱) این ماده، منافع حاصل از فعالیت کشتیها در حمل و نقل بین‌المللی در دولت متعاهدی که این فعالیتها در آن انجام می‌گیرد مشمول مالیات می‌شود، لکن مالیات متعلقه از پنجاه درصد (۵۰٪) مالیات متعلقه به موجب قوانین داخلی آن دولت تجاوز نخواهد کرد.

ماده ۱۳- عواید سرمایه‌ای:

۳- عواید حاصل توسط مقیم یک دولت متعاهد از نقل و انتقال کشتیها، یا هواپیمای مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها یا هواپیما فقط مشمول مالیات آن دولت متعاهد خواهد بود.

ماده ۱۵- خدمات شخصی غیر مستقل:

۳- علی‌رغم مقررات یادشده در این ماده، حق الزحمه پرداختی توسط مؤسسه یک دولت متعاهد در خصوص استخدام در کشتی یا هواپیما در حمل و نقل بین‌المللی فقط مشمول مالیات آن دولت متعاهد خواهد بود.

ماده ۱۸- حقوق بازنشستگی و مستمری سالانه:

۱- با رعایت مفاد بند (۲) ماده (۱۹) حقوق بازنشستگی یا سایر حق الزحمه‌های مشابه پرداختی به مقیم یک دولت متعاهد از منبعی در دولت متعاهد دیگر به ازای استخدام یا خدمات گذشته در آن دولت متعاهد دیگر و هر مستمری سالانه پرداختی به چنین مقیمی از چنین منابعی مشمول مالیات آن دولت دیگر خواهد بود.

۲- علی‌رغم مقررات بند (۱) حقوق بازنشستگی و سایر موارد پرداختی به موجب قانون تأمین اجتماعی دولتی یا قانون استخدام کشوری یک دولت متعاهد فقط مشمول مالیات آن دولت متعاهد خواهد بود.

ماده ۲۹ - فسخ:

این موافقتنامه تازمانی که توسط یک دولت متعاقد فسخ نشده لازم الاجراء خواهد بود. بنا به مراتب فوق، مقامات صلاحیتدار دو دولت این موافقتنامه را امضاء نمودند. این موافقتنامه در تهران در دو نسخه در تاریخ ۴ مردادماه ۱۳۷۹ هجری شمسی برابر با ۲۵ جولای ۲۰۰۰ میلادی به زبانهای فارسی، سین هالا و انگلیسی تنظیم گردید که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردار است. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم خواهد بود.

| | |
|--------------------------------------|---------------------|
| از طرف | از طرف |
| جمهوری سوسیالیستی دموکراتیک سریلانکا | جمهوری اسلامی ایران |

از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و تبادل اطلاعات در مورد مالیات بر درآمد»^۱

مصوب ۱۳۸۰/۳/۲۱

ماده ۳ - تعاریف کلی:

خ - اصطلاح «حمل و نقل بین المللی» اطلاق می شود به هرگونه حمل توسط کشتی، قایق، وسائط نقلیه هوایی یا جاده‌ای و راه آهن که توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاقد انجام می شود، به استثنای مواردی که کشتی، قایق، وسائط نقلیه هوایی، جاده‌ای و راه آهن صرفاً بین مکانهای واقع در دولت متعاقد دیگر استفاده شود.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۴۱۲ مورخ ۱۳۸۰/۴/۱۷ - صفحه ۲۵۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۸۰.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول:

۲ - اصطلاح «اموال غیر منقول» به موجب قوانین دولت متعاهدی که مال مورد بحث در آن قرار دارد، تعریف خواهد شد. کشتیها، قایقها، وسائط نقلیه هوایی یا جاده‌ای و راه آهن به عنوان اموال غیر منقول محسوب نخواهند شد.

ماده ۸ - حمل و نقل بین‌المللی:

منافع حاصله توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاهد بابت استفاده از کشتیها، قایقها، وسائط نقلیه هوایی یا جاده‌ای و راه آهن، در حمل و نقل بین‌المللی فقط مشمول مالیات آن دولت خواهد بود.

ماده ۱۳ - عواید سرمایه‌ای:

۳ - عواید حاصل توسط مؤسسه تجاری یک دولت متعاهد از نقل و انتقال کشتیها، قایقها، وسائط نقلیه هوایی، جاده‌ای یا راه آهن مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتیها، قایقها، وسائط نقلیه هوایی یا جاده‌ای و راه آهن، فقط مشمول مالیات دولت متعاهدی خواهند بود که «دفتر ثبت شده» آن مؤسسه در آن واقع است.

ماده ۱۵ - خدمات شخصی غیر مستقل

۳ - علی‌رغم مقررات قبلی این ماده، حق الزحمه حاصل مرتبط با استخدام در کشتی، قایق، وسائط نقلیه هوایی یا جاده‌ای و راه آهن مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی می‌تواند مشمول مالیات دولت متعاهدی باشد که «دفتر ثبت شده» آن مؤسسه تجاری در آن واقع است.

ماده ۲۸ - فسخ:

این موافقتنامه تا زمانی که توسط یک دولت متعاهد فسخ شود، لازم‌الاجراء خواهد بود. این موافقتنامه در اسلام‌آباد در دو نسخه در تاریخ ۱۳۷۸/۳/۶ هجری شمسی برابر با ۱۹۹۹/۵/۲۷ میلادی به زبانهای فارسی و انگلیسی تنظیم گردید که هر دو متن از اعتبار یکسان برخوردار است.

امضاء کنندگان زیر که از طرف دولت متبوع خود مجاز می باشند این موافقتنامه را امضاء نمودند.

| | |
|-----------------------|---------------------|
| از طرف دولت | از طرف دولت |
| جمهوری اسلامی پاکستان | جمهوری اسلامی ایران |

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت رومانی مصوب ۱۳۸۰/۷/۸

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت رومانی مشتمل بر یک مقدمه و بیست و چهار ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت رومانی

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت رومانی که از این پس به عنوان «طرفهای متعاقد» به آنها اشاره می شود، با تمایل به توسعه هماهنگی حمل و نقل تجاری - دریایی بین دو کشور، با رعایت اصل آزادی کشتیرانی بین المللی تجاری بین دو کشور، با توجه به این که طرفهای

متعاقد، نهایت مساعدت ممکن را نسبت به یکدیگر جهت برقراری روابط دو جانبه و چند جانبه بین سازمانها و ادارات مسئول فعالیتهای حمل و نقل دریایی خود به عمل خواهند آورد، به شرح زیر توافق نمودند:

ماده ۱- از نظر موافقتنامه حاضر اصطلاحات دارای تعاریف زیر می باشند:

۱- اصطلاح «قلمرو» در مورد هر یک از طرفهای متعاقد به مناطق تحت حاکمیت یا صلاحیت آن کشورها اطلاق می شود، مگر آنکه سیاق عبارت به نحو دیگری اقتضاء کند.

۲- «مقام صالح» عبارت است از:

از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران - وزارت راه و ترابری

و از طرف دولت رومانی - وزارت کار، حمل و نقل و مسکن

۳- «شناور کشور یک طرف متعاقد» عبارت است از هر شناور تجاری که تحت پرچم کشور یک طرف متعاقد و در تملک اشخاص حقیقی یا حقوقی ایرانی یا رومانیایی باشد و خدمات تجاری را انجام دهد و در جمهوری اسلامی ایران یا رومانی به ثبت رسیده باشد.

مفاد موافقتنامه حاضر نسبت به موارد زیر اعمال نخواهد شد:

الف - کشتیهای جنگی و شناورهایی که برای حمل و نقل نیروهای نظامی به کار گرفته می شوند.

ب - شناورهایی که منحصراً در خدمت نیروهای مسلح می باشند.

پ - شناورهایی که مورد استفاده خدمات دولتی قرار می گیرند.

ت - شناورهای تحقیقاتی (آب شناسی، اقیانوس نگاری و علمی).

ث - شناورهای اتمی.

ج - شناورهای صیادی زمانی که مشغول ماهیگیری می باشند.

چ - قایق تفریحی که بدون یا مجهز به موتور می باشند.

خ - شناورهایی که برای مقاصد غیر تجاری مورد استفاده قرار می گیرند.

۴- «شرکت حمل و نقل دریایی» در قلمرو کشور هر یک از طرفهای متعاقد عبارت است

از شخص حقوقی که طبق قوانین جاری در قلمرو کشور یک طرف متعاقد به ثبت رسیده یا

تأسیس شده و مالک یا بهره‌بردار شناورها است.

۵- «عضو خدمه» عبارت است از افرادی که دارای قابلیت‌های حرفه‌ای برای انجام خدمات بر روی شناورها بر اساس گواهینامه‌های ناخدائی یا صلاحیتی که توسط مقامات صالح یک طرف متعاقد صادر یا به رسمیت شناخته می‌شوند بوده و دارای شناسنامه دریانوردی یا اسناد شناسائی دریانوردی می‌باشند و وظیفه‌ای را بر روی کشتی انجام می‌دهند و نام آنها در فهرست خدمه کشتی ثبت شده است.

۶- «مسافرین» عبارتند از اشخاصی که با شناور تحت پرچم کشور هر یک از طرفهای متعاقد مسافرت می‌کنند و در هیچ سمتی در آن شناورها اشتغال نداشته و در فهرست مسافر شناور مذکور اسامی آنها درج شده است.

۷- «بنادر کشوری یک طرف متعاقد» عبارت است از محلهای انتقال کالا و یا مسافرین و نیز محلهائی که رسماً مجاز به پهلوگیری شناورهای مستقر در قلمرو کشور طرفهای متعاقد می‌باشد که بر روی حمل و نقل بین‌المللی باز می‌باشد.

ماده ۲ - موافقتنامه حاضر در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و رومانی به مورد اجراء گذارده خواهد شد.

ماده ۳ -

۱ - طرفهای متعاقد به منظور توسعه حمل و نقل تجاری بین کشورهای خود هر گونه کمک ممکن را به یکدیگر ارائه خواهند نمود و از مبادرت به هر اقدامی که ممکن است به پیشرفت عادی کشتیرانی بین‌المللی آزاد لطمه وارد سازد خودداری خواهند نمود. بدین منظور طرفهای متعاقد توافق نمودند که:

الف - شناورهای تحت پرچم دولت هر طرف متعاقد را به شرکت در حمل و نقل کالا بین بنادر دو کشور تشویق نموده و در رفع هر گونه موانعی که ممکن است توسعه این حمل و نقل را تحت تأثیر قرار دهد، بکوشند.

ب - برای شناورهایی که تحت پرچم کشور طرف متعاقد مربوط تردد می‌کنند و بین بنادر آن دولت و بنادر دولتهای ثالث به حمل و نقل کالا می‌پردازند مانعی ایجاد نکنند.

۲- مفاد بند (۱) این ماده به حق شناورهای تحت پرچم دولتهای ثالث برای مشارکت در حمل و نقل دریایی بین بنادر کشور هر طرف متعاقد و بنادر کشورهای ثالث خدش‌های وارد نخواهد ساخت.

ماده ۴ -

۱- کلیه تسهیلات زیر باید به شناورهای تحت پرچم کشور هر طرف متعاقد و همچنین کالاهای آنها اعطاء شود:

- آزادی دسترسی به دریای سرزمینی و بنادر،

- استفاده از بنادر برای تخلیه و بارگیری کالا،

- سوار و پیاده نمودن مسافرین،

- خدمات راهنمایی

- دسترسی آزاد به کلیه خدمات بندری.

۲- مفاد بند (۱) این ماده شامل موارد زیر نخواهد شد:

الف- فعالیتهایی که طبق قوانین داخلی کشور هر طرف متعاقد برای شرکتها و سازمانهای آن طرف محفوظ است از قبیل تجارت دریایی ساحلی، کشتیرانی ساحلی، حمل و نقل در آبراه‌های داخلی، عملیات نجات، یدک‌کشی و سایر خدمات بندری.

ب- مقررات مربوط به پذیرش و اقامت خارجیها در قلمرو هر یک از طرفهای متعاقد،

ج- مقررات مربوط به راهنمایی اجباری شناورهای خارجی.

ماده ۵ -

۱- گواهینامه تابعیت یا ثبت، اندازه‌گیری ظرفیت و ایمنی و سایر مدارک شناور که توسط مقامات صالح یکی از طرفهای متعاقد صادر یا معتبر شناخته شده است، توسط مقامات صالح طرف متعاقد دیگر معتبر شناخته خواهد شد.

۲- مدارک شناوری که تحت پرچم کشور یک طرف متعاقد می‌باشد از جمله گواهینامه‌های اندازه‌گیری ظرفیت که توسط طرف متعاقد مربوط طبق مقررات دریایی بین‌المللی پذیرفته شده صادر گردیده است از سوی مقام صالح طرف متعاقد دیگر به

رسمیت شناخته خواهد شد.

ماده ۶- هر طرف متعاهد اسناد شناسائی اعضای خدمه شناورها را که توسط مقامهای خاص طرف متعاهد دیگر صادر گردیده است را به طور متقابل به رسمیت خواهند شناخت. اسناد شناسائی عبارتند از:

- برای طرف ایرانی: «شناسنامه دریانوردی» که توسط سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران صادر گردیده و به همین ترتیب.

برای طرف رومانی: «شناسنامه دریانوردی» که توسط وزارت کار، حمل و نقل و مسکن صادر گردیده است.

ماده ۷-

۱- مطابق کنوانسیون شماره ۱۰۸ مربوط به اسناد شناسائی دریانوردان (کنوانسیون ژنو- ۱۹۵۸ میلادی برابر با ۱۳۳۷ هجری شمسی، کنفرانس عمومی سازمان بین‌المللی کار)، اعضای خدمه‌ای که نام آنها در فهرست اعضاء خدمه شناور تحت پرچم کشور یک طرف متعاهد با داشتن اسناد شناسائی موضوع ماده (۶) موافقتنامه حاضر می‌توانند در بنادر کشور طرف متعاهد دیگر برابر قوانین و مقررات داخلی کشور آن طرف متعاهد بدون ویزا به ساحل بروند و در بندر تردد کنند.

۲- اعضاء خدمه کشور هر یک از طرفهای متعاهد با داشتن اسناد شناسائی موضوع ماده (۶) موافقتنامه حاضر، در صورت سانحه دریایی یا هر حادثه دیگر به منظور ملحق شدن به شناورها، یا بازگشت به وطن یا به هر دلیل دیگر قابل قبول برای مقام صالح طرف متعاهد دیگر، پس از رعایت قوانین و مقررات ملی کشور طرف متعاهد مربوط می‌توانند به قلمرو کشور طرف متعاهد دیگر وارد شوند یا از طریق قلمرو آن سفر نمایند، در چنین مواردی چنانچه قوانین کشور طرف متعاهد مربوط صدور ویزا را مقرر می‌دارد، مقامهای آن طرف متعاهد موضوع ماده (۶) می‌بایستی ویزا را در کوتاهترین زمان ممکن صادر نمایند.

ماده ۸ -

۱- هر طرف متعاقد می‌بایستی کمکهای پزشکی لازم را به اعضاء خدمه شناور تحت پرچم کشور طرف متعاقد دیگر بر اساس قانون داخلی کشور طرف متعاقد مربوط ارائه نماید.

۲- اعضاء خدمه کشور یک طرف متعاقد که تحت درمان پزشکی می‌باشند مجاز خواهند بود طبق قوانین و مقررات داخلی کشور طرف متعاقد دیگر وارد سرزمین آن طرف متعاقد شده و در مدت زمان لازم برای معالجه در آنجا اقامت نمایند.

ماده ۹- قوانین داخلی کشور هر طرف متعاقد که ناظر بر ورود، اقامت و خروج از قلمرو آن می‌باشد، علی‌رغم مفاد مواد (۶)، (۷) و (۸) موافقتنامه حاضر قابل اعمال خواهد بود.

این حق برای هر طرف متعاقد محفوظ است که از ورود اشخاصی که مدارک شناسائی مقرر در مواد (۶)، (۷) و (۸) موافقتنامه حاضر را دارند ولی نامطلوب شناخته شده‌اند، به قلمرو خود ممانعت به عمل آورد.

ماده ۱۰ -

۱- در صورتی که شناور تحت پرچم کشور یک طرف متعاقد در آبهای ملی قابل کشتیرانی طرف متعاقد دیگر به گل بنشیند یا به ساحل برخورد نماید یا هر حادثه دیگری برای آن رخ دهد، از شناور مذکور و محموله آن به گونه‌ای حمایت خواهد شد که از شناورهای کشور آن طرف متعاقد حمایت می‌شود.

فرمانده، اعضاء خدمه و مسافری شناور آسیب‌دیده تحت پرچم کشور یک طرف متعاقد در هر زمان از همان مساعدت، کمک و حمایتی برخوردار خواهند شد که به اتباع آن کشور که در آبهای ملی قابل کشتیرانی آن حادثه رخ داده است، ارائه می‌شود.

۲- محموله و کالاهای تخلیه یا نجات داده شده از شناور مذکور در بند (۱) این ماده، مشروط بر آنکه برای مصرف یا استفاده در قلمرو کشور طرف متعاقد دیگر ارائه نگردد، مشمول حقوق گمرکی و سود بازرگانی نمی‌شود.

۳- مفاد بند (۲) این ماده در مورد قوانین و مقررات داخلی کشور هر طرف متعاقد در ارتباط با انبار نمودن موقت کالا جاری نخواهد بود.

۴- مفاد این ماده تأثیری بر ادعاهای دیگر طرح شده در رابطه با نجات و کمک به شناوری که آسیب دیده، خدمه، مسافری، محموله و اموال آن نخواهد داشت.
ماده ۱۱ -

۱- هیچ یک از طرفهای متعاقد نباید نسبت به اختلافات مدنی که در آبهای داخلی یا در آبهای سرزمینی کشور طرف متعاقد دیگر بین مالک کشتی، فرمانده، افسران و سایر خدمه در مورد حقوق، وسایل شخصی و یا به طور کلی در رابطه با کار روی شناوری که پرچم کشور طرف متعاقد دیگر را به اهتزاز درآورده حادث می شود، اعمال صلاحیت می کنند.

۲- مقامات صالح یک طرف متعاقد نباید در مورد جرائم ارتكابی بر روی شناوری که تحت پرچم کشور طرف متعاقد دیگر تردد می نماید به جز در موارد زیر مداخله نماید:
الف - بنا به درخواست فرمانده شناور مربوطه.

ب - هنگامی که جرائم یا آثار آنها تهدیدی برای برهم زدن نظم عمومی در ساحل یا بندر باشد یا بر امنیت عمومی تأثیر گذارد.

پ - هنگامی که اشخاصی غیر از خدمه درگیر باشند.

۳- مفاد این ماده در مورد امور گذرنامه، کنترل گمرک و بهداشت عمومی، نجات در دریا و جلوگیری از آلودگی آب دریا اعمال نخواهد شد.

ماده ۱۲ -

پرداختهای ناشی از موافقتنامه حاضر و یا به موجب آن باید طبق قوانین و مقررات قابل اعمال در کشورهای هر طرف متعاقد انجام پذیرد. در صورت وجود موافقتنامه پرداخت بین کشورهای طرفهای متعاقد، مفاد آن موافقتنامه ملاک عمل خواهد بود.

ماده ۱۳ -

هر طرف متعاقد طبق قوانین و مقررات کشور خود به طرف متعاقد دیگر حق انتقال

سود خالص ناشی از درآمدهای حمل و نقل کالا و مسافر توسط شرکت‌های حمل و نقل دریایی کشور آن طرف متعاقد به نرخ رسمی تسعیر را خواهد داد.

منافع حاصله از فعالیت شناورها در حمل و نقل بین‌المللی در قلمرو کشوری که محل مدیریت مؤثر شرکت حمل و نقل دریایی در آن قرار دارد مشمول مالیات خواهد شد. در صورت وجود موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف مفاد آن موافقتنامه ملاکی خواهد بود.

ماده ۱۴ -

هر یک از طرف‌های متعاقد به منظور حصول اطمینان از بهره‌برداری مؤثر از شناورهای خود به هنگام ضرورت حداکثر تلاش خود را برای اهرام نماینده به بنادری که در آنها عملیات مزبور در حال انجام می‌باشد، خواهد نمود.

ماده ۱۵ -

۱- طرف‌های متعاقد شرکت‌های حمل و نقل دریایی کشور خود را به منظور ایجاد خطوط منظم کشتیرانی بین بنادر دو کشور که توسط شناورهایشان مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت با هدف توسعه تجارت دریایی بین بنادر دو کشور براساس شرایط کارایی اقتصادی تشویق خواهند نمود.

۲- طرف‌های متعاقد استفاده از فن آوری نوین را در حمل و نقل دریایی تشویق خواهند نمود.

ماده ۱۶ -

۱- هر طرف متعاقد باید کلیه اقدامات ضروری را برای حصول اطمینان از امنیت شناورها، اعضاء خدمه، محموله و سایر اشخاص و اموال در شناورهای تحت پرچم کشور طرف متعاقد دیگر، هنگامی که شناور در بنادر یا آبراه‌های ملی قابل کشتیرانی آن کشور می‌باشد به عمل آورد.

این اقدامات به ویژه باید با هدف حفاظت شناورها در مقابل هرگونه اعمال غیرقانونی که امنیت شناور، خدمه و محموله آن یا سایر اشخاص و اموال در شناور، همچنین عملیات یا

خدمات بندری مربوط به شناورها را به خطر می‌اندازد، باشد.

۲- اگر هر یک از طرفهای متعاقد پیش‌بینی اقدام غیرقانونی در بنادر یا دریای سرزمینی خود بر علیه شناور تحت پرچم کشور طرف متعاقد دیگر را نماید، باید کلیه اقدامات ضروری و فوری را برای جلوگیری از آن اقدام غیرقانونی و نیز حفاظت شناور، اعضاء خدمه آن، محموله و سایر اشخاص و اموال در شناور به عمل آورد.

۳- در صورتی که عمل غیرقانونی در بندر یا دریای سرزمینی کشور یک طرف متعاقد اتفاق افتد، آن طرف متعاقد باید اقدامات ضروری و فوری را طبق قوانین داخلی کشور خود برای پایان دادن به چنین اقدامی به عمل آورد.

طرف متعاقد مزبور باید فوراً دفتر کنسولگری یا نمایندگی سیاسی کشور طرف متعاقد دیگر را از چنین عملی آگاه سازد.

ماده ۱۷- طرفهای متعاقد باید به منظور حصول به مقاصد ذیل مبادرت به تشکیل یک کار گروه مشترک حمل و نقل دریایی نمایند:

- بحث و بررسی مسائل مربوط به اعمال و اجرای مفاد موافقتنامه حاضر.

- تبادل نظر در مورد مسائل مورد علاقه دو طرف در خصوص حمل و نقل دریایی.

- تسهیل توسعه تجارت دریایی بین دو کشور.

- انجام مطالعات مشترک در مورد ارائه خدمات جدید در زمینه حمل و نقل دریایی.

کار گروه مشترک حمل و نقل دریایی با تقاضای هر یک از طرفهای متعاقد تشکیل خواهد شد.

کار گروه مشترک حمل و نقل دریایی در زمان تشکیل اولین جلسه خود آئین کار و فعالیت‌های خود را تنظیم و در مورد آن توافق خواهد کرد.

کار گروه مشترک حمل و نقل دریایی از نمایندگان هر طرف متعاقد که از سوی مقام صالح آن تعیین می‌شوند، تشکیل خواهد شد.

کار گروه مشترک حمل و نقل دریایی به طور متناوب در قلمرو کشورهای طرفهای متعاقد تشکیل خواهد شد.

کار گروه مشترک حمل و نقل دریایی به هنگام ضرورت می تواند سایر متخصصین هر طرف متعاقد را برای شرکت در مباحثات دعوت نماید.

ماده ۱۸ - هر نوع اختلاف در تفسیر یا اجرای موافقتنامه حاضر از طریق مذاکرات مستقیم بین مقامهای صالح هر طرف متعاقد حل و فصل خواهد شد.

ماده ۱۹ - موافقتنامه حاضر سی روز پس از تاریخ آخرین اطلاعیه ای که به وسیله آن طرفهای متعاقد یکدیگر را از انجام تشریفات قوانین داخلی کشور خود در خصوص لازم الاجراء شدن آن آگاه نمایند، لازم الاجراء خواهد شد.

ماده ۲۰ - موافقتنامه حاضر می تواند با رضایت متقابل طرفهای متعاقد اصلاح شود. هرگونه اصلاح پس از تصویب طبق مفاد ماده (۱۹) لازم الاجراء خواهد شد.

ماده ۲۱ - در خصوص کشتیرانی در دانتوب، مفاد موافقتنامه حاضر با توجه به رژیم حقوقی دریانوردی در دانتوب که توسط کنوانسیون رژیم دریانوردی در دانتوب (بیلگراد ۱۹۴۸ میلادی - ۱۳۲۷ هجری شمسی) و کنوانسیون حفاظت و استفاده مستمر از رودخانه دانتوب (صوفیه - ۲۶ ژوئن ۱۹۹۴ میلادی - ۱۳۷۳/۴/۵ هجری شمسی) تنظیم شده است، اعمال خواهد شد.

ماده ۲۲ - در مورد سایر مسائلی که در موافقتنامه حاضر مورد حکم قرار نگرفته است، قوانین داخلی کشور هر طرف متعاقد اعمال خواهد شد.

ماده ۲۳ - طرفهای متعاقد تلاش خواهند کرد موافقتنامه های بین المللی و کنوانسیونهای مربوط به ایمنی شناورها، شرایط اجتماعی دریانوردان، حمل کالاهای خطرناک و حفاظت محیط زیست دریایی را مورد تصویب قرار دهند.

ماده ۲۴ - موافقتنامه حاضر تا زمانی که یکی از طرفهای متعاقد آن را از طریق مجاری دیپلماتیک فسخ نمایند به قوت خود باقی خواهد ماند.

فسخ شش ماه پس از تاریخ وصول اعلامیه کتبی مربوط نافذ خواهد شد.

با عنایت به مراتب فوق امضاء کنندگان زیر که از سوی دولت متبوع خود به طور مقتضی

اختیار یافته اند، این موافقتنامه را امضاء نموده اند.

این موافقتنامه در تهران در ۲۴/۵/۱۳۷۹ هجری شمسی برابر با ۱۴/۸/۲۰۰۰ میلادی در دو نسخه به زبانهای فارسی، رومانیایی و انگلیسی که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردارند تنظیم شد. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی ملاک خواهد شد.

از طرف دولت

رومانی

از طرف دولت

جمهوری اسلامی ایران

از «قانون موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری مقدونیه به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف در مورد مالیات بر درآمد و سرمایه»^۱

مصوب ۱۳۸۱/۲/۱۸

ماده ۳ - تعاریف کلی

ت - «حمل و نقل بین المللی»، به هرگونه حمل و نقل توسط کشتی، قایق، وسایط نقلیه هوایی و جاده‌ای اطلاق می‌شود که توسط مؤسسه‌ای که محل مدیریت مؤثر آن در یک دولت متعاقد واقع است انجام می‌شود، به استثنای مواردی که کشتی، قایق، وسایط نقلیه هوایی و جاده‌ای صرفاً برای حمل و نقل نقاط واقع در یکی از دو دولت متعاقد استفاده شود.

ماده ۶ - درآمد حاصل از اموال غیر منقول

۲ - کشتی‌ها، قایق‌ها، وسایط نقلیه هوایی با جاده‌ای به عنوان اموال غیر منقول محسوب نخواهند شد.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۶۸۹ مورخ ۱۳۸۱/۳/۲۹ - صفحه ۲۲۰ مجموعه قوانین سال

ماده ۸ - حمل و نقل بین‌المللی

درآمد حاصل توسط مؤسسه یک دولت متعاقد بابت استفاده از کشتی‌ها، قایق‌ها، وسایط نقلیه هوایی یا جاده‌ای، در حمل و نقل بین‌المللی فقط مشمول مالیات دولت متاعهدی خواهد بود که محل مدیریت مؤثر مؤسسه در آن واقع است.

ماده ۱۳ - عواید سرمایه‌ای

۳ - عواید حاصل توسط مؤسسه یک دولت متعاقد از نقل و انتقال کشتی‌ها، قایق‌ها، وسایط نقلیه هوایی یا جاده‌ای مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی یا اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتی‌ها، قایق‌ها، وسایط نقلیه هوایی یا جاده‌ای فقط مشمول مالیات دولت متاعهدی خواهد بود که محل مدیریت مؤثر مؤسسه در آن واقع است.

ماده ۱۵ - خدمات شخصی غیرمستقل:

۳ - علی‌رغم مقررات یادشده این ماده، حق‌الزحمه پرداختی توسط مؤسسه یک دولت متعاقد در زمینه استخدام در کشتی، قایق، وسایط نقلیه هوایی یا جاده‌ای مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی فقط مشمول مالیات دولت متاعهدی خواهد بود که محل مدیریت مؤثر مؤسسه در آن واقع است.

ماده ۲۲ - سرمایه

۳ - سرمایه متشکل از کشتی‌ها، قایق‌ها، وسایط نقلیه هوایی یا جاده‌ای، مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی و همچنین اموال منقول مرتبط با استفاده از این کشتی‌ها، قایق‌ها، وسایط نقلیه هوایی یا جاده‌ای، فقط مشمول مالیات دولت متاعهدی خواهد بود که محل مدیریت مؤثر مؤسسه در آن واقع است.

ماده ۲۹ - فسخ

این موافقتنامه تا زمانی که توسط یک دولت متعاقد فسخ نشده لازم‌الاجراء خواهد بود

این موافقتنامه در اسکوپیه در دو نسخه اصلی در تاریخ ۲۲/۴/۱۳۷۹ هجری شمسی برابر با ۲۰۰۰/۷/۱۲ میلادی به زبانهای فارسی، مقدونی و انگلیسی تنظیم گردید که هر سه متن از

اعتبار یکسان برخوردار است. در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی حاکم خواهد بود.

امضاء کنندگان زیر که از طرف دولت متبوع خود مجاز می‌باشند، این موافقتنامه را امضاء نمودند.

| | |
|----------------|---------------------|
| از طرف دولت | از طرف دولت |
| جمهوری مقدونیه | جمهوری اسلامی ایران |

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلونی امصوب ۱۳۸۱/۳/۱۸ مجمع تشخیص مصلحت نظام

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و
دولت جمهوری اسلونی

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلونی که از این پس با عنوان «طرفهای متعاقد» به آنها اشاره خواهد شد با علاقه به تأمین توسعه هماهنگ حمل و نقل تجاری دریایی بین دو کشور و به منظور فعال نمودن همکاری در زمینه حمل و نقل تجاری دریایی، تصمیم به انعقاد موافقتنامه حاضر گرفته و در موارد زیر توافق نمودند:

ماده ۱- از نظر این موافقتنامه معانی اصطلاحات به کار رفته به قرار زیر است:

۱- «کشتی یک طرف متعاقد» هر کشتی تجاری که طبق قوانین طرف متعاقد مزبور به

ثبت رسیده و تحت پرچم آن تردد می نماید بجز:

الف- کشتیهای جنگی؛

ب- کشتیهای دیگری که در خدمت نیروهای مسلح هستند؛

پ- کشتیهای تحقیقاتی (آب شناسی، اقیانوس شناسی و علمی)؛

ت- کشتیهای ماهیگیری؛

ث- کشتیهایی که اعمالی با ویژگی غیر تجاری انجام می دهند (قایقهای دولتی، کشتیهای

بیمارستانی و غیره).

۲- «عضو خدمه»: هر شخصی که در روی عرشه کشتی هر یک از طرفهای متعاقد که

دارای گواهینامه شایستگی در بانوردی است بوده و نام او در برگ اسامی خدمه مندرج باشد.

۳- مقامهای صلاحیتدار دریایی:

در مورد جمهوری اسلامی ایران: سازمان بنادر و کشتیرانی

در مورد جمهوری اسلونی:

الف- وزارت حمل و نقل و ارتباطات، بخش دریایی برای موارد عمومی دریایی و اداره

دریایی جمهوری اسلونی برای موضوعات در بانوردی و ایمنی دریایی.

ب- لوکاکویر، د.د: برای خدمات بندری.

ماده ۲- این موافقتنامه در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و قلمرو جمهوری اسلونی به موقع

اجرا گذارده خواهد شد.

ماده ۳- همکاری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلونی در زمینه

حمل و نقل تجاری دریایی بر اساس اصول برابری حقوق و احترام به حاکمیت ملی و منافع و

علائق مشترک خواهد بود.

ماده ۴- طرفهای متعاقد طبق ماده (۳) این موافقتنامه در برقراری تماس میان سازمانها و

مقامهای ذی نفع و صلاحیتدار مسؤل فعالیتهای حمل و نقل دریایی خود، همکاری و

مساعدت خواهند نمود.

ماده ۵- ۱ - طرفهای متعاقد به منظور توسعه حمل و نقل تجاری دریایی بین دو کشور همکاری و به یکدیگر مساعدت خواهند نمود، بدین منظور:

الف - شرکت‌های کشتیرانی ایرانی و اسلونی را برای مشارکت در حمل و نقل کالایین بنادر طرفهای متعاقد و همکاری در رفع موانع احتمالی توسعه حمل و نقل مذکور، ترغیب خواهند نمود.

ب - برای اعمال اصل جریان آزاد خدمات در مورد حمل و نقل تجاری دریایی که بین بنادر طرفهای متعاقد یا بین بنادر طرفهای متعاقد و بنادر کشورهای ثالث انجام می‌شود کوشش خواهند نمود.

۲- مفاد بند (۱) این ماده به حقوق کشتیهایی که تحت پرچم کشورهای ثالث یا در اجاره یا تحت مدیریت شرکت‌های کشتیرانی یکی از طرفهای متعاقد برای مشارکت در حمل و نقل تجاری دریایی بین بنادر طرفهای متعاقد خللی وارد نمی‌کند.

ماده ۶- ۱ هر طرف متعاقد در موارد زیر نسبت به کشتیها، خدمه، مسافران و کالاهای طرف متعاقد دیگر همان رفتاری را خواهد داشت که با کشتیهای تحت تابعیت خود که در حمل و نقل دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، دارد:

الف - دسترسی آزاد به آبهای سرزمینی و بندری که برای آمد و شد بین‌المللی باز هستند؛

ب - توقف کشتیها در بنادر، استفاده از تأسیسات بندری؛

پ - سوار و پیاده شدن مسافر؛

ت - استفاده از خدمات مربوط به حمل و نقل تجاری دریایی و همچنین عملیات تجاری مربوط.

۲ - مفاد بند (۱) این ماده در موارد زیر اعمال نخواهد شد:

الف - فعالیت‌هایی که طبق قوانین داخلی هر طرف متعاقد منحصر به مؤسسات سازمانهای آن طرف است؛

ب - مقررات مربوط به پذیرش و اقامت خارجیها در سرزمین هر یک از طرفهای متعاقد؛

پ - مقررات مربوط به راهنمایی اجباری؛

ت - بندری که برای کشتیرانی بین‌المللی باز نمی‌باشد.

ماده ۷ - طرفهای متعاقد تمام اقدامات لازم را برای تسهیل و تشویق حمل و نقل تجاری دریایی به منظور جلوگیری تأخیر غیر ضروری کشتیهای تحت پرچم طرف متعاقد دیگر در بنادرشان و نیز در حد امکان تسریع و آسان کردن تشریفات گمرکی، اداری و بهداشتی لازم الاجراء در بنادرشان در چارچوب قوانین و مقررات خود انجام خواهند داد:

ماده ۸-۱ گواهینامه های تابعیت و ظرفیت بارگیری و همچنین سایر مدارک کشتی که توسط مقامهای صلاحیتدار یکی از طرفهای متعاقد به رسمیت شناخته شده و مدارکی که طبق الزامات کنوانسیونهای بین المللی صادر شده توسط مقامهای مربوط طرف متعاقد دیگر به رسمیت شناخته خواهد شد.

۲ - کشتیهای هر طرف متعاقد که گواهینامه های ظرفیت بارگیری آنها طبق بند (۱) این ماده معتبر شناخته شده است از هرگونه اندازه گیری دیگر در بنادر طرف متعاقد دیگر معاف خواهد بود.

۳ - عوارض و هزینه های بندری براساس گواهینامه های ظرفیت بارگیری کشتیها به گونه ای که در بند (۱) این ماده مشخص گردیده، محاسبه خواهد شد.

ماده ۹ - طرفهای متعاقد مدارک شناسائی اعضای خدمه را که توسط مقامهای صلاحیتدار آنان صادر و به رسمیت شناخته شده، به رسمیت خواهند شناخت.
مدارک مزبور عبارتند از:

برای اعضای خدمه جمهوری اسلامی ایران - شناسنامه دریانوردی.

برای اعضای خدمه جمهوری اسلونی - گذرنامه دریانوردی.

ماده ۱۰ - طرفهای متعاقد مقررات کنوانسیون شماره (۱۰۸) سازمان بین المللی کار را اعمال خواهند نمود.

ماده ۱۱ - هر طرف متعاقد در صورت درخواست کمکهای پزشکی لازم را در حد امکان به اعضای خدمه کشتیهای طرف متعاقد دیگر طبق قوانین و مقررات داخلی خود ارائه خواهد نمود.

ماده ۱۲ - ۱ - چنانچه کشتی یکی از طرفهای متعاقد در آبهای سرزمینی یا در بنادر طرف

متعاهد به گل بنشینند، یا به ساحل برخورد نماید یا دچار سانحه دیگری گردد، کشتی مذکور و محموله آن مانند کشتی و محموله طرف متعاهد اخیرالذکر مورد حمایت قرار خواهد گرفت. خدمه و مسافران کشتی یک طرف متعاهد موضوع بند (۱)، در هر زمان همان مساعده‌تها، کمکها و حمایتهایی را دریافت خواهند داشت که به اتباع طرف متعاهدی که خسارت در آبهای سرزمینی یا در بنادر آن صورت گرفته ازانه می‌شود و هزینه‌های مربوط طبق موافقتنامه‌هایی که بین طرفهای متعاهد منعقد شده دریافت خواهد شد.

مفاد این ماده مانع اعمال حق اقامه دعاوی مربوط به کمک و مساعدت ارائه شده طبق قرارداد به کشتی خسارت دیده خدمه، مسافران، محموله و اموال آن نمی‌شود.

۲- کشتی خسارت دیده، کلیه اموال و کالاهای حمل شده در آن یا هر آنچه که از آنها نجات یافته مشمول حقوق گمرکی، سود بازرگانی، مالیاتها و سایر هزینه‌ها نخواهد شد، مگر آنکه هدف استفاده و مصرف آن اموال و یا کالاها در سرزمین طرف متعاهدی باشد که در آن سانحه اتفاق افتاده است.

۳- مفاد بند (۲) این ماده به قوانین و مقررات جاری در سرزمین طرفهای متعاهد در خصوص انبار نمودن موقت کالا اطمینان می‌زند.

ماده ۱۳- ۱- مقامهای صلاحیتدار هر طرف متعاهد نباید در دعاوی حقوقی واقع شده در تریا یا بنادر آنها بین صاحب کشتی، فرمانده، افسران و دیگر اعضای خدمه راجع به حقوق، وسایل شخصی و به طور کلی کار در کشتی که تحت پرچم طرف متعاهد دیگر تردد می‌نماید دخالت نمایند.

۲- مقامهای صلاحیتدار هر طرف متعاهد نباید نسبت به جرمی که در کشتی طرف متعاهد دیگر به هنگام توقف در بندر کشور آنها روی می‌دهد، اعمال صلاحیت کیفری نمایند مگر در موارد زیر:

الف- بنا به درخواست یا رضایت نماینده سیاسی یا کنسولی طرف متعاهد دیگر که کشتی تحت پرچم آن دریا توردی می‌کند.

ب- زمانی که جرم یا عواقب آن مخل نظم عمومی در ساحل یا بندر بوده یا امنیت عمومی

را به خطر می اندازد.

پ - در کلیه موارد تجارت غیر قانونی مواد مخدر، روانگردان یا رادیواکتیو.

۳ - مفاد این ماده بر حق مقامهای صلاحیتدار طرفهای متعاقد از نظر اجرای قوانین و مقررات محلی مربوط به حفظ بهداشت عمومی، نظارت گمرکی، حفظ محیط زیست دریا، امنیت کشتیها، بنادر، جان افراد و کالاها و پذیرش خارجیها در سرزمین آنها اثر نخواهد داشت.

ماده ۱۴ - ۱ - طرفهای متعاقد با هدف همکاری نزدیک در زمانهای مختلف در موارد زیر با یکدیگر مشورت خواهند نمود:

الف - تبادل نظر و بهبود شرایط اجرای این موافقتنامه؛

ب - ارائه پیشنهاد و ایجاد هماهنگی در اصلاحات و الحاقات احتمالی این موافقتنامه.

۲ - طرفهای متعاقد در راستای بند یک این ماده از مجاری سیاسی پیشنهاد انجام مشاوره بین مقامهای صلاحیتدار دریایی طرفهای متعاقد را خواهند نمود. فاصله میان دریافت پیشنهاد مربوط و انجام مشاوره از شصت روز تجاوز نخواهد کرد.

ماده ۱۵ - ۱ - این موافقتنامه در تاریخ دریافت آخرین اطلاعیه ای که طرفهای متعاقد به وسیله آن یکدیگر را از طریق مجاری سیاسی آگاه می سازند که الزامات قانون داخلی را برای اجرای موافقتنامه رعایت کرده اند، لازم الاجراء خواهد شد.

۲ - این موافقتنامه برای مدت نامحدود منعقد شده است و تا شش ماه پس از تاریخی که هر یک از طرفهای متعاقد طرف متعاقد دیگر را به طور کتبی از قصد خود مبنی بر لغو این موافقتنامه مطلع سازد به اعتبار خود باقی خواهد بود ولی در هر حال تا (۳) سال اول معتبر خواهد بود.

۳ - این موافقتنامه بر اساس رضایت دوجانبه طرفهای آن قابل اصلاح و تغییر است. هرگونه اصلاح بعد از تصویب طبق رویه مصرح در بند (۱) این ماده لازم الاجراء خواهد شد.

این موافقتنامه در تاریخ ۱۳۷۸/۲/۲۱ هجری شمسی برابر با ۱۱ مه ۱۹۹۹ میلادی در دو

نسخه اصلی هر کدام به زبانهای فارسی، اسلونی و انگلیسی تهیه گردید که اعتبار کلیه نسخ یکسان می باشد. در صورت اختلاف در متون، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف

دولت جمهوری اسلونی

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری عربی سوریه^۱ مصوب ۱۳۸۱/۳/۱۸ مجمع تشخیص مصلحت نظام

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران
و دولت جمهوری عربی سوریه

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری عربی سوریه که از این پس «طرفهای
متعاقد» نامیده می شوند با تمایل به گسترش روابط دوستانه میان دو کشور و ارتقاء و توسعه
همکاری در زمینه کشتیرانی تجاری بر اساس اصول تساوی حقوق، عدم تبعیض، منافع
مشترک و آزادی دریانوردی، به شرح زیر موافقت می کنند:

ماده ۱ - از لحاظ این موافقتنامه:

الف - اصطلاح «کشتی یک طرف متعاقد» به معنای کشتی تجاری است که به موجب
قانون آن طرف پرچم آن را برافراشته و در همان کشور ثبت شده باشد، به استثنای:

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۷۱۳ مورخ ۱۳۸۱/۴/۲۶. صفحه ۴۲۸ مجموعه قوانین سال ۱۳۸۱.

- کشتیهای جنگی.

- کشتیهای تحقیقاتی

- کشتیهای ماهیگیری.

- دیگر کشتیهایی که هدفهای غیر تجاری دارند.

ب- اصطلاح «عضو خدمه» یعنی هر کسی، از جمله فرمانده، که عملاً در کشتی مشغول به کار بوده و نام او در فهرست خدمه وارد شده باشد.

پ- اصطلاح «بندر یک طرف متعاقد» به معنای بندر تجاری واقع در سرزمین هر طرف متعاقد می باشد که بر روی کشتیهای خارجی باز است.

ماده ۲- این موافقتنامه در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و جمهوری عربی سوریه به اجرا درخواهد آمد.

ماده ۳- مقامهای ذیصلاح طرفهای متعاقد برای اجرای این موافقتنامه عبارتند از:

- در جمهوری اسلامی ایران: وزارت راه و ترابری

- در جمهوری عربی سوریه: وزارت حمل و نقل

ماده ۴-

۱- طرفهای متعاقد موافقت می نمایند که:

الف- مشارکت کشتیهای خود را در حمل و نقل کالا بین بنادرشان ترغیب کنند؛

ب- در حذف هرگونه مانعی که ممکن است توسعه تجارت دریایی بین بنادر آنها را دچار وقفه کند، با یکدیگر همکاری نمایند؛

پ- در صورت امکان، مشارکت کشتیهای خود را در حمل و نقل کالا بین بنادرشان از مبدا و به مقصد کشورهای ثالث ترغیب کنند.

۲- مفاد این ماده، مانع مشارکت کشتیهای کشورهای ثالث، در صورت وجود، در تجارت دریایی میان بنادر طرفهای متعاقد طبق قوانین مربوط به آنها نخواهد بود.

ماده ۵- مؤسسات یا شرکتهای کشتیرانی هر یک از طرفهای متعاقد، مجاز خواهند بود در صورت لزوم نمایندگیهای خود را در سرزمین طرف متعاقد دیگر دایر کنند. فعالیتهای این

نمایندگیها می‌باید طبق قوانین و مقررات مربوط جاری و سرزمین طرف متعاهدی که نمایندگی در آن دایر شده، انجام شود.

ماده ۶-۱ هر طرف متعاقد می‌باید در بنادر خود تسهیلاتی را به کشتیهای طرف متعاقد دیگر به منظور ورود و خروج از بندر، پهلوگیری در اسکله برای عملیات تخلیه و بارگیری و سوار و پیاده کردن مسافران طبق قوانین و مقررات جاری خود اعطاء کند، مشروط بر آنکه همین رفتار در مورد کشتیهای آن در بنادر طرف متعاقد دیگر نیز انجام شود.

۲- مفاد این ماده بر فعالیتهای کشتیرانی و دریانوردی مانند کشتیرانی ساحلی، راهنمایی، یدک‌کشی، عملیات نجات و ماهیگیری ساحلی که به موجب قانون برای سازمانهای ملی در نظر گرفته شده است، تأثیر نخواهد گذاشت.

۳- هنگامی که کشتیهای یک طرف متعاقد از یکی از بنادر طرف دیگر برای بارگیری به مقصد کشورهای خارجی یا تخلیه محموله بارگیری شده از کشورهای خارجی به بندری دیگر تردد کند، این عملیات کشتیرانی ساحلی و حمل و نقل در آبهای داخلی محسوب نخواهد شد. این امر در مورد حمل مسافر نیز صدق می‌کند.

ماده ۷- طرفهای متعاقد در چارچوب قوانین و مقررات بندری خود، کلیه اقدامات لازم را برای تسهیل و ترغیب حمل و نقل دریایی به منظور پرهیز از تأخیر غیر ضروری کشتیهای تحت پرچم طرف متعاقد دیگر در بنادر خود اتخاذ خواهند کرد.

ماده ۸-۱- هر طرف متعاقد، ملیت کشتی طرف متعاقد دیگر را بر اساس مدارک موجود در آن کشتی که طبق قوانین و مقررات ملی از سوی مقامهای ذیصلاح طرف متعاقد دیگر صادر شده است، به رسمیت خواهد شناخت.

۲- هر یک از طرفهای متعاقد، گواهینامه‌های ظرفیت بارگیری کشتیها را که توسط مقامهای ذیصلاح طرف متعاقد دیگر به طور مقتضی صادر شده است طبق الزامات کنوانسیونهای بین‌المللی به رسمیت خواهد شناخت.

ماده ۹-۱- هر طرف متعاقد، مدارک شناسایی دریانوردان را که از سوی مقامهای ذیصلاح طرف دیگر صادر شده است، به رسمیت خواهد شناخت. این مدارک عبارتند از:

- شناسنامه دریانوردی برای اتباع جمهوری اسلامی ایران.

- گذرنامه دریانوردی برای اتباع جمهوری عربی سوریه.

۲- مدارک شناسایی اعضاء خدمه کشورهای ثالث که در کشتیهای هر یک از طرفهای متعاقد مشغول به کار می‌باشند، مدارکی هستند که از سوی مقامهای ذیصلاح کشور متبوع آنها صادر شده است.

ماده ۱۰-۱۱- افراد دارای مدرک شناسایی دریانوردی موضوع ماده (۹) این موافقتنامه که ضمیمه خدمه می‌باشند مجاز خواهند بود طی مدت توقف کشتی در بندر طرف متعاقد دیگر در منطقه شهر بندری آن طرف در ساحل پیاده شوند، مشروط بر اینکه نام آنها در فهرست خدمه کشتی درج شده و این فهرست توسط فرمانده تسلیم مقامهای مربوط شده باشد. ۲- افراد یاد شده در بند (۱) این ماده، از لحظه پیاده شدن در ساحل تا هنگام بازگشت به کشتی می‌باید قوانین و مقررات ملی لازم‌الاجراء در آن کشور را رعایت کنند. این افراد مشمول تشریفات که در بندر در مورد نظارت گمرکی و گذرنامه اعمال می‌شود، خواهند بود.

۳- مقامهای ذیصلاح هر طرف متعاقد حق ممانعت از ورود افراد دارای مدارک شناسایی موضوع ماده (۹) را که نامطلوب تشخیص داده می‌شوند، برای خود محفوظ می‌دارند.

ماده ۱۱- کشتیها، خدمه، مسافران و کالاهای یک طرف متعاقد، به هنگام اقامت در سرزمین طرف متعاقد دیگر مشمول قوانین و مقررات ملی مربوط جاری به ویژه قواعد مربوط به آمد و شد، ایمنی، نظم عمومی، عبور از مرز، گمرک، تسعیر ارز و مراقبتهای بهداشتی خواهند بود.

ماده ۱۲- هر طرف متعاقد طبق قوانین و مقررات جاری خود تا حد امکان، کمکهای پزشکی لازم را در اختیار اعضاء خدمه کشتیهای طرف متعاقد دیگر، قرار خواهد داد.

ماده ۱۳-۱- در صورت بروز سانحه دریایی یا هرگونه خطر دیگری برای کشتی یک طرف متعاقد در آبهای سرزمینی یا بنادر طرف دیگر، طرف اخیر می‌باید همان کمکها و مراقبتهایی را که در موارد مشابه به کشتیهای خودی ارائه می‌دهد، در اختیار کشتی، خدمه، محموله و

مسافران به مخاطره افتاده قرار دهد.

۲- در صورت نیاز به تخلیه یا انبار کردن موقت محموله کشتی مزبور در ساحل برای حمل به کشور مبدا یا کشوری ثالث، طرف دیگر تمامی تسهیلات لازم را فراهم خواهد نمود. کلیه هزینه‌های انجام شده در ارتباط با این عملیات از جمله نجات محموله، مشمول قوانین، مقررات و تعرفه‌های طرف متعاهدی خواهد بود که این مساعدتها در آن ارائه شده است.

۳- محموله، تجهیزات، وسایل، خواربار یا دیگر اقلام نجات یافته کشتی صدمه دیده موضوع بند (۱) این ماده مشمول هیچ گونه عوارض یا مالیات طرف متعاهد دیگر نخواهد بود مگر آنکه برای مصرف یا فروش در قلمرو طرف متعاهد دیگر مورد استفاده قرار گیرد.

۴- مقامهای ذیصلاح یک طرف متعاهد که در سرزمین آنها برای کشتی طرف متعاهد دیگر سانحه‌ای رخ داده است، می‌باید جریان حادثه را بی‌درنگ به اطلاع نزدیکترین نماینده کنسولی طرف متعاهد دیگر برسانند.

ماده ۱۴-۱- مقامهای ذیصلاح هیچ یک از طرفهای متعاهد در دعاوی مدنی که در دریا یا بنادر طرف متعاهد دیگر بین مالک، فرمانده، افسران و دیگر اعضاء خدمه در خصوص حقوق، اموال شخصی و به طور کلی کار روی کشتی تحت پرچم طرف متعاهد دیگر صورت می‌گیرد، دخالت نخواهند کرد.

۲- مقامهای ذیصلاح یک طرف متعاهد در خصوص جرائم ارتكابی بر روی کشتی طرف متعاهد دیگر در هنگام توقف در بندر آنها، اعمال صلاحیت قضایی نخواهند کرد، مگر در موارد زیر:

الف- پیامدهای جرم به بیرون از کشتی سرایت کند؛

ب- جرم یا پیامدهای آن نظم عمومی یا امنیت عمومی آن طرف متعاهد را مختل سازد؛

پ- جرم در کشتی توسط افرادی غیر از اعضای خدمه آن کشتی صورت گرفته باشد؛

ت- اقدامات انجام شده توسط یک طرف متعاهد، برای جلوگیری از تجارت غیرقانونی

مواد مخدر، مواد روان گردان یا رادیواکتیو؛

ث- بنا به درخواست یا رضایت نمایندگان سیاسی یا مقامهای کنسولی فرمانده کشتی

طرف متعاهد دیگر.

۳- مفاد این ماده حق مقامهای ذیصلاح طرفهای متعاهد را در خصوص اجرای قوانین و مقررات محلی خود در مورد مراقبت از بهداشت عمومی، نظارت گمرکی، حفاظت از محیط زیست دریایی، ایمنی کشتیها، بنادر، جان اشخاص و کالا و پذیرش اتباع بیگانه در سرزمین آنها، تحدید نخواهد کرد.

ماده ۱۵ - هر طرف متعاهد، می باید به منظور ممکن ساختن انجام وظایف نمایندگان شرکتهای کشتیرانی که طبق قوانین و مقررات طرف متعاهد دیگر ثبت شده و فعالیت می کنند، تماس آنها را با شناورهایشان در بنادر واقع در قلمرو خود تسهیل نمایند.

ماده ۱۶ - شرکتهای کشتیرانی هر یک از طرفهای متعاهد، این حق را خواهند داشت که درآمد و دیگر عوایدی را که در قلمرو طرف متعاهد دیگر از عملیات حمل و نقل دریایی حاصل می کنند، به منظور انجام پرداختها در قلمرو طرف متعاهد دیگر مورد استفاده قرار دهند. هرگونه مازاد درآمد پس از تأدیه تمامی مبالغ قابل پرداخت در محل از جمله مالیات - در صورت وجود - طبق مقررات جاری در هر طرف متعاهد قابل حواله به خارج خواهد بود. ماده ۱۷ - به منظور بررسی نحوه اجرای این موافقتنامه، تبادل اطلاعات و نظرهای مربوط به مسائل مورد علاقه طرفها و بررسی دیگر موضوعات کشتیرانی، کمیسیون مشترک متشکل از نمایندگان مقامهای ذیصلاح دو طرف متعاهد ایجاد خواهد شد. این کمیسیون ممکن است بنا به تقاضای هر کدام از دو طرف متعاهد به طور متناوب در دو کشور برگزار شود. ماده ۱۸ -

۱ - این موافقتنامه، سی روز پس از تاریخ آخرین ابلاغیه در خصوص انجام تشریفات مربوط به تنفیذ آن طبق قوانین هر طرف متعاهد، لازم الاجراء خواهد شد.

۲ - این موافقتنامه را می توان با رضایت کتبی طرفهای متعاهد اصلاح کرد. هرگونه اصلاحات پس از تنفیذ طبق مفاد بند (۱) این ماده، لازم الاجراء خواهد شد.

۳ - این موافقتنامه به مدت سه سال نافذ خواهد بود و اعتبار آن خود به خود برای دوره های سه سال متوالی تمدید خواهد شد مگر آنکه هر یک از دو طرف متعاهد شش ماه قبل از انقضای آن، به طور کتبی فسخ آن را اعلام کند.

این موافقتنامه در دمشق در بیست و پنجم اردیبهشت ماه ۱۳۷۸ هجری شمسی برابر با پانزدهم می ۱۹۹۹ میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی، عربی و انگلیسی تنظیم گردید که همه نسخه‌ها از اعتبار یکسانی برخوردارند.

در صورت هرگونه اختلاف نظر در خصوص تفسیر، نسخه انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف

از طرف

دولت جمهوری عربی سوریه

دولت جمهوری اسلامی ایران

قانون موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری مردمی بنگلادش^۱ مصوب ۱۳۸۱/۳/۱۸ مجمع تشخیص مصلحت نظام

ماده واحده - موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری مردمی بنگلادش مشتمل بر یک مقدمه و پانزده ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه کشتیرانی تجاری دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و
دولت جمهوری مردمی بنگلادش

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری مردمی بنگلادش که پس از این با

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۷۱۳ مورخ ۱۳۸۱/۴/۲۶، صفحه ۴۳۲ مجموعه قوانین سال

عنوان طرفین متعاقد به آنها اشاره خواهد شد با علاقه به توسعه هماهنگ کشتیرانی تجاری دریایی بین دو کشور، با تمایل به همکاری فعال در زمینه کشتیرانی تجاری دریایی، با رعایت اصول آزادی دریانوردی تجاری بین‌المللی تصمیم به انعقاد این موافقتنامه گرفته‌اند و در موارد زیر توافق نموده‌اند:

ماده ۱ - از نظر این موافقتنامه:

۱- واژه «کشتی» به معنای هر کشتی تجاری می‌باشد که بر طبق قوانین داخلی یکی از دو طرف به ثبت رسیده و تحت پرچم آن تردد می‌نمایند بجز:

الف - کشتیهای جنگی؛

ب - سایر کشتیهایی که در خدمت نیروهای مسلح هستند؛

پ - کشتی‌های تحقیقاتی (هیدروگرافی، اقیانوس‌شناسی و علمی)؛

ت - کشتی‌های ماهیگیری؛ و

ث - کشتی‌هایی که ماهیت بهره‌برداری آنها غیر تجاری است (قایق‌های دولتی، بیمارستانی و غیره).

۲- واژه «عضو خدمه» یعنی هر شخصی که در کشتی هر یک از طرفین متعاقد خدمت می‌کند و وظایفی را در زمینه باراندازی، عملیات یا نگهداری کشتی انجام می‌دهد و نام وی در فهرست خدمه کشتی درج شده است.

۳- مراجع ذیصلاح دریایی عبارتند از:

- در جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و ترابری.

- در جمهوری مردمی بنگلادش وزارت کشتیرانی.

ماده ۲ - موافقتنامه حاضر در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و در قلمرو جمهوری مردمی بنگلادش به موقع اجراء گذارده خواهد شد.

ماده ۳ - همکاری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری مردمی بنگلادش در زمینه کشتیرانی تجاری دریایی بر اساس تساوی حقوق و احترام به حاکمیت ملی و منافع و علائق مشترک خواهد بود.

ماده ۴ - بر اساس ماده (۳) موافقتنامه حاضر طرفین متعاقد به منظور عقد قرارداد بین مراجع و سازمانهای مسؤول امور حمل و نقل دریایی خود همدیگر را یاری خواهند نمود.

ماده ۵-۱ - طرفین متعاقد در توسعه کشتیرانی تجاری دریایی بین دو کشور همکاری‌های لازم را خواهند نمود و بدین منظور در موارد ذیل موافقت می‌نمایند:

الف - تشویق کشتی‌های ایرانی و بنگلادشی برای مشارکت در امر حمل و نقل کالا بین بنادر طرفین متعاقد و همکاری در برطرف کردن موانع احتمالی که ممکن است توسعه حمل و نقل مزبور را مختل سازد.

ب - عدم ممانعت از دریانوردی کشتی‌های تحت پرچم هریک از طرفین در حمل و نقل کالا بین بنادر طرف دیگر و کشورهای ثالث.

ماده ۶-۱ - هریک از طرفین متعاقد، با کشتی‌های طرف متعاقد دیگر و خدمه و مسافر و بار آنها در موارد ذیل همان رفتاری را خواهد داشت که با کشتی‌های ملی خود که در حمل و نقل دریایی بین‌المللی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند، دارد:

الف - دسترسی به آبهای سرزمینی و بنادر خود.

ب - توقف کشتی‌ها در بنادر، استفاده از آنها در عملیات تخلیه و بارگیری و استفاده از تسهیلات بندری.

پ - پیاده و سوار شدن مسافر و خدمه.

ت - استفاده از خدمات مربوط به کشتیرانی تجاری دریایی و همچنین عملیات تجاری مربوط.

ث - اهرام مستقیم خدمه به کشوری که پذیرش آنها را تا جایی که هزینه مسافرت تأمین شده باشد، تضمین می‌نماید.

۲ - مفاد بند (۱) این ماده شامل موارد ذیل نخواهد شد:

الف - فعالیت‌هایی که طبق قوانین ملی هر یک از طرفین متعاقد برای شرکتها و سازمانهای آنها محفوظ است.

ب - مقررات مربوط به پذیرش و اقامت خارجیان در سرزمین هریک از طرفین متعاقد.

پ - مقررات مربوط به راهتمایی الزامی کشتیهای خارجی.

ت - بندری که برای کشتیرانی بین‌المللی باز نمی‌باشد.

ماده ۷ - هریک از طرفین متعاقد کلیه اقدامات مقتضی را جهت تسهیل و تشویق حمل و نقل دریایی به منظور جلوگیری از تأخیر غیر ضروری کشتی‌های فعال تحت پرچم طرف متعاقد

دیگر در بنادر خود و همچنین در حد ممکن، تسریع و تسهیل تشریفات اداری، گمرکی و بهداشتی جاری در بنادر خود به عمل خواهد آورد.

ماده ۸-۱- گواهینامه‌های ملیت، اندازه‌گیری، ایمنی و همچنین سایر مدارک کشتیرانی که توسط مراجع ذی صلاح یکی از طرفین متعاقد به موجب الزامات معاهدات بین‌المللی صادر شده است توسط طرف متعاقد دیگر به رسمیت شناخته خواهد شد.

۲- کشتی‌های هر یک از طرفین متعاقد که دارای گواهینامه اندازه‌گیری می‌باشد که به موجب بند (۱) این ماده معتبر شناخته می‌شود، در بنادر طرف متعاقد دیگر از اندازه‌گیری بعدی معاف خواهد بود.

۳- محاسبه حقوق و عوارض بندری بر مبنای گواهینامه‌های اندازه‌گیری مذکور در بند (۱) این ماده و طبق قوانین ملی و به موجب همان رفتاری که طرف متعاقدی که کشتی طرف متعاقد دیگر به بنادر آن وارد می‌شود با کشتی کشورهای دیگر دارد، محاسبه خواهد شد. ماده ۹- طرفین متعاقد اوراق شناسایی اعضای خدمه را که توسط مراجع ذی صلاح طرف متعاقد دیگر صادر و به رسمیت شناخته شده به رسمیت خواهد شناخت و مدارک رسمی مزبور:

- برای خدمه جمهوری اسلامی ایران شناسنامه دریانوردی

SEAFARERS IDENTITY DOCUMENT

- برای خدمه جمهوری مردمی بنگلادش گذرنامه دریانوردی

SEAMEN'S BOOK می‌باشند.

ماده ۱۰- طرفین متعاقد مفاد معاهده (۱۰۸) ژنو را در مورد گواهینامه‌های دریانوردان اعمال خواهند نمود.

ماده ۱۱- هرگاه یکی از خدمه‌های کشتی طرف متعاقدی که کشتی آن در آبهای داخلی یا سرزمینی طرف متعاقد دیگر پهلو گرفته است، به دلیل بیماری یا سانحه‌ای نیاز به مراقبت‌های پزشکی، داروئی و یا بیمارستانی موجود در قلمرو طرف متعاقد دیگر داشته باشد، کمک‌های لازم به وی ارائه و هزینه‌های مربوط توسط شرکت کشتیرانی ملی وی و با شرایطی که برای خدمه بومی طرف متعاقد دیگر اعمال می‌شود پرداخت خواهد شد.

ماده ۱۲-۱- چنانچه کشتی یکی از طرفین متعاقد در امتداد ساحل قلمرو طرف دیگر به گل

نشینند یا به ساحل برخورد کنند و یا دچار سوانح دریایی دیگر شود، کشتی مزبور و محموله آن از همان حمایتی که به کشتی‌های طرف متعاقد اخیر و محموله آنها اعطاء می‌شود برخوردار خواهند بود.

کمک، مساعدت و حمایت به فرمانده، خدمه و مسافران کشتی سانحه دیده باید به همان نحوی باشد که طرف متعاقدی که سانحه دریایی در قلمرو آن روی داده نسبت به اتباع خود اعمال می‌نمایند و هزینه‌های مربوط به این کار بر اساس موافقتنامه منعقد شده بین طرفین متعاقد در این زمینه تأمین خواهد شد.

