

# د انلود قوانین دریایی ایران



## قانون دریایی

### مصوب ۱۳۴۳ با اصلاحات و الحاقات ۱۳۹۱

#### فصل اول - تابعیت و ثبت کشتی

##### قسمت اول - تابعیت

ماده ۱ (اصلاحی ۱۳۹۱) شرایط تابعیت کشتی  
۱ - هر کشتی دریایی (اعم از اینکه ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیر خالص ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد میتواند بر طبق مقررات این قانون بثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق برافراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران را داشته باشد.

الف - کشتی باشخاص تابع ایران (اعم از طبیعی و حقوقی) تعلق داشته

باشد و در صورتیکه کشتی متعلق بشرکت ایرانی باشد باید سهام آن بانام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق باتباع ایرانی باشد. ب - کشتی باید بر طبق مقررات این فصل ثبت برسد.

۲ - کشتیهای نفتکش متعلق باشخاص (اعم از طبیعی یا حقوقی) که بامر تولید و یا تصفیه و یا حمل و نقل نفت خام و یا گاز و یا محصولات نفتی اشتغال دارند میتوانند بدون رعایت حد نصاب مقرر در این ماده بنا بدرخواست ذینفع و موافقت سازمان بنادر و کشتیرانی ثبت رسیده وتابعیت ایران را تحصیل کنند.

ماده ۲ ) تابعیت فرمانده و افسران و کارکنان کشتی فرمانده و افسران و کارکنان کشتی ممکنست در صورت لزوم از اتباع غیر ایرانی باشند. مالک کشتی باید بهزینه خود اتباع ایرانی را برای کار در کشتی تربیت کند و بتدریج آنانرا بجای کارکنان خارجی در کشتی بکار گمارد. برنامه کارآموزی توسط مالکین کشتی تنظیم و پس از تصویب سازمان بنادر و کشتیرانی توسط مالکین مذکور بمورد اجرا گذاشته میشود ولی در هرحال میبایست در عرض چهار سال از تاریخ قبول تابعیت ایران لااقل نصف کارکنان کشتی از اتباع ایران باشند. مهندسین 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 دریائی وزارت اقتصاد مکلفست طرف مدت یکسال از تاریخ تصویب این قانون آموزشگاه تربیت کارکنان دریانوردی بازرگانی را در یکی از بنادر جنوبتأسیس نماید.

ماده ۴ ) مرجع صدور گواهی تابعیت مرجع صدور گواهی تابعیت کشتی سازمان بنادر و کشتیرانی میباشد.

ماده ۵ ) کشتیهای که در ایران ساخته شدهاند هر کشتی که در ایران ساخته میشود و ظرفیت آن حداقل ۲۵ تن باشد تا وقتی که سازنده کشتی آن را تحویل نداده است کشتی ایرانی تلقی میشود.

ماده ۶ ) کشتیرانی ساحلی کشتیرانی بقصد تجارت بین بنادر و جزایر ایران (کاپوتاژ) منحصراً متعلق بکشتیهای ایرانی است مگر آنکه در موارد لزوم بنا به پیشنهاد سازمان بنادر وکشتیرانی اجازه مخصوص از طرف هیئت وزیران

صادر گردد.

ماده ۷) تغییر تابعیت مالکی که کشتی او در ایران ثبت رسیده است میتواند تابعیت کشتی خود را تغییر دهد. مقررات مربوط بخروج از تابعیت در آئین نامه این قانون تعیین خواهد گردید.

#### قسمت دوم - ثبت کشتی

ماده ۸) تأسیس اداره مرکزی ثبت کشتیها اداره مرکزی ثبت کشتی ها در سازمان بنادر و کشتیرانی تأسیس میگردد.

ماده ۹) درخواست ثبت

برای ثبت کشتی باید مالک کشتی و یا نماینده او تقاضای ثبت را بضمیمه اظهارنامه و گواهینامه های فنی در دو نسخه تنظیم و سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم نماید. مالک کشتی یا نماینده او باید قبل از تسلیم تقاضا نام اختیاری کشتی را با اطلاع سازمان مذکور برساند و در صورت تأیید 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 کشتی های سازمان بنادر پس از اجرای مراتب مزبور با رعایت مقررات ثبت کشتی اقدام میکند.

ماده ۱۰) اظهارنامه

مالک کشتی یا نماینده او باید بضمیمه تقاضا نامه ثبت کشتی مستندات مالکیت با اظهارنامه ای 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 گواهینامه ایست که از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی بر طبق نمونه مخصوص در دو نسخه بنام کشتی تنظیم و صادر میشود. در سند ثبت کشتی نکات زیر قید میگردد:

نام بندر ثبت کشتی - محل و تاریخ ساخت کشتی - طبقه بندی - 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) امضاء سند ثبت کشتی - ترتیب ثبت و نگهداری آن  
سند ثبت کشتی باید بامضاء مالک و یا نماینده او و همچنین سازمان  
بنادر و کشتیرانی برسد.

ماده ۱۳- (اصلاحی ۱۳۹۱) حق الثبت

حق الثبت و سایر حقوقی که برای ثبت اسناد و مدارک کشتی باید  
پرداخت شود به شرح زیر است:

الف - حق الثبت

برای کشتیهای کمتر از ۵۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل بیست  
میلیون (۲۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل سی  
میلیون (۳۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۱۰۰۱ تا ۱۵۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل چهل  
میلیون (۴۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل شصت  
میلیون (۶۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل هشتاد  
میلیون (۸۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل یکصد  
میلیون (۱۰۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۳۰۰۱ تا ۴۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل یکصد  
و بیست میلیون (۱۲۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۴۰۰۱ تا ۵۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل یکصد  
و چهل میلیون (۱۴۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۵۰۰۱ تا ۶۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل یکصد  
و شصت میلیون (۱۶۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۶۰۰۱ تا ۷۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل یکصد  
و هشتاد میلیون (۱۸۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۷۰۰۱ تا ۸۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل دویست  
میلیون (۲۰۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۸۰۰۱ تا ۹۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل دویست  
و بیست میلیون (۲۲۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای ۹۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل  
دویست و چهل میلیون (۲۴۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

برای کشتیهای از ۱۰۰۰۱ تن به بالا ظرفیت غیرخالص ثبت شده معادل  
سیصد میلیون (۳۰۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال.

ب - حق تجدید ثبت کشتیها به مأخذ پنجاه درصد (۵۰٪) حق الثبت

مندرج در بند (الف) است.

پ - هزینه ثبت تغییرات در گواهینامه ها مبلغ چهار میلیون (۴.۰۰۰.۰۰۰) ریال برای هر تغییر در مشخصات یا خصوصیات کشتی یا اجزای آن می باشد.

ت - هزینه صدور المثنای گواهینامه ثبت کشتی به مأخذ سی درصد (۳۰٪) حق الثبت همان کشتی است.

ماده (۱۴) تغییرات در ظرفیت کشتیها

هر گونه تغییری در ظرفیت مسافربری و یا باربری کشتی باید کتباً با 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) گواهینامه های فنی کشتی

کشتی در صورتی ممکن است در ایران به ثبت برسد که گواهینامه های فنی آن توسط سازمان بنادر و کشتیرانی و یا یکی از مراجع صلاحیتدار بین المللی 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 باستناد گواهینامه های فنی صادره از طرف یکی از موسسات صلاحیتدار بین المللی مذکور در ماده فوق گواهینامه ثبت موقت جهت کشتیهاییکه در ایران به ثبت خواهند رسید صادر نماید. اعتبار این گونه گواهینامه های ثبت موقت متناسب با مدت مسافرت کشتی یکی از بنادر ایران جهت انجام تشریفات ثبت خواهد بود و نباید از ششماه تجاوز کند. رونوشت گواهینامه ثبت موقت باید یاداره [به اداره] ثبت کشتیهای سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال شود و اصل گواهی ثبت موقت باید بسازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم شود.

ماده (۱۷) (اصلاحی ۱۳۹۱) آثار عدم ثبت کشتی

در مورد ماده فوق چنانچه کشتی بموقع بثبت نرسد و یا اسناد قبلی بموقع تسلیم نگردد کشتی حق بر افراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران را نخواهد داشت و مالک کشتی بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون پرداخت جریمه محکوم و موظف به تسلیم باسناد کشتی می باشد. مفاد این ماده در مورد اسناد مفقود لازم الرعایه نخواهد بود.

ماده (۱۸) کشتیهای در دست ساختمان

کشتیهای در دست ساختمان (موضوع ماده ۵ این قانون) باید موقتاً

بثبت برسد و گواهینامه 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 گواهینامه ثبت موقت باطل و مسترد خواهد شد.

ماده (۱۹) تغییر در ساختمان کشتی  
در صورت تغییر اساسی در ساختمان کشتی اظهارنامه جدیدی باید بسازمان بنادر و کشتیرانی یا نمایندگان کنسولی ایران تسلیم و توضیحات کافی فنی‌راجع به ضرورت تغییرات مذکور در آن داده شود سازمان مزبور پس از رسیدگی بمدارک اظهارنامه اقدام باصلاح اسناد مربوطه خواهد نمود. در صورتیکه اظهارنامه مزبور بنمایندگان کنسولی ایران تسلیم شود مقامات مزبور مکلفند اظهارنامه را در اسرع وقت بسازمان بنادر و کشتیرانی ارسال دارند. هرگاه متقاضی اسنادی بتصدیق مقامات صلاحیتدار بین‌المللی که مورد تأیید سازمان بنادر و کشتیرانی باشد ارائه نماید اداره ثبت کشتی باستناداسناد مزبور اقدام باصلاح اسناد مربوطه خواهد نمود.

ماده (۲۰) احکام و قرارهای قضائی  
هر گونه قرار یا آراء لازم‌الاجرا صادره از دادگاهها که در حقوق عینی کشتی تغییری دهد (باستثنای حقوق ممتاز) باید در دفتر ثبت کشتی و اسناد آن‌قید گردد. مأمورین مکلف بثبت و انعکاس دادن مراتب فوق اگر در انجام وظیفه در اینمورد تسامح نمایند بکیفر مقرر در ماده ۱۹۰ این قانون محکوم خواهندشد. هر گاه ثابت شود که مأموری تعمداً از انجام دادن وظیفه مزبور خودداری نموده است مجازات او از ششماه تا سه سال حبس تأدیبی و پرداختخسارت ناشیه از این عمل خواهد بود.

ماده (۲۱) (اصلاحی ۱۳۹۱) 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 جمهوری اسلامی ایران از بین رفته باشد.

۲) در صورتیکه کشتی مفقود و یا توسط دزدان دریائی 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 دریائی بعمل آید در موارد فوق سند ثبت و تابعیت کشتی بایدمنتها طرف سی روز به اداره ثبت کشتیهای سازمان بنادر و کشتیرانی یا نمایندگان کنسولی ایران مسترد گردد.

ماده ۲۲) فقدان اسناد - صدور المثنی در صورتیکه سند ثبت کشتی مفقود شده باشد مالک باید فوراً مراتب را بسازمان بنادر و کشتیرانی اعلام و اظهارنامه‌ای حاکی از این موضوع تسلیم‌دارد. 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 بتقاضای مالک تغییر یابد و در اینمورد سازمان بنادر و کشتیرانی میتواند با تعویض نام کشتی موافقت کند و بهزینه‌متقاضیان تغییر نام را در سه نوبت بفواصل 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 کلیه انتقالات و معاملات و اقاله راجع بعین کشتیهای مشمول این قانون همچنین منافع آنها در صورتیکه مدت آن زائد بر دو سال باشد درداخل کشور اجباری است و منحصرأً وسیله دفاتر اسناد رسمی که برای این کار از طرف سازمان ثبت اسناد و املاک کشور اجازه مخصوص دارند انجام‌میشود و در صورتیکه معاملات مزبور در خارج از کشور صورت گیرد انجام معامله طبق مقررات کشور محل وقوع آن باید توسط نزدیکترین نماینده کنسولی ایران بمحل معامله گواهی و مراتب در دفتر کنسولگری نیز منعکس و ظرف ۱۵ روز به سازمان بنادر و کشتیرانی ایران اعلام شود

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 اداری [ارادی] یا قهری باشد

تغییری در تابعیت کشتی‌نمیدهد 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 برهن گذاشته است نمیتواند قبل از فک رهن و یا بدون اجازه مرتهن یا بدون تأمین حق مرتهن کشتی خود را بفروش رساند. در صورت تخلف از حکم مزبور معامله انجام شده نافذ نخواهد بود.

و - دفاتر اسناد رسمی و یا مأمورین کنسولی ایران در خارج که از مقررات این ماده تخلف ورزند علاوه بر مجازاتهای مقرر [در ماده ۲۰ این قانون] مسئول پرداخت کلیه خسارات وارده نیز خواهند بود. آئین‌نامه اجرائی مربوط به این ماده بوسیله سازمان بنادر و کشتیرانی و وزارت دادگستری تنظیم و بتصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

ماده ۲۵) (اصلاحی ۱۳۹۱) آگهی فروش کشتی

در مورد فروش کشتیهای تابع ایران سازمان بنادر و دریانوردی مکلف است انجام معامله را در روزنامه رسمی کشور و یکی از روزنامه های کثیرالانتشار مرکز در سه نوبت و هر نوبت به فاصله ده روز آگهی نماید. هزینه آگهی ها توسط مرجع قانونی که وقوع معامله را ثبت می کند در موقع انجام معامله از فروشنده دریافت می گردد.

ماده ۲۶) حق بازرسی اسناد کشتی

مأمورین مجاز دولت میتوانند در هر موقع به اسناد کشتی رسیدگی نمایند. در صورتیکه فرمانده کشتی از ارائه اسناد خودداری نماید بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون محکوم بپرداخت جریمه نقدی خواهد شد.

ماده ۲۷) اظهارات خلاف واقع

هر گاه 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 شناورهاییکه مشمول مقررات این قانون نیستند طبق مقرراتی که از طرف هیئت وزیران تصویب و بمورد اجراء گذاشته میشود



انجام خواهد گرفت.

