

وزیر جهاد کشاورزی در پاسخ به پرسش **سازمان**:

## شیلات جایگزین محصولات کشاورزی پر آب در استان‌های دارای تنش آبی می‌شود



@Eghtesadsaramad

saramad.darya

www.eghtesadsaramad.ir

پنج‌شنبه - ۱۳ آذر ۱۴۰۴ - سال یازدهم - شماره ۲۳۶۶ - قیمت: ۵۰۰۰۰ تومان

**سازمان** از نهمین نمایشگاه شیلات گزارش می‌دهد:

## خون تازه در رگ‌های اقتصاد شیلات ایران

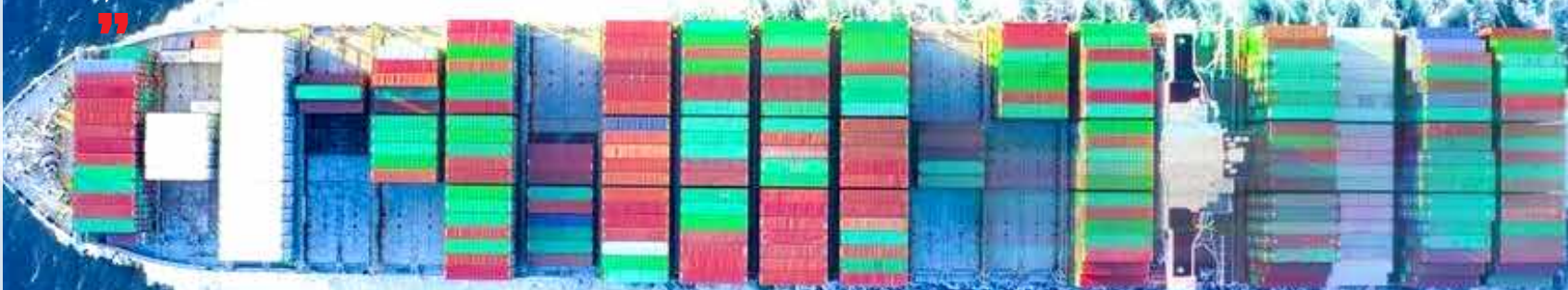
رستم پور، رئیس سازمان شیلات ایران:

**شیلات و آبریز پروری، نقش محوری در تحقق سیاست‌های کلی دریا پایه ایفا می‌کند**



۶

۲۲



**سازمان** از چشم‌انداز کشتیرانی در ۲۰۲۶ گزارش می‌دهد:

# موج سواری کشتیرانی جهانی در بیم و امید

سایه سنگین تنش‌های منطقه‌ای بر تجارت دریا در سال آینده میلادی

۲

۲۲

**مقاله**

**تصادم کشتی با موانع طبیعی در حقوق دریایی**

**مرتضی فاخری -** حقوق دریایی به‌عنوان یکی از شاخه‌های تخصصی حقوق، نقش بنیادینی در تنظیم روابط میان اشخاص و نهادهایی دارد که در عرصه حمل و نقل دریایی فعالیت می‌کنند. اهمیت این حوزه در ایران، به‌واسطه موقعیت ژئوپلیتیک و وجود سواحل گسترده در شمال و جنوب کشور، دوچندان است. یکی از مسائل مهم در این زمینه، موضوع تصادم کشتی‌ها با موانع طبیعی و مصنوعی مانند موج‌شکن‌ها، اسکله‌ها و تأسیسات بندری است. چنین حوادثی نه تنها خسارات مالی سنگینی به مالک کشتی یا تأسیسات وارد می‌کند، بلکه می‌تواند پیامدهای حقوقی و کیفری نیز در پی داشته باشد. قانون دریایی ایران در فصل مربوط به تصادم، مقرراتی را برای تعیین مسئولیت و نحوه جبران خسارت پیش‌بینی کرده است. این مقررات، با وجود ویژگی‌های خاص دریانوردی، در بسیاری موارد با اصول کلی مسئولیت مدنی مندرج در قانون مدنی ایران هم‌پوشانی دارد. به‌ویژه مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ قانون مدنی که بر اصل «تلف مال غیر موجب ضمان است» تأکید دارند، چارچوبی عمومی برای تحلیل مسئولیت در این گونه حوادث فراهم می‌آورند. نگارنده در این مطلب با نگاهی به مقررات قانون دریایی ایران تأکید کرده است که یافته‌ها نشان می‌دهد نظام حقوقی ایران با ترکیب مقررات خاص دریایی و اصول کلی قانون مدنی، تلاش کرده تا هم عدالت در جبران خسارت برقرار شود و هم ایمنی دریانوردی ارتقا یابد. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

بررسی تطبیقی میان حقوق دریایی و قانون مدنی ایران نشان می‌دهد که عنصر تقصیر همچنان محور اصلی در تعیین مسئولیت محسوب می‌شود. اگر برخورد کشتی با موج‌شکن ناشی از بی‌احتیاطی ناخدا، نقص فنی ناشی از اهمال مالک یا عدم رعایت مقررات ایمنی باشد، مسئولیت مدنی و حتی کیفری بر عهده متصرف یا مالک کشتی خواهد بود. در مقابل، اگر حادثه ناشی از قوه قهریه مانند طوفان شدید یا زلزله دریایی باشد، مسئولیت ساقط می‌شود. فرایند دریافت خسارت نیز نیازمند طی مراحل اداری و قضایی است؛ از جمله تنظیم گزارش حادثه توسط سازمان بنادر و دریانوردی، ارزیابی کارشناسان رسمی دادگستری و نهایتاً طرح دعوی در دادگاه‌های حقوقی. بنابراین، مطالعه این موضوع نه تنها از منظر حقوقی و دانشگاهی اهمیت دارد، بلکه برای فعالان بندری و دریایی نیز کاربرد عملی دارد؛ زیرا آگاهی از چارچوب‌های قانونی می‌تواند به کاهش اختلافات، تسهیل جبران خسارت و ارتقای ایمنی دریانوردی کمک کند.

