

وثیقه و تلف مورد وثیقه در قانون دریائی ایران و مقایسه آن با مبانی فقهی و حقوق مدنی

دکتر مرتضی نجفی اسفاد *

براساس مقررات قانون دریائی ایران فرمانده کشتی در غیاب مالک و به منظور تأمین احتیاجات خود، مجاز است تا بار و کرایه حمل و حتی خود کشتی را نزد مرتهن وثیقه بگذارد. این رهن با آنچه که در فقه شیعه و قانون مدنی ایران آمده از جهاتی متفاوت است در این مقاله سعی شده است تا این تفاوتها مورد مطالعه قرار گیرد.

وثیقه و تلف آن

وثیقه در لغت به معنی استوار و آنچه که به آن اعتماد شود گفته می‌شود^۱ و در اصطلاح حقوقی چنانکه ماده ۷۷۱ قانون مدنی مقرر داشته است «عقدی است که به موجب آن مدیون مالی را برای وثیقه به داین می‌دهد». از نظر فقهی در سپردن رهن تفاوتی نیست که دین در وطن ایجاد گردد یا در حین سفر مهم آن است که مالی نزد مرتهن بعنوان وثیقه نهاده شود.^۲ یکی از مصادیق بارز، نهادن وثیقه موضوع بند ۵ ماده ۲۹ قانون دریائی در بخش حقوق ممتازه دریائی است. در این قسمت از قانون دریائی قانونگذار فرمانده کشتی را مجاز دانسته است تا تحت شرایط خاصی به منظور تأمین احتیاجات واقعی خود و با هدف حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر کالای کشتی را به رهن بگذارد. در نوشتار حاضر سعی شده است تا دو موضوع به شرح ذیل در دو بخش جداگانه مورد بررسی قرار گیرد:

* عضو هیأت علمی دانشکده علوم قضایی و خدمات اداری

۱- ترمینولوژی حقوقی، تألیف دکتر محمد جعفری لنگرودی صفحه ۷۳۵، شماره ۵۹۱۰

۲- شیخ طوسی (ره) در کتاب خلاف می‌فرماید: یحوز الرهن فی السرور والحضر و به قال جمیع الفقهاء، و قال مجاهد: لایحوز الا فی سفر و حکى ذالک عن داود برگرفته از کتاب: سلسلة البانیع الفقیه، تألیف علی اصغر مروارید، بیروت

موسسه فقه الشیعه، چاپ اول، جلد ۳۷، ص ۲۳

۱- اختیارات فرمانده در نهادن و وثیقه

۲- ماهیت وثیقه و تلف مورد وثیقه در حقوق دریایی و تفاوت آن با فقه و حقوق مدنی

بخش اول - اختیارات فرمانده در نهادن و وثیقه

از آنجائیکه فرمانده کشتی در غیاب مالک و نماینده او ذیصلاحترین شخص در کشتی شناخته میشود. بنابراین از اختیارات وی است که بتواند تمام یا قسمتی از بار کشتی را «وثیقه» بدهد و در مقابل آن وام اخذ نماید.^۱ ماده ۸۹ قانون دریائی در باب وظایف و مسئولیت فرمانده و کارکنان کشتی در همین رابطه مقرر کرده است:

«اگر ضمن سفر جهت تعمیر و یا تعویض بعضی از تأسیسات ضروری کشتی و یا مخارج فوری و لازم دیگر وجوه مورد احتیاج در دسترس نباشد فرمانده می تواند وجوه مذکور را در وهله اول با وثیقه گذاشتن کشتی و یا کرایه باربری و سپس با وثیقه گذاشتن بار کشتی و با رعایت شرایط ذیل قرض و یا در موارد ضروری و حیاتی با فروش بار کشتی و جبه لازم را تحصیل نماید». آنچه که مربوط به محاکم و آراء قضائی میشود، این اختیارات وسیع پیش‌بینی شده برای فرمانده را نیز یک امر مثبت و ضروری جهت راه‌اندازی فعالیت کشتیرانی تلقی نموده و آن را برای ادامه سفرهای دریائی یک واقعیت اجتناب ناپذیر معرفی نموده است.^۲

