



Analysis of Iran's Maritime Law from the Perspective of Imami Jurisprudence

Mohammad Zakeri¹, Mohammadreaz Kazemi Golvardi^{2*}, Seyed Mohsen Razmi³

1. Ph.D. Student of Department of Jurisprudence and Fundamentals of Islamic Law, Mashhad Branch, Islamic Azad University, Mashhad, Iran.

2. Assistant Professor, Department of Jurisprudence and Fundamentals of Islamic Law, Mashhad Branch, Islamic Azad University, Mashhad, Iran.

3. Assistant Professor, Department of Jurisprudence and Fundamentals of Islamic Law, Mashhad Branch, Islamic Azad University, Mashhad, Iran.

ARTICLE INFORMATION

Article Type: Original Research

Pages: 693-712

Article history:

Received: 2 Apr 2024

Edition: 22 May 2024

Accepted: 13 Aug 2024

Published online: 28 Jan 2025

Keywords:

maritime law, Imami jurisprudence, seizure of ship, mortgage of ship, collision, damage.

Corresponding Author:

Mohammadreaz Kazemi Golvardi

Address:

Iran, Mashhad, Islamic Azad University, Mashhad Branch, Department of Jurisprudence and Fundamentals of Islamic Law.

Orchid Code:

Tel:

Email:

mr_kazemigolvardi@yahoo.com

ABSTRACT

Background and Aim: The purpose of this article is to examine Iran's maritime law from the perspective of Imami jurisprudence.

Materials and Methods: This article is descriptive and analytical. Materials and data are also qualitative and data collection was used in collecting materials and data.

Ethical Considerations: In this article, the originality of the texts, honesty and trustworthiness are observed.

Findings: The findings showed that some of the articles of this law are silent on jurisprudence issues, while others are incomplete and contradictory, but most of its articles not only have no contradictions, but sometimes they are completely in harmony with Imami jurisprudence. In addition to the fact that this law currently needs fundamental revision and revision both in terms of its structure and legal provisions, especially in terms of its compliance with Imami jurisprudence, it also has other deficiencies and shortcomings such as: ignoring the position Aquatics, the regulations related to the seizure of the ship, the lack of definition of the responsibilities of the captain and the crew of the ship and the environment are harmful.

Conclusion: The conclusion is that Iran's maritime law currently needs fundamental revision and revision, both in terms of structure and legal provisions regarding its compliance with Imami jurisprudence.

Cite this article as:

Zakeri M, Kazemi Golvardi MR, Razmi SM. Analysis of Iran's Maritime Law from the Perspective of Imami Jurisprudence. *Economic Jurisprudence Studies*. 2024.



بررسی قانون دریایی ایران از نگاه فقه امامیه

محمد ذاکری^۱، محمدرضا کاظمی گلوردی^{۲*}، سید محسن رزمی^۳

۱. دانشجوی دکتری گروه فقه و مبانی حقوق اسلامی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران.

۲. استادیار گروه فقه و مبانی حقوق اسلامی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران.

۳. استادیار گروه فقه و مبانی حقوق اسلامی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران.

چکیده

زمینه و هدف: به منظور بررسی این قانون از نگاه فقه امامیه، و تبیین موارد ابهام، اجمال و خلأهای فقهی و از سویی افزایش آگاهی و توجه هر چه بیشتر مجامع دانشگاهی و حقوقی، کار پژوهشی روی قانون دریایی ایران، امری لازم و ضروری است. بر همین اساس، هدف مقاله حاضر بررسی قانون دریایی ایران از نگاه فقه امامیه است. **مواد و روش‌ها:** مقاله حاضر توصیفی تحلیلی است. مواد و داده‌ها نیز کیفی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است. **ملاحظات اخلاقی:** در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

یافته‌ها: یافته‌ها نشان داد برخی از مواد این قانون نسبت به مسائل فقهی ساکت، برخی دیگر ناقص و مغایر و لیکن بیشتر مواد آن نه تنها مغایرتی ندارند که بعضاً با فقه امامیه کاملاً هماهنگ می‌باشند. مضافاً اینکه این قانون در حال حاضر علاوه بر اینکه هم از نظر ساختار و هم از نظر مفاد قانونی، به‌ویژه در خصوص انطباقش با فقه امامیه، نیاز به اصلاح و بازنگری اساسی دارد، از کاستی‌ها و نواقص دیگری نیز نظیر: نادیده گرفتن جایگاه آبریزان، مقررات مربوط به توقیف کشتی، عدم تعریف مسئولیت‌های فرمانده و خدمه کشتی و محیط زیست بر خوردار است.

نتیجه: نتیجه اینکه قانون دریایی ایران در حال حاضر هم از نظر ساختار و هم از نظر مفاد قانونی در خصوص انطباق با فقه امامیه، نیاز به اصلاح و بازنگری اساسی دارد.

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات: ۶۹۳-۷۱۲

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۱/۱۴

تاریخ اصلاح: ۱۴۰۳/۰۳/۰۲

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۵/۲۳

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۱۱/۰۹

واژگان کلیدی:

قانون دریایی، فقه امامیه، توقیف کشتی، رهن کشتی، تصادم، خسارت.

نویسنده مسئول:

محمدرضا کاظمی گلوردی

آدرس پستی:

ایران، مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد مشهد، گروه فقه و مبانی حقوق اسلامی.

کد ارکید:

تلفن:

پست الکترونیک:

mr_kazemigolvardi@yahoo.com

۱. مقدمه

حقوق دریاها، نقطه تلاقی منافع حقوق دانان بین-المللی و منافع اقیانوس شناسان به یکدیگر است. این پیوند و تلاقی به‌ویژه در زمینه تحقیقات علمی دریایی به اوج خود می‌رسد. انعقاد کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد حقوق دریاها، تأثیر به‌سزایی بر علوم دریایی به‌طور کلی داشته است. قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ همراه با اصلاحات با چهارده فصل و ۱۹۴ ماده در تاریخ ۱۳۴۳/۰۶/۲۹ به تصویب کمیسیون مشترک مجلسین رسید و بعد از آن تاریخ، در دو مرحله، یکی در تاریخ ۱۳۵۲/۰۳/۲۲ تنها ماده ۲۴ از فصل اول با موضوع «انتقالات و معاملات، توسط مجلس شورای ملی، و بار دیگر در ۱۳۹۱/۰۸/۱۶ حدود ۵۰ ماده از فصول مختلف، تحت عنوان «قانون اصلاح قانون دریایی ایران»، توسط مجلس شورای اسلامی، مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفت. جمهوری اسلامی ایران عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد حقوق دریا نیست، اما قانون مناطق دریایی کشورمان در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲ خورشیدی با الگوی این کنوانسیون تهیه شده است و قانون مزبور در بسیاری از مقررات، سازگاری کامل یا نسبی با مفاد کنوانسیون مزبور دارد. این قانون مصوب مجلس شورای اسلامی یکی از نقاط عطف قانون‌گذاری کشورمان به‌شمار می‌رود از این حیث که با وصف عدم عضویت کشورمان در کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد حقوق دریا، بسیار مترقیانه و سازگار با مقررات بین‌المللی تدوین یافته است. هدف مقاله حاضر بررسی این سؤال است که قانون دریایی ایران از نگاه فقه امامیه چگونه قابل تحلیل است؟ در مقاله حاضر به بررسی سؤال مورد اشاره پرداخته شده است.

۲. مواد و روش‌ها

مقاله حاضر توصیفی تحلیلی است. مواد و داده‌ها نیز کیفی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است.

