

بِسْمِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مجموعه قوانین و مقررات
دریا، دریانوردی و کشتیرانی



تدوین:
مهدی نریمان پور

انتشارات چتر دانش

عنوان قراردادی	: ایران. قوانین و احکام
	.Iran. Laws, etc
عنوان و نام پدیدآور	: مجموعه قوانین و مقررات دریا، دریانوردی و کشتی‌رانی/
	تدوین مهدی نریمان‌پور.
مشخصات نشر	: تهران: چتر دانش، ۱۳۹۷.
مشخصات ظاهری	: ۳۹۹ ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۴۱۰-۳۱۵-۲
وضعیت فهرست نویسی	: فیپا
موضوع	: قانون دریایی--ایران
موضوع	: Maritime law-- Iran
شناسه افزوده	: نریمان‌پور، مهدی، ۱۳۷۱-، گردآورنده
رده بندی کنگره	: ۹۷۰ KMH۱۳۹۷ ۱۳۸/۱
رده بندی دیویی	: ۳۴۳/۵۵۰۹۶
شماره کتابشناسی ملی	: ۵۵۵۶۰۱۳

نام کتاب	: مجموعه قوانین و مقررات دریا، دریانوردی و کشتی‌رانی
ناشر	: چتر دانش
تدوین	: مهدی نریمان‌پور
نوبت و سال چاپ	: اول - ۱۳۹۸
شمارگان	: ۱۰۰۰
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۴۱۰-۳۱۵-۲
قیمت	: ۲۰۰۰۰۰ تومان

فروشگاه مرکزی: تهران، میدان انقلاب، خم‌نبری جاوید(اردیبهشت‌شمالی)، پلاک ۸۸

تلفن مرکز پخش: ۶۶۴۹۲۳۲۷ - تلفن فروشگاه کتاب: ۶۶۴۰۲۳۵۳

پست الکترونیک: nashr.chatr@gmail.com

کلیه حقوق برای مؤلف و ناشر محفوظ است.

سخن ناشر

رشته‌ی حقوق با تمام شاخه‌ها و گرایش‌هایش، به‌منزله‌ی یکی از پرطرفدارترین رشته‌های دانشگاهی کشور، تعداد فراوانی از دانشجویان علوم انسانی را به‌خود جلب کرده است؛ دانشجویانی که پس از تحصیل، وارد عرصه‌ی خدمت شده و در مناصب و جایگاه‌های گوناگون به ایفای وظیفه مشغول می‌شوند.

منابعی که در دانشکده‌های حقوق، مبنای کار قرار گرفته و تحصیل دانشجویان بر مدار آن‌ها قرار دارد، در واقع، مجموعه‌ی کتب و جزواتی هستند که طی سالیان متمادی چنان‌که باید تغییر نیافته و خود را با تحولات و نیازهای زمانه هماهنگ نکرده‌اند.

این، درحالی است که نیاز مبرم دانش‌پژوهان به مجموعه‌های پربار و سودمند، امری انکارناپذیر است. به‌این‌ترتیب، ضرورت تدوین کتب غنی و ارزشمند برای رفع نیازهای علمی دانشجویان رشته‌ی حقوق و نیز رشته‌های متأثر از آن، باید بیش از گذشته مورد توجه قرار گیرد؛ کتاب‌هایی که روزآمدی محتوای آن‌ها از یک سو و تناسب آن‌ها با نیاز دانش‌پژوهان از سوی دیگر، مورد توجه و لحاظ ناشر و نویسنده، قرار گرفته باشد.

مؤسسه‌ی آموزش عالی آزاد چتردانش، در مقام مؤسسه‌ای پیشگام در امر نشر کتب آموزشی روزآمد و غنی، توانسته است گام‌های مؤثری در همراهی با دانشجویان رشته‌ی حقوق بردارد. این مؤسسه افتخار دارد که با بهره‌مندی از تجربیات فراوان خود و با رصد دقیق نیازهای علمی دانشجویان، به تولید آثاری همت‌گمارد که مهم‌ترین دستاورد آن‌ها، تسهیل آموزش و تسریع یادگیری پژوهندگان باشد. انتشارات چتر دانش امیدوار است با ارائه‌ی خدمات درخشان، شایستگی‌های خود را در این حوزه‌ی علمی بیش از پیش به منصه‌ی ظهور برساند.

فرزاد دانشور

مدیر مسئول انتشارات چتر دانش

فهرست

- بخش اول: قانون** ۹
- قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ با آخرین اصلاحات و الحاقات ۱۰
- قانون اراضی مستحدث و ساحلی مصوب ۱۳۵۴ ۷۴
- قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتی‌رانی و تشکیل
گارد بنادر و گمرکات مصوب ۱۳۴۸ ۸۰
- قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر مصوب ۱۳۹۵ ۸۲
- قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتی‌رانی در مقابل آلودگی
به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹ ۸۴
- قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی مصوب ۱۳۸۷ ۹۱
- قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای
عمان مصوب ۱۳۷۲ ۹۵
- قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران
مصوب ۱۳۷۴ ۱۰۱
- قانون معافیت پرسنل و خدمه ارگان‌ها و سازمان‌های دریایی از پرداخت
عوارض موضوع ماده ۷ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف
آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۱ ۱۰۷
- قانون تأسیس سازمان شیلات ایران مصوب ۱۳۸۳ ۱۰۸
- قانون تشکیل شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور مصوب ۱۳۷۰ ۱۱۰
- قانون راجع به تخلیه کالاها از کشتی‌ها به طریق دوه‌کاری مصوب ۱۳۶۰ ۱۱۲
- قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری به
صاحبان کشتی مصوب ۱۳۶۷ ۱۱۳
- قانون اجازه تصویب قواعد و مقررات فنی کنوانسیون‌های بین‌المللی
دریایی مصوب ۱۳۵۵ ۱۱۴
- قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتی‌رانی
مصوب ۱۳۳۹ ۱۱۵
- قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی

- مصوب ۱۳۵۴ ۱۱۷
- قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها
- مصوب ۱۳۱۳ ۱۲۵
- قانون اصلاح قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت ایران
- مصوب ۱۳۳۸ ۱۲۷
- قانون تعیین حریم دریاچه احدثی در پشت سدها مصوب ۱۳۴۴ ۱۲۸
- قانون تغییر نام سازمان بنادر و کشتی‌رانی به سازمان بنادر و دریانوردی ... ۱۲۹
- قانون موافقت‌نامه تحدید حدود مرز دریایی در دریای عمان بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان مصوب ۱۳۹۴ ۱۳۲
- موافقت‌نامه تحدید حدود مرز دریایی در دریای عمان بین جمهوری اسلامی ایران و سلطنت عمان ۱۳۲
- قانون موافقت‌نامه تحدید حدود مرز دریایی بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری اسلامی پاکستان مصوب ۱۳۷۷ ۱۴۰
- موافقت‌نامه تحدید حدود مرز دریایی بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری اسلامی پاکستان ۱۴۱
- قانون موافقت‌نامه تحدید حدود فلات قاره بین ایران و بحرین مصوب ۱۳۵۰ ۱۴۴
- موافقت‌نامه مربوط به تحدید حدود فلات قاره بین ایران و بحرین دولت شاهنشاهی ایران و دولت بحرین ۱۴۵
- قانون تحدید حدود بخشی از فلات قاره بین دولت شاهنشاهی ایران و دولت امارات عربی متحده مصوب ۱۳۵۰ ۱۴۷
- موافقت‌نامه مربوط به تجدید حدود بخشی از فلات قاره بین ایران و امارات عربی متحده ۱۴۸
- قانون موافقت‌نامه راجع به خط مرزی حد فاصل فلات قاره بین ایران و قطر ۱۳۴۸ ۱۵۰
- موافقت‌نامه راجع به خطر مرزی حد فاصل فلات قاره بین ایران و قطر ۱۵۱
- قانون موافقت‌نامه حاکمیت بر جزایر فارسی و العربی و تحدید حدود فلات قاره بین ایران و عربستان سعودی مصوب ۱۳۴۷ ۱۵۳

موافقت‌نامه مربوط به حاکمیت بر جزایر فارسی و العربی و تحدید حدود
فلات قاره بین ایران و عربستان سعودی ۱۵۴
قانون عضویت سازمان بنادر و کشتی‌رانی در اتحادیه بین‌المللی بنادر و
لنگرگاه‌ها مصوب ۱۳۴۷..... ۱۵۷
قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتی‌رانی و تشکیل
گارد بنادر و گمرکات مصوب ۱۳۴۸ ۱۵۸
لایحه قانونی مجازات صید غیر مجاز از دریای خزر و خلیج فارس مصوب
۱۳۵۸ ۱۶۰

بخش دوم: آیین‌نامه‌ها ۱۶۳

آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های بارشماری در بنادر
کشور..... ۱۶۴
آیین‌نامه اجرایی ماده (۲۸) قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۹۶ ۱۷۲
آیین‌نامه اجرایی ماده ۷ قانون دریایی..... ۱۷۹
آیین‌نامه مربوط به ثبت انتقالات و معاملات کشتی‌ها ۱۳۴۴ ۱۸۱
آیین‌نامه اجرایی تبصره (۲) ماده (۲) قانون اراضی مستحدث و ساحلی
مصوب ۱۳۸۶..... ۱۸۳
آیین‌نامه ورود کالا توسط ملوانان شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت
کمتر از (۵۰۰) تن (لنج تجاری) و ساماندهی و نوسازی آن شناورها
مصوب ۱۳۹۶..... ۱۸۵
آیین‌نامه تفکیک وظایف ناشی از قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران
به مقاوله‌نامه کار دریایی مصوب سازمان بین‌المللی کار مصوب ۱۳۹۴ ۱۹۲
آیین‌نامه اجرایی تبصره (۳) ماده (۳) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های
قابل کشتی‌رانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۹۳ ۱۹۴
آیین‌نامه اجرایی ماده (۵) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل
کشتی‌رانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی وزارت مصوب ۱۳۹۲ ۲۰۱
آیین‌نامه اجرایی ماده (۶) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل
کشتی‌رانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۹۲ ۲۰۴

