



مرکز تحقیقات شورای نگهبان

# نظرات استدلالی شورای نگهبان

عنوان

## لایحه اصلاح قانون دریایی ایران

شماره مسلسل: ۱۳۹۲۰۰۶۵

تاریخ: ۱۳۹۲/۹/۶



## شناسنامه

عنوان:

نظرات استدلالی شورای نگهبان

لایحه اصلاح قانون دریایی ایران

تدوین:

محمدبرزگر خسروی

ناظر علمی:

سلمان عمرانی

گروه تدوین

شماره مسلسل: ۱۳۹۲۰۰۶۵

تاریخ انتشار: ۱۳۹۲/۹/۶

# بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## لایحه اصلاح قانون دریایی ایران

### فهرست مطالب

۲	..... مقدمه
۳	..... لایحه اصلاح قانون دریایی ایران
۳	..... مرحله اول
۱۱	..... نظر (مرحله اول) شورای نگهبان
۱۲	..... مرحله دوم
۱۵	..... نظر (نهایی) شورای نگهبان

## مقدمه

بر اساس اصل (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، کلیه مصوبات مجلس شورای اسلامی به وسیله شورای نگهبان از نظر انطباق با موازین اسلام و قانون اساسی مورد بررسی قرار می‌گیرد و در صورت مغایرت برای تجدیدنظر به مجلس بازگردانده می‌شود. همچنین به موجب اصل (۸۵) قانون اساسی مجلس شورای اسلامی می‌تواند تصویب اساسنامه‌های دولتی را به دولت واگذار کند که در این صورت اساسنامه‌های مصوب دولت می‌بایست به لحاظ انطباق با شرع و قانون اساسی به تأیید شورای نگهبان برسند. علاوه بر این به موجب اصل (۴) قانون اساسی، کلیه قوانین و مقررات مدنی، جزایی، مالی، اقتصادی، اداری، فرهنگی، نظامی، سیاسی و غیر اینها باید بر اساس موازین اسلامی باشد. این اصل بر اطلاق یا عموم همه اصول قانون اساسی و قوانین و مقررات دیگر حاکم است و تشخیص این امر بر عهده فقهای شورای نگهبان است. تفسیر قانون اساسی نیز به موجب اصل (۹۸) قانون اساسی بر عهده شورای نگهبان قرار گرفته است.

در راستای اجرای این اصول، کلیه مصوبات مجلس، اساسنامه‌های دولتی و استفساریه‌ها در جلسات شورای نگهبان مورد بررسی فقهی و حقوقی قرار گرفته و نظر نهایی شورا ابلاغ می‌گردد. با عنایت به تأکیدات رهبر معظم انقلاب اسلامی مبنی بر ضرورت اعلام مبانی و استدلالات شورای نگهبان، گروه تدوین مرکز تحقیقات، با همکاری اداره تدوین دفتر امور حقوقی شورای نگهبان، اقدام به استخراج استدلالات و مبانی نظری آراء این شورا نموده است. کارشناسان این مرکز، با مطالعه دقیق متن مذاکرات شورای نگهبان - که از سوی معاونت اجرایی ضبط و پیاده‌سازی می‌شود - استدلالات و ظرایف مورد نظر اعضاء را استخراج نموده، و با حفظ اصالت، آنها را در قالب یک متن علمی به جامعه حقوقی کشور ارائه می‌نمایند. یقیناً انتشار مبانی اظهارنظرهای شورای نگهبان، موجب آشنایی هرچه بیشتر جامعه علمی و نهادهای تقنینی و اجرایی کشور با فعالیت‌های این شورای حساس و تأثیرگذار شده و همچنین می‌تواند به عنوان متون درسی و پژوهشی در محافل دانشگاهی و حوزوی مورد استفاده قرار گیرد.

## لایحه اصلاح قانون دریایی ایران

### مرحله اول

مصوبه مجلس شورای اسلامی: ۱۳۹۱/۷/۵

تاریخ بررسی در شورای نگهبان: ۱۳۹۱/۷/۲۶

ماده ۵- ماده (۶۶)<sup>۱</sup> قانون به شرح زیر اصلاح می‌شود:

ماده ۶۶- فساد بار

اگر بار در معرض تضییع و فساد سریع باشد، فرمانده می‌تواند آن را با اطلاع دادستان محل در داخل کشور و یا کنسولگری‌های دولت جمهوری اسلامی ایران و یا مراجع رسمی و صلاحیت‌دار محل در خارج از کشور، آن را بفروشد و مراتب را فوری به فرستنده و تحویل‌گیرنده بار اطلاع دهد.

### الف- دیدگاه مغایرت

- اطلاق این ماده به این معناست که فرمانده، بدون کسب نظر مالک می‌تواند رأساً بار در معرض فساد را بفروشد که این اطلاق، مغایر موازین شرعی است؛ زیرا در خصوص چگونگی فروش بار باید از مالک، کسب تکلیف کرد و بر اساس نظر وی، فرمانده موظف به اتخاذ تصمیم است. تصمیم‌گیری فرمانده، بدون کسب نظر مالک با مالکیت وی بر بار، منافات دارد؛ لذا اطلاق این ماده مغایر موازین شرعی است. مشابه این موضوع در ماده (۱۴۹) لایحه آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۰<sup>۲</sup> نیز مطرح شده

۱. ماده ۶۶ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۴: «ماده ۶۶- فساد بار

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

۲. ماده (۱۴۹) لایحه آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۱۹: «ماده ۱۴۹- مالی که نگهداری آن مستلزم هزینه نامتناسب است و یا موجب خرابی یا کسر فاحش قیمت آن شود و حفظ مال هم برای دادرسی لازم نباشد و همچنین اموال ضایع‌شدنی و سریع‌الفساد، حسب مورد، به تقاضای بازپرس و موافقت دادستان و یا دستور دادگاه به قیمت روز فروخته می‌شود. وجه حاصل تا تعیین تکلیف نهایی در صندوق دادگستری به عنوان امانت نگهداری می‌شود.»

بود که در آنجا نیز نسبت به مواردی که امکان دسترسی به مالک وجود داشت، فروش مال خلاف موازین شرع دانسته شده بود.<sup>۱</sup> همچنین به دلیل عدم صراحت ماده فوق، فرض اینکه این ماده عدم دسترسی به مالک را مفروض گرفته است، قابل قبول نیست.

### ب- دیدگاه عدم مغایرت

- فرض این ماده بر این است که دسترسی به مالک ممکن نیست، زیرا علی القاعده اطلاع به دادستان در زمانی است که دسترسی به مالک وجود ندارد. لذا این ماده با پذیرش این پیش فرض، ایراد شرعی ندارد.

### ج- دیدگاه ابهام

- نظری ابراز نشد.

### د- تصمیم شورا

- تذکر: در صورت امکان کسب نظر مالک، باید نظر وی اخذ شود.

\*\*\*

ماده ۲۱- ماده زیر به قانون الحاق می شود:

ماده ۸۵ مکرر ۶- وظیفه فرمانده در پیشگیری از وقوع جرم و مواجهه با جرائم ارتكابی در کشتی چنانچه در کشتی جرمی رخ دهد، فرمانده کشتی موظف است تا زمانی که مداخله مقامات صلاحیت دار میسر شود، در مقام ضابط دادگستری و با رعایت قانون آیین دادرسی دادگاه های عمومی و انقلاب (در امور کیفری) و سایر قوانین و مقررات مربوط، بدون هرگونه تأخیر اقدامات لازم را در جهت حفظ و جمع آوری دلایل و مدارک جرم انجام دهد و بی درنگ با استفاده از وسایل ارتباطی سریع، مراتب را به مقامات صلاحیت دار قضایی و بندری و حسب

۱. ایراد بند (۳۱) نظر شماره ۹۰/۳۰/۴۶۱۴۱ مورخ ۱۳۹۰/۱۲/۲۳ شورای نگهبان در خصوص لایحه آیین دادرسی کیفری (مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۱۹ مجلس شورای اسلامی): «۳۱- اطلاق ماده (۱۴۹) نسبت به مواردی که مالک مشخص است و امکان دسترسی به وی وجود دارد، فروش مال خلاف موازین شرع است. و همچنین در مواردی که مدعی مالکیت همان قیمت را پرداخت می کند نیز در خرید اولویت دارد.»

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

#### الف - دیدگاه مغایرت

- نظری ابراز نشد.

#### ب - دیدگاه عدم مغایرت

- نظری ابراز نشد.

#### ج - دیدگاه ابهام

- هر چند در حال حاضر، "قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب (در امور کیفری) مصوب ۱۳۷۸"، قانونی است که در حال اجرا می‌باشد، لیکن با توجه به تصویب "قانون آیین دادرسی کیفری" در آینده نزدیک، به جای قانون مورد اشاره، در این ماده باید به "قانون آیین دادرسی کیفری" اشاره شود که هم قانون فعلی و هم قانون بعدی و اصلاحات آن را شامل شود.

#### د - تصمیم شورا

- تذکر: «قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب (در امور کیفری)» به «قانون آیین دادرسی کیفری» اصلاح گردد.



ماده ۲۶- متن زیر جایگزین ماده (۸۶)<sup>۱</sup> قانون می‌شود:

ماده ۸۶- تخلف در انجام وظایف

آیین‌نامه انضباطی تخلفات فرمانده، کارکنان و خدمه کشتی با رعایت قوانین مربوطه بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی با همکاری وزارت دادگستری و معاونت حقوقی رئیس‌جمهور تهیه می‌شود و ظرف سه ماه از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این قانون به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

### الف- دیدگاه مغایرت

- بر اساس اصل (۳۶) قانون اساسی، حکم به مجازات و اجرای آن باید به موجب قانون باشد. طبق اصل (۸۵) قانون اساسی نیز، قانون‌گذاری در صلاحیت مجلس شورای اسلامی قرار داده شده است. بر این اساس، از آن‌جا که در این ماده، تعیین مجازات برای تخلفات، ماهیت تقنینی دارد، واگذاری آن به آیین‌نامه مصوب دولت بدون تعیین حدود مجازات‌ها، مخالف اصل (۳۶) و (۸۵) قانون اساسی است. علی‌القاعده در این ماده باید نوع تخلفات و میزان مجازات‌ها مقرر شده و صرفاً مسائل جزئی و اجرایی به آیین‌نامه سپرده شود. لذا این ماده مغایر اصل (۳۶) و (۸۵) قانون اساسی است.

### ب- دیدگاه عدم مغایرت

- آیین‌نامه مزبور، آیین‌نامه‌ای انضباطی و اداری است که در آن کیفر تعیین نمی‌شود، بلکه در قبال برخی از تخلفات، برخی ضمانت‌اجراهای غیرکیفری پیش‌بینی شده است. همچنین در این ماده، تصویب آیین‌نامه انضباطی، صریحاً محدود به «رعایت قوانین مربوطه» شده است. بر این اساس تصویب این آیین‌نامه، قانون‌گذاری محسوب نمی‌شود که بر خلاف اصل ۸۵ قانون اساسی باشد. همچنین با توجه به کیفری نبودن آن، مشمول مجازات مورد اشاره در اصل ۳۶ قانون اساسی نیز نبوده و لذا خلاف این اصل نیز نیست.

۱. ماده ۸۶ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۴: «ماده ۸۶- تخلفات فرمانده کشتی

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



**ج- دیدگاه ابهام**

- نظری ابراز نشد.

**د- تصمیم شورا**

- ماده مزبور، مغایر با موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد.

\*\*\*

ماده ۳۰- متن زیر جایگزین ماده (۹۱) قانون<sup>۱</sup> می‌شود:

ماده ۹۱- تخلیه بار به تقاضای فرستندگان

مستأجر کشتی یا فرستندگان بار که متفقاً مخالف وثیقه گذاشتن بار خود می‌باشند، می‌توانند بار خود را تخلیه کنند، مشروط بر اینکه کرایه حمل مسافت طی شده را بپردازند. در صورت عدم توافق، فرستندگانی که مایل به خروج بار خود هستند، ملزم به پرداخت تمام کرایه بار خود می‌باشند.

**الف- دیدگاه مغایرت**

- الزام فرستنده بار به پرداخت کل کرایه حمل بار، در ازای حمل بخشی از مسافت طی شده، مغایر با موازین شرعی است. همچنین ماهیت این ماده، شرط ضمن عقد نیست که با توجه به رضایت طرفین بتوان به آن استناد کرد؛ بلکه حکمی است که از سوی قانون تعیین شده و همگان ملزم به مراعات آن هستند. از همین رو نمی‌توان به استناد اینکه طرفین از آن مطلع هستند، اخذ کرایه کل مسیر را در ازای طی بخشی از مسیر، شرعی دانست.

**ب- دیدگاه عدم مغایرت**

- با توجه به اینکه فرستندگان بار یا مستأجرین کشتی، از شرایط مندرج در این ماده آگاه هستند و با این شرط، اقدام به سپردن بار می‌کنند، اخذ کرایه کامل از آن‌ها،

---

۱. ماده ۹۱ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۴: «ماده ۹۱- تخلیه بار به تقاضای فرستندگان مستأجر منحصر کشتی یا فرستندگان بار که متفقاً مخالف وثیقه گذاشتن بار خود می‌باشند، می‌توانند بار خود را تخلیه کنند مشروط بر اینکه کرایه حمل مسافت طی شده را بپردازند. در صورت عدم توافق فرستندگانی که مایل به خروج بار خود هستند ملزم به پرداخت کلیه کرایه می‌باشند.»

مغایر با موازین شرعی نیست.

- فرستندگانی که تمایل به خروج بار خود از کشتی دارند، در واقع، خواهان نقض قرارداد هستند و می‌خواهند در میانه راه، از قرارداد حمل بار انصراف دهند. بر این اساس به جهت نقض قرارداد توسط آنان، ملزم به پرداخت کل کرایه هستند. همچنین این مسئله از جمله مقررات بین‌المللی در زمینه‌ی کشتیرانی است و مسئله جدیدی نیست؛ بلکه صرفاً آن ضوابط در قانون داخلی منعکس شده است.

### ج- دیدگاه ابهام

- نظری ابراز نشد.

### د- تصمیم شورا

- ماده مزبور، مغایر با موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد.

\*\*\*

ماده ۳۱- متن زیر جایگزین ماده (۹۲) قانون<sup>۱</sup> می‌شود:

ماده ۹۲- پرداخت خسارات

در صورتی که بار کشتی بر طبق مفاد ماده (۹۱) این قانون

تخلیه گردد و خسارتی وارد شود، خسارات وارد شده باید به

نسبت سهم متقاضیان تخلیه، جبران گردد.

### الف- دیدگاه مغایرت

- در برخی موارد، هر چند تخلیه بار ممکن است با ورود خسارت به کشتی، ارتباط داشته باشد، ولی سبب ایراد خسارت، امر دیگری است. به عنوان مثال بنا به دلیلی، قسمتی از کشتی، سوراخ شده و برداشتن بار از محل سوراخ شده، باعث ورود آب به کشتی و ایجاد خسارات بیشتر شود. در این حالت با توجه به اینکه سبب خسارات وارد شده، سوراخ شدن کشتی است، و نه تخلیه بار، نمی‌توان متقاضیان قانونی تخلیه بار را ضامن دانست. بر این اساس، اطلاق خسارت مورد اشاره این ماده

۱. ماده ۹۲ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۴: «ماده ۹۲- پرداخت خسارات

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

که حالت مذکور را نیز شامل می‌شود، خلاف موازین شرعی است.

### ب- دیدگاه عدم مغایرت

- با توجه به ظاهر ماده مزبور، این ماده مربوط به جایی است که خسارت وارد شده، قانوناً و شرعاً متناسب به تخلیه بار باشد و مواردی که سبب ایجاد خسارت، امری دیگر بوده است را شامل نمی‌شود. بر این اساس، این ماده با ایراد شرعی مواجه نیست.

- با توجه به قرینه‌ی عبارت «سهم متقاضیان تخلیه»، مراد از خسارت مورد اشاره این ماده، خسارات وارده به کشتی است و خسارات وارده به بار، مدنظر این ماده نیست. بر این اساس، خسارت مورد اشاره این ماده، دارای ابهام نمی‌باشد.

### ج- دیدگاه ابهام

- منظور از خسارت مورد اشاره این ماده، مشخص نیست که خسارت وارده به بار است یا خسارت وارده به کشتی را منظور دارد. در صورتی که خسارت وارده، مربوط به بار باشد، دلیل شرعی برای جبران خسارت وجود ندارد. بر این اساس ابتدا باید این ابهام برطرف شود.

### د- تصمیم شورا

- ماده مزبور، مغایر با موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد.



ماده ۳۹- متن زیر جایگزین ماده (۹۸)<sup>۱</sup> قانون می‌شود:

ماده ۹۸- حمل بار به حساب فرمانده

فرمانده و کارکنان کشتی به هیچ وجه حق ندارند بدون اجازه مالک کشتی و به حساب خود باری را حمل کنند. فرمانده‌ای که کشتی را برای منافع دیگران اداره می‌کند، نمی‌تواند به هیچ وجه باری را به سود خود حمل کند، مگر آنکه از مالک برای این کار اجازه کتبی داشته یا قراردادی در این مورد با وی منعقد کرده

۱. ماده ۹۸ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۴: «ماده ۹۸- حمل بار به حساب فرمانده

فرمانده‌ای که کشتی را برای منافع مشترک مالکین یا مستأجرین اداره می‌کند، نمی‌تواند به هیچوجه باری را به سود شخص خود حمل نماید، مگر قراردادی در این مورد وجود داشته باشد.»

باشد. افرادی که بدون اجازه، باری را حمل می‌کنند، مکلفند علاوه بر جبران خسارت، دو برابر کرایه معمولی بار را بپردازند. تبصره- در صورت حمل بار و کالای غیرمجاز بدون اطلاع و اذن مالک، کلیه مسئولیت‌های قانونی حسب مورد متوجه فرمانده کشتی و یا شخص متخلف است.

### الف- دیدگاه مغایرت

- فرمانده و کارکنان کشتی در صورتی که بدون اجازه، اقدام به حمل بار کنند، علاوه بر جبران خسارت، صرفاً باید اجرت‌المثل حمل بار یعنی کرایه آن را به مالک بپردازند. این در حالی است که در این ماده، این افراد به پرداخت دو برابر کرایه معمولی ملزم شده‌اند که خلاف موازین شرع است. همچنین پرداخت دو برابر کرایه را نمی‌توان شرط میان مالک و فرمانده یا کارکنان دانست، بلکه حکمی است که قانون‌گذار مقرر کرده است و بنابراین این ماده واجد ایراد شرعی است.

### ب- دیدگاه عدم مغایرت

- پرداخت دو برابر کرایه در این ماده، به عنوان تعزیر یا جریمه نبوده است، بلکه به عنوان شرط ضمنی میان مالک و فرمانده یا کارکنان کشتی، توسط قانون‌گذار مقرر شده است. بنابراین اشاره این ماده به دو برابر کرایه، دارای ایراد نیست.

- جریمه افراد لزوماً توسط قاضی صورت نمی‌پذیرد و قانون‌گذار در برخی موارد می‌تواند رفتارهایی را تخلف محسوب کرده و با تعیین جریمه برای این رفتارها، افراد غیر قاضی را مسئول تعیین جریمه می‌کند. در این حالت، این ضمانت‌اجرا، مجازات محسوب نمی‌شود، بلکه جریمه‌ای است که در قبال برخی تخلفات، وضع شده است. به عنوان مثال در تخلفات راهنمایی و رانندگی، این امر به مأمورین راهنمایی و رانندگی واگذار شده است. در اینجا نیز قانون، مالک کشتی را به عنوان کسی که این جریمه را دریافت می‌کند، مشخص کرده است و این ماده با ایرادی مواجه نیست.

### ج- دیدگاه ابهام

- در این ماده مشخص نیست، مبنای پرداخت دو برابر کرایه، از باب تعزیر است یا از باب جریمه و یا به عنوان شرط ضمنی است. اگر منظور از کرایه اضافه‌ای که از افراد گرفته می‌شود، جریمه آنان باشد، دلیلی برای پرداخت آن به مالک وجود ندارد؛

زیرا اخذ جریمه، مقوله‌ای حکومتی بوده و طبق اصل (۵۳) قانون اساسی باید به خزانه دولت واریز شود. بنابراین در فرض مذکور، این ماده خلاف اصل (۵۳) قانون اساسی است. اگر منظور از پرداخت دو برابر کرایه، تعزیر فرد است، این امر باید توسط قاضی انجام شود؛ زیرا تعزیر به موجب حکم قاضی است. بر این اساس این ماده، خلاف اصل (۳۶) قانون اساسی است که تعیین مجازات را در صلاحیت دادگاه قرار داده است. لذا، ابتدا این ابهام باید برطرف شود.

#### د- تصمیم شورا

- پرداخت "دو برابر کرایه" مورد اشاره این ماده، دارای ابهام شناخته شد.

#### نظر (مرحله اول) شورای نگهبان<sup>۱</sup>

- در ماده (۳۹) موضوع اصلاح ماده (۹۸) روشن نیست که پرداخت دو برابر کرایه از چه بابی است؛ پس از رفع ابهام اظهار نظر خواهد شد. بدیهی است این اظهار نظر مربوط به اصلاحات معموله در آن مجلس محترم بوده و در خصوص تنقیح باید مطابق «قانون تدوین و تنقیح قوانین و مقررات کشور» اقدام گردد.<sup>۲</sup>

تذکرات:

- در ماده (۵) موضوع اصلاح ماده (۶۶)، در صورت امکان کسب نظر مالک، باید نظر وی اخذ شود.

- در ماده (۲۱) موضوع اصلاح ماده ۸۵ مکرر ۶، «قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب (در امور کیفری)» به «قانون آیین دادرسی کیفری» اصلاح گردد.

۱. مندرج در نامه شماره ۹۱/۳۰/۴۸۳۷۴ مورخ ۱۳۹۱/۷/۲۶ شورای نگهبان، خطاب به رئیس مجلس شورای اسلامی.

۲. با توجه به اینکه علاوه بر مصوبه مجلس شورای اسلامی، متن تنقیح‌شده‌ی آن نیز توسط مجلس به شورای نگهبان ارسال شده است، شورا در نظر خود تصریح کرده است که اظهار نظر ارائه‌شده، در خصوص مصوبه مجلس است و متن تنقیح‌شده مورد بررسی قرار نگرفته است.

## مرحله دوم

مصوبه مجلس شورای اسلامی: ۱۳۹۱/۸/۱۶

تاریخ بررسی در شورای نگهبان: ۱۳۹۱/۹/۱

ماده ۵- ماده (۶۶) قانون به شرح زیر اصلاح می شود:

ماده ۶۶- فساد بار

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

## الف- دیدگاه مغایرت

- هر چند تذکر شورا در خصوص این ماده اعمال شده است، اما با توجه به اینکه ظاهراً منظور ماده، مقید کردن تصرف در بار به کسب نظر مالک و اطلاع به دادستان است، واژه «می تواند»، این الزام را در بر ندارد. بر این اساس اشاره این ماده به واژه «می تواند»، دارای اشکال است.

## ب- دیدگاه عدم مغایرت

- با توجه به اضافه شدن عبارت «در صورت امکان با کسب نظر مالک»، تذکر شورای نگهبان در این خصوص، اعمال شده و این ماده با ایرادی مواجه نیست.

## ج- دیدگاه ابهام

- نظری ابراز نشد.

## د- تصمیم شورا

- ماده مزبور، مغایر با موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد.

ماده ۲۱- ماده زیر به قانون الحاق می‌شود:

ماده ۸۵ مکرر ۶- وظیفه فرمانده در پیشگیری از وقوع جرم و مواجهه با جرائم ارتكابی در کشتی چنانچه در کشتی جرمی رخ دهد، فرمانده کشتی موظف است تا زمانی که مداخله مقامات صلاحیت‌دار میسر شود، در مقام ضابط دادگستری و با رعایت قانون آیین دادرسی کیفری و سایر قوانین و مقررات مربوط، بدون هرگونه تأخیر اقدامات لازم را در جهت حفظ و جمع آوری دلایل و مدارک جرم انجام دهد و بی‌درنگ با استفاده از وسایل ارتباطی سریع، مراتب را به مقامات صلاحیت‌دار قضایی و بندری و حسب مورد نزدیکترین نمایندگی کنسولی و دیپلماتیک ایران در خارج از کشور، اعلام و کسب تکلیف کند. فرمانده در صورت لزوم علاوه بر بازرسی مسافران و کارکنان و خدمه کشتی و ضبط اشیایی که ممکن است دلیل جرم باشند، مکلف است متهمان و مظنونان به ارتكاب جرم را تا زمان تسلیم آنان به مراجع و مقامات صلاحیت‌دار، با رعایت اصل سی و دوم (۳۲) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تحت نظر قرار دهد و در اولین فرصت گزارش جامعی از موضوع جرم و اقدامات انجام شده و نتایج آن تهیه و به همراه دلایل و مدارک به مراجع و مقامات صلاحیت‌دار تسلیم نماید.

#### الف- دیدگاه مغایرت

- نظری ابراز نشد.

#### ب- دیدگاه عدم مغایرت

- با توجه به اصلاح عبارت «قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب (در امور کیفری)» و تغییر آن به «قانون آیین دادرسی کیفری»، تذکر شورای نگهبان در این خصوص اعمال شده و این ماده با ایرادی مواجه نیست.

#### ج- دیدگاه ابهام

- نظری ابراز نشد.

### د- تصمیم شورا

- ماده مزبور، مغایر با موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد.

\*\*\*

ماده ۳۹- متن زیر جایگزین ماده (۹۸) قانون می‌شود:

ماده ۹۸- حمل بار به حساب فرمانده

فرمانده و کارکنان کشتی به هیچ وجه حق ندارند بدون اجازه مالک کشتی و به حساب خود باری را حمل کنند. فرمانده‌ای که کشتی را برای منافع دیگران اداره می‌کند، نمی‌تواند به هیچ وجه باری را به سود خود حمل کند، مگر آنکه از مالک برای این کار اجازه کتبی داشته یا قراردادی در این مورد با وی منعقد کرده باشد.

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

### الف- دیدگاه مغایرت

- این ماده صراحتاً تنها اجازه کتبی را به رسمیت شناخته و اجازه شفاهی را غیرمعتبر دانسته است. حال آنکه مجرد اذن شفاهی بدون اینکه تحت اجازه کتبی یا قرارداد مندرج گردد نیز می‌تواند شرعاً برای حمل بار، مجوز باشد و لذا منحصر کردن اجازه به اذن کتبی ایراد شرعی دارد. چنانچه یک نفر اذن شفاهی داد و صاحب اذن هم توانست اثبات کند که اذن شفاهی گرفته است، اذن شرعی محقق شده است، حال آنکه این ماده اذن شفاهی را - و لو اینکه اثبات شود - مردود دانسته است. این مسأله مغایر با اطلاق روایت «أَلَا يَجِلُّ مَالُ امْرِئٍ مُسْلِمٍ إِلَّا بِطَبِيبَةٍ نَفْسٍ مِنْهُ»<sup>۱</sup> است؛ زیرا در این روایت، طیب نفس مالک را برای تصرف در اموال او حلال می‌داند و نمی‌توان با استناد به ضرورت حفظ نظم، حلال خداوند را حرام کرد.

۱. عاملی، حرّ، محمد بن حسن، تفصیل وسائل الشیعة إلى تحصیل مسائل الشریعة، ج ۱۴، قم: مؤسسه آل‌البت علیهم السلام، ۱۴۰۹ هـ.ق، ص ۵۷۲.



**ب- دیدگاه عدم مغایرت**

- با توجه به حذف عبارت «افرادی که بدون اجازه باری را حمل می‌کنند، مکلفند علاوه بر جبران خسارت دو برابر کرایه معمولی بار را بپردازند» از ماده، ایراد شورای نگهبان در خصوص اخذ کرایه مضاعف مرتفع شده و این ماده با ایرادی مواجه نیست.

- مبنای انحصار جواز حمل بار در خصوص فرض اجازه کتبی و یا قرارداد، تحکیم و تضمین امنیت قضایی موضوع بند (۱۴) اصل ۳ قانون اساسی است. حاکم جامعه اسلامی می‌تواند بر اساس برخی مصالح همچون حفظ نظم، برخی رفتارهایی را که سابقه حرمت شرعی ندارند، ممنوع کرده و برای آن ضمانت اجرا قرار دهد. در این ماده نیز به جهت حفظ نظم و جلوگیری از بروز اختلاف میان مالک و فرمانده کشتی، اجازه شفاهی را به رسمیت نشناخته است و اگر فرمانده بدون اجازه کتبی یا قرارداد، باری را به سود خود حمل کند، تخلف کرده است. البته این امر به معنای مشروع نبودن حمل بار بر اساس اجازه شفاهی نیست، بلکه به معنای حمایت قانون از حمل بار بر اساس اجازه کتبی و حکم به آن می‌باشد؛ لذا قید «کتبی» مذکور در این ماده صرفاً بیان مقررات انتظامی برای فرمانده است و در مقام بیان حرمت حکم شرعی حمل بار بر اساس اجازه شفاهی نیست.

**ج- دیدگاه ابهام**

- نظری ابراز نشد.

**د- تصمیم شورا**

- ماده مزبور، مغایر با موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد.

**نظر (نهایی) شورای نگهبان<sup>۱</sup>**

مصوبه مزبور با توجه به اصلاحات به عمل آمده، مغایر با موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد.

۱. مندرج در نامه شماره ۹۱/۳۰/۴۸۷۲۴ مورخ ۱۳۹۱/۹/۱ شورای نگهبان، خطاب به رئیس مجلس شورای اسلامی.

امام خمینی (ره):

و از شورای محترم نگهبان می‌خواهم و توصیه می‌کنم، چه در نسل حاضر و چه در نسل های آینده که با کمال دقت و قدرت و ظایف اسلامی و ملی خود را ایا تحت تاثیر بیچ قدرتی واقع نشوند و از قوانین مخالف با شرع مطرو و قانون اساسی بدون بیچ ملاحظه ای جلوگیری نمایند.

(صحیفه امام ج ۲۱، ص ۴۲۲)



مرکز تحقیقات شورای نگهبان

آدرس: تهران، خیابان شهید سپهبد  
قرنی، کوچه خسرو، پلاک ۱۲  
صندوق پستی: ۱۴۶۳ - ۱۳۱۴۵  
تلفکس: ۰۲۱ - ۸۸۳۲۵۰۴۵  
info@shora-rc.ir  
www.shora-rc.ir