



موضوع: اطلاعیه فنی ۲۰۱۶-۰۴

قوانین حاکم بر شناورهای مغروقه، به گل نشسته و...

شماره: ۳۲/۹۵/۰۰۳۰

تاریخ: ۱۳۹۵/۴/۵

Subject: Tech.inf 2016-04

An article about aground & damaged vessels and their implied regulations

Number: 32/95/0030

Date: 25.06.2016

All respectful ICS Surveyors

Since there are lots of damaged, aground,... vessels within Iranian coastal areas, and also due to lack of proper and effective actions from owners of related vessels, the attached essay, about this kind of vessels and implied regulations, has been sent, in a technical information form, for your kind information.

For your kind information, the different Marine magazines are updated at the middle of each month.

The electronic file of this document could be found at the following address:

[\\server\ICS Organization\Convention and Legislation Department\Publications\Tech\tech.inf 2016-04](file:///server:/ICS%20Organization/Convention%20and%20Legislation/Department/Publications/Tech/tech.inf%202016-04)

Also this Electronic File will be sent via email to all respectful ICS Surveyors.

A.M.Rezvan Panah
Manager of Convention & Legislation
Department
ICS

A.M. REZVAN
PANAH

Disclaimer: Although all possible efforts have been made to ensure correctness and completeness of the information and guides contained in this technical information, the Iranian classification society is not responsible for any errors, damages, penalties or emissions made herein, nor held for any actions taken by any party as a result of information retrieved from this technical information.

کلیه بازرسان محترم ICS

با سلام و احترام

از آنجاییکه در سواحل کشور شناورهای به گل نشسته، آسیب دیده و ... بسیاری وجود دارد که هیچگونه اقدامی از سوی مالکان آن صورت نمی پذیرد، بدینوسیله مقاله ای در مورد مالکیت اینگونه شناورها و قوانین حاکم بر آن، که در مجله بندر و دریا آمده، در قالب اطلاعیه فنی حضورتان ارسال می گردد.

لازم به ذکر است مجلات مختلف دریایی پانزدهم هر ماه در Server موسسه بروز رسانی می گردد.

نسخه الکترونیکی اطلاعیه فنی مذکور در شبکه داخلی موسسه با آدرس ذیل قابل دسترسی می باشد:

[server\ICS Organization\Convention and Legislation Department\Publications\Tech\tech.inf 2016-04](file:///server:/ICS%20Organization/Convention%20and%20Legislation/Department/Publications/Tech/tech.inf%202016-04)

همچنین نسخه الکترونیکی این سند از طریق پست الکترونیکی به کلیه مشتریان و بازرسان محترم موسسه ارسال می گردد.

رضوان پناه

مدیر واحد کنوانسیون ها و مقررات دریایی
موسسه رده بندی ایران

ترک دعوی: اگرچه در گردآوری کلیه راهنماهای فنی ارائه شده توسط موسسه رده بندی ایران، تا حد ممکن تلاش در دقت و صحت محتوا صورت گرفته است، این موسسه متحمل مسئولیتی در قبال هرگونه اشتباهات، خسارت های احتمالی و جرانی که ممکن است در ارتباط با بکارگیری مفاهیم و مطالب ارائه شده رخ دهد، نمیباشد.

Code: ICS32F016/2

موسسه رده بندی ایران

تهران-خیابان قائم مقام فراهانی-بالا تر از میدان شعاع-کوچه شبنم-پلاک ۵

www.ics.org.ir info@ics.org.ir

نمبر: ۰۲۱ ۸۸۳۲۴۷۳۴

تلفن: ۰۲۱ ۴۲۱۸۶۰۰۰



مالکیت کشتی رها شده و قواعد حاکم بر آن در نظام حقوقی ایران و اسناد بین المللی

سیدعباس متولی

دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی

دکتر سید مرتضی نعیمی

استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد بین الملل بندر انزلی

در عمده کشورهای ساحلی از جمله ایران کشتی و شناورهای به گل نشسته، آسیب دیده، نیمه مغروق و غرق شده بسیار زیادی موجود است که مالک یا مالکان آن‌ها برای انتقال، جا به جایی، اوراق، متلاشی کردن و به طور کلی تعیین تکلیف آن‌ها اقدامی صورت نمی‌دهند، قانون دریایی ایران و معاهدات دویا چند جانبه موجود، راهکار مشخص و معینی را در این باب ارائه نداده و از طرفی معتبر و محترم بودن مالکیت، آثار و اوصاف آن در همه نظام‌های حقوقی به ویژه نسبت به برخی از این کشتی‌ها که از شخصیت حقوقی، اقامتگاه و تابعیت خارجی برخوردار هستند، حل این معضل را قدری پیچیده می‌کند در اسناد بین المللی هیچ قرارداد و متن حقوقی وجود ندارد که نسبت به مالکیت لاشه کشتی‌های موصوف قواعدی ارائه داده باشد؛ در این تحقیق با احتجاج از اصول و موازین فقهی و قانونی و بعضاً بهره‌گیری از اصول و موازین 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 محیط زیست و قواعد تجویز کننده بین المللی در مانحن فیه، در حکم اموال در اختیار حاکم اسلامی قرار می‌گیرد.



سازمان دیده و داوری اختصاصی در این قانون مغفول مانده (توازن‌ی زاده، ۱۳۸۰، ص ۴۸ و ۴۹) و از طرفی با تأمل در کنوانسیون‌های بین المللی دریایی استنباط این نکته بدیهی است که نسبت به کشتی‌هایی که در آب‌های ساحلی دچار سانحه شده و در عین حال در راستای معاملات تجاری بین المللی بنا به مواردی چون جنگ بین دولت‌های ساحلی بعضاً بدون پوشش

دوم قانون بازرگانی فرانسه مصوب ۱۸۰۲ م و قانون بازرگانی بلژیک مصوب ۱۸۹۵ م که به رغم منسوخ شدن برخی از این مقررات در کشور فرانسه به عنوان 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

ایران با در اختیار داشتن سواحل خلیج فارس، دریای مازندران، دریای عمان، اروندرود و بنادر متعدد که جمعاً حدود دو هزار و ۷۰۰ 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

بیمه‌های فعالیتی می‌کردند راهکار مشخصی ارائه نشده تا این که اخیراً در شهر ناپروبی کشور کنیا کنوانسیون موسوم به «انتقال لاشه کشتی» در تاریخ هجدهم ماه می سال ۲۰۰۷ میلادی (برابر با بیست و هشتم اردیبهشت ماه ۱۳۸۶ هجری شمسی) به تصویب می‌رسد که اجرایی شدن این قانون منوط شده به عضویت ۱۰ دولت که بدون شرط تنفیذ، پذیرش، یا تصویب، این کنوانسیون را امضا کرده باشند یا سند پذیرش، تصویب یا الحاق را نزد دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی (I.M.O) بیاورند.

خوشبختانه، با تصویب این کنوانسیون که دولت جمهوری اسلامی ایران نیز طی قانون مصوب بیست و هشتم اردیبهشت ماه ۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی به آن ملحق شده، قسمتی از مخاطرات زیست‌محیطی دریایی، تعدیل شده، لکن این کنوانسیون از یک‌سوز تاریخ تصویب و الحاق ۱۰ دولت که مخیر به عضویت در این معاهده هستند، لازم‌الاجراست و عطف به گذشته نمی‌شود و از سوی دیگر فعلاً محدود اجرایی این معاهده در منطقه انحصاری اقتصادی که بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدایی که از آن‌ها، عرض دریایی سرزمینی آن اندازه‌گیری می‌شود، معتبر است؛ مگر آن که دولت‌های عضو، مراتب رضایت خود را به اجرایی شدن این کنوانسیون در دریای سرزمینی اعلام نمایند، با این وجود کشتی‌های رها شده فراوانی در آب‌های ایران از جمله کشتی «ساخاروف»، «فیدلیتی»، «مولیندو» در سواحل خلیج فارس و کشتی «النا» در سواحل بندر انزلی موجود هست که وضعیت آن‌ها با وصف گذشت زمان زیادی از تاریخ‌هایی و غرق‌شدگی آن‌ها در حال‌های از ابهام قرار دارد.

رویه قضایی هم به دلیل نبود تمرکز دعوی دریایی در یک مرجع قضایی و تشکیل دیرهنگام دادگاه دریایی در این خصوص نمی‌تواند راهگشا باشد، چرا که 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 دعوی 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 با احتجاج به اصول فقهی و موازین شرعی و قانونی و بهره‌گیری از تجربه‌های موجود در سایر نظام‌های حقوقی باید برای این مسایل پاسخ مستند و مستدلی پیدا کرد:

تکالیف مالک در موقع سانحه یا سوانح دریایی چیست؟ ضمانت اجرای انجام نشدن این تکالیف در نظام حقوقی ایران و اسناد بین‌المللی چه است؟

آیا کشتی رها شده می‌تواند تحت ماهیت فقهی اعراض یا مجهول‌المالک یا تالف عرفی و با مرور زمان مملک قرار بگیرد؟

در این جستار با اشاره اجمالی به مفاهیم، سرانجام بر بررسی قواعد فقهی و قانونی حاکم بر موضوع، وضعیت حقوقی کشتی رها شده مشخص خواهد شد.

بنداول مفاهیم

برای تبیین موضوع ضرورت دارد تا مفاهیم «مالکیت»، «کشتی» و «رها شده» به‌طور اجمالی مورد بررسی قرار بگیرد.

مفهوم مالکیت

در ماهیت مالکیت، بین فقهای متقدم و متأخر مناقشه زیاد است؛ قداماً 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 به نوعی آن‌ها را به یکدیگر ربط می‌دهد، چنان که از دیدگاه شیخ انصاری (ره) مالکیت «رابطه‌ای اعتباری است که بین شخص با شیئی برقرار می‌شود.» (گرجی، ۱۳۷۱، ص ۲۷ به نقل از کفایه، مصباح الفقاهه، مکاسب محشی، منیه الطالب و مکاسب)

با بررسی در تعاریف حقوق دانان، تعریف نسبتاً کامل از مالکیت این است که:

«مالکیت، عنوانی است اعتباری که مبین نسبت و رابطه اشیا با اشخاص است و در بر دارنده مجموعه روابط و مناسباتی است که استیلا و تسلط انسان‌ها را بر اشیا نشان می‌دهد.» (محقق داماد، ۱۳۸۷، ص ۲۹)

افزون بر آن با تامل در مفاد مواد ۳۰ و ۳۱ قانون مدنی و اصول ۴۰ و ۴۴ قانون اساسی سلطه و اقتدار شخص برشی با تمام اوصافش یعنی «مطلق»، «دایمی» و «منحصر بودن» در صورتی مورد حمایت قرار می‌گیرد که شیوه اکتساب و اجرای آن در مسیر هدف قانون گذار باشد و وسیله‌ای برای اضرار به غیر و تجاوز به منافع عمومی تلقی نشود. (کانونیان، ۱۳۷۸، ص ۱۰۴)

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 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، به استثنای شناورهایی با ظرفیت ناخالص ثبت‌شده زیر ۵۰۰ تن». (نجفی اسفاد، ۱۳۹۲، ص ۲۹) علمای حقوق بین‌الملل دریایی در تعریفی که ارائه کرده‌اند روی دو معیار شناور بودن و قابلیت دریانوردی داشتن وحدت نظر دارند (فیوضی، ۱۳۶۵، ص ۹۶) بر همین مبنا یکی از شرایط ضروری ثبت کشتی احراز قابلیت دریانوردی کشتی است که با صدور گواهی نامه فنی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی یا یکی از مراجع صلاحیت‌دار بین‌المللی که صلاحیت آن مورد قبول سازمان مزبور باشد صورت می‌گیرد؛ بدیهی است با تحقق شرایط قید شده

در اظهارنامه و سند ثبت کشتی و تأیید آن از سوی کارشناسان فنی سازمان فوق‌الذکر؛ کشتی واجد وصف قابلیت دریانوردی خواهد شد.

به هر حال از منظر حقوقی می‌توان این تعریف را برای کشتی ارایه داد:

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

مفهوم‌رہایی کشتی

واژه «رہایی» در قوانین موضوعه ایران در موارد محدودی به کار گرفته شده، یکی از این موارد بند چهار ماده ۲۱ قانون دریایی ایران است که اشاره می‌کند در صورتی که مالک، کشتی را رها نماید، این حالت می‌تواند سبب سلب تابعیت و ابطال ثبت کشتی شود؛ دیگری اصل ۴۵ قانون اساسی است که اعلام می‌کند انفال و ثروت‌های عمومی از قبیل زمین‌های موات یا رها شده... در اختیار حکومت اسلامی قرار می‌گیرد، با این وصف «رہایی» در نظام فقهی اسلامی و همچنین سایر نظام‌های حقوقی دنیا یکی از ارکان «اعراض» به‌عنوان رکن مادی محسوب می‌شود. (محقق داماد، ۱۳۹۳، ص ۲۸۰ و ۲۸۱)

با تامل در حقوق دریایی و نظام بیمه دریایی به نظر می‌رسد کشتی رها شده عبارت است از کشتی‌ای که حسب مورد تحت تاثیر اوضاع و احوال جوی یا وقایع و اعمال حقوقی، وضعیت سیاسی یا اقتصادی یا گاهی مجموع این عوامل برای مدت زمان طولانی رها و اراده‌ای برای بهره‌برداری آن، از سوی مالک یا ذی‌نفع آن، نوعاً دیده نمی‌شود و استمرار این وضعیت سبب ضرر و تهدید منافع دولت ساحلی یا سایر دولت‌های تحت تاثیر می‌شود.