مفاد این ماده مانع اعمال حق اقامه دعوی در مورد کمک و مساعدتی که به کشتی سانحه دیده خدمه، مسافران و کالاهای و محموله آن ارائه شده است، نخواهد بود.

۲- حقوق و عوارض گمرکی محموله‌های وارداتی، به محموله و اموال کشتی نجات داده شده تعلق نمی‌گیرد، مگر این که قصد بر این باشد کالاهای مزبور در قلمرو طرف متعاقدی که سانحه در آنجا روی داده مصرف شود.

۳- مفاد بند (۲) این ماده بر اجرای قوانین و مقررات مربوط به نگهداری موقت کالا در سرزمین طرفهائی که سانحه در آنجا اتفاق افتاده است تأثیر نخواهد داشت.

ماده ۱۳-۱- مراجع ذیصلاح هر یک از طرفین متعاقد در دعاوی مدنی که در دریا یا بنادر آن بین صاحب کشتی، فرمانده، افسران و سایر خدمه در مورد دستمزدها، وسایل شخصی و به طور کلی بر روی کشتی تحت پرچم طرف متعاقد دیگر مطرح می‌شود، دخالت نخواهد کرد.

۲- مراجع ذیصلاح هر یک از طرفین متعاقد در دادرسی‌های قضایی مطروحه در باب جرایمی که در روی کشتی‌های تحت پرچم طرف متعاقد دیگر به هنگام توقف در بندر ارتکاب می‌یابد مداخله نخواهند کرد مگر در موارد ذیل:

الف- بنا بر تقاضا و یا رضایت نماینده سیاسی و یا مقام کنسولی طرف متعاقد دیگر که کشتی تحت پرچم آن تردد می‌نماید.

ب- هنگامی که جرمی یا پیامدهای آن موجب برهم خوردن نظم عمومی در ساحل یا بندر شود و یا بر امنیت ملی تأثیر گذارد.

پ- هنگامی که اتباع طرف متعاقدی که کشتی در بندر آن متوقف می‌باشد و یا اتباع

دیگری که جزو خدمه کشتی نیستند در کشتی طرف متعاقد دیگر جرمی مرتکب گردند.
ت- برای جلوگیری از تجارت غیرقانونی مواد مخدر، مواد روانگردان و مواد رادیواکتیو.
۳- مفاد این ماده تأثیری بر حق مقامات ذیصلاح طرفین متعاقد برای اجرای قوانین و مقررات داخلی در مورد حفظ بهداشت عمومی، کنترل گمرکی، حفاظت از محیط زیست دریایی، امنیت کشتی‌ها، بنادر، زندگی اشخاص، کالاها و پذیرش افراد خارجی در قلمرو خود نخواهند گذاشت.

ماده ۱۴- ۱- طرفین متعاقد به منظور همکاری نزدیک، در فواصل زمانی منظم برای نیل به اهداف ذیل با یکدیگر مشورت خواهند نمود:

الف- بررسی و بهبود شرایط اجرای این موافقتنامه و پیشنهاد و اعمال اصلاحات ممکن برای آن از طریق مباحثات دو جانبه.

ب- پیشنهاد و هماهنگی در مورد اصلاحات و مفاد افزودنی احتمالی برای موافقتنامه.
۲- بر اساس بند (۱) این ماده طرفین متعاقد از طریق مجاری دیپلماتیک انجام مشورت میان مقامات دریایی ذیصلاح دو کشور را پیشنهاد خواهند نمود که حداکثر ظرف شصت روز از تاریخ ارائه پیشنهاد مزبور، آغاز خواهد شد.

ماده ۱۵- ۱- موافقتنامه حاضر منوط به تصویب می‌باشد و از تاریخ تبادل اسناد تصویب، لازم‌الاجراء خواهد بود.

۲- موافقتنامه حاضر برای یک دوره زمانی نامحدود منعقد می‌گردد، ولی هر یک از طرفین متعاقد می‌توانند طی اعلامیه‌ای کتبی فسخ آن را به طرف متعاقد دیگر اعلام نمایند. فسخ مزبور شش ماه پس از دریافت اعلامیه فوق توسط طرف متعاقد دیگر به اجراء درخواهد آمد.

این موافقتنامه در تهران به تاریخ سی و یکم مرداد، هزار و سیصد و هفتاد و نه مطابق با بیست و یکم آگوست دو هزار در دو نسخه به زبانهای فارسی، بنگالی و انگلیسی تنظیم گردید که هر سه متن از اعتبار یکسان برخوردار می‌باشند. در صورت بروز هر گونه اختلاف در تفسیر متون، متن انگلیسی ملاک قرار خواهد گرفت.

از طرف

دولت جمهوری مردمی بنگلادش

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

بخش دوازدهم

موارد الحاق ایران به معاهدات بین‌المللی

قانون اجازه الحاق دولت ایران به موافقتنامه مربوط به علایم دریایی مصوب ۲۰/۳/۱۳۱۶

ماده واحده - مجلس شورای ملی تصویب می نماید که دولت ایران به موافقتنامه راجع به متحدالشکل کردن طرز علامت گذاری دریایی مورخه ۱۳ مه ۱۹۳۶ که مشتمل بر یازده ماده است ملحق شود.

موافقتنامه راجع به متحدالشکل بودن طرز علامت گذاری دریایی^۱

نظر به اینکه دول متعاهد به نمایندگی امضاء کنندگان ذیل تصمیم به متحدالشکل کردن پاره قواعد علامت گذاری دریایی نموده اند در مقررات ذیل موافقت حاصل نمودند:

ماده ۱ - در تمام مواردی که به مواظبت مقامات صلاحیت دار علامتی در خاک دول متعاهد برای استفاده دریانوردان برای مقاصد نام برده در نظامنامه ضمیمه نصب می شود هر یک از دول نام برده متعهد می شود که در این باب فقط مقرراتی از طرف مقامات نام برده به موقع

۱ - متن موافقتنامه، با مساعدت اداره کل امور حقوقی وزارت امور خارجه و از این اداره کل تهیه گردیده است.

اجرا گذارده شود که مطابق با نظامنامه باشد. تدابیر اجراییه که برای این مقصود لازم است در اسرع اوقات ممکنه و در هر صورت قبل از انقضای مدت ده سال از تاریخ اجرای این موافقتنامه برای اراضی مربوطه بر طبق مواد پنج یا هفت یا نه بر حسب مورد انجام یابد. هر دولت متعاقد که در خاک خود تدابیر اجراییه نام برده در فوق را انجام دهد آنرا به رئیس دبیرخانه جامعه ملل ابلاغ خواهد نمود رونویس ابلاغنامه نام برده بوسیله رئیس دبیرخانه جامعه ملل به سایر دول متعاقد ارسال خواهد گردید.

هر دولت متعاقد سعی خواهد کرد در حدودی که عملاً برای آن امکان پذیر باشد مخصوصاً با در نظر گرفتن وسایل مالی خود مدت تحول بین ابتدا و انتهای اجرای تدابیر نام برده را در خاک خود تقلیل دهد.

ماده ۲ - تخلفات از مقررات نظامنامه ضمیمه را نمی توان قبول نمود مگر به جهت شرایط محلی و یا مقتضیات استثنایی و مخصوصاً وقتی که اجرای این قواعد بنا به کیفیت و اهمیت ایاب و ذهاب موجب تولید مخاطرات دریانوردی یا مصارف خارج از حد می شود.

ولی این تخلفات باید از حدودی که وضعیت ایجاب می کند خارج نشده و به دریانوردان از آن اطلاع داده شود در تخلفات نام برده باید حتی الامکان از اشتباهات ناشیه از مقررات دیگر این قواعد احتراز گردد.

ماده ۳ - موافقتنامه حاضر را نباید تعبیر به این نمود که وضعیت حقوقی راکه در کشورهای مختلفه راجع به روابط بین استفاده کنندگان از علایم و روشنایی در دریاها و مقاماتی که مأمور استقرار آن می باشند و جهاً من الوجوه تغییر می دهد.

ماده ۴ - این موافقتنامه که متن فرانسه و انگلیسی آن توأمأ معتبر خواهد بود تاریخ امروز را خواهد داشت و تا دوازدهم مه ۱۹۳۷ ممکن است به نام هر دولتی که در کنفرانس وحدت علایم و روشنایی سواحل که از ششم تا بیست و سوم اکتبر ۱۹۳۰ در لیزبون تشکیل یافته بود نماینده داشته و یا دعوت به اعزام نماینده شده بود امضاء گردد. ماده ۵ - قبول این موافقتنامه از طرف یک دولت ممکن است با امضای ساده در صورتی که

بدون قید تصویب بعمل آمده باشد یا بوسیله تصویب و یا پیوست صورت گیرد.
اسناد تصویب به رئیس دبیرخانه جامعه ملل ارسال گردیده و از طرف مشارالیه وصول آن به دول ذی‌علاقه اشعار می‌گردد.
تاریخ اجرای موافقت‌نامه نودمین روز بعد از قبول قطعی آن از طرف ده دولت خواهد بود.

ماده ۶- از تاریخ سیزدهم مه ۱۹۳۷ هر دولتی که در ماده ۴ به آن اشاره شده می‌تواند به این موافقتنامه ملحق شود اسناد الحاق به رئیس دبیرخانه جامعه ملل ابلاغ گردیده و از طرف مشارالیه وصول آن به دول ذی‌علاقه اشعار خواهد شد.

ماده ۷- وقتی که این موافقتنامه از طرف ده دولت بطوری که ماده پنج ایجاب می‌کند قبول گردید هر امضای بعدی (هرگاه منوط به تصویب نشده باشد) و همچنین هر تصویب یا پیوست بعدی نود روز پس از تاریخ امضاء یا وصول اسناد تصویب یا پیوست به جامعه ملل تولید اثر خواهد کرد.

ماده ۸- هر دولت متعاهد می‌تواند این موافقت‌نامه را بعد از انقضای مدت پنج سال از تاریخ اعلام نام برده در بند دوم ماده اول فسخ نماید فسخ بوسیله اعلام کتبی که به رئیس دبیرخانه جامعه ملل ارسال می‌شود بعمل آمده و مشارالیه کلیه دول را که در ماده چهار به آنها اشاره شده مطلع می‌سازد فسخ یکسال بعد از تاریخ وصول آن به رئیس دبیرخانه جامعه ملل تولید اثر می‌نماید و فقط از لحاظ دولتی که نسبت به آن صورت گرفته ترتیب اثر خواهد داشت.

در انقضای مدت پانزده سال از تاریخ اجرای این موافقت‌نامه و همچنین در انقضای هر دوره پنج‌ساله از تاریخ نام برده هر دولت متعاهد می‌تواند تجدید نظر در آنرا تقاضا نماید بعد از انقضای مدت پانزده سال نام برده تجدید نظر در این موافقتنامه ممکن است در هر موقعی نیز تقاضا می‌شود مشروط بر اینکه تقاضای نام برده اقل از طرف پنج دولت بعمل آید.

بعلاوه هر دولت متعاهد می‌تواند در هر موقعی تجدید نظر در نظامنامه ضمیمه را

محض رعایت ترقیات فنی که در کیفیت یا اختصاصات علایم مثل آتش یا علایم صدا دار به ظهور رسیده و این قرارداد اجازه نمی دهد که استفاده های لازمه از آنها بشود تقاضا نماید مشروط بر اینکه این تجدیدنظر فقط مربوط به استفاده از ترقیات نام برده بوده و دول متعاهد دیگر را مجبور نکند که طریقی را که مطابق این نظامنامه اتخاذ گردیده تغییر دهد. هر تقاضای تجدیدنظر در این موافقتنامه و یا نظامنامه ضمیمه آن کتباً از طرف دولت و یا دول ذی علاقه به رئیس دبیرخانه جامعه ملل ارسال گردیده و از طرف مشارالیه به شورای جامعه ملل ابلاغ می شود و شورای نام برده هر اقدامی را که نسبت به این تقاضا مقتضی بداند بعمل خواهد آورد.

ماده ۹- هر دولت متعاهد در مواقع امضاء تصویب یا پیوست می تواند اعلام بدارد که با قبول این موافقتنامه هیچ الزامی راجع به هر مستملکه و تحت الحمایگی یا اراضی که تحت حاکمیت یا قیمومت آن قرار داده شده اند بر عهده نمی گیرد. در این صورت این موافقتنامه به اراضی که مورد چنین اعلامیه شده اند شامل نخواهد گردید.

هر دولت متعاهد در هر موقع بعداً می تواند به رئیس دبیرخانه جامعه ملل اشعار دارد که مایل است این موافقتنامه به کلیه یا قسمتی از اراضی که مورد اعلامیه نام برده در فقره فوق شده اند شامل گردد در این صورت موافقتنامه به اراضی نام برده در اعلامیه نود روز بعد از دریافت آن از طرف رئیس دبیرخانه جامعه ملل شامل خواهد گردید.

هر دولت متعاهد می تواند خواه در انقضای یک مدت پنج ساله بعد از اینکه اعلام داشت که نظامنامه را در اراضی نام برده عملی نموده است و خواه موقع فسخ نام برده در ماده هشت اعلام بدارد که مایل است به عملی کردن این موافقتنامه نسبت به هر مستملکه و هر تحت الحمایگی یا اراضی تحت حاکمیت یا قیمومت خود خاتمه بدهد. در این صورت موافقتنامه به اراضی که مورد چنین اعلامیه ای شده اند یکسال بعد از وصول آن به رئیس دبیرخانه جامعه ملل شامل نخواهد بود بدون چنین اعلامیه فسخ نام برده در ماده هشت متضمن هیچ تأثیری نسبت به اراضی نام برده در این ماده نخواهد بود. ماده ۱۰- هر یک از دول متعاهد می تواند قبول این موافقتنامه را موکول به شرکت در آن

از طرف یک یا چند دولت نام‌برده در ماده چهار یا به موقع عمل گذارده شدن آن از طرف یک یا چند دولت نام‌برده بنماید در صورت اخیر هرگاه عملی شدن موافقتنامه را انجام یافته تصور نماید رئیس دبیرخانه جامعه ملل را از آن مطلع خواهد ساخت.

ماده ۱۱ - این موافقتنامه در تاریخ اجرای خود از طرف رئیس دبیرخانه جامعه ملل به ثبت خواهد رسید بنابراین امضاءکنندگان ذیل این موافقتنامه را امضاء نمودند.

موافقتنامه نام‌برده در یک نسخه نگاشته شد و در ژنو در تاریخ سیزدهم مه ۱۹۳۶ برای امضاء دول باز بوده و به آرشیو جامعه ملل تسلیم گردیده و رونویس‌های مصدق آن به کلیه دول نام‌برده در ماده چهار ابلاغ خواهد شد.

قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات مربوط به عملیات

زیر دریایها در موقع جنگ مصوب ۱۱/۱۰/۱۳۱۷

ماده واحده - مجلس شورای ملی الحاق دولت ایران را به مقررات مربوط به عملیات زیر دریایها درباره کشتیهای بازرگانی در موقع جنگ مندرجه در صورت مجلسی که در ۱۵ آبان ۱۳۱۵ (۶ نوامبر ۱۹۳۶) در لندن امضاء شده تصویب می‌نماید.

مقررات مربوط به عملیات زیر دریایها درباره ناوهای تجارقی در موقع جنگ^۱

صورت مجلس

نظر به اینکه عهدنامه تقلیل و تحدید تسلیحات بحری که در ۲۲ آوریل ۱۹۳۰ در لندن

۱ - متن صورت مجلس فوق با مساعدت اداره کل امور حقوقی رزات امور خارجه و از این اداره کل تهیه گردیده است.

امضاء شده از طرف تمام امضاء کنندگان به تصویب نرسیده.

نظر به اینکه عهدنامه نامبرده به استثنای قسمت چهار آن که شامل بعضی مقررات راجعه به رفتار و عملیات تحت‌البحریها نسبت به کشتیهای تجاری می‌باشد و بطور دائم معتبر است در تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۳۶ منقضی گردیده.

نظر به اینکه در آخرین جمله ماده ۲۲ قسمت چهار مذکور اعلام شده است که دول متعاهد سایر دول را دعوت می‌نمایند که رضایت خود را به مقررات مزبوره اظهار دارند. و نظر به اینکه کلیه امضا کنندگان عهدنامه نامبرده مایلند حتی الامکان عده زیادی از دول مقرراتی که در قسمت چهار مذکور بیان شده مثل قواعد مقررره حقوق بین‌المللی قبول نمایند.

امضا کنندگان ذیل نمایندگان دول متبوعه‌شان نظر به مقررات ماده ۲۲ عهدنامه از دولت انگلستان تقاضا می‌نمایند که مقررات مذکوره منضمه را فوراً به کلیه دولی که عهدنامه نامبرده را امضاء نکرده‌اند ابلاغ نموده و آنها را دعوت به الحاق قطعی و دائمی به آن بنماید.

قواعد

۱ - تحت‌البحریها باید نسبت به کشتیهای تجاری طبق مقررات حقوق بین‌المللی که درباره کشتیهای جنگی معمول است رفتار نمایند.

۲ - کشتی جنگی اعم از روی دریایی یا زیر دریایی (به استثنای موقعی که کشتی تجاری پس از اخطار امتناع از توقف نموده و یا مقاومت مسلحانه برای منع معاینه بنماید) نمی‌تواند کشتی تجاری را غرق و یا او را غیر قابل دریانوردی کند بدون اینکه قبلاً مسافرین و عملجات و اسناد کشتی را در محل مطمئنی جا دهد. قایقهای کشتی تجاری را نمی‌توان محل مطمئنی به منظور فوق تصور نمود مگر اینکه امنیت مسافرین و عملجات کشتی با رعایت وضعیت دریا و شرایط جوی به واسطه قرب جوار زمین و یا حضور کشتی دیگر که بتواند آنها را حمل نماید تأمین شده باشد.

در لندن در تاریخ ششم نوامبر ۱۹۳۶ به امضا رسید.

اتازونی آمریکا - استرالیا - کانادا - فرانسه - انگلیس - ایتالیا - ژاپن - زلاند جدید - اتحادیه
آفریقای جنوبی.

قانون راجع به تصویب قرارداد مربوط به ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول امصوب ۱۳۳۶/۳/۳۰ (با اصلاحات بعدی)

ماده واحده - قرارداد مربوط به ایجاد یک سازمان مشورتی دریانوردی بین دول مورخ
ششم مارس یکهزار و نهصد و چهل و هشت مشتمل بر هفده قسمت و شصت و سه ماده
و دو پیوست که در تاریخ بیستم خردادماه یکهزار و سیصد و سی و سه مطابق با دهم
ژوئن یکهزار و نهصد و پنجاه و چهار به امضای دولت ایران رسیده است تصویب
می‌گردد.

قرارداد مربوط به ایجاد یک سازمان مشورتی دریانوردی بین دول

دول اطراف این قرارداد تصمیم می‌گیرند یک سازمان مشورتی دریانوردی بین دول
ایجاد نمایند که در زیر سازمان نامیده خواهد شد.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۳۶۳۶ مورخ ۱۳/۵/۱۳۳۶ - صفحه ۱۰۸ مجموعه قوانین سال
۱۳۳۶. ضمناً لازم به ذکر است مواد متعددی از «قرارداد مربوط به ایجاد یک سازمان مشورتی دریانوردی
بین دول» طی سالهای بعد از تصویب قانون فوق، مورد اصلاح قرار گرفت و دستگاه قانونگذاری ایران با
تصویب این موارد در سالهای ۱۳۴۵، ۱۳۴۷، ۱۳۵۴ و ۱۳۷۴ تغییرهای مزبور را پذیرفت. جهت حفظ
اصالت متن اولیه قرارداد، آن متن عیناً درج گردیده و مؤاره اصلاحی در پاورقی تذکر داده شده است و نهایتاً
کل مؤاره اصلاحی به عنوان «ضمیمه» در صفحات ۲۵۲ تا ۲۶۱ درج گردیده است.

قسمت اول - هدفهای سازمان

ماده یک - هدفهای سازمان عبارت است از:

الف - ایجاد یک روش همکاری بین دول در زمینه تنظیم مقررات و طرز عمل دولتها در مورد همه مسائل فنی مربوط به دریانوردی بازرگانی بین‌المللی و تشویق به آن که قواعد حتی الامکان به وسیعی راجع به امنیت دریایی که در پیشرفت کادر دریانوردی مؤثر باشد از طرف عموم پذیرفته گردد.

ب - تشویق به ترک اقدامات تبعیض آمیز و محدودیتهای غیر ضروری از طرف دول در مورد بازرگانی بین‌المللی تا منابع سرویسهای دریایی بدون هیچگونه تبعیض در اختیار بازرگانی جهانی گذاشته شود. کمک و تشویق که از ناحیه دولتی به منظور توسعه بحریه بازرگانی مللی و امنیت به عمل می‌آید به خودی خود تبعیض تلقی نمی‌گردد - مشروط بر این که کمک و تشویق مزبور به آزادی کشتیهایی که زیر پرچمی در بازرگانی بین‌المللی شرکت می‌نماید لطمه‌ای وارد نیاورد.

ج - رسیدگی به مسائل مربوط به عملیات تضییق آمیز غیر عادلانه که از طرف مؤسسات دریانوردی معمول می‌گردد طبق قسمت دوم این قرارداد.

د - رسیدگی به کلیه مسائل مربوط به دریانوردی که ممکن است از طرف یکی از ارکان یا یکی از سازمانهای تخصصی ملل متحد مورد مراجعه به سازمان قرار گیرد.

ه - تسهیل مبادله اطلاعات بین دولتها راجع به مسائلی که از طرف سازمان مورد مطالعه قرار می‌گیرد.

قسمت دوم - وظایف

ماده ۲ - سازمان موظف است مسائلی را که راجع به آنها با آن مشورت می‌شود رسیدگی درباره آنها اظهار نظر نماید.

ماده ۳ - برای نیل به مقاصدی که در قسمت اول ذکر گردیده وظایف زیر به عهده سازمان محول می‌گردد.

الف- با رعایت مقررات ماده ۴ رسیدگی به مسائلی که در بندهای (الف) و (ب) و (ج) ماده یک مذکور گردیده و از طرف هر یک از اعضاء و یا هر یک از ارکان یا هر یک از سازمانهای تخصصی ملل متحد با هر سازمان بین دولتها به آن مراجعه گردد و همچنین بررسی مسائلی که طبق بند (د) ماده یک به آن مراجعه می‌شود و توصیه در باب مسائل مزبور.

ب- تهیه طرح قرارداد و موافقتنامه و سایر اسناد مناسب دیگر و توصیه آنها به دول و سازمانهای بین دولتها و دعوت کنفرانسهایی که لازم تشخیص دهد.

ج- برقراری روش مشورتی بین اعضاء و مبادله اطلاعات بین دول.

ماده ۴- سازمان رعایت طرق و راه حل اصول بازرگانی عادی را که درباره حل مسائل مربوط به حمل و نقل دریایی بین‌المللی ممکن تشخیص می‌دهد توصیه می‌نماید. و چنانچه عقیده داشته باشد که حل موضوع مربوط به عملیات تضییق آمیز غیر مشروع مؤسسات بحریمایی از طرق اصول بازرگانی عادی در مورد حمل و نقل دریایی بین‌المللی ممکن نیست و یا عملاً ثابت شود که حل آنها از طرق مذکور میسر نیست مشروط بر این که قبلاً موضوع مورد مذاکره مستقیم بین اعضاء ذینفع واقع گردیده باشد. سازمان طبق تقاضای یکی از آنان موضوع را تحت بررسی قرار خواهد داد.

قسمت سوم - عضویت

ماده ۵- تمام دول می‌توانند با شرایطی که در قسمت سوم پیش‌بینی شده است عضو سازمان گردند.

ماده ۶- اعضاء ملل متحد با الحاق به قرارداد طبق مقررات ماده ۵۷ می‌توانند عضو سازمان گردند.

ماده ۷- دول غیر عضو ملل متحد که برای اعزام نماینده به کنفرانس بحری ملل متحد که در تاریخ ۱۹ فوریه ۱۹۴۸ در ژنو تشکیل گردیده دعوت شده بودند می‌توانند با الحاق به قرارداد طبق مقررات ماده ۵۷ عضو سازمان گردند.

ماده ۸- هر دولتی که برای عضویت واجد شرایط مذکور در مواد ۶ و ۷ نیست می‌تواند به

وسيله دبیرکل سازمان تقاضای عضویت نماید وقتی می تواند پذیرفته شود که طبق مقررات ۵۷ به قرارداد ملحق شده باشد مشروط بر این که طبق توصیه شوری تقاضای عضویت آن از طرف دو ثلث اعضاء غیر وابسته سازمان پذیرفته شود.

ماده ۹ - هر سرزمین یا گروه سرزمینهایی که به موجب ماده ۵۸ این قرارداد می تواند به وسیله عضوی که روابط بین المللی آنها را عهده دار یا به وسیله ملل متحد با اعلام کتبی عضو مسئول یا ملل متحد به دبیرکل سازمان عضو وابسته گردد.

ماده ۱۰ - عضو وابسته دارای حقوق و وظایفی است که قرارداد برای هر یک از اعضاء شناخته است ولی نمی تواند در آراء مجمع شرکت نموده یا عضو شوری یا کمیته امنیت دریایی گردد با در نظر گرفتن این شرایط کلمه عضو در این قرارداد جز در مواردی که در متن خلاف آن قید شده باشد شامل اعضاء و وابسته نیز می شود.^۱

ماده ۱۱ - هیچ دولت یا سرزمینی نمی تواند برخلاف تصمیم مجمع عمومی ملل متحد عضو سازمان شده یا به عضویت باقی بماند.

قسمت چهارم - ارکان

ماده ۱۲ - سازمان شامل یک مجمع و یک شوری و یک کمیته امنیت دریایی و ارکان فرعی دیگری است که در هر موقع خود لازم بدانند ایجاد نماید و همچنین یک دبیرخانه خواهد بود.

قسمت پنجم - مجمع

ماده ۱۳ - مجمع از کلیه اعضاء تشکیل می شود.

ماده ۱۴ - جلسه عادی مجمع هر دو سال یک مرتبه تشکیل می شود. جلسه فوق العاده با تقاضای یک ثلث از اعضاء از دبیرکل یا هر موقع دیگری که شوری لازم تشخیص دهد با

۱ - ماده ۱۰ در سال ۱۳۵۴ اصلاح گردیده است. متن ماده اصلاحی و قانون مربوط در صفحه ۲۵۶ این مجموعه ذکر شده است.

ابلاغ قبلی شصت روز تشکیل می‌گردد.

ماده ۱۵ - حدنصاب برای تشکیل مجمع اکثریت اعضاء به استثنای اعضای وابسته می‌باشد.

ماده ۱۶ - وظایف مجمع عبارت است از:

الف - در هر دوره عادی انتخاب یک رئیس و دو نایب رئیس از بین اعضاء غیروابسته می‌باشد که تا جلسه بعد به سمت خود باقی خواهد بود.

ب - تدوین نظامنامه داخلی به شرط آن که مقررات مخالف قرارداد نداشته باشد.

ج - ایجاد ارکان فرعی موقت و یا در صورت لزوم ایجاد ارکان دائمی بنا به توصیه شوری.

د - انتخاب اعضایی که باید در شوری شرکت نمایند طبق مقررات ماده ۱۷ و انتخاب اعضاء کمیته امنیت دریایی طبق مقررات ماده ۲۸.

ه - دریافت و بررسی گزارشات شوری و اظهار نظر نسبت به مسائلی که به آن ارجاع می‌شود.

و - تصویب بودجه و تعیین طرز جریان مالی - سازمان طبق قسمت نهم.

ز - بررسی مصارف و تصویب حسابهای سازمان.

ح - انجام وظایفی که بعهد سازمان محول است مشروط بر این که مسائل مذکور در بند الف و ب ماده ۳ از طرف مجمع شوری ارسال گردد تا درباره آنها توصیه‌هایی نموده با مدارک مناسب پیشنهاد نماید و مشروط بر این که کلیه مدارک با توضیحاتی که از طرف شوری به مجمع تسلیم می‌گردد و مورد قبول واقع نمی‌شود و مجدداً برای بازرسی ثانوی با نظریات احتمالی مجمع به شوری ارسال گردد.

ط - توصیه به اعضاء درباره قبول مقررات مربوط به امنیت بحری با اصلاح این مقررات هنگامی که کمیته امنیت بحری آنها را به وسیله شوری برای مجمع ارسال دارد.

ی - ارجاع اموری که در صلاحیت سازمان باشد به شوری به منظور بررسی و اخذ تصمیم با توجه به این که وظیفه توصیه که در بند (ط) این ماده قید گردیده قابل واگذاری به غیر نیست.^۱

۱ - ماده ۱۶ در سال ۱۳۵۴ اصلاح گردیده است. متن ماده اصلاحی و قانون مربوط در صفحه ۲۵۶ و ۲۵۷ این مجموعه ذکر شده است.

قسمت ششم - شوری

ماده ۱۷ - شوری مرکب از شانزده عضو به ترتیب زیر می باشد:

الف - شش دولت که برقراری سرویسهای بین المللی دریانوردی بیشتر ذینفع می باشند.

ب - شش دولت که در بازرگانی بین المللی دریایی بیشتر ذینفع می باشند.

ج - دو عضو که از طرف مجمع از بین دولتی که در تهیه سرویسهای بین المللی دریایی منافع مهمی دارند انتخاب می شود.

د - دو عضو از طرف مجمع از بین دولتی که در بازرگانی بین المللی دریایی منافع قابل توجه دارند انتخاب می شوند.

به منظور اجرای اصولی که در این ماده ذکر گردیده اولین شوری به نحوی که در پیوست شماره ۱ این قرارداد قید گردیده تشکیل خواهد یافت.^۱

ماده ۱۸ - جز در مواردی که در پیوست شماره ۱ این قرارداد پیش بینی شده است شوری به منظور اجرای مفاد بند (الف) ماده ۱۷ اعضاء را از دولتی که برقراری سرویسهای بین المللی دریانوردی ذینفعتر می باشند تعیین می نماید و همچنین تعیین اعضاء از دولتی که منافع قابل توجه در تهیه چنین سرویسهایی دارند به منظور اجرای مفاد بند (ج) با شوری خواهد بود. این انتخابات به اکثریت آراء شوری به عمل می آید. این اکثریت شامل آراء اعضایی است که طبق مفاد بند (الف) و (ج) ماده ۱۷ در شوری حضور یافته اند می باشند سپس شوری به منظور اجرای بند (ب) ماده ۱۷ اعضاء را از دولتی که در بازرگانی بین المللی دریایی ذینفعتر می باشد انتخاب خواهد نمود. این انتخابات در مدت معقولی قبل از هر جلسه عادی مجمع بعمل خواهد آمد.^۲

ماده ۱۹ - اعضایی که در شوری طبق مفاد ماده ۱۷ تعیین می شوند تا خاتمه جلسه عادی مجمع بعد به شغل خود باقی خواهند ماند. اعضاء مذکور می توانند مجدداً انتخاب شوند.

۱ - ماده ۱۷ در سالهای ۱۳۴۵، ۱۳۵۴ و ۱۳۷۲ اصلاح گردیده است. متن مواد اصلاحی و قوانین مربوط در صفحات ۲۵۲، ۲۵۷ و ۲۶۱ این مجموعه ذکر شده است.

۲ - ماده ۱۸ در سالهای ۱۳۴۵، ۱۳۵۴ و ۱۳۷۲ اصلاح گردیده است. متن مواد اصلاحی و قوانین مربوط در صفحات ۲۵۴، ۲۵۷ و ۲۶۱ این مجموعه ذکر شده است.

ماده ۲۰ - الف - شوری رئیس خود را انتخاب نموده و آیین‌نامه‌های طرز کار خود را تا آنجا که مغایر این قرارداد نباشد تدوین خواهد نمود.

ب - حضور دوازده عضو شوری حدنصاب را تشکیل می‌دهد.

ج - شوری با اخطار قبلی یکماهه بنا بر دعوت رئیس یا طبق تقاضای حداقل چهار عضو هر موقع برای حسن انجام وظایف محوله لازم باشد در هر محلی که صلاح بداند تشکیل می‌گردد.^۱

ماده ۲۱ - در صورتی که شوری موضوعی را بررسی نماید که یکی از اعضاء بخصوص ذینفع باشد عضو مزبور را به شرکت در مذاکرات بدون حق رأی دعوت خواهد نمود.

ماده ۲۲ - الف - شوری توصیه‌ها و گزارشهای کمیته امنیت بحری را دریافت می‌دارد و آن را به مجمع تسلیم می‌نماید و در صورتی که مجمع جلساتی نداشته باشد آن را با نظریات و توصیه‌های خود جهت اطلاع اعضاء ارسال خواهد داشت.

ب - مسائل مربوط به مندرجات ماده ۲۹ فقط از مطالعه از طرف کمیته امنیت بحری مورد بررسی شوری واقع خواهد گردید.

ماده ۲۳ - شوری با تصویب مجمع دبیرکل را انتخاب و برای استخدام کارمندان مورد احتیاج خود هر تصمیم مفیدی را اتخاذ خواهد نمود و با حداکثر توجه به شرایط متخذه از طرف سازمان ملل متحد و مؤسسات اختصاصی آن شرایط خدمت دبیرکل و کارمندان را تعیین خواهد نمود.

ماده ۲۴ - در هر جلسه عادی شوری گزارشی از عملیات سازمان پس از خاتمه جلسه قبل تسلیم مجمع خواهد نمود.

ماده ۲۵ - شوری پیش‌بینی مصارف و حساب‌های سازمان را با نظریات و توصیه‌های

۱ - ماده ۲۰ در سالهای ۱۳۵۴ و ۱۳۷۴ اصلاح گردیده است. متن مواد اصلاحی و قوانین مربوط در صفحات ۲۵۷ و ۲۶۱ این مجموعه ذکر شده است.

خود به مجمع تسلیم خواهد نمود.

ماده ۲۶ - شوری می تواند نسبت به روابط خود با سازمانهای دیگر طبق مقررات قسمت دوازدهم موافقتنامه‌هایی منعقد داشته یا تدابیری اتخاذ نماید. این موافقتنامه و تدابیر به تصویب مجمع خواهد رسید.

ماده ۲۷ - بین دوره‌های اجلاسیه مجمع شوری کلیه وظایف محوله به سازمان را به استثنای توصیه‌های مذکور در بند (ط) ماده ۱۶ انجام خواهند داد.

قسمت هفتم - کمیته امنیت دریایی

ماده ۲۸ - الف - کمیته امنیت دریایی مرکب از ۴ عضو خواهد بود که از طرف مجمع بین اعضاء از دولتی که منافع مهمی در مسائل امنیت دریایی دارند انتخاب می‌گردد. لااقل هشت نفر از آنها باید از دولتهایی انتخاب شوند که دارای مهمترین بحریه بازرگانی می‌باشند. در انتخاب سایر اعضاء دو نکته باید رعایت شود یکی آنکه نمایندگی متناسبی از دولتی تأمین گردد که منافع مهمی در موضوع امنیت دریایی دارند از قبیل کشورهای که یا اتباع آنها به تعداد زیادی جزء کارکنان کشتیها می‌باشند یا در محل تعداد زیادی مسافر ذینفع هستند. دیگر آن که انتخاب آنها متناسب با مناطق جغرافیایی باشد.

ب - اعضاء کمیته امنیت دریایی برای مدت چهار سال انتخاب می‌شوند و حق تجدید انتخاب دارند.^۱

ماده ۲۹ - الف - کمیته دریایی باید کلیه مسائلی که مربوط به صلاحیت سازمان است مانند کمک به دریانوردی ساختمان و تجهیز کشتیها مسائل مربوط به کارگران کشتی تا حدودی که برای موضوع امنیت منافع باشد بررسی نماید.

همچنین مقررات مربوط به جلوگیری از تصادم کشتیها نقل انتقال محمولات خطرناک. نظم و ترتیب امنیت دریایی اطلاع راجع به آنها. طبع و نشر روزنامه کشتی و اسناد مربوط به

۱ - ماده ۲۸ در سالهای ۱۳۴۷ و ۱۳۵۴ اصلاح گردیده است. متن مواد اصلاحی و قوانین مربوط در صفحات ۲۵۵، ۲۵۶ و ۲۵۷ این مجموعه ذکر شده است.

دریاوردی، تحقیقات راجع به تصادفات در دریا نجات اشخاص و اموال در دریا و همچنین کلیه مسائلی که رابطه مستقیم به امنیت دریایی دارد.

ب - کمیته امنیت دریایی برای حسن انجام مأموریت‌هایی که قرارداد یا مجمع به آن محول نموده یا در حدود مفاد این ماده از طرف هر مقام بین دول به آن ارجاع می‌گردد کلیه تدابیر لازمه را اتخاذ خواهد نمود.

ج - با در نظر گرفتن مقررات قسمت دوازدهم کمیته امنیت دریایی باید با سایر مقامات بین دول که به مسائل حمل و نقل و ارتباطات اشتغال دارند و ممکن است بتوانند با توسعه امنیت در دریا و تسهیل تطبیق عملیات در زمینه بحریمایی و هواوردی و مخابرات و هواشناسی از نظر امنیت بحری به سازمان کمک روابط نزدیک برقرار سازد.

ماده ۳۰ - کمیته امنیت دریایی به وسیله شوری.

الف - هنگام جلسات عادی مجمع پیشنهادات مربوطه به مقررات امنیت و اصلاح مقررات موجوده امنیت را که از طرف اعضاء پیشنهاد گردیده همراه با توصیه‌ها و توضیحات خود به مجمع تسلیم خواهد نمود.

ب - دادن گزارش عملیات خود به مجمع از زمان خاتمه آخرین جلسه عادی مجمع.

ماده ۳۱ - کمیته امنیت دریایی سالی یک مرتبه و یا هر موقع در صورت لزوم و چنانچه ۵ نفر عضو کمیته تقاضا نماید تشکیل شده و دفتر و مقررات خود را برای هر دوره تعیین می‌نماید. در کمیته اکثریت حد نصاب را تشکیل می‌دهد.^۱

ماده ۳۲ - کمیته امنیت دریایی هنگام بازرسی مسئله‌ای که یکی از اعضاء بخصوص در آن ذینفع باشند عضو مزبور را برای شرکت در مذاکرات بدون حق رای دعوت خواهد نمود.^۲

۱ - ماده ۳۱ در سال ۱۳۵۴ اصلاح گردیده است. متن ماده اصلاحی و قانون مربوط در صفحات ۲۵۶ و ۲۵۷ این مجموعه ذکر شده است.

۲ - ماده ۳۲ در سال ۱۳۵۴ حذف گردیده است. ماده قانونی مربوط در صفحه ۲۵۸ این مجموعه ذکر شده است.

قسمت هشتم - دبیرخانه

ماده ۳۳ - دبیرخانه مرکب از دبیرکل - دبیر کمیته امنیت بحری و کارمندانی که سازمان لازم دارد خواهد بود. دبیرکل عالی‌مقام‌ترین کارمند سازمان می‌باشد که با رعایت مقررات ماده ۲۳ کارمندان مذکور در فوق را تعیین می‌نماید.

ماده ۳۴ - دبیرخانه موظف است کلیه بایگانی لازم برای انجام وظایف سازمان را منظم نموده و نسبت به تهیه و تمرکز و توزیع یادداشت‌ها و اسناد و دستور جلسات و اطلاعات مفید به کار مجمع و شوری و کمیته امنیت بحری و ارکان فرعی مربوطه که سازمان ممکن است ایجاد نماید اقدام کند.

ماده ۳۵ - دبیرکل محاسبات سالیانه و بودجه دو ساله را با تعیین پیش‌بینی‌های جداگانه برای هر سال به شوری تسلیم خواهد نمود.

ماده ۳۶ - دبیرکل موظف است اعضاء را از جریان عملیات سازمان مطلع سازد. هر یک از اعضاء می‌تواند یک یا چندین نماینده تعیین نماید که با دبیرخانه کل ارتباط داشته باشند.

ماده ۳۷ - در انجام وظایف خود دبیرکل و کارمندان از هیچ دولت یا مقامی خرج از سازمان دستور نخواستند و قبول نخواهند نمود از هر گونه عملی که با وضع کارمندی بین‌المللی آنها مغایرت داشته باشد احتراز خواهند نمود و فقط در مقابل سازمان مسؤول می‌باشند.

هر یک از اعضاء سازمان تعهد می‌نماید جنبه بین‌المللی اختصاصی مشاغل دبیرکل و کارمندان را محترم شمرده و در صدد برنماید در انجام وظایف‌شان آنان را تحت تأثیر قرار دهد.

ماده ۳۸ - دبیرکل کلیه وظایف دیگری را که قرارداد و مجمع و شوری و کمیته امنیت بحری به او محول می‌دارند انجام خواهند داد.

قسمت نهم - امور مالی

ماده ۳۹ - هر یک از اعضاء حقوق و مخارج مسافرت و سایر هزینه‌های هیأت نمایندگی

خود را در مجمع و نمایندگان خود را در شوری و کمیته امنیت بحری و سایر کمیته‌ها و ارکان فرعی سازمان به عهده می‌گیرد.

ماده ۴۰ - شوری محاسبات و پیش‌بینی‌های بودجه که از طرف دبیرکل تهیه شده بازرسی نموده و همراه با ملاحظات و توصیه‌های خود به مجمع تسلیم خواهد نمود.

ماده ۴۱ - الف - در حدود موافقتی که بین سازمان و سازمان ملل متحد برقرار می‌گردد پیش‌بینی‌های بودجه را بررسی و تصویب خواهد نمود.

ب - مجمع کلیه مصارف را طبق جدولی که با در نظر گرفتن پیشنهادات شوری تنظیم نموده بین اعضاء تقسیم خواهد نمود.

ماده ۴۲ - هر عضوی که وظایف مالی خود را نسبت به سازمان در مدت ۱ سال از تاریخ انقضای پرداخت انجام ندهد نه در مجمع و نه در شوری و نه در کمیته امنیت بحری حق رای نخواهد داشت معذالک مجمع می‌تواند چنانچه مایل باشد از این ترتیب صرف‌نظر نماید.

قسمت دهم - رای

ماده ۴۳ - رای در مجمع و شوری و کمیته امنیت بحری طبق مقررات زیر می‌باشد.

الف - هر یک از اعضاء حق یک رای دارند.

ب - چنانچه قرارداد با یک موافقت‌نامه بین‌المللی که وظایفی به عهده مجمع یا شوری یا کمیته امنیت محول نموده طریق دیگری تعیین نکرده باشد تصمیمات این ارکان به اکثریت اعضاء حاضر و دارای حق رای اتخاذ می‌گردد. و هنگامی که اکثریت دو ثلث لازم باشد به اکثریت دو ثلث از اعضاء حاضر خواهد بود.

ج - مفهوم این قرارداد در مورد معنی عبارت «اعضاء» حاضر و دارای حق رای اعضاء حضری می‌باشد که رای مثبت یا منفی می‌دهد. اعضاء ممتنع رای دهنده محسوب نمی‌شوند.

قسمت یازدهم - مقر سازمان

ماده ۴۴ - الف - مقر سازمان در لندن می‌باشد.

ب- در صورت لزوم مجمع می تواند به اکثریت دو ثلث محل سازمان را در نقطه دیگری تعیین نماید.

ج- چنانچه شوری لازم بداند مجمع می تواند در محل دیگری غیر از مقر سازمان تشکیل گردد.

قسمت دوازدهم - روابط با سازمان ملل متحد و سایر سازمانها

ماده ۴۵- طبق ماده ۵۷ منشور سازمان یا سازمان ملل متحد به عنوان سازمان تخصصی در امور بحریمایی با سازمان ملل متحد وابستگی خواهد داشت. روابط از طریق موافقتنامه ای که با سازمان ملل متحد به موجب ماده ۶۳ منشور بنا به مقررات ماده ۲۵ قرارداد منعقد خواهد شد برقرار می گردد.

ماده ۴۶- چنانچه موضوعی پیش آید که سازمان و یکی از مؤسسات متحد مشترک در آن ذینفع باشند سازمان با مؤسسه مزبور همکاری خواهد نمود و آن موضوع را مورد مطالعه قرار داده با معیت مؤسسه مزبور نسبت به آن تدابیر لازم اتخاذ خواهد نمود.

ماده ۴۷- راجع به کلیه مسائلی که در صلاحیت آن باشد سازمان می تواند با سایر سازمانهای بین دول که از مؤسسات تخصصی ملل متحد نبوده ولی منافع مشابهی در موضوع مورد نظر دارند همکاری کند.

ماده ۴۸- سازمان می تواند با سازمانهای بین دول راجع به مسائلی که در صلاحیت آن باشد همکاری و تبادل نظر نموده در این خصوص ترتیبات مفید را بدهد.

ماده ۴۹- مشروط به تصویب مجمع به اکثریت دو ثلث آراء سازمان مجاز است وظایف و منابع و تعهدات هر مؤسسه بین المللی را خواه بین دول باشد یا نباشد و طبق قرارداد بین المللی یا توافقتهای مرضی الطرفین که بین مقامات صالحه سازمانهای مربوطه منعقد گردد مجدداً به عهده بگیرد همچنین سازمان می تواند هرگونه امور اداری را که در صلاحیت آن باشد و به موجب یک سند بین المللی به دولتی تفویض گردیده است انجام دهد.

قسمت سیزدهم - اهلیت قضایی - مزایا مصونیتها

ماده ۵۰ - اهلیت قضایی همچنین مزایا و مصونیتهایی که برای سازمان شناخته می‌شود و یا به علت ایجاد سازمان به آن داده می‌شود در قرارداد عمومی مربوط به مزایا و مصونیت‌های مؤسسات تخصصی که از طرف مجمع عمومی ملل متحد در بیست و یکم نوامبر ۱۹۴۷ تصویب گردیده و ناظر بر موضوع می‌باشد مشخص گردیده است مشروط بر این که تغییراتی که طبق قسمت ۳۶ و ۳۸ قرارداد عمومی مذکور در فوق داده می‌شود و به موجب متن نهایی (یا تجدید نظر شده) ضمیمه مصوب از طرف سازمان مشخص می‌گردد مورد توجه قرار گیرد.

ماده ۵۱ - هر یک از اعضاء تعهد می‌نمایند مقررات ضمیمه ۲ قرارداد حاضر را تا موقعی که به قرارداد عمومی راجع به سازمان ملحق نشده است به موقع اجراء گذارد.

قسمت چهاردهم - اصلاحات

ماده ۵۲ - متن طرح‌های اصلاحی قرارداد لااقل شش ماه قبل از آن که تحت بررسی مجمع واقع گردد از طرف دبیرکل برای اعضاء ارسال می‌گردد.

اصلاحات از طرف مجمع به اکثریت دو ثلث آراء تصویب خواهد گردید و اکثریت مزبور بایستی متضمن اکثریت آراء اعضاء شوری نیز باشد دوازده ماه پس از تصویب از طرف دو ثلث اعضاء سازمان بااستثنای اعضاء وابسته اصلاحات برای کلیه اعضاء قابل اجراء است مگر برای اعضایی که قبل از اجراء به موجب اظهاریه‌ای اعلام بدارند که اصلاح مزبور را تصویب خواهند نمود هنگام قبول اصلاحی مجمع می‌تواند به اکثریت دو ثلث از اعضاء تعیین نماید که اصلاح مزبور نوعی است که اگر عضوی چنین اعلامی را نماید و ۱۲ ماه پس از اعتبار اصلاح آن را نپذیرد در انتهای مهلت مزبور دیگر طرف قرارداد نخواهد بود.^۱

ماده ۵۳ - کلیه اصلاحاتی که طبق شرایط مزبور در ماده ۵۲ پذیرفته شود به دبیرکل

۱ - عبارات ماده ۵۲، در سال ۱۳۷۳، اصلاح گردیده است. متن اصلاحی در صفحه ۲۵۹ این مجموعه ذکر شده است.

سازمان ملل متحد تسلیم می‌گردد. دبیرکل نیز فوراً متن آن را به کلیه اعضای ابلاغ خواهد نمود.

ماده ۵۴ - اظهارنامه‌ها یا پذیرش‌های پیش‌بینی شده در ماده ۵۲ به دبیرکل کتبا ابلاغ می‌گردد تا آن را به دبیرکل سازمان ملل متحد تسلیم نماید و دبیرکل اعضای را از وصول سند مزبور تاریخ شروع اعتبار اصلاح مطلع خواهد نمود.

قسمت پانزدهم - تفسیر

ماده ۵۵ - کلیه اختلافات یا مسائلی که در نتیجه تفسیر یا اجرای قرارداد بروز نماید برای حل به مجمع تسلیم می‌گردد، یا از هر طریق دیگر که اطراف اختلاف نسبت به آن توافق نماید حل خواهد گردید.

هیچیک از مفاد این ماده به حق شوری یا کمیته امنیت بحری برای حل چنین اختلاف یا موضوعی که در دوره تصدی آنها بروز نماید لطمه وارد نمی‌آورد.

ماده ۵۶ - کلیه مسائل حقوقی که به وسایل مذکور در ماده ۵۵ حل نگردد از طرف سازمان طبق ماده ۹۶ منشور ملل متحد به دیوان بین‌المللی دادگستری برای نظر مشورتی ارجاع می‌گردد.

قسمت شانزدهم - مقررات مختلفه

ماده ۵۷ - امضاء و پذیرش این قرارداد با رعایت مقررات قسمت سوم آن برای امضاء یا پذیرش باز خواهد بود و دول می‌توانند به طریق زیر اطراف آن گردند.

الف - امضاء بدون شرط در مورد پذیرش؛

ب - امضاء مشروط به پذیرش که منتهی گردد به پذیرش یا.

ج - پذیرش؛

پذیرش با تسلیم سند به دبیرکل ملل متحد صورت می‌گیرد.

ماده ۵۸ - سرزمینها - الف - اعضای می‌توانند در هر موقع اعلام نمایند که شرکت آنها

در قرارداد شامل مجموع یا گروه یا یک سرزمین که روابط بین‌المللی آنها را عهده‌دار می‌باشند نیز می‌شود.

ب - این قرارداد شامل سرزمینهایی که اعضاء روابط بین‌المللی آنها را عهده‌دار هستند نمی‌شود مگر این که اعلامیه‌ای در این موضوع به نام آنها طبق مقررات بند (الف) این قرارداد صادر گردد)

ج - کلیه اعلامیه‌هایی که طبق بند (الف) این قرارداد صادر می‌گردد به دبیرکل سازمان ملل متحد تسلیم می‌شود که رونوشت آن را برای کلیه دولی که به کنفرانس بحری ملل متحد دعوت شده‌اند و همچنین هر دولتی که به عضویت درمی‌آیند ارسال خواهند داشت.

د - در صورتی که به موجب یک موافقت‌نامه قیومیت سازمان ملل متحد مأمور اداره سرزمینی باشد سازمان می‌تواند قرارداد را به نام یک یا چند یا کلیه سرزمینهایی که تحت قیومیت آن است مطابق تشریفات مذکور در ماه ۵۷ بپذیرد.

ماده ۵۹ - خروج - الف - اعضاء می‌توانند با ابلاغ کتبی به دبیرکل سازمان ملل متحد از سازمان خارج گردند دبیرکل فوراً سایر اعضاء و دبیر سازمان را از موضوع مطلع خواهد نمود اعلام خروج ممکن است در هر موقع پس از خاتمه ۱۲ ماه از تاریخ اعتبار قرارداد به عمل آید خروج ۱۲ ماه پس از تاریخ رسید اعلام کتبی به دبیرکل سازمان ملل متحد عملی خواهد شد.

ب - اجرای قرارداد درباره سرزمین یا گروهی از سرزمینها که در ماده ۵۸ ذکر گردیده در هر موقع با اعلام کتبی به دبیرکل سازمان ملل متحد از طرف عضوی که روابط بین‌المللی آنها را عهده دارد یا از طرف ملل متحد چنانچه سمت قیم را داشته باشد ممکن است به عمل آید.

دبیرکل ملل متحد فوراً کلیه اعضاء دبیرکل سازمان را از موضوع مستحضر خواهد داشت اعلام مزبور پس از ۱۲ ماه از تاریخ وصول آن به دبیرکل سازمان ملل متحد عملی خواهد بود.

قسمت هفدهم - اعتبار اجرایی

ماده ۶۰ - این قرارداد هنگامی که ۱۲ کشور که هفت کشور آن باید لااقل هر یک دارای یک میلیون تن خالص بحریه باشند و طبق ماده ۵۷ به آن الحاق گردند اجراء خواهد شد.
ماده ۶۱ - کلیه دولی که به کنفرانس بحری ملل متحد دعوت شده‌اند و کلیه دولی که عضو گردند به وسیله دبیرکل ملل متحد از تاریخی که هر دولتی طرف قرارداد می‌شود همچنین از تاریخ اجرای قرارداد اطلاع حاصل خواهند نمود.

ماده ۶۲ - این قرارداد که متنه‌ای انگلیسی و فرانسه و اسپانیولی آن متساویا معتبر می‌باشد به دبیرکل سازمان ملل متحد تسلیم خواهد گردید و دبیرکل رونوشت مصدق آن را برای هر یک از دولی که به کنفرانس بحری ملل متحد دعوت گردیده‌اند و همچنین کلیه دولی که عضو گردند ارسال خواهد داشت.

ماده ۶۳ - سازمان ملل متحد مجاز است قرارداد را به محض اعتبار آن به ثبت برساند بنا علیهذا امضاءکنندگان زیر که هر یک از طرف دولت خود اختیار لازم را داشته‌اند قرارداد را امضاء نمودند.

پیوست شماره یک

تشکیل اولین شوری

به منظور اجرای اصول مذکور در ماده ۱۷ اولین شوری به طریق زیر تشکیل خواهد یافت.

الف - شش عضو مذکور در بند (الف) ماده ۱۷ عبارتند از:

ممالک متحده آمریکا - یونان - نروژ - هلند - انگلستان - سوئد.

ب - شش عضو مذکور در بند (ب) ماده ۱۷ عبارتند از:

آرژانتین - استرالیا - بلژیک - کانادا - فرانسه - هند.

ج- دو عضو منتخب از طرف مجمع طبق بند (ح) ماده ۱۷ از روی صورت پیشنهادی از طرف شش عضو مذکور در بند الف این پیوست.

د- دو عضو از طرف مجمع طبق بند (د) ماده ۱۷ بین‌اعضایی که منافع مهمی در بازرگانی بین‌المللی دارند.

پیوست شماره ۲

(که در ماده ۵۱ ذکر گردیده است)

حقوق قضایی مزایا مصونیتها

تا زمانی که اعضاء به قرارداد عمومی مربوط به مزایا و مصونیتهای مؤسسات تخصصی ملحق نگردیده‌اند درباره سازمان و نسبت به آن مقررات زیر را راجع به حقوق قضایی و مزایا و مصونیتها به مورد اجرا خواهد گذارد.

قسمت اول - سازمان در سرزمین هر یک از دول از حقوق قضایی لازم برای عملی نمودن مقاصد و انجام وظیفه بهره‌مند خواهند گردید.

قسمت دوم - الف - سازمان در سرزمین هر یک از اعضاء از مزایا و مصونیتهای لازم برای عملی نمودن مقاصد و انجام وظیفه بهره‌مند خواهند بود.

ب - نمایندگان اعضاء و همچنین اعضاء علی‌البدل و مشاورین کارمندان و کارمندان سازمان از مزایا و مصونیتهای لازم در انجام کامل وظایفی که در سازمان به عهده دارند بهره‌مند خواهد بود.

قسمت ۳ - به منظور اجرای مقررات قسمتهای ۱ و ۲ این پیوست اعضاء در حدود ممکنه مقررات اصلی قرارداد عمومی مربوط به مزایا و مصونیتهای مؤسسات تخصصی را مراعات خواهند نمود.

ضمیمه:

موارد اصلاحی قرارداد مربوط به ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول

الف -

«قانون اصلاح مواد ۱۷ و ۱۸ قرارداد بین المللی مربوط به
ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول مصوب
سال ۱۳۳۶» مصوب ۱۳۴۵/۲/۱۵

ماده واحده - اصلاح مواد ۱۷ و ۱۸ قرارداد بین المللی مربوط به ایجاد سازمان
مشورتی دریانوردی بین دول به شرح زیر تصویب می شود:
ماده ۱۷ - شورا از ۱۸ عضو که از طرف مجمع عمومی انتخاب می شوند تشکیل
خواهد گردید.

ماده ۱۸ - در انتخاب اعضاء شورا مجمع عمومی اصول ذیل را باید رعایت نماید:
الف - شش دولت که در برقراری سرویسهای بین المللی دریانوردی بیشتر ذینفع
هستند.

ب - شش دولت که در بازرگانی بین المللی دریایی بیشتر ذینفع هستند.

ج - شش دولت که دارای منافع خاص در حمل و نقل دریایی و دریانوردی بوده و به
موجب بند الف و ب انتخاب نشده اند به نحوی که انتخاب آنها به عضویت شورا
نمایندگی تام قسمتهای مهم جغرافیایی دنیا را تأمین نماید.

ب-

قانون اصلاح ماده ۲۸ از فصل هفتم کمیته امنیت دریایی مربوط به قرارداد سازمان مشورتی دریانوردی بین‌دول مصوب ۱۳۴۷/۲/۵

ماده واحده - چون ماده ۲۸ از فصل هفتم (کمیته امنیت دریایی) مربوط به قرارداد سازمان مشورتی دریانوردی بین‌دول (که در تاریخ خرداد ماه ۱۳۳۶ به تصویب مجلس سنا و شورای ملی رسیده است) در چهارمین اجلاس عمومی سازمان مشورتی دریانوردی اصلاح گردیده و مجمع نامبرده اصلاح و تصویب قانونی آن را از کلیه کشورهای عضو تقاضا نموده است لذا ماده ۲۸ از قرارداد مذکور به شرح زیر اصلاح و به دولت اجازه داده می‌شود که اسناد الحاق آن را مبادله نماید.

ماده ۲۸ - کمیته امنیت از ۱۶ عضو از بین اعضاء سازمان و دولی که در امر امنیت دریایی دارای منافع مهم می‌باشند از طرف مجمع به شرح ذیل انتخاب می‌گردند:

الف - هشت عضو از بین دولی که دارای بیشترین ظرفیت هستند.

ب - چهار عضو به نحوی انتخاب می‌گردند که انتخاب آنان طبق این بند موجب خواهد گردید که از هر یک از مناطق نامبرده زیر یک نفر نماینده در کمیته امنیت دریایی داشته باشد.
۱ - آفریقا ۲ - آمریکا ۳ - آسیا و اقیانوسیه ۴ - اروپا.

ج - چهار نفر بقیه اعضاء از بین دولی که به نحو مذکور در بند الف و ب (بلحاظ بیشترین ظرفیت و به نمایندگی یکی از پنج قاره) انتخاب نشده‌اند انتخاب می‌شوند.

از لحاظ اجرای این ماده دولی که دارای منافع مهم امنیت در دریا هستند کشورهای خواهد بود که در تهیه عده زیادی از کارکنان کشتی و یا در حمل عده زیادی مسافر (اعم از

مسافرینی که در کشتی اطاق خواب داشته یا نداشته باشند) ذینفع بوده باشند.
اعضاء کمیته امنیت برای چهار سال انتخاب می شوند و مجدداً حق انتخاب شدن را خواهند داشت.

ج-

قانون اصلاح مواد ۱۰ - ۱۶ - ۱۷ - ۱۸ - ۲۰ - ۲۸ - ۳۱ - ۳۲ کنوانسیون موجود سازمان مشورتی دریانوردی بین دول^۱ مصوب ۱۳۵۴/۲/۳۰

ماده واحده - اصلاح به عمل آمده در مواد ۱۰ و ۱۶ و ۱۷ و ۱۸ و ۲۰ و ۲۸ و ۳۱ و ۳۲ کنوانسیون موجود سازمان مشورتی دریانوردی بین دول (ایمکو) مورخ ۶ مارس ۱۹۴۸ تصویب و اجازه تسلیم اسناد آن داده می شود.

اصلاحات وارده بر کنوانسیون موجود سازمان مشورتی دریانوردی بین دول در تاریخ ۱۷ اکتبر ۱۹۷۴

ماده ۱۰ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می شود:
هر عضو وابسته دارای همان حقوق و وظایفی است که در کنوانسیون برای هر یک از
اعضاء تعیین شده است ولی حق رأی و قابلیت انتخاب به عنوان عضو شورا را نخواهد
داشت و مشروط به این امر کلمه «عضو» در این کنوانسیون «عضو وابسته» را نیز در بر
می گیرد - مگر آنکه عبارت مفهوم دیگری را اقتضا کند.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۸۸۶۶ مورخ ۱۳۵۴/۳/۲۴ - صفحه ۶۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۴.

ماده ۱۶ - شرح زیر جایگزین متن فعلی بند (د) می‌شود:

(د) انتخاب اعضای که باید به عضویت شورا درآیند - طبق مقررات ماده ۱۷.

ماده ۱۷ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می‌شود:

شورا از ۲۴ عضو که از طرف مجمع عمومی انتخاب می‌شوند - ترکیب خواهد یافت.

ماده ۱۸ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می‌شود:

در انتخاب اعضاء شورا - مجمع عمومی ضوابط ذیل را در نظر خواهد داشت:

الف - شش عضو از دولی خواهند بود که در برقراری سرویس‌های بین‌المللی

دریانوردی بیشتر ذینفع هستند.

ب - شش عضو از دول دیگری خواهند بود که در بازرگانی بین‌المللی دریایی بیشتر

ذینفع هستند.

ج - دوازده عضو از دولی خواهند بود که طبق بند (الف) و (ب) انتخاب نشده‌اند و در

امر حمل و نقل دریایی و دریانوردی دارای منافع خاصی بوده و انتخاب آنها به عضویت

شورا حضور تمام مناطق مهم جغرافیایی جهان را تأمین نماید.

ماده ۲۰ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می‌شود:

الف - شورا رئیس خود را انتخاب و آیین‌نامه‌های داخلی خود را تصویب خواهد

نمود - مگر آن‌که به نحو دیگری در کنوانسیون پیش‌بینی شده باشد.

ب - حد نصاب برای تشکیل شورا حضور شانزده نفر از اعضاء است.

ج - شورا با دعوت قبلی یکماهه رئیس یا طبق تقاضای لااقل چهار عضو به هر تعداد

دفعاتی که برای انجام مؤثر و صحیح وظایف محوله لازم باشد در هر محلی که مناسب

باشد تشکیل می‌گردد.

ماده ۲۸ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می‌گردد:

کمیته ایمنی دریایی از کلیه اعضاء مرکب خواهد بود.

ماده ۳۱ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می‌شود:

کمیته ایمنی دریایی حداقل سالی یک بار تشکیل خواهد شد و اعضاء خود را سالی

یک بار انتخاب و آیین‌نامه داخلی خود را تصویب خواهد نمود.

ماده ۳۲ - این ماده حذف می شود.

مواد ۳۲ تا ۶۳ مجدداً شماره گذاری می شود.

اصلاحیه فوق منضم به قانون اصلاح مواد ۱۰-۱۶-۱۸-۲۰-۲۸-۳۱-۳۲ کنوانسیون
موجد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول می باشد.

-د-

۱۳۷۳/۳/۱

شماره ۳۲۷۰۹

روزنامه رسمی دادگستری جمهوری اسلامی ایران

پیرو رونوشت نامه شماره ۳۱۹۵۵ مورخ ۱۳۷۳/۲/۱۸ به پیوست تصویرنامه شماره
۱۳۷۳/۲/۲۱/۷۶/د مورخ ۱۳۷۳/۲/۲۱ اداره کل قوانین مجلس شورای اسلامی در خصوص
اشتباه تحریری ماده (۵۲) قانون راجع به تصویب قرارداد مربوط به ایجاد سازمان
مشورتی دریانوردی بین الدول مصوب ۱۳۳۶/۳/۳۰ مندرج در روزنامه رسمی شماره
۳۶۳۶ مورخ ۱۳۳۶/۵/۱۳ جهت درج در روزنامه ایفاد می گردد.

دفتر معاونت حقوقی و امور مجلس رئیس جمهوری

۱۳۷۳/۲/۲۱

شماره ۱۳۷۳/۲/۲۱/۷۶/د

اصلاحیه ماده ۵۲ قانون راجع به تصویب قرارداد مربوط به

ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین الدول

مصوب ۱۳۳۶/۳/۳۰

دفتر محترم معاونت حقوقی و امور مجلس ریاست جمهوری

در پاسخ نامه شماره ۳۱۹۵۵ مورخه ۱۳۷۳/۲/۱۸ آن معاونت محترم اعلام می دارد:

۱ - لایحه مربوط به قانون موردنظر در ۱۳۳۵/۲/۵ از طرف دولت تسلیم مجلس سابق سنا شده است.