همانطوریکه ملاحظه می شود قانون دریائی ایران همانند قوانین دیگر کشورها به ویژه کشورهای انگلستان و فرانسه^۳ دست فرمانده را در وثیقه گذاری بسیار باز گذاشته تا اینکه او بتواند یا از طریق رهن گذاشتن خودکشی و یا کرایه باربری نزد مرتهن مشکل موجود را مرتفع نماید و یا از طریق وثیقه گذاری بار کشتی احتیاجات خود را تأمین نماید. اما علیرغم این اختیارات وسیع نباید فراموش کرد که مجاز بودن فرمانده به شرحی که آمد مشروط به یک واقعیت است و آن اینکه وثیقه دادن و اخذ

۱- مراجعه شود به ماده ۸۷ قانون دریائی ایران مصوب سال ۱۳۴۳.

۲- به رأی صادره در پرونده *The Gaetano and Maria* مراجعه شود، حقوق دریائی، حقوق حمل و نقل دریائی کالا، نویسنده، پروفیسور هاردی ابوامی، ترجمه دکتر منصور پور نوری، ناشر مؤسسه انتشاراتی جهاد دانشگاهی (ماجد) تاریخ انتشار ۱۳۷۵، ص ۱۸۹.

۳- این اختیارات در حقوق انگلستان تحت عنوان *Respondentia, Bottomry* و در حقوق فرانسه تحت عنوان *Contrat a La gross, prete a La gross* مورد بحث قرار گرفته است.

وام برای تعمیر یا سایر مخارج فوق العاده کشتی یا بار آن و یا برای تعویض اشیائی باشد که بر اثر حادثه دریائی از بین رفته است و نیز منحصرأً برای تعقیب سفر کشتی به بندر مقصد باشد.^۱

بخش دوم - ماهیت وثیقه و تلف مورد وثیقه در حقوق دریائی و تفاوت آن با فقه و حقوق مدنی
اگر چه رهن در قانون مدنی مبحث خاصی را به خود اختصاص داده و در نتیجه محققین و حقوقدانان در مطالعه و بررسی رهن ابزارهای حقوقی مورد احتیاج و استناد خود را عمدتاً در این مبحث جستجو می کنند و بنابراین شاید خود را از مراجعه به دیگر قوانین و مقررات کشور بی نیاز بدانند.^۲
اما جالب است که بدانیم اصول و مقررات راجع به رهن در حقوق مدنی و فقه لااقل از دو جهت یکی در «قبض کالای مورد وثیقه» و دیگری در «تلف مورد وثیقه» با مقررات قانون دریائی متفاوت هستند.

مبحث اول - قبض مورد وثیقه از دیدگاه حقوق دریائی و مبانی فقهی و حقوق مدنی
در قانون دریائی، قانونگذار در ماده ۴۲ راجع به کشتی به صراحت بیان داشته است که «قبض شرط صحت رهن نیست». اگر چه در مورد قبض بار و کالاهای کشتی به این صراحت سخنی به میان نیامده است ولی با توجه به سیاق مواد مربوط به رهن و نیز ماهیت و فلسفه آن می توان گفت که قبض بار نیز نباید شرط رهن باشد. اما در فقه سخن در این است که آیا در رهن کشتی و بار قبض شرط است یا نه؟ در بین فقهای امامیه سه نظر معروف ارائه شده است. یک نظر اینکه قبض شرط صحت است. نظر دیگر اینکه قبض شرط لزوم عقد رهن می باشد و مادامی که عین مرهونه به قبض مرتهن در نیامده است عقد جائز می باشد. و بالاخره نظر سوم این است که قبض تأثیری بر صحت و لزوم عقد رهن نداشته بلکه عقد رهن از طریق ایجاب و قبول به طور لزوم محقق می گردد.^۳ با مراجعه به ماده ۷۷۲ قانون مدنی که مقرر می دارد: «مال

۱- مراجعه شد به ماده ۱۰۲ قانون دریائی

۲- در قانون مدنی فصل هجدهم آن شامل مواد ۷۷۱ الی ۷۹۴ به رهن اختصاص یافته است.

