

قانون دریایی ایران^۱ (مصوب ۲۹ / ۶ / ۱۳۴۳ کمیسیون مشترک مجلسین) با اصلاحات بعدی

فصل اول - تابعیت و ثبت کشتی

قسمت اول - تابعیت

ماده ۱- (شرایط تابعیت کشتی): ۱- هر کشتی دریایی (اعم از اینکه ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیرخالص ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد میتواند بر طبق مقررات این قانون به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق برافراشتن پرچم ملی ایران را داشته باشد.

الف- کشتی به اشخاص تابع ایران (اعم از طبیعی و حقوقی) تعلق داشته باشد و در صورتیکه کشتی متعلق به شرکت ایرانی باشد باید سهام آن با نام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به اتباع ایرانی باشد.

ب- کشتی باید بر طبق مقررات این فصل به ثبت برسد.

۲- کشتیهای نفتی^۲ متعلق به اشخاص (اعم از طبیعی یا حقوقی) که به امر تولید و یا تصفیه و یا حمل و نقل نفت خام و یا گاز و یا محصولات نفتی اشتغال دارند می توانند بدون رعایت حد نصاب مقرر در این ماده بنا به درخواست ذینفع و موافقت سازمان بنادر و کشتیرانی به ثبت رسیده و تابعیت ایران را تحصیل کنند.

ماده ۲- (تابعیت فرمانده و افسران و کارکنان کشتی): فرمانده و افسران و کارکنان کشتی ممکن است در صورت لزوم از اتباع غیر ایرانی باشند.

مالک کشتی باید به هزینه خود اتباع ایرانی را برای کار در کشتی تربیت کند و بتدریج آنان را بجای کارکنان خارجی در کشتی بکار گمارد.

برنامه کارآموزی توسط مالکین کشتی تنظیم و پس از تصویب سازمان بنادر و کشتیرانی توسط مالکین مذکور به مورد اجرا گذاشته میشود ولی در هر حال می بایست در عرض چهار سال از تاریخ قبول تابعیت ایران لااقل نصف کارکنان کشتی از اتباع ایران باشند.

مهندسیین و افسران و کارکنان ایرانی کشتیرانی در مدتی که جزو کارکنان کشتی باشند از پرداخت مالیات بر حقوق و مزایای دریافتی معاف خواهند بود.

ماده ۳- (آموزشگاه دریایی): وزارت اقتصاد مکلف است ظرف مدت یکسال از تاریخ تصویب این قانون آموزشگاه تربیت کارکنان دریانوردی بازرگانی را در یکی از بنادر جنوب تاسیس نماید.

ماده ۴- (مرجع صدور گواهی تابعیت): مرجع صدور گواهی تابعیت کشتی سازمان بنادر و کشتیرانی می‌باشد.
ماده ۵- (کشتی‌هایی که در ایران ساخته شده‌اند): هر کشتی که در ایران ساخته می‌شود و ظرفیت آن حداقل ۲۵ تن باشد تا وقتی که سازنده کشتی آنرا تحویل نداده است کشتی ایرانی تلقی می‌شود.

ماده ۶- (کشتیرانی ساحلی): کشتیرانی به قصد تجارت بین بنادر و جزایر ایران (کابوتاژ) منحصرًا متعلق به کشتی‌های ایرانی است مگر آنکه در موارد لزوم بنا به پیشنهاد سازمان بنادر و کشتیرانی اجازه مخصوص از طرف هیات وزیران صادر گردد.

ماده ۷- (تغییر تابعیت): مالکی که کشتی او در ایران به ثبت رسیده است می‌تواند تابعیت کشتی خود را تغییر دهد.

مقررات مربوط به خروج از تابعیت در آیین‌نامه این قانون تعیین خواهد گردید.

قسمت دوم- ثبت کشتی

ماده ۸- (تاسیس اداره مرکزی ثبت کشتیها): اداره مرکزی ثبت کشتی‌ها در سازمان بنادر و کشتیرانی تاسیس می‌گردد.

ماده ۹- (درخواست ثبت): برای ثبت کشتی باید مالک کشتی و یا نماینده او تقاضای ثبت را به ضمیمه اظهارنامه و گواهی‌نامه‌های فنی در دو نسخه تنظیم و به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم نماید.

مالک کشتی یا نماینده او باید قبل از تسلیم تقاضا نام اختیاری کشتی را به اطلاع سازمان مذکور برساند و در صورت تایید آنرا در دو سینه و پاشنه کشتی بطور ثابت و نام بندر ثبت را نیز در پاشنه کشتی بر طبق مقررات مربوطه نقش و یا نصب نماید.

اداره ثبت کشتی‌های سازمان بنادر پس از اجرای مراتب مزبور با رعایت مقررات به ثبت کشتی اقدام می‌کند.

ماده ۱۰- (اظهارنامه): مالک کشتی یا نماینده او باید به ضمیمه تقاضانامه ثبت کشتی مستندات مالکیت با اظهارنامه‌ای حاوی نکات زیر تسلیم نماید:

نام کشتی- توان قوه محرکه- جنس بدنه کشتی- تاریخ و محل ساختمان - ابعاد و ظرفیت‌ها- تعداد پل‌ها و دکل‌ها و دودکشها- نوع قوه محرکه (بخار، دیزل، انرژی اتمی و غیره) علائم مشخصه، نام و تابعیت و محل اقامت مالک یا مالکین و سهم هر یک از مالکین کشتی.

ماده ۱۱- (سند ثبت کشتی): سند ثبت کشتی گواهی‌نامه‌ای است که از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی بر طبق نمونه مخصوص در دو نسخه به نام کشتی تنظیم و صادر میشود.

در سند ثبت کشتی نکات زیر قید می‌گردد:

نام بندر ثبت کشتی- محل و تاریخ ساخت کشتی- طبقه‌بندی تعداد پلها و دکل‌ها- طول و عرض و آبخور کشتی- ظرفیت و نوع کشتی- مشخصات قوه محرکه و سایر مشخصات کشتی- نام مالک و شماره کشتی.

ماده ۱۲- (امضا سند ثبت کشتی، ترتیب ثبت و نگهداری آن): سند ثبت کشتی باید به امضا مالک و یا نماینده او و همچنین سازمان بنادر و کشتیرانی برسد.

اسناد ثبت کشتی باید به ترتیب ردیف در دفتر رسمی ثبت کشتیها قید گردد و یک نسخه آن در کشتی نگهداری شود.

ماده ۱۳- (حق الثبت): حق الثبت و سایر حقوقی که برای ثبت اسناد و مدارک کشتی باید پرداخت شود بشرح زیر است:

الف- حق الثبت

- برای کشتی‌های کمتر از ۵۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۳۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی‌های ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۴۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی‌های ۱۰۰۱ تا ۱۵۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۵۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی‌های ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۷۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی‌های ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۹۰۰۰۰ ریال

- برای کشتی‌های ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده ۱۱۰۰۰۰ ریال
 - برای کشتی‌های ۳۰۰۱ تا ۴۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده ۱۳۰۰۰۰ ریال
 - برای کشتی‌های ۴۰۰۱ تا ۵۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده ۱۵۰۰۰۰ ریال
 - برای کشتی‌های ۵۰۰۱ تا ۶۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده ۱۷۰۰۰۰ ریال
 - برای کشتی‌های ۶۰۰۱ تا ۷۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده ۱۹۰۰۰۰ ریال
 - برای کشتی‌های ۷۰۰۱ تا ۸۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده ۲۱۰۰۰۰ ریال
 - برای کشتی‌های ۸۰۰۱ تا ۹۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده ۲۳۰۰۰۰ ریال
 - برای کشتی‌های ۹۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده ۲۵۰۰۰۰ ریال
 - برای کشتی‌های ۱۰۰۰۱ تن به بالا ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۳۰۰۰۰۰ ریال
- ب- حق تجدید ثبت کشتیها بماخذ پنجاه درصد حق‌الثبت مندرج در بند الف فوق خواهد بود.
- ج- هزینه ثبت تغییرات در گواهینامه‌ها مبلغ ۵۰۰۰ ریال برای هر تغییر در مشخصات یا خصوصیات کشتی یا اجزا آن می‌باشد.

د- هزینه صدور المثنای گواهی‌نامه ثبت کشتی به ماخذ سی درصد حق‌الثبت همان کشتی است.

ماده ۱۴- (تغییرات در ظرفیت کشتی‌ها): هرگونه تغییری در ظرفیت مسافربری و یا باربری کشتی باید کتبا به اطلاع سازمان بنادر و کشتیرانی برسد، اینگونه تغییرات نیز باید در دفتر رسمی ثبت کشتیها و در سند ثبت کشتی و نسخه دوم آن قید گردد.

ماده ۱۵- (گواهینامه‌های فنی کشتی): کشتی در صورتی ممکن است در ایران به ثبت برسد که گواهی‌نامه‌های فنی آن توسط سازمان بنادر و کشتیرانی و یا یکی از مراجع صلاحیتدار بین‌المللی که صلاحیت آن مورد قبول سازمان بنادر و کشتیرانی است صادر شده باشد.

ماده ۱۶- (گواهینامه ثبت موقت): نمایندگان کنسولی ایران میتوانند با کسب اجازه از سازمان بنادر و کشتیرانی به استناد گواهی‌نامه‌های فنی صادره از طرف یکی از موسسات صلاحیتدار بین‌المللی مذکور در ماده فوق گواهی‌نامه ثبت موقت جهت کشتی‌هایی که در ایران به ثبت خواهند رسید صادر نمایند. اعتبار اینگونه گواهی‌نامه‌های ثبت موقت متناسب با مدت مسافرت کشتی به یکی از بنادر ایران جهت تشریفات ثبت خواهد بود و نباید از شش ماه تجاوز کند.

رونوشت گواهی‌نامه ثبت موقت باید به اداره ثبت کشتی‌های سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال شود و اصل گواهی ثبت موقت باید به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم شود.

ماده ۱۷- (آثار عدم ثبت کشتی): در مورد ماده فوق چنانچه کشتی به موقع به ثبت نرسد و یا اسناد قبلی به موقع تسلیم نگردد کشتی حق برافراشتن پرچم ایران را نخواهد داشت و مالک کشتی بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون به پرداخت جریمه محکوم و موظف به تسلیم اسناد کشتی می‌باشد.

مفاد این ماده در مورد اسناد مقفود لازم‌الرعايه نخواهد بود.

ماده ۱۸- (کشتیهای در دست ساختمان): کشتیهای در دست ساختمان (موضوع ماده ۵ این قانون) باید موقتا به ثبت برسد و گواهی نامه ثبت موقت جهت آنها صادر گردد.

کارخانه سازنده کشتی موظف است اظهارنامه‌ای مشتمل بر شماره ردیف و مشخصات تفصیلی کشتی جهت ساختمان تهیه و به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم نماید. پس از اینکه کشتی در دست ساختمان آزمایش و تحویل مالک گردید گواهی نامه ثبت موقت باطل و مسترد خواهد شد.

ماده ۱۹- (تغییر در ساختمان کشتی): در صورت تغییر اساسی در ساختمان کشتی اظهارنامه جدید باید به سازمان بنادر و کشتیرانی یا نمایندگان کنسولی ایران تسلیم و توضیحات کافی فنی راجع به ضرورت تغییرات مذکور در آن داده شود. سازمان مزبور پس از رسیدگی به مدارک اظهارنامه اقدام به اصلاح اسناد مربوطه خواهد نمود.

در صورتیکه اظهارنامه مزبور به نمایندگان کنسولی ایران تسلیم شود مقامات مزبور مکلفند اظهارنامه را در اسرع وقت به سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال دارند.

هرگاه متقاضی اسنادی به تصدیق مقامات صلاحیتدار بین‌المللی که مورد تایید سازمان بنادر و کشتیرانی باشد ارایه نماید اداره ثبت کشتی به استناد اسناد مربوط اقدام به اصلاح اسناد مربوطه خواهد نمود.

ماده ۲۰- (احکام و قرارهای قضایی): هرگونه قرار یا آرا لازم‌الاجرا صادره از دادگاهها که در حقوق عینی کشتی تغییری دهد (به استثنای حقوق ممتاز) باید در دفتر ثبت کشتی و اسناد آن قید گردد.

مامورین مکلف به ثبت و انعکاس دادن مراتب فوق اگر در انجام وظیفه در این مورد تسامح نمایند به کیفر مقرر در ماده ۱۹۰ این قانون محکوم خواهند شد.

هرگاه ثابت شود که ماموری تعدا از انجام دادن وظیفه مزبور خودداری نموده است مجازات او از شش ماه تا سه سال حبس تادیبی و پرداخت خسارت ناشیه از این عمل خواهد بود.

ماده ۲۱- (ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتیهای ایرانی): در موارد ذیل ثبت کشتی باطل و تابعیت آن سلب می‌گردد.

۱- در صورتیکه شرایط ثبت کشتی و حق برافراشتن پرچم ایران از بین رفته باشد.

۲- در صورتیکه کشتی مفقود و یا توسط دزدان دریایی و یا در نتیجه عملیات خصمانه تصرف شده باشد.

۳- در صورتیکه کشتی متلاشی شده و از حیز انتفاع افتاده باشد.

۴- در صورتیکه مالک کشتی را رها کرده باشد.

تقاضای ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی باید توسط سازمان بنادر و کشتیرانی از دادگاه دریایی به عمل آید. در موارد فوق سند ثبت و تابعیت کشتی باید منتها ظرف سی روز به اداره ثبت کشتیهای سازمان بنادر و کشتیرانی یا نمایندگان کنسولی ایران مسترد گردد.

ماده ۲۲- (فقدان اسناد- صدور المثنی): در صورت که سند ثبت کشتی مفقود شده باشد مالک باید فوراً مراتب را به سازمان بنادر و کشتیرانی اعلام و اظهارنامه‌ای حاکی از این موضوع تسلیم دارد سازمان بنادر و کشتیرانی پس از رسیدگی المثنی سند ثبت کشتی را صادر خواهد نمود.

ماده ۲۳- (تغییر نام کشتی): نام کشتی ممکن است بنا به تقاضای مالک تغییر یابد و در این مورد سازمان بنادر و کشتیرانی میتواند با تعویض نام کشتی موافقت کند و به هزینه متقاضیان تغییر نام را در سه نوبت به فواصل یکماه در روزنامه رسمی کشور و یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشار مرکز آگهی نماید.

چنانچه کشتی در رهن باشد موافقت مرتهن در تغییر نام ضروری است و تغییر نام اثری در حقوق او و سایر اشخاص ذینفع نخواهد داشت.

ماده ۲۴- (انتقالات و معاملات کشتی): الف- ثبت انتقالات و معاملات و اقاله راجع به عین کشتیهای مشمول این قانون همچنین منافع آنها در صورتیکه مدت آن زاید بر دو سال باشد در داخل کشور اجباری است و منحصرأ وسیله دفاتر اسناد رسمی که برای این کار از طرف سازمان ثبت اسناد و املاک کشور اجازه مخصوص دارند انجام میشود در صورتی که معاملات مزبور در خارج از کشور صورت گیرد انجام معامله طبق مقررات کشور محل وقوع آن باید توسط نزدیکترین نماینده کنسولی ایران به محل معامله گواهی و مراتب به دفتر کنسولگری نیز منعکس و ظرف ۱۵ روز به سازمان بنادر و کشتیرانی ایران اعلام شود.⁴

ب- اداره کل ثبت اسناد و املاک نماینده‌ای در سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد داشت که ثبت انتقالات و معاملات مزبور را در دفاتر خود منعکس خواهد نمود.