## فصل دوم - حقوق ممتاز

ماده ۲۹) حقوق ممتاز

حقوق مشروحه ذیل نسبت بکشتی و نسبت بکرایه حمل در سفریکه این حقوق طی آن ایجاد شده و نسبت بملحقات 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 بمنظور حفاظت کشتی یا فروش آن و تقسیم حاصل فروش بعمل آمده و همچنین حقوق و عوارض بندری که بر طبق فهرست سازمان بنادر و کشتیرانی قانوناً باید پرداخت گردد و سایر حقوق و عوارض عمومی مشابه و همچنین هزینه حفاظت کشتی پس از ورود بآخرین بندر.

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

۳) اجرت و هر گونه پرداخت مربوط بنجات و کمک در دریا و آن قسمت از خسارات مشترک دریائی که بعهده کشتی است.

۴) خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی همچنین خسارات وارده بتأسیسات بندری و کارگاههای تعمیر کشتی و راههای آبی قابل کشتیرانی و خسارات ناشی از صدمات بدنی وارد شده بمسافرین 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 [پایگاه] بر طبق اختیارات قانونی خود برای تأمین 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 ما یحتاج کشتی یا تعمیر کننده کشتی یا وام دهنده و یا پیمانکار دیگری باشد.

اشخاصی که احتیاجات مذکور در این بند را فراهم می نمایند 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 بحقوق 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 بمقررات تحدیدمسئولیت مالکین کشتی مذکور در فصل پنجم این قانون و بدون کسر هیچگونه مبلغی مطالبه نمایند. ولی در هر حال سهمی که از حاصل فروش بآنها میرسد از آنچه در مقررات فصل مذکور مصرح است بیشتر نخواهد بود.

ماده ۳۲) آثار عدم پرداخت حقوق ممتاز در صورت عدم پرداخت حقوق ممتاز ذینفع میتواند بوسیله دادگاه حقوق خود را مطالبه و استیفای حقوق خود را از فروش اموال یا کشتی که نسبت بآن حقوق ممتاز وجود دارد درخواست نماید. دادگاه درخواست و مدارک آن را بخوانده ابلاغ و بعلاوه بمنظور اطلاع اشخاص ذینفع خلاصه آنرا در ظرف ۱۵ روز از تاریخ ابلاغ (هر ۵ روز یکبار) در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز آگهی مینماید. پس از انقضای ۱۵ روز از تاریخ آخرین آگهی دادگاه بدادخواست و اعتراضات واصله رسیدگی و حکم مقتضی صادر مینماید و در صورت احراز صحت دعوی هرگاه استیفای طلب از سایر اموال سهوالبیع محکوم علیه میسر نباشد دادگاه دستور بفروش اموالیکه نسبت بآن حقوق ممتاز وجود دارد خواهد داد. رأی دادگاه بجز فروش کشتی قطعی است. در صورتیکه دادگاه دستور بفروش 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 یکماه از تاریخ انتشار آخرین آگهی در صورتیکه معادل محکوم به وجه نقد در صندوق دادگستری یا تضمین بانکی بسپارد میتواند به رأی مزبور اعتراض نماید در اینصورت اجرای حکم دادگاه تا پایان رسیدگی با اعتراض متوقف خواهد شد و رائیکه پس از رسیدگی با 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 بکشتی علاوه از حقوق ممتاز حقوق عینی هم موجود باشد ابلاغ دادخواست بدارندگان حقوق مزبور نیز لازمست. هرگاه پس از صدور حکم بین اشخاصی که ذیحق شناخته شده اند طرف یکماه مقرر در ماده ۳۲ نسبت بفروش و تقسیم وجوه حاصل از آن توافق نشود بارعایت

مواد ۳۶ و ۳۷ بدواً حق دارندگان حقوق ممتاز و بعداً حقوق سائیرین تأدیه خواهد شد. در صورت عدم دسترسی بهر یک از دارندگان حق وجوه مربوطه بنام آنها در صندوق ثبت اسناد و املاک تودیع خواهد شد.

ماده ۳۴) مطالبات ممتاز مؤسسات دولتی  
مطالبات ممتاز مربوط بمؤسسات دولتی آنچه مربوط باعمال تصدی دولت است طبق مقررات این قانون و آنچه مربوط باعمال حاکمیت دولت است طبق مقررات مربوط بوصول مالیاتها وصول خواهد شد.

ماده ۳۵) ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل  
ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل مندرج در ماده ۲۹ عبارتست از:  
۱) غرامت قابل مطالبه مالک بابت خسارات مادی وارده بکشتی که جبران نشده باشد و یا خسارات از دست دادن کرایه حمل که بکشتی تعلق میگرفته است.

۲- سهم مالک کشتی بابت خسارات مشترک دریائی ناشی از زیانهای مادی وارده بکشتی که جبران نشده و یا خسارات از دست دادن کرایه حمل که بکشتی تعلق میگرفته است.

۳) حق الزحمه مالک کشتی بابت کمک یا نجات در دریا تا پایان سفر پس از کسر وجوهی که باید در اینمورد بفرمانده و سائیر اشخاصی که در خدمت کشتی هستند پرداخت شود. وجوه پرداختی بابت حمل و احیاناً وجوهی که بر طبق مقررات مذکور در فصل پنجم این قانون قابل پرداخت باشد نیز در حکم کرایه حمل است؛ وجوه متعلقه بمالک کشتی بابت قراردادهای بیمه و جوایز و کمکهای ملی جزء ملحقات کشتی یا ملحقات کرایه حمل محسوب نمیشود. حقوق ممتاز پیشبینی شده بنفع 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 بیک 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 بآخرین 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 تأدیه وجوه مطالبات به نسبت طلب بین بستانکاران تقسیم خواهد شد. مطالبات مربوط بیک سفر بترتیب مندرج در ماده ۲۹ مشمول حق ممتاز خواهد بود. مطالبات مندرج در هر یک از بندهای ۳ و ۵ ماده ۲۹ بترتیب عکس

تاریخ ایجاد پرداخت خواهد شد.

ماده (۳۷) حق ممتاز در مورد هزینه انتقال بقایای کشتی در مواردیکه 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 بهزینه خود [به] محل مناسبی انتقال داده و در صورت عدم پرداخت هزینه‌های مربوطه از طرف مالک آنها را توقیف و بفروش رسانیده و مطالبات خود را با رعایت مفاد مواد ۲۹ و ۳۶ این قانون و مقدم بر سایر طلبکاران از حاصل فروش تأمین نماید.

ماده (۳۸) آثار انتقال مالکیت انتقال مالکیت کشتی تأثیری در حقوق ممتاز نخواهد داشت.

ماده (۳۹) مدت مرور زمان

الف - دارنده حقوق ممتاز چنانچه طرف مدت یکسال در مقام استیفاء 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 بترتیب ذیل است:

- ۱) در مورد حوالزحمه مربوط به کمک و نجات در دریا از روزیست که عملیات مربوط به آن خاتمه مییابد.
- ۲) در مورد خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح و آسیب جسمانی از روزیستکه خسارت وارد شده است.
- ۳) در مورد فقدان یا خسارات محمولات و اثاث از روزی استکه 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 روزیست که طلب ایجاد شده است.
- ۵) در سایر موارد از روزی استکه دین از لحاظ مدت و جهات دیگر قابل مطالبه باشد.

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

د - هر گاه توقیف کشتی در دریای ساحلی کشوریکه اقامتگاه یا مرکز عملیات مدعیست مقدور نباشد دادگاه میتواند مهلت‌های فوق را از

روز ایجاد طلب حداکثر برای مدت سه سال تمدید نماید.

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

ماده ۴۰) تعمیم مقررات

مقررات مذکور در این فصل در مورد کشتیهائیکه توسط شخصی غیر از مالک اداره و بهره‌برداری شده و یا وسیله مستأجر اصلی مورد بهره‌برداری قرارگیرد نیز لازم‌الاجرا است باستثنای مواردیکه از مالک بطور غیر قانونی خلع ید شده و یا طلبکار حسن نیت نداشته باشد.

ماده ۴۱) حق رجوع بفروشنده

دارندگان حقوق ممتاز طرف سه ماه از تاریخ آخرین آگهی فروش کشتی موضوع ماده ۲۵ حق رجوع بفروشنده 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 صورتیکه کشتی در اسناد رهن توصیف نشده باشد منظور از کشتی بدنه - دکله - دوارها - لنگرها - سکانها - موتورها و کلیه وسائلی 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 سر رسید 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 مواردیکه بموجب 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 راهن باید وجود هر گونه رهن قبلی و همچنین تعهد و بدهی مربوط بکشتی مورد رهن را که از آن اطلاع دارد کتباً بمرتهنین اعلام دارد. چنانچه راهن بقصد تقلب از رعایت مقررات این ماده تخلف ورزد بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ محکوم بپرداخت جریمه خواهد شد و بدهی راهن بلافاصله حال و بدرخواست مرتهن از اموال راهن استیفاء 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 بآن دین بطور جداگانه آزاد خواهد شد مبلغ مربوط بهر کشتی باید در سند آن کشتی قید شود.

ماده (۴۸) ثبت معاملات رهن کشتی

ثبت معاملات رهن کشتی و فک آن بموجب ماده ۲۴ این قانون صورت خواهد گرفت.

ماده (۴۹) (اصلاحی ۱۳۹۱) حق الثبت معاملات مربوط به کشتی به شرح زیر تعیین می شود:

تا ۵۰۰ تن ظرفیت خالص/ پانزده میلیون (۱۵.۰۰۰.۰۰۰) ریال  
از ۵۰۱ تن تا ۱۰۰۰ تن ظرفیت خالص/ بیست میلیون (۲۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال  
از ۱۰۰۱ تن تا ۵۰۰۰ تن ظرفیت خالص/ بیست و پنج میلیون (۲۵.۰۰۰.۰۰۰) ریال

از ۵۰۰۱ تن تا ۱۰۰۰۰ تن ظرفیت خالص/ سی میلیون (۳۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال  
از ۱۰۰۰۱ تن به بالا ظرفیت خالص/ سی و پنج میلیون (۳۵.۰۰۰.۰۰۰) ریال

تبصره ۱- مبالغ مندرج در این ماده بر مبنای نرخ تورم سالانه اعلامی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران با پیشنهاد وزیر راه و شهرسازی و تصویب هیأت وزیران در هر سال یک بار قابل تعدیل است.

تبصره ۲- سی درصد (۳۰٪) از منابع حاصله از اخذ مبالغ فوق به طور مساوی به توسعه و تجهیز حمل و نقل دریایی، هوایی و زمینی اختصاص می یابد. دولت مکلف است هر ساله آنها را در قوانین بودجه سنواتی در ردیف اعتبارات وزارتخانه های ذی ربط پیش بینی نماید.

ماده (۵۰) تقاضای فروش کشتی بعلت عدم پرداخت دین

چنانچه مدت رهنی که از نظر تاریخ ثبت مقدم بر دیگرانست سررسید و دین مربوطه بآن پرداخت نگردد ذینفع میتواند از دادگاه تقاضای فروش کشتی را بنماید. دادگاه دادخواست را بطرف و سایر بستانکاران

ابلاغ و خلاصه آنرا 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 آگهی بدهکار حاضر بپرداخت دین خود نشود و سایر طلبکاران نیز با فروش عین رهونه [رهونه] موافقت ننمایند دادگاه در وقت فوقالعاده بدادخواست رسیدگی نموده پس از احراز صحت مدارک خواهان حکم فروش صادر مینماید.

ماده (۵۱) کیفیت فروش کشتی

هرگاه حکم فروش کشتی بتوسط دادگاه صادر گردد کیفیت فروش کشتی بدینقرار خواهد بود که میزان مزایده از مبلغ بدهی باضافه کلیه مطالبات ممتاز مندرج در ماده ۲۹ و حق مرتهن که بموقع مطالبه شده است شروع میگردد. چنانچه کشتی بفروش نرسد مرتهن میتواند با پرداخت مطالبات ممتاز و حقوقی که بموقع مطالبه شده است با رعایت مفاد ماده ۳۶ تقاضای انتقال عین رهونه را بخود بنماید مگر آنکه سایر طلبکاران با پرداخت مطالبات ممتاز و حق مرتهن تقاضای انتقال کشتی را بخود بنمایند.

در صورتیکه عین رهونه بمبلغ بیشتری بفروش 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 تأدیه یا بنام آنها به حساب صندوق ثبت در بانکملی تودیع خواهد شد.

## فصل چهارم - باربری دریائی

ماده (۵۲) تعاریف

اصطلاحاتی که در این فصل بکار رفته دارای معانی زیر است:

(۱) متصدی باربری - متصدی باربری بطور کلی بمالک یا اجارهکننده کشتی که با فرستنده بار قرارداد باربری منعقد کرده است اطلاق میشود.

(۲) قرارداد باربری - قرارداد باربری فقط قراردادی است که بر اساس بارنامه دریائی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریاست منعقد شود و نیز هر بارنامه دریائی یا اسناد مشابه دیگری که باستناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سمندمذکور را از زمان صدور تعیین نماید قرارداد باربری تلقی میگردد.

(۳) بار - بار شامل هر گونه محموله اعم از اموال و اشیاء و هر کالای دیگری میباشد باستثناء حیوانات زنده و بارهائیکه بر طبق

مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شود و عملاً هم بدینترتیب حمل شده باشد.

۴) کشتی - کشتی بهر 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 بکشتی تحویل میدهد.

۶) تحویل گیرنده - تحویل گیرنده شخصی است که بموجب بارنامه حق دریافت بار را دارد.

۷) بارنامه دریائی - بارنامه دریائی سند است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضاء گردد و بموجب آن تعهد شود بار توسط کشتی بمقصد حمل و بتحویل گیرنده داده شود. بارنامه دریائی یا اسناد مشابه آن بمنزله رسید دریافت بار است.