۳- حقوق مدنی جلد ۲، تألیف دکتر سید حسن امامی، ناشر انتشارات اسلامی، نوبت چهاردهم صفحات ۴۱۴ و ۴۱۵.

مرهون باید به قبض مرتهن یا به تصرف کسی که بین طرفین معین می‌گردد داده شود ولی استمرار قبض شرط صحت معامله نیست» از یک سو و تطبیق ماده ۴۲ قانون دریائی با نظریات سه‌گانه فوق از سوی دیگر چنین به نظر می‌رسد که قانون مدنی با نظر اول و قانون دریائی با نظر سوم موافق باشد. حال در مقابل این نتیجه دو سؤال مطرح می‌گردد. نخست آنکه آیا قانونگذار به هنگام تدوین قانون دریائی سهواً نظریه سوم را پذیرفته است و یا اینکه عمداً و آن هم به دلیل خاص پذیرای آن شده است؟ و ثانیاً اگر در رهن کشتی و بار قبض در کار نباشد و اثری بر صحت و یا عدم صحت عقد نداشته باشد، آیا این برداشت با مبانی فقهی و حقوقی ما سازگار است یا خیر؟ در پاسخ به سؤال اول می‌توان گفت ظاهراً قانونگذار با توجه به عرف رایج در صنعت کشتیرانی معطل ماندن کشتی را بخاطر تأمین احتیاجات و مخارج یومیه خود پسندیده و معقول ندانسته فلذا رفتار شایسته و عاقلانه را در آن می‌بیند که در اسرع وقت اعتبار لازم جهت رفع مشکلات و مانع حادث به طریق مقتضی تحصیل گردد. به همین دلیل است که به موازات بند ۵ ماده ۲۹ که صراحتاً فرمانده کشتی را مجاز در انعقاد قراردادهای خارج از بندر می‌داند، در ماده ۴۲ قبض را که، بدون تردید با تأخیر کشتی ملازمه دارد، شرط صحت عقد رهن ندانسته و به عبارت روشنتر قانون را با طبیعت ویژه حمل و نقل دریائی سازگار ساخته است.

و اما، در مورد سؤال دوم، اگر چه پاسخ این سؤال به شرح فوق و به صورت اجمالی داده شد مع الوصف اگر در پی روشنتر شدن جایگاه مفاد ماده ۴۲ قانون دریائی در میان مبانی فقهی و حقوقی کشورمان باشیم به نظر می‌رسد که بدین منظور بتوانیم این نحوه رهن را با نظریات شیخ طوسی (رضوان الله تعالی علیه) محک بزیم. ایشان همان گونه در مبسوط میفرمایند «والا ولی این نقول یجب بالا یجاب والقبول و یجبر علی تسلیمه»^۱ معتقد است که نهایتاً بایستی رهن مال را هر چند به اجبار در اختیار مرتهن قرار بدهد و همچنین در جای دیگر در خصوص عدم لزوم^۲ استمرار و دلیل مربوطه میفرماید «و استدامة القبض لیس بشرط فی الرهن لقوله تعالی (فرهان مقبوضه) فشرط الرهن ولیم بشرط یشرط الاستدامة»^۲ ادامه و استمرار قبض