ج- فروش و یا انتقال تمام و یا قسمتی از کشتی که در ایران به ثبت رسیده است اعم از اینکه انتقال ارادی یا قهری باشد تغییری در تابعیت کشتی نمی‌دهد بشرط آنکه حد نصاب مندرج در بند الف ماده یک این قانون و شرایط دیگر رعایت شود.

د- کلیه معاملات مربوط به فروش، انتقال و رهن کشتی باید در اسناد ثبت و تابعیت کشتی هر دو قید گردد.
ه- مالک کشتی ایرانی که کشتی خود را در ایران و یا خارج از کشور به رهن گذاشته است نمی‌تواند قبل از فک رهن و یا بدون اجازه مرتهن یا بدون تامین حق مرتهن کشتی خود را به فروش رساند.

در صورت تخلف از حکم مزبور معامله انجام شده نافذ نخواهد بود.

و- دفاتر اسناد رسمی و یا مامورین کنسولی ایران در خارج که از مقررات این ماده تخلف ورزند علاوه بر مجازاتهای مقرر مسوول پرداخت کلیه خسارات وارده نیز خواهند بود آیین‌نامه اجرایی مربوط به این ماده به وسیله سازمان بنادر و کشتیرانی و وزارت دادگستری تنظیم و به تصویب هیات وزیران خواهد رسید.⁵

ماده ۲۵- (آگهی فروش کشتی): در مورد فروش کشتیهای تابع ایران سازمان بنادر و کشتیرانی مکلف است انجام معامله را در روزنامه رسمی کشور و یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشار مرکز در سه نوبت و هر نوبت به فاصله ۱۰ روز آگهی نماید هزینه آگهی‌ها توسط مرجع قانونی که وقوع معامله را ثبت میکند در موقع انجام معامله از فروشنده دریافت می‌گردد.

ماده ۲۶- (حق بازرسی اسناد کشتی): مامورین مجاز دولت میتوانند در هر موقع به اسناد کشتی رسیدگی نمایند در صورتیکه فرمانده کشتی از ارایه اسناد خودداری نماید بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون محکوم به پرداخت جریمه نقدی خواهد شد.

ماده ۲۷- (اظهارات خلاف واقع): هرگاه مالک یا نماینده او در مورد ثبت کشتی اظهارات غلط و خلاف واقع بنماید دادگاه بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون با او رفتار خواهد کرد.

ماده ۲۸- (ثبت کشتی‌ها و شناورها): ثبت کشتی‌ها و شناورهایی که مشمول مقررات این قانون نیستند طبق مقرراتی که از طرف هیات وزیران تصویب و به مورد اجرا گذاشته میشود انجام خواهد گرفت.

فصل دوم - حقوق ممتاز

ماده ۲۹ - (حقوق ممتاز): حقوق مشروحه ذیل نسبت به کشتی و نسبت به کرایه حمل در سفری که این حقوق طی آن ایجاد شده و نسبت به ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل (موضوع ماده ۳۵) که از شروع سفر ایجاد شده است ممتاز تلقی میشود.

۱- هزینه‌های دادرسی و مخارجی که برای حفظ منافع مشترک طلبکاران به منظور حفاظت کشتی یا فروش آن و تقسیم حاصل فروش به عمل آمده و همچنین حقوق و عوارض بندری که بر طبق فهرست سازمان بنادر و کشتیرانی قانونا باید پرداخت گردد و سایر حقوق و عوارض عمومی مشابه و همچنین هزینه حفاظت کشتی پس از ورود به آخرین بندر.

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

۳- اجرت و هر گونه پرداخت مربوط به نجات و کمک در دریا و آن قسمت از خسارات مشترک دریایی که به عهده کشتی است.

۴- خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی همچنین خسارات وارده به تاسیسات بندری و کارگاههای تعمیر کشتی و راههای آبی قابل کشتیرانی و خسارات ناشی از صدمات بدنی وارد شده به مسافرین و کارکنان کشتی و خسارات فقدان یا آسیب دیدن کالای کشتی و اثاث مسافرین.

۵- مطالبات ناشی از قراردادها و عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر پایگاه بر طبق اختیارات قانونی خود برای تامین احتیاجات واقعی از نظر حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر انجام می‌دهد خواه فرمانده مالک کشتی باشد یا نباشد و خواه طلبکار فرمانده و یا تدارک کننده مایحتاج یا تعمیرکننده کشتی یا وام دهنده و یا پیمانکار دیگری باشد.

اشخاصی که احتیاجات مذکور در این بند را فراهم می‌نمایند هرگاه اطلاع داشته باشند و یا بتوانند با توجه و دقت معمولی اطلاع حاصل کنند که فرمانده مجاز در اقدامات مزبور نبوده مطالبات آنها از حقوق ممتاز محسوب نخواهد شد.

ماده ۳۰ - (رجحان حقوق ممتاز): حقوق ممتاز مندرج در ماده قبل نسبت به حقوق ناشی از رهن کشتی و همچنین بر سایر حقوق ممتاز مندرج در قوانین دیگر رجحان دارد.

ماده ۳۱ - (کیفیت مطالبه حقوق ممتاز): صاحبان حقوق ممتاز می‌توانند در تقسیم حاصل فروش اموال و اشیاء موضوع حقوق ممتاز تمام مبلغ طلب خود را بدون توجه به مقررات تجدید مسوولیت مالکین کشتی مذکور در فصل پنجم این قانون و بدون کسر هیچگونه مبلغی مطالبه نمایند ولی در هر حال سهمی که از حاصل فروش به آنها می‌رسد از آنچه در مقررات فصل مذکور مطرح است بیشتر نخواهد بود.

ماده ۳۲ – (آثار عدم پرداخت حقوق ممتاز): در صورت عدم پرداخت حقوق ممتاز ذینفع می‌تواند به وسیله دادگاه حقوق خود را مطالبه و استیفای حقوق خود را از فروش اموال یا کشتی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد درخواست نماید.

دادگاه درخواست و مدارک آنرا به خوانده ابلاغ و بعلاوه به منظور اطلاع اشخاص ذینفع خلاصه آنرا در طرف ۱۵ روز از تاریخ ابلاغ (هر ۵ روز یکبار) در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز آگهی می‌نماید.

پس از انقضا ۱۵ روز از تاریخ آخرین آگهی، دادگاه به دادخواست و اعتراضات واصله رسیدگی و حکم مقتضی صادر می‌نماید و در صورت احراز صحت دعوی هرگاه استیفای طلب از سایر اموال سهل‌البیع محکوم علیه میسر نباشد دادگاه دستور به فروش اموالی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد خواهد داد رای دادگاه به جز فروش کشتی قطعی است.

در صورتیکه دادگاه دستور به فروش کشتی صادر نماید این دستور سه نوبت متوالی در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز منتشر خواهد شد.

محکوم علیه و هر متضرر دیگری از این دستور ظرف یک ماه از تاریخ انتشار آخرین آگهی در صورتیکه معادل محکوم به وجه نقد در صندوق دادگستری یا تضمین بانکی بپردازد می‌تواند به رای مزبور اعتراض نماید در این صورت اجرای حکم دادگاه تا پایان رسیدگی به اعتراض متوقف خواهد شد و رایی که پس از رسیدگی به اعتراض صادر میشود قطعی است.

رسیدگی در هر دو مرحله بطور فوق‌العاده و خارج از نوبت انجام میشود.

ماده ۳۳ – (کیفیت پرداخت در صورت وجود رهن): در صورتیکه نسبت به کشتی علاوه بر حقوق ممتاز حقوق عینی هم موجود باشد ابلاغ دادخواست به دارندگان حقوق مزبور نیز لازم است.

هرگاه پس از صدور حکم بین اشخاصی که ذیحق شناخته شده‌اند ظرف یکماه مقرر در ماده ۳۲ نسبت به فروش و تقسیم وجه حاصل از آن توافق نشود با رعایت مواد ۳۶ و ۳۷ بدوا حق دارندگان حقوق ممتاز و بعدا سایرین تادیه خواهد شد.

در صورت عم دسترسی به هر یک از دارندگان حق، وجوه مربوطه به نام آنها در صندوق ثبت اسناد و املاک تودیع خواهد شد.

ماده ۴۳- (مطالبات ممتاز موسسات دولتی): مطالبات ممتاز مربوط به موسسات دولتی آنچه مربوط به اعمال تصدی دولت است طبق مقررات این قانون و آنچه مربوط به اعمال حاکمیت دولت است طبق مقررات مربوط به وصول مالیاتها وصول خواهد شد.

ماده ۳۵- (ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل): ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل مندرج در ماده ۲۹ عبارت است از:

۱- غرامت قابل مطالبه مالک بابت خسارات مادی وارده به کشتی که جبران نشده باشد و یا خسارات از دست دادن کرایه حمل که به کشتی تعلق می گرفته است.

۲- سهم مالک کشتی بابت خسارات مشترک دریایی ناشی از زیانهای مادی وارده به کشتی که جبران نشده یا خسارات از دست دادن کرایه حمل که به کشتی تعلق می گرفته است.

۳- حق الزحمه مالک کشتی بابت کمک یا نجات در دریا تا پایان سفر پس از کسر وجوهی که باید در این مورد به فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتی هستند پرداخت شود.

وجوه پرداختی بابت حمل و احيانا وجوهی که بر طبق مقررات مذکور در فصل پنجم این قانون قابل پرداخت باشد نیز در حکم کرایه حمل است وجوه متعلقه به مالک کشتی بابت قراردادهای بیمه و جوايز و کمکهای دولتی و سایر کمکهای ملی جز ملحقات کشتی یا ملحقات کرایه حمل محسوب نمیشود.

حقوق ممتاز پیش‌بینی شده به نفع اشخاصی که در خدمت کشتی هستند بدون رعایت مفاد بند ۲ از ماده ۲۹ شامل تمام کرایه حمل ناشی از کلیه سفرهایی است که کشتی در مدت اعتبار همان قرارداد استخدام انجام داده است.

ماده ۳۶- (حق تقدم مطالبات): مطالبات مختلف مربوط به یک واقعه همزمان فرض میشود.

مطالبات ممتاز ناشی از آخرین سفر مقدم بر مطالبات سفرهای قبلی است ولی 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.

مطالبات مذکور در بندهای ماده ۲۹ که در یک ردیف هستند دارای حقوق ممتاز متساوی می‌باشند و در صورت عدم کفایت برای تادیه وجوه مطالبات به نسبت طلب بین بستانکاران تقسیم خواهد شد.

مطالبات مربوط به یک سفر به ترتیب مندرج در ماده ۲۹ مشمول حق ممتاز خواهد بود.

مطالبات^۶ مندرج در هر یک از بندهای ۲ و ۵ ماده ۲۹۹ به ترتیب عکس تاریخ ایجاد پرداخت خواهد شد.

ماده ۳۷- (حق ممتاز در مورد هزینه انتقال بقایای کشتی): در مواردی که کشتی یا شناورهای مغروق یا مصدوم و یا بقایای آنها موجب مزاحمت کشتیرانی گردند و مالک از انتقال آنها و رفع موانع خودداری نماید سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند آنها را به هزینه خود به محل مناسبی انتقال داده و در صورت عدم پرداخت هزینه‌های مربوطه از طرف مالک آنها را توقیف و به فروش رسانیده و مطالبات خود را با رعایت مفاد مواد ۲۹ و ۳۶ این قانون و مقدم بر سایر طلبکاران از حاصل فروش تامین نماید.

ماده ۳۸- (آثار انتقال مالکیت): انتقال مالکیت کشتی تاثیری در حقوق ممتاز نخواهد داشت.

ماده ۳۹- (مدت مرور زمان): الف- دارنده حقوق ممتاز چنانچه ظرف یکسال در مقام استیفای حقوق ممتاز بر نیاید حق امتیاز خود را از دست خواهد داد در مورد مطالبات ناشی از تهیه مایحتاج کشتی مندرج در بند ۵ ماده ۲۹ مدت مزبور شش ماه است.

ب- شروع مدت مذکور به ترتیب ذیل است:

۱- در مورد حق الزحمه مربوط به کمک و نجات در دریا از روزی است که عملیات مربوط به آن خاتمه می‌یابد.

۲- در مورد خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح و آسیب جسمانی از روزی است که خسارت وارده شده است.

۳- در مورد فقدان یا خسارات محمولات و اثاث از روزی است که محمولات یا اثاث تحویل داده شده و یا بایستی تحویل داده شده باشد.

۴- در مورد تعمیر و تهیه مایحتاج کشتی و سایر موارد پیش‌بینی شده در بند ۵ ماده ۲۹ از روزی است که طلب ایجاد شده است.

۵- در سایر موارد از روزی است که دین از لحاظ مدت و جهات دیگر قابل مطالبه باشد.

ج- تقاضای مساعده یا وجوه علی الحساب از طرف کارکنان کشتی مندرج در بند ۲ ماده ۲۹ تابع حکم این ماده نیست و قابل مطالبه تلقی نمیشود.

د- هرگاه توقیف کشتی در دریای ساحلی کشوری که اقامتگاه یا مرکز عملیات مدعی است مقدور نباشد دادگاه میتواند مهلت‌های فوق را از روز ایجاد طلب حداکثر برای مدت سه سال تمدید نماید.

ه- حق رجحان نسبت به کرایه حمل کشتی تا زمانی ممکن است که کرایه وصول نشده یا وجوه آن در ید فرمانده یا نمایندگان مالک کشتی باشد نسبت به ملحقات کرایه حمل نیز به همین ترتیب عمل خواهد شد.

ماده ۴۰- (تعمیم مقررات): مقررات مذکور در این فصل در مورد کشتیهایی که توسط شخصی غیر از مالک اداره و بهره‌برداری شده و یا وسیله مستاجر اصلی مورد بهره‌برداری قرار گیرد نیز لازم‌الاجرا است به استثنای مواردی که از مالک بطور غیر قانونی خلع ید شده و یا طلبکار حسن نیت نداشته باشد.

ماده ۴۱- (حق رجوع به فروشنده): دارندگان حقوق ممتاز ظرف سه ماه از تاریخ آخرین آگهی فروش کشتی موضوع ماده ۲۵ حق رجوع به فروشنده را خواهند داشت.

فصل سوم- رهن کشتی

ماده ۴۲- (رهن کشتی): کشتی مال منقول و رهن آن تابع احکام این قانون است. رهن کشتی در حال ساختمان و یا کشتی آماده برای بهره‌برداری نیز وسیله سند رسمی باید صورت گیرد و قبض شرط صحت رهن نیست.

در صورتی که کشتی در اسناد رهن توصیف نشده باشد منظور از کشتی بدنه، دکله‌ها، دوارها، لنگرها، سکانها، موتورها و کلیه وسایلی خواهد بود که برای تحرک و دریانوردی بکار برده میشود.

ماده ۴۳- (سند رهن): در سند رهن باید نام راهن و مرتهن و مشخصات کشتی و مبلغ رهن و سررسید آن صراحتاً قید گردد.

ماده ۴۴- (حق رهن): حق رهن شامل اصل مبلغ و بهره آن خواهد بود.