۲ - در متن لایحه تقدیمی و مصوبه مجلس سابق سنا فعل مورد بحث به صورت سلیبی (نخواهند نمود) می‌باشد که پس از تصویب مجلس فوق‌الذکر به مجلس شورای ملی سابق ارسال گردیده است.

۳ - با توجه به این که مجموعه ادوار تقنینیه توسط چاپخانه مجلس شورای ملی سابق چاپ شده و مستند آن چاپخانه نیز مصوبه مجلس شورای ملی سابق بوده است به نظر می‌رسد اشتباه ناشی از روزنامه رسمی بوده که عیناً در مجموعه سالانه ۱۳۳۶ که از طرف آن روزنامه چاپ و منتشر می‌شود، تکرار شده است. مدیر کل قوانین - شاملو

ه -

قانون تصویب اصلاحیه کنوانسیون بین‌المللی دریانوردی^۱

مصوب ۱۳۷۴/۷/۱۶

ماده واحده - اصلاحیه کنوانسیون بین‌المللی دریانوردی موضوع قطعنامه (۱۸) ۷۳۵ الف مورخ ۱۳/۸/۱۳۷۲ مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی به شرح پیوست تصویب و اجازه تسلیم اسناد آن داده می‌شود.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۷۶۳ مورخ ۱۳۷۴/۸/۱۶ - صفحه ۶۰۰ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۴. ضمناً لازم به ذکر است «کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی» در طول زمان مورد اصلاحیه‌های متعددی قرار گرفته است که دولت ایران به برخی از آنها ملحق شده و به برخی نیز ملحق نشده است. تعدادی از اصلاحیه‌ها با حذف کلی بعضی مواد موجب تغییر در شماره مواد می‌گردند. بر همین اساس مواد ۱۶ - ۱۷ و ۱۹ فوق‌الذکر، در متن «قانون راجع به تصویب قرارداد مربوط به ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول مصوب ۱۳۳۶/۳/۳» (که در صفحات ۲۲۷ تا ۲۵۲ این مجموعه درج شده است) با شماره‌های ۱۷ - ۱۸ و ۲۰ مشخص گردیده‌اند.

قطعنامه (۱۸) ۷۳۵ الف مصوب ۴ نوامبر ۱۹۹۳ / ۱۳ آبان ۱۳۷۲ اصلاحیه کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی

مجمع:

با یادآوری اینکه در هفدهمین اجلاس عادی مجمع چندین هیأت در مورد نتیجه انتخابات شورا برای دوره دو ساله ۱۹۹۳ - ۱۹۹۲ ابراز نگرانی نمودند.

با توجه به اینکه شورا در اجلاس شصت و هشتم خود، گروه کاری ویژه‌ای را تشکیل داد که شرکت در آن برای کلیه اعضای سازمان آزاد است و وظیفه آن بررسی اصلاحات ممکن در مقررات مربوط به انتخابات شورا است.

ضمن توجه توأم با خرسندی به اینکه تجدید نظرهای لازم در کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی در درون سازمان آغاز گشته و این تجدید نظرها در جوی مسالمت‌آمیز و حاکی از هماهنگی متقابل مورد بررسی قرار گرفته‌اند و با موافقت کلی امضاء تصویب گردیده‌اند.

با در نظر گرفتن اصلاحیه کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی که توسط گروه کاری ویژه در مورد انتخابات شورا پیشنهاد و توسط شورا در اجلاس شصت و نهم آن تصویب گردید.

۱- اصلاحیه مواد ۱۶، ۱۷ و ۱۹ کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی را که متون آنها در ضمیمه این قطعنامه است تصویب می‌کند.

۲- از دبیرکل سازمان خواستار است اصلاحیه مصوب را مطابق ماده ۶۷ کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی به دبیرکل سازمان ملل بپسارد و مطابق ماده ۶۸ اسناد پذیرش و بیازیه‌ها را دریافت دارد.

۳- از امضاء سازمان دعوت به عمل می‌آید این اصلاحیه را در نزدیکترین زمان ممکن پس از دریافت نسخ آنها، با ارائه سند لازم جهت پذیرش به دبیرکل مطابق ماده ۶۸ کنوانسیون، مورد پذیرش قرار دهند.

ضمیمه

اصلاحیه کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی

بخش ۶ - شورا

ماده ۱۶ -

متن زیر را جایگزین متن ماده ۱۶ نمایید:
«شورا متشکل از چهل عضو خواهد بود که توسط مجمع انتخاب می‌شوند».

ماده ۱۷ -

متن زیر را جایگزین متن ماده ۱۷ نمایید:
«در انتخاب اعضای شورا، مجمع باید معیارهای زیر را مدنظر قرار دهند:
الف - ده عضو از کشورهای خواهند بود که بیشترین سهم را در ارائه خدمات کشتیرانی بین‌المللی دارند.
ب - ده عضو از کشورهای دیگری خواهند بود که بیشترین سهم را در تجارت بین‌المللی از طریق دریا دارند.
ج - بیست عضو از کشورهای خواهند بود که به موجب بندهای (الف) و (ب) فوق انتخاب نشده و دارای منافع خاصی در حمل و نقل دریایی یا دریانوردی هستند و با انتخاب آنها بعنوان اعضاء شورا اطمینان حاصل خواهد شد که نمایندگان کلیه مناطق جغرافیایی عمده دنیا در شورا حضور دارند».

بند (ب) ماده ۱۹ -

متن زیر را جایگزین متن بند (ب) ماده ۱۹ نمایید:
«بیست و شش عضو شورا حد نصاب را تشکیل خواهند داد».

«قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین المللی دریایی»^۱

مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵

ماده واحده - دولت مجاز است الحاق خود را به قراردادهای بین المللی دریایی به شرح

زیر:

- ۱ - قرارداد بین المللی مربوط به خط شاهین کشتیها.
 - ۲ - قرارداد بین المللی تحدید مسؤلیت صاحبان کشتیهای دریایما.
 - ۳ - قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به تصادم کشتیها.
 - ۴ - قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه ها.
 - ۵ - قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا.^۲
 - ۶ - قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا.
 - ۷ - قرارداد بین المللی حفظ جان اشخاص در دریا.^۳
- با تمام تغییرات و اصلاحاتی که تا این تاریخ در آنها به عمل آمده اعلام و مقاوله نامه های مربوط به آنها را با محفوظ داشتن حقوق لازمه به نحوی که مقتضی باشد امضاء نماید.

۱ - منشور شده در روزنامه رسمی شماره ۶۱۵۹ مورخ ۱۳۴۵/۱/۲۸ - صفحه ۲۱۸ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۴.

۲ - بالحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به «کنوانسیون بین المللی نجات دریایی» مصوب ۱۹۸۹ میلادی (مذکور در صفحات ۵۳۳ تا ۵۴۵ این مجموعه) قرارداد مذکور در بند ۵ بعد از انصراف رسمی دولت جمهوری اسلامی ایران، قابلیت اجرایی نخواهد داشت. بر همین اساس قرارداد مذکور در بند ۵، در مجموعه حاضر درج نگردیده است.

۳ - بالحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به «کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴» (مذکور در صفحات ۶۰۳ تا ۶۱۰ این مجموعه) قرارداد مذکور در بند ۷ بعد از انصراف رسمی دولت جمهوری اسلامی ایران، قابلیت اجرایی نخواهد داشت. بر همین اساس قرارداد مذکور در بند ۷، در مجموعه حاضر درج نگردیده است.

قراردادهای بین‌المللی دریایی

۱- قراردادهای بین‌المللی مربوط به خط شاهین کشتیها

فصل اول - مقدمه

ماده ۱ - تعهدات عمومی قرارداد: دول متعاقد به منظور رعایت مقررات مربوط به خط شاهین (Load Line) مذکور در این قرارداد تعهد می‌کنند مفاد این قرارداد را به موقع اجرا گذاشته و آیین‌نامه‌های آن و هر نوع اقدام دیگری را که به لحاظ اجرای کامل این قرارداد لازم است وضع و اجرا نمایند.

مقررات این قرارداد با ضوابط پیوست آن تکمیل گردیده و این ضوابط جزء لاینفک قرارداد محسوب و همزمان با آن به مورد اجرا گذاشته می‌شود. هرگونه استناد به این قرارداد لزوماً شامل ضوابط مزبور نیز می‌گردد.

ماده ۲ - موارد اجرای قرارداد: ۱ - این قرارداد شامل کلیه کشتیهای است که مسافرتها بین‌المللی انجام داده و متعلق به یکی از کشورهای امضاءکننده این قرارداد و یا سرزمینهایی که طبق ماده ۲۱ مضمون این قرارداد می‌شوند باشد به استثنای:

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

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

۲ - سازمان مربوطه کشورهای امضاءکننده می‌توانند کشتیهایی را که به سفرهای بین‌المللی بین بنادر نزدیک دو یا چند کشور اشتغال دارند از شمول این قرارداد برای مدتی که به این نوع سفرها اشتغال دارند معاف نماید مشروط بر این که کشورهای که این بنادر متعلق به آنهاست گواهی نمایند که سفر این کشتیها با توجه به کیفیت سفر به منظور پناه گرفتن و شرایط آن به نحوی است که تعمیم این قرارداد نسبت به این کشتیها غیرعقلایی و غیرعملی است.

۳- کلیه موافقتنامه‌ها و قرارهای ناظر به خط شاهین کشتیها و مسائل مربوط به آن که در حال حاضر بین کشورهای متعاقد اجرا می‌شود نسبت به کشتیهای زیر کماکان اعتبار و اثر کامل خود را حفظ خواهند نمود:

الف- کشتیهایی که مشمول این قرارداد نمی‌باشند.

ب- کشتیهای مشمول این قرارداد نسبت به موضوعاتی که صریحاً در این قرارداد برای آنها حکمی پیش بینی نشده است.

به هر حال چنانچه این موافقتنامه‌ها و قرارها با مفاد این قرارداد تعارض پیدا کنند مفاد این قرارداد معتبر خواهد بود.

با رعایت این نوع موافقتنامه‌ها با قرارها کلیه کشتی‌هایی که مشمول این قرارداد نبوده و همچنین کلیه موضوعاتی که صریحاً در این قرارداد پیش‌بینی نشده است تا حدودی که اوضاع و احوال در صورت فقدان این قرارداد ایجاب نماید تابع قوانین کشورهای متعاقد خواهند بود.

ماده ۳- تعاریف: به استثناء مواردی که صریحاً پیش‌بینی شده است اصطلاحات به کار رفته در این قرارداد دارای تعاریف ذیل می‌باشند:

الف- تعلق کشتی به یک کشور در صورتی است که کشتی مذکور توسط آن کشور به ثبت رسیده باشد.

ب- اصطلاح (سازمان) یعنی دولت کشوری که کشتی به آن تعلق دارد.

ج- (سفر بین‌المللی) سفری است از یک کشور مشمول این قرارداد به یک بندر خارجی و بالعکس و برای این منظور مستعمرات سرزمینهای ماوراء دریاها سرزمینهای تحت‌الحمایه یا قلمروهای تحت حاکمیت و یا قیمومیت کشورهای جداگانه محسوب می‌شوند.

د- «مقررات عبارت است از مقررات مذکور در ضمامم ۱ و ۲ و ۳ این قرارداد.

ه- «کشتی نو» عبارت است از کشتی که نیز اصل آن (Keel) روز اول ژانویه ۱۹۳۲ یا بعد از آن گذشته شده باشد. کلیه کشتیهای دیگر به عنوان کشتیهای موجود محسوب می‌شوند.

و- «کشتی بخاری» هر نوع کشتی است که با نیروی موتور حرکت کند.

ماده ۴ - موارد فرس مازور: چنانچه کشتی هنگام عزیمت به مسافرت مشمول مقررات این قرارداد نباشد در صورتی که در طول مسافرت به علت بدی هوا یا فرس مازور از مسیر خود منحرف شود مشمول مقررات این قرارداد نخواهد بود.
در اجرای مفاد این قرارداد سازمان هرگونه انحراف یا تأخیر کشتی را خواه ناشی از بدی هوا و یا ناشی از فرس مازور باشد مورد توجه قرار خواهد داد.

فصل دوم - خط شاهین - بازدید و علامت‌گذاری

ماده ۵ - مقررات عمومی: هیچ کشتی مشمول این قرارداد نمی‌تواند بعد از تاریخ اجرای آن مبادرت به سفر بین‌المللی نماید مگر آن‌که:

۱ - در مورد کشتیهای نو:

الف - مطابق مقررات ضمیمه یک این قرارداد بازدید شده باشد.

ب - مقررات قسمت ضمیمه یک این قرارداد در مورد آن رعایت شده باشد.

ج - طبق مقررات این قرارداد علامت‌گذاری شده باشد.

۲ - در مورد کشتیهای موجود:

الف - مطابق شرایط مقرر در بند یک این ماده و بیا یکی از قواعد مخصوص مربوط به خط شاهین که در ضمیمه چهارم به تفصیل ذکر شده بازدید و علامت‌گذاری شده باشد اصم از این که این بازدید و علامت‌گذاری قبل و یا بعد از لازم الاجرا شدن این قرارداد انجام گرفته باشد.
ب - ضمن در نظر گرفتن استحکام و رضایت بخش بودن ۱ - حفاظ در بچه‌ها ۲ - نرده‌ها ۳ - در بچه‌های تخلیه ۴ - وسایل مربوط به وارد شدن به محلی که برای سکونت کارکنان کشتی با تأسیسات و متعلقات دیگر موجود پیش‌بینی شده است. کشتی تا حدود معقول و عملی با مقررات قسمت دوم ضمیمه یک کلا و جزئاً تطبیق کند.

ماده ۶ - مقررات مربوط به کشتیهای بخاری مخصوص حمل الوار در روی عرشه:

۱ - کشتیهای بخاری که بر طبق مقررات ماده پنج بازدید و علامت‌گذاری شده می‌توانند

پس از بازدید و علامت‌گذاری بر طبق ضمیمه یک قسمت پنج این قرارداد دارای خط شاهین

مخصوص حمل الوار گردند مشروط بر آنکه:

الف- کشتی نویوده و با شرایط و مقررات مندرج در ضمیمه یک قسمت پنج منطبق باشد.
 ب- در مورد کشتیهای موجود با شرایط و مقررات ضمیمه یک قسمت پنج (به استثناء ماده ۸۰) تطبیق کند و همچنین به طور کلی تا حدودی که معقول و عملی باشد با شرایط و مقررات مذکور در ماده ۸۰ تطبیق نماید مشروط بر این که در تخصیص خط شاهین به کشتی مخصوص حمل الوار سازمان تا حدود معقول و با توجه به میزانی که کشتی با مقررات و شرایط کامل ماده ۵۰ تطبیق نمی نماید به میزان «فری برد» (Freeboard) بیفزاید.

۲- هر کشتی بخاری که از خط شاهین حمل الوار استفاده می کند باید مقررات مربوط به مواد ۸۴-۸۵-۸۶-۸۸-۸۹ را اجرا نماید.

ماده ۷- مقررات کشتیهای تانکر: کشتی هایی که مطابق مقررات ماده ۵ بازدید و علامتگذاری شده می توانند پس از بازدید و علامت گذاری بر طبق ضمیمه یک قسمت شش این قرارداد دارای خط شاهین مخصوص تانکر گردند مشروط بر آنکه:

الف- کشتی نویوده و با شرایط و مقررات مندرج در ضمیمه یک قسمت شش تطبیق کند.
 ب- در مورد کشتیهای موجود با شرایط و مقررات مواد ۹۲-۹۶-۹۷-۹۹ تطبیق کند و همچنین به طور کلی تا حدودی که معقول و عملی باشد با شرایط و مقررات مواد ۹۴-۹۵ و ۱۰۰ تطبیق نماید مشروط بر این که در تخصیص خط شاهین تانکر سازمان تا حدود معقول و با توجه به میزانی که کشتی با مقررات و شرایط کامل مواد ۹۴ و ۹۵ و ۱۰۰ تطبیق نمی نماید به میزان «فری برد» (Freeboard) بیفزاید.

ماده ۸- مقررات مربوط به کشتیهای مخصوص: برای کشتیهای بخاری که طول آنها بیش از ۹۱/۴۴ متر (۳۰۰ پا) می باشند و دارای مشخصات ساختمانی نظیر تانکرها بوده و مقاومت زیادتری در مقابل دریا دارند ممکن است «فری برد» (Freeboard) کمتری منظور داشت.

میزان این کاهش از طرف سازمان با توجه به محاسبات مربوطه به تعیین «فری برد» (Freeboard) در کشتیهای تانکر و همچنین شرایطی که برای تعیین آن در این کشتیها پیش بینی شده با در نظر گرفتن درجه تقسیم بندی داخل کشتی تعیین خواهد شد.

فردی برد این کشتیها به هیچ وجه نباید کمتر از میزانی باشد که به آنها در صورت تانکر بودن اختصاص می یافت.

ماده ۹- بازدید و علامتگذاری کشتیها به منظور اجرای مفاد این قرارداد به وسیله کارمندان کشوری که کشتی به آن تعلق دارد انجام می گیرد.

بدیهی است دولتها می توانند وظیفه بازدید و علامتگذاری کشتی را به کارشناسانی که به این منظور تعیین شده و یا به سازمانهای ذیصلاحیتی که از طرف او شناخته شده اند واگذار نماید. در تمام این موارد دولت مربوطه تضمین می کند که بازدید و علامتگذاری به طور کامل و دقیق انجام شده است.

ماده ۱۰- مناطق و نواحی فصلی: کشتی مشمول این قرارداد باید خود را با شرایط پیش بینی شده برای مناطق و نواحی فصلی به نحوی که در ضمیمه ۲ این قرارداد ذکر گردیده تطبیق دهد.

بندر واقع در حد فاصل بین دو منطقه جزء منطقه ای است که کشتی آنجا را ترک و یا به آنجا وارد می شود.

فصل سوم - گواهینامه

ماده ۱۱- صدور گواهینامه: به هر کشتی بعد از بازدید و علامتگذاری به موجب مقررات این قرارداد گواهینامه ای به نام «گواهینامه بین المللی خط شاهین» داده می شود. «گواهینامه بین المللی خط شاهین» توسط دولتی که کشتی متعلق به اوست یا هر شخص و سازمانی که از طرف آن دولت مجاز شناخته شده اند صادر می گردد.

در تمام این موارد دولت صادرکننده مسؤولیت کامل چنین گواهینامه ای را به عهده خواهد داشت.

ماده ۱۲- صدور گواهینامه به وسیله دولت دیگر: دولتی که مشمول این قرارداد است می تواند بنا به درخواست دولت دیگری که مشمول این قرارداد می باشد کشتی معلق به او را (و همچنین در مورد کشتیهای به ثبت نرسیده که باید به ثبت چنین دولتی برسد) معاینه و

علامتگذاری نماید و در صورتی که مقررات قرارداد در آن رعایت شده باشد کشور ثانی می‌تواند به مسئولیت خود «گواهی نامه بین‌المللی خط شاهین» صادر نماید. در گواهی نامه‌ای که به این ترتیب صادر می‌شود باید قید گردد که صدور آن برحسب درخواست دولت صاحب کشتی یا دولتی که کشتی را می‌بایستی ثبت نماید به عمل آمده و ارزش و اعتبار آن عیناً مانند گواهینامه‌ای صادره طبق ماده ۱۱ این قرارداد خواهد بود.

ماده ۱۳ - فرم گواهینامه: گواهینامه بین‌المللی خط شاهین به زبان یا زبانهای رسمی کشوری که آن را صادر نموده است تنظیم می‌گردد فرم گواهینامه بر طبق نمونه ضمیمه این قرارداد با رعایت تغییراتی که در مورد کشتیهای مخصوص حمل الوار بر طبق ماده ۷۸ به عمل می‌آید خواهد بود.

ماده ۱۴ - مدت اعتبار گواهینامه: ۱ - چنانچه «گواهینامه بین‌المللی خط شاهین» بر طبق مفاد بند ۲ این ماده تجدید نشده باشد رأس مدتی که به وسیله اداره صادرکننده تصریح گردیده منقضی می‌گردد. به هر حال اعتبار گواهینامه مذکور از تاریخ صدور لغایت ۵ سال تجاوز نخواهد کرد.

۲ - گواهینامه بین‌المللی خط شاهین ممکن است بنا به تشخیص سازمان صادرکننده پس از بازدیدی که اهمیت آن از بازدید پیش‌بینی شده در این قرارداد جهت صدور گواهینامه اولیه کمتر نخواهد بود در هر زمان برای مدتی که سازمان مصلحت بدانند و در هر حال از ۵ سال تجاوز نخواهد کرد تجدید گردد و چنین تجدیدی باید در ظهر گواهینامه قید شود.

۳ - در موارد زیر گواهینامه بین‌المللی خط شاهین از طرف سازمانی که آن را جهت کشتی مربوط به کشور خود صادر نموده لغو می‌گردد:

الف - در صورتی که تغییرات اساسی در بدنه و یا ساختمان کلی کشتی داده شود که در محاسبه «فری برد» (Freeboard) کشتی تأثیر داشته باشد.

ب - چنانچه تأسیسات و وسایل مربوط به: ۱ - حفاظت دریچه‌ها ۲ - نرده‌های حفاظی ۳ - دریچه‌های تخلیه ۴ - طرق دسترسی به محل سکونت کارکنان کشتی به کیفیتی که موقع صدور گواهینامه وجود داشته نگهداری نشده باشد.

ج - در صورتی که کشتی در مدت‌های معین و تحت شرایطی که سازمان برای حصول

اطمینان از عدم تغییر بدنه و یا ساختمان کلی موضوع بند الف و همچنین نگهداری تأسیسات و وسایل مذکور در بند ب به نحوی که در مدت اعتبار گواهینامه پیش‌بینی شده لازم است بازدید نشده باشد.

ماده ۱۵ - پذیرش گواهینامه: گواهینامه بین‌المللی خط شاهین که از طرف یک دولت متعاقد صادر شود مورد قبول سایر دول متعاقد نیز به همان اعتبار گواهینامه‌هایی که جهت کشتی‌های تابع خود صادر می‌کنند خواهد بود.

ماده ۱۶ - بازرسی: ۱ - چنانچه کشتی مشمول این قرارداد در بندر کشوری که تابع آن نیست باشد بازرسی خط شاهین آن در هر حال به ترتیب زیر انجام می‌گیرد:

کارمند مجاز کشور مزبور اقدامات لازم را به عمل خواهد آورد تا اطمینان حاصل که کشتی دارای گواهینامه معتبر بین‌المللی خط شاهین می‌باشد. در صورت وجود چنین گواهینامه‌ای منحصر به موارد زیر خواهد بود:

الف - کشتی بیش از میزان مجاز در گواهینامه بارگیری نشده باشد.

ب - وضع خط شاهین کشتی با گواهینامه مطابقت داشته باشد.

ج - نسبت به مواد مذکور در قسمت‌های «الف» و «ب» بند ۳ ماده ۱۴ تغییرات اساسی در کشتی به نحوی داده نشده باشد که دریاوردی آن مستلزم به خطر انداختن جان انسانی گردد. تنها کارمندانی که دارای صلاحیت فنی لازم باشند مجاز به اعمال بازرسی مذکور در فوق خواهند بود و در صورتی که این بازرسی به موجب بند «ج» فوق به عمل آید حدود آن منحصر به حصول اطمینان از قابلیت کشتی برای دریاوردی بدون خطر برای جان انسانی خواهد بود.

۳ - در صورتی که بر اثر بازرسی به وجب این ماده احتمال تعقیب قانونی و یا توقیف کشتی وجود داشته باشد کنسول کشور متبوع کشتی هر چه زودتر از جریان و چگونگی موضوع مطلع گردد.

ماده ۱۷ - مزایا: فقط کشتی‌هایی می‌توانند از مزایای مذکور در این قرارداد برخوردار گردند که دارای گواهینامه معتبر بین‌المللی خط شاهین باشند.

فصل چهارم - مقررات عمومی

ماده ۱۸ - معادل: در مواردی که در این قرارداد مقرر شده اسباب و آلات و یا ادوات مخصوص و یا نوع خاصی از آنها در کشتی نصب و یا به کار برده شود و یا ترتیب خاصی اتخاذ گردد سازمان می تواند نصب و استعمال اسباب - آلات و ادوات و یا ترتیبات دیگر را قبول نماید مشروط بر آن که نتیجه و اثر آنها لااقل مانند اسباب - آلات و یا ادوات مخصوص و یا نوع و یا ترتیب خاص دیگری که در این قرارداد تعیین گردیده باشد سازمانی که اسباب آلات و یا ادوات مخصوص و یا نوع و یا ترتیب خاص دیگری را قبول می کند مکلف است مراتب را به اطلاع سازمانهای دیگر رسانیده و در صورت تقاضا خصوصیات مربوطه را نیز اعلام نماید.

ماده ۱۹ - قوانین - مقررات - گزارشها: دول متعاقد تعهد می نمایند که اسناد زیر را برای یکدیگر ارسال دارند:

۱ - متن قوانین - تصویب نامه ها - مقررات و تصمیماتی که جنبه عمومی داشته و در موضوعات مختلف که مربوط به این قرارداد است وضع و منتشر می گردد.

۲ - کلیه گزارشهای رسمی یا خلاصه آنها که در دسترس دول متعاقد بوده و راجع به نتایج ناشی از اجرای این قرارداد می باشد. مشروط بر این که اینگونه گزارشها یا خلاصه آنها محرمانه نباشد.

از دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی دعوت می شود که به عنوان واسطه این اطلاعات را جمع آوری و آنها را به اطلاع سایر دول متعاقد برساند.

ماده ۲۰ - تغییرات کنفرانسهای آینده: ۱ - تغییرات و یا اصلاحات مفید و یا ضروری مربوط به این قرارداد ممکن است در هر موقع از طرف هر یک از دول متعاقد به دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی پیشنهاد گردد. اینگونه پیشنهادات به وسیله دولت اخیر جهت سایر دول متعاقد ارسال می گردد و چنانچه مورد قبول کلیه دول متعاقد (از جمله دولتهایی که اسناد تصویب و الحاق خود را تسلیم ولی نسبت به آنها هنوز قابل اجرا نشده است) قرار گیرد. قرارداد مزبور به همان نحو اصلاح خواهد شد.

۲- محل و تاریخ کنفرانس‌های مربوط به تجدید نظر در این قرارداد با موافقت کلیه دول متعاقد تعیین می‌گردد پس از پنج سال از تاریخ اجرای این قرارداد در صورتی که یک ثلث از دول متعاقد تقاضای تشکیل کنفرانسی به منظور تجدید نظر در این قرارداد را بنمایند دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی اقدام به دعوت کنفرانس مذکور خواهد نمود.

فصل پنجم - مقررات نهایی

ماده ۲۱- اجرا در مورد مستعمرات: ۱- دول متعاقد می‌توانند موقع امضاء این قرارداد - تصویب و یا الحاق به آن و یا حتی پس از آن به وسیله اعلامیه کتبی خطاب به کشور پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی اعلام دارند که تمام یا بعضی از مستعمرات - سرزمینهای ماوراء بحار - تحت‌الحمايه یا سرزمینهایی که تحت حاکمیت و قیمومیت آنها مشمول این قرارداد می‌باشد در این صورت این قرارداد دو ماه پس از وصول اعلامیه نسبت به سرزمینهای مذکور در آن قابل اجرا خواهد بود چنانچه چنین اعلامیه‌ای صادر نگردد قرارداد نسبت به هیچ یک از سرزمینهای مذکور قابل اجرا نمی‌باشد.

۲- دول متعاقد می‌توانند در هر موقع با اعلام کتبی به عنوان دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی تقاضا نمایند که اجرای این قرارداد در مورد تمام یا بعضی از مستعمرات - سرزمینهای ماوراء بحار - تحت‌الحمايه یا سرزمین‌های تحت حاکمیت یا قیمومیت خود که به موجب مفاد بند قبل و حداقل برای مدت پنج سال نسبت به آنها اجرا گردیده متوقف گردد در این صورت اجرای قرارداد مزبور ۱۲ ماه پس از وصول چنین اعلامیه‌ای توسط دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی نسبت به کلیه سرزمینهای ذکر شده در آن متوقف خواهد شد.

۳- دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی دول متعاقد دیگر را از اجرای این قرارداد نسبت به مستعمره سرزمین ماوراء بحار - تحت‌الحمايه یا سرزمین تحت

حاکمیت یا قیمومت بر طبق بند ۱ این ماده و همچنین عدم شمول آن را بر طبق مفاد بند ۲ با ذکر تاریخ اجرا و قطع شمول مطلع خواهد ساخت.

ماده ۲۲ - متون معتبر - تصویب: این قرارداد که متون انگلیسی و فرانسه آن هر دو معتبر است باید به تصویب برسد و اسناد تصویبی در بایگانی دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی تودیع خواهد شد. این دولت تصویب قرارداد و تاریخ تودیع اسناد آن را به دیگر کشورهای امضاءکننده و ملحق شده به قرارداد اعلام خواهد نمود.

ماده ۲۳ - الحاق: دولتی که این قرارداد را امضاء نموده (به استثنای دولت سرزمینهای که مشمول ماده ۲۱ می باشد) می تواند در هر موقع پس از لازم الاجرا شدن قرارداد به آن ملحق گردد. الحاق به این قرارداد باید کتبا به دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی اعلام گردد. این الحاق سه ماه پس از تاریخ وصول لازم الاجرا است. دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی کلیه دول امضاءکننده و ملحق شده را از دریافت هر گونه اسناد الحاق با ذکر تاریخ وصول مطلع خواهد ساخت.

ماده ۲۴ - تاریخ اجرا: این قرارداد در اول ژوئیه ۱۹۳۲ بین دولی که تا آن تاریخ اسناد تصویبی خود را تسلیم نموده اند لازم الاجرا خواهد بود مشروط بر آن که لااقل پنج کشور اسناد تصویب خود را نزد دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی تودیع نموده باشند در صورتی که تا تاریخ مذکور ۵ سند تصویب تودیع نشده باشد این قرارداد سه ماه پس از تاریخ تسلیم پنجمین سند لازم الاجرا می گردد.

اسناد تصویبی که پس از اجرای قرارداد تسلیم می شود سه ماه پس از تاریخ تسلیم لازم الاجرا می گردد.

ماده ۲۵ - فسخ قرارداد: این قرارداد ممکن است در هر موقع از طرف هر یک از دول متعاقد پس از انقضای ۵ سال از تاریخ اجراء قرارداد نسبت به آن دولت فسخ گردد. فسخ قرارداد با اعلام کتبی عنوان دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی صورت خواهد گرفت. دولت مزبور کلیه اعلامیه های مربوط به فسخ را با ذکر تاریخ وصول به اطلاع سایر دول متعاقد خواهد رسانید.

فسخ قرارداد ۱۲ ماه پس از تاریخ وصول اعلامیه به وسیله دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی به مرحله اجرا گذارده خواهد شد.

پنجم ژوئیه ۱۹۳۰ در یک نسخه در لندن تهیه گردید

از طرف دولت ایران. محل امضاء نماینده ایران

۲- قرارداد بین‌المللی تحدید مسؤولیت صاحبان کشتیهای

دریاپیما

دول متعاقد با توجه به نافع بودن تنظیم موافقت‌نامه جهت یکسان کردن بعضی از مقررات مربوط به تحدید مسؤولیت صاحبان کشتیهای دریاپیما با انعقاد قراردادی به شرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - ۱ - صاحب کشتی دریاپیما می‌تواند مسؤولیت خود را به میزان مقرر در ماده ۳ این قرارداد در مورد مطالبات ناشی از هر یک از حوادث مذکور در زیر محدود سازد مگر آنکه حوادثی که موجب ایجاد چنین مطالبات شود در اثر تقصیر صاحب کشتی به وقوع پیوندد:

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

ب - تلفات جانی یا صدمات بدنی به هر شخص دیگر خواه در خشکی و خواه در آب و همچنین فقدان یا خسارات وارده به هر گونه اموال دیگر یا تزیین هر گونه حقوقی که در نتیجه عمل یا خطا یا غفلت اشخاصی که در کشتی یا خارج آن هستند و صاحب کشتی مسؤول عمل یا خطا یا غفلت چنین اشخاصی است به وجود آید مشروط بر آن که عمل یا خطا یا غفلت شخص اخیرالذکر محدود به عملیات ناشی از دریاوردی یا اداره امور کشتی یا بارگیری یا حمل و تخلیه بار و سوار نمودن و حمل و پیاده کرده مسافری باشد.

ج - هر گونه تعهد یا مسؤلیت قانونی مربوط به برداشتن کشتی شکسته و یا خارج کردن و یا برداشتن و یا معدوم نمودن کشتی مغروق یا به گل نشسته و یا متروک و هر چه در داخل چنین کشتیهایی باشد و هر گونه تعهد یا مسؤلیت ناشی از خسارات وارده به تأسیسات بندری یا حوضچه یا راههای آبی قابل کشتیرانی.

۲- در این قرارداد اصطلاح «مطالبات شخصی» عبارت است از مطالبات ناشی از تلفات جانی و صدمات بدنی وارده به اشخاص و اصطلاح «مطالبات مالی» عبارت است از کلیه مطالبات دیگری که در بند (۱) این ماده ذکر شده است.

۳- صاحب کشتی می تواند مسؤلیت خود را در موارد مذکور در بند (۱) این ماده حتی در موردی که مسؤلیت وی بدون اثبات غفلت خود او و یا اشخاصی که نامبرده به مناسبت مالکیت - تصرف - اختیار و یا حفاظت کشتی مسؤل اعمال و رفتار آنها است به وجود آمده باشد محدود سازد.

۴- مقررات این ماده شامل مواد زیر نمی شود:

الف - مطالبات مربوط به نجات کشتی و خسارات مشترک دریایی.

ب - مطالبات فرمانده یا کارکنان کشتی و یا هر یک از نمایندگان صاحب کشتی که در کشتی باشد و یا مأموران مجاز مالک کشتی که وظایف آنها مربوط به کشتی است و همچنین مطالبات وراثت یا نمایندگان و یا اشخاصی که تحت تکفل آنها هستند مشروط به این که به موجب قانونی که ناظر به قرارداد استخدامی آنها نزد مالک کشتی است مجاز نباشد مسؤلیت خود را نسبت به این قبیل دعاوی محدود نماید یا چنانچه به موجب قانون مذکور فقط بتواند مسؤلیت خود را تا میزانی بیش از آنچه در ماده (۳) این قرارداد مقرر شده است محدود سازد.

۵- هرگاه صاحب کشتی محق باشد علیه مدعی نسبت به همان حادثه اقامه دعوی نماید دعاوی هر یک از طرفین متقابلاً تصفیه خواهد شد و مقررات این قرارداد در صورت وجود مازاد فقط شامل مازاد مذکور خواهد گردید.

۶- موضوع این که چه شخصی باید ثابت نماید که علت حادثه مورد دعوی در اثر غفلت یا خطای صاحب کشتی بوده است طبق قانون دادگاه رسیدگی کننده (لکس فوری) معین می شود.

۷- استناد به تحدید مسؤلیت دلیل قبول مسؤلیت نیست.

ماده ۲- ۱- تحدید مسؤلیت مقرر در ماده ۳ این قرارداد شامل مجموع مطالبات شخصی و مالی ناشی از هر حادثه مشخص بدون توجه به مطالبات ناشی از حوادث مشخص دیگر که قبلاً به وجود آمده و یا بعداً به وجود آید می‌باشد.

۲- چنانچه مجموع مطالبات ناشی از یک حادثه مشخص از حدود مسؤلیت مقرر در ماده ۳ تجاوز نماید ممکن است مجموع مبالغی که مشخص حدود مسؤلیتهاست تشکیل اعتبار مخصوص معینی را بدهد.

۳- اعتباری که بدین ترتیب تشکیل می‌شود فقط برای پرداخت مطالباتی است که در مقابل تحدید مسؤلیت باید انجام گیرد.

۴- بعد از برقراری اعتبار مخصوص و در صورتی که اعتبار مزبور عملاً برای مدعی موجود باشد هیچ طلبکاری که از این اعتبار باید استفاده نماید نمی‌تواند نسبت به سایر دارائیهای صاحب کشتی برای وصول طلب خود اقامه دعوی نماید.

ماده ۳- ۱- صاحب کشتی می‌تواند میزان مسؤلیت خود را به شرح مذکور در ماده ۱ به مبالغ زیر محدود نماید:

الف- در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات مالی گردد جمعاً به نسبت هر تن ظرفیت کشتی ۱۰۰۰ فرانک.

ب- در صورتی که سانحه منجر به خسارات بدنی گردد جمعاً به نسبت هر تن ظرفیت کشتی ۳۱۰۰ فرانک.

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

۲- در پرداخت هر قسمت از اعتبار مخصوص تقسیم وجوه به نفع طلبکاران بایستی به

نسبت طلب مسلم و قطعی آنها صورت گیرد.

۳- چنانچه صاحب کشتی قبل از تقسیم اعتبار مخصوص تمام یا قسمتی از بدهی های مذکور در بند (۱) از ماده (۱) را پرداخت نموده باشد نامبرده نسبت به اعتبار مخصوص مذکور قائم مقام قانونی دریافت کننده خواهد بود. ولی حقوق او در این مورد محدود به میزانی است که طلبکار می توانسته طبق قوانین ملی کشوری که در آنجا اعتبار به وجود آمده از صاحب کشتی مطالبه نماید.

۴- هنگامی که صاحب کشتی ثابت نماید که بعداً ملزم خواهد گردید و جوهی در حدود تمام یا قسمتی از بدهی های مندرج در بند (۱) ماده (۱) این قرارداد را بپردازد دادگاه یا مقام صلاحیتدار دیگر کشوری که اعتبار مخصوص در آن به وجود آمده است می تواند دستور دهد و جوه کافی به طور موقت کنار گذارده شود تا صاحب کشتی بتواند بعداً حقوق خود را از محل اعتبار مخصوص به نحوی که در بند ماقبل ذکر گردیده است استیفاء نماید.

۵- به منظور تعیین حدود مسؤلیت صاحب کشتی طبق مفاد این قرارداد کشتیهایی که ظرفیت آنها از سیصد تن کمتر باشند در عداد کشتیهای سیصد تنی محسوب خواهند شد.

۶- منظور از فرانک مذکور در این قرارداد واحد پولی است که دارای شصت و پنج و نیم میلی گرم طلا به عیار نهمصد در هزار باشد. مبالغ مذکور در بند ۱ این ماده بایستی به پول رایج کشوری که طبق مقررات آن تحدید مسؤلیت صاحب کشتی درخواست گردیده بر اساس بهای آن با توجه به واحد پولی که فوقاً تعریف گردید در تاریخی که صاحب کشتی اعتبار مخصوص را برقرار خواهد نمود و از محل آن پرداخت هایی کرده یا تضمیناتی داده که به موجب قوانین آن کشور معادل آن را پرداخت نماید تبدیل گردد.

۷- به منظور اجرای این قرارداد ظرفیت کشتی به شرح زیر محاسبه می شود:

در مورد کشتیهای بخاری یا موتوری ظرفیت خالص به اضافه مقدار حجمی که از ظرفیت غیر خالص بابت ماشین یا موتور خانه که برای تعیین ظرفیت خالص کسر شده و در مورد سایر کشتیها ظرفیت خالص در نظر گرفته می شود.

ماده ۴- بدون آنکه خللی به مقررات بند ۲ ماده ۳ این قرارداد وارد شود قوانین مربوط به برقراری و یا احیاناً تسهیم وجوه اعتبار مخصوص اگر وجود داشته باشد و همچنین کلیه

مقررات مربوط به نحوه اجرای آن تابع قانون ملی کشوری که اعتبار محدود در آن برقرار شده خواهد بود.

ماده ۵- ۱- هرگاه مالک کشتی حق داشته باشد مسئولیت خود را به موجب این قرارداد محدود سازد و کشتی و اموال و یا کشتی دیگر او در حوزه قضایی کشور متعاهدی توقیف شود و یا به منظور اجتناب از توقیف وجه‌الضمان یا وثیقه داده باشد دادگاه یا سایر مقامات صلاحیتدار کشور مزبور می‌تواند چنانچه ثابت شود صاحب کشتی قبلاً وجه‌الضمان یا وثیقه کافی به میزان تمام مسئولیت خویش را به موجب مقررات این قرارداد تودیع کرده است و یا وجه‌الضمان یا وثیقه مزبور برای استیفای حق طلب کار بالفعل موجود باشد دستور آزادی کشتی یا وجه‌الضمان یا مال مورد وثیقه را صادر نماید.

۲- هرگاه در موارد مندرج در بند ۱ این ماده وثیقه یا وجه‌الضمان به شرح مذکور در ذیل داده شود:

الف- در بندری که حادثه موجد طلب رخ داده است.

ب- در اولین بندر توقف بعد از وقوع حادثه اگر حادثه مزبور در بندر رخ نداده باشد.

ج- در بندر پیاده کرده مسافرین یا تخلیه بار چنانچه ادعای خسارت بدنی مربوط به خسارات وارده به محمولات کشتی باشد دادگاه یا سایر مقامات صلاحیتدار دستور آزادی کشتی یا وجه‌الضمان یا وثیقه را با تحقیق شرایط مندرج در بند ۱ این ماده صادر خواهد نمود.

۳- مقررات بند ۱ و ۲ این ماده شامل مواردی نیز می‌گردد که وجه‌الضمان یا وثیقه سپرده شده از لحاظ مبلغ کمتر از میزان کامل تعهد تعیین شده به موجب این قرارداد باشد مشروط بر این که وجه‌الضمان یا وثیقه دیگری برای مابه‌التفاوت آنها تودیع گردد.

۴- چنانچه به موجب این قرارداد صاحب کشتی وجه‌الضمان یا وثیقه دیگری معادل تمام بدهی خود سپرده باشد وجه‌الضمان یا وثیقه مزبور برای تأمین کلیه دعاوی ناشی از یک حادثه دریایی که صاحب کشتی نسبت به آن حق تحدید مسئولیت را داراست مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

۵- آئین دادرسی مربوط به دعاوی اقامه شده به موجب مقررات این قرارداد و مدت زمانی که طی آن دعاوی مزبور بایستی اقامه و تعقیب شود به موجب قانون ملی کشور متعاهدی که

در آن اقدام قانونی به عمل آمده است تعیین خواهد گردید.

ماده ۶ - ۱ - مسؤولیت مالک کشتی در این قرارداد نیز شامل مسؤولیت خود کشتی خواهد بود.

۲ - با رعایت مفاد بند ۳ این ماده مقررات این قرارداد به همان کیفیتی که شامل مالک کشتی می‌گردد شامل مستأجر - مدیر عامل و تجهیزکننده - فرمانده و کارکنان کشتی و همچنین کارکنان صاحب کشتی اجاره‌کننده - مدیر عامل و بهره‌بردار کشتی نیز در طی خدمت می‌گردد مشروط بر این که حدود مسؤولیت صاحب کشتی و کلیه اشخاص مذکور در بالا در مورد مطالبات مالی و شخصی ناشی از یک حادثه مشخص دریایی از مبلغی که طبق ماده (۳) این قرارداد معین شده است تجاوز ننماید.

۳ - چنانچه علیه فرمانده یا کارکنان کشتی دعوی اقامه گردد این اشخاص می‌توانند میزان مسؤولیت خود را محدود سازند ولو آن که عللی که موجب وقوع حادثه و اقامه دعوی شده در اثر خطا یا قصور یک یا چند نفر آنها ایجاد شده باشد. ولی هرگاه فرمانده یا یکی از کارکنان کشتی در عین حال مالک کشتی یا شریک او و یا مستأجر یا مدیر عامل یا تجهیزکننده باشد مقررات این بند فقط موقعی قابل اجراست که عمل یا خطا یا غفلت از طرف شخص مذکور به عنوان فرمانده یا کارکنان کشتی صورت گرفته باشد.

ماده ۷ - هر دفعه‌ای که صاحب کشتی یا هر شخص که طبق مقررات ماده ۶ این قرارداد دارای همان حقوق او می‌باشد از دادگاه دولت متعاقد درخواست برقراری تحدید مسؤولیت را بنماید و یا آن که تقاضا کند کشتی یا اموال توقیف شده یا وثیقه یا هر گونه تأمین دیگری که در حوزه قضایی آن دولت داده است آزاد گردد مقررات این قرارداد شامل او نیز می‌شود. معذالک هر دولت متعهدی حق خواهد داشت کلاً یا بعضاً دولت غیر متعاقد دیگر یا هر شخصی را که هنگام درخواست برقراری تحدید مسؤولیت یا رفع توقیف کشتی یا اموال توقیف شده یا وثیقه یا هر گونه تأمین که به موجب مفاد ماده ۵ این قرارداد سپرده و به طور عادی ساکن هیچیک از دول متعاقد دیگر نیست و یا محل اقامت اصلی وی در کشور متعاقد نباشد یا هر کشتی که نسبت به آن درخواست تحدید مسؤولیت یا درخواست رفع توقیف گردیده و هنگام چنین درخواستی پرچم کشور متعاقد را نیفراشته باشد از مزایای این

قرارداد محروم سازد.

ماده ۸- هر دولت متعاهدی این حق را برای خود محفوظ خواهد داشت که تعیین نماید چه نوع دیگری از کشتیها باید از لحاظ مقررات این قرارداد به منزله کشتیهای دریایما محسوب بشوند.

ماده ۹- این قرارداد برای امضاء دولتی که در دهمین دوره اجلاس کنفرانس سیاسی مربوط به حقوق دریایی شرکت داشته‌اند مفتوح خواهد بود.

ماده ۱۰- این قرارداد بایستی به تصویب برسد و اسناد مربوط به تصویب آن به دولت بلژیک تسلیم شود. دولت مزبور از مجرای سیاسی وصول اسناد مذکور را به اطلاع کلیه دول امضاءکننده و ملحق شده به قرارداد خواهد رسانید.

ماده ۱۱ - ۱- این قرارداد ۶ ماه پس از تاریخ تسلیم لاقبل دو فقره اسناد تصویبی از طرف کشورهاییک که حداقل پنج کشور از آنها هر یک دارای کشتیهای جمعاً به ظرفیت غیرخالص یک میلیون تن یا بیشتر باشند به موقع اجراء گذارده خواهد شد.

۲- اجرای این قرارداد در مورد کشورهاییک که آن را پس از تاریخ مذکور در بند ۱ که برای قابل اجرا بودن این قرارداد پیش‌بینی گردیده امضاء می‌نمایند شش ماه بعد از تاریخ تسلیم اسناد تصویبی از طرف آن دولت خواهد بود.

ماده ۱۲- هر دولتی که در دهمین دوره اجلاس کنفرانس سیاسی مربوط به حقوق دریایی نیز شرکت نکرده باشد می‌تواند به این قرار داد ملحق شود.

اسناد الحاق به قرارداد باید نزد دولت بلژیک تودیع شود و دولت بلژیک از مجرای سیاسی وصول اسناد مزبور را به کلیه دول امضاءکننده و ملحق شده به قرارداد اعلام خواهد نمود.

در مورد دولت ملحق شونده این قرارداد شش ماه بعد از تاریخ تودیع اسناد الحاق به مرحله اجراء در خواهد آمد ولی به هر صورت این عمل قبل از اجراء مقررات قرارداد به موجب مفاد بند ۱ ماده ۱ قابل اجرا نخواهد بود.

ماده ۱۳- هر یک از دول متعاهد می‌تواند بعد از آنکه این قرارداد نسبت به آن اجراء شد خروج خود را از آن اعلام دارد.

این خروج یک سال بعد از تاریخ تسلیم اعلام خروج به دولت بلژیک به مرحله اجرا گذارده خواهد شد و دولت بلژیک موضوع اعلام خروج را از مجرای سیاسی به کلیه دول امضاءکننده و ملحق شده به قرارداد اخطار خواهد نمود.

ماده ۱۴ - ۱ - هر یک از دول متعاقد می‌تواند در موقع تصویب یا الحاق به این قرارداد یا در هر موقعی بعد از آن کتباً به دولت بلژیک اعلام نماید که این قرارداد شامل قلمروهایی که دولت مزبور مسؤول روابط بین‌المللی آنهاست نیز بشود و مقررات این قرارداد شش ماه پس از تاریخ وصول اعلامیه مزبور به دولت بلژیک شامل قلمروهای مزبور نیز خواهد گردید مشروط بر این که این قرارداد در مورد دولت متعاقد نیز به مورد اجراء گذارده شده باشد.

۲ - هر دولت متعهده‌ای که بموجب بند ۱ این ماده طی اعلامیه درخواست نماید این قرارداد نسبت به قلمروی که آن دولت مسؤول روابط بین‌المللی آنست تعمیم یابد می‌تواند در هر موقع بعد از آن تاریخ به دولت بلژیک اعلام نماید مقررات این قرارداد دیگر شامل قلمرو مزبور نگردد این اعلام خروج یک سال پس از تاریخ دریافت آن توسط دولت بلژیک به موقع اجراء گذارده خواهد شد.

۳ - دولت بلژیک وصول اعلامیه‌ای را که به موجب این ماده دریافت نموده است از مجرای سیاسی به اطلاع کلیه دول امضاءکننده و ملحق شده به قرارداد خواهد رسانید.

ماده ۱۵ - هر دولت متعاقد می‌تواند سه سال پس از تاریخی که این قرارداد را اجرا کرده است یا در هر موقعی بعد از آن تقاضا نماید کنفرانس جدیدی برای اصلاح مقررات این قرارداد تشکیل شود. هر کشور متعاقد که بخواهد از این حق استفاده نماید باید مراتب را به دولت بلژیک اعلام نماید و دولت بلژیک ظرف مدت شش ماه از آن تاریخ کنفرانس را تشکیل خواهد داد.

ماده ۱۶ - این قرارداد در مورد روابط بین‌کشورهایی که آن را تصویب نموده یا به آن ملحق شده‌اند ناسخ و جانشین قرارداد بین‌المللی متحدالشکل نمودن پاره‌ای مقررات مربوط به تحدید مسؤولیت صاحبان کشتی دریایماکه در تاریخ ۲۵ اوت ۱۹۲۴ به امضاء رسیده است خواهد گردید.

با تأیید مراتب فوق نمایندگان مختار این قرارداد را امضاء نمودند.

این قرارداد در تاریخ دهم اکتبر ۱۹۵۷ در یک نسخه در بروکسل به زبانهای فرانسه و انگلیسی که هر دو متن متساویاً معتبر می‌باشد تنظیم گردیده و در بایگانی دولت بلژیک ضبط گردیده و دولت بلژیک نسخ مصدق آن را توزیع خواهد نمود.

مقاوله‌نامه مربوط به امضاء

۱ - هر دولت می‌تواند هنگام امضاء یا تصویب این قرارداد یا الحاق به آن هر یک از محدودیت‌های مندرج در بند ۲ ذیل را برای خود محفوظ نگهدارد ولی تقاضای انجام هیچگونه محدودیت دیگری نسبت به مقررات این قرارداد مجاز نیست.

۲ - محدودیت‌های مجاز عبارتند از:

- الف - حفظ حق عدم اجرای مقررات مندرج در قسمت ج بند (۱) ماده (۱).
- ب - حفظ حق تنظیم مقررات مربوط به محدودیت مسؤلیت در مورد کشتیهایی که کمتر از سیصد تن باشند از طریق قوانین ملی.
- ج - حفظ حق اجرای مقررات این قرارداد از طریق قانونی نمودن آن و یا از راه منظور نمودن مقررات آن در قوانین ملی.

۳- قرارداد بین‌المللی برقراری بعضی از مقررات متحدالشکل در تصادم کشتیها و مقاوله‌نامه امضاء آن

مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵

ماده ۱ - در موردیکه بین کشتیهای دریایما و یا بین کشتیهای دریایما و شناورهای مخصوص کشتیرانی داخلی تصادمی رخ دهد جبران خسارت وارده به کشتیها یا اشیا یا اشخاصیکه در داخل آنها هستند طبق مقررات زیر بدون در نظر گرفتن منطقه تصادم بعمل می‌آید:

ماده ۲ - اگر تصادم اتفاقی و ناشی از وضع جبری (فرس مازور) بوده و یا علل تصادم مبهم باشد جبران خسارات وارده به عهده خود کسانی است که خسارت دیده‌اند. این مقررات همچنین شامل مواردی می‌باشد که کشتیها یا یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشد.

ماده ۳ - اگر تصادم در نتیجه خطای یکی از کشتیها باشد جبران خسارات به عهده طرفی است که مرتکب خطا شده است.

ماده ۴ - اگر خطا مشترک باشد مسئولیت هر یک از کشتیها متناسب با اهمیت تقصیر است که از طرفین سر زده است و هرگاه تشخیص درجه اهمیت تقصیر با شواهد و قرائن ممکن نباشد و یا تقصیر طرفین بنظر یکسان برسد مسئولیت به نسبت متساوی تقسیم می‌شود. جبران خسارات وارده به کشتیها - محمولات آنها - اثاث و یا سایر دارایی ملاحان - مسافران و پاکسان دیگری که در کشتی باشند به نسبتی که در بالا ذکر شده به عهده کشتیهایی می‌باشد که تقصیر متوجه آنها است و حتی نسبت به اشخاص ثالث کشتی بیش از نسبت فوق در جبران خسارات مسؤول نخواهد بود.

کشتیهای مقصر نسبت به خسارات ناشی از فوت و صدمات جسمی در مقابل اشخاص ثالث مشترکاً و متفرداً مسؤول می‌باشند بدون آنکه نسبت به حقوق کشتی که سهم بیشتری زائد بر آنچه بموجب قسمت اول این ماده قاعدتاً باید پردازد و کارسازی داشته لطمه وارد آورد. در مورد تسهیم خسارات اتخاذ تصمیم نسبت به مفهوم و آثار هر قرارداد و یا مقرراتی که بموجب آنها مسئولیت صاحبان کشتی نسبت به اشخاص که در داخل کشتی هستند محدود می‌گردد به عهده قوانین ملی و اگذار خواهد گردید.

ماده ۵ - مسئولیت مقرر در مواد پیش در مواردی هم که تصادم به علت خطای راهنما اتفاق افتد قابل اجرا است ولو آنکه عمل راهنمایی قانوناً اجباری باشد.

ماده ۶ - حق اقامه دعوی برای جبران خسارات ناشیه از یک تصادم تابع اعتراض و رعایت تشریفات مخصوص نمی‌باشد.

در مورد مسئولیت ناشی از تصادم هیچگونه تعبیر فرضی قانونی رافع مسئولیت نیست.

ماده ۷ - مرور زمان اقامه دعوی در مورد جبران خسارات مربوط به تصادم دو سال از تاریخ وقوع حادثه می‌باشد:

مدت مرور زمان در مورد اقامه دعوی برای تسهیم خسارت مقرر در قسمت ۳ ماده ۴ یکسال از تاریخ پرداخت است. موجبات انقطاع و یا تعلیق مرور زمان تابع قوانین دادگاهی است که رسیدگی پرونده امر به او محول شده است چنانچه توقیف کشتی مدعی علیه در آبهای ساحلی کشوری که اقامتگاه و یا مرکز اصلی عملیات تجارتنی شاکلی است ممکن نباشد دول متعاقد حق دارند مدتهای معین شده در بالا را به موجب قوانین خود تمدید نمایند. ماده ۸ - پس از تصادم فرمانده هر یک از کشتیها بایستی بدون آن که خطری جدی متوجه کشتی خود یا خدمه و یا مسافرینش بشود تا حدود امکان به کشتی دیگر و خدمه و مسافرین آن کمک نماید. همچنین هر یک از آنان باید تا حدود امکان نام کشتی و بندر وابسته و نیز نام بندری را که ترک کرده و بندر بعدی خود را به اطلاع یکدیگر برسانند.

اثرات نقض مقررات این ماده مسئولیتی متوجه مالک کشتی نمی‌سازد.

ماده ۹ - دول متعاقد تعهد می‌کنند چنانچه به موجب قوانین داخلی خود مجازاتی برای نقض مواد قبل نداشته باشند مسئولیت را رأساً به عهده گرفته یا این که با پیشنهاد به مقامات مقننه اقدامات لازم برای جلوگیری از نقض این مقررات به عمل آورند.

دول متعاقد تعهد می‌کنند به اسرع وقت یکدیگر را از قوانین موجود و یا مقرراتی را که در کشورهای خود برای اجرای ماده فوق وضع خواهند کرد مطلع سازند.

ماده ۱۰ - بدون این که به قراردادهایی که بعداً ممکن است منعقد شود خللی وارد گردد مقررات این قرارداد به هیچ وجه تاثیری در قوانین جاری کشورها در مورد تحدید مسئولیت صاحبان کشتیها همچنین نسبت به تعهدات قانونی ناشیه از قرارداد حمل یا هر قرارداد دیگری ندارد.

ماده ۱۱ - قرارداد حاضر شامل کشتیهای جنگی و کشتیهای دولتی که منحصرأ به انجام خدمات عمومی دارند نمی‌گردد.

ماده ۱۲ - وقتی تمام کشتیهای مربوط به یک دعوی متعلق به دول متعاقد باشد مقررات قرارداد حاضر درباره تمام اشخاصی که ذینفع هستند قابل اجرا است.

همچنین است در سایر موارد که مطابق قوانین ملی پیش‌بینی شده و در هر صورت مسلم

است که:

۱- در موردیکه اشخاص ذینفع تابع کشورهای باشند که به قرارداد ملحق نشده‌اند اجرای مقررات این قرارداد ممکن است از طرف هر یک از دول متعاقد موکول به شرط معامله متقابل شود.

۲- وقتی تمام اشخاص ذینفع تبعه کشوری باشند که رسیدگی پرونده در دادگاه آن کشور مطرح است مقررات قانون ملی قابل اجرا خواهد بود و مفاد این قرارداد تأثیری نخواهد داشت.

ماده ۱۳- مفاد قرارداد حاضر شامل جبران هرگونه خسارات خواه از اجراء و یا عدم اجرای یک مانور و خواه از عدم رعایت مقررات که از طرف یک کشتی به کشتی دیگر و اشیاء و اشخاص داخل آن وارد شود ولو در حقیقت تصادمی هم رخ نداده باشد نیز می‌گردد.

ماده ۱۴- هر دولت متعاقد حق دارد پس از سه سال از موقع اجرای قرارداد حاضر تقاضای تشکیل کنفرانس جدیدی را به منظور بررسی اصلاحات در متن این قرارداد و به خصوص تعمیم اجرای مقررات آنرا بنماید. ممالکی که از این اختیار استفاده می‌کنند می‌توانند منظور خود را به وسیله دولت بلژیک به اطلاع سایر دول برسانند دولت نامبرده ترتیب تشکیل کنفرانس را در ظرف شش ماه خواهد داد.

ماده ۱۵- ممالکی که قرارداد حاضر را امضاء نکرده‌اند بنا به تقاضای خود می‌توانند به این قرارداد ملحق شوند اینگونه الحاق از مجرای سیاسی به اطلاع دولت بلژیک و به وسیله آن دولت به اطلاع سایر دول متعاقد خواهد رسید و پس از یکماه از ارسال یادداشت از طرف دولت بلژیک نافذ خواهد شد.

ماده ۱۶- مفاد این قرارداد پس از امضاء باید به تصویب برسد. دولت بلژیک پس از حداکثر یکسال از تاریخ امضاء قرارداد با دول متعهده‌ای که حاضر به تصویب قرارداد هستند تماس خواهند گرفت تا نسبت به اجرای مفاد آن اقدام به عمل آید.

در صورت تصمیم به الحاق اسناد تصویبی باید بلافاصله در بروکسل تودیع گردد و قرارداد پس از یکماه از تاریخ تودیع اسناد لازم‌الاجرا خواهد بود.

امضاء پروتکل این قرارداد تا یکسال دیگر به نفع ممالکی که در کنفرانس بروکسل حاضر بوده‌اند مفتوح خواهد بود و پس از انقضای این مدت، الحاق ممالک مزبور با رعایت ماده ۱۵ صورت خواهد گرفت.

ماده ۱۷ - در مواردیکه هریک از دول متعاهد قرارداد حاضر را فسخ کند اثرات آن یکسال پس از روزی که فسخ به اطلاع دولت بلژیک رسیده است نافذ بوده و مفاد قرارداد نیز بین سایر دول متعاهد به قوت خود باقی خواهد بود.

ماده الحاقی - برخلاف مدلول ماده ۱۶ مفاد ماده ۱۵ این قرارداد در مواردیکه تصادم معلول خطای راهتمایی که قانوناً هدایت کشتی را اجباراً عهده دار است، الزام آور نیست مگر این که دول متعاهد در مورد تحدید مسؤلیت صاحبان کشتی‌های دریایی موافقتنامه دیگری تنظیم نمایند.

در بروکسل در یک نسخه تهیه شد

تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰

پروتکل امضاء

در هنگام امضاء قرارداد متحدالشکل ساختن بعضی از مقررات مربوط به تصادم و نجات و معاضدت دریایی که در تاریخ امروز منعقد شده نمایندگان مختار امضاء کننده زیر توافق حاصل کردند که:

مقررات قراردادهای مذکور در مستعمرات و مستملکات دول متعاهد با در نظر گرفتن محدودیتهائی که ذیلا گفته خواهد شد قابل اجرا است:

۱ - دولت آلمان اعلام می‌دارد که تصمیمات خود را درباره مستعمرات خود محفوظ دارد.

دولت مزبور به هریک از مستعمرات خود حق الحاق و فسخ قراردادها را جداگانه واگذار می‌کنند.

۲ - دولت دانمارک حق الحاق و فسخ قراردادهای مزبور را درباره ایسلاند و مستعمرات و متصرفات دانمارک جداگانه جهت خود محفوظ می‌دارد.

۳ - دولت ممالک متحده آمریکا حق الحاق و فسخ قراردادهای مذکور را برای جزایر متصرفاتی ممالک متحده آمریکا جداگانه محفوظ می‌دارد.

۴- دولت پادشاهی بریتانیای کبیر حق الحاق و فسخ قراردادهای مذکور را برای هر یک از مستعمرات و تحت‌الحمایه‌ها و سرزمینهای بریتانیا و همچنین برای جزیره قبرس جداگانه محفوظ می‌دارد.

۵- دولت ایتالیا حق الحاق بعدی به قراردادها را برای توابع و مستعمرات خود محفوظ می‌دارد.

۶- دولت هلند حق الحاق بعدی به قراردادها را برای مستعمرات و متصرفات اندونزی محفوظ می‌دارد.

۷- دولت پرتغال حق الحاق بعدی به قراردادها را برای مستعمرات و متصرفات خود محفوظ می‌دارد.

این قبولی‌ها ممکنست با یک اعلام عمومی که شامل تمام مستعمرات و متصرفات می‌گردد با اعلامیه‌های مخصوص انجام پذیرد. برای اعلام الحاق و فسخ تشریفات معین شده در دو قرارداد حاضر که امروزه تصویب رسیده رعایت خواهد شد. بدیهی است که تشریفات مزبور در مورد تصویب مقاله‌نامه امضاء نیز ممکنست متساویاً اعلام گردد. در بروکسل در یک نسخه تهیه شده ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰

۴- قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها و پروتکل امضاء

ماده ۱- در این قرارداد کلمات زیر در مفاهیم ذیل به کار رفته است:

الف- «متصدی حمل» به طور کلی اطلاق می‌شود به صاحب کشتی یا اجاره‌کننده کشتی که با فرستنده محموله قرارداد حمل منعقد می‌نماید.

ب- «قرارداد حمل» فقط به قراردادهایی اطلاق می‌گردد که براساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل کالا از طریق دریا تنظیم شده منعقد می‌شود و نیز هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی

حمل و صاحب بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین نماید قرارداد حمل تلقی می‌گردد.

ج - «محموله» شامل هرگونه بار و کالا و امتعه و مال التجاره و غیره می‌گردد به استثناء حیوانات زنده و بارهایی که طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شده و به این ترتیب حمل گردد.

د - «کشتی» منظور از آن هر شناور است که برای حمل محموله در دریا به کار رود.
ه - «مدت حمل محمولات» شامل مدتی است از زمان بارگیری کالا به کشتی تا زمان تخلیه آن از کشتی.

ماده ۲ - با توجه به مفاد ماده ۶ در کلیه قراردادهای باربری از طریق دریا مسئولیت - تعهدات - حقوق و مصونیت‌های متصدی نسبت به بارگیری - جابجا کردن - انبار کردن - حمل - محافظت - مواظبت و تخلیه این‌گونه محمولات به شرحی که ذیلاً بیان می‌شود خواهد بود.
ماده ۳ - ۱ - متصدی حمل مکلف است قبل و در شروع هر سفر مراقبت‌های لازم را به شرح ذیل به عمل آورد:

الف - کشتی را قابل دریانوردی بنماید.