۸) مدت حمل - از زمانیکه بار 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 بمنظور بارگیری در کشتی از اسکله یا بارانداز یا وسائل 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 وظائف متصدی باربری با توجه بمفاد ماده ۵۷ در هر قرارداد باربری مسئولیت تعهدات حقوق و معافیت از مسئولیت های متصدی باربری در مورد بارگیری - جابجا کردن - انبارکردن - 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 مراقبت های لازم را بشرح ذیل بعمل آورد.



الف - کشتی را برای دربانوردی [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 بمفاد ماده ۵۵ متصدی باربری موظف است با کمال دقت و بنحو مطلوب محمولات را بارگیری - جابجا - حمل - محافظت - مواظبت و تخلیه نماید.

(۳) پس از وصول و قبول مسئولیت کالا متصدی باربری یا فرمانده کشتی و یا عامل متصدی باربری بر حسب تقاضای فرستنده بار موظف است بارنامه دریائیکه در آن مشخصات ذیل درج شده است صادر نماید. الف - علائم مشخصه‌ایکه جهت شناسائی بار ضروری است همان علائمی استکه توسط فرستنده بار قبل از شروع بارگیری کتباً تسلیم شده است مشروط بر اینکه در مورد بار بدون روپوش علائم 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 علائم باید بطوری نقش شود که تا پایان سفر خوانا بماند.

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

ج - متصدی باربری یا فرمانده یا عامل متصدی باربری ملزم نیست که در بارنامه دریائی علائم - تعداد - مقدار یا وزنی را قید نماید که صحت آنها بجهت موجه مشکوک باشد و یا وسیله مناسب برای رسیدگی بصحت آنها را در اختیار نداشته باشد.

(۴) بارنامه دریائی صادر شده بشرح فوق مدرک دریافت کالا بوسیله متصدی باربری بشرح مندرج در بند ۳ الف - ب - ج اینماده خواهد بود.

(۵) فرستنده بار نسبت بصحت علائم - تعداد - مقدار و وزن بار بنحویکه هنگام حمل اظهار داشته است در مقابل متصدی باربری مسئول شناخته می‌شود و موظف است غرامت متصدی باربری را در مقابل هر گونه فقدان - خسارت و هزینه‌های ناشی از عدم صحت اظهارات مذکور بپردازد.

حق متصدی باربری بدریافت چنین غرامتی مسئولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد باربری است نسبت بهیچ کس غیر از فرستنده بار محدود نخواهد کرد.

۶) در صورتیکه همزمان یا قبل از نقل مکان بار و تسلیم آن بتحویل گیرنده اخطاریه‌ای حاکی از فقدان یا خسارت وارده به بار با شرح و کیفیت آن کتباً بمتصدی باربری یا نماینده او در بندر تخلیه تسلیم نگردد نقل مکان بار و دادن آن بکسی که بر طبق قرارداد حمل باید بار باو تسلیم شود بمنزله تحویل بار مندرج در بارنامه دریائی از طرف متصدی باربری خواهد بود مگر آنکه خلاف آن ثابت شود. چنانچه فقدان یا خسارت وارده ببار آشکار نباشد اخطار مذکور باید طرف سه روز پس از تحویل بار تسلیم شود.

در صورتیکه 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 بمتصدی 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 که تصور می‌رود ببار وارد آمده فراهم کند.

۷ - بعد از بارگیری بتقاضای فرستنده محموله باید روی بارنامه‌ایکه 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 دریائی بار بارگیری شده محسوب می‌گردد.

۸ - قید هر گونه شرط یا توافق در قرارداد باربری بمنظور سلب مسئولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت مزبور در مورد فقدان بار یا خسارات وارد بآن ناشی از غفلت و تقصیر و یا تسامح در انجام وظائف و تعهدات مصرحه در این فصل باطل و بلااثر خواهد بود. مزایای بیمه یا شروط مشابه آن که به نفع متصدی باربری منظور گردد نیز تابع حکم فوق خواهد بود. مزایای بیمه یا شروط مشابه آن که بنفع متصدی باربری منظور گردد نیز تابع حکم فوق خواهد بود.

ماده ۵۵) عدم مسئولیت متصدی باربری و کشتی

۱ - کشتی و متصدی باربری هیچکدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آنکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین 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 دیگریکه باستناد این ماده ادعای معافیت از مسئولیت مینمایند ملزم اند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کنند.

۲ - کشتی و متصدی بار مسئول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهند بود

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

ب - آتشسوزی که بسبب 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 بسبب امر یا عمل حکام یا مردم یا مقامات قضائی

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 مجاهدت 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 نقائص ذاتی کالا ناشی گردد

ن - نقائص بسته بندی کالا

س - نقائص و یا کامل نبودن علائم و مشخصات

ع - عیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشد

ف - هر علت دیگریکه از فعل و یا تقصیر متصدی باربری و یا فعل و یا تقصیر عامل یا مأمور مجاز او ناشی شده باشد ولی در این مورد

متصدی باربری و عامل و یا مأمور مجاز او باید ثابت کند که تقصیر و

فعل آنان تأثیری در فقدان و خسارات و زیان وارده نداشته است.

۳ - فرستنده بار در مورد فقدان یا خسارات وارده بمتصدی باربری و یا کشتی بهر سبب و علتی که ناشی از عمل یا تقصیر و یا غفلت فرستنده بار و یا عامل و یا مأمور مجاز او نباشد مسئول نخواهد بود.

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

۵ - متصدی باربری و یا کشتی هیچکدام در مورد فقدان و یا خسارات وارده بکالا مسئولیتی زائد بر صد لیره 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 دریائی نیز قید شده باشد. چنانچه اظهار مذکور در بارنامه دریائی قید شده باشد حمل بر صحت موضوع میگردد مگر آنکه خلاف آن ثابت شود ولی متصدی باربری را مقید نمیکند و مشارالیه میتواند نسبت بآن 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 دریائی قید کند متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان یا خسارات وارد ببار مسئول نخواهند بود.

۶) هر گاه 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 بعللی آگاه شوند میتوانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت هیچگونه غرامت و یا هزینه‌ایکه ممکن است بطور مستقیم و یا غیر مستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آنها را تخلیه و یا نابود و یا بلا اثر 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 بطریق مذکور در بالا در هر محلی که صلاح بدانند تخلیه و یا نابود و یا بلا اثر نماید در اینصورت مسئولیتی متوجه متصدی باربری نخواهد

بود مگر نسبت به خسارات مشترک دریائی که ممکن است بوجود آید.

ماده ۵۶) اعراض از حقوق و افزایش مسئولیت و تعهدات متصدی باربری مختار است از تمام یا قسمتی از حقوق و عدم مسئولیتهای خود صرفنظر کند و یا مسئولیتی زائد بر آنچه در این فصل پیشبینی شده است قبول کند. قید اینگونه انصراف یا افزایش مسئولیت در بارنامه دریائی الزامی است.

مقررات این فصل شامل قرارداد اجاره کشتی نمیشود ولی اگر بارنامه‌های دریائی برای کشتی‌ایکه 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 دریائی 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 حمل‌بار مشخص و تقبل هر گونه مسئولیت و تعهد از طرف متصدی باربری و حقوق و مزایای وی منعقد کنند و حتی ممکن است درباره مسئولیت متصدی باربری نسبت بقابلیت دریانوردی کشتی شرایط خاصی که مخالف نظم عمومی نباشد منظور دارند و هم چنین نسبت بمراقبت و مواظبت کارکنان یا عاملین متصدی باربری و یا مأمور مجاز او در مورد بارگیری - جابجا کردن - انبار کردن - حمل - محافظت - مواظبت و تخلیه کالا شرایط خاص منظور دارند مشروط بر اینکه با انعقاد قراردادهای مذکور بارنامه دریائی تنظیم نشود و همچنین شرایط قرارداد در قبض رسیدی که غیر قابل انتقال خواهد بود ذکر و جمله غیر قابل انتقال در روی رسید مذکور قید شود. هر قراردادی که بطریق فوق منعقد شده باشد معتبر است. مفاد این ماده ناظر بحمل 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 بکالا قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی

هیچیک 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 مسئولیت و تعهدات متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان یا خسارات مربوط بمحافظت و مواظبت و جابجا کردن بار قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی بارتعین گردد.

ماده ۵۹) عدم تعمیم مقررات فصل حاضر  
مقررات این فصل در حقوق و تعهدات متصدی بار مندرج در فصل پنجم  
قسمت دوم مربوط «بتحديد مسئولیت مالکین کشتی» تغییری نمیدهد:

ماده ۶۰) مشخصات بارنامه دریائی  
الف - خصوصیات و مشخصات بارنامه دریائی بشرح زیر است که باید در  
بارنامه قید گردد:  
۱) نام کشتی.

- ۲) نام بندر مبدأ 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 دریائی  
بارنامه دریائی ممکن است مانند چک بنام شخص معین یا حامل یا  
حواله کرد صادر گردد. در صورتیکه صادرکننده بارنامه هنگام تنظیم  
بارنامه تاریخ آنرا مقدم بر تاریخ صدور بگذارد در مقابل تحویل  
گیرنده کالا مسئول کلیه خسارات وارده بعلت این تغییر تاریخ خواهد  
بود.

ماده ۶۲) نسخ بارنامه دریائی  
بارنامه دریائی لااقل باید در چهار نسخه بشرح زیر صادر شود:  
نسخه اول که اصلی است برای فرستنده بار.  
نسخه دوم برای شخصی که بارنامه بنام 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 امضاء میگردد. اگر نسخ متعددی برای بارنامه  
صادر گردد نسخ مزبور نمره گذاری شده و در هر یک تعداد نسخ صادره  
ذکر خواهد شد.

ماده ۶۳) مدت لازم برای صدور بارنامه  
بارنامه دریائی باید ظرف ۲۴ ساعت پس از بارگیری تنظیم شده و به  
امضاء برسد.

چنانچه فرمانده کشتی بعلت بطول 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 دریائی (با رعایت مفاد این ماده از حیث مدت) قبض رسید و یا رسید موقت بار را بفرمانده مسترد دارد.

ماده ۶۴) حقوق دارنده بارنامه - تحویل گیرنده دارنده نسخه اصلی بارنامه دریائی 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 ادعائی بعهده فرستنده بار خواهد بود.

ماده ۶۵) تحویل بار قبل از رسیدن بمقصد پس از صدور بارنامه دریائی نمیتوان تحویل بار را قبل از رسیدن بمقصد مطالبه نمود مگر آنکه نسخه اصلی قابل انتقال بارنامه بفرمانده و یا متصدی باربری تسلیم گردد در صورتیکه این امر ممکن نباشد تحویل بار در قبال وثیقه کافی جهت جبران خسارت احتمالی صورت خواهد گرفت.

ماده ۶۶) (اصلاحی ۱۳۹۱) فساد بار اگر بار در معرض تضییع و فساد سریع باشد فرمانده می تواند در صورت امکان با کسب نظر مالک و در غیر این صورت با اطلاع دادستان محل در داخل کشور و یا کنسولگری های دولت جمهوری اسلامی ایران و یا مراجع رسمی و صلاحیتدار محل در خارج از کشور آن را بفروشد و مراتب را فوری به فرستنده و تحویل گیرنده بار اطلاع دهد.

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

ماده ۶۸) حمل بار بدون اجازه مالک فرمانده و کارکنان کشتی بهیچوجه حق ندارند بدون اجازه مالک کشتی و بحساب خود باری را حمل کنند. افرادی که بدون اجازه باری را حمل کرده اند مکلفند علاوه بر جبران خسارات دو برابر کرایه معمولی بار را بپردازند.

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

## قسمت اول - مقررات کلی

ماده ۶۹) مسئولیت مالک کشتی  
مالک کشتی شخصاً مسئول اعمال و تعهدات و قصور و خطاهای خود و نیز مسئول عملیات فرمانده و قراردادهائی است که وی ضمن انجام وظایف خود منعقد میکند. مالک کشتی همچنین مسئول عملیات کارکنان کشتی و مأموران مجازیکه از طرف او بخدمت در کشتی گمارده شده‌اند خواهد بود.

ماده ۷۰) مدیر عامل - تجهیزکننده  
الف - در موردیکه کشتی بچند شریک تعلق داشته باشد شرکاء میتوانند یکنفر را برای اداره امور کشتی بعنوان مدیر عامل تعیین نمایند  
ب - مالک یا شرکاء کشتی میتوانند یک یا چند نفر را برای تجهیز کردن کشتی (از قبیل تهیه کارکنان و تدارک خواربار - سوخت و کلیه مایحتاج کشتی و غیره) بعنوان تجهیزکننده تعیین نمایند.  
ج - مدیر عامل و تجهیزکننده ممکن است مالک کشتی نیز باشد.  
د - تجهیزکننده‌ایکه خود نیز از جمله مالکین کشتی است و یا از طرف آنها سمت نمایندگی دارد میتواند راجع بمسائل مربوط به تجهیزات و حرکت کشتی بعنوان نماینده قانونی آنها در مراجع صلاحیتدار رسمی و دادگاهها حضور بهم‌رساند.

ماده ۷۱) اخذ تصمیمات شرکاء کشتی  
در صورتیکه کشتی بچند نفر شریک تعلق داشته باشد تصمیمات نسبت بمسائلی که مربوط بمنافع مشترک مالکین است و همچنین نسبت به انتخاب مدیر عامل و تجهیزکننده با رأی 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 بخدمت 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 بها سهام وی از طرف کارشناسانیکه 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 بخدمت فرمانده خاتمه دهد.

ماده ۷۴) تعهدات مستأجر کشتی



در صورتیکه مستأجر کشتی هزینه کارکنان خواربار و اداره امور کشتی و دریا نوردی را شخصاً بعهده گرفته باشد از نظر مسئولیت‌های مربوط بمالک کشتی در حکم مالک کشتی است.