ماده ۴۵- (ماهیت حق رهن): حق رهن از حقوق عینی است و با فروش و انتقال کشتی از بین نمی‌رود مگر در مواردی که به موجب این قانون پیش‌بینی شده است.

ماده ۴۶- (حق رجحان بستانکاران مقدم): چنانچه کشتی بیش از یک مورد در رهن باشد بستانکاران مقدم بر بستانکاران موخر حق رجحان خواهند داشت، در موقع تنظیم سند باید کلیه خصوصیات معاملات قبلی در متن سند تصریح گردد و رهن باید وجود هر گونه رهن قبلی و همچنین تعهد و بدهی مربوط به کشتی مورد رهن را که از آن اطلاع دارد کتبا به مرتبه‌نیز اعلام دارد. چنانچه رهن به قصد تقلب از رعایت مقررات این ماده تخلف ورزد بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ محکوم به پرداخت جریمه خواهد شد و بدهی رهن بلافاصله حال و به درخواست مرتبه‌ن از اموال رهن استیفا می‌شود.

ماده ۴۷- (مرهونه متعدد): در صورتیکه موضوع رهن شامل بیش از یک کشتی و در سند رهن هم تصریح شده باشد که در مقابل پرداخت قسمت معینی از دین کشتی مرهونه مشخص مربوط به آن دین بطور جداگانه آزاد خواهد شد مبلغ مربوطه به هر کشتی باید در سند آن کشتی قید شود.

ماده ۴۸- (ثبت معاملات رهن کشتی): ثبت معاملات رهن کشتی و فک آن به موجب ماده ۲۴ این قانون صورت خواهد گرفت.

ماده ۴۸- (حق الثبت معاملات کشتی): حق الثبت کلیه معاملات اعم از رهن و سایر معاملات مربوط به کشتی بشرح زیر است:

تـــا ۵۰۰	ظرفیـــت خـــالص
از ۵۰۱ تا ۱۰۰۰	ن
از ۱۰۰۱ تا ۵۰۰۰	ن
از ۵۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰	ن
از ۱۰۰۰۱ تا	ن بـــه بـــالا

ماده ۵۰- (تقاضای فروش کشتی به علت عدم پرداخت دین): چنانچه مدت رهنی که از نظر تاریخ ثبت مقدم بر دیگران است سر رسید و دین مربوطه به آن پرداخت نگردد ذینفع می‌تواند از دادگاه تقاضای فروش کشتی را بنماید. دادگاه دادخواست را به طرف و سایر بستانکاران ابلاغ و خلاصه آن را ظرف ۱۵ روز از تاریخ ابلاغ (هر ۵ روز یکبار) در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز آگهی می‌نماید.

چنانچه ظرف ۱۵ روز از تاریخ آخرین روز بدهکار حاضر به پرداخت دین خود نشود و سایر طلبکاران نیز با فروش عین مرهونه موافقت ننمایند. دادگاه در وقت فوق‌العاده به دادخواست رسیدگی نموده، پس از احراز صحت مدارک خواهان حکم فروش صادر می‌نماید.

ماده ۵۱- (کیفیت فروش کشتی): هرگاه حکم فروش کشتی به توسط دادگاه صادر گردد کیفیت فروش بدین قرار خواهد بود که میزان مزایده از مبلغ بدهی به اضافه کلیه مطالبات ممتاز مندرج در ماده ۲۹ و حق مرتهنین که به موقع مطالبه شده است شروع می‌گردد.

چنانچه کشتی به فروش نرسد مرتهن میتواند با پرداخت مطالبات ممتاز و حقوقی که به موقع مطالبه شده است با رعایت مفاد ماده ۳۶ تقاضای انتقال عین مرهونه را بخود بنماید مگر آنکه سایر طلبکاران با پرداخت مطالبات ممتاز و حق مرتهن تقاضای انتقال کشتی را به خود بنمایند.

در صورتیکه عین مرهونه به مبلغ بیشتری به فروش رسد از محل وجوه حاصله اول حقوق ممتاز و سپس حق مرتهن مقدم پرداخت میشود و حقوق بستانکاران دیگر با در نظر گرفتن تقدم رهن تادیه یا بنام آنها به حساب صندوق ثبت در بانک ملی تودیع خواهد شد.

فصل چهارم- باربری دریایی

ماده ۵۲- (تعاریف): اصطلاحاتی که در این فصل بکار رفته دارای معانی زیر است:

۱- متصدی باربری- متصدی باربری بطور کلی به مالک یا اجاره کننده کشتی که با فرستنده بار قرار داد باربری منعقد کرده است اطلاق میشود.

۲- قرارداد باربری- قرارداد باربری فقط قراردادی است که براساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریا است منعقد شود و نیز هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین نماید قرارداد باربری تلقی میگردد.

۳- بار - بار شامل هرگونه محموله اعم از اموال و اشیا هر کالای دیگر میباشد باستثنا حیوانات زنده و بارهایی که بر طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شود و عملاً هم بدین ترتیب حمل شده باشد.

۴- کشتی- کشتی به هر وسیله‌ای اطلاق میشود که برای حمل بار در دریا بکار رود.

۵- فرستنده بار- فرستنده بار شخصی است که با متصدی باربری قرارداد باربری تنظیم می‌نماید و بار را برای حمل به کشتی تحویل می‌دهد.

۶- تحویل گیرنده- تحویل گیرنده شخصی است که به موجب بارنامه حق دریافت بار را دارد.

۷- بارنامه دریایی- بارنامه دریایی سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضا گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود.

بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن به منزله رسید دریافت بار است.

۸- مدت حمل- از زمانی که باری در کشتی بارگیری شده تا زمانی که از کشتی تخلیه گردد مدت حمل محسوب میشود.

۹- بارگیری و تخلیه- بارگیری بطور معمول از زمانی شروع میشود که چنگال جرثقیل باری را که فرستنده آماده بارگیری کرده است به منظور بارگیری در کشتی از اسکله یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گیرد گرفته و بلند نماید و تخلیه زمانی خاتمه می‌یابد که چنگال جرثقیل بار را در اسکله و یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گرفته فرود آورد.

ماده ۵۳- (مسئولیت و وظایف متصدی باربری): با توجه به مفاد ماده ۵۷ در هر قرارداد باربری مسئولیت تعهدات حقوق و معافیت از مسئولیتهای متصدی باربری در مورد بارگیری - جابجا کردن- انبار کردن- باربری- محافظت- مواظبت و تخلیه بار بشرح مواد مندرج در این فصل خواهد بود.

ماده ۵۴- (وظایف متصدی باربری): ۱- متصدی باربری مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبتهای لازم را بشرح ذیل به عمل آورد:

الف- کشتی را برای دریانوردی آماده کند.

ب- کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را بطور شایسته تهیه و فراهم آورد.

ج- انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمتهای دیگر کشتی را که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد مرتب و آماده کند.

۲- با توجه به مفاد ماده ۵۵، متصدی باربری موظف است با کمال دقت و به نحو مطلوب محمولات را بارگیری، جابجا، حمل، محافظت، مواظبت و تخلیه نماید.

۳- پس از وصول و قبول مسوولیت کالا متصدی باربری یا فرمانده کشتی و یا عامل متصدی باربری بر حسب تقاضای فرستنده بار موظف است بارنامه دریایی که در آن مشخصات ذیل درج شده است صادر نماید.

الف- علایم مشخصه‌ای که جهت شناسایی بار ضروری است همان علایمی است که توسط فرستنده بار قبل از شروع بارگیری کتبا تسلیم شده است مشروط بر اینکه در مورد بار بدون روپوش علایم مذکور بر روی بار نقش شده و یا بطور وضوح نشان داده شده باشد اگر بار در صندوق قرار گرفته و یا دارای پوشش باشد علایم باید بطوری نقش شود که تا پایان سفر خوانا بماند.

ب- تعداد بسته‌ها یا قطعات یا مقدار یا وزن بر حسب مورد بنحوی که کتبا از طرف فرستنده بار تعیین و تسلیم شده است.

ج- متصدی باربری یا فرمانده یا عامل متصدی باربری ملزم نیست که در بارنامه دریایی علایم، تعداد، مقدار یا وزنی را قید نماید که صحت آنها به جهات موجه مشکوک باشد و یا وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت آنها را در اختیار نداشته باشد.

۴- بارنامه دریایی صادر شده بشرح فوق مدرک دریافت کالا به وسیله متصدی باربری بشرح مندرج در بند ۳ الف- ب- ج این ماده خواهد بود.

۵- فرستنده بار نسبت به صحت علایم، تعداد، مقدار و وزن بار بنحوی که هنگام حمل اظهار داشته است در مقابل متصدی باربری مسوول شناخته میشود و موظف است غرامت متصدی باربری را در مقابل هرگونه فقدان، خسارت و هزینه‌های ناشی از عدم صحت اظهارات مذکور بپردازد.

حق متصدی باربری به دریافت چنین غرامتی مسوولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد باربری است نسبت به هیچ کس غیر از فرستنده بار محدود نخواهد کرد.

۶- در صورتی که همزمان یا قبل از نقل مکان بار و تسلیم آن به تحویل گیرنده اخطاریه‌ای حاکی از فقدان یا خسارت وارده به بار با شرح و کیفیت آن کتبا به متصدی باربری یا نماینده او در بندر تخلیه تسلیم نگردد نقل مکان بار و دادن آن به کسی که بر طبق قرارداد حمل باید بار به او تسلیم شود به منزله تحویل بار مندرج در بارنامه دریایی از طرف متصدی باربری خواهد بود مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

چنانچه فقدان یا خسارات وارده به بار آشکار نباشد اخطار مذکور باید ظرف سه روز پس از تحویل بار 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.

ادعای فقدان یا خسارت نسبت به متصدی باربری و کشتی پس از گذشتن یکسال از تاریخ تحویل و در صورت عدم تحویل از تاریخی که بار بایستی تحویل داده شده باشد مسموع نخواهد بود.

متصدی باربری و تحویل گیرنده بار باید همه گونه تسهیلات معقول جهت رسیدگی و تشخیص فقدان و خسارات واقعی و یا خساراتی را که تصور می‌رود به بار وارد آمده فراهم کند.

۷- بعد از بارگیری به تقاضای فرستنده محموله باید روی بارنامه‌ای که برای او توسط متصدی باربری، فرمانده کشتی و یا عامل متصدی باربری صادر شود جمله «بارگیری شده» قید گردد مشروط بر اینکه اگر فرستنده بار قبلاً سند یا مدرکی دال بر تحویل بار دریافت داشته است آنرا مسترد دارد ولی به اختیار متصدی بار ممکن است در سند مذکور نام بندر بارگیری و نام کشتی یا کشتیهای حامل بار و تاریخ یا تواریخ حمل بار توسط متصدی باربری و عامل او و یا فرمانده کشتی ذکر شود در این صورت سند مزبور که حاوی این مشخصات است و مفاد بند ۳ این ماده در آن رعایت شده است «بارنامه دریایی بار بارگیری شده» محسوب میگردد.

۸- قید هر گونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به منظور سلب مسوولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسوولیت مزبور در مورد فقدان بار یا خسارات وارده به آن ناشی از غفلت و تقصیر و یا تسامح در انجام وظایف و تعهدات مصرحه در این فصل باطل و بلا اثر خواهد بود.

مزایای بیمه یا شروط مشابه آن که به نفع متصدی باربری منظور گردد نیز تابع حکم فوق خواهد بود.

ماده ۵۵- (عدم مسوولیت متصدی باربری و کشتی): ۱- کشتی و متصدی باربری هیچکدام مسوول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آنکه از طرف آنها در آماده نبودن کشتی برای دریانوردی و تامین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمتهای دیگر کشتی که کالا در آن حمل میشود و همچنین مواظبت حمل طبق بند یک ماده ۵۴ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد هرگاه فقدان و یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد متصدی باربری و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت از مسوولیت می‌نمایند ملزومند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کنند.

۲- کشتی و متصدی بار مسوول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهد بود.

الف- غفلت و قصور و یا عمل فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا مامور مجاز متصدی باربری هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی.

ب- آتش سوزی که به سبب فعل و یا خطای متصدی باربری نباشد.

ج- خطرات و حوادث خطرناک و یا سوانح دریا و آبهای قابل کشتیرانی.

د- بلیات طبیعی.

ه- جنگ و نتایج آن.

و- عملیات دشمنان جامعه.

ز- بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب امر یا عمل حکام یا مردم یا مقامات قضایی.

ح- محدودیتهای قرنطینه.

ط- فعل و یا ترک فعل فرستنده بار یا صاحب بار، عامل یا نماینده او.

ی- اعتصاب و یا بستن کارگاهها و یا خودداری و یا جلوگیری از کار بطور کلی و جزئی به هر علتی که باشد.

ک- شورش و یا اغتشاش.

ل- نجات و مجاهدات برای نجات جان افراد و یا اموال در دریا.

م- کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری که از معایب مخفی، ماهیت و نقایص ذاتی کالا ناشی گردد.

ن- نقایص بسته‌بندی کالا.

س- نقایص و یا کامل نبودن علائم و مشخصات.

ع- عیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشد.

ف- هر علت دیگری که از فعل و یا تقصیر متصدی باربری و یا فعل و یا تقصیر عامل یا مامور مجاز او ناشی شده باشد ولی در این مورد متصدی باربری و عامل و یا مامور مجاز او باید ثابت کند که تقصیر و فعل آنان تاثیری در فقدان و خسارت و زیان وارده نداشته است.

۳- فرستنده بار در مورد فقدان یا خسارت وارده به متصدی باربری و یا کشتی به هر سبب و علتی که ناشی از عمل یا تقصیر فرستنده بار و یا عامل و یا مامور مجاز او نباشد مسوول نخواهد بود.

۴- هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات و مجاهدات در حفظ جان آدمی و اموال و یا هرگونه انحراف معقول کشتی نقص و تخلف از مقررات این فصل و قرارداد باربری نیست و متصدی باربری مسوول فقدان و یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود.

۵- متصدی باربری و یا کشتی هیچکدام در مورد فقدان و یا خسارت وارده به کالا مسوولیتی زاید بر صدلیه استرلینگ برای هر بسته کالا و یا واحد آن نخواهد داشت مگر اینکه نوع و ارزش اینگونه بار قبل از حمل توسط فرستنده بار اظهار گردیده و در بارنامه دریایی نیز قید شده باشد.

چنانچه اظهار مذکور در بارنامه دریایی قید شده باشد حمل بر صحت موضوع میگردد مگر آنکه خلاف آن ثابت شود ولی متصدی باربری را مقید نمیکند و مشارالیه میتواند نسبت به آن اعتراض نماید.

متصدی باربری یا عامل او و یا فرمانده میتوانند با فرستنده بار نسبت به تعیین حداکثر مبلغ دیگری غیر از آنچه در بالا تعیین شده توافق نمایند مشروط بر اینکه از مبلغ فوق کمتر نباشد.

چنانچه فرستنده بار نوع یا ارزش جنس را عالماً و عامداً بر خلاف واقع در بارنامه دریایی قید کند متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان و یا خسارات وارد بر بار مسوول نخواهند بود.

۶- هرگاه متصدی باربری فرمانده و یا عامل متصدی باربری اجناس قابل اشتعال و انفجار و یا خطرناک را بدون علم و اطلاع از کیفیت و نوع آن بارگیری نمایند و بعداً از نوع و کیفیت آنها به عللی آگاه شوند میتوانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت هیچگونه غرامت و یا هزینه‌ای که ممکن است بطور مستقیم و یا غیر مستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آنها را تخلیه و یا نابود و یا بلااثر کنند.