ب - کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را به طور شایسته تهیه و تدارک نماید.
ج - انبارها - یخچالها - سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی را که کالا در آن حمل می‌شود جهت نگهداری و حمل آن مناسب و بی‌خطر سازد.

۲ - با توجه به مفاد ماده ۴ متصدی حمل موظف است به طور شایسته و با دقت محمولات را بارگیری - جابجا - انبار - حمل - محافظت - مواظبت و تخلیه نماید.

۳ - پس از وصول و قبول مسئولیت کالا متصدی حمل یا فرمانده و یا عامل متصدی حمل بر حسب تقاضای فرستنده بارنامه‌ای با مشخصات زیر جهت او صادر می‌نماید:

الف - علایم مشخصه‌ای که جهت شناسایی محموله ضروری می‌باشد مانند همان علائمی که توسط فرستنده محموله قبل از شروع بارگیری کتبا داده شده می‌باشد در صورتی که محموله بدون روپوش باشد علایم مذکور بر روی محموله گذاشته می‌شود و چنانچه محموله در صندوق یا دارای پوشش باشد علامت باید به طور وضوح روی صندوق یا

پوشش آن نقش شود به طوری که تا پایان مسافرت عادتاً خوانا بماند.

ب - تعداد بسته‌ها و نگله‌ها یا مقدار یا وزن برحسب مورد به نحوی که کتباً از طرف فرستنده محموله تعیین و تسلیم شده.

ج - وضع و حالت ظاهری کالا.

متصدی حمل فرمانده یا عامل متصدی حمل ملزم نخواهند بود که در بارنامه دریایی علایم - تعداد - مقدار یا وزنی را قید نمایند که صحت آنها به موجب دلیل کافی مشکوک بوده و یا وسیله مناسب برای رسیدگی آنها در اختیار نداشته باشند.

۴ - چنین بارنامه‌ای مدرک دریافت کالا به وسیله متصدی حمل به شرح مندرج در بند ۳ الف - ب - ج این ماده خواهد بود.

۵ - فرستنده محموله نسبت به صحت علایم - تعداد - مقدار و وزن محموله به نحوی که هنگام حمل اظهار داشته در مقابل متصدی حمل ضامن شناخته می‌شود و موظف است فرامت متصدی حمل را در مقابل هرگونه فقدان - خسارت و هزینه‌های ناشی از عدم صحت اطلاعات مذکور پردازد. استحقاق متصدی حمل به دریافت چنین غرامتی مسئولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد حمل می‌باشد نسبت به هیچ شخصی به جز فرستنده محموله محدود نخواهد ساخت.

۶ - در صورتی که همزمان یا قبل از نقل مکان محموله و تسلیم آن به تحویل گیرنده اخطاریه‌ای حاکی از فقدان یا خسارت وارده به محموله؛ شرح و کیفیت آن کتباً به متصدی حمل یا نماینده او در بندر تخلیه تسلیم نگردد نقل مکان محموله و دادن آن به کسی که طبق قرارداد حمل باید محموله به او تسلیم شود (چنانچه فقدان و خسارت آشکار نباشد در ظرف سه روز) دلیل بر تحویل کامل محموله مندرج در بارنامه او طرف متصدی حمل خواهد بود. چنانچه فقدان یا خسارت وارده به محموله آشکار نباشد اخطاریه مذکور باید ظرف سه روز پس از تحویل محموله تسلیم شود.

در صورتی که در موقع دریافت وضع و حالت کالا مورد رسیدگی و بازدید طرفین قرار گرفته باشد تسلیم اخطار کتبی ضروری نخواهد بود.

متصدی حمل و کشتی در تمام موارد در کلیه مسئولیتهای مربوط به فقدان و

خسارت‌بری خواهند بود مگر این که ظرف یک سال پس از تحویل محمولات و یا تاریخی که محمولات می‌بایستی تحویل داده شوند اقامه دعوی بعمل آمده باشد. متصدی حمل و دریافت‌کننده محموله باید همه گونه تسهیلات معقول را جهت رسیدگی و تشخیص فقدان و خسارات واقعی و یا خساراتی که تصور وقوع آن به محموله می‌رود فراهم سازد.

۷- پس از بارگیری به تقاضای فرستنده محموله باید در روی بارنامه‌ای که برای او توسط متصدی حمل یا فرمانده کشتی و یا عامل متصدی حمل صادر شود جمله «محموله بارگیری شده» قید گردد. مشروط بر این که اگر فرستنده محموله قبلاً سندی دال بر تعلق محموله به او دریافت داشته آن را مسترد دارد ولی به اختیار متصدی حمل ممکن است در سند مذکور نام کشتی یا کشتیهای حامل محموله و تاریخ یا تواریخ حمل محموله توسط متصدی حمل و عامل او و یا فرمانده کشتی ذکر شود در این صورت سند مزبور که حاوی مشخصات مذکور در بند ۲ ماده ۳ می‌باشد از نظر این ماده بارنامه (محموله بارگیری شده) تلقی می‌گردد.

۸- ذکر هرگونه شرط - قید یا موافقت در قرارداد حمل محموله جهت بری ساختن متصدی یا کشتی از مسؤلیت در مورد فقدان یا خسارات وارده به محموله ناشی از تقصیر یا اهمال یا غفلت در انجام وظایف و تعهدات مصرحه در این ماده و یا کاهش آنها کان لم یکن بلااثر خواهد بود. شرط مربوط به برخورداری متصدی حمل از بیمه و یا استفاده از شروط مشابه این طور تلقی می‌شود که متصدی حمل از مسؤلیت بری می‌باشد.

ماده ۴-۱- متصدی حمل و کشتی هیچکدام مسؤل فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریاوردی نخواهند بود مگر اینکه از طرف متصدی حمل در آماده نمودن کشتی برای دریاوردی و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب و بی خطر ساختن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین مواظبت محموله طبق بند یک ماده ۳ سعی و اهتمام کافی می‌ذول نشده باشد. هرگاه فقدان و یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریاوردی باشد اثبات اهمال سعی و اهتمام کافی به عهده متصدی حمل و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت می‌نمایند خواهد بود.

۲- متصدی حمل و کشتی مسئول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهند

بود:

الف- غفلت و قصور و یا اعمال فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا نماینده مجاز متصدی

حمل هنگام دریاوردی و اداره امور کشتی.

ب- آتش سوزی که به سبب خطا و یا عمل عمدی یا تبانی شخص متصدی حمل نباشد.

ج- خطرات و سوانح در دریا و یا در آبهای قابل کشتیرانی.

د- بلای آسمانی.

ه- جنگ.

و- عملیات اخلا لنگران.

ز- بازداشت یا متوقف ساختن کشتی به امر پادشاه یا حکام و یا ملت یا مقامات قضایی.

ح- تضییقات قرنطینه.

ط- عمل یا خطای فرستنده محموله یا صاحب بار یا عامل یا نماینده او.

ی- اعتصاب و بستن کارگاه‌ها و یا خودداری یا جلوگیری از کار کالا و یا بعضاً به هر علتی

که باشد.

ک- شورش و بلوا.

ل- نجات و مجاهدت برای نجات دادن جان افراد و یا اموال در دریا.

م- کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری ناشی از معایب مخفی یا

طبیعت مخصوص و نقایص ذاتی کالا.

ن- نقص بسته بندی کالا.

س- نقائص و یا کامل نبودن علایم و مشخصات.

ع- هیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشد.

خ- هر علت دیگری که از تقصیر و یا تبانی متصدی حمل و یا عامل و یا نماینده مجاز او

ناشی نشده باشد ولی اثبات این امر به عهده کسی است که بخواهد از این استثناء استفاده نماید

و باید ثابت کند که فقدان یا خسارت و زیان وارده به علت تقصیر و تبانی و یا غفلت و یا

قصور متصدی حمل یا عامل و یا نماینده مجاز او نبوده است.

۳- فرستنده محموله در مورد فقدان یا خسارت وارد به متصدی حمل و یا کشتی به هر سبب و علتی که ناشی از تقصیر و غفلت فرستنده محموله و یا عامل و یا نماینده مجاز او نباشد مسؤول نخواهد بود.

۴- هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال و یا هرگونه انحراف معقول کشتی نقص و تخلف از مقررات این قرارداد حمل نیست و متصدی حمل مسؤول فقدان و یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود.

۵- متصدی حمل و یا کشتی هیچکدام در مورد فقدان و یا خسارت وارد به کالا مسئولیتی زائد بر ۱۰۰ لیره استرلینگ (و یا معادل آن به ارز خارجی) برای هر بسته کالا یا واحد آن نخواهد داشت مگر اینکه نوع و ارزش این گونه محموله قبل از حمل توسط فرستنده محموله اظهار گردیده و در بارنامه نیز قید شده باشد.

این اظهار چنانچه در بارنامه قید شده باشد دلیل بر صحت موضوع می‌باشد ولی متصدی حمل را مقید نموده و دلیل قطعی علیه نامبرده نخواهد بود.

متصدی حمل یا عامل او و یا فرمانده می‌توانند با فرستنده محموله نسبت به تعیین حداکثر مبلغ دیگری غیر از آنچه در بالا تعیین شده توافق نمایند مشروط بر این که از مبلغ فوق‌الذکر کمتر نباشد.

چنانچه فرستنده محموله نوع یا ارزش جنس را عالمأ و «عامداً» برخلاف واقع در بارنامه قید کند متصدی حمل و کشتی در مورد فقدان یا خسارت وارد به محموله مسؤول نخواهند بود.

۶- اجناس قابل اشتعال و یا انفجار و یا خطرناک را که متصدی حمل فرماده و یا عامل متصدی حمل بدون علم و اطلاع از کیفیت و نوع اقدام به بارگیری آنها نموده‌اند بعد از نوع و کیفیت آنها به عللی آگاه شوند می‌توانند در هر موقع قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت هیچ‌گونه غرامت و هزینه‌ای که ممکن است به طور مستقیم و یا غیر مستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آنها را تخلیه یا نابود و یا بلااثر کنند. چنانچه حمل این‌گونه محمولات با علم و اطلاع صورت گیرد و بعداً وجود آن برای کشتی و محمولات ایجاد خطر کند متصدی حمل می‌تواند آن را به طریق مذکور در بالا در هر محلی

که صلاح باشد تخلیه و یا نابود و یا بلااثر نماید در این صورت مسئولیتی متوجه متصدی حمل نخواهد بود مگر نسبت به خسارات مشترک دریایی که ممکن است به وجود آید. ماده ۵- متصدی حمل مختار است از تمام یا قسمتی از حقوق و مصونیت‌های خود گذشت نماید و یا بر مسئولیتها و تعهدات مندرج در این قرارداد بیفزاید مشروط بر این که این‌گونه گذشت‌ها یا افزایش در بارنامه‌ای که به فرستنده محموله تسلیم می‌شود قید گردد.

مقررات این قرارداد شامل قراردادهای اجاره در بست کشتی نمی‌شود ولی چنانچه در مورد کشتی تحت اجاره بارنامه صادر شود مقررات این قرارداد در مورد آنها قابل اجرا است ولی هیچ یک از این مقررات مانع از این نخواهد بود که در بارنامه شرایط مجازی مربوط به خسارت مشترک دریایی ذکر گردد.

ماده ۶- با وجود مقررات مذکور در مواد قبل متصدی حمل یا فرمانده یا عامل متصدی حمل و یا فرستنده محموله می‌توانند قراردادی با هر نوع شرط برای حمل محموله مشخص و تقبل هرگونه مسئولیت و تعهد از طرف متصدی حمل و حقوق و مزایای وی منعقد کنند و حتی ممکن است درباره مسئولیت متصدی حمل نسبت به قابلیت دریاوردی کشتی شرایط خاصی منظور دارند مشروط بر اینکه این شرایط مخالف نظم عمومی نباشد همچنین نسبت به مراقبت کارکنان یا عاملین متصدی حمل و یا نماینده مجاز او در مورد بارگیری - جابجا کردن - انبار کردن حمل - محافظت - مواظبت و تخلیه کالا شرایط خاصی منظور دارند مشروط بر این که با انعقاد قراردادهای مذکور بارنامه تنظیم نگردد و شرایط قرارداد در قبض رسیدی که غیر قابل انتقال خواهد بود ذکر و همچنین جمله «غیر قابل انتقال» در روی رسید مذکور قید شود. هر قراردادی که به این طریق منعقد شده باشد معتبر است.

مفاد این ماده شامل محمولات، بازرگانی معمول که در جریان عملیات عادی تجاری حمل و نقل می‌شود نمی‌باشد و فقط شامل محمولاتی است که نوع و وضع آنها و شرایط خاصی که برای حمل آنها وجود دارد و یا اوضاع و احوال شرایطی که به موجب آن عمل حمل باید انجام گیرد معقولا ایجاب انعقاد قرارداد خاصی را بنماید.

ماده ۷- هیچ یک از مقررات این قرارداد مانع از آن نخواهد بود که متصدی حمل و فرستنده محموله قیود شرایط محدودیت یا معافیت‌هایی را در قرارداد پیش‌بینی کنند که طبق آن

مسئولیت و تعهدات متصدی حمل و کشتی در مورد فقدان یا خسارات مربوط به محافظت و مواظبت و جابجا کردن محموله قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی که محموله در آن از طریق دریا حمل شده تعیین گردد.

ماده ۸ - مقررات این قرارداد در هیچ موردی در حقوق و تعهدات متصدی حمل مربوط به تحدید مسئولیت مالکین کشتی که فعلاً مجری است تأثیری ندارد.

ماده ۹ - منظور از واحدهای پولی که در قرارداد حاضر ذکر شده است ارزش طلای آنها می‌باشد.

دول متعاهدی که واحد پول آنها غیر از استرلینگ می‌باشد این حق را برای خود محفوظ می‌دارند که بتوانند مبالغی را که در این قرارداد به لیره استرلینگ تعیین شده طبق سیستم پولی کشور خود به ارقام معادل آن تبدیل نمایند.

قوانین ملی ممکن است حق تأدیه قرضی را با پول ملی خود مطابق نرخ ارز در روز رسیدن کشتی به بندر تخلیه کالای مورد بحث جهت مدیون محفوظ دارد.

ماده ۱۰ - مقررات این قرارداد شامل کلیه بارنامه‌های صادره در هر یک از دول متعاهد می‌گردد.

ماده ۱۱ - دولت بلژیک حداکثر دو سال پس از تاریخ امضاء قرارداد با دول متعاهدی که آمادگی خود را برای تصویب آن اعلام کرده‌اند به منظور اتخاذ تصمیم جهت اجرای قرارداد تماس خواهد گرفت. اسناد تصویبی در تاریخی که مورد موافقت دول مزبور قرار گرفته در بروکسل تودیع خواهد شد. تسلیم اولیه اسناد تصویبی در صورت مجلسی که توسط نمایندگان دول شرکت‌کننده و وزیر امور خارجه بلژیک امضاء گردیده منعکس خواهد شد. تسلیم اسناد بعدی بوسیله یادداشت کتبی عنوان دولت بلژیک همراه اسناد تصویبی صورت خواهد گرفت.

رونوشت مصدق صورت جلسه مربوط به اولین اسناد تصویبی و یادداشتهای مذکور در بند قبل و همچنین اسناد تصویبی منضم به آنها بلافاصله توسط دولت بلژیک از مجرای سیاسی جهت دولی که به قرارداد ملحق شده‌اند ارسال خواهد شد.

در موارد مذکور در بند قبل دولت مزبور تاریخ وصول سند تصویبی را به اطلاع آنها خواهد رسانید.

ماده ۱۲ - دولتی که این قرارداد را امضاء نموده‌اند خواه در کنفرانس بین‌المللی بروکسل شرکت داشته و یا نداشته باشند می‌توانند به این قرارداد ملحق گردند.

دولتی که مایل به الحاق است قصد خود را کتباً به دولت بلژیک اعلام نموده و سند الحاق را ارسال خواهد نمود این سند در بایگانی دولت مزبور تودیع خواهد شد.

دولت بلژیک بلافاصله رونوشت مصدق یادداشت و سند الحاق را با ذکر تاریخ وصول یادداشت جهت دول امضاءکننده یا ملحق شده به قرارداد ارسال خواهد نمود.

ماده ۱۳ - دول متعاقد ممکن است در موقع امضاء تصویب یا الحاق اعلام نمایند که قبولی آنها نسبت به این قرارداد شامل بعضی یا هیچ یک از دومینیونهای خودمختار یا مستعمرات - مستملکات ماوراء بحار - تحت‌الحمايه‌ها یا سرزمینهایی که تحت حاکمیت یا اداره آنها است نگردد و بعداً بتوانند به طور جداگانه از طرف دومینیونهای خودمختار یا مستعمره - مستملکه ماوراء بحار - تحت‌الحمايه یا سرزمینی که در اعلامیه مستثنی کرده بودند به قرارداد ملحق شوند دول مزبور همچنین می‌توانند خروج از قرارداد را نسبت به هر یک از دومینیون خودمختار یا هر مستعمره مستملکه - ماوراء بحار تحت‌الحمايه یا قلمرو تحت حاکمیت و اداره خود را به طور جداگانه اعلام دارند.

ماده ۱۴ - این قرارداد در مورد دولتی که در تسلیم اولیه سند تصویبی شرکت کرده‌اند یک سال پس از تاریخ تنظیم صورت مجلس مربوط به تودیع اجرا خواهد شد.

در مورد دولتی که بعداً قرارداد را تصویب یا به آن ملحق می‌شوند و همچنین در مواردی که قرارداد طبق ماده ۱۳ لازم‌الاجرا می‌گردد شش ماه پس از وصول یادداشتهای مقرر در پاراگراف ۲ ماده ۱۱ و پاراگراف ۲ ماده ۱۲ توسط دولت بلژیک قرارداد مجری می‌گردد. ماده ۱۵ - در موردی که یکی از دول متعاقد مایل به خروج از قرارداد باشد باید طبق یادداشت کتبی مراتب را به دولت بلژیک اعلام دارد. دولت مزبور بلافاصله رونوشت مصدق یادداشت را با تعیین تاریخ وصول جهت کلیه دول متعاقد دیگر ارسال خواهد نمود.

خروج نسبت به دولتی که آن را اعلام نموده است یک سال پس از وصول یادداشت توسط دولت بلژیک به مرحله اجرا در خواهد آمد.

ماده ۱۶ - هر دولت متعاقد حق دارد به منظور اصلاحات ممکنه در متن قرارداد تقاضای تشکیل کنفرانس جدیدی را بنماید.

دولتی که از این حق استفاده می‌نماید باید یک سال قبل قصد خود را توسط دولت بلژیک به اطلاع سایر دول برساند دولت مزبور ترتیب تشکیل کنفرانس را خواهد داد.

در بروکسل در یک نسخه امضاء شد

۲۵ آگوست ۱۹۲۴

مقاله نامه امضاء

امضاء کنندگان زیر نمایندگان مختار ضمن امضاء قرارداد بین‌المللی متحدالشکل کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها این مقاله نامه را که قوت و ارزش آن برابر با مقررات مندرج در متن قرارداد مزبور است قبول نمودند.

دول متعاقد می‌توانند مفاد مقررات این قرارداد را یا به وسیله قانونی نمودن آن و یا به وسیله منظور کردن آن در قوانین ملی با در نظر گرفتن شکل مخصوص قانونگذاری خود لازم‌الاجرا سازند.

دول متعاقد می‌توانند حقوق زیر را جهت خود محفوظ دارند:

۱- مقرر دارند در مواردی که در پاراگراف ۲ ج تاح ماده ۴ به آن اشاره شده دارند بارنامه مجاز باشد نسبت به فقدان و خسارت ناشی از تقصیر شخص حمل‌کننده یا تقصیر نمایندگان مجاز وی که در پاراگراف الف پیش‌بینی نشده نامبرده را مسئول بدانند.

۲- ماده ۶ را تا آنجایی که تجارت ساحلی ملی مربوط به کلیه انواع کالاها می‌باشد بدون در نظر گرفتن محدودیتی که در آخرین پاراگراف آن ماده وجود دارد شمول دهد.

در بروکسل در یک نسخه امضاء شد

۲۵ آگوست ۱۹۲۴

۶- قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا

دول متعاهد با توجه به نافع بودن تنظیم موافقتنامه‌ای جهت یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا با انعقاد قراردادی به شرح زیر توافق نمودند:
ماده ۱ - در این قرارداد اصطلاحات زیر در مفاهیمی که به آنها اختصاص داده شده به کار رفته:

الف - «متصدی حمل» عبارتست از مالک - مستأجر و یا تجهیزکننده کشتی که طرف قرارداد حمل واقع شود.

ب - «قرارداد حمل» قراردادی است که از طرف متصدی حمل و یا به حساب او برای حمل مسافر منعقد گردد ولی قرارداد اجاره کشتی را شامل نمی‌گردد.

ج - «مسافر» فقط به شخصی اطلاق می‌گردد که بر طبق قرارداد حمل با کشتی حمل می‌شود.

د - «کشتی» فقط به کشتیهای دریایما اطلاق می‌گردد.

ه - «حمل» شامل مدتی است که مسافر در کشتی است و یا در حال سوار شدن و یا پیاده شدن از آن باشد ولی این مدت شامل زمانی که مسافر در ایستگاه دریایی و یا روی اسکله و یا تأسیسات دیگر بندری توقف نماید نخواهد بود. به علاوه مدت حمل شامل زمانی است که مسافر از طریق آب از خشکی به کشتی یا بالعکس حمل شود مشروط بر آنکه قیمت این حمل در بهای بلیط منظور شده باشد و یا وسیله به کار برده شده برای حمل اضافی از طرف متصدی حمل در اختیار مسافر قرار گرفته باشد.

و - «حمل و نقل بین المللی» عبارت از حمل و نقلی است که به موجب قرارداد حمل مبدا و مقصد در یک کشور واقع ولی بندر عرض راهی که کشتی در آن توقف می‌کند در کشور دیگر و یا مبدا و مقصد در دو کشور مختلف قرار گرفته باشند.

ز - «دولت شاهد» عبارتست از دولتی که تصویب و الحاق آن دولت به این قرارداد اجراء و خروج از آن اجرا نشده باشد.

ماده ۲- این قرارداد شامل هر حمل و نقل بین‌المللی است به شرطی که کشتی پرچم یک کشور متعاقد را برافراشته و یا اینکه به موجب قرارداد حمل مبداء یا مقصد آن در یک کشور متعاقد قرار داشته باشد.

ماده ۳-۱- در صورتی که متصدی حمل خود مالک کشتی باشد موظف است سعی و اهتمام کافی معمول دارد و مطمئن شود مأموران مجاز و نمایندگان او در حدود وظایف استخدامی خود عمل کرده و از ابتداء سفر و در تمام مدت حمل در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی - تهیه کارکنان و تدارک خواربار و تجهیز کشتی و تأمین جان مسافران از هر حیث کوشیده‌اند.

۲- در صورتی که متصدی حمل مالک کشتی حامل نباشد مراقبت خواهد نمود که مالک کشتی و تجهیزکننده بر حسب مورد و همچنین مأمورین و نمایندگان مجاز آنها حین انجام وظیفه در مورد انجام وظایف محوله مذکور در بند ۱ این ماده اهتمام کافی معمول داشته‌اند.

ماده ۴-۱- متصدی حمل مسئول خسارات ناشی از قوت یا صدمات بدنی مسافر خواهد بود مشروط بر این که حادثه‌ای که منجر به ایجاد خسارت گردیده در جریان سفر و بر اثر غفلت و تقصیر متصدی حمل - مأموران مجاز یا عاملین وی حین انجام وظیفه پیش آمده باشد.

۲- در صورتی که قوت یا صدمات بدنی ناشی و بر اثر تصادم - به گل نشستن - انفجار - حریق و یا غرق شدن کشتی باشد فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و مأموران مجاز و یا نمایندگان او اتفاق افتاده است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

۳- به استثناء مواردی که در بند ۲ این ماده شرط شده اثبات تقصیر و یا غفلت متصدی حمل مأموران مجاز یا نمایندگان او بعهده مدهی خواهد بود.

ماده ۵- در صورتی که متصدی حمل ثابت نماید فوت و یا صدمات بدنی بر اثر تقصیر و یا غفلت خود مسافر بوده و یا عمل مسافر در وقوع آن تأثیر داشته دادگاه ممکن است بر طبق مقررات خود متصدی حمل را کلاً و یا جزئاً از مسؤلیت بری نماید.

ماده ۶-۱- مسؤلیت متصدی حمل در مورد فوت یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از ۲۵۰۰۰۰ فرانک (هر فرانک دارای ۵/۵ میلی‌گرام طلا به عیار ۹۰۰ در هزار) تجاوز نخواهد کرد. مبلغ پرداختی ممکن است به پول رایج ملی به طور سراسر تبدیل گردد. تبدیل این مبلغ به پول رایج ملی غیر از طلا طبق ارزش طلای این پول در تاریخ پرداخت

صورت می‌گیرد.

- ۲- در صورتیکه پرداخت خسارت طبق قانون دادگاه رسیدگی کننده به صورت پرداخت درآمد مستمر صورت گیرد مبلغ کل پرداختی نباید از میزان تعیین شده در فوق تجاوز کند.
- ۳- با این وجود دستگاه قانونگذاری هر کشور متعهدی ممکن است میزان مسؤلیت بیشتری در مورد کسانی که به عنوان متصدی حمل در این کشورها مشغولند تعیین نمایند.
- ۴- همچنین متصدی حمل و مسافر ممکن است بر طبق قرارداد خصوصی مسؤلیتهای بیشتری تعیین کنند.

۵- هیچ‌گونه هزینه دادرسی که در عوی خسارات به وسیله دادگاه معین می‌شود جزء مبلغ مذکور در این ماده منظور نخواهد شد.

۶- حدود مسؤلیت مقرر در این ماده کلیه دعاوی اقامه شده‌ای را که به وسیله مسافریا از طرف او یا نماینده قانونی او و یا از طرف وراثت یا اشخاصی که تحت تکفل وی هستند در هر حادثه مشخص شامل می‌گردد.

ماده ۷- چنانچه ثابت شود خسارت وارده در اثر صمبل یا قصور عمدی متصدی حمل و یا با بی‌توجهی و یا علم بر احتمال وقوع خسارت صورت گرفته متصدی حمل از تحدید مسؤلیت مقرر در ماده ۶ استفاده نخواهد کرد.

ماده ۸- مقررات این قرارداد در حقوق و تعهدات متصدی حمل به شرح مقرر در قرارداد بین‌المللی تحدید مسؤلیت صاحبان کشتیهای دریایما یا در قوانین ملی که در مورد این تحدید مسؤلیت وضع می‌شود تأثیری نخواهد داشت.

ماده ۹- شروطی که در قرارداد قبل از وقوع حادثه موجد خسارت به منظور بری ساختن متصدی حمل در مقابل مسافر - نماینده قانونی او - وراثت و یا اشخاصی که تحت تکفل وی هستند مقرر گردد و یا در مورد تحدید مسؤلیت حدود کمتری را از آنچه در این قرارداد مذکور است قائل شود و یا در مواردی که اثبات امر به عهده متصدی حمل باشد تغییری داده شود و یا آنکه شرط شود اختلاف به داوری و یا دادگاه مخصوص ارجاع گردد شروط مزبور باطل است ولی مبطل خود قرارداد که تابع مقررات این قرارداد می‌باشد نخواهد بود.

ماده ۱۰- ۱- اقامه و طرح هرگونه دعاوی مربوط به خسارات ناشی از حمل و نقل به هر

نحوی که ایجاد شده باشد تابع شرایط و حدود مسئولیتهای پیش‌بینی شده در این قرارداد می‌باشد.

۲- دعاوی خسارات ناشی از صدمات بدنی به مسافر فقط به وسیله شخص او یا به نمایندگی از طرف او اقامه خواهد شد.

۳- در مورد فوت مسافر خسارات باید فقط به وسیله نمایندگان قانونی او یا وراثت و یا اشخاصی که تحت تکفل او بوده‌اند اقامه گردد مشروط بر این که اشخاص مذکور مطابق قانون دادگاه رسیدگی‌کننده حق مطالبه داشته باشند.

ماده ۱۱-۱- در موردی که به مسافر صدمات بدنی وارد شود باید ظرف ۱۵ روز از تاریخ پیاده شدن اخطار کتبی به متصدی حمل‌دائر به وقوع صدمات بدنی تسلیم نماید. در غیر این صورت فرض این است که مسافر سالم پیاده شده است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

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

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

۴- در مورد فوتی که ضمن سفر پیش می‌آید مدت مرور زمان از تاریخی که مسافری بایستی از کشتی پیاده شود محاسبه می‌گردد.

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

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

ماده ۱۲-۱- چنانچه علیه مأمور مجاز و یا عامل متصدی حمل‌دعوی اقامه گردد و دعوی مربوط به خسارات مذکور در این قرارداد باشد و این اشخاص ثابت کنند که عمل آنان در نتیجه اجرای وظایف محوله صورت گرفته است در این صورت نامبردگان می‌توانند از معافیتها و تحدید مسئولیتهایی که خود متصدی حمل می‌توانسته به موجب این قرارداد به آن

استناد نماید استفاده نمایند.

- ۲ - مجموع مبلغی که ممکن است در آن مورد از متصدی حمل و مأموران مجاز و یا عاملین او دریافت دارند از حدود معافیتهای یاد شده تجاوز نخواهد کرد.
- ۳ - با این وجود چنانچه ثابت شود عمل متصدی حمل یا مأمور مجاز او در ایجاد خسارت عامد باشد و یا با علم به احتمال وقوع خسارت مرتکب فعل یا ترک فعل شود نمی تواند از مقررات بند ۱ و ۲ این ماده استفاده نماید.
- ماده ۱۳ - این قرارداد شامل حمل و نقل های تجارتي به مفهوم ماده ۱ که به وسیله دولت و یا مؤسسات عمومی انجام می گیرند نیز خواهد بود.
- ماده ۱۴ - این قرارداد نسبت به مقررات قراردادهای بین المللی یا قوانین ملی در مورد مسؤلیت ناشی از خسارات اتمی مؤثر نخواهد بود.
- ماده ۱۵ - این قرارداد جهت امضاء کشورهای که در یازدهمین اجلاس کنفرانس سیاسی حقوق دریایی شرکت داشته اند مفتوح خواهد بود.
- ماده ۱۶ - این قرارداد باید به تصویب برسد و اسناد تصویبی نزد دولت بلژیک تودیع خواهد شد.
- ماده ۱۷ - این قرارداد بین دو کشوری که در نخستین بار آن را تصویب نموده اند سه ماه پس از تاریخ تودیع اسناد تصویبی دومین کشور به مورد اجرا گذاشته خواهد شد.
- ۲ - این قرارداد در مورد هر کشور امضاء کننده ای که پس از تودیع دومین سند تصویبی آن را تصویب می نماید سه ماه پس از تاریخ تودیع اسناد تصویبی آن کشور به مورد اجرا گذاشته خواهد شد.
- ماده ۱۸ - هر کشوری که در یازدهمین اجلاس کنفرانس سیاسی حقوقی دریایی نیز شرکت نکرده باشد ممکن است به قرارداد مزبور ملحق شود.
- اسناد الحاق نزد دولت بلژیک تودیع خواهد شد.
- این قرارداد نسبت به کشورهای ملحق شده سه ماه پس از تاریخ تودیع سند الحاق لازم الاجرا است ولی قبل از تاریخ اجرای آن به شرح مقرر در بند ۱ ماده ۱۷ لازم الاجرا نمی گردد.

ماده ۱۹ - هر دولت متعاقد در هر موقعی پس از اجرای این قرارداد در مورد خود حق فسخ آن را دارد.

با وجود این فسخ فقط موقعی می‌تواند صورت گیرد که از تاریخ رسید اعلامیه راجع به آن توسط دولت بلژیک یک سال گذشته باشد.

ماده ۲۰ - ۱ - هر دولت متعاقد ممکن است هنگام تصویب یا الحاق به قرارداد مزبور و یا هر موقع بعد از آن ضمن اعلامیه‌ای کتبی به عنوان دولت بلژیک شمول قرارداد را نسبت به کشورهایی که هنوز حق حاکمیت پیدا ننموده‌اند و آن کشور متعاقد مسؤول روابط بین‌المللی آنهاست اعلام دارد.

سه ماه پس از تاریخ دریافت اعلامیه توسط دولت بلژیک این قرارداد شامل کشورهای مذکور در آن خواهد شد.

سازمان ملل متحد ممکن است کشوری را که عهده‌دار امور آن و یا مسؤول روابط بین‌المللی آن می‌باشد مشمول این ماده بنماید.

۲ - سازمان ملل متحد یا هر دولت متعهده‌ای که به موجب بند ۱ این ماده اعلامیه‌ای صادر نموده‌اند ممکن است در هر موقع بعد از آن به دولت بلژیک اخطار نماید که این قرارداد شامل آن کشورها نگردد. فسخ یک سال پس از تاریخ دریافت اخطار مزبور به وسیله دولت بلژیک به عمل می‌آید.

ماده ۲۱ - دولت بلژیک کشورهایی را که در یازدهمین اجلاس کنفرانس سیاسی حقوق دریایی شرکت داشته‌اند همچنین کشورهایی را که به این قرارداد ملحق شده‌اند از امور زیر آگاه خواهد ساخت:

۱ - دریافت امضاء و الحاق و تصویبها بر طبق مواد ۱۵ و ۱۶ و ۱۸.

۲ - تاریخی را که قرارداد به مورد اجرا گذاشته خواهد شد طبق ماده ۱۷.

۳ - اعلامیه‌های مربوط به شمول قرارداد در مورد سرزمینها بر طبق ماده ۲۰.

۴ - دریافت اعلامیه‌های فسخ قرارداد بر طبق ماده ۱۹.

ماده ۲۲ - هر دولت متعاقد سه سال پس از اجرای این قرارداد در مورد آن دولت یا هر موقع بعد از آن ممکن است تقاضا نماید کنفرانسی به منظور اصلاح قرارداد تشکیل گردد.

هر دولت متعاهدی که از این حق استفاده می‌کند قصد خود را به دولت بلژیک اعلام خواهد نمود.

دولت بلژیک در طرف سه ماه پس از آن تاریخ در صورت توافق با کشورهای متعاهد به تشکیل کنفرانس اقدام خواهد نمود.

۲۹ آوریل ۱۹۶۱

پروتکل

هر دولت متعاهد ممکن است هنگام امضاء تصویب یا الحاق به این قرارداد محدودیتهای زیر را در نظر گیرد:

۱- در مواردی که به موجب قوانین ملی حمل و نقلی بین‌المللی شناخته نشود به قرارداد ترتیب اثر ندهد

۲- در مواردی که مسافر و یا متصدی حمل هر دو تابع دولت متعاهد باشند به قرارداد ترتیب اثر ندهد.

۳- با قانونی نمودن قرارداد و یا وارد کردن مفاد آن در قانونگذاری ملی به طرزى که اختصاص به قانونگذاری خود دارد قرارداد را لازم‌الاجرا سازد.

«قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط

به حقوق ممتاز و رهن دریایی و مقاوله نامه، امضاء بروکسل

۱۰ آوریل ۱۹۲۶» مصوب ۱۳۴۵/۴/۲۸

ماده ۱ - چنانچه رهن کشتیهایی که دارای تابعیت دولت متعاهد هستند مطابق قوانین آن دولت صورت گیرد و در دفتر عمومی ثبت کشتیها خواه در حوزه بندر ثبت کشتی و یا در

یک حوزه مرکزی به ثبت برسد این عمل در تمام کشورهای متعاقد معتبر شناخته خواهد شد.

ماده ۲ - حقوق مشروطه ذیل نسبت به کشتی و نسبت به کرایه حمل در سفری که مطالبات حقوق ممتاز طی آن ایجاد شده و نسبت به ملحقیات کشتی و ملحقیات کرایه حملی که از شروع سفر ایجاد شده است ممتاز تلقی می‌شود:

۱ - هزینه‌های قانونی و مخارجی که برای حفظ منافع مشترک طلبکاران و حفاظت کشتی و فروش آن و تقسیم حاصل فروش بعمل آمده و همچنین حقوق و عوارض متعلقه به کشتی - عوارض چراغهای دریایی - عوارض بندری و سایر حقوق و عوارض عمومی مشابه عوارض راهنمایی کشتی و هزینه حفاظت آن پس از ورود به آخرین بندر.

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

۳ - اجرت و هرگونه پرداخت مربوط به نجات و معاضدت در دریا و آن قسمت از خسارات مشترک دریایی که به عهده کشتی است.

۴ - جبران خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی همچنین خسارات وارده به تأسیسات بندری و کارگاههای تعمیر کشتی و راههای آبی قابل کشتیرانی و خسارات ناشی از صدمات جسمی وارده به مسافری و کارکنان کشتی و خسارات فقدان یا آسیب دیدن کالای کشتی و اثاث مسافری.

۵ - مطالبات ناشی از قراردادها و عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر وابسته طبق اختیارات قانونی خود برای تأمین احتیاجات واقعی جهت حفظ کشتی یا امکان ادامه مسافرت انجام می‌دهد خواه فرمانده مالک کشتی باشد یا نباشد و خواه طلبکار فرمانده و یا تدارک کننده مایحتاج کشتی یا تعمیر کننده کشتی یا وام دهنده و یا پیمانکار دیگری باشد.

ماده ۳ - حقوق ناشی از رهن کشتی مندرج در ماده یک بلافاصله مؤخر بر حقوق ممتاز مندرج در ماده قبل می‌باشد.

قوانین ملی ممکن است برای مطالبات مشابه دیگری غیر از آنچه در ماده فوق ذکر شده مزایایی قائل شوند ولی نباید در حقوق ناشی از رهن و حقوق ممتاز که مقدم بر آنها می‌باشند تغییری دهد.

- ماده ۴ - ملحقیات مال الاجاره و ملحقیات کشتی مندرج در ماده ۲ عبارت است از:
- ۱ - غرامت پرداختی به صاحب کشتی بابت خسارات وارده به کشتی که جبران نشده و همچنین خسارات از دست دادن کرایه حمل که به کشتی تعلق می‌گیرد.
 - ۲ - سهم صاحب کشتی بابت خسارات مشترک دریایی ناشی از زیانهای وارده به کشتی که جبران نشده یا ناشی از خسارات از دست دادن کرایه حمل.
 - ۳ - حق الزحمه مالک کشتی بابت معاضدت یا نجات در دریا تا پایان مسافرت پس از کسر وجوهی که باید در این مورد به فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتی هستند پرداخت شود.
- مقررات مال الاجاره شامل هزینه سفر و احياناً وجوهی که طبق ماده ۴ قرارداد مربوط به تعیین مسؤلیت مالکین کشتی است نیز می‌گردد.
- وجوه متعلقه به صاحب کشتی بابت قراردادهای بیمه و جوائز و کمکهای دولتی و سایر کمکهای ملی جزو ملحقیات کشتی یا ملحقیات مال الاجاره محسوب نمی‌شود.
- حقوق ممتاز پیش‌بینی شده به نفع اشخاصی که در خدمت کشتی هستند بر خلاف مفاد بند ۲ از ماده ۲ شامل تمام کرایه حمل مربوط به کلیه سفرهایی است که کشتی در مدت اعتبار قرارداد استخدام انجام داده است.
- ماده ۵ - مطالبات ممتاز ناشی از رهن مربوط به یک سفر به ترتیب مندرج در ماده ۲ قرار می‌گیرند.
- مطالبات مذکور در یک ردیف دارای حقوق ممتاز مساوی است و در صورت عدم کفایت وجوه به نسبت طلب بین آنها تقسیم خواهد شد.
- مطالبات مندرج در بندهای ۳ و ۵ ماده فوق‌الذکر به ترتیب معکوس تاریخی که ایجاد شده پرداخت می‌شود مطالبات مربوط به یک حادثه چنین تلقی می‌شود که در یک زمان ایجاد شده است.
- ماده ۶ - مطالبات ممتاز ناشی از آخرین سفر مقدم بر مطالبات سفرهای قبلی است.
- مطالبات ناشی از یک قرارداد استخدامی که برای چندین سفر منعقد شده باشد با مطالبات مربوط به آخرین سفر از حیث امتیاز مساوی خواهد بود.

ماده ۷ - طلبکاران ممتاز می‌توانند در تقسیم حاصل فروش اموال و اشیاء موضوع حقوق ممتاز تمام مبلغ طلب خود را بدون توجه به مقررات مربوط به تحدید مسؤلیت و کسر هیچ‌گونه مبلغی مطالبه نمایند ولی در هر حال سهمی که از حاصل فروش به آنها می‌رسد از آنچه در مقررات فوق مصرح است بیشتر نخواهد بود.

ماده ۸ - مطالبات ممتاز نسبت به کشتی از جمله حقوق عینی است.

ماده ۹ - صرف‌نظر از سایر موارد پیش‌بینی شده در قوانین ملی حقوق ممتاز در انقضای یک سال از بین می‌رود. مدت مرور زمان در مورد مطالبات ناشی از تهیه مایحتاج کشتی مندرج در بند ۵ از ماده ۲ از شش ماه تجاوز نمی‌کند.

حق ممتاز در مورد حق الزحمه مربوط به معاضدت و نجات از روزی شروع می‌شود که عملیات خاتمه یابد و در مورد خسارت ناشی از تصادم و سایر سوانح و آسیب جسمانی از روزی است که خسارت وارد شده و شروع حق ممتاز در مورد فقدان یا خسارت وارده به محمولات و اثاثیه از روزی است که محمولات و اثاثیه تحویل داده شده و یا می‌بایستی تحویل داده شود و در مورد تعمیر و تهیه مایحتاج کشتی و سایر موارد پیش‌بینی شده در بند ۵ ماده ۲ شروع حق ممتاز از روزیست که طلب ایجاد گردیده. در سایر موارد مرور زمان از روزی حساب می‌شود که دین از لحاظ مدت و جهات دیگر قابل وصول باشد. حق تقاضای مساعده یا جوهی به طور علی‌الحساب از طرف کارکنان کشتی مندرج در بند ۲ ماده ۲ قابل وصول تلقی نمی‌شود.

در مواردی که طبق قوانین ملی حقوق ممتاز از بین می‌رود فروش کشتی نباید موجب از بین رفتن حقوق ممتاز شود مگر آنکه طبق همان قوانین ملی مقرراتی برای انتشار و آگهی فروش مهلت و طرز اعلام فروش کشتی به دفتر عمومی ثبت کشتیها مندرج در ماده ۱ پیش‌بینی شده باشد.

تشخیص علل قطع مهلت‌های مذکور در فوق طبق قوانین ملی یا دادگاه است.

دول متعاهد این حق را برای خود محفوظ می‌دارند که در مواردی که توقیف کشتی مورد ادعای آبهای ساحلی کشوری که اقامتگاه یا مرکز عملیات مدعی است مقدور نباشد مهلت‌های فوق‌الاشعار را از روز ایجاد طلب حداکثر برای مدت ۳ سال طبق قوانین ملی تمدید نمایند.

ماده ۱۰ - در مورد کرایه حمل اعمال حقوق ممتاز تا زمانی ممکن است که کرایه هنوز وصول نشده و یا مبلغ آن درید فرمانده یا نماینده مالک کشتی باقی باشد. همین اصل در مورد ملحقیات کرایه حمل رعایت می‌گردد.

ماده ۱۱ - به استثنای آنچه که در قرارداد حاضر پیش‌بینی شده است حقوق ممتاز مذکور در فوق تابع هیچگونه تشریفات و شرط خاصی برای اثبات حق نمی‌باشد.

مقررات این ماده مانع نخواهد بود که هر دولت طبق قوانین ملی خود فرمانده را ملزم کند در موارد استقراض یا فروش محمولات کشتی تشریفات خاصی را رعایت نماید.

ماده ۱۲ - قوانین ملی باید نوع و شکل اسنادی که باید در کشتی نگاهداری و روی آنها عملیات رهنی مندرج در ماده ۱ ثبت گردد تعیین نماید ولی طلبکاری که تقاضای ثبت به ترتیب فوق را نموده است مسؤول از قلم افتادگی اشتباه یا تأخیر در ثبت روی اسناد مذکور در بالا نمی‌باشد.

ماده ۱۳ - مقررات مذکور در این قرارداد شامل تمام کشتیهایی می‌باشد که توسط شخصی غیر از مالک اداره و بهره‌برداری شده یا وسیله مستأجر اصلی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد به استثنای موردی که از مالک به طور غیرقانونی خلع ید شده و یا طلبکار فاقد حسن نیت باشد.

ماده ۱۴ - مقررات قرارداد حاضر نسبت به کشتیهای تابع کشورهای متعاقد و همچنین در مواردی که همین مقررات در قوانین ملی آنها پیش‌بینی شده معجزی است.

در هر حال اصل مندرج در بند فوق خللی به حقوق کشورهای متعاقد که در روابط خود با کشورهای دیگر مقررات مزبور را رعایت نمی‌کنند وارد نمی‌سازد.

ماده ۱۵ - قرارداد حاضر شامل کشتیهای جنگی و کشتیهای دولتی که به خدمات عمومی اختصاص دارد نمی‌گردد.

ماده ۱۶ - هیچیک از مقررات مذکور در فوق خللی به صلاحیت دادگاهها و مقررات آیین دادرسی و طرق اجرایی مندرج در قوانین ملی وارد نمی‌آورد.

ماده ۱۷ - دولت بلژیک حداکثر دو سال پس از تاریخ امضای قرارداد با دول متعاهدی که آمادگی خود را برای تصویب آن اعلام کرده اند به منظور اتخاذ تصمیم جهت اجرای قرارداد تماس خواهد گرفت.

اسناد تصویبی در تاریخی که مورد موافقت دول فوق قرار می‌گیرد در بروکسل تسلیم خواهد شد.

تسلیم اولین اسناد تصویبی طبق صورت مجلسی که به امضای نمایندگان دول شرکت کننده و وزیر خارجه بلژیک می‌رسد صورت خواهد گرفت.

تسلیم اسناد بعدی به وسیله یادداشت کتبی به عنوان دولت بلژیک و ارسال سند تصویبی صورت خواهد گرفت.

رونوشت مصدق صورت جلسه مربوط به اولین سند تصویبی و یادداشتهای بعدی و اسناد تصویبی مندرج در فوق فوراً توسط دولت بلژیک از طریق نمایندگی‌های سیاسی به دولی که قرارداد حاضر را امضا کرده و به آن ملحق شده اند ارسال می‌گردد و در عین حال دولت بلژیک تاریخ وصول یادداشت را نیز به اطلاع آنها خواهد رسانید.

ماده ۱۸- دول غیر متعاقد که در کنفرانس بین‌المللی بروکسل هم شرکت نداشته‌اند می‌توانند به قرداد فعلی ملحق شوند.

دولتی که مایل است به قرداد فعلی ملحق شود قصد خود را کتباً به دولت بلژیک اطلاع داده و سند الحاق را تسلیم خواهد نمود. این سند در بایگانی دولت بلژیک نگاهداری می‌شود.

دولت بلژیک فوراً رونوشت مصدق یادداشت و سند الحاق را با تعیین تاریخ وصول برای دولی که قرداد را امضا کرده‌اند خواهد فرستاد.

ماده ۱۹- دول متعاقد می‌توانند موقع امضاء قرداد و تصویب یا الحاق به آن اعلام کنند که قبولی آنها شامل بعضی یا هیچ یک از دو مینیونهای خود مختار یا مستعمرات - متصرفات ماوراء بحار دول تحت الحمایه یا سرزمینهایی که تحت حاکمیت یا اداره آنها است نشود و دول متعاقد می‌توانند بعداً جداگانه به نام هر دو مینیون خود مختار مستعمره - متصرفه ماوراء بحار دولت تحت الحمایه یا سرزمینی که در اعلامیه آنها مستثنی شده به قرداد ملحق شوند. هم چنین دول متعاقد می‌توانند به ترتیب مندرج در فوق خروج هر دو مینیون خود مختار یا هر مستعمره - متصرفه ماوراء بحار - دولت تحت الحمایه یا سرزمین تحت حاکمیت یا اداره آنها را از قرداد حاضر اعلام دارند.

ماده ۲۰- مفاد قرداد حاضر در مورد دولی که در تشریفات تسلیم اولین سند تصویبی

شرکت کرده‌اند یک سال پس از تاریخ صورت جلسه مربوطه مجری خواهد بود. درباره سایر دولی که بعداً قرارداد را تصویب می‌کنند یا به آن ملحق می‌شوند همچنین در موارد پیش بینی شده در ماده ۱۹ مدت مقرر برای اجرای قرارداد شش ماه از تاریخ تسلیم یادداشت‌های مقرر طبق بند ۲ ماده ۱۷ و بند ۲ ماده ۱۸ به دولت بلژیک می‌باشد.

ماده ۲۱ - در صورتی که یکی از دول متعاقد بخواهد از قرداد حاضر خارج شود باید یادداشت اعلام خروج را کتبا به دولت بلژیک تسلیم کند و دولت بلژیک فوراً رونوشت مصدق یادداشت را با تعیین تاریخ وصول به اطلاع سایر دول متعاقد خواهد رسانید. اثر خروج درباره دولتی که آن را اعلام نموده است یک سال پس از وصول یادداشت به دولت بلژیک ظاهر می‌شود.

ماده ۲۲ - هر دولت متعاقد حق دارد تقاضای تشکیل کنفرانس جدیدی را به منظور بررسی اصلاحات ممکنه در متن این قرارداد بنماید.

دولتی که خواهان استفاده از این اختیار است باید یک سال قبل قصد خود را توسط دولت بلژیک به اطلاع سایر دول برساند دولت بلژیک در دعوت به کنفرانس اقدام خواهد نمود.

مقاله‌نامه مربوطه به امضاء

نمایندگان مختار مذکور در ذیل ضمن امضای قرداد بین‌المللی متحدالشکل کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مقاله‌نامه حاضر را که قوت و ارزش آن مطابق مواد مندرج در قرارداد است قبول کرده‌اند:
اول - دستگاه قانونگذاری هر دولت آزاد است که:

۱ - بین مطالبات مندرج در بند ۱ ماده ۲ ترتیب معینی که مبتنی بر حفظ منافع خزانه کشور باشد برقرار کند.

۲ - به ادارات مسؤل امور بنادر و کارگاههای تعمیر کشتی و چراغهای دریایی و راههای قابل کشتیرانی اختیار دهد در مواردی که بقایای کشتی یا سایر اشیایی را که موجب مزاحمت کشتیرانی گردیده و آنها را برداشته‌اند و یا در مواردی که این ادارات طلبی بابت حقوق بندری از کشتی دارند و یا در نتیجه غفلت کشتی خساراتی وارد شده چنانچه از عهده پرداخت

برنایند خود کشتی یا بقایای آن و یا اشیاء کشتی را توقیف و آنها را به فروش رسانیده و از حاصل فروش مقدم بر طلب سایر طلبکاران خسارات خود را تأمین نماید.

۳- در مورد خسارات وارده به تأسیسات بندری از نظر مطالبات ترتیبی غیر از آنچه در مواد ۵ و ۶ آمده برقرار کند.

دوم - مندرجات این قرارداد ختلی به مقررات قوانین ملی دول متعاقد که به مؤسسات بیمه عمومی امتیازی در مورد مطالبات ناشی از بیمه کارکنان کشتی اعطا نموده وارد نمی‌آورد، در بروکسل در یک نسخه امضاء شده ۱۰ آوریل ۱۹۲۶.

قانون الحاق دولت ایران به مقاوله نامه شماره ۱۰۸ مربوط به

شناسنامه ملوانی ملی کارکنان کشتی ها

مصوب ۱۳۴۵/۹/۲۴

ماده واحده - الحاق دولت ایران به مقاوله نامه شماره ۱۰۸ مربوط به شناسنامه ملوانی ملی کارکنان کشتیها که مشتمل بر یک مقدمه و چهارده ماده می باشد در تاریخ سیزدهم مه ۱۹۵۸ به تصویب چهل و یکمین دوره اجلاسیه کنفرانس عمومی سازمان بین‌المللی کار در ژنو رسیده است تصویب می شود.

مقاوله نامه شماره ۱۰۸

مقاوله نامه مربوط به شناسنامه ملوانی ملی کارکنان کشتیها

کنفرانس عمومی سازمان بین‌المللی کار که بنا به دعوت هیأت مدبره دفتر بین‌المللی کار چهل و یکمین دوره اجلاسیه خود را در تاریخ ۲۹ آوریل ۱۹۵۸ در ژنو منعقد ساخته.

پس از اخذ تصمیم نسبت به تصویب پیشنهادهای مختلف مربوط به شناسایی متقابل و یا بین‌المللی یک شناسنامه ملوانی ملی برای ملوانان (هفتمین موضوع دستور دوره اجلاسیه) و این که این پیشنهادها به صورت مقاله‌نامه بین‌المللی در آید در تاریخ ۱۳ مه ۱۹۵۸ مقاله‌نامه زیر را به نام مقاله‌نامه مربوط به شناسنامه ملوانی کارکنان کشتیها مورد تصویب قرار می‌دهد.

ماده ۱-۱ - این مقاله‌نامه شامل کلیه ملوانانی می‌گردد که به هر عنوان در کشتیهای تجارتي غیر جنگی استخدام گردند و این کشتیها در سرزمینی که این مقاله‌نامه در آن اجرامی گردد به ثبت رسیده باشد و به طور معمول جزو بحریه تجارتي (کشتیرانی دریایی) محسوب گردد.
 ۲- هرگاه در این که بعضی از صنوف افراد جزو کارکنان کشتی به مفهوم این مقاله‌نامه محسوب می‌شوند یا نه تردیدی پیش آید مقام صلاحیتدار هر کشور پس از مشاوره با اتحادیه‌های ملوانان و صاحبان کشتی این موضوع را حل و فصل خواهد کرد.

ماده ۲-۱ - هر یک از کشورهای عضو که این مقاله‌نامه در آن مجری است باید به درخواست ملوانان و طبق مقررات مذکور در ماده ۴ ذیل برای آنان کارت شناسایی صادر نماید و در هر حال در موردی که صدور چنین سندی جهت بعض صنوف دریانوردان ممکن نباشد کشور مزبور می‌تواند به جای چنین سندی گذرنامه‌ای که مبین این امر باشد که دارنده آن دریانورد به مفهوم این مقاله‌نامه است جهت وی صادر نماید.

این گذرنامه از نظر این مقاله‌نامه دارای همان ارزش شناسنامه ملوانی دریانوردان می‌باشد.
 ۲- هر یک از کشورهای عضو که مقاله‌نامه حاضر در آن مجری شده می‌تواند برای سایر ملوانان که در خدمت کشتیرانی داخلی بوده یا در اداره مشاغل کشور خود ثبت نام نموده باشند به درخواست آنان شناسنامه ملوانی دریانوردی صادر نماید.

ماده ۳ - شناسنامه ملوانی برای همیشه در اختیار ملوانان باقی خواهد ماند.

ماده ۴-۱ - شناسنامه ملوانی باید بسیار ساده تنظیم و از جنس یادوامی انتخاب شود و همچنین طوری تنظیم شود که هر نوع تغییری در آن به عمل آید فوراً قابل کشف باشد.

۲- شناسنامه ملوانی باید حاوی نام و عنوان مقام صادرکننده و تاریخ و محل صدور و همچنین مبین این امر باشد که مدرک مزبور شناسنامه ملوانی ملوان از نظر این مقاله‌نامه است.

۳- شناسنامه ملوانی باید حاوی مطالب مربوط به دارنده آن به شرح زیر باشد:

الف- نام به طور کامل (نام و نام خانوادگی در صورتی که مورد داشته باشد)

ب- محل و تاریخ تولد.

ج- مشخصات جسمانی.

د- عکس.

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

۴- هرگاه یکی از کشورهای عضو اقدام به صدور شناسنامه ملوانی برای ملوان خارجی

بنماید درج ملیت او ضروری نیست زیرا تعیین قطعی ملیت به آن وسیله میسر نخواهد بود.

۵- تاریخ پایان اعتبار شناسنامه ملوانی باید در خود کارت قید شده باشد.

۶- با در نظر گرفتن مقررات بالاتصمیم راجع به شکل و مضمون دقیق شناسنامه ملوانی و

همچنین سایر محتویات آن با کشور عضو صادرکننده خواهد بود که این امر را پس از

مشورت با سازمانهای صاحبان کشتی و ملوانان انجام خواهد داد.

۷- قوانین و آئین نامه‌های داخلی ممکن است ذکر جزئیات دیگری را در شناسنامه

ملوانی مقرر دارند.

ماده ۵- ۱- هر ملوانی که دارای شناسنامه ملوانی معتبری باشد که از طرف مقامات

ذیصلاحیت مملکتی صادر شده باشد که این مقوله نامه در آن مجری است باید مجدد در آن

مملکت پذیرفته شود.

۲- ملوانان مزبور لااقل یک سال پس از انقضاء مدتی که در شناسنامه ملوانی قید شده

است باید از طرف کشور مربوطه پذیرفته گردد.

ماده ۶- ۱- هر کشور عضو ورود ملوانان را در سرزمینی که این مقوله نامه در آن مجری است

مجاز خواهد شمرد به شرطی که ملوان مزبور دارای شناسنامه ملوانی معتبر بوده و بخواهد به

طور موقت و در مدت توقف کشتی در بندر پیاده شود.

۲- هرگاه شناسنامه ملوانی دارای قسمت‌های خالی بوده و تکمیل نشده باشد هر کشور

عضو باید در صورت تقاضای افراد ذینفع به ملوانی که دارای شناسنامه ملوانی معتبر باشد

اجازه ورود به سرزمینی که این مقوله نامه در آن اجرا می‌شود برای مقاصد ذیل بدهد:

- الف - به کشتی مربوط به خود برسد و یا به کشتی دیگری منتقل شود.
- ب - به مقصد رسیدن به کشتی مربوط به خود و یا بازگشت به موطنش به عنوان ترانزیت از آن کشور عبور نماید.
- ج - مقاصد دیگری که مقامات ذیصلاحیت کشور عضو مربوط گواهی نموده باشند.
- ۳ - هر کشور عضو که می خواهد به ملوانی اجازه ورود بدهد می تواند قبل از آن که جهت یکی از مقاصد مذکور در فوق اجازه ورود بدهد از اوارانه مدرک قابل قبولی را خواستار شود از آن جمله یک نوشته از طرف ملوان یا صاحب کشتی یا نمایندگی ذینفع یا کنسول مربوط حاکی از قصد ملوان و مشعر بر این که او بر اجراء قصد خود قادر خواهد بود.
- دولت عضو همچنین می تواند مدت توقف ملوان را محدود به مدتی بکند که برای مقصود مورد نظر کافی تشخیص داده شود.
- ۴ - این ماده به هیچ وجه نباید به عنوان تحدید حق یک کشور عضو که نخواهد به شخص بخصوصی اجازه ورود و یا توقف در خاک خود بدهد تلقی گردد.
- ماده ۷ - الحاق رسمی به این مقاله نامه به مدیر کل دفتر بین المللی کار ابلاغ و توسط مشارالیه به ثبت خواهد رسید.
- ماده ۸ - ۱ - این مقاله نامه فقط برای کشورهای عضو سازمان بین المللی کار که الحاق آنها از طرف مدیر کل به ثبت رسیده است لازم الاجرا می باشد.
- ۲ - مقاله نامه ۱۲ ماه پس از تاریخ ثبت الحاق دو کشور عضو از طرف مدیر کل وارد مرحله اجرایی می شود.
- ۳ - از آن پس مقاله نامه برای سایر کشورهای عضو ۱۲ ماه پس از ثبت الحاق هر یک از آنها قابل اجرا می باشد.
- ماده ۹ - ۱ - هر یک از کشورهای عضو که به این مقاله نامه ملحق گردند می تواند در انقضای ده سال از تاریخ اولین مرحله اجرای مقاله نامه با ارسال اعلامیه ای که در دفتر بین المللی کار ثبت خواهد شد الحاق خود را به مقاله نامه حاضر لغو نماید. الغای الحاق به مقاله نامه یک سال پس از تاریخ ثبت آن عملی خواهد شد.
- ۲ - هر یک از کشورهای عضو که به این مقاله نامه ملحق شده باشد و تا یک سال پس از

انقضای مهلت ده ساله مذکور در بند فوق از حق الغای آن استفاده ننماید برای مدت ده سال دیگر به اجرای مفاد آن مکلف خواهد بود و بعد از آن در رأس هر ده سال طبق شرایط این ماده حق الغای الحاق به آن را خواهد داشت.

ماده ۱۰-۱- مدیرکل دفتر بین‌المللی کار موارد ثبت الحاق و لغو الحاق را که دول عضو به او ابلاغ می‌نمایند به اطلاع سایر کشورهای عضو خواهد رسانید.

۲- با اعلام دومین الحاق مدیرکل دفتر بین‌المللی کار توجه دول عضو را به تاریخی که مقاله نامه حاضر وارد مرحله اجرایی خواهد گردید معطوف خواهد ساخت.

ماده ۱۱- طبق مفاد ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد مدیرکل دفتر بین‌المللی کار اطلاعات کامل درباره کلیه موارد الحاقی و لغو الحاقی که طبق مواد فوق‌الذکر صورت می‌گیرد جهت ثبت به دبیرکل سازمان ملل متحد اطلاع خواهد داد.

ماده ۱۲- هیأت مدیره دفتر بین‌المللی کار در هر زمان که ضروری بداند گزارشی در خصوص نحوه اجرای این مقاله نامه به کنفرانس عمومی تسلیم نموده و هرگاه ایجاب نماید موضوع تجدید نظر در کلیه و یا قسمتی از مقررات مقاله نامه حاضر را در دستور کار کنفرانس قرار خواهد داد.

ماده ۱۳- ۱- چنانچه کنفرانس مقاله نامه جدیدی را که متضمن تجدید نظر در کلیه یا قسمتی از مقاله نامه حاضر باشد مورد پذیرش قرار دهد در این صورت مشروط به این که مقاله نامه جدید متضمن مقررات دیگری نباشد به ترتیب زیر عمل خواهد شد:

الف- الحاق مقاله نامه تجدید نظر شده جدید از طرف یک کشور عضو به خودی خود از تاریخی که مقاله نامه جدید به مرحله اجرایی وارد شود و صرف نظر از مفاد ماده ۹ فوق متضمن انصراف فوری آن عضو از اجرای مقررات این مقاله نامه خواهد گردید.

ب- از تاریخی که مقاله نامه تجدید نظر شده جدید به مرحله اجرا درآید مسئله الحاق به مقاله نامه حاضر منتفی خواهد بود.

۲- در هر حال مقررات مقاله نامه حاضر به همین صورت در مورد اعضایی که به آن ملحق شده و الحاق خود را به مقاله نامه تجدید نظر شده اعلام نکرده باشند مجری خواهد

ماده ۱۴ - متن انگلیسی و فرانسه این مقاوله نامه متساویاً معتبر می باشد.
متن فوق متن معتبر مقاوله نامه ای است که طی چهل و یکمین دوره اجلاسیه کنفرانس عمومی سازمان بین المللی کار که در ژنو تشکیل و در تاریخ ۱۴ مه ۱۹۵۸ ختم آن اعلام گردیده مورد تصویب قرار گرفته است. به اعتبار مراتب فوق در تاریخ ۲۸ مه ۱۹۵۸ امضاء گردید.

رئیس کنفرانس - ایشروکلوازاکی
مدیرکل دفتر بین المللی کار - داویدا. موریس

قانون الحاق دولت ایران به قرارداد بین المللی (کنوانسیون)

سازمان بین المللی آب نگاری (هیدروگرافی)^۱

مصوب ۱۳۴۷/۴/۱۹

ماده واحده - قرارداد بین المللی (کنوانسیون) مربوط به سازمان بین المللی آب نگاری (هیدروگرافی) مشتمل بر یک مقدمه و ۲۳ ماده و یک آیین نامه عمومی و یک آیین نامه مالی که در تاریخ ۳ مه ۱۹۶۸ از طرف نهمین کنفرانس بین المللی دفتر آب نگاری (هیدروگرافی) تصویب گردیده و توسط نماینده دولت به امضاء رسیده تصویب و به سازمان بنادر و کشتیرانی اجازه داده می شود بر اساس این قرارداد بین المللی (کنوانسیون) عضویت سازمان بین المللی آب نگاری (هیدروگرافی) را قبول و حق عضویت مربوط را کماکان از محل بودجه مربوط بردارد.

