موسسه حقوقی آوای عدالت سروش

قانون دریایی (مصوب ۱۳۴۳.۶.۲۹ کمیسیون مشترک مجلسین)

قانون دریایی/

(مصوب ۱۳۴۳.۶.۲۹ کمیسیون مشترک مجلسین)/

فصل اول – تابعیت و ثبت کشتی/

قسمت اول – تابعیت/

ماده ۱ – شرایط تابعیت کشتی./

۱ – هر کشتی دریاپیما (اعم از این که ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیر خالص ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن وواجد شرایط ذیل باشد می‌تواند بر طبق مقررات این قانون به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق بر افراشتن پرچم ملی ایران را داشته باشد./

الف – کشتی به اشخاص تابع ایران (اعم از طبیعی و حقوقی) تعلق داشته باشد و در صورتی که کشتی متعلق به شرکت ایرانی باشد باید سهام آن بانام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به اتباع ایرانی باشد./

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

۲ – کشتیهای نفتکش متعلق به اشخاص (اعم از طبیعی یا حقوقی) که به امر تولید و یا تصفیه و یا حمل و نقل نفت خام و یا گاز و یا محصولات‌نفتی اشتغال دارند می‌توانند بدون رعایت حد نصاب مقرر در این ماده بنا به درخواست ذینفع و موافقت سازمان بنادر و کشتیرانی به ثبت رسیده وتابعیت ایران را تحصیل کنند./

ماده ۲ – تابعیت فرمانده و افسران و کارکنان کشتی./

فرمانده و افسران و کارکنان کشتی ممکن است در صورت لزوم از اتباع غیر ایرانی باشند./

مالک کشتی باید به هزینه خود اتباع ایرانی را برای کار در کشتی تربیت کند و به تدریج آنان را به جای کارکنان خارجی در کشتی به کار گمارد./

برنامه کارآموزی توسط مالکین کشتی تنظیم و پس از تصویب سازمان بنادر و کشتیرانی توسط مالکین مذکور به مورد اجرا گذاشته می‌شود ولی در 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 دریایی./

وزارت اقتصاد مکلف است ظرف مدت یک سال 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 – کشتیهایی که در ایران ساخته شده‌اند./

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

ماده ۶ – کشتیرانی ساحلی./

کشتیرانی به قصد تجارت بین بنادر و جزایر ایران (کابوتاژ) منحصراً متعلق به کشتیهای ایرانی است مگر آنکه در موارد لزوم بنا به پیشنهاد سازمان بنادر وکشتیرانی اجازه مخصوص از طرف هیات وزیران صادر گردد./

ماده ۷ – تغییر تابعیت./

مالکی که کشتی او در ایران به ثبت رسیده است می‌تواند تابعیت کشتی خود را تغییر دهد./

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

قسمت دوم – ثبت کشتی/

ماده ۸ – تأسیس اداره مرکزی ثبت کشتیها./

اداره مرکزی ثبت کشتیها در سازمان بنادر و کشتیرانی تأسیس می‌گردد./

ماده ۹ – درخواست ثبت./

برای ثبت کشتی باید مالک کشتی و یا نماینده او تقاضای ثبت را به ضمیمه اظهارنامه و گواهینامه‌های فنی در دو نسخه تنظیم و به سازمان بنادر وکشتیرانی تسلیم نماید./

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

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

ماده ۱۰ – اظهارنامه./

مالک کشتی یا نماینده او باید به ضمیمه تقاضانامه ثبت کشتی مستندات مالکیت با اظهارنامه‌ای حاوی نکات زیر تسلیم نماید:/

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

ماده ۱۱ – سند ثبت کشتی./

سند ثبت کشتی گواهینامه ایست که از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی بر طبق نمونه مخصوص در دو نسخه به نام کشتی تنظیم و صادر می‌شود. در سندثبت کشتی نکات زیر قید می‌گردد:/

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

ماده ۱۲ – امضا سند ثبت کشتی – ترتیب ثبت و نگهداری آن./

سند ثبت کشتی باید به امضا مالک و یا نماینده او و همچنین سازمان بنادر و کشتیرانی برسد./

ماده ۱۳ – حق‌الثبت./

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

الف – حق‌الثبت./

برای کشتیهای کمتر از ۵۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۳ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۴ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۱۰۰۱ تا ۱۵۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۵ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۷ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۹ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۱۱ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۳۰۰۱ تا ۴۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۱۳ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۴۰۰۱ تا ۵۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۱۵ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۵۰۰۱ تا ۶۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۱۷ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۶۰۰۱ تا ۷۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۱۹ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۷۰۰۱ تا ۸۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۲۱ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۸۰۰۱ تا ۹۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۲۳ پهلوی طلا/

برای کشتیهای ۹۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰ تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۲۵ پهلوی طلا/

برای کشتیهای از ۱۰۰۰۱ تن به بالا ظرفیت غیر خالص ثبت شده معادل ۳۰ پهلوی طلا/

ب – حق تجدید ثبت کشتیها به مأخذ پنجاه درصد حق‌الثبت مندرج در بند الف فوق خواهد بود./

ج – هزینه ثبت تغییرات در گواهینامه‌ها مبلغ نیم پهلوی طلا برای هر تغییر در مشخصات یا خصوصیات کشتی یا اجزا آن می‌باشد./

د– هزینه صدور المثنای گواهینامه ثبت کشتی به مأخذ سی درصد حق‌الثبت همان کشتی است./

ماده ۱۴ – تغییرات در ظرفیت کشتیها./

هر گونه تغییری در ظرفیت مسافربری و یا باربری کشتی باید کتباً به اطلاع سازمان بنادر و کشتیرانی برسد این گونه تغییرات نیز باید در دفتر رسمی ثبت‌کشتیها و درس سند ثبت کشتی و نسخه دوم آن قید گردد./

ماده ۱۵ – گواهینامه‌های فنی کشتی./

کشتی در صورتی ممکن است در ایران به ثبت برسد که گواهینامه‌های فنی آن توسط سازمان بنادر و کشتیرانی و یا یکی از مراجع صلاحیتدار بین‌المللی‌که صلاحیت آن مورد قبول سازمان بنادر و کشتیرانی است صادر شده باشد./

ماده ۱۶ – گواهینامه ثبت موقت./

نمایندگان کنسولی ایران می‌توانند با کسب اجازه از سازمان بنادر و کشتیرانی به استناد گواهینامه‌های فنی صادره از طرف یکی از مؤسسات صلاحیتداربین‌المللی مذکور در ماده فوق گواهینامه ثبت موقت جهت کشتیهایی که در ایران به ثبت خواهند رسید صادر نمایند./

اعتبار این گونه گواهینامه‌های ثبت موقت متناسب با مدت مسافرت کشتی به یکی از بنادر ایران جهت انجام تشریفات ثبت

خواهد بود و نباید از شش‌ماه تجاوز کند./

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

ماده ۱۷ – آثار عدم ثبت کشتی/

در مورد ماده فوق چنانچه کشتی به موقع به ثبت نرسد و یا اسناد قبلی به موقع تسلیم نگردد کشتی حق بر افراشتن پرچم ایران را نخواهد داشت ومالک کشتی بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون به پرداخت جریمه محکوم و موظف به تسلیم اسناد کشتی می‌باشد مفاد این ماده در مورد اسناد مفقودلازم‌الرعایه نخواهد بود./

ماده ۱۸ – کشتیهای در دست ساختمان./

کشتیهای در دست ساختمان (موضوع ماده ۵ این قانون) باید موقتاً به ثبت 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 وکشتیرانی تسلیم نماید./

پس از این که 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 به سازمان 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 به مدارک اظهارنامه اقدام به اصلاح اسناد مربوطه خواهد نمود./

در صورتی که اظهارنامه مزبور به نمایندگان کنسولی ایران تسلیم شود مقامات مزبور مکلفند اظهارنامه را در اسرع وقت به سازمان بنادر و کشتیرانی‌ارسال دارند./

هرگاه متقاضی اسنادی به تصدیق مقامات صلاحیتدار بین‌المللی که مورد تأیید سازمان بنادر و کشتیرانی باشد ارائه نماید اداره ثبت کشتی به استناداسناد مزبور اقدام به اصلاح اسناد مربوطه خواهد نمود./

ماده ۲۰ – احکام و قرارهای قضایی./

هر گونه قرار یا آرا لازم‌الاجرای صادره از دادگاهها که در حقوق عینی کشتی تغییری دهد (به استثنای حقوق ممتاز) باید در دفتر ثبت کشتی و اسناد آن‌قید گردد./

مأمورین مکلف به ثبت و انعکاس دادن مراتب فوق اگر در انجام وظیفه در این مورد تسامح نمایند به کیفر مقرر در ماده ۱۹۰ این قانون محکوم خواهندشد./

هر گاه ثابت شود که مأموری تعمداً از انجام دادن وظیفه مزبور خودداری نموده است مجازات او از شش ماه تا سه سال حبس تأدیبی و پرداخت‌خسارت ناشیه از این عمل خواهد بود./

ماده ۲۱ – ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتیهای ایرانی./

در موارد ذیل ثبت کشتی باطل و تابعیت آن سلب می‌گردد:/

۱ – در صورتی که شرایط ثبت کشتی و حق برافراشتن پرچم ایران از بین رفته باشد./

۲ – در صورتی که کشتی مفقود و یا توسط دزدان دریایی و یا در نتیجه عملیات خصمانه تصرف شده باشد./

۳ – در صورتی که کشتی متلاشی شده و از حیز انتفاع افتاده باشد./

۴ – در صورتی که مالک کشتی را رها کرده باشد./

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

ماده ۲۲ – فقدان اسناد – صدور المثنی./

در صورتی که سند ثبت کشتی مفقود شده باشد مالک باید فوراً مراتب را به سازمان بنادر و کشتیرانی اعلام و اظهارنامه‌ای حاکی از این موضوع تسلیم‌دارد./

سازمان بنادر و کشتیرانی پس از رسیدگی المثنای سند ثبت کشتی را صادر خواهد نمود./

ماده ۲۳ – تغییر نام کشتی./

نام کشتی ممکن است بنا به تقاضای مالک تغییر یابد و در این مورد سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند با تعویض نام کشتی موافقت کند و به هزینه‌متقاضیان تغییر نام را در سه نوبت به فواصل یک ماه 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 به عین کشتی و همچنین منافع آن در صورتی که مدت آن زائد بر دو سال نباشد اجباری است.انتقالات و معاملات مزبور در داخل کشور منحصراً به وسیله دفاتر اسناد رسمی که برای این کار از طرف وزارت دادگستری اجازه مخصوص دارند و درخارج از کشور توسط نمایندگان کنسولی کشور انجام می‌شود. هر گونه معاملات و انتقالات باید در اسرع وقت به اطلاع سازمان بنادر و کشتیرانی برسد./

ب – اداره کل ثبت اسناد و املاک نماینده‌ای در سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد داشت که ثبت انتقالات و معاملات مزبور را در دفاتر خودمنعکس خواهد نمود./

ج – فروش و یا انتقال تمام و یا قسمتی از کشتی که در ایران به ثبت رسیده است اعم از این که انتقال ارادی یا قهری باشد تغییری در تابعیت کشتی‌نمی‌دهد به شرط آنکه حد نصاب مندرج در بند الف ماده یک این قانون و شرائط دیگر رعایت شود./

د – کلیه معاملات مربوط بفروش – انتقال و رهن کشتی باید در اسناد ثبت و تابعیت کشتی هر دو قید گردد./

ه – مالک کشتی ایرانی که کشتی خود را در ایران و یا خارج از کشور به رهن گذاشته است نمی‌تواند قبل از فک رهن و یا بدون اجازه مرتهن یابدون تأمین حق مرتهن کشتی خود را به فروش رساند./