۳. ملاحظات اخلاقی

در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

۴. یافته‌ها

یافته‌ها نشان داد برخی از مواد این قانون نسبت به مسائل فقهی ساکت، برخی دیگر ناقص و مغایر و لیکن بیشتر مواد آن نه‌تنها مغایرتی ندارند که بعضاً با فقه امامیه کاملاً هماهنگ می‌باشند. مضاف بر اینکه این قانون در حال حاضر علاوه بر اینکه هم از نظر ساختار و هم از نظر مفاد قانونی، به‌ویژه در خصوص انطباقش با فقه امامیه، نیاز به اصلاح و بازنگری اساسی دارد، از کاستی‌ها و نواقص دیگری نیز نظیر: نادیده گرفتن جایگاه آبزیان، مقررات مربوط به توقیف کشتی، عدم تعریف مسئولیت‌های فرمانده و خدمه کشتی، محیط زیست و ... بر خوردار می‌باشد.

۵. بحث

۵-۱. رهن کشتی

فصل سوم قانون دریایی ایران در ۱۰ ماده (از ماده ۴۲ تا ۵۱) تحت عنوان «رهن کشتی»، گرچه از قوانین کشورهای غربی (به‌ویژه فرانسه و بلژیک اقتباس شده و بسیاری از مباحث مهم مربوط به رهن کشتی را مسکوت گذاشته و پاره‌ای از مواد آن نیز مبهم است.

- روی همین جهت، کشتی در حال ساخت و کشتی آماده بهره‌برداری، هر دو به‌عنوان «مال» قلمداد می‌شود و قابلیت داد و ستد و رهن را دارند.

- نکته ۲: عدم شرطیت قبض در صحت رهن

در خصوص تأثیر قبض در وضعیت عقد رهن در فقه امامیه، سه نظر ابراز شده است: ۱- تعداد محدودی از فقهای امامیه، «قبض را شرط لزوم رهن دانسته» و بر این باورند که «راهن تا پیش از تحقق قبض، می‌تواند رهن را فسخ نماید» (جبعی عاملی (شهید ثانی)، ۱۴۱۹، ج ۴، ۲۳۵).

۲- بسیاری از فقها با استناد به آیه شریفه «فرهان مقبوضه» (بقره/۲۸۳) و حدیث «لا رهن الا مقبوضاً» معتقدند:

«قبض، شرط صحت رهن است و رهن بدون آن واقع نمی‌شود (موسوی بجنوردی، ۱۴۱۹، ج ۳، ۱۳۴).

- صاحب شرایع (محقق حلی، ۱۴۰۳، ج ۲، ۱۷۳) قبض را شرط رهن دانسته و می‌گوید:

و من شرائطه: ان یکون عیناً مملوکاً، یمکن قبضها» (از شرائط رهن، این است که مال مرهونه، عین قابل تملیک و قابل قبض باشد.

عاملی (شهید اول) می‌فرماید: بنابر اقوی، رهن تنها به قبض کردن آن از سوی مرتهن کامل می‌شود. پس اگر راهن پیش از تحویل دادن وثیقه، دیوانه شود یا بمیرد یا بیهوش گردد، رهن باطل می‌شود (عاملی (شهید اول)، ۱۳۹۳، ج ۱، ۲۳۹).

قابل ذکر اینکه:

لکن از آنجایی که با مباحثی نظیر: رهن کشتی، سند رهن، حق رهن، ماهیت حق رهن، حق رجحان بستانکاران مقدم، شرط صحت رهن و مرهونه متعدد پرداخته است. به نظر می‌رسد ضمن الهام از موضوعی فقهی رهن، مطابقت نسبی با مباحث آن داشته که مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

«حقوق دانان حقوق مدنی، در تألیفات خویش به تجزیه و تحلیل مقررات قانون دریایی در باب رهن کشتی تمایل چندان نشان نداده اند و نویسندگان حقوق دریایی و تجارت نیز همیشه بر اساس کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی به شرح و تفسیر مواد قانون مزبور پرداخته و مطالعه تحلیلی مواد قانون و مقایسه و انطباق آن‌ها با قواعد عمومی و مبانی فقهی، کمتر مورد توجه قرار گرفته است» (نجفی اسفاد؛ شعبانی کندسری، ۱۳۹۴، ۱۶۷).

۵-۱-۱. رهن کشتی در حال ساخت

مطابق ماده ۴۲ قانون دریایی: «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 این ماده، به چند نکته فقهی پرداخته شده است: نکته ۱- کشتی مال منقول است. بنابراین، اولاً کشتی مال است، بدین معنا که: دارای ارزش اقتصادی است و قابلیت داد و ستد دارد. ثانیاً در تقسیم اموال، جزء اموال منقول محسوب می‌شود و احکام و مقررات اموال منقول در مورد آن اجرا می‌شود» (نجفی اسفاد؛ شعبانی کندسری، ۱۳۹۴: ۱۶۷-۱۹۴).

مطابق ماده ۴۳ قانون دریایی: «در سند رهن، باید نام رهن و مرتهن و مشخصات کشتی و مبلغ رهن و سررسید آن صراحتاً قید گردد».

- یکی از مباحث مهم رهن، بحث ارکان و عناصر آن است که در این ماده به آن اشاره شده است.

- علامه حلی، در کتاب تبصره المتعلمین ارکان رهن را به شرح ذیل نام برده است (علامه حلی، ۱۳۶۸):

۱- رهن (وثیقه گذراننده، گرو دهنده، طلبکار)

۲- مرتهن (قبول کننده وثیقه، گرو گیرنده، مدیون و بدهکار)

۳- عین مرهونه (مال به گرو گذاشته شده، گرو داده شده، رهینه).

- جبعی عاملی (شهید ثانی)، در الروضه البهیه کتاب الرهن و محقق حلی، در کتاب الشرایع الاسلامیة مبحث رهن موارد زیر را از ارکان رهن دانسته اند (جبعی عاملی (شهید ثانی)، ۱۳۷۰، ج ۳، ۱۹۵؛ محقق حلی، ۱۴۰۳، ج ۲، ۱۴۵).

۱- صیغه (ایجاب و قبول)؛ ۲- مال رهنی (مرهون)؛ ۳- حق ثابت بر رهن (دین)؛ ۴- رهن (گرو دهنده، طلبکار)؛ ۵- مرتهن (گرو گیرنده؛ مدیون و بدهکار).

لازم به ذکر، اینکه رهن، عقدی است که از طرف مرتهن و مدیون «لازم» و از طرف رهن و طلبکار «جایز» است. و می تواند آن را فسخ کند.

بنابراین در این ماده نیز از چهار رکن رهن، به شرح زیر، سخن به میان آمده که فقط مغایرت جزئی با نظر برخی فقها دارد و آن عدم ذکر صیغه رهن، یعنی (ایجاب و قبول) می باشد: ۱- رهن؛ ۲- مرتهن؛

- اقرار رهن به قبض دادن، قابل قبول است و نیز اگر گرو (مال مرهونه) در دست مرتهن باشد، همین مقدار در قبض کردن کفایت می کند و نیازی به قبض جدید نیست (عاملی (شهید اول)، ۱۳۹۳، ج ۱، ۲۴۰).

- امام خمینی (ره) نیز قبض را شرط صحت رهن می داند و می گوید: در صحت رهن، شرط است که مرتهن، عین مرهونه را از رهن قبض نماید (امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۳، ۴).

۳- عده دیگری از فقها، «آیه شریفه مزبور را ارشادی دانسته که دلالت بر شرطیت قبض در تحقق یا لزوم رهن ندارد. و دلالت آن تنها از باب مفهوم وصف است که چنین مفهومی حجت نیست. در خصوص حدیث مورد استناد نیز، سند آن ضعیف است و از حیث دلالت نیز آنچه در این روایت نفی شده، «مال مرهون» است نه عقدی که متصف به صحت و بطلان می شود. هم چنین، اگر به استناد حدیث مزبور، قبض را شرط صحت رهن بدانیم، در این صورت ظاهر حدیث، دلالت بر آن دارد که تداوم قبض نیز لازم است. در حالی که به اجماع فقها، استدامت قبض شرط نیست. در نتیجه شرطیت قبض در صحت یا لزوم عقد، مستند به دلیلی نیست، بلکه قبض از آثار رهن است که پس از انعقاد، مرتهن می تواند، الزام رهن را مبنی بر تسلیم مال مرهون بخواهد» (علامه حلی، ۱۴۱۰، ج ۲، ۴۱۷). بنابراین با توجه به ذیل ماده ۴۲، در قانون دریایی ایران «قبض، شرط صحت رهن نیست».

و این مطابق با نظریه دسته سوم فقهای امامیه است.

۵-۱-۲. سند رهن

این ماده به بحث «مال مرهونه متعدد» اختصاص یافته و اشعار می‌دارد: در صورتی که موضوع رهن بیش از یک عین مرهونه باشد، یعنی در مقابل مبلغی که به رهن می‌گیرد چندین عین (در اینجا کشتی) را به رهن وثیقه می‌گذارد. باید در سند رهن تصریح شود که مثلاً هر کدام از کشتی‌ها، در مقابل چه مبلغی به رهن گذاشته شده است.

شهید اول در کتاب لمعه دمشقیه می‌فرماید: «همان - گونه که جایز است یک مال (عین مرهونه - کشتی) را برای چند نفر (خواه با عقد و قرارداد مستقل و جداگانه و خواه در ضمن یک عقد) به رهن گذاشته شود، ایضاً نیز جایز است که چند عین مرهونه (کشتی) را با ذکر مبلغ رهن هر کدام، به رهن گذاشت» (عاملی (شهید اول)، ۱۳۹۳، ج ۱، ۲۴). و امام خمینی، در تحریر الوسیله آورده است که:

«تصرف در رهن، برای راهن و طلبکار جایز نیست، مگر با اذن مرتهن و مدیون و تصرف مرتهن در رهن نیز بدون اذن راهن جایز نیست. بنابراین اگر مرتهن (مدیون) در موعد و تاریخ مقرر نسبت به پرداخت بدهی خود اقدام نکند، چنانچه راهن (طلبکار) از سوی مرتهن و مدیون، اذن و وکالت داشته باشد، می‌تواند مال مورد رهن (عین مرهونه) را بفروشد و او بر دیگر طلبکاران مقدم است در غیر این صورت باید از دادگاه درخواست اجازه فروش کند» (امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۳، ۱۳).

- در ماده یادشده، اشاره به اذن و وکالت راهن از سوی مرتهن نشده است. چراکه در صورت وکالت یا اذن، دیگر نیازی به درخواست از دادگاه نیست.

۳- کشتی (مرهون)؛ ۴- مبلغ رهن (حق ثابت بر راهن).

۵-۱-۳. حق رهن

مطابق ماده ۴۴ قانون دریایی: «حق رهن شامل اصل مبلغ و بهره آن خواهد بود».

«منظور از حق رهن، چیزی است که عین مرهونه در ازای آن گرفته می‌شود. بدون شک، رهن بر دین ثابت در ذمه صحیح است. خواه دین، نقد (حال) باشد یا مدت‌دار (مؤجل)، و خواه قبل از رهن بر ذمه، ثابت باشد یا مقارن آن، مانند اینکه فروشند بگویند: این جنس را به صورت نسیه به ده هزار تومان به تو فروختم به شرط آنکه این مال را به من رهن بدهی» (محقق کرکی، ۱۴۰۸، ج ۵، ۹۴). «اما رهن بر دینی که هنوز بر ذمه نیامده، صحیح نیست، چنانکه رهن، بر عین غیر مضمون مانند: امانت و عاریه غیر مضمون صحیح نمی‌باشد. لکن در اینکه رهن بر عین مضمون مانند عین غصب شده و نیز عاریه ضمانت شده صحیح است یا نه؟ اختلاف است و اکثر فقها قائل به عدم صحت آن هستند» (جبعی عاملی (شهید ثانی)، ۱۴۱۹، ج ۴، ۲۸).

۵-۱-۴. مرهونه متعدد

مطابق ماده ۴۷ قانون دریایی: «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».

- در کتاب تحریرالوسیله آمده است که: لایجوز لبعض الشركاء التصرف فی المال المشترك الا برضى الباقین. یعنی برای بعضی از شرکا تصرف در مال مشترک جز با رضایت بقیه (بقیه شرکا) جایز نیست (امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۲، ۵۱۲).

بر شرکت ظاهری به حکم شرع (شارع)، آثار شرکت واقعی و احکام آن مترتب می‌گردد. هرچند در واقع شرکتی تحقق نیافته است. البته برخی فقها «شرکت ظاهری را نپذیرفته و شرکت در موارد قهری یا اختیاری بدون قصد شرکت را شرکت واقعی دانسته‌اند» (طباطبائی یزدی، ۱۴۰۹ ج ۵، ۵۷۵-۵۷۴). «تقسیم شرکت به ظاهری واقعی در حکم برخی آمده است و بیشتر فقها متعرض آن نشده‌اند (محقق اردبیلی، ۱۴۰۹، ج ۴، ۱۳۳).

حال اگرچه در این ماده از قانون دریایی، به نوع شرکت و تقسیم‌بندی آن پرداخته نشده، لکن از سیاق، شرکت در کشتی، شرکت اختیاری و واقعی فهمیده می‌شود. مضافاً اینکه در این قانون مغایرت نسبی با فقه امامیه دیده می‌شود؛ زیرا این قانون (ماده ۷۱) در خصوص منافع مال مشترک و انتخاب مدیر عامل، رأی نصف به‌علاوه یک را معتبر می‌داند. و حال آنکه فقهای امامیه به‌ویژه در خصوص تصرف در منافع مال مشترک، نظر دیگری دارند و آن اینکه: در مال مشترک، هیچ یک از شرکا حق تصرف ندارند. مگر با اذن دیگر شرکا.

۵-۳. وثیقه دادن بار و اخذ وام

۵-۳-۱. اخذ وام

مطابق ماده ۱۰۲ قانون دریایی: «اخذ وام در مقابل وثیقه دادن تمام یا قسمتی از بار، تنها به وسیله

- بر اساس نظر فقهای امامیه و به تبع قانون مدنی، هرگاه زمان تأدیه دین فرا برسد و راهن، دین را نپردازد اگر مرتهن وکیل در فروش عین مرهونه باشد، می‌تواند بدون مراجعه به راهن و دادگاه، اقدام به فروش عین مرهونه و استیفای طلب خود از آن بنماید (نجفی اسفاد؛ شعبانی کندسری، ۱۳۹۴، ۱۹۴-۱۶۷).

۵-۲. اخذ تصمیمات شرکای کشتی

مطابق ماده ۷۱ قانون دریایی: «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 مدیرعامل و تجهیزکننده با رأی حداقل نصف به‌علاوه یک مجموع سهام اتخاذ می‌گردد».

- این ماده به دو موضوع پرداخته است:

- ۱- تصمیم در خصوص منافع مال مشترک
- ۲- تصمیم در خصوص انتخاب مدیر عامل و تجهیزکننده

و هر دو را به رأی «نصف به‌علاوه یک» منوط دانسته و حال آنکه در خصوص تصرف در منافع مال مشترک فقها نظر دیگری دارند. شهید اول می‌فرماید:

هیچ یک از شرکای متعدد حق ندارند در مال مشترک تصرف کنند مگر با اذن دیگر شرکا (عاملی) شهید اول)، ۱۳۹۳، ج ۱، ۲۶۳.

- ماده ۵۸۰ قانون مدنی جمهوری اسلامی، نیز به همین موضوع پرداخته، و تصرف در مال مشترک را منوط به اذن سایر شرکا دانسته است نه به رأی نصف به‌علاوه یک.

مضافاً اینکه: «مال مورد رهن» باید قابل تسلیم و تحویل دادن به مرتهن (رهن گیرنده) باشد (امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۳، ۶) و پر واضح است: مالی که به کشتی تحویل داده نشده، قابل تسلیم و تحویل به مرتهن نیست. بنابراین چنین مالی را نمی‌توان وثیقه قرار داد.

۵-۳-۲. ممنوعیت تحصیل وام به اعتبار منافع احتمالی

مطابق ماده ۱۰۳ قانون دریایی: «تحصیل وام به اعتبار منافع احتمالی از فروش کالا ممنوع است و وام‌دهنده فقط حق دریافت اصل وام را بدون حق مطالبه سود خواهد داشت».

تحصیل و دریافت وام به اعتبار منافع احتمالی، به دو دلیل صحیح نمی‌باشد:

۱- به دلیل اینکه در قرض و وام، شرط است که مال «عین مملوک» باشد، پس قرض دادن دین و منفعت، صحیح نمی‌باشد.

۲- در قرض و وام، شرط است که مال معین و معلوم باشد پس وام و قرض مال مبهم و نامعلوم، صحیح نمی‌باشد (امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۲، ۶۳۶).

بنابراین اگر مقرض (قرض‌دهنده)، مال را به قصد یا شرط به دست آوردن منافع احتمالی قرض دهد. در اینجا فقط شرط باطل است. اما اصل قرض و وام صحیح است، لذا فقط حق دریافت اصل وام را دارد (امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۲، ۶۴).

۵-۴. به دریا ریختن کالا

فرمانده کشتی مجاز است. مشروط بر اینکه وام برای تعمیر یا سایر مخارج فوق‌العاده کشتی یا بار آن و یا برای تعویض اشیایی باشد که بر اثر یک حادثه دریایی از بین رفته است و نیز منحصراً 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 جزو مخارج فوق‌العاده کشتی نخواهد بود. تشریفات تحصیل وام به موجب مقررات مذکور در ماده ۸۹ انجام می‌گیرد».

با توجه به اینکه مفاد این ماده نسبت به مفاد ماده ۸۹ خاص بوده و صرفاً به بخشی از مفاد ماده ۸۹ یعنی «اخذ وام در مقابل وثیقه گذاشتن تمام یا قسمتی از بار کشتی» پرداخته و از سوی، شرایط اخذ وام را همان شرایط و تشریفات مندرج در ماده ۸۹ دانسته، به نظر می‌رسد این ماده بعضاً تکراری و زائد باشد.

در این ماده دو نکته جدید وجود دارد:

یک، باری که به کشتی تحویل نشده، نمی‌توان آن را وثیقه قرار داد.

دو- هزینه‌های جاری کشتی جزء مخارج فوق‌العاده کشتی نخواهد بود.

- باری که به کشتی تحویل نشده، نمی‌توان آن را وثیقه قرارداد: از نظر فقهی نیز چنین باری نمی‌توان مورد وثیقه قرار گیرد. زیرا مال موضوع رهن یا «مال مرهونه» باید «معلوم و معین باشد» و در صورت معین نبودن مال مرهونه، عقد رهن باطل است (محقق حلی، ۱۴۰۳، ج ۲، ۷۶).

۱- برداشته شدن کیفر: اضطرار به تبع برداشتن تکلیف، کیفر را نیز بر می‌دارد (نجفی، ۱۳۶۲، ج ۴، ۲۶).

۲- ضمان: اضطرار، اگر ناشی از اکراه باشد، ضمان را از مضطر و مکره برداشته و متوجه اکراه‌کننده می‌کند. اما اگر ناشی از اکراه نباشد، مضطر ضامن است (نجفی، ۱۳۶۲، ج ۴، ۴۳۸).

۳- صحت و فساد معامله

معامله مضطر، در صورتی که اضطرار ناشی از اکراه باشد، باطل است. اما اگر ناشی از اکراه نباشد، معامله درست است (خویی، ۱۴۱۸، ج ۱، ۶۳).

بنابراین ماده ۱۰۹ مغایرتی با فقه امامیه ندارد، زیرا چنانچه بر اثر طوفان و حوادث غیرمترقبه و به منظور نجات کشتی، کارکنان و مسافران، فرمانده کشتی ناچار شود، برخی از اشیاء و اموال مورد وثیقه را به دریا بریزد، وام‌دهنده فقط نسبت به اموال باقی‌مانده، دارای حقوق ممتاز (مفاد ماده ۲۹) خواهد بود. همان‌طور که در کلام فقها بدان اشاره رفت، بر اضطرار (به‌عنوان یک قاعده فقهی). احکامی مترتب است، از جمله: برداشتن کیفر و ضمانت. لذا فرمانده کشتی در خصوص اموال ریخته شده به دریا، ضامن نیست، لکن وام‌دهنده در مقابل اموال باقیمانده، طبق همین قانون مطالبه حقوق ممتاز را دارد.

۵-۵. اجاره کشتی

۵-۵-۱. قرارداد اجاره

ماده ۱۳۵ قانون دریایی: «قرارداد اجاره کشتی، سندی است کتبی که بین مالک کشتی (یا نماینده مجاز او) و مستأجر منعقد می‌گردد و شرایط اجاره

مطابق ماده ۱۰۹ قانون دریایی: «چنانچه هنگام طوفانی بودن دریا، به منظور نجات کشتی و کارکنان کشتی و مسافران، اشیاء مورد وثیقه به دریا ریخته شوند، وام‌دهنده فقط نسبت به آن قسمت از اشیای مورد وثیقه که باقی مانده باشد دارای حقوق ممتاز خواهد بود».

مخاطرات یک سفر دریایی ممکن است منجر به ورود خساراتی به کشتی و محموله آن شود. در این صورت (مواقع) ناخدای کشتی می‌تواند به فراخور خطر به وجود آمده، برای حفظ و رهایی کشتی و محموله آن از خطر، هزینه‌های اضافی برای کشتی بنماید یا اقداماتی یا تصمیماتی را اتخاذ نماید که برای صاحبان کالا خسارت‌بار باشد. همانند اینکه بخشی از محموله و یا اجزا و قطعات کشتی را به دریا بریزد.

اضطرار، یکی از عناوین ثانویه در فقه است که وظیفه عملی مضطرا تبیین می‌کند و احکام اولیه (تکلیف) را از او برمی‌دارد.

قاعده اضطرار، گرچه در بسیاری از ابواب و موضوعات فقهی کاربرد دارد. لکن فقها عمده بحث آن را در باب اطعمه و اشربه (خوردنی‌ها و نوشیدنی‌ها) آورده‌اند.

اضطرار در لغت به معانی متعددی آمده است:

بیچارگی و ناچاری، درماندگی، لاعلاجی، ناگزیری، بی‌اختیاری، مجبور کردن و حاجت‌مند کردن کسی آمده است و نیز به معنای: زیان‌پذیری و قبول ضرر هم آمده است (ابن منظور، ۱۳۱۴، ج ۴، ۴۸۳؛ الخوری الشرتونی اللبنا، ۱۴۱۶، ج ۳، ۳۰۱).

برخی از احکامی که بر اضطرار بار می‌شود:

پس اجاره به حسب زمان مجهول صحیح نیست (امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۲، ۴۸۶).

این سفرها بین بندرهای مختلف محاسبه شده و برای هر قرارداد کشتی، تعداد مشخص دارند.

- همچنین در قرارداد اجاره کشتی، عنوان می‌شود که چه بخشی از کشتی به اجاره داده می‌شود.

ممکن است تمام کشتی به اجاره گذاشته شود یا ممکن است طبق توافق طرفین، بخشی از کشتی به اجاره داده شده و بخش دیگر از دسترس مستأجر خارج باشد.

- همچنین شروع زمان اجاره، از هنگامی محاسبه می‌شود که کشتی از بندر حرکت کرده و به آب برود.

- البته طرفین می‌توانند توافق دیگری در قرارداد خود داشته باشند هر گونه آسیبی از طرف مستأجر به کشتی وارد بشود، بر عهده‌ی مستأجر خواهد بود و باید خسارت بپردازد.

البته از نظر فقها، مستأجر جز در صورت تعدی و تفریط، ضامن عین مستأجره نیست (عاملی (شهید اول)، ۱۳۹۳، ج ۲، ۱۰؛ محقق حلی، ۱۴۰۳، ج ۲، ۱۸۰؛ امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۲، ۵۰۶).

۵-۵-۳. شروع اجاره

مطابق ماده ۱۳۸ قانون دریایی: «اگر کشتی در مقابل مبلغ و مدت معینی اجاره شده باشد، شروع اجاره از زمان حرکت کشتی از بندر خواهد بود. مگر آنکه خلاف آن در قرارداد قید شده باشد».

- در اجاره کردن اعیان و اشیا و قرارداد استفاده از منافع آنها، اولاً: باید مدت آن مشخص و معین باشد.

کشتی را برای مدت معین و یا برای یک یا چند سفر بین بنادر تعیین می‌کند». مبحث اجاره، از باب‌های مستقل فقهی است که مسائل مربوط به آن، تحت همین عنوان، در کتب فقهی به تفصیل بحث شده، لکن پاره‌ای از احکام آن به مناسبت، در دیگر باب‌های فقهی نیز مانند: صلات حج و تجارت آمده است.

۵-۵-۲. اجاره کامل کشتی

مطابق ماده ۱۳۷ قانون دریایی: «در صورتی که کشتی تماماً اجاره شده باشد، مورد اجاره شامل اتاق فرمانده یا مسکن کارکنان نخواهد بود. فرمانده نمی‌تواند بدون موافقت مستأجر از محل‌های مذکور برای حمل بار استفاده کند».

- اجاره کشتی قوانین خاصی دارد که هر کسی می‌خواهد کشتی را اجاره و کرایه کند، باید از آنها اطلاع داشته باشد.

- اولین قانون اجاره و کرایه کشتی این است که:

قرارداد اجاره کشتی، بین مالک کشتی یا نماینده قانونی او و شخص کرایه‌کننده بسته می‌شود. بنابراین اجاره دادن مال غیر، صحیح نیست مگر با اذن او (علامه حلی، ۱۳۸۸، ج ۲، ۳۰۱؛ امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۲، ۴۸۶).

طول این قرارداد بنا بر توافق طرفین می‌تواند بر حسب زمان یا بر حسب تعداد سفر حساب بشود.

- در قرارداد اجاره، عین مستأجره و منفعت، باید شرایطی داشته باشند. از جمله «معلوم بودن» آنهاست. باید معلوم باشد که مورد اجاره، تمام عین است یا قسمتی از آن؟ و همچنین منفعت باید معلوم باشد حالا یا با تعیین مقدار زمان یا عمل مشخص

ثانی)، ۱۴۱۹، ج ۵، ۲۱۰؛ طباطبائی یزدی، ۱۴۰۹، ج ۵، ۲۸۵؛ امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۲، ۴۹).

۵-۵-۵. تعهدات مستأجر

بر اساس ماده ۱۴۳ قانون دریایی: «مستأجر کشتی موظف است: ۱- کشتی را مطابق قرارداد اجاره بارگیری نماید. ۲- مال الاجاره را مطابق قرارداد اجاره بپردازد».

با انعقاد عقد اجاره، مؤجر و مستأجر متعهد به انجام تکالیفی نسبت به یکدیگر می‌باشند. در راستای حفظ حقوق مؤجر و مستأجر و نیز ثبات قرارداد در شرع و قانون، تعهداتی وضع و معین شده است که در این قانون فقط به دو مورد از تعهدات مستأجر پرداخته:

۱- بارگیری کشتی (عین مستأجره) مطابق قرارداد.

۲- پرداخت مال الاجاره مطابق قرارداد

نسبت به سایر تعهدات (مورد اشاره زیر) سکوت کرده و یا غفلت ورزیده و قانون در این خصوص نقص دارد.

۱. تعهد مستأجر در خصوص عدم تعدی و تفریط در عین مستأجره.

۲. تعهد مستأجر به استیفا از عین مستأجره با رعایت شرایط ضمن عقد

۳. تعهد مستأجر نسبت به عدم ممانعت جهت تعمیرات ضروری عین مستأجره

۴. تعهد مستأجر به عدم تغییر و احداث بدون اجازه مؤجر.

- مستأجر، فقط مالک منفعت است و عین مستأجره به‌عنوان امانت، جهت بهره‌برداری از منفعت آن، در

لذا چنانچه مدت اجاره معین نباشد، عقد اجاره باطل است. ثانیاً: تاریخ آغاز و پایان اجاره طبق توافق طرفین باید معلوم باشد در اجاره کشتی، اگر برای آغاز و شروع اجاره، توافقی نشده باشد، شروع آن، از زمان حرکت کشتی از بندر خواهد بود (عاملی (شهید اول)، ۱۳۹۳، ج ۲، ۱۲؛ علامه حلی، ۱۳۸۸، ج ۲، ۲۹۷).

۵-۵-۴. تحویل کشتی مورد اجاره

بر اساس ماده ۱۳۹ قانون دریایی: «اجاره‌دهنده کشتی موظف است کشتی را به همان نحو بر طبق همان شرایطی که در سند اجاره کشتی قید شده است در اختیار مستأجر قرار دهد».

- چنانچه قرارداد اجاره بین مؤجر و مستأجر منعقد شده باشد و تاریخ مشخص برای تحویل مورد اجاره (کشتی) به مستأجر تعیین شده باشد، مؤجر باید آن را طبق همان شرایط و اوصافی که در قرارداد ذکر شده، تحویل مستأجر دهد.

در غیر این صورت، ضمن اینکه مستأجر می‌تواند از طریق مراجع قانونی، مؤجر را ملزم به تحویل مورد اجاره نماید. چنانچه در شرایط و اوصاف کالای تحویل داده شده (کشتی) با کالای ذکر شده در قرارداد (کشتی مورد اجاره) مغایرتی باشد، مستأجر می‌تواند از خیار تخلف شرط استفاده نموده و نسبت به فسخ قرارداد یا قبول آن اقدام نماید.

لازم به ذکر است که در اجاره، به جز خیار مجلس، خیار حیوان و خیار تأخیر، خیارهای دیگر یعنی: خیار شرط، خیار "تخلف شرط"، خیار غبن، خیار رؤیت و ... نیز جاری می‌شود (جبعی عاملی (شهید

آن مستأجر، در برابر مالی که به موجر می‌دهد، برای مدت معین مالک منافع عین مستأجره می‌شود. یعنی همان سلطه و اختیار استفاده مالک را از عین مورد اجاره دارد؛ بنابراین اجاره عقدی تملیکی و معوض و موقت می‌باشد. مطابق ماده ۱۴۵ قانون دریایی: «مستأجر موظف است در صورتی که قبل از حرکت کشتی و عدم بارگیری، بدون دلیل از انجام قرارداد اجاره خودداری نماید نصف مال الاجاره مندرج در قرارداد اجاره را به مالک کشتی بپردازد».

- عقد اجاره، جز عقود و قراردادهای لازم است. یعنی هیچ یک از موجر و مستأجر تا پایان مدت قرارداد، حق فسخ یک‌طرفه اجاره را ندارد. بنابراین اگر مستأجر به صورت یک‌طرفه و بدون دلیل از انجام قرارداد خودداری نماید، باز هم ملزم به پرداخت مال الاجاره خواهد بود. و عقد جز با اقاله طرفین و یا فسخی که مستند به خیار باشد، فسخ نمی‌شود (علامه حلی، ۱۴۱۰، ج ۲، ۴۴۹؛ امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۲، ۴۱۲).

بنابراین با اینکه در این ماده آمده است که: اگر قبل از حرکت کشتی و عدم بارگیری مستأجر بدون دلیل از انجام قرارداد اجاره خودداری نماید. باید نصف مال الاجاره را بپردازد، با نظر فقهاء که می‌فرمایند: باید مال الاجاره پرداخت نماید مغایرتی ندارد، زیرا چگونگی و میزان پرداخت مال الاجاره براساس توافقی خواهد بود که قبلاً حاصل شده و در قرارداد ذکر شده است.

۵-۵-۷. آثار قوه قهریه (فورس مازور)

بر اساس ماده ۱۵۰ قانون دریایی: «الف) در صورتی که کشتی نتواند به علت قوه قهریه از بندر خارج شود

اختیار او قرار می‌گیرد و لذا بدون تعدی و تفریط ضامن عین نیست (ابن البراج طرابلسی، ۱۴۱۱، ۵۸؛ محقق حلی، ۱۴۰۳، ج ۲، ۱۸۶).

۵-۵-۵. میزان بارگیری

بر اساس ماده ۱۴۴ قانون دریایی «مستأجر موظف است در صورتی که کشتی را کمتر از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید تمام مال الاجاره را طبق قرارداد بپردازد و در صورتی که کشتی را بیش از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید موظف است به همان نسبت کرایه را افزایش دهد».

مستأجر می‌تواند تمام یا قسمتی از عین را اجاره کند و بر همان مقدار هم سلطه پیدا می‌کند و جانشین مالک می‌شود. حال اگر از آن ظرفیت مورد اجاره استفاده کامل نکند، از جیب خودش رفته و چون مانعی در کار نبوده باید مال الاجاره آن را پرداخت نماید، مگر آنکه مالک/موجر، همه چیزهایی که بهره‌برداری کامل از عین، به آن منوط بوده، در اختیار مستأجر قرار ندهد (عاملی (شهید اول)، ۱۳۹۳، ج ۲، ۱۵؛ امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۲، ۴۱۰).

بنابراین چنانچه بیش از ظرفیت مورد اجاره، بارگیری نماید، اولاً اجازه آنرا نداشته، ثانیاً خلاف قرارداد عمل کرده، ثالثاً تصرف مال غیر نموده، لذا باید جبران نماید.

۵-۵-۶. عدم انجام قرارداد اجاره

اجاره عقدی است که به موجب آن مستأجر مالک منافع عین مستأجره می‌شود، اجاره‌دهنده را موجر و اجاره‌کننده را مستأجر و مورد اجاره را عین مستأجره گویند. اجاره در اصطلاح عقدی است که به موجب

عذر خاص است و وضعیت قرارداد در این دو نوع عذر متفاوت است» (شیخ طوسی، ۱۳۸۷، ج ۲، ۱۷).

از نظر مرحوم خوئی «بین عذر خام و عذر خاص باید تفصیل قائل شد. عذر عام را باید به منزله تلف محسوب کرده و اجاره را باطل می‌کند. اما عذر خاص، مطلقاً بطلان و یا فسخ اجاره را به همراه ندارد» (خوئی، ۱۴۱۸، ج ۳، ۱۸۹).

به موجب قاعده «بطلان کل عقد بتعدّر الوفاء بمضمونه» هر عقدی که وفاء به مضمون آن متعدّر باشد، باطل است، اگر موضوع قرارداد به واسطه قوه قهریه، تلف شود یا امکان بهره‌برداری از آن فراهم نباشد، تعدّر وفاء به مضمون عقد ایجاد شده و عقد باطل می‌شود (موسوی بجنوردی، ۱۴۱۹، ج ۵، ۲۶۵).

به نظر می‌رسد بتوان از قواعد فقهی: لاضرر، نفی عسر و حرج، تکلیف ما لا یطاق و نیز قاعده استیمان در این خصوص استفاده نمود، زیرا در کلیه مواردی که به واسطه قوه قهریه، مال تلف شود و یا امکان استفاده از آن وجود نداشته باشد، شخص متعهد، ضامن پرداخت خسارت نمی‌باشد.

حال در ماده ۱۵۰ قانون دریایی ایران، سخن از توقف کشتی و تأخیر در حرکت آن از محل بندر و یا در خارج از بندر، به علت قوه قهریه است، به طوری که این توقف باعث بروز خساراتی به طرفین عقد شود گرچه توقف صرف، باعث بطلان قرارداد اجاره برای مدت متعارفی نمی‌شود، لکن خسارات وارده از طرفین قابل مطالبه نخواهد بود. و نیز چنانچه کشتی در خارج از بندر و در مسیر راه، به علت قوه قهریه برای مدتی متوقف گردد، مال الاجاره اضافی به مالک

قرارداد اجاره برای مدت متعارف به قوت خود باقی می‌ماند و خسارات ناشی از تأخیرات در حرکت کشتی، قابل مطالبه نخواهد بود. (ب) در صورتی که کشتی برای مدتی معلوم و یا برای سفر معینی به مبلغ مشخص اجاره شده باشد و ضمن مسافرت به علت قوه قهریه، متوقف شود هیچ‌گونه مال الاجاره اضافی نسبت به مدتی که کشتی متوقف شده است تعلق نخواهد گرفت، در زمان توقف، غذا و مسکن کارکنان کشتی جزو خسارات وارده محسوب می‌گردد.

ترکیب «قوه قاهره» در فقه امامیه وجود ندارد، لکن فقها به جای این ترکیب از واژه‌های چون: امر سماوی، خوف عام، عذر خاص و عذر عام و جائحه (هر آفت آسمانی که تمام یا بعضی از محصول را از بین می‌برد) استفاده نموده‌اند.

علامه در قواعد در باب اجاره از واژه «خوف عام» استفاده کرده است در فقه امامیه عمده مطالب پیرامون قوه قاهره در ابواب صلاه، اجاره، مزارعه و بیع مطرح شده است و در باب اجاره از تأثیر این قوه بر قرارداد سخن به میان آمده است (علامه حلی، ۱۴۰۴، ج ۲، ۲۹۰).

«فقهای امامیه قوه قاهره را به دو عذر عام و خاص تقسیم کرده‌اند و برای هر کدام حکم متفاوتی را در نظر گرفته‌اند. مراد از عذر عام: حوادث طبیعی است که از قدرت شخص خارج است و عذر خاص: مانعی که برای شخص به وجود می‌آید، به عنوان مثال: شخصی مرکبی را اجاره می‌کند که به شهر دیگری سفر کند، اگر سیل و طوفان مانع سفر شود، عذر عام است و اگر مرض و بیماری مستأجر مانع سفر شود،

بدون تردید یکی از شرایط عین مستاجر این است که ممکن الانتفاع باشد یعنی انتفاع از آن مقدور باشد (محقق حلی، ۱۴۰۳، ج ۲، ۱۸۶). حال وقتی کشتی مورد اجاره معلوم شود که قابلیت دریانوردی نداشته، بالتبع مال الاجاره‌ای نیز پرداخت نخواهد شد، بنابراین ماده ۱۵۸ قانون دریایی با نظر فقها و فقه امامیه مغایرتی ندارد زیرا چنان که اشاره شد، از نظر فقهی، اجاره عین مستاجرهای که انتفاع از آن ممکن نباشد، صحیح نیست.

۵-۶. تصادم در دریا

۵-۶-۱. تصادم در دریا و جبران خسارت

مطابق ماده ۱۶۳ قانون دریایی: «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 و لوانکه کشتی‌ها یا یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشند».

هم‌چنین بر اساس ماده ۱۶۴ قانون دریایی: «اگر تصادم در نتیجه خطای یکی از کشتی باشد جبران خسارات به عهده طرفی است که مرتکب خطا شده است».

اگر منظور «به هم خوردن» است «تصادف» و اما اگر منظور «به هم کوفته شدن» و «به سختی به هم خوردن» است «تصادم» و از آنجا که کشتی‌ها در دریا، نوعاً به شدت و به سختی به هم کوفته می‌شوند و برخورد می‌کنند، واژه تصادم به کار برده می‌شود.

کشتی‌ها در دریا با سوانح دریایی مختلفی مواجهه هستند که باعث بروز خسارات مالی و جانی می‌شوند. سوانح از طرق مختلف به دسته‌های

تعلق نخواهد گرفت. به نظر می‌رسد این ماده از قانون، از نظر فقهی، با نظر فقها مغایرت نسبی داشته باشد و کاملاً هماهنگ نباشد، زیرا در قانون یادشده، تفاوت و تفصیلی میان عذر عام و عذر خاص قائل نشده است، چراکه نظر فقها به‌ویژه مرحوم خوئی، بر بطلان قرارداد اجاره در صورت وقوع عذر عام است و ادله دیگری نیز آن را تأیید می‌کند.

۵-۵-۸. عدم پرداخت مال الاجاره

بر اساس ماده ۱۵۸ قانون دریایی: «در صورتی که مستأجر ثابت نماید کشتی هنگام حرکت با وجود دارا بودن گواهینامه‌های لازم، قابلیت دریانوردی نداشته است مال الاجاره کشتی به فرمانده پرداخت نخواهد شد و حتی فرمانده مسئول خسارات وارده خواهد بود».

- قبلاً در ماده ۱۳۷ اشاره شد که:

موجر در مقابل مستأجر تعهداتی دارد از جمله: تحویل و تسلیم عین مستأجره (در اینجا کشتی) با توابع آن به مستأجر، به نحوی که وی بتواند انتفاع مقصوده و ممهوده را از آن ببرد.

بنابراین اگر مستأجر ثابت نماید که عین مستأجره (یعنی کشتی) قابلیت دریانوردی را نداشته و نمی‌تواند انتفاع مقصوده را از آن ببرد، حق فسخ داشته و در صورتی که خساراتی هم به وی وارد شده باشد، می‌تواند آن را مطالبه نماید. چراکه اجاره چیزی که انتفاع از آن ممکن نبوده صحیح نیست (امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۲، ۴۸۶؛ ابن البراج طرابلسی، ۱۴۱۱، ۶۲).

«هر کس بدون مجوز قانونی، عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتي یا به هر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده، لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد».

لذا قاعده کلی در جبران خسارت این است که اگر شخص به صورت عمد یا غیر عمد، موجبات ورود خسارت به دیگری را فراهم آورد و یا مال او را تلف نماید، مسئول جبران خسارت خواهد بود (محقق داماد ۱۳۸۸، ج ۲، ۲۱۷).

۵-۶-۲. مرور زمان

بر اساس ماده ۱۷۰ قانون دریایی «الف) مرور زمان دعاوی مربوط به جبران خسارات مذکور در این فصل، دو سال، از تاریخ وقوع تصادم می‌باشد. ب) کسی که به موجب بند (ج) ماده ۱۶۵ بیش از سهم مسئولیت خود خساراتی را پرداخته است تا یکسال از تاریخ پرداخت، حق مطالبه مبلغ اضافی را از مسئول متضامن ندارد».

در آثار فقهای امامیه، در مورد مرور زمان کیفری، بحثی نشده است؛ ولی با توجه به قواعد و اصول فقهی در خصوص نفی یا تأیید آن بحث شده است که برای نمونه به نظرات برخی از این فقها پرداخته می‌شود.

- برخی فقهای شیعه در شمول مرور زمان به تعزیرات، صراحتاً بحثی نکرده‌اند اما در حدود با به کار بردن واژه «تقادم» این بحث را در زنا مطرح کرده‌اند و معتقدند:

مختلفی تقسیم می‌شوند. یکی از مهم‌ترین انواع سوانح دریایی «تصادم دریایی» است. تصادم دریایی علل مختلفی دارد که مهم‌ترین آن خطای انسانی است.

«تصادم در دریا چند گونه است: ۱- تصادم ناشی از حوادث غیر مترقبه؛ ۲- تصادم ناشی از قوه قهریه (فورس ماژور)؛ ۳- تصادم ناشی از علل مشکوک و مردد؛ ۴- تصادم ناشی از خطا انسانی (تقصیر متعهد)».

در سه مورد اول، خسارت دیده، حق مطالبه زیان و خسارت وارده را ندارد، زیرا در مواردی که متعهد به واسطه حادثه‌ای که دفع آن خارج از حیطه اقتدار اوست، نتواند از عهده تعهد خود بر آید، محکوم به تادیبه خسارت نخواهد بود.

زیرا بر اساس قاعده لاضرر، هر نوع ضرر و زیان ناشی از حوادث غیرمترقبه و قوه قهریه را از متعهد نفی می‌کند (مکارم شیرازی، ۱۳۷۰، ج ۱، ۱۵۹).

- اما مورد چهارم تصادم، چون ناشی از خطا و تقصیر متعهد (مستأجر) است. وی محکوم به جبران خسارت و تادیبه آن است. زیرا که بر اساس قاعده اتلاف «هر کس مال غیر را تلف کند. ضامن آن است و باید مثل یا قیمت آن را بدهد، اعم از اینکه از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد، و اعم از اینکه عین باشد یا منفعت و اگر آن را ناقص یا معیوب کند ضامن نقص قیمت آن مال است» (موسوی بجنوردی، ۱۴۱۹، ج ۵، ۳۷۰).

- در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی مقرر گردیده:

کند. فتوای داده‌اند که: حق دعوی در هیچ موقع، به خاطر مرور زمان، ساقط نمی‌گردد (محقق داماد، ۱۳۸۸، ج ۲، ۴۲).

بنابراین مفاد بند الف ماده ۱۷۰ قانون دریایی ایران، با فقه امامیه مغایرت آشکاری دارد، زیرا در این ماده، مرور زمان را محدود به ۲ سال از تاریخ وقوع تصادم نموده است و حال آنکه آنچه مورد اتفاق فقهای امامیه می‌باشد این است که مرور زمان را مغایر موازین شرعی دانسته‌اند و برای آن محدودیت زمانی قائل نشده‌اند.

۶. نتیجه

قانون دریایی ایران علاوه بر نواقص و کاستی‌های فقهی در بسیاری از موارد با فقه امامیه انطباق دارد. مضافاً اینکه این قانون، با نواقص و کاستی‌های دیگری نیز روبرو می‌باشد. از جمله: (۱) آبیان، که نقش حیاتی و بسزایی در اقتصاد جامعه و حفظ محیط زیست دارند، در این قانون مورد توجه قرار نگرفته که ضروری است در بازنگری و اصلاح ساختاری این قانون، به این موضوع و ابعاد آن پرداخته شود. (۲) توقیف کشتی، بخش مهمی است که در قانون دریایی ایران نیامده و در حال حاضر دولت جمهوری اسلامی برای توقیف کشتی، بر اساس قانون آئین دادرسی مدنی و قوانین تجارت عمل می‌کند. (۳) قانون دریایی ایران فاقد قانون و مقررات انتقال کشتی‌های مغروق از دریا و مسئولیت‌های آن می‌باشد. (۴) ماده ۱۹۴ این قانون مبنی بر «مواردی که در این قانون و سایر قوانین مللکی پیش‌بینی نشده است، ملاک اصول و عرف بین المللی خواهد بود»، رعایت نمی‌شود. (۵) فقدان قضات متخصص در امور دریایی و هم‌چنین کارشناسان تخصصی در

گذشت زمان، باعث عدم قبول شهادت و سقوط کیفر نمی‌شود بلکه هر گاه جرمی اثبات گردد می‌بایستی مجرم کیفر شود (انصاری و همکاران، ۱۳۸۶، ۱۹۵).

محقق حلی در این باره می‌گوید:

«لا یقَدْحُ تقادمُ الزنا فی الشهاده و فی بعض الأخبار إن زاد عن سته أشهر لم یسمع و هو مطرح» یعنی: مرور زمان زنا به شهادت، ضرر نمی‌رساند. در بعضی از احادیث است که زیادتر از شش ماه شهادت استماع نمی‌شود. این روایت مورد عمل فقهاء قرار نگرفته است (محقق حلی، ۱۴۰۳، ج ۲، ۱۴۰).

شهید ثانی در مسالک الأفهام می‌گوید:

وقتی سبب تام حد به وجود آید با مرور زمان ساقط نمی‌شود چون اصل، بقای آن است و روایتی که برخلاف این حکم رسیده متروک است و به آن عمل نشده... (جبعی عاملی (شهید ثانی)، ۱۴۱۹، ج ۴، ۵۳۱).

