

مفهوم لاشه کشتی با تکیه بر عناصر عینی و ذهنی

غلامنبی فیضی چکاب^{۱*}، نیلوفر کامیاب منصوری^۲

۱. استادیار گروه حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

۲. دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

(دریافت: ۱۴۰۰/۱۰/۱۱ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۴/۲۰)

An Approach on the Concept of "Shipwreck" Based on Concrete and Abstract Elements

Gholamnabi Fayzi Chakab^{*1}, Niloofar Kamyab Mansouri²

1. Assistant Professor of Private Law, Allameh Tabatabaee University, Tehran, Iran

2. Ph.D. Student in Private Law, Allameh Tabatabaee University, Tehran, Iran

(Received: 01/Jan/2022

Accepted: 23/Jun/2022)

Abstract

The study of the law of shipwrecks is extremely significant concerning their effects on maritime transportation, marine ecosystems, government economics, and even the international community. The enactment of several national and international rules in the context of the law of shipwrecks is an approved turning point on this issue. However, it can be seen that due to the divergence of opinions, a single definition cannot be provided for a shipwreck. Further, in most relevant conventions, providing the instances for shipwreck has replaced its definition. The concept of shipwreck, which is usually associated with two objective (loss of navigation function) and subjective (abandoning the ownership by owner and ship abandonment) elements or one of them, has been addressed in the legal systems. The concept in conventions can be achieved from the instances provided in them, which are usually accompanied by a reference to one of the objective or subjective elements.

Keyword: Shipwreck, Sunken Ship, Abandoned Ship, Instances for Shipwreck.

چکیده

مطالعه حقوق لاشه کشتی‌ها به لحاظ تعدد و تنوع آثار آن بر حمل و نقل دریایی، محیط زیست دریاها، اقتصاد دولت‌ها و حتی جامعه جهانی، دارای اهمیت بسیاری است. تصویب قوانین داخلی و بین‌المللی متعدد در زمینه حقوق لاشه کشتی دلایل مثبتی بر این مدعا است. با این حال با مطالعه این منابع، فقدان وحدت نظر در ارائه تعریف عنوان «لاشه کشتی» قابل مشاهده است. فارغ از آن، در اکثر کنوانسیون‌های مربوطه، تعیین مصداق لاشه کشتی، جایگزین ارائه تعریف آن شده است. مفهوم لاشه کشتی که معمولاً همراه با دو عنصر عینی (از دست دادن قابلیت دریانوردی) و ذهنی (اعراض مالک و رها کردن کشتی) یا یکی از آنها است، در نظام‌های حقوقی مطرح شده است. از مصادیق ارائه شده در کنوانسیون که معمولاً با اشاره به یکی از عناصر همراه است، می‌توان به مفهوم موجود در نظام‌های حقوقی دست یافت.

کلیدواژه‌ها: لاشه کشتی، کشتی غرق شده، کشتی رها شده.

مقدمه

هر ساله بیش از دو هزار کشتی در سطح جهان غرق می‌شوند.^۱ اثرات متعدد کشتی‌های غرق شده بر اقتصاد کشورها و محیط زیست دریایی، موجب اهمیت روزافزون و اقدامات متعدد زیست محیطی، مهندسی، حقوقی و ... کشورها در راستای مدیریت این واقعه شده است.

در نگاه اول، لاشه کشتی مفهومی جز معنای تحت‌اللفظی خود ندارد. بازمانده‌های یک کشتی غرق شده در دریا، اقیانوس یا رودخانه؛ هرچند این تعریف در ادبیات غیر حقوقی می‌تواند مورد پذیرش باشد، نظام‌های حقوقی پیشرفته گاه میان این دو مفهوم قائل به تفکیک شده‌اند. بدین معنا که معمولاً غرق شدن کشتی همراه با از دست دادن قابلیت دریانوردی کشتی است، در حالی که لاشه کشتی علاوه بر رکن غرق‌شدگی، واجد وصف رهاشدگی از جانب مالک کشتی یا همان اعراض نیز می‌باشد. بار شدن احکام بر عنوان لاشه کشتی علاوه بر غرق‌شدگی یا از دست دادن قابلیت دریانوردی، معمولاً نیازمند اعراض و انصراف مالک از مالکیت خود نیز می‌باشد. از دست دادن قابلیت دریانوردی به عنوان عنصر عینی و انصراف مالک از مالکیت به عنوان عنصر ذهنی در این موضوع شناخته می‌شوند.

در نظام‌های حقوقی، صدق عنوان لاشه کشتی بر کشتی غرق شده یا آسیب‌دیده مشروط به احراز حداقل یکی از دو عنصر عینی و ذهنی است.

با مطالعه کنوانسیون‌های دریایی مربوطه، مشاهده می‌کنیم که به جای ارائه تعریف از لاشه کشتی، به تعیین مصداق آن پرداخته‌اند. برای مثال در بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون اخیر، مصداق لاشه کشتی مشمول این کنوانسیون ذکر شده‌اند، اما تعریفی از لاشه کشتی ارائه نشده است. حال به‌رغم مشخص بودن مصداق که در این کنوانسیون عبارت‌اند از کشتی غرق شده و هر بخش از آن و ... سؤال اصلی در مقاله حاضر این است که مقصود از عبارت «لاشه کشتی» در قوانین و مقررات چیست؟ آیا همان کشتی غرق شده است یا باید شرایط دیگری را هم بر آن احراز کرد؟

بدیهی است، بار شدن احکام تنها با تعیین محدوده اعمال (با تعیین مصداق) امکان‌پذیر نیست، بلکه ابتدا به ساکن

نیازمند تعیین مفهوم است و اهمیت عملی بحث جز مفهوم حقوقی آن، در مسئولیت‌های مترتب نمود می‌یابد؛ چرا که مالک کشتی غرق شده کماکان مالک کشتی است با مسئولیت‌های جدید، اما اگر کشتی رها شود، دگرگونی اساسی در بحث مسئولیت‌ها ایجاد می‌شود که البته بحث تفصیلی آن خارج از حوصله این مقاله است.

به‌رغم اهمیت این شاخه از حقوق دریایی، در حقوق ایران، مسئله لاشه کشتی‌ها، چندان مورد بررسی قرار نگرفته است و این در حالی است که در نظام‌های پیشرفته، شاخه‌ای مجزا تحت عنوان «حقوق لاشه کشتی‌ها» ایجاد و در حال گسترش است.

از جمله تحقیقات پیشگام در زمینه حقوق لاشه کشتی‌ها «مسئله لاشه کشتی‌های غرق شده در دریای آزاد» (رضا فیوض، حقوقی بین‌المللی ۱۳۶۵، شماره ۷) که به مسئله مالکیت لاشه کشتی‌های رها شده در آب‌های بین‌المللی پرداخته است.

مقاله حاضر به مبحثی مقدماتی‌تر که در منابع حقوقی از جهت تعریف دقیق مورد مناقشه بوده، پرداخته است.

بدین ترتیب هدف از نگارش این مقاله، تلاش برای دستیابی به مفهوم لاشه کشتی است. حتی اگر با مطالعه تمام متن قانون یا کنوانسیون مد نظر، امکان تشخیص این مفهوم باشد، رسیدن به تعریف دقیق و بی شبهه نیازمند بررسی است تا اجرای مفاد قانون مربوطه نیز بدون اجرا و در کمال عدالت باشد.

مفهوم لاشه کشتی

غرق شدن یک کشتی در نتیجه یک سانحه دریایی یا به هر دلیل دیگر، همزمان با از دست دادن قدرت دریانوردی، موجب خروج کشتی از مفهوم ارائه شده بر آن^۲ و ورود به مفهوم جدیدی (لاشه کشتی) می‌شود که دارای آثار حقوقی متفاوت است؛ از جمله بار شدن تعهدات جدید بر مالک. نکته مورد توجه و موضوع بحث این مقاله، آگاهی از مفهوم

۳. طبق بند ۴ از ماده ۵۲ قانون دریایی ایران: کشتی به به وسیله‌ای اطلاق می‌شود که برای حمل بار در دریا کار می‌کند. طبق کنوانسیون ملل متحد راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها مصوب ۷ فوریه ۱۹۸۶، کشتی عبارت است از هرگونه شناور دریاری یا هدایت‌شونده با نیرو محرکه خود که برای حمل و نقل کالا، مسافر یا هر دو در تجارت دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

1. <https://actuarialeeye.com/2014/03/30/how-many-ships-disappear-each-year/1>
2. <https://en.wikipedia.org/wiki/Shipwreck>

در کنوانسیون‌ها را بدان بار کرد که مالک از آن اعراض کند. این رکن به عنوان عنصر ذهنی^۴ شناخته می‌شود. به معنای روشن‌تر اصولاً لاشه کشتی به کشتی غرق شده‌ای اطلاق می‌شود که عموماً قابل تعمیر نبوده یا مالک با اعراض از آن در صدد تحدید و گاه معافیت مسئولیت خود بر آمده است.^۵ (H. flanders, A treaties on) (mertime law, Boston, 1852: 323)

از دو عنصر مبنایی در عنوان لاشه کشتی، برخی نظام‌ها از جمله نظام حقوقی انگلستان احراز عنصر ذهنی که همان رها کردن است را کافی دانسته است.^۶ در حالی که در نظام حقوقی فرانسه احراز هر دو عنصر ضرورت دارد.^۷ این تشتت جای تعجب ندارد؛ چرا که در نظام‌های حقوقی دنیا، وحدت نظر حتی در مورد مفهوم کشتی وجود ندارد. هرچند مفهوم کشتی در دکتترین حقوقی بازتاب‌هایی داشته است که بیشتر به منظور تعیین محدوده اعمال مقررات بوده است.