۱- علی اصغر مروارید، ص ۵۱

۲- همان منبع قبلی

شرطی برای رهن محسوب نمیگردد. از این گفته‌ها چنین استنباط می‌شود که به هر حال از نظر فقهی در رهن کالا و بار و حتی در رهن کشتی آن هنگامی که مرتهن و راهن چهره به چهره و یا در مقابل یکدیگر قرار می‌گیرند و یا مستقیماً با یکدیگر ارتباط برقرار می‌کنند و در یک لحظه فکر و اندیشه‌شان به موضوع واحدی معطوف می‌گردد و نهایتاً تصمیم به تنظیم سند رهن می‌گیرند، خواه ناخواه مرتهن برای مدت زمانی هر چند کوتاه نسبت به عین مرهونه تسلط پیدا می‌کند و همین می‌تواند گویای یک نوع قبض فرضی باشد. آنچه که در مبانی حقوقی ما نیز قابل گفتن است به نظر می‌رسد که غیر از این نگرش تحلیل قوی‌تری قابل دسترسی و ارائه نباشد. این نتیجه‌گیری اگرچه با استفاده از مبانی فقهی حاصل شده است اما جالب است که بدانیم در عرف کشتیرانی و حمل و نقل دریائی نیز همین دیدگاه حاکم بوده و اصولاً در رهن کشتی و یا بار قبل از اینکه کشتی و قبض آن مطرح باشد اسناد کشتی و قبض آنها و نقشی که این اسناد در انعکاس رخدادها و وقایع و تغییرات کشتی و احتمالاً بار ایفاء می‌کنند مطرح می‌باشد.

مبحث دوم - تلف مورد وثیقه از دیدگاه حقوق دریائی و مبانی فقهی و حقوق مدنی

گفته شد فرمانده و امی راکه از طریق بند ۵ ماده ۲۹ قانونی دریائی اخذ می‌نماید، اولاً قراردادی است و ثانیاً در مقابل بار را نزد مرتهن به وثیقه می‌گذارد. حال این سؤال پیش می‌آید که چنانچه این رهینه تلف گردد احکام حقوقی و فقهی آن چه خواهد بود؟

قانون دریائی در این رابطه در ماده ۱۰۷ چنین مقرر داشته است که «اگر کالای مورد وثیقه در زمان و محل وقوع حادثه و بر اثر حوادث غیر مترقبه و یا فعل یا تقصیر فرمانده و یا کارکنان کشتی کلاً تلف شود وام دهنده حق استیفای طلب نخواهد داشت. وام‌گیرنده مکلف است کلیه اقدامات لازم را جهت جلوگیری از وقوع خسارت یا تعدیل آثار آن معمول دارد» از طرف دیگر قانون مدنی در ماده ۷۹۱ چنین مقرر داشته است: «اگر عین مرهونه به واسطه عمل خود راهن یا شخص دیگری تلف شود باید تلف‌کننده بدل آن را بدهد و بدل مزبور رهن خواهد بود» و نیز از تکالیف راهن این است که نباید در رهن تصرف منافی حق مرتهن نماید چنان که در ماده ۷۹۳ قانون

فوق آمده است «راهن نمی تواند در رهن تصرفی کند که منافی حق مرتهن باشد مگر باذن مرتهن» فرقی نمی کند که این تصرف عملیات حقوقی باشد مانند انتقال عین یا منفعت، یا تصرف مادی باشد مانند تخریب.^۱ فقها نیز با ذکر مصادیق این تصرف آن را به بطور صریح ممنوع ساخته اند. برای مثال شیخ طوسی (ره) در کتاب معروف خلاف پس از بیان عدم جواز تصرف راهن در جاریه ای که به رهن نهاده است در استدلالی عام چنین می فرماید: «دلیلنا: اجماع الفرقة علی ان الراهن لایجوز له التصرف فی الرهن بغیر اذن المرتهن...»^۲ و شهید اول نیز در همین رابطه در کتاب دروس چنین فرموده است که: «ویمنع الراهن من کل تصرف یزیل الملك کالبیع و الهبه اونیا فی حق المرتهن»^۳

همان گونه که ملاحظه می شود از مقایسه این منابع با یکدیگر چنین بر می آید:

۱- در قانون دریائی با تلف مورد وثیقه دین از بین می رود هر چند این تلف به دست خود راهن که فرمانده کشتی است باشد.

۲- در قانون مدنی با تلف مورد وثیقه دین از بین نمی رود خواه این تلف به دست خود راهن باشد و خواه به دست شخص ثالث در نتیجه تلف کننده باید بدل آنرا بدهد.