چنانچه حمل اینگونه بار با علم و اطلاع صورت گیرد و بعداً وجود آن برای کشتی و یا بار آن ایجاد خطر کند متصدی باربری میتواند آنرا به

طریق مذکور در بالا در هر محلی که صلاح بداند تخلیه و یا نابود و یا بلا اثر نماید در این صورت مسوولیتی متوجه متصدی باربری نخواهد بود مگر نسبت به خسارات مشترک دریایی که ممکن است بوجود آید.

ماده ۵۶- (اعراض از حقوق و افزایش مسوولیت و تعهدات): متصدی باربری مختار است از تمام یا قسمتی از حقوق و عدم مسوولیت‌های خود صرف‌نظر کند و یا مسوولیتی زاید بر آنچه در این فصل پیش‌بینی شده است قبول کند.

قید اینگونه انصراف یا افزایش مسوولیت در بارنامه دریایی الزامی است.

مقررات این فصل شامل قرارداد اجاره کشتی نمیشود ولی اگر بارنامه‌های دریایی برای کشتی‌ای که در اجاره است صادر شود آن بارنامه تابع مقررات این فصل خواهد بود. این مقررات مانع از آن نیست که در بارنامه درباره خسارات مشترک دریایی شرایطی مجاز قید کنند.

ماده ۵۷- (تنظیم قرارداد با شرایط خاص): با وجود مقررات مذکور در مواد فوق متصدی باربری، فرمانده و یا عامل متصدی باربری و یا فرستنده بار میتوانند قراردادی با هر نوع شرط برای حمل بار مشخص و تقبل هرگونه مسوولیت و تعهد از طرف متصدی باربری و حقوق و مزایای وی منعقد کنند و حتی ممکن است درباره مسوولیت متصدی باربری نسبت به قابلیت دریانوردی کشتی شرایط خاصی که مخالف نظم عمومی نباشد منظور دارند و همچنین نسبت به مراقبت و مواظبت کارکنان یا عاملین متصدی باربری و یا مامور مجاز او در مورد بارگیری- جابجا کردن- انبار کردن- حمل- محافظت- مواظبت و تخلیه کالا شرایط خاص منظور دارند مشروط براینکه با انعقاد قراردادهای مذکور بارنامه دریایی تنظیم نشود و همچنین شرایط قرارداد در قبض رسیدی که غیرقابل انتقال خواهد بود ذکر و جمله «غیر قابل انتقال» در روی رسید مذکور قید شود.

هر قراردادی که به طریق فوق منعقد شده باشد معتبر است مفاد این ماده ناظر به حمل کالاهای بازرگانی معمولی که در جریان عملیات عادی تجاری حمل و نقل میشود نیست و فقط شامل باری است که کیفیات خاص حمل آنها عرفاً انعقاد قراردادی خاص را ایجاب میکند.

ماده ۵۸- (قرارداد خاص راجع به خسارات وارده به کالا قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی): هیچ یک از مقررات این فصل مانع از آن نیست که متصدی باربری و فرستنده بار شرایط خاصی را در قرارداد پیش‌بینی کنند که بر طبق آن مسوولیت و تعهدات متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان یا خسارات مربوط به محافظت و مواظبت و جابجا کردن بار قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی حامل بار تعیین گردد.

ماده ۵۹- (عدم تعمیم مقررات فصل حاضر): مقررات این فصل در حقوق و تعهدات متصدی بار مندرج در فصل پنجم قسمت دوم مربوط «به تحدید مسوولیت مالکین کشتی» تغییری نمی‌دهد.

ماده ۶۰- (مشخصات بارنامه دریایی): الف- خصوصیات و مشخصات بارنامه دریایی به شرح زیر است که باید در بارنامه قید گردد:

۱- نام کشتی.

۲- نام بندر مبدا و تاریخ بارگیری و نام بندر مقصد.

۳- علامت و مشخصات و نوع بار و تعداد بسته و جمع آن.

۴- وزن خالص و غیر خالص و اندازه بار.

۵- نام و نشانی فرستنده بار - متصدی باربری - تحویل گیرنده.

۶- شرایط بارگیری و حمل بار و واحد نرخ.

۷- تعداد نسخ بارنامه.

ماده ۶۱- (کیفیت حقوقی بارنامه دریایی): بارنامه دریایی ممکن است مانند چک به نام شخص معین یا حامل یا حواله کرد صادر گردد.

در صورتی که صادرکننده بارنامه هنگام تنظیم بارنامه تاریخ آن را مقدم بر تاریخ صدور بگذارد در مقابل تحویل گیرنده کالا مسوول کلیه خسارات وارده به علت این تغییر تاریخ خواهد بود.

ماده ۶۲- (نسخ بارنامه دریایی): بارنامه دریایی لااقل باید در چهار نسخه به شرح زیر صادر شود.

نسخه اول که اصلی است برای فرستنده بار.

نسخه دوم برای شخصی که بارنامه به نام او صادر شده است.

نسخه سوم برای فرمانده کشتی.

نسخه چهارم برای مالک کشتی و یا نماینده قانونی او.

کلیه نسخ بارنامه توسط فرمانده کشتی و یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضا میگردد.

اگر نسخ متعددی برای بارنامه صادر گردد نسخ مزبور نمره‌گذاری شده و در هر یک تعداد نسخ صادره ذکر خواهد شد.

ماده ۶۳- (مدت لازم برای صدور بارنامه): بارنامه دریایی باید ظرف ۲۴ ساعت پس از بارگیری تنظیم شده و به امضا برسد.

چنانچه فرمانده کشتی به علت به طول انجامیدن بارگیری در مقابل دریافت هر قسمت از بار قبض رسید و یا رسید موقت صادر نماید صاحب کالا یا فرستنده بار موظف است پس از دریافت بارنامه دریایی (با رعایت مفاد این ماده از حیث مدت) قبض رسید و یا رسید موقت بار را به فرمانده مسترد دارد.

ماده ۶۴ (حقوق دارنده بارنامه تحویل گیرنده): دارنده نسخه اصلی بارنامه دریایی حق دارد تحویل بار را از فرمانده کشتی خواستار گردد. تحویل بار با احراز هویت کامل و نشانی و سمت تحویل گیرنده صورت خواهد گرفت.

اگر در بارنامه وزن و مقدار و جنس کالا غیر قابل تشخیص ذکر گردد اثبات ارقام ادعایی به عهده فرستنده بار خواهد بود.

ماده ۶۵- (تحویل بار قبل از رسیدن به مقصد): پس از صدور بارنامه دریایی نمیتوان تحویل بار را قبل از رسیدن به مقصد مطالبه نمود مگر آنکه نسخه اصلی قابل انتقال بارنامه به فرمانده و یا متصدی باربری تسلیم گردد در صورتی که این امر ممکن نباشد تحویل بار در قبال وثیقه کافی جهت جبران خسارات احتمالی صورت خواهد گرفت.

ماده ۶۶- (فساد بار): اگر بار در معرض تزییح و فساد سریع باشد فرمانده می‌تواند بار مزبور را با اطلاع دادستان محل در داخل کشور و یا کنسولگریهای دولت و یا مراجع رسمی و صلاحیتدار محل در خارج از کشور به فروش برساند و مراتب را فوراً به فرستنده و تحویل گیرنده بار اطلاع دهد.

ماده ۶۷- (بار بدون بسته‌بندی- تعیین وزن توسط شخص ثالث): هرگاه بر حسب عرف تجاری وزن بار بدون بسته‌بندی از طرف کسی غیر از متصدی باربری یا فرستنده بار اظهار و مراتب در بارنامه دریایی قید گردد علیرغم آنچه در این فصل گفته شده است بارنامه دریایی مذکور مدرک وصول بار به وزن تعیین شده از طرف اظهارکننده علیه متصدی باربری تلقی نخواهد شد.

ماده ۶۸- (حمل بار بدون اجازه مالک): فرمانده و کارکنان کشتی به هیچوجه حق ندارند بدون اجازه مالک کشتی و به حساب خود باری را حمل کنند. افرادی که بدون اجازه باری را حمل کرده‌اند مکلفند علاوه بر جبران خسارات دو برابر کرایه معمولی بار را بپردازند.

فصل پنجم- مالکین کشتی **حدود مسوولیت و تعهدات آنها**

قسمت اول- مقررات کلی

ماده ۶۹- (مسوولیت مالک کشتی): مالک کشتی شخصا مسوول اعمال و تعهدات و قصور و خطاهای خود و نیز مسوول عملیات فرمانده و قراردادهایی است که وی ضمن انجام وظایف خود منعقد می‌کند. مالک کشتی همچنین مسوول عملیات کارکنان کشتی و ماموران مجازی که از طرف او به خدمت در کشتی گمارده شده‌اند خواهد بود

ماده ۷۰- (مدیر عامل- تجهیز کننده): الف- در موردی که کشتی به چند شریک تعلق داشته باشد شرکا می‌توانند یک نفر را برای اداره امور کشتی به عنوان مدیر عامل تعیین نمایند.

ب- مالک یا شرکا کشتی می‌توانند یک یا چند نفر را برای تجهیز کردن کشتی (از قبیل تهیه کارکنان و تدارک خوار و بار، سوخت و کلیه مایحتاج کشتی و غیره) به عنوان تجهیز کننده تعیین نمایند.

ج- مدیر عامل و تجهیز کننده ممکن است مالک کشتی نیز باشد.

د- تجهیز کننده‌ای که خود نیز از جمله مالکین کشتی است و یا از طرف آنها سمت نمایندگی دارد می‌تواند راجع به مسایل مربوط به تجهیزات و حرکت کشتی به عنوان نماینده قانونی آنها در مراجع صلاحیتدار رسمی و دادگاهها حضور به هم رساند.

ماه ۷۱- (اخذ تصمیمات شرکا کشتی): در صورتی که کشتی به چند نفر شریک تعلق داشته باشد تصمیمات نسبت به مسایلی که مربوط به منافع مشترک مالکین است و همچنین نسبت به انتخاب مدیر عامل و تجهیز کننده با رای حداقل نصف بعلاوه یک مجموع سهام اتخاذ می‌گردد.

ماده ۷۲- (استرداد سهم مالکی که فرمانده کشتی می‌باشد): چنانچه فرمانده کشتی در مالکیت کشتی شریک باشد و به خدمت او خاتمه

داده شود حق دارد سهام و حقوق خود را واگذار کند و بهای آن را از سایر مالکین دریافت دارد. در صورت اختلاف بهما سهام وی از طرف کارشناسانی که توسط طرفین و یا توسط دادگاه انتخاب شده‌اند معین خواهد گردید.

ماده ۷۳- (عزل فرمانده): در صورت نبودن قرارداد خاص مالک کشتی می‌تواند در هر موقع به خدمت فرمانده خاتمه دهد.

ماده ۷۴- (تعهدات مستاجر کشتی): در صورتی که مستاجر کشتی هزینه کارکنان خواربار و اداره امور کشتی و دریانوردی را شخصا به عهده گرفته باشد از نظر مسوولیت‌های مربوط به کشتی در حکم مالک کشتی است.

قسمت دوم- تعیین مسوولیت مالکین کشتی

ماده ۷۵- (حدود مسوولیت): ۱- مالک کشتی در پیما می‌تواند در مورد مطالبات ناشی از هر یک از حوادث مذکور در ذیل مسوولیت خود را به میزان مقرر در ماده ۷۷ این قانون محدود کند مگر آنکه حادثی که موجب ایجاد چنین خساراتی شده بر اثر تقصیر مالک کشتی بوجود آمده باشد.

الف- تلفات جانی یا صدمات بدنی به هر شخصی که برای سفر در کشتی سوار شده است و نیز از بین رفته و خسارات وارده به اموالی که در کشتی حمل میشود.

ب- تلفات جانی یا صدمات بدنی وارده به هر شخص دیگر (خواه در خشکی خواه در آب) و همچنین فقدان یا خسارات وارده به هر گونه مال دیگر یا تزیین هر گونه حقی که در نتیجه عمل یا خطا یا غفلت اشخاصی که در کشتی یا خارج آن هستند و مالک کشتی مسوول عمل یا خطا یا غفلت چنین اشخاصی است بوجود آید مشروط بر آنکه عمل یا خطا یا غفلت اشخاص اخیر مربوط به عملیات ناشی از دریانوردی و یا اداره امور کشتی یا بارگیری یا حمل و یا تخلیه بار و سوار کردن و حمل و پیاده کردن مسافری باشد.

۲- خسارت بدنی عبارت است از خسارت ناشی از تلفات جانی و صدمات بدنی وارده به اشخاص و خسارت مالی عبارت است از هر یک از خسارات دیگری که در بند (۱) این ماده ذکر شده است.

۳- در موارد مصرح در بند ۱ این ماده حق تعیین مسوولیت برای مالک کشتی محفوظ است ولو آنکه مسوولیت وی ناشی از مالکیت کشتی یا تصرف یا حفاظت یا نظارت بر آن باشد بدون اینکه اثبات خطای او یا اشخاصی که مسوولیت آنان را عهده‌دار است لازم باشد.

۴- مقررات این ماده شامل موارد ذیل نیست:

الف- مطالبات مربوط به نجات کشتی و خسارات مشترک دریایی.

ب- مطالبات فرمانده یا کارکنان کشتی و یا هر یک از نمایندگان مالک کشتی که در کشتی باشند و یا ماموران مجاز مالک کشتی که وظایف آنها مربوط به کشتی است و همچنین مطالب وراثت یا نمایندگان یا اشخاصی که تحت تکفل آنها هستند مشروط به اینکه به موجب قانونی که ناظر به قرارداد استخدامی آنها با مالک کشتی است مالک کشتی مجاز نباشد

مسئولیت خود را نسبت به این قبیل دعاوی محدود نماید و یا به موجب قانون مذکور فقط بتواند مسئولیت خود را تا میزانی بیش از آنچه در ماده ۷۷ این فصل مقرر شده است محدود سازد.

۵- هرگاه مالک کشتی محق باشد علیه مدعی نسبت به همان حادثه اقامه دعوی نماید دعاوی هر یک از طرفین بطور تهاوتر حل و فصل خواهد شد و مقررات این فصل فقط نسبت به مازاد احتمالی قابل اجرا خواهد بود.

۶- قانون دادگاه مرجع رسیدگی معین خواهد کرد چه کسی باید ثابت کند که علت حادثه موجد ادعا بر اثر فعل یا تقصیر مالک کشتی بوده یا نبوده است.

۷- استناد به تحدید مسئولیت دلیل قبول اصل مسئولیت نیست.

ماده ۷۶- (حساب مخصوص): ۱- تحدید مسئولیت مقرر در ماده ۷۷ این فصل شامل مجموع مطالبات مربوط به خسارات بدنی و مالی ناشی از یک حادثه بدون توجه به مطالبات ناشی از حادثه دیگر خواهد بود اعم از اینکه مطالبات اخیر قبلاً بوجود آمده و یا بعداً ایجاد گردد.

۲- چنانچه مجموع خسارات ناشی از یک حادثه معین از حدود مسئولیت مقرر در ماده ۷۷ تجاوز نماید تمام وجوهی که به علت تحدید مسئولیت باید پرداخت گردد حساب مخصوصی را تشکیل خواهد داد.