تبصره - وزارت امور خارجه مکلف است اسناد تصویب قرارداد بین المللی (کنوانسیون) مربوط به سازمان بین المللی آب نگاری (هیدروگرافی) را طبق ماده ۱۸ آن به دولت موناکو تسلیم نماید.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۶۸۶۲ مورخ ۱۳۴۷/۶/۱۴ - صفحه ۲۷۰ مجموعه قوانین سال

کنوانسیون مربوط به سازمان بین‌المللی هیدروگرافی

دولت‌های شرکت‌کننده در این کنوانسیون

با توجه به این‌که دفتر بین‌المللی هیدروگرافی با تکمیل نمودن نقشه‌ها و مدارک دریایی به منظور به‌وجود آوردن امنیت و ایجاد تسهیلات بیشتر در امر کشتیرانی در جهان به‌وجود آمده مایل به ادامه همکاری در زمینه هیدروگرافی بر اساس بین‌الدول می‌باشند.

به ترتیب ذیل موافقت به عمل آورند:

ماده ۱- به موجب این کنوانسیون مقر سازمان بین‌المللی هیدروگرافی که از این پس سازمان نامیده می‌شود در موناکو خواهد بود.

ماده ۲- سازمان مزبور کاملاً فنی و مشورتی است و نظر آن موارد ذیل می‌باشند:

الف- هم‌آهنگ نمودن فعالیت دفاتر ملی هیدروگرافی.

ب- یکسان نمودن هرچه بیشتر نقشه‌ها و مدارک دریایی.

ج- اتخاذ روش‌های اجرایی مفید و مطمئن و بهره‌برداری از نظریات هیدروگرافی.

د- توسعه علوم در زمینه هیدروگرافی و فیزی که در شرح ترسیم‌های آقیانوسها به‌کار

می‌رود.

ماده ۳- اعضای سازمان دولت‌هایی خواهند بود که در این کنوانسیون شرکت می‌نمایند.

ماده ۴- سازمان متشکل خواهد بود از:

کنفرانس بین‌المللی هیدروگرافی که از این پس «کنفرانس» نامیده می‌شود.

دفتر بین‌المللی هیدروگرافی که از این به بعد «دفتر» خوانده می‌شود و اداره آن با کمیته

مدیریت است.

ماده ۵- وظایف کنفرانس عبارت است از:

الف- صدور دستورات در مورد عملیات و کار سازمان.

ب- انتخاب اعضای کمیته مدیریت و نمایندگان آن.

ج- رسیدگی به گزارشاتی که از طرف دفتر داده می‌شود.

د- تصمیم‌گرفتن در مورد کلیه موضوعات فنی و اداری که از طرف دولت‌های عضو یا دفتر

پیشنهاد می‌شود.

ه - تصویب بودجه با اکثریت آراء دو سوم کشورهای عضو حاضر در کنفرانس.
و - پذیرفتن اصلاحات مربوطه به مقررات عمومی و مالی با اکثریت آراء دو سوم کشورهای عضو.

ز - با اکثریت فوق‌الذکر قبول هر گونه مقررات دیگری که از نظر وضعیت مدیران و کارمندان دفتر لازم به نظر برسد.

ماده ۶-۱ - کنفرانس متشکل خواهد بود از نمایندگان دولتهای عضو که هر پنج سال یک بار جلسه عادی آن تشکیل می‌شود جلسه فوق‌العاده کنفرانس می‌تواند بنا به تقاضای یک کشور عضو یا دفتر مشروط به این که اکثریت دولتهای عضو موافقت نمایند تشکیل گردد.

۲- تشکیل کنفرانس حداقل شش ماه قبل از طرف دفتر اطلاع داده می‌شود و دستور جلسه موقتی آن نیز همراه اطلاعیه مزبور ارسال می‌گردد.

۳- کنفرانس رئیس و نائب رئیس خود را انتخاب می‌نماید.

۴- هر دولت عضو دارای یک حق رأی می‌باشد. لکن در مورد رأی دادن برای موضوعاتی که در ماده ۵ (ب) اشاره شد هر دولت بر حسب جدولی که برای تناژ شناورها داده شده حق چندین رأی خواهد داشت.

۵ - تصمیمات کنفرانس با اکثریت عادی دولتهای عضو حاضر در کنفرانس اتخاذ می‌گردد. مگر این که در کنوانسیون دستوری دیگر قید شده باشد. در صورتی که آراء موافق و مخالف متساوی باشند اختیار تصمیم با رئیس کنفرانس خواهد بود. تصمیماتی که بایستی به مجموعه تصمیمات فنی الحاق گردند مستلزم اکثریت آراء مثبت دولتهای عضو می‌باشند که بایستی از یک سوم کمتر باشد.

۶- در فواصل جلسات کنفرانس دفتر می‌تواند از طریق مکاتبه در مورد مسائل مربوط به عملیات فنی سازمان مشورت نماید. طریقه دادن رأی طبق بند ۵ این ماده می‌باشد و اکثریت آراء بر اساس جمیع اعضای سازمان محاسبه می‌گردد.

۷- کنفرانس کمیته‌های خود را شخصاً تعیین می‌نماید. همچنین کمیته مالی را که در ماده

۷ به آن اشاره شده.

ماده ۷-۱ - نظارت امور مالی سازمان با کمیته مالی است و هر دولت عضو می‌تواند توسط یک نفر نماینده در آن شرکت نماید.

۲ - کمیته مزبور در خلال جلسات کنفرانس تشکیل می‌شود و می‌تواند جلسات فوق‌العاده نیز داشته باشد.

ماده ۸ - دفتر مسئول اجرای موضوعاتی است که در ماده ۲ شرح داده شده علی‌الخصوص.

الف - ایجاد روابط نزدیک دائمی بین دفاتر ملی هیدروگرافی.

ب - رسیدگی به موضوعات مربوط به هیدروگرافی و علوم و فنون وابسته به آن و گردآوری مدارک لازم.

ج - فراهم نمودن موجبات مبادله نقشه‌ها و مدارک دریایی بین دفاتر هیدروگرافی دولتهای عضو.

د - پخش کردن مدارک اختصاصی.

ه - بنا به تقاضا هدایت کردن و دادن نظر مشورتی به خصوص به کشورهایی که در حال تشکیل یا توسعه سرویس هیدروگرافی خود می‌باشند.

و - تشویق به هم‌آهنگ نمودن نظریات هیدروگرافی با فعالیتهای اقیانوس‌شناسی.

ز - توسعه و آماده نمودن طرز به کار بستن علم اقیانوس‌شناسی از نظر استفاده دریانوردان.

ح - تشریح مساهی با سازمانهای بین‌المللی و مؤسسات علمی وابسته به موضوعات مورد نظر.

ماده ۹ - دفتر متشکل خواهد بود از رئیس و کارمندان فنی و اداری مورد نیاز سازمان.

ماده ۱۰ - ۱ - کمیته مدیریت دفتر را بر حسب شرایط و مقررات قرارداد و دستوراتی که از طرف کنفرانس صادر می‌شود اداره می‌نماید.

۲ - کمیته مدیریت متشکل خواهد بود از سه نفر عضو از ملتهای مختلف که از طرف

کنفرانس انتخاب می‌شوند و یکی از آن سه برای تصدی ریاست کمیته برگزیده می‌شود مدت

کار کمیته مدیریت پنج سال می‌باشد. چنانچه در فاصله بین دو کنفرانس پست ریاستی بدون

تصدی بماند به طوریکه در مقررات عمومی شرح داده شده انتخاب آن با مکاتبه صورت

خواهد گرفت.

۳- رئیس کمیته مدیریت قائم مقام سازمان می باشد.

ماده ۱۱- طرز عملیات سازمان بایستی مشروحاً در مقررات عمومی و مقررات مالی که ضمیمه این کنوانسیون می باشد مشخص گردد.

ماده ۱۲- زبانهای رسمی سازمان انگلیسی و فرانسه می باشد.

ماده ۱۳- سازمان دارای شخصیت‌های قضایی نیز خواهد بود که در کشور هر یک از اعضا مشروط به موافقت دولت مربوط عضو از امتیازات و مصونیت‌هایی که از نقطه نظر اجرای کارها و انجام مقاصدشان لازم می باشد برخوردار می شوند.

ماده ۱۴- مخارج ضروری سازمان از منابع ذیل تأمین می گردد:

الف- از سهمیه عادی سالانه دولتهای عضو طبق صورتی که براساس تناژ شناورهای آنها داده می شود.

ب- با تصویب کمیته مالی از محل عطایا و اهدایی‌ها و کمکهای نقدی و سایر منابع.
ماده ۱۵- هر کشور عضو که در پرداخت سهام خود دو سال تأخیر داشته باشد به موجب کنوانسیون و مقررات آن تا زمانی که مبلغ سهام پرداخت نشود از کلیه حقوق و منافع که به دولتهای عضو تعلق می گیرد محروم خواهد بود.

ماده ۱۶- بودجه سازمان توسط کمیته مدیریت تهیه گردیده و به وسیله کمیسیون مالی بررسی و مورد تأیید کنفرانس قرار گرفته است.

ماده ۱۷- هر نوع اختلاف نظر در مورد تفسیر یا به کار بستن کنوانسیون که از راه مذاکره یا میانجی‌گری رئیس کمیته حل نشود بنا به تقاضای یکی از طرفین اختلاف به حکمیتی که از طرف رئیس دیوان دادگستری بین‌المللی تعیین می شود ارجاع می گردد.

ماده ۱۸- ۱- کنوانسیون مزبور از تاریخ سوم مه ۱۹۶۷ در موناکو سپس در سفارت کشور شاهزاده موناکو در پاریس از تاریخ اول جون الی ۳۱ دسامبر ۱۹۶۷ جهت امضاء دولتهایی که مایل به شرکت در کار دفتر باشند مفتوح خواهد بود.

۲- دولتهایی که در بند ۱ بالا اشاره شد می توانند به طریق ذیل در این کنوانسیون شرکت

نمایند:

الف - با امضای بدون قید و شرط تأیید یا تصویب یا.

ب - امضاء مقید و مشروط به تأیید و تصویب پس از واگذار شدن اسناد تأیید و یا تصویبی دیگر.

۳ - اسناد تأیید یا تصویب تسلیم سفارت کشور شاهزاده موناکو در پاریس خواهد شد تا در آرشیو آن ضبط گردد.

۴ - دولت حکومت شاهزاده موناکو دولتهای فوق‌الذکر و رئیس کمیته مدیریت را از هر امضاء و ضبط اسناد تأیید یا تصویب شده مطلع خواهد نمود.

ماده ۱۹ - ۱ - کنوانسیون مزبور سه ماه پس از این که بیست و هشت دولت طبق شرایط ماده ۱۸ بند ۲ در کنوانسیون شرکت نمودند به موقع اجرا گذارده خواهد شد.

۲ - دولت حکومت شاهزاده موناکو کلیه دولتهای امضاء کننده و رئیس کمیته مدیریت را از تاریخ مزبور مطلع می‌نماید.

ماده ۲۰ - کنوانسیون مزبور پس از به موقع اجرا درآمدن در اختیار کلیه ممالک دریایی که پذیرش آنها با اکثریت دو سوم آراء دولتهای عضو تصویب گردیده و از دولت حکومت شاهزاده موناکو تقاضای تعیین تناژ شناورهای خود را نموده‌اند گذارده خواهد شد. این قبیل مصوبات از طرف حکومت شاهزاده موناکو به دولتهای مربوطه اطلاع داده می‌شود کنوانسیون از تاریخی که مدرک الحاق برای اطلاع دولتهای عضو و رئیس کمیته مدیریت تحویل حکومت شاهزاده موناکو گردد در مورد آن دولت قابل اجرا است.

ماده ۲۱ - ۱ - هر یک از شرکت کنندگان در کنوانسیون می‌توانند نسبت به کنوانسیون اصلاحاتی را پیشنهاد نمایند.

۲ - پیشنهادات اصلاحی مورد رسیدگی کنفرانس قرار می‌گیرد و با اکثریت دو سوم آراء دولتها عضو حاضر در کنفرانس در مورد آنها تصمیم گرفته می‌شود.

هنگامی که اصلاح پیشنهاد شده‌ای از طرف کمیسیون تصویب گردید رئیس کمیته مدیریت از حکومت شاهزاده موناکو تقاضا می‌نماید به کلیه شرکت کنندگان در کنوانسیون اعلام گردد.

۳ - اصلاح سه ماه پس از این که حکومت شاهزاده موناکو اعلامیه تصویب با اکثریت

آراء دو سوم شرکت کنندگان در کنوانسیون را دریافت نمود در مورد کلیه شرکت کنندگان قابل اجرا خواهد بود و حکومت مزبور کلیه شرکت کنندگان کنوانسیون و رئیس کمیته مدیریت را از جریان امر مطلع و تاریخ به موقع اجرا درآمدن اصلاح را تعیین می نماید.

ماده ۲۲ - ۱ - پس از گذشت پنج سال از تاریخ اجرای کنوانسیون هر یک از دولتهای شرکت کننده می تواند با دادن اطلاعیه ای حداقل یک سال قبل به حکومت شاهزاده موناکو مستعفی گردد. این فسخ که متضمن صرف نظر نمودن از هر نوع حقوق و منافع عضویت سازمان می باشد از اولین ژانویه پس از تاریخ انقضای اعلامیه عملی خواهد شد.

۲ - دولت حکومت شاهزاده موناکو اعلامیه های فسخ را به اطلاع شرکت کنندگان کنوانسیون و رئیس کمیته مدیریت می رساند.

ماده ۲۳ - پس از این که کنوانسیون مزبور به موقع اجرا درآمد توسط حکومت شاهزاده موناکو به موجب ماده ۱۰۲ منشور سازمان ملل متحد در دبیرخانه سازمان ملل به ثبت خواهد رسید. بنا به مراتب فوق امضاء کنندگان مختار زیر کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.

روز سوم ماه مه ۱۹۶۷ در موناکو در یک نسخه واحد به زبانهای انگلیسی و فرانسه منعقد گردید.

هر یک از متنها متساویاً معتبر و در آرشیو حکومت شاهزاده موناکو ضبط و نسخ گواهی شده آنها جهت کلیه امضاء کنندگان و دولتهایی که به آنها ملحق شده اند همچنین رئیس کمیته مدیریت ارسال خواهد شد.

از طرف دولت جمهوری آلمان فدرال.

از طرف دولت ایالات آمریکا.

از طرف دولت جمهوری اتحاد عربی.

از طرف دولت جمهوری آرژانتین.

از طرف دولت جمهوری استرالیا (مشروط به تأیید).

از طرف دولت اتحادیه برمه (مشروط به تأیید).

از طرف دولت برزیل.

- از طرف دولت کانادا (مشروطه به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری شیلی (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری کره (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری چین.
- از طرف دولت جمهوری کوبا.
- از طرف دولت پادشاهی دانمارک (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری دومینیکن.
- از طرف دولت اسپانیا.
- از طرف دولت فنلاند (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری فرانسه.
- از طرف دولت پادشاهی بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی.
- از طرف دولت پادشاهی یونان.
- از طرف دولت جمهوری گواتمالا.
- از طرف دولت هند.
- از طرف دولت اندونزی.
- از طرف دولت ایران.
- از طرف دولت ایسلند (مشروط به تصویب).
- از طرف دولت جمهوری ایتالیا (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت ژاپن.
- از طرف دولت حکومت شاهزاده مورناکو.
- از طرف دولت پادشاهی نروژ.
- از طرف دولت زلاند جدید.
- از طرف دولت پاکستان.
- از طرف دولت جمهوری پاراگوئه.
- از طرف دولت پادشاهی هلند (مشروط به تأیید).

- از طرف دولت جمهوری جزایر فیلیپین (با اختیار تام مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری توده‌ای لهستان.
- از طرف دولت پرتغال (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری آفریقای جنوبی (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت سوئد.
- از طرف دولت تایلند.
- از طرف دولت جمهوری ترکیه.
- از طرف دولت جمهوری ونزوئلا.
- از طرف دولت جمهوری توده‌ای یوگسلاوی.

مقررات عمومی

- ماده ۱ - سازمان یک مؤسسه مشورتی است و هیچ‌گونه دخالتی در دفاتر هیدروگرافی دولتهای شرکت کننده کنوانسیون ندارد.
- ماده ۲ - فعالیتهای سازمان علمی یا فنی است و در مسائل مربوط به سیاست بین‌المللی مداخله نمی‌نماید.

کنفرانس هیدروگرافی بین‌المللی

- ماده ۳ - کنفرانس هیدروگرافی بین‌المللی هر پنج سال یک بار طی جلسات عادی در محل سازمان و در تاریخی که در پایان جلسه قبل تعیین شده تشکیل می‌گردد.
 - ماده ۴ - تدارک و تشکیل کنفرانس هیدروگرافی بین‌المللی بعهده دفتر می‌باشد.
 - ماده ۵ - هر دولت عضو می‌تواند توسط یک نفر نماینده یا بیشتر که احتمالاً یک نفر از آنها بایستی رئیس دفتر هیدروگرافی باشد در کنفرانس شرکت نماید.
 - هزینه مسافرت و اقامت نمایندگان به عهده دولتهای مربوطه می‌باشد.
 - ماده ۶ - کمیته مدیریت برای دعوت ناظرین مجاز می‌باشد:
- الف - از دولتهای که در کنوانسیون شرکت ندارند: یک یا دو نفر از هر یک در صورتی که

از طرف دولتی عضو یا رئیس کمیته پیشنهاد شوند و مشروط به تصویب دو سوم دولتهای عضو.

ب - سازمانهای بین‌المللی که فعالیت آنها با فعالیتهای دفتر بستگی دارند. یک یا استثنائاً دو نفر از هر یک. فهرست اسامی این قبیل سازمانها بایستی قبلاً توسط کمیته مدیریت در اختیار دولتهای عضو گذارده شود تا بتوانند نسبت به آنها اعتراض یا مؤسسات دیگری را اضافه نمایند.

ج - سازمانهای ملی دولتهای عضو که قبلاً با دفتر همکاری داشته‌اند یا امکان همکاری آنها در آینده هست طبق شرایطی که در قسمت قبلی ذکر گردید.

ماده ۷ - زبان معمول کنفرانس انگلیسی - فرانسه و اسپانیایی خواهد بود.

ماده ۸ - الف - کنفرانس گزارشات دفتر را در مورد کارهای آن در کنفرانس قبلی رسیدگی می‌نماید. این گزارشات از طرف دفتر مزبور حداقل دو ماه قبل از کنفرانس جهت دولتهای عضو ارسال می‌گردد.

ب - کمیته‌هایی برای رسیدگی به گزارشات تعیین می‌شوند و نتایج کار آنها تسلیم جلسه مقدماتی کنفرانس می‌شود.

ماده ۹ - الف - دوازده ماه قبل از گشایش کنفرانس دفتر از نمایندگان دولتهای عضو برای تسلیم پیشنهادهاتی که مایلند در کنفرانس مطرح شود دعوت به عمل می‌آورد.

حداقل هشت ماه قبل از کنفرانس پیشنهادات مزبور همچنین پیشنهادات دفتر به دولتهای عضو اطلاع داده می‌شود.

ب - پیشنهادهاتی که پس از این تاریخ برسد فقط در صورتی پذیرفته می‌شود که از طرف نمایندگان حداقل سه دولت عضو امضاء شده باشد.

ج - پیشنهادات را می‌توان طی کنفرانس نیز ارائه نمود. پیشنهادات مزبور بایستی به امضاء سه نفر از نمایندگان رسیده تسلیم رئیس کنفرانس گردد و زودتر از بیست و چهار ساعت پس از اعلام رسمی آنها مورد مذاکره قرار نخواهد گرفت.

ماده ۱۰ - الف - تائصحیم ثانوی کنفرانس عادی هیدروگرافی بین‌المللی قوانین فوق‌الذکر بایستی در جلسات عادی رعایت گردد.

ب - انتخاب نمایندگان دولتها برای شرکت در جلسات عادی بایستی حتی المقدور به مناسبت سئوالاتی باشد که برای رسیدگی ارائه شده.

کمیته مالی

ماده ۱۱ - الف - کمیته مالی می تواند بنا به تقاضای سه دولت یا رئیس کمیته در فاصله کنفرانسها طی جلساتی فوق العاده تشکیل گردد. همچنین ممکن است کمیته مدیریت از طریق مکاتبه با کمیته مالی مشورت نماید.

ب - تاریخ جلسات کمیته مالی از طرف رئیس آن و با نظر کمیته مدیریت تعیین می شود.

ج - رئیس کمیته مالی برای مدت پنج سال از طرف کنفرانس انتخاب می شود.

ماده ۱۲ - طی جلسه عادی کمیته بایستی:

به حسابهای اداری مدت مالی قبل رسیدگی و آنها را تأیید نماید.

بودجه مدت مالی آینده را رسیدگی و تسلیم کنفرانس نماید.

ماده ۱۳ - کمیته تصمیمات را با اکثریت دو سوم آراء اعضای حاضر اتخاذ می نماید و هر نماینده ای حق یک رأی دارد.

ماده ۱۴ - ممیزی سالانه حسابها بایستی از طرف ممیزی که از طرف کمیته از خارج تعیین می شود انجام گیرد.

دفتر بین المللی هیدروگرافی

ماده ۱۵ - به موجب شرایط ماده ۸ کنوانسیون مسؤولیت فعالیتهای فنی و علمی که برای انجام وظایف سازمان ضروری است به عهده دفتر می باشد.

ماده ۱۶ - از نظر ارتباط با دفتر هر دولت عضو بایستی نماینده ای رسمی که حتی المقدور رئیس دفتر هیدروگرافی باشد تعیین نماید.

ماده ۱۷ - دفتر - رابطه مکاتباتی نزدیکی را با دفاتر هیدروگرافی دولتهای عضو برقرار می نماید با سازمانهای علمی آنها نیز می تواند ارتباط مکاتباتی برقرار نماید مشروط بر این که به نماینده رسمی دولت مربوطه اطلاع داده شود (ماده ۱۶) علاوه بر آن با هیاتهای سایر دولتها

و سازمانهای بین‌المللی نیز می‌تواند مکاتبه داشته باشد.

ماده ۱۸ - دفتر هر نوع کار مربوط به امور هیدروگرافی را که صورت بین‌المللی داشته باشد و مسائلی که منفعت عمومی دارد و می‌تواند از نظر مطالعه یا به کار بستن مفید واقع شود به اطلاع دفاتر هیدروگرافی یا سایر دفاتر دولتهای عضو می‌رساند.

در این مورد با تقاضای تشریک مساعی از دولتهای عضو کوشش به حل مشکلات و یا انجام چنین کارهایی خواهد شد.

ماده ۱۹ - از نظر این که دفتر بتواند مقاصد خود را عملی نماید دفاتر هیدروگرافی دولتهای عضو بایستی نسخ جدید انتشارات و چاپ نقشه‌های جدید خود همچنین نسخ کارها یا مدارکی که توسط آنها یا سایر دفاتر کشورشان منتشر شده و ممکن است مفید واقع شوند ارسال دارند.

ماده ۲۰ - دفتر بایستی حتی الامکان موجبات رضایت خاطر نمایندگان کشورها را در مورد کلیه سؤالاتشان از نظر اطلاعات یا مشاوره فراهم آورد موضوعاتی که می‌تواند مستقیماً بین دو دفتر هیدروگرافی ملی مبادله و حل گردد قاعداً نبایستی به دفتر رجوع گردد.

ماده ۲۱ - دفتر نشریاتی را که در ماده ۳۲ تا ۳۵ به آنها اشاره شده و سایر مدارکی را که از طرف کنفرانس تقاضا شده صادر و توزیع می‌نماید.

ماده ۲۲ - برای مکاتبه با دفتر نمایندگان دولتهای عضو می‌توانند از زبانهایی غیر از زبانهای رسمی سازمان استفاده نمایند ولی دفتر مسئول تأخیر یا نتیجه تفسیر غلط آنها نخواهد بود.

کمیته مدیریت

ماده ۲۳ - الف - کمیته مدیریت دفتر را طبق شرایط و مقررات کنوانسیون و دستورات کنفرانس اداره می‌نماید.

ب - مسئول انجام وظایف فنی و علمی است که به دفتر محول گردیده.

ماده ۲۴ - در فاصله بین دو کنفرانس که هیچ نوع شرایط مخصوصی نمی‌تواند در کنوانسیون یا مقررات گنجانده شود کمیته هرگونه تصمیمات اداری یا فنی مورد لزوم را با قید این که در

کنفرانس آینده مطرح خواهد شد اتخاذ می نماید.

ماده ۲۵- الف - در صورتی که کمیته تشخیص دهد برای حل مسئله ای باید به دولتهای عضو رجوع شود به موجب ماده (۶) کنوانسیون بخشنامه ای برای نمایندگان آنها ارسال می دارد و ضمن آن خواستار اعلام نظر دولت متبوع آنها می گردد.

ب - چنانچه آراء مخالف و موافق متساوی باشند مسئله تا کنفرانس بعدی معوق می ماند.
ماده ۲۶- در صورتی که موقعیت ایجاب ننماید که روش مشروطه در مقررات رعایت گردد کمیته در این مورد تصمیم لازم اتخاذ و فوراً دولتهای عضو را از آن مطلع می نماید.

ماده ۲۷- الف - انتخاب مدیران به موجب ماده ۳۶ تا ۴۷ برای مدت پنج سال می باشد.
ب - مدیران می توانند مجدداً برای پنج سال دوم نیز انتخاب گردند.

ج - سن کاندید در بدو انتخاب یا انتخاب مجدد نبایستی از شصت و شش سال متجاوز باشد.

د - در صورتی که مدیری برای گذراندن تعطیل بین دو کنفرانس انتخاب گردد تاریخ خاتمه کار او از تاریخ خاتمه کار جانشین او خواهد بود البته چنانچه شخص اخیر در مسند کاری باشد.

ماده ۲۸- وظایف کمیته مدیریت در آخرین روز سومین ماه از تاریخ انتخاب کمیته جدید به پایان می رسد.

ماده ۲۹- مدیری که به مدت شش ماه متوالی یا مجموعاً ۱۲ ماه متناوب قادر به انجام وظایف محوله نشود در پایان مدت معینه به خودی خود از مدیریت برکنار خواهد بود.

ماده ۳۰- هر مدیری به خصوص مسؤول یک یا دو شعبه از کار دفتر می باشد. ولی کمیته در کلیه مشکلات مهم مورد شور قرار می گیرد چنانچه در جلسه کمیته ای فقط دو نفر مدیر حاضر باشند و تا تکمیل جلسه امکان به تعویق انداختن تصمیم مقدور نباشد نظریه رئیس یا کفیل او صائب است.

ماده ۳۱- کارکنان دفتری متشکل از معاونین فنی و اداری و کارمندان که در صورت احتیاج توسط کمیته گمارده می شوند تحت کنترل کمیته مدیریت می باشند.

انتشارات

ماده ۳۲ - در آغاز هر سال دفتر نشریه‌ای در مورد گزارش فعالیت‌های خود منتشر می‌نماید.

ماده ۳۳ - الف - دفتر سالنامه‌ای حاوی کلیه اطلاعات مربوط به دفاتر هیدروگرافی دولتهای عضو و حتی الامکان در مورد اطلاعات مربوط به سایر دولتها نیز صادر می‌نماید.

ب - سالنامه شامل آدرس نمایندگان رسمی که به موجب ماده ۱۶ تعیین شده همچنین اطلاعات ذیل می‌باشد:

۱ - صورت اسامی دولتهایی که از بدو ایجاد و از تاریخ به اجرا درآمدن کنوانسیون در کار دفتر شرکت داشته‌اند.

۲ - صورت اسامی دولتهای عضو.

۳ - فهرست اسامی دولتهایی که به موجب ماده ۲۲ از شرکت در کنوانسیون استعفا نموده‌اند.

۴ - جدول تناژ کشتیهای دولتهای عضو.

۵ - صورتی حاوی صورت بهای سهام و حق‌الشرکه و تعداد آراء دولتهای عضو.

ماده ۳۴ - الف - دفتر در دو نوبت دو نشریه منتشر می‌نماید مجله هیدروگرافی بین‌المللی و جزوه هیدروگرافی بین‌المللی.

ب - مجله هیدروگرافی بین‌المللی حاوی مواد هیدروگرافی و علوم و فنون وابسته به آن و سایر موضوعات عمومی مورد نظر سازمان و دفاتر مختلفه هیدروگرافی می‌باشد.

ج - جزوه هیدروگرافی بین‌المللی زود به زود منتشر می‌شود و حاوی موضوعات زمان موقت یا ضروری می‌باشد. نشریه مزبور شامل اطلاعات مربوط به کارهای انجام شده و نیز پیش‌بینی که از طرف اعضاء شده می‌باشد.

ماده ۳۵ - دفتر نشریات مخصوصی درباره موضوعات فنی مورد علاقه دفاتر هیدروگرافی نیز منتشر می‌نماید.

انتخابات

ماده ۳۶- مدیران طبق شرایط ماده ۵ (ب) ۶ (۳) و ۱۰ و (۲) کنوانسیون به وسیله کنفرانس برگزیده می‌شوند انتخاب در پایان کنفرانس با رأی مخفی انجام می‌گیرد.

ماده ۳۷- الف- برای انتخاب مدیران هر دولت عضو دو رأی می‌دهد دولتهایی که ظرفیت کشتی‌هایشان ۱۰۰۰۰۰۰ تن یا بیشتر باشد می‌تواند آراء اضافی طبق جدول داشته باشند.

| | |
|------------|------|
| ظرفیت خالص | آراء |
| اضافی | |

| | |
|---|------------------|
| ۱ | ۱۰۰۰۰۰۰ - ۴۹۹۹۹۹ |
|---|------------------|

| | |
|---|-------------------|
| ۲ | ۵۰۰۰۰۰۰ - ۱۹۹۹۹۹۹ |
|---|-------------------|

| | |
|---|--------------------|
| ۳ | ۲۰۰۰۰۰۰۰ - ۷۹۹۹۹۹۹ |
|---|--------------------|

| | |
|---|--------------------|
| ۴ | ۸۰۰۰۰۰۰۰ - به بالا |
|---|--------------------|

ب- تخمین تناژ طبق ماده ۵ مقررات مالی صورت می‌گیرد.

ماده ۳۸- هر دولت عضو می‌تواند یک یا دو نفر نماینده از هر یک از کشورهای شرکت‌کننده کنوانسیون معرفی نماید. در صورت امکان بایستی اسامی نمایندگان معرفی شده حداقل سه ماه قبل از افتتاح کنفرانس به دفتر واصل گردد. صورت اسامی کاندیدها ده روز از گشایش کنفرانس بسته خواهد شد.

ماده ۳۹- هر کاندیدی بایستی دارای تجربه ممتد دریایی و معلومات وسیعی در عملیات هیدروگرافی و دریانوردی باشد در انتخابات صرفاً صلاحیت اداری و فنی نامزدهای انتخاباتی در نظر گرفته می‌شود و رتبه یا مقام آنها مورد نظر نیست.

ماده ۴۰- هر معرفی نامه‌ای منضم به یادداشتی حاوی خصوصیات و شرایط کاندید می‌باشد.

از نظر سهولت تطبیق نامزدهای انتخاباتی بایستی اظهارات آنها به صورت واحدی به طریق ذیل گردآوری گردد.

کلیات

۱- نام

۲- ملیت

۳- تاریخ ولادت

۴- عناوین و القاب

تحصیلات و ارتقائات

۵- تحصیلات (مدت - شامل دوره تخصص - دوره ویژه)

۶- زبانها (معلومات خواندن و نوشتن)

۷- ارتقائات

خدمت

۸- خدمت هیدروگرافی

الف - خدمت دریایی (مدت و مشاغل)

ب - خدمت در ساحل (مدت و مشاغل)

۹- خدمت غیر هیدروگرافی

الف - خدمت دریایی (مدت و مشاغل)

ب - خدمت در ساحل (مدت و مشاغل)

فعالتهای علمی

۱۰- انتشارات

۱۱- کار تحقیقاتی و پاداش‌ها

۱۲- مجامع علمی (عضو در حال حاضر یا گذشته)

اطلاعات اضافی

(امضاء نامزد انتخاباتی و مقام پیشنهاد دهنده او)

ماده ۴۱- الف- اسامی کاندیدها همراه با اظهارات مربوطه آنها به مجرد وصول توسط کمیته مدیریت منتشر می‌شود.

ب- در بدو افتتاح کنفرانس فهرست اسامی کاندیدها همراه با اظهارات مربوطه‌شان رسیدگی و تقدیم هر یک از نمایندگان می‌گردد.

ماده ۴۲- الف- به منظور ثبت آراء برای انتخاب اعضای کمیته مدیریت نمایندگان به تعداد

آراء مجاز نام سه تن کاندید مورد نظر خود را که مایل به انتخاب آنها هستند بر روی برگه‌های انتخاباتی می‌نویسند.

ب - سه نفر کاندیدی که نام آنها بر روی برگه‌های انتخاباتی نوشته شده بایستی از کشورهای مختلف باشد.

ج - برگه‌های انتخاباتی که کاملاً طبق بندهای (الف) و (ب) تکمیل نشده باشد بلااثر خواهد ماند.

ماده ۴۳ - الف - هر یک از سه نفر کاندید کشورهای مختلف که آراء بیشتری به دست آورد انتخاب شده تلقی می‌گردد.

ب - در صورتی که دو یا سه کاندید آراء متساوی به دست آورند به موجب شرایط مشروحه در بند قبل چون اشتغال هر سه نفر در یک پست مقدور نمی‌باشد لذا برای تعیین وضعیت پستها فقط در مورد سه نفری که آراء برابر داشته‌اند رأی مخفی گرفته می‌شود. ماده ۴۴ - الف - پس از این که سه نفر کاندید مورد بحث برگزیده شدند رأی مخفی دیگری نیز برای انتخاب یکی از آنها به عنوان رئیس کمیته رهبری اخذ می‌گردد.

برای این منظور نمایندگان در اوراق انتخاباتی مجاز خود بایستی نام مدیری را که مایلند به سمت ریاست برگزیده شود مرقوم دارند.

ب - تعداد آراء که توسط هر مدیر به دست می‌آید کار تعیین نمودن رئیس را معلوم می‌نماید.

ج - در صورت تساوی آراء رأی مخفی دیگری نیز برای تعیین وضع مدیرانی که آراء برابر به دست آورده‌اند گرفته می‌شود.

ماده ۴۵ - پس از پایان یافتن انتخابات در اولین روز چهارمین ماه از تاریخ انتخابات رئیس کنفرانس از مدیران جدیداً انتخاب دعوت می‌نماید تا به انجام وظایف محوله خود مشغول شوند.

ماده ۴۶ - الف - چنانچه در فاصله کنفرانسها پست مدیریتی خالی شود و تا وعده تشکیل کنفرانس آینده بیش از دو سال باقی باشد کمیته مدیریت برای تصدی محل خالی از طریق مکاتبه و رأی غیابی انتخاب به عمل می‌آورد.

ب- در این صورت دفتر از دولتهای عضو دعوت می‌نماید صورت‌کандیدهای خود را طبق مواد ۳۸ تا ۴۰ ارسال دارند. به مجرد دریافت صورتهای مزبور انتخاب با رعایت مقررات قید شده در ماده ۴۱ تا ۴۳ انجام می‌گیرد.

ج- در پایان اقدام فوق‌الذکر کمیته مدیریت بلافاصله دولتهای عضو را از نتیجه رأی مخفی مطلع و از مدیر منتخب برای به عهده گرفتن وظایفش دعوت می‌نماید.
ماده ۴۷- مدیری که برای تصدی پست خالی انتخاب شده در میان مدیران در ردیف سوم قرار می‌گیرد.

مقررات مالی

ماده ۱- اداره امور مالی دفتر طبق شرایط ماده ۵-۷-۱۴ و ۱۶ کنوانسیون و مواد ۱۱ تا ۱۴ مقررات عمومی صورت می‌گیرد.

بودجه عادی

ماده ۲- الف- بودجه برای پنج سال و براساس فرانک طلا که مورد قبول قرارداد پولی بین‌المللی سال ۱۸۸۵ می‌باشد محاسبه می‌گردد بدین معنی. یک فرانک طلا ۰/۲۹۰۳۲۲۵۸۰۳۳۳۳۴۰۸۶۵/۰۰۹۳۳۴۰۸۶۵ اونس سنگ تروی طلای خالص.

ب- سال مالی دفتر منطبق با تقویم سال گریگورین می‌باشد.

ماده ۳- نشان دادن میزان درآمد و مخارج در بودجه ممنوع می‌باشد.

ماده ۴- سهام سالیانه دولتهای شرکت کننده کنوانسیون که براساس استاندارد فرانک طلا می‌باشد به طوری که در ماده ۲ شرح داده شد به حسابهای بانکی دفتر واریز می‌شود.

این قبیل سهام به موجب قوانین ذیل تعیین شده‌اند:

الف- هر دولت عضو بایستی تعهد پرداخت دو سهم که هر ماه معادل ۲۰۰۰ فرانک طلا باشد بنماید.

ب- دولتهای که ظرفیت کشتی‌هایشان معادل ۱۰۰۰۰۰ تن یا بیشتر باشد می‌توانند سهم حق‌الشکر که اضافی معادل همین میزان طبق صورت ذیل داشته باشند.

| سهم حق‌الشرکه اضافی (۲۰۰۰۰ فرانک طلا هر یک) | ظرفیت خالص | |
|--|------------|----------|
| ۱ | ۲۴۹۹۹۹ | ۱۰۰۰۰۰ |
| ۲ | ۴۵۴۹۹۹ | ۲۵۰۰۰۰ |
| ۳ | ۷۱۹۹۹۹ | ۴۵۵۰۰ |
| ۴ | ۱۰۴۹۹۹۹ | ۷۲۰۰۰۰ |
| ۵ | ۱۴۴۹۹۹۹ | ۱۰۵۰۰۰۰ |
| ۶ | ۱۹۲۴۹۹۹ | ۱۴۵۰۰۰۰ |
| ۷ | ۲۴۷۹۹۹۹ | ۱۹۲۵۰۰۰ |
| ۸ | ۳۱۱۹۹۹۹ | ۲۴۸۰۰۰۰ |
| ۹ | ۳۸۴۹۹۹۹ | ۳۱۲۰۰۰۰ |
| ۱۰ | ۴۶۷۴۹۹۹ | ۳۸۵۰۰۰۰ |
| ۱۱ | ۵۵۹۹۹۹۹ | ۴۶۷۵۰۰۰ |
| ۱۲ | ۶۶۲۹۹۹۹ | ۵۶۰۰۰۰۰ |
| ۱۳ | ۷۷۶۹۹۹۹ | ۶۶۳۰۰۰۰ |
| ۱۴ | ۹۰۲۴۹۹۹ | ۷۷۷۰۰۰۰ |
| ۱۵ | ۱۰۳۹۹۹۹۹ | ۹۰۲۵۰۰۰ |
| ۱۶ | ۱۱۸۹۹۹۹۹ | ۱۰۴۰۰۰۰۰ |
| ۱۷ | ۱۳۵۲۹۹۹۹ | ۱۱۹۰۰۰۰۰ |
| ۱۸ | ۱۵۲۹۴۹۹۹ | ۱۳۵۳۰۰۰۰ |
| ۱۹ | ۱۷۱۹۹۹۹۹ | ۱۵۲۹۵۰۰۰ |
| ۲۰ | ۱۹۲۴۹۹۹۹ | ۱۷۲۰۰۰۰۰ |
| ۲۱ | ۲۱۴۴۹۹۹۹ | ۱۹۲۵۰۰۰۰ |
| ۲۲ | ۲۳۸۰۴۹۹۹ | ۲۱۴۵۰۰۰۰ |
| ۲۳ | ۲۶۳۱۹۹۹۹ | ۲۳۸۰۵۰۰۰ |
| ۲۴ | ۲۸۹۹۹۹۹۹ | ۲۶۳۲۰۰۰۰ |
| ۲۵ | ۵ لایه | ۲۹۰۰۰۰۰۰ |

ماده ۵- در اجرای کنوانسیون و مقررات آن ارقام تناژ دولتهای عضو با اضافه نمودن ظرفیت خالص کشتیهایی که از ۱۰۰ تن متجاوز می‌باشند به ۶/۷ وزن کشتی‌های جنگی به دست می‌آید.

ماده ۶- الف- صورت تناژها که سهام دولتها نسبت به آن تعیین می‌شود بایستی قبل از هر جلسه عادی کنفرانس از طرف کمیته مدیریت با آخرین تاریخ روز منطبق گردد.

دوازده ماه قبل از کنفرانس دفتر از دولتها تقاضا می‌نماید تا ارقام تناژ خود را از تاریخ اول ژانویه سال قبل تاکنون ارسال دارند. شش ماه قبل از کنفرانس دفتر صورت تناژهای وصولی را بین دولتها توزیع می‌نماید.

ب- صورت تناژ- حق الشرکه- سهام و آراه برای تصویب تقدیم کنفرانس می‌گردد و از اولین روز ژانویه بعد از کنفرانس به موقع اجرا گذارده می‌شود. به استثنای آنچه ذیلا در بندهای (ج) و (د) گفته شده این صورتهای تا ۳۱ دسامبر یعنی تا کنفرانس بعدی به قوت خود باقی خواهد بود.

ج- چنانچه دولتی مایل باشد به کنوانسیون ملحق گردد بایستی مقدار تناژ کشتیهای خود را اعلام نماید و به مجردی که الحاق عملی گردیده کمیته مدیریت این مقدار را وارد صورت تناژها می‌نماید.

د- در صورتی که دولتی بخواهد رقم تناژ خود را که در صورت تناژها مشاهده می‌شود اصلاح نماید بایستی حداقل ۶ ماه قبل از شروع سال مالی آینده تناژ اصلاح شده را اعلام نماید.

ماده ۷- حکومت شاهزاده موناکو از نحوه بخصوصی برخوردار می‌شود. بدین معنی که در عضویت دفتر شرکت دارد سهمیه‌ای نمی‌پردازد ولی دارای حق رأی می‌باشد.

ماده ۸- کمیته مدیریت بودجه برآورد شده را آماده و حداقل سه ماه جلوتر از تشکیل جلسه کمیته مالی برای رسیدگی کمیته مزبور برای دولتهای عضو ارسال می‌دارد.

ماده ۹- کمیته مدیریت بودجه را به مرحله اجرا می‌گذارد. به موجب شرایط ماده ۱۱ کمیته مدیریت بایستی اطمینان حاصل نماید که مخارج و تعهدات خرج با شرایط بودجه‌ای تطبیق نماید.

ماده ۱۰ - انتقال حسابها از قسمتی به قسمت دیگر مستلزم کسب مجوز از کمیته مالی می باشد.

ماده ۱۱ - پس از پایان مدت مالی بودجه هیچ نوع تعهد مالی دیگری قابل پرداخت نخواهد بود و تعهدات پرداخت نشده می تواند طی یک سه ماهه متمم پرداخت گردد.

خزانه داری - سرمایه اولیه

ماده ۱۲ - کلیه موجودی دفتر تحت کنترل کمیته مدیریت می باشد هیچ نوع مخارجی که متجاوز از ۱۰۰۰ فرانک طلا باشد بدون تصویب قبلی یکی از اعضای کمیته مدیریت قابل پرداخت نیست و پرداختهایی که از ۱۰۰۰۰ فرانک طلا متجاوز باشد مستلزم تصویب قبلی کلیه اعضای کمیته می باشد.

ماده ۱۳ - الف - سهام سالیانه بودجه عادی به طوری که در ماده ۴ شرح داده شده از اول ژانویه سال مالی محاسبه می شود پرداختها بایستی به موقع انجام گیرد.

ب - نرخ تبدیل ارز همان خواهد بود که در تاریخ ارسال سهم بوده تاریخ مزبور بایستی به فوریت به دفتر اطلاع داده شود.

ماده ۱۴ - در صورتی که دولتی مایل باشد قبل از اول جولای به کنوانسیون ملحق شود بایستی قادر به پرداخت سهمیه سالیانه خود باشد و چنانچه الحاق او در این تاریخ یا پس از آن انجام گیرد فقط بایستی نصف سهم سالیانه خود را بپردازد.

ماده ۱۵ - سهمیه های پرداخت نشده بایستی ضمن صورتی که ضمیمه گزارش امور مالی که از طرف کمیته مدیریت به کمیته مالی داده می شود می باشد مشخص گردد.

ماده ۱۶ - محروم شدن دولتی از حقوق عضویت به موجب ماده پانزده کنوانسیون بایستی از طرف کمیته مدیریت در تاریخ اول جولای سالی که موعد پرداخت سومین سهمیه سالیانه می باشد یا پس از آن به دولت مربوطه اطلاع داده شود. لذا هر دولت عضو که از حقوق عضویت خود محروم می گردد در تاریخ تعلیق مجبور به پرداخت سهمیه دو سال به دفتر می باشد.

ماده ۱۷ - الف - هر دولت عضو که فقط قسمتی از سهمیه خود را می پردازد از تاریخ اولین

اعلامیه دفتر تا دو سال به او مهلت داده می‌شود که طی این مدت کسری بدهی خود را ادا نماید. در انقضای این مدت حقوق و منافع عضویت او تا تصفیه حساب دیون موقتاً موقوف می‌گردد.

ب- تعلیق حقوق به موجب مفاد بند (الف) فوق از تاریخ اول جولای سالی که پایان مدت دو سال می‌باشد اجرا می‌گردد.

ماده ۱۸- به منظور اطمینان از تعادل مالی دفتر و اجتناب از هرگونه اشکالات خزانه‌داری سرمایه اولیه‌ای در اختیار دفتر گذارده می‌شود که مقدار آن در آغاز هر سال معادل حداقل نصف سهام سالیانه دولتهای عضو می‌باشد.

موجودی ذخیره

ماده ۱۹- دفتر موجودی ذخیره‌ای نیز در اختیار دارد که مقدار آن از طرف کنفرانس تعیین می‌شود این موجودی صرفاً برای تأمین مخارج غیر هادی سازمان می‌باشد و بایستی فقط در مواقع استثنایی مورد استفاده قرار گیرد.

بازرسی

ماده ۲۰- کمیته مدیریت هر ساله گزارشی در مورد امور مالی سال گذشته همچنین اطلاعاتی در مورد اموال منقول و غیر منقول سازمان تقدیم دولتهای عضو می‌نماید.
ماده ۲۱- شخص ممیزی که به موجب ماده ۱۴ مقررات عمومی از خارج تعیین می‌شود بایستی اطمینان حاصل نماید که مخارج صحیح و با رعایت دستوراتی که از طرف کنفرانس داده شده انجام گرفته و به طور صحیح وارد دفتر گردیده انجام این ممیزی در هر موقع امکان دارد.

نسخ

ماده ۲۲- در صورت فسخ کنوانسیون تراز حسابهای سازمان در روز فسخ میان دولتهایی که هنوز در کنوانسیون شرکت دارند تقسیم می‌شود. هرگونه بدهی دیگر نسبت به کل مبلغ سهام آنها از سال ۱۹۲۱ تاکنون میان دولتهای مزبور تقسیم می‌گردد.
هر نوع بستانکاری نیز نسبت به آخرین سهمیه سالیانه بین این دولتها تقسیم می‌شود.

قانون اجازه الحاق دولت ایران به موافقتنامه گمرکی مربوط به وسایل رفاه مختص دریانوردان مصوب ۱۰/۹/۱۳۴۸

ماده واحده - به دولت اجازه داده می شود الحاق رسمی دولت ایران را به موافقتنامه گمرکی رفاه حال دریانوردان *Convention douaniere relative au material de Bienêtre destiné aux gens de mer* که در تاریخ یکم دسامبر ۱۹۶۴ در بروکسل منعقد شده و مشتمل بر یک مقدمه و ۱۹ ماده و یک ضمیمه می باشد به شورای همکاری گمرکی بروکسل اعلام و تشریفات لازم را انجام دهد.

وزارتین امور خارجه و دارایی مأمور اجرای این قانون می باشند.

موافقتنامه گمرکی مربوط به وسایل رفاه مختص دریانوردان

مقدمه

کشورهای متعاهد این موافقتنامه که تحت توجهات شورای همکاری گمرکی و به ابتکار و با مشاوره با سازمان بین المللی کار تدوین گردیده است.

با علاقه به توسعه وسایل رفاه دریانوردان کشتیهایی که برای آمد و شد دریایی بین المللی به کار می رود و با اعتقاد به این که قبول مقررات گمرکی متحدالشکل که عمل انتقال وسایل رفاه دریانوردان را از آنها تسهیل می کند می تواند به آن منظور کمک نماید نسبت به مواد زیر موافقت نمودند:

فصل اول: تعاریف

ماده اول - به منظور اجرای قرارداد

الف- وسایل رفاه یعنی وسائلی که برای کارهای حرفه‌ای فرهنگی- آموزشی- تفریحی- مذهبی- ورزشی دریاوردان باشد مخصوصاً کتاب و نشریات و وسایل سمعی و بصری و لوازم ورزشی و سرگرمیها و همچنین اشیاء مذهبی بعلاوه لباسهای رسمی مذهبی به شرح مندرج در فهرست ضمیمه این قرارداد بدون آن که ایجاد محدودیت نماید.

ب- دریاورد یعنی تمام اشخاص سوار در کشتی که متصدی کارهای مربوط به حرکت کشتی یا خدمت در آن در دریا باشند.

ج- اماکن رفاه (که جنبه فرهنگی یا اجتماعی دارند) یعنی مهمانسراها، باشگاهها و مراکز تفریح دریاوردان که بر وسیله سازمانهای رسمی و یا مذهبی و یا مؤسسات غیر انتفاعی اداره شوند و همچنین عبادتگاههایی که مراسم مذهبی به طور مرتب برای دریاوردان در آن انجام می‌شوند.

د- حقوق و عوارض ورودی یعنی حقوق گمرکی و عوارض مربوطه و کارمزدها و همچنین وصولی‌های دیگر که در موقع ورود کالا یا به مناسبت ورود کالا دریافت می‌گردد به استثنای کارمزدها و هزینه‌هایی که مبلغ آن محدود به ارزش خدمات انجام شده می‌باشد. ه- تصویب یعنی تصویب و تأیید و قبول.

و- شوری یعنی سازمانی که طبق قرارداد تأسیس شواری همکاری گمرکی منعقد در ۱۵ دسامبر ۱۹۵۰ در بروکسل بوجود آمده است.

ماده دوم- این قرارداد شامل ورود لوازم رفاه است به قلمرو یک طرف متعاقد برای مصرف دریاوردانی که در کشتیهای بیگانه در قسمت عبور و مرور دریایی بین‌المللی کار می‌کنند.

فصل دوم: تسهیلات برای وسایل رفاه که در کشتی به کار برده می‌شود و یا هدف از آنها به کار بردن در کشتی است

ماده سوم - ۱- کشورهای متعاقد تعهد می‌کنند که نسبت به کالاهایی که طبق شرایط مندرجه در ماده چهارم این قرارداد وارد می‌شود و مشروط بر آنکه دوباره خارج شود:

الف - از پرداخت حقوق و عوارض ورودی.

ب - از اجرای کلیه ممنوعیتها و محدودیتهای ورودی به استثنای آنچه ناشی از اجرای مقررات مربوط به مسائل مربوطه به اخلاق و امنیت عمومی بهداشت عمومی دامپزشکی و آسیب شناسی گیاهی می باشد.

۲ - به طور مشروط معاف نمایند.

۳ - به منظور اعطای این تسهیلات کشورهای متعاقد روشنی به کار می برند که واجد حداقل تشریفات و حداقل تأخیر باشد.

۴ - اجرای مقررات مربوط به محدودیتها یا ممنوعیتهایی که برای حفظ اخلاق عمومی وضع شده نباید موجب بطوع انتقال وسایل رفا که در بند الف و ب و ج ماده چهارم ذکر شده است گردد.

ماده چهارم - تسهیلات مندرج در ماده سوم این قرارداد نسبت به وسایل رفاهی اجرا خواهد شد که:

الف - به منظور تحویل به کشتی و استفاده از آن در داخل کشتی بیگانه که به عبور و مرور بین المللی دریایی اشتغال داشته و در بندری یکی از کشورهای متعاقد پهلو گرفته باشد بدان کشور وارد شود.

ب - به منظور تحویل به کشتی و استفاده از آن در داخل کشتی بیگانه که به عبور و مرور بین المللی دریایی اشتغال داشته و در همان بندر یا بندر دیگری از قلمرو همان کشور متعاقد پهلو گرفته از کشتی دیگر پیاده شده باشد.

ج - به منظور دوباره خروج از کشتی پیاده شده باشد.

د - به منظور تعمیر باشد.

ه - به منظور اجرای بعدی یکی از بندهای الف و ب و ج این ماده باشند.

و - به منظور استفاده در بانوردان برای مدتی که بیش از مدت توقف کشتی در بندر نباشد از کشتی پیاده شده باشد.

فصل سوم: تسهیلات مربوط به لوازم رفاه برای استفاده در اماکن رفاه (که جنبه فرهنگی یا اجتماعی دارد)

ماده پنجم - تسهیلات مندرج در ماده سوم این قرارداد نسبت به وسایل رفاه به‌طور موقت برای استفاده در اماکن رفاه برای مدتی که از ۶ ماه تجاوز نکند وارد شده باشد تعمیم داده می‌شود مشروط بر این که حداقل تشریفات لازم برای نظارت در نظر گرفته شود.

فصل چهارم: مقررات مختلفه

ماده ششم - در مقررات قرارداد حاضر حداقل تسهیلات در نظر گرفته شده است و مانع این که کشورهای متعاقد تسهیلات بیشتری اعطا نمایند و یا در آینده با قراردادهای دو جانبه یا چند جانبه تسهیلات بیشتری در این مورد اعطا نمایند نخواهد بود.

ماده هفتم - به منظور اجرای قرارداد حاضر سرزمینهای یک کشور متعاقد که یک واحد گمرکی یا اقتصادی را تشکیل می‌دهند یک واحد گمرکی تلقی خواهند شد.

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

ماده نهم - ضمیمه قرارداد حاضر به عنوان جزء لاینفک این قرارداد تلقی می‌گردد.

فصل پنجم: مقررات نهایی

ماده دهم - ۱ - کشورهای متعاقد برای نحوه اجرای این قرارداد و بخصوص برای اتخاذ روشی که موجب هماهنگی در تفسیر و اجرای این قرارداد باشد تشکیل جلسه خواهند داد.

۲ - جلسات کشورهای متعاقد به وسیله دبیرکل شوروی طبق تقاضای هر یک از اعضاء تشکیل می‌گردد و جز در صورتی که نظر متعاهدین غیر از این باشد جلسات در مقر شوروی تشکیل خواهد شد.

۳ - کشورهای متعاقد برای جلسات خود آیین‌نامه داخلی را تدوین می‌نمایند تصمیمات متخذه به اکثریت آراء که کمتر از دو سوم شرکت‌کنندگان در جلسه که در رأی شرکت می‌کنند نباشند تصویب می‌گردد.

۴ - کشورهای متعاقد نمی‌توانند درباره موضوعی رأی بدهند مگر آن که پیش از نصف اعضاء حاضر باشند.

ماده یازدهم - ۱ - هرگونه اختلاف بین کشورهای متعاقد ناشی از تفسیر یا اجرای قرارداد حاضر باید حتی الامکان از طریق مذاکره مستقیم حل و فصل شود.

۲ - هرگاه اختلاف نظر حاصله از طریق مذاکره مستقیم حل نگردد اصحاب دعوی باید مسئله را به جلسه متعاهدین که طبق ماده دهم این قرارداد تشکیل می‌گردد ارجاع نمایند. در این جلسات مسئله مورد اختلاف بررسی و نسبت به حل آن توصیه خواهد شد.

۳ - اصحاب دعوی می‌توانند نسبت به قبول توصیه کشورهای متعاقد قبلاً توافق نمایند.

ماده دوازدهم - ۱ - هر یک از کشورهای عضو شوروی و همچنین هر یک از کشورهای عضو سازمان ملل متحد و یا هر کشور وابسته به نمایندگیهای ویژه سازمان ملل متحد می‌تواند با انجام دادن یکی از امور زیر متعاقد این قرارداد بشود:

الف - امضاء قرارداد بدون قید تصویب یا؛

ب - سپردن سند تصویبی پس از امضاء قرارداد به قید تصویب یا؛

ج - الحاق بدان.

۲ - این قرارداد تا تاریخ ۳۰ سپتامبر ۱۹۶۵ در بروکسل برای امضاء به شرح بند (۱) این ماده

مفتوح خواهد بود و بعد از آن نیز برای الحاق مفتوح است.

۳ - هر کشوری که عضو سازمانهای مندرجه در بند (۱) نباشد طبق پیشنهاد متعاهدین با

دعوت دبیرکل بدین منظور می‌تواند پس از این که این قرارداد لازم‌الاجرا شده به آن بپیوندد.

۴ - اسناد تصویبی یا الحاقی به دبیرکل شوروی سپرده می‌شود.

ماده سیزدهم - ۱ - سه ماه پس از آن که پنج کشور عضو این قرارداد را به شرح مندرج در بند (۱) ماده دوازدهم بدون قید تصویب امضاء نمایند و یا اسناد تصویبی و یا الحاقی خود را سپرده باشند قرارداد لازم‌الاجرا می‌شود.

۲ - پس از آن که پنج کشور عضو اولیه این قرارداد را بدون قید تصویب امضاء نموده یا آن را تصویب نموده و یا بدان ملحق شده باشند در مورد هر کشور که آن را امضاء یا تصویب کند یا بدان پیوندد این قرارداد سه ماه پس از امضاء یا سپردن سند تصویب یا الحاقی لازم‌الاجرا خواهد شد.

ماده چهاردهم - ۱ - مدت این قرارداد نامحدود است ولی هر کشور که طبق ماده سیزدهم متعهد این قرارداد شود در هر هنگام می‌تواند آن را فسخ کند.

۲ - فسخ قرارداد عضویت باید کتباً به دبیرکل شوروی سپرده شود.

۳ - به خروج از قرارداد ۶ ماه پس از تسلیم تقاضای فسخ به دبیرکل شوروی ترتیب اثر داده می‌شود.

ماده پانزدهم - ۱ - کشورهای متعهد که طبق ماده دهم فوق تشکیل جلسه داده باشند می‌توانند اصلاحاتی نسبت به این قرارداد پیشنهاد نمایند.

۲ - متن اصلاح که به شرح فوق تهیه می‌شود توسط دبیرکل شوروی جهت تمام کشورهای عضو و کشورهای امضاءکننده و دبیرکل سازمان ملل متحد و همچنین به دبیرکل دفتر بین‌المللی کار ارسال خواهد شد.

۳ - تا ۶ ماه پس از ارسال این اصلاحات هر کشور عضو می‌تواند به اطلاع دبیرکل شوروی برساند که:

الف - در چه مواردی به متن اصلاح ایراد دارند.

ب - حاضر به پذیرش متن اصلاح می‌باشد ولی به علت فقد شرایط قبول آن در کشور خود فعلاً از پذیرش آن معذور است.

۴ - چنانچه یکی از کشورهای عضو نظر خود را طبق قسمت ب از بند (۳) این ماده به اطلاع دبیرکل شوروی برساند اگر اعتراض نسبت به اصلاح داشته و قبولی خود را هنوز اعلام نکرده باشد می‌تواند تا ۹ ماه پس از ۶ ماه مندرجه در بند (۳) این ماده دبیرکل را از اعتراض

خود آگاه سازد.

۵- در صورتی که اعتراض نسبت به اصلاح پیشنهادی طبق مفاد بند ۳ و ۴ این ماده تسلیم گردد اصلاح مزبور غیر قابل قبول تلقی شده و بدان ترتیب اثر داده نخواهد شد.

۶- چنانچه اعتراضی به شرح مندرجه در بند ۳ و ۴ این ماده به اصلاح پیشنهادی نرسد آن اصلاح از تاریخهای ذیل پذیرفته شده تلقی می‌گردد:

الف- در صورتی که هیچ یک از طرفهای متعاقد در اجرای قسمت (ب) از بند (۳) این ماده برای دبیرکل اطلاعیه‌ای ارسال نداشته باشد از تاریخ خاتمه ۶ ماه مندرجه در بند (۳) این ماده.

ب- در صورتی که یکی از کشورهای متعاقد یا عده‌ای از ایشان اطلاعیه‌ای به شرح قسمت (ب) از بند (۳) این ماده برای دبیرکل ارسال داشته باشند هر یک از دو تاریخ ذیل که مقدم باشد:

اول- تاریخی که در آن تمام کشورهای متعاقد که این اطلاعیه‌ها را برای دبیرکل ارسال می‌دارند اطلاعیه‌های خود را مبنی بر قبول آن اصلاح پیشنهادی تسلیم دبیرکل کرده باشند و اگر تمام اطلاعیه‌ها در تاریخی پس از ۶ ماه مندرجه در بند (۳) تسلیم شده باشد همان تاریخ انقضای مدت ۶ ماه تلقی می‌گردد.

دوم- تاریخ خاتمه مدت ۹ ماه مندرج در بند (۴) این ماده.

۷- هر اصلاح که پذیرفته تلقی شود از ۶ ماه پس از تاریخ پذیرش آن لازم‌الاجرا خواهد بود.

۸- دبیرکل شوری در اولین فرصت کشورهای متعاقد و کشورهای امضاءکننده قرارداد را از اعتراضاتی که طبق قسمت الف بند (۳) و یا از اطلاعیه‌هایی که طبق قسمت ب بند (۳) رسیده باشد آگاه خواهد کرد و بعداً نیز به اطلاع طرفهای متعاقد و کشورهای امضاءکننده خواهد رسانید که عضوی که اطلاعیه‌ها را به شرح ب از بند (۳) ارسال داشته است به اصلاح پیشنهادی اعتراض نموده است یا خیر.

۹- چنین تلقی می‌گردد که هر کشوری که قرارداد موجود را تصویب نموده یا بدان ملحق می‌گردد تمام اصلاحات پیشنهادی را نسبت به قرارداد که تا تاریخ پیوستن آن کشور

لازم‌الاجرا شده باشد پذیرفته است.

ماده شانزدهم - ۱ - هر کشور خواه هنگام امضای قرارداد حاضر بدون قید تصویب یا هنگام تصویب و پیوستن به قرارداد خواه بعداً می‌تواند کتباً به اطلاع دبیرکل شوری برساند که قرارداد را به تمام یا قسمتی از سرزمینهایی که آن کشور مسئول روابط بین‌المللی آنها می‌باشد تسری دهد. این اطلاعیه سه ماه پس از تسلیم آن به دبیرکل ارزش اجرایی خواهد داشت مشروط به این که قرارداد نسبت به سرزمینهای نامبرده در اخطار به پیش از لازم‌الاجرا شدن قرارداد برای کشور مزبور قابل اجرا نشود.

۲ - هر کشوری که این قرارداد را به سرزمینهایی که مسئول روابط بین‌المللی آن است به شرح بند (۱) این ماده تسری دهد می‌تواند به شرح ماده ۱۴ این قرارداد یا تسلیم اطلاعیه به دبیرکل شوری سرزمین مزبور را از اجرای قرارداد معاف کند.

ماده هفدهم - ۱ - هر کشور در هنگام امضاء و یا تصویب قرارداد و یا هنگام پیوستن بدان یا پس از آن که طرف متعاقد شد می‌تواند کتباً به اطلاع دبیرکل شوری برساند که خود را مکلف به اجرای مفاد ماده پنجم این قرارداد نمی‌داند این اطلاعیه سه ماه پس از تسلیم به دبیرکل ارزش اجرایی خواهد یافت.

۲ - هر طرف متعاقد که استثناء مندرج در بند (۱) این ماده را برای خود محفوظ داشته می‌تواند با تسلیم اطلاع کتبی به دبیرکل شوری از حقوق خود صرف‌نظر نماید.

۳ - هیچ‌گونه استثناء دیگری نسبت به این قرارداد پذیرفته نخواهد بود.

ماده هیجدهم - دبیرکل شوری مسائل زیر را:

الف - امضاءها و تصویب و پیوستنهای پیش‌بینی شده در ماده دوازدهم این قرارداد.

ب - تاریخ اجرای این قرارداد را طبق ماده سیزدهم.

ج - خروج از قرارداد را طبق ماده چهاردهم.

د - هر اصلاحیه که مورد قبول واقع شده باشد و تاریخ اجرای آن را.

ه - اعلامیه‌ها و اطلاعیه‌هایی که طبق ماده هفدهم و اصل می‌شود و تاریخ اجرای

استثناءها و تاریخ صرف‌نظر کردن از استثناء را به اطلاع طرفهای متعاقد و کشورهای امضاء کننده و به اطلاع دبیرکل سازمان ملل متحد و مدیرکل دفتر بین‌المللی کار خواهد رسانید.

ماده نوزدهم - طبق ماده ۱۰۲ منشور سازمان ملل متحد قرارداد حاضر باید طبق درخواست دبیرکل شورای در دبیرخانه سازمان ملل متحد به ثبت برسد.

نظر به مراتب فوق امضاء کنندگان ذیل که مجاز به امضاء این قرارداد بوده اند با اطلاع کامل از مفاد قرارداد آن را امضاء نمودند.