۳- در فقه امامیه با تلف مورد وثیقه دین از بین نمی رود.

باکنار هم قرار دادن سه مطلب فوق، چنین استنباط میشود که میان قانون دریائی از یک سو و قانون مدنی و نظر مشهور فقها از سوی دیگر ظاهراً تفاوت قابل توجهی وجود دارد و در نتیجه این سؤال مطرح می گردد که چطور میشود وام دهنده که فرضاً بر اساس یک عمل و هدف انساندوستانه به فرمانده کمک کرده است در چنین حالتی نتواند حتی اصل وجه پرداختی خود را اخذ نماید؟ در مقام پاسخگویی و دستیابی به یک جواب قانع کننده توجیحات و نظرات مختلفی قابل تصور است:

توجیه اول - اذعان به اشتباه قانونگذار:

آنچه که در صدر ماده ۱۰۷ آمده و تلف و وثیقه ناشی از عمل و یا تقصیر فرمانده و کارکنان کشتی را از موجبات اسقاط حق وام دهنده دانسته است، علی الظاهر با هیچ

۱- دکتر سید حسن امامی، پیشین، ص ۴۳۳

۲- علی اصغر مروارید، پیشین، ص ۳۵

۳- همان منبع، ص ۱۲۷

یک از مبانی منطقی و عقلی تطبیق نمی‌کند. این در حالی است که بسیاری از قوانین کشورها راجع به این موضوع و موارد مشابه، تقصیر و تسبیب فرمانده و کارکنان و قبل از آن مالک کشتی را در این زمینه لحاظ نموده و در پی آن مسئولیت فرمانده و یا دیگر افراد درگیر را به رسمیت شناخته و بین حالتی که تقصیر فرمانده و یا کارکنان موجب تلف کالای کشتی می‌شود و حالتی که این خسارت ناشی از تقصیر نیست تفاوت قائل شده‌اند.^۱

توجیه دوم - وام دهنده حق ممتازه‌اش را از دست می‌دهد:

در توجیه دوم چنین به نظر می‌رسد که حق ممتازی را که وام دهنده به موجب بند ۵ ماده ۲۹ قانون دریائی به دست آورده است از دست می‌دهد. آقای فرمانفرمایان بعد از آنکه مفاد ماده ۱۰۷ را بر خلاف فلسفه اساسی ادامه سفر و حقوق و اختیارات فرمانده می‌داند در خصوص وام دهنده چنین بیان می‌دارد که «شاید فقط امتیاز خود را از دست بدهد به خصوص چون وام دهنده در امر از بین رفتن مال مداخله نداشته است...»^۲ به نظر می‌آید ذیل ماده ۱۰۹ قانون دریائی مفاداً بر اینکه «... وام دهنده فقط نسبت به آن قسمت از اشیاء مورد وثیقه که باقیمانه باشد دارای حقوق ممتاز خواهد بود.» نیز مؤید این نظر باشد. از مفهوم این ماده چنین استنباط می‌گردد که وام دهنده نسبت به آن قسمت از اشیاء مورد وثیقه که باقی نمانده باشد دارای حق ممتاز نخواهد بود، یعنی حقوق دیگر را دارد هر چند ممتاز نباشد. البته نباید از نظر دور داشت که ماده مزبور در مقام بیان این است که اگر تمام کالا تلف نشده باشد و مقداری باقی بماند در مورد این مقدار باقی مانده از مشمول بند ۵ ماده ۲۹ خارج نمی‌گردد. اما در خصوص مقدار تلف شده ساکت است که در این صورت باید گفت که مفاد ماده ۱۰۷ شامل آن خواهد بود.

توجیه سوم - وام دهنده حق استیفای طلب خود را در زمان و محل حادثه از کف می‌دهد: منظور این است که وام دهنده نمی‌تواند در هنگام رخداد و محل واقعه که موجب تلف مورد وثیقه شده است حق خود را طلب نماید. مفهوم مخالفی که از این

۱- از جمله می‌توان به قوانین کشتیرانی تجاری انگلستان مصوب ۱۸۹۴، ۱۹۷۱ و ۱۹۷۹ مراجعه کرد که به صورت مبسوط پیرامون این موضوع صحبت کرده‌است.