شاید به همین دلیل است که کنوانسیون‌ها به جای ارائه تعریف، مستقیماً به سراغ تعیین مصداق لاشه کشتی رفته‌اند. بدین ترتیب به نظر می‌رسد رابطه کشتی غرق شده و لاشه کشتی، عموم خصوص من وجه باشد. در فرضی که هر دو عنصر را برای عنوان لاشه کشتی ضروری تلقی کنیم، لاشه کشتی، کشتی فاقد قدرت دریانوردی یا غرق شده است که مالک از آن اعراض کرده است و ممکن است این فقدان قدرت دریانوردی در نتیجه غرق شدگی باشد یا آسیب دیگر به کشتی. در این فرض غرق شدن یک کشتی لزوماً آن را وارد عنوان لاشه نمی‌کند، مگر آنکه مالک صراحتاً اعراض خود را اعلام نماید.

4. subjective element

5. H.flanders, A treaties on mertime law, Boston, 1852; 323.

۶. دادگاه عالی - بخش ملکه بنچ در پرونده Pierce v. Bemis به نقل از تصمیم قبلی در مورد The Gas Float Whittion (۱۸۹۶) (شماره ۲، ص ۴۲ CA): تقریر شد که «کشتی زمانی به معنای حقوقی کلمه، لاشه کشتی است اگر فرمانده و خدمه کشتی که نماینده مالک هستند، آن را در دریا رها کرده باشند، بدون اینکه قصد بازگشت بدان را داشته باشند و امیدی به بازیابی آن نداشته باشند». (۱۹۸۶، نماینده لوید، ۱۳۲)

۷. در قانون حمل و نقل L5142-1 فرانسه، (بخش چهارم با عنوان «لاشه کشتی و تکه‌های غرق شده» مقرر می‌دارد: «مفاد این فصل در مورد لاشه کشتی‌ها یا سایر وسایل شناور دریایی غرق شده، کالاها و محموله‌ها و لاشه‌های هواپیماهای کشف شده در دریا یا در ساحل دریایی اعمال می‌شود. به استثنای کشتی‌های غرق شده مشمول عنوان میراث فرهنگی دریایی موضوع مقررات فصل دوم از بخش سوم از کتاب پنجم قانون میراث. لاشه کشتی نتیجه عدم قدرت شناوری، عدم حضور خدمه در کشتی و عدم وجود اقدامات نگهدارنده می‌باشد.

دقیق «لاشه کشتی» با لحاظ اثرات حقوقی متعدد مترتب بر آن است؛ اینکه صرف غرق شدن یک کشتی آن را مشمول عنوان مذکور می‌نماید؟ به عبارت دیگر، آیا مفهوم اصطلاحی و رایج لاشه کشتی در حقوق بین‌الملل دریایی با معنای تحت‌اللفظی آن یکسان است یا خیر.

اساساً غرق شدن کشتی همراه با از دست دادن قدرت دریانوردی^۱ آن است. اینکه کشتی فاقد قدرت دریانوردی را یک کشتی غرق شده صرف بدانیم یا آن را داخل در مفهوم لاشه کشتی با اثرات حقوقی خاص آن کنیم، دارای اهمیتی اساسی است؛ چرا که آثار حقوقی بارشده به لاشه کشتی (به معنای مصطلح آن) چنانکه خواهیم دید به کلی با کشتی غرق شده متفاوت است.

همچنین با سیر در کنوانسیون‌ها و مقررات کشورها می‌بینیم که به جای تعریف عنوان لاشه کشتی، به تعیین مصداق و محدوده اعمال کنوانسیون پرداخته‌اند.^۲ داشتن تعریفی روشن از یک اصطلاح حقوقی و مورد پذیرش میان کشورها موجب سهولت بار کردن آثار حقوقی و اجرای مقررات می‌شود.

در مقررات، لاشه کشتی جدای از صفت و موصوف خود دارای معنای اصطلاحی هم هست. فارغ از واقعه غرق شدگی، اقدام رها کردن کشتی غرق شده توسط مالک، نقطه عطفی در تغییر ابعاد حقوقی ماجرا است. در تعاریف ارائه شده در نظام‌های حقوقی، اصولاً دو رکن اساسی خودنمایی می‌کند.

نخست از دست دادن قابلیت دریانوردی کشتی که ممکن است با ادبیات متفاوتی عنوان شود؛ از جمله نابودی، شکسته یا تخریب شدن کشتی، غرق شدن کل یا جز بدنه کشتی و امثال آن که همگی حاکی از لزوم وقوع این رکن در تعریف لاشه کشتی است. این رکن در نظام‌های حقوقی به عنوان رکن عینی^۳ شناخته می‌شود. (Marco Gregori, 2016: 63)

دوم اعراض مالک از کشتی غرق شده؛ بدین ترتیب که فارغ از وضعیت بدنه کشتی غرق شده، تنها در صورتی می‌توان آن را داخل در مفهوم لاشه کشتی دانسته و آثار حقوقی مقرر

۱. منظور از قابلیت دریانوردی کشتی، این است که کشتی از هر لحاظ برای سفر دریایی، بدون عیب فنی مهم و مشهود بوده و از لحاظ استحکام و مقاومت در برابر شرایط جوی قادر به ادامه سفر دریایی باشد و نیز قابلیت مقابله با مخاطرات معمولی را داشته باشد تا بتواند کالا و یا مسافر را به نحو مطمئن به مقصد برساند. (امید، هوشنگ، ۱۳۵۳، حقوق دریایی، جلد اول، تهران، مدرسه عالی بیمه، ص ۲۶۹)

۲. بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون ناپروبی.

3. Objective element

Black, 2009: (1098)	دیگر در قوانین، مالک هیچ گونه ادعایی نسبت بدان نداشته باشد.
فرهنگ دوهمی ^۲	لاشه کشتی عبارت است از کشتی رهاشده یا شیء رهاشده از کشتی که بر روی آب شناور است یا به گل نشسته و یا غرق شده است. ^۳
لغتنامه آکسفورد	لاشه کشتی به معنای کشتی تخریب شده در آب است. ^۴
لغتنامه کالینز	لاشه کشتی یعنی شناوری که به طور جزئی یا کلی در دریا نابود شده است. ^۵

با این حال، این تفاوت در تعاریف این سؤال را برمی‌انگیزد که اساساً لاشه کشتی به چه معنا است. حال با توجه به ابهام و عدم وحدت نظری که در خصوص مفهوم لاشه کشتی در نظام‌های حقوقی، کنوانسیون‌ها و قوانین وجود دارد، در صدد رهیافتی به مفهوم این عنوان در کنوانسیون‌های بین‌المللی برآمده‌ایم. به این منظور از ابتدایی‌ترین منبع ارائه تعاریف؛ یعنی لغت‌نامه‌های حقوقی و عمومی بهره گرفته سپس به این مهم در قوانین و کنوانسیون‌ها و نظام‌های حقوقی می‌پردازیم.

لاشه کشتی، کشتی غرق شده و کشتی رهاشده در لغت‌نامه

سه عبارت کشتی غرق شده، رهاشده و لاشه کشتی در عین تفاوت، قابلیت خلط دارند. چه بسا کشتی غرق شده‌ای که رها نشده باشد و چه بسا کشتی رهاشده‌ای که هنوز روی آب شناور است.

بررسی اولیه تعاریف در لغت‌نامه‌ها این حسن را دارد که رهنمونی به معنای عام‌الشمول عنوان لاشه کشتی است؛ چرا که ممکن است در یک کنوانسیون تعاریف ارائه شده از معنای عام‌الشمول آن فاصله داشته باشد. اینکه آیا عبارات مورد نظر ما در لغت‌نامه تعریف شده است یا خیر و این تعاریف دارای چه عناصری باشد، تعیین کننده است.