صفحه ۲



آگاهی حق شماست

«سرآمد» رسانه‌ای  
برای سرآمدان ایران

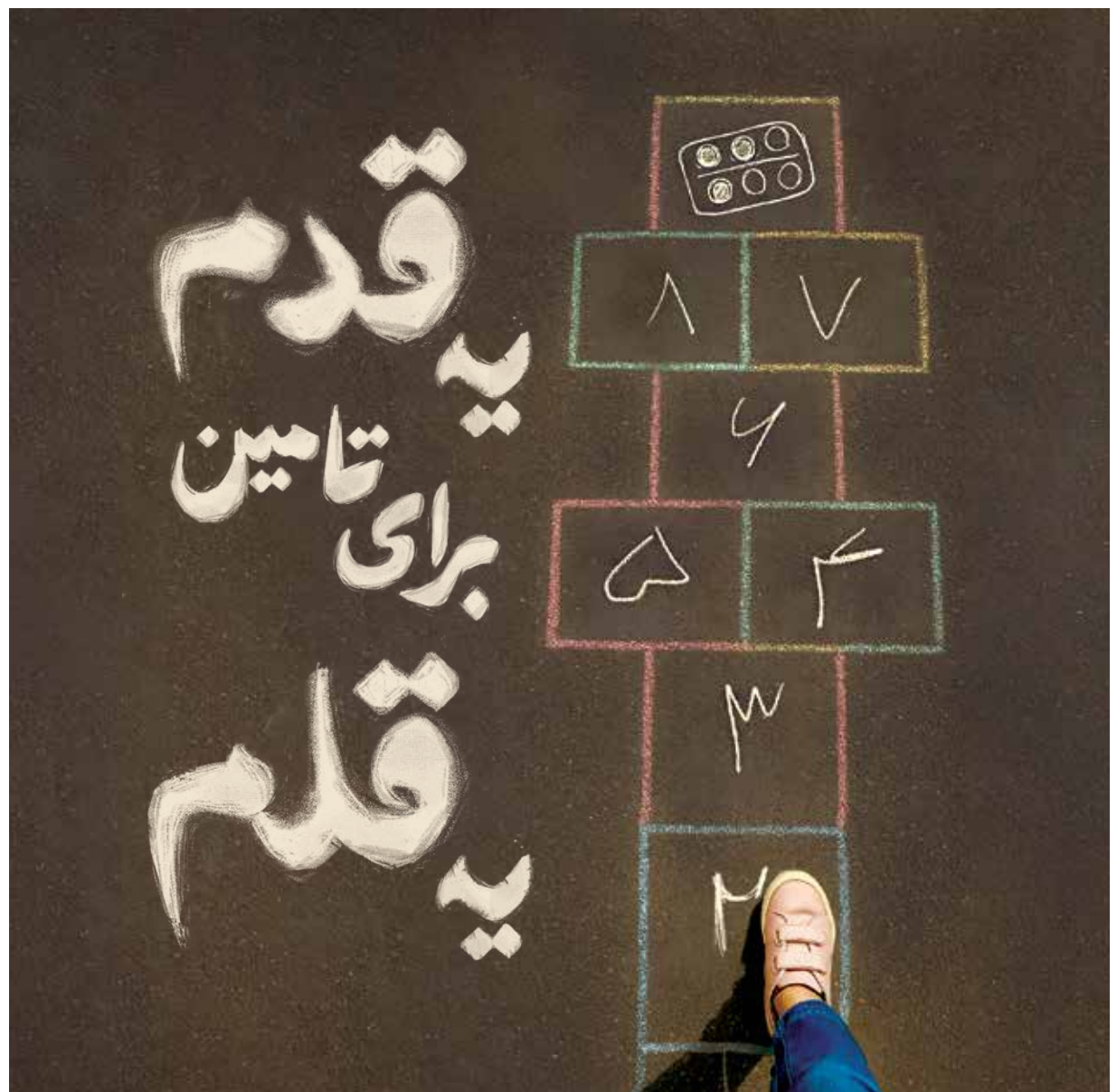
لینک کانال‌های ارتباطی سرآمد

saramad.darya

https://eitaa.com/saramadmarin

https://chat.whatsapp.com/GhnYicJMIVk0x2j7FqXbal

با سرآمد از تحلیل‌های دریایی  
ایران و جهان بهره‌مند شوید



#۷۳۱\*  
تو هم برای حمایت  
به قدم بردار

شماره کارت بانک شهر  
۵۰۴۷-۵۶۱۰-۹۰۰۶-۶۶۸۵



محک  
مؤسسه خیریه حمایت از  
کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org

۰۲۱-۲۳۵۴۰