این قرارداد در روز اول دسامبر ۱۹۶۴ در بروکسل به دوزیان فرانسه و انگلیسی که هر دو متن متساویاً معتبر می باشند تهیه و به تمام کشورهای مذکور در بند (۱) ماده دوازده قرارداد حاضر ارسال دارند.

از طرف:

افغانستان - جمهوری افریقای جنوبی - آلبانی - الجزایر - جمهوری فدرال آلمان - آرژانتین - استرالیا - اطریش - بلژیک - روسیه سفید - برمه - بولیوی - برزیل - بلغارستان - برونیدی - کامرون - کانادا - سیلان - شیلی - جمهوری چین - قبرس - کلمبیا - کنگو (برازاویل) - کنگو (کین شارا) - کستاریکا - ساحل عاج - کوبا - داهومه - دانمارک - اکواتور - اسپانیا - ممالک متحده امریکای شمالی - ایتویپی - فنلاند - فرانسه - گابون - گانا - یونان - گواتمالا - گینه - هائیتی - ولتای هلیا - هندوراس - مجارستان - هند - اندونزی - ایران - عراق - ایرلند - ایسلاند - اسرائیل - ایتالیا - جامائیکا - ژاپن - اردن - کنیا - کویت - لائوس - لبنان - لیبیا - لیبی - لوکزامبورک - ماداگاسکار - مالزی - مالی - مراکش - موریتانی - مکزیک - نیگاراگوا - نیجر - نیجریا - نروژ - زلاند جدید - اوگاندا - پاکستان - پاناما - پاراگوئه - هلند - پرو - فیلیپین - لهستان - پرتغال - جمهوری عربی سوریه - جمهوری متحد عربی - جمهوری آفریقای مرکزی - جمهوری دومینیکن - جمهوری متحد تانگانیکا و زنگبار - رومانی - بریتانیا و ایرلند شمالی - رواندا - سالوادور - سنگال - سیرالئون - سومالی - سودان - سوئد - سوئیس - چاد - چکسلواکی - تایلند - توگو - ترنیته و توباگو - تونس - ترکیه - اوکراین - اتحاد جماهیر شوروی - اوروگوئه - ونزوئلا - جمهوری ویتنام - یوگسلاوی - زامبیا

(ضمیمه) فهرست مشروح لوازم رفاه کارکنان کشتیها:

الف - لوازم مطالعه مثل:

کتاب

دوره‌های تحصیل مکاتباتی

روزنامه - مجله

نشریات برای تسهیل رفاه در بنادر

ب - لوازم سمعی و بصری مثل:

لوازم پخش صدا

ضبط صوت

دستگاه‌های رادیو و تلویزیون

سینماتوگرافی و سایر پروژکتورها

صفحه ضبط شده روی نوار یا صفحه (دوره درس زبان - برنامه‌های رادیو -

سرگرمیها موسیقی و نمایش)

فیلمهای ظاهر شده و یا چاپ شده فیلم اسلاید

ج - لوازم ورزشی مثل:

ملبوس ورزشی

انواع توپ

راکت و تورها

لوازم تفریحی در کشتی

لوازم ورزش‌های قهرمانی

لوازم ژیمناستیک

د - لوازم سرگرمی مثل:

بازیهای خانگی

آلات موسیقی

لوازم بازیکنان غیر حرفه‌ای تئاتر

لوازم برای نقاشی - مجسمه‌سازی - منبت‌کاری - فلزکاری و غیره

قالیبافی

ه - لوازم برای فعالیتهای مذهبی (به انضمام لباسهای رسمی)

و - قسمتها و قطعات برای لوازم رفاه کارکنان
دبیرکل شوروی همکاری گمرکی گواهی می نماید که نسخه موجود با نسخه ای که در
بایگانی شورای همکاری گمرکی به ودیعه گذاشته شده و نسخه اصلی است کاملاً مطابقت
دارد.

بروکسل ۱۹۶۴

قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین المللی خطوط بارگیری کشتی (۱۹۶۶) مصوب ۸/۵/۱۳۵۲

ماده واحده - به دولت اجازه داده می شود الحاق خود را به کنوانسیون بین المللی خطوط
بارگیری کشتی (۱۹۶۶) به سازمان مشورتی دریانوردی بین دول اعلام نماید. قواعد و
مقررات فنی مربوط به این کنوانسیون به پیشنهاد سازمان بنادر و کشتیرانی و تصویب
شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی قابل اجراء خواهد بود.

کنوانسیون بین المللی مربوط به خطوط بارگیری کشتی^۲ مصوب سال ۱۹۶۶

نظر باینکه دولت های متعاقد تمایل به استقرار اصول و مقررات یکسان راجع به
حدودی که کشتی ها در مسافرت های بین المللی می توانند بارگیری نمایند می باشند و
توجه به حفظ جان و اموال در دریا را دارند.
نظر باینکه این منظور را بنحو احسن می توان با عقد یک کنوانسیون تأمین نمود بشرح

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۸۳۲۹ مورخ ۱۳۵۲/۵/۳۱ - صفحه ۱۹۱ مجموعه قوانین سال
۱۳۵۲.

۲ - متن کنوانسیون از جزوه تهیه شده توسط اداره کل سازمانهای تخصصی دریایی سازمان بنادر و
کشتیرانی، نقل شده است.

زیر موافقت نمودند.

ماده ۱ - تعهدات کلی به موجب کنوانسیون؛ ۱ - دولت‌های متعاقد تعهد می‌نمایند که مقررات کنوانسیون حاضر و ضمايم آن را که جزء لاینفک این کنوانسیون می‌باشند به موقع اجرا گذارند و هرگونه اشاره به این کنوانسیون در عین حال به منزله اشاره به ضمايم آن نیز خواهد بود.

۲- دولتهای متعاقد باید کلیه تدابیری را که ممکن است برای اجرای مفاد این کنوانسیون ضرورت داشته باشد اتخاذ نمایند.

ماده ۲ - تعریفات: از لحاظ کنوانسیون حاضر مگر در مواردی که خلاف آن صریحاً ذکر شده باشد:

۱ - مقررات عبارتند از مقررات پیوست به این کنوانسیون.

۲ - اداره کل عبارتست از دولت کشوری که پرچم آن را یک کشتی برمی‌افزارد.

۳ - مصوب عبارتست از تصویب شده توسط اداره کل.

۴ - مسافرت بین‌المللی عبارتست از مسافرت دریایی از کشوری که مشمول این کنوانسیون می‌باشد به بندری خارج از کشور مزبور و یا بالعکس.

در این مورد هر سرزمینی که روابط بین‌المللی آن بوسیله یکی از دول متعاقد اصمال می‌شود یا اداره آن سرزمین را سازمان ملل متحد بعهدہ دارد به منزله کشور جداگانه تلقی خواهد شد.

۵ - کشتی ماهیگیری عبارتست از یک کشتی که برای گرفتن ماهی و نهنگ و خوک آبی (فک) و شیر ماهی یا هرگونه مخلوقات زنده دریایی دیگری مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۶ - کشتی نوساز عبارتست از یک کشتی که تیر حمال آن به هنگام لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون در سرزمین هر یک از دول متعاقد یا متعاقباً نصب شده و یا نصب آن در شرف اتمام باشد.

۷ - کشتی‌های موجود عبارتند از کشتی‌هایی که تازه‌ساز نباشند.

۸ - طول عبارتست از ۹۶ درصد جمع کل طول خط آب‌خور در ۸۶ درصد حداقل ارتفاع بدنه که از قسمت رأس تیر حمال یا از حیث طول از قسمت مقدم جلو کشتی تا محور سکان

کشتی روی خط آبخور و در صورتیکه بزرگتر باشد اندازه گیری می شود. در کشتی هایی که طرح آن با انحراف تیرحمال ریخته شده خط آبخوری که از روی آن طول اندازه گیری می شود باید به موازات خط آبخور باشد که طرح ریزی شده است.

ماده ۳ - مقررات عمومی: ۱ - هیچ یک از کشتی هایی که مشمول مقررات این کنوانسیون می شوند نباید بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون حاضر به مسافرت دریایی مبادرت نمایند مگر آنکه مورد بازبینی قرار گرفته و علامت گذاری شده و گواهینامه خط بارگیری بین المللی (مصوب سال ۱۹۶۶) برای آن صادر شده باشد و لدی الاقتضاء گواهینامه معافیت از خط بارگیری بین المللی طبق مقررات این کنوانسیون درباره آن صادر شود.

۲ - مقررات مندرج در این کنوانسیون مانع آن نخواهد بود که اداره کل عرشه آزاد بزرگتری از حداقل عرشه آزاد تعیین شده در ضمیمه ۱ مقرر نماید.

ماده ۴ - قلمرو اجرای کنوانسیون: ۱ - این کنوانسیون مشمول کشتی های زیر می شود:
الف - کشتی های به ثبت رسیده در کشورهایایی که دولت آنها از جمله دول متعاقد می باشند.

ب - کشتی های به ثبت رسیده در سرزمین هایی که به موجب ماده ۳۲ مشمول کنوانسیون حاضر می باشند.

ج - کشتی های به ثبت نرسیده ای که پرچم کشوری را برمی افرازند که دولت آن از جمله دولت های متعاقد می باشد.

۲ - این کنوانسیون شامل کشتی هایی خواهد بود که به مسافرت های دریایی بین المللی مبادرت می نمایند.

۳ - مقررات مندرج در ضمیمه شماره ۱ بالاخص شامل کشتی های تازه ساز می شود.

۴ - کشتی های موجود که کاملاً منطبق با مفاد مقررات مندرج در ضمیمه شماره ۱ یا قسمتی از آن نمی باشند باید لااقل حائز شرایط مربوطه کمتری باشند که اداره کل آنها را شامل کشتی هایی می داند که قبل از لازم الاجرا شدن کنوانسیون حاضر همده دار مسافرت های بین المللی بوده و به هیچ وجه نباید از اینگونه کشتی ها خواسته شود که به عرشه آزاد خود بیفزایند. برای آنکه بتوان از کاهش فاصله از عرشه تا خط آب نسبت به آنچه که قبلاً قائل شده

بود استفاده نمود کشتی‌های موجود باید کلیه مفاد این کنوانسیون را رعایت نمایند.

۵- مقررات مندرج در ضمیمه شماره ۲ شامل کشتی‌های تازه‌ساز و کشتی‌های موجودی می‌شوند که مشمول کنوانسیون حاضر می‌باشند.

ماده ۵ - مستثنیات: ۱ - این کنوانسیون شامل موارد زیر نمی‌گردد:

الف - کشتی‌های جنگی.

ب - کشتی‌های تازه‌سازی که طول آنها کمتر از ۲۴ متر (۷۹ فوت) باشد.

ج - کشتی‌های موجود که ظرفیت ناویژه آنها کمتر از ۱۵۰ تن است.

د - کشتی‌های تفریحی که به امر بازرگانی مبادرت نمی‌کنند.

ه - کشتی‌های ماهیگیری.

۲ - مقررات این کنوانسیون شامل کشتی‌هایی که در نقاط زیر به امر دریانوردی مبادرت

می‌کنند نمی‌گردد:

الف - گریت لیکز امریکای شمالی و رودخانه سن لورنس تا آخر حد شرقی خط منحنی

طولی که از «کاپ درویر» تا «وست پوینت» و جزیره اتی کوستی و از سمت شمال جزیره

مانتی کوستی خط نصف‌النهار طولی ۶۳ درجه غربی کشیده شده است.

ب - دریای خزر.

ج - رودخانه‌های پلیت و پارانا و اروگوئه تا حد شرقی که خط منحنی طولی بین پوتانوتر

در آرژانتین و پوتادل استه در اروگوئه کشیده شده است.

ماده ۶ - معافیت‌ها: ۱ - در مواردی که کشتی‌ها بین بنادر نزدیک دو یا چند کشور به

مسافرت‌های بین‌المللی می‌پردازند اداره کل می‌تواند کشتی‌های مزبور را از شمول مقررات

کنوانسیون حاضر معاف نماید مشروط بر آنکه کشتی‌های فوق صرفاً به انجام این نوع

مسافرت‌ها اکتفا کنند و دولت‌هایی که بنادر در سرزمین آنها واقع شده است تشخیص دهند که

از نظر حفاظت و شرایط عبور و مرور بین بنادر مزبور اجرای مقررات کنوانسیون حاضر

نسبت به کشتی‌هایی که به چنین مسافرت‌هایی می‌پردازند قابل توجیه نبوده و یا غیرممکن

است.

۲ - اداره کل می‌تواند هر کشتی را که متضمن خصوصیات نوینی باشد از شمول مقررات

این کنوانسیون که ممکن است جداً مانع انجام تحقیقاتی به منظور بهبود این خصوصیات و گنجاندن آنها در کشتی‌هایی گردد که به انجام مسافرت‌های بین‌المللی می‌پردازند آنها را از مقررات این کنوانسیون معاف بدارد. به هر حال هر یک از کشتی‌های مزبور باید بنا به تشخیص اداره کل برای خدمتی که در نظر گرفته شده متناسب بوده و واجد وسایل تأمین امنیت کلی کشتی که ضمناً مورد قبول دولتهایی است که کشتی مزبور از آنها عبور می‌کند باشد.

۳- اداره کل که اجازه معافیت را بر طبق مقررات بند (۱) و (۲) این ماده صادر می‌نماید باید جزئیات و علل آن را به سازمان مشورتی دربانوردی بین‌الدول (که من بعد سازمان نامیده می‌شود) اطلاع داده و سازمان نیز باید مراتب را برای اطلاع دول متعاقد بطور بخشنامه اعلام دارد.

۴- اداره کل می‌تواند یک کشتی را که معمولاً مسافرت‌های بین‌المللی انجام نمی‌دهد ولی در کیفیات استثنائی ایجاب می‌کند که برای یک مرتبه عهده‌دار مسافرت بین‌المللی گردد از شمول هر یک از مقررات این کنوانسیون معاف دارد مشروط بر اینکه مقررات حفظ جان و امنیت را که بنا به عقیده و نظر اداره کل برای مسافرتی که کشتی مزبور باید انجام دهد ضروری است رعایت نماید.

ماده ۷- فورس ماژور (موارد اضطراری): ۱- یک کشتی که در موقع عزیمت برای هر یک از مسافرت‌های دریایی خود تابع مقررات این کنوانسیون نباشد در صورتیکه به علت نامساعد بودن شرایط جوی یا هلیل اضطراری از مسیر اولیه خود منحرف شود ملزم به رعایت مقررات مزبور نخواهد بود.

۲- به منظور اجرای مقررات کنوانسیون حاضر دول متعاقد باید جهات مربوط به هر گونه انحراف از مسیر اصلی یا تأخیری را که هر یک از کشتی‌ها به علت نامساعد بودن شرایط جوی یا هر یک از هلیل اضطراری دیگری که دچار آن شده‌اند مورد نظر قرار داده و رعایت نماید.

ماده ۸- معیارهای برابری: ۱- اداره کل می‌تواند نصب تجهیزات و مصالح و دستگاه یا ماشین‌ها و یا استفاده از دستگاه‌های مخصوصی را که با آنچه در کنوانسیون حاضر مقرر

گردیده است متفاوت می‌باشد مجاز نماید مشروط بر اینکه از طریق آزمایش و یا بنحو دیگری اطمینان حاصل شده باشد که تجهیزات، مصالح، دستگاهها و ماشین‌های مزبور لااقل با آنچه در این کنوانسیون مقرر گردیده است معادل می‌باشد.

۲- اداره کلی که بنحو فوق نصب تجهیزات و مصالح و دستگاه یا ماشین و یا استفاده از دستگاههای مخصوصی را که با آنچه در کنوانسیون حاضر مقرر گردیده متفاوت می‌باشد مجاز نموده است خصوصیات آنها را ضمن گزارشی با ذکر آزمایشات انجام شده جهت اطلاع دولتهای متعاقد به اداره محل ارسال خواهد داشت.

ماده ۹- موافقت برای مقاصد آزمایشی: ۱- مقررات مندرج در کنوانسیون مانع از صدور موافقت‌نامه‌های خاصی از طرف اداره کل برای منظورهای آزمایشی در مورد یک کشتی که مشمول این کنوانسیون می‌باشد نمی‌گردد.

۲- اداره کلی که موافقت‌نامه مزبور را صادر می‌کند باید مراتب را به سازمان برای اعلام جزئیات آن به کلیه دولتهای متعاقد اطلاع دهد.

ماده ۱۰- تعمیرات، اصلاحات و تغییرات: ۱- در مورد یک کشتی که در آن تعمیرات و اصلاحات و تغییراتی انجام شده و همچنین نسبت به تغییرات ناشی از عملیات مزبور تا حداقل مقرراتی که قبلاً در مورد آن کشتی اعمال می‌شده قابل اجراست.

در اینگونه موارد یک کشتی موجود نباید معمولاً از مقرراتی که در مورد یک کشتی نوساز قابل اجراست و قبلاً آن مقررات را مراعات می‌نمود تخطی نماید.

ماده ۱۱- مناطق و نواحی: ۱- یک کشتی که مشمول مقررات این کنوانسیون می‌باشد باید رعایت مقرراتی را بنماید که در مورد آن کشتی در مناطق و نواحی مصرح در پیوست شماره ۲ اجراء می‌گردد.

۲- بندری را که در حدفاصل دو منطقه یا حوزه‌های مجاور قرار گرفته است باید به منزله داخل منطقه یا حوزه‌ای دانست که کشتی بدانجا وارد شده و یا به مقصد آن حرکت می‌نماید.

ماده ۱۲- خط آبخون: ۱- بجز در موردی که در بندهای (۲) و (۳) این ماده پیش‌بینی شده است خطوط بارگیری متناسب در دو طرف کشتی که منطبق با فصل سال و مناطق و حوزه‌هایی می‌شود که کشتی ممکن است از آن مناطق یا حوزه‌ها باشد نباید در هر موقعی که

کشتی در خلال مسافرت یا حین رسیدن به مقصد بیش از حد معمول در آب فرورود.
 ۲- هر موقعی که کشتی در آب شیرین که غلظت آن برابر با واحد باشد حرکت می کند خط بارگیری مربوطه ممکن است به میزان آب شیرین مجاز که در گواهینامه خط بارگیری بین المللی (مصوب سال ۱۹۶۶) مجاز شناخته شده است در آب فرورود در هر موقعی که غلظت آب بیش از واحد مقرر باشد میزان مجاز را باید متناسب با تفاوت بین واحد ۲۵/۰ و غلظت واقعی دانست.

۳- هر موقعی که کشتی از بندری عزیمت می کند که در رودخانه یا آبهای داخلی قرار گرفته است خط بارگیری عمیق تری را که منطبق با وزن سوخت و مواد دیگری را که برای مصرف بین نقطه عزیمت و دریا ضرورت دارد باید مجاز دانست.

ماده ۱۳- بازرینی و بازرسی و علامت گذاری: بازرینی و علامت گذاری کشتی ها از لحاظ اجراء مقررات این کنوانسیون و اعطاء معافیت از آن باید توسط مأمورین اداره کل انجام گیرد. به هر صورت اداره کل می تواند بازرینی و بازرسی و علامت گذاری را یا به مأمورینی محول نماید که برای این منظور انتخاب شده اند و یا به سازمانهایی که از طرف آن به رسمیت شناخته شده اند و در هر صورت اداره کل ذی صلاحیت از تمام جهات اجرای کامل و مؤثر بازرینی و بازرسی و علامت گذاریها را تضمین خواهد نمود.

ماده ۱۴- بازرینی ها و بازرسی های اولیه و متناوب: ۱- یک کشتی باید در معرض بازرینی ها و بازرسی های مشروحه در زیر قرار گیرد:

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

ب- یک بازرینی متناوب در فواصل مصرحه از طرف اداره کل که لااقل هر پنج سال یک بار انجام خواهد شد باید بنحوی اجرا شود که موجب جلب اطمینان گردد که ساختمان و تجهیزات و ترتیبات و مصالح و ابعاد کشتی کلاً منطبق با مقررات این کنوانسیون می باشند.
 ج- یک بازرسی متناوب سالانه در ظرف سه ماه قبل یا بعد از تاریخی که گواهینامه صادر

شده تا آنکه اطمینان حاصل شود که تغییراتی در بدنه یا ساختمانهای روی عرشه که ممکن است مؤثر در محاسبه‌های مربوط به تعیین وضع خط بارگیری باشد داده نشده و موجب حصول اطمینان نسبت به نگاهداری لوازم و وسایل به نحو مؤثری در موارد زیر گردد:

۱- حفاظت دهانه‌ها.

۲- نرده‌های حفاظتی.

۳- مجاری آب روها.

۴- وسایل ورود به مسکن ملوانان.

۲- بازرسی‌های متناوب مذکور در بند (ج) در فقره (۱) این ماده در پشت گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (سال ۱۹۶۶) یا گواهینامه معافیت خط بارگیری بین‌المللی که در مورد هر کشتی که بر طبق مقررات بند (۲) ماده ۶ این کنوانسیون معاف شده است صادر می‌شود قید خواهد شد.

ماده ۱۵- نگاهداری وضع موجود پس از بازبینی: پس از آنکه بازبینی یک کشتی بر طبق ماده ۱۴ به پایان رسید هیچ‌گونه تغییری نباید در وضع ساختمان و تجهیزات و ترتیبات و مصالح یا ابعاد آن که مورد بازبینی قرار گرفته‌اند بدون جلب موافقت اداره کل داده شود. ماده ۱۶- صدور گواهینامه: ۱- یک گواهینامه مربوط به خط بارگیری بین‌المللی (۱۹۶۶) برای هر کشتی که مورد بازبینی قرار گرفته و طبق این کنوانسیون علامت‌گذاری شده است صادر می‌شود.

۲- گواهینامه معافیت خط بارگیری بین‌المللی باید در مورد هر کشتی صادر شود که معافیت آن بر طبق مقررات فقره (۲) یا (۴) ماده ۶ و مطابق آن صادر شده است.

۳- گواهینامه مزبور باید توسط اداره کل یا هر شخص یا سازمانی صادر شود که از طرف اداره کل مجاز شناخته شده است. در هر صورت اداره کل مسئولیت کلی گواهینامه را بعهده می‌گیرد.

۴- علی‌رغم مقررات دیگر این کنوانسیون هرگونه گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی که به هنگام لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون نسبت به دولتی که کشتی پرچم آن را برافراشته است اعتبار دارد باید در ظرف مدت دو سال یا تا انقضای آن مدت هر کدام که از حیث مدت

کمتز باشد به اعتبار خود باقی بماند و پس از آن تاریخ گواهینامه خط بازرگاری بین‌المللی (سال ۱۹۶۶) قابل مطالبه خواهد بود.

ماده ۱۷ - صدور گواهینامه توسط هر دولت دیگر: ۱- یک دولت متعاقد می‌تواند بنا به درخواست دولت متعاقد دیگری دستور بازرینی یک کشتی را داده و چنانچه قانع شود که مقررات این کنوانسیون رعایت شده است باید گواهینامه خط بازرگاری بین‌المللی (۱۹۶۶) بنام کشتی را بر طبق مقررات این کنوانسیون صادر نموده یا آنکه دستور صدور آن را بدهد. ۲- یک نسخه گواهینامه و یک نسخه گزارش بازرینی را که برای احتساب فاصله از عرشه تا خط آب حساب شده و یک نسخه از محاسبات هر چه زودتر برای دولت درخواست‌کننده ارسال گردد.

۳- گواهینامه‌ای که بدین طریق صادر می‌شود باید متضمن اظهاریه‌ای بدین مضمون باشد که گواهینامه مزبور بنا به درخواست حکومت دولتی صادر شده است که کشتی پرچم آن را برافراشته یا آنکه خواهد برافراشت و باید همان اعتبار و همان رسمیت گواهینامه‌ای را داشته باشد که بر طبق مفاد ماده (۱۶) صادر شده است.

۴- هیچ‌گونه گواهینامه خط بازرگاری بین‌المللی (۱۹۶۶) نباید برای یک کشتی صادر شود که پرچم حکومت دولتی را برمی‌افزاید که جزو دولتهای متعاقد نمی‌باشد. ماده ۱۸ - نمونه گواهینامه: ۱- گواهینامه‌ها باید به زبان یا زبانهای رسمی کشور صادرکننده تنظیم گردد. هرگاه زبانی که مورد استفاده قرار می‌گیرد انگلیسی یا فرانسه نباشد متن آن باید متضمن ترجمه به یکی از دو زبان مزبور بوده باشد.

۲- فرم گواهینامه باید مطابق مدلهایی باشد که در پیوست شماره ۳ داده شده است. وضع قسمت چاپی هر مدل گواهینامه باید عیناً در هر گواهینامه صادر شده و در هر یک از نسخ اضافی آن نقل گردد.

ماده ۱۹ - مدت اعتبار گواهینامه: ۱- گواهینامه خط بازرگاری بین‌المللی (۱۹۶۶) برای مدتی که از طرف اداره کل مقرر گردیده و نباید از پنج سال از تاریخ صدور آن تجاوز کند صادر شود.

۲- هرگاه بعد از بازرینی متناوب که در فقره (ب) بند (۱) ماده ۱۴ ذکر گردیده گواهینامه

جدیدی را قبل از انقضاء مدت گواهینامه‌ای که بدو صادر گردیده است نتوان برای یک کشتی صادر نمود شخص یا سازمانی که موظف به بازبینی می‌باشد می‌تواند مدت اعتبار گواهینامه اولیه را برای مدتی که نباید از پنج ماه تجاوز کند صادر نماید. تمدید مدت باید در لیست گواهینامه قید گردد و بشرطی می‌توان آن را صادر نمود که هیچگونه تغییری در وضع ساختمان و تجهیزات و ترتیبات و مصالح یا ابعاد که در فاصله از عرشه تا خط بارگیری مؤثر باشد داده نشده باشد.

۳- موقعی اداره کل باید گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (۱۹۶۶) را باطل کند که یکی از کیفیات زیر وجود داشته باشد:

الف - چنانچه تغییرات اصولی در بدنه یا ساختمانهای روی عرشه کشتی بنحوی داده شده باشد که مستلزم قائل شدن حدفاصل اضافی از عرشه تا خط آب باشد.

ب - چنانچه لوازم و وسایل مذکور در فقره (ج) از بند (۱) ماده ۱۴ تحت شرایط مؤثری نگاهداری نشده باشند.

ج - چنانچه در گواهینامه قید نشده باشد که کشتی تحت بازرسی پیش‌بینی شده در فقره ج بند اول ماده ۱۴ قرار گرفته است.

د - چنانچه استحکام ساختمانی کشتی تا حدی ضعیف شود که کشتی فاقد شرایط ایمنی گردد.

۴- الف - مدت اعتبار گواهینامه معافیت از خط بارگیری بین‌المللی که از طرف اداره کل طبق بند ۲ ماده ۶ برای یک کشتی صادر شده است نباید بیش از مدت پنج سال از تاریخ صدور آن تجاوز کند. گواهینامه باید تابع مقررات مربوط به تمدید ظهرنویسی و ابطال نظیر موردی باشد که برای گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (۱۹۶۶) بر طبق مقررات این ماده پیش‌بینی شده است.

ب - مدت گواهینامه معافیت خط بارگیری بین‌المللی که برای یک کشتی بر طبق مقررات بند (۴) ماده ۶ صادر شده است باید محدود به سفری باشد که برای آن سفر گواهینامه مزبور صادر شده است.

۵- گواهینامه صادره به نام یک کشتی توسط اداره کل باید به محض انتقال کشتی به پرچم کشور دیگر ملغی گردد.

ماده ۲۰ - قبول کردن گواهینامه: گواهینامه‌هایی که بنا بر اجازه دولت متعاقد طبق این کنوانسیون صادر می‌شود باید مورد قبول سایر دول متعاقد قرار گرفته و باید برای کلیه مقاصدی که در این کنوانسیون قید گردیده است دارای همان اعتباری باشد که از طرف آن دولتهای متعاقد صادر می‌شود.

ماده ۲۱ - نظارت: ۱- کشتی‌هایی که دارای گواهینامه صادره بر طبق مقررات ماده ۱۶ یا ماده ۱۷ می‌باشند موقعی که در بنادر سایر دولت‌های متعاقد می‌باشند تابع نظارت مأمورین مجاز آن دولت می‌باشند. دولت‌های متعاقد باید اطمینان حاصل کنند که نظارت مزبور تا حدودی متناسب و عملی است که به منظور رسیدگی به این امر بعمل می‌آید که کشتی دارای گواهینامه معتبری بر طبق مقررات این کنوانسیون می‌باشد. هرگاه گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (۱۹۶۶) هنوز باعتبار خود باقی باشد نظارت مزبور باید محدود به تعیین منظورهای زیر باشد:

الف - بارگیری کشتی بیش از آنچه در گواهینامه نوشته شده است نباشد.

ب - اینکه خط بارگیری کشتی مطابق با گواهینامه می‌باشد.

ج - با توجه به مندرجات الف و ب بند ۳ ماده ۱۹ در کشتی تغییرات فاحشی که برای مسافرین و خدمه طی مسافرت دریایی خطری در بر داشته باشد وارد نیامده است. هرگاه گواهینامه معافیت خط بارگیری بین‌المللی در روی عرشه کشتی موجود باشد نظارت مزبور باید محدود به تحقیق این منظور باشد که شرایط مندرج در گواهینامه کاملاً رعایت شده است.

۲- هرگاه نظارت بر وفق فقره (ج) از بند (۱) این ماده بعمل آمده باشد نظارت مزبور فقط باید تا حدودی بعمل آید که ممکن است برای حصول اطمینان از این امر ضرورت داشته باشد که کشتی نباید عزیمت کند مگر اینکه مسلم شود که مسافرت دریایی برای مسافرین و ملوانان خطری ندارد.

۳- در صورتیکه اعمال نظارتی که در این ماده پیش‌بینی شده است موجب هرگونه مداخلاتی گردد مأموری که عمل نظارت را انجام می‌دهد باید بلافاصله به کنسول یا نماینده سیاسی کشوری که کشتی پرچم آن را برافراشته است تصمیم خود و اوضاع و احوالی که

مداخله را ایجاب نموده است کتباً اطلاع دهد.

ماده ۲۲- مزایا: مزایای این کنوانسیون را نمی‌توان در مورد هر کشتی مطالبه نمود مگر آنکه دارای گواهینامه‌ای صادره بر طبق مقررات این کنوانسیون باشد.

ماده ۲۳- ۱- هر اداره کلی متعهد است درباره وقوع هرگونه ضایعات که نسبت به کشتی مشمول این کنوانسیون وارد آمده تحقیقاتی معمول دارد مشروط بر اینکه اداره کل تشخیص دهد که این تحقیقات از این نظر که چه تغییراتی در این کنوانسیون ممکن است مطلوب باشد کمک نماید.

۲- هر دولت متعهد موظف است که اطلاعات مربوطه راجع به نتایج تحقیقات مزبور را برای سازمان ارسال دارد. هیچگونه گزارش یا توصیه‌های سازمان که مبتنی بر اطلاعات مزبور باشد نباید هویت یا ملیت کشتی مربوطه را افشاء کرده یا آنکه به هر نحوی مسئولیتی را متوجه یک کشتی یا یک شخص ثابت کرده یا آنکه بطور ضمنی آن را ابراز دارد.

ماده ۲۴- معاهدات و کنوانسیون‌های قبلی: ۱- کلیه عهدنامه‌ها و کنوانسیونها و موافقت‌نامه‌های دیگر مربوط به خط بارگیری که در حال حاضر بین دولت‌های طرف این کنوانسیون نافذ است باید در خلال مدت اعتبار نسبت به موارد ذیل نیز اعتبار و اثر کامل داشته باشد:

الف- کشتی‌هایی که مقررات این کنوانسیون شامل آنها نمی‌شود.

ب- در مورد کشتی‌های مشمول مقررات کنوانسیون حاضر نسبت به موضوعاتی که صراحتاً در کنوانسیون پیش‌بینی نشده است.

۲- ولی در هر صورت تا حدودی که عهدنامه‌ها و کنوانسیونها و موافقت‌نامه‌های مزبور با مقررات این کنوانسیون مغایرت داشته باشد مقررات این کنوانسیون نافذ خواهد بود.

ماده ۲۵- قواعد مخصوص ناشی از موافقت‌نامه‌ها: هرگاه بر طبق مفاد این کنوانسیون قواعدی خاص ضمن موافقت‌نامه‌های بین‌کلیه یا عده‌ای از دول متعهد تنظیم شده باشد قواعد مزبور باید برای اطلاع به کلیه دول متعهد به سازمان ارسال گردد.

ماده ۲۶- مبادله اطلاعات: ۱- دول متعهد متعهد می‌شوند اطلاعات زیر را برای بایگانی به سازمان ارسال دارند:

الف - تعداد کافی از نمونه گواهینامه های صادره طبق مقررات کنوانسیون حاضر برای پخش کردن بین دول متعاقد.

ب - متن قوانین و تصویب نامه ها و دستورات آیین نامه ها و سایر اسناد راجع به مسائلی که در حوزه اجرایی کنوانسیون حاضر می باشند.

ج - فهرست سازمان های غیردولتی که جهت اقدام بنام خودشان نسبت به مسائل مربوط به خط بارگیری و اطلاع به دولت های متعاقد اهلیت دارند.

۲ - هر دولت متعاقد متعهد است در صورت درخواست معیارهای مقاومتی را که مورد استفاده قرار می دهد برای دول متعاقد دیگر ارسال دارد.

ماده ۲۷ - امضاء و پذیرش و الحاق: ۱ - این کنوانسیون به مدت سه ماه از تاریخ ۵ آوریل ۱۹۶۶ (برای امضاء و از آن تاریخ به بعد برای الحاق) مفتوح خواهد بود. حکومت دولت های عضو سازمان ملل متحد یا سازمان های تخصصی یا آژانس نیروی اتمی بین المللی یا دولت های عضو اساسنامه دیوان دآوری بین المللی ممکن است در موارد زیر طرف این کنوانسیون گردند:

الف - امضاء بدون شرط پذیرش.

ب - امضاء مشروط به پذیرش بعدی.

ج - الحاق.

۲ - پذیرش یا الحاق باید با سپردن سند پذیرش یا الحاق به سازمان انجام گیرد و سازمان باید هرگونه پذیرش یا الحاق جدید و تاریخ سپردن سند پذیرش را به کلیه دولت هایی که کنوانسیون را امضاء نموده یا به آن ملحق شده اند اطلاع دهد.

ماده ۲۸ - تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون: ۱ - این کنوانسیون دوازده ماه بعد از تاریخی که حداقل پانزده دولت از کشورهای که شامل هفت کشوری می شود که هر یک از آنها مجموعاً کمتر از یک میلیون تن ظرفیت ناویژه کشتی نداشته باشند بدون شرط پذیرش آن را امضاء نموده و یا طبق مقررات ماده ۲۷ اسناد پذیرش یا الحاق را سپرده اند لازم الاجرا خواهد شد.

سازمان باید تاریخی را که این کنوانسیون لازم الاجرا می شود به کلیه دولت هایی که این

کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند اطلاع دهد.

۲- دولت‌هایی که اسناد پذیرش یا الحاق به این کنوانسیون را در ظرف مدت ۱۲ ماه مذکور در بند (۱) این ماده سپرده‌اند پذیرش یا الحاق باید از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون یا سه ماه بعد از تاریخ سپردن سند پذیرش یا الحاق هر کدام از حیث تاریخ مؤخر باشد به موقع اجراء گذارده می‌شود.

۳- نسبت به دولت‌هایی که سند پذیرش این کنوانسیون یا الحاق به آن را بعد از تاریخی که این کنوانسیون لازم‌الاجرا می‌شود سپرده‌اند کنوانسیون سه ماه بعد از تاریخ سپردن سند مزبور لازم‌الاجرا می‌شود.

۴- بعد از تاریخی که کلیه تدابیر لازم برای لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه‌های این کنوانسیون اتخاذ گردید یا پس از تاریخی که کلیه پذیرش‌های لازم به موجب شق ب بند ۲ ماده ۲۹ در مورد یک اصلاحیه به اتفاق آراء به تصویب رسیده است به عنوان پذیرفته شده تلقی شده‌اند هر یک از اسناد تصویب یا الحاق سپرده شده درباره کنوانسیون و اصلاحیه آن قابل اجرا می‌باشد.

ماده ۲۹- اصلاحات: ۱- این کنوانسیون را می‌توان بنا بر پیشنهاد یک دولت و متعاهد به یکی از طرق مصرحه در این ماده اصلاح نمود.

۲- اصلاح به وسیله پذیرش به اتفاق آراء:

الف- بنا بر درخواست یک دولت متعاهد هر پیشنهاد اصلاحی که توسط آن دولت نسبت به این کنوانسیون به عمل آید باید توسط سازمان برای کلیه دول متعاهد برای ملاحظه و پذیرش به اتفاق آراء ارسال شود.

ب- هرگونه اصلاحیه که به نحو مذکور تسلیم می‌شود باید دوازده ماه بعد از تاریخ پذیرش آن توسط دول متعاهد به موقع اجراء گذارده شود مگر آنکه تاریخ مقدمی مورد موافقت قرار گرفته باشد دولت متعهدی که پذیرش یا رد اصلاحیه را در ظرف مدت سه سال از تاریخ تسلیم توسط سازمان به سازمان ارسال ندارد به منزله آن است که اصلاحیه را قبول نموده است.

ج- هرگونه اصلاحیه پیشنهادی را موقعی باید مردود دانست که طبق فقره (ب) این بند در

ظرف مدت سه سال بعد از آن که به کلیه دولت‌های متعاقد توسط سازمان ارسال گردید مورد قبول قرار نگیرد.

۳- اصلاح بعد از مطالعه در سازمان:

الف- بنا بر درخواست یک دولت متعاقد هرگونه اصلاحاتی که توسط آن نسبت به این کنوانسیون به عمل آید در سازمان مورد مطالعه قرار خواهد گرفت. در صورتی که مورد قبول اکثریت دو سوم کشورهایایی که در کمیته امنیت دریایی سازمان حضور داشته و بدان رأی دهند اصلاحیه مزبور باید برای کلیه اعضاء سازمان و کلیه دول متعاقد لا اقل شش ماه قبل از آن که در مجمع سازمان مورد مطالعه قرار گیرد ارسال شود.

ب- در صورتی که مورد قبول اکثریت دو سوم اعضایی که در مجمع حضور داشته و رأی دهند قرار گیرد اصلاحیه مزبور باید توسط سازمان برای پذیرش آن به کلیه دول متعاقد ارسال شود.

ج- اصلاحیه مزبور باید دوازده ماه بعد از تاریخی که مورد قبول دول متعاقد قرار گرفت به موقع اجراء گذارده شود. اصلاحیه باید نسبت به کلیه دول متعاقد به موقع اجراء گذارده شود به جز در مورد دولی که قبلاً از اجراء آن اعلام داشته اند که اصلاحیه مزبور را نمی پذیرند.

د- مجمع عمومی به وسیله دو ثلث اکثریت نمایندگان حاضر و رأی دهنده که شامل دو سوم دولت‌هایی که در کمیته امنیت دریایی نماینده دارند و در مجمع عمومی حضور داشته و رأی می دهند ممکن است تصمیمی را در موقعی که اتخاذ می شود بدین نحو پیشنهاد کنند که چون اصلاحیه حائز اهمیت زیادی می باشد هر دولتی که طبق مفاد بند (ج) اعلام داشت که اصلاحیه مزبور را در ظرف مدت دوازده ماه بعد از تاریخ تنفیذ آن قبول نماید باید پس از انقضاء مدت مزبور از عضویت و طرف متعاقد بودن این کنوانسیون برکنار شود.

تصمیم مزبور باید متوط به پذیرش قبلی دو سوم دول متعاقد این کنوانسیون باشد.

ه- هیچیک از مقررات این بند مانع آن نخواهد بود که دولت متعاهدی که درباره اصلاح کنوانسیون حاضر طبق ترتیبات پیش‌بینی شده در بند مزبور عمل نموده است در هر موقع ترتیبات دیگری را که طبق بند ۲ یا بند ۴ ماده حاضر مقتضی بداند اتخاذ نماید.

۴- اصلاحیه به وسیله کنفرانس:

الف - بنا بر درخواست یک دولت متعاقد که مورد تأیید لا اقل یک ثلث دول متعاقد قرار گرفته باشد کنفرانسی از دول توسط سازمان برای مطالعه اصلاحیه‌هایی که نسبت به این کنوانسیون به عمل می‌آید دعوت شود.

ب - هرگونه اصلاحیه‌ای که مورد قبول دو سوم اکثریت کسانی که حضور داشته و جزو دولت‌های متعاقد باشند قرار گیرد باید توسط سازمان برای اطلاع کلیه دولت‌های متعاقد و تصویب آنها ارسال گردد.

ج - اصلاحیه مزبور باید دوازده ماه پس از تاریخی که مورد قبول دو سوم دولتهای متعاقد قرار گیرد به موقع اجراء گذارده شود مگر نسبت به دولت‌هایی که قبل از اجراء آن اعلام داشته باشند که اصلاحیه مزبور را مورد قبول قرار نمی‌دهند.

د - با تصمیم دو ثلث اکثریت نمایندگان که در کنفرانس طبق مفاد فقره (الف) حضور داشته و رأی می‌دهند ممکن است در موقع قبولی آن اعلام دارند اصلاحیه مزبور از حیث کیفیت به حدی اهمیت دارد که دولت متعاهدی که طبق مفاد فقره (ح) اعلام داشته و اصلاحیه مزبور را در ظرف مدت ۱۲ ماه بعد از تنفیذ آن قبول ننماید باید از عضویت این کنوانسیون پس از انقضای مدت مزبور برکنار شود.

۵ - هرگونه اصلاحیه‌ای که نسبت به این کنوانسیون بر طبق مفاد این ماده به عمل آید و مربوط به ساختمان کشتی باشد باید فقط ناظر بر کشتی‌هایی باشد که تیر حمال آنها نصب گردیده یا آنکه در مرحله‌ای از ساختمان نظیر آن باشد و در تاریخی که این اصلاحیه به موقع اجراء گذارده می‌شود یا بعد از آن ساخته شود.

۶ - سازمان باید هرگونه اصلاحیه‌ای را که به موقع اجراء گذارده می‌شود و همچنین تاریخی را که اصلاحیه مزبور به موقع اجراء گذارده می‌شود به کلیه دول متعاقد اطلاع دهد.

۷ - هرگونه قبولی یا اعلامیه‌ای که طبق مفاد این اعلامیه به عمل آید باید به وسیله تذکار به کتبی به سازمان ارسال گردد و باید وصول قبولی یا اعلامیه را به کلیه دول متعاقد اطلاع دهد.

ماده ۳۰ - فسخ: ۱ - این کنوانسیون ممکن است توسط هر یک از دول متعاقد در هر موقعی بعد از انقضای مدت پنج سال از تاریخی که این کنوانسیون در مورد دولت مزبور به موقع اجراء گذارده می‌شود فسخ گردد.

- ۲- فسخ آن باید به وسیله تذکاریه کتبی به عنوان سازمان انجام گرفته و باید تذکاریه ای را که بدین طریق واصل گردیده و تاریخ وصول آن را به کلیه دول متعاقد اطلاع دهد.
- ۳- فسخ مزبور در ظرف مدت یک سال بعد از وصول آن توسط سازمان یا هر مدت بیشتری که ممکن است در تذکاریه قید شده باشد به موقع اجراء گذارده شود.
- ماده ۳۱- تعلیق: ۱- در موارد جنگ یا اوضاع و احوال استثنائی که به منافع حیاتی دولتی خلل وارد می آورد و آن دولت یکی از دول متعاقد باشد دولت مزبور می تواند اثر اجرایی کلیه یا هر قسمتی از این کنوانسیون را معلق نماید. دولتی که از این حق استفاده می نماید بلافاصله اخطاریه ای دایر بر تعلیق آن به سازمان ارسال خواهد داشت.
- ۲- چنین تصمیمی سایر دولت های متعاقد را از حق نظارتی که به موجب مفاد کنوانسیون حاضر بر کشتیهای دولتی که از این حق استفاده کرده اند محروم نخواهد نمود.
- در صورتی که کشتیها در بندر این دولت لنگر انداخته باشند.
- ۳- دولتی که این کنوانسیون را به حالت تعلیق در آورده است می تواند در هر موقعی به این تعلیق پایان دهد و مراتب را بلافاصله به اطلاع سازمان برساند.
- ۴- سازمان باید تعلیق یا پایان یافتن تعلیق را طبق این ماده به کلیه دول متعاقد اعلام دارد.
- ماده ۳۲- سرزمین ها: ۱- الف- در مواردی که سازمان ملل متحد مقام صلاحیتدار برای اداره امور سرزمینی بوده یا هر دولت متعهدی که مسئول روابط بین المللی سرزمین مزبور باشد باید هر چه زودتر ممکن کوشش کند که با سرزمین مزبور از لحاظ تسری این کنوانسیون به سرزمین مزبور مذاکره کرده و در هر موقعی به وسیله اخطاریه کتبی می تواند به سازمان اعلام دارد که این کنوانسیون باید شامل سرزمین مزبور گردد.
- ب- این کنوانسیون از تاریخ وصول اخطاریه یا از هر تاریخ دیگری که ممکن است در اخطاریه قید شده باشد شامل سرزمین مذکور می گردد.
- ۲- الف- سازمان ملل متحد یا هر دولت متعهدی که بر طبق فقره الف بند (۱) این ماده اعلامیه داده است در هر موقعی پس از انقضاء مدت پنج سال از تاریخی که این کنوانسیون شامل آن سرزمین گردیده است می تواند به وسیله اخطاریه کتبی به سازمان اعلام دارد که این کنوانسیون از تاریخی که در اعلامیه ذکر شده است دیگر شامل این سرزمین نخواهد بود.
- ب- این کنوانسیون باید یک سال پس از تاریخ وصول اعلامیه به سازمان یا هر مدت

بیشتری که ممکن است در آن اعلامیه قید شده باشد دیگر شامل سرزمین مذکور در اعلامیه نگردد.

۳- سازمان باید شمول این کنوانسیون را نسبت به هر سرزمینی که طبق بند (۱) این ماده به کلیه دول متعاقد اطلاع داده و همچنین پایان دادن به گسترش آن طبق مفاد بند ۲ را اطلاع داده و در هر موردی تاریخی که این کنوانسیون لازم‌الاجرا شده و یا ملغی گردیده است به دول مزبور اطلاع دهد.

ماده ۳۳ - ثبت: ۱- این کنوانسیون به سازمان سپرده خواهد شد و دبیرکل سازمان باید رونوشت گواهی شده آن را برای کلیه دول امضاءکننده و دولت‌هایی که به این کنوانسیون ملحق می‌شوند ارسال دارد.

۲- به محض لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون سازمان باید آن را طبق ماده ۱۰۲ منشور سازمان ملل متحد به ثبت برساند.

ماده ۳۴- این کنوانسیون در یک نسخه به زبانهای انگلیسی و فرانسه تنظیم گردیده و هر دو نسخه متساویاً معتبر می‌باشند. ترجمه رسمی آن به زبانهای روسی و اسپانیولی باید تهیه شده و با اصل نسخه امضاء شده نزد سازمان سپرده شود.

بنابه مراتب فوق امضاءکنندگان زیر که از طرف دولت‌های متبوعه خود برای این منظور مجاز شناخته شده‌اند این کنوانسیون را امضاء نمودند.
لندن به تاریخ پنجم آوریل ۱۹۶۶ صادر گردید.

قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری

ظرفیت کشتیها امصوب ۱۳۵۲/۹/۵

ماده واحده - دولت ایران مجاز است الحاق خود را به کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری

ظرفیت کشتیها مصوب ۱۹۶۹ که مشتمل بر ۲۲ ماده و دو ضمیمه و یک فرم گواهینامه است به سازمان مشورتی دریانوردی بین دول اعلام نماید.

کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹)^۱

دول متعاقد:

با تمایل به ایجاد اصول و قوانین واحد برای تعیین ظرفیت کشتیهایی که سفرهای بین‌المللی انجام می‌دهند،

با توجه به این که انجام این امر با انعقاد یک کنوانسیون بهتر صورت خواهد گرفت، به شرح ذیل توافق نمودند:

ماده ۱ - تعهدات کلی ناشی از کنوانسیون: دول متعاقد تعهد می‌نمایند مقررات کنوانسیون حاضر و ضمایم آن را که جزء لایتجزای آن می‌باشد به موقع اجرا نمایند. هرگونه اشاره به کنوانسیون حاضر در عین حال متضمن اشاره به ضمایم آن نیز خواهد بود.

ماده ۲ - تعاریف: از لحاظ این کنوانسیون مگر آن که به نوع دیگری تصریح شده باشد:

۱ - عبارت «قواعد» - به معنای قواعد ضمیمه این کنوانسیون است.

۲ - عبارت «سازمان اداری» - به معنای دولتی است که کشتی پرچم آن را برافراشته است.

۳ - عبارت «سفر بین‌المللی» - به معنای یک سفر دریایی از کشوری که مشمول کنوانسیون حاضر است به بندری خارج از آن کشور یا بالعکس می‌باشد. بدین منظور هر سرزمینی که مسئولیت روابط بین‌المللی آن را دولت متعاهدی عهده‌دار باشد و یا سازمان ملل متحد عهده‌دار اداره امور آن باشد به عنوان یک کشور مجزا تلقی می‌شود.

۴ - اصطلاح «ظرفیت ناویژه» - ابعاد کل کشتی است که طبق مقررات این کنوانسیون تعیین شده است.

۵ - اصطلاح «ظرفیت ویژه» - به معنی گنجایش مورد لزوم کشتی است که طبق مقررات

۱ - متن کنوانسیون از جزوه تهیه شده توسط اداره کل سازمانهای تخصصی دریایی سازمان بنادر و کشتیرانی، نقل شده است.

این کنوانسیون تعیین شده است.

۶- اصطلاح «کشتی جدید» - به کشتی اطلاق می‌گردد که تیر حمال آن هنگام اجرای این کنوانسیون یا پس از آن کار گذارده شده باشد یا در چنین مرحله ساختمانی باشد.

۷- اصطلاح «کشتی موجود» - به معنای کشتی است که کشتی جدید نباشد.

۸- اصطلاح «طول» - یعنی طولی معادل ۹۶ درصد طول کلی تقسیم بر خط آب‌خور واقع در ۸۵ درصد از اندازه حداکثر عمق کشتی (Moulded depth) که از بالای تیر حمال تا لبه عرشه کشتی اندازه‌گیری می‌شود یا در صورتی که از این میزان بیشتر باشد طولی است از سمت جلوی سینه کشتی و محور پایه سکان تا خط آب‌خور. در کشتی‌هایی که دارای تیر حمال خمیده هستند، خط آب‌خور که بر حسب آن طول مزبور اندازه‌گیری می‌شود باید به موازات خط آب‌خور پیش‌بینی شده در موقع بارگیری باشد.

۹- «سازمان» - یعنی سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدول.

ماده ۳- قلمرو اجرا: ۱- این کنوانسیون در مورد کشتی‌های ذیل که سفرهای بین‌المللی انجام می‌دهند قابل اجراست:

الف - کشتی‌های به ثبت رسیده در کشورهایی که دولت‌های آنها طرف متعاقد این کنوانسیون می‌باشند.

ب - کشتی‌های ثبت شده در سرزمین‌هایی که به موجب ماده ۲۰ مشمول این کنوانسیون می‌باشند.

ج - کشتی‌های ثبت نشده که پرچم یکی از دول متعاقد را برافراشته‌اند.

۲- این کنوانسیون در مورد کشتی‌هایی که ذیلاً اشاره می‌شود قابل اجراست:

الف - کشتی‌های جدید.

ب - کشتی‌های موجود که اصلاحات یا تغییراتی در ساختمان آنها داده می‌شود که به نظر سازمان اداری تغییر مهمی در ظرفیت ناویژه آنها تلقی گردد.

ج - کشتی‌های موجود بر حسب تقاضای مالک.

د - کلیه کشتی‌های موجود دوازده سال پس از تاریخ اجرای این کنوانسیون. مع هذا این

کشتیها، به استثنای کشتی‌هایی که در بندهای فرعی (ب) و (ج) این بند به آنها اشاره شده

است، ظرفیتهای قبلی خود را به منظور اجرای مقررات مربوط به سایر کنوانسیونهای بین‌المللی موجود حفظ خواهند کرد.

۳- در مورد کشتی‌های موجودی که طبق مقررات بند فرعی ج بند ۲ ماده حاضر مشمول این کنوانسیون می‌شوند ظرفیت آنها را نمی‌توان طبق مقرراتی که سازمان اداری قبل از لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون نسبت به کشتی‌هایی که سفرهای بین‌المللی دریایی انجام می‌دهند اجرا می‌نمود، تعیین کرد.

ماده ۴ - موارد استثنایی: ۱- این کنوانسیون در مورد کشتی‌های ذیل قابل‌اجراء نیست:
الف - کشتی‌های جنگی.

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

۲ - هیچیک از مقررات این کنوانسیون در مورد کشتی‌هایی که متحصراً در نقاط ذیل دریانوردی می‌نمایند قابل‌اجراء نیست:

الف - دریاچه گریت لیکس امریکای شمالی و رودخانه سنت لورنس که به صورت خطی منحنی از دماغه در روزیه به سمت وست پوینت جزیره آنتی کوستی و در سمت شمال جزیره آنتی کوستی محاذی نصف‌النهار طولی ۶۳ درجه غربی به سمت شرق کشیده شده‌اند.
ب - بحر خزر.

ج - رودخانه‌های پلیت - پارانا و اورگوئه که به صورت خطی منحنی بین پونتارازا (کابوسان آنتونیو) آرژانتین تا پونتادلایست - اروگوئه کشیده شده است.

ماده ۵ - فورس ماژور: ۱ - هر کشتی که هنگام عزیمت به مسافرت مشمول مقررات این کنوانسیون نباشد در صورت انحراف مسیر به سبب بدی هوا یا به هر علت اضطراری دیگر نیز مشمول مقررات این کنوانسیون نخواهد بود.

۲ - در اجرای مقررات این کنوانسیون دول متعاقد هرگونه انحراف مسیر یا تأخیر ورود کشتیها را که ناشی از بدی هوا یا علل اضطراری دیگر باشد مورد توجه قرار خواهند داد.

ماده ۶ - تعیین ظرفیتهای تعیین ظرفیتهای ویژه و ناویژه توسط سازمان اداری یا افراد و سازمانهای مجاز شناخته شده از طرف او انجام خواهد گرفت. در هر صورت مسئولیت کامل تعیین ظرفیتهای ویژه و ناویژه به عهده سازمان اداری مربوطه خواهد بود.

ماده ۷ - صدور گواهینامه: ۱ - گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) برای هر کشتی که ظرفیت ویژه و ناویژه آن طبق این کنوانسیون تعیین شده باشد صادر می‌گردد.

۲ - گواهینامه مزبور توسط سازمان اداری یا افراد و سازمانهای مجاز شناخته شده از طرف او صادر می‌شود ولی در هر صورت مسئولیت کامل گواهینامه با سازمان اداری مزبور خواهد بود.

ماده ۸ - صدور گواهینامه توسط دولت دیگر: ۱ - هر دولت متعهد به درخواست دولت متعهد دیگر می‌تواند ظرفیت ویژه و ناویژه کشتی را تعیین و گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) را طبق مقررات این کنوانسیون صادر و یا اجازه صدور آن را بدهد.

۲ - یک نسخه از گواهینامه و رونوشتی از محاسبات ظرفیتها هرچه زودتر برای دولت درخواست کننده ارسال خواهد شد.

۳ - گواهینامه‌ای که به این ترتیب صادر می‌شود باید حاوی توضیحی باشد مبنی بر این که گواهینامه مذکور بنا به تقاضای دولتی که پرچم آن بر فراز کشتی برافراشته شده یا خواهد شد صادر گردیده و دارای همان اعتبار و رسمیت گواهینامه‌ای خواهد بود که به موجب ماده ۷ صادر شده باشد.

۴ - گواهینامه‌های بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) برای کشتی‌های متعلق به دولتهایی که طرف متعهد این کنوانسیون نیستند صادر نمی‌شود.

ماده ۹ - نمونه گواهینامه: ۱ - گواهینامه فوق به زبان یا به زبانهای رسمی کشور صادر کننده تنظیم خواهد شد. هرگاه زبان مورد استفاده زبانی غیر از فرانسه یا انگلیسی باشد گواهینامه مزبور باید باید منضم به متن ترجمه شده آن به یکی از دو زبان مزبور باشد.

۲ - نمونه گواهینامه باید طبق متنی باشد که در ضمیمه ۲ این کنوانسیون ذکر شده است.

ماده ۱۰ - ابطال گواهینامه: ۱ - با رعایت مستثنیات مقرر در قواعد منضم به این کنوانسیون هرگاه تغییری در ترتیب ساختمان - گنجایش نحوه استفاده از محوطه‌ها - ظرفیت حمل مسافر که در گواهینامه سفر قید گردیده - خط بار تعیین شده یا آب‌خور مجاز کشتی در صورتی که افزایش ظرفیت ویژه یا ناویژه آن را ایجاب نماید بوجود آید گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) صادره از درجه اعتبار ساقط و توسط سازمان اداری باطل خواهد شد.

۲- به جز در مواردی که در بند ۳ این ماده ذکر گردیده است - گواهینامه‌ای که توسط سازمان آداری برای یک کشتی صادر شده در صورتی که کشتی زیر پرچم کشور دیگری درآید از درجه اعتبار ساقط خواهد شد.

۳- با انتقال کشتی به دولت دیگری که به این کنوانسیون ملحق گردیده گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) به مدت سه ماه یا تا تاریخ صدور مجدد گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) یا موقعی که سازمان آداری بخواهد گواهینامه بعدی را جانشین گواهینامه قبلی نماید در صورتی که زمان آن نزدیک‌تر باشد به قوت خود باقی خواهد ماند.

دولت متعاهدی که کشتی قبلاً متعلق به او بوده باید هرچه زودتر پس از تغییر تابعیت کشتی یک نسخه از گواهینامه‌ای را که هنگام انتقال در اختیار کشتی بوده همراه با رو نوشت محاسبات مربوط به ظرفیت آن جهت سازمان آداری ارسال دارد.

ماده ۱۱- پذیرش گواهینامه: گواهینامه‌ای که با مسئولیت یک دولت متعاهد طبق مقررات این کنوانسیون صادر گردیده باشد مورد قبول دول متعاهد دیگر بوده و در کلیه موارد مندرج در این کنوانسیون دارای همان اعتبار گواهینامه صادر شده توسط آنها می‌باشد.

ماده ۱۲- بازرسی: ۱- هر کشتی که دارای پرچم یکی از دول متعاهد است ممکن است در بنادر سایر دولت‌هایی که به کنوانسیون ملحق گردیده‌اند مورد بازرسی مأمورین مجاز آن دولت‌ها واقع شود. این بازرسی فقط به منظور حصول اطمینان از موارد ذیل صورت می‌گیرد:

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

ب - که مشخصات اصلی کشتی با مشخصاتی که در گواهینامه مربوطه قید شده منطبق باشد.

۲- این بازرسی نباید در هیچ مورد کوچکترین تأخیری برای کشتی بوجود بیاورد.

۳- در صورتی که در بازرسی معلوم شود که مشخصات اصلی کشتی با آنچه در گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) ذکر شده مغایر می‌باشد و ایجاب می‌نماید ظرفیت ویژه یا ناویژه آن افزایش یابد باید بلادرنگ به دولتی که کشتی متعلق به اوست اطلاع داده شود.

ماده ۱۳- مزایای کنوانسیون: هیچ کشتی نمی‌تواند از مزایای این کنوانسیون برخوردار گردد

مگر با در دست داشتن گواهینامه معتبری که به موجب این کنوانسیون صادر شده باشد. ماده ۱۴ - معاهدات و کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های قبلی: ۱ - کلیه معاهدات دیگر و کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های مربوط به ظرفیت که در حال حاضر بین دول متعاقد لازم‌الاجرا است برای مدتی که در آنها تعیین شده به قوت خود باقی می‌ماند و در مورد کشتی‌های ذیل به تمام و کمال اجرا خواهد شد.

الف - کشتی‌هایی که کنوانسیون حاضر درباره آنها اجرا نمی‌شود.

ب - کشتی‌هایی که نسبت به آنها کنوانسیون حاضر درباره مسائلی که صریحاً راه‌حلی برای آنها پیش‌بینی نشده باشد قابل اجرا است.

۲ - در صورتی که معاهدات - کنوانسیون‌ها یا موافقت‌نامه‌های مزبور با مقررات این کنوانسیون مغایر باشند مقررات کنوانسیون حاضر باید رعایت گردد.

ماده ۱۵ - ارسال اطلاعات: دول متعاقد تعهد می‌نمایند اطلاعات ذیل را در اختیار سازمان قرار دهند:

الف - تعداد کافی از نمونه گواهینامه‌هایی که به موجب مقررات کنوانسیون حاضر صادر نموده‌اند جهت ارسال به سایر دول متعاقد.

ب - متن قوانین - احکام - تصویب‌نامه‌ها - مقررات و سایر اسناد لازم‌الاجرای مربوط به موضوعات مختلف که مشمول کنوانسیون حاضر می‌باشند.

ج - فهرست مؤسسات غیردولتی که مجازند از جانب آنها در مورد موضوعات مربوط به ظرفیتهای مختلف اقدام نمایند جهت ارسال به سایر دول متعاقد.

ماده ۱۶ - امضاء - تصویب و الحاق: ۱ - کنوانسیون به مدت شش ماه از تاریخ ۲۳ ژوئن ۱۹۶۹ جهت امضاء و از آن پس به منظور الحاق مفتوح خواهد بود. دول عضو سازمان ملل متحد یا هر یک از مؤسسات تخصصی بین‌المللی انرژی اتمی یا طرف‌های اساسنامه دادگاه دادگستری بین‌المللی می‌توانند با رعایت یکی از ترتیبات ذیل طرف این کنوانسیون گردند:

الف - امضاء بدون قید تصویب.

ب - امضاء مشروط به تصویب یا اعلام بعدی تصویب.

ج - الحاق.

۲ - تصویب یا الحاق با تسلیم سند تصویب یا سند الحاق به سازمان تحقق می‌یابد و

سازمان باید کلیه دولت‌هایی را که کنوانسیون حاضر را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند از تصویب‌های جدید و الحاق‌ها و تاریخ تسلیم سند آنها مطلع نماید. سازمان همچنین هرگونه امضایی را که طی شش ماه از ۲۳ ژوئن ۱۹۶۹ نسبت به کنوانسیون انجام شده باشد به اطلاع دولت‌هایی که قبلاً کنوانسیون را امضاء نموده‌اند خواهد رسانید.

ماده ۱۷ - لازم‌الاجرا شدن: ۱ - این کنوانسیون ۲۴ ماه پس از تاریخی که بیش از ۲۴ دولت که جمعاً ظرفیت ناوگان بازرگانی آنها کمتر از ۶۵ درصد ظرفیت ناویژه ناوگان بازرگانی جهانی نباشد و طبق ماده ۱۶ بدون قید تصویب یا الحاق آن را امضاء نموده باشند به موقع اجرا در خواهد آمد.

سازمان تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون را به اطلاع کلیه دولتی که کنوانسیون را امضاء نموده و یا به آن ملحق شده‌اند خواهد رسانید.

۲ - در مورد دولتی که سند تصویب کنوانسیون یا الحاق به آن را طی ۲۴ ماه اشاره شده در بند ۱ این ماده در اختیار سازمان گذارده باشند تصویب یا الحاق آنها از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون یا سه ماه پس از تاریخ تسلیم سند آن، هر یک که مؤخر باشد، به موقع اجرا در خواهد آمد.

۳ - تاریخ اجرای این کنوانسیون نسبت به دولتهایی که سند تصویب یا الحاق خود را پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن در اختیار سازمان بگذارند سه ماه پس از تاریخی خواهد بود که سند تصویب یا الحاق را ارسال نموده‌اند.

۴ - پس از تاریخی که طی آن کلیه اقداماتی که برای اصلاح این کنوانسیون لازم بوده معمول گردیده یا کلیه تصویب‌های لازم به موجب بند فرعی ب از بند ۲ ماده ۱۸ به اتفاق آراء اخذ شد تسلیم هرگونه سند تصویب یا الحاق نسبت به اصلاحیه نیز قابل اجرا خواهد بود. ماده ۱۸ - اصلاحات: ۱ - این کنوانسیون می‌تواند بنا به پیشنهاد هر یک از دول متعاقد طبق یکی از ترتیبات مشروحه در این ماده اصلاح گردد:

۲ - اصلاح از طریق پذیرش به اتفاق آراء:

الف - هرگونه اصلاحی که بنا به تقاضای یکی از دول متعاقد نسبت به این کنوانسیون لازم باشد باید توسط سازمان جهت رسیدگی و پذیرش به اتفاق آراء به دول متعاقد دیگر ابلاغ گردد.