بدین ترتیب در صدد بررسی این هستیم که لاشه کشتی در لغت‌نامه‌ها به چه معنا است و آیا تعریفی جداگانه برای کشتی غرق شده و کشتی رهاشده نیز ارائه شده است یا خیر. تعاریف ارائه شده از عنوان لاشه کشتی در لغت‌نامه‌ها به شرح جدول ذیل است:

تعریف ارائه شده	لغت‌نامه
کشتی شکسته یا تخریب شده در نتیجه به گل نشستگی یا وزش باد و طوفان. ^۱ کشتی به گل نشسته در ساحل دریا یا بندر که بیش از یک سال یا هر مهلت تعیین شده	لغت‌نامه بلک لاو (Garner, Bryan A. and Henry Campbell

آنچه ذکر شد، تعریف عنوان لاشه کشتی در لغت‌نامه‌ها بود. در همین منابع، عنوان کشتی رهاشده یا کشتی غرق شده در تعریف عنوان مورد بحث ممزوج شده است. کشتی غرق شده به عنوان یک اصطلاح، حتی در لغت‌نامه‌های حقوقی، تعریفی مجزا ندارد و معنایی جز صفت و موصوف خود نمی‌دهد. همچنین کشتی رهاشده به عنوان یک اصطلاح حقوقی با اثرات حقوقی خاص، دارای تعریف نیست، اما لاشه کشتی اصطلاحی حقوقی است که هر دو مفهوم را با هم در خود جای داده است و دارای ماهیت حقوقی خاص خود می‌باشد که از جمله آن امکان تمسک مالک لاشه کشتی به موارد تحدید مسؤلیت و مالکیت دولت بر لاشه است.^۶

بدین ترتیب در لغت‌نامه حقوقی بلاک لاو (...) کشتی رهاشده و کشتی غرق شده دارای معنای مصطلح حقوقی نبوده جز آنچه در معنای تحت‌اللفظی آنان گنجانده شده است. آنچه ایجاد اثر حقوقی متفاوت با کشتی کند، عبارت لاشه کشتی است. هرچند گاه در رویه هر کدام به جای اصطلاح لاشه کشتی ممکن است به کار روند. تعاریف ارائه شده در این لغت‌نامه، معنای لاشه کشتی را به تعریف اصطلاحی آن در نظام حقوقی

2. Lloyd duhaim, <http://www.duhaime.org/LegalDictionary/W/Wreck.aspx> تاریخ آخرین دسترسی هشتم دی ماه ۱۴۰۰

3. An abandoned vessel, or something abandoned off a vessel, which is An abandoned vessel, or something abandoned off a vessel, which is either afloat, stranded, aground or sunken.

4. Simpson, J. A. Weiner, esc& oxford university press, 1989. The destruction of a ship at sea; a shipwreck.

5. Ibid

۶ در نظام حقوقی انگلستان، در دایره‌المعارف بریتانیکا، میان کشتی غرق شده و لاشه کشتی رهاشده باید قائل به تفکیک شد. لاشه کشتی رهاشده که به ساحل رسیده باشد، متعلق به پادشاه است. (چاپ چهاردهم، لندن،

۱۹۲۹: ص ۸۰۱)

1. SHIPWRECK. The demolition or shattering of a vessel, caused by her driving ashore or on rocks and shoals in the midseas, or by the violence of winds and waves in tempests. 2 Arn.Ins. p. 734 synonymous with ruin, smash, and demolish. Its antonyms are save, salvage, and preserve. Star Mfg. Co. v. Quarries, 172 Okl. 550, 46 P.2d 497, 498. Destruction, dis-organization, or serious injury of

سوم کشورهایی که تا این اواخر قوانین مدون دریایی نداشتند. (صدیق، ۱۳۹۵: ۱۵) با این حال در این گفتار به طور خاص قوانینی که بنا به اقتضای خود به تعریف لاشه کشتی پرداخت- اند را موضوع مطالعه قرار می‌دهیم.

قوانین مرتبط با کشتی‌های غرق‌شده، اصولاً در بخش نخست خود که مربوط به تعاریف است، تعریف مورد نظر قانون را از لاشه، بسته به هدف قانون ارائه می‌دهند. گاه این تعریف مطابق یا نزدیک به معنای عام‌الشمول لغت‌نامه‌ای است و گاه از آن فاصله دارد. در ادامه تعریف عنوان لاشه کشتی را در قوانین ملاحظه می‌کنیم:

تعریف ارائه شده	قانون مربوطه
لاشه‌ای که مالک آن به صورت داوطلبانه بدون قصد بازگشت در آینده و بدون واگذاری مالکیت به شخص دیگر، رها کند و هیچ‌گونه اقدامی از جمله علامت‌گذاری یا جابه‌جایی لاشه یا متعلقات و بارهای آن انجام ندهد و یا اینکه مطابق قانون بندر و رودخانه‌ها به گارد ساحلی ایالات آمریکا صراحتاً اعراض خود از کشتی را اعلام نماید. در شرایط فوق‌الذکر بعد از گذشته ۳۰ روز، اعراض از لاشه کشتی احراز می‌شود.	قانون لاشه کشتی‌های رهاشده آمریکا ^۱
لاشه کشتی را اعم از بدنه اصلی کشتی، تکه‌های غرق یا شناور شده و جدا از کشتی، قسمت‌های متروک که در سواحل یافت شود. ^۲	قانون حمل و نقل تجاری ^۲
در این قانون عنوان لاشه کشتی با تحقق عنصر عینی محقق می‌شود. بدین ترتیب که عنوان لاشه کشتی و مسئولیت‌های مترتب بر آن، بدون تحقق عنصر ذهنی درج شده است.	قانون بندر و رودخانه‌ها مصوب ۱۸۹۹ ^۴

1. the "Abandoned Shipwreck Act of 1987", on April 28, 1988.

2. Merchant Shipping Act enact and enforce in 1995 - Legislation.gov.uk.

3. In particular, the word "jetsam" describes goods cast overboard to lighten a vessel in danger of sinking, "flotsam" describes goods still floating at sea lost from a ship which has sunk or otherwise perished, "lagan" describes goods cast overboard from a ship which afterwards perishes The word "derelict" describes instead property, whether vessel or cargo which has been abandoned and deserted at sea by the owner, or the master and crew who represent him without any hope of recovering it (sine spe recuperandi) and without the intention to return to it (sine animo revertendi).

4. Rivers and Harbors Act of 1899.

انگلستان که متعاقباً مورد مطالعه قرار می‌دهیم، نزدیک می‌سازد؛ بدین ترتیب که از دست دادن قابلیت دریانوردی کشتی در نتیجه تخریب یا تصادم که همان عنصر عینی است، رکن منحصر مفهوم لاشه کشتی نیستند؛ بلکه عنصر دیگری نیز وجود دارد، معیار ذهنی که همان اعراض مالک از مالکیت کشتی است.

در لغت‌نامه کالینز (HarperCollins, 2018, the word of shipwreck) که یک منبع عمومی و نه تخصصی محسوب می‌شود، لاشه کشتی با عنصر عینی آن تعریف شده است. لاشه کشتی یعنی شناوری که به طور جزئی یا کلی در دریا نابود شده است.

در فرهنگ لغت دوهامی برخلاف لغت‌نامه کالینز که عنصر اصلی در ارائه تعریف را شکستگی یا تخریب کشتی می‌دانست، در این فرهنگ لغت حقوقی، لاشه کشتی باید واجد عنصر رهاشدگی باشد، فارغ از آنکه دچار شکستگی یا تخریب شده باشد یا خیر. در واقع عنصر ذهنی را بر عنصر عینی ترجیح داده است.

لغت‌نامه عمومی آکسفورد تنها عبارت لاشه کشتی را تعریف کرده است. این تعریف همچون تعریف ارائه‌شده در لغت‌نامه کالینز در بردارنده عناصر تشکیل‌دهنده اصطلاح حقوقی لاشه کشتی از جمله اعراض مالک کشتی از مالکیت نیست و تعریف جداگانه دیگری برای کشتی غرق شده ارائه داده نشده است. احتمالاً دلیل آن برابری معنای کشتی غرق شده با صفت و موصوف خود است. همچنین است کشتی رهاشده که با عنوان abandoned ship دارای تعریفی به معنای مصطلح حقوقی آن نمی‌باشد.

حسن بررسی مفاهیم در لغت‌نامه‌ها، دسترسی به منابعی است که فارغ از هرگونه غرضی در اجرا که در قوانین و کنوانسیون‌ها وجود دارد، به ارائه تعاریف می‌پردازند. چنان‌که در بسیاری از کنوانسیون‌ها و قوانین، صرفاً با تمرکز بر محدوده اعمال، مصادیق و نه مفهوم را بیان کرده است.

با این حال لغت‌نامه بلاک لاو در کنار تعریف عنوان لاشه کشتی، به تعیین مصداق هم پرداخته است و متعلقات کشتی که در ساحل دریا کناره گرفته‌اند هم داخل در تعریف لاشه گنجانده شده‌اند.

لاشه کشتی در قوانین

از جمله منابع حقوق دریایی، همچون سایر شاخه‌های حقوق، قوانین می‌باشد. به طور کلی از لحاظ تطبیقی قوانین دریایی کشورهای مختلف را به سه گروه می‌توان تقسیم کرد. قانون دریایی کشور فرانسه، قانون دریایی کشور انگلستان و گروه

ثروت‌های عمومی از قبیل زمین‌های موات یا رهاشده ... در اختیار حکومت اسلامی قرار می‌گیرد.

با این وصف «رهای» در نظام فقهی اسلامی و همچنین سایر نظام‌های حقوقی دنیا یکی از ارکان «اعراض» محسوب می‌شود و از جمله اثرات آن، تعلق مال رهاشده به نظام اسلامی است.

به‌رغم تعیین تکلیف وضعیت کشتی رهاشده در قوانین ایران، تعریفی از این اصطلاحات به چشم نمی‌خورد. با وجود اشاره به عنصر ذهنی در قانون دریایی ایران مشخص نیست که آیا به عنوان عنصر اساسی در تعریف لاشه کشتی مد نظر قانون‌گذار بوده است یا خیر.