## قسمت دوم - تحدید مسئولیت مالکین کشتی

ماده (۷۵) حدود مسئولیت

۱) مالک کشتی دریایما میتواند در مورد مطالبات ناشی از هر یک از حوادث مذکور در ذیل، مسئولیت خود را بمیزان مقرر در ماده ۷۷ این قانون محدود کند مگر آنکه حوادثی که موجب ایجاد چنین خساراتی شده بر اثر تقصیر مالک کشتی بوجود آمده باشد.

الف - تلفات جانی یا صدمات بدنی بهر شخصیکه برای سفر در کشتی سوار شده است و نیز از بین رفتن و خسارات وارده به اموالیکه در کشتی حمل میشود.

ب - تلفات جانی یا صدمات بدنی وارده بهر شخص دیگر (خواه در خشکی خواه در آب) و همچنین فقدان یا خسارات وارده بهر گونه مال دیگر یا تضییع هر گونه حقی که در نتیجه عمل یا خطا یا غفلت اشخاصیکه در کشتی یا خارج آن هستند و مالک کشتی مسئول 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 مسافرین 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 تحدید مسئولیت برای مالک کشتی محفوظ است ولو آنکه مسئولیت وی ناشی از مالکیت کشتی یا تصرف یا حفاظت یا نظارت بر آن باشد بدون اینکه اثبات خطای او یا اشخاصیکه مسئولیت آنان را عهده دار است لازم باشد.

۴) مقررات این ماده شامل موارد ذیل نیست:

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

ب - مطالبات فرمانده یا کارکنان کشتی و یا هر یک از نمایندگان

مالک کشتی که در کشتی باشند و یا مأموران مجاز مالک کشتی که وظائف آنها مربوط بکشتی است و همچنین مطالبات وراثت یا نمایندگان یا اشخاصیکه تحت تکفل آنها هستند مشروط به این که بموجب قانونیکه ناظر بقرار داد استخدامی آنها با مالک کشتی است مالک کشتی مجاز نباشد مسئولیت خود را نسبت به این قبیل دعاوی محدود نماید و یا بموجب قانون مذکور فقط بتواند مسئولیت خود را تا میزانی بیش از آنچه در ماده ۷۷ این فصل مقرر شده است محدود سازد.

۵) هر گاه مالک کشتی محق باشد علیه مدعی نسبت بهمان حادثه اقامه دعوی نماید دعاوی هر یک از طرفین بطور تها تر حل و فصل خواهد شد و مقررات این فصل فقط نسبت بمآزاد احتمالی قابل اجراء 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 بخسارات بدنی و مالی ناشی از یک حادثه بدون توجه بمطالبات ناشی از حادثه دیگر خواهد بود. اعم از این که 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 بعلت تحدیدمسئولیت 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 بتحدیدمسئولیت استناد کرد.

۴ - بعد از تشکیل حساب مخصوص در صورتیکه عملاً بتوان از وجوه این حساب استفاده نمود هیچیک از طلبکارانیکه از این حساب حواستفاده دارد نمیتواند نسبت بسایر دارائی های مالک کشتی برای وصول همان طلب اقامه دعوی نماید.

ماده ۷۷) میزان مسئولیت

۱ - مالک کشتی میتواند میزان مسئولیت خود را بشرح مذکور در ماده ۷۵ بمبالغ زیر محدود نماید: - در صورتیکه سانحه فقط منجر به خسارات مالی گردد جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۸۱۰۰۰ ریال

- در صورتیکه سانحه فقط منجر به خسارات بدنی گردد جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۱۵۰۰۰۰ ریال

- در صورتیکه سانحه فقط منجر به خسارات بدنی و مالی گردد جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۲۵۰۰۰۰ ریال

که از این مبلغ ۱۶۹۰۰۰۰ ریال بر حسب هر تن ظرفیت کشتی منحصراً برای پرداخت خسارات بدنی و مبلغ ۸۱۰۰۰۰ ریال بقیه بر حسب هر تن ظرفیت کشتی برای پرداخت خسارات مالی تخصیص می‌یابد. چنانچه مواردی پیش آید که سهم اولیه تکافوی پرداخت کلیه خسارات بدنی را ننماید کسری آن از محل قسمت دوم حساب مخصوص با مطالبات مالی پرداخت خواهد گردید.

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

۳ - اگر مالک کشتی قبل از تقسیم وجوه حساب مخصوص تمام یا قسمتی از بدهیهای مذکور در بند یک ماده ۷۵ را پرداخت نموده باشد نسبت بحساب مذکور قائم مقام قانونی طلبکار خواهد بود. ولی حقوق مالک در اینمورد محدود بمیزان نیست که طلبکار میتواند بر طبق قوانین کشوریکه حساب مخصوص در آن ایجاد شده از او مطالبه نماید.

۴ - هنگامی که مالک کشتی ملزم بپرداخت تمام یا قسمتی از بدهیهای مندرج در بند یک ماده ۷۵ اینقانون شود دادگاه میتواند دستور دهد وجوه کافی بطور موقت کنار گذارده شود تا مالک کشتی بتواند بعد احقوق خود را از محل حساب مخصوص بنحو مذکور در بند بالا استیفاء نماید.

۵) بمنظور تعیین حدود مسئولیت مالک کشتی طبق مقررات این ماده هر کشتی که ظرفیت آن کمتر از ۳۰۰ تن باشد در حکم ۳۰۰ تن خواهد بود.

۶ - بمنظور اجرای مقررات این فصل ظرفیت کشتی بشرح ذیل محاسبه میشود:

در مورد کشتیهای بخاری یا موتوری ظرفیت خالص باضافه 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 مربوط بتشکیل و تقسیم وجوه (حساب مخصوص) بموجب آیین نامه ای

خواهد بود که بر طبق ماده ۱۹۳ این قانون تنظیم و تصویب خواهد دشد.

ماده ۷۹) اخذ تضمین یا تأمین

۱ - در کلیه مواردیکه مالک مجاز است بموجب این قانون مسئولیت خود را محدود کند و هنگامیکه کشتی یا هر کشتی و یا هر مال دیگرمتعلق بمالک در قلمرو ایران توقیف شده است و یا برای احتراز از توقیف، تضمین یا تأمین دیگر داده شده است دادگاه یا هر مرجع صلاحیتدار دیگر میتواند بر رفع توقیف از کشتی یا از مال دیگر و یا بفک تأمین دستور لازم را صادر نماید مشروط بر اینکه مالک تضمین یا تأمین دیگری معادل بامیزان کامل مسئولیت خود بنحویکه این قانون مقرر میدارد داده باشد و در اینمورد تضمین و تأمین باید طوری باشد که عملاً قابل استفاده بوده و تکافوی حقوق مدعی را بنماید.

۲ - در صورتیکه مطابق شرائط مذکور در بند یک این ماده تضمین یا تأمینی کافی در محلهای ذیل داده شده باشد دادگاه یا مقام صالح دیگر بفک توقیف از کشتی یا رفع تضمین و یا تأمین رأی میدهد.  
الف - در بندریکه حادثه موجد طلب بوقوع 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 بکالا باشد.

۳ - در صورتیکه میزان تضمین یا تأمین بحد میزان مسئولیت مقرر در این قانون نباشد، احکام بند یک و دو در صورتی جاری خواهد شد که تضمین یا تأمین کافی برای بقیه آن داده شود.

۴ - هنگامیکه مالک مطابق مقررات این قانون بمیزان مبلغی که معادل مسئولیت کامل او است تضمین یا تأمینی دیگر داده است کلیه مطالبات ناشی از یک حادثه که مالک مسئولیت خود را نسبت بآن محدود نموده است از محل این تضمین یا تأمین تأدیه خواهد شد.

ماده ۸۰) مسئولیت کشتی - مدیر عامل - تجهیزکننده

۱ - مسئولیت مالک کشتی در این فصل شامل مسئولیت کشتی نیز میباشد.  
۲ - با رعایت مفاد بند ۳ این ماده مقررات این فصل بهمان کیفیت که شامل مالک کشتی میگردد شامل مستأجر - مدیر عامل و تجهیزکننده - فرمانده و کارکنان کشتی و همچنین مأموران مجاز آنها در طی خدمت میگردد مشروط بر اینکه حدود مسئولیت مالک کشتی و کلیه اشخاص

مذکوردر بالا در مورد خسارت مالی و بدنی ناشی از یک حادثه مشخص دریائی 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 بمحدودیت مسئولیت خود استناد نمایند ولو اینکه حادثه موجد ادعای خسارت ناشی از فعل یا قصور شخصی آنها باشد. با اینوصف اگر فرمانده یا هر یک از کارکنان مالک تمام یا قسمتی از کشتی یا مستأجریا مدیر عامل و یا تجهیزکننده نیز باشد استناد بمقررات این ماده فقط در صورتی جایز خواهد بود که چنین شخصی بعنوان فرمانده یا یکی از کارکنان، مسبب فعل یا قصور موجد مسئولیت بوده باشد.

### **فصل ششم - وظایف، مسئولیت ها و اختیارات فرمانده و کارکنان کشتی**

ماده ۸۰ مکرر (۱) (الحاقی ۱۳۹۱) در این فصل اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می روند:

الف - فرمانده: فردی که به عنوان عالی ترین مقام کشتی محسوب می شود و بر طبق مقررات این فصل مسئولیت اداره امور و هدایت کشتی را از جهات مختلف فنی، دریانوردی، کارکنان و خدمه بار و مسافر و انجام سایر وظایف قانونی بر عهده دارد.

ب - کارکنان و خدمه کشتی: هر فردی که برای انجام وظایفی در کشتی در ارتباط با کار یا خدمات کشتی برای سفر دریایی استخدام شده و نام او در فهرست خدمه کشتی ذکر شده است.

پ - مالک: هر شخص حقیقی یا حقوقی که نام او به عنوان مالک در دفتر ثبت کشتیها در سازمان بنادر و دریانوردی ثبت شده است، مگر در مواردی که خلاف این امر به اثبات برسد.

ت - افسر اول و دوم: افراد واجد شرایطی که از طرف مالک با رعایت قوانین و مقررات مربوط، به عنوان افسر اول یا دوم به این سمت گمارده می شوند.

ث - افسر ارشد: فرد واجد شرایطی که براساس دستورالعمل مالک و در صورت نبودن دستورالعمل براساس عرف دریانوردی تعیین می شود.

ج - ارشد افسران یا کارکنان: فرد واجد شرایطی در بین افسران و کارکنان و خدمه کشتی که براساس دستورالعمل مالک و در صورت نبودن دستورالعمل براساس عرف دریانوردی با توجه به شرایط و اوضاع و احوال بالاترین مقام کشتی بعد از فرمانده محسوب می شوند.

ماده ۸۰ مکرر (۲) (الحاقی ۱۳۹۱) فرماندهی کشتی

الف - فرماندهی کشتی برعهده فردی است که از طرف مالک به این سمت گمارده می شود.

ب - فرمانده باید همواره در کشتی حاضر باشد و به اعمال فرماندهی پردازد مگر در موارد ضروری و مواقعی که کشتی در حال توقف در بندر یا لنگرگاه ایمن است.

پ - در صورت فوت یا بیماری فرمانده و یا بروز سایر عوامل خارج از اراده وی که مانع از ادامه فرماندهی گردد و در مواردی که فرمانده، کشتی را به هر علتی ترک کند یا از اجرای وظایف خویش امتناع ورزد، افسر اول کشتی به طور موقت و تا تعیین و حضور فرمانده جدید مسؤول فرماندهی کشتی می باشد. در چنین شرایطی افسر اول مراتب را بلافاصله به اطلاع مالک می رساند و در این شرایط، وظایف، مسؤولیت ها و اختیارات افسر اول عیناً همان وظایف، مسؤولیت ها و اختیارات فرمانده است.

ماده ۸۰ مکرر (۳) (الحاقی ۱۳۹۱) ناوبری و مدیریت کشتی فرمانده، مسؤول ناوبری و مدیریت کشتی است و باید کشتی را با مهارت لازم و طبق فنون کشتیرانی و با رعایت قوانین و مقررات داخلی و معاهدات بین المللی که جمهوری اسلامی ایران در آنها عضویت دارد و همچنین عرف کشتیرانی مورد قبول در سطح بین الملل هدایت نماید. فرمانده باید قبل از ورود به آبها و بنادر سایر کشورها تا حد ممکن و ضرورت، با نظامات و مقررات لازم الاجرای این کشورها در زمینه کشتیرانی آشنا شود.

ماده ۸۰ مکرر (۴) (الحاقی ۱۳۹۱) کسب اطمینان از قابلیت دریانوردی کشتی

فرمانده قبل از شروع سفر باید از قابلیت دریانوردی کشتی به خصوص از جهات کافی و مناسب بودن تجهیزات فنی، کارکنان و خدمه واجد صلاحیت، معتبر بودن گواهینامه های قانونی، وجود اقلام موردنیاز در کشتی و شرایط مناسب جهت تحویل، حمل و نگهداری کالا در کشتی اطمینان حاصل نماید. فرمانده همچنین باید از چیده شدن مناسب کالاهای تحویلی، مهاربار، عدم بارگیری اضافی و حصول تعادل و ثبات لازم در کشتی، سوخت کافی و حسب مورد بسته بودن درهای انبار و همه منفذهای روی عرشه اطمینان یابد. در صورت عدم اطمینان از هریک از موارد یاد شده فرمانده موظف است از حرکت کشتی جلوگیری نماید و موضوع را به اطلاع مالک برساند. فرمانده باید در طول مدت سفر، اقدامات لازم را جهت استمرار قابلیت دریانوردی کشتی به عمل آورد.

ماده (۸۱) (اصلاحی ۱۳۹۱) وظیفه و مسؤولیت فرمانده در تحویل گرفتن و حمل بار

فرمانده در مقابل باری که به وی تحویل می گردد ملزم به صدور

بارنامه است. فرمانده از طرف مالک موظف به مراقبت از کالاهای تحویلی، حمل و تحویل آنها طبق قرارداد، در بندر مقصد می باشد.