آیین‌نامه اجرایی آزادسازی حریم ساحلی دریای خزر مصوب ۱۳۸۸..... ۲۰۸
 آیین‌نامه اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی مصوب ۱۳۸۸. ۲۱۲
 آیین‌نامه سازمان بنادر و کشتی‌رانی مصوب ۱۳۴۸..... ۲۱۵
 آیین‌نامه اجرایی صدور پروانه گذر کارکنان وسایط نقلیه آبی موضوع
 بند (۲) ماده (۲۹) قانون گذرنامه مصوب ۱۳۸۱..... ۲۲۲
 آیین‌نامه اجرایی قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری
 اسلامی ایران مصوب مورخ ۱۳۷۸..... ۲۲۳
 فهرست مناطق آبی تحت مدیریت سازمان حفاظت محیط‌زیست و
 تالاب‌های بین‌المللی موضوع ماده (۴۳) آیین‌نامه اجرایی قانون حفاظت
 از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران..... ۲۴۹
 آیین‌نامه مربوط به وظایف و طرز کار شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور
 و کمیته‌های هفتگانه آن مصوب ۱۳۷۳..... ۲۵۲
 آیین‌نامه نحوه انجام پژوهش‌ها و تحقیقات علمی در مناطق دریایی جمهوری
 اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۷..... ۲۵۶
 آیین‌نامه اجرای صدور گواهی‌نامه عمومی مخابرات رادیویی دریایی (رادبو
 اپراتوری دریایی) مصوب ۱۳۶۴ با آخرین اصلاحات و الحاقات..... ۲۶۰
 آیین‌نامه اجرایی صدور گواهی‌نامه افسری مخابرات کشتی
 (رادبو اپراتوری)..... ۲۶۰
 آیین‌نامه اجرایی لوایح قانونی راجع به تمدید مهلت برای ترخیص
 کالاهای موجود در بنادر مصوب ۱۳۵۸ و تخفیف هزینه‌های انبارداری
 کالاهای وارده مصوب ۱۳۵۸..... ۲۷۲
 آیین‌نامه مالی سازمان بنادر و کشتی‌رانی..... ۲۷۵
 آیین‌نامه معاملات سازمان بنادر و کشتی‌رانی..... ۲۸۵
 آیین‌نامه اجرایی صدور و اعطای گواهینامه‌های خدمات دریایی افسران
 نیروی دریایی جمهوری..... ۳۰۲
 آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های خدمات انتقال مواد
 نفتی از کشتی به کشتی..... ۳۱۰
 آیین‌نامه راجع به گواهینامه رانندگی قایق‌ها مصوب ۱۳۴۸..... ۳۲۱
 آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های خدمات راهنمایی

کشتی‌ها ۳۲۳
آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های تخلیه و بارگیری در
بنادر کشور ۳۳۱
آیین‌نامه نحوه اعطای پروانه فعالیت در زمینه خدمات بندری - دریایی
و کشتیرانی به شعبه یا نمایندگی شرکت خارجی ۳۳۸
آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتی‌رانی .. ۳۴۲
آیین‌نامه رسیدگی به شکایت در کشتی مصوبه شماره ۸۰۰۴۳ وزیر تعاون،
کار و رفاه اجتماعی مورخ ۱۳۹۴ ۳۵۱
آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های راهبری پایانه‌های
بندری کالا ۳۵۳

بخش سوم: تصویب‌نامه‌ها ۳۷۶

تصویب‌نامه در خصوص تأمین امکانات لازم سازمان بنادر و دریانوردی
در بنادر کشور جهت حضور ۲۴ ساعته گروه پاس کشتی‌ها ۳۷۷
تصویب‌نامه راجع به تعیین ضوابط پرداخت حقوق و مزایای کارکنان
سازمان بنادر و کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲.. ۳۷۸
تصویب‌نامه در خصوص استفاده از حریم دریا برای احداث تأسیسات
ساحلی مصوب ۱۳۸۰ ۳۸۰
تصویب‌نامه راجع به اصلاح تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت
ایران مصوب ۱۳۵۲ ۳۸۱
تصویب‌نامه در خصوص معافیت سامانه (سیستم) جهانی اضطرار و ایمنی
دریایی از پرداخت حق استفاده از فرکانس مصوب ۱۳۹۴ ۳۸۴
تصویب‌مواردی به‌منظور حمایت از صنعتی کشتی‌سازی مصوب ۱۳۶۷.. ۳۸۶
مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در مورد آیین‌نامه اجرایی
مربوط به چگونگی استفاده عموم از امکانات اقامتی موجود در خارج از
حریم شصت متر ساحل دریا مصوب ۱۳۸۷ ۳۸۷
اساسنامه شیلات ایران مصوب ۱۳۸۴ ۳۹۰
نظامنامه شرایط عبور و توقف کشتی‌های جنگی خارجی در آب‌ها و
بنادر ایران مصوب ۷ شهریورماه ۱۳۱۳ ۳۹۲

بخش اول

قوانین

قانون دریایی مصوب ۲۹/۶/۱۳۴۳ با آخرین اصلاحات و الحاقات

فصل اول: تابعیت و ثبت کشتی

قسمت اول: تابعیت

ماده ۱- شرایط تابعیت کشتی

۱- هر کشتی دریپیما (اعم از این که ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیرخالص ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد می تواند بر طبق مقررات این قانون به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق برافراشتن پرچم جمهوری اسلامی 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 با نام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به اتباع ایرانی باشد.

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

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

ماده ۲- تابعیت فرمانده و افسران و کارکنان کشتی

فرمانده و افسران و کارکنان کشتی ممکن است در صورت لزوم از اتباع غیرایرانی 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 کشتی رانی توسط مالکین مذکور به مورد اجرا گذاشته می شود ولی در هر حال می بایست در عرض چهار سال از تاریخ قبول تابعیت ایران لااقل نصف کارکنان کشتی از اتباع ایران باشند.

مهندسين 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 جنوب تأسیس 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 به‌قصد تجارت بین بنادر و جزایر ایران (کاپوتاژ) منحصرأ متعلق به کشتی‌های ایرانی است مگر آن‌که در موارد لزوم بنا به پیشنهاد سازمان بنادر و کشتی‌رانی اجازه مخصوص از طرف هیئت 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 به‌ضمیمه اظهارنامه و گواهی‌نامه‌های فنی در دو نسخه تنظیم و به سازمان بنادر و کشتی‌رانی تسلیم نماید.

مالک کشتی یا نماینده او باید قبل از تسلیم تقاضا نام اختیاری کشتی را به

اطلاع سازمان مذکور برساند و در صورت تأیید آن را در دو سینه و پاشنه کشتی 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 به‌ضمیمه 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 انرژئ اتمی و غیره) علائم مشخصه نام و تابعیت و محل اقامت مالک یا مالکین و سهم هر یک از مالکین کشتی.

ماده ۱۱- سند ثبت کشتی

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

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

ماده ۱۲- امضای سند ثبت کشتی- ترتیب ثبت و نگهداری آن.

سند ثبت کشتی باید به امضای 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 غیرخالص ثبت‌شده معادل بیست

میلیون (۲۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل سی
میلیون (۳۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۱۰۰۱ تا ۱۵۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل چهل
میلیون (۴۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل
شصت میلیون (۶۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل
هشتاد میلیون (۸۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل
یکصد میلیون (۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۳۰۰۱ تا ۴۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل
یکصد و بیست میلیون (۱۲۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۴۰۰۱ تا ۵۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل
یکصد و چهل میلیون (۱۴۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۵۰۰۱ تا ۶۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل
یکصد و شصت میلیون (۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۶۰۰۱ تا ۷۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل
یکصد و هشتاد میلیون (۱۸۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۷۰۰۱ تا ۸۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل
دویست میلیون (۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۸۰۰۱ تا ۹۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل
دویست و بیست میلیون (۲۲۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های ۹۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل
دویست و چهل میلیون (۲۴۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

برای کشتی‌های از ۱۰۰۰۱ تن به بالا ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده معادل
سیصد میلیون (۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال.

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

در بند (الف) است.

پ- هزینه ثبت تغییرات در گواهی‌نامه‌ها مبلغ چهار میلیون (۴/۰۰۰/۰۰۰) ریال برای هر تغییر در مشخصات یا خصوصیات کشتی یا اجزای آن می‌باشد.
ت- هزینه صدور المثنای گواهی‌نامه ثبت کشتی به مأخذ سی درصد (۳۰٪) حق‌الثبت همان کشتی است.

ماده ۱۴- تغییرات در ظرفیت کشتی‌ها.

هرگونه تغییری در ظرفیت مسافربری و یا باربری کشتی باید کتباً به اطلاع سازمان بنادر و کشتیرانی برسد این‌گونه تغییرات نیز باید در دفتر رسمی ثبت کشتی‌ها 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 بین‌المللی که صلاحیت آن مورد قبول سازمان بنادر و کشتیرانی است صادر شده باشد.

ماده ۱۶- گواهی‌نامه ثبت موقت

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

اعتبار این‌گونه گواهی‌نامه‌های ثبت موقت متناسب با مدت مسافرت کشتی به یکی از بنادر ایران جهت 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 و کشتیرانی تسلیم شود.

ماده ۱۷- آثار عدم ثبت کشتی

در مورد ماده فوق چنانچه کشتی به‌موقع به ثبت نرسد و یا اسناد قبلی به‌موقع تسلیم نگردد کشتی حق بر افراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران را

نخواهد داشت و مالک کشتی بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون به پرداخت جریمه محکوم و موظف به تسلیم اسناد کشتی می‌باشد مفاد این ماده در مورد اسناد مفقود لازم‌الرعایه 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 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 به سازمان بنادر و کشتیرانی یا نمایندگان کنسولی ایران تسلیم و توضیحات کافی فنی راجع به ضرورت تغییرات مذکور در آن داده شود سازمان مزبور پس از رسیدگی به مدارک اظهارنامه اقدام به اصلاح اسناد مربوطه خواهد نمود.

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

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

ماده ۲۰- احکام و قرارهای قضایی

هرگونه قرار یا آرای لازم‌الاجرای صادره از دادگاه‌ها که در حقوق عینی کشتی تغییری دهد (به استثنای حقوق ممتاز) باید در دفتر ثبت کشتی و اسناد آن قید 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 خواهند شد. 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 پرداخت خسارت ناشیه از این عمل خواهد بود.

ماده ۲۱- ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی‌های ایرانی

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

- ۱- در صورتی که شرایط ثبت کشتی و حق برافراشتن پرچم جمهوری اسلامی 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 باید منتها ظرف سی روز به اداره ثبت کشتی‌های سازمان بنادر و کشتیرانی یا نمایندگان کنسولی ایران مسترد گردد.

ماده ۲۲- فقدان اسناد- صدور المثنی

در 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 تسلیم دارد. 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 هزینه متقاضیان 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 کشتی‌های مشمول این قانون و همچنین منافع آن‌ها در صورتی که مدت آن زائد بر دو سال باشد در داخل کشور اجباری است و منحصراً وسیله دفاتر اسناد رسمی که برای این کار از طرف سازمان ثبت اسناد و املاک کشور اجازه مخصوص دارند انجام می‌شود و در صورتی که معاملات مزبور در خارج از کشور صورت گیرد انجام معامله طبق مقررات کشور محل وقوع آن باید توسط نزدیکترین نماینده کنسولی ایران به محل معامله گواهی و مراتب در دفتر کنسولگری نیز منعکس و ظرف ۱۵ روز به سازمان بنادر و کشتی‌رانی 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 ارادی یا قهری باشد تغییری در تابعیت کشتی نمی‌دهد به شرط آن‌که حد نصاب مندرج در بند الف ماده یک این قانون و شرایط دیگر رعایت شود.

د- کلیه معاملات مربوط به فروش- انتقال و رهن کشتی باید در اسناد ثبت و تابعیت کشتی هر دو قید گردد.

ه- مالک کشتی ایرانی که کشتی خود را در ایران و یا خارج از کشور به رهن گذاشته است نمی‌تواند قبل از فک رهن و یا بدون اجازه مرتهن یا بدون 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 مقرر در ماده ۲۰ این قانون مسئول پرداخت کلیه خسارات وارده نیز خواهند بود. آیین‌نامه اجرایی مربوط به این ماده به وسیله سازمان بنادر و کشتی‌رانی و وزارت دادگستری تنظیم و به تصویب

هیئت وزیران خواهد رسید.

ماده ۲۵- 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 روزنامه‌های کثیرالانتشار مرکز در سه نوبت و هر نوبت به فاصله ده روز آگهی نماید. هزینه آگهی‌ها توسط مرجع قانونی که وقوع معامله را ثبت می‌کند در موقع انجام معامله از فروشنده دریافت می‌گردد.

ماده ۲۶- حق بازرسی اسناد کشتی

مأمورین مجاز دولت می‌توانند در هر موقع به اسناد کشتی رسیدگی نمایند. در صورتی که فرمانده کشتی از ارائه اسناد خودداری نماید بر طبق مقررات ماده 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 هیئت وزیران تصویب و به مورد اجرا گذاشته می‌شود انجام خواهد گرفت.

فصل دوم: حقوق ممتاز

ماده ۲۹- حقوق ممتاز

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

۱- هزینه‌های دادرسی و مخارجی که برای حفظ منابع مشترک طلبکاران به‌منظور حفاظت کشتی یا فروش آن و تقسیم حاصل فروش به‌عمل 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 به آخرین بندر.

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

۳- اجرت و هرگونه 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 قابل کشتیرانی و خسارات ناشی از صدمات بدنی وارد شده به مسافریین و کارکنان کشتی و خسارات فقدان یا آسیب دیدن کالای کشتی و اثاث مسافریین.

۵- مطالبات ناشی از قراردادهای عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر 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 تدارک‌کننده مایحتاج کشتی یا تعمیرکننده کشتی یا وام‌دهنده و یا پیمانکار دیگری باشد.

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

ماده ۳۰- رجحان حقوق ممتاز

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

ماده ۳۱- کیفیت مطالبه حقوق ممتاز

صاحبان حقوق ممتاز می‌توانند در تقسیم حاصل فروش اموال و اشیای موضوع حقوق ممتاز تمام مبلغ طلب خود را بدون توجه به مقررات تجدید مسئولیت 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 ذی نفع می‌تواند به وسیله دادگاه حقوق خود را مطالبه و استیفای حقوق خود را از فروش اموال یا کشتی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد درخواست نماید.

دادگاه درخواست و مدارک آن را به خواننده ابلاغ و به علاوه به منظور اطلاع اشخاص ذی نفع 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 احراز صحت دعوی هرگاه استیفای طلب از سایر اموال سهل‌البیع محکوم علیه میسر نباشد دادگاه دستور به فروش اموالی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد خواهد داد. رأی دادگاه به جز فروش کشتی قطعی است.

در صورتی که دادگاه دستور به فروش کشتی صادر نماید این دستور سه نوبت متوالی در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز منتشر خواهد شد - محکوم علیه و هر متضرر دیگری از این دستور ظرف یک ماه از تاریخ انتشار آخرین آگهی در صورتی که معادل محکوم به وجه نقد در صندوق دادگستری یا تضمین بانکی بپردازد می‌تواند به رأی مزبور اعتراض نماید در این صورت اجرای حکم دادگاه تا پایان رسیدگی به اعتراض متوقف خواهد شد 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 پس از 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 با رعایت مواد ۳۶ و ۳۷ بدو 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 دولت است طبق مقررات مربوط به وصول مالیات‌ها وصول خواهد شد.

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

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

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

وجوه پرداختی بابت حمل و احیاناً وجوهی که بر طبق مقررات مذکور در فصل پنجم این قانون قابل پرداخت باشد نیز در حکم کرایه حمل است. وجوه متعلقه به مالک کشتی بابت قراردادهای بیمه و جوایز 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 کلیه سفرهایی است که کشتی در مدت اعتبار همان قرارداد استخدام انجام داده است.

ماده ۳۶- حق تقدم مطالبات

مطالبات مختلف مربوط به یک واقعه همزمان فرض می‌شود.

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

مطالبات مذکور در بندهای ماده ۲۹ که در یک ردیف هستند دارای حقوق ممتاز متساوی می‌باشند و در صورت عدم کفایت برای تأدیه وجوه مطالبات به

نسبت طلب بین بستانکاران تقسیم خواهد شد.

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

مطالبات 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 نماید سازمان بندر و کشتی‌رانی می‌تواند آن‌ها را به هزینه خود به محل مناسبی انتقال داده و در صورت عدم پرداخت هزینه‌های مربوطه از طرف مالک آن‌ها را توقیف و به فروش رسانیده و مطالبات خود را با رعایت مفاد مواد ۲۹ و ۳۶ این قانون و مقدم بر سایر طلبکاران از حاصل فروش 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 ظرف مدت یک سال در مقام استیفای حقوق ممتاز بر نیاید حق امتیاز خود را از دست خواهد داد. در مورد مطالبات ناشی از تهیه مایحتاج کشتی مندرج در بند ۵ ماده ۲۹ مدت مزبور شش ماه است.
ب- شروع مدت مذکور به ترتیب ذیل است:

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

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

۳- 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 جهت دیگر قابل مطالبه باشد.

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

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

ه- حق رجحان نسبت به کرایه حمل کشتی تا زمانی ممکن است که کرایه وصول نشده یا وجوه آن درید 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 به‌طور غیرقانونی خلعید شده و یا طلبکار حسن نیت نداشته باشد.

ماده ۴۱- حق رجوع به فروشنده

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

فصل سوم: رهن کشتی

ماده ۴۲- رهن کشتی

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

در صورتی که کشتی در اسناد رهن توصیف نشده باشد منظور از کشتی بدنه، دکل‌ها، دوارها، لنگرها، سکان‌ها، موتورها و کلیه وسایلی خواهد بود که 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 کلیه خصوصیات معاملات قبلی در متن سند تصریح گردد و راهن باید وجود هرگونه رهن قبلی و همچنین تعهد و بدهی مربوط به کشتی مورد رهن را که از آن اطلاع دارد کتباً به مرتهنین اعلام دارد. چنانچه راهن به قصد تقلب از رعایت مقررات این ماده تخلف ورزد بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ محکوم به پرداخت 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 مرهونه مشخص مربوط به آن دین به‌طور 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 مربوط به کشتی به شرح زیر تعیین می‌شود:

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 هیئت
وزیران در هر سال یک بار قابل تعدیل است.

تبصره ۲- سی درصد (۳۰٪) از منابع حاصله از اخذ مبالغ فوق به‌طور
مساوی به توسعه و تجهیز حمل‌ونقل دریایی، هوایی و زمینی اختصاص می‌یابد.
دولت مکلف است هر ساله آن‌ها را در قوانین بودجه سنواتی در ردیف اعتبارات
وزارتخانه‌های ذی‌ربط پیش‌بینی نماید.

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 فروش کشتی
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 روزنامه رسمی 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 دادگاه
در وقت فوق‌العاده به دادخواست رسیدگی نموده پس از احراز صحت مدارک
خواهان حکم فروش صادر می‌نماید.

ماده ۵۱- کیفیت فروش کشتی

هرگاه حکم فروش کشتی به توسط دادگاه صادر گردد کیفیت فروش کشتی
بدین قرار خواهد بود که میزان مزایده از مبلغ بدهی به اضافه کلیه مطالبات
ممتاز مندرج در ماده ۲۹ و حق مرتهنین که به‌موقع مطالبه شده است شروع
می‌گردد. چنانچه کشتی به فروش نرسد مرتهن می‌تواند با پرداخت مطالبات

ممتاز و حقوقی که به موقع مطالبه شده است با رعایت مفاد ماده ۳۶ تقاضای انتقال عین مرهونه را به خود بنماید مگر آن که سایر طلبکاران با پرداخت مطالبات 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 حقوق بستانکاران 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 به‌طور 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 برنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریا است منعقد شود و نیز هر برنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده برنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین نماید قرارداد باربری تلقی می‌گردد.
 - ۳- بار: بار شامل هرگونه محموله اعم از اموال و اشیاء و هر کالای دیگری می‌باشد به استثنای حیوانات زنده و بارهایی که بر طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرضه کشتی حمل شود و عملاً هم بدین ترتیب حمل شده باشد.
 - ۴- کشتی: کشتی به هر وسیله‌ای اطلاق می‌شود که برای حمل بار در دریا 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- تحویل‌گیرنده: تحویل‌گیرنده شخصی است که به موجب برنامه حق دریافت بار را دارد.
 - ۷- برنامه دریایی: برنامه دریایی سندی است که مشخصات کامل بار در

آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضا گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود. بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن به منزله رسید دریافت بار است.

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

۹- بارگیری و تخلیه: بارگیری به‌طور معمول از زمانی شروع می‌شود که چنگال جرثقیل باری را که فرستنده آماده بارگیری کرده است به‌منظور بارگیری 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 خاتمه می‌یابد 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 به‌عمل آورد.

الف- کشتی را برای دریانوردی آماده کند.

ب- کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را به‌طور 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 به‌نحو 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 فرستنده بار 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 کتباً تسلیم شده است 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 قرار گرفته 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 به جهت 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 خواهد بود.

۵- فرستنده بار نسبت به صحت علائم-تعداد-مقدار و وزن بار به نحوی که 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 به دریافت چنین غرامتی مسئولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد باربری است نسبت به هیچ کس غیر از فرستنده بار محدود نخواهد کرد.

۶- در صورتی که همزمان یا قبل از نقل مکان بار و تسلیم آن به تحویل‌گیرنده اختاریه‌ای حاکی از فقدان یا خسارت وارده به بار با شرح و کیفیت آن کتباً به متصدی باربری یا نماینده او در بندر تخلیه تسلیم نگردد نقل مکان بار و دادن آن به کسی که بر طبق قرارداد حمل باید بار به او تسلیم شود به منزله تحویل بار مندرج در بارنامه دریایی از طرف متصدی باربری خواهد بود مگر آن که 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 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 به بار وارد آمده فراهم کند.

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

۸- قید هر گونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به منظور سلب مسئولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت مزبور در مورد فقدان بار 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 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 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 از مسئولیت 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 به‌طور

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 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 به متصدی باربری و یا کشتی به هر 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- هرگونه 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 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 به کالا 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 دریایی نیز قید شده باشد.
- چنانچه اظهار مذکور در بارنامه دریایی قید شده باشد حمل بر صحت موضوع می‌گردد مگر آن‌که خلاف آن ثابت شود ولی متصدی باربری را مقید نمی‌کند و مشارالیه می‌تواند نسبت به آن اعتراض نماید.
- متصدی باربری یا عامل او و یا فرمانده می‌توانند با فرستنده بار نسبت به تعیین حداکثر مبلغ دیگری غیر از آنچه در بالا تعیین شده توافق نمایند مشروط بر این‌که از مبلغ فوق کمتر نباشد.
- چنانچه فرستنده بار نوع یا ارزش جنس را عالماً و عامداً بر خلاف واقع در

بارنامه دریایی قید کند متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان یا خسارات وارد 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 آن بارگیری نمایند و بعداً از نوع و کیفیت آن‌ها به عللی آگاه شوند می‌توانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت هیچ‌گونه غرامت و یا هزینه‌ای که ممکن است به‌طور مستقیم و یا غیرمستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آن‌ها را تخلیه و یا نابود و یا بلاثر 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 آن را به طریق مذکور در بالا در هر محلی که صلاح بداند تخلیه و یا نابود و یا بلاثر نماید در این صورت مسئولیتی متوجه متصدی باربری نخواهد بود مگر نسبت به خسارات 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 شده است قبول کند. قید این‌گونه 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 این فصل خواهد بود. این مقررات مانع از آن نیست که در بارنامه درباره خسارات مشترک دریایی شرایطی مجاز قید کنند.

ماده ۵۷- تنظیم قرارداد با شرایط خاص.

با وجود مقررات مذکور در مواد فوق متصدی باربری- فرمانده و یا عامل متصدی باربری و یا فرستنده بار می‌توانند قراردادی با هر نوع شرط برای حمل بار مشخص و تقبل 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 به قابلیت دریانوردی کشتی شرایط خاصی که مخالف نظم عمومی نباشد منظور دارند و همچنین نسبت به مراقبت و مواظبت کارکنان یا عاملین متصدی باربری و یا مأمور مجاز او در مورد بارگیری-جابجا کردن-انبار کردن-حمل-محافظة-مواظبت و تخلیه کالا شرایط خاص منظور دارند مشروط بر این که با انعقاد قراردادهای مذکور بارنامه دریایی تنظیم نشود و همچنین شرایط قرارداد در قبض رسیدی که غیرقابل انتقال خواهد بود ذکر و جمله «غیرقابل انتقال» در روی رسید مذکور قید شود. هر قراردادی که به طریق فوق منعقد شده باشد معتبر است. مفاد این ماده ناظر به حمل کالاهای بازرگانی معمولی که در جریان عملیات عادی تجاری حمل و نقل می شود نیست و فقط شامل باری است که کیفیات خاص حمل آن ها عرفاً انعقاد قراردادی خاص را ایجاب می کند.

ماده ۵۸- قرارداد خاص راجع به خسارات وارده به کالا قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی.

هیچ یک از مقررات این فصل مانع از آن نیست که متصدی باربری و فرستنده بار شرایط خاصی را در قرارداد پیش بینی کنند که بر طبق آن مسئولیت و تعهدات متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان یا خسارات مربوط به محافظت و مواظبت و جابجا کردن بار قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی باز تعیین گردد.

ماده ۵۹- عدم تعمیم مقررات فصل حاضر

مقررات این فصل در حقوق و تعهدات متصدی بار مندرج در فصل پنجم قسمت دوم مربوط به «تحدید مسئولیت مالکین کشتی» تغییری نمی دهد.

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 به علت این تغییر تاریخ خواهد بود.

ماده ۶۲- نسخ بارنامه دریایی

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

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

ماده ۶۴- حقوق دارنده بارنامه- تحویل گیرنده.

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

ماده ۶۵- تحویل بار قبل از رسیدن به مقصد

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

ماده ۶۶- فساد بار

اگر بار در معرض تضییع و فساد سریع باشد فرمانده می‌تواند در صورت امکان با کسب نظر مالک و در غیراین صورت با اطلاع دادستان محل در داخل کشور و یا کنسولگری‌های دولت جمهوری اسلامی ایران و یا مراجع رسمی و صلاحیت دار محل در خارج از کشور آن را بفروشد و مراتب را فوری به فرستنده و تحویل گیرنده بار اطلاع دهد.

ماده ۶۷- بار بدون بسته‌بندی- تعیین وزن توسط شخص ثالث

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

ماده ۶۸- حمل بار بدون اجازه مالک

فرمانده و کارکنان کشتی به هیچ وجه حق ندارند بدون اجازه مالک کشتی و به حساب خود باری را حمل کنند. افرادی که بدون اجازه باری را حمل کرده‌اند مکلفاند 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 وظایف خود 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 به‌عنوان مدیر عامل تعیین نمایند.
ب- مالک یا شرکای 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) به‌عنوان 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 و حرکت کشتی به‌عنوان نماینده قانونی آنها در مراجع صلاحیت‌دار رسمی و دادگاه‌ها حضور به هم رساند.

ماده ۷۱- اخذ تصمیمات شرکای 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 به انتخاب مدیر عامل و تجهیزکننده با رأی حداقل نصف به‌علاوه یک مجموع سهام اتخاذ می‌گردد.

ماده ۷۲- استرداد سهم مالکی که فرمانده کشتی می‌باشد.

چنانچه فرمانده کشتی در مالکیت کشتی شریک باشد و به خدمت او خاتمه داده شود حق دارد سهام و حقوق خود را واگذار کند و بهای آن را از سایر مالکین دریافت دارد. در صورت اختلاف 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 به مالک 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 این قانون محدود کند. مگر آن‌که حادثی 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 کشتی حمل 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 مال دیگر یا تزیین هر گونه حقی که در نتیجه عمل یا خطا یا غفلت اشخاصی که در کشتی یا خارج آن هستند و مالک کشتی مسئول عمل یا خطا یا غفلت چنین 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 یا بارگیری یا حمل و یا تخلیه بار و سوار کردن و حمل و پیاده کردن مسافری باشد.

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

۳- در موارد مصرح در بند ۱ این ماده حق 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 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 آنها مربوط به کشتی است و همچنین مطالبات وراثت 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 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 به همان حادثه اقامه دعوی نماید دعاوی هر یک از طرفین به طور تهاوت حل و فصل خواهد شد و مقررات این فصل فقط نسبت به مازاد احتمالی قابل اجرا خواهد بود.

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

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

ماده ۷۶- حساب مخصوص.

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

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

۳- وجوهی که بدین ترتیب در حساب مخصوص منظور می‌شود فقط برای

پرداخت مطالباتی است که در برابر آن مطالبات می‌توان به تحدید مسئولیت استناد کرد.

۴- بعد از تشکیل حساب مخصوص در صورتی که عملاً بتوان از وجوه این حساب استفاده نمود هیچ‌یک از طلبکارانی که از این حساب حق استفاده 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:

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

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

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

که از این مبلغ ۱۶۹۰۰۰ ریال بر حسب هر تن ظرفیت کشتی منحصراً برای پرداخت خسارات بدنی و مبلغ ۸۱۰۰۰ 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 به حساب مذکور قائم‌مقام قانونی طلبکار خواهد بود.

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

۴- هنگامی که مالک کشتی ملزم به پرداخت تمام یا قسمتی از بدهی‌های

مندرج در بند یک ماده ۷۵ این قانون شود دادگاه می‌تواند دستور دهد وجوه کافی به‌طور موقت کنار گذارده شود تا مالک کشتی بتواند بعداً حقوق خود را از محل حساب مخصوص به‌نحو مذکور در بند بالا استیفا نماید.

۵- به‌منظور 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- به‌منظور 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 غیرخالص 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 به تشکیل و تقسیم وجوه (حساب مخصوص) به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که بر طبق ماده ۱۹۳ این قانون تنظیم و تصویب خواهد شد.

ماده ۷۹- اخذ تضمین یا 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 دیگر متعلق 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 دیگر می‌تواند بر رفع توقیف از کشتی یا از مال دیگر و یا به فک تأمین دستور لازم را صادر نماید. مشروط بر این‌که مالک تضمین یا تأمین دیگری معادل با میزان کامل مسئولیت خود به‌نحوی که این قانون مقرر می‌دارد داده باشد و در این مورد تضمین و تأمین باید طوری باشد که عملاً قابل استفاده بوده و تکافوی حقوق مدعی را بنماید.

۲- در صورتی‌که مطابق شرایط مذکور در بند یک این ماده تضمین یا تأمین کافی در محل‌های ذیل داده شده باشد دادگاه یا مقام صالح دیگر به فک توقیف از کشتی یا رفع تضمین و یا تأمین رأی می‌دهد.

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