اگر بخواهیم تعریفی از کشتی رهاشده ارائه دهیم به نظر می‌رسد کشتی رهاشده عبارت است از کشتی‌ای که حسب مورد تحت تأثیر اوضاع و احوال جوی یا وقایع و اعمال حقوقی، وضعیت سیاسی یا اقتصادی یا بعضاً مجموع این عوامل برای مدت زمان طولانی رها و اراده‌ای برای احیا و بهره‌برداری آن، از سوی مالک یا ذی نفع آن نوعاً دیده نمی‌شود و استمرار این وضعیت سبب ضرر و تهدید منافع دولت ساحلی یا سایر دول تحت تأثیر می‌گردد. (متولی، قیوم‌زاده و نعیمی، ۱۳۹۸: ۹۱)

تعریف لاشه کشتی در نظام‌های حقوقی فرانسه و کامن لا

چنان‌که گفتیم از لحاظ تطبیقی قوانین دریایی کشورهای مختلف را به سه گروه می‌توان تقسیم کرد. قانون دریایی کشور فرانسه، قانون دریایی کشور انگلستان و گروه سوم کشورهای

که دارای قوانین مدون دریایی نیستند. (صدیق، ۱۳۹۵: ۱۵)

بررسی نظام‌های حقوقی مختلف جهان نشان می‌دهد که بعضاً مفهوم کشتی غرق‌شده و لاشه کشتی با هم خلط شده و گاهی اوقات دارای تفاوت هستند. پاسخ به این سؤال که کشتی غرق‌شده چه تعریفی دارد و آیا اساساً با لاشه کشتی متفاوت است، از نظام‌های حقوقی متفاوت نشأت می‌گیرد؛ چرا که معیارهای ارائه‌شده برای تشخیص لاشه کشتی موجب تفکیک آن با کشتی غرق‌شده می‌شود. بدین معنا که یک کشتی غرق‌شده لزوماً لاشه نیست و بالتبع احکام لاشه کشتی بدان بار نمی‌شود، مگر شرایط تعیین‌شده ایجاد شود. پس به صرف وقوع حادثه منجر به غرق‌شدگی کشتی، نمی‌توان احکام مقرر برای لاشه کشتی را برای کشتی غرق‌شده بار کرد. این ادعا در صورتی است که اساساً میان کشتی غرق‌شده و لاشه کشتی قائل به تفکیک باشیم.

علت اصلی تصویب قانون لاشه کشتی‌های رهاشده آمریکا، ساماندهی تعیین وضعیت لاشه‌های رهاشده در آب‌های آمریکا بود. قانون حاضر به تبیین تمامی مسائل مربوط به لاشه کشتی‌ها از جمله مسئله مالکیت، نجات و ... پرداخته است. راهنمای قانون لاشه کشتی‌های رهاشده در ۲۸ آپریل ۱۹۸۸ بعد از سه دهه تجربه در اجرای قانون فوق‌الذکر به منظور کمک به ایالات و کشورها در مدیریت مؤثر مسائل مربوط به لاشه کشتی‌ها ارائه شد. این راهنما دارای چهار بخش است. بخش اول آن به تعاریف پرداخته است. در این بخش به جای عنوان صرف لاشه کشتی، با توجه به موضوع و هدف خود، عنوان لاشه کشتی رهاشده را تبیین کرده است.

قانون دیگری که عنوان لاشه کشتی را تعریف کرده، قانون حمل و نقل تجاری است که به تعیین مصداق پرداخته است. در این قانون نیز همچون کنوانسیون‌های حقوق دریایی که در ادامه خواهیم دید، قانونگذار درصد تعیین محدوده اجرا بوده است. اگر بخواهیم از مصداق ارائه‌شده به مفهوم مدنظر قانون برسیم، عنصر عینی که همان از دست دادن قدرت دریانوردی باشد، قابل برداشت است و صحبتی از عنصر ذهنی یا همان رها کردن کشتی نیست.

در قانون دریایی ایران تعریفی از کشتی غرق‌شده و یا لاشه کشتی ارائه نشده است. در بند ۴ ماده ۵۲ قانون دریایی تعریفی نه چندان جامع و مانع از کشتی ارائه شده است که اگر بخواهیم لاشه کشتی را بر اساس تعریف ارائه‌شده در بند فوق تبیین کنیم، نه تنها از لحاظ نظری، بلکه در مقام عمل نیز با سایر مقررات بین‌المللی با دشواری روبه‌رو هستیم. در منابع مربوط به حقوق دریایی نیز کشتی غرق‌شده دارای تعریفی جدا نبوده و تماماً زیر عنوان عملیات نجات در دریا و آثار آن بررسی می‌شود.

با این حال اگر درصد کشف اراده قانونگذار باشیم، احراز عنصر ذهنی با واژه «رهای» یا «اعراض» خواهد بود.

واژه «رهای» در قوانین موضوعه ایران در موارد محدودی به کار گرفته شده که یکی از این موارد بند ۴ ماده ۲۱ قانون دریایی ایران^۱ است؛ در صورتی که مالک کشتی را رها نماید، این حالت می‌تواند سبب سلب تابعیت و ابطال ثبت کشتی شود. دیگری اصل ۴۵ قانون اساسی^۲ است که اعلام می‌دارد انتقال

۱. قانون دریایی ایران - مصوب ۱۳۴۳.

۲. قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۵۸.

فرانسه اعمال شود، بر دریا و بستر دریا اعمال می‌شود مگر در خصوص اشیای مشمول عنوان میراث فرهنگی. (Marco Gracy-January 2016 page 64)
بنابراین، در این نظام حقوقی، کشتی غرق شده اولاً باید قابلیت دریانوردی خود را از دست داده باشد، ثانیاً مالک یا فرمانده و خدمه آن را رها کرده باشند؛ بدین معنا که قصد بازگشت بدان و هرگونه ادعای متعاقب بدان را از خود سلب کرده باشند.

ب) تعریف لاشه کشتی در نظام قضایی انگلستان^۱

برخلاف نظام حقوقی فرانسه، در انگلستان رکن تعیین‌کننده عنوان لاشه کشتی، عنصر ذهنی (رها شدن) است. با آوردن نمونه رأیی در این باب به ادامه بحث می‌پردازیم. دادگاه عالی - بخش ملکه بنچ در پرونده Pierce v. Bemis به نقل از تصمیم قبلی در مورد The Gas Float Whittion (۱۸۹۶) (شماره ۲، ص ۴۲ CA)، تقریر شده است که «کشتی زمانی به معنای حقوقی کلمه، لاشه کشتی است که اگر فرمانده و خدمه کشتی که نماینده مالک هستند، آن را در دریا رها کرده باشند. بدون اینکه قصد بازگشت بدان را داشته باشند و امیدی به بازیابی آن نداشته باشند». (۱۹۸۶، نماینده لوید، ۱۳۲) چنان که می‌بینیم در رأی صادره از محکمه قضایی انگلستان، تأکید بر عنصر ذهنی است و مهم‌ترین اثر آن تعلق لاشه کشتی به پادشاهی است. (دایره‌المعارف بریتانیکا، ص. ۸۰۱) در حالی که صرف غرق شدن کشتی، موجب جریان اثرات حقوقی بر آن نمی‌شود. بدین ترتیب یک کشتی نمی‌تواند لاشه تلقی شود تا

در نظام‌های حقوقی دنیا، فارغ از تعریف تحت‌اللفظی و حتی اصطلاحی کشتی غرق شده و لاشه کشتی، عموماً برای تعیین گستره اعمال مقررات به تبیین مصادیق لاشه کشتی پرداخته‌اند. در عین حال گاهی عبارت لاشه کشتی اصطلاحی حقوقی با شرایط و بار خاص خود می‌باشد. از جمله این شرایط همان‌طور که پیش‌تر گفته شد، وجود معیارهای عینی و ذهنی درخصوص لاشه کشتی است. بنابراین، با ورود کشتی غرق شده به جرگه لاشه‌ها، بار حقوقی متفاوتی جاری خواهد شد. در ادامه دو نظام حقوقی که رویکردی متفاوت در خصوص این عنوان برگزیده‌اند را ارائه می‌دهیم.

الف) در نظام حقوقی فرانسه

در قانون حمل و نقل فرانسه L5142-1، عنوان لاشه کشتی دارای تعریفی دقیق است. کشور فرانسه در صدد تطبیق مقررات خود با کنوانسیون‌های بین‌المللی بر آمده است و هر دو معیار عینی و ذهنی را برای آنکه کشتی غرق شده را داخل در تعریف لاشه کشتی کند، لازم می‌داند.

هرچند در بخش چهارم قانون مذکور، در ابتدا به تعیین مصداق لاشه کشتی پرداخته شده است، اما در ادامه عبارتی است که می‌توان آن را تعریف لاشه قلمداد کرد.

در بخش چهارم قانون مذکور، عنوان «لاشه کشتی و تکه-های غرق شده» عبارت است از: «مفاد این فصل در مورد لاشه کشتی‌ها یا سایر وسایل شناور دریایی غرق شده، کالاها و محموله‌ها و لاشه‌های هواپیماهای کشف شده در دریا یا در ساحل دریایی، اعمال می‌شود. به استثنای کشتی‌های غرق شده مشمول عنوان میراث فرهنگی دریایی موضوع مقررات فصل دوم از بخش سوم از کتاب پنجم قانون میراث، لاشه کشتی نتیجه عدم قدرت شناوری، عدم حضور خدمه در کشتی و عدم وجود اقدامات نگهدارنده می‌باشد». ("épaves de navires, modifié par Décret n°91-1226 du 5 décembre 1991

در این قسمت علاوه بر تعیین محدوده اجراء لاشه کشتی، در ادامه، به تعریف لاشه کشتی پرداخته است.