۳- وجوهی که بدین ترتیب در حساب مخصوص منظور میشود فقط برای پرداخت مطالباتی است که در برابر آن مطالبات میتوان به تحدید مسئولیت استناد کرد.

۴- بعد از تشکیل حساب مخصوص در صورتی که عملاً بتوان از وجوه این حساب استفاده نمود هیچ یک از طلبکارانی که از این حساب حق استفاده دارد نمی تواند نسبت به سایر دارایی های مالک کشتی برای وصول همان طلب اقامه دعوی نماید.

ماده ۷۷ (میزان مسوولیت): ۱- مالک کشتی می تواند میزان مسوولیت خود را به شرح مذکور در ماده ۷۵ به مبالغ زیر محدود نماید:

الف- در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات مالی گردد جمعا بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۸۱۰۰۰ ریال.

ب- در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات بدنی شود جمعا بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۱۵۰۰۰۰ ریال.

ج- در صورتی که سانحه منجر به خسارات بدنی و مالی گردد جمعا بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۲۵۰۰۰۰ ریال که

از این مبلغ ۱۶۹۰۰۰ ریال بر حسب هر تن ظرفیت کشتی منحصرا برای پرداخت خسارات بدنی و مبلغ ۸۱۰۰۰ ریال

بقیه بر حسب هر تن ظرفیت کشتی برای پرداخت خسارات مالی تخصیص می یابد. چنانچه مواردی پیش آید که سهم اولین تکافوی پرداخت کلیه خسارات بدنی را نماید کسری آن از محل قسمت دوم حساب مخصوص یا مطالبات مالی پرداخت خواهد گردید.

۲- در هر قسمت از حساب مخصوص تقسیم وجوه بین طلبکاران باید به نسبت طلب مسلم آنها صورت گیرد.

۳- اگر مالک کشتی قبل از تقسیم وجوه حساب مخصوص تمام یا قسمتی از بدهی های مذکور در بند یک ماده ۷۵ را پرداخت نموده باشد نسبت به حساب مذکور قایم مقام قانونی طلبکار خواهد بود.

ولی حقوق مالک در این مورد محدود به میزانی است که طلبکار می توانسته بر طبق قوانین کشوری که حساب مخصوص در آن ایجاد شده از او مطالبه نماید.

۴- هنگامی که مالک کشتی ملزم به پرداخت تمام یا قسمتی از بدهی های مندرج در بند یک ماده ۷۵ این قانون شود دادگاه می تواند دستور بدهد وجوه کافی بطور موقت کنار گذارده شود تا مالک کشتی بتواند بعدا حقوق خود را از محل حساب مخصوص به نحو مذکور در بند بالا استیفا نماید.

۵- به منظور تعیین حدود مسوولیت مالک کشتی طبق مقررات این ماده هر کشتی که ظرفیت آن کمتر از ۳۰۰ تن باشد در حکم ۳۰۰ تن خواهد بود.

۶- به منظور اجرای مقررات این فصل ظرفیت کشتی به شرح ذیل محاسبه میشود:

در مورد کشتی‌های بخاری یا موتوری ظرفیت خالص به اضافه مقدار حجمی که از ظرفیت غیر خالص برای تعیین ظرفیت خالص بابت ماشین یا موتورخانه کسر میشود.

در مورد سایر کشتی‌ها ظرفیت خالص.

ماده ۷۸ - (تشکیل و تقسیم وجوه حساب مخصوص): مقررات مربوطه به تشکیل و تقسیم وجوه (حساب مخصوص) به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که بر طبق ماده ۱۹۳ این قانون تنظیم و تصویب خواهد شد.

ماده ۷۹ - (اخذ تضمین یا تامین): ۱- در کلیه مواردی که مالک مجاز است به موجب این قانون مسوولیت خود را محدود کند و هنگامی که کشتی یا هر کشتی و یا هر مال دیگر متعلق به مالک در قلمرو ایران توقیف شده است و یا برای احتراز از توقیف تضمین یا تامین دیگر داده شده است دادگاه یا هر مرجع صلاحیتدار دیگر میتواند بر رفع توقیف از کشتی یا از مال دیگر و یا به فک تامین دستور لازم را صادر نماید مشروط بر اینکه مالک تضمین یا تامین دیگری معادل با میزان کامل مسوولیت خود به نحوی که این قانون مقرر می‌دارد داده باشد و در این مورد تضمین و تامین باید طوری باشد که عملاً قابل استفاده بوده و تکافوی حقوق مدعی را بنماید.

۲- در صورتی که مطابق شرایط مذکور در بند یک ماده تضمین یا تامينی کافی در محل‌های ذیل داده شده باشد دادگاه یا مقام صالح دیگر به فک توقیف از کشتی یا رفع تضمین و یا تامین رای می‌دهد.

الف- در بندری که حادثه موجب طلب به وقوع پیوسته است.

ب- در نخستین بندر توقف پس از حادثه اگر حادثه در بندر روی نداده است.

ج- در بندر مقصد یا تخلیه بر حسب آنکه خسارت بدنی یا مربوط به کالا باشد.

۳- در صورتی که میزان تضمین یا تامین به حد میزان مسوولیت مقرر در این قانون نباشد احکام بند یک و دو در صورتی جاری خواهد شد که تضمین یا تامین کافی برای بقیه آن داده شود.

۴- هنگامی که مالک مطابق مقررات این قانون به میزان مبلغی که معادل مسوولیت کامل او است تضمین یا تامينی دیگر داده است کلیه مطالبات ناشی از یک حادثه که مالک مسوولیت خود را نسبت به آن محدود نموده است از محل این تضمین یا تامین تادیه خواهد شد.

ماده ۸۰- (مسئولیت کشتی- مدیر عامل- تجهیز کننده): ۱- مسئولیت مالک کشتی در این فصل شامل مسئولیت کشتی نیز می‌باشد.

۲- با رعایت مفاد بند ۳ این ماده مقررات این فصل به همان کیفیت که شامل مالک کشتی می‌گردد شامل مستاجر- مدیر عامل و تجهیز کننده- فرمانده و کارکنان کشتی و همچنین ماموران مجاز آنها در طی خدمت می‌گردد مشروط بر اینکه حدود مسئولیت مالک کشتی و کلیه اشخاص مذکور در بالا در مورد خسارت مالی و بدنی ناشی از یک حادثه مشخص دریایی از مبلغی که بر طبق ماده ۷۷ تعیین شده است تجاوز ننماید.

۳- چنانچه علیه فرمانده یا کارکنان کشتی اقامه دعوی شود این اشخاص می‌توانند به محدودیت مسئولیت خود استناد نمایند ولو اینکه حادثه موجب ادعای خسارت ناشی از فعل و با قصور شخصی آنها باشد با این وصف اگر فرمانده یا هر یک از کارکنان مالک تمام یا قسمتی از کشتی یا مستاجر یا مدیر عامل و یا تجهیز کننده نیز باشد استناد به مقررات این ماده فقط در صورتی جایز خواهد بود که چنین شخصی به عنوان فرمانده یا یکی از کارکنان مسبب فعل یا قصور موجب مسئولیت بوده است.

فصل ششم- وظایف و مسئولیت فرمانده و کارکنان کشتی

ماده ۸۱- (مسئولیت فرمانده در مورد حمل باری): فرمانده کشتی در مقابل باری که تحویل می‌گردد ملزم به صدور بارنامه دریایی می‌باشد. فرمانده نیز مسوول حمل باری است که به عهده گرفته و باید آن را تحویل دهد.

ماده ۸۲- (استخدام افراد): استخدام افراد و افسران با رعایت مقررات مربوطه توسط فرمانده و به نمایندگی از طرف مالک انجام می‌گیرد فرمانده موظف است در موقع انتخاب نسبت به صلاحیت افراد و افسران دقت لازم به عمل آورد و نظریات مالک کشتی یا نماینده او را در صورتی که در محل حاضر باشد جلب کند.

ماده ۸۳- (دفتر ثبت وقایع کشتی): فرمانده کشتی مکلف است دفتر ثبت وقایع را که راهنمای همه گونه اطلاعات مربوط به کشتی و نمودار فعالیت آن و هر نوع حوادثی است که پیش آید در کشتی نگاهداری و در آن موضوعات مزبور را ثبت نماید. این دفتر باید قبلاً توسط اداره ثبت بنادر و کشتیرانی ضمن تعیین نام کشتی شماره‌گذاری و پلمپ شده گواهی گردد.

ماده ۸۴- (نگهداری مدارک و اسناد کشتی): فرمانده موظف است در دفتر فرماندهی کشتی مدارک و اسناد ذیل را همیشه نگاهداری کند.

۱- سند مالکیت کشتی یا رونوشت مصدق آن.

۲- سند ثبت کشتی.

۳- سند تابعیت کشتی.

۴- فهرست کارکنان کشتی.

۵- فهرست مسافران کشتی.

۶- کلیه اسناد مربوط به حمل.

۷- اجازه حرکت کشتی.

۸- گواهی نامه‌های مربوط به قرنطینه.

۹- اجازه دریانوردی و گواهی نامه‌های فنی.

۱۰- فهرست حقوق عینی مربوط به کشتی.

ماده ۸۵- (حرکت و مانور کشتی در بنادر): فرمانده موظف است در موقع ورود به بنادر و ترعه‌ها یا رودخانه‌ها و همچنین در موقع مانور و خروج و حرکت کشتی شخصا روی پل فرماندهی حاضر باشد و حرکت کشتی را نظارت نماید.

ماده ۸۶- (تخلفات فرمانده کشتی): فرمانده کشتی در صورت تخلف از مواد ۸۲- ۸۳- ۸۴- ۸۵ در مقابل مالک کشتی مسوول است و مشمول مقررات آیین‌نامه انضباطی خواهد بود.

ماده ۸۷- (تدارکات ضروری): فرمانده کشتی مکلف است برای خرید اشیا ضروری از مالک یا نماینده او در صورتی که در بندر حاضر باشد کسب اجازه کند.

ماده ۸۸- (عدم پرداخت مخارج کشتی): در صورتی که کشتی با رضایت مالکین به اجاره داده شده باشد و بعضی از آنها از پرداخت سهم خود نسبت به مخارج و لوازم کشتی

خودداری نمایند فرمانده میتواند ۲۴ ساعت پس از ابلاغ راسا برای تامین مخارج کشتی به هر نحوی که مقتضی بداند اقدام کند و حتی میتواند با اطلاع به مقامات صلاحیتدار محلی و یا نماینده شرکا کشتی سهم متعلق به آنها را به وثیقه گذارد.

ماده ۸۹- (وثیقه گذاشتن بار جهت اخذ وام): اگر ضمن سفر جهت تعمیر و یا تعویض بعضی از تاسیسات ضروری کشتی و یا مخارج فوری و لازم دیگر وجوه مورد احتیاج در دسترس نباشد فرمانده میتواند وجوه مذکور را در وهله اول با وثیقه گذاشتن کشتی و یا کرایه باربری و سپس با وثیقه گذاشتن بار کشتی و با رعایت شرایط ذیل قرض و یا در موارد ضروری و حیاتی با فروش بار کشتی وجوه لازم را تحصیل نماید. ۱- برای اجرای منظور فوق فرمانده باید ابتدا صورتمجلسی با ذکر موجبات قرضه تنظیم و آن را به امضا افسران ارشد کشتی رسانده و مراتب را فوراً به مالک کشتی اطلاع داده و کسب تکلیف نماید. در صورتی که از طرف مالک کشتی وجوه لازم در اختیار فرمانده نگذارد نشود فرمانده میتواند در صورتی که کشتی در بنادر خارجی باشد با ارایه صورتمجلس مذکور کسب اجازه از نماینده کنسولی ایران و در صورت عدم وجود نماینده کنسولی ایران در محل با اجازه مقامات صلاحیتدار محلی و در صورتی که کشتی در بنادر ایران باشد با اجازه دادستان محل و یا نماینده قانونی او مبادرت به تحصیل وام کند.

۲- مبلغ وام درخواستی نباید از میزان واقعی نیازمندیهای مذکور تجاوز نماید.

ماده ۹۰- (امکان انتقال بار به کشتی دیگر): اگر کشتی قادر به حرکت نباشد فرمانده میتواند با رعایت مقررات ماده ۸۹ بار را به کشتی دیگری انتقال دهد و از طریق وثیقه دادن کشتی کرایه بار و سایر هزینهها را تا بندر مقصد تامین و پرداخت نماید.

ماده ۹۱- (تخلیه بار به تقاضای فرستندگان): مستاجر منحصر کشتی یا فرستندگان بار که متفقاً مخالف وثیقه گذاشتن بار خود میباشند میتوانند بار خود را تخلیه کنند مشروط بر اینکه کرایه حمل مسافت طی شده را بپردازند.

در صورت عدم توافق فرستندگانی که مایل به خروج بار خود هستند ملزم به پرداخت کلیه کرایه میباشند. ماده ۹۲- (پرداخت خسارات): در صورتی که بار کشتی بر طبق مفاد ماده ۹۱ تخلیه گردد و خسارتی وارد شود خسارات وارده باید به نسبت سهم متقاضیان تخلیه پرداخت گردد.

ماده ۹۳- (فروش بار موارد فوق العاده): در مواردی که ضرورت حیاتی ایجاب می کند و چاره‌ای دیگر نباشد فرمانده کشتی می تواند با رعایت کلیه شرایط مذکور در ماده ۸۹ نسبت به فروش بار کشتی جهت تامین مخارج ضروری و به منظور ادامه سفر کشتی و رسیدن آن به

مقصد اقدام کند فرمانده باید حتی الامکان سعی نماید در چنین موارد قبلا با فرستنده بار و مالک کشتی ارتباط یابد و نظر آنان را جلب نماید. ماده ۹۴- (وثیقه و رهن غیر موجه): اگر فرمانده کشتی اموال و یا خود کشتی و یا بار آن را بدون علت موجه به وثیقه و یا رهن گذارد شخصا مسوول خسارت وارده خواهد بود.

اگر فرمانده صورت مخارج کشتی را بر خلاف واقع تهیه و تنظیم کند و یا شرایط مذکور در ماده ۸۹ را رعایت ننماید علاوه بر جبران خسارات وارده محکوم به پرداخت جریمه نقدی بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون خواهد بود.

ماده ۹۵- (فروش کشتی توسط فرمانده): جز در موردی که عدم قابلیت دریاوردی کشتی از طریق مراجع قانونی ثابت شود فرمانده کشتی نمی تواند بدون اجازه مخصوص مالک یا مالکین کشتی آن را به فروش رسانده و در غیر این صورت معامله باطل است.

ماده ۹۶- (وظیفه به پایان رسانیدن سفر): فرمانده نمی تواند پس از آغاز مسافرت بدون علت موجه از ادامه آن خودداری نماید والا مسوول پرداخت خسارات وارده به مالکین یا مستاجرین کشتی است و نیز مشمول مقررات آیین نامه انضباطی خواهد گردید.

ماده ۹۷- (وظیفه فرمانده هنگام مراجعت به بندر پایگاه): هنگامی که فرمانده از آخرین بندر خارجی به طرف بندر پایگاه رهسپار گردد باید تلگرافی وضعیت کشتی و مقدار و نوع و قیمت بار و قروض کشتی را که بین راه ایجاد شده است و اسامی و محل اقامت اشخاص وام دهنده را به اطلاع مالک و در صورت که کشتی در اجاره باشد به اطلاع مستاجر برساند و پس از رسیدن کشتی به بندر پایگاه فرمانده موظف است کلیه حسابهای مربوط به مسافرت انجام شده را در اسرع وقت تصفیه نماید.