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

و – دفاتر اسناد رسمی و یا مأمورین کنسولی ایران در خارج که از مقررات این ماده تخلف ورزند علاوه بر مجازاتهای مقرره در ماده ۲۰ این قانون‌مسئول پرداخت کلیه خسارات وارده نیز خواهند بود. آیین‌نامه اجرایی مربوط به این ماده به وسیله سازمان بنادر و کشتیرانی و وزارت دادگستری تنظیم‌و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید./

ماده ۲۵ – آگهی فروش کشتی./

در مورد فروش کشتیهای تابع ایران سازمان بنادر و کشتیرانی مکلف است انجام معامله را در روزنامه رسمی کشور شاهنشاهی و یکی از روزنامه‌های‌کثیرالانتشار مرکز در سه نوبت و هر نوبت به فاصله ۱۰ روز آگهی نماید. هزینه آگهی‌ها توسط مرجع قانونی که وقوع معامله را ثبت می‌کند در موقع انجام‌معامله از فروشنده دریافت می‌گردد./

ماده ۲۶ – حق بازرسی اسناد کشتی./

مأمورین مجاز دولت می‌توانند در هر موقع به اسناد کشتی رسیدگی نمایند. در صورتی که فرمانده کشتی از ارائه اسناد خودداری نماید بر طبق مقررات‌ماده ۱۹۰ این قانون محکوم به پرداخت 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 شناورهایی که مشمول مقررات این قانون نیستند طبق مقرراتی که از طرف هیأت وزیران تصویب و به مورد اجرا گذاشته می‌شود انجام‌خواهد گرفت./

فصل دوم – حقوق ممتاز/

ماده ۲۹ – حقوق ممتاز./

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

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

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

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

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

۵ – مطالبات ناشی از قراردادها و عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر پایگاه بر طبق اختیارات قانونی خود برای تأمین احتیاجات واقعی از نظرحفظ کشتی یا امکان ادامه سفر انجام می‌دهد خواه فرمانده مالک کشتی باشد یا نباشد و خواه طلبکار فرمانده و یا تدارک‌کننده مایحتاج کشتی یاتعمیرکننده کشتی یا وام دهنده و یا پیمانکار دیگری باشد./

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

ماده ۳۰ – رجحان حقوق ممتاز./

حقوق ممتاز مندرج در ماده قبل نسبت به حقوق ناشی از رهن کشتی و همچنین بر سایر حقوق ممتاز مندرج در قوانین دیگر رجحان دارد./

ماده ۳۱ – کیفیت مطالبه حقوق ممتاز./

صاحبان حقوق ممتاز می‌تواند در تقسیم حاصل فروش اموال و اشیا موضوع حقوق ممتاز تمام مبلغ طلب خود را بدون توجه به مقررات تجدیدمسئولیت مالکین کشتی مذکور در فصل پنجم این قانون و بدون کسر هیچگونه مبلغی مطالبه نمایند./

ولی در هر حال سهمی که از حاصل فروش به آنها می‌رسد از آنچه در مقررات فصل مذکور مصرح است بیشتر نخواهد بود./

ماده ۳۲ – آثار عدم پرداخت حقوق ممتاز./

در صورت عدم پرداخت حقوق ممتاز ذینفع می‌تواند به وسیله دادگاه حقوق خود را مطالبه و استیفای حقوق خود را از فروش اموال یا کشتی که نسبت‌به آن حقوق ممتاز وجود دارد درخواست نماید./

دادگاه درخواست و مدارک آن را به خوانده ابلاغ و بعلاوه به منظور اطلاع اشخاص ذینفع خلاصه آن را 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 به دادخواست و اعتراضات واصله رسیدگی و حکم مقتضی صادر می‌نماید و در صورت احرازصحت دعوی هرگاه استیفای طلب از سایر اموال سهل‌البیع محکوم علیه میسر نباشد دادگاه

دستور بفروش اموالی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجوددارد خواهد داد. رأی دادگاه بجز فروش کشتی قطعی است./

در صورتی که دادگاه دستور بفروش کشتی صادر نماید این دستور سه نوبت متوالی در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز منتشر خواهدشد – محکوم علیه و هر متضرر دیگری از این دستور ظرف یک ماه از تاریخ انتشار آخرین آگهی در صورتی که معادل محکوم به وجه نقد در صندوق‌دادگستری یا تضمین بانکی بسپارد می‌تواند به رأی مزبور اعتراض نماید در این صورت اجرای حکم دادگاه تا پایان رسیدگی به اعتراض متوقف خواهدشد و رأیی که پس از رسیدگی به اعتراض صادر می‌شود قطعی است./

رسیدگی در هر دو مرحله به طور فوق‌العاده و خارج از نوبت انجام می‌شود./

ماده ۳۳ – کیفیت پرداخت در صورت وجود رهن./

در صورتی که نسبت به کشتی علاوه از حقوق ممتاز حقوق عینی هم موجود باشد ابلاغ دادخواست به دارندگان حقوق مزبور نیز لازم است. هرگاه پس‌از صدور حکم بین اشخاصی که ذیحق شناخته شده‌اند ظرف یک ماه مقرر در ماده ۳۲ نسبت به فروش و تقسیم وجوه حاصل از آن توافق نشود بارعایت مواد ۳۶ و ۳۷ بدواً حق دارندگان حقوق ممتاز و بعداً حقوق سایرین تأدیه خواهد شد./

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

ماده ۳۴ – مطالبات ممتاز مؤسسات دولتی./

مطالبات ممتاز مربوط به مؤسسات دولتی آنچه مربوط به اعمال تصدی دولت است طبق مقررات این قانون و آنچه مربوط به اعمال حاکمیت دولت‌است طبق مقررات مربوط به وصول مالیاتها وصول خواهد شد./

ماده ۳۵ – ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل/

ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل مندرج در ماده ۲۹ عبارت است از:/

۱ – غرامت قابل مطالبه مالک بابت خسارات مادی وارده به کشتی که جبران نشده باشد و یا خسارات از دست دادن کرایه حمل که به کشتی تعلق‌می‌گرفته است./

۲ – سهم مالک کشتی بابت خسارات مشترک دریایی از زیان‌های مادی وارده به کشتی که جبران نشده باشد و یا خسارات از دست دادن کرایه‌حمل که به کشتی تعلق می‌گرفته است./

۳ – حق‌الزحمه مالک کشتی بابت کمک یا نجات در دریا تا پایان سفر پس از کسر وجوهی که باید در این مورد به فرمانده و سایر اشخاصی که درخدمت 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. وجوه‌متعلقه به مالک کشتی بابت قراردادهای بیمه و جوائز و کمکهای ملی جزء ملحقات کشتی یا ملحقات کرایه حمل محسوب نمی‌شود./

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

ماده ۳۶ ـ حق تقدم مطالبات./

مطالبات مختلف مربوط به یک واقعه همزمان فرض می‌شود./

مطالبات ممتاز ناشی از آخرین سفر مقدم بر مطالبات سفرهای قبلی است ولی مطالبات ناشی از یک قرارداد استخدامی که برای چندین سفر منعقد شده‌باشد با مطالبات مربوط به آخرین سفر از حیث امتیاز مساوی خواهد بود./

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

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

مطالبات مندرج در هر یک از بندهای ۳ و ۵ ماده ۲۹ به ترتیب عکس تاریخ ایجاد پرداخت خواهد شد./

ماده ۳۷ – حق ممتاز در مورد هزینه انتقال بقایای کشتی./

در مواردی که کشتی یا شناورهای مغروق یا مصدوم و یا بقایای آنها موجب مزاحمت کشتیرانی گردند و مالک از انتقال آنها و رفع موانع خودداری نمایدسازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند آنها را به هزینه خود به محل مناسبی انتقال داده و در صورت عدم پرداخت هزینه‌های مربوطه از طرف مالک آنها راتوقیف و به فروش رسانیده و مطالبات خود را با رعایت مفاد مواد ۲۹ و ۳۶ این قانون و مقدم بر سایر طلبکاران از حاصل فروش تامین نماید./

ماده ۳۸ ـ آثار انتقال مالکیت./

انتقال مالکیت کشتی تأثیری در حقوق ممتاز نخواهد داشت./

ماده ۳۹ ـ مدت مرور زمان/

الف – دارنده حقوق ممتاز چنانچه ظرف مدت یک سال در مقام استیفا حقوق ممتاز بر نیایید حق امتیاز خود را از دست خواهد داد. در موردمطالبات ناشی از تهیه مایحتاج کشتی مندرج در بند ۵ ماده ۲۹ مدت مزبور شش ماه است./

ب – شروع مدت مذکور به ترتیب ذیل است:/

۱ ـ در مورد حق‌الزحمه مربوط به کمک و نجات در دریا از روزیست که عملیات مربوط به آن خاتمه می‌یابد./

۲ ـ در مورد خسارت ناشی از تصادم و سایر سوانح و آسیب جسمانی از روزیست که خسارت وارد شده است./

۳ ـ در مورد فقدان یا خسارات محمولات و اثاث از روزیست که محمولات یا اثاث تحویل داده شده و یا بایستی تحویل داده شده باشد./

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

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

ج – تقاضای مساعده یا وجه 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 کشوری که اقامتگاه یا مرکز عملیات مدعی است مقدور نباشد دادگاه می‌تواند مهلت‌های فوق را از روزایجاد طلب حداکثر برای مدت سه سال تمدید نماید./

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

ماده ۴۰ – تعمیم مقررات./

مقررات مذکور در این فصل در مورد کشتیهایی که توسط شخصی غیر از مالک اداره و بهره‌برداری شده و یا وسیله مستأجر اصلی مورد بهره‌برداری قرارگیرد نیز لازم‌الاجرا است به استثنای مواردی که از مالک به طور غیر قانونی خلع ید شده و یا طلبکار حسن نیت نداشته باشد./

ماده ۴۱ – حق رجوع به فروشنده./

دارندگان حقوق ممتاز ظرف سه ماه از تاریخ آخرین آگهی فروش کشتی موضوع ماده ۲۵ حق رجوع به فروشنده را خواهند داشت./

فصل سوم – رهن کشتی/

ماده ۴۲ – رهن کشتی./

کشتی مال منقول و رهن آن تابع احکام این قانون است رهن کشتی در حال ساختمان و یا کشتی آماده برای بهره‌برداری نیز وسیله سند رسمی بایدصورت گیرد و قبض شرط صحت رهن نیست./

در صورتی که کشتی در اسناد رهن توصیف نشده باشد منظور از کشتی بدنه – دکلها – دوارها– لنگرها – سکانها – موتورها و کلیه وسائلی خواهد بودکه برای تحرک و دریانوردی به کار 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 مواردی که به موجب این قانون پیش‌بینی شده است./

ماده ۴۶ – حق رجحان بستانکاران مقدم./

چنانچه کشتی بیش از یک مورد در رهن باشد بستانکاران مقدم بر بستانکاران مؤخر حق رجحان خواهند داشت. در موقع تنظیم سند باید کلیه‌خصوصیات معاملات قبلی در متن سند تصریح گردد و راهن باید وجود هر گونه رهن قبلی و همچنین تعهد و بدهی مربوط به کشتی مورد رهن را که ازآن اطلاع دارد کتبا به مرتهنین اعلام دارد. چنانچه راهن به قصد تقلب از رعایت مقررات این ماده تخلف ورزد بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ محکوم به‌پرداخت جریمه خواهد شد و بدهی راهن بلافاصله حال و به درخواست مرتهن از اموال راهن استیفا می‌شود./