ب- هرگونه اصلاح مشابه دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش آن از طرف کلیه دول متعاقد به موقع اجرا درخواهد آمد مگر این که تاریخ نزدیکی مورد توافق قرار گیرد.
دولت متعاهدی که پذیرش یا رد اصلاحیه را طی ۲۴ ماه از تاریخ اولیه اطلاعیه اعلام ننماید اصلاح مزبور از طرف او پذیرفته شده تلقی خواهد شد.

۳- اصلاح پس از رسیدگی در سازمان:

الف - بنا به تقاضای یکی از دول متعاقد هرگونه پیشنهاد اصلاحی نسبت به این کنوانسیون در سازمان مورد رسیدگی قرار می‌گیرد و در صورتی که با اکثریت دو سوم آراء اعضای حاضر در کمیته ایمنی دریاوردی سازمان تصویب شد حداقل شش ماه قبل از این که مورد رسیدگی مجمع عمومی سازمان قرار گیرد به کلیه دول متعاقد ابلاغ می‌شود.

ب- هرگاه اصلاحیه‌ای با اکثریت دو سوم آراء اعضای حاضر و رأی دهنده در مجمع به تصویب برسد سازمان اصلاح مزبور را جهت پذیرش به کلیه دول متعاقد اطلاع می‌دهد.

ج - چنین اصلاحی دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش آن از طرف دو سوم دول متعاقد به موقع اجرا درخواهد آمد. اصلاح مزبور در مورد کلیه دول متعاقد اجرا خواهد شد مگر در مورد دولی که قبل از به اجرا درآمدن، عدم پذیرش اصلاح را اعلام نمایند.

د- مجمع می‌تواند با اکثریت دو سوم آراء حاضر و رأی دهنده در جلسه‌ای که دو سوم آراء نمایندگان دولی که در کمیته ایمنی دریاوردی شرکت دارند برای دادن رأی در آن حضور داشته باشند اتخاذ تصمیم نماید که اصلاح دارای چنان اهمیتی است که دولت متعاهدی که اعلامیه موضوع بند فرعی ج این بند را صادر کرده و طی دوازده ماه پس از به اجرا درآمدن اطلاعیه، پذیرش خود را نسبت به آن اعلام ننموده در انقضای مدت باید از عضویت این کنوانسیون محروم گردد. این تصمیم منوط به پذیرش قبلی از طرف دو سوم دول متعاقد است.

ه- هیچ یک از مندرجات این بند مانع آن نیست که یکی از دول پس از دادن یک نوبت پیشنهاد اصلاح به موجب این بند بتواند بار دیگر نسبت به پیشنهاد اقدامی که به موجب بند ۲ یا ۴ این ماده مناسب به نظر برسد اقدام نماید.

۴- اصلاح به وسیله یک کنفرانس:

الف - بنا به تقاضای یک دولت متعاقد که مورد موافقت حداقل یک سوم دول متعاقد

دیگر قرار گرفته باشد سازمان به منظور رسیدگی به اصلاحات مربوط به این کنوانسیون از دول متعاقد جهت تشکیل کنفرانسی دعوت به عمل می آورد.

ب- سازمان هرگونه اصلاحی را که با اکثریت دو سوم آراء دول حاضر و رأی دهنده در چنین کنفرانسی به تصویب می رسد جهت اعلام موافقت سایر دول متعاقد ابلاغ می نماید.

ج- اصلاح مزبور دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش آن از طرف دو سوم دول متعاقد به موقع اجراء در خواهد آمد. چنین اصلاحیه ای در مورد کلیه دول متعاقد لازم الاجرا است مگر دولی که قبل از لازم الاجرا شدن آن اعلام عدم پذیرش اصلاحات را بنمایند.

د- کنفرانسی که به موجب بند فرعی الف این بند با اکثریت دو سوم آراء حاضرین در جلسه تشکیل می گردد می تواند هنگام تصویب اصلاحیه چنین اتخاذ تصمیم نماید که اصلاحیه دارای چنین اهمیتی است که هر یک از دول متعاقد که به موجب بند فرعی ج این بند عدم پذیرش اصلاحیه را طی مدت دوازده ماه پس از به اجراء درآمدن آن اعلام نماید در انقضای مدت از عضویت این کنوانسیون محروم گردد.

۵- سازمان باید اصلاحاتی را که به موجب این ماده به موقع اجراء در می آید با تعیین تاریخ لازم الاجرا شدن آنها به کلیه دول متعاقد اطلاع دهد.

۶- هرگونه پذیرش یا اعلامیه ای که موضوع این ماده واقع شود باید کتباً به سازمان اعلام گردد تا وصول آن را به اطلاع تمام دول متعاقد برساند.

ماده ۱۹ - فسخ: ۱- کنوانسیون حاضر را می توان پس از انقضای مدت پنج سال از تاریخ لازم الاجرا شدن آن نسبت به هر دولتی که چنین تقاضایی را داشته باشد منفسخ تلقی کرد.

۲- فسخ کنوانسیون باید طی سندی به سازمان اعلام گردد تا همراه با تاریخ وصول آن به اطلاع کلیه دول متعاقد برسد.

۳- اعلام مذکور یک سال پس از وصول آن توسط سازمان یا مدت زمان بیشتری که ممکن است در اعلامیه قید شده باشد دارای اثر اجرایی خواهد بود.

ماده ۲۰ - سرزمینها: ۱- الف- سازمان ملل متحد در مواردی که مسئولیت اداره سرزمین را به عهده دارد یا هر دولت متعاهدی که مسئولیت اداره روابط بین المللی یک سرزمین را تقبل نموده باید هرچه زودتر با مقامات سرزمین مربوط به خود در مورد شمول این کنوانسیون نسبت به آن سرزمین مشاوره نموده و به این منظور تدابیر شایسته ای را اتخاذ کند و ممکن

است در هر موقع با اعلام کتبی نظر خود را در این باره به سازمان ابلاغ نماید.

۱- ب- این کنوانسیون از تاریخ وصول اعلامیه یا تاریخ دیگری که در اعلامیه قید شده باشد در سرزمین مورد نظر قابل اجرا است.

۲- الف- سازمان ملل متحد یا هر دولت متعاقد که به موجب بند فرعی الف از بند «۱» این ماده اعلامیه‌ای صادر کرده باشد هر موقع پس از انقضای مدت پنج سال از تاریخ شمول کنوانسیون می‌تواند طی اعلام کتبی دیگری به سازمان اطلاع دهد که از شمول کنوانسیون نسبت به سرزمینی که ضمن اعلامیه تعیین شده است خودداری گردد.

۲- ب- شمول کنوانسیون نسبت به سرزمینی که در اعلامیه تعیین می‌گردد با انقضای یک سال از تاریخ وصول آن به سازمان یا مدت زمان بیشتری که در آن ذکر شده باشد متوقف می‌شود.

۳- سازمان کلیه دول متعاقد را از شمول آن نسبت به هر یک از سرزمینهای موضوع بند ۱ این ماده و عدم شمول آن نسبت به هر یک از سرزمینهای موضوع بند ۲ با ذکر تاریخی که شمول یا عدم شمول مذکور به موقع اجرا گذارده شده است مطلع می‌نماید.

ماده ۲۱- سپردن و ثبت کنوانسیون: ۱- این کنوانسیون نزد سازمان سپرده خواهد شد و دبیرکل سازمان نسخ گواهی شده آن را به تمام دول امضاء کننده و کلیه دولی که با اعلام موافقت خود بدان ملحق شده‌اند ارسال خواهد داشت.

۲- به مجرد این که کنوانسیون به موقع اجرا گذارده شود متن آن توسط دبیرکل سازمان به دبیرخانه ملل متحد ارسال می‌گردد تا طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد ثبت و منتشر گردد. ماده ۲۲- زبانها: این کنوانسیون در یک نسخه به زبانهای انگلیسی و فرانسه تنظیم شده و هر دو متن متساویاً معتبر می‌باشند.

ترجمه‌های رسمی به زبانهای روسی و اسپانیایی تهیه و ضمیمه اصل امضاء شده آن به سازمان سپرده خواهد شد.

بنا به مراتب امضاء کنندگان ذیل که دارای اختیارات لازم دولت‌های خود به این منظور می‌باشند کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.

لندن بیست و سوم ژوئن ۱۹۶۹

ضمیمه ۱ - قواعد برای محاسبه ظرفیت ویژه و ناویژه کشتیها

قاعده ۱ - کلیات

- ۱ - ظرفیت کشتی شامل ظرفیت ویژه و ناویژه آن است.
 - ۲ - ظرفیت ناویژه و ظرفیت ویژه باید طبق شرایط این مقررات تعیین گردد.
 - ۳ - ظرفیت ناخالص و ظرفیت خالص انواع کرجیهای جدیدی که شکل ساختمانی آنها طوری است که مانع اجراء یا مغایر مقررات این قواعد می باشد باید توسط «سازمان اداری» تعیین گردد.
- شرح روشهایی که برای این نوع تعیین ظرفیت به کار رفته است باید توسط «سازمان اداری» به سازمان اطلاع داده شود تا در اختیار دول متعاقد قرار گیرد.

قاعده ۲ - تعریف اصطلاحاتی که در ضمامم به کار برده شده است

۱ - عرشه فوقانی

عرشه فوقانی بالاترین و کاملترین عرشه واقع در معرض تحولات جوی و دریاست و برای بستن کلیه دریچههایی که در معرض تحولات جوی قرار دارند همچنین دریچههای جانبی کشتی که در قسمت زیرین آن قرار گرفته اند مجهز به وسایل و درپوشهای خیرقابل نفوذ دائمی است در کشتی که برای دسترسی به عرشه فوقانی آن از پله استفاده می شود پایینترین حدفاصل عرشه مجاور ادامه آن در موازات قسمت فوقانی عرشه به منزله عرشه فوقانی تلقی می گردد.

۲ - اندازه حدفاصل عمقی کشتی از تیرحمال

الف - اندازه حدفاصل عمقی کشتی فاصله عمودی است که از روی تیرحمال کشتی تا زیر عرشه فوقانی اندازه گیری می شود. در کشتیهای چوبی و آهنی این فاصله از لبه پایین بریدگی تیرحمال کشتی اندازه گیری می شود. در صورتی که شکل قسمت پایین قسمت وسط کشتی گرد یا دارای حاشیههای چوبی یا آهنی ضخیم باشد این فاصله از نقطه ای که سطح مسطح کف به طرف داخل ادامه پیدا کرده و پهلوی تیرحمال کشتی را قطع می کند اندازه گیری می شود.

ب. در کشتی‌هایی که دارای لبه‌های منور می‌باشند اندازه حد فاصل عمقی کشتی از نقطه تقاطع عمقی کشتی باید از آنجا اندازه‌گیری شود. عمق مزبور باید از خط علامت قسمت پایین عرشه که در موازات قسمت برآمده امتداد دارد اندازه‌گیری شود.

۳- عرض

عرض حداکثر پهنای کشتی است که در کشتی‌هایی که پوشش بدنه آنها فلزی است از وسط کشتی تا خط اندازه حد فاصل عمق کشتی و در کشتی‌هایی که پوشش غیر فلزی دارند تا سطح خارجی بدنه آنها اندازه‌گیری شده است.

۴- فضاهای بسته

فضاهای بسته تمام فضاهای محدود بوسیله بدنه کشتی - دیواره‌های تیغه‌ای یا دیواره‌های ثابت یا قابل حمل و نقل و بلها یا پوشش‌های غیر دائمی یا سایبانهای قابل حمل می‌باشند هیچگونه بریدگی در روی پل یا فضای خالی در بدنه کشتی یا در عرشه یا در پوشش سقف محوطه یا در دیواره‌های تیغه‌ای یا دیواره‌های ثابت محوطه و یا عدم وجود دیواره‌های تیغه‌ای یا دیواره‌های ثابت مانع از آن نیست که فضایی جزء فضای بسته محسوب گردد.

۵- فضاهای مستثنی

علیرغم شرایط بند (۴) این مقررات فضاهایی که در بند فرعی الف تا همین بند به آنها اشاره شده فضاهای مستثنی نامیده می‌شوند و جزو فضاهای بسته منظور نمی‌گردند.

معذالک فضاهایی که حداقل یکی از شرایط ذیل در آنها رعایت شده باشد به منزله فضای بسته تلقی خواهند شد.

فضای مجهز به طبقه بندی یا سایر وسایل ایمنی کالا یا ابار باشد.

در و پنجره‌ها مجهز به وسایل انسداد باشند.

در ساختمان امکانات بسته شدن این قبیل در و پنجره‌ها پیش‌بینی شده باشد.

الف- ۱- فضای واقع در داخل ساختمان مقابل آخرین در بچه‌ای که از عرشه‌ای به عرشه دیگر ادامه دارد مگر محوطه محصور که ارتفاع آن بیش از ۲۵ میلی‌متر (۱ اینچ) از ارتفاع تیرهای عرشه مجاور آن بلندتر نیست دارای عرضی معادل یا بیشتر از ۹۰ درصد عرض

عرشه در جهت دهانه فضای خالی می باشد. این شرط باید طوری عملی گردد که از فضاهای بسته تنها بین فضای خالی تحتانی مذکور در قسمت بالا از خطی که در موازات خط بالای فضای خالی است فاصله ای برابر نصف وسعت عرشه در مسیر ادامه فضای خالی مستثنی شود. (تصویر ۱ در ضمیمه ۱)

الف - ۲ - چنانچه وسعت فضا به علت ترتیباتی به غیر از تقارب پوشش خارجی کمتر از ۹۰ درصد عرض عرشه باشد باید تنها محوطه بین خط فضای خالی و خطی در موازات نقطه ای که عرض عرشه برابر یا کمتر از ۹۰ درصد می شود از کلیه فضاهای بسته مستثنی گردد. (تصویر ۲ و ۳ و ۴ در ضمیمه ۱)

الف - ۳ - صرف نظر از دیوارها یا نرده ها و قفسه های کاملاً باز و دو محوطه را که مستثنی شدن یک یا هر دوی آنها به موجب بند فرعی (الف - ۱) یا (الف - ۲) مجاز گردیده از یکدیگر جدا می کند در صورتی که خط مرز بین این دو محوطه کمتر از نصف عرض عرشه باشد مستثنی کردن آنها نباید صورت گیرد. (تصویر ۵ و ۶ در ضمیمه ۱)

ب - فضاهای واقع در زیر عرشه یا سقفهای سرپناه رو به دریا یا در معرض هوا که جز حائل های نگهداری هیچگونه بستگی دیگری با قسمتهای مجاور بدنه کشتی ندارند در چنین فضاهایی می توان از نرده یا دیواره یا نصب حائلهایی در کناره کشتی استفاده نمود مشروط بر اینکه فاصله بین بالای نرده ها یا دیواره کمتر از 0.75 متر ($2/5$ فوت) یا یک سوم ارتفاع سطح (هر یک که بیشتر است) نباشد. (تصویر ۷ در صفحه ۱)

ج - فضاهای ممتد از سمتی به سمت دیگر ساختمان که مستقیماً در مسیر سطوح خالی سمت مقابل قرار دارند و ارتفاع آنها نباید کمتر از 0.75 متر ($2/5$ فوت) یا یک سوم ارتفاع ساختمان (هر یک که بیشتر است) باشد. در صورتی که سطح مزبور طوری است که فقط در یک سمت دارای ساختمان است فضایی که باید مستثنی گردد باید در داخل و از سطح خالی تا نصف بیشتر عرض عرشه در جهت محوطه خالی محدود شود. (تصویر ۸ در ضمیمه ۱)

د - فضاهای واقع در ساختمانی که مستقیماً زیر یک فضای سرپاز در روی عرشه قرار دارد. مشروط بر این که چنین فضایی در مجاورت هوا باشد و فضای مستثنی شده از فضای بسته منحصر به فضای خالی باشد. (تصویر ۹ در ضمیمه ۱)

ه- گودی حاشیه دیواره ساختمان واقع در مجاورت هواکه دهانه آن بدون هیچگونه وسیله انسداد از عرشه‌ای تا عرشه دیگر امتداد دارد. مشروط بر این که وسعت داخلی آن بیشتر از وسعت دهانه ورودی آن نبوده و امتدادش داخل ساختمان پیش از دو برابر عرض دهانه ورودی آن نباشد. (تصویر ۱۰ در ضمیمه ۱)

۶- مسافر

مسافر به کسانی غیر از افراد ذیل اطلاق می‌گردد:

الف- فرمانده و کارکنان کشتی یا افراد دیگری که تحت هر عنوان برای انجام امور کشتی استخدام یا اجیر شده‌اند.

ب- اطفال کمتر از یک سال.

۷- فضاهای مخصوص کالا

فضاهای مخصوص کالا که باید در محاسبه ظرفیت خالص منظور گردد فضاهای بسته‌ای هستند برای کالاهایی که از کشتی تخلیه می‌شوند مشروط بر این که فضاهای مزبور در ظرفیت ناویژه منظور شده باشد. این فضاها باید با علامت ثابت حرف CC (قسمت کالا) مشخص شوند و حروف مزبور طوری قرار داده شوند که بلندی آنها از ۱۰۰ میلی‌متر (۴ اینچ) کمتر نبوده و به خوبی قابل رویت باشند.

۸- غیر قابل نفوذ بودن در برابر شرایط جوی

غیر قابل نفوذ بودن بدین معنی است که در کلیه شرایط جوی در دریا آب به داخل کشتی نفوذ ننماید.

قاعده ۳- ظرفیت ناویژه

ظرفیت ناویژه (GT) کشتی به وسیله فرمول ذیل تعیین می‌گردد.

$$GT = K_1 V$$

در صورتی که: $V =$ بعد کلی تمام محوطه‌های بسته کشتی به متر مکعب باشد.

$$K_1 = 0.2 + 0.02 \cdot 10g \cdot 10^V$$

یا طبق جدول ضمیمه

قاعده ۴ - ظرفیت ویژه

۱ - ظرفیت ویژه (NT) کشتی از طریق فرمول ذیل به دست می آید:
که در آن:

$$NT = K_2 V_C \left(\frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10} \right)$$

الف - عامل $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ نباید بزرگتر از واحد گرفته شود.

ب - عبارت ریاضی $K_2 V_C \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ نباید کمتر از ۲۵ GT / گرفته شود.

ج - NT نباید کمتر از ۳۰ GT / گرفته شود.
و در آن:

V_C = حجم کلی فضاهای کالا به متر مکعب.

$$K_2 = V_C 10g_{10} 0.02 + 0.2 \text{ (یا طبق جدول ضمیمه ۲)}$$

$$K_3 = \frac{10000}{10000} \frac{GT}{25}$$

D = اندازه حدفاصل عمق وسط کشتی به متر به طوری که در قاعده ۲ (۲) شرح داده شد.

d = اندازه حدفاصل آبخور وسط کشتی به متر به طوری که در بند (۲) این قاعده شرح داده شد.

N_1 = تعداد مسافرین کابین‌هایی که بیش از ۸ تختخواب ندارند.

N_2 = تعداد سایر مسافرین.

$N_1 + N_2$ = مجموع ظرفیت حمل مسافر کشتی طبق آنچه در گواهی‌نامه کشتی اشاره شد

چنانچه $N_1 + N_2$ کمتر از ۱۳ نفر باشد N_1 و N_2 باید صفر گرفته شود.

ظرفیت غیر خالص آنچه به موجب مقررات قاعده (۴) تعیین شده.

۲ - اندازه حدفاصل آبخور (d) که در بند (۱) این قاعده به آن اشاره شد باید یکی از

آبخورهای مشروح ذیل باشد:

الف - برای کشتی‌هایی که اجرای کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین اجباری است طبق

همین کنوانسیون آبخور مربوط به خط شاهین تابستانی (غیر از خط شاهین الوار) تعیین شده.

ب - جهت کشتی‌های مسافری آبخور مربوط به بلندترین خط بار تعیین شده طبق

کنوانسیون بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا که در دست اجراست یا سایر

مواقفت‌نامه‌های بین‌المللی.

ج- جهت کشتی‌هایی که کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین در مورد آنها قابل اجرا نیست ولی برای آنها خط باری طبق شرایط ملی تعیین شده آب‌خور مربوط به خط بار تابستانی که برای آن تعیین شده.

د- برای کشتی‌هایی که خط بار برای آنها تعیین نشده ولی آب‌خور آنها طبق شرایط ملی محدود می‌باشد حداکثر آب‌خور مجاز.

ه- برای سایر کشتیها ۷۵ درصد اندازه حد فاصل عمقی وسط کشتی به طوری که در قاعده ۲ (۲) شرح داده شده.

قاعده ۵- تغییر ظرفیت ویژه

۱- وقتی مشخصات کشتی از قبیل $V - V_C - d - N_1$ یا N_2 به طوری که در قاعده ۳ و ۴ شرح داده شد تغییر می‌نماید و این تغییر موجب می‌گردد ظرفیتی که طبق شرایط قاعده ۴ تعیین شده افزایش یا بد ظرفیت ویژه کشتی باید بر حسب مشخصات جدید تعیین و بلا درنگ مورد عمل قرار گیرد.

۲- کشتی که برای آن خط باری که در تبصره (۲) (الف) و (۲) (ب) قاعده ۴ به آن اشاره شد تعیین می‌شود طبق مقررات قاعده (۴) فقط یک ظرفیت ویژه باید برای آن تعیین شود و ظرفیت مزبور متناسب و قابل اجرا برای خط باری که برای کار کشتی تعیین شده باشد.

۳- وقتی مشخصات کشتی از قبیل $V - V_C - d - N_1$ یا N_2 که در قاعده (۳) و (۴) شرح داده شد تغییر می‌نماید یا هنگامی که خط بار تعیین شده در بند (۲) این قاعده به علیت تغییر کار کشتی تغییر می‌نماید و این تغییر موجب تقلیل ظرفیت که طبق مقررات قاعده ۴ تعیین شده تا دوازده ماه پس از تاریخ گواهی‌نامه فعلی گواهی‌نامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) دیگری که حاوی ظرفیت ویژه جدید باشد صادر نخواهد شد مشروط بر این که مشمول شرایط ذیل نباشد:
الف - چنانچه کشتی به پرچم دولت دیگری منتقل شده باشد یا

ب- اگر کشتی در دست تغییرات یا اصلاحاتی قرار گیرد که از نظر دستگاه اداری دارای خواص مهمی باشد از قبیل برداشتن بنایی از قسمت فوقانی کشتی و این عمل ۴ ایجاب نماید خط بار تعیین شده کشتی تغییر نماید یا

ج - برای کشتیهای مسافربری که به کار حمل تعداد زیادی مسافر بدون اطاق گمارده می شود از قبیل حمل زوار.

قاعده ۶ - محاسبه حجم ها

۱ - کلیه اندازه های منظور شده در محاسبه ظرفیت ویژه و ناویژه باید بدون در نظر گرفتن لوازم یا ابزارها و نظیر آنها تا سمت داخل بدنه یا پوشش حاشیه بدنه در کشتیهای فلزی و تا سطح خارجی لبه یا تا سمت داخل سطوح حاشیه لبه در کشتیهایی از جنس دیگر اندازه گیری شود.

۲ - اندازه زائده ها در حجم کلی باید منظور گردد.

۳ - اندازه محوطه های رو به دریا را می توان از حجم کلی مجزا نمود.

قاعده ۷ - اندازه گیری و محاسبه

۱ - کلیه اندازه هایی که در محاسبه حجم ها به کار برده می شود باید تا قریب ترین سانتیمتر یا $\frac{1}{4}$ فوت اندازه گرفته شود.

۲ - حجم ها باید بر حسب روشهایی که معمولاً برای محوطه مربوطه مورد قبول می باشد و با دقتی مورد تأیید سازمان اداری قرار گیرد محاسبه گردد.

۳ - محاسبه باید به قدر کافی مشروح و بررسی آن آسان باشد.

ضمیمه شماره ۱

ارقامی که در قاعده ۲ (د) به آنها اشاره شده است.

در ارقام زیر: O = فضای مستثنی

C = فضای بسته

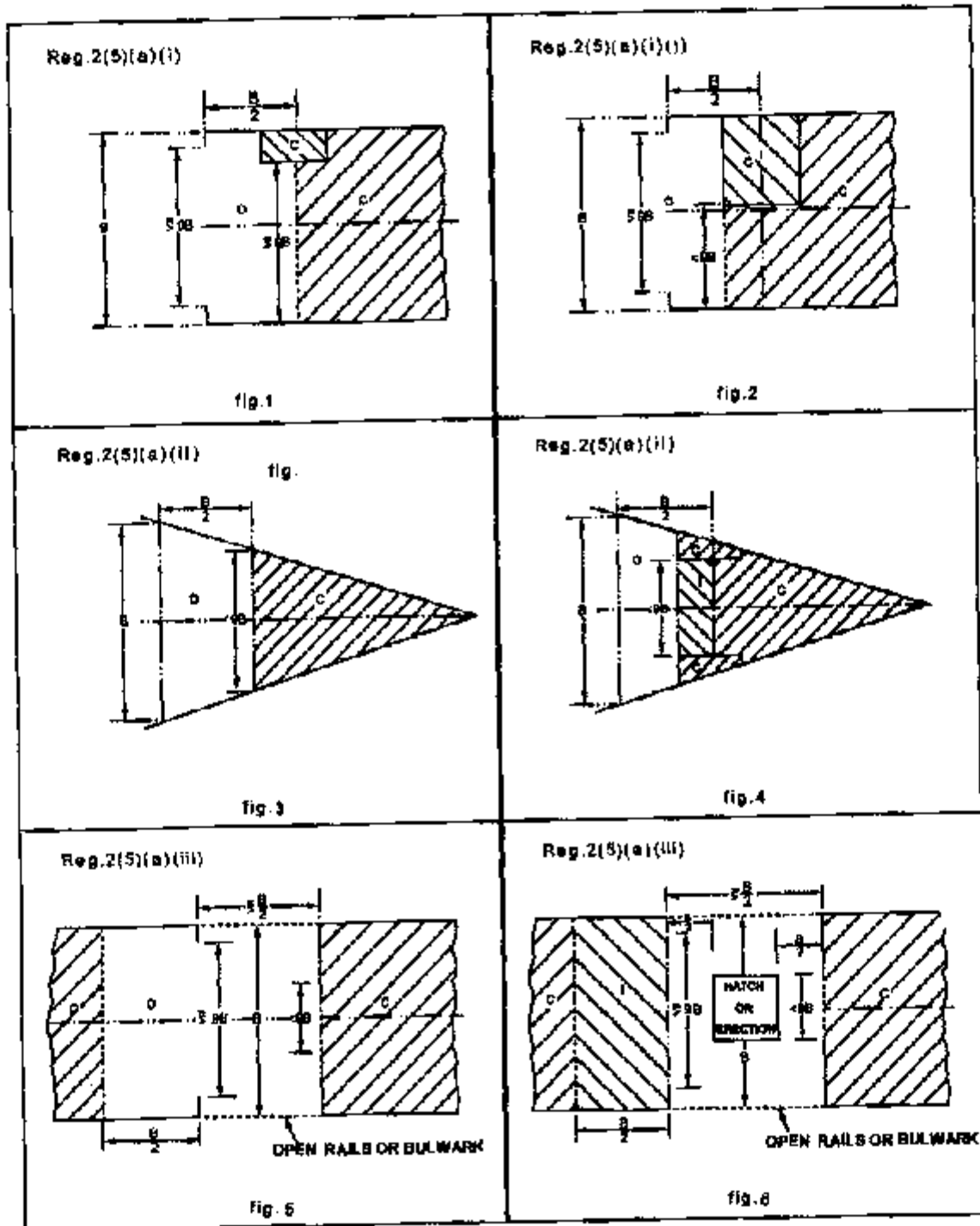
I = فضایی که باید به عنوان بسته تلقی گردد.

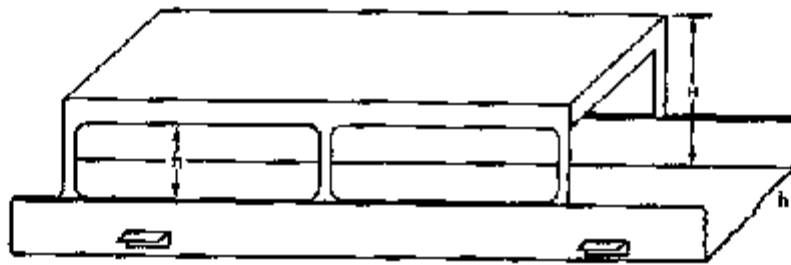
قسمتهای هاشورزده مشمول فضای بسته خواهد بود.

B = عرض عرشه در محل درجه پل فوقانی.

در کشتی هایی که لبه بالایی دیوار آنها گرد باشد عرض کشتی به ترتیبی که در شماره ۱۱

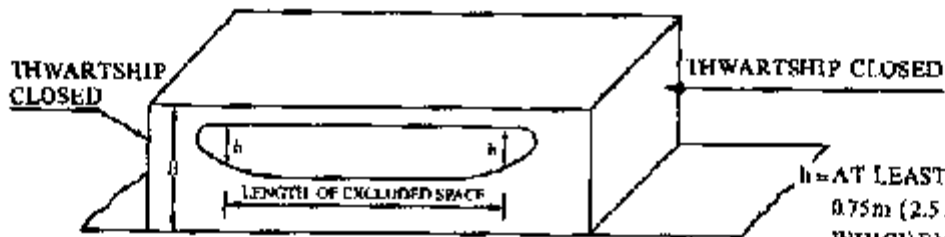
نشان داده شده است محاسبه می گردد.



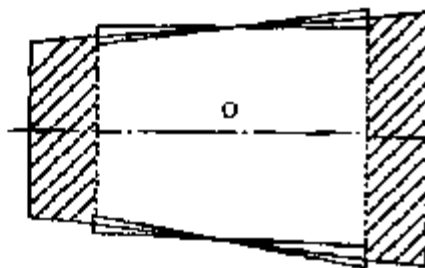


$h = \text{AT LEAST } \frac{H}{4} \text{ OR } 0.75 \text{ m (2.5 FEET) WHICHEVER IS THE GREATER}$

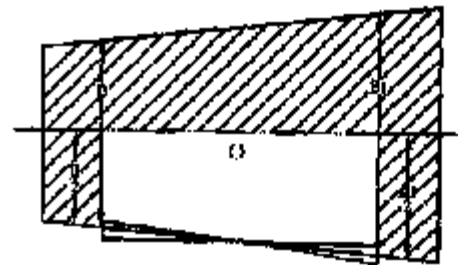
fig.7



$h = \text{AT LEAST } \frac{H}{4} \text{ OR } 0.75 \text{ m (2.5 FEET) WHICHEVER IS THE GREATER}$

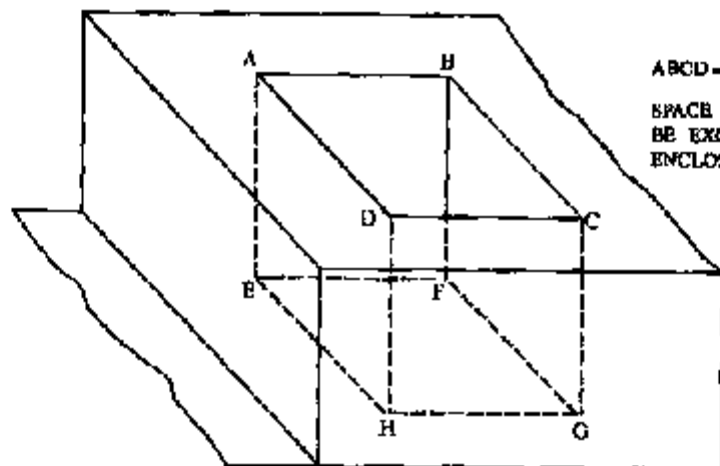


OPPOSITE SIDE OPENINGS



OPENING ON ONE SIDE ONLY

fig.8



ABCD = OPENING IN THE DECK
SPACE ABCDEFGH SHALL BE EXCLUDED FROM ENCLOSED SPACE.

fig.9

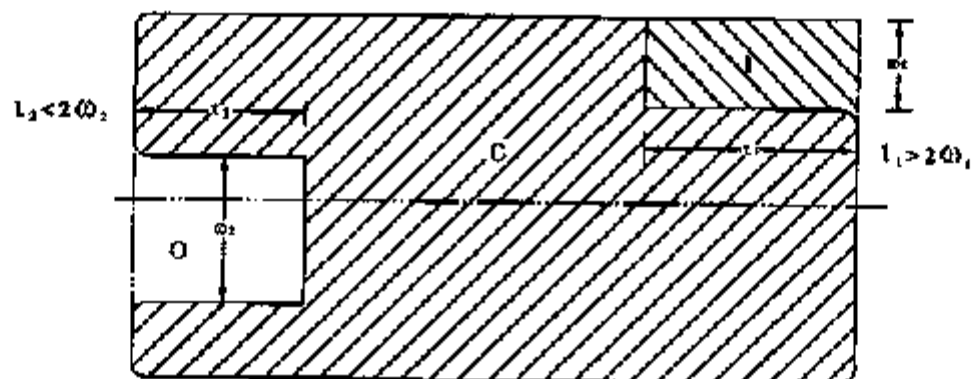


fig. 10

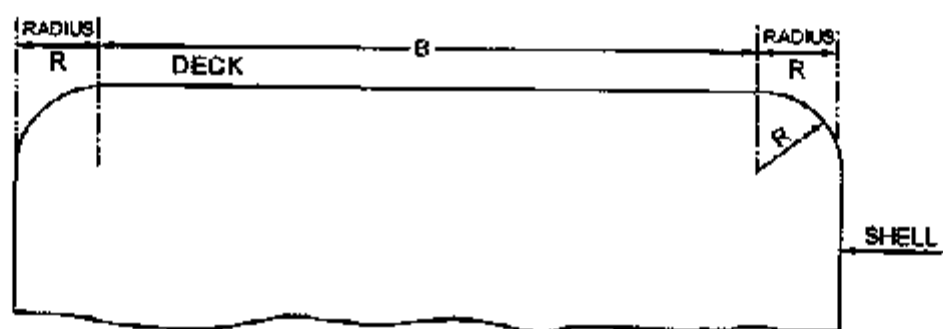


fig. 11

ضمیمه شماره ۲

ضرایب K_1 و K_2 که در قواعد ۳ و ۴ (۱) به آنها اشاره شده است.

V یا $V_0 =$ گنجایش به حسب متر مکعب

| V or V_0 | K_1 or K_2 | V or V_0 | K_1 or K_2 | V or V_0 | K_1 or K_2 | V or V_0 | K_1 or K_2 |
|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|
| 10 | 0.2200 | 45000 | 0.2931 | 330000 | 0.3104 | 670000 | 0.3165 |
| 20 | 0.2260 | 50000 | 0.2940 | 340000 | 0.3106 | 680000 | 0.3166 |
| 30 | 0.2295 | 55000 | 0.2948 | 350000 | 0.3109 | 690000 | 0.3168 |
| 40 | 0.2320 | 60000 | 0.2956 | 360000 | 0.3111 | 700000 | 0.3169 |
| 50 | 0.2340 | 65000 | 0.2963 | 370000 | 0.3114 | 710000 | 0.3170 |
| 60 | 0.2356 | 70000 | 0.2969 | 380000 | 0.3116 | 720000 | 0.3171 |
| 70 | 0.2369 | 75000 | 0.2975 | 390000 | 0.3118 | 730000 | 0.3173 |
| 80 | 0.2381 | 80000 | 0.2981 | 400000 | 0.3120 | 740000 | 0.3174 |
| 90 | 0.2391 | 85000 | 0.2986 | 410000 | 0.3123 | 750000 | 0.3175 |
| 100 | 0.2400 | 90000 | 0.2991 | 420000 | 0.3125 | 760000 | 0.3176 |
| 200 | 0.2460 | 95000 | 0.2996 | 430000 | 0.3127 | 770000 | 0.3177 |
| 300 | 0.2495 | 100000 | 0.3000 | 440000 | 0.3129 | 780000 | 0.3178 |
| 400 | 0.2520 | 110000 | 0.3008 | 450000 | 0.3131 | 790000 | 0.3180 |
| 500 | 0.2540 | 120000 | 0.3016 | 460000 | 0.3133 | 800000 | 0.3181 |
| 600 | 0.2556 | 130000 | 0.3023 | 470000 | 0.3134 | 810000 | 0.3182 |
| 700 | 0.2569 | 140000 | 0.3029 | 480000 | 0.3136 | 820000 | 0.3183 |
| 800 | 0.2581 | 150000 | 0.3035 | 490000 | 0.3138 | 830000 | 0.3184 |
| 900 | 0.2591 | 160000 | 0.3041 | 500000 | 0.3140 | 840000 | 0.3185 |
| 1000 | 0.2600 | 170000 | 0.3046 | 510000 | 0.3142 | 850000 | 0.3186 |
| 2000 | 0.2660 | 180000 | 0.3051 | 520000 | 0.3143 | 860000 | 0.3187 |
| 3000 | 0.2695 | 190000 | 0.3056 | 530000 | 0.3145 | 870000 | 0.3188 |
| 4000 | 0.2720 | 200000 | 0.3060 | 540000 | 0.3146 | 880000 | 0.3189 |
| 5000 | 0.2740 | 210000 | 0.3064 | 550000 | 0.3148 | 890000 | 0.3190 |
| 6000 | 0.2756 | 220000 | 0.3068 | 560000 | 0.3150 | 900000 | 0.3191 |
| 7000 | 0.2769 | 230000 | 0.3072 | 570000 | 0.3151 | 910000 | 0.3192 |
| 8000 | 0.2781 | 240000 | 0.3076 | 580000 | 0.3153 | 920000 | 0.3193 |
| 9000 | 0.2791 | 250000 | 0.3080 | 590000 | 0.3154 | 930000 | 0.3194 |
| 10000 | 0.2800 | 260000 | 0.3083 | 600000 | 0.3156 | 940000 | 0.3195 |
| 15000 | 0.2835 | 270000 | 0.3086 | 610000 | 0.3157 | 950000 | 0.3196 |
| 20000 | 0.2860 | 280000 | 0.3089 | 620000 | 0.3158 | 960000 | 0.3196 |
| 25000 | 0.2880 | 290000 | 0.3092 | 630000 | 0.3160 | 970000 | 0.3197 |
| 30000 | 0.2895 | 300000 | 0.3095 | 640000 | 0.3161 | 980000 | 0.3198 |
| 35000 | 0.2909 | 310000 | 0.3098 | 650000 | 0.3163 | 990000 | 0.3199 |
| 40000 | 0.2920 | 320000 | 0.3101 | 660000 | 0.3164 | 1000000 | 0.3200 |

ضرایب مربوط به K_1 یا K_2 به ارزشهای متوسط V یا K_0 بوسیله فرمولهای طرفین

وسطینی تعیین خواهد گردید.

گواهینامه

گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹)

محل مهر رسمی

این گواهینامه براساس مقررات بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹) باکسب

اجازه از طرف دولت

(مشخصات کامل کشور مربوطه)

که قرارداد از تاریخ در آن رسماً به موقع اجرا گذارده شده است به وسیله

(مشخصات کامل شخص یا سازمان صلاحیتداری که به موجب

مقررات کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها (۱۹۶۹) معین شده باشد).

| نام کشتی | علائم مشخصه شماره یا حروف | بندری که کشتی در آن ثبت شده | تاریخ* |
|----------|------------------------------|-----------------------------|--------|
| | | | |

* به اقتضای مورد تاریخی که تیر حمل (Keel) نصب شده یا تاریخی که کشتی در

مرحله‌ای نظیر آن از مراحل ساخت باشد (ماده ۲ (۶) یا تاریخی که در کشتی در آن تاریخ

تغییراتی داده شده یا تجدید ساخت گردیده (ماده ۳ (۲) (ب)).

ابعاد اصلی

| طول (ماده ۲ (۸)) | عرض | اندازه حد فاصل عمق کشتی از تیر حمل |
|------------------|---------------|------------------------------------|
| | (قاعده ۲ (۳)) | (قاعده ۲ (۲)) |
| | | |

ظرفیتهای کشتی عبارتند از:

ظرفیت ناویژه

ظرفیت ویژه

گواهی می شود که ظرفیتهای این کشتی براساس مقررات کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹) تعیین گردیده است.

در تاریخ

(تاریخ صدور) (محل صدور گواهینامه)

(امضای مقام صادر کننده گواهینامه)

و / یا

(مهر سازمان صادر کننده)

پس از امضا عبارت زیر باید اضافه شود:

امضاء کننده زیر اعلام می دارد که از طرف دولت مذکور مجاز در صدور این گواهینامه

می باشد. امضاء

| فضاهایی که در متن ظرفیت منظور شده است | | | | | |
|---------------------------------------|-----|---|--------------|-----|---|
| ظرفیت ویژه | | | ظرفیت ناویژه | | |
| طول | محل | نام فضا | طول | محل | نام فضا |
| | | | | | زیر عرشه |
| | | تعداد مسافران (قاعده ۴ (۱)) | | | |
| | | تعداد مسافران در اطاقهای مسافری که بیش از هشت تختخواب نداشته باشند تعداد سایر مسافران | | | |
| | | اندازه حد فاصل آبخور (قاعده ۴ (۲)) | | | فضاهای مستثنی (قاعده ۲ (۵)) |
| | | | | | در مقابل ارقام فضاهای مذکور باید علامت (*) اضافه شود که مشخص کننده فضاهای مستثنی و فضاهای بسته خواهد بود |
| | | | | | تاریخ و محل اندازه گیری اصلی |
| | | | | | تاریخ و محل آخرین اندازه گیری قبلی |
| | | | | | ملاحظات: |

قانون اجازه تصویب قواعد و مقررات فنی کنوانسیونهای بین‌المللی دریایی مصوب ۱۳۵۵/۲/۱۴

ماده واحده - هیأت وزیران می‌تواند بنا به پیشنهاد سازمان بنادر و کشتیرانی و تأیید وزارت امور خارجه توصیه‌نامه‌ها و قطعنامه‌ها و تصمیمات و جداول و قواعد و مقررات فنی و اصلاحیه‌ها و الحاقیه‌های مربوط به آنها و سایر متضمنات ناظر بر کنوانسیونهای دریایی مشروحه زیر را که دولت ایران بدانها ملحق گردیده و از طرف سازمانهای بین‌المللی مربوطه یا دستگاههای تابع آنها پذیرفته شده یا پذیرفته می‌شود تصویب کند و اقدام لازم برای اجرای آنها معمول دارد:

| عنوان | تاریخ انعقاد | تاریخ الحاق ایران |
|--|--------------|-------------------|
| ۱- کنوانسیون ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدول | ۱۹۴۸/۳/۶ | ۱۹۵۸/۱/۲ |
| ۲- کنوانسیون راجع به تحدید مسؤلیت صاحبان کشتیهای دریایی | ۱۹۵۷/۱۰/۱۰ | ۱۹۶۶/۲/۲۶ |
| ۳- کنوانسیون حفظ جان اشخاص در دریا | ۱۹۶۰/۶/۱۷ | ۱۹۶۶/۵/۳۱ |
| ۴- کنوانسیون یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا | ۱۹۶۱/۲/۲۹ | ۱۹۶۶/۲/۲۶ |
| ۵- کنوانسیون مربوط به خط بارگیری کشتیها | ۱۹۶۶/۲/۵ | ۱۹۷۳/۱۰/۵ |
| ۶- کنوانسیون اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها | ۱۹۶۹/۶/۲۳ | ۱۹۷۳/۳/۲۸ |

لایحه قانونی راجع به «کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی» و «پروتکل مربوط به مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری» مصوب ۱۳۵۸/۹/۲۱ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران

ماده واحده - «کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی» مشتمل بر ۳۰ ماده و «پروتکل مربوط به مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری» مورخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ (۵۷/۲/۴) تصویب و به وزارت امور خارجه اجازه داده می‌شود که تشریفات تسلیم اسناد تصویب را انجام دهد.

کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی^۲

حکومت دولت بحرین

دولت ایران

حکومت جمهوری عراق

حکومت دولت کویت

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۰۲۷۶ مورخ ۱۳۵۹/۳/۱۸ - صفحه ۶۳۹ مجمرعه قوانین سال ۱۳۵۸.

۲ - متن کنوانسیون از جزوه تهیه شده توسط اداره کل سازمانهای تخصصی دریایی سازمان بنادر و کشتیرانی، نقل شده است.

حکومت سلطنت عمان

حکومت دولت قطر

حکومت پادشاهی عربستان سعودی

حکومت دولت امارات عربی متحده

با درک این حقیقت که آلودگی محیط زیست دریایی منطقه مشترک بین بحرین - ایران - عراق - کویت - عمان - قطر - عربستان سعودی و امارات عربی متحده به نفت و سایر مواد مضره یا سمی ناشی از فعالیت‌های انسان در خشکی یا در دریا بخصوص از طریق تخلیه بی‌رویه و بدون نظارت این مواد و ایجاد خطر روزافزون برای حیات دریایی و شیلات و سلامت انسان و استفاده‌های تفریحی از سواحل و سایر تسهیلات رفاهی می‌نماید -
با توجه به خصوصیات ویژه هیدروگرافیک و اکولوژیک محیط زیست دریایی منطقه و آسیب‌پذیری خاص آن نسبت به آلودگی -

با آگاهی از ضرورت حصول اطمینان از این که فعالیت‌های مربوط به توسعه شهر و روستاها و در نتیجه استفاده از زمین باید به نحوی صورت پذیرد که حتی الامکان منابع دریایی و تاسیسات و وسایل رفاهی سواحل حفظ شود و این توسعه به محیط زیست لطمه وارد نسازد -

با اعتقاد به حصول اطمینان از این که جریان‌ات توسعه صنعتی به هیچ وجه به محیط زیست دریایی در منطقه آسیب نرساند و منابع زنده در آن و همچنین سلامت انسان را بخطر نیاندازد -

با وقوف بر لزوم اتخاذ یک روش مدیریت جامع در مورد استفاده از محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی که نیل به هدف‌های مربوط به محیط زیست و عمران و توسعه را به نحوی هماهنگ امکان‌پذیر سازد -

با آگاهی از نیاز به تنظیم دقیق یک برنامه پژوهشی و مراقبت و ارزیابی با توجه به کمبود اطلاعات علمی در خصوص آلودگی دریا در منطقه -

با توجه به اینکه دولت‌های منطقه مسئولیت خاصی برای حفظ محیط زیست دریایی آن به عهده دارند -

با آگاهی از اهمیتی که همکاری و هماهنگی اقدامات بر اساس منطقه‌ای با هدف حمایت از محیط زیست دریایی منطقه به سود کلیه طرفهای ذینفع منجمله نسلهای آینده دارد - با در نظر گرفتن کنوانسیون‌های بین‌المللی موجودی که با کنوانسیون حاضر ارتباط دارند -

به شرح زیر موافقت می‌نماید:

ماده ۱ - تعریفات: از لحاظ کنوانسیون حاضر:

الف - مقصود از «آلودگی دریایی» داخل کردن مواد یا انرژی در محیط زیست دریایی بوسیله انسان بطور مستقیم یا غیر مستقیم می‌باشد که اثرات زیانبخش مانند آسیب به منابع زنده و خطر برای سلامت انسان و ایجاد مانع در فعالیتهای دریایی از جمله ماهیگیری و لطمه به کیفیت از لحاظ استفاده از آب دریا و کاهش وسایل رفاهی بیار آورد یا احتمال ایجاد اینگونه خطرات را در بر داشته باشد.

ب - مقصود از «مرجع ملی» مرجعی است که هر دولت متعاقد بعنوان مسئول هماهنگی ساختن مساعی ملی برای اجرای این کنوانسیون و پروتکل‌های آن تعیین نموده است.

ج - مقصود از «سازمان» سازمانی است که دول متعاقد طبق بند الف ماده ۱ تأسیس نموده‌اند.

د - مقصود از «دبیرخانه» دبیرخانه سازمان است که طبق ماده ۱۶ تشکیل می‌گردد.

ه - مقصود از «طرح عملیاتی» طرح عملیاتی برای حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی بین بحرین - ایران - عراق - کویت - عمان - قطر - عربستان سعودی و امارات عربی متحده می‌باشد که در کنفرانس منطقه‌ای نمایندگان تام‌الاختیار کویت درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی که از تاریخ ۱۵ تا ۲۳ آوریل ۱۹۷۸ منعقد گردید به تصویب رسیده است.

ماده ۲ - شمول جغرافیایی: الف - کنوانسیون حاضر شامل محدوده دریایی منطقه است که از جنوب محدود است به خطوطی که نقاط جغرافیایی زیر را بهم وصل می‌کند:

از راس ضربت علی بمختصات ۱۶ درجه و ۳۹ دقیقه شمالی و ۵۳ درجه و ۳ دقیقه و ۳۰

ثانیه شرقی.

به نقطه‌ای با مختصات ۱۶ درجه شمالی و ۵۳ درجه و ۲۵ دقیقه شرقی،
به نقطه‌ای با مختصات ۱۷ درجه شمالی و ۵۶ درجه و ۳۰ دقیقه شرقی،
به نقطه‌ای با مختصات ۲۰ درجه و ۳۰ دقیقه شمالی و ۶۰ درجه شرقی،
پس به راس الفاسته با مختصات ۲۵ درجه و ۴ دقیقه شمالی و ۶۱ درجه و ۲۵ دقیقه
شرقی.

(که از این پس منطقه دریایی نامیده خواهد شد.)

ب- محدوده دریایی شامل آبهای داخلی دولتهای متعاقد نخواهد بود مگر در مواردی که
به نحوی دیگر در کنوانسیون حاضر و یا در هر یک از پروتکل‌های مربوطه تعیین شده باشد.
ماده ۳- تعهدات عمومی: الف- دولتهای متعاقد، منفردا و یا مشترکا کلیه اقدامات لازم را
طبق این کنوانسیون و پروتکل‌های لازم الاجرائی که در آن عضویت دارند برای جلوگیری و یا
کاستن از آلودگی محیط زیست در منطقه دریایی و مبارزه با آلودگی اتخاذ خواهند نمود.
ب- علاوه بر پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد
مضره در موارد اضطراری که همزمان با این کنوانسیون برای امضاء مفتوح گردیده است،
دولتهای متعاقد در تنظیم و تصویب پروتکل‌های دیگری که متضمن اقدامات و خط‌مشی‌ها
و ضوابط مورد توافق برای اجرای این کنوانسیون باشد همکاری خواهند کرد.

ج- دولتهای متعاقد ضوابط و قوانین و مقررات ملی مورد لزوم برای انجام مؤثر تعهد
مقرر در بند الف این ماده را وضع و کوشش خواهند کرد که سیاستهای ملی خود را از این
حیث هماهنگ سازند و برای این منظور یک مرجع ملی تعیین نمایند.

د- دولتهای متعاقد به منظور وضع و اتخاذ ضوابط منطقه‌ای و رویه‌ها و خط‌مشی‌های
توصیه شده برای جلوگیری و یا کاستن از آلودگی از کلیه منابع آلودگی و مبارزه با آن - موافق
با هدفهای این کنوانسیون - با سازمانهای صلاحیتدار بین‌المللی و منطقه‌ای و ناحیه‌ای
همکاری نموده و یکدیگر را در انجام تعهدات خود مساعدت خواهند کرد.

ه- دولتهای متعاقد منتهای کوشش خود را به عمل خواهند آورد تا اطمینان حاصل کنند
که اجرای این کنوانسیون موجب تبدیل یک نوع آلودگی به نوعی دیگر که ممکن است برای
محیط زیست زیانبخش باشد نخواهد شد.

ماده ۴- آلودگی از کشتیها: دولتهای متعاقد کلیه اقدامات مناسب را که طبق این کنوانسیون و با رعایت مقررات قابل اجرای قوانین بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی و کاهش آن و مبارزه با آلودگی در منطقه دریایی که از تخلیه عمدی یا تصادفی موادی از کشتیها ناشی می‌شود معمول خواهند داشت و مراقبت خواهند کرد که مقررات قابل اجرای بین‌المللی مربوط به کنترل این نوع آلودگی منجمله سر بار کردن و آب توازن مجزا و مخازن و روشهای شستشوی مخازن با نفت خام رعایت گردد.

ماده ۵- آلودگی ناشی از تخلیه مواد زاید از کشتی و وسائط نقلیه هوایی: دولتهای متعاقد کلیه اقدامات مناسب را جهت جلوگیری از آلودگی و کاهش آن و مبارزه با آلودگی در منطقه دریایی که از تخلیه مواد زاید و سایر مواد از کشتیها و وسائط نقلیه هوایی ناشی می‌شود معمول خواهند داشت و مراقبت به عمل خواهند آورد که مقررات قابل اجرای بین‌المللی مربوط به کنترل این نوع آلودگی طبق آنچه در کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوطه پیش‌بینی شده است به نحو مؤثری در منطقه دریایی رعایت گردد.

ماده ۶- آلودگی ناشی از منابع واقع در خشکی: دولتهای متعاقد کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری و کاستن از آلودگی ناشی از موادی که از خشکی، از راه آب یا از راه هوا یا مستقیماً از ساحل به منطقه دریایی داخل می‌شود منجمله مواد زاید و فاضلابها معمول خواهند داشت.

ماده ۷- آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری در بستر دریای سرزمینی و زیر بستر آن و فلات قاره: الف- دولتهای متعاقد کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری و کاستن از آلودگی و مبارزه با آن در منطقه دریایی که از عملیات اکتشافی و بهره‌برداری در بستر دریای سرزمینی و زیر بستر آن و فلات قاره ناشی می‌شود منجمله جلوگیری از حوادث و مقابله با موارد اضطراری آلودگی که موجب صدمه به محیط زیست دریایی می‌گردد، بعمل خواهند آورد.

ماده ۸- آلودگی ناشی از سایر فعالیت‌های انسان: دولتهای متعاقد، کلیه اقدامات لازم را جهت جلوگیری و کاستن از آلودگی ناشی از احیای اراضی و لایروبی‌های مربوط و لایروبی ساحلی به عمل خواهند آورد و با اینگونه آلودگی مبارزه خواهند نمود.

ماده ۹- همکاری برای مقابله با موارد اضطراری آلودگی: الف- دولتهای متعاقد منفرداً و

یا مشترکاً کلیه اقدامات لازم منجمله اقداماتی را که برای حصول اطمینان از آمادگی تجهیزات و وسایل کافی و پرسنل واجد شرایط بمنظور مقابله با موارد اضطراری آلودگی در منطقه دریایی بدون توجه به علت آن و برای کاهش یا رفع خسارت ناشی از آن ضروری است، معمول خواهند داشت.

ب- هر یک از دولتهای متعاقد که از مورد اضطراری آلودگی در منطقه دریایی مطلع شود باید بدون تاخیر مراتب را به سازمان مذکور در ماده ۱۶ و توسط دبیرخانه یا مستقیماً به هر دولت متعاقدی که ممکن است از چنین مورد اضطراری آسیب پذیرد اطلاع دهد.

ماده ۱۰- همکاریهای علمی و فنی: الف- دولتهای متعاقد مستقیماً یا در صورت لزوم از طریق سازمانهای ذیصلاح بین‌المللی و یا منطقه‌ای در زمینه تحقیقات علمی، کنترل و ارزیابی مربوط به آلودگی در منطقه دریایی همکاری خواهند نمود و اطلاعات حاصله و دانستیهای علمی را جهت اجرای این کنوانسیون و هر یک از پروتکل‌های آن مبادله خواهند کرد.

ب- دولتهای متعاقد با همکاری سازمانهای صلاحیتدار منطقه‌ای یا بین‌المللی بمنظور تدوین و ایجاد هماهنگی برنامه‌های ملی تحقیقاتی و مراقبت و ارزیابی مربوط به هرگونه آلودگی در منطقه دریایی و همچنین ایجاد شبکه منطقه‌ای بمنظور حصول اطمینان از هماهنگی این برنامه‌ها با یکدیگر همکاریهای بیشتری خواهند کرد. بدین منظور هر دولت متعاقد مرجع ملی مسؤول تحقیقات و کنترل آلودگی در قلمرو ملی خود تعیین خواهد نمود و در برنامه‌های بین‌المللی برای تحقیقات و کنترل آلودگی در خارج از قلمرو خود شرکت خواهند نمود.

ماده ۱۱- ارزیابی محیط زیست: الف- هر یک از دولتهای متعاقد کوشش خواهد کرد در کلیه فعالیتهای برنامه‌ریزی که متضمن اجرای پروژه‌هایی در ساحل سرزمین خود و بخصوص در مناطق ساحلی که ممکن است خطر ایجاد آلودگی در منطقه دریایی نماید، ارزیابی اثرات بالقوه این فعالیتها را بر محیط زیست منظور نماید.

ب- دولتهای متعاقد می‌توانند با مشورت دبیرخانه روشهایی برای انتشار اطلاعات مربوط به فعالیتهای مذکور در بند الف فوق اتخاذ نمایند.

ج - دولتهای متعاقد تقبل می‌کنند که منفردا یا مشترکا رهنمودهای فنی و غیره طبق روشهای فنی معمول بمنظور کمک به برنامه‌ریزی پروژه‌های عمرانی خود را بتجوی تهیه نمایند که اثرات زیانبخش آنها بر محیط زیست دریایی به حداقل کاهش داده شود. در این مورد در صورت اقتضا استانداردهای بین‌المللی می‌تواند ملاک عمل قرار گیرد.

ماده ۱۲ - کمکهای فنی و غیره: دولتهای متعاقد مستقیما یا از طریق سازمانهای صلاحیتدار منطقه‌ای یا بین‌المللی در تهیه و تنظیم برنامه‌های کمکهای فنی و غیره در زمینه‌های مربوط به آلودگی دریا و با همکاری سازمان مذکور در ماده ۱۶ با یکدیگر همکاری خواهند کرد. ماده ۱۳ - مسؤولیت و جبران خسارت: دولتهای متعاقد متقبل می‌شوند که در تدوین و قبول مقررات و روشهای مربوط به تعیین موارد زیر با یکدیگر همکاری کنند:

الف - مسئولیتهای مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی محیط زیست دریا - با در نظر گرفتن مقررات بین‌المللی مربوطه - و

ب - مسؤولیت و جبران خسارت از نقض تعهدات این کنوانسیون و پروتکل‌های آن.

ماده ۱۴ - مصونیت ناشی از حاکمیت دولت: کشتیهای جنگی یا سایر کشتیهایی که در خدمت یا مالکیت دولت بوده و برای خدمات غیر بازرگانی مورد استفاده قرار می‌گیرند مشمول مقررات این کنوانسیون نخواهند بود. هر یک از دولتهای متعاقد حتی الامکان کوشش خواهد کرد که کشتیهای جنگی خود و کشتیهای دیگر که متعلق به آن دولت بوده یا بوسیله آن اداره و فقط برای خدمات غیر بازرگانی دولتی بکار برده می‌شوند مقررات این کنوانسیون را در جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی رعایت کنند.

ماده ۱۵ - هدم شمول: هیچ چیز در این کنوانسیون به حقوق یا دعاوی هیچیک از دولتهای متعاقد نسبت به ماهیت یا حدود قلمرو حاکمیت دریایی آن دولت که ممکن است طبق حقوق بین‌الملل ایجاد گردد لطمه‌ای وارد نخواهد ساخت.

ماده ۱۶ - سازمان منطقه‌ای برای حمایت از محیط زیست دریایی: الف - دولتهای متعاقد بدینوسیله یک سازمان منطقه‌ای برای حمایت از محیط زیست دریایی تأسیس می‌کنند که مقر دائمی آن در کویت قرار خواهد داشت.

ب - سازمان از ارگانهای زیر تشکیل خواهد گردید:

۱- یک شورا متشکل از نمایندگان دولتهای متعاقد که وظایف مندرج در بند (د) ماده ۱۷ را انجام خواهد داد.

۲- یک دبیرخانه که وظایف مندرج در بند الف ماده ۱۸ را انجام خواهد داد.

۳- یک کمیسیون قضایی برای حل اختلافات که ترکیب و حدود اختیارات و آیین‌نامه آن در اولین اجلاس شورا تعیین خواهد شد.

ماده ۱۷- شورا: الف- جلسات شورا طبق بند الف ماده ۱۸ و بند ب ماده ۳۰ تشکیل خواهد شد. شورا سالی یک بار جلسات هادی تشکیل خواهد داد. جلسات فوق‌العاده شورا بنا به تقاضای حداقل یک دولت متعاقد با تأیید یک دولت متعاقد دیگر یا بنا به تقاضای دبیر اجرایی با تأیید حداقل دو دولت متعاقد تشکیل خواهد گردید. جلسات شورا در نظر سازمان یا در هر جایی که با مشورت بین دول متعاقد مورد توافق قرار گیرد تشکیل خواهد شد. سه چهارم دول متعاقد حد نصاب لازم را تشکیل خواهند داد.

ب- ریاست شورا به ترتیب الفبایی نام کشورها به زبان انگلیسی به نوبت به هریک از آنها محول خواهد گردید. رئیس شورا مدت یک سال در سمت خود انجام وظیفه خواهد کرد و طی مدت ریاست نمی‌تواند بعنوان نماینده دولت خود خدمت کند. چنانچه پست ریاست خالی شود دولت متعهده‌ای که عهده‌دار ریاست شورا می‌باشد جانشین برای احراز این مقام تعیین خواهد کرد که تا پایان نوبت ریاست آن دولت در سمت مذکور باقی بماند.

ج- روش اخذ رای در شورا بشرح زیر خواهد بود:

۱- هر دولت متعاقد دارای یک رای خواهد بود.

۲- تصمیمات مربوط به موضوعات ماهوی با اتفاق آراء دول متعاقد حاضر و شرکت کننده در رای اتخاذ خواهد گردید.

۳- تصمیمات مربوط به امور آیین‌نامه‌ای با اکثریت سه چهارم آراء دول متعاقد حاضر و شرکت کننده در رای اتخاذ خواهد شد.

د- وظایف شورا بشرح زیر است:

۱- بررسی مرتب اجرای کنوانسیون و پروتکل‌های آن و برنامه عملیاتی مذکور در بند (ه)

- ۲- بررسی و ارزیابی وضع آلودگی دریا و اثرات آن بر منطقه دریایی براساس گزارشهایی که از طرف دولت‌های متعاقد و سازمانهای صلاحیتدار بین‌المللی یا منطقه‌ای دریافت می‌دارد.
- ۳- تصویب یا بررسی یا اصلاح الحاقیه‌های کنوانسیون و پروتکل‌های آن برحسب مورد طبق مقررات ماده ۲۱.
- ۴- دریافت و بررسی گزارشهایی که طبق ماده ۹ و ۲۳ توسط دولت‌های متعاقد ارسال می‌گردد.
- ۵- بررسی گزارشهایی که توسط دبیرخانه راجع به مسائل مربوط به کنوانسیون و موضوعات مربوط به اداره سازمان تهیه می‌گردد.
- ۶- توصیه راجع به تصویب پروتکل الحاقی یا هر اصلاحیه به کنوانسیون یا پروتکل‌های آن طبق مواد ۱۹ و ۲۰.
- ۷- ایجاد ارگانهای فرعی و گروههای کار موقت که ممکن است برای بررسی مسایل مربوط به کنوانسیون و پروتکل‌های آن در الحاقیه‌های کنوانسیون و پروتکل‌های آن لازم باشد.
- ۸- انتصاب یک دبیر اجرایی و تنظیم مقرراتی برای انتصاب کارمندان دیگر دبیرخانه بوسیله دبیر اجرایی.
- ۹- بررسی مرتب وظایف دبیرخانه.
- ۱۰- بررسی و مبادرت به هر اقدام اضافی که ممکن است برای نیل به هدفهای کنوانسیون و پروتکل‌های آن لازم باشد
- ماده ۱۸- دبیرخانه: الف- دبیرخانه شامل دبیر اجرایی و پرسنل لازم برای انجام وظایف زیر خواهد بود:
 - ۱- تشکیل و تهیه تدارکات جلسات شورا و ارگانهای فرعی آن و گروههای کار موقت مندرج در ماده ۱۷ و کنفرانسهای مندرج در مواد ۱۹ و ۲۰.
 - ۲- ارسال اطلاعیه‌ها و گزارشها و سایر اطلاعاتی که طبق مواد ۹ و ۲۳ دریافت می‌دارد.
 - ۳- بررسی سؤالاتی که از طرف دول متعاقد بعمل آمده یا اطلاعاتی که از طرف آنها ارسال گردیده و مشورت با آنها درباره مسائل مربوط به کنوانسیون و پروتکلها و الحاقیه‌های آن.

- ۴- تهیه گزارش راجع به مسائل مربوط به کنوانسیون و اداره امور سازمان.
 - ۵- ایجاد، نگهداری و انتشار مجموعه قوانین ملی کلیه دولتهای متعاقد درباره محیط زیست دریایی.
 - ۶- ایجاد ترتیبات لازم در صورت تقاضا برای تأمین کمک فنی و راهنمایی برای تهیه طرح قوانین مربوطه ملی بمنظور اجرای مؤثر کنوانسیون و پروتکل‌های آن.
 - ۷- ایجاد ترتیبات لازم برای برنامه‌های کارآموزی در زمینه‌های مربوط به اجرای کنوانسیون و پروتکل‌های آن.
 - ۸- اجرای وظایفی که طبق پروتکل‌های کنوانسیون برای آن تعیین شده است.
 - ۹- انجام وظایف دیگری که ممکن است توسط شورا برای اجرای کنوانسیون و پروتکل‌های مربوطه برای آن تعیین گردد.
- ب- دبیر اجرایی بالاترین مقام اداری سازمان خواهد بود و وظایفی را که برای اداره امور کنوانسیون حاضر لازم است و وظایف دبیرخانه و سایر وظایفی که از طرف شورا طبق آیین‌نامه و مقررات مالی آن به دبیر اجرایی محول می‌گردد انجام خواهد داد.
- ماده ۱۹ - تصویب پروتکل‌های الحاقی: هر دولت متعاقد می‌تواند طبق بند ب ماده ۳ در کنفرانس دیپلماتیک دولتهای متعاقد که بنا به درخواست حداقل سه دولت متعاقد توسط دبیرخانه تشکیل می‌گردد پروتکل‌های الحاقی برای کنوانسیون حاضر پیشنهاد نماید. پروتکل‌های الحاقی با اتفاق آراء دولتهای متعاقد حاضر و شرکت‌کننده در رای به تصویب خواهد رسید.
- ماده ۲۰ - اصلاحیه‌های کنوانسیون و پروتکل‌های آن: الف - هر یک از دولتهای متعاقد عضو کنوانسیون حاضر یا هر یک از پروتکل‌های آن می‌تواند در کنفرانس دیپلماتیک که بنا به تقاضای حداقل سه دولت متعاقد توسط دبیرخانه تشکیل می‌گردد اصلاحیه‌هایی بر کنوانسیون و پروتکل‌های مربوطه پیشنهاد نماید. اصلاحیه‌های کنوانسیون و پروتکل‌های مربوطه به اتفاق آراء دولتهای متعاقد حاضر و شرکت‌کننده در رای تصویب خواهد شد.
- ب - اصلاحیه‌های مربوط به کنوانسیون و به پروتکل‌های مصوب کنفرانس دیپلماتیک توسط دولت نگهدارنده برای پذیرش به کلیه دولتهای متعاقد ارسال خواهد شد. پذیرش

اصلاحیه‌های مربوط به کنوانسیون یا به پروتکل‌های آن کتبا به دولت نگهدارنده اطلاع داده خواهد شد. اصلاحیه‌هایی که طبق این ماده تصویب می‌شود از روز سی‌ام پس از اینکه دولت نگهدارنده اطلاعیه پذیرش از سه چهارم دولتهای متعاقد کنوانسیون یا پروتکل مربوطه دریافت داشت برای کلیه دولتهای متعاقد لازم‌الاجرا خواهد شد مگر برای آن دولتهایی که به دولت نگهدارنده عدم پذیرش خود را اطلاع داده باشند.

ج - پس از لازم‌الاجرا شدن هر یک از اصلاحیه‌های مربوط به کنوانسیون یا پروتکل هر دولت متعاقد جدیدی که به کنوانسیون یا به پروتکل‌های فوق‌الذکر ملحق شود دولت متعاقد نسبت به متن اصلاح شده کنوانسیون یا پروتکل مورد نظر محسوب می‌گردد.

ماده ۲۱ - الحاقیه‌ها و اصلاحیه‌های آنها: الف - الحاقیه‌های کنوانسیون یا هر پروتکل جزء لاینفک کنوانسیون یا پروتکل مربوطه خواهد بود.

ب - روش تصویب و لازم‌الاجرا شدن اصلاح هر یک از الحاقیه‌های کنوانسیون یا الحاقیه‌های هر یک از پروتکلها بشرح زیر خواهد بود مگر آنکه بنحو دیگری در پروتکل مربوطه پیش‌بینی شده باشد:

۱ - هر یک از دولتهای عضو کنوانسیون یا عضو یک پروتکل می‌تواند نسبت به الحاقیه‌های مربوطه در جلسات شورای مندرج در ماده ۱۲ پیشنهاد اصلاحی ارائه نماید.

۲ - تصویب این اصلاحیه‌ها در جلسات فوق‌الذکر باتفاق آراء خواهد بود.

۳ - دولت نگهدارنده مذکور در ماده ۳۰ اصلاحیه‌هایی را که به این نحو تصویب می‌شوند بدون تأخیر به کلیه دولتهای متعاقد اعلام خواهد نمود.

۴ - هر یک از دول متعاقد که نسبت به اصلاحیه مربوط به الحاقیه‌های کنوانسیون یا الحاقیه‌های هر یک از پروتکلها نظر دیگری داشته باشد باید نظر خود را کتبا ظرف مدتی که هنگام تصویب اصلاحیه توسط دولتهای متعاقد مربوطه تعیین می‌شود به دولت نگهدارنده اعلام کند.

۵ - دولت نگهدارنده باید اطلاعیه‌هایی را که تحت بند فرعی قبل دریافت می‌دارد بدون تأخیر به اطلاع کلیه دولتهای متعاقد برساند.

۶ - پس از انقضای مدت مذکور در بند فرعی (۴) فوق اصلاحیه مربوط به الحاقیه برای

کلیه دول عضو کنوانسیون یا عضو هر پروتکل که طبق مفاد بند فرعی مذکور اطلاعیه‌ای تسلیم نکرده باشد لازم‌الاجرا خواهد گردید.

ج- روش تصویب و لازم‌الاجرا شدن هر الحاقیه جدید مربوط به کنوانسیون یا مربوط به هر یک از پروتکلها با روش مربوط به تصویب و لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه‌های مربوط به الحاقیه‌ها طبق مقررات این ماده یکسان خواهد بود مشروط بر این که اگر کنوانسیون یا پروتکل مربوطه دارای اصلاحیه است الحاقیه جدید تا زمانی که اصلاحیه مربوط به کنوانسیون یا به پروتکل مورد نظر لازم‌الاجرا نشده است الحاقیه جدید لازم‌الاجرا نخواهد شد.

ماده ۲۲- آیین نامه داخلی و مقررات مالی: الف- شورا در نخستین جلسه آیین نامه داخلی خود را تصویب خواهد کرد.

ب- شورا مقررات مالی را بخصوص برای تعیین مبلغ سهمیه هر یک از دول متعاقد تصویب خواهد کرد.

ماده ۲۳- گزارشها: هر یک از دولتهای متعاقد گزارشهایی راجع به اقداماتی که در اجرای مقررات کنوانسیون و پروتکلهای آن به شورا تسلیم خواهد کرد. نحوه ارسال و نوع گزارش از طرف شورا تعیین خواهد شد.

ماده ۲۴- نظارت بر اجرای کنوانسیون: دولتهای متعاقد در تهیه و تنظیم روشها برای اجرای مؤثر کنوانسیون و پروتکلهای آن از جمله کشف تخلفات تشریک مساعی نموده و برای این مقصود از کلیه تدابیر عملی و مقتضی برای کشف آلودگی و مراقبت از محیط زیست منجمله از روشهای مناسب برای ارسال گزارش و گردآوری اسناد و مدارک استفاده خواهند کرد.

ماده ۲۵- رفع اختلافات: الف- در صورت بروز اختلاف در تفسیر و تعبیر یا اجرای این کنوانسیون یا پروتکلهای آن دولتهای متعاقد از طریق مذاکره یا هر طریق مسالمت آمیز دیگر به انتخاب خود برای رفع اختلاف اقدام خواهند کرد.

ب- هرگاه دولتهای متعاقد طرف اختلاف نتوانند اختلاف خود را از طریق مذکور در بند الف فوق حل و فصل نمایند اختلاف خود را به کمیسیون قضایی حل اختلافات مذکور در بند ب (۳) ماده ۱۶ ارجاع خواهند کرد.

ماده ۲۶ - امضاء: کنوانسیون حاضر و پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری از تاریخ ۲۴ آوریل تا ۲۳ ژوئیه ۱۹۷۸ در کویت برای امضاء هر یک از دولتهای شرکت کننده در کنفرانس نمایندگان تام‌الاختیار منطقه‌ای کویت درباره حمایت از محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی که از ۱۵ تا ۲۳ آوریل ۱۹۷۸ بمنظور تصویب کنوانسیون و پروتکل تشکیل گردید مفتوح خواهد بود.

ماده ۲۷ - تصویب - پذیرش - موافقت یا الحاق: الف - کنوانسیون حاضر و پروتکل مربوط به همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری و هر پروتکل دیگر کنوانسیون منوط به تصویب، پذیرش یا موافقت دول مذکور در ماده ۲۶ خواهد بود.

ب - کنوانسیون حاضر و پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری از تاریخ ۲۴ ژوئیه ۱۹۷۸ برای الحاق دول مذکور در ماده ۲۶ مفتوح خواهد بود.

ج - هر دولتی که این کنوانسیون را تصویب کند یا آن را بپذیرد یا با آن موافقت نماید یا به آن ملحق شود بمنزله آن خواهد بود که پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری را تصویب کرده یا پذیرفته یا با آن موافقت نموده یا به آن ملحق شده است.

د - اسناد تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق به دولت کویت که عهده دار وظایف دولت نگهدارنده می‌باشد سپرده خواهد شد.

ماده ۲۸ - اجرای کنوانسیون: الف - کنوانسیون حاضر و پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری در نودمین روز پس از تاریخ سپردن حداقل پنج سند تصویب یا پذیرش یا موافقت یا الحاق لازم‌الاجرا خواهد شد.

ماده ۲۹ - خروج: الف - هر یک از دولتهای متعاهد می‌تواند در هر زمان پس از پنج سال از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون با اعلام کتبی به دولت نگهدارنده مبنی بر کناره‌گیری از عضویت در این کنوانسیون خارج شود.

ب- هر یک از دولتهای متعاقد می‌تواند در هر زمان پس از پنج سال از تاریخ لازم‌الاجرا شدن هر پروتکل مربوط به این کنوانسیون با اعلام کتبی به دولت نگهدارنده مبنی بر خروج از عضویت در پروتکل موردنظر خارج شود مگر آنکه در خود پروتکل به نحو دیگری پیش‌بینی شده باشد.

ج- خروج از عضویت نود روز پس از تاریخ اعلام کتبی به دولت نگهدارنده انجام خواهد پذیرفت.

د- خروج هر دولت متعاقد از کنوانسیون بمنزله خروج آن دولت از هر یک از پروتکلهایی است که در آن عضویت دارد.

ه- خروج هر دولت متعاقد از پروتکل همکاری منطقه‌ای در موارد اضطراری آلودگی بمنزله خروج آن دولت از کنوانسیون خواهد بود.

ماده ۳۰- مسئولیتهای دولت نگهدارنده کنوانسیون: الف- دولت نگهدارنده مراتب زیر را به دولتهای متعاقد و دبیرخانه اطلاع خواهد داد:

۱- امضای کنوانسیون حاضر و هر یک از پروتکلهای آن و سپردن اسناد تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق طبق ماده ۲۷.

۲- تاریخی که کنوانسیون و هر یک از پروتکلهای آن طبق مفاد ماده ۲۸ لازم‌الاجرا می‌گردد.

۳- اطلاعیه مربوط به تصمیم دیگر که طبق مواد ۲۰ و ۲۱ تسلیم می‌شود.

۴- اعلام مربوط به خروج که طبق ماده ۲۹ تسلیم می‌گردد.

۵- اصلاحیه‌های مصوبه در مورد کنوانسیون و هر یک از پروتکلهای و پذیرش آنها از

طرف دولتهای متعاقد و تاریخ لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه‌های مزبور طبق مقررات ماده ۲۰.

۶- تصویب الحاقیه‌های جدید و اصلاحیه هر یک از الحاقیه‌ها طبق ماده ۲۱.

ب- دولت نگهدارنده ظرف شش ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون اولین شورا را

تشکیل خواهد داد. نسخه اصلی کنوانسیون حاضر و هر یک از پروتکلهای آن و هر یک از

الحاقیه‌های مربوط به کنوانسیون یا مربوط به پروتکلهای آن یا نسخه اصلی هر یک از

اصلاحیه‌های مربوط به کنوانسیون یا پروتکلهای یا به هر یک از الحاقیه‌های کنوانسیون یا

الحاقیه‌های پروتکلهای به دولت نگهدارنده یعنی دولت کویت سپرده خواهد شد.

دولت نگهدارنده نسخه‌هایی از آنها را برای کلیه دول مربوطه خواهد فرستاد و کلیه این اسناد و همه اقدامات بعدی مربوط به آنها را طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد در دبیرخانه ملل متحد به ثبت خواهد رساند.

در تأیید مراتب فوق نمایندگان تام‌الاختیار امضاء کننده زیر که از طرف دولت‌های خود به آنها اجازه لازم داده شده است کنوانسیون حاضر را امضاء نموده‌اند.

این کنوانسیون در تاریخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ در کویت به زبان‌های عربی، انگلیسی و فارسی که هر سه متن آن بطور متساوی معتبر می‌باشد تنظیم و امضاء گردید. در صورت بروز اختلاف راجع به تفسیر و تعبیر یا اجرای این کنوانسیون یا پروتکل‌های آن متن انگلیسی معتبر خواهد بود.

پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری

دولت‌های متعاقد:

عضو کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در زمینه حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی (که از این پس کنوانسیون نامیده خواهد شد).

با آگاهی از ضرورت و توجه خاص به امکان دائمی وقوع حوادث غیر مترقبه که ممکن است منجر به آلودگی مهم بوسیله نفت یا سایر مواد مضره گردد و لزوم همکاری و اتخاذ اقدامات مؤثر برای مقابله با آنها،

با وقوف بر این که تدابیر موجود برای مقابله با موارد اضطراری آلودگی بایستی در سطوح ملی و منطقه‌ای افزایش یابد تا بتوان با این مشکل به نحو کامل و جامع و به نفع منطقه مقابله نمود،

بشرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - از لحاظ پروتکل حاضر: ۱ - مقصود از «مرجع مربوطه» مرجع ملی تعریف شده در

ماده یک کنوانسیون یا مرجع یا مراجعی است که در یک کشور متعاقد بوسیله «مرجع ملی» برای مقاصد زیر تعیین شده باشد:

- الف - مبارزه یا انجام عملیات دیگر در موارد اضطراری در دریا.
- ب - دریافت و هماهنگ کردن اطلاعات مربوط به موارد خاص اضطراری در دریا.
- ج - هماهنگ کردن امکانات موجود ملی برای مبارزه با موارد اضطراری در دریا بطور اعم در داخل کشور و با سایر دولتهای متعاقد.

۲ - مقصود از «مورد اضطراری در دریا» هر آسیب، رویداد، واقعه یا وضعیتی است که منجر به آلودگی مهم یا تهدید قریب‌الوقوع به آلودگی مهم در محیط زیست دریایی بوسیله مواد نفتی گردد و نیز شامل سایر حوادثی که برای کشتیها منجمله نفتکشها رخ دهد و فورانهای ناشی از فعالیتهای حفاری و تولید نفت و وجود نفت و سایر مواد مضره در آب ناشی از نقص تاسیسات صنعتی خواهد بود.

۳ - مقصود از «طرح مقابله با موارد اضطراری در دریا» طرح یا طرحهایی است که بر اساس ملی، دو جانبه، یا چند جانبه به منظور هماهنگ کردن استقرار و تخصیص و استفاده از افراد و مواد و تجهیزات برای مقابله با موارد اضطراری در دریا تهیه شده باشد.

۴ - مقصود از «مقابله با موارد اضطراری در دریا» هر فعالیتی است که هدف آن جلوگیری، تخفیف یا از میان بردن آلودگی یا تهدید به آلودگی به نفت یا سایر مواد مضره ناشی از موارد اضطراری در دریا باشد.

۵ - مقصود از «منافع مربوطه» هرگونه منافع دولت متعاهدی است که بطور مستقیم یا غیر مستقیم در اثر یک مورد اضطراری در دریا بخطر افتاده باشد؛ از جمله:

الف - فعالیتهای دریایی، ساحلی، بندری یا فعالیتهای واقع در مصب رودخانه منجمله عملیات ماهیگیری که تأمین کننده ضروریات زندگی افراد ذینفع باشد.

ب - جاذبه‌های تاریخی و جهانگردی در ناحیه مربوطه.

ج - سلامت و بهداشت ساکنان ساحل و رفاه ناحیه منجمله حفظ منابع زنده دریایی و حیوانات وحشی.

د - فعالیتهای صنعتی که متکی به برداشت آب دریا می‌باشد مانند کارخانجات تقطیر و

کارخانجات صنعتی که از گردش آب استفاده می‌کنند.

۶- مقصود از «کنوانسیون» کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری دریاره حمایت محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی می‌باشد.

۷- مقصود از «منطقه دریایی» منطقه‌ای است که در بند الف ماده ۲ کنوانسیون تعریف شده است.

۸- مقصود از «شورا» شورای سازمان منطقه‌ای حمایت از محیط زیست دریایی است که طبق ماده ۱۶ کنوانسیون تشکیل گردیده است.

۹- مقصود از «مرکز» مرکز کمکهای متقابل در موارد اضطراری در دریا می‌باشد که طبق بند ۱ ماده ۳ پروتکل حاضر تشکیل گردیده است.

ماده ۲-۱- دولت‌های متعاقد در انجام کلیه اقدامات لازم و مؤثر برای حفاظت نوار ساحلی و منافع مربوطه یک یا چند دولت متعاقد در برابر خطریا اثرات آلودگی ناشی از وجود نفت یا سایر مواد مضره در محیط زیست دریایی که بر اثر موارد اضطراری در دریا بوجود آمده، همکاری خواهند نمود.

۲- دولت‌های متعاقد سعی خواهند کرد در اسایا از طریق همکاریهای دوجانبه یا چند جانبه طرحهای مقابله با موارد اضطراری در دریا و وسایل و تجهیزات خود را برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت یا سایر مواد مضره در منطقه دریایی حفظ و تقویت نمایند. وسایل مذکور بخصوص شامل تجهیزات موجود و کشتی و هواپیما و نیروی انسانی آماده برای انجام عملیات در موارد اضطراری خواهد بود.

ماده ۳-۱- دولت‌های متعاقد بدینوسیله به تأسیس مرکز کمکهای متقابل موارد اضطراری در دریا اقدام می‌کنند.

۲- هدفهای مرکز بشرح زیر خواهد بود:

الف- تقویت امکانات دول متعاقد و تسهیل همکاری بین آنها بمنظور مبارزه با آلودگی به نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری در دریا.

ب- کمک به دولت‌های متعاقد در صورت تقاضا برای توسعه امکانات ملی بمنظور مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره و تسهیل و هم آهنگ کردن مبادله اطلاعات،

همکاری فنی و کارآموزی.

ج- یکی از هدفهای بعدی امکان اقدام به عملیات برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در سطح منطقه خواهد بود که ممکن است در مراحل بعدی مورد بررسی قرار گیرد. این امکان بایستی پس از ارزیابی نتایج حاصل از اجرای هدفهای فوق‌الذکر و با توجه به منابع مالی که ممکن است برای این منظور موجود باشد برای تصویب به شورا پیشنهاد گردد.

۳- وظایف مرکز بشرح زیر خواهد بود:

الف- گردآوری و توزیع اطلاعات مربوط به موضوعات مندرج در پروتکل حاضر بین دولتهای متعاقد که شامل موارد زیر نیز خواهد گردید:

۱- قوانین، مقررات، اطلاعات مربوط به مراجع مربوطه دول متعاقد و طرحهای مقابله با موارد اضطراری در دریا، مذکور در ماده ۵ پروتکل حاضر.

۲- اطلاعات مربوط به روشها و تکنیکها و تحقیقات برای مقابله با موارد اضطراری در دریا، مذکور در ماده ۶ پروتکل حاضر.

۳- فهرست کارشناسان و مواد و تجهیزات موجود برای استفاده در موارد اضطراری در دریا توسط دول متعاقد.

ب- کمک به دولتهای متعاقد - برحسب تقاضا - در موارد زیر:

۱- تهیه قوانین و مقررات مربوط به مسائل مندرج در پروتکل حاضر و تشکیل مراجع مربوطه.

۲- تهیه طرحهای مقابله با موارد اضطراری در دریا.

۳- برقراری روشهایی که طبق آن بتوان بسرعت، افراد و مواد و تجهیزات لازم را برای مقابله با موارد اضطراری در دریا به یک کشور متعاقد اعزام یا از آن انتقال یا عبور داد.

۴- ارسال گزارشهای مربوط به موارد اضطراری در دریا.

۵- تقویت و توسعه برنامه‌های کارآموزی برای مبارزه با آلودگی.

ج- هماهنگ ساختن برنامه‌های کارآموزی برای مبارزه با آلودگی و تهیه راهنماهای جامع راجع به مبارزه با آلودگی.

د. ایجاد و حفظ یک سیستم مخابرات و اطلاعات مناسب با نیازهای دول متعاقد و مرکز برای مبادله سریع اطلاعات مربوط به موارد اضطراری در دریا طبق این پروتکل.

ه. صورت برداری از پرسنل، مواد، وسائط نقلیه دریایی و هوایی و سایر تجهیزات مخصوص موجود برای مقابله با موارد اضطراری در دریا.

و. ایجاد و حفظ ارتباط با سازمانهای مربوطه منطقه‌ای و بین‌المللی بخصوص سازمان مشورتی دریایی بین دول بمنظور کسب و مبادله اطلاعات و آمار علمی و فنی بویژه در مورد هر ابتکار تازه‌ای که ممکن است مرکز را در انجام وظایفش کمک نماید.

ز. تهیه گزارشهای دوره‌ای راجع به موارد اضطراری در دریا برای تسلیم به شورا. و
ح. انجام هرگونه وظایف دیگر که طبق این پروتکل یا توسط شورا به آن محول گردد.
۴. مرکز در صورتی که شورا طبق بندج (۲) فوق به آن اختیار دهد ممکن است وظایف دیگر لازم را برای شروع عملیات به منظور مبارزه با آلودگی به نفت و سایر مواد مضره در سطح منطقه‌ای انجام دهد.

ماده ۴-۱. پروتکل حاضر شامل منطقه دریایی مشخص شده در بند الف ماده ۲ کنوانسیون خواهد بود.

۲. چنانچه دولت متعاهدی بخواهد می‌تواند از لحاظ مقابله با موارد اضطراری در دریا، بنادر، خورها و خلیجهای کوچک و مردابهای خود را جزء منطقه دریایی محسوب نماید.
ماده ۵. هر یک از دول متعاقد اطلاعات زیر را در اختیار مرکز و سایر دول متعاقد قرار خواهد داد:

الف. مرجع مربوطه خود.

ب. قوانین و مقررات سایر استاد حقوقی خود راجع به مسایل مندرج در پروتکل حاضر منجمله قوانین و مقررات و سایر استاد حقوقی مربوط به سازمان و نحوه عمل مرجع مذکور در بند الف فوق.

ج. طرحهای ملی خود راجع به مقابله با موارد اضطراری در دریا.

ماده ۶. هر یک از دول متعاقد اطلاعات زیر را در اختیار سایر دول متعاقد و مرکز قرار خواهد داد:

الف - روشها، تکتیکها، مواد و رویه‌های موجود و جدید مربوط به مقابله با مورد اضطراری در دریا.

ب - تحقیقات موجود و پیش‌بینی شده و تحولات در زمینه‌های مذکور در بند الف فوق و

ج - نتایج تحقیقات و تحولات مذکور در بند ب فوق.

ماده ۷ - ۱ - هر یک از دول متعاقد به مأموران مربوطه خود دستور خواهد داد که از فرماندهان کشتیها، خلبانان، مسئولان سکوها‌های دریایی و سایر تأسیسات مشابه که در محیط زیست دریایی تحت صلاحیت قضایی آن دولت به انجام عملیات اشتغال دارند بخواهند که وجود هر نوع مورد اضطراری در منطقه دریایی را به مرجع ملی مربوطه و مرکز گزارش دهند.

۲ - هر دولت متعاقد که تحت بند ۱ فوق گزارش دریافت می‌دارد مراتب را فوراً به مراجع

زیر اطلاع خواهد داد:

الف - مرکز.

ب - کلیه دولتهای متعاقد.

ج - دولت پرچم هر کشتی خارجی که در مورد اضطراری درگیر باشد.

۳ - محتوای گزارشهای مذکور در بند ۱ فوق از جمله گزارشهای تکمیلی در صورت لزوم

بایستی با ضمیمه الف این پروتکل تطبیق نماید.

۴ - دولت متعاهدی که طبق بند ۲ الف و ب فوق به ارسال گزارش مبادرت نماید از

تعهدات مندرج در بند ب ماده ۹ کنوانسیون معاف خواهد بود.

ماده ۸ - مرکز اطلاعات گزارشهایی را که تحت مواد ۵ و ۶ و بند ۲ ماده ۷ این پروتکل از طرف یک دولت متعاقد دریافت می‌دارد فوراً برای کلیه دولتهای متعاقد دیگر ارسال خواهد نمود.

ماده ۹ - هر دولت متعاقد که طبق این پروتکل به ارسال اطلاعات مبادرت می‌کند می‌تواند انتشار اطلاعات ارسالی را به نحوی که بخواهد محدود نماید. در اینگونه موارد هر دولت متعاقد یا مرکز که اطلاعات را دریافت می‌دارد آن را برای هیچ شخص یا دولت یا سازمان عمومی یا خصوصی بدون اجازه صریح دولت متعاقد ارسال کنند فاش نخواهد ساخت.

ماده ۱۰ - هر دولت متعاقد که با یک مورد اضطراری در دریا به مفهوم مندرج در بند ۲ ماده ۱

پروتکل حاضر روبرو گردد:

الف - هرگونه اقدام مناسب برای مبارزه با آلودگی و یا از بین بردن وضع اضطراری بعمل خواهد آورد.

ب - بلافاصله کلیه دولتهای متعاقد دیگر را مستقیماً یا توسط مرکز از هرگونه اقدامی که برای مبارزه با آلودگی انجام داده یا قصد انجام آن را دارد مطلع خواهد نمود.
مرکز هر نوع اطلاعی از این قبیل را فوراً جهت کلیه دولتهای متعاقد دیگر ارسال خواهد کرد.

ج - ماهیت و دامنه مورد اضطراری در دریا را مستقیماً یا با کمک مرکز ارزشیابی خواهد نمود.

د - اقدام مقتضی و لازمی را که بایستی در مقابله با مورد اضطراری در دریا بعمل آورد در صورت اقتضاء با مشورت سایر دولتهای متعاقد و دولتهایی که تحت تاثیر آلودگی قرار گرفته‌اند و مرکز تعیین خواهد نمود.

ماده ۱۱ - ۱ - هر دولت متعاقد که نسبت به یک مورد اضطراری در دریا نیازمند به کمک باشد می‌تواند از طریق مرکز یا مستقیماً از هر یک از دولتهای متعاقد تقاضای مساعدت نماید.
در مواردی که از خدمات مرکز استفاده می‌شود مرکز سریماتقاضاهایی را که برای کمک دریافت داشته است جهت کلیه دولتهای متعاقد دیگر ارسال خواهد نمود و دولتهای متعاقدی که طبق این بند از آنها تقاضای کمک می‌شود در حدود امکانات و توانایی نهایت سعی خود را برای کمک مورد درخواست می‌بذول خواهند داشت.

۲ - کمک مذکور در بند ۱ فوق می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

الف - پرسنل، مواد و تجهیزات منجمله تسهیلات یا روشها برای دفع مواد آلوده کننده که جمع‌آوری شده است.

ب - ظرفیت کنترل و مراقبت.

ج - تسهیل انتقال پرسنل و مواد و تجهیزات به داخل یا خارج سرزمین هر کشور متعاقد و یا عبور از آن.

۳ - دولتهای متعاقد می‌توانند برای هماهنگ ساختن هرگونه عملیات مقابله با موارد

اضطراری در دریا که نسبت به آن طبق بند ۱ فوق تقاضای مساعدت شده است از خدمات مرکز استفاده نمایند.

۴- هر دولت متعاقد که طبق بند ۱ فوق تقاضای مساعدت می‌کند فعالیتهایی را که با استفاده از مساعدت مذکور بعمل آورده و نتایج حاصل از آن را به مرکز گزارش خواهد نمود. مرکز بلافاصله اینگونه گزارشها را جهت کلیه دول متعاقد دیگر ارسال خواهد داشت.

۵- در موارد اضطراری خاص مرکز ممکن است تقاضای بسیج منابعی را بنماید که دولتهای متعاقد برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره فراهم نموده‌اند. ماده ۱۲-۱- هر یک از دولتهای متعاقد با توجه به وظایفی که طبق پروتکل حاضر برای مرکز تعیین شده است یک مرجع مربوطه برای اجرای الزامات خود طبق این پروتکل تأسیس و حفظ خواهد کرد. مرجع مربوطه هر یک از دولتهای متعاقد در صورت اقتضاء با کمک مرکز یا مراجع همتای خود در سایر کشورهای متعاقد همکاری نموده و فعالیتهای خود را با آنها هماهنگ خواهد نمود.

۲- موضوعات زیر از جمله مواردی خواهد بود که طبق بند ۱ فوق درباره آنها همکاری و هماهنگی بعمل خواهد آمد:

الف- توزیع و تخصیص مواد و تجهیزات موجود.

ب- آموزش پرسنل برای مقابله با موارد اضطراری در دریا.

ج- انجام فعالیتهای مربوط به نظارت و مراقبت در مورد آلودگی دریا.

د- روشهای ارتباطی درباره موارد اضطراری در دریا.

ه- تسهیل انتقال پرسنل و تجهیزات و مواد مربوط به مقابله با موارد اضطراری به داخل یا خارج سرزمین کشورهای متعاقد یا عبور از آنها.

و- سایر موضوعات مشمول این پروتکل.

ماده ۱۳- شورا: الف- فعالیتهای مرکز را که طبق این پروتکل انجام می‌دهد مرتباً مورد بررسی قرار خواهد داد.

ب- درباره حدود و میزان وظایف مرکز که بایستی طبق ماده ۱۳ اجرا گردد تصمیم خواهد گرفت.

ج- میزان کمکهای مالی و اداری و غیره را که دولتهای متعاقد بایستی برای انجام وظایف مرکز تخصیص دهند تعیین خواهد کرد.

در تأیید مراتب فوق، نمایندگان تام‌الاختیار زیر که از طرف دولتهای خود به آنها اجازه لازم داده شده است پروتکل حاضر را امضاء نموده‌اند.

این پروتکل در تاریخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ در کویت به زبانهای عربی، انگلیسی و فارسی که هر سه متن آن بطور متساوی معتبر می‌باشد تنظیم و امضاء گردید.

در صورت بروز اختلاف راجع به تفسیر و تعبیر یا اجرای این پروتکل متن انگلیسی برای رفع اختلاف متن معتبر خواهد بود.

ضمیمه الف

- راهنمای کلی برای تنظیم گزارش‌هایی که طبق ماده ۷ پروتکل ارسال می‌شوند.
- ۱- هر گزارش حتی الامکان بطور کلی شامل موارد زیر خواهد بود:
 - الف- شناسایی منبع آلودگی (برای مثال هویت کشتی در صورت لزوم).
 - ب- موقعیت جغرافیایی، ساعت و تاریخ وقوع یا مشاهده حادثه.
 - ج- شرایط جوی دریایی در ناحیه.
 - د- در مواردی که آلودگی از کشتی ناشی می‌شود جزئیات مربوط به شرایط کشتی.
 - ۲- هر گزارش در صورت امکان بالاخص شامل موارد زیر خواهد بود:
 - الف- توضیح یا توصیف مواد مضره مربوطه منجمله نامهای فنی اینگونه مواد. (نامهای تجارتمی نباید جایگزین نام صحیح فنی گردد).
 - ب- تعیین یا تخمین کمیت، تراکم و وضع احتمالی مواد مضره که در دریا تخلیه گردیده یا احتمال تخلیه آن می‌رود.
 - ج- توصیف مشخصات بسته‌بندی و علائم شناسایی در صورت لزوم - و
 - د- نام فرستنده و گیرنده و تولید کننده مواد.
 - ۳- هر گزارش در صورت امکان بایستی بطور وضوح مشخص کند که آیا ماده مضره که

در دریا تخلیه گردیده یا احتمال تخلیه آن می‌رود نفت یا ماده سمی (مایع، جامد یا گاز) می‌باشد و آیا مواد مذکور بصورت فله یا مظروف یا کانتینر یا مخازن قابل حمل یا لوله‌های زیر دریایی منتقل گردیده یا می‌گردد.

۴- هر گزارش برحسب لزوم با هر گونه اطلاع مربوط دیگری که دولت دریافت کننده گزارش تقاضا کند یا فرستنده گزارش لازم بداند تکمیل خواهد شد.

۵- هر یک از اشخاص مذکور در بند ۱ ماده ۷ این پروتکل:

الف - حتی الامکان و عنداللزوم گزارش اولیه خود را با اطلاعات مربوط به آخرین تحولات تکمیل خواهد نمود - و

ب - تا حدود امکان هر گونه اطلاعات اضافی را که توسط کشورهای میزبان تحت تاثیر آلودگی قرار گرفته‌اند تقاضا شود، در اختیار آنها قرار خواهد داد.

قانون راجع به الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی

اینمارسات مصوب ۱۵/۴/۱۳۶۲

ماده واحده - کنوانسیون موجود سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی (اینمارسات) مشتمل بر یک مقدمه و سی و پنج ماده و موافقتنامه اجرایی آن مورخ ۱۲ شهریور ۱۳۵۵ (برابر با ۳ سپتامبر ۱۹۷۶) تصویب و اجازه تسلیم سند الحاق آن داده می‌شود.

ترجمه کنوانسیون سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی

کشورهای طرف این کنوانسیون.

با در نظر گرفتن اصول مطروح در قطعنامه شماره ۱۷۲۱ مصوب شانزدهمین اجلاس

مجمع عمومی ملل متحد مبنی بر اینکه ارتباطات از طریق ماهواره باید در اسرع وقت که عملاً ممکن باشد و در سطح جهانی و بدون تبعیض در اختیار همه ملت‌های جهان قرار گیرد.

با در نظر گرفتن مفاد عهدنامه اصول حاکم بر فعالیت‌های کشورها در زمینه اکتشاف و استفاده در فضای لایتناهی در این ارتباط، از جمله ماه و دیگر اجرام سماوی، منعقد شده در تاریخ ۲۷ ژانویه ۱۹۶۷، و بویژه ماده ۱ آن که مقرر می‌دارد فضای لایتناهی باید در جهت استفاده و مصالح همه کشورها مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نظر به اینکه نسبت عظیمی از تجارت جهانی بر کشتی متکی است.

با آگاهی از اینکه بهبود قابل توجهی در سیستم‌های ایمنی و کمک و کشتیهای

..... کمک به کشتی

آسیب دیده و برقراری ارتباطات میان کشتیها و میان کشتیها و مدیران آنها و نیز میان خدمه یا مسافران کشتی و اشخاص در ساحل با استفاده از ماهواره بعمل آمده است.

مصمم به فراهم آوردن تسهیلاتی جهت استفاده کشتیهای همه ملت‌ها از طریق بهره‌برداری از پیشرفته‌ترین تکنولوژی فضائی متناسب موجود برای کارآمدترین و اقتصادی‌ترین تسهیلات ممکن منطبق بر کارآترین و عادلانه‌ترین استفاده از طیف بسامدهای رادیویی و مدارهای ماهواره‌ای.

با تشخیص اینکه سیستم ماهواره‌ای دریایی شامل ایستگاههای زمینی سیار، ایستگاههای زمینی در خشکی و نیز بخش فضائی است.
به شرح زیر توافق می‌نماید.

ماده ۱ - تعاریف: به منظور استفاده در این کنوانسیون.

الف - «موافقتنامه عملیاتی» به معنای موافقتنامه عملیاتی مربوط به سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی و ضمیمه آن است.

ب - «طرف» به معنای کشوری است که در ارتباط با آن کنوانسیون حاضر لازم‌الاجرا شده است.

ب- امضاءکننده» به معنای یکطرف یا یک شخصیت حقوقی، تعیین شده طبق ماده ۲، بند ۳، است که در ارتباط با آن موافقتنامه عملیاتی لازم‌الاجراء گردیده است.

ت- «بخش فضائی» به معنای ماهواره، و تسهیلات و تجهیزات دریایی، مسافت سنجی، فرماندهی، کنترل، رادار و غیره مورد نیاز برای پشتیبانی عملیات این ماهواره‌ها می‌باشد.

ث- «بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی» به معنای بخش فضائی متعلق به یا مورد اجاره سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی می‌باشد.

ج- «کشتی» به معنای هر نوع وسیله نقلیه آبی است که در محیط دریا به کار برده می‌شود، و از جمله شامل قایقهای آب سر، وسایل نقلیه دارای کوسن هوا، زیر دریایی، وسایل و سکوهاى شناور که دائماً به ساحل بسته نشده باشند، می‌گردد.

چ- «مال» به معنای هر چیزی است که بتواند مشمول حق مالکیت از جمله حقوق قراردادی واقع شود.

ماده ۲- تأسیس سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی: ۱- سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی، که از این پس در اینجا «سازمان» خوانده می‌شود، بدین وسیله تأسیس می‌شود.

۲- موافقتنامه عملیاتی طبق مقررات این کنوانسیون منعقد خواهد شد و همزمان با این کنوانسیون در معرض امضاء قرار خواهد گرفت.

۳- هر طرف موافقتنامه عملیاتی را امضاء می‌کند یا یک شخصیت حقوقی صالح، عمومی یا خصوصی، مشمول اختیارات قانونی آن طرف، را تعیین می‌نماید که موافقتنامه عملیاتی را امضاء کند.

۴- مدیریت ارتباط دور و شخصیت‌های حقوقی می‌توانند، طبق قوانین جاری ملی، در ارتباط استفاده از تسهیلات ارتباط دور که طبق کنوانسیون حاضر و موافقتنامه عملیاتی فراهم آمده و نیز در ارتباط با خدماتی که باید برای عموم، برای تسهیلات، تقسیم درآمدها و ترتیبات تجاری مربوطه ارائه گردد، مذاکره نموده مستقیماً به عقد موافقتنامه‌های مختابراتی مقتضی اقدام کنند.

ماده ۳- هدف: ۱- هدف سازمان فراهم آوردن بخش فضائی لازم به منظور بهبود ارتباطات دریایی و در نتیجه کمک به بهبود کمک‌رسانی به کشتیهای آسیب دیده و نجات زندگی در

ارتباطات دریایی، کارایی و مدیریت کشتیها، خدمات مکاتباتی عمومی دریایی و امکانات تعیین محل وسیله بیسیم می باشد.

۲- سازمان تلاش خواهد کرد که در همه مناطقی که به ارتباطات دریایی نیاز باشد خدمات خود را ارائه نماید.

۳- سازمان انحصاراً در جهت مقاصد صلح آمیز اقدام خواهد کرد.

ماده ۴- روابط میان یک طرف و شخصیت حقوقی تعیین شده از سوی آن: هرگاه امضاء کننده یک شخصیت حقوقی تعیین شده از سوی یک طرف باشد.

الف- قوانین جاری ملی حاکم بر روابط میان طرف و امضاء کننده خواهد بود.

ب- طرف، رهنمود و دستورات مقتضی و منطبق با قوانین ملی خود را جهت تضمین انجام مسئولیتهای امضاء کننده صادر خواهد نمود.

پ- طرف در برابر تعهدات ناشی از موافقتنامه عملیاتی مسئول نیست. به هر حال، طرف تضمین می نماید که امضاء کننده، در انجام تعهدات خود در داخل سازمان به طریقی که ناقض تعهداتی که طرف بر اساس کنوانسیون حاضر یا موافقتنامه های بین المللی مربوط پذیرفته است اقدام نکند.

ت- اگر امضاء کننده کناره گیری کند یا عضویت او فسخ گردد، طرف طبق ماده ۲۹، بند ۳ یا ماده ۳۰، بند ۶ اقدام خواهد نمود.

ماده ۵- اصول عملیاتی و مالی سازمان: ۱- بودجه سازمان از محل عطایای امضاء کنندگان تأمین می شود هر امضاء کننده یک سهم مالی، به تناسب سهم سرمایه گذاری خود، در سازمان داراست که طبق موافقتنامه عملیاتی تعیین خواهد شد.

۲- هر امضاء کننده برای تأمین نیازهای سرمایه ای سازمان سهمی پرداخت می کند و برای استفاده از سرمایه طبق موافقتنامه عملیاتی از بازپرداخت و جبران سرمایه برخوردار می گردد.

۳- سازمان بر مبنای یک زیربنای اقتصادی سالم و با توجه به اصول پذیرفته شده تجاری عمل خواهد کرد.

ماده ۶- تأمین بخش فضائی: سازمان می تواند مالک یا مستأجر یک بخش فضائی باشد.

ماده ۷- استفاده از بخش فضائی: ۱- بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی، براساس شرایطی که از سوی شورا تعیین خواهد شد، در اختیار کشتیهای همه ملتها قرار دارد. در تعیین این شرایط شورا تبعیضی براساس تابعیت میان کشتیها قائل نخواهد شد. ۲- براساس رسیدگی هر مورد بطور جداگانه، شورا می‌تواند به ایستگاههای زمینی، به جز کشتیها، واقع در محیط دریا اجازه استفاده از بخش فضایی سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی را بدهد، مشروط بر آنکه و تا هنگامی که کار این ایستگاههای زمینی بر ارائه خدمات به کشتیها تأثیر چندانی نداشته باشد.

۳- ایستگاههای زمینی واقع در خشکی که از طریق بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی مخابره می‌کنند و در قلمرو خاکی تحت حاکمیت یک طرف قرار داشته کلاً متعلق به طرفها یا شخصیت‌های حقوقی مشمول حاکمیت آنها می‌باشند. شورا می‌تواند اجازه دیگری صادر کند، مشروط بر آنکه آنرا در جهت مصالح سازمان تشخیص دهد.

ماده ۸- دیگر بخشهای فضائی: ۱- هر آینه‌اگر یک طرف یا هر شخص تحت حاکمیت او قصد داشته باشد به صورت انفرادی یا اجتماعی استفاده از تسهیلات بخش فضائی جداگانه‌ای را، بمنظور انجام برخی با همه مقاصد بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی در جهت تضمین انطباق از نظر فنی به او اجتناب از آسیب اقتصادی مهم به سیستم سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی تأمین یا آهاز نماید، مراتب را به سازمان ابلاغ خواهد کرد.

۲- شورا نظرات خود را در ارتباط با انطباق از نظر فنی را بشکل توصیه‌های غیر الزامی ابراز می‌دارد و نظرات خود را در ارتباط با آسیب اقتصادی به مجمع تسلیم می‌دارد.

۳- مجمع نظرات خود را ظرف ۹ ماه از تاریخ آغاز کار که در این ماده پیش‌بینی شده به شکل توصیه غیر الزامی ابراز خواهد داشت. می‌توان به این منظور جلسات فوق‌العاده مجمع را تشکیل داد.

۴- ابلاغ طبق بند ۱، از جمله تهیه اطلاعات فنی مربوط، و مشورت‌های بعدی با سازمان با در نظر گرفتن مفاد مقررات مخابرات بی‌سیم اتحادیه بین‌المللی ارتباط دور، در این رابطه، انجام خواهد گرفت.

۵- این ماده در مورد ایجاد، کسب، استفاده یا ادامه استفاده از تسهیلات بخش فضائی

جداگانه برای مقاصد امنیت ملی که پیش از لازم الاجراء شدن این کنوانسیون، قرارداد آنها به امضاء رسیده، ایجاد شده، کسب گردیده یا مورد استفاده قرار داشته است تسری ندارد.

ماده ۹ - سازمان: ارکان سازمان به شرح زیر است:

الف - مجمع.

ب - شورا.

ج - هیأت مدیره تحت ریاست مدیر کل.

یک مدیر کل.

ماده ۱۰ - مجمع - ترکیب مجمع و جلسات آن: ۱ - مجمع از همه طرف‌ها ترکیب یافته است.

۲ - اجلاس منظم مجمع هر دو سال یکبار تشکیل می‌شود. اجلاسهای فوق‌العاده با درخواست یک سوم طرف‌ها یا به درخواست شورا تشکیل می‌گردد.

ماده ۱۱ - مجمع - روش کار: ۱ - هر طرف یک رأی در مجمع دارد.

۲ - تصمیمات راجع به موضوعات اساسی با اکثریت دو سوم آراء اخذ می‌شود، و در مورد موضوعات مربوط به طرز عمل اخذ تصمیم با اکثریت آراء طرف‌های حاضر و رأی دهنده انجام می‌گیرد. طرف‌هایی که از رأی دادن امتناع ورزند بعنوان رأی نداده تلقی خواهند شد.

۳ - تصمیم‌گیری در مورد این که یک مسئله اساسی است یا مربوط به طرز عمل، بمعهده رئیس است. این چنین تصمیماتی را می‌توان با اکثریت دو سوم آراء طرف‌های حاضر و رأی دهنده نقض کرد.

۴ - حد نصاب هر جلسه شامل اکثریت طرف‌ها است.

ماده ۱۲ - مجمع - وظایف: ۱ - وظایف مجمع بشرح زیر است:

الف - بررسی و تجدیدنظر فعالیتها، مقاصد، سیاست کلی و هدفهای درازمدت سازمان و اظهارنظر و توصیه در مورد آنها به شورا.

ب - تضمین آنکه فعالیتهای سازمان با کنوانسیون حاضر و با اهداف و اصول منشور ملل متحد و نیز هر عهدنامه دیگری، که سازمان با تصمیم خود به آن متعهد شده باشد، مطابقت دارد.

ب - صدور اجازه ایجاد تسهیلات بخشهای فضائی اضافی، با توصیه مجمع، که هدف ویژه و اولیه آن تأمین خدمات تعیین محل بوسیله بی‌سیم، کمک به کشتی آسیب دیده و نجات باشد. بهر صورت، تسهیلات بخش فضائی که برای تأمین خدمات ارتباطات عمومی دریایی ایجاد شده است را می‌توان جهت ارتباط دور برای کمک‌رسانی به کشتی آسیب دیده، نجات و برای تعیین محل کشتی بوسیله بی‌سیم، بدون اخذ چنین اجازه‌ای، بکار برد.

ت - تصمیم‌گیری در مورد دیگر توصیه‌های شورا و اظهارنظر راجع به گزارش شورا.

ث - انتخاب چهار نماینده در شورا طبق ماده ۱۳، بند ۱، فقره ب.

ج - تصمیم‌گیری در مورد مسائل راجع به روابط رسمی میان سازمان و کشورهای، چه طرف باشند چه نباشند، و سازمانهای بین‌المللی.

چ - تصمیم‌گیری در مورد اصلاح کنوانسیون حاضر طبق ماده ۳۴ یا اصلاح موافقتنامه عملیاتی طبق ماده بیست و هشتم آن.

ح - بررسی و تصمیم‌گیری در مورد فسخ عضویت طبق ماده ۳۰.

خ - انجام هر وظیفه دیگری که طبق ماده دیگری از کنوانسیون حاضر یا موافقتنامه عملیاتی بر عهده آن گذارده شده باشد.

۲ - در انجام وظایف خود، مجمع هر توصیه مناسب شورا را مورد توجه قرار می‌دهد.

ماده ۱۳ - شورا - ترکیب شورا: ۱ - شورا از بیست و دو نماینده امضاءکنندگان، بشرح زیر، ترکیب یافته است:

الف - هجده نماینده از سوی آن امضاءکنندگان، یا گروه‌های امضاءکنندگانی که نماینده دیگری ندارند و موافقت کرده‌اند که نماینده گروهی داشته باشند و دارای بیشترین سهام سرمایه‌گذاری در سازمان هستند. اگر یک گروه امضاءکننده و یک امضاءکننده منفرد دارای سهام سرمایه‌گذاری برابر باشند، امضاءکننده منفرد حق تقدم خواهد داشت. اگر بعلت وجود دو یا چند امضاءکننده که سهام سرمایه‌گذاری مساوی دارند شمار نمایندگان در شورا از بیست و دو تجاوز نماید، همه بدون استثناء نماینده خواهند داشت.

ب - چهار نماینده از سوی امضاءکنندگانی که نماینده دیگری در شورا ندارند و بدون در نظر گرفتن سهام سرمایه‌گذاری آنان، از سوی مجمع، بمنظور تضمین اصل توزیع جغرافیایی

عادلانه نمایندگان، و با در نظر گرفتن مصالح کشورهای توسعه یافته به گونه‌ای مقتضی، انتخاب می‌شوند. هر امضاء کننده‌ای که بعنوان نماینده یک منطقه جغرافیایی انتخاب می‌شود، نماینده هر امضاء کننده که در آن منطقه جغرافیایی باشد و نماینده دیگری در شورا نداشته باشد و با نمایندگی نماینده منتخب فوق موافقت کرده باشد، نیز خواهد بود. نتایج انتخابات از نخستین جلسه شورا که پس از انتخابات تشکیل می‌گردد لازم الاجرا است و تا جلسه عادی بعدی مجمع لازم الاجرا خواهد ماند.

ماده ۱۴ - شورا - روش کار: ۱ - شورا هر چند بار که برای انجام وظایفش بطور مفید لازم باشد تشکیل جلسه می‌دهد، ولی در هر صورت نباید تعداد جلسات کمتر از سه بار در سال باشد.

۲ - شورا تلاش خواهد کرد که با اتفاق آراء تصمیم‌گیری کند. اگر موافقت همگانی حاصل نگردد تصمیمات بترتیب زیر اخذ خواهد شد:

تصمیمات راجع به موضوعات اساسی با رأی اکثریت نمایندگان شورا، که بیانگر دست کم دو سوم آراء همه امضاء کنندگان و گروه‌های امضاء کنندگان دارای نماینده در شورا باشد، اخذ خواهد شد.

تصمیمات مربوط به طرز عمل با اکثریت ساده رأی نمایندگان حاضر و رأی دهنده، که هر یک یک رأی دارند، اخذ خواهد شد. در مورد اختلافات مربوط به اینکه یک موضوع خاص یک موضوع اساسی است یا مربوط به طرز عمل، رئیس شورا تصمیم‌گیری خواهد کرد. رأی رئیس را می‌توان با رأی اکثریت دو سوم نمایندگان حاضر و رأی دهنده، هر یک با داشتن حق یک رأی، فسخ کرد. شورا می‌تواند روش رأی‌گیری دیگری برای انتخاب کارمندان خود بتصویب برساند.

۳ - الف - هر نماینده‌ای حق رأیی دارد معادل سهم یا سهام سرمایه‌گذارانی که نمایندگی آنرا بر عهده دارد. بهر حال، هیچ نماینده‌ای نمی‌تواند از سوی یک امضاء کننده بیش از ۲۵ درصد کل حق رأی در سازمان را در صندوق بیندازد، مگر طبق مفاد فقره ب شماره (چهار).
ب - به رغم مفاد ماده پنجم، بندهای نهم، دهم و دوازدهم موافقتنامه عملیاتی.

(یک) اگر یک امضاء کننده دارای نماینده در شورا، بر اساس سهم سرمایه‌گذاری خود، حق داشته باشد که بیش از ۲۵ درصد کل حق رأی در سازمان در رأی‌گیری شرکت کند،

می‌تواند تمام یا قسمتی از سهام سرمایه‌گذاری خود مازاد بر ۲۵ درصد را به دیگر امضاءکنندگان واگذار نماید.

(دو) امضاءکنندگان دیگر می‌توانند به سازمان ابلاغ کنند که آماده‌اند تمام یا قسمتی از چنین سهام سرمایه‌گذاری اضافی را بپذیرند. اگر کل مبلغ ابلاغ شده به سازمان از مبلغ موجود برای توزیع بیشتر نباشد، مبلغ اخیر از سوی شورا، طبق مبالغ ابلاغ شده میان امضاءکنندگانی که ابلاغ کرده‌اند، توزیع خواهد شد.

(سه) این توزیع، در زمان تعیین سهام سرمایه‌گذاری طبق ماده پنجم موافقتنامه عملیاتی، از سوی شورا انجام می‌گیرد. هیچ توزیعی موجب افزایش سهم سرمایه‌گذاری امضاءکننده‌ای مازاد بر ۲۵ درصد نخواهد شد.

(چهار) حق رأی نماینده امضاءکننده‌ای که سهم سرمایه‌گذاری مازاد بر ۲۵ درصد خود را برای توزیع ارائه کرده است ولی طبق روش مطرح شده در این بند هنوز توزیع نگردیده است، به میزان مازاد بر ۲۵ درصد افزایش خواهد داشت.

پ- تا حدودی که یکی امضاءکننده تصمیم داشته باشد مازاد سهم سرمایه‌گذاری خود را به دیگر امضاءکننده‌ها ارائه نماید، حق رأی آن امضاءکننده به تناسب مازاد بر ۲۵ درصد متساویاً میان همه نمایندگان دیگر شورا توزیع خواهد شد.

۴- حد نصاب هر جلسه شورا عبارت از اکثریت نمایندگان شورا، مرکب از دست کم دو سوم کل حق رأی همه امضاءکنندگان و گروه‌های امضاءکنندگان دارای نماینده در شورا می‌باشد.

ماده ۱۵- شورا - وظایف: شورا، با توجه مقتضی به نظرات و توصیه‌های مجمع، مسئول فراهم ساختن بخش فضائی لازم برای انجام مقاصد سازمان، طبق کنوانسیون حاضر و موافقتنامه عملیاتی، به اقتصادی‌ترین، مؤثرترین و کارآمدترین شکل می‌باشد. در انجام این مسئولیت، شورا از اختیار انجام همه وظایف مقتضی برخوردار است، از جمله:

الف- تعیین نیازهای ارتباط دور ماهواره دریایی و اتخاذ خط مشی، نقشه‌ها، برنامه‌ها، روشها و اقدامات برای طراحی، توسعه، بنا، ایجاد و تهیه از طریق خرید یا اجاره و بکار انداختن، نگهداری و استفاده از بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی، از جمله فراهم آوردن خدمات راه‌اندازی بمنظور پاسخگویی به چنین نیازها.

ب - اتخاذ و اجرای ترتیبات مدیریت، که لازم است مدیرکل، هرگاه بیشتر بنفع سازمان باشد، قراردادهایی برای انجام وظایف فنی و عملیاتی منعقد سازد.

پ - اتخاذ معیارها و روشهایی برای تصویب ایجاد ایستگاههای زمینی در خشکی، در کشتی و در بناهای موجود در محیط دریا برای استفاده از بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره فضائی و نیز رسیدگی و نظارت بر عملکرد ایستگاههای زمینی که به بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره فضائی دسترسی و از آن استفاده می‌کنند. در مورد ایستگاههای

..... دسترسی دارند و از آن.....

زمینی واقع در کشتیها، معیارها باید به قدر کافی مفصل باشد تا مقامات صادرکننده اجازه در هر کشور بتوانند، به تشخیص خود، برای تصویب نمونه از آن استفاده کنند.

ت - تسلیم توصیه به مجمع طبق ماده ۱۲، بند ۱، فقره پ.

ث - اتخاذ روش تدارک، مقررات و شرایط قرارداد و تصویب قرارداد تدارک طبق کنوانسیون حاضر و موافقتنامه عملیاتی.

ج - اتخاذ سیاستهای مالی، تصویب مقررات مالی، بودجه سالانه و گزارش مالی سالانه، تعیین هزینه‌های استفاده از بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره فضائی بطور دوره‌ای، و اخذ تصمیم راجع به دیگر موضوعات مالی، از جمله سهام سرمایه‌گذاری و حداکثر سرمایه طبق کنوانسیون حاضر و موافقتنامه عملیاتی.

چ - تعیین ترتیبات برای مشاوره بصورت مستمر با هیئتهای به رسمیت شناخته شده از سوی مجمع، بعنوان نمایندگان مالکان کشتیها، پرسنل دریایی و دیگر استفاده‌کنندگان از ارتباطات دور دریایی.

ح - تعیین یک داور هرگاه سازمان یک طرف یک حکمیت باشد.

خ - انجام هر وظیفه دیگری که طبق مواد دیگر کنوانسیون حاضر یا موافقتنامه عملیاتی به آن محول شده است یا هر وظیفه دیگری که برای تحقق مقاصد سازمان اقتضا نماید.

ماده ۱۶ - هیأت مدیره: ۱ - مدیرکل از سوی شورا از میان نامزدهای پیشنهاد شده بوسیله طرف‌ها یا بوسیله امضاءکنندگان از طریق طرف‌ها منصوب می‌گردد. این انتصاب موقوف به

تأیید طرفهاست. هیأت مدیره بیدرتنگ طرفها را از این انتصاب مطلع خواهد ساخت. انتصاب مورد تأیید است، مگر آنکه ظرف ۶۰ روز پس از ابلاغ، بیش از یک سوم طرفها اعتراض خود به این انتصاب را کتباً به هیأت مدیره اطلاع دهند. مدیر کل می‌تواند پس از انتصاب و کسب تأیید معلق وظایف خود را بر عهده گیرد.

۲- دوره تصدی مدیر کل شش سال خواهد بود. در هر صورت شورا می‌تواند با استفاده از اختیارات خود مدیر کل را پیش از پایان دوره تصدی برکنار سازد. شورا دلیل برکناری را به مجمع گزارش خواهد نمود.

۳- مدیر کل، مدیر ارشد و نماینده قانونی سازمان در برابر شورا مسئول است و تحت سرپرستی شورا قرار دارد.

۴- ساختار، سطوح کارمندان و شرایط همگانی برای استخدام مقامات و کارمندان و مشاوران و دیگر مستشاران هیأت مدیره بتصویب شورا خواهد رسید.

۵- مدیر کل اعضای هیأت مدیره را منصوب می‌کند. انتصاب مقامات ارشد که مستقیماً به مدیر کل گزارش می‌دهند به تصویب شورا خواهد رسید.

۶- مهمترین ملاحظات در انتصاب مدیر کل و دیگر کارمندان هیأت مدیره لزوم تضمین برخورداری از درست کاری، صلاحیت و کارآئی در بالاترین سطح است.

ماده ۱۷- حضور نمایندگان در جلسات: همه طرفها و امضاء کنندگانی که، طبق کنوانسیون حاضر یا موافقتنامه عملیاتی، حق دارند در جلسات سازمان حاضر شوند و یا در آنها شرکت جویند، اجازه دارند که در این جلسات و نیز هر جلسه دیگری که تحت توجهات سازمان تشکیل می‌گردد حاضر شوند و یا در آنها شرکت جویند، که در این صورت محل تشکیل جلسات مورد توجه نیست.

ماده ۱۸- هزینه‌های جلسات: ۱- هر طرف و امضاء کننده هزینه‌های نمایندگان خود در جلسات سازمان را تقبل خواهد کرد.

۲- هزینه‌های تشکیل جلسات بعنوان هزینه‌های اداری سازمان تلقی خواهد شد. در هر صورت، هیچیک از جلسات سازمان در خارج از مقر سازمان تشکیل نخواهد شد، مگر آنکه میزبان مورد نظر موافقت نماید که هزینه‌های اضافی را بر عهده گیرد.

ماده ۱۹ - تعیین هزینه‌های استفاده: ۱ - شورا واحدهایی را برای سنجش انواع مختلف استفاده از بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی مشخص می‌کند و هزینه اینچنین استفاده‌هایی را معین می‌نماید. هدف از تعیین این هزینه‌ها تأمین درآمد کافی برای سازمان جهت بکار انداختن، نگهداری هزینه‌های اداری، تأمین وجوهی که شورا برای بکار انداختن لازم بداند، استهلاک سرمایه‌گذاری امضاءکنندگان و جبران استفاده از سرمایه طبق موافقتنامه عملیاتی می‌باشد.

۲ - نرخ هزینه استفاده برای هر نوع استفاده جهت برخورداری همه امضاءکنندگان از آن استفاده یکسان است.

۳ - جهت شخصیت‌های حقوقی، به غیر از امضاءکنندگانی، که طبق ماده ۷ اجازه دارند از بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره فضائی استفاده کنند، شورا نرخهای هزینه استفاده دیگری بجز از نرخ‌های تعیین شده برای امضاءکنندگان وضع خواهد کرد. نرخهای هر نوع استفاده جهت بهره‌برداری اینگونه شخصیت‌های حقوقی از آن نوع استفاده یکسان خواهد بود.

ماده ۲۰ - تدارکات: ۱ - سیاست تدارکاتی شورا آن است که در جهت مصالح سازمان رقابت جهانی جهت تدارک کالا و خدمات مورد نیاز خود را تشویق نماید. بدین منظور:

الف - تدارک کالا و خدمات مورد نیاز سازمان، چه از طریق خرید چه از طریق اجاره، از راه عقد قرارداد براساس دعوت آزاد بین‌المللی به مناقصه انجام خواهد شد.

ب - قراردادها با آن شرکت‌کنندگان در مناقصه که بهترین ترکیب کیفیت، قیمت و مناسبترین زمان تحویل را ارائه نمایند منعقد خواهد شد.

پ - اگر پیشنهادهایی از نظر دارا بودن ترکیب کیفیت، قیمت و تحویل در مساهدترین زمان قابل مقایسه باشند، شورا قرارداد را با پیشنهاد دهنده‌ای منعقد می‌سازد که سیاست تدارکاتی مطرح شده در بالا را به اجرا در آورد.

۲ - در موارد زیر می‌توان از لزوم انجام مناقصه بین‌المللی آزاد، طبق روش مصوب شورا، صرف نظر نمود، مشروط بر آنکه در انجام این کار شورا در جهت مصالح سازمان رقابت بین‌المللی در تدارک کالا و خدمات را تشویق نماید.

الف - ارزش برآورد شده قرارداد از ۵۰۰۰۰ دلار آمریکا بیشتر نباشد و عقد قرارداد، بعلمت معافیت از مناقصه، موجب نشود که پیمانکار بتواند در آینده به اجرای مؤثر سیاست تدارکاتی فوق از سوی شورالطمه وارد آورد. شورا می‌تواند، در حدود تغییرات قیمت‌های جهانی که در شاخص‌های قیمت‌های مربوطه منعکس می‌شود، در حدود مالی فوق تجدیدنظر کند.

ب - تدارک بجهت وجود یک وضع اضطراری باید فوراً انجام گیرد.

پ - تنها یک منبع برای تدارک نیاز مخصوصی که برای تأمین احتیاجات سازمان ضروری است وجود دارد، یا منابع تدارک از نظر تعداد آنقدر محدودند که تحمیل هزینه و صرف وقت جهت انجام مناقصه بین‌المللی آزاد، نه عملی باشد و نه بهترین مصالح سازمان را در برداشته باشد، مشروط بر آنکه هرگاه بیش از یک منبع موجود باشد، از فرصت‌های برابری برای ارائه پیشنهاد برخوردار گردند.

ت - نیاز از نوع نیازهای اداری باشد که انجام مناقصه بین‌المللی آزاد جهت آن نه عملی باشد و نه مناسب.

ث - تدارک برای تأمین خدمات شخصی باشد.

..... خدمات پرسنلی و استخدای باشد.

ماده ۲۱ - ابداعات و اطلاعات فنی: (۱) «سازمان» در رابطه با کارهای انجام گرفته توسط آن یا به کارفرمایی آن بخرج «سازمان»، کلیه حقوق آن عده ابداعات و اطلاعات فنی را که لازم منافع مشترک «سازمان» و «امضاءکنندگان» و لاغیر باشد، در اختیار خود می‌گیرد.

(۲) در تحقق بند (۱) «سازمان» با توجه به اصول و اهداف خود و عملکرد متداول صنعتی، در رابطه با کارهایی که نیازمند مطالعات، تحقیقات و یا توسعه تکامل کافی باشد حقوق زیرین را بر خود تضمین می‌نماید:

(الف) افشای کلیه ابداعات و اطلاعات فنی حاصله از این قبیل کارها بدون پرداخت

وجهی.

(ب) افشای این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی، بواسطه یا بیواسطه، به کلیه «اعضاء» و