ماده ۸۱ مکرر) (الحاقی ۱۳۹۱) تخلیه و بارگیری فرمانده باید از تحقق و صحت عملیات تخلیه و بارگیری، مهار بار و انجام سفر دریایی با سرعت مقتضی اطمینان حاصل نماید.

ماده ۸۲) استخدام افراد استخدام افراد و افسران با رعایت مقررات مربوطه توسط فرمانده و بنمایندگی از طرف مالک انجام میگیرد. فرمانده موظف است در موقع انتخاب نسبت بصلاحت افراد و افسران دقت لازم بعمل آورد و نظریات مالک کشتی یا نماینده او را در صورتیکه در محل حاضر باشد جلب کند.

ماده ۸۳) (اصلاحی ۱۳۹۱) نگهداری دفاتر مخصوص بر روی کشتی فرمانده کشتی مکلف است ضمن نگهداری دفتر رسمی ثبت وقایع که متضمن هرگونه اطلاعات مربوط به کشتی و نمودار فعالیت و حوادثی است که در کشتی رخ می دهد و از لحاظ کشتیرانی مؤثر بوده است، وقایع و اعمال مؤثر بر سفر دریایی و ملاحظات خاص از قبیل وضعیت هوا و دریا را با ذکر تاریخ و محل ثبت به صورت دقیق ثبت کند. این دفتر باید قبلاً توسط سازمان بنادر و دریانوردی ضمن درج نام کشتی، شماره گذاری، پلمب و گواهی شده باشد. نمونه دفتر یادشده، حاوی امور و اطلاعاتی که باید در آن ذکر شود، توسط سازمان بنادر و دریانوردی تهیه می شود و استفاده از این نمونه برای کشتیها الزامی است. فرمانده باید سایر دفاتر ثبت و گزارشهای کشتی مانند دفتر ثبت گزارش موتورخانه و دفتر ثبت گزارش عرشه را در کشتی نگهداری کند. مدتی که دفاتر مذکور باید در کشتی نگهداری شوند توسط مالک تعیین و از سوی سازمان بنادر و دریانوردی تأیید می گردد.

ماده ۸۴) (اصلاحی ۱۳۹۱) نگهداری مدارک و اسناد کشتی فرمانده موظف است همیشه اسناد و مدارک زیر را در دفتر فرماندهی کشتی نگهداری کند:

۱- سند مالکیت کشتی یا رونوشت مصدق آن

۲- سند ثبت و تابعیت کشتی

۳- فهرست کارکنان و خدمه کشتی

۴- فهرست مسافران کشتی

۵- فهرست بار

۶- اسناد حمل

۷- اجازه نامه حرکت کشتی

۸- گواهینامه های مربوط به قرنطینه

۹- گواهینامه های فنی و قانونی

۱۰- دفاتر موضوع ماده (۸۳) این قانون

۱۱- گواهی ظرفیت

۱۲- فهرست حقوق عینی کشتی

۱۳- اسناد و گواهینامه های مربوط به معاهداتی که دولت جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است.

تبصره - در مواردی که سند الکترونیک مطمئن وجود داشته باشد، نگهداری نسخه الکترونیک کافی است.

ماده ۸۵ (اصلاحی ۱۳۹۱) حرکت و مانور کشتی

فرمانده موظف است در هنگام ورود کشتی به بنادر، لنگرگاهها، رودخانه ها، گذرگاههای دریایی، تنگه ها و کانال ها و نیز حرکت و مانور کشتی و خروج آن از این مناطق، عملیات مذکور را حتی در صورت وجود راهنما بر روی کشتی، هدایت نماید.

ماده ۸۵ مکرر (۱) (الحاقی ۱۳۹۱) وظیفه فرمانده در حفظ و مراقبت از ایمنی، امنیت و سلامت

فرمانده موظف است تمامی توان، تجربه و دانش خود را برای تأمین ایمنی، امنیت، سلامت کشتی، سرنشینان و بار قبل و همزمان با شروع و طی سفر دریایی به کار گیرد و اقدامات متعارف را برای ایمنی و امنیت و سلامتی کشتی و سرنشینان آن در تمامی مراحل مذکور انجام دهد و از انجام هر کاری که کشتی، سرنشینان و بار را به مخاطره می اندازد از جمله ورود به مناطق دریایی که عرفاً احتمال دارد کشتی در آنها دچار سانحه شود، اجتناب نماید.

ماده ۸۵ مکرر (۲) (الحاقی ۱۳۹۱) وظیفه فرمانده در حفاظت از محیط زیست

فرمانده کشتی موظف است طبق قوانین و مقررات داخلی و معاهدات بین المللی مربوط که جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است، اقدامات لازم را برای پیشگیری، کاهش و رفع آلودگی ناشی از کشتی تحت تصدی خود به عمل آورد و جز در موارد اضطراری برای نجات جان افراد آن هم در حد ضرورت و طبق قوانین و مقررات مربوط، اقدامی ننماید که باعث آلودگی محیط زیست شود. فرمانده باید در صورت نشت یا ریزش مواد آلوده کننده از کشتی تحت تصدی خود و یا مشاهده هرگونه آلودگی و یا آلوده کردن آبراهها و مناطق دریایی، بدون هیچ



گونه تأخیری مراتب را به مقامات صلاحیتدار نزدیکترین بندر و یا حسب مورد مقامات صلاحیتدار نزدیکترین کشور ساحلی و کشور صاحب پرچم و مالک کشتی گزارش نماید.

ماده ۸۵ مکرر (۳) (الحاقی ۱۳۹۱) وظایف فرمانده در مقابله با دزدی و راهزنی دریایی

فرمانده موظف است به منظور مراقبت از سلامت سرنشینان و حفاظت از آنان، کشتی و محموله آن، هنگام تردد کشتی از مناطقی که توسط مالک و یا مراجع صلاحیتدار داخلی یا بین المللی مربوط به عنوان منطقه خطر دزدی و راهزنی اعلام شده است با رعایت قوانین و مقررات مربوط و دستورالعمل های مالک کشتی، اقدامات احتیاطی لازم را به عمل آورد تا کشتی و سرنشینان آن از گزند حملات احتمالی راهزنان دریایی مصون مانده و از تصرف کشتی توسط راهزنان جلوگیری شود. چنانچه به رغم تمهیدات و اقدامات انجام شده، کشتی به تصرف راهزنان دریایی درآید، فرمانده باید برای تأمین سلامت و حفاظت از جان سرنشینان کشتی با همه توان و تا حد امکان تلاش و مجاهدت نماید.

ماده ۸۵ مکرر (۴) (الحاقی ۱۳۹۱) وظیفه فرمانده در همکاری با بازرسان

فرمانده موظف است در مواردی که بازرسی کشتی بر طبق قانون مجاز است، برای انجام بازرسی با مأموران صلاحیتدار همکاری کند.

ماده ۸۵ مکرر (۵) (الحاقی ۱۳۹۱) وظیفه و اختیارات فرمانده در حفظ نظم و امنیت کشتی

فرمانده به منظور حفظ نظم و امنیت کشتی بر تمام سرنشینان کشتی نظارت دارد و می تواند در چهارچوب اختیارات قانونی و عرف دریایی که مغایر اخلاق حسنه نباشد آنها را به انجام عمل یا ترک عمل خاصی ملزم نماید. فرمانده می تواند در مواقع ضروری با رعایت قوانین و آیین نامه انضباطی مربوط به اعمال تنبیهات انضباطی در مورد افراد متخلف اقدام و مالک کشتی را از آن مطلع نماید.

ماده ۸۵ مکرر (۶) (الحاقی ۱۳۹۱) وظیفه فرمانده در پیشگیری از وقوع جرم و مواجهه با جرائم ارتكابی در کشتی

چنانچه در کشتی جرمی رخ دهد، فرمانده کشتی موظف است تا زمانی که مداخله مقامات صلاحیتدار میسر شود، در مقام ضابط دادگستری و با رعایت قانون آیین دادرسی کیفری و سایر قوانین و مقررات مربوط بدون هرگونه تأخیر اقدامات لازم را در جهت حفظ و جمع آوری دلایل و مدارک جرم انجام دهد و بی درنگ با استفاده از وسایل ارتباطی

سریع، مراتب را به مقامات صلاحیتدار قضایی و بندری و حسب مورد نزدیکترین نمایندگی کنسولی و دیپلماتیک ایران در خارج از کشور اعلام و کسب تکلیف کند. فرمانده در صورت لزوم علاوه بر بازرسی مسافران و کارکنان و خدمه کشتی و ضبط اشیایی که ممکن است دلیل جرم باشند، مکلف است متهمان و مظنونان به ارتکاب جرم را تا زمان تسلیم آنان به مراجع و مقامات صلاحیتدار، با رعایت اصل سی و دوم (۳۲) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تحت نظر قرار دهد و در اولین فرصت گزارش جامعی از موضوع جرم و اقدامات انجام شده و نتایج آن تهیه و به همراه دلایل و مدارک به مراجع و مقامات صلاحیتدار تسلیم نماید.

ماده ۸۵ مکرر (۷) (الحاقی ۱۳۹۱) وظیفه فرمانده در مورد مصدومان یا بیماران

هرگاه یکی از سرنشینان کشتی دچار بیماری یا مصدومیتی شود، فرمانده موظف به صدور دستورات لازم برای ارائه کمکهای اولیه است. چنانچه بیمار در کشتی قابل مداوا نباشد و معالجه او فوریت داشته باشد، فرمانده موظف است در نزدیکترین محل مناسبی که امکان درمان وجود دارد، ضمن اطلاع به مالک یا نماینده او و هماهنگی لازم برای معالجه بیمار یا مصدوم، موجبات خروج وی را از کشتی جهت مداوا فراهم کند.

ماده ۸۵ مکرر (۸) (الحاقی ۱۳۹۱) وظایف فرمانده در خصوص وقایع مربوط به سرنشینان

فرمانده موظف است وقایع ازدواج، تولد، وفات و مفقود شدن افراد در کشتی، پناهندگی و ورود مسافر غیرقانونی را گواهی نماید و آن را در دفتر رسمی ثبت وقایع نیز درج کند. فرمانده باید وقایع یاد شده را حسب مورد به مالک و مقامات کنسولی ایران در اولین یا نزدیکترین بندری که در آن توقف می کند و همچنین پس از مراجعت کشتی به ایران، حسب مورد به مقامات صلاحیتدار در ایران نیز اطلاع دهد.

ماده ۸۵ مکرر (۹) (الحاقی ۱۳۹۱) وظیفه فرمانده در مورد فوت سرنشینان

در صورتی که یکی از سرنشینان کشتی فوت کند، فرمانده باید در حضور دو نفر از کارکنان و خدمه کشتی به عنوان شاهد، ضمن تنظیم صورتمجلسی متضمن مواردی از جمله علت و زمان فوت و وضعیت جسد (در صورت امکان)، از اموال متوفی صورت برداری نماید و از متوفی و اموال وی مواظبت کند و متوفی و اموالش را همراه با نسخه ای از

صورت‌مجلس تنظیمی حسب مورد به اشخاص یا مقامات صلاحیتدار تحویل دهد. در صورتی که متوفی ایرانی باشد و خارج از آبهای ایران فوت کند، فرمانده باید مراتب را به اولین یا نزدیکترین نمایندگی کنسولی دولت جمهوری اسلامی ایران اطلاع دهد.

تبصره - در صورتی که کشتی دارای پزشک مسؤول باشد، صورت‌مجلس تنظیمی موضوع این ماده باید از جهت علت فوت به وسیله پزشک کشتی گواهی شود.

ماده ۸۵ مکرر (۱۰) (الحاقی ۱۳۹۱) ارائه گزارش در موارد بروز سوانح و حوادث غیرعادی

هرگاه در طی سفر دریایی، سانحه یا حادثه ای غیرعادی و فوق العاده برای کشتی، سرنشینان یا بار آن رخ دهد، نظیر به گل نشستن کشتی و ورود خسارت به کشتی یا تلف آن، چنانچه حادثه در بندر رخ داده باشد، ظرف بیست و چهار ساعت بعد از وقوع حادثه و چنانچه حادثه در جای دیگری اتفاق افتاده باشد، ظرف بیست و چهار ساعت پس از ورود به بندر، فرمانده باید گزارشی کتبی در مورد حادثه تهیه و آن را به سازمان بنادر و دریانوردی و مالک کشتی تسلیم نماید. گزارش توسط سازمان یاد شده جهت انجام اقدامات مقتضی حسب مورد به مقامات قضایی یا سایر مراجع صلاحیتدار مربوط تسلیم می شود. فرمانده در گزارش کتبی خود از جمله موارد زیر را درج می نماید:

الف - تابعیت کشتی (پرچم)

ب - نام کشتی، علامت خطاب و نام فرمانده

پ - بندر مبدأ حرکت کشتی

ت - زمان و مسیر حرکت

ث - بندر مقصد

ج - خطراتی که با آن مواجه شده و خسارات وارد شده و میزان تقریبی خسارات با ذکر زمان و مکان دقیق حادثه و مشخصات فرد یا افراد سانحه دیده

چ - هر عامل مؤثر در بروز حادثه به طور مستقیم یا غیرمستقیم

ح - اقدامات انجام شده در رابطه با حادثه و سانحه

تبصره - در صورت ورود خسارت به بار، فرمانده تا قبل از تهیه گزارش حادثه و تسلیم آن به سازمان بنادر و دریانوردی و مالک کشتی، نباید شروع به تخلیه بار کند، مگر در شرایط اضطراری که بقای تمام یا بخشی از کالا در کشتی موجب بروز خطر فوری برای کشتی یا سرنشینان آن گردد.

ماده ۸۶ (اصلاحی ۱۳۹۱) تخلف در انجام وظایف

آیین نامه انضباطی تخلفات فرمانده، کارکنان و خدمه کشتی با رعایت قوانین مربوطه بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی با همکاری وزارت دادگستری و معاونت حقوقی رئیس جمهور تهیه می شود و ظرف سه ماه از تاریخ لازم الاجراء شدن این قانون به تصویب هیأت وزیران می رسد.

ماده ۸۶ مکرر) (الحاقی ۱۳۹۱) اعمال مقررات در مورد جانشین مالک در مواردی که در این قانون از مالک کشتی نام برده و احکامی برای وی پیش بینی شده است، احکام یاد شده حسب مورد بر اشخاصی که وفق عرف کشتیرانی در حکم مالک کشتی محسوب می شوند مانند اجاره کننده کشتی به صورت تجهیز نشده نیز قابل اعمال می باشد.

ماده ۸۷) تدارکات ضروری فرمانده کشتی مکلفست برای خرید اشیاء ضروری از مالک یا نماینده او در صورتی که در بندر حاضر باشد کسب اجازه کند.

ماده ۸۸) عدم پرداخت مخارج کشتی در صورتیکه کشتی با رضایت مالکین به اجاره داده شده باشد و بعضی از آنها از پرداخت سهم خود نسبت بمخارج و لوازم کشتی خودداری نمایند فرمانده میتواند ۲۴ ساعت پس از ابلاغ رأساً برای تأمین مخارج کشتی بھر نحویکه مقتضی بداند اقدام کند و حتی میتواند با اطلاع بمقامات صلاحیتدار محلی و یا نماینده شرکاء کشتی، سهم متعلق بآنها را بوثیقه گذارد.

ماده ۸۹) (اصلاحی ۱۳۹۱) وثیقه گذاشتن کشتی، کرایه بار و بار جهت اخذ وام

اگر ضمن سفر دریایی برای حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر دریایی جهت تعمیرات ضروری و یا تعویض بعضی از تأسیسات یا تجهیزات ضروری کشتی و یا مخارج فوری و لازم دیگر، وجوه مورد احتیاج در دسترس نباشد، فرمانده می تواند حسب مورد با کسب اجازه از مالک کشتی، فرستنده یا صاحب بار، وجوه مذکور را در وهله اول با وثیقه گذاشتن کشتی و یا کرایه باربری و در وهله دوم با وثیقه گذاشتن بار کشتی و با رعایت شرایط ذیل، وام و یا در موارد ضروری با فروش بار کشتی وجوه لازم را تحصیل نماید:

الف - برای اخذ وام، فرمانده باید صورتمجلسی با ذکر موجبات اخذ وام تنظیم کند و آن را به امضای افسران ارشد کشتی برساند و مراتب را فوری به مالک کشتی اطلاع دهد و کسب تکلیف نماید. در صورتی که

از طرف مالک کشتی وجوه لازم در اختیار فرمانده گذارده نشود و یا به دلیل فوریت، امکان کسب تکلیف از مالک وجود نداشته باشد، فرمانده می تواند در صورتی که کشتی در بنادر خارجی باشد با ارائه صورتمجلس مذکور و کسب اجازه از نماینده کنسولی ایران و در صورتی که کشتی در بنادر ایران باشد با اجازه دادستان محل و یا نماینده قانونی او مبادرت به تحصیل وام کند.

ب - مبلغ وام درخواستی نباید از میزان واقعی نیازمندی های مذکور تجاوز نماید.

ماده ۹۰ (اصلاحی ۱۳۹۱) امکان انتقال بار به کشتی دیگر اگر کشتی قادر به حرکت نباشد، فرمانده می تواند با رعایت مفاد ماده (۸۹) این قانون بار را به کشتی دیگر انتقال دهد و کرایه بار و سایر هزینه ها را تا بندر مقصد تأمین و پرداخت نماید.

ماده ۹۱ (اصلاحی ۱۳۹۱) تخلیه بار به تقاضای فرستندگان مستأجر کشتی یا فرستندگان بار که متفقاً مخالف وثیقه گذاشتن بار خود می باشند، می توانند 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 تمام کرایه بار خود می باشند.

ماده ۹۲ (اصلاحی ۱۳۹۱) پرداخت خسارات در صورتی که بارکشتی بر طبق مفاد ماده (۹۱) این قانون تخلیه گردد و خسارتی وارد شود، خسارات وارد شده باید به نسبت سهم متقاضیان تخلیه، جبران گردد.

ماده ۹۳ (اصلاحی ۱۳۹۱) فروش بار در موارد فوق العاده در مواردی که ضرورت حیاتی ایجاب کند و راه حل دیگری نباشد، فرمانده کشتی می تواند با رعایت شرایط مذکور در ماده (۸۹) این قانون به فروش بار کشتی جهت تأمین مخارج ضروری به منظور ادامه سفر کشتی و رسیدن آن به مقصد اقدام کند. فرمانده باید در صورت امکان سعی نماید در چنین مواردی قبلاً با فرستنده بار و مالک کشتی هماهنگی و موافقت آنان را تحصیل کند.

ماده ۹۴ - وثیقه و فروش غیرموجه اگر فرمانده کشتی، اموال یا خود کشتی، کرایه یا بار آن را بدون علت موجه و یا بدون رعایت تشریفات مقرر در این قانون به وثیقه بگذارد یا بفروشد، شخصاً مسؤول خسارات وارده می باشد.

ماده ۹۴ مکرر) (الحاقی ۱۳۹۱) مسؤولیت فرمانده در صورت تقصیر چنانچه فرمانده به سبب تقصیر در اجرای وظایف خود خساراتی به اشخاص ثالث وارد نماید، مسؤول است. فرمانده در قبال هرگونه تلف یا خسارت وارده به کالاهای حمل شده بر روی عرشه نیز مسؤولیت دارد مگر آن که فرستنده بار موافقت کتبی خود را با این عمل اعلام کرده باشد یا عرف کشتیرانی این گونه حمل را مجاز تلقی نماید.

ماده ۹۵) فروش کشتی توسط فرمانده جز در موردیکه عدم قابلیت دریانوردی کشتی از طریق مراجع قانونی ثابت شود فرمانده کشتی نمیتواند بدون اجازه مخصوص مالک یا مالکین کشتی، آنرا بفروش رسانده و در غیر اینصورت معامله باطل است.

ماده ۹۶) (اصلاحی ۱۳۹۱) وظیفه فرمانده در به پایان رساندن سفر فرمانده بعد از شروع سفر دریایی نمی تواند بدون عذر موجه از ادامه آن خودداری کند. خودداری از ادامه سفر یا انجام سایر وظایف محوله حتی به دلیل بروز اختلاف بین وی و مالک کشتی نیز مجاز نیست. در غیر این صورت فرمانده حسب مورد مسؤول جبران خسارت وارده به مالکان و مستأجران کشتی است.

ماده ۹۶ مکرر ۱) (الحاقی ۱۳۹۱) نمایندگی فرمانده از طرف مالک کشتی

فرمانده در غیاب مالک، نماینده قانونی مالک کشتی محسوب می شود و در حدود اختیارات تفویض شده از سوی وی و الزامات قانونی و عرف کشتیرانی، اقدامات لازم را برای حفظ کشتی و سفر دریایی انجام می دهد. ایجاد محدودیت در این نمایندگی در برابر اشخاص ثالثی که با حسن نیت اقدام نموده اند، قابل استناد نیست. فرمانده باید در طول سفر دریایی اقدامات لازم را در جهت صرفه و صلاح مالک و اشخاص ثالث در این قانون در ارتباط با کشتی، مسافر و بار انجام دهد.

ماده ۹۶ مکرر ۲) (الحاقی ۱۳۹۱) اختیارات فرمانده درخصوص صدور اعلامیه و گواهی

فرمانده می تواند نسبت به صدور اعلامیه ها و گواهی های لازم در ارتباط با کشتی و امور و فعالیت های مربوط به آن مانند اعلامیه ورود کشتی اقدام کند.

ماده ۹۶ مکرر ۳) (الحاقی ۱۳۹۱) تبعیت فرمانده از مالک در امور تجاری

فرمانده در امور مربوط به وظایف تجاری محوله باید از دستور مالک پیروی کند و در حدود عرف معمول کشتیرانی وی را در جریان امور مربوط به کشتی، بار و مسافر قرار دهد.

ماده ۹۷) وظیفه فرمانده هنگام مراجعت ببندر پایگاه هنگامیکه فرمانده از آخرین بندر خارجی بطرف 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 با اطلاع مالک و در صورتکه کشتی در اجاره باشد با اطلاع مستأجر برساند و پس از رسیدن کشتی ببندر پایگاه، فرمانده موظف است کلیه حسابهای مربوط بمسافرت انجام شده را در اسرع وقت تصفیه نماید.

ماده ۹۸- حمل بار به حساب فرمانده فرمانده و کارکنان کشتی به هیچ وجه حق ندارند بدون اجازه مالک کشتی و به حساب خود باری را حمل کنند. فرمانده ای که کشتی را برای منافع دیگران اداره می کند، نمی تواند به هیچ وجه باری را به سود خود حمل کند مگر آنکه از مالک برای این کار اجازه کتبی داشته یا قراردادی در این مورد با وی منعقد کرده باشد.

تبصره - در صورت حمل بار و کالای غیرمجاز بدون اطلاع و اذن مالک کلیه مسؤولیت های قانونی حسب مورد متوجه فرمانده کشتی و یا شخص متخلف است.

ماده ۹۹) (اصلاحی ۱۳۹۱) ترک اجباری کشتی در طی سفر در صورتی که فرمانده ناچار شود کشتی را به علت وقوع پیش آمد یا سانحه ای برای کشتی ترک نماید، این عمل باید با مشورت افسران ارشد کشتی صورت گیرد. در این حالت فرمانده مکلف است هنگام ترک کشتی علاوه بر حصول اطمینان از خروج تمامی افراد از کشتی، وجوه نقد و قیمتی ترین اموال و اسناد مهم کشتی را با خود نجات دهد؛ مگر اینکه نجات وجوه و اموال و اسناد یاد شده خارج از قدرت وی باشد. در صورت تخلف از مقررات این ماده، فرمانده مسؤول شناخته می شود.

ماده ۱۰۰) وظیفه فرمانده در نجات کشتی در موارد وقوع پیشامدهای غیر مترقب فرمانده موظف است تا آخرین لحظه ای که امید باقیست در نجات کشتی و محموله و کارکنان آن [آن] نهایت اهتمام را مبذول دارد. در این نوع حوادث فرمانده باید

آخرین نفری باشد که کشتی را ترک میکند.

ماده ۱۰۱) (اصلاحی ۱۳۹۱) گزارش از بین رفتن کشتی فرمانده ای که از کشتی غرق شده یا دچار حادثه مشابه گردیده نجات یافته باشد باید گزارش کتبی واقعه را که به گواهی اکثر نجات یافتگان همراه وی نیز رسیده باشد به نزدیکترین مقام صلاحیتدار ساحلی تسلیم نماید. در صورتی که فرمانده کشتی غرق شود یا نجات یافتگان دیگر اطلاعی از وی نداشته باشند این وظیفه را افسر اول و در غیاب وی افسر دوم یا ارشد افسران یا کارکنان و خدمه نجات یافته کشتی انجام می دهند.

ماده ۱۰۱ مکرر) (الحاقی ۱۳۹۱) قلمرو اعمال احکام مذکور در این فصل جز در مورد کشتی های نظامی و انتظامی و کشتی های ماهیگیری، حسب مورد بر کشتی ها و شناورهای که شخصی تحت هر عنوان در سمت فرمانده در آنها فعالیت می کند یا قانوناً باید فعالیت نماید، از قبیل انواع کشتی های تجاری و خدماتی قابل اعمال می باشد.

## فصل هفتم - وثیقه دادن بار و اخذ وام

ماده ۱۰۲) اخذ وام  
اخذ وام در مقابل وثیقه دادن تمام یا قسمتی از بار تنها بوسیله فرمانده کشتی مجاز است مشروط بر اینکه وام برای تعمیر یا سایر مخارج فوق العاده کشتی یا بار آن و یا برای تعویض اشیائی باشد که بر اثر یک حادثه دریائی از بین رفته است و نیز منحصرأ برای تعقیب سفر کشتی بندر مقصد باشد. باری که بکشتی تحویل نشده نمیتواند برای تأمین مخارج مزبور در وثیقه قرار گیرد. هزینه های جاری کشتی جز و مخارج فوق العاده کشتی نخواهد بود. تشریفات تحصیل وام بموجب مقررات مذکور در ماده ۸۹ انجام میگردد.

ماده ۱۰۳) ممنوعیت تحصیل وام باعتبار منافع احتمالی  
تحصیل وام باعتبار منافع احتمالی از فروش کالا ممنوعست و وام دهنده فقط حق دریافت اصل وام را بدون حق مطالبه سود خواهد داشت.

ماده ۱۰۴) حق تقدم  
اگر دو یا چند وام باعتبار وثیقه دادن یک کالا تحصیل شود وامی که در تاریخ موخر دریافت شده بر آنکه تاریخش مقدم است برتری دارد. وامهائی که در یک بندر ضمن توقف واحدی اخذ میشوند در ردیف هم قرار خواهند گرفت.



ماده ۱۰۵) حق ممتاز وام دهنده  
وام دهنده نسبت بکالا و اشیاء مورد وثیقه تا میزان اصل مبلغ و  
بهره وام دارای حقوق ممتاز است.

ماده ۱۰۶) واگذاری سند وام  
سند وام اگر بحواله کرد صادر شده باشد بوسیله ظهنرویی قابل  
انتقال است. ظهنرویی مذکور مشمول مقررات ظهنرویی 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 کلا تلف  
شود وام دهنده حقااستیفای 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) بدریا ریختن کالا  
چنانچه هنگام طوفانی بودن دریا بمنظور نجات کشتی و کارکنان کشتی  
و مسافران اشیاء مورد وثیقه بدریا ریخته شوند وام دهنده فقط نسبت  
بآن قسمت از اشیاء مورد وثیقه که باقیمانده باشد دارای حقوق ممتاز  
خواهد بود.

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

## فصل هشتم - حمل مسافر

### قسمت اول - حدود مسئولیت متصدی حمل

ماده ۱۱۱) تعاریف

اصطلاحاتیکه در این فصل بکار رفته دارای معانی ذیل است:  
الف - متصدی حمل - متصدی حمل عبارتست از مالک یا مستأجر و یا

تجهیزکننده کشتی که طرف قرارداد حمل واقع شود.