ماده ۴۷ – مرهونه متعدد./

در صورتی که موضوع رهن شامل بیش از یک کشتی و در سند رهن هم تصریح شده باشد که در مقابل پرداخت قسمت معینی از دین کشتی مرهونه‌مشخص مربوط به آن دین به طور جداگانه آزاد خواهد شد مبلغ مربوط به هر کشتی باید در سند آن کشتی قید شود./

ماده ۴۸ – ثبت معاملات رهن کشتی./

ثبت معاملات رهن کشتی و فک آن به موجب ماده ۲۴ این قانون صورت خواهد گرفت./

ماده ۴۹ – حق‌الثبت معاملات کشتی./

حق‌الثبت کلیه معاملات اعم از رهن و سایر معاملات مربوط به کشتی به شرح زیر است:/

تا ۵۰۰ تن ظرفیت خالص معادل سه پهلوی طلا/

از ۵۰۱ تن تا ۱۰۰۰ تن معادل پنج پهلوی طلا/

از ۱۰۰۱ تن تا ۵۰۰۰ تن معادل ده پهلوی طلا/

از ۵۰۰۱ تن تا۱۰۰۰۰ تن معادل پانزده پهلوی طلا/

از ۱۰۰۰۱ تن تا به بالا معادل بیست و پنج پهلوی طلا/

ماده ۵۰ – تقاضای فروش کشتی به علت عدم پرداخت دین./

چنانچه مدت رهنی که از نظر تاریخ ثبت مقدم بر دیگران است سررسید و دین مربوطه به آن پرداخت نگردد ذینفع می‌تواند از دادگاه تقاضای فروش‌کشتی را بنماید. دادگاه دادخواست را به طرف و سایر بستانکاران ابلاغ و خلاصه آن را ظرف ۱۵ روز از تاریخ ابلاغ (هر پنج روز یک بار) در روزنامه‌رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز آگهی می‌نماید./

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

فروش صادر می‌نماید./

ماده ۵۱ – کیفیت فروش کشتی./

هرگاه حکم فروش کشتی به توسط دادگاه صادر گردد کیفیت فروش کشتی بدین قرار خواهد بود که میزان مزایده از مبلغ بدهی به اضافه کلیه مطالبات‌ممتاز مندرج در ماده ۲۹ و حق مرتهنین که به موقع مطالبه شده است شروع می‌گردد. چنانچه کشتی بفروش نرسد مرتهن می‌تواند با پرداخت مطالبات‌ممتاز و حقوقی که به موقع مطالبه شده است با رعایت مفاد ماده ۳۶ تقاضای انتقال عین مرهونه را به خود بنماید مگر آنکه سایر طلبکاران با پرداخت‌مطالبات ممتاز و حق مرتهن تقاضای انتقال کشتی را به خود بنمایند./

در صورتی که عین مرهونه به مبلغ بیشتری به فروش رسید از محل وجوه حاصله اول حقوق ممتاز و سپس حق مرتهن مقدم پرداخت می‌شود و حقوق‌بستانکاران دیگر با در نظر گرفتن تقدم رهن تأدیه یا به نام آنها به حساب صندوق ثبت در بانک ملی تودیع خواهد شد./

فصل چهارم – باربری دریایی/

ماده ۵۲ – تعاریف./

اصطلاحاتی که در این فصل به کار رفته دارای معانی زیر است./

۱ – متصدی باربری – متصدی باربری به طور کلی به مالک 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 دریای یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریااست منعقد شود و نیز هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سمندمذکور را از زمان صدور تعیین نماید قرارداد باربری تلقی می‌گردد./

۳ – بار – بار شامل هر گونه محموله اعم از اموال و اشیا و هر کالای دیگری می‌باشد به استثنا حیوانات زنده و بارهایی که بر طبق مفاد قراردادباربری باید روی عرضه کشتی حمل شود و عملا هم بدین ترتیب حمل شده باشد./

۴ – کشتی – کشتی به هر وسیله‌ای اطلاق می‌شود که برای حمل بار در دریا به کار رود./

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

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

۷ – بارنامه دریایی – بارنامه دریایی سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظورتعیین شده امضا گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود. بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن به منزله‌رسید دریافت بار است./

۸ – مدت حمل – از زمانی که بار در کشتی بارگیری شده تا زمانی که از کشتی تخلیه گردد مدت حمل محسوب می‌شود./

۹ – بارگیری و تخلیه – بارگیری به طور معمول از زمانی شروع می‌شود که چنگال جرثقیل باری را که فرستنده آماده بارگیری کرده است به منظوربارگیری در کشتی از اسکله یا بارانداز یا وسائل باربری یا وسائل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گیرد گرفته و بلند نماید و تخلیه زمانی خاتمه‌می‌یابد که چنگال جرثقیل بار را در اسکله و یا بارانداز یا وسائل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گرفته فرود آورد./

ماده ۵۳ – مسئولیت و وظایف متصدی باربری./

با توجه به مفاد ماده ۵۷ در هر قرارداد باربری مسئولیت تعهدات حقوق و معافیت از مسئولیتهای متصدی باربری در مورد بارگیری – جابجا کردن – انبارکردن – باربری – محافظت – مواظبت و تخلیه بار به شرح مواد مندرج در این فصل خواهد بود./

ماده ۵۴ – وظایف متصدی باربری./

۱ – متصدی باربری مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبتهای لازم را به شرح ذیل به عمل آورد./

الف – کشتی را برای دریانوردی آماده کند./

ب – کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را به طور شایسته تهیه و فراهم آورد./

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

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

۳ – پس از وصول و قبول مسئولیت کالا متصدی باربری یا فرمانده کشتی و یا عامل متصدی باربری بر حسب تقاضای بر حسب تقاضای فرستنده‌بار موظف است بارنامه دریایی که در آن مشخصات ذیل درج شده است صادر نماید./

الف – علائم مشخصه‌ای که جهت شناسایی بار ضروری است همان علائمی است که توسط فرستنده بار قبل از شروع بارگیری کتبا تسلیم شده‌است مشروط بر این که در مورد بار بدون روپوش علائم مذکور بر روی بار نقش شده و یا به طور وضوح نشان داده شده باشد اگر بار در صندوق قرارگرفته و یا دارای پوشش باشد علائم باید به طوری نقش شود که تا پایان سفر خوانا بماند./

ب – تعداد بسته‌ها یا قطعات یا مقدار یا وزن بر حسب مورد به نحوی که کتباً از طرف فرستنده بار تعیین و تسلیم شده است./

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

۴ – بارنامه دریایی صادر شده به شرح فوق مدرک دریافت کالا به وسیله متصدی باربری به شرح مندرج در بند ۳ الف – ب – ج این ماده خواهدبود./

۵ – فرستنده بار نسبت به صحت علائم – تعداد – مقدار و وزن بار به نحوی که هنگام حمل اظهار داشته است در مقابل

متصدی باربری مسئول‌شناخته 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 به دریافت چنین غرامتی مسئولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد باربری است نسبت به هیچ کس غیر از فرستنده بارمحدود نخواهد کرد./

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

چنانچه فقدان یا خسارت وارده به بار آشکار نباشد اخطار مذکور باید ظرف سه روز پس از تحویل بار تسلیم شود./

در صورتی که در موقع دریافت وضع و حالت کالا مورد رسیدگی و بازدید طرفین قرار گرفته باشد تسلیم اخطار کتبی ضروری نخواهد بود./

ادعای فقدان یا خسارت نسبت به متصدی باربری و کشتی پس از گذشتن یک سال از تاریخ تحویل و در صورت عدم تحویل از تاریخی که بار بایستی‌تحویل 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 می‌رودبه بار وارد آمده فراهم کند./

۷ – بعد از بارگیری به تقاضای فرستنده محموله باید روی بارنامه‌ای که برای او توسط متصدی باربری فرمانده کشتی و یا عامل متصدی باربری‌صادر شود جمله بارگیری شده قید گردد مشروط بر این که اگر فرستنده بار قبلا سند یا مدرکی دال بر تحویل بار دریافت داشته است آن را مسترد داردولی 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 متصدی‌باربری 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 است‌بارنامه دریایی بار بارگیری شده محسوب می‌گردد./

۸ – قید هر گونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به منظور سلب مسئولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت مزبور در مورد فقدان‌بار یا خسارت وارد به آن ناشی از غفلت و تقصیر و یا تسامح در انجام وظایف 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 به نفع 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 نمودن‌کشتی برای دریانوردي و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمتهای دیگرکشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین مواظبت حمل طبق بند یک ماده ۵۴ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشند./

هرگاه فقدان و یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد متصدی باربری و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت ازمسئولیت می‌نمایند ملزمند 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 به سبب فعل و یا خطای متصدی باربری نباشد./

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

د – بلیات طبیعی./

ه – جنگ و نتایج آن./

و – عملیات دشمنان جامعه./

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

ح – محدودیت‌های قرنطینه./

ط – فعل و یا ترک فعل فرستنده بار یا صاحب بار – عامل یا نماینده او./

ی – اعتصاب و یا بستن کارگاهها و یا خودداری و یا جلوگیری از کار به طور 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 بسته‌بندی کالا./

س – نقائص و یا کامل نبودن علائم و مشخصات./

ع – عیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشد./

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

۳ – فرستنده بار در مورد فقدان یا خسارات وارده به متصدی باربری و یا کشتی به هر سبب و علتی که ناشی از عمل یا تقصیر و یا غفلت فرستنده‌بار 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 نقض و تخلف ازمقررات 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 به کالا مسئولیتی زائد بر صد لیره استرلینگ برای هر بسته کالا و یاواحد آن نخواهد داشت مگر این که نوع و ارزش این گونه بار قبل از حمل توسط فرستنده بار اظهار گردیده و در بارنامه دریایی نیز قید شده باشد./

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

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

چنانچه فرستنده بار نوع یا ارزش جنس را عالماً و عامداً بر خلاف واقع در بارنامه دریایی قید کند متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان یا خسارات‌وارد به بار 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 آن‌بارگیری نمایند و بعداً از نوع و کیفیت آنها به عللی آگاه شوند می‌توانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت‌هیچگونه غرامت و یا هزینه‌ای که ممکن است به طور مستقیم و یا غیر مستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آنها را تخلیه و یا نابود و یا بلااثر کنند. چنانچه حمل این گونه بار با علم و اطلاع صورت گیرد و بعداً وجود آن برای کشتی و یا بار آن ایجاد خطر کند متصدی باربری می‌تواند آن را به طریق‌مذکور در بالا در هر محلی که صلاح بداند تخلیه و یا نابود و یا بلااثر نماید در این صورت مسئولیتی متوجه متصدی باربری نخواهد بود مگر نسبت به‌خسارات مشترک دریایی که ممکن است به وجود 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 شده‌است قبول کند. قید این گونه انصراف یا افزایش مسئولیت در بارنامه دریایی الزامی است./

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

ماده ۵۷ – تنظیم قرارداد با شرایط خاص./

با وجود مقررات مذکور در مواد فوق متصدی باربری – فرمانده و یا عامل متصدی باربری و یا فرستنده بار می‌توانند قراردادی با هر نوع شرط برای 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 متصدی‌باربری نسبت به قابلیت دریانوردی کشتی شرایط خاصی که مخالف نظم عمومی نباشد منظور دارند و همچنین نسبت به مراقبت و مواظبت کارکنان یاعاملین متصدی باربری و یا مأمور مجاز او در مورد بارگیری – جابجا کردن – انبار کردن – حمل – محافظت – مواظبت و تخلیه کالا شرایط خاص‌منظور دارند مشروط بر این که با انعقاد قراردادهای مذکور بارنامه دریایی تنظیم نشود و همچنین شرایط قرارداد در قبض رسیدی که غیر قابل انتقال‌خواهد بود ذکر و جمله غیر قابل انتقال در روی رسید مذکور قید شود. هر قراردادی که به طریق فوق منعقد شده باشد معتبر است. مفاد این ماده ناظربه حمل کالاهای بازرگانی معمولی که در جریان عملیات عادی تجاری حمل و نقل می‌شود نیست و فقط شامل باری است که کیفیات خاص حمل آنهاعرفاً انعقاد قراردادی خاص را ایجاب می‌کند./