ماده ۹۸- (حمل بار به حساب فرمانده): فرمانده ای که کشتی را برای منافع مشترک مالکین یا مستاجرین اداره میکند نمی تواند به هیچوجه باری را به سود شخص خود حمل نماید مگر قراردادی در این مورد وجود داشته باشد.

ماده ۹۹- (ترک کشتی در طی سفر): در صورتی که فرمانده ناچار شود کشتی را به علت وقوع پیش آمد یا سانحه ای ترک نماید این عمل باید با مشورت کلیه افسران کشتی صورت گیرد.

فرمانده مکلف است هنگام ترک کشتی وجوه نقدی و ذیقیمت ترین اموال و همچنین اسناد مهم کشتی را با خود نجات دهد والا شخصا مسوول شناخته میشود مگر اینکه نجات وجوه و اموال و اسناد مزبور از قدرت وی خارج باشد.

ماده ۱۰۰- (وظیفه فرمانده در نجات کشتی): در موارد وقوع پیش آمدهای غیر مترقب فرمانده موظف است تا آخرین لحظه ای که امید باقی است در نجات کشتی و محموله و کارکنان آن نهایت اهتمام را مبذول دارد. در این نوع حوادث فرمانده باید آخرین نفری باشد که کشتی را ترک می کند.

ماده ۱۰۱- (گزارش از بین رفتن کشتی): فرماندهی که از کشتی غرق شده نجات یافته باید گزارش واقعه را که به گواهی نجات یافتگان همراه او رسیده است به نزدیک‌ترین مقام صلاحیتدار ساحلی تسلیم نماید و در صورتی که فرمانده کشتی غرق شود یا نجات یافتگان دیگر اطلاعاتی از فرمانده کشتی نداشته باشند وظیفه مزبور را ارشد کارکنان نجات یافته انجام خواهد داد.

فصل هفتم- وثیقه دادن بار و اخذ وام

ماده ۱۰۲- (اخذ وام): اخذ وام در مقابل وثیقه دادن تمام یا قسمتی از بار تنها به وسیله فرمانده کشتی مجاز است مشروط بر اینکه وام برای تعمیر یا سایر مخارج فوق‌العاده کشتی یا بار آن و یا برای تعویض اشیایی باشد که بر اثر یک حادثه دریایی از بین رفته است و نیز منحصرآ برای تعقیب سفر کشتی به بندر مقصد باشد.

باری که به کشتی تحویل نشده نمیتواند برای تامین مخارج مزبور در وثیقه قرار گیرد هزینه‌های جاری کشتی جزو مخارج فوق‌العاده کشتی نخواهد بود.

ماده ۱۰۳- (ممنوعیت تحصیل وام به اعتبار منافع احتمالی): تحصیل وام به اعتبار منافع احتمالی از فروش کالا ممنوع است و وام دهنده فقط حق دریافت اصل وام را بدون حق مطالبه سود خواهد داشت

ماده ۱۰۴- (حق تقدم): اگر دو یا چند وام به اعتبار وثیقه دادن یک کالا تحصیل شود وامی که در تاریخ موخر دریافت شده بر آنکه تاریخش مقدم است برتری دارد.

وامهایی که در یک بندر ضمن توقف واحدی اخذ میشوند در ردیف هم قرار خواهند گرفت.

ماده ۱۰۵- (حق ممتاز وام دهنده): وام دهنده نسبت به کالا و اشیا مورد وثیقه تا میزان اصل مبلغ و بهره وام دارای حقوق ممتاز است.

ماده ۱۰۶- (واگذاری سند وام): سند وام اگر به حواله کرد صادر شده باشد به وسیله ظهرنویسی قابل انتقال است.

ظهرنویسی مذکور مشمول مقررات ظهرنویسی بروات و سفته‌هاست.

ماده ۱۰۷- (از بین رفتن کالا): اگر کالای مورد وثیقه در زمان و محل وقوع حادثه و بر اثر حوادث غیر مترقبه و یا فعل یا تقصیر فرمانده یا کارکنان کشتی کالا تلف شود وام دهنده حق استیفای طلب نخواهد داشت.

وام گیرنده مکلف است کلیه اقدامات لازم را جهت جلوگیری از وقوع خسارت یا تعدیل آثار آن معمول دارد.

ماده ۱۰۸- (نجات قسمتی از کالای مورد وثیقه): اگر اشیاء مورد وثیقه در دریا غرق شوند و قسمتی از آن نجات یابد استرداد وام تا حدود مبلغی که از فروش کالای نجات یافته بدست آید پس از وضع مخارج نجات پرداخت خواهد گردید.

ماده ۱۰۹- (به دریا ریختن کالا): چنانچه هنگام طوفانی بودن دریا به منظور نجات کشتی و کارکنان کشتی و مسافران، اشیاء مورد وثیقه به دریا ریخته شوند وام دهنده فقط نسبت به آن قسمت از اشیاء مورد وثیقه که باقیمانده باشد دارای حقوق ممتاز خواهد بود.

ماده ۱۱۰- (شرکت در پرداخت خسارات مشترک دریایی): وام دهنده در پرداخت خسارات خاص سهامی نخواهد بود ولی در پرداخت خسارات مشترک دریایی که پس از دادن وام بوجود آید سهامی است مشروط به اینکه در سند وام شرط دیگری ذکر نشده باشد.

فصل هشتم - حمل مسافر

قسمت اول - حدود مسوولیت متصدی حمل

ماده ۱۱۱- (تعاریف): اصطلاحاتی که در این فصل بکار رفته دارای معانی ذیل است:

الف- متصدی حمل - متصدی حمل عبارتست از مالک یا مستاجر و یا تجهیز کننده کشتی که طرف قرارداد حمل واقع شود.

ب- قرارداد حمل- به استثناء قرارداد اجاره کشتی قرارداد حمل قراردادی است که از طرف متصدی حمل و یا به حساب او برای حمل مسافر منعقد گردد.

ج- مسافر- مسافر فقط به کسی اطلاق میشود که بر طبق قرارداد حمل با کشتی سفر نماید.

د- کشتی - منظور از کشتی فقط کشتیهای دریایماست.

ه- مدت حمل- مدت حمل 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 تاسیسات دیگر بندری توقف نماید نخواهد بود. بعلاوه مدت حمل شامل زمانی است

که مسافر از طریق آب یا از خشکی به کشتی و یا بالعکس حمل شود مشروط بر آنکه قیمت این حمل در بهای بلیط منظور شده باشد و یا وسیله بکار برده شده برای این حمل اضافی از طرف متصدی حمل در اختیار مسافر قرار گرفته باشد.

و- حمل و نقل بین‌المللی - حمل و نقل بین‌المللی عبارت از هر حمل و نقلی است که به موجب قرارداد حمل مبدا و مقصد در دو کشور مختلف قرار گرفته باشد.

ماده ۱۱۲- (وظایف متصدی حمل): ۱- در صورتی که متصدی حمل خود مالک کشتی باشد موظف است سعی و اهتمام کافی معمول دارد و مسوولیت اعمال ماموران مجاز خود را حین انجام وظیفه از ابتدا سفر و در تمام مدت حمل در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی - تهیه کارکنان و تدارک خواربار و تجهیز کشتی و تامین جانی مسافری را از هر حیث به عهده بگیرد.

۲- در صورتی که متصدی حمل مالک کشتی نباشد بر حسب مورد مسوول اعمال مالک کشتی یا تجهیز کننده و ماموران مجاز آنها حین انجام وظیفه خواهد بود تا نامبردگان در انجام وظایف محوله مذکور در بند ۱ این ماده سعی و اهتمام کافی معمول دارند.

ماده ۱۱۳- (فوت یا صدمات بدنی در اثر خطای متصدی حمل):

۱- متصدی حمل مسوول خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی مسافر است مشروط بر آنکه حادثه‌ای که منجر به ایجاد خسارت گردیده در جریان مسافرت و بر اثر غفلت و تقصیر متصدی حمل یا ماموران مجاز وی حین انجام وظیفه پیش آمده باشد.

۲- در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا به گل نشستن یا انفجار یا حریق و یا غرق شدن کشتی بشد فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و یا مامورین مجاز او اتفاق افتاده است مگر آنکه خلاف آن اثبات گردد.

۳- به استثناء بند ۲ این ماده اثبات تقصیر و یا غفلت متصدی حمل یا ماموران مجاز او به عهده مدعی است.

ماده ۱۱۴- (فوت یا صدمات بدنی بر اثر خطای مسافر): در صورتی که متصدی حمل ثابت نماید فوت یا صدمات بدنی بر اثر تقصیر و یا غفلت خود مسافر بوده و یا عمل مسافر در وقوع آن تاثیر داشته دادگاه بر حسب مورد متصدی حمل را کلا و یا جزئا از مسوولیت بری خواهد کرد.

ماده ۱۱۵- (حدود مسوولیت متصدی حمل): ۱- مسوولیت متصدی حمل در مورد فوت و یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از ۲۰۰۰۰۰۰۰ ریال و یا معادل آن به ارز خارجی تجاوز نخواهد نمود.

۲- در صورتی که بر طبق قوانین مربوطه پرداخت خسارات به صورت درآمد مرتب و مستمر و یا به صورت اقساط صورت گیرد مبلغ کل پرداختی نباید از میزان تعیین شده در فوق تجاوز نماید.

۳- متصدی حمل و مسافر می‌توانند بر طبق قرارداد خصوصی مسوولیت‌های بیشتری را تعیین نمایند.

۴- هزینه‌های دادرسی که در دعوی خسارات به وسیله دادگاه معین می‌شود جز مبلغ مذکور در این ماده منظور نخواهد شد.

خواسته کلیه دعاوی در یک حادثه مشخص که از طرف مسافر و یا از طرف نماینده قانونی او (و یا از طرف وراثت و یا اشخاصی که تحت تکفل وی هستند) ممکن است اقامه شود نمی‌تواند زاید بر حداکثر مسوولیت مقرر در این ماده باشد.

ماده ۱۱۶- (محروریت از حق استفاده از تجدید مسوولیت): هرگاه ثابت شود علت خسارت فعل یا ترک فعلی باشد که متصدی حمل عامداً یا با علم بر احتمال وقوع خسارت انجام داده در این صورت از تجدید مسوولیت مقرر در ماده ۱۱۵ نمی‌تواند استفاده نماید.

ماده ۱۱۷ (آثار ناشی از اجرای این فصل): مقررات این فصل به هیچ وجه در حقوق و تعهدات و تجدید مسوولیت متصدی حمل مذکور در فصل پنجم تاثیری نخواهد داشت.

ماده ۱۱۸- (آثار ناشی از شرایط خاص): در صورتی که قبل از وقوع حادثه موجب خسارات در قرارداد شروطی به منظور بری ساختن متصدی حمل در مقابل مسافر (نماینده او و وراثت و یا اشخاصی که تحت تکفل او هستند) شده باشد و یا در مورد تجدید مسوولیت مبلغی کمتر از آنچه در این فصل ذکر گردید تعیین شود یا در مواردی که اثبات امر به عهده متصدی حمل باشد تغییری داده شود و یا آنکه شرط شود که اختلافات به داوری یا دادگاه مخصوص ارجاع گردد شرایط مذکور باطل است ولی مبطل خود قرارداد که تابع این فصل است نخواهد بود.

ماده ۱۱۹- (طرح دعوی): ۱- اقامه و طرح هر گونه دعوی مربوط به خسارات ناشی از حمل و نقل به هر نحوی که ایجاد شده باشد تابع شرایط و حدود مسوولیت‌های پیش‌بینی شده در این فصل خواهد بود.

۲- دعاوی خسارات ناشی از صدمات بدنی به مسافر به وسیله شخص مسافر و یا به نمایندگی از طرف او اقامه خواهد گردید.

۳- در مورد فوت مسافر خسارات باید فقط به وسیله نمایندگان قانونی او یا وراثت یا اشخاصی که تحت تکفل او بودند اقامه گردد مشروط بر اینکه اشخاص مذکور مطابق قانون دادگاه رسیدگی کننده حق مطالبه داشته باشند.

ماده ۱۲۰- (مرور زمان): ۱- در موردی که به مسافر صدمات بدنی وارد شود باید ظرف ۱۵ روز از تاریخ پیاده شدن اخطار کتبی به متصدی حمل دایر به وقوع صدمات بدنی تسلیم نمایند. در غیر این صورت فرض این است که مسافر سالم پیاده شده است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

۲- دعاوی جبران خسارات ناشیه از فوت و صدمات بدنی به مسافر پس از دو سال مشمول مرور زمان می‌گردد.

۳- مرور زمان در دعاوی مربوط به صدمات بدنی از روز پیاده شدن مسافر از کشتی شروع میشود.

۴- در مورد فوتی که ضمن سفر پیش می‌آید مرور زمان از زمانی که مسافر بایستی از کشتی پیاده میشد شروع میشود.

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

ماده ۱۲۱- (تحدید مسوولیت نمایندگان مجاز از طرف متصدی حمل): ۱- چنانچه علیه مامور مجاز از طرف متصدی حمل اقامه دعوی شود و دعوی مربوط به خسارات مذکور در این فصل باشد و مشارالیه ثابت نماید که عمل وی در نتیجه اجرای وظایف محوله صورت گرفته است در این صورت نامبرده می‌تواند از معافیت‌ها و محدودیت‌های مربوط به مسوولیت مندرج در این فصل استفاده نماید.

۲- مجموع مبلغی که ممکن است از متصدی حمل و ماموران تجاوز او دریافت دارند از حدود معافیت‌های متصدی حمل و نقل مذکور در این قانون تجاوز نخواهد کرد.

۳- در صورتی که مامور مجاز متصدی حمل در ایجاد خسارت عامد باشد و یا با علم به احتمال وقوع خسارت مرتکب فعل یا ترک فعلی شود نمی‌تواند به بند یک و دو استناد کند.

ماده ۱۲۲- (حمل و نقل دریایی توسط دولت): مقررات این فصل شامل حمل و نقل‌های تجاری مذکور در ماده ۱۱۱ که به وسیله دولت و یا موسسات عمومی انجام می‌گردد نیز خواهد بود.

قسمت دوم- حقوق مسافری

ماده ۱۲۳- (غیر قابل انتقال بودن بلیط کشتی): مسافر نمیتواند بدون موافقت فرمانده کشتی و یا عاملین مجاز فروشنده بلیط حقوق اختصاصی مربوط به بلیط خود را به دیگری واگذار نماید.

ماده ۱۲۴- (هزینه غذا- کرایه): کرایه مسافر شامل هزینه غذا نیز هست و چنانچه قرار دیگری در بین باشد فرمانده موظف است غذای مورد نیاز را به قیمت عادلانه در اختیار مسافر بگذارد.

ماده ۱۲۵- (توشه): مسافر نسبت به توشه‌ای که همراه خود در کشتی دارد فرستنده بار تلقی می‌شود.

چنانچه به توشه‌ای که مسافر نزد خود نگاهداری می‌کند خساراتی وارد شود مسوولیت متوجه فرمانده نخواهد بود مگر اینکه خسارت در نتیجه عمل فرمانده یا کارکنان کشتی باشد.

