

پژوهشهای حقوقی

فصلنامه علمی - ترویجی

شماره ۳۹

هزار و سیصد و نود و هشت - پاییز

- ۷ **رویکرد محاکم بین‌المللی کیفری در برخورد با ازدواج اجباری به‌عنوان خشونت جنسی**
دکتر احمدرضا توحیدی - آزاده داداشی
- ۴۱ **مذاکره مجدد؛ انعکاس نیاز به استمرار تعادل مالی - اقتصادی در قراردادهای سرمایه‌گذاری صنعت نفت و گاز**
دکتر محمد نامدار زنگنه - دکتر سید حسین طباطبایی
- ۶۷ **مسئولیت مدنی اشخاص حقیقی ناشی از انتقال بیماری‌های مسری با تأکید بر حقوق انگلیس**
دکتر علیرضا رجب‌زاده - بهاره شفیعی
- ۸۷ **بررسی تطبیقی مالکیت کشتی رهاشده و قواعد حاکم بر آن**
سید عباس متولی - دکتر محمود قیوم‌زاده - دکتر سید مرتضی نعیمی
- ۱۱۷ **موجبات و موارد توسل به پاسخ‌های غیرکیفری به‌جای پاسخ‌های کیفری در قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲**
دکتر رامین علیزاده - دکتر محمدعلی جاهد
- ۱۴۱ **شیوه‌های پیشگیری و جبران خسارت در نقض حقوق مالکیت فکری**
سکینه دهقان
- ۱۶۹ **بررسی تطبیقی نحوه مشارکت خارجیان در شرکت‌های تجاری مناطق آزاد**
الهام مقراضی‌اصل
- ۱۹۷ **ماهیت جرم محال در حقوق ایران با نگاهی به حقوق انگلیس**
دکتر ابوالحسن شاکری - دکتر محمود درویش‌ترابی
- ۲۱۷ **مکانیسم‌های حل‌وفصل اختلافات در اتحادیه کشورهای جنوب شرق آسیا؛ مدلی برای اکو**
محمدرضا نریمانی زمان‌آبادی
- ۲۴۳ **کوی‌بان به‌عنوان دادستان در نظام حقوقی زرتشتی جامع‌علوم انسانی**
عزیز نوکنده
- ۲۷۱ **پیشگیری از بزه‌دیدگی کارمندان دادگستری در ایران: مورد پژوهشی شهر بروجرد**
دکتر جواد ریاحی - دکتر اسماعیل شریفی - آذین روحانی
- ۳۰۳ **«اصطلاحات تجاری بین‌المللی» معادلی نادرست برای INCOTERMS**
سید عزیز معصومی
- ۳۱۵ **شناسایی و پیشگیری از فرصت‌های وقوع جرم سازمان‌یافته در بازار بین‌المللی عتیقه‌جات**
نگارنده: دکتر سیمون مکزی - ترجمه: بهاره قانون





بررسی تطبیقی مالکیت کشتی رهاشده و قواعد حاکم بر آن (در نظام حقوق دریایی ایران، آمریکا، انگلستان و فرانسه)

سید عباس متولی*

دکتر محمود قیومزاده** - دکتر سید مرتضی نعیمی***

چکیده:

در عمده کشورهای ساحلی از جمله ایران کشتی و شناورهای به‌گل‌نشسته، آسیب‌دیده، نیمه‌مغروق و غرق‌شده معتناهی موجود است که مالک یا مالکان آنها برای انتقال، جابه‌جایی، اوراق، متلاشی کردن و به‌طور کلی تعیین تکلیف آنها اقدامی صورت نمی‌دهند. قانون دریایی ایران و معاهدات دو یا چندجانبه موجود، راهکار مشخص و معینی را در این باب ارائه نداده و از طرفی بقای مالکیت، آثار و اوصاف آن در همه نظام‌های حقوقی، حل این معضل را قدری پیچیده می‌کند. در اسناد بین‌المللی صراحتی وجود ندارد که نسبت به تعیین مالکیت لاشه کشتی‌های موصوف از حیث بقا یا سقوط ضابطه‌ای ارائه داده باشد. در این تحقیق با احتیاج از اصول و موازین فقهی و قانونی و بعضاً بهره‌گیری از اصول و قوانین سایر نظام‌های حقوقی، سلطه و مالکیت در این نوع کشتی‌ها منقطع و پس از مرعی داشتن سیاست راهبردی سازمان‌های بنادر و دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست و قواعد تجویزکننده بین‌المللی در مانحن فیه، در حکم اموال در اختیار حاکم اسلامی قرار می‌گیرد.

کلیدواژه‌ها:

مالکیت، کشتی رهاشده، اعراض، مجهول‌المالک، تالف عرفی، مرور زمان.

مجله پژوهش‌های حقوقی (فصلنامه علمی - ترویجی)، شماره ۳۹، پائیز ۱۳۹۸
صفحه ۸۷-۱۱۵، تاریخ وصول: ۱۳۹۵/۰۸/۰۲، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۲/۱۴

* دانشجوی دوره دکترای حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی ساوه، ساوه، مرکزی

Email: motevalii1393@yahoo.com

** استاد دانشگاه آزاد اسلامی ساوه، ساوه، مرکزی، نویسنده مسئول

Email: maarefteacher@yahoo.com

*** استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد بین‌الملل بندر انزلی، بندر انزلی، گیلان

Email: mortezanaeimy@yahoo.com

مقدمه

ایران با در اختیار داشتن سواحل خلیج فارس، دریای مازندران، دریای عمان، اروندرود و بنادر متعدد که جمعاً حدود ۲۷۰۰ کیلومتر مرز دریایی می‌شود، در زمره کشورهای دریایی محسوب می‌شود. اولین قانون دریایی ایران در سال ۱۳۴۳ به تصویب رسید، مطالعه و بررسی اجمالی قانون دریایی ایران حاکی از آن است که اکثر مواد قانون مزبور ترجمه‌ای است از کتاب دوم قانون بازرگانی فرانسه مصوب ۱۸۰۲ م و قانون بازرگانی بلژیک مصوب ۱۸۹۵ م که به‌رغم منسوخ شدن برخی از این مقررات در کشور فرانسه به‌عنوان مثال در باب قرارداد اجاره کشتی، قانون دریایی ایران بدون کمترین تغییری در این بخش پابرجاست. بدیهی است مباحث مهمی چون بیمه دریایی، خسارت مشترک، سازمان و صلاحیت محاکم دریایی، تعیین تکلیف کشتی سانحه‌دیده و داوری اختصاصی در این قانون مغفول مانده^۱ و از طرفی با تأمل در کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی استنباط این نکته بدیهی است که نسبت به کشتی‌هایی که در آب‌های ساحلی دچار سانحه شده و درعین حال در راستای معاملات تجاری بین‌المللی بنابه اقتضائاتی چون جنگ بین دول ساحلی بعضاً بدون پوشش بیمه‌ای فعالیت می‌کردند، راهکار مشخصی ارائه نشده تا اینکه اخیراً در شهر نایروبی کشور کنیا کنوانسیون موسوم به «انتقال لاشه کشتی»^۲ در تاریخ ۱۸ ماه می سال ۲۰۰۷ میلادی (برابر با ۲۸ اردیبهشت ماه ۱۳۸۶ هجری شمسی) به تصویب می‌رسد که اجرایی شدن این کنوانسیون به عضویت ده دولت که بدون شرط تنفیذ، پذیرش، یا تصویب، این کنوانسیون را امضاء کرده باشند یا سند پذیرش، تصویب یا الحاق را نزد دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (I.M.O) بسپارند^۳، منوط گردیده که دولت جمهوری اسلامی ایران طی قانون مصوب ۱۳۸۹/۰۲/۲۸ مجلس شورای اسلامی^۴ به آن ملحق شده است. اگرچه قسمتی از مخاطرات زیست‌محیطی دریایی، با اجرای این کنوانسیون تعدیل می‌شود، لکن این کنوانسیون از یک‌سو از تاریخ تصویب و الحاق ده دولت که مخیر به عضویت در این معاهده می‌باشند، لازم‌الاجراست و عطف به گذشته

۱. عباس توانزی‌زاده، «قانون دریایی و ضرورت بازنگری آن»، نشریه بندر و دریا ۸۲ و ۸۳ (تیر و مرداد ۱۳۸۰):

۴۸ و ۴۹.

2. Nairobi International Convention Removal of Wreck.

۳. «کنوانسیون انتقال لاشه کشتی از تاریخ ۱۳۹۴/۰۱/۲۵ با عضویت دولت دانمارک به‌عنوان دهمین کشور،

لازم‌الاجرا شده است»، خبرگزاری ایرنا، <http://www.irna.ir>.

۴. ابلاغیه شماره ۳۶۴/۱۹۶۶۰ مورخ ۱۳۸۹/۰۳/۲۲ مجلس شورای اسلامی.

نمی‌شود و از سوی دیگر فعلاً محدودهٔ اجرایی این معاهده در منطقهٔ انحصاری اقتصادی که بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدأیی که از آنها، عرض دریایی سرزمینی^۵ آن اندازه‌گیری می‌شود، معتبر است؛ مگر آنکه دول عضو، مراتب رضایت خود را به اجرایی شدن این کنوانسیون در دریای سرزمینی اعلام نمایند.

با وجود این کشتی‌های رهاشدهٔ فراوانی در آب‌های ایران از جمله کشتی «ساخاروف»، «فیدلیتی»، «مولیندو» در سواحل خلیج فارس و کشتی «النا»^۶ در سواحل بندر انزلی موجود هست که وضعیت آنها با وصف گذشت زمان زیادی از تاریخ رهایی و غرق‌شدگی آنها در هاله‌ای از ابهام قرار دارد.

رویهٔ قضایی هم به دلیل عدم تمرکز دعاوی دریایی در یک مرجع قضایی و تشکیل دیرهنگام دادگاه دریایی در این خصوص نمی‌تواند راهگشا باشد، چراکه مطابق ماده ۱۸۸ قانون دریایی ایران وزارت دادگستری تکلیف داشت ظرف سه ماه از تاریخ تصویب این قانون لایحه مربوط به تشکیل دادگاه‌های دریایی، حدود و صلاحیت آنها، طرز رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای این قانون را تنظیم و پس از تصویب کمیسیون مشترک دادگستری مجلسین به موقع اجرا بگذارد که تاکنون این امر محقق نشده است.

ناگزیر در این مقاله با احتجاج به اصول و موازین فقهی و بهره‌گیری از تجربه‌های موجود در سایر نظام‌های حقوقی باید برای این مسائل پاسخ مستند و مستدلی پیدا کرد:

- ۱- تکالیف مالک در موقع سانحه یا سوانح دریایی چیست؟ ضمانت‌اجرای انجام نشدن این تکالیف در نظام حقوقی ایران و اسناد بین‌المللی چه می‌باشد؟
- ۲- آیا کشتی رهاشده می‌تواند تحت ماهیت فقهی اعراض یا مجهول‌المالک یا تالف عرفی و یا مرور زمان مملک قرار بگیرد؟

۵. طبق ماده ۳ عهدنامه حقوق دریاهای، هر کشوری حق دارد عرض دریای سرزمینی را تعیین کند، این محدوده نباید از ۱۲ مایل دریایی (معادل ۲۲۲۲۴ مترمربع) از خطوط مبدأیی که در این عهدنامه مشخص شده است، تجاوز کند. بر همین مبنا، ماده ۲ قانون مناطق دریایی ایران مصوب ۱۳۷۲ حد خارجی عرض دریای سرزمینی از خط مبدأ ۱۲ مایل دریایی می‌باشد. (روزنامه رسمی شماره ۱۴۰۴۴ مورخ ۱۳۹۲/۰۳/۰۶)

۶. روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی.

۱- مفاهیم

برای تبیین موضوع ضرورت دارد تا مفاهیم «مالکیت»، «کشتی» و «رهاشده» به‌طور اجمالی مورد بررسی قرار بگیرند.

۱-۱- مفهوم مالکیت

در ماهیت مالکیت، بین فقهای متقدم و متأخر مناقشه زیاد است؛ قدا مالکیت را بر مقوله «جده» می‌دانند، یعنی معتقد بودند بین شخص (مالک) و مال تحت تملک خود (مملوک) یک حالت دارایی وجود دارد و متأخرین بر این اعتقادند که مالکیت از مقوله اضافه است، یعنی مالکیت رابطه‌ای بین مالک و مملوک است که به‌نوعی آنان را به یکدیگر ربط می‌دهد، چنان‌که از دیدگاه شیخ انصاری (ره) ملکیت «رابطه‌ای اعتباری است که بین شخص با شیء برقرار می‌شود».^۷

با بررسی در تعاریف حقوق‌دانان، تعریف نسبتاً کامل از مالکیت این است که: «مالکیت، عنوانی است اعتباری که مبین نسبت و رابطه اشیاء با اشخاص است و دربردارنده مجموعه روابط و مناسباتی است که استیلاء و تسلط انسان‌ها را بر اشیاء نشان می‌دهد».^۸ افزون‌بر آن با تأمل در مفاد مواد ۳۰ و ۳۱ قانون مدنی و اصول ۴۰ و ۴۴ قانون اساسی سلطه و اقتدار شخص بر شیء با تمام اوصافش یعنی «مطلق»، «دائمی» و «منحصر بودن» در صورتی مورد حمایت قرار می‌گیرد که شیوه اکتساب و اجرای آن در مسیر هدف قانونگذار باشد و وسیله‌ای برای اضرار به غیر و تجاوز به منافع عمومی تلقی نشود.^۹

۱-۲- تعریف کشتی

بند ۴ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران، کشتی را وسیله‌ای اطلاق نموده که برای حمل بار در دریا به کار می‌رود. به نظر آقای نجفی اسفاد مناسب‌ترین تعریف، تعریفی است که در ماده ۱۲ کنوانسیون راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها (مصوب ۷ فوریه ۱۹۸۶) آمده:

«کشتی عبارت است از هرگونه شناور دریارو و هدایت‌شونده با نیروی محرکه خود که برای حمل و نقل کالا، مسافر یا هر دو، در تجارت دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد،

۷. ابوالقاسم گرجی. «مالکیت در اسلام»، تحقیقات اسلامی ۱ (۱۳۶۵)، ۲۷.

۸. سید مصطفی محقق داماد، قواعد فقه مدنی (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۷)، ۲۹.

۹. ناصر کاتوزیان، قانون مدنی در نظم حقوق کنونی (تهران: انتشارات بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۹۲)، ۱۰۴.

به استثنای شناورهایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده زیر ۵۰۰ تن.^{۱۰} علمای حقوق بین الملل دریایی در تعریفی که ارائه کرده اند روی دو معیار شناور بودن و قابلیت دریانوردی داشتن وحدت نظر دارند.^{۱۱} بر همین مبنا یکی از شرایط ضروری ثبت کشتی، احراز قابلیت دریانوردی کشتی است که با صدور گواهینامه فنی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی یا یکی از مراجع صلاحیت دار بین المللی که صلاحیت آن مورد قبول سازمان مزبور باشد، صورت می گیرد. بدیهی است با تحقق شرایط قید شده در اظهارنامه و سند ثبت کشتی و تأیید آن از سوی کارشناسان فنی سازمان فوق الذکر، کشتی واجد وصف قابلیت دریانوردی خواهد شد.

به هر حال از منظر حقوقی می توان این تعریف را برای کشتی ارائه داد:

کشتی عبارت است از مال منقول شناور قابل ثبتی که ظرفیت و قابلیت دریانوردی برای حمل کالا یا مسافر یا هر دوی آنها را در حدود موازین قانونی دارا باشد.

۱-۳- مفهوم رهایی کشتی

واژه «رهایی» در قوانین موضوعه ایران در موارد محدودی به کار گرفته شده، یکی از این موارد بند ۴ ماده ۲۱ قانون دریایی ایران است که اشاره می کند در صورتی که مالک کشتی را رها نماید، این حالت می تواند سبب سلب تابعیت و ابطال ثبت کشتی گردد. دیگری اصل ۴۵ قانون اساسی است که اعلام می دارد انفال و ثروت های عمومی از قبیل زمین های موات یا رهاشده ... در اختیار حکومت اسلامی قرار می گیرد، با این وصف «رهایی» در نظام فقهی اسلامی و همچنین سایر نظام های حقوقی دنیا یکی از ارکان «اعراض»^{۱۲} به عنوان رکن مادی محسوب می شود.^{۱۳}

با تأمل در حقوق دریایی و نظام بیمه دریایی به نظر می رسد کشتی رهاشده عبارت است از کشتی ای که حسب مورد تحت تأثیر اوضاع و احوال جوئی یا وقایع و اعمال حقوقی، وضعیت سیاسی یا اقتصادی یا بعضاً مجموع این عوامل برای مدت زمان طولانی رها و اراده ای برای احیاء و بهره برداری آن، از سوی مالک یا ذی نفع آن، نوعاً دیده نمی شود و استمرار این وضعیت سبب ضرر و تهدید منافع دولت ساحلی یا سایر دول تحت تأثیر می گردد.

۱۰. مرتضی نجفی اسفاد، حقوق دریایی (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۲)، چاپ چهارم، ۳۹.

۱۱. رضا فیوضی، «مسئله لاشه کشتی های غرق شده در دریای آزاد»، مجله حقوقی ۷ (زمستان ۱۳۶۵)، ۱۹۶.

12. Abandoned Goods.

۱۳. سید مصطفی محقق داماد، قواعد فقه مدنی (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۳)، چاپ سوم، بخش مدنی ۱.

۲- تکالیف مالک کشتی سانحه‌دیده

قانون دریایی، آیین‌نامه بندرهای ایران (مواد ۶۹ و ۴۹) و همچنین کنوانسیون انتقال لاشه کشتی تکالیفی را برای مالک، فرمانده و سایر خدمه مسئول درموقعی که کشتی در آب‌های ایران دچار سانحه می‌شود، مقرر داشته که مواردی از آن بدین شرح اعلام می‌گردد:

۲-۱- اعلام جریان واقعه به اداره بندر دولت ساحلی

فرمانده یا صاحب کشتی مکلف است در مواردی که کشتی دچار حریق، شکستگی، فرسودگی و عیب فاحش شده یا در اثر سانحه، صدمه جانی به کسی وارد آمده و یا سانحه دریایی باعث اضرار مادی به کشتی دیگری گردیده باشد؛ اعلامیه حاکی از جریان واقعه را به اداره بندر یا مأمور صلاحیت‌دار بندری ارسال دارد، متعاقب وصول این اعلامیه، اداره بندر ضمن ارسال رونوشتی از این اعلامیه برای نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، باید به‌فوریت با حضور نماینده کشتی، راجع به خسارت وارده صورت‌مجلسی را تنظیم و به امضای فرمانده یا نماینده موردتعارف وی برساند. بدیهی است گزارش مزبور باید حاوی این اطلاعات باشد:

محل استقرار دقیق کشتی؛ نوع، اندازه و ساختار کشتی؛ ماهیت خسارت وارده؛ میزان و مقدار محموله به‌ویژه هرگونه مواد خطرناک و سمی؛ مقدار و نوع نفت، به‌ویژه نفت سوخت و روغن روان‌کننده کشتی؛ در معرض آسیب بودن تسهیلات بندری؛ میزان جزر و مد و جریانات آب محل وقوع سانحه و سایر اطلاعاتی که در جابجایی کشتی و جلوگیری از خطر قریب‌الوقوع و ایجاد خسارات مؤثر می‌باشد.^{۱۴}

۲-۲- علامت‌گذاری

با استناد به وحدت ملاک از احکام مندرج در ماده ۳۳۳ قانون مدنی^{۱۵} و مواد ۵۱۲^{۱۶} و ماده ۵۲۲ قانون مجازات اسلامی^{۱۷} مالک کشتی متوقف، باید از باب «تعهد به حفاظت» و الزام

۱۴. ماده ۵ قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی مصوب ۱۳۸۹/۰۲/۲۸.

۱۵. «صاحب دیوار یا عمارت یا کارخانه مسئول خسارتی است که از خراب شدن آن وارد می‌شود، مشروط بر اینکه خرابی در نتیجه عیبی حاصل گردد که مالک مطلع بر آن بوده و یا از عدم‌مواظبت او تولید شده است.»

۱۶. «متصرف هر حیوانی که از احتمال حمله آن آگاه است، باید آن را حفظ نماید و اگر در اثر تقصیر او، حیوان مزبور به دیگری صدمه وارد سازد، ضامن است ...

تبصره ۱- نگهداری حیوانی که شخص توانایی حفظ آن را ندارد، تقصیر محسوب می‌شود.

ناشی از «اماره مسئولیت» خطرات ناشی از کشتی سانحه‌دیده را پیش‌بینی و با علامت‌گذاری مناسب، اشخاص و دیگر کشتی‌ها را از وجود آن مطلع سازد، به‌عنوان نمونه چنانچه کشتی به گل نشست به‌شده مطابق ماده ۳۰ کنوانسیون جلوگیری از تصادم در دریا (مصوب ۱۳۶۷/۰۷/۰۵)^{۱۸} مالک، فرمانده و یا سایر خدمه کشتی موظف هستند در قسمت سینه کشتی، یک چراغ سفید همه‌جانبه^{۱۹} یا یک توپ و در پاشنه و در سطح پایین‌تر از آن چراغ، یک چراغ سفید همه‌جانبه تعبیه نمایند و علاوه بر این، دو چراغ همیشه روشن در یک خط عمودی و سه توپ به موازات آن جاگذاری کنند. پس از اعلام گزارش واقعه مالک و فرمانده کشتی باید طبق نظام پذیرفته‌شده بین‌المللی، نسبت به بویه‌گذاری^{۲۰} در منطقه‌ای که لاشه کشتی در آن واقع شده، اقدام نماید و مختصات آن را ضمن ثبت در دفتر ثبت وقایع کشتی، به دولت ساحلی اعلام نماید.

۲-۳- انتقال و جابه‌جایی سریع از منطقه خطر

در صورتی که کشتی حسب اخطار اداره بندر در مسیر تردد کشتی‌ها، متوقف شده باشد، مالک یا فرمانده کشتی باید در ظرف مهلت قیدشده در اخطاریه با هر وسیله ممکن، نسبت به انتقال و دور کردن این کشتی از این خط سیر اقدام نماید.^{۲۱} افزون‌بر آن مطابق ماده ۹ کنوانسیون

تبصره ۲- نگهداری هر وسیله یا شیء خطرناکی که دیگران را در معرض آسیب قرار دهد و شخص قادر به حفظ و جلوگیری از آسیب‌رسانی آن نباشد، مشمول حکم تبصره (۱) این ماده است.»

۱۷. «هر کس در محل‌هایی که توقف در آنجا جایز نیست، متوقف شده یا شیئی و یا وسیله‌ای را در این قبیل محل‌ها مستقر سازد و کسی اشتباهاً و بدون قصد با شخص یا شیئی و یا وسیله مزبور برخورد کند و بمیرد شخص متوقف یا کسی که شیء یا وسیله مزبور را در محل مستقر ساخته عهده‌دار پرداخت دیه خواهد بود و نیز اگر توقف شخص مزبور یا استقرار شیء و وسیله موردنظر موجب لغزش رهگذر و آسیب کسی شود، مسئول پرداخت دیه صدمه یا آسیب وارده است، مگر آنکه عابر با وسعت راه و محل عمداً قصد برخورد داشته باشد که در این صورت نه فقط خسارتی به او تعلق نمی‌گیرد؛ بلکه عهده‌دار خسارت وارده نیز می‌باشد.»

۱۸. روزنامه رسمی شماره ۱۲۷۲۹ مورخ ۱۳۶۷/۰۸/۱۸.

۱۹. چراغ همه‌جانبه، عبارت است از چراغی که نور ممتدی در قطاع ۳۶۰ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد. (سازمان بندار و دریانوردی، مجموعه قوانین و مقررات بندری و دریایی، جلد دوم، ۴۷۱)

۲۰. بویه، گوی شناور بزرگی است که کشتی را به وسیله آن مهار می‌کنند. (منوچهر آریان‌پورکاشانی، فرهنگ دوجلدی انگلیسی به فارسی (نشر جهان رایانه)، جلد اول، ۲۹۶).

۲۱. نک: ماده ۵۱ قانون دریایی ایران.

نایروبی مالک ثبت‌شده کشتی موظف است برای انتقال^{۲۲} لاشه کشتی که مشخص شده خطری ایجاد می‌نماید از طرف مالک با هر نجات‌دهنده یا شخص دیگر قرارداد منعقد کند و در این عملیات باید ضوابط اعلامی دولت ساحلی را از منظر ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی رعایت نماید.

۲-۴- ارائه بیمه یا تضمین مالی مناسب به دولت ساحلی

نقطه قوت و بدیع کنوانسیون انتقال لاشه کشتی که خلأ چندین ساله قانون دریایی ایران و سایر کشورها را پوشش داده همین الزام به مالک کشتی است که باید دلیل و مدرک بیمه یا تضمین مالی دیگر را به‌نحو مقرر در ماده ۱۲ این کنوانسیون ارائه نماید، این ماده مقرر می‌دارد:

«هر دولت عضو باید به‌موجب قانون ملی خود اطمینان حاصل نماید که بیمه یا تضمین دیگر به میزانی که در بند (۱) مقرر شده است درمورد هر کشتی با ظرفیت ناخالص سیصد تن یا بیشتر - هرکجا ثبت شده باشد - در زمان ورود یا ترک بندر واقع در قلمرو آن یا در زمان ورود یا ترک تسهیلات فراساحلی واقع در دریای سرزمینی آن، وجود دارد.»

به‌موجب بند ۱ این ماده، کشتی باید بیمه یا ضمانت‌نامه بانکی یا سند اعتباری مشابه دیگر معادل حدود مسئولیت تعیینی نظام ملی یا بین‌المللی حاکم که بیشتر از میزان محاسبه‌شده طبق جزء (ب) بند (۱) ماده (۶) کنوانسیون تحدید مسئولیت دعاوی دریایی مصوب ۱۹۷۶^{۲۳} - ۱۶۷۰۰۰ واحد محاسبه برای کشتی‌ای که ظرفیت آن از ۵۰۰ تن بیشتر نباشد - به‌همراه داشته باشد.

واحد محاسبه بیمه باید به پول رایج ملی کشوری باشد که حق برداشت ویژه از صندوق تحدید مسئولیت دعاوی دریایی دارد، به‌عنوان مثال چنانچه کشتی‌ای با تابعیت نروژ و با تناژ ۳۰۰۰۰ تن قصد ورود به ساحل بندر شهید رجایی بندرعباس را داشته باشد، باید بیمه‌نامه‌ای معادل ۵۰۱۲۵۰۰ یورو که به پول رایج کشور ایران معادل ۱۷۵ هزار میلیون ریال بالغ می‌شود، از باب تأمین خسارت ناشی از سانحه کشتی، به‌همراه داشته باشد.

۲۲. منظور از انتقال در این کنوانسیون یعنی هر شکل پیشگیری، کاهش یا حذف خطر ناشی از لاشه کشتی. (بند ۷ ماده ۱ کنوانسیون نایروبی)

۲۳. روزنامه رسمی، شماره ۲۰۲۰۰، سال هفتاد، تیر ماه ۱۳۹۳، ۲.

۳- ضمانت اجرای تکالیف مالک کشتی رهاشده

اداره بندر همیشه عده لازم راهنمای اختصاصی برای ورود و خارج نمودن کشتی‌ها از منطقه بندری را آماده به خدمت دارد، این افراد که رهبر و مشاور فرماندهان کشتی می‌باشند، حق دارند به مجرد سوار شدن کشتی را معاینه نموده و برای سالم ماندن کشتی، محموله و مسافری آن، تذکرات و تدابیر لازم را به فرمانده کشتی تا رسیدن به بندر یا منطقه بی‌خطر و لنگر انداختن آن ارائه نمایند. در صورتی که فرمانده کشتی تذکرات راهنما و رعایت مقررات مربوط به عبور و مرور و سایر انتظامات بندری را مورد عمل قرار ندهد، این راهنما موظف است این تذکرات را مؤکداً در حضور کارکنان و جانشینان فرمانده کشتی ابلاغ و گزارش واقع را به اداره بندر تسلیم کند. در این صورت فرمانده آن کشتی مسئول وقوع هرگونه خسارت و پیشامدی خواهد بود که از عمل آنها ناشی می‌شود، ضمن اینکه فرد مقصر وفق موازین کیفری می‌تواند از سوی مرجع ذیصلاح قضایی کشور ساحلی، تحت تعقیب قانونی قرار بگیرد.^{۲۴} با وجود این مأموران اداره بندر در موقع رها شدن کشتی این وظایف را به عهده دارند:

۳-۱- اخطار کتبی به مالک یا نماینده کشتی

اداره بندر می‌تواند از لحاظ مقتضیات و مصالح بندری، به کشتی‌ها و سایر وسائط بارکشی آبی یا محمولات آنها که در محوطه بندر و یا در سر راه سیر آنها به گل‌نشسته و یا غرق شده و یا به هر نحو دیگری مانع سیر کشتی‌ها و سایر وسائط بارکشی آبی واقع گردیده، اخطار کتبی بدهد تا ظرف مهلت معین نسبت به رفع مانع اقدام نمایند، در صورت عدم توجه و اقدام مالک یا مالکان کشتی وسائط مزبور، این اداره با اطلاع و نظارت اداره گمرک و دادستان یا جانشین دادستان، نسبت به رفع مانع عمل می‌کند. مطابق ضوابط مندرج در ماده ۹ کنوانسیون نایروبی، چنانچه دولت ایران تشخیص دهد لاشه کشتی خارجی واقع در منطقه انحصاری اقتصادی خطری را ایجاد می‌کند باید به فوریت به دولت ثبت کشتی و مالک ثبت شده اطلاع دهد و با دولت ثبت کشتی و سایر دولت‌های تحت تأثیر از لاشه کشتی، در مورد اقداماتی که باید در رابطه با لاشه کشتی اتخاذ شود، مشورت نماید، در عین حال مهلت متعارفی که طی آن

۲۴. نک: مواد ۱۶ الی ۲۲ آیین‌نامه بندرهای ایران.

مالک ثبت‌شده باید لاشه کشتی را با در نظر داشتن ماهیت خطر مشخص‌شده، انتقال دهد، وضع نماید و به‌طور کتبی این مالک را مطلع سازد.

۳-۲- رفع مانع در موقع فوری بودن خطر

در صورتی که مصالح بندر، فوریت عملیات رفع موانع را از مسیر کشتیرانی و محوطه بندر ایجاب کند، اداره بندر می‌تواند بدون رعایت مدت اختاریه، با حضور نماینده دادستان و نظارت اداره گمرک برای رفع انسداد اقدام نماید، بدیهی است در این فرض نیز پرداخت هزینه مترتبه برعهده صاحب یا صاحبان کشتی خواهد بود. بر اساس کنوانسیون مزبور، دولت ساحلی موظف است به مالک ثبت‌شده کشتی اطلاع دهد در صورتی که در ظرف مهلت تعیینی نسبت به انتقال آن اقدام نکند، به هزینه مالک این کشتی را منتقل می‌کند. همچنین به مالک ثبت‌شده کشتی به‌طور کتبی اطلاع دهد که قصد دارد در شرایطی که خطر به‌طور مشخص تشدید می‌شود، بی‌درنگ مداخله نماید؛ یا در شرایطی که اقدام فوری لازم باشد و این وضعیت را نیز به دولت ثبت کشتی و مالک آن اطلاع داده باشد، لاشه کشتی را از طریق عملی‌ترین و سریع‌ترین روش‌های ممکن سازگار با ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی، انتقال دهد.^{۲۵}

۳-۳- مطالبه سند بیمه یا تضمین مالی دیگر

از تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون - ۱۳۹۴/۰۱/۲۵ - مطابق بند ۳ ماده ۹ این سند چنانچه سازمان بنادر تشخیص بدهد که لاشه کشتی ایجاد خطر می‌کند، مالک ثبت‌شده و یا طرف ذی‌نفع دیگر، باید دلیل و مدرک بیمه یا تضمین مالی دیگر را به این سازمان به‌عنوان مقام صالح دولت تحت تأثیر، ارائه نماید. چنانچه کشتی در دولت متعهد این کنوانسیون ثبت نشده باشد، گواهینامه بیمه اجباری می‌تواند توسط مقام صالح هر دولت عضو، صادر و تصدیق شود، البته مفاد این کنوانسیون مانع نخواهد شد تا سازمان بنادر از اعتبار یا عدم‌اعتبار مالی ارائه‌کنندگان بیمه مزبور اطمینان حاصل کند.^{۲۶}

۲۵. نک: قسمت (ب) و (پ) بند ۶ و بندهای (۷) و (۸) ماده ۹ کنوانسیون نایروبی.

۲۶. نک: بند ۸ ماده ۱۲ کنوانسیون نایروبی.

۳-۴- مطالبه هزینه‌های انتقال کشتی در صورت لزوم با توقیف کشتی

در ماده ۳۷ قانون دریایی به صراحت آمده سازمان بنادر و دریانوردی می‌تواند نسبت به استیفای مطالبات خود از باب هزینه انتقال کشتی رهاشده به مثابه «حق یا حقوق ممتاز»^{۲۷} اقدام نماید. دارنده حقوق ممتاز باید وفق ماده ۳۹ قانون مزبور ظرف یک سال از تاریخ مطالبه هزینه از مالک و یا سایر ذی‌نفعان کشتی و عدم تمکین آنها، از دادگاه ذی‌صلاح دریایی، تأمین این مطالبات را خواستار شود؛ در غیر این صورت حق امتیاز خود را از دست می‌دهد. استثنائی که قانونگذار در مانحن‌فیه قائل شده درحالی است که در دریای ساحلی کشوری که اقامتگاه یا مرکز عملیات مدعی (سازمان بنادر و دریانوردی) قرار دارد، اقامه دعوا علیه کشتی به دلیل عدم تردد ممکن نباشد. در این صورت دادگاه می‌تواند مهلت فوق را از روز ایجاد طلب حداکثر به مدت سه سال تمدید نماید.^{۲۸}

مساله این است که آیا تهیه صورت‌مجلس خسارات وارده و یا تأمین دلیل انجام‌شده از سوی سازمان بنادر، بدون اینکه دعوی مناسبی برای استیفای این مطالبات اقامه کند، قاطع مرور زمان خواهد شد؟ با تأمل در تعریفی که قانونگذار در ماده ۷۳۱ قانون آیین دادرسی سابق ارائه داده، یعنی «مرور زمان عبارت از گذشتن مدتی است که به موجب قانون پس از انقضای آن مدت، دعوا شنیده نمی‌شود.» و اینکه تأمین دلیل برای حفظ خواسته دعواست و تشخیص درجه ارزش آن با دادگاه می‌باشد^{۲۹} و همچنین با دقت در مفاد ماده ۳۲ قانون دریایی که مقرر می‌دارد: «در صورت عدم پرداخت حقوق ممتاز، ذی‌نفع می‌تواند به وسیله دادگاه حقوق خود را مطالبه و استیفای حقوق خود را از فروش اموال یا کشتی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد، درخواست نماید ...» پاسخ به این مسئله منفی است.

قانونگذار در فصل دوم قانون دریایی در مواد ۲۹ الی ۴۱ خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی و همچنین خسارات وارده به تأسیسات بندری و کارگاه‌های تعمیر کشتی و راه‌های آبی قابل کشتیرانی را به تأسی از ماده ۲ کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی (مورخ ۱۹۲۶ میلادی) که کشور ما با

۲۷. حق ممتاز دریایی، بر اساس تعریفی که برخی از نویسندگان حقوق دریایی ارائه دادند عبارت است از حق عینی که بنیان و اساس حق اقدام علیه شیء از جمله کشتی را تأسیس می‌کند. (ابوالبشر فرمانفرمایان، حقوق دریایی (تهران: چاپخانه خرمی، ۱۳۴۹)، ۳۰)

۲۸. نک: بند (د) ماده ۳۹ قانون دریایی.

۲۹. نک: ماده ۱۵۵ آ.د.م.

تصویب قانون مورخ ۱۳۴۵/۰۴/۲۸^{۳۰}، به این کنوانسیون ملحق شده از جمله حقوق ممتاز دانسته است. به همین دلیل سازمان بنادر، افزون بر مطالبات قیدشده در بند فوق‌الذکر، باید در ظرف مهلت اعلامی - یک سال - با اقامه دعوی مناسب نسبت به استیفای این خسارات اقدام نماید، در غیر این صورت، حق مطالبه آن را از طریق اقامه دعوا از دست می‌دهد.

منظور از اقامه دعوی مناسب این است که سازمان یادشده باید برای هر یک از موارد پنج‌گانه که منشأ دعوی آن واحد نباشد، دادخواست جداگانه‌ای تهیه و در مرجع ذی‌صلاح دریایی به ثبت برساند، به‌عنوان مثال منشأ حق ناشی از مطالبات انتقال بقایای کشتی رهاشده با حق ناشی از آسیب‌های وارده به تأسیسات بندری متفاوت است. به‌هر حال دادگاه پس از وصول دادخواست، مطابق تشریفات قیدشده در ماده ۳۲ قانون دریایی، درخواست و مدارک آن را به خواننده (اعم از اینکه مالک کشتی یا خود کشتی باشد) ابلاغ و پس از نشر آگهی در ظرف پانزده روز از تاریخ ابلاغ به خواننده، در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز به‌منظور اطلاع‌رسانی به سایر اشخاص ذی‌نفع، به دادخواست و اعتراضات واصله رسیدگی و حکم مقتضی را صادر می‌نماید. در صورت احراز صحت دعوا، هرگاه استیفای طلب از سایر اموال سهل‌البیع مالک کشتی میسر نباشد، دادگاه دستور به فروش اموالی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد، خواهد داد. رأی دادگاه بجز فروش کشتی قطعی خواهد بود. 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. بدیهی است محکوم‌علیه و هر متضرر دیگر می‌تواند با ارائه تضمین بانکی یا تأمین وجه نقد در صندوق دادگستری، نسبت به اجرای این حکم البته در ظرف یک ماه از تاریخ انتشار آخرین آگهی اعتراض نماید. افزون بر آن دولت صاحب‌پرچم کشتی خارجی نیز می‌تواند با ارائه تضمین و وثیقه مناسب به دادگاه که به‌طور معمول دو برابر ارزش محکوم‌به می‌باشد، موجبات رفع توقیف و یا فروش کشتی را هموار سازد.^{۳۱}

۳۰. روزنامه رسمی شماره ۶۲۷۲ مورخ ۱۳۴۵/۰۵/۰۹.

31. 1. Where the authorities of a State Party have detained a vessel flying the flag of another State Party and it is alleged that the detaining State has not complied with the provisions of this Convention for the prompt release of the vessel or its crew upon the posting of a reasonable bond or other financial security, the question of release from detention may be submitted to any court or tribunal agreed upon by the parties or, failing such agreement within 10 days from the time of detention, to a court or tribunal accepted by the detaining State under article 287 or to the International Tribunal for the Law of the Sea, unless the parties otherwise agree;

2. The application for release may be made only by or on behalf of the flag State of the vessel;

سازمان بنادر و دریانوردی مطابق ماده ۳۷ قانون دریایی مخیر به تشخیص این مسئله که آیا کشتی‌های موصوف موجب مزاحمت کشتیرانی می‌شوند و یا اینکه نسبت به انتقال این کشتی‌ها اقدام بکند یا نکند، می‌شود. این تخییر در وظیفه ذاتی، سبب شده که از یک‌سو به دلیل کمبود هزینه‌های تخصیصی در بودجه سالیانه از انجام این وظیفه بعضاً احتراز نمایند و از سوی دیگر به‌جای ازاله و پاکسازی حوزه عملیاتی بندر و آب‌های سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی، صرفاً به تغییر خط سیر کشتی‌ها اقدام نمایند.^{۳۲} باوجود این هم قانون داخلی ایران حق توقیف کشتی‌ها را برای تأمین هزینه انتقال و جابه‌جایی به سازمان بنادر و دریانوردی داده و هم بند ۱ ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها.^{۳۳} بر اساس این ماده دولت ساحلی حق دارد به‌منظور جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با ناقضین قوانین دولت ساحلی در قلمرو دریایی خود نسبت به تعقیب فوری و توقیف کشتی متخلف اقدام و مراتب را به‌فوریّت به اطلاع مقامات دولت صاحب‌پرچم برساند.

از بررسی ضوابط مندرج در کنوانسیون نایروبی درمی‌یابیم که اعمال مقررات مزبور تأثیر مهمی در تعیین وضعیت کشتی‌های موصوف ندارد؛ چراکه عمده تکالیف مالک لاشه کشتی انجام هزینه برای «جانمایی»، «علامت‌گذاری» و «انتقال» آن از منطقه خطر و درعین‌حال ارائه گواهی‌نامه بیمه یا تضمین مالی دیگر به اداره بندر دولت عضو این کنوانسیون می‌باشد. با به‌کار گرفتن کلمه «یا» در تعریف انتقال انجام هر سه عمل (پیشگیری، کاهش یا حذف خطر

3. The court or tribunal shall deal without delay with the application for release and shall deal only with the question of release, without prejudice to the merits of any case before the appropriate domestic forum against the vessel, its owner or its crew. The authorities of the detaining State remain competent to release the vessel or its crew at any time;

4. Upon the posting of the bond or other financial security determined by the court or tribunal, the authorities of the detaining State shall comply promptly with the decision of the court or tribunal concerning the release of the vessel or its crew. (<http://ilaw.mihanblog.com/extrapage/conventions>).

۳۲. مستنداً به مصاحبه حضوری با آقای قادری مدیرکل وقت حفاظت محیط‌زیست دریایی سازمان بنادر و

دریانوردی.

33. Article 111(1): "The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters, the archipelagic waters, the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 33, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established." <http://ilaw.mihanblog.com/extrapage/conventions>.

ناشی از لاشه کشتی) به‌طور یکجا مدّ نظر تصویب‌کنندگان کنوانسیون نبوده و انتخاب هر یک از اعمال مزبور، به تناسب موقعیت کشتی سانحه‌دیده و ارتباط آن با یکی از مصادیق خطر ذکرشده در ماده ۶ کنوانسیون، بر اساس نظر مالک کشتی خواهد بود. در حالت خوش‌بینانه به‌طور معمول مالکان کشتی راه‌حلی را انتخاب می‌کنند که کمترین هزینه را برای آنها دربرداشته باشد، یا در فرض ارائه گواهی‌نامه بیمه به دولت ساحلی، چنانچه کشتی در معرض «تلف کلی یا فرضی»^{۳۴} قرار داشته باشد، هم مالک کشتی و هم شرکت بیمه‌گر عطای کشتی را به لقای می‌بخشند، از طرفی قانون دریایی ایران صرفاً در باب جابه‌جایی و انتقال آنها در ماده ۳۷ ضابطه‌ای را معین کرده؛ لکن درخصوص تعیین وضعیت مالکیت آنها ساکت است. بدیهی است سکوت یا نقص یا اجمال یا تعارض قوانین مدوّنه نمی‌تواند بهانه‌ای برای قاضی دادگاه دریایی محسوب تا از رسیدگی به دعوی اقامه‌شده شخص ذی‌نفع و صدور حکم مقتضی در مانحن‌فیه امتناع کند. بر همین اساس در این مقوله، قاضی دادگاه باید پس از بررسی جزئیات امر، مطابق منابع معتبر اسلامی یا فتاوی معتبر، وضعیت مالکیت کشتی یا شناورهای موصوف را معین سازد.^{۳۵}

۴- ماهیت فقهی و حقوقی مالکیت کشتی رهاشده

۴-۱- رهایی کشتی و اعراض

در پاسخ به این مسئله که آیا رهایی کشتی دلالت بر اعراض مالک آن می‌نماید؟ باید اجمالاً از ماهیت فقهی اعراض آگاهی داشته باشیم. برخی از حقوق‌دانان^{۳۶} در تبیین مفهوم «اعراض» رفع ید از عین و رها ساختن آن، بدون اینکه مالک قصد تملیک آن به غیر یا مباح ساختن منافع آن را داشته باشد، بیان و در ادامه

۳۴. تلف کلی واقعی به حالتی اطلاق می‌گردد که مورد بیمه یا کاملاً از بین رفته و یا از حیطة تصرف بیمه‌گذار خارج شده باشد بیمه‌گذاری که قادر نباشد با ارائه اسناد و مدارک مثبت «تلف کلی واقعی کشتی» را ثابت کند، می‌تواند ادعای خسارت خود را بر اساس «تلف کلی فرضی» مطرح نموده و قصد خود را مبنی بر ترک مالکیت به بیمه‌گر اطلاع داده و در انتظار تصمیم بیمه‌گر برای پذیرش خسارت بر اساس ترک مالکیت باقی بماند. (هادی دستباز، بیمه کالا، کشتی و هواپیما (تهران: نشر دانشکده امور اقتصادی دانشگاه علامه طباطبائی، تابستان ۱۳۷۴)، چاپ اول، ۲۶۸ الی ۲۷۰).

۳۵. نک: اصل ۱۶۷ قانون اساسی.

۳۶. سیّد مصطفی محقق داماد، قواعد فقه مدنی (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۷)، چاپ سوم، ۲۷۰.

اضافه کردند، وجود دو عنصر در اعراض ضروری است: نخست عنصر مادی یعنی رهایی و ترک عین مال و دیگری عنصر معنوی قصد ازاله مالکیت بدون تخصیص یا تملیک آن برای دیگری. برای تحقق اعراض، یقین به قصد اعراض کننده ضروری است و اینکه نتیجه آن صرفاً اسقاط حق است، بدون اینکه به نفع کسی صورت پذیرد.^{۳۷} افزون بر آن در این شق از اسقاط حق، صرف تحقق اعراض، سبب اباحه تملک برای کسی نخواهد شد؛ مگر اینکه شخص، با قصد حیازت و به طور مادی، تصرف عملی نسبت به مال مورد اعراض بنماید و یا تمهیدات لازم برای تصرفات عملی را فراهم سازد.

مطابق بند چهارم ماده ۲۱ قانون دریایی ایران، یکی از موارد سلب تابعیت و ابطال ثبت کشتی موقعی است که مالک، کشتی را رها کرده باشد. ممکن است از ظاهر این بند استنباط گردد که منظور از واژه رهایی همان اعراض به مفهوم فقهی آن است، حال آنکه با تحلیلی که از ماهیت اعراض ارائه شد، صرف رهایی کشتی نمی تواند سبب زوال مالکیت آن بشود، چراکه علاوه بر فعل رهایی، اراده مالک کشتی برای ازاله مالکیتش ضروری است. قانونگذار در ماده ۱۷۸ قانون مدنی نیز به پیروی از اکثریت فقها مقرر داشته مالی که در دریا غرق شده، در صورت ثبوت اعراض مالک، مال کسی است که آن را بیرون بیاورد.

۴-۲- کشتی رهاشده و مجهول المالک

مجهول المالک مانند سایر اصطلاحات فقهی در قانون تعریف نشده است، فقط در ماده ۲۸ قانون مدنی آمده که مال موصوف باید با اذن حاکم یا مأذون از قبل او به مصارف فقرا برسد. برخی از حقوق دانان^{۳۸} در تعریف این اصطلاح می نویسند، مالی که ظاهراً مالک داشته و مالک آن شناخته نمی شود و نمی دانیم که مالکش از آن، اعراض کرده است؛ یا مالی که ظاهراً مالک داشته و مالک آن شناخته نمی شود و مسلم است که مالکش از آن اعراض نکرده است، مثل اراضی و اموال رهاشده ناشی از جنگ و زلزله.

مرحوم دکتر امامی در تعریف مجهول المالک بیان می دارد که این اموال، قبلاً در ملکیت اشخاص بوده و اعراض از آنها مسلم نیست و یا عدم اعراض از آنها محقق می باشد ولی

۳۷. محمدجعفر جعفری لنگرودی، دایرةالمعارف حقوق مدنی و تجارت (تهران: بنیاد راستاد، ۱۳۵۷)، جلد اول،

چاپ اول، ۳۶۴ و ۳۶۷.

۳۸. جعفری لنگرودی، دایرةالمعارف حقوق مدنی و تجارت، جلد اول، چاپ اول، پیشین، ۸۲.

به جهتی از جهات مالک آن شناخته نمی‌شود. این حالت اغلب در مواقع جنگ پیش می‌آید.^{۳۹} غالب فقها از جمله امام خمینی (ره) در باب احیای موات در مورد زمینی که معروف به زمین فلان شخص یا زمین فلان قوم است که بجز نام از آن شخص و یا آن قوم اثری نیست، این قسم زمین‌ها را مجهول‌المالک دانستند و احتیاطاً باید در احیاء، تعمیر و آباد کردنش از حاکم اجازه گرفته و پس از آن تصرف کند. به عبارت دیگر این شخص باید از مالک آن، تفحص کند و بعد از حصول یأس از یافتن مالک، عین این زمین را از حاکم شرع خریداری و یا خودش قیمت آن را صرف فقرا کند و یا منفعت آن را با اجاره‌بهای معین از حاکم اجاره کند و یا خودش اجرت‌المثل آن زمین را مشخص و همان مبلغ را به ذمه بگیرد و بعد به نیابت مالک، آن را صدقه بدهد. در این راستا احتیاط نیز شرط می‌کند که همه این امور با اجازه حاکم شرع صورت پذیرد.^{۴۰}

با این تعریف اجمالی از مفهوم مجهول‌المالک در پاسخ به مسئله مزبور باید حسب مورد و متناسب با اوضاع و احوال حاکم بر کشتی تحقیق و بررسی مناسب صورت پذیرد. بدیهی است چنانچه حسب نظریه کارشناسان دریایی، کشتی تحت تأثیر سوانح دریایی مواجه با آسیب جدی و اساسی شده باشد و از تاریخ رهایی کشتی، حداقل سه سال گذشته^{۴۱} و با وجود تحقیق، جستجو و پیگیری‌های مکرر اداری و اجرایی، مالک یا ذی‌نفع کشتی، شناسایی نشود یا در فرض شناسایی، اقدامی برای اعمال مالکیت خود انجام ندهد و عرفاً صرف هزینه و مخارج به دلیل ماهیت حادثه، موقعیت جغرافیایی و اوضاع و احوال جوئی با توجه به قیمت کشتی، توجیه اقتصادی نداشته باشد، اصولاً این کشتی می‌تواند تحت شمول مجهول‌المالک قرار بگیرد.

۴-۳- رهایی کشتی و تالف عرفی

عمده کشتی و بارهای رها شده در آب‌های ساحلی، منطقه انحصاری و اقتصادی و فلات قاره ایران مغروقه هستند و این نوع اشیاء نیز تحت شمول «تلف حقیقی یا عرفی»، قرار می‌گیرند.

۳۹. دکتر سید حسن امامی، حقوق مدنی (تهران: کتابفروشی اسلامی، ۱۳۶۸)، جلد اول و چهارم، چاپ هفتم، ۲۸.

۴۰. سید روح‌اله موسوی خمینی، تحریرالوسیله (قم: مؤسسه انتشارات دارالعلم، ۱۳۸۷)، جلد دوم، چاپ دوم، ۶۳۸ و ۶۳۹.

۴۱. با وحدت ملاک از ماده ۴ قانون راجع به اموال بلاصاحب مصوب ۱۳۱۳/۰۲/۱۶.

صحیحه عبدالله بن سنان از امام صادق (ع) نقل می‌کند:

«هر که در سرزمینی بی‌آب و علف به شتری برخورد کند که ناتوان گشته و وامانده باشد و صاحبش آن را به خاطر ناتوانیش از رفتن، رها نموده و شخص یابنده آن را بگیرد و به او آب و علف داده، از آن ناتوانی و واماندگی به درآورده و از هلاکت نجات دهد؛ آن شتر از آن اوست و صاحب اولی هیچ حقی بدان نخواهد داشت؛ چراکه این شتر درست همانند شیء مباح می‌باشد.»^{۴۲}

شیخ انصاری (ره) در باب حکم ملکیت عین تالف در صورت پرداخت بدل به مالک، صوری را مطرح می‌کند که در نتیجه آن چنانچه تالف به صورت حقیقی نابود گردیده و یا مثلاً در دریا افتاده و عملاً از دسترس انتفاع خارج شده باشد و عرف هم برای این اشیاء اعتبار مالکیت نکند، این مال می‌تواند جزو اعیان مباحه درآید.^{۴۳}

۴-۴-۴- مرور زمان

آیا «مرور زمان» می‌تواند سببی برای اباحه کشتی رهاشده و همچنین اموال و اشیای موجود در آن باشد؟

در پاسخ به این سؤال ابتدا باید به رویکرد فعلی نظام حقوقی ایران در باب مرور زمان اشاره‌ای بشود؛ فقهای شورای نگهبان در مورد سؤال مورخ ۱۳۶۱/۱۰/۲۷ شورای عالی قضایی مبنی بر اینکه:

«آیا استماع دعوی طلب و دین در دادگاه باتوجه به ماده ۷۳۱ و مرور زمان مندرج در آیین دادرسی مدنی و ماده ۱۲ قانون آیین دادرسی کیفری، مخالف با موازین شرع هست یا خیر؟»

طی صدور نظریه شماره ۷۲۵۷ مورخ ۱۳۶۱/۱۱/۲۷ اعلام می‌دارد:

مواد ۷۳۱ به بعد قانون آیین دادرسی مدنی در مورد مرور زمان در جلسه فقهای شورای نگهبان مطرح و به نظر اکثریت این شورا مواد مزبور که مقرر می‌دارد پس از گذشتن مدت (ده سال، بیست سال، سه سال، یک سال و غیره) دعوی در دادگاه شنیده نمی‌شود، مخالف با

۴۲. محمد بن حسن حر عاملی، *وسایل الشیعه الی تحصیل مسائل الشریعه* (قم: مؤسسه آل بیت، ۱۴۰۹ ق)، چاپ اول، ۴۵۸.

۴۳. «درس خارج فقه آیت‌الله شبیری»، ارتباط شیعی، مدرسه فقاقت، مورخ ۱۳۹۲/۰۷/۰۸، <http://www.eshia.ir>

موازین شرع شناخته شد. متعاقباً همین شورا در پاسخ نامه شماره ۷۳۱۱ مورخ ۱۳۷۱/۰۴/۲۵ رئیس‌جمهوری در باب مرور زمان دعاوی حقوقی بیگانگان این‌گونه اظهار نظر می‌کند: «... اطلاق نظریه شماره ۷۲۵۷ مورخ ۱۳۶۲/۱۱/۲۷ شورای نگهبان، شامل دعاوی اشخاص حقیقی یا حقوقی که در قوانین و مقررات کشورشان مرور زمان پذیرفته شده، نمی‌شود.»^{۴۴} همین انعطاف را شورای نگهبان درخصوص بند ۱۱ ماده ۸۴ قانون آیین دادرسی مدنی مصوب ۱۳۷۹/۰۱/۲۱^{۴۵} و همچنین مواد ۱۰۵ الی ۱۱۳ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲/۰۲/۰۱^{۴۶} معمول داشته است.

در حقوق فرانسه نیز مطابق مواد ۷۱۲، ۲۳۴۳ و ۲۲۱۹ قانون مدنی این کشور مرور زمان نه تنها مانع استماع دعوا می‌شود، بلکه سبب سقوط حق و تعهد نیز می‌گردد. در حقوق این کشور، دو نوع مرور زمان قابل‌شناسایی است. نخست مرور زمان مبتنی بر نظم عمومی که همان مرور زمان معمولی است که با مرور زمان در حقوق ایران از حیث مبنا مشابه است. دیگری مرور زمان مبتنی بر اماره پرداخت دین که تحت عنوان «مرور زمان‌های استثنائی» در مواد ۲۲۷۱ تا ۲۲۸۱ قانون مدنی کشور فرانسه، گنجانده شده و آن مربوط به تعهداتی است که معمولاً ظرف مدت کمی ایفاء می‌گردد و برای آنها سندی تنظیم نمی‌شود، مثل مرور زمان شش‌ماهه حق الزحمه معلم، اجاره هتل، اجرت خدمه منزل که برای مدت یک سال استخدام می‌شوند. افزون بر آن به موجب ماده ۲۶۲۲ قانون مدنی اکتساب حق عینی اصلی بر مال منقول یا غیرمنقول بر اثر تصرفات مستمر و به مدت طولانی یعنی سی سال موجب ایجاد حق برای متصرف خواهد بود.^{۴۷}

در حقوق کامن‌لا به‌ویژه قانون مرور زمان مصوب ۱۹۸۰ انگلیس در صورتی که تصرف اموال غیرمنقول و منقول حتی اگر منشأ آن غیرقانونی باشد و از تاریخ این تصرف حسب مورد به مدت دوازده سال در اموال غیرمنقول و شش سال در اموال منقول زمان بگذرد و در این مدت مالک واقعی نسبت به مطالبه حق و رفع تصرف، اقدامی صورت ندهد، این مرور زمان،

۴۴. حسین مهرپور، مجموعه نظریات شورای نگهبان (تهران: نشر دادگستر، ۱۳۷۱)، جلد سوم، چاپ اول، ۲۳۴.

۴۵. روزنامه رسمی شماره ۱۶۰۷۰ مورخ ۱۳۷۹/۰۲/۱۱.

۴۶. روزنامه رسمی شماره ۱۹۸۷۳ مورخ ۱۳۹۲/۰۳/۰۶.

۴۷. مهدی شهیدی، تشکیل قراردادهای و تعهدات (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۸۵)، چاپ پنجم، ۱۴۱.

مالکیت متصرف را مشروع و در نتیجه موجب سلب عنوان مالکیت مالک قبلی و مشروعیت متصرف فعلی خواهد شد.^{۴۸}

از مباحث یادشده فوق مطابق نظام‌های حقوقی ایران، حقوق نوشته و کامن‌لا در باب زوال یا بقای مالکیت کشتی رهاشده و حقوق متعلقه به‌عنوان مصداقی از اموال منقول می‌توان این نکات را حسب انواع مرور زمان استنتاج کرد:

۴-۴-۱- مرور زمان مملک

آنچه که مسلم است مطابق اجماع نظر فقها و نظام حقوقی ایران، مالکیت کشتی رهاشده ایرانی و محموله موجود در آن دارای حرمت و اعتبار شرعی است، به شرطی که استمرار این وضعیت با حقوق و منافع بندری یا سایر راهبردهای اعلامی سازمان بنادر و دریانوردی در تعارض نباشد. بدیهی است در این حالت، چنانچه از تاریخ رها شدن کشتی، مدت مدیدی یعنی حداقل سه الی پنج سال بگذرد و در این مدت مالک یا مالکان کشتی، برای تعیین وضعیت آن اعم از انتقال، جابه‌جایی و یا واگذاری این تعهدات به غیر برای نجات یا بازیافت کشتی اقدامی به‌عمل نیاورد؛ انقضای این زمان می‌تواند این کشتی را تحت شمول مجهول‌المالک یا تالف عرفی قرار بدهد.

چنانچه کشتی مورد بحث مربوط به اتباع و یا شرکت‌های خارجی بوده و مرور زمان مملک در نظام حقوقی دولت متبوع مورد پذیرش باشد، مالک این کشتی یا محموله موجود در آن، به دلیل این قاعده حقوق بین‌الملل خصوصی که «حق همان آثاری را دارد که قانون دولت متبوع بر آن بار کرده، ولو اینکه قانون ایران آثار کمتر یا بیشتری بر آن مترتب کرده باشد»^{۴۹} نمی‌تواند متعرض اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی ایران یا نهاد مآذون حاکم اسلامی در باب اجرای حکم دادگاه دریایی دایر بر تصرف این کشتی بشود، افزون‌بر آن دکترین باستانی «کشف» این فرض را در روبه قضایی اکثر کشورهای دریایی ثابت‌شده می‌داند که کشتی‌های غرق‌شده متعلق به شخص کاشف است، مشروط بر اینکه کاشف در مقابل اعتراض مالک کشتی، بتواند رهایی طولیل‌المدت کشتی را به اثبات برساند.^{۵۰}

۴۸. نادر و جعفر ساعد، مترجم، حقوق به زبان ساده (تهران: نشر خرسندی، ۱۳۸۸)، چاپ اول، ۳۹۶.

۴۹. الماسی، پیشین، ۱۱۰ و ۱۱۱.

۵۰. محمد حبیبی مجنده، مهدی عبدالملکی، «وضعیت حقوقی کشتی‌های دولتی و جنگی غرق‌شده با نگاهی

به کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب»، مجله پژوهش حقوق عمومی ۱۵(۴۱) (پاییز ۱۳۹۳)، ۴

نکته‌ای که در این راستا ذکر آن ضروری است، این است که کشتی‌های واجد مشخصه‌های فرهنگی، تاریخی یا باستان‌شناسی که حداقل صد سال، تمام یا بخشی از آن در زیر آب قرار داشته باشد، از شمول قاعده کشف و مرور زمان مملک مستثناست و دول عضو کنوانسیون بین‌المللی حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب از جمله دولت جمهوری اسلامی ایران باید در جهت تضمین ضوابط مندرج در این کنوانسیون، مجازات‌های مؤثری را در قبال نقض قواعد ذکر شده در این معاهده بین‌المللی، در قوانین داخلی خود به تصویب برسانند.^{۵۱}

۴-۴-۲- مرور زمان مسقط حق

در فرضی که شخص یا اشخاصی نسبت به کشتی رها شده حقوقی از قبیل حق ممتاز، حق اجرت، حق مطالبه خسارت اعم از مالی یا جانی و ... برای خود قائل باشند، بنابه صراحت قانون دریایی ایران و کنوانسیون‌های مربوط باید ظرف مواعد قانونی قید شده، نسبت به استیفای حقوق خود اقدام نمایند، در غیر این صورت حقی نسبت به این کشتی رها شده نخواهند داشت. به عنوان مثال دارنده حقوق ممتاز باید ظرف مدت یک سال در مقام مطالبه حقوق خود اقدام نماید، یا طلبکاران ناشی از قراردادهای و عملیاتی که فرمانده کشتی در خارج از بندر پایگاه بر طبق اختیارات قانونی خود برای تأمین مایحتاج واقعی از منظر حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر انجام می‌دهد، باید ظرف مدت شش ماه از روزی که ایجاد شده است، نسبت به مطالبه آن اهتمام ورزند. همچنین است خسارات ناشی از تصادم، حق الزحمه مربوط به کمک و نجات در دریا، فقدان کالا یا خسارات وارده به آن، حق رجحان نسبت به کرایه حمل کشتی.^{۵۲}

۵- مالکیت کشتی رها شده از منظر حقوق تطبیقی (حقوق آمریکا، انگلستان و فرانسه)

به طور کلی بر اساس یافته‌های تاریخی در عصر فنیقی‌ها، مصری‌ها و یونانی‌ها و قواعد «ترانی» و «الرن» چنانچه صاحب کشتی و یا محموله آن ظرف سی روز از تاریخ رهایی، پیدا نشود، کشتی و یا محموله آن به شخص یا بنده تعلق می‌گرفت. ضمن اینکه قوانین قدیمی

۵۱. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب مصوب

۱۳/۰۹/۱۳۸۷.

۵۲. نک: ماده ۳۹ قانون دریایی ایران.

شمال اروپا و ساحل دریای بالتیک در این رابطه حکایت دارد که ساکنین مقیم ساحل و رودخانه‌ها می‌توانستند این نوع کالاها و اشیای یافت‌شده در کنار ساحل را به‌عنوان مالکیت تصرف نمایند؛ اما در سال ۱۷۷۶م حسب رویه قضایی ناشی از آرای قضات دادگاه‌های محلی (آقایان بریتون، براکتون و کوک) پس از تقسیم‌بندی کشتی و محموله رها شده به "Wreck"، "Flotsam"، "Jetsam" و به بعد "Ligan" چنانچه این اشیاء به ساحل می‌رسیدند، در صورت معلوم نبودن صاحب یا صاحبان آنها، این اموال به پادشاه تعلق می‌گرفت.^{۵۳}

در ادامه همین نظریه‌های «مالکیت پادشاه»، «مالکیت شخص یابنده» برخی دیگر از حقوق‌دانان مثل نوریس در حمایت از مالکیت مالک اصلی که اعراض وی مسلم نمی‌باشد نظریه «پاداش نجات» را مطرح کرده است. ایشان معتقد است مالک کشتی هیچ‌گاه قصد ندارد دست از مالکیتش بردارد و از این حیث شخص یابنده و ناجی صرفاً مستحق اجرت عمل داوطلبانه ناشی از نجات کشتی می‌باشد و لاغیر.^{۵۴}

به‌طور خلاصه با تأمل در حقوق دریایی آمریکا، انگلیس و فرانسه حسب اوضاع و احوال حاکم بر موقعیت مکانی کشتی رهاشده می‌شود به هر یک از نظریه‌های تاریخی یادشده فوق استناد و احتجاج نمود.

۵-۱- کشتی رهاشده در حقوق آمریکا

امروزه بسیاری از الزامات و موازین مندرج در قانون رودخانه‌ها و بندرگاه‌ها مصوب ۱۸۹۹ م و بخش ۳۳ مجموعه مقررات فدرال آمریکا در قانون موسوم به «آب پاک»^{۵۵} مصوب ۱۹۷۷ م ادغام گردیده ولی با این وصف این قوانین خاص کماکان مورد استناد قضات ایالتی و استیناف قرار می‌گیرند.^{۵۶}

حسب این قوانین^{۵۷} چنانچه مالک کشتی صدمه‌دیده، مخروبه یا نیازمند به تعمیر در آب‌های قابل کشتیرانی آمریکا، ظرف مهلت اعلامی گارد ساحلی، اقدام مؤثری برای جابه‌جایی آنها انجام ندهد و این کشتی نیز در مسیر پرتدد کشتیرانی قرار داشته باشد و درعین حال

53. Lawrence J. Lipka, "Abandoned Property at Sea: Who Owns the Salvage Finds?," *wm.8maryl.Rev.* 97 12 (1970): 2.

54. Norris Martin, *The Law of Salvage* (Switzerland: Baker, Voorhis, 2012), 157.

55. The Clean Water Act.

56. Andrew Franz, "Crimes against Water," *Tulane Environment Law Journal* 23(2) (Summer 2010): 256.

57. 3- 245, 40, 45, (17/November/1986).

موجب خطر برای سایر کشتی‌ها به حساب آید، مأمورین گارد ساحلی «اخطار اعراض»^{۵۸} و فرایند قضایی مربوط به این اخطار را به مالک یا مالکان کشتی ابلاغ می‌نمایند.

۵-۱-۱- آثار قانونی ناشی از اخطار اعراض

۵-۱-۱-۱- در صورتی که ظرف یک ماه از تاریخ اعلام فوری بودن خطر، مالک کشتی و یا محموله آن شناسایی نشود یا در صورت شناسایی تلاش مؤثری برای انتقال یا جابه‌جایی آن صورت نپذیرد با انقضای سی روز از تاریخ اخطار عمومی، کشتی و محموله آن در حکم اعراض قرار می‌گیرند.

۵-۱-۱-۲- اعلام وصول اخطار عمومی از سوی فرمانده یا مستأجر کشتی کافی نیست. این اعلام وصول ضرورتاً باید از سوی مالک کشتی انجام شود.

۵-۱-۱-۳- پس از انقضای سی روز از تاریخ اعلام خطر عمومی، اعلام آمادگی مالک برای انتقال کشتی قابلیت استماع و پذیرش ندارد مگر با مجوز صریح مهندسین گارد ساحلی.

۵-۱-۱-۴- اخطار اعراض به مفهوم سلب همه حقوق مرتب بر عین کشتی و منافع آن تلقی می‌شود، بدیهی است چنانچه کشتی دارای محموله باشد، این اخطار مشمول این محموله نیز خواهد بود.

۵-۱-۱-۵- این اخطار با وصف ابلاغ و کوتاهی مالک، حین ترک فعل وی به مفهوم اعلام صریح قصد وی تلقی خواهد شد.

۵-۱-۱-۶- صرف اعلام اعراض از سوی مالک کشتی، نافی مسئولیت وی در پرداخت هزینه‌های انجام‌شده مهندسین گارد ساحلی نخواهد بود مگر در مواردی که کشتی قبل از ۱۷ نوامبر ۱۹۸۶ م بدون قصور وی غرق شده باشد.^{۵۹}

در این راستا، در فرضی که کشتی در حالت خطر فوری و قریب‌الوقوع به تشخیص مهندسین گارد ساحلی قرار نداشته باشد، مالک کشتی موظف است نسبت به علامت‌گذاری و جابه‌جایی و انتقال و تعیین وضعیت آن اقدام نماید. بدیهی است در صورت عدم اقدام، گارد ساحلی از دادگاه محل وقوع کشتی تقاضای الزام مالک به "Removal" را می‌نماید. ضمانت‌اجرای این ترک فعل نیز همان اخطار عمومی اعراض و در نتیجه سلب مالکیت صاحب و سایر ذی‌نفعان کشتی را در پی خواهد داشت.

58. Declare the Wreck Abandoned 4.

۵۹. نک: بندهای (a)، (b)، (c) و (F) قسمت ۴ ماده ۲۴۵ قانون رودخانه‌ها و بندرگاه‌های آمریکا مصوب ۱۹۸۶ م.

۵-۲- کشتی رهاشده در نظام حقوق دریایی انگلستان

بخش چهارم قانون کشتیرانی تجاری انگلیس مصوب ۱۸۵۴ م مشتمل بر مواد ۵۱۰ الی ۵۳۷ قانون مرقوم راجع است به وظایف و تکالیف متصرف، مالک یا مستأجر و ناجیان کشتی سانحه‌دیده.^{۶۰} در این حالت قانونگذار برای این نوع کشتی‌ها، مقام امینی را تعیین می‌کند تا با حضور در محل سانحه مراقبت از کشتی، خدمه و نقل‌وانتقال سریع خدمه را به‌عهده بگیرد و در این حالت همهٔ افراد حاضر در کشتی مکلف به اجرای دستورات این مقام امین هستند.^{۶۱} همهٔ کشتی‌های انگلیسی یا خارجی در این وضعیت مکلف به اعلام گزارش واقعه و علامت‌گذاری از محل وقوع حادثه هستند. در صورت عدم اقدام حسب مورد به پرداخت جزای نقدی (سه هزار و صد فرانک طلا) و یا تحمل حبس به سه تا پنج سال محکوم خواهد شدند.^{۶۲}

مالک کشتی حادثه‌دیده باید ظرف مدت یک سال از تاریخ اعلام واقعه با مراجعه به مقام امین پس از پرداخت هزینه‌های مراقبت، عوارض بندری و گمرکی و حق الزحمه ناجی یا ناجیان کشتی نسبت به ترخیص کشتی اقدام نماید.^{۶۳} در صورتی که کشتی دارای تابعیت خارجی باشد، در صورت عدم دسترسی به مالک کشتی، سفارتخانه دولت متبوع کشتی موظف به هماهنگی، پیگیری و درنهایت اقدام به شرح موازین یادشده فوق می‌باشد.^{۶۴} در موارد فوری بودن خطر و یا عدم مراجعه مالک ظرف مدت یک سال حسب محل وقوع کشتی، ادارهٔ بندر و یا اداره کنترل فانوس دریایی،^{۶۵} کشتی موضوع حادثه حسب تصمیم دادگاه ذی‌صلاح دریایی به فروش می‌رسد.

چنانچه در مهلت اعلامی، شخص یا ذی‌نفعی نسبت به تحویل و ترخیص کشتی به‌عنوان مالک، ورثه و یا مستأجر یا بیمه‌گر یا دارنده حق عینی چون وثیقه، رهن ادعایی نداشته باشد، در صورت ورود نمایندگان ملکه در جریان دادرسی، این کشتی پس از پرداخت هزینه‌های قانونی و حق الزحمه ناجی، به نفع ملکه پادشاهی انگلستان به فروش می‌رسد. در صورت

60. The Official Home of UK Legislation. www.Legislation.gov.uk.

۶۱ نک: ماده ۵۱۱ قانون کشتیرانی تجاری انگلستان مصوب ۱۸۵۴ م.

۶۲ نک: ماده ۵۳۰ الی ۵۳۳ قانون اخیرالذکر.

۶۳ نک: بند ۱ ماده ۵۲۱ قانون مزبور.

۶۴ نک: بند ۲ ماده ۵۲۱ قانون مزبور.

65. The General Light House Authority.

عدم حضور نمایندگان قانونی پادشاه، این کشتی و محموله آن به فروش می‌رسد و پس از کسر هزینه‌های قانونی، ماحصل فروش به حساب «صندوق تجاری دریایی»^{۶۶} واریز می‌شود.^{۶۷}

۵-۳- کشتی رهاشده در حقوق فرانسه

در حقوق فرانسه تا قبل از وضع مقرراتی چون قانون جلوگیری از آلودگی کشتی مصوب ۷ ژوئیه ۱۹۷۶ که حمل‌ونقل دریایی مصوب ۱۹۸۵ (بند ۲ ماده ۳۲۲)، دستورالعمل راجع به نحوه مدیریت و کنترل کشتی‌های مخروبه^{۶۸} مصوب ۲۶ دسامبر ۱۹۶۱ و اصلاحیه بعدی (۳ اوت ۱۹۷۸) و بخش دوم از فصل چهارم قانون حمل‌ونقل دریایی مصوب ۲۰۱۳ م در باب کشتی‌های موصوف، ماده ۲۱۶ قانون تجارت فرانسه حاکم بود^{۶۹}، مطابق این ماده صاحب کشتی حادثه‌دیده برای رهایی از مسئولیت‌های مربوط به هزینه‌های بازسازی، راه‌اندازی مجدد، جابه‌جایی کشتی به محل امن و پرداخت وام‌های اخذشده برای تجهیز کشتی در طول سفر صرفاً به ترک و رهایی کشتی اکتفاء می‌نمود. این مقرر هم‌اینک با تصویب قوانین فوق‌الذکر منسوخ گردیده و فاقد آثار اجرایی است.

حسب تقسیم‌بندی که در نظام حقوق دریایی فرانسه در باب کشتی‌های مخروبه موجود است، صرفاً آن تعداد کشتی‌هایی که در آب‌های فرانسه متوقف است و مالک، فرمانده یا خدمه کشتی در آن حضور ندارند و کشتی نیز بدون مراقبت رها گردیده، مدّ نظر قانونگذار برای تعریف کشتی‌های اعراضی قرار گرفته است.^{۷۰}

به‌طور کلی حسب استنباطی که از قوانین فوق‌الذکر می‌شود این است که در موقعیت فوری و قریب‌الوقوع بودن خطر کشتی رهاشده برای ناوبری دریایی، اداره بندر می‌تواند بدون اخطار به مالک کشتی و با هزینه وی نسبت به رفع خطر و انسداد اقدام نماید.

در غیر حالت اضطراری، صاحب کشتی باید ظرف سه ماه از تاریخ اعلام اداره بندر و پنج سال از تاریخ رهایی نسبت به تعیین وضعیت کشتی متوقف‌شده در آب‌های فرانسه اقدام نماید، در غیر این صورت مالکیت وی مورد خدشه قانونی واقع می‌شود، کما اینکه اخیراً به دلیل سخت‌گیری در صیانت از محیط‌زیست دریایی با وضع مقررات اصلاحی قانون رودخانه‌ها و

66. The Mercantile Marine Fund.

۶۷. نک: مواد ۵۲۳ و ۵۲۴ قانون اخیرالذکر.

68. E'PAVE.

69. Clotilde Mattei, *Les Epaves Maritimes En Droit Francais* (Universite de droit, d'Economie et des Sciences d'Aix - Marseille, 1998-1999), 9.

70. R. Rodie're et E.dupontavice, *Droit maritime* (Paris: Dalloz, 1997), 2nd ed, No. 64.

آبراه‌ها برای کشتی‌های حامل پرچم اتحادیه اروپا علاوه بر ارائه بیمه‌های مرسوم کشتیرانی، ارائه بیمه قابل‌پوشش بودن حقوق و مزایای خدمه‌ای که به دلیل رهایی کشتی تا دریافت حقوق معوقه در کشتی می‌مانند، اجباری شده است و یا اینکه در سال‌های اخیر اقدام به فروش کشتی‌های اقیانوس‌پیما موجود در بنادر فرانسه نموده‌اند که به‌عنوان مثال می‌شود به کشتی کاپیتان تزاراف در بندر برست در سال ۲۰۰۸ م، کشتی ایتال رو - رو در بندر سن سورمر در سال ۲۰۰۸ م و کشتی ایتیل استار و کوزت در بنادر فکامپ و فوردوفرانس در سال ۲۰۱۰ م اشاره کرد.^{۷۱}

با این وصف قانونگذار دولت فرانسه در بخش سوم از فصل چهارم قانون حمل‌ونقل دریایی مصوب ۲۰۱۳ م به‌صراحت «سقوط مالکیت»^{۷۲} را برای کشتی‌هایی که در حالت طولانی‌مدت رها شده‌اند و اقدام مؤثری از سوی مالک یا مالکان کشتی صورت نمی‌گیرد، در نظر گرفته است.^{۷۳} در این وضعیت مطابق موازین مندرج در بند ۱-۳- و ۶ و ۷ ماده ۵۱۴۱ قانون حمل‌ونقل دریایی فرانسه پس از انقضای مدت یک الی سه ماه از تاریخ اخطار به مالک کشتی و عدم اقدام مؤثر وی، بنابه تقاضای مقام ذی‌صلاح دریایی (نماینده مآذون وزیر حمل‌ونقل فرانسه) پس از سپری شدن دو ماه از تاریخ مهلت اعطایی، نسبت به ابطال ثبت کشتی و در ادامه برای در اختیار گرفتن آن اقدام می‌نماید.

بدیهی است پس از گذشتن دو ماه از تاریخ تحویل کشتی، آگهی فروش کشتی از طریق رسانه عمومی و روزنامه‌های کثیرالانتشار برای مراجعه صاحبان حق عینی و حقوق ممتازه منتشر می‌شود.

ماحصل فروش پس از کسر هزینه‌های قانونی و پرداخت دیون ممتازه تا مدت پنج سال در حساب امانی نگهداری و در صورت عدم‌مراجعه مالک کشتی، این وجه به حساب اداره تقاضای ابطال ثبت و سقوط مالکیت کشتی واریز می‌شود.

نتیجه

مفهوم مالکیت در همه نظام‌های حقوقی، دارای احترام و اعتبار فردی و اجتماعی است، در طبقه‌بندی اموال، کشتی به‌دلیل حرکت و دائم‌السیار بودن، جزء اموال منقول محسوب و از

71. Camille Valero, "le Regime Juridique des Navires et des Marins Abandonne's en France," *ISEMAR* 181 (Juin 2016), 1.

72. De'che'ance du Proprie'taire.

73. Art.L.5141-2-1.

حیث مشروعیت و محترم بودن آثار تابع حقوق دولت محل ثبت یا قانون کشور صاحب پرچم می‌باشد. رهایی کشتی اگرچه ممکن است سبب بطلان ثبت و یا بعضاً سلب تابعیت دولت متبوع کشتی بشود، لکن محترم بودن ملکیت و نازوالی آن، به بقای سلطنت مالک و یا سایر ذی‌نفعان در همه نظام‌های حقوقی دلالت دارد، چنانچه استمرار اعمال این حق با حق حاکمیت و مالکیت کشور ساحلی به جهت ضرر به زیست دریایی و منافع اتباع بومی این کشور در تعارض قرار گیرد، ناگزیر مطابق نظام حقوق داخلی باید دامنه اعتبار و احترام این حق مالکیت به دلیل عقلی و شرعی «لاضرر» مورد تحدید و تحدیش قرار بگیرد، از این حیث در بازنگری قانون دریایی ایران ضرورت دارد از قانون حمل و نقل دریایی کشور فرانسه در باب تعیین تکلیف کشتی مخروبه و رهاشده اقتباس نمود.



فهرست منابع

الف) منابع فارسی

- آریان پور کاشانی، منوچهر. فرهنگ دوجلدی انگلیسی به فارسی. جلد اول. تهران: نشر جهان رایانه، ۱۳۷۸.
- آفتاب آنلاین. <http://www.aftabir.com>.
- ارتباط شیعی، مدرسه فقاهت. «درس خارج فقه آیت‌الله شبیری». مورخ ۱۳۹۲/۰۷/۰۸. <http://www.eshia.ir>.
- الماسی، نجاد علی. تعارض قوانین. چاپ دوم. تهران: مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۷۰.
- امامی، دکتر سید حسن. حقوق مدنی. جلد اول و چهارم. چاپ هفتم. تهران: کتابفروشی اسلامی، ۱۳۶۸.
- توازن‌زاده، عباس. «قانون دریایی و ضرورت بازنگری آن». نشریه بندر و دریا ۱۹ (۸۲ و ۸۳) (تیر و مرداد ۱۳۸۰): ۴۸-۶۲.
- جعفری لنگرودی، محمدجعفر. دانشنامه حقوقی. جلد‌های اول، چهارم و پنجم. چاپ چهارم. تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۷۵.
- دایرةالمعارف حقوق مدنی و تجارت. چاپ اول. جلد اول. تهران: بنیاد راستاد، ۱۳۵۷.
- حقوق اموال. چاپ ششم. تهران: کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۸.
- حبیبی، حبیب‌الله. ترمینولوژی حقوق و دعاوی دریایی. چاپ اول. تهران: نشر دوران‌دیش، ۱۳۹۰.
- حبیبی مجنده، محمد، مهدی عبدالملکی. «وضعیت حقوقی کشتی‌های دولتی و جنگی غرق شده با نگاهی به کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب». مجله پژوهش حقوق عمومی ۱۵ (۴۱) (پاییز ۱۳۹۳): ۲۶-۴.
- حقوق بین‌الملل. <http://ilaw.mihanblog.com/extrapage/conventions>.
- خبرگزاری ایرنا. «کنوانسیون انتقال لاشه کشتی از تاریخ ۱۳۹۴/۰۱/۲۵ با عضویت دولت دانمارک به‌عنوان دهمین کشور، لازم‌الاجرا شده است». <http://www.ima.ir>.
- دستباز، هادی. بیمه کالا، کشتی و هواپیما. چاپ اول. تهران: نشر دانشکده امور اقتصادی دانشگاه علامه طباطبائی، تابستان ۱۳۷۴.
- روزنامه رسمی شماره ۱۲۷۲۹ مورخ ۱۳۶۷/۰۸/۱۸.
- روزنامه رسمی شماره ۱۴۰۴۴ مورخ ۱۳۹۲/۰۳/۰۶.
- روزنامه رسمی شماره ۱۶۰۷۰ مورخ ۱۳۷۹/۰۲/۱۱.
- روزنامه رسمی شماره ۱۹۸۷۳ مورخ ۱۳۹۲/۰۳/۰۶.
- روزنامه رسمی شماره ۶۲۷۲ مورخ ۱۳۴۵/۰۵/۰۹.

- روزنامه رسمی، شماره ۲۰۲۰، سال هفتاد، تیر ماه ۱۳۹۳.
- ساعد، نادر، جعفر ساعد، مترجم. حقوق به زبان ساده. چاپ اول. تهران: نشر خرسندی، ۱۳۸۸.
- سایت سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی. «گزارش اجلاس ۶۵ و ۶۶ (IMO)». خرداد ۱۳۹۳.
- سایت مجلس شورای اسلامی. «ابلاغیه شماره ۳۶۴/۱۹۶۶۰ مورخ ۱۳۸۹/۰۳/۲۲».
- شهیدی، مهدی. تشکیل قراردادهای و تعهدات. چاپ پنجم. تهران: انتشارات مجد، ۱۳۸۵.
- سقوط تعهدات. چاپ اول. تهران: مرکز چاپ و انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۶۸.
- ضیایی بیگدلی، محمدرضا. حقوق بین‌الملل عمومی. چاپ بیستم. تهران: کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۳.
- فرمانفرمایان، ابوالبشر. حقوق دریایی. تهران: چاپخانه خرمی، ۱۳۴۹.
- فیوضی، رضا. «مسئله لاشه کشتی‌های غرق شده در دریای آزاد». مجله حقوقی ۷ (زمستان ۱۳۶۵): ۲۱۱-۱۹۶.
- قانون آیین دادرسی مدنی.
- قانون مجازات اسلامی.
- قانون مدنی.
- قانون رودخانه و آبراه‌های آمریکا.
- قانون کشتی اعراضی آمریکا.
- قانون آب پاک آمریکا.
- قانون کشتیرانی تجاری انگلستان.
- قانون حمل‌ونقل دریایی فرانسه.
- کاتوزیان، ناصر. قانون مدنی در نظم حقوق کنونی. چاپ ۳۶. تهران: انتشارات بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۹۲.
- حقوق مدنی (اموال و مالکیت). چاپ دوم. تهران: نشر دادگستر، ۱۳۷۸.
- حقوق مدنی (الزام‌های خارج از قرارداد). چاپ اول. تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۴.
- مجموعه قوانین و مقررات بندری، دریایی ایران. جلد اول و دوم. تهران: ناشر اداره روابط عمومی و بین‌الملل سامان بنادر و کشتیرانی، زمستان ۱۳۸۲.
- محقق داماد، سید مصطفی. «مقاله اعراض از ملک». مجله تحقیقات حقوقی ۸ (۱۳۶۹): ۳۲-۷.
- محقق داماد، سید مصطفی. قواعد فقه مدنی. بخش مدنی ۱. چاپ سوم. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۳.
- مهرپور، حسین. مجموعه نظریات شورای نگهبان. جلد سوم. چاپ اول. تهران: نشر دادگستر، ۱۳۷۱.

نجفی اسفاد، مرتضی. حقوق دریایی. چاپ چهارم. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۲.
گرچی، ابوالقاسم. «مالکیت در اسلام». تحقیقات اسلامی ۱ (۱۳۶۵): ۲۸-۱۰.

ب) منابع عربی

حر عاملی، محمد بن حسن. وسایل الشیعه الی تحصیل مسائل الشریعه. چاپ اول. قم: مؤسسه آل
بیت، ۱۴۰۹ ق.
موسوی خمینی، سید روح‌الله. تحریر الوسیله. جلد دوم. چاپ دوم. قم: مؤسسه انتشارات دارالعلم، ۱۳۸۷.

ج) منابع خارجی

Franz, Andrew. "Crimes against Water." *Tulane Environment Law Journal* 23(2) (Summer 2010): 256-268.
J.lipka, Lawrence. "Abandoned Property at Sea: Who Owns the Salvage Finds?." *wm.8maryl.Rev.97* 12 (1970): 2-22.
Martin, Norris. *The Law of Salvage*. Switzerland: Baker, Voorhis, 2012.
Mattei, Clotilde. *Les Epaves Maritimes En Droit Francais*. Universite de droit, d'Economie et des Sciences d'Aix - Marseille, 1998-1999.
R.Rodie're et E.dupontavice. *Droit Maritime*. 2nd ed. Paris: Dalloz, 1997.
The Official Home of UK Legislation. www.Legislation.gov.uk.
Valero, Camille. "le Regime Juridique des Navires et des Marins Abandonne's en France." *ISEMAR* 181 (Juin 2010): 1-8.

Journal of LEGAL RESEARCH

VOL. XVIII, No. 3

2019-3

- **International Criminal Tribunal Approach to Forced Marriage as Sexual Violence**
Dr. Ahmadreza Tohidi & Azadeh Dadashi
- **Renegotiation; Reflection of the Need to Maintain the Economic and Financial Equilibrium of Upstream Petroleum Contracts**
Dr. Mohammad Namdar Zangeneh & Dr. Seyyed Hossein Tabatabaei
- **Civil Liability of Natural Persons Resulting from Transmission of Contagious Diseases with Emphasis on British Law**
Dr. Alireza Rajabzadeh & Bahareh Shafiei
- **A Comparative Study of Abandoned Ship Ownership and Its Rules in the Maritime Law System of Iran, US, UK and France**
Seyyed Abbas Motevalli & Dr. Mahmoud Qayyumzadeh & Dr. Seyyed Morteza Naeimy
- **The Causes and the Uses of Non-Criminal Responses instead of Answering Criminal (Punishment) of the Penal Code, Adopted in 1392**
Dr. Ramin Alizadeh & Dr. Mohammad Ali Jahed
- **Prevention and Compensation Methods in Violation of Intellectual Property Rights (In Iranian Law and International Documents)**
Sakineh Dehghan
- **A Comparative Study of Foreign Participation in Commercial Companies of Free Zones**
Elham Meghraziasl
- **The Nature of Impossible Offence in Iran's Law with Respect to English Law**
Dr. Abolhasan Shakeri & Dr. Mahmoud Darvish Torabi
- **ASEAN Dispute Settlement Mechanisms; A Model for the Economic Cooperation Organization (ECO)**
Mohammad Reza Narimani Zamanabadi
- **Koyban as a Prosecutor in the Zoroastrian Law**
Aziz Nokandeh
- **Prevention of Victimization of Judiciary's Staff in Iran: Case Study of Broujerd City**
Dr. Javad Riahi & Dr. Esmail Sharifi & Azin Rouhani
- **International Commercial Words a Mistaken Equivalent Used in Farsi ITL Literature for "INCOTERMS"**
Seyyed Aziz Masoumi
- **Identifying and Preventing Opportunities for Organized Crime in the International Antiquities Market**
Author: Dr. Simon Mackenzie, Translator: Bahareh Ghanooon