ماده ۵۸ – قرارداد خاص راجع به خسارات وارده به کالا 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 وتعهدات متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان یا خسارات مربوط به محافظت و مواظبت و جابجا کردن بار قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی بازتعیین گردد./

ماده ۵۹ – عدم تعمیم مقررات فصل حاضر./

مقررات این فصل در حقوق و تعهدات متصدی بار مندرج در فصل پنجم قسمت دوم مربوط به تحدید مسئولیت مالکین کشتی تغییری نمی‌دهد./

ماده ۶۰ – مشخصات بارنامه دریایی./

الف – خصوصیات و مشخصات بارنامه دریایی به شرح زیر است که باید در بارنامه قید گردد:/

۱ – نام کشتی./

۲ – نام بندر 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 دریایی./

بارنامه دریایی ممکن است مانند چک به نام شخص معین یا حامل یا حواله کرد صادر گردد./

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

ماده ۶۲ – نسخ بارنامه دریایی./

بارنامه دریایی لااقل باید در چهار نسخه به شرح زیر صادر شود:/

نسخه اول که اصلی است برای فرستنده بار./

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

نسخه سوم برای فرمانده کشتی./

نسخه چهارم برای مالک کشتی و یا نماینده قانونی او./

کلیه نسخ بارنامه توسط فرمانده کشتی و یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضا می‌گردد. اگر نسخ متعددی برای بارنامه صادر گرددنسخ مزبور نمره گذاری شده و در هر یک تعداد نسخ صادره ذکر خواهد شد./

ماده ۶۳ – مدت لازم برای صدور بارنامه./

بارنامه دریایی باید ظرف ۲۴ ساعت پس از بارگیری تنظیم شده و به امضا برسد./

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

ماده ۶۴ – حقوق دارنده بارنامه – تحویل گیرنده./

دارنده نسخه اصلی بارنامه دریایی حق دارد تحویل بار را از فرمانده کشتی خواستار گردد. تحویل بار با احراز هویت کامل و نشانی و سمت تحویل‌گیرنده صورت خواهد گرفت اگر در بارنامه وزن و مقدار و جنس کالا غیر قابل تشخیص ذکر گردد اثبات ارقام ادعایی به عهده فرستنده بار خواهد بود./

ماده ۶۵ – تحویل بار قبل از رسیدن به مقصد./

پس از صدور بارنامه دریایی نمی‌توان تحویل بار را قبل از رسیدن به مقصد مطالبه نمود مگر آنکه نسخه اصلی قابل انتقال بارنامه به فرمانده و یا متصدی‌باربری تسلیم گردد در صورتی که این امر ممکن نباشد تحویل بار در قبال وثیقه کافی جهت جبران خسارت احتمالی صورت خواهد گرفت./

ماده ۶۶ – فساد بار./

اگر بار در معرض تضییع و فساد سریع باشد فرمانده می‌تواند بار مزبور را با اطلاع دادستان محل در داخل کشور و یا کنسولگری‌های دولت شاهنشاهی ویا مراجع رسمی و صلاحیتدار محل در خارج از کشور بفروش برساند و مراتب را فوراً به فرستنده و تحویل گیرنده بار اطلاع دهد./

ماده ۶۷ – بار بدون بسته‌بندی – تعیین وزن توسط شخص ثالث./

هرگاه بر حسب عرف تجاری وزن بار بدون بسته‌بندی از طرف کسی غیر از متصدی باربری یا فرستنده بار اظهار و مراتب در بارنامه دریایی قید گرددعلیرغم آنچه در این فصل گفته شده است بارنامه دریایی مذکور مدرک وصول بار به وزن تعیین شده از طرف اظهارکننده علیه متصدی باربری تلقی‌نخواهد شد./

ماده ۶۸ – حمل بار بدون اجازه مالک./

فرمانده و کارکنان کشتی به هیچ وجه حق ندارند بدون اجازه مالک کشتی و به حساب خود باری را حمل کنند. افرادی که بدون اجازه باری را حمل‌کرده‌اند 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 قراردادهایی است که وی ضمن انجام وظائف‌خود منعقد می‌کند./

مالک کشتی همچنین مسئول عملیات کارکنان کشتی و مأموران مجازی که از طرف او به خدمت در کشتی گمارده شده‌اند خواهد بود./

ماده ۷۰ – مدیر عامل – تجهیزکننده./

الف – در موردی که کشتی به چند شریک تعلق داشته باشد شرکا می‌توانند یک نفر را برای اداره امور کشتی به عنوان مدیر عامل تعیین نمایند./

ب – مالک یا شرکا کشتی می‌توانند یک یا چند نفر را برای تجهیز کردن کشتی (از قبیل تهیه کارکنان و تدارک خواربار – سوخت و کلیه مایحتاج‌کشتی و غیره) به عنوان تجهیزکننده تعیین نمایند./

ج – مدیر عامل و تجهیزکننده ممکن است مالک کشتی نیز باشد./

د – تجهیزکننده‌ای که خود نیز از جمله مالکین کشتی است و یا از طرف آنها سمت نمایندگی دارد می‌تواند راجع به مسائل مربوط به تجهیزات وحرکت کشتی به عنوان نماینده قانونی آنها در مراجع صلاحیتدار رسمی و دادگاهها حضور بهم رساند./

ماده ۷۱ – اخذ تصمیمات شرکا کشتی./

در صورتی که کشتی به چند نفر شریک تعلق داشته باشد تصمیمات نسبت به مسائلی که مربوط به منافع مشترک مالکین است و همچنین نسبت به‌انتخاب مدیر عامل و تجهیزکننده با رأی حداقل نصف به علاوه یک مجموع سهام اتخاذ می‌گردد./

ماده ۷۲ – استرداد سهم مالکی که فرمانده کشتی می‌باشد./

چنانچه فرمانده کشتی در مالکیت کشتی شریک باشد و به خدمت او خاتمه داده شود حق دارد سهام و حقوق خود را واگذار کند و بهای آن را از سایرمالکین دریافت دارد. در صورت اختلاف بها سهام وی از طرف کارشناسانی که توسط طرفین و یا توسط دادگاه انتخاب شده‌اند معین خواهد گردید./

ماده ۷۳ – عزل فرمانده./

در صورت نبودن قرارداد خاص مالک کشتی می‌تواند در هر موقع به خدمت فرمانده خاتمه دهد./

ماده ۷۴ – تعهدات مستأجر کشتی./

در صورتی که مستأجر کشتی هزینه کارکنان – خواربار و اداره امور کشتی و دریانوردی را شخصاً به عهده گرفته باشد از نظر مسئولیت‌های مربوط به‌مالک کشتی در حکم مالک کشتی است./

قسمت دوم – تحدید مسئولیت مالکین کشتی/

ماده ۷۵ – حدود مسئولیت./

۱ – مالک کشتی دریاپیما می‌تواند در مورد مطالبات ناشی از هر یک از حوادث مذکور در ذیل، مسئولیت خود را به میزان مقرر در ماده ۷۷ این‌قانون محدود کند. مگر آنکه حوادثی که موجب ایجاد چنین خساراتی شده بر اثر تقصیر مالک کشتی به وجود آمده باشد./

الف – تلفات جانی یا صدمات بدنی به هر شخصی که برای سفر در کشتی سوار شده است و نیز از بین رفتن و خسارات وارده به اموالی که در کشتی‌حمل می‌شود./

ب – تلفات جانی یا صدمات بدنی وارده به هر شخص دیگر (خواه در خشکی و خواه در آب) و همچنین فقدان یا خسارت وارده به هر گونه مال‌دیگر یا تضییع هر گونه حقی که در نتیجه عمل یا خطا یا غفلت اشخاصی که در کشتی یا خارج آن هستند و مالک کشتی مسئول عمل یا خطا یا غفلت‌چنین اشخاصی است به وجود آید مشروط بر آنکه عمل یا خطا یا غفلت اشخاص اخیر مربوط به عملیات ناشی از دریانوردی و یا اداره امور کشتی یابارگیری 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 ازخسارات 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 یاتصرف یا حفاظت یا نظارت بر آن باشد. بدون این که اثبات خطای او یا اشخاصی که مسئولیت آنان را عهده‌دار است لازم باشد./

۴ – مقررات این ماده شامل موارد ذیل نیست:/

الف – مطالبات مربوط به نجات کشتی و خسارات مشترک دریایی./

ب – مطالبات فرمانده یا کارکنان کشتی و یا هر یک از نمایندگان مالک کشتی که در کشتی باشند و یا مأموران مجاز مالک کشتی که وظایف آنهامربوط به کشتی است و همچنین مطالبات وراث یا نمایندگان یا اشخاصی که تحت تکفل آنها هستند مشروط به این که به موجب قانونی که ناظر به قرارداد استخدامی آنها با مالک کشتی است مالک کشتی مجاز نباشد مسئولیت خود را نسبت به این قبیل دعاوی محدود نماید و یا به موجب قانون مذکورفقط 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 به همان حادثه اقامه دعوی نماید دعاوی هر یک از طرفین به طور تهاتر حل و فصل خواهدشد و مقررات این فصل فقط نسبت به مازاد احتمالی قابل اجرا خواهد بود./

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

۷ – استناد به تحدید مسئولیت دلیل قبول اصل مسئولیت نیست./

ماده ۷۶ – حساب مخصوص./

۱ – تحدید مسئولیت مقرر در ماده ۷۷ این فصل شامل مجموع مطالبات مربوط به خسارات بدنی و مالی ناشی از یک حادثه بدون توجه به‌مطالبات ناشی از حادثه دیگر خواهد بود. اعم از این که مطالبات اخیر قبلا به وجود آمده و یا بعدا ایجاد گردد./

۲ – چنانچه مجموع خسارات ناشی از یک حادثه معین از حدود مسئولیت مقرر در ماده ۷۷ تجاوز نماید تمام وجوهی که به علت 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 به تحدیدمسئولیت استناد کرد./

۴ – بعد از تشکیل حساب مخصوص در صورتی که عملاً بتوان از وجوه این حساب استفاده نمود هیچیک از طلبکارانی که از این حساب حق‌استفاده دارد نمی‌تواند نسبت به سایر داراییهای مالک کشتی برای وصول همان طلب اقامه دعوی نماید./

ماده ۷۷ – میزان مسئولیت./

۱ – مالک کشتی می‌تواند میزان مسئولیت خود را به شرح مذکور در ماده ۷۵ به مبالغ زیر محدود نماید:/

الف – در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات مالی گردد جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی معادل هشت پهلوی و یک دهم پهلوی طلا./

ب – در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات بدنی شود، جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی معادل بیست و پنج پهلوی طلا./

ج – در صورتی که سانحه منجر به خسارات بدنی و مالی گردد جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی معادل بیست و پنج پهلوی طلا که از این مبلغ‌شانزده و ته دهم پهلوی بر حسب هر تن ظرفیت کشتی منحصرا برای پرداخت خسارات بدنی و مبلغ هشت و یک دهم پهلوی بقیه بر حسب هر تن‌ظرفیت کشتی برای پرداخت خسارات مالی تخصیص می‌یابد. چنانچه مواردی پیش آید که سهم اولیه تکافوی پرداخت کلیه خسارات بدنی را ننمایدکسری 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 به نسبت 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 نسبت‌به حساب مذکور قائم مقام قانونی طلبکار خواهد بود ولی حقوق مالک در این مورد محدود به میزانی است که طلبکار می‌توانسته بر طبق قوانین‌کشوری که حساب مخصوص در آن ایجاد شده از او مطالبه نماید./

۴ – هنگامی که مالک کشتی ملزم به پرداخت تمام یا قسمتی از بدهی‌های مندرج در بند یک مادهٔ ۷۵ این قانون شود دادگاه می‌تواند دستور دهدوجوه کافی به طور موقت کنار گذارده شود تا مالک کشتی بتواند بعداً حقوق خود را از محل حساب مخصوص به نحو مذکور در بند بالا استیفا نماید./

۵ – به منظور تعیین حدود مسئولیت مالک کشتی طبق مقررات این ماده هر کشتی که ظرفیت آن کمتر از ۳۰۰ تن باشد در حکم ۳۰۰ تن خواهدبود./

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

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

در مورد سایر کشتی‌ها ظرفیت خالص./

ماده ۷۸ – تشکیل و تقسیم وجوه حساب مخصوص./

مقررات مربوط به تشکیل و تقسیم وجوه (حساب مخصوص) به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که بر طبق ماده ۱۹۳ این قانون تنظیم و تصویب خواهدشد./

ماده ۷۹ – اخذ تضمین یا تأمین./

۱ – در کلیه مواردی که مالک مجاز است به موجب این قانون مسئولیت خود را محدود کند و هنگامی که کشتی یا هر کشتی و یا هر مال دیگرمتعلق به مالک در قلمرو ایران توقیف شده است و یا برای احتراز از توقیف، تضمین یا تأمین دیگر داده شده است دادگاه یا هر مرجع صلاحیتدار دیگرمی‌تواند بر رفع توقیف از کشتی یا از مال دیگر و یا به فک تأمین دستور لازم را صادر نماید. مشروط بر این که مالک تضمین یا تأمین دیگری معادل بامیزان کامل مسئولیت خود به نحوی که این قانون مقرر می‌دارد داده باشد و در این مورد تضمین و تأمین باید طوری باشد که عملاً قابل استفاده بوده وتکافوی حقوق مدعی را بنماید./

۲ – در صورتی که مطابق شرائط مذکور در بند یک این ماده تضمین یا تأمین کافی در محلهای ذیل داده شده باشد دادگاه یا مقام صالح دیگر به فک‌توقیف از کشتی یا رفع تضمین و یا تأمین رأی می‌دهد./

الف – در بندری که حادثه موجد طلب به وقوع پیوسته است./

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

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

۳ – در صورتی که میزان تضمین یا تأمین به حد میزان مسئولیت مقرر در این قانون نباشد، احکام بند یک و دو در صورتی جاری خواهد شد که‌تضمین یا تأمین کافی برای بقیه آن داده شود./

۴ – هنگامی که مالک مطابق مقررات این قانون به میزان مبلغی که معادل مسئولیت کامل او است تضمین یا تأمینی دیگر داده است کلیه مطالبات‌ناشی از یک حادثه که مالک مسئولیت خود را نسبت به آن 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 به همان 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 این که حدود مسئولیت مالک کشتی و کلیه اشخاصی مذکوردر بالا در مورد خسارت مالی و بدنی ناشی از یک حادثه مشخص دریایی از مبلغی که بر طبق ماده ۷۷ تعیین شده است تجاوز ننماید./

۳ – چنانچه علیه فرمانده یا کارکنان کشتی اقامه دعوی شود این اشخاص می‌توانند به محدودیت مسئولیت خود استناد نمایند ولو این که حادثه‌موجد ادعای خسارت، ناشی از فعل یا قصور شخصی آنها باشد. با این وصف اگر فرمانده یا هر یک از کارکنان مالک تمام یا قسمتی از کشتی یا مستأجریا مدیر عامل و یا تجهیزکننده نیز باشد استناد به مقررات این ماده فقط در صورتی جایز خواهد بود که چنین شخصی به عنوان فرمانده یا یکی از کارکنان،مسبب فعل یا قصور موجد مسئولیت بوده باشد./

فصل ششم – وظایف و مسئولیت فرمانده و کارکنان کشتی/

ماده ۸۱ – مسئولیت فرمانده در مورد حمل بار./

فرمانده کشتی در مقابل باری که تحویل می‌گیرد ملزم به صدور بارنامه دریایی می‌باشد. فرمانده نیز مسئول حمل باری است که به عهده گرفته و باید آن راتحویل دهد./

ماده ۸۲ – استخدام افراد./

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

ماده ۸۳ – دفتر ثبت وقایع کشتی./

فرمانده کشتی مکلف است دفتر ثبت وقایع را که راهنمای همه گونه اطلاعات مربوط به کشتی و نمودار فعالیت آن و هر نوع حوادثی است که پیش آیددر کشتی نگاهداری و در آن موضوعات مزبور را ثبت نماید./

این دفتر باید قبلاً توسط اداره ثبت بنادر و کشتیرانی ضمن تعیین نام کشتی شماره‌گذاری و پلمب شده گواهی گردد./

ماده ۸۴ – نگهداری مدارک و اسناد کشتی./

فرمانده موظف است در دفتر فرماندهی کشتی مدارک و اسناد ذیل را همیشه نگهداری کند:/

۱ – سند مالکیت کشتی یا رو نوشت مصدق آن./

۲ – سند ثبت کشتی./

۳ – سند تابعیت کشتی./

۴ – فهرست کارکنان کشتی./

۵ – فهرست مسافران کشتی./

۶ – کلیه اسناد مربوط به حمل./

۷ – اجازه حرکت کشتی./

۸ – گواهینامه‌های مربوط به قرنطینه./

۹ – اجازه دریانوردی و گواهینامه‌های فنی./

۱۰ – فهرست حقوق عینی مربوط به کشتی./

ماده ۸۵ – حرکت و مانور کشتی در بنادر./

فرمانده موظف است در موقع ورود به بنادر و ترعه‌ها یا رودخانه‌ها و همچنین در موقع مانور و خروج و حرکت کشتی شخصاً روی پل فرماندهی حاضرباشد و حرکت کشتی را نظارت نماید./

ماده ۸۶ – تخلفات فرمانده کشتی./

فرمانده کشتی در صورت تخلف از مواد ۸۲ – ۸۳ – ۸۴ – ۸۵ در مقابل مالک کشتی مسئول است و مشمول مقررات آیین‌نامه انضباطی خواهد بود./

ماده ۸۷ – تدارکات ضروری./

فرمانده کشتی مکلف است برای خرید اشیا ضروری از مالک یا نماینده او در صورتی که در بندر حاضر باشد کسب اجازه کند./

ماده ۸۸ – عدم پرداخت مخارج کشتی./

در صورتی که کشتی با رضایت مالکین به اجاره داده شده باشد و بعضی از آنها از پرداخت سهم خود نسبت به مخارج و لوازم کشتی خودداری نمایندفرمانده می‌تواند ۲۴ ساعت پس از ابلاغ رأسا برای تأمین مخارج کشتی به هر نحوی که مقتضی بداند اقدام کند و حتی می‌تواند با اطلاع به مقاماتصلاحیتدار محلی و یا نماینده شرکا کشتی، سهم متعلق به آنها را به وثیقه گذارد./

ماده ۸۹ – وثیقه گذاشتن بار جهت اخذ وام./

اگر ضمن سفر جهت تعمیر و یا تعویض بعضی از تأسیسات ضروری کشتی و یا مخارج فوری و لازم دیگر وجوه مورد احتیاج در دسترس نباشد فرمانده‌می‌تواند وجوه مذکور را در وهله اول با وثیقه گذاشتن کشتی و یا کرایه باربری و سپس با وثیقه گذاشتن بار کشتی و با رعایت شرایط ذیل قرض و یا درموارد ضروری و حیاتی با فروش بار کشتی وجوه لازم را تحصیل نماید:/

۱ – برای اجرای منظور فوق فرمانده باید ابتدا صورتمجلسی با ذکر موجبات قرضه تنظیم و آن را به امضا افسران ارشد کشتی رسانده و مراتب رافورا به مالک کشتی اطلاع داده و کسب تکلیف نماید. در صورتی که از طرف مالک کشتی وجوه لازم در اختیار فرمانده گذارده نشود فرمانده می‌تواند درصورتی که کشتی در بنادر خارجی باشد با ارائه صورتمجلس مذکور و کسب اجازه از نماینده کنسولی ایران و در صورت عدم وجود نماینده کنسولی‌ایران در محل با اجازه مقامات صلاحیتدار محلی و در صورتی که کشتی در بنادر ایران باشد با اجازه دادستان محل و یا نماینده قانونی او مبادرت به‌تحصیل وام کند./

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

ماده ۹۰ – امکان انتقال بار به کشتی دیگر./

اگر کشتی قادر به حرکت نباشد فرمانده می‌تواند با رعایت مقررات ماده ۸۹ بار را به کشتی دیگر انتقال دهد و از طریق وثیقه دادن کشتی، کرایه بار و سایرهزینه‌ها را تا بندر مقصد تأمین و پرداخت نماید./

ماده ۹۱ – تخلیه بار به تقاضای فرستندگان./

مستأجر منحصر کشتی یا فرستندگان بار که متفقاً مخالف وثیقه گذاشتن بار خود می‌باشد، می‌توانند بار خود را تخلیه کنند مشروط بر این که کرایه حمل‌مسافت طی شده را به پردازند./

در صورت عدم توافق فرستندگانی که مایل به خروج بار خود هستند ملزم به پرداخت کلیه کرایه می‌باشند./

ماده ۹۲ – پرداخت خسارات./

در صورتی که بار کشتی بر طبق مفاد ماده ۹۱ تخلیه گردد و خسارتی وارد شود خسارات وارده باید به نسبت سهم متقاضیان تخلیه پرداخت گردد./

ماده ۹۳ – فروش بار در موارد فوق‌العاده./

در مواردی که ضرورت حیاتی ایجاب کند و چاره‌ای دیگر نباشد فرمانده کشتی می‌تواند با رعایت کلیه شرایط مذکور در ماده ۸۹ نسبت به فروش بارکشتی جهت تأمین مخارج ضروری و به منظور ادامه سفر کشتی و رسیدن آن به مقصد اقدام کند. فرمانده باید حتی‌الامکان سعی نماید در چنین مواردقبلا با فرستنده بار و مالک کشتی ارتباط یابد و نظر آنان را جلب نماید./

ماده ۹۴ – وثیقه و رهن غیر موجه./

اگر فرمانده کشتی اموال و یا خود کشتی و یا بار آن را بدون علت موجه به وثیقه و یا رهن گذارد شخصاً مسئول خسارات وارده خواهد بود. اگر فرمانده‌صورت مخارج کشتی را بر خلاف واقع تهیه و تنظیم کند و یا شرایط مذکور در ماده ۸۹ را رعایت ننماید، علاوه بر جبران خسارات وارده محکوم به‌پرداخت جریمه نقدی بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون خواهد

بود./

ماده ۹۵ – فروش کشتی توسط فرمانده./

جز در موردی که عدم قابلیت دریانوردی کشتی از طریق مراجع قانونی ثابت شود فرمانده کشتی نمی‌تواند بدون اجازه مخصوص مالک یا مالکین‌کشتی، آن را به فروش رسانده و در غیر این صورت معامله باطل است./

ماده ۹۶ – وظیفه به پایان رسانیدن سفر./

فرمانده نمی‌تواند پس از آغاز مسافرت بدون علت موجه از ادامه آن خودداری نماید والا مسئول پرداخت خسارات وارده به مالکین یا مستأجرین کشتی‌است و نیز مشمول مقررات آیین‌نامه انضباطی خواهد گردید./