اگر مالک کشتی کنترل و نظارت *de facto* خود را بر کشتی از دست بدهد، خواه به علت گم شدن کشتی و عدم امکان نقطه‌یابی، خواه رها کردن عمدی کشتی (اعراض) توسط مالک به علت گراف بودن هزینه بازیابی و نجات، می‌توان آن کشتی را یک لاشه دانست؛ یعنی مالک کشتی از مالکیت خود صرف نظر کرده است. قاعده فوق تا جایی که رژیم حقوقی

1. Entry "Wreck", in the Encyclopedia Britannica, 14th ed., London, 1929, p. 801. From ancient times a distinction has been made between wreck floating or sunken and wreck cast ashore: what is cast upon the shore by the sea was defined "wreck" in the proper sense of the word ("wrecked maries") and belonged to the king inure coronae, while floating or sunken wreck ("adventure maries") were subject to admiralty law. According to Blackstone «In order to constitute a Legal wreck, the goods must come to land. If they continue at sea, the law distinguishes them by the barbarous and uncouth appellations of jetsam, flotsam and ligand. [...] These three are therefore accounted so far a distinct thing from the former, that by the king's grant to a man of wrecks, things jetsam, flotsam and ligand will not pass» (W. BLACKSTONE, Commentaries on the Laws-November 1765-par. 292.

مصادیق لاشه کشتی

اهمیت تعیین مصداق مفهوم لاشه کشتی از آنجاست که اگر متعهد نسبت به لاشه کشتی در صدد ایفای تعهد بر آید، این تعهد باید نسبت به چه اعمال شود؟ تنها بدنه اصلی کشتی یا تکه‌های جدا شده از بدنه هم مشمول عنوان مذکور هستند؟ اموال و کالاهای عرشه که با حادثه غرق‌شدگی در حال حاضر شناور شده‌اند چطور؟

از آنجا که در کنوانسیون‌های مربوطه، به جای ارائه تعریف، مستقیم به تعیین مصداق لاشه کشتی پرداخته‌اند، در صدد برداشت مفهوم مدنظر کنوانسیون‌ها از عنوان لاشه کشتی هستیم. در ادامه به بررسی موضوع در کنوانسیون‌های بین-المللی مربوطه می‌پردازیم.

الف) کنوانسیون نجات دریایی^۵

کنوانسیون نجات دریایی، در کشور انگلستان در سال ۱۹۹۳ تصویب شد و در سال ۱۹۹۶ به اجرا درآمد. این کنوانسیون، تعریف صریحی از لاشه کشتی ارائه نداده است. بدین معنا که تعریفی که در قسمت قبل مربوط به ارائه معیار عینی و ذهنی باشد، در این کنوانسیون وجود ندارد؛ بلکه مصداق لاشه کشتی موضوع عملیات نجات در این کنوانسیون مشخص شده است.

در بند ب و ج ماده ۱ این کنوانسیون داریم:

– شناور عبارت است از هر کشتی یا کرجی، یا هر ساختار قادر به دریانوردی.

– اموال عبارت است از هر مالی که از روی عمد و به طور دائم به کنار ساحل متصل نباشد و شامل کرایه مورد تعهد نیز می‌باشد.

به لحاظ عمومی که در بند ب از ماده ۱ دیده می‌شود، می‌توان گفت، عملیات نجات موضوع کنوانسیون ۱۹۸۹، طیف وسیعی از شناورها را دربرمی‌گیرد.

در بند الف از ماده اخیرالذکر، عملیات نجات اعم از هر عمل یا فعالیت تعهد شده جهت کمک به یک شناور یا دیگر اموال مواجه با خطر در آب‌های قابل دریانوردی یا سایر آب‌ها از هر قبیل، عنوان شده است.

عنصر خطر در عملیات نجات دریایی فاقد تعریفی دقیق است. وقایعی نظیر سقوط پروانه یا شفت کشتی به دریا، وخیم

زمانی که مالک کشتی صراحتاً از آن اعراض نموده باشد. اگر کشتی موقتاً رها شده باشد و این رهاسازی با قصد نهایی اعراض نباشد، موجب اسقاط مالکیت نخواهد شد، ولو آنکه کشتی قابلیت دریانوردی خود را از دست داده باشد. چنان که در پرونده *bredley v. Newsom* قاضی مقرر کرده: از بین رفتن قدرت دریانوردی لزوماً به معنای از دست دادن مالکیت و از دست دادن کنترل مالک بر کشتی نیست و نمی‌توان مغروقه را لاشه و بی‌مالکیت دانست. (به نقل از *M. Gregory, Bradley v. Newsom, sons co, 2016: 66*)

اهمیت عنصر ذهنی در تعاریف موجود از آن جهت است که با فقدان آن، در قوانینی که رهاسازی از ارکان تشکیل‌دهنده مفهوم لاشه کشتی است، اساساً مالک مسئولیتی نسبت به بدن نخواهد داشت؛ چرا که دیگر مالک شناخته نمی‌شود. چنان که در این فرض امکان تملک کشتی و متعلقات آن برای ناچیان طبق حقوق یافته‌ها^۱ خواهد بود.^۲

برای مثال در ایالات متحده، قانون لاشه کشتی مصوب ۱۹۷۰^۳ و قانون رودخانه‌ها و بندرگاه‌ها مصوب ۱۸۹۹^۴، مالک کشتی غرق‌شده برای جانمایی، علامت‌گذاری، انتقال یا پرداخت هزینه انتقال توسط دولت ساحلی را بر عهده دارد، مگر آنکه کشتی را رها کند که در این حالت کشتی داخل در مفهوم لاشه کشتی شده و مسئولیتی متوجه مالک نخواهد بود.

در کنار بررسی موضوع مذکور، آنچه در مستندات مربوط به حقوق دریایی به تکرار دیده می‌شود، تعیین مصادیق لاشه کشتی به جای تعریف آن است. با این رویکرد، قوانین یا کنوانسیون‌ها در صدد تعیین دقیق محدوده اجرا به جای ورود در مفهوم دقیق لاشه کشتی هستند.

در ادامه به بررسی این مهم می‌پردازیم.

1. law of finds

۲. اقداماتی که در حقوق نجات و حقوق یافته‌ها اعمال می‌شود، اعم از نشانه‌گذاری و تلاش به بیرون آوردن آنچه غرق شده، یکسان است. با این تفاوت که در عملیات نجات اولاً باید اموال در مخاطره باشند. خدمات داوطلبانه بوده و عملیات نجات متمر ثمر باشد، اما در حقوق یافته‌ها آنچه حیاتی است، برای تملک موضوع عملیات رهاسازی کشتی است. رهاسازی می‌تواند صراحتاً با اعلام مالک و همچنین از مجموعه اوضاع و احوال حاکم بر کشتی غرق شده احراز شود.

3. Wreck Act, 48 N.C.L. REV. 552, 561 (1970).

4. the Rivers and Harbors Appropriation Act of 1899.

5. International Convention on Salvage, (London 28 April 1989, into force: 14 July 1996), 33479 UNTS.

اساساً امکان تملک لاشه کشتی فراهم باشد؟ در گام بعد حق تقدیمی که Braselton به عنوان ناجی نخست دارد، در خصوص مالکیت وی بر لاشه کشتی نیز اعمال می‌شود. (Mark A. Wilder, 1991: 92)

آنچه از رأی صادره در ارتباط با موضوع مقاله می‌توان دریافت این است که در فرض رها شدن کشتی غرق شده، تملک لاشه کشتی توسط ناجی ممکن است، اما تعیین مصداق مقرر در کنوانسیون بدون اشاره به کشتی غرق شده یا لاشه کشتی، منافاتی با دریافت رویکرد کنوانسیون ندارد. به نظر می‌رسد که در کنار آرای صادره در خصوص حقوق نجات دریایی، می‌توان این‌گونه استنباط کرد که کنوانسیون نجات دریایی بر کلیه شناورهای در معرض خطر اعم از اینکه غرق شده باشد یا خیر، جریان دارد و مذاکرات پیش از تصویب کنوانسیون نیز نشان می‌دهد که مفهوم اموال دربردارنده کشتی‌های غرق شده و بقایای آنها می‌شود، اما به لحاظ عدم تصریح واژه «لاشه کشتی» در کنوانسیون، بر لاشه کشتی‌ها که واجد وصف رهاشدگی یا اعراض مالک باشند، نهاد حقوقی یافته‌ها که اثرش اخذ مالکیت است و نه اجرت، حاکم خواهد بود. پس کنوانسیون نجات دریایی نیز، عنوان لاشه کشتی را با عنصر ذهنی لحاظ می‌کند.

ب) کنوانسیون نایروبی^۱

کنوانسیون نایروبی در سال ۲۰۰۷ به تصویب رسید و در سال ۲۰۱۵ به پیوستن کشور دانمارک به عنوان دهمین کشور بدان لازم‌الاجرا شد.