بند دوم

تکالیف مالک کشتی سانحه دیده

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

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 شده باشد؛ اعلامیه حاکی از جریان واقعه را به اداره بندری 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 به فوریت با حضور نماینده کشتی، راجع به خسارت وارده صورت‌مجلسی را تنظیم و به امضای فرمانده یا نماینده مورد تفرغ 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 به ویژه هرگونه مواد خطرناک و سمی؛ مقدار و نوع نفت، به ویژه نفت سوخت و روغن روان کننده کشتی؛ در معرض آسیب بودن تسهیلات بندری؛ میزان جزر و مد و جریانات آب محل وقوع سانحه و سایر اطلاعاتی که در جابه جایی کشتی و جلوگیری از خطر و ایجاد خسارات موثر است.

علامت گذاری

با استناد به وحدت ملاک از احکام مندرج در ماده ۳۳۳ قانون مدنی و مواد ۵۱۲ و ماده ۵۲۲ قانون مجازات اسلامی مالک کشتی متوقف، باید از باب «تعهد به حفاظت» و الزام ناشی از «اماره مسئولیت» خطرات ناشی از کشتی سانحه دیده را پیش بینی و با علامت گذاری مناسب، اشخاص و دیگر کشتی ها را از وجود آن مطلع سازد، به عنوان نمونه چنان چه کشتی به گل نشسته باشد مطابق ماده ۳۰ کنوانسیون جلوگیری از تصادم در دریا (مصوب پنجم مهرماه سال ۱۳۶۷) مالک، فرمانده و یا سایر خدمه کشتی موظف هستند در قسمت سینه کشتی، یک چراغ سفید همه جانبه یا یک توپ و در پاشنه و در سطح پایین تر از آن چراغ، یک چراغ سفید همه جانبه 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 پذیرفته شده بین المللی، نسبت به بویه گذاری در منطقه ای که لاشه کشتی در آن واقع شده، اقدام نماید و مختصات آن را ضمن ثبت در دفتر ثبت وقایع کشتی، به دولت ساحلی اعلام کند.

انتقال و جابه جایی سریع از منطقه خطر

در صورتی که کشتی حسب اخبار اداره بندر در مسیر تردد کشتی ها، متوقف شده باشد، مالک یا فرمانده کشتی باید در مهلت قید شده در اختاریه با هر وسیله ممکن، نسبت به انتقال و دور کردن این کشتی از این خط سیر اقدام کند. افزون بر آن مطابق ماده ۹ کنوانسیون نایروبی مالک ثبت شده کشتی موظف است برای انتقال لاشه کشتی که مشخص شده خطری ایجاد می کند از طرف مالک با هر نجات دهنده یا شخص دیگر قرارداد منعقد کند و در این عملیات باید ضوابط اعلامی دولت ساحلی را از منظر ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی رعایت کند.

ارایه بیمه یا تضمین مالی مناسب به دولت ساحلی

نقطه قوت و بدیع کنوانسیون انتقال لاشه کشتی، که خلاء 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 به نحو مقرر در ماده ۱۲ این کنوانسیون ارایه کند، این ماده مقرر می دارد: «هر دولت عضو باید به موجب قانون ملی خود اطمینان حاصل نماید که بیمه یا تضمین دیگر به میزانی که در بند (۱) مقرر شده است در مورد

هر کشتی با ظرفیت ناخالص ۳۰۰ تن یا بیشتر - هر کجا 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.»

به موجب بند (۱) این ماده، کشتی باید بیمه یا ضمانت نامه بانکی یا مؤسسه مشابه دیگر، باید به میزان معادل حدود مسئولیت تعیینی نظام ملی یا بین المللی حاکم که بیشتر از میزان محاسبه شده طبق جز (ب) بند (۱) ماده (۶) کنوانسیون تحدید مسئولیت دعاوی دریایی (مصوب ۱۹۷۶ میلادی) نباشد، به همراه داشته باشد.

در ضمن ذکر این نکته ضروری است که واحد محاسبه بیمه باید به پول رایج ملی کشوری باشد که حق برداشت ویژه از صندوق تحدید مسئولیت دعاوی دریایی دارد، به عنوان مثال به نظر می رسد چنان چه کشتی ای با تابعیت نروژ و با تناژ ۳۰ هزار تن قصد ورود به ساحل بندر شهید رجایی بندرعباس داشته باشد، باید بیمه نامه ای معادل پنج میلیون و ۱۲ هزار و ۵۰۰ یورو که به پول رایج کشور ایران معادل ۱۷۵ هزار میلیون ریال بالغ می شود، از باب تامین خسارت ناشی از لاشه کشتی، به همراه داشته باشد.

بند سوم

ضمانت اجرای تکالیف مالک کشتی رهاسده

اداره بندر همیشه تعدادی راهنمای اختصاصی برای ورود و خارج نمودن کشتی ها از منطقه بندری را آماده به خدمت دارد، این افراد که رهبر و مشاور فرماندهان کشتی می باشند حق دارند به مجرد سوار شدن، کشتی را معاینه کرده و برای سالم ماندن کشتی، محموله و مسافران آن، تذکرات و تدابیر لازم را به فرمانده کشتی تارسیدن به بندر یا منطقه بی خطر و لنگر انداختن آن ارایه 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 موکدا در حضور کارکنان و جانشینان فرمانده کشتی ابلاغ و گزارش واقعه را به اداره بندر تسلیم کند، در این

صورت فرمانده آن کشتی مسئول وقوع هرگونه خسارت و پیش آمدی خواهند بود که از عمل آن ها ناشی می شود، ضمن این که این افراد مقصر وفق موازین کیفری می توانند از سوی مرجع ذی صلاح قضایی کشور ساحلی، تحت تعقیب قانونی قرار بگیرند. با این وجود ماموران اداره بندر در موقع رهاسدن کشتی این وظایف را به عهده دارند:

اخطار کتبی به مالک یا نماینده کشتی رهاسده

اداره بندر می تواند از لحاظ مقتضیات و مصالح بندری، به کشتی ها و سایر وسایل بارکشی آبی یا محمولات آن ها را که در محوطه بندر و یا در سر راه سیر آن ها به گل نشسته و یا غرق شده و یا به هر نحو دیگری مانع سیر کشتی ها و سایر وسایل بارکشی آبی واقع شده اند، اخطار کتبی بدهد تا ظرف مهلت معین نسبت به رفع مانع اقدام نمایند، در صورت نبود توجه و اقدام مالک یا مالکان کشتی وسایل مزبور، این اداره با اطلاع و نظارت اداره گمرک و دادستان یا جانشین دادستان، نسبت به رفع مانع عمل می کند. مطابق ضوابط مندرج در ماده ۹ کنوانسیون نایروبی، چنان چه دولت ایران تشخیص دهد لاشه کشتی خارجی واقع در منطقه انحصاری اقتصادی خطری را ایجاد می کند باید به فوریت به دولت ثبت کشتی و مالک ثبت شده اطلاع دهد و با دولت ثبت کشتی و سایر دولت های تحت تاثیر از لاشه کشتی، در مورد اقداماتی که باید در رابطه با لاشه کشتی اتخاذ شود، مشورت کند؛ در عین حال مهلت متعارفی که طی آن مالک ثبت شده باید لاشه کشتی را با در نظر داشتن ماهیت خطر مشخص شده، انتقال دهد، وضع نماید، و به طور کتبی این مالک را مطلع سازد.

رفع مانع در موقع فوری بودن خطر

در صورتی که مصالح بندر، فوریت عملیات رفع موانع را از مسیر کشتیرانی و محوطه بندر ایجاد کند، اداره بندر می تواند بدون رعایت مدت اختاریه، با حضور نماینده دادستان و نظارت اداره گمرک برای رفع موانع اقدام کند، بدیهی است در این فرض نیز پرداخت هزینه معین شده بر عهده

صاحب یا صاحبان کشتی و وسایط بارکشی آبی موصوف خواهد بود، بر اساس ضوابط کنوانسیون مزبور، موظف است به مالک ثبت شده کشتی اطلاع دهد در صورتی که در ظرف مهلت تعیینی نسبت به انتقال آن اقدام نکند، به هزینه مالک این کشتی را منتقل می کند؛ و همچنین به مالک ثبت شده کشتی به طور کتبی اطلاع دهد که قصد دارد در شرایطی که خطر به طور مشخص تشدید می شود، بی درنگ مداخله نماید؛ یا در شرایطی که اقدام فوری لازم باشد، و این وضعیت رانیز به دولت ثبت کشتی و مالک آن اطلاع داده باشد، لاشه کشتی را از طریق عملی ترین و سریع ترین روش های ممکن سازگار با ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی، انتقال دهد.

مطالبه سند بیمه یا تضمین مالی دیگر

از تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون (بیست و پنجم فروردین ماه ۱۳۹۴)، مطابق بند ۳ ماده ۹ این سند چنان چه سازمان بنادر تشخیص بدهد که لاشه کشتی ایجاد خطر می کند، مالک ثبت شده و یا طرف ذی نفع دیگر، باید دلیل و مدرک بیمه یا تضمین مالی دیگر را به این سازمان به عنوان مقام صالح دولت تحت تاثیر، ارائه کند، چنان چه کشتی در دولت عضو این کنوانسیون ثبت نشده باشد، گواهینامه بیمه اجباری می تواند توسط مقام صالح هر دولت عضو، صادر و تصدیق شود، البته مفاد این کنوانسیون مانع نخواهد شد تا سازمان بنادر از اعتبار یا نبود اعتبار مالی ارائه کنندگان بیمه مزبور اطمینان حاصل کند.

مطالبه هزینه های انتقال کشتی

در ماده ۳۷ قانون دریایی به صراحت آمده سازمان بنادر و دریانوردی می تواند نسبت به استیفای مطالبات خود از باب هزینه انتقال کشتی رها شده به مثابه «حق یا حقوق ممتاز» اقدام کند، دارنده حقوق ممتاز باید وفق ماده ۳۹ قانون مزبور ظرف یک سال از تاریخ مطالبه هزینه از مالک و یا سایر ذی نفع کشتی و عدم تمکین آن ها، از دادگاه ذیصلاح دریایی، تامین این مطالبات را خواستار

شود؛ در غیر این صورت حق امتیاز خود را از دست می دهد، اغماضی که قانون گذار در ما نحن فیه قایل شده در حالتی است که توقیف کشتی برای استیفای این مطالبات درخواست شود؛ اما این امر در دریای ساحلی کشوری که اقامتگاه یا مرکز عملیات مدعی (سازمان بنادر و دریانوردی) ممکن نباشد که در این صورت دادگاه می تواند مهلت فوق را از روز ایجاد طلب حداکثر به مدت سه سال تمدید کند. مساله ای که در این مقوله به ذهن می رسد این است که آیا تهیه صورت مجلس خسارات وارده و یا تأمین دلیل انجام شده از سوی سازمان بنادر، بدون این که دعوی مناسبی برای استیفای این مطالبات اقامه کند، قاطع مرور زمان خواهد شد یا خیر؟ با تامل در تعریفی که قانون گذار 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 نمی شود.» و با علم به این مطلب که تأمین دلیل برای حفظ آن است و تشخیص درجه ارزش آن در موارد استفاده، با دادگاه است، و همچنین با دقت در مفاد ماده ۳۲ قانون دریایی که مقرر می دارد: «در صورت عدم پرداخت حقوق ممتاز، ذی نفع می تواند 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 مسئله یاد شده فوق منفی به نظر می رسد.

قانون گذار در فصل دوم قانون دریایی در مواد ۲۹ تا ۴۱ خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی و همچنین خسارات وارده به تاسیسات بندری و کارگاه های تعمیر کشتی و راه های آبی قابل کشتیرانی را به تاسی از ماده ۲ کنوانسیون بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی (مورخ ۱۹۲۶ میلادی) که کشور ما با تصویب قانون مورخ بیست و هشتم تیرماه سال ۱۳۴۵، به این کنوانسیون ملحق شده از جمله حقوق ممتاز دانسته است، به همین دلیل سازمان بنادر، افزون بر مطالبات قید شده در بند فوق الذکر، باید در مهلت اعلام شده (یک سال) با اقامه دعوی مناسب نسبت به استیفای این خسارات اقدام

کند، در غیر این صورت، حق مطالبه آن را از طریق اقامه دعوا از دست می دهد.

منظور از اقامه دعوی مناسب این است که سازمان یاد شده باید برای هر یک از موارد پنج گانه که منشا دعوی آن واحد نباشد، دادخواست جداگانه ای تهیه و در مرجع ذیصلاح دریایی به ثبت برساند، به عنوان مثال منشا حق ناشی از مطالبات انتقال بقایای کشتی رها شده با حق ناشی از آسیب های وارده به تاسیسات بندری متفاوت است، به هر حال دادگاه پس از وصول دادخواست، مطابق تشریفات قید شده در ماده ۳۲ قانون دریایی، درخواست و مدارک آن را به خواننده (اعم از این که مالک کشتی یا خود کشتی باشد) ابلاغ و پس از نشر آگهی در ظرف ۱۵ روز از تاریخ ابلاغ به خواننده، در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز به منظور اطلاع رسانی به سایر اشخاص ذی نفع، به دادخواست و اعتراضات واصله رسیدگی و حکم مقتضی را صادر می کند، در صورت احراز صحت دعوا، هرگاه استیفای طلب از سایر اموال سهل البیع مالک کشتی میسر نباشد، دادگاه دستور به فروش اموالی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد، خواهد داد، رای دادگاه به جز فروش کشتی قطعی خواهد بود، در صورتی که دادگاه دستور به فروش کشتی صادر کند، این دستور سه نوبت متوالی در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز منتشر خواهد شد، بدهی است محکوم علیه و هر متضرر دیگری می تواند 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 به این رای اعتراض نماید، افزون بر آن دولت صاحب پرچم کشتی خارجی نیز می تواند با ارائه تضمین و وثیقه مناسب به دادگاه که به طور معمول دوبرابر ارزش محکوم به است، موجبات رفع توقیف و یا فروش کشتی را هموار سازد.

تامین دلیل و توقیف کشتی

تامین دلیل

انتقال و جابه جایی کشتی رها شده به طور قطع هزینه های سنگینی را به سازمان بنادر و دریانوردی تحمیل می کند، برای وصول این هزینه ها، ناگزیر به مطالبه آن از مالک کشتی موصوف خواهد بود، در مقابل مالک یا سازمان بیمه گر ممکن است با طرح مدعیاتی اصل انجام این هزینه ها را غیر ضرور و یا بدون کسب اجازه از آن ها بدانند و یا اساساً سبب ایجاد این هزینه و خسارت را متوجه اداره بندر و سایر عوامل مسئول تلقی کند، بر همین مبنا سازمان بنادر باید وفق ماده ۱۴۹ قانون آیین دادرسی مدنی از دادگاه دریایی ذی صلاح، درخواست تأمین دلیل دایر بر بهره برداری از دفتر ثبت وقایع کشتی یا کسب نظر از کارشناسان رسمی دادگستری از محل وقوع کشتی، علت حادثه، میزان ضرر و زیان وارده، ارزیابی هزینه های انتقال، هزینه های مترتب بر نجات و سایر هزینه های قانونی را بنماید، در این وضعیت دادگاه، طرف مقابل که مالک یا فرمانده کشتی باشد را برای تأمین دلیل احضار می کند، البته حضور نداشتن طرف مقابل، مانعی برای



تامین دلیل نیست، در این راستا ذکر این نکته لازم به تاکید است که در این نوع تامین دلیل که عمدتاً مبنای حکم دادگاه قرار می‌گیرد، حضور شخص قاضی صادر کننده رای ضروری است؛ مگر این که تامین دلیل انجام شده از سوی سازمان بنادر، موجب وثوق دادگاه باشد.

توقیف کشتی

بر اساس ماده ۳۷ قانون دریایی ایران که مقرر می‌کند:

«در مواردی که کشتی یا شناورهای مغروق یا مصدوم و یا بقایای آن‌ها موجب مزاحمت کشتیرانی شوند و مالک از انتقال آن‌ها و رفع موانع خودداری نماید، سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند آن‌ها را به هزینه مالک به محل مناسبی انتقال داده و در صورت عدم پرداخت هزینه‌های مربوطه از طرف مالک، آن‌ها را توقیف و به فروش رسانده و مطالبات خود را با رعایت مفاد مواد ۲۹ و ۳۶ این قانون و مقدم بر سایر طلبکاران از حاصل فروش تامین نماید.»

سازمان بنادر و دریانوردی مطابق این ماده مخیر به تشخیص این مساله که آیا کشتی‌های موصوف موجب مزاحمت کشتیرانی می‌شوند؟ و یا این که نسبت به انتقال این کشتی‌ها اقدام نکند یا نکند؟ می‌شود، این گزینه در وظیفه ذاتی، سبب شده که از یک سو به دلیل کمبود هزینه‌های تخصصی در بودجه سالیانه از انجام این وظیفه بعضاً احتراز نمایند و از سوی دیگر به جای ازاله و پاک‌سازی حوزه عملیاتی بندر و آب‌های سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی، صرفاً به تغییر خط سیر کشتی‌ها اقدام نمایند، با این وجود هم قانون داخلی ایران حق توقیف کشتی‌ها را برای تامین هزینه انتقال و جابه‌جایی را به سازمان بنادر و دریانوردی داده و هم بند یک ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، بر اساس این ماده دولت ساحلی حق دارد به منظور جلوگیری از نقض مقررات و برخورد با نقض کنندگان قوانین دولت ساحلی در قلمرو دریایی خود نسبت به تعقیب فوری و توقیف کشتی متخلف اقدام و مراتب را به فوریت به اطلاع مقامات دولت صاحب پرچم برساند.

بند چهارم

ماهیت فقهی و حقوقی مالکیت کشتی رهاسده

از بررسی ضوابط مندرج در کنوانسیون ناپروبی درمی‌یابیم که اعمال مقررات مزبور تأثیر مهمی در تعیین وضعیت کشتی‌های موصوف ندارد؛ چرا که عمده تکالیف مالک لاشه کشتی انجام هزینه برای «جانمایی»، «علامت‌گذاری» و «انتقال» آن از منطقه خطر و در عین حال ارایه گواهینامه بیمه یا تضمین مالی دیگر به اداره بندر دولت عضو این کنوانسیون است؛ با به کار گرفتن کلمه «یا» در تعریف انتقال انجام هر سه عمل (پیشگیری، کاهش یا حذف خطر ناشی از لاشه کشتی) به طور یک‌جا مورد نظر تصویب کنندگان کنوانسیون نبوده و انتخاب هر یک از این اعمال مزبور، به تناسب موقعیت کشتی ساحنه دیده و ارتباط

آن با یکی از مصادیق خطر ذکر شده در ماده (۶) کنوانسیون، بر اساس نظر مالک کشتی خواهد بود، در حالت خوش بینانه به‌طور معمول مالکان کشتی راه‌حلی را انتخاب می‌کنند که کم‌ترین هزینه را برای آن‌ها در برداشته باشد؛ یا در فرض ارایه گواهینامه بیمه به دولت ساحلی، چنان چه کشتی در معرض «تلف کلی یا فرضی» قرار داشته باشد، هم مالک کشتی و هم شرکت بیمه‌گر عطای کشتی را به لقایش می‌بخشد، از طرفی قانون دریایی ایران صرفاً در باب جابه‌جایی و انتقال آن‌ها در ماده ۳۷، ضابطه‌ای را معین کرده؛ اما در خصوص تعیین وضعیت مالکیت آن‌ها ساکت است؛ بدیهی است سکوت یا نقص یا اجمال یا تعارض قوانین مدونه نمی‌تواند بهانه‌ای برای قاضی دادگاه دریایی محسوب تادر رسیدگی به دعوی اقامه شده شخص ذی‌نفع و صدور حکم مقتضی در منحن فیه امتناع کند، بر همین اساس در این مقوله، قاضی دادگاه باید پس از بررسی جزییات امر، مطابق منابع معتبر اسلامی یا فتاوی معتبر، وضعیت مالکیت کشتی یا شناورهای موصوف را معین سازد.

با این مبانی در این مقوله باید استنباط شود کشتی‌رها شده تحت شمول اعراض قرار می‌گیرد؟ در صورت محرز نبودن اراده مالک برای اعراض، آیا مطابق قواعد مجهول المالك و یا تالف عرفی و یا مرور زمان مالکیت این نوع کشتی‌ها قابل تعیین تکلیف خواهد بود؟

رهای کشتی و اعراض

در پاسخ به این مساله که آیا رهای کشتی دلالت بر اعراض مالک آن می‌نماید؟ باید اجمالا از ماهیت فقهی اعراض آگاهی داشته باشیم. برخی از حقوق دانان (محقق داماد، ۱۳۸۷، ص ۲۷۰) در تبیین مفهوم «اعراض» رفع ید از عین و رها ساختن آن، بدون این که مالک قصد تملیک آن به غیر یا مباح ساختن منافع آن را داشته باشد، بیان و در ادامه اضافه کردند وجود دو عنصر در اعراض ضروری است، نخست عنصر مادی یعنی رهای 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 این که



نتیجه آن صرف اسقاط حق است، بدون این که به نفع کسی صورت پذیرد (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۸، ص ۳۶۴ و ۳۶۷)، افزون بر آن در این شق از اسقاط حق، صرف تحقق اعراض، سبب اباحه تملک برای کسی نخواهد شد؛ مگر این که شخص، با قصد حیازت و به طور مادی، تصرف عملی نسبت به مال معرض عنه بنماید و یا تمهیدات لازم برای تصرفات عملی را فراهم سازد. در گذشته اشاره شد یکی از موارد ابطال ثبت کشتی و سلب تابعیت آن، مطابق بند چهارم ماده ۲۱ قانون دریایی ایران، موقعی است که مالک، کشتی را رها کرده باشد، ممکن است از ظاهر این بند استنباط شود منظور از این واژه رهایی، همان اعراض به مفهوم فقهی و ماهیت حقوقی آن است، حال آن که با تحلیلی که از مفهوم و ماهیت اعراض ارایه شد، صرفاً رهایی کشتی نمی تواند سبب زوال مالکیت آن بشود، چرا که علاوه بر فعل رهایی، اراده مالک کشتی برای ازاله مالکیتش ضروری است، قانون گذار 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.»

کشتی رها شده و مجهول المالک

مجهول المالک مانند سایر مفاهیم و اصطلاحات فقهی در قانون تعریف نشده است، فقط در ماده ۲۸ قانون مدنی آمده که مال موصوف باید با اذن حاکم یا ماذون از قبل او به مصارف فقرا برسد، برخی از حقوق دانان (لنگرودی، ۱۳۸۸، ص ۸۲) 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، مسلم است که مالکش از آن اعراض نکرده است، مثل اراضی و اموال رها شده ناشی از جنگ و زلزله.

مرحوم دکتر امامی در تعریف مجهول المالک بیان می دارد این اموال، قبلاً در ملکیت اشخاص بوده و اعراض از آن ها مسلم نیست و یا عدم اعراض از آن ها محقق است ولی به جهتی از جهات مالک آن شناخته نمی شود، این حالت اغلب در مواقع جنگ پیش می آید. (امامی، ۱۳۶۸، ص ۲۸) 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 به جز نام از آن شخص و یا آن قوم اثری نیست، این قسم زمین ها را مجهول المالک دانستند و احتیاطاً باید در احیا، تعمیر و آباد کردنش از حاکم اجازه گرفته شود، پس از آن در این زمین تصرفی انجام شود، به عبارت دیگر این شخص باید از مالک آن، تفحص کند و بعد از حصول یاس از یافتن مالک، عین این زمین را از حاکم شرع خریداری و یا خودش قیمت آن را صرف در فقرا کند و یا منفعت آن را با اجاره بهای معین از حاکم اجاره کند و یا خودش اجرت المثل 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 می کند که همه این امور با اجازه حاکم شرع صورت پذیرد. (موسوی خمینی، ۱۳۸۷، صص ۶۳۸ و ۶۳۹)

با این تعریف اجمالی از مفهوم مجهول المالک در فقه و حقوق ایران در پاسخ به مساله مزبور باید حسب مورد و متناسب با اوضاع و احوال حاکم بر کشتی تحقیق و بررسی مناسب صورت پذیرد؛ بدیهی است چنان چه حسب نظریه کارشناسان دریایی، کشتی تحت تاثیر سوانح دریایی مواجه با آسیب جدی و اساسی شده باشد، و از تاریخ رهایی کشتی، حداقل سه سال گذشته، و با وجود تحقیق، جستجو و پیگیری های مکرر اداری و اجرایی، مالک یا ذی نفع کشتی، شناسایی نشود یا در فرض شناسایی، اقدامی برای اعمال مالکیت خود صورت ندهد، و عرفاً صرف هزینه و مخارج به دلیل ماهیت حادثه، موقعیت جغرافیایی و اوضاع و احوال جوی با توجه به قیمت کشتی، توجیه اقتصادی نداشته باشد، اصولاً این کشتی می تواند تحت شمول مجهول المالک قرار بگیرد.

رهایی کشتی و نالف عرفی

عمده کشتی و بارهای رها شده در آب های ساحلی، منطقه انحصاری و اقتصادی و فلات قاره ایران مغروقه هستند و این نوع اشیاء نیز تحت شمول «تلف حقیقی یا عرفی» به شکلی که قابلیت ملکیت برای صاحب آن پیدا نمی کند، قرار می گیرند.

صحیحہ عبدالله بن سنان از امام صادق (ع) نقل می کند:

«هر که در سرزمینی بی آب 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 در آورده و از هلاکت نجات دهد؛ آن شتر از آن اوست و صاحب اولی هیچ حقی بدان نخواهد داشت؛ چرا که این شتر درست همانند شی میباح است.» (حر عاملی، ۱۴۰۹، ج ۵، ق ۴۵۸/۲۵).

شیخ انصاری (ره) در باب حکم ملکیت عین تالف در صورت پرداخت بدل به مالک، صوری را مطرح می کند که در نتیجه آن چنان چه تالف به صورت حقیقی نابود شده و یا مثلاً در دریا افتاده و عملاً از دسترسی انتفاع خارج شده باشد و عرف هم برای این اشیا اعتبار مالکیت نکند، این مال می تواند جزو اعیان مباحه درآید؛



با استقراری در آرای فقهی این نتیجه حاصل است، چنانچه از تاریخ وقوع حادثه کشتی، سالیان متمادی بگذرد و با وصف اظهارهای مکرر، مالک یا ذی نفع کشتی پاسخ مشخصی ارائه نکند احیا و تعمیر آن، توجیه اقتصادی نداشته باشد، ممکن است این کشتی جزو تالف حقیقی یا عرفی قرار بگیرد؛ اما بر سقوط ملکیت مالک حکمی ثابت نمی شود.

مرور زمان

آیا «مرور زمان» می تواند سببی برای اباحه کشتی رها شده و همچنین اموال و اشیای موجود در آن باشد؟

در پاسخ به این سوال ابتدا باید به رویکرد فعلی نظام حقوقی ایران در باب مرور زمان اشاره ای بشود؛ فقهای شورای نگهبان در مورد سؤال مورخ بیست و هفتم دی ماه سال ۱۳۶۱ شورای عالی قضایی مبنی بر این که: «آیا استماع دعوی طلب و دین در دادگاه با توجه 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 بیست و هفتم بهمن ماه سال ۱۳۶۱ اعلام می دارد:

مواد ۷۳۱ قانون آیین دادرسی مدنی به بعد در مورد مرور زمان در جلسه فقهای شورای نگهبان مطرح و به نظر اکثریت این شورا مواد مزبور که مقرر می دارد پس از گذشتن مدت (ده سال، بیست سال، سه سال، یک سال و غیره) دعوی در دادگاه شنیده نمی شود، مخالف با موازین شرع شناخته شد. متعاقباً همین شورا در پاسخ نامه شماره ۷۳۱۱ مورخ بیست و پنجم تیر ماه سال ۱۳۷۱ رییس جمهوری در باب مرور زمان دعاوی حقوقی بیگانگان این گونه اظهار نظر می کند:

«... 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، نمی شود.»

(مهرپور، ۱۳۷۱، ص ۲۳۴)

همین انعطاف را شورای نگهبان در خصوص بند ۱۱ ماده ۸۴ قانون آیین دادرسی مدنی مصوب ۱۳۷۹/۱/۲۱ و همچنین مواد ۱۰۵ تا ۱۱۳ قانون مجازات اسلامی مصوب یکم اردیبهشت ماه ۱۳۹۲ معمول داشته است.

در حقوق فرانسه نیز مطابق مواد ۷۱۲ و ۲۳۴۳ و ۲۲۱۹ قانون مدنی این کشور مرور زمان نه تنها مانع استماع دعوا می شود، بلکه سبب سقوط حق و تعهد نیز می شود، در حقوق این کشور، دو نوع مرور زمان قابل شناسایی 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، و دیگری مرور زمان مبتنی بر اماره پرداخت دین، که تحت عنوان «مرور زمان های استثنایی» در مواد ۲۲۷۱ تا ۲۲۸۱ قانون مدنی کشور فرانسه، گنجانده شده و آن مربوط به تعهداتی است که معمولاً ظرف مدت کمی ایفا می شود و برای آن ها سندی تنظیم نمی شود، مثل مرور زمان شش ماهه حق الزحمه معلم، اجاره هتل، اجرت خدمه منزل که برای مدت یک سال استخدام می شوند؛ افزون بر آن به موجب ماده ۲۶۲۲ قانون مدنی اکتساب حق عینی اصلی بر مال منقول یا غیر منقول بر اثر تصرفات مستمر و به مدت طولانی یعنی ۳۰ سال موجب ایجاد حق برای متصرف خواهد بود. (شهیدی، ۱۳۶۸، ص ۱۴۱).

در حقوق کامن لو به ویژه قانون مرور زمان مصوب ۱۹۸۰ انگلیس در صورتی که تصرف اموال غیر منقول و منقول حتی اگر منشأ آن غیر قانونی باشد و از تاریخ این تصرف حسب مورد (به مدت ۱۲ سال در اموال غیر منقول) 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، مالکیت متصرف را مشروع و در نتیجه موجب سلب عنوان مالکیت مالک قبلی و مشروعیت متصرف فعلی خواهد شد. (ساعت، نادر و محمد جعفر، ۱۳۸۸، ص ۳۹۶)

از مباحث یاد شده بالا مطابق نظام های حقوقی ایران، حقوق نوشته و کامل در باب زوال یا بقای مالکیت کشتی رها شده و حقوق متعلقه به عنوان مصداقی از اموال منقول می توان این نکات را حسب انواع مرور زمان استنتاج کرد:

مرور زمان مملک

آن چه که مسلم است مطابق اجماع نظر فقها و نظام حقوقی ایران، مالکیت کشتی رها شده 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 تا پنج سال بگذرد و در این مدت مالک یا مالکان کشتی، برای تعیین وضعیت آن اعم از انتقال، جا به جایی، و یا واگذاری این تعهدات به غیر برای نجات یا بازیافت کشتی اقدامی به عمل نیارود؛ انقضای این زمان می تواند این کشتی را تحت شمول مجهول المالک یا تالف عرفی قرار بدهد.

چنانچه کشتی مورد بحث مربوط به اتباع و یا شرکت های 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 بین الملل خصوصی که «حق همان اداری را دارد که قانون دولت متبوع بر آن بار کرده، ولو این که قانون ایران آثار کمتری یا بیشتری بر آن مترتب کرده باشد» (الماسی، ۱۳۷۰، ص ۱۱۰ و ۱۱۱) نمی تواند متعرض اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی ایران یا نهاد ماذون حاکم اسلامی در باب اجرای حکم دادگاه دریایی دایر بر تصرف این کشتی بشود، افزون بر آن «دکترین باستانی کشف» این فرض را در رویه قضایی اکثر کشورهای دریایی ثابت شده می داند که کشتی های غرق شده متعلق به شخص کاشف است، مشروط بر این که کاشف در مقابل اعتراض مالک کشتی، بتواند رهایی طولی مدت کشتی را به اثبات برساند. (حبیبی مجنده و عبدالملکی ۱۳۹۳، ص ۴ به نقل از ۲۰۰۹ p. valentina sara vadi ۸۷۰)

نکته ای که در این راستا ذکر آن ضروری است، این است که کشتی های واجد مشخصه های فرهنگی، تاریخی یا باستان شناسی که حداقل صدسال تمام یا بخشی از آن در زیر آب وجود داشته باشد، از شمول قاعده کشف و مرور زمان مملک مستثناست و دول عضو کنوانسیون بین المللی حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب از جمله دولت جمهوری اسلامی ایران باید در جهت تضمین ضوابط مندرج در این کنوانسیون، مجازات های مؤثری را در قبال نقض قواعد ذکر شده در این معاهده بین المللی، در قوانین داخلی خود به تصویب برسانند.

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



جانمی و... برای خود قایل باشند بنا به صراحت قانون دریایی ایران و کنوانسیون‌های مربوط باید طرف مواعد قانونی قید شده، نسبت به استیفای حقوق خود اقدام نمایند، در غیر این صورت حتی نسبت به این کشتی رها شده نخواهند داشت، به عنوان مثال دارنده حقوق ممتازه باید ظرف مدت یک سال در مقام مطالبه حقوق خود اقدام نماید، یا طلبکاران ناشی از قراردادهای 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 ششم 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.

مرور زمان مسقط دعوا

بین این شکل از مرور زمان با اشکال یاد شده بالا، یک اختلاف اساسی و بنیانی است و آن این که مینا در مرور زمان مملک و مسقط حق، «اماره اعراض از حق یا ابراء» است، در حالی که در این شکل از مرور زمان، مینا «رعایت نظم عمومی» است، بنابراین چنان چه این کشتی رها شده از نوع کشتی مسافری باشد، مسافر مدعی ورود صدمات بدنی باشد، باید ظرف ۱۵ روز از تاریخ پیاده شدن، اخطار کتبی به متصدی حمل دایر بر وقوع صدمات بدنی تسلیم و متعاقباً ظرف دو سال از تاریخ ورود صدمه و یا آسیب بدنی باید به طرفیت کشتی اقامه دعوا نماید و یا در حالتی که فوت مسافر در ضمن سفر اتفاق افتاده باشد، مرور زمان از وقتی است که مسافر بایستی از کشتی پیاده می‌شد؛ همچنین مرور زمان در صورتی که صدمات بدنی در طی سفر ایجاد شده و پس از پیاده شدن مسافر منجر به فوت او شود، از تاریخ فوت این شخص محاسبه می‌شود مشروط بر این که از تاریخ پیاده شدن تا فوت مسافر، بیش از سه سال نگذشته باشد.

نتیجه‌گیری

مفهوم مالکیت در همه نظام‌های حقوقی، دارای احترام و اعتبار فردی و اجتماعی است، در طبقه‌بندی اموال، کشتی به دلیل حرکت و دایم السیر بودن، جز اموال منقول محسوب و از حیث مشروعیت و محترم بودن آثار تابع حقوق دولت محل ثبت یا قانون کشور صاحب پرچم است. رهایی کشتی اگرچه ممکن است سبب بطلان ثبت و یا بعضاً سلب تابعیت دولت متبوع کشتی بشود، اما محترم بودن ملکیت و نازوالی آن، به بقای سلطنت مالک و یا سایر ذی‌نفعان در همه نظام‌های حقوقی دلالت دارد، چنان چه 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 «لاضر» مورد تحدید و تحدیش قرار بگیرد، چرا که موازین بین‌المللی دریایی و کنوانسیون‌ها به‌طور کلی درباره حل این مسئله ضابطه معینی ارایه نداده و در عین حال نافی اجرای حقوق و مقررات کشور ساحلی هم نشده است، با بررسی قانون مدنی و بهره‌گیری از قواعد فقهی و همچنین مقررات ماهوی حاکم بر کشتی‌های خارجی، می‌شود در خصوص زوال مالکیت این نوع کشتی‌ها راهکار منطقی و عقلانی ارایه کرد، در گام نخست با بررسی اوضاع و احوال مربوط به کشتی رها شده و بهره‌برداری از نظریه کارشناسان دریایی، چنان چه مسلم شود که مالک کشتی قصد ندارد نسبت به تعمیر، راه‌اندازی و یا اسکرپ آن اقدام نماید و در پاسخ به مکاتبات سازمان بنادر به صراحت اعراض از کشتی را با اعلام ترک مالکیت بیان کند، حسب تحلیل فقهی این نتیجه حاصل است که این شی ملحق به مباحات بالعرض می‌شود، و حیازت آن توسط نهاد ماذون حاکم اسلامی با هماهنگی سازمان مذکور جایز می‌شود؛ در صورت محرز نبودن اراده مالک کشتی برای اعراض، چنان چه این کشتی حسب سوابق فوق‌الذکر غرق شده یا نیمه مغروق و یا به گل نشسته و به‌طور کلی در معرض تلف بودن آن عرفاً آشکار باشد، در عین حال مالک یا ذی‌نفع کشتی با وصف اخطارهای مکرر سازمان بنادر، اقدام مفید و موثری انجام ندهد، دادرس دادگاه دریایی بنا به تقاضای این سازمان در اجرای اصل ۱۶۷ قانون اساسی و با استناد به «تالف عرفی» و یا وحدت ملاک از مفاد حکم شرعی «لقطه» و «حیازت مباحات» باید این شیء را به نفع نهاد ماذون حاکم، تملیک تا این نهاد پس از استخراج و انتقال به مکان مناسب و فروش آن به اعلی‌القیم و پرداخت هزینه‌های قانونی و احیاناً حقوق ممتازه، تتمه حاصل از فروش آن را به نیابت از مالک در سپرده دادگستری منظور دارد.

با قطع نظر از این که در نظام فقهی و حقوقی

ایران مرور زمان «مسقط حق»، «مملک» مینای تشریحی ندارد؛ اما این راهکار عمدتاً می‌تواند در خصوص کشتی‌های خارجی که در آب‌های ایران رها شده و در عین حال نیز واجد خصیصه فرهنگی، تاریخی یا باستان‌شناسی نیستند، مورد استناد دادگاه دریایی ایران قرار بگیرد، چرا که در تعارض قوانین این قاعده مفروض است که دادگاه ایران می‌تواند در مقام توصیف مال و اجرای آثار آن، حقوق ماهوی دولت محل ثبت یا کشور صاحب پرچم کشتی را اعمال نماید، مرور زمان ترک مالکیت حسب حقوق ماهوی اکثر کشورهای در باب اموال منقول حداقل ۵ تا ۶ سال در نظر گرفته شده و از آن جایی که مالکیت این نوع کشتی‌ها به دلیل شمول مرور زمان‌های فوق‌الذکر می‌تواند منقطع شود همین آثار می‌تواند از سوی محاکم دریایی ایران مورد استناد قرار بگیرد. اگرچه با وجود کنوانسیون‌های بین‌المللی معتدیه در باب جلوگیری از آب دریا به‌ویژه کنوانسیون ناپروبی در باب انتقال لاشه کشتی مصوب بیست و هشتم اردیبهشت‌ماه ۱۳۸۹، پیش‌بینی می‌شود دامنه وسیع کشتی‌های سانحه‌دیده در آب‌های آزاد و همچنین آب‌های داخلی ایران کاهش بیابد؛ لکن برداشت و تفسیر یک‌جانبه مالک یا ذی‌نفعان کشتی‌های سانحه‌دیده از شروط مستثنا یا تحدید مسئولیت درج شده در این معاهدات بین‌المللی و عدم حصول راه‌حل مسالمت‌آمیز و همچنین استمرار اختلاف بین مالک کشتی با شرکت یا گروه بیمه‌گر دریایی، موجب توقف طولانی این کشتی‌ها در آب‌های داخلی شود که نتیجه آن ورود خسارات‌های فاحش به محیط زیست دریایی، ایجاد موانع برای فعالیت در ساحل، بندر، و دهانه رود از جمله فعالیت‌های ماهیگیری و جاذبه‌های گردشگری و سایر منافع اقتصادی کشور ساحلی ایران باشد، بنابراین باید به فوریت قانون دریایی ایران مورد بازنگری عمیق و اصولی قرار گیرد به شرحی که در صورت عدم اقدام مؤثر مالک یا مالکان کشتی در ظرف سه سال از تاریخ آخرین اخطار، اعراض مالک را مسلم فرض کند.