ماده ۹۷ – وظیفه فرمانده هنگام مراجعت به بندر پایگاه./

هنگامی که فرمانده از آخرین بندر خارجی به طرف بندر پایگاه رهسپار گردد باید تلگرافی وضعیت کشتی و مقدار و نوع و قیمت بار و قروض کشتی راکه بین راه ایجاد شده است و اسامی و محل اقامت اشخاص وام دهنده را به اطلاع مالک و در صورتی که کشتی در اجاره باشد به اطلاع مستأجر برساندو پس از رسیدن کشتی به بندر پایگاه، فرمانده موظف است کلیه حسابهای مربوط به مسافرت انجام شده را در اسرع وقت تصفیه نماید./

ماده ۹۸ – حمل بار به حساب فرمانده./

فرماندهی که کشتی را برای منافع مشترک مالکین یا مستأجرین اداره می‌کند نمی‌تواند به هیچ وجه باری را بسود شخصی خود حمل نماید. مگرقراردادی در این مورد وجود داشته باشد./

ماده ۹۹ – ترک کشتی در طی سفر./

در صورتی که فرمانده ناچار شود کشتی را به علت وقوع پیش آمد یا سانحه‌ای ترک نماید این عمل باید با مشورت کلیه افسران کشتی صورت گیرد.فرمانده مکلف است هنگام ترک کشتی وجوه نقد و ذیقیمت‌ترین اموال و همچنین اسناد مهم کشتی را با خود نجات دهد والا شخصاً مسئول شناخته‌می‌شود. مگر این که نجات وجوه و اموال و اسناد مزبور، از قدرت وی خارج باشد./

ماده ۱۰۰ – وظیفه فرمانده در نجات کشتی./

در موارد وقوع پیشامدهای غیر مترقب فرمانده موظف است تا آخرین لحظه‌ای که امید باقی است در نجات کشتی و محموله و کارکنان آن نهایت اهتمام‌را مبذول دارد. در این نوع حوادث فرمانده باید آخرین نفری باشد که کشتی را ترک می‌کند./

ماده ۱۰۱ – گزارش از بین رفتن کشتی./

فرماندهی که از کشتی غرق شده نجات یافته، باید گزارش واقعه را که به گواهی نجات‌یافتگان همراه او رسیده است، به نزدیکترین مقام صلاحیتدارساحلی تسلیم نماید و در صورتی که فرمانده کشتی غرق شود یا نجات‌یافتگان دیگر اطلاعی از فرمانده کشتی نداشته باشند وظیفه مزبور را ارشدکارکنان نجات یافته انجام خواهد داد./

فصل هفتم – وثیقه دادن بار و اخذ وام/

ماده ۱۰۲ – اخذ وام./

اخذ وام در مقابل وثیقه دادن تمام یا قسمتی از بار تنها به وسیله فرمانده کشتی مجاز است مشروط بر این که وام برای تعمیر یا سایر مخارج فوق‌العاده‌کشتی یا بار آن و یا برای تعویض اشیایی باشد که بر اثر یک حادثه دریایی از بین رفته است و نیز منحصرا برای تعقیب سفر کشتی به بندر مقصد باشد./

باری که به کشتی تحویل نشده نمی‌تواند برای تأمین مخارج مزبور در وثیقه قرار گیرد. هزینه‌های جاری کشتی جز و مخارج فوق‌العاده کشتی نخواهدبود./

تشریفات تحصیل وام به موجب مقررات مذکور در ماده ۸۹ انجام می‌گیرد./

ماده ۱۰۳ – ممنوعیت تحصیل وام به اعتبار منافع احتمالی./

تحصیل وام به اعتبار منافع احتمالی از فروش کالا ممنوع است و وام دهنده فقط حق دریافت اصل وام را بدون حق مطالبه سود خواهد داشت./

ماده ۱۰۴ – حق تقدم./

اگر دو یا چند وام به اعتبار وثیقه دادن یک کالا تحصیل شود وامی که در تاریخ مؤخر دریافت شده بر آنکه تاریخش مقدم است برتری دارد./

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

ماده ۱۰۵ – حق ممتاز وام دهنده./

وام دهنده نسبت به کالا و اشیا مورد وثیقه تا میزان اصل مبلغ و بهره وام دارای حقوق ممتاز است./

ماده ۱۰۶ – واگذاری سند وام./

سند وام اگر به حواله کرد صادر شده باشد به وسیله ظهرنویسی قابل انتقال است./

ظهرنویسی مذکور مشمول مقررات ظهرنویسی به روات 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 حق‌استیفای 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 اشیا مورد وثیقه در دریا غرق شوند و قسمتی از آن نجات یابد استرداد وام تا حدود مبلغی که از فروش کالای نجات یافته به دست آید پس از وضع‌مخارج نجات پرداخت خواهد گردید./

ماده ۱۰۹ – به دریا ریختن کالا./

چنانچه هنگام طوفانی بودن دریا به منظور نجات کشتی و کارکنان کشتی و مسافران اشیا مورد وثیقه به دریا ریخته شوند وام دهنده فقط نسبت به آن‌قسمت از اشیا مورد وثیقه که باقیمانده باشد دارای حقوق ممتاز خواهد بود./

ماده ۱۱۰ – شرکت در پرداخت خسارات مشترک دریایی./

وام دهنده در پرداخت خسارات خاص سهیم نخواهد بود ولی در پرداخت خسارات مشترک دریایی که پس از دادن وام به وجود آید سهیم است مشروطبه این که در سند وام شرط دیگری ذکر نشده باشد./

فصل هشتم – حمل مسافر/

قسمت اول – حدود مسئولیت حمل/

ماده ۱۱۱ – تعاریف./

اصطلاحاتی که در این فصل به کار رفته دارای معانی ذیل است:/

الف – متصدی حمل – متصدی حمل عبارت است از مالک یا مستأجر و یا تجهیزکننده کشتی که طرف قرارداد حمل واقع شود./

ب – قرارداد حمل – به استثنا قرارداد اجاره کشتی قرارداد حمل قراردادی است که از طرف متصدی حمل و یا به حساب او برای حمل مسافرمنعقد گردد./

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

د – کشتی – منظور از کشتی فقط کشتیهای دریاپیماست./

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 که‌مسافر در ایستگاه دریایی و یا روی اسکله و یا تأسیسات دیگر بندری توقف نماید نخواهد بود. به علاوه مدت حمل شامل زمانی است که مسافر ازطریق آب یا از خشکی به کشتی و یا بالعکس حمل شود مشروط بر آنکه قیمت این حمل در بهای بلیط منظور شده باشد و یا وسیله به کار برده شده‌برای حمل اضافی از طرف متصدی حمل در اختیار مسافر قرار گرفته باشد./

و – حمل و نقل بین‌المللی – حمل و نقل بین‌المللی عبارت از هر حمل و نقلی است که به موجب قرارداد حمل مبدا و مقصد در یک کشور تعیین‌و بندر عرض راهی که کشتی در آن توقف می‌کند در کشور دیگر و یا مبدا و مقصد در دو کشور مختلف قرار گرفته باشد./

ماده ۱۱۲ – وظایف متصدی حمل./

۱ – در صورتی که متصدی حمل خود مالک کشتی باشد موظف است سعی و اهتمام کافی معمول دارد و مسئولیت اعمال مأموران مجاز خود راحین انجام وظیفه از ابتدا سفر و در تمام مدت حمل در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی تهیه کارکنان و تدارک خواربار و تجهیز کشتی و تأمین‌جانی مسافرین را از هر حیث به عهده بگیرد./

۲ – در صورتی که متصدی حمل مالک کشتی نباشد بر حسب مورد مسئول اعمال مالک کشتی یا تجهیزکننده و مأموران مجاز آنها حین انجام‌وظیفه 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 حادثه‌ای که منجر به ایجاد خسارت گردیده درجریان مسافرت و بر اثر غفلت و تقصیر متصدی حمل یا مأموران مجاز وی حین انجام وظیفه پیش آمده باشد/

۲ – در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا به گل نشستن یا انفجار یا حریق و یا غرق شدن کشتی باشد فرض این است که حادثه براثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و یا مأموران مجاز او اتفاق افتاده است مگر آنکه خلاف آن اثبات گردد./

۳ – به استثنا بند ۲ این ماده اثبات تقصیر و یا غفلت متصدی حمل یا مأموران مجاز او به عهده مدعی است./

ماده ۱۱۴ – فوت یا صدمات بدنی بر اثر خطای مسافر./

در صورتی که متصدی حمل ثابت نماید فوت و یا صدمات بدنی بر اثر تقصیر و یا غفلت خود مسافر بوده و یا عمل مسافر در وقوع آن تاثیر داشته دادگاه‌بر حسب مورد متصدی حمل را کلا و یا جزا از مسئولیت بری خواهد کرد./

ماده ۱۱۵ – حدود مسئولیت متصدی حمل./

۱ – مسئولیت متصدی حمل در مورد فوت و یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از دو هزار پهلوی طلا و یا معادل آن به ارز خارجی‌تجاوز نخواهد نمود./

۲ – در صورتی که بر طبق قوانین مربوطه پرداخت خسارات به صورت در آمد مرتب و مستمر و یا به صورت اقساط صورت گیرد مبلغ کل‌پرداختی 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 به وسیله دادگاه معین می‌شود جز 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 وراث و یا اشخاصی که تحت تکفل وی‌هستند) 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 عامداً یا با علم بر احتمال وقوع خسارت انجام داده در این صورت از تحدیدمسئولیت مقرر در ماده ۱۱۵ نمی‌تواند استفاده نماید./

ماده ۱۱۷ – آثار ناشی از اجرای این فصل./

مقررات این فصل به هیچ وجه در حقوق و تعهدات و تحدید مسئولیت متصدی حمل مذکور در فصل پنجم تأثیری نخواهد داشت./

ماده ۱۱۸ – آثار ناشی از شرایط خاص./

در صورتی که قبل از وقوع حادثه موجد خسارات در قرارداد شروطی به منظور بری ساختن متصدی حمل در مقابل مسافر (نماینده او و وارث و یااشخاصی 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 که‌اثبات امر به عهده متصدی حمل باشد تغییری داده شود و یا آنکه شرط شود که اختلافات به داوری و یا دادگاه مخصوص ارجاع گردد شرائط مذکورباطل 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 به خسارات ناشی از حمل و نقل به هر نحوی که ایجاد شده باشد تابع شرایط و حدود مسئولیت‌های‌پیش‌بینی شده در این فصل خواهد بود./

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

۳ – در مورد فوت مسافر خسارات باید فقط به وسیله نمایندگان قانونی او یا وراث یا اشخاصی که تحت تکفل او بوده‌اند اقامه گردد. مشروط بر این‌که اشخاص مذکور مطابق قانون دادگاه رسیدگی‌کننده حق مطالبه داشته باشند./

ماده ۱۲۰ – مرور زمان./

۱ – در موردی که به مسافر صدمات بدنی وارد شود باید ظرف ۱۵ روز از تاریخ پیاده شدن اخطار کتبی به متصدی حمل دائر به وقوع صدمات‌بدنی تسلیم نماید. در غیر این صورت فرض این است که مسافر سالم پیاده شده است مگر این که خلاف آن ثابت شود./

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

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

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

۵ – در صورتی که صدمات بدنی در طی سفر ایجاد شده و پس از پیاده شدن مسافر منجر به فوت او گردد مرور زمان از تاریخ فوت وی محاسبه‌می‌شود مشروط بر این که 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 نمایدکه عمل وی در نتیجه اجرای وظائف محوله صورت گرفته است در این صورت نامبرده می‌تواند از معافیت‌ها و محدودیتهای مربوط به مسئولیت مندرج‌در 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 قانون‌تجاوز نخواهد کرد/

۳ – در صورتی که مأمور مجاز متصدی حمل در ایجاد خسارت عامد باشد و یا با علم به احتمال وقوع خسارت مرتکب فعل یا ترک فعلی شودنمی‌تواند ببند ۱ و ۲ استناد کند./

ماده ۱۲۲ – حمل و نقل دریایی توسط دولت./

مقررات این فصل شامل حمل و نقلهای تجاری مذکور در ماده ۱۱۱ که به وسیله دولت و یا مؤسسات 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 به قیمت عادله در اختیار مسافربگذارد./

ماده ۱۲۵ – توشه./

مسافر نسبت به توشه‌ای که همراه خود در کشتی دارد فرستنده بار تلقی می‌شود./

چنانچه به توشه‌ای که مسافر نزد خود نگاهداری می‌کند خسارتی وارد شود مسئولیتی متوجه فرمانده نخواهد بود مگر این که خسارت در نتیجه عمل‌فرمانده 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 است تا ورود به مقصد حفظ نماید./

ماده ۱۲۹ – الزام به تعقیب مسیر./

فرمانده موظف است مستقیماً مسیر خود را تعقیب و به سوی مقصد مسافرت حرکت کند مگر آنکه قرار داد خاصی موجود و یا انحراف مسیر برای‌نجات 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 به علت 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 به علت ممنوع بودن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره اقتصادی بندر مقصد و یا به علت قوه قهریه حرکت کند قرارداد مسافرت‌کان‌لم‌یکن تلقی می‌گردد و هیچیک از طرفین حق مطالبه خسارت از طرف دیگر را نخواهد داشت./

ماده ۱۳۲ – ادامه ندادن سفر./

در صورتی که در بین راه مسافری به میل خود از کشتی پیاده شود باید تمام کرایه سفر را بپردازد اگر مسافر فوت و یا به علت بیماری مجبور به ترک‌کشتی شود کرایه سفر فقط به نسبت راه پیموده شده پرداخت خواهد گردید./

ماده ۱۳۳ – نرسیدن به مقصد./

هرگاه کشتی به علت ضبط یا غرق شدن و یا اعلام عدم قابلیت دریانوردی به مقصد نرسد فرمانده فقط حق مطالبه هزینه غذای مسافر را خواهد داشت./

ماده ۱۳۴ – حقوق مسافر هنگام تعمیر کشتی./

هرگاه فرمانده مجبور شود در ضمن سفر کشتی را تعمیر نماید مدت انتظار مسافر در حدود متعارف خواهد بود والا حق دارد از فرمانده بخواهد که‌موجبات ادامه سفر وی را در یک کشتی هم پایه دیگری فراهم نماید./

در تمام مدت تعمیر بر حق مسکن و غذای مسافر مجانی و متناسب با درجه بلیط او خواهد بود. مسافری که در مدت متعارف صبر ننماید حق دریافت‌وجهی 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 یابرای یک یا چند سفر بین بنادر مشخص تعیین می‌کند./

ماده ۱۳۶ – کیفیت اجاره./

تمام یا قسمتی از کشتی را برای مدت معین و یا برای یک یا چند سفر می‌توان اجاره کرد./

ماده ۱۳۷ – اجاره کامل کشتی./

در صورتی که کشتی تماماً اجاره شده باشد مورد اجاره شامل اتاق فرمانده یا مسکن کارکنان نخواهد بود. فرمانده نمی‌تواند بدون موافقت مستأجر ازمحلهای 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 شده‌باشد./

ماده ۱۳۹ – تحویل کشتی مورد اجاره./

اجاره دهنده کشتی موظف است کشتی را به همان نحو و بر طبق همان شرایطی که در سند اجاره کشتی قید شده است در اختیار 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 راحمل کند./

ماده ۱۴۱ – اظهار خلاف واقع در مورد ظرفیت کشتی./

اگر مالک کشتی یا نماینده مجاز او و یا فرمانده ظرفیت کشتی را بیش از میزان واقعی به مستأجر 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 مسئولیتی‌برای فرمانده ایجاد نخواهد کرد./

ماده ۱۴۳ – تعهدات مستأجر./

مستأجر کشتی موظف است:/

۱ – کشتی را مطابق قرارداد اجاره بارگیری نماید./

۲ – مال‌الاجاره را مطابق قرارداد اجاره بپردازد./

ماده ۱۴۴ – میزان بارگیری./

مستأجر موظف است در صورتی که کشتی را کمتر از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید تمام مال‌الاجاره را طبق قرارداد بپردازد و در صورتی که‌کشتی را بیش از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید موظف است به همان نسبت کرایه را افزایش دهد./

ماده ۱۴۵ – عدم انجام قرارداد اجاره./

مستأجر موظف است در صورتی که قبل از حرکت کشتی و عدم بارگیری بدون دلیل از انجام قرارداد اجاره خودداری نماید نصف مال‌الاجاره مندرج درقرارداد اجاره را به مالک کشتی بپردازد./

ماده ۱۴۶ – حق ممتاز./

فرمانده تا ۲۵ روز از تاریخ تحویل کالا برای وصول کرایه بار و خسارات وارده نسبت به بار در برابر سایر طلبکاران دارای حق ممتاز است مشروط بر این‌که کالای مذکور به شخص ثالث تحویل نشده باشد./

ماده ۱۴۷ – حق تقدم./

اگر قبل از انقضای ۲۵ روز از تاریخ تحویل مالک یا فرستنده بار ورشکست شود طلب فرمانده موضوع ماده قبل مقدم بر سایر طلبکاران پرداخت خواهدشد./

ماده ۱۴۸ – تأخیر./

در صورتی که کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا به عللی که ناشی از عمل اجاره دهنده کشتی باشد توقیف شود مخارج مدت‌مزبور به عهده اجاره دهنده است./

اگر قرارداد اجاره کشتی برای رفت و برگشت تنظیم شده باشد و کشتی هنگام بازگشت به تمام ظرفیت بارگیری نشود مستأجر موظف است تمام‌مال‌الاجاره را بپردازد./

ماده ۱۴۹ – قصور فرمانده./

چنانچه کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا به علتی که ناشی از عمل فرمانده باشد بازداشت شود و یا تأخیر کند فرمانده موظف‌است خسارات وارده را بر حسب مورد به مالک و یا به مستأجر بپردازد./

ماده ۱۵۰ – آثار قوه قهریه (فرس ماژور)./

الف – در صورتی که کشتی نتواند به علت قوه قهریه از بندر خارج شود قرارداد اجاره برای مدت متعارف به قوت خود باقی می‌ماند و خسارات‌ناشی از تأخیر در حرکت کشتی قابل مطالبه نخواهد بود./

ب – در صورتی که کشتی برای مدتی معلوم و یا برای سفر معینی به مبلغ مشخص اجاره شده باشد و ضمن مسافرت به علت قوه قهریه متوقف‌شود هیچگونه مال‌الاجاره اضافی نسبت به مدتی 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 به خرج خود تخلیه نماید مشروط بر این که یا آنها را مجدداً برای بارگیری به کشتی‌عودت دهد و یا خسارات وارده را به فرمانده بپردازد./

ماده ۱۵۲ – تخلیه بار غیر مجاز./

فرمانده می‌تواند باری را که بدون اطلاع و اجازه او به کشتی بار شده است در بندر بارگیری تخلیه و یا با اخذ کرایه به مأخذ بالاترین نرخی که برای کالای‌مشابه وجود دارد حمل نماید./

ماده ۱۵۳ – تخلیه کالا قبل از ورود به مقصد./

اگر فرستنده بار تقاضا کند کالای او در بین راه تخلیه گردد موظف است تمام کرایه را به اضافه هزینه جابجا شدن سایر کالاها بپردازد و در صورتی که کالابه علت 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 به مقصد آن بارگیر شده ممنوع شود قراردادهای مربوطه بدون پرداخت خسارات فسخ‌می‌گردد ولی فرستنده محموله مسئول تأدیه هزینه بارگیری و تخلیه کالا خواهد بود./

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

ماده ۱۵۵ – محاصره دریایی./

هرگاه به علت محاصره بندر یا هر قوه قهریه دیگر ورود به بندر مقصد ممکن نباشد فرمانده مکلف است در صورت عدم دریافت دستور یا دریافت‌دستور غیر قابل اجرا کالا را با توجه به حفظ منافع فرستنده به نحو احسن در نزدیکترین بندر تخلیه نماید و یا به بندر مبدأ عودت دهد./

ماده ۱۵۶ – فروش بار در مواقع ضروری./

در صورتی که فرمانده مجبور شود بر طبق ماده ۸۹ بار را برای تأمین آذوقه و مخارج تعمیر کشتی بفروش رساند به کالاهای فروخته شده کرایه تعلق‌خواهد گرفت و باید وجوه حاصله به حساب فرستنده بار منظور گردد و در چنین موارد قیمت اجناس فروخته شده به قیمت روز همان اجناس یا اجناس‌مشابه در بندر مقصد احتساب می‌شود./

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

ماده ۱۵۷ – تأخیر به علت تعمیر کشتی./

اگر فرمانده مجبور شود در ضمن مسافرت کشتی را تعمیر کند مستأجر موظف است به حد متعارف صبر کند و یا بار را در مقابل پرداخت تمام‌مال‌الاجاره 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 خساراتخواهد بود./

ماده ۱۵۸ – عدم پرداخت مال‌الاجاره./

در صورتی که مستأجر ثابت نماید کشتی هنگام حرکت با وجود دارا بودن گواهینامه‌های لازم قابلیت دریانوردی نداشته است مال‌الاجاره کشتی به‌فرمانده پرداخت نخواهد شد و حتی فرمانده مسئول خسارات وارده نیز خواهد بود./

ماده ۱۵۹ – به دریا ریختن بار کشتی./

در صورتی که فرمانده ناگزیر گردد برای سلامت و حفظ جان اشخاص و یا اموالی که در کشتی است تمام یا قسمتی از بار کشتی را به دریا بریزد کرایه بارمزبور بر طبق مقررات فصل مربوط به خسارات مشترک دریایی قابل پرداخت است./

ماده ۱۶۰ – کرایه بار از بین رفته./

به باری که در نتیجه غرق شدن و یا به گل نشستن کشتی و غارت دزدان دریایی یا بر اثر ضبط از طرف دشمن از بین برود کرایه تعلق نخواهد گرفت دراین 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 دریایی شرط دیگری شده باشد طرفین باید بر طبق آن قرارداد یا شرط رفتار نمایند. به کالا و اشیایی که به مقصد نرسیده یا به علت غرق شدن یاعدم 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 به فرمانده 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 شرائط استثنایی./

مقررات مواد ۱۴۱ تا ۱۶۰ فقط در صورتی قابل اجرا است که مفاد قرارداد اجاره کشتی خلاف آن را پیش‌بینی ننموده باشد./

فصل دهم – تصادم در دریا/

ماده ۱۶۲ – موارد تصادم./

الف – در صورت تصادم بین کشتیهای دریاپیما یا بین کشتیهای دریاپیما و کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی جبران خسارات وارد به‌کشتیها یا اشیا و اشخاص داخل آنها بودن توجه به محل تصادم طبق مقررات این فصل به عمل خواهد آمد./

ب – مقررات مربوط به تصادم بین کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی و یا دریای ساحلی به موجب آیین‌نامه جداگانه تعیین خواهدشد./

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 ولوآنکه کشتیها یا یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشند./

ماده ۱۶۴ – جبران خسارت./

اگر تصادم در نتیجه خطای یکی از کشتیها باشد جبران خسارات به عهده طرفی است که مرتکب خطا شده است./

ماده ۱۶۵ – تناسب خسارات./

الف – اگر دو یا چند کشتی مرتکب خطا شوند مسئولیت هر یک از کشتیها متناسب با اهمیت تقصیری است که از آن کشتی سرزده است. معذلک‌اگر تشخیص اهمیت تقصیر یا شواهد و قرائن ممکن نباشد و یا تقصیر طرفین به نظر یکسان برسد طرفین به نسبت متساوی مسئول خواهند بود./

ب – خسارات وارد به کشتیها– بار آنها – اشیا و اموال متعلق به کارکنان کشتی و مسافران و اشخاص دیگری که در کشتی باشند به نسبت مذکوردر بند الف این ماده به عهده کشتیهایی است که تقصیر متوجه آنها است و کشتی نسبت به جبران خسارات اشخاص ثالث بیش از نسبت فوق مسئول‌نخواهد بود./

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

ماده ۱۶۶ – تصادم به علت خطای راهنما./

حکم مسئولیتهای مقرر در مواد پیش در مواردی نیز جاری است که تصادم به علت خطای راهنما اتفاق افتد ولو آنکه استفاده از راهنما قانوناً الزامی‌باشد./

ماده ۱۶۷ – دعاوی مربوط به خسارات./

حق مطالبه خسارت ناشی از تصادم منوط به اعتراض قبلی یا انجام تشریفات خاصی نیست نفس تصادم بین دو یا چند کشتی به تنهایی مثبت تقصیرنیست مگر این که تقصیر مسبب تصادم اثبات گردد./

ماده ۱۶۸ – طرف دعوی مربوط به خسارات./

دعاوی مربوط به جبران خسارات علیه آن کشتی که موجب تصادم شده است به طرفیت فرمانده و یا مالکین کشتی اقامه خواهد شد./

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

ماده ۱۶۹ – اقدام فرمانده یا مالک به نمایندگی خسارات دیدگان./

فرمانده یا مالک کشتی مصدوم می‌تواند به نفع کارکنان و مسافرین و فرستنده بار و سایر اشخاصی که بر اثر تصادم خسارت دیده‌اند اقدامات قانونی به‌عمل آورد./

اقدام فرمانده یا مالک کشتی در این مورد حقوق سایر اشخاص ذینفع را از بین نخواهد برد./

ماده ۱۷۰ – مرور زمان./

الف – مرور زمان دعاوی مربوط به جبران خسارات مذکور در این فصل دو سال از تاریخ و وقوع تصادم می‌باشد./

ب – کسی که به موجب بند (ج) ماده ۱۶۵ بیش از سهم مسئولیت خود خساراتی را پرداخته است تا یک سال از تاریخ پرداخت حق مطالبه مبلغ‌اضافی 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 به کشتی دیگر و کارکنان و مسافران آن بشود در مورد کمک به کشتی دیگر و کارکنان و مسافران آن مجاهدت به عمل‌آورند./

همچنین هر یک از آنها باید تا حدود امکان نام کشتی و بندر ثبت و نیز نام بندری را که ترک کرده و بندر بعدی را به اطلاع یکدیگر برسانند. در صورت‌عدم رعایت مقررات این ماده از طرف فرمانده مالک مسئول نخواهد بود./

ماده ۱۷۲ – تعمیم مقررات./

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

فصل یازدهم – کمک و نجات در دریا/

ماده ۱۷۳ – کمک و نجات./

کمک به کشتیهای دریاپیمایی که در معرض خطر هستند و نجات آنها و همچنین نجات اشیا موجود در آنها و کرایه بار و مسافر و نیز خدمات مشابهی‌که کشتیهای دریاپیما و کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی نسبت به یکدیگر انجام می‌دهند بدون توجه به نوع خدمات و محل و وقوع آن‌تابع مقررات این فصل می‌باشد./

ماده ۱۷۴ – اجرت کمک و نجات./

به هر نوع عمل کمک و نجات که دارای نتیجه مفید باشد اجرت عادلانه تعلق خواهد گرفت. اگر عمل کمک یا نجات نتیجه مفید نداشته باشد هیچگونه‌اجرتی به آن تعلق نخواهد گرفت و در هیچ مورد مبلغ پرداختی بیش از ارزش اشیا نجات یافته نخواهد بود./

ماده ۱۷۵ – عدم استحقاق اجرت./

در صورتی که کشتی مصدوم صریحاً و به طور موجه اشخاصی را از شرکت در عملیات نجات منع نماید اشخاص مزبور حق دریافت هیچگونه اجرت رانخواهند داشت./

ماده ۱۷۶ – اجرت یدک‌کش./

یدک‌کش حق دریافت اجرت برای کمک و یا نجات کشتی و بار آن را که یدک می‌کشد ندارد مگر در موارد انجام خدمات استثنایی که جز تعهدات‌مربوط به قرارداد یدک‌کشی منظور نشده باشد./

ماده ۱۷۷ – کمک کشتیهای متعلق به یک مالک./

حق دریافت اجرت کمک و نجات نیز به کشتیهایی که متعلق به یک مالک باشد تعلق خواهد گرفت./

ماده ۱۷۸ – میزان اجرت./

میزان اجرت کمک و نجات بر طبق قراردادی که بین طرفین منعقد شده است پرداخت می‌گردد و در صورت نبودن قرارداد به وسیله دادگاه تعیین خواهدشد 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 شرائط آن به تشخیص دادگاه غیر عادلانه باشد ممکن است به تقاضای هر یک‌از طرفین به وسیله دادگاه باطل و یا تغییر داده شود./

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

ماده ۱۸۰ – اساس تعیین اجرت./

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

اولاً – نتیجه موفقیت حاصله – مساعی و استحقاق کمک‌کنندگان – اهمیت خطری که متوجه کشتی نجات یافته و مسافران و کارکنان و بار آن ونجات دهندگان و کشتی نجات دهنده گردیده – مدتی که برای عملیات نجات و کمک صرف شده – هزینه و خسارات وارده و عواقب مسئولیت و سایرمخاطراتی که متوجه نجات‌دهندگان گردیده – ارزش وسائل و لوازمی که برای نجات به کار رفته و بالاخره تغییراتی که احیاناً در کشتی برای نجات افرادو اموال صورت گرفته است./

ثانیاً – میزان ارزش اشیا نجات یافته./

در مورد تقسیم اجرت پیش‌بینی شده در ماده ۱۷۸ نیز به همین ترتیب عمل خواهد شد./

در صورتی که تقصیر یا خطای نجات‌دهندگان موجد عملیات نجات یا کمک شده باشد و یا نجات‌دهندگان مرتکب دزدی یا اخفا

اموال و یا اعمال‌مزورانه دیگر گردیده باشند دادگاه می‌تواند نجات‌دهندگان یا کمک‌کنندگان را از اجرت محروم نماید و یا اجرت را تقلیل دهد ولی حکم مربوط به این‌ماده رافع سایر مسئولیت‌های آنان نخواهد بود./

ماده ۱۸۱ – اجرت نجات اشخاص./

اشخاصی که جان آنها نجات یافته است ملزم به پرداخت هیچگونه اجرت نخواهند بود./

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

ماده ۱۸۲ – وظیفه فرمانده./

فرمانده موظف است حتی‌الامکان بدون آنکه خطر شدید متوجه کشتی یا کارکنان و مسافران او گردد به هر شخصی که در دریا در معرض هلاکت است‌ولو آنکه دشمن او باشد کمک نماید./

عدم رعایت مقررات فوق موجب مسئولیت مالک کشتی نخواهد بود./

ماده ۱۸۳ – مرور زمان./

مدت مرور زمان دعاوی مربوط به این فصل دو سال است و شروع آن از تاریخ پایان عمل کمک و یا نجات محسوب می‌شود./

فصل دوازدهم – خسارات دریایی/

ماده ۱۸۴ – انواع خسارات دریایی./

خسارات دریایی بر دو نوع است: خسارات مشترک و خسارات خاص./

ماده ۱۸۵ – خسارات مشترک دریایی./

خسارات مشترک دریایی عبارت است از مخارج فوق‌العاده و خساراتی که به طور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار آن به وجود آمده‌است./

ماده ۱۸۶ – خسارات خاص./

خسارات دریایی که در ماده ۱۸۵ تصریح نشده خسارات خاص است./

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

ماده ۱۸۷ – نحوه تقسیم خسارات مشترک دریایی./

موارد خسارات مشترک دریایی و ترتیب تعیین و تسهیم نسبی خسارات و طرز محاسبه آن به موجب قراردادهای خاص و در صورت نبودن قرارداد طبق‌آیین‌نامه‌ای خواهد بود که بر اساس مقررات و عرف بین‌المللی تنظیم و تصویب خواهد شد./

فصل سیزدهم – دادگاه دریایی/

ماده ۱۸۸ – دادگاه دریایی./

وزارت دادگستری مکلف است ظرف سه ماه از تاریخ تصویب این قانون لایحه قانونی مربوط به تشکیل دادگاههای دریایی و حدود صلاحیت آنها وطرز رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای این قانون را تنظیم و پس از تصویب کمیسیون مشترک دادگستری مجلسین به موقع‌اجرا بگذارد./

ماده ۱۸۹ – کارشناسان امور دریایی./

کارشناسان امور دریایی از بین کسانی که دارای مدرک علمی اختصاصی و تجارب کافی باشند و صلاحیت فنی آنها از را طرف سازمان بنادر و کشتیرانی‌گواهی شود انتخاب می‌گردد. سازمان اشخاص واجد شرایط را به اداره فنی وزارت دادگستری معرفی می‌کند و اداره مزبور پس از تشخیص صلاحیت‌آنها کارت کارشناسی رسمی صادر خواهد نمود./

فصل چهاردهم – مقررات متفرقه/

ماده ۱۹۰ – جرائم./

در صورت تخلف از مواد ۲ – ۷ – ۱۴ – ۱۷ – ۱۹ و قسمت اول ماده ۲۰ – ۲۱ – ۲۴ – ۲۵ – ۲۶ – ۲۷ – ۴۶ – ۹۴ – ۱۴۶ – دادگاه بر حسب موردمتخلف را به پرداخت جزای نقدی از یک تا دو هزار و پانصد پهلوی طلا محکوم خواهد کرد. حداقل و اکثر جزای نقدی مربوط به هر یک از جرائم‌مذکور در بالا به موجب آیین‌نامه‌ای معین خواهد گردید که وزارتین دادگستری و اقتصاد تنظیم می‌نمایند و پس از تصویب هیأت وزیران به موقع اجراگذارده می‌شود./

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

ماده ۱۹۱ – بیمه دریایی./

دولت مکلف است طرح قانون بیمه دریایی را تنظیم و به مجلسین تقدیم نماید./

ماده ۱۹۲ – مرجع صدور گواهینامه و اسناد مربوط به کشتی./

صدور هر گونه سند و گواهی و پروانه مربوط به کشتی و فرمانده و افسران و کارکنان کشتی و همچنین صدور هر گونه سند و گواهی دیگری که به‌مناسبت اجرای این قانون ضرورت داشته باشد در صلاحیت سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد بود./

ماده ۱۹۳ – آیین‌نامه‌های اجرایی./

کلیه آیین‌نامه‌های اجرایی این قانون از طرف وزارتخانه‌های مربوط تهیه و پس از تصویب هیأت وزیران به موقع اجرا گذارده می‌شود./

ماده ۱۹۴ – موارد پیش‌بینی نشده./

در مواردی که در این قانون و یا سایر قوانین مملکتی پیش‌بینی نشده است ملاک اصول و عرف بین‌المللی خواهد بود./

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 به تصویب‌کمیسیون مزبور رسید بنا به مدلول ماده واحده مذکور در فوق متن مصوب کمیسیون مشترک مجلسین که نسخه‌ای از آن ضمیمه است تا تصویب نهایی‌مجلسین قابل اجرا می‌باشد./

/