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

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

د - کشتی - منظور از کشتی فقط کشتی های دریا پیماست.

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 دریائی و یا روی اسکله و یا تأسیسات دیگر بندری توقف نماید نخواهد بود. بعلاوه مدت حمل شامل زمانی است که مسافر از طریق آب یا از خشکی بکشتی و یا بالعکس حمل شود مشروط بر آنکه قیمت این حمل در بهای بلیط منظور شده باشد و یا وسیله بکار برده شده برای 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 بموجب قرارداد حمل مبداء و مقصد در یک کشور تعیین و بندر عرض راهی که کشتی در آن توقف میکند در کشور دیگر و یا مبداء و مقصد در دو کشور مختلف قرار گرفته باشند.

ماده (۱۱۲) وظایف متصدی حمل

۱ - در صورتیکه متصدی حمل خود مالک کشتی باشد موظف است سعی و اهتمام کافی معمول دارد و مسئولیت اعمال مأموران مجاز خود را حین انجام وظیفه 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 جانی مسافرین را از هر حیث بعهدہ بگیرد.

۲ - در صورتیکه متصدی حمل مالک کشتی نباشد بر حسب مورد مسئول اعمال مالک کشتی یا تجهیزکننده و مأموران مجاز آنها حین انجام وظیفه خواهد بود تا نامبردگان در انجام وظائف محوله مذکور در بند ۱ این ماده سعی و اهتمام کافی معمول دارند.

ماده (۱۱۳) فوت یا صدمات بدنی بر اثر خطای متصدی حمل

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

۲ - در صورتیکه فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا بگل نشستن یا

انفجار یا حریق و یا غرق شدن کشتی باشد فرض اینستکه حادثه بر اثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و یا مأموران مجاز او اتفاق افتاده است مگر آنکه خلاف آن اثبات گردد.

۳ - باستثناء بند ۲ این ماده اثبات تقصیر و یا غفلت متصدی حمل یا مأموران مجاز او بعهده مدعی است.

ماده (۱۱۴) فوت یا صدمات بدنی بر اثر خطای مسافر در صورتیکه 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 بر حسب مورد متصدی حمل را کلا و یا جزئاً از مسئولیت بری خواهد کرد.

ماده (۱۱۵) (اصلاحی ۱۳۹۱) حدود مسئولیت متصدی حمل

۱- مسئولیت متصدی حمل در مورد فوت و یا صدمات بدنی وارد به مسافر در حمل و نقل داخلی به میزان مقرر در قانون مجازات اسلامی است.

۲ - در صورتیکه بر طبق قوانین مربوطه پرداخت خسارات بصورت در آمد مرتب و مستمر و یا بصورت 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 مسئولیتهای بیشتری را تعیین نمایند

۴ - هزینه‌های دادرسی که در دعوی خسارات بوسیله دادگاه معین میشود جزء مبالغ 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 زائد بر حداکثر مسئولیت مقرر در این ماده باشد.

ماده (۱۱۶) محرومیت از حق استفاده از تحدید مسئولیت هرگاه ثابت شود علت خسارت فعل یا ترک فعلی باشد که متصدی حمل عمداً یا با علم بر احتمال وقوع خسارت انجام داده در اینصورت از تحدید مسئولیت مقرر در ماده ۱۱۵ نمیتواند استفاده نماید.

ماده (۱۱۷) آثار ناشی از اجرای این فصل مقررات این فصل بهیچوجه در حقوق و تعهدات و تحدید مسئولیت متصدی حمل مذکور در فصل پنجم تأثیری نخواهد داشت.

ماده ۱۱۸) آثار ناشی از شرایط خاص

در صورتیکه قبل از وقوع حادثه موجب خسارات در قرارداد شروطی بمنظور بری ساختن متصدی حمل در مقابل مسافر (نماینده او و وارث و یا اشخاصی که تحت تکفل او هستند) شده باشد و یا در مورد تحدید مسئولیت مبلغی کمتر از آنچه در این فصل ذکر گردیده تعیین شود و یا در مواردی که اثبات امر بعهده متصدی حمل باشد تغییری داده شود و یا آنکه شرط شود که اختلافات بدآوری یا دادگاه مخصوص ارجاع گردد شرائط مذکور باطل است ولی مبطل خود قرار داد که تابع این فصل است نخواهد بود.

ماده ۱۱۹) طرح دعوی

۱ - اقامه و طرح هر گونه دعاوی مربوط بخسارات ناشی از حمل و نقل بهر نحوی که ایجاد شده باشد تابع شرایط و حدود مسئولیت‌های پیش‌بینی شده در این فصل خواهد بود.

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

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

ماده ۱۲۰) مرور زمان

۱ - در موردیکه بمسافر صدمات بدنی وارد شود باید ظرف ۱۵ روز از تاریخ پیاده شدن اخطار کتبی بمتصدی حمل دایر بوقوع صدمات بدنی تسلیم نماید. در غیر اینصورت 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 بمسافر پس از دو سال مشمول مرور زمان میگردد.

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

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

۵ - در صورتیکه صدمات بدنی در طی سفر ایجاد شده و پس از پیاده شدن مسافر منجر بفوت 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 مسئولیت نمایندگان مجاز از طرف متصدی حمل

۱ - چنانچه علیه مأمور 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 وظائف محوله صورت گرفته است در اینصورت نامبرده می‌تواند از معافیت‌ها و محدودیت‌های مربوط به مسئولیت مندرج در این فصل استفاده نماید.

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

۳ - در صورتیکه مأمور مجاز متصدی حمل در ایجاد خسارت عامد باشد و یا با علم با احتمال وقوع خسارت مرتکب فعل یا ترک فعلی شود نمیتواند بپند یک و دو استناد کند.

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

### قسمت دوم - حقوق مسافرین

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 بقیمت عادلانه در اختیار مسافر بگذارد.

ماده (۱۲۵) توشه  
مسافر نسبت به توشه‌ای که همراه خود در کشتی دارد فرستنده بار تلقی میشود. چنانچه بتوشه‌ایکه مسافر نزد خود نگاهداری میکند خسارتی وارد شود مسئولیتی 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) وثیقه توشه در قبال بدهی

توشه مسافر کشتی وثیقه پرداخت کرایه و سایر هزینه‌های او است.

ماده ۱۲۸) مواظبت از توشه متوفی فرمانده موظف است توشه مسافری را که در بین راه در گذشته [گذشته] است تا ورود بمقصد حفظ نماید.

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

ماده ۱۳۰) تأخیر حرکت کشتی هرگاه کشتی در روز معین بعلت مسامحه یا تقصیر فرمانده کشتی حرکت نکند مسافر حق مطالبه خسارات وارده و فسخ قرارداد را دارد.

ماده ۱۳۱) عدم حرکت کشتی هرگاه کشتی نتواند بعلت ممنوع بودن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره اقتصادی بندر مقصد و یا بعلت قوه قهریه حرکت کند قرارداد مسافرت‌کنان لم‌یکن تلقی میگردد و هیچیک از طرفین حق مطالبه خسارت از طرف دیگر را نخواهد داشت.

ماده ۱۳۲) ادامه ندادن سفر در صورتیکه در بین راه مسافری بمیل خود از کشتی پیاده شود باید تمام کرایه سفر را بپردازد اگر مسافر فوت و یا بعلت بیماری مجبور به ترک کشتی شود کرایه سفر فقط بنسبت راه پیموده شده پرداخت خواهد گردید.

ماده ۱۳۳) نرسیدن بمقصد هرگاه کشتی بعلت ضبط یا غرق شدن و یا اعلام عدم قابلیت دریا نوردی بمقصد نرسد فرمانده فقط حق مطالبه هزینه غذای مسافر را خواهد داشت.

ماده ۱۳۴) حقوق مسافرهنگام 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 یک کشتی هم پایه دیگری فراهم نماید. در تمام مدت تعمیر حق مسکن و غذای مسافر مجانی و متناسب با درجه بلیط او خواهد بود. مسافریکه 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 مستأجر منعقد میگردد و شرایط 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 صورتیکه کشتی تماماً اجاره شده باشد مورد اجاره شامل اطاق فرمانده یا مسکن کارکنان نخواهد بود. فرمانده نمیتواند بدون موافقت مستأجر 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 بهمان نحو و بر طبق همان شرایطی که در سند اجاره کشتی قید شده است در اختیار مستأجر قرار دهد.

ماده ۱۴۰) عدم کفایت بار

اگر تمام ظرفیت کشتی اجاره شده باشد و مستأجر بار کافی برای تمام کشتی نداشته باشد فرمانده نمیتواند بدون موافقت مستأجر 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 بمستأجر اظهار کند مسئول جبران هر گونه خسارت خواهد بود.

ماده ۱۴۲) اشتباه در اعلام ظرفیت کشتی

اگر ظرفیت کشتی بر طبق گواهینامه‌های فنی کشتی اعلام شده باشد و

اشتباهی حداکثر تا یک چهارم ظرفیت کشتی رخ دهد اشتباه مزبور مسئولیتی برای فرمانده ایجاد نخواهد کرد.

ماده (۱۴۳) تعهدات مستأجر

مستأجر کشتی موظف است:

۱ - کشتی را مطابق قرارداد اجاره بارگیری نماید.

۲ - مال الاجاره را مطابق قرارداد اجاره بپردازد.

ماده (۱۴۴) میزان بارگیری

مستأجر موظف است در صورتیکه کشتی را کمتر از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید تمام مال الاجاره را طبق قرارداد بپردازد و در صورتیکه کشتی را بیش از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید موظف است بهمان نسبت کرایه را افزایش دهد.

ماده (۱۴۵) عدم انجام قرارداد اجاره

مستأجر موظف است در صورتیکه قبل از حرکت کشتی و عدم بارگیری بدون دلیل از انجام قرارداد اجاره خودداری نماید نصف مال الاجاره مندرج در قرارداد اجاره را بمالک 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 [ه] موضوع ماده قبل مقدم بر سایر طلبکاران پرداخت خواهد شد.

ماده (۱۴۸) تأخیر

در صورتیکه کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا بعللی که ناشی از عمل اجاره دهنده کشتی باشد توقیف شود مخارج مدت مزبور بعهده اجاره دهنده است. اگر قرارداد اجاره کشتی برای رفت و برگشت تنظیم شده باشد و کشتی هنگام بازگشت بتمام ظرفیت بارگیری نشود مستأجر موظف است تمام مال الاجاره را بپردازد.

ماده (۱۴۹) قصور فرمانده

چنانچه کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا بعلتیکه ناشی از عمل فرمانده باشد بازداشت شود و یا تأخیر کند



فرمانده موظف است خسارات وارده را بر حسب مورد بمالک و یا به مستأجر پردازد.

ماده ۱۵۰) آثار قوه قهریه (فورس ماژور)  
الف - در صورتیکه کشتی نتواند بعلت قوه قهریه از بندر خارج شود قرارداد اجاره برای مدت متعارف بقوت خود باقی میماند و خسارات ناشی از تأخیر در حرکت کشتی قابل مطالبه نخواهد بود.

ب - در صورتیکه کشتی برای مدتی معلوم و یا برای سفر معینی بمبلغ مشخص اجاره شده باشد و ضمن مسافرت بعلت قوه قهریه متوقف شود هیچگونه مال الاجاره اضافی نسبت بمدتی که کشتی متوقف شده است تعلق نخواهد گرفت در زمان توقف غذا و مسکن کارکنان کشتی جز و خسارات وارده محسوب میگردد.

ماده ۱۵۱) تخلیه کالا در مدت توقف کشتی  
فرستنده بار میتواند در مدت توقف کشتی کالاهای بارگیری شده را بخرج خود تخلیه نماید مشروط بر اینکه یا آنها را مجدداً برای بارگیری بکشتی عودت دهد و یا خسارات وارده را بفرمانده پردازد.

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

ماده ۱۵۳) تخلیه کالا قبل از ورود بمقصد  
اگر فرستنده بار تقاضا کند کالای او در بین راه تخلیه گردد موظف است تمام کرایه را با اضافه هزینه جابجا شدن سایر کالاها پردازد و در صورتیکه کالای بعلت فعل یا تقصیر فرمانده تخلیه شده باشد فرمانده مسئول مخارج مربوطه خواهد بود.

ماده ۱۵۴) منع تجارت  
الف - اگر قبل از حرکت کشتی تجارت با کشوری که کالا بمقصد آن بارگیر شده ممنوع شود قراردادهای مربوطه بدون پرداخت خسارات فسخ میگردد ولی فرستنده محموله مسئول تأدیه هزینه بارگیری و تخلیه کالا خواهد بود.

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

ماده ۱۵۵) محاصره دریائی

هرگاه بعلت 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 بحفظ منافع فرستنده بنحو احسن در نزدیکترین بندر تخلیه نماید و یا به بندر مبدأ عودت دهد.

ماده ۱۵۶) فروش بار در مواقع ضروری

در صورتیکه فرمانده مجبور شود بر طبق ماده ۸۹ بار را برای تأمین آذوقه و مخارج تعمیر کشتی بفروش رساند بکالاهای فروخته شده کرایه تعلق خواهد گرفت و باید وجوه حاصله به حساب فرستنده بار منظور گردد و در چنین موارد قیمت اجناس فروخته شده بقیمت روز همان اجناس یا اجناس مشابه در بندر مقصد احتساب میشود. عمل فرمانده در مورد فروش کالا فقط هنگامیکه ضرورت حیاتی ایجاب کند مجاز خواهد بود.

ماده ۱۵۷) تأخیر بعلت تعمیر کشتی

اگر فرمانده مجبور شود در ضمن مسافرت کشتی را تعمیر کند مستأجر موظف است بحد 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 مسئول پرداخت خسارات خواهد بود.

ماده ۱۵۸) عدم پرداخت مال الاجاره

در صورتیکه مستأجر ثابت نماید کشتی هنگام حرکت با وجود دارا بودن گواهینامه های لازم قابلیت دریانوردی نداشته است مال الاجاره کشتی بفرمانده پرداخت نخواهد شد و حتی فرمانده مسئول خسارات وارده نیز خواهد بود.

ماده ۱۵۹) بدریا ریختن بار کشتی

در صورتیکه فرمانده ناگزیر گردد برای سلامت و حفظ جان اشخاص و یا اموالی که در کشتی است تمام یا قسمتی از بار کشتی را بدریا بریزد کرایه بار مزبور بر طبق مقررات فصل مربوط بخسارات مشترک دریائی قابل پرداخت است.

ماده ۱۶۰) کرایه بار از بین رفته

به باری که در نتیجه غرق شدن و یا بگل نشستن کشتی و غارت دزدان

دریائی یا بر اثر ضبط از طرف دشمن از بین برود کرایه تعلق نخواهد گرفت در این موارد فرمانده موظف است کرایه بار را اگر قبلا دریافت نموده مسترد دارد ولی چنانچه در این قبیل موارد بین طرفین قرارداد جداگانه‌ای بوده و یا دربارنامه دریائی شرط دیگری شده باشد طرفین باید بر طبق آن قرارداد یا شرط رفتار نمایند. بکالا و اشیائی که به مقصد نرسیده یا بعلت 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 ازکارافتاده را حمل مینماید کمتر از کرایه بار کشتی غرق شده یا ازکارافتاده باشد تفاوت دوقیمت بفرمانده کشتی غرق شده یا ازکارافتاده پرداخت نخواهد شد ولی اگر کرایه بار بیشتر باشد تفاوت باید توسط مستأجر پرداخت شود.

ماده (۱۶۱) قرارداد اجاره و شرایط استثنائی  
مقررات مواد ۱۴۱ تا ۱۶۰ فقط در صورتی قابل اجرا است که مفاد قرارداد اجاره کشتی خلاف آنرا پیش‌بینی ننموده باشد.

## فصل دهم - تصادم در دریا

ماده (۱۶۲) موارد تصادم

الف - در صورت تصادم بین کشتی‌های [کشتیهای] دریا پیمان یا بین کشتیهای دریای پیمان و کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی جبران خسارات وارد بکشتیها یا اشیاء و اشخاص داخل آنها بودن توجه بمحل تصادم طبق مقررات این فصل بعمل خواهد آمد.

ب - مقررات مربوط بتصادم بین کشتیهای مخصوص کشتی رانی در آبهای داخلی و دریای ساحلی بموجب آئین‌نامه 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 بعهده طرفی است که مرتکب خطا شده است.

ماده (۱۶۵) تناسب خسارات

الف - اگر دو یا چند کشتی مرتکب خطا شوند مسئولیت هر یک از کشتیها متناسب با اهمیت تقصیری است که از آن کشتی سرزده است. معذکاً اگر تشخیص اهمیت تقصیر یا شواهد و قرائن ممکن نباشد و یا تقصیر طرفین بنظر یکسان برسد طرفین بنسبت متساوی مسئول خواهند بود.

ب - خسارات وارد بکشتیها - بار آنها - اشیاء و اموال متعلق بکارکنان کشتی و مسافران و اشخاص دیگری که در کشتی باشند بنسبت مذکور در بند الف این ماده بعهدہ کشتیهای است که تقصیر متوجه آنها است و کشتی نسبت بجبران خسارات اشخاص ثالث بیش از نسبت فوق مسئول نخواهد بود.

ج - کشتیهای مقصر نسبت بخسارات ناشی از فوت و صدمات بدنی در مقابل اشخاص ثالث منفرداً و متضامناً مسئول هستند و باید خسارات وارده را جبران نمایند. اگر مبلغ پرداختی هر یک از مسئولان بیش از مبلغی باشد که سهم مسئولیت او تعلق میگیرد نسبت بمبلغ اضافه حق مراجعه بمسئول یا مسئولان دیگر را خواهد داشت.

ماده ۱۶۶) تصادم بعلت خطای راهنما

حکم مسئولیت های مقرر در مواد پیش در مواردی نیز جاری است که تصادم بعلت خطای راهنما اتفاق افتد ولو آنکه استفاده از راهنما قانوناً الزامی باشد.

ماده ۱۶۷) دعاوی مربوط بخسارات

حق مطالبه خسارت ناشی از تصادم منوط با اعتراض قبلی یا انجام تشریفات خاصی نیست نفس تصادم بین دو یا چند کشتی بتنهایی مثبت تقصیر نیست مگر اینکه تقصیر مسبب تصادم اثبات گردد.

ماده ۱۶۸) طرف دعوی مربوط بخسارات

دعاوی مربوط بجبران خسارات علیه آن کشتی که موجب تصادم شده است بطرفیت فرمانده و یا مالکین کشتی اقامه خواهد شد. فرمانده در صورتی مسئول است که مرتکب غفلت یا خطائی شده باشد.

ماده ۱۶۹) اقدام فرمانده یا مالک بنمایندگی خسارات دیدگان

فرمانده یا مالک کشتی مصدوم میتواند بنفع کارکنان و مسافری و فرستنده بار و سایر اشخاصی که بر اثر تصادم خسارت دیده اند اقدامات قانونی بعمل آورد. اقدام فرمانده یا مالک کشتی در اینمورد حقوق سایر اشخاص ذینفع را از بین نخواهد برد.

ماده ۱۷۰) مرور زمان

الف - مرور زمان دعاوی مربوط بجزبران خسارات مذکور در این فصل دو سال از تاریخ و وقوع تصادم میباشد.

ب - کسیکه بموجب بند (ج) ماده ۱۶۵ بیش از سهم مسئولیت خود خساراتی را پرداخته است تا یکسال از تاریخ پرداخت حق مطالبه مبلغ اضافی را از مسئول متضامن دارد.

ماده (۱۷۱) وظایف فرمانده

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 یامسافران آن بشود در مورد کمک بکشتی دیگر و کارکنان و مسافران آن بشود در مورد کمک بکشتی دیگر و کارکنان و مسافران آن مجاهدت بعمل 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 باطلاع یکدیگر برسانند. در صورت عدم رعایت مقررات این ماده از طرف فرمانده مالک مسئول نخواهد بود.

ماده (۱۷۲) تعمیم مقررات

مقررات این فصل شامل جزبران خساراتی نیز خواهد بود که یک کشتی بر اثر انجام یا عدم انجام عملیات (مانور) معین یا عدم رعایت مقررات بکشتی 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 بکشتیهای دریایپیمائی 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 دریایپیمای و کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی نسبت بیکدیگر انجام میدهند بدون توجه بنوع خدمات و محل و وقوع آن تابع مقررات این فصل میباشد.

ماده (۱۷۴) اجرت کمک و نجات

بهر 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 بآن تعلق نخواهد گرفت و در هیچ مورد مبلغ پرداختی بیش از ارزش اشیاء نجات یافته نخواهد بود.

ماده (۱۷۵) عدم استحقاق اجرت

در صورتیکه کشتی مصدوم صریحاً و بطور موجه اشخاصی را از شرکت در

عملیات نجات منع نماید اشخاص مزبور حق دریافت هیچگونه اجرت را نخواهند داشت.

ماده (۱۷۶) اجرت یدککش

یدککش حق دریافت اجرت برای کمک و یا نجات کشتی و بار آنرا که یدک میکشد ندارد مگر در موارد انجام خدمات استثنائی که جزء تعهدات مربوط بقرارداد یدککشی منظور نشده باشد.

ماده (۱۷۷) کمک کشتیهای متعلق بیک مالک

حق دریافت اجرت کمک و نجات نیز بکشتیهای که متعلق بیک 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 نجاتدهندگان و همچنین بین مالک و فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتیهای نجاتدهنده میباشند خواهد بود.

ماده (۱۷۹) امکان تغییر یا فسخ قرارداد و کمک و نجات

هر قرارداد کمک و نجات که در حین خطر و تحت تأثیر آن منعقد شده و شرایط آن بتشخیص دادگاه غیر عادلانه باشد ممکن است بتقاضای هر یک از طرفین بوسیله 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 آن را اعلام نماید.

ماده (۱۸۰) اساس تعیین اجرت

دادگاه با توجه باوضاع و احوال هر مورد و ملاحظات ذیل میزان اجرت را تعیین خواهد نمود.

اولاً - نتیجه موفقیت حاصله - مساعی و استحقاق کمککنندگان - اهمیت خطر که متوجه کشتی نجات یافته و مسافران و کارکنان و بار آن و نجات دهندگان و کشتی نجات دهنده گردیده مدتیکه برای عملیات نجات و کمک صرف شده - هزینه و خسارات وارده و عواقب مسئولیت و سایر مخاطراتیکه متوجه نجاتدهندگان گردیده - ارزش وسایل و لوازمیکه برای نجات بکار رفته و بالاخره تغییراتی که احیاناً در

کشتی برای نجات افراد و اموال صورت گرفته است.  
ثانیاً - میزان ارزش اشیاء نجات یافته  
در مورد تقسیم اجرت پیشبینی شده در ماده ۱۷۸ نیز بهمین ترتیب عمل  
خواهد شد.

در صورتیکه تقصیر یا خطای نجات‌دهندگان موجد عملیات نجات یا کمک  
شده باشد و یا نجات‌دهندگان مرتکب دزدی یا اخفاء اموال و یا  
اعمال مزورانه دیگر گردیده باشند دادگاه میتواند نجات‌دهندگان یا  
کمک‌کنندگان را از اجرت محروم نماید و یا اجرت را تقلیل دهد ولی  
حکم مربوط باین‌ماده رافع سایر مسئولیت‌های آنان نخواهد بود.

ماده (۱۸۱) اجرت نجات اشخاص  
اشخاصیکه جان آنها نجات یافته است ملزم بپرداخت هیچگونه اجرت  
نخواهند بود. نجات‌دهندگانیکه در عملیات کمک یا نجات مربوط بیک  
حادثه خدماتی برای نجات اشخاص انجام داده‌اند مستحق دریافت سهم  
متناسبی از اجرت‌پرداختی بنجات‌دهندگان کشتی و بار و سایر متعلقات  
آن هستند.

ماده (۱۸۲) (اصلاحی ۱۳۹۱) وظیفه امدادسانی  
فرمانده موظف است در حد امکان و در صورتی که خطری جدی متوجه کشتی  
و سرنشینان آن نشود، برای ارائه کمکهای ضروری به هر شخصی که در  
دریا در خطر و یا در معرض تهدید خطر قرار دارد اقدامات ممکن را  
انجام دهد.

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

فصل دوازدهم - خسارات دریائی

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

ماده (۱۸۵) خسارات مشترک دریائی  
خسارات مشترک دریائی عبارت است از مخارج فوق‌العاده و خساراتیکه  
بطور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار آن بوجود  
آمده است.

ماده (۱۸۶) خسارات خاص  
خسارات دریائیکه در ماده ۱۸۵ تصریح نشده خسارات خاص است. این

خسارات بحساب 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 دریائی موارد خسارات مشترک دریائی و ترتیب تعیین و تسهیم نسبی خسارات و طرز محاسبه آن بموجب قراردادهای خاص و در صورت نبودن قرارداد طبق آئین نامه ای خواهد بود که بر اساس مقررات و عرف بین المللی تنظیم و تصویب خواهد شد.

### فصل سیزدهم - دادگاه دریائی

ماده (۱۸۸) دادگاه دریائی وزارت دادگستری مکلف است ظرف ۳ ماه از تاریخ تصویب این قانون لایحه قانونی مربوط به تشکیل دادگاههای دریائی 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 بموقع اجرا بگذارد.

ماده (۱۸۹) کارشناسان امور دریائی کارشناسان امور دریائی 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) (اصلاحی ۱۳۹۱) جرائم در صورت تخلف از مواد (۲)، (۷)، (۱۴)، (۱۷)، (۱۹) و قسمت اول ماده (۲۰)، (۲۱)، (۲۴)، (۲۵)، (۲۶)، (۲۷)، (۴۶) و (۱۴۶) دادگاه حسب مورد متخلف را به پرداخت جزای نقدی از پنجاه میلیون (۵۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال تا پانصد میلیون (۵۰۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال محکوم می نماید و اگر عمل متخلف مشمول قانون جزایی دیگر باشد تعقیب او طبق قانون مزبور صورت می گیرد.

ماده (۱۹۱) بیمه دریائی دولت مکلف است طرح قانون بیمه دریائی را تنظیم و بمجلسین تقدیم نماید.



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

ماده ۱۹۳) آئین‌نامه‌های اجرائی کلیه آئین‌نامه‌های اجرائی این قانون از طرف وزارتخانه‌های مربوطه تهیه و پس از تصویب هیئت وزیران بموقع اجرا گذارده می‌شود.

تبصره - (الحاقی ۱۳۹۱) آیین‌نامه‌های اجرایی موضوع مواد الحاقی و اصلاحی طرف سه ماه از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این قانون به وسیله وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و دادگستری تهیه می‌شود و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

ماده ۱۹۴) موارد پیش‌بینی نشده در مواردیکه در این قانون و یا سایر قوانین مملکتی پیش‌بینی نشده است ملاک اصول و عرف بین‌المللی خواهد بود.

لایحه قانونی فوق راجع به قانون دریایی ایران مشتمل بر چهارده فصل و یکصد و نود و چهار ماده که به موجب ماده واحده مصوبه بیستم آذر ماه ۱۳۴۲ به مجلس شورای ملی تقدیم و به کمیسیون مشترک مجلسین ارجاع شده بود در تاریخ روز یکشنبه ۲۹ شهریور ماه ۱۳۴۳ با اصلاحاتی بتصویب کمیسیون مزبور رسید بنا به مدلول ماده واحده مذکور در فوق متن مصوب کمیسیون مشترک مجلسین که نسخه‌ای از آن ضمیمه است تا تصویب نهایی مجلسین قابل اجرا می‌باشد.