امام خمینی نیز در تحریر الوسیله در کتاب حدود، توبه مرتکب را از موارد سقوط مجازات حد، تلقی نموده است نه مرور زمان. در باب حد زنا می‌گوید: اگر زنا کار قبل از اقامه بینه، توبه نماید حد رجم یا جلد از او ساقط می‌شود و اگر بعد از آن، توبه نماید ساقط نمی‌شود و امام (ع) حق عفو بعد از قیام بینه را ندارد. ولی حق عفو بعد از اقرار را دارد و اگر قبل از اقرار، توبه نماید ساقط می‌شود (امام خمینی، ۱۳۸۴، ج ۲، ۸۶۷).

مشهور علمای امامیه به استناد نصوص و روایات و اصله این معنا که «الحقّ القدم لا یزیده شیء» یعنی حق، هر چه قدیم باشد چیزی نمی‌تواند آن را زایل

در این پژوهش تضاد منافع وجود ندارد.

دستگاه قضایی کشور و عدم وجود حقوق دانان کافی دریایی. ۶) عدم وجود امکانات کافی آموزشی در خصوص حقوق دریایی و حقوق دریاها. ۷) عدم تعریف مسئولیت‌های فرمانده و خدمه کشتی. مطالعه مقررات رهن دریایی ایران نشان می‌دهد که هرچند قانون‌گذار قانون دریایی، رهن کشتی را تعریف نکرده و مفهوم کشتی را که در تمام ابواب قانون مذکور کارایی داشته باشد، بیان نکرده و بسیاری از مسائل مربوط به انعقاد و حتی آثار رهن کشتی را به صراحت تعیین ننموده است، اما به‌عنوان قاعده می‌توان گفت که انعقاد و آثار رهن کشتی اصولاً تابع قواعد عمومی است، مگر اینکه قانون دریایی متضمن حکمی خاص باشد؛ اما باید توجه داشت که رعایت مصالح اجتماعی و ضرورت‌های اقتصادی قانون‌گذار را در بسیاری از موارد وادار به تخلف از اجرای قواعد عمومی ساخته است که از جمله آن‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: قبض عین مرهونه اثری ر صحت عقد رهن کشتی ندارد؛ ثبت عقد رهن الزامی است و اثر آن تقدم رهن ثبت شده است و رهنی که ثبت نشده است، در برابر رهن ثبت شده قابل استناد نیست؛ علم تفصیلی به مورد رهن شرط صحت آن نیست؛ فرمانده کشتی می‌تواند در صورت وجود شرایط مندرج در قانون و حتی علیرغم منع مالک، در ازای دریافت وام کشتی را به رهن دهد و مالک کشتی را پایبند به آن سازد.

۷. سهم نویسندگان

همه نویسندگان در مقاله حاضر مشارکت برابر داشته‌اند.

۸. تضاد منافع

منابع

فارسی

- قرآن کریم

- انصاری، قدرت‌الله؛ بهشتی، ابراهیم؛ طباطبائی، سیدعلی اکبر؛ انصاری، محمدجواد، تعزیرات از دیدگاه فقه و حقوق جزا، چاپ دوم، تهران، انتشارات پژوهشگاه علم و فرهنگ اسلامی، ۱۳۸۶.

- محقق داماد، سید مصطفی، قواعد فقه (بخش مدنی)، جلد دوم، چاپ نهم، تهران، مرکز نشر علوم اسلامی، ۱۳۸۸.

- نجفی اسفاد، مرتضی؛ شعبانی‌کندسری، هادی، «تحلیل فقهی - حقوقی قواعد و مقررات مربوط به رهن دریایی»، مجله مطالعات حقوقی، شماره سه، ۱۳۹۴.

عربی

- ابن البراج طرابلسی، القاضی عبدالعزیز، جواهرالفقه، تحقیق ابراهیم بهادری، چاپ دوم، قم، الناشر جامعه المدرسين، ۱۴۱۱.

- ابن منظور، محمد بن مکرم، لسان العرب، جلد چهارم، الطبعة الثالث، بیروت، الناشر دار صادر، ۱۴۱۴.

- امام خمینی، سیدروح الله، تحریرالوسیله، جلد دوم و سوم، چاپ هفتم، قم، موسسه مطبوعات دارالعلم، ۱۳۸۴.

- جبعی عاملی (شهید ثانی)، زین الدین بن علی، الروضة البهیه فی شرح اللمعة دمشقیه، جلد سوم،

چاپ نهم، قم، انتشارات دفتر تبلیغات اسلامی حوزه علمیه قم، ۱۳۷۰.

- جبعی عاملی (شهید ثانی)، زین الدین بن علی، مسالک الافهام الی التفیح شرایع الاسلام، جلد چهارم و پنجم، چاپ اول، قم، موسسه المعارف الاسلامیه، ۱۴۱۹.

- الخوری الشرتونی اللبنانی، سعید، أقرب الموارد فی فصح العربیه والشوارد، جلد سوم، الطبعة الاول، قم، الناشر دارالاسوه، ۱۴۱۶.

- خویی، سید ابوالقاسم، موسوعه الامام الخویی، جلد اول و سوم، چاپ دوم، قم، مؤسسه احیاء آثار الامام الخویی، ۱۴۱۸.

- شیخ طوسی، محمد بن حسن، المبسوط فی الفقه الامامیه، مصحح محمدتقی کشفی، جلد دوم، چاپ سوم، تهران، المكتبة المرتضویه، ۱۳۸۷.

- طباطبائی یزدی، سیدکاظم، العروه الوثقی و تکملتها، جلد پنجم، چاپ دوم، بیروت، مؤسسه الاعلمی، ۱۴۰۹.

- عاملی (شهید اول)، محمد بن مکی، اللمعه دمشقیه، ترجمه اسدالله لطفی، جلد اول و دوم، چاپ پنجم، تهران، انتشارات خرسندی، ۱۳۹۳.

- علامه حلی، حسن بن یوسف، قواعد الاحکام، جلد دوم، چاپ سوم، قم، انتشارات رضی چاپ، ۱۴۰۴.

- علامه حلی، حسن بن یوسف، نهایه الاحکام، تحقیق السید مهدی رجایی، جلد دوم، چاپ ششم، قم، الناشر مؤسسه اسماعیلیان، ۱۴۱۰.

- علامه حلي، حسن بن يوسف، تبصره المتعلمين، ترجمه ابوالحسن شعراني، چاپ دوم، تهران، كتابفروشي اسلاميه، ١٣٦٨.
- علامه حلي، حسن بن يوسف، تذكره الفقهاء، جلد دوم، چاپ چهارم، قم، الناشر المكتبه المرتضويه، ١٣٨٨.
- محقق اردبيلي، احمد بن محمد، مجمع الفائده والبرهان في شرح إرشاد الأذهان، جلد چهارم، مصحح علي پناه اشتهاودي و مجتبي عراقي، جلد چهارم، چاپ سوم، قم، الناشر جامعه المدرسين، ١٤٠٩.
- محقق حلي، جعفر بن الحسن، شرايع الاسلام في مسائل الحلال والحرام، جلد دوم، چاپ چهارم، بيروت، دارالاضواء، ١٤٠٣.
- محقق كركي، علي بن حسين، جامع المقاصد، جلد پنجم، چاپ اول، قم، نشر مؤسسه آل البيت (ع)، ١٤٠٨.
- مكارم شيرازي، ناصر، القواعد الفقيهيه، جلد اول، چاپ سوم، قم، مدرسه الامام علي بن ابي طالب، ١٣٧٠.
- موسوي بجنوردي، سيد حسن، قواعد فقيهيه، جلد سوم و پنجم، چاپ هفتم، قم، نشر الهادي، ١٤١٩.
- نجفي، محمد بن حسن، جواهر الكلام في شرح شرائع الاسلام، جلد چهارم، چاپ هفتم، بيروت، دار احياء التراث العربي، ١٣٦٢.