ماده ۱۲۶- (رعایت مقررات): مسافر باید دستورهای فرمانده را درباره حفظ نظم در کشتی رعایت نماید.

ماده ۱۲۷- (مواظبت از توشه متوفی): فرمانده موظف است توشه مسافری را که در بین راه در گذشته است تا ورود به مقصد حفظ نماید.

ماده ۱۲۹- (الزام به تعقیب مسیر): فرمانده موظف است مستقیماً مسیر خود را تعقیب و به سوی مقصد مسافرت حرکت کند مگر آنکه قرارداد خاصی موجود و یا انحراف مسیر برای نجات و حفظ اموال و جان اشخاص باشد در صورت تخلف مسافر حق دارد قرارداد را فسخ خسارات خود را مطالبه نماید.

ماده ۱۳۰- (تاخیر حرکتی کشتی): هرگاه کشتی در روز معین به علت مسامحه یا تقصیر فرمانده کشتی حرکت نکند مسافر حق مطالبه خسارت وارده و فسخ قرارداد را دارد.

ماده ۱۳۱- (عدم حرکت کشتی): هرگاه کشتی نتواند به علت ممنوع بودن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره اقتصادی بندر مقصد و یا به علت قوه قهریه حرکت کند قرارداد مسافر کان لم یکن تلقی می‌گردد و هیچ یک از طرفین حق مطالبه خسارات از طرف دیگر را نخواهد داشت.

ماده ۱۳۲- (ادامه ندادن سفر) : در صورتی که در بین راه مسافری به میل خود از کشتی پیاده شود باید تمام کرایه سفر را بپردازد اگر مسافر فوت و یا به علت بیماری مجبور به ترک کشتی شود کرایه سفر فقط به نسبت راه پیموده شده پرداخت خواهد گردید.

ماده ۱۳۳- (نرسیدن به مقصد): هرگاه کشتی بعلت ضبط یا غرق شدن و یا اعلام عدم قابلیت دریانوردی به مقصد نرسد فرمانده فقط حق مطالبه هزینه غذای مسافر را خواهد داشت.

ماده ۱۳۴- (حقوق مسافر هنگام تعمیر کشتی): هرگاه فرمانده مجبور شود در ضمن سفر کشتی را تعمیر نماید مدت انتظار مسافر در حدود متعارف خواهد بود والا حق دارد از فرمانده بخواهد که موجبات ادامه سفر وی را در کشتی هم‌پایه دیگری فراهم نماید.

در تمام مدت تعمیر حق مسکن و غذای مسافر مجانی و متناسب با درجه بلیط او خواهد بود مسافری که در مدت متعارف صبر ننماید حق دریافت وجهی از بابت بلیط خود ندارد.

فصل نهم- اجاره کشتی

ماده ۱۳۵- (قرارداد اجاره): قرارداد اجاره کشتی سندی است کتبی که بین مالک کشتی (یا نماینده مجاز او) و مستاجر منعقد می‌گردد و اجاره کشتی را برای مدت معین و یا برای یک یا چند سفر بین بنادر مشخص تعیین میکند.

ماده ۱۳۶- (کیفیت اجاره): تمام یا قسمتی از کشتی را برای مدت معین و یا برای یک یا چند سفر میتوان اجاره کرد.

ماده ۱۳۷- (اجاره کامل کشتی): در صورتی که کشتی تماما اجاره شده باشد مورد اجاره شامل اطاق فرمانده یا مسکن کارکنان نخواهد بود. فرمانده نمی‌تواند بدون موافقت مستاجر از محل‌های مذکور برای حمل بار استفاده کند.

ماده ۱۳۸- (شروع اجاره): اگر کشتی در مقابل مبلغ و مدت معینی اجاره شده باشد شروع اجاره از زمان حرکت کشتی از بندر خواهد بود مگر آنکه خلاف آن در قرارداد قید شده باشد.

ماده ۱۳۹- (تحویل کشتی مورد اجاره): اجاره دهنده کشتی موظف است کشتی را به همان نحو و بر طبق همان شرایطی که در سند اجاره کشتی قید شده است در اختیار مستاجر قرار دهد.

ماده ۱۴۰- (عدم کفایت بار): اگر تمام ظرفیت کشتی اجاره شده باشد و مستاجر بار کافی برای تمام کشتی نداشته باشد فرمانده نمی تواند بدون موافقت مستاجر کالای دیگری را حمل کند.

ماده ۱۴۱- (اظهار خلاف واقع در مورد ظرفیت کشتی): اگر مالک کشتی یا نماینده مجاز او و یا فرمانده ظرفیت کشتی را بیش از میزان واقعی به مستاجر اظهار کند مسوول جبران هر گونه خسارت خواهد بود.

ماده ۱۴۲- (اشتباه در اعلام ظرفیت کشتی): اگر ظرفیت کشتی بر طبق گواهینامه های فنی کشتی اعلام شده باشد و اشتباهی حداکثر تا یک چهلیم ظرفیت کشتی رخ دهد اشتباه مزبور مسوولیتی برای فرمانده ایجاد نخواهد کرد.

ماده ۱۴۳- (تعهدات مستاجر): مستاجر کشتی موظف است:

۱- کشتی را مطابق قرارداد اجاره بارگیری نماید.

۲- مال الاجاره را مطابق قرارداد اجاره بپردازد.

ماده ۱۴۴- (میزان بارگیری): مستاجر موظف است در صورتی که کشتی را کمتر از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید تمام مال الاجاره را طبق قرارداد بپردازد و در صورتی که کشتی را بیش از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید موظف است به همان نسبت کرایه را افزایش دهد.

ماده ۱۴۵- (عدم انجام قرارداد اجاره): مستاجر موظف است در صورتی که قبل از حرکت کشتی و عدم بارگیری بدون دلیل از انجام قرارداد اجاره خودداری نماید نصف مال الاجاره مندرج در قرارداد اجاره را به مالک کشتی بپردازد. ماده ۱۴۶- (حق ممتاز): فرمانده تا ۲۵ روز از تاریخ تحویل کالا برای وصول کرایه بار و خسارات وارده نسبت به بار در برابر سایر طلبکاران دارای حق ممتاز است مشروط بر اینکه کالای مذکور به شخص ثالث تحویل نشده باشد.

ماده ۱۴۷- (حق تقدم): اگر قبل از انقضای ۲۵ روز از تاریخ تحویل مالک یا فرستنده بار ورشکست شود طلب فرمانده موضوع ماده قبل مقدم بر سایر طلبکاران پرداخت خواهد شد.

ماده ۱۴۸- (تاخیر): در صورتی که کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا به عللی که ناشی از عمل اجاره دهنده کشتی باشد توقیف شود مخارج مدت مزبور به عهده اجاره دهنده است.

اگر قرارداد اجاره کشتی برای رفت و برگشت تنظیم شده باشد و کشتی هنگام بازگشت به تمام ظرفیت بارگیری نشود مستاجر موظف است تمام مال الاجاره را بپردازد.

ماده ۱۴۹- (قصور فرمانده): چنانچه کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا به علتی که ناشی از عمل فرمانده باشد بازداشت شود و یا تاخیر کند فرمانده موظف است خسارات وارده را بر حسب مورد به مالک و یا به مستاجر بپردازد.

ماده ۱۵۰- (آثار قوه قهریه (فرس ماژور)): الف- در صورتی که کشتی نتواند به علت قوه قهریه از بند خارج شود قرارداد اجاره برای مدت متعارف به قوت خود باقی می ماند و خسارات ناشی از تاخیر در حرکت کشتی قابل مطالبه نخواهد بود.

ب- در صورتی که کشتی برای مدتی معلوم و یا برای سفر معینی به مبلغ مشخص اجاره شده باشد و ضمن مسافرت به علت قوه قهریه متوقف شود هیچگونه مال الاجاره اضافی نسبت به مدتی که کشتی متوقف شده است تعلق نخواهد گرفت.

در زمان توقف غذا و مسکن کارکنان کشتی جزو خسارات وارده محسوب می گردد.

ماده ۱۵۱- (تخلیه کالا در مدت توقف کشتی): فرستنده بار میتواند در مدت توقف کشتی کالهای بارگیری شده را به خرج خود تخلیه نماید مشروط بر اینکه یا آنها را مجدداً برای بارگیری به کشتی عودت دهد و یا خسارات وارده را به فرمانده بپردازد.

ماده ۱۵۲- (تخلیه بار غیر مجاز): فرمانده میتواند باری را که بدون اطلاع و اجازه او به کشتی بار شده است، در بندر بارگیری تخلیه و یا با اخذ کرایه به ماخذ بالاترین نرخ که برای کالای مشابه وجود دارد حمل نماید.

ماده ۱۵۳- (تخلیه کالا قبل از ورود به مقصد): اگر فرستنده بار تقاضا کند کالای او در بین راه تخلیه گردد موظف است تمام کرایه را به اضافه هزینه جابجا شدن سایر کالاها بپردازد و در صورتی که کالا به علت فعل یا تقصیر فرمانده تخلیه شده باشد فرمانده مسوول مخارج مربوطه خواهد بود.

ماده ۱۵۴- (منع تجارت): الف- اگر قبل از حرکت کشتی تجارت با کشوری که کالا به مقصد آن بارگیری شده ممنوع شود قراردادهای مربوطه بدون پرداخت خسارات فسخ می‌گردد ولی فرستنده محموله مسوول تادیه هزینه بارگیری و تخلیه کالا خواهد بود.

ب- چنانچه تجارت با کشوری که کالا به سوی آن حمل میشود ضمن مسافرت ممنوع گردد و فرمانده مجبور به مراجعت شود فقط حق مطالبه کرایه مسیر طی شده به طرف مقصد را خواهد داشت ولو اینکه کشتی بر طبق قرارداد برای رفت و برگشت اجاره شده باشد.

ماده ۱۵۵- (محاصره دریایی): هرگاه به علت محاصره بندر یا هر قوه قهریه دیگر ورود به بندر مقصد ممکن نباشد فرمانده مکلف است در صورت عدم دریافت دستور یا دریافت دستور غیر قابل اجرا کالا را با توجه به حفظ منافع فرستنده به نحو احسن در نزدیک‌ترین بندر تخلیه نماید و یا به بندر مبدا عودت دهد.

ماده ۱۵۶- (فروش بار در مواقع ضروری): در صورتی که فرمانده مجبور شود بر طبق ماده ۸۹ بار را برای تامین اذوقه و مخارج تعمیر کشتی به فروش رساند به کالاهای فروخته شده کرایه تعلق خواهد گرفت و باید وجوه حاصله به حساب فرستنده بار منظور گردد و در چنین موارد قیمت اجناس فروخته شده به قسمت روز همان اجناس یا اجناس مشابه در بندر مقصد احتساب میشود.

عمل فرمانده در مورد فروش کالا فقط هنگامی که ضرورت حیاتی ایجاب کند مجاز خواهد بود.

ماده ۱۵۷- (تاخیر به علت تعمیر کشتی): اگر فرمانده مجبور باشد در ضمن مسافرت کشتی را تعمیر کند مستاجر موظف است به حد متعارف صبر کند و یا بار را در مقابل پرداخت تمام مال الاجاره تخلیه نماید.

فرمانده نیز مکلف است در صورتی که ادامه سفر در مدت متعارف ممکن نباشد کشتی دیگری جهت حمل بار کرایه کند والا مسوول پرداخت خسارات خواهد بود.

ماده ۱۵۸- (عدم پرداخت مال الاجاره): در صورتی که مستاجر ثابت نماید کشتی هنگام حرکت با وجود دارا بودن گواهی‌نامه‌های لازم قابلیت دریانوردی نداشته است مال الاجاره کشتی به فرمانده پرداخت نخواهد شد و حتی فرمانده مسوول خسارات وارده نیز خواهد بود.

ماده ۱۵۹- (به دریا ریختن بار کشتی): در صورتی که فرمانده ناگزیر گردد برای سلامتی و حفظ جان اشخاص و یا اموالی که در کشتی است تمام یا قسمتی از بار کشتی را به دریا بریزد کرایه بار مزبور بر طبق مقررات فصل مربوط به خسارات مشترک دریایی قابل پرداخت است.

ماده ۱۶۰- (کرایه بار از بین رفته): به باری که در نتیجه غرق شدن و یا به گل نشستن کشتی و یا غارت دزدان دریایی یا بر اثر ضبط از طرف دشمن از بین برود کرایه تعلق نخواهد گرفت در این موارد فرمانده موظف است کرایه بار را اگر قبلاً دریافت نموده مسترد دارد ولی چنانچه در این قبیل موارد بین طرفین قرارداد جداگانه‌ای بوده و یا در بارنامه دریایی شرط دیگری شده باشد طرفین باید بر طبق آن قرارداد یا شرط رفتار نمایند. به کالا و اشیایی که به مقصد نرسیده یا به علت غرق شدن یا عدم قابلیت دریانوردی کشتی در مقصد تحویل نگردیده است کرایه تعلق نخواهد گرفت.

چنانچه کرایه بار کشتی ثانی که کالای کشتی غرق شده یا از کار افتاده را حمل می‌نماید کمتر از کرایه بار کشتی غرق شده یا از کار افتاده باشد تفاوت دو قیمت به فرمانده کشتی غرق شده یا از کار افتاده پرداخت نخواهد شد ولی اگر کرایه بار بیشتر باشد تفاوت باید توسط مستاجر پرداخت شود.

ماده ۱۶۱- (قرارداد اجاره و شرایط استثنایی): مقررات مواد ۱۴۱ تا ۱۶۰ فقط در صورتی قابل اجرا است که مفاد قرارداد اجاره کشتی خلاف آن را پیش‌بینی ننموده باشد.

فصل دهم- تصادم در دریا

ماده ۱۶۲- (موارد تصادم): الف- در صورت تصادم بین کشتیهای دریایمیما و کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی جبران خسارات وارد به کشتیها یا اشیاء و اشخاص داخل آنها بدون توجه به محل تصادم طبق مقررات این فصل به عمل خواهد آمد.

ب- مقررات مربوط به تصادم بین کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی و یا دریای ساحلی به موجب آیین‌نامه جداگانه تعیین خواهد شد.

ماده ۱۶۳- (تصادم): اگر تصادم ناشی از حوادث غیر مترقب و یا ناشی از قوه قهریه باشد و یا علل تصادم مورد تردید باشد خسارت دیده حق مطالبه زیان وارده را ندارد ولو آنکه کشتی‌ها یا یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشند.

ماده ۱۶۴- (جبران خسارت): اگر تصادم در نتیجه خطای یکی از کشتیها باشد جبران خسارات به عهده طرفی است که مرتکب خطا شده است.

ماده ۱۶۵- (تناسب خسارات): الف- اگر دو یا چند کشتی مرتکب خطا شوند مسوولیت هر یک از کشتیها متناسب با اهمیت تقصیری است که از آن کشتی سر زده است.

معذک اگر تشخیص اهمیت تقصیر با شواهد و قرائن ممکن نباشد و یا تقصیر طرفین به نظر یکسان برسد طرفین به نسبت متساوی مسوول خواهند بود.

ب- خسارات وارد به کشتی، بار آنها، اشیا و اموال متعلق به کارکنان کشتی و مسافران و اشخاص دیگری که در کشتی باشند به نسبت مذکور در بند الف این ماده به عهده کشتیهایی است که تقصیر متوجه آنها است و کشتی نسبت به جبران خسارات اشخاص ثالث بیش از نسبت فوق مسوول نخواهد بود.

ج- کشتیهایی مقصر نسبت به خسارات ناشی از فوت و صدمات بدنی در مقابل اشخاص ثالث منفردا و متضامنا مسوول هستند و باید خسارات وارده را جبران نمایند. اگر مبلغ پرداختی هر یک از مسوولان بیش از مبلغی باشد که به سهم مسوولیت او تعلق می‌گیرد نسبت به مبلغ اضافه حق مراجعه به مسوول یا مسوولان دیگر را خواهد داشت.

ماده ۱۶۶- (تصادم به علت خطی راهنما): حکم مسوولیت‌های مقرر در مواد پیش در مواردی نیز جاری است که تصادم به علت خطای راهنما اتفاق افتد ولو آنکه استفاده از راهنما قانونا الزامی باشد.

ماده ۱۶۷- (دعای مربوط به خسارات): حق مطالبه خسارت ناشی از تصادم منوط به اعتراض قبلی یا انجام تشریفات خاصی نیست.

نفس تصادم بین دو یا چند کشتی به تنهایی مثبت تقصیر نیست مگر اینکه تقصیر مسبب تصادم اثبات گردد. ماده ۱۶۸- (طرف دعوی مربوط به خسارات): دعوی مربوط به جبران خسارات علیه آن کشتی که موجب تصادم شده است به طرفیت فرمانده و یا مالکین کشتی اقامه خواهد شد.

فرمانده در صورتی مسوول است که مرتکب غفلت یا خطایی شده باشد.

ماده ۱۶۹- (اقدام فرمانده یا مالک به نمایندگی خسارت دیدگان): فرمانده یا مالک کشتی مصدوم می‌تواند به نفع کارکنان و مسافران و فرستنده بار و سایر اشخاصی که بر اثر تصادم خسارت دیده‌اند اقدامات قانونی به عمل آورد. اقدام فرمانده یا مالک کشتی در این مورد حقوق سایر اشخاص ذینفع را از بین نخواهد برد.

ماده ۱۷۰- (مرور زمان): الف- مرور زمان دعوی مربوط به جبران خسارات مذکور در این فصل دو سال از تاریخ وقوع تصادم می‌باشد.

ب- کسی که به موجب بند (ج) ماده ۱۶۵ بیش از سهم مسوولیت خود خساراتی را پرداخته است تا یک سال از تاریخ پرداخت حق مطالبه مبلغ اضافی را از مسوول متضامن دارد.

ماده ۱۷۱- (وظایف فرماندهان هر یک از کشتی‌ها که با یکدیگر تصادم نموده‌اند متقابلاً موظف هستند پس از تصادم بدون آنکه خطر شدیدی متوجه کشتی یا کارکنان و یا مسافران آن بشود در مورد کمک به کشتی دیگر و کارکنان و مسافران آن مجاهدات به عمل آورند.

همچنین هر یک از آنها باید تا حدود امکان نام کشتی و بندر ثبت و نیز نام بندری را که ترک کرده و بندر بعدی را به اطلاع یکدیگر برسانند.

در صورت عدم رعایت مقررات این ماده از طرف فرمانده مالک مسوول نخواهد بود.

ماده ۱۷۲- (تعمیم مقررات): مقررات این فصل شامل جبران خساراتی نیز خواهد بود که یک کشتی بر اثر انجام یا عدم انجام عملیات (مانور) معین یا عدم رعایت مقررات به کشتی دیگر یا محمولات و اشخاص داخل در هر کشتی وارد میکند ولو اینکه تصادمی بین دو کشتی ایجاد نشده باشد.

فصل یازدهم- کمک و نجات در دریا

ماده ۱۷۳- (کمک و نجات): کمک به کشتی‌های دریایمایی که در معرض خطر هستند و نجات آنها و همچنین نجات اشیاء موجود در آنها و کرایه بار و مسافر و نیز خدمات مشابهی که کشتیهای دریایمیا و کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی نسبت به یکدیگر انجام میدهند بدون توجه به نوع خدمات و محل وقوع آن تابع مقررات این فصل می‌باشد.

ماده ۱۷۴- (اجرت کمک و نجات): به هر نوع عمل کمک و نجات که دارای نتیجه مفید باشد اجرت عادلانه تعلق خواهد گرفت. اگر عمل کمک یا نجات نتیجه مفید نداشته باشد هیچگونه اجرتی به آن تعلق نخواهد گرفت و در هیچ مورد مبلغ پرداختی بیش از ارزش اشیاء نجات یافته نخواهد بود.

ماده ۱۷۵- (عدم استحقاق اجرت): در صورتی که مصدوم صریحاً و به طور موجه اشخاصی را از شرکت در عملیات نجات منع نماید اشخاص مزبور حق دریافت هیچگونه اجرت را نخواهند داشت.

ماده ۱۷۶- (اجرت یدک کش): یدک کش حق دریافت اجرت برای کمک و یا نجات کشتی و بار آن را که یدک می‌کشد ندارد مگر در موارد انجام خدمات استثنایی که جز تعهدات مربوط به قرارداد یدک‌کشی منظور نشده باشد.

ماده ۱۷۷- (کمک کشتیهای متعلق به یک مالک): حق اجرت دریافت کمک و نجات نیز به کشتی‌هایی که متعلق به یک مالک باشد تعلق خواهد گرفت.

ماده ۱۷۸- (میزان اجرت): میزان اجرت کمک و نجات بر طبق قراردادی که بین طرفین منعقد شده است پرداخت می‌گردد و در صورت نبودن قرارداد بوسیله دادگاه تعیین خواهد شد. این حکم نیز شامل طرز تقسیم اجرت مزبور بین نجات دهندگان و همچنین بین مالک و فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتیهای نجات دهنده می‌باشند خواهد بود.

ماده ۱۷۹- (امکان تغییر یا فسخ قرارداد کمک و نجات): هر قرارداد کمک و نجات که در حین خطر و تحت تاثیر آن منعقد شده و شرایط آن به تشخیص دادگاه غیر عادلانه باشد ممکن است به تقاضای هر یک از طرفین به وسیله دادگاه باطل و یا تغییر داده شود.

در کلیه موارد چنانچه ثابت شود رضایت یکی از طرفین قرارداد بر اثر حيله یا خدعه یا اغفال جلب شده است و یا اجرت مذکور در قرارداد ذکر شده به نسبت خدمت انجام یافته فوق‌العاده زیاد و یا کم است دادگاه میتواند به تقاضای یکی از طرفین قرارداد را تغییر داده و یا بطلان آنرا اعلام نماید.

ماده ۱۸۰- (اساس تعیین اجرت): دادگاه با توجه به اوضاع و احوال هر مورد و ملاحظات ذیل میزان اجرت را تعیین خواهد نمود.

اولاً- نتیجه موفقیت حاصله- مساعی و استحقاق کمک کنندگان- اهمیت خطری که متوجه کشتی نجات یافته و مسافران و کارکنان و بار آن و نجات دهندگان و کشتی نجات دهنده گردیده- مدتی که برای عملیات نجات و کمک صرف شده- هزینه و خسارات وارده و عواقب مسوولیت و سایر مخاطراتی که متوجه نجات دهندگان گردیده- ارزش وسایل و لوازمی که برای نجات بکار رفته و بالاخره تغییراتی که احیاناً در کشتی برای نجات افراد و اموال صورت گرفته است.

ثانیاً- میزان ارزش اشیا نجات یافته در مورد تقسیم اجرت پیش‌بینی شده در ماده ۱۷۸ نیز به همین ترتیب عمل خواهد شد.

در صورتی که تقصیر یا خطای نجات دهندگان موجب عملیات نجات یا کمک شده باشد و یا نجات دهندگان مرتکب دزدی یا اخفا اموال و یا اعمال مزورانه دیگر گردیده باشد دادگاه میتواند نجات دهندگان یا کمک کنندگان را از اجرت محروم نماید و یا اجرت را تقلیل دهد ولی حکم مربوط به این ماده رافع سایر مسوولیت‌های آنان نخواهد بود.

ماده ۱۸۱- (اجرت نجات اشخاص): اشخاصی که جان آنها نجات یافته است ملزم به پرداخت هیچگونه اجرت نخواهند بود.

نجات دهندگانی که در عملیات کمک یا نجات مربوط به یک حادثه خدماتی برای نجات اشخاص انجام داده‌اند مستحق دریافت سهم متناسبی از اجرت پرداختی به نجات دهندگان کشتی و بار و سایر متعلقات آن هستند.

ماده ۱۸۲- (وظیفه فرمانده): فرمانده موظف است حتی‌الامکان بدون آنکه خطر شدید متوجه کشتی یا کارکنان و مسافران او گردد به هر شخصی که در دریا در معرض هلاکت است ولو آنکه دشمن او باشد کمک نماید.

عدم رعایت مقررات فوق موجب مسوولیت مالک کشتی نخواهد بود.

ماده ۱۸۳- (مرور زمان): مدت مرور زمان دعاوی مربوط به این فصل دو سال است و شروع آن از تاریخ پایان عمل کمک و یا نجات محسوب میشود.

فصل دوازدهم- خسارات دریایی

ماده ۱۸۴- (انواع خسارات دریایی): خسارات دریایی بر دو نوع است: خسارات مشترک و خسارات خاص.

ماده ۱۸۵- (خسارات مشترک دریایی): خسارات مشترک دریایی عبارت است از مخارج فوق‌العاده و خساراتی که بطور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار آن بوجود آمده است.

ماده ۱۸۶- (خسارات خاص): خسارات دریایی که در ماده ۱۸۵ تصریح نشده خسارات خاص است.

این خسارات به حساب کشتی و آن قسمت از کالا یا سایر اموال روی کشتی که خسارت دیده و یا ایجاد هزینه نموده است منظور می‌گردد.

ماده ۱۸۷- (نحوه تقسیم خسارات مشترک دریایی): موارد خسارات مشترک دریایی و ترتیب تعیین و تسهیم نسبی خسارات و طرز محاسبه آن به موجب قراردادهای خاص و در صورت نبودن قرارداد طبق آیین‌نامه‌ای خواهد بود که براساس مقررات و عرف بین‌المللی تنظیم و تصویب خواهد شد.

فصل سیزدهم- دادگاه دریایی

ماده ۱۸۸- (دادگاه دریایی): وزارت دادگستری مکلف است ظرف ۳ ماه از تاریخ تصویب این قانون لایحه قانونی مربوطه به تشکیل دادگاههای دریایی و حدود صلاحیت آنها و طرز رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای این قانون را تنظیم و پس از تصویب کمیسیون مشترک دادگستری مجلسین به موقع اجرا بگذارد.

ماده ۱۸۹- (کارشناسان امور دریایی): کارشناسان امور دریایی از بین کسانی که دارای مدرک علمی اختصاصی و تجارب کافی باشند و صلاحیت فنی آنها از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی گواهی شود انتخاب می‌گردند. سازمان اشخاص واجد شرایط را به اداره فنی وزارت دادگستری معرفی می‌کند و اداره مزبور پس از تشخیص صلاحیت آنها کارت کارشناسی رسمی صادر خواهد نمود.

فصل چهاردهم- مقررات متفرقه

ماده ۱۹۰- (جرایم): در صورت تخلف از مواد ۲، ۷، ۱۴، ۱۷، ۱۹ و قسمت اول از ماده ۲۰-۲۱-۲۴-۲۵-۲۶-۲۷-۴۶-۹۴-۱۴۶ دادگاه بر حسب مورد متخلف را به پرداخت جزای نقدی از ۱۰۰۰۰ ریال تا ۲۵۰۰۰۰۰۰ ریال محکوم خواهد کرد. حداقل و اکثر جزای نقدی مربوط به هر یک از جرایم مذکور در بالا به موجب آیین‌نامه‌ای معین خواهد گردید که وزارتین دادگستری و اقتصاد تنظیم می‌نمایند و پس از تصویب هیات وزیران به موقع اجرا گذارده میشود.

ولی اگر عمل متخلف مشمول قانون جزایی دیگر باشد تعقیب او طبق قانون مزبور صورت خواهد گرفت.

ماده ۱۹۱- (بیمه دریایی): دولت مکلف است طرح قانون بیمه دریایی را تنظیم و به مجلسین تقدیم نماید.

ماده ۱۹۲- (مرجع صدور گواهینامه و اسناد مربوط به کشتی): صدور هر گونه سند و گواهی و پروانه مربوط به کشتی و فرمانده و افسران و کارکنان کشتی و همچنین صدور هر گونه سند و گواهی دیگری که به مناسبت اجرای این قانون ضرورت داشته باشد در صلاحیت سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد بود.

ماده ۱۹۳- (آیین‌نامه‌های اجرایی): کلیه آیین‌نامه‌های اجرایی این قانون از طرف وزارتخانه‌های مربوطه تهیه و پس از تصویب هیات وزیران به موقع اجرا گذارده میشود.

ماده ۱۹۴- (موارد پیش‌بینی نشده): در مواردی که در این قانون و یا سایر قوانین مملکتی پیش‌بینی نشده است ملاک اصول و عرف بین‌المللی خواهد بود.

۱- منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۵۸۷۶ مورخ ۱۳۴۴/۲/۶ - صفحه ۴۳۳۳ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۳.
۲- به موجب نامه شماره ۵۳۲ مورخ ۱۳۴۴/۱/۳۰ مجلس سنا به نخست‌وزیر وقت، در بند ۲ ماده ۱ بعد از کلمه «کشتیهای» اشتباها به جای کلمه «نفتی» کلمه «نفتکش» ماثبت شده بود که پس از بحث در کمیسیون اقتصاد مجلسین، کلمه «نفتکش» به «نفتی» تبدیل و تایید گردید. (روزنامه رسمی شماره ۵۹۴۰ مورخ ۱۳۴۴/۴/۲۳ - صفحه ۳۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۴ - قسمت تصویب‌نامه‌ها). ۳- بندهای الف و ج ماده ۱۳ به موجب «آیین‌نامه اجرایی قانون اصلاح تبصره ۵۶ قانون بودجه اصلاحی سال ۱۳۵۲ و بودجه سال ۱۳۵۳ مصوب ۶۵/۹/۱۸ مجلس

شورای اسلامی و مبالغ قابل دریافت به ماخذ ریال بابت پرداخت حقوق دولتی مندرج در قوانین» مصوب ۱۳۶۷/۳/۲۵ به صورت بالا اصلاح شده‌اند. (روزنامه رسمی شماره ۱۳۶۵۶ مورخ ۱۳۶۷/۵/۱۹ - صفحه ۴۴۹ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۷).
۴ - بند الف ماده ۲۴ به موجب «قانون اصلاح بند الف ماده ۲۴ قانون دریای ایران» مصوب ۱۳۵۲/۸/۷ به صورت بالا اصلاح گردیده است. (روزنامه رسمی شماره ۸۳۹۵ مورخ ۱۳۵۲/۸/۲۰ - صفحه ۲۰۷ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۲).
۵ - آیین نامه اجرایی ماده ۲۴.

۶ - لازم به توضیح است که در متن قانون چاپ شده در مجموعه قوانین سال ۱۳۴۳ عبارت «مالیات» درج گردیده است که به نظر می‌رسد منظور عبارت «مطالبات» بوده که به اشتباه «مالیات» درج شده است.