هدف از تصویب این کنوانسیون، تدوین مقرراتی در خصوص انتقال لاشه کشتی‌ها است؛ همچنین درصدد برطرف کردن خلأ قانونی بین‌المللی، به تعیین تکلیف کشورهای ساحلی برای انتقال لاشه کشتی‌ها در خارج از دریای سرزمینی با حق مطالبه غرامت از مالک برآمده است. (Jhonnie, M. Kern, <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2016.00011/full> /16 اردیبهشت ۱۴۰۱)

عموماً مصادیق تعیین شده در کنوانسیون‌ها محدوده اجرای آنها را مشخص می‌کنند. مصادیق برشمرده در کنوانسیون

شدن اوضاع جوی و وزیدن طوفان‌های بسیار پر قدرت، از کنترل خارج شدن کشتی و بسیاری از این قبیل حوادث، می‌توانند خطر در دریا به شمار آیند. (نجفی اسفاد، ۱۳۹۸: ۲۶۶)

بنابراین، اعمال عملیات نجات لزوماً بر کشتی‌های غرق شده نیست، بلکه عموماً کشتی‌های در خطری است که نیازمند کمک برای جلوگیری از وخیم‌تر شدن اوضاع هستند.

به نظر می‌رسد دلیل اصلی عدم تعریف لاشه کشتی و حتی کشتی غرق شده در این کنوانسیون، همین موضوع باشد. با این حال از جمله اهداف نجات دریایی، حفاظت از محیط زیست دریایی از آلودگی‌های ناشی از کشتی‌های آسیب‌دیده و غرق شده است (HUIRU LIU r, 2020: 117) که فارغ از مدت زمان غرق شدن کشتی با هدف مذکور اقدامات آغاز خواهد شد.

بدین ترتیب که اساساً لاشه کشتی موضوع کنوانسیون نجات دریایی نیست، اما اقدامات نجات نسبت به کشتی‌های غرق شده و رها شده در سراسر دنیا در حال انجام است. از آنچه گذشت و با آگاهی از مفاد حقوق یافته‌ها، درمی‌یابیم که اگر یک کشتی غرق شده باشد، با جمع شرایط می‌تواند موضوع عملیات نجات باشد، اما اگر مالک آن را رها کرده باشد، مابه‌ازایی متفاوت تحت نهاد حقوق یافته‌ها خواهد داشت. برای تبیین موضوع به رأی صادره از دادگاه آرکانزاس اشاره می‌کنیم.

در سال ۱۸۲۷ میلادی، یک کشتی آمریکایی در رودخانه می‌سی‌سی‌پی غرق شد که حاوی ۳۰۰۰ رأس خوک بود. مالک امریکایی کشتی غرق شده دو هفته پس از حادثه درصدد نجات بقایای بار (پوست حیوانات) و قسمت‌هایی از کشتی از جمله موتور بخار آن برآمد. حدود دو سال بعد در اطراف بقایای کشتی غرق شده، جزیره‌ای شکل گرفته و درختان پر ارتفاع که تا بیست سال در آن مکان باقی ماندند. در سال ۱۸۵۵، Braselton در صدد نجات بقایای کشتی غرق شده برآمد که به علت مشکلات فنی در عملیات نجات خود، با نشانه‌گذاری عملیات نجات را متوقف می‌کند. پس از گذشت هشت ماه، نجات‌دهنده رودخانه‌ای به نام Eads، در صدد ادامه عملیات نجات Braselton برمی‌آید که موضوع دعوای شخص اخیر در دادگاه می‌گردد و دادگاه ناجی دوم را به پرداخت ۱۰۰۰ دلار در حق ناجی نخست محکوم می‌کند که مورد اعتراض واقع می‌شود.

دادگاه تجدیدنظر آرکانزاس، مهم‌ترین سؤال پرونده را این دانست که آیا مالک آمریکایی، کشتی را رها کرده است تا

1. Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, (Nairobi, 18 May, 2007; Entry into force: 14 April 2015) 55565, IMO.

کشتی را به کار نبرده است. مطابق ماده ۱ کنوانسیون حاضر: «میراث فرهنگی زیرآب به تمامی نشانه‌های زندگی بشری اطلاق می‌شود که دارای مشخصه فرهنگی، تاریخی یا باستان‌شناسی باشد و برای دوره‌ای خاص یا همیشه، حداقل صدسال، تمامی یا بخشی از آنها در زیرآب وجود داشته باشد از جمله ... (۲) کشتی‌ها، هواپیماها، دیگر وسایل نقلیه یا بخشی از آنها، محموله یا محتوای آنها به همراه شرایط طبیعی و باستان‌شناسی آنها».

یکی از موضوعات این کنوانسیون کشتی‌های غرق شده با اوصاف مقرر در ماده مذکور است. کشتی غرق شده با مشخصه تاریخی، فرهنگی یا باستان‌شناسی که بیش از صد سال زیر آب مانده باشد، مشمول قواعد این کنوانسیون است، فارغ از آنکه مالک آن را رها کرده باشد یا خیر. می‌توان از مقرر فوق در این کنوانسیون دریافت آنچه اهمیت دارد، دو ویژگی فرهنگی، تاریخی، باستان‌شناسی و بیش از صد ساله بودن اشیای غرق شده از جمله کشتی‌ها است، خواه توسط مالک کشتی رها شده باشند یا خیر. به کار نبردن واژه لاشه کشتی در این کنوانسیون، می‌تواند نشان از لزوم احراز عنصر ذهنی باشد، هر چند بدان تصریح نشده است.

عبارت «کشتی‌ها یا بخشی از آنها، محموله یا محتوای آنها...» مصداق و محدوده کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیرآب را نشان می‌دهد.

اهمیت عملی بحث مفهوم لاشه کشتی

مهم‌ترین جنبه تعیین مفاهیم، تعیین محدوده و قلمرو اجرا و در این حوزه بار شدن احکام و مسئولیت‌ها است. اجرای مسئولیت‌هایی که متعاقب تعیین مصداق لاشه کشتی در قوانین و کنوانسیون‌ها بار شده است، بدون اشکال نخواهد بود؛ چرا که به‌رغم شناخت مصداق، نمی‌دانیم آیا علاوه بر از دست دادن قدرت دریانوردی که ممکن است در نتیجه غرق شدن یا هر نوع آسیب‌دیدگی دیگری باشد، رها شدن کشتی نیز لازم است یا خیر؟

قانون لاشه کشتی‌های رها شده که پیش‌تر بدان اشاره کردیم، در سال ۱۹۸۸ توسط کنگره ملی آمریکا تصویب شد که در آن مسئولیت‌هایی بر مالک کشتی غرق شده بار کرد، از جمله علامت‌گذاری سریع با چراغ راهنما متناسب در طول روز و شب تا زمان انتقال لاشه و یا رها کردن آن... مقرر فوق بدین ترتیب است که کلیه مسئولیت‌ها بر مالک کشتی غرق شده بار می‌شود تا زمانی که کشتی غرق شده را جابه‌جا کند و یا کشتی را

ناپروبی دامنه وسیعی دارد که نه تنها کشتی غرق شده و به گل نشسته را از مصداق لاشه دانسته، بلکه کشتی و اجزایی که در شرف غرق شدن باشند نیز داخل در این مصداق شده‌اند.

بر اساس بند ۴ از ماده ۱ کنوانسیون مذکور:

«لاشه کشتی» در پی یک سانحه دریایی یعنی:

الف) کشتی مغروق یا به گل نشسته؛ یا

ب) هر بخشی از کشتی مغروق یا به گل نشسته از جمله هر شیئی که در کشتی مزبور وجود دارد یا وجود داشته است؛ یا

ج) هر شیئی که در دریا از کشتی جدا شده است و به گل

نشسته، غرق شده یا در دریا در حرکت است؛ یا

د) کشتی که در آستانه غرق شدن یا به گل نشستن است یا عرقاً انتظار به گل نشستن یا غرق شدن آن می‌رود، چنانچه اقدامات مؤثر برای کمک به کشتی یا هر گونه اموال در معرض خطر، قبلاً اتخاذ نشده باشد».

صراحت به عنوان «لاشه کشتی» در این کنوانسیون به علت معطوف بودن موضوع کنوانسیون بدان می‌باشد. هرچند به جای تعریف در آن، مصداق تعیین شده‌اند، می‌توان از همین مصداق به تعریف و رکن مورد نظر کنوانسیون پی برد. در تمامی مصداق ذکر شده، جز اشاره به آنچه به فیزیک کشتی و متعلقات آن مربوط است، اثری از اراده مالک کشتی دیده نمی‌شود. به عبارت روشن‌تر، اهمیت هدف کنوانسیون چنان که ذکر شد، عنوان لاشه کشتی را با احراز عنصر عینی، محقق دانسته و احکام خود را که مهم‌ترین شان تعهدات سه‌گانه نقطه‌یابی، جانمایی و انتقال لاشه کشتی است، بار می‌کند.

بدین ترتیب به نظر می‌رسد در کنوانسیون انتقال لاشه کشتی‌ها، مفهوم لاشه کشتی با عنصر عینی محقق می‌شود.

ج) کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب^۱

این کنوانسیون با هدف حمایت از میراث فرهنگی غرق شده در سال ۲۰۰۱ تصویب و در سال ۲۰۰۹ لازم‌الاجرا شد. این کنوانسیون نیز همانند دو کنوانسیون سابق، بدون ارائه تعریف مبنی بر دو معیار عینی یا ذهنی، به تعیین مصداق لاشه کشتی پرداخته است. هرچند حتی در تعیین مصداق نیز، عبارت لاشه

1. Convention on the protection of the underwater cultural heritage, (Paris, 2 November 2001 - in to force 2 January 2009) 45694- United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.