۲- حقوق دریائی، بحث تحلیلی درباره قانون دریائی ایران، تألیف ابوالبشر فرمانفرمایان، ص ۷۳

نظریه بر می آید این است که وام‌دهنده در محل دیگری که با محل واقعه فاصله دارد و در نتیجه در زمان غیرمقارن با زمان وقوع حادثه می‌باشد می‌تواند حق خود را طلب نماید. این در حالی است که ظاهر ماده خلاف آنرا حکم می‌کند و صراحتاً مقرر می‌دارد که «وام‌دهنده حق استیفای طلب نخواهد داشت»

توجیه چهارم - وام‌دهنده مطلقاً حق استیفای طلب نخواهد داشت:

صراحت ماده قانون مورد بحث به گونه‌ای است که نمی‌توان از ظهور آن دست برداشت از این روی باید قبول کرد که قانون دریائی کشورمان با تدوین ماده مزبور بر خلاف قانون مدنی تأسیس جدیدی را بنیان نهاده است. دلیل این تأسیس جدید را هم باید در دو موضوع جستجو کرد: نخست «ریسک یا خطری بودن اقدامات وام‌دهنده» و ثانیاً «حفظ سودآور بودن اقدامات وام‌دهنده». طبیعی است که در این معادله در مقابل ریسک یا خطر احتمالی باید محل جبران برای وام‌دهنده پیش‌بینی گردد از این روی در قراردادها عملاً وام‌دهنده سود و بهره زیادی را برای خود در نظر می‌گیرد. چنانکه در نمونه قرارداد لویدز لندن پیش‌بینی شده است، فرمانده کشتی مزبور قبل از تخلیه بار باید اصل مبلغ وام و نیز حقوق و اضافات دریائی محاسبه شده را بر اساس نرخ تعیین شده پرداخت نماید.^۱ در این نوع قراردادها نرخ وام بوسیله خود وام‌دهنده

۱- متن قرارداد وثیقه وسیله فرمانده (مأخذ از لویدز لندن)

متن قرارداد وثیقه وسیله فرمانده مأخذ از لویدز لندن

بدین وسیله به همه اعلام می‌شود

که اینجانب

فرمانده کشتی

پایگاه

به ظرفیت

به مبلغ

منقل الیهم او مسترد دارم و به منظور استرداد این مبلغ مشخصاً متعهد میشوم و وارث و وصی و مدیر تصفیه خود را مقید

می‌کنم و همچنین کشتی مذکور در فوق و کرایه حمل قابل پرداخت به آن را که از بابت این مسافرت و بار موجود در آن

و بارهایی که پس از این در طول این سفر در آن بار می‌شوند بدین وسیله مقید و متعهد می‌کنم و وثیقه می‌گذارم.

تاریخ

نظر به اینکه کشتی مذکور اخیراً در حین خطر به

به

نظر به اینکه

خواربار میباشد و میل دارد تعهدات لازم کشتی را انجام دهد تا موفق به ادامه سفر باشد و پس از اینکه اول سعی <

تعیین و اعلام میگردد لذا وام‌دهنده در تعیین سود از آزادی بسیار وسیعی برخوردار بوده و این به آن دلیل است که در مقابل، ریسک و خطر وسیعی را نیز قبلاً پذیرفته است که البته می‌توان منشأ آن را «عرف دریانوردی» تلقی کرد.

آنچه که بعنوان نتیجه پایانی این نوشتار می‌توان بیان داشت، به نظر میرسد که از میان چهار توجیه ارائه شده، آخرین نظریه از منطق و مبانی قوی تری برخوردار باشد. مؤید این گفته عقاید حقوقدانانی است که در زمینه حقوق دریائی دارای تألیفاتی هستند و این نظریه را تصدیق نموده‌اند. دکتر هوشنگ امید به این مضمون آورده است که در این قراردادها وام‌دهنده در قبال بهره‌ای که بیش از معمول بازار است سرمایه خود را به خطر می‌اندازد، از این روی استرداد وام مشروط به این است که کشتی و بار سالم به مقصد برسد.^۱ دکتر ستوده تهرانی نیز در کتاب خود چنین بیان می‌دارد: «اعتبار دریائی عبارت است از اعتباری که وام‌دهنده به مالک کشتی می‌دهد و وام‌گیرنده در صورتی ملزم به استرداد اصل و منافع آن است که کشتی سالم به مقصد برسد در مقابل این شرط، وام‌دهنده بهره زیادتری از معمول دریافت می‌دارد که در سابق به نام سود دریائی profit maritime نامیده می‌شد تا تابع مقررات راجع به منع بهره نشود و میزان این بهره بین ۵۰ تا ۱۰۰٪ اصل وام بود.»^۲

(ادامه صفحه قبل) نموده موضوع را به مالکین کشتی و بار و محمولات اطلاع دهد تا شاید مبالغ لازم را تحصیل نماید و موفق نشده است و ناچار می‌باشد وام مورد نظر را اخذ کند و کشتی بار و محمولات خود را وثیقه بدهد:

نظر به این که آقای که پس از این وام دهنده نامیده می‌شود قبول نموده است که با دریافت وثائق وام را به اختیار فرمانده بگذارد و فرمانده موفق نشده است وام را از منابع دیگر با شرایط تهیه بهیه کند و مقامات بندری نیز اطلاع پیدا کرده‌اند و مقرر گردیده که وام مذکور بر سایر وثائق و دعاوی بر کشتی و بار و کرایه آن ارجح و ممتاز باشد و:

نظر به اینکه وام دهنده و جوه وام را به اختیار وام‌گیرنده طبق توافق‌های فوق قرار داده است شرایط ذیل در مورد تعهدات فوق مجری خواهند بود.

..... (فرمانده) با کشتی مذکور مسافرت خود را بدون معطلی‌های غیر لازم یا انحرافات زائد ادامه دهد و در طول روز کشتی و بار مذکور را به مقصد میرساند ولی قبل از تخلیه بار تمام مبلغ وام را به وام‌دهنده یا پرداخت خواهد کرد یا وسایل پرداخت آن فراهم می‌سازد به علاوه حقوق و اضافات دریائی بر وام که به نرخ بر تمام وجه محاسبه خواهد شد پرداخت خواهد نمود و در صورتی که کشتی مذکور بدون تغییر جهت سفر خود را ادامه داد و به علت مخاطرات دریا غرق شد تعهدات فوق به طور کلی ملغی الاثر خواهد بود (فرمانده) از کلیه تعهدات خود آزاد خواهد بود.

۱- حقوق دریائی، جلد اول، تألیف هوشنگ امید، ص ۱۱۷

۲- حقوق دریائی و هوائی، تألیف دکتر حسن ستوده، تهرانی، ص ۳۱

علاوه بر این و به منظور اینکه وام دهنده از این بابت دغدغه کمتری داشته باشد می‌تواند به «کالای مورد وثیقه» که در ماده ۱۰۷ آماده است اکتفا نکند و در نتیجه با «تسری دادن وثیقه به سایر بارها و خود کشتی... و کرایه بار...»^۱ مخاطراتش را تقلیل دهد. اگر چه این تجزیه و تحلیل، به شرحی که در بالا آمد، با مقررات حقوق مدنی و فقهی در تضاد می‌باشد، اما باید گفت به همان نسبتی که مبانی حقوقی فقهی آن را رد می‌کنند، عرف کشتیرانی و داد و ستدهای بازرگانی دریائی آنرا تأیید می‌کنند و اگر بگوئیم که قانون دریائی با تجویز عرف حاکم، در ماده ۱۰۷ خود تأسیس جدیدی را بنیان نهاده است، ادعای گزافی به نظر نمی‌رسد.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی