



## ثبت و تابعیت کشتی

### کیما حاج پیری<sup>۱</sup>

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق تجارت بین الملل، دانشگاه علامه طباطبایی

#### چکیده

طبق یک قاعده کلی هر شخص حقیقی و یا حقوقی دارای اسم و محل اقامتی می‌باشد و برای برخوردار شدن از مزایا و حمایت‌های دولت یک سرزمین باید تابعیت آن کشور را بر خود پذیرا باشد. کشتی نیز از این قاعده مستثنی نمی‌باشد و دارای اسم و تابعیت مشخصی است و بندری که در آن به ثبت رسیده است، در حکم محل اقامت آن کشتی محسوب می‌شود.<sup>۱</sup> هنگامی که کشتی از حوزه اقتدار و حاکمیت دولت بخصوصی خارج شود و همین که به آبهای آزاد و یا به بندر کشوری دیگر وارد شد، باید تابع قوانین کشوری باشد که پرچم آن را برافراشته و به عبارت دیگر، تابعیت آن را پذیرفته است و از این جهت کسب تابعیت کشتی از اهمیت زیادی برخوردار می‌باشد. تمامی کشتی‌ها، از جمله کشتیهای تجاری که به حمل و نقل بار و مسافر در نقاط مختلف جهان اشتغال دارند، باید در کشوری که تابعیت آن را پذیرفته اند، به ثبت رسیده باشند.

**کلمات کلیدی:** ثبت کشتی، تابعیت، سازمان بنادر و دریانوردی، دفتر ثبت، کسب تابعیت موقت

<sup>۱</sup> مکیزاده، اسماعیل (مدیر اداره ی بندر و دریانوردی بندر لنگه)، ثبت و تابعیت کشتی، ماهنامه بندرودریا، چاپ سال ۱۳۷۱.



## مقدمه:

قانون دریایی ایران در سال ۱۳۴۳ تصویب شده است و فصل اول این قانون به تابعیت و ثبت قانونی کشتی‌ها اختصاص دارد. اگر نگاهی به مقررات کشورهای مختلف داشته باشیم، متوجه این موضوع خواهیم شد که مقررات مربوط به ثبت و تابعیت کشتی در تمامی کشورها یکسان نبوده و در نتیجه دارای ماهیت داخلی می‌باشد. بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو نیز دست کشورها را در خصوص وضع قوانین و مقررات تابعیت و ثبت کشتی باز گذاشته است به گونه‌ای که هر دولتی می‌تواند قوانین مرتبط با این موضوع را با توجه به شرایط و وضعیت داخلی خود تایید و تصویب نمایند. بنابراین اگر چه این فصل از قانون دریایی ایران از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است، اما اصولاً و بنا بر تعریف کنوانسیون‌های بین‌المللی به حقوق دریایی مرتبط نمی‌شود.

اگر به قوانین تمام کشورها توجه کنید، متوجه خواهید شد که کلیه وسایل نقلیه‌ی موتوری جاده‌ای در تمام نقاط دنیا باید توسط مالکین آن‌ها به ثبت برسد تا مقامات انتظامی در صورت لزوم بتوانند آنها را تعقیب کنند، این امر در خصوص کشتی نیز صادق می‌باشد و هرکسی که بخواهد پرچم ایران را بر روی کشتی خود برافرازد و یا با آن به سفر دریایی مبادرت کند، باید قبلاً کشتی خود را در سازمان بنادر و دریانوردی به ثبت برساند و تابعیت ایرانی برای آن تحصیل کند. به طور کلی، برای ثبت کشتی، مالک یا نماینده‌ی آن پس از تعیین نام مناسب برای کشتی، باید همراه برگ درخواست ثبت کشتی، اظهارنامه‌ای، به سازمان بنادر و دریانوردی که در تهران واقع شده است تسلیم کند.

ثبت کشتی و کسب تابعیت فرایندی است که به کشتی شخصیت و هویت حقوقی می‌بخشد. این روند واقعه‌ای است حقوقی و ماهیتاً اکتسابی که حذف یا اسقاط هر یک از شرایط تأسیسی مربوط، منجر به باطل شدن آن می‌شود.

در این پژوهش بر آن هستیم که در فصل اول به کسب تابعیت کشتی در ایران پردازیم و در فصل دوم موضوع ثبت کشتی را که مقدمه و لازمه‌ی کسب تابعیت می‌باشد پیش‌گیریم و در نهایت در فصل آخر اشاره‌ای به موارد ابطال ثبت کشتی و سلب تابعیت آن در قوانین کشور ایران داشته باشیم.



## فصل اول: تابعیت کشتی

### گفتار اول: ماهیت کشتی

همانطور که می‌دانید حقوق از شاخه‌های علم نظری می‌باشد. در حوزه‌ی علم نظری ارائه تعریفی جامع و مانع از مفاهیم کار دشواری می‌باشد. لذا بهتر است قانون‌گذار از این امر خودداری نموده و تعریف مفاهیم حقوقی را به دکترین و سایر منابع حقوق واکگذار نماید. از آنجا که قانونگذار قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ اقدام به تعریف کشتی کرده است انتظار می‌رود این تعریف در فصل اول از این قانون که به تابعیت و ثبت کشتی اختصاص دارد آمده باشد. حال آنکه این قانون در ماده‌ی یک خود شرایط تابعیت کشتی را شرح نموده است و در فصل چهارم قانون مارالذکر که مرتبط با باربری دریایی می‌باشد، در بند ۴ ماده ۵۲ به تعریف کشتی پرداخته است.

طبق بند ۴ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران، هر وسیله‌ای که برای حمل بار در دریا به کار رود کشتی محسوب می‌شود.<sup>۲</sup> چنانچه که ملاحظه می‌شود شاید این تعریف برای دستیابی به اهداف مربوط به باربری دریایی مناسب و مفید باشد، ولی بدون تردید قابلیت استفاده در تمامی فصول و مباحث قانون دریایی را ندارد و دربرگیرنده‌ی ایراداتی می‌باشد.

با بررسی تعریف کشتی در قانون دریایی کشورهای مختلف می‌توان به این نتیجه رسید که مناسب‌ترین تعریف مربوط به کشتی تعریفی است که در کنوانسیون ملل متحد راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها مصوب ۷ فوریه ۱۹۸۶ آورده شده است. به موجب ماده ۲ این سند "کشتی" عبارت است از هرگونه شناور دریاری و هدایت شونده با نیروی محرکه خود برای حمل و نقل کالا، مسافر، یا هردو که در تجارت دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد، به استثنای شناورهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده زیر ۵۰۰ تن.<sup>۳</sup>

کشتی از اموال منقول به حساب می‌آید، با این حال احوال شخصی آن نظیر نام، ثبت، تابعیت و غیره، به این وسیله شخصیت حقوقی فرضی می‌بخشد و در نتیجه تبعات استفاده از کشتی به خود آن برمی‌گردد و می‌تواند ویژگی‌های یک شخص حقیقی از جمله بدهکار شدن را داشته باشد و تمامی این پیامدهای حقوقی از وضعیت حقوقی کشتی ناشی می‌شود که با اعطای تابعیت به آن صورت می‌گیرد.

<sup>۲</sup> بند ۴ ماده‌ی ۵۲ قانون دریایی ایران.

<sup>۳</sup> united nations convention on conditions for registration of ships 1986: "Ship" means any self-propelled sea going vessel used in international sea borne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessel of less than 500 gross registered tons."



### گفتار دوم: مفهوم و ضرورت تابعیت کشتی

از آنجا که کشتی‌ها از حوزه صلاحیت ملی خارج شده و برای فعالیت بازرگانی به کشورهای دیگر می‌روند برای حفظ نظم عمومی و بین‌المللی ضرورت دارد که هر کشتی دارای هویت معینی باشد تا بتوان آن را تحت کنترل درآورد. هویت کشتی به چهار عامل زیر بستگی دارد:

۱. نام کشتی
۲. تابعیت
۳. ظرفیت
۴. و بندر پایگاه (اقامتگاه).<sup>۴</sup>

برای شناخت حقوق و تکالیف دولت‌ها در قبال کشتی‌ها، آشنایی با مفهوم "تابعیت" کشتی جنبه‌ی محوری دارد و احراز تابعیت کشتی یکی از مهمترین ابزارهای حفظ نظم عمومی در دریاهای می‌باشد. "واژه تابعیت، از مدت‌های مدید برای توصیف رابطه‌ی حقوقی میان دولت و کشتی که از طرف آن دولت مجاز به حمل پرچم آن بوده بکار رفته است."<sup>۵</sup> میدانیم این اشخاص هستند که از تابعیت برخوردارند و به اموال و اشیا تابعیتی اعطا نمی‌شود و همین امر که کشتی را از سایر اشیا متمایز می‌سازد. اعطای تابعیت به کشتی، از ضروریات حقوقی و اقتصادی به شمار می‌آید. اگر به قوانین و مقررات کشورهای مختلف بنگریم متوجه خواهیم شد که تابعیت کشتی در تمامی کشورهای امری پذیرفته شده می‌باشد. زیرا: اگر یک کشتی به دریانوردی بین‌المللی بپردازد لازمه آن رفت و آمد در آب‌های دیگر کشورهای می‌باشد که هر کدام سیستم حقوقی خاص و در نتیجه قوانین و مقررات متنوع و متفاوتی دارند، که در نتیجه‌ی آن یک کشتی دچار مشکلاتی می‌شود که ناشی از این تنوع است، حال برای جلوگیری از این مشکلات باید مقررات و ضوابط حقوقی یکسانی بر آن حاکم باشد. به علاوه باید این نکته را در نظر داشته باشیم تا زمانی که کشتی در آب‌های ساحلی خود در حال تردد است از لحاظ حقوقی، نداشتن تابعیت آن مشکلی ایجاد نمی‌کند زیرا در هر حال تابع قوانین و مقررات کشور خود می‌باشد اما همانطور که می‌دانید کشتی‌ها بیش از هر جای دیگر در دریاهای آزاد تردد دارند و این آب‌ها، همانطوریکه در مقررات بین‌المللی مقرر شده است، به هیچ دولتی تعلق ندارند و تحت حاکمیت مالکیت و یا صلاحیت انحصاری آنها قرار نمی‌گیرند. طبق ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای آزاد<sup>۶</sup> دریانوردی هم برای کشورهای ساحلی و هم برای کشورهای محصور در خشکی وجود دارد بنابراین کشتی‌ها با تابعیت و پرچم هر کشوری می‌تواند

<sup>۴</sup> امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد اول، ص ۴۶.

<sup>۵</sup> لویی بی. سون ..... (و دیگران)؛ حقوق بین‌الملل دریاهای، محمد حبیبی مجنده، ص ۳۳.

<sup>۶</sup> Law of the sea



آزادانه در دریای آزاد تردد نمایند. ماده‌ی دیگری<sup>۷</sup> نیز، حق حاکمیت، مالکیت یا صلاحیت انحصاری کلیه دولتها را بر دریای آزاد ممنوع اعلام نموده است. بنابراین، در اصل کشتی در هر جا که تردد کند تابع قوانین دولتی خواهد بود، که پرچم آنرا حمل یا به اهتزاز در می‌آورد. به عنوان مثال، کشتیهایی که برای حمل بار به بنادر ایرانی رفت و آمد می‌کنند علاوه بر پرچم ایران، پرچم دیگری را نیز برافراشته‌اند و با مشاهده‌ی آن پرچم می‌توانیم متوجه تابعیت آن کشتی شویم و بدینم در شرایط عادی، از مقررات کدام کشور پیروی می‌کند. اسم بندر و شماره‌ای که احیاناً به کشتی اختصاص یافته و در بدنه‌ی بیرونی این کشتی قابل مشاهده است، بیانگر این مهم است که کشتی تحت چه شماره و در کدام یک از بنادر جهان به ثبت رسیده است، تا در صورتی که بر اثر عدم احتیاط و یا مسامحه‌ی فرماندهی کشتی، تصادفی رخ دهد، یا فرمانده از انجام وظایف خود سر باز زند و یا مرتکب تخلف دیگری شود، مقامات بندری بتوانند با مراجعه به دولت متبوع آن کشتی، تقاضای تعقیب قانونی فرماندهی مزبور را نمایند. پرچمی که در پاشنه‌ی کشتی در کنار اسکله برافراشته می‌شود، نشان دهنده‌ی تابعیت کشتی و پرچمی که در دکل اصلی کشتی به اهتزاز درمی‌آید نشان دهنده‌ی آن است که کشتی در آبهای تحت حاکمیت کدام کشور قرار دارد.<sup>۸</sup> در نتیجه برای جلوگیری از هرگونه هرج و مرج و بی‌قانونی بهترین روش آن است که کشتی‌ها با به اهتزاز درآوردن پرچم یک کشور و قرار گرفتن تحت تابعیت آن حاکمیت و صلاحیت انحصاری این کشور را بپذیرند و در صورت نیاز از حمایت حقوقی و سیاسی آن برخوردار شوند.

### گفتار سوم: شرایط کسب تابعیت

ماده‌ی ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد مقرر می‌کند: "هر دولتی شرایط اعطای تابعیت خود را به کشتی‌ها و شرایط ثبت آنها در قلمرو خود و حق برافراشتن پرچم آن دولت را تعیین خواهد کرد."<sup>۹</sup> ولی در ادامه محدودیت‌هایی را نیز از جمله وجود ارتباط محسوس و واقعی بین دولت و کشتی و اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم بر کشتی‌های حامل پرچم خود اشاره کرده است.<sup>۱۰</sup> همچنین طبق ماده ۹۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، هر کشور شرایط مربوط به اعطای تابعیتش را با توجه به مصالح و مقتضیات مختلف خودش تعیین می‌کند.<sup>۱۱</sup> با توجه به مقتضیات اشاره شده در ماده ۹۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای برخی کشورها ساخت داخلی را به عنوان معیار عمومی برای کسب تابعیت در نظر دارند. این معیار بیشتر در کشورهای

<sup>۷</sup> ماده ۸۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای.

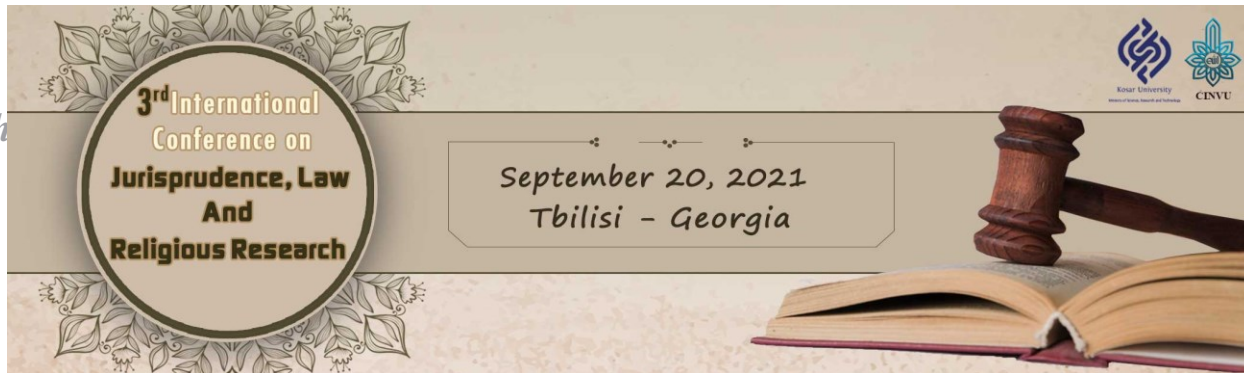
<sup>۸</sup> امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد اول، ص ۴۶.

<sup>۹</sup> ماده‌ی ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد.

<sup>۱۰</sup> حقوق بین الملل دریاهای، رابین چرچیل و آلن لو (ترجمه: دکتر بهمن آقایی)، ۱۳۶۷، ص ۳۴۸.

<sup>۱۱</sup> ماده ۹۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای.





پیشگام در صنعت کشتی سازی با هدف حمایت از این صنعت وجود دارد و برای محرمانه نگه داشتن جنبه های فنی این صنعت صرفاً به کشتی هایی که در آن کشور ساخته شده باشد تابعیت اعطا می کنند. حال آنکه برخی کشورها شرط اعطای تابعیت را شرط مالکیت ملی می دانند. و در نهایت کشورهایی که با مشکل بیکاری و سیاسی و اجتماعی مواجه هستند، شرط اشتغال خدمه ملی را برای اعطای تابعیت در نظر می گیرند.<sup>۱۲</sup>

به عنوان مثال:

شرایط اعطای تابعیت انگلستان<sup>۱۳</sup> به شرح ذیل می باشد:

- تعلق کشتی و یا اجزای آن به اتباع بریتانیا. (اکتسابی یا انتسابی)
- ممنوعیت شخص حقیقی خارجی از مالکیت کشتی. اگر چنین شخصی از طریق ازدواج، وراثت و ورشکستگی مالک سهامی در کشتی شود باید ظرف چهار هفته به دادگاه مراجعه کند و سهام خود را منتقل سازد.
- لزوم ثبت شرکت دارنده کشتی در بریتانیا و بودن مرکز عمده تجارت آن نیز در یکی از کشورهای مشترک المنافع. شرایط اعطای تابعیت در فرانسه<sup>۱۴</sup> کمی متفاوت است:
- به اشخاص تابع فرانسه متعلق باشد. (شخص حقیقی ← مالکیت حداقل نصف آن. شخص حقوقی ← تعلق تمام آن به اشخاص حقوقی ای که مرکز عملیات آنها در خاک فرانسه ست)
- افسران و لاقبل ۳/۲ کارکنان فرانسوی باشند.
- کشتی ساخت اتحادیه فرانسه باشد مگر آنکه حقوق گمرکی پرداخت شده باشد.
- در مورد ایالات متحده آمریکا<sup>۱۵</sup> نیز باید گفت کشتی باید متعلق به اتباع باشد و در مورد شرکت ها در صورتیکه شرکت به موجب قوانین یکی از ایالات متحده در آمریکا به ثبت رسیده باشد می تواند کشتی های خود را در آمریکا به ثبت برساند و از پرچم آمریکا استفاده کند ولو آنکه صاحبان سهام آن خارجی باشد.

#### گفتار چهارم: شرایط کسب تابعیت دولت ایران

<sup>۱۲</sup> نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی، انتشارات سمت، تهران، چاپ اول، ۱۳۸۷، ص ۵۰.

<sup>۱۳</sup> بویاه، آلبر، حقوق دریایی، ترجمه حسین قلی نژاد، چاپ اول، ۱۳۷۱.

<sup>۱۴</sup> همان.

<sup>۱۵</sup> همان.



شرایط کسب تابعیت دولت ایران در بند ۱ ماده ۱ قانون دریایی ایران تصریح شده است: "هر کشتی دریایما (اعم از این که ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیر خالص ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد می تواند بر طبق مقررات این قانون به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق بر افراشتن پرچم ملی ایران را داشته باشد.

الف- کشتی به اشخاص تابع ایران (اعم از طبیعی و حقوقی) تعلق داشته باشد و در صورتی که کشتی متعلق به شرکت ایرانی باشد باید سهام آن بانام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به اتباع ایرانی باشد.<sup>۱۶</sup>

اولا. ظرفیت غیر خالص کشتی دریایما باید حداقل ۲۵ تن (گنجایش داخلی کشتی) باشد، که منظور از آن گنجایش و حجم آن است که با معیار تن، میزان حجم اندازه گیری می شود. هر تن معادل ۲/۸۳ متر مکعب است. منظور از ظرفیت ناخالص یا جمعی کشتی، حجم داخل کشتی به علاوه کلیه تاسیسات نصب شده در سطح کشتی و فضاهای اشتغال شده توسط سایر وسایل و ادوات است.

حال سوالی که در اینجا مطرح می شود در خصوص کشتی هایی می باشد که ظرفیت غیرخالص آنها کمتر از ۲۵ تن می باشد: ثبت این کشتی ها طبق مقرراتی است که از طرف هیأت وزیران تصویب و به مورد اجراء گذاشته می شود.<sup>۱۷</sup>

دوما. در مورد شخص حقیقی باید تمامت کشتی به اتباع ایرانی تعلق داشته باشد و در خصوص اشخاص حقوقی باید سهام آن بانام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به اتباع ایرانی باشد و ذکر ۲ قید سهام با نام و سرمایه واقعی در ماده به دلیل وضعیت خاص و پیچیده ی شرکت های بازرگانی می باشد که مشخص نیست سرمایه و سهام در دست چه کسانی می باشد. و در نهایت طبق مقررات قانون دریایی یعنی ماده ۹ قانون ذکر شده به ثبت برسد.

#### گفتار پنجم: کشتی های معاف از رعایت شرایط قانونی

طبق بند ۲ ماده ۱ قانون دریایی: "کشتی های نفتکش متعلق به اشخاص (اعم از طبیعی یا حقوقی) که به امر تولید و یا تصفیه و یا حمل و نقل نفت خام و یا گاز و یا محصولات نفتی اشتغال دارند می توانند بدون رعایت حد نصاب مقرر در این ماده بنا به درخواست ذینفع و موافقت سازمان بنادر و کشتیرانی به ثبت رسیده و تابعیت ایران را تحصیل کنند."<sup>۱۸</sup>

طبق این ماده و آنچه واضح است ذکر این نکته می باشد که کشتی های نفتکش از رعایت حدنصاب مربوط به ظرفیت غیرخالص معافند.

سوالی که در اینجا مطرح می شود آن است که مراد از حدنصاب در بند ۲ ظرفیت غیرخالص کشتی می باشد یا منظور سرمایه واقعی است؟ اگر حدنصاب بند ۲ را ناظر بر ظرفیت کشتی بدانیم رعایت نکردن این حدنصاب پیامد مهمی را به دنبال نخواهد

<sup>۱۶</sup> بند ۱ ماده ۱ قانون دریایی ایران.

<sup>۱۷</sup> ماده ۲۸ قانون دریایی.

<sup>۱۸</sup> بند ۲ ماده ۱ قانون دریایی.



داشت در صورتی که اگر این معافیت را ناظر بر رعایت نکردن حدنصاب درصد سرمایه واقعی بدانیم این امر برهم زنده‌ی این معادله خواهد بود که دارندگان ایرانی بیشترین سرمایه بتوانند هویت ایرانی کشتی را حفظ کنند و بر آن اعمال مدیریت کنند و در نتیجه این معافیت تبعات زیانباری را به دنبال خواهد داشت. پس بهتر است مقصود مقنن را به گونه‌ای تفسیر کنیم که مراد از رعایت نکردن حد نصاب مقرر در بند ۱ ماده ۱، حدنصاب مربوط به ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۲۵ تن باشد.<sup>۱۹</sup> و اما در مقابل گروهی هستند که حدنصاب این بند ناظر به سرمایه واقعی می‌دانند و هدف از بند ۲ را جلب سرمایه گذاری خارجی و تشویق شرکت های نفتی به ثبت کشتی در ایران می‌دانند.<sup>۲۰</sup>

البته این معافیت نه فقط برای کشتی های نفت کش بلکه هر نوع کشتی دیگری که در عملیات شرکت های مورد بحث ممکن است مورد استفاده قرار گیرد، می‌باشد.<sup>۲۱</sup>

#### گفتار ششم: تابعیت کشتی هایی که در ایران در دست ساختمان است

طبق بند ۱ ماده ۱ قانون دریایی کشتی های در دست ساخت می‌توانند با رعایت مقرراتی تابعیت ایران را اخذ کنند. طبق ماده ۵ قانون دریایی نیز "هر کشتی که در ایران ساخته می‌شود و ظرفیت آن حداقل ۲۵ تن باشد تا وقتی که سازنده کشتی آن را تحویل نداده است کشتی ایرانی تلقی می‌شود"<sup>۲۲</sup>. در خصوص تابعیت کشتی های در دست ساختمان طبق مواد ۱ و ۵ باید گفت تازمانی که به ماده ۱ عمل نشده است، تابعیت ایرانی کشتی مفروض است. زیرا ممکن است قبل از تحویل قطعی کشتی خرید و فروش و یا معاملاتی دیگر با افراد و شرکت های خارجی صورت گیرد و بدین منظور لازم است مسئله تابعیت روشن باشد.

#### گفتار هفتم: کسب تابعیت موقت ایرانی

به منظور حمایت از سرمایه گذاران فعال در صنعت کشتی سازی، برای کشتی هایی که در ایران به ثبت خواهند رسید، کسب تابعیت موقت ایرانی در قانون دریایی ایران در نظر گرفته شده است. طبق این قانون<sup>۲۳</sup>، گواهینامه ثبت موقت برای کشتی هایی که در ایران به ثبت خواهند رسید، توسط نمایندگان کنسولی و با اجازه از سازمان بنادر و کشتیرانی به استناد گواهینامه های فنی

<sup>۱۹</sup> نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی، انتشارات سمت، تهران، چاپ اول، ۱۳۸۷، ص ۵۳.

<sup>۲۰</sup> امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد اول، ص ۶۸.

<sup>۲۱</sup> همان.

<sup>۲۲</sup> ماده ۵ قانون دریایی.

<sup>۲۳</sup> ماده ۱۶ قانون دریایی.





صادره از طرف یکی از موسسات درجه بندی صلاحیت دار بین المللی مزکور در ماده ۱۵ صادر می گردد. مدت اعتبار اینگونه گواهینامه های ثبت موقت نباید از شش ماه تجاوز کند و باید متناسب با مدت مسافرت کشتی به یکی از بنادر ایران جهت انجام تشریفات باشد. و همچنین این تابعیت صرفا جهت انجام تشریفات ثبت بوده و نباید به منظور اهداف تجاری اعطا شود و هر زمان که کشتی به بندر مورد نظر وارد شود از درجه ی اعتبار ساقط می شود. جهت ثبت موقت شناورهای وارداتی مدارک ذیل مورد نیاز می باشد:

- گواهی ساخت در صورتیکه شناور نوساز باشد.
- فتوکپی گواهینامه ثبت قبلی در خصوص شناورهای مستعمل.
- مدارک مرتبط با انجام معامله کشتی و ابطال ثبت کشور قبلی که به تایید مقامات کنسولی دولت ایران رسیده باشد به همراه ترجمه رسمی آن.
- گواهینامه فنی و ایمنی قانونی معتبر کشتی که توسط یکی از موسسات رده بندی مورد تایید سازمان صادر شده اند.
- پرداخت هزینه حق الثبت (بر اساس ماده ۱۳ قانون دریایی ایران).<sup>۲۴</sup>

#### گفتار هشتم: کشتیرانی ساحلی و تابعیت کشتی<sup>۲۵</sup>

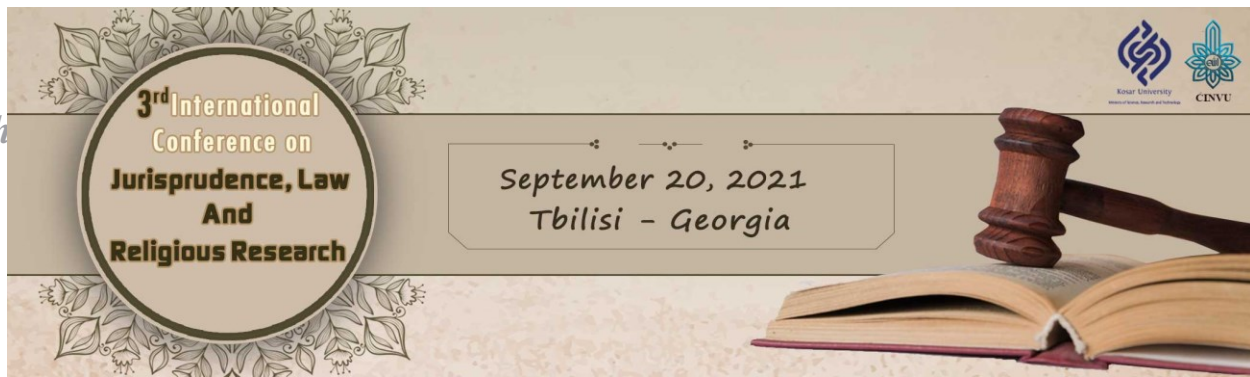
بعضی دولت ها به منظور حفظ منافع اتباع خود، کشتیرانی در سواحل و بنادر خود را منحصر در اختیار کشتی ها و سفاینی گذاشته اند که در کشور آنها به ثبت رسیده است. اما برخی کشورها بدون هیچگونه محدودیتی به کشتی های خارجی اجازه فعالیت تجاری در نقاط ساحلی خود می دهند. طبق ماده ۶ قانون ایران اصل بر تعلق کشتیرانی ساحلی به کشتی های ایرانی است مگر آنکه اجازه مخصوص توسط هیئت وزیران صادر گردد. گفتنی است کشتیرانی مورد بحث باید به قصد تجارت باشد.

#### گفتار نهم: آثار و نتایج تابعیت

با برافراشتن پرچم ملی یک کشور بر روی یک کشتی علقه ی تابعیت میان آن کشتی و دولت اعطاکننده برقرار می شود. کشتی فقط می تواند پرچم یک دولت را به اهتزاز درآورد و چنانچه کشتی پرچم بیش از یک کشور را حمل کند بی تابعیت می شود.

<sup>24</sup> <https://chabaharport.pmo.ir/fa/registrationandcontrolofbuoyants/registration-%D8%AB%D8%A8%D8%AA-%D9%85%D9%88%D9%82%D8%AA-%D9%88-%D8%AF%D8%A7%D8%A6%D9%85-%DA%A9%D8%B4%D8%AA%DB%8C%D9%87%D8%A7-%D8%AF%D8%B1-%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86>

<sup>25</sup> Cabotage – Coastal trade



در برخی کشورها می‌توان مشاهده کرد که کشتی تابع یک دولت جزئی از قلمرو آن کشور محسوب شده و دولت متبوع این حق را دارد تا همه‌ی صلاحیت‌های قانونی را نسبت به آن اعمال کند.

آثار و نتایج ناشی از اعطای تابعیت را به طور خلاصه میتوان چنین بیان کرد:

الف) هنگامی که کشتی به دریای آزاد وارد می‌شود باید تابع قوانین کشوری باشد که پرچم آن را برافراشته و به عبارت دیگر، تابعیت آن را پذیرفته است.

ب) هنگامی که کشتی در بندر خاصی حضور دارد، از حمایت‌های کنسولی که طبق قوانین بین‌المللی هر کشوری محق به اجرای آن است، میتواند استفاده کند .

ج) به هنگام وقوع جنگ، از لحاظ مصادره‌ی اموال دشمن و همچنین، در حین محاصره‌ی دریایی، تابعیت کشتی فوق‌العاده مهم است؛ زیرا کشتیهای غیرمتخاصم و بیطرف، از حقوق و تکالیفی برخوردارند که ناظر به کشتیهای تجاری دشمن نیست .

د) در صورتی که کشتی تابعیت کشور ساحلی را نداشته باشد، دولت ساحلی میتواند از هر گونه عملیات تجاری کشتی یادشده، جلوگیری نماید و این امر به کشورهایی که امتیاز حمل کالا را در بنادر داخلی خود برای کشتی‌های داخلی قائل اند در جهت تشخیص شناورهای داخلی و اجرای مقررات درباره‌ی آنها کمک می‌کند.<sup>۲۶</sup>

## فصل دوم: ثبت کشتی

### گفتار اول: نظام حقوقی و اداری ثبت کشتی‌ها

یک کشتی تا قبل از ثبت آن با یک تکه شیء فرقی ندارد. آنچه که یک واقعه حقوقی حساب می‌شود و به این شیء بی‌هویت، هویت می‌دهد ثبت کشتی است. در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ برای ثبت کشتی مقرراتی در نظر گرفته شده است و معمول بر این است که برای کشتی متقاضی در کشوری که کشتی در آنجا به ثبت می‌رسد باید یک علاقه‌ای وجود داشته باشد به عبارت دیگر ثبت کشتی باید براساس علاقه‌ای باشد که کشتی با کشوری دارد که بنام آن ثبت می‌شود. "هر دولتی که به یک کشتی اجازه می‌دهد پرچم آن را به اهتزاز درآورد باید ثبت کشتی‌ها که حاوی نام و مشخصات کشتی‌های دارای چنین مجوزی باشد را نگهداری کند و اسنادی برای کشتی صادر کند که چنین مجوزی را تأیید کند."<sup>۲۷</sup>

<sup>۲۶</sup> امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد اول، ص ۷۱.

<sup>۲۷</sup> لویی بی. سون ..... (و دیگران)؛ حقوق بین‌الملل دریاهای، محمد حبیبی مجنده، ص ۴۳.



در ایران نیز کشتی که در ایران ثبت می‌شود می‌تواند تابعیت ایرانی پیدا کند و حق برافراشتن پرچم ملی ایران را دارد به تعبیری ثبت کشتی شرط تحصیل تابعیت ایران است که در ماده ۱ قانون ایران به آن اشاره شده است.

معمولاً در کشورها یک سازمانی متولی ثبت است که یا وزارتخانه است یا یک سازمانی است که فردی از یک وزارتخانه به حساب می‌آید. در کشور کروات و وزارت حمل و نقل دریایی وجود دارد. در کانادا وزارتخانه دارد. در ایران سازمان بنادر و دریانوردی را داریم که طبق ماده ۸ قانون دریایی اداره‌ی مرکزی ثبت کشتی‌ها را در تهران تاسیس نموده و دارندگان کشتی می‌توانند برای ثبت کشتی موردنظر خود به آنجا مراجعه نمایند. با توجه به عبارت مرکزی چنین به ذهن می‌رسد که اداره‌ای که در تهران تاسیس شده است مرکزی بوده و سایر ادارات در شهرهای دیگر کشور بنا شده‌اند و چون قانونگذار در معرفی آن ادارات سکوت کرده است همه‌ی بنادر ایران را می‌توان اداره ثبت کشتی‌ها در نظر گرفت. اما ماده ۱ آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها پاسخ این ابهام را به روشنی می‌دهد و با تاکید بر نگهداری (دفتر ثبت کشتی) در اداره ثبت کشتی‌های سازمان بنادر و دریانوردی که در تهران تشکیل می‌شود اشاره بر این امر دارد که شیوه‌ی رایج ثبت در ایران، روش ثبت متمرکز می‌باشد.

"معمولاً در اداره‌ای که برای ثبت کشتی در نظر گرفته می‌شود، دفاتری موجود است که شماره و کد دارد و از طرف نهاد قضایی و اجرایی کنترل می‌شود و مهر و موم می‌شود."<sup>۲۸</sup> در ایران نیز دفتر ثبت کشتی‌ها که در ماده‌ی یک آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها از آن یاد می‌شود دارای ۲۰۰ برگ می‌باشد که در آن صد فروند کشتی به ثبت می‌رسد. تمامی صفحات دفتر کشتی دارای شماره بوده، که این شماره همان شماره رسمی کشتی می‌باشد و فقط اختصاص به ثبت یک کشتی دارد و طبق ماده‌ی ۴ آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها تغییر مالک و نام کشتی و تجدید ثبت و تغییر در ظرفیت یا خصوصیات آن اثری در شماره رسمی ندارد و شماره رسمی به هیچ وجه تغییر نخواهد کرد و در صورتی که کشتی از تابعیت ایران خارج و به علل مذکور در ماده ۲۱ قانون دریایی ثبت آن در ایران باطل شود شماره آن به هیچ کشتی دیگر اختصاص نخواهد یافت. شایان ذکر است که تنها کشتی‌های بازرگانی مشمول قانون دریایی هستند و کشتی‌های خارج از شمول این قانون، تابع مقررات مصوب هیئت وزیران هستند.<sup>۲۹</sup>

### گفتار دوم: تشریفات ثبت

برای ثبت کشتی تشریفات وجود دارد که مالک کشتی باید تمامی تشریفات را رعایت نماید. نخستین اقدامی که مالک کشتی باید انجام دهد انتخاب نام مناسبی برای کشتی است. قبل از تسلیم اظهارنامه مالک باید نام انتخابی خود را به سازمان بنادر و کشتیرانی اعلام کند. و در صورت تایید آن را در پاشنه کشتی به طور ثابت و نام بندر اقامتگاه را نیز در پاشنه کشتی نقش یا

<sup>28</sup> <http://agau.blogfa.com/post/32>

<sup>29</sup> ماده‌ی ۲۸ قانون دریایی.



نصب نماید. نامی که مالک کشتی انتخاب می کند باید ایرانی باشد و از اسامی ممنوع نبوده باشد. اسامی ممنوع برای کشتی در نظام حقوقی ما به اسامی گفته می شود که ۱. قبلا ثبت شده باشد ۲. قبلا ثبت نشده است اما با اسامی دیگر تشابه زیادی داشته باشد و موجب گمراهی شود و ۳. اسامی کشتیهای متعلق به نیروهای مسلح.

اگر کشتی از قبل دارای نام خارجی باشد ثبت این نام منوط به تصویب هیات وزیران خواهد بود. پس از تأیید نام پیشنهادی مالک کشتی نوبت به انجام ثبت می رسد. به طور کلی، برای ثبت کشتی، مالک یا نماینده ی آن باید همراه برگ درخواست ثبت کشتی، اظهارنامه ای که حاوی نکات متعاقب خواهد بود، به سازمان بنادر و دریانوردی تسلیم کند: نام کشتی، توان قوه ی محرکه، جنس بدنه ی کشتی، تاریخ و محل ساخت، ابعاد، ظرفیت، تعداد پلها و دکلها و دودکشها، نوع قوه ی محرکه (بخار، دیزل، انرژی اتمی و غیره) علائم مشخص کننده ی نام و تابعیت و محل اقامت مالک یا مالکین و سهام هر یک از مالکین کشتی.<sup>۳۰</sup>

طبق ماده ی ۱۰ آیین نامه ثبت کشتی و شناورها: "درخواست ثبت کشتی باید به مجرد وصول در دفتر مخصوص ثبت و رسیدی به متقاضی تسلیم گردد." و سپس نوبت به معاینه فنی کشتی و اختصاص علائم مخابراتی به کشتی توسط اداره بازرسی فنی و اندازه گیری کشتیهای سازمان بنادر و دریانوردی می رسد. کشتی در «دفتر ثبت کشتیها» توسط اداره مرکزی ثبت کشتیها به ثبت می رسد و مندرجات آن به امضا مالک و یا نماینده او خواهد رسید. در این مرحله مالک کشتی لوحه ای فلزی را در محل مناسبی که به سهولت قابل مشاهده باشد و حاوی نام کشتی، نام بندر ثبت، شماره رسمی کشتی و همچنین ظرفیت خالص آن باشد را نصب می کند.

توجه داشته باشید که قبل از تسلیم اظهارنامه ی فوق همه ی گواهینامه های صادر شده از طرف سازنده ی کشتی یا مؤسسات طبقه بندی باید ارائه شود، پس از وصول اظهارنامه، در صورتی که اسناد مربوطه کامل و ثبت کشتی و اعطای تابعیت ایرانی به آن، بدون اشکال باشد، سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به صدور گواهینامه ی ثبت اقدام می کند. در گواهینامه ی ثبت شناور، نکات زیر باید قید شود:

۱) نام شناور ۲) نوع شناور ۳) وسایل محرکه شناور ۴) ابعاد شناور ۵) ظرفیت شناور ۶) تاریخ ساخت شناور و نام کارخانه ی سازنده ی آن ۷) جنس بدنه ی شناور ۸) حداکثر سطح آب نشین شناور برای بارگیری ۹) این که شناور برای چه منظوری مورد استفاده قرار میگیرد. ۱۰) نام مالک و محل اقامت او ۱۱) شماره ی ثبت شناور ۱۲) بندری که شناور در آنجا به ثبت رسیده است.

<sup>۳۰</sup> ماده ی ۱۰ قانون دریایی.





در خصوص انجام ثبت برای کشتی‌هایی که در ایران در دست ساختمان است ماده‌ی ۲۵ آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها تعیین تکلیف نموده است: "سازمان بنادر و دریانوردی میتواند از تاریخ نصب تیر اصلی کشتی (KEEL) سند ثبت موقت صادر نماید. سازندگان کشتی موظفند به منظور دریافت سند ثبت موقت اظهارنامه‌های مشتمل بر شماره ردیف ساخت و مشخصات تفصیلی کشتی در دست ساختمان تهیه و به اداره مرکزی ثبت کشتیها تسلیم نمایند. سند ثبت موقت پس از تکمیل ساختمان کشتی و آزمایش و تحویل آن به مالک از درجه اعتبار ساقط بوده و باید برای ابطال به اداره مرکزی ثبت کشتیها مسترد گردد." در نتیجه همانطور که مشاهده می‌شود قانون‌گذار امکان صدور سند ثبت موقت را برای کشتی‌هایی که در دست ساختمان می‌باشند از زمان تاریخ نصب تیر اصلی کشتی پیش‌بینی کرده است.

#### گفتار سوم: آثار حقوقی ثبت

در منابع مختلف حقوق دریایی معمولاً ۳ اثر حقوقی برای ثبت کشتی قائل می‌شوند اما در این پژوهش، تحصیل تابعیت ایران برای کشتی و حق برافراشتن پرچم‌های ایران را نیز ذیل آثار حقوقی ثبت کشتی قرار می‌دهیم زیرا همانطور که اشاره شده در صورتی یک کشتی می‌تواند تابعیت کشوری را کسب کند و پرچم آن کشور را به اهتزاز در آورد که در آن کشور به ثبت رسیده باشد، لذا ۵ اثر حقوقی برای ثبت کشتی به قرار زیر می‌باشد:

۱. صدور سند ثبت

۲. ثبت معاملات و حقوق وارد بر کشتی در دفتر ثبت کشتی‌ها

۳. اثرات مترتب بر ثبت تصرفات در دفتر ثبت کشتی

۴. تحصیل تابعیت ایران برای کشتی

۵. حق برافراشتن پرچم‌های ایران

حال هر یک از آثار را مختصراً مورد بررسی قرار می‌دهیم:

**صدور سند ثبت:** سند ثبت کشتی گواهی‌نامه است که توسط سازمان بنادر و کشتیرانی در دو نسخه صادر می‌شود.<sup>۳۱</sup> نسخه اصلی نزد مالک و نسخه دیگر نزد اداره ثبت مرکزی کشتی‌ها نگهداری می‌شود. سند ثبت کشتی طبق ماده ۱۲ باید به امضای مالک یا نماینده او و سازمان بنادر و کشتیرانی برسد.

حق الثبت بسته به ظرفیت کشتی‌ها متفاوت است که در ماده ۱۳ به تفصیل به آن پرداخته شده است.

سند ثبت در یک نسخه‌ی اصلی صادر می‌شود که در اختیار مالک قرار می‌گیرد و در صورت نیاز تهیه نسخ اضافی به صورت رونوشت بی‌مانع است. نظر به اینکه یک نسخه از سند کشتی باید در اداره‌ی مرکزی ثبت کشتی باشد، اداره مرکزی ثبت

<sup>۳۱</sup> ماده‌ی ۱۱ قانون دریایی.





کشتیها دو برگ رونوشت از سند ثبت تهیه خواهد نمود که یک برگ را نگهداری و برگ دیگر را که به گواهی اداره مرکزی ثبت کشتیها رسیده است به اداره بندر پایگاه کشتی ارسال میدارد و مالک کشتی میتواند رونوشت گواهی شده سند ثبت را از اداره مرکزی ثبت کشتیها تحصیل نماید.