اعراض و رهاسازی و تحقق دو عنصر عینی و ذهنی، مالک قادر به تحدید مسئولیت خود نمی‌باشد؛ چرا که مسئولیت‌های سه‌گانه مقرر در کنوانسیون ناپروبی با مبنای مطلق لحاظ شده است. با این حال امکان تمسک به شروط تحدید وفق ماده ۱۱ کنوانسیون ناپروبی، شبهه تبری مالک در صورت اعراض از کشتی غرق شده را ایجاد می‌کند.

طبق بند ت از ماده ۲ کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی؛ دعاوی مربوط به بالا آوردن، انتقال، انهدام یا بی‌خطر کردن کشتی‌ای که غرق شده، تبدیل به لاشه شده، به گل نشسته یا از آن اعراض شده از جمله هر چیزی که در چنین کشتی‌ای وجود داشته یا وجود دارد، مبنای مسئولیت هر چه که باشد، قابل تحدید است. پس حتی مسئولیت‌های سه‌گانه با مبنای مطلق مقرر در کنوانسیون انتقال لاشه کشتی‌ها، قابلیت تحدید را دارد.

نکته قابل توجه در بحث اخیر، صدق عنوان لاشه کشتی بر کشتی غرق شده بدون احراز و نیاز به عنصر ذهنی، در احکام و مسئولیت‌های ناشی از کنوانسیون ناپروبی است؛ یعنی حتی با اعراض مالک کشتی از کشتی غرق شده، چنان که ذکر شد، مسئولیت‌ها کنار نمی‌روند و تنها راه تحدید مسئولیت کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی است.

همچنین در سیستم حقوقی کامن‌لا مالک کشتی در صورتی مسئولیت پرداخت هزینه جابه‌جایی لاشه کشتی را دارد که کشتی را رها نکرده باشد. اگر یک کشتی در نتیجه قصور یا بی‌احتیاطی غرق شود و مالک آن را رها نماید، هزینه‌های جابه‌جایی بر عهده وی نخواهد بود، مگر غرق‌شدگی عامدانه باشد. در این صورت حتی با رها کردن کشتی، مسئولیت‌ها از جمله هزینه جابه‌جایی پا بر جا است. (*Abandonment Of A Sunken Ship Under The Wreck Act*, 21 Wash. & Lee L. Rev. 95, 1964

فلسفه این رویکرد بقای تمایل به تجارت دریایی است؛ بدین معنا که مالک کشتی غرق شده خسارت مهلکی از حادثه غرق‌شدگی دیده است و نباید وی را مجبور به پرداخت هزینه‌های جابه‌جایی به صورت مطلق نمود. ضمن آنکه تجارت دریایی که دربرگیرنده حوادثی چون غرق شدن کشتی نیز هست، یک موضوع عمومی است که بالتبع با جمع شرایط، هزینه آن هم به عموم (دولت) واگذار می‌شود. (فیوضی، ۱۳۶۵: ۱۷)

این در حالی است که اهمیت جابه‌جایی لاشه کشتی و مخاطرات آن برای کشتیرانی و محیط زیست منجر به تصویب

رها کند.^۱ بدین ترتیب در این مقرره اگر مالک کشتی غرق شده آن را رها کند، از کلیه مسئولیت‌های موجود میرا خواهد شد. از جمله این مسئولیت‌ها علاوه بر موارد فوق، هزینه جابه‌جایی کشتی غرق شده است.

نمونه آن در پرونده *Calmer و Bethelham* علیه دولت آمریکا^۲ در پرداخت هزینه جابه‌جایی کشتی غرق شده رها شده بودند. بعد از به گل نشستن کشتی در ساحل بندر خاکستری^۳، تلاش‌های متعدد ناموفق بسیاری برای آزادسازی کشتی صورت گرفت که در نهایت، کشتی شکسته شد و غرق شد. سپس مالکین اراده خود را بر رهاسازی کشتی اعلام کردند. دادگاه بدوی با استناد به قانون لاشه کشتی‌ها مصوب ۱۹۸۸ میلادی، حکم به تصدیق تقاضای تحدید مسئولیت مالکان کشتی داد.^۴

اضافه شدن صفت رها شده، به واژه لاشه کشتی در عنوان این قانون نشان می‌دهد که از منظر قانون فوق، لاشه کشتی برابر است با کشتی غرق شده. صرف تحقق عنصر عینی برای صدق عنوان کافی است؛ در غیر این صورت، تصریح به صفت رها شده که همان عنصر ذهنی است، متعاقب عنوان لاشه کشتی، لزومی نداشت.

پس از منظر این قانون لاشه کشتی با عنصر عینی و بدون عنصر ذهنی محقق می‌شود.

در قانون بنادر و رودخانه‌ها مصوب ۱۸۹۹^۵ و کنوانسیون انتقال لاشه کشتی‌ها (ناپروبی) نیز عنوان لاشه کشتی با تحقق عنصر عینی محقق می‌شود. بدین ترتیب که عنوان لاشه کشتی و مسئولیت‌های مترتب بر آن، بدون تحقق عنصر ذهنی درج شده است.

نکته جالب توجه این است که معمولاً با تحقق عنصر ذهنی، مالک امکان تحدید مسئولیت خود را می‌یابد، اما در منابع مذکور، اهمیت مسئولیت‌های مندرج موجب عدم اثر بخشی معمول عنصر ذهنی بر دایره مسئولیت‌های مالک شده است. در نگاه نخست به منابع اخیر، حتی اعلام مالک کشتی به

1. Abandoned ship wreck act (pub.l.100-298,43 u.s.c.2106) was signed into law by the president of united states on april 28, 1988.
2. United States v. Bethlehem Steel Corp., 315 U.S. 289 (1942).
3. Gray harbor
4. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/315/289/> ۱۶ اردیبهشت ۱۴۰۱
5. Rivers and Harbors Act of 1899.

بحث و نتیجه‌گیری

به‌رغم اهمیت روزافزون حقوق لاشه کشتی‌ها در جهان، وحدت نظری در خصوص پله‌اول این شاخه، مفهوم عنوان لاشه کشتی وجود ندارد. قوانین و کنوانسیون‌های مربوطه، هر یک با توجه به حوزه‌ی اجرایی، اقدام به تعیین مصداق کرده‌اند، اما خبری از تعریف دقیق پذیرفته‌شده در نظام‌های حقوقی دنیا نیست.

با وجود امکان ارائه تعریف پذیرفته‌شده در برخی نظام‌های حقوقی، هنوز تفکیکی روشن بین مفاهیم لاشه کشتی، کشتی غرق‌شده و کشتی رهاشده وجود ندارد. نظام‌های حقوقی کوشیده‌اند با ارائه عناصر عینی و ذهنی این مفاهیم را از هم جدا کنند، اما وقتی از لاشه کشتی صحبت می‌کنیم، نمی‌دانیم آیا منظور کشتی غرق‌شده‌ای است که رها شده است یا خیر. به نظر می‌رسد در این خصوص باید به قانون خاص قابل اعمال در هر مورد مراجعه کرد؛ چرا که هر کدام تنها در راستای آنچه مد نظرشان بوده اقدام به تعریف یا تعیین مصداق کرده‌اند، بدون آنکه درصدد ایجاد رویه‌ای واحد در مفهوم واحد (لاشه کشتی) باشند. این نقصان ممکن است به طور تعدمی و با هدف تعیین قلمرو قابل اجرا باشد، اما در نهایت شبهه برانگیز است. در نظام‌های حقوقی مختلف نیز، تشتت رویه در ارائه تعریف دیده می‌شود. با تمام این اوصاف، آنچه غیرقابل انکار است، ضرورت احراز یکی از عناصر عینی (از دست دادن قابلیت دریانوردی) یا ذهنی (رها کردن کشتی) و بعضاً هر دو برای صدق عنوان لاشه کشتی است.

با مطالعه انجام‌شده به این نتیجه رسیدیم که در لغت‌نامه‌های عمومی و حقوقی، قوانین و کنوانسیون‌ها، حتی در جایی که به جای ارائه تعریف لاشه کشتی، مصداق تعیین شده است، هدف احراز حداقل یکی از دو عنصر عینی یا ذهنی پذیرفته‌شده در نظام‌های حقوقی است.

سه مورد از کنوانسیون‌هایی که تا حدودی اقدام به ارائه تعریف لاشه کشتی یا کشتی غرق‌شده کرده‌اند، عبارت‌اند از: کنوانسیون انتقال لاشه کشتی‌ها، کنوانسیون نجات دریایی و کنوانسیون میراث فرهنگی زیرآب‌ها.

با وجود اینکه در این منابع، صراحتاً به لزوم احراز عنصر عینی و ذهنی اشاره نشده است، می‌توان از مصادیق تعیین‌شده در کنوانسیون‌ها به تعریف مد نظرشان دست یافت.

در کنوانسیون نایروبی، صدق عنوان لاشه کشتی بر کشتی غرق‌شده بدون احراز و نیاز به عنصر ذهنی، در احکام و مسئولیت‌های ناشی از کنوانسیون نایروبی است. نکته جالب توجه در کنوانسیون نایروبی این است که معمولاً با وقوع عنصر

کنوانسیون انتقال لاشه کشتی‌ها (نایروبی) گشت که در آن، رویکرد جدید بین‌المللی را بر مسئولیت مطلق مالک در جابه‌جایی لاشه کشتی و عدم تأثیرپذیری از عنصر رهاشدگی قرار داده است.^۱

ایرادی که به معیار ذهنی رها کردن در برخی نظام‌ها از جمله فرانسه وارد می‌شود این است که این اقدام به فرمانده و خدمه بازمی‌گردد، در حالی که کشتی دارای مالکی جدا با مسئولیت‌هایی جدا است و گره زدن تعریف لاشه کشتی به رهاشدن از جانب فرمانده و کارکنان و نه مالک کشتی این ایراد را دارد.

اینکه کشتی غرق و رهاشده را از هم منفک می‌کنیم، از این باب است که یک کشتی رهاشده لزوماً غرق‌شده نیست، بلکه بنا به دلایل دیگر از جمله سختی مقررات حاکم بر آن امکان استیفا به نحو مطلوب را از دست داده و بدون آنکه کشتی قابلیت بالقوه دریانوردی را از دست داده باشد، از جانب مالک متروک می‌شود و به نظر می‌رسد عنوان لاشه کشتی واجد هر دو وصف است.

از جمله کشتی John B. Caddell که قوانین کشور ساحلی حرکت کشتی را منوط به اعمال یک‌سری تغییرات برای تکمیل قابلیت دریانوردی نمود که مالکان به جای تعمیر، کشتی را رها کردند.^۲

در یک تعریف: لاشه کشتی رهاشده عبارت است از لاشه یک کشتی که به صورت داوطلبانه توسط مالک تسلیم شده باشد با قصد عدم هرگونه رجوع بدان و عدم هرگونه ادعای متعاقب بر عین یا منافع بدون واگذاری مالکیت به شخص دیگر، در حالی که در همین منبع لاشه کشتی عبارت است از یک کشتی، محمولات و دیگر متعلقات آن، اعم از اینکه سالم باشند یا شکسته شده باشند.

با جمع مباحث فوق کشتی غرق‌شده داخل در مایملک مالک ثبت‌شده خود است و زمانی که رها شود، داخل در مفهوم لاشه شده و آثار حقوقی آن از جمله معافیت مسئولیت مالک بر آن بار می‌شود.

۱. در ماده ۱۰ کنوانسیون نایروبی، صراحتاً مالک لاشه کشتی مخاطب بوده و فارغ از بحث اعراض، مسئولیت بر وی بار شده است.

2. <https://www.alamy.com/stockphoto-the-john-b-caddell-tanker-blown-onto-the-staten-islands-north-shore-57619007.html>

تهران: انتشارات جنگل، جاودانه.
 فیوضی، رضا (۱۳۶۵). «مسئله لاشه کشتی‌های غرق شده در دریای آزاد از نظر حقوق بین‌الملل». جی استارکل (ترجمه)، *حقوقی بین‌المللی*، شماره ۷.
 متولی، سیدعباس؛ قیوم‌زاده، محمود؛ نعیمی، سیدمرتضی (۱۳۸۸). «بررسی تطبیقی مالکیت کشتی ره‌اشده و قواعد حاکم بر آن - (در نظام حقوق دریایی ایران، آمریکا، انگلستان و فرانسه». *مجله پژوهش‌های حقوقی*، شماره ۳۹، ص ۹۱.
 نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۹۸). *حقوق دریایی بر پایه حقوق دریایی ایران و مقررات بین‌المللی*.

کنوانسیون‌ها:

Convention on the protection of the underwater cultural heritage, (Paris, 2 November 2001 - in to force 2 January 2009) 45694- United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.

International Convention on Salvage, (London 28 April 1989, into force: 14 July 1996), 33479 UNTS.

Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, (Nairobi, 18 May, 2007; Entry into force: 14 April 2015) 55565, IMO.

قوانین:

Abandoned ship wreck act (pub.l.100-298,43 u.s.c.2106) was signed into law by the president of united states on april 28, 1988.

Abandonment of a Sunken Ship under the Wreck Act, 21 Wash. & Lee L. Rev. 95 (1964).

The Rivers and Harbors Appropriation Act of 1899.

کتاب و مقالات:

Black's Law Dictionary (2009). 9th ed. St. Paul, MN: West.

Encyclopædia Britannica, As of 2008, 4,411 named contributors, 1768–2010 (printed version).

Harper Collins, Collins English dictionary (13th edition, 2018).

ذهنی، علاوه بر ورود کشتی غرق شده در دایره شمول لاشه کشتی، بستر تحدید مسئولیت مالک کشتی نیز فراهم می‌شود. در حالی که حتی با اعراض صریح مالک کشتی از کشتی غرق شده، مسئولیت‌ها کنار نمی‌روند و چنان که ذکر شد، تنها راه تحدید مسئولیت، کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی است.

در کنوانسیون نجات دریایی نیز تعیین مصداق جای تعریف را گرفته است. در یک نگاه کلی موضوع عملیات نجات دریایی کشتی غرق شده است و زمانی که عملیات نجات بر لاشه کشتی انجام شود، نهاد «حقوق یافته‌ها» با اثرات مختص خود از جمله امکان تملک، جاری می‌شود، برخلاف حقوق نجات دریایی که به نجات‌دهنده، پاداش تعلق می‌گیرد.

اینکه لاشه کشتی به چه معنا است یک بحث، اینکه شامل کدام قسمت‌های لاشه می‌شود، بحث علی‌حده‌ای است. طبق مفاد بند «ب» از ماده یک کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی، موضوع عملیات نجات اعم از بدنه کشتی و اموال متعلق بدان است و منظور نظر هرگونه شناوری است که قادر به دریانوردی باشد، اعم از اینکه در دریا یا رودخانه‌ای که قابل دریانوردی است در حال تردد بوده و دچار سانحه شود و نیاز به کمک و نجات داشته باشد. بنابراین، وصف شناور بودن در این کنوانسیون اساسی است که فقدان آن همان عنصر عینی در تعریف لاشه کشتی می‌باشد.

در کنوانسیون میراث فرهنگی زیرآب، هرچند موضوع لزوماً لاشه نیست و تنها اشیای غرق شده به شرح مندرج در متن است، اما عدم کاربرد واژه «لاشه کشتی» زمانی که تنها غرق شدن کشتی مد نظر کنوانسیون بوده، بر خلاف دو کنوانسیون دیگر، می‌تواند نشان از لزوم احراز عنصر ذهنی برای به کار بردن این واژه باشد.

بدین ترتیب، در منابع عمومی و تخصصی، اعم از لغت‌نامه‌ها، قوانین، آرای قضایی و کنوانسیون‌ها، لاشه کشتی در اکثر موارد با تحقق عنصر عینی است که در کاربرد تفاوتی با عبارت کشتی غرق شده نخواهد داشت. در حالی که آثار حقوقی این دو با هم متفاوت است که مهم‌ترین آن امکان تحدید مسئولیت مالک کشتی غرق شده در کنار عنصر ذهنی خواهد بود.

منابع

امید، هوشنگ (۱۳۵۳). *حقوق دریایی*. جلد اول. تهران: مدرسه عالی بیمه. ص ۲۶۹.
 صدیق، حسن (۱۳۹۵). *اصول کلی حقوق دریایی*. چاپ دوم.

- HUIRU LIU (14, October 2020). ENVIRONMENTAL PROTECTION, SERVICES AND SALVAGE LAW, EMERGING ISSUES IN PERSPECTIVE, WMU RESEARCH REPORT SERIES No.
- Lloyd Duhaime (2000). *duhaimes law dictionary* (2th edition, ebook, 2000) wordcat.org.
- Marco Gregori (January 2016). *The Concept of Shipwreck among National and International Law*. The Ship: an Example of Legal Pluri-Qualification).
- Mark A. Wilder (2000). "Application of Salvage Law and the Law of Finds to Sunken Ship- wreck Discoveries". 67 *DEF. COUNS. J.* 92, 104.
- Nicholas Gaskell, Craig Forrest (September 30, 2021). *The Law of Wreck*. Copyright Year 2019. Published by Informa Law from Routledge.
- Simpson, J. A. (1989). *Weiner, esc & oxford university press*, The oxford English dictionary (6th edition 1989).
- United States v. Bethlehem Steel Corp., 315 U.S. 289 (1942). Supreme Court of United States. Argued, December 9, 1941. Decided February 16, 1942.
- Wash. & Lee L. (1964). *Abandonment of A Sunken Ship Under The Wreck Act*. 21 Rev. 95.
- سایت‌ها:
- <https://actuarialeye.com/2014/03/30/how-many-ships-disappear-each-year/>
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Shipwreck>.
- <https://www.alamy.com/stock-photo-the-john-b-caddell-tanker-blown-onto-the-staten-islands-north-shore-57619007.html>
- JhonnM.Kern/<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2016.00011/full>
- <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/315/289/>

COPYRIGHTS



© 2022 by the Authors. Licensee PNU, Tehran, Iran. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY4.0) (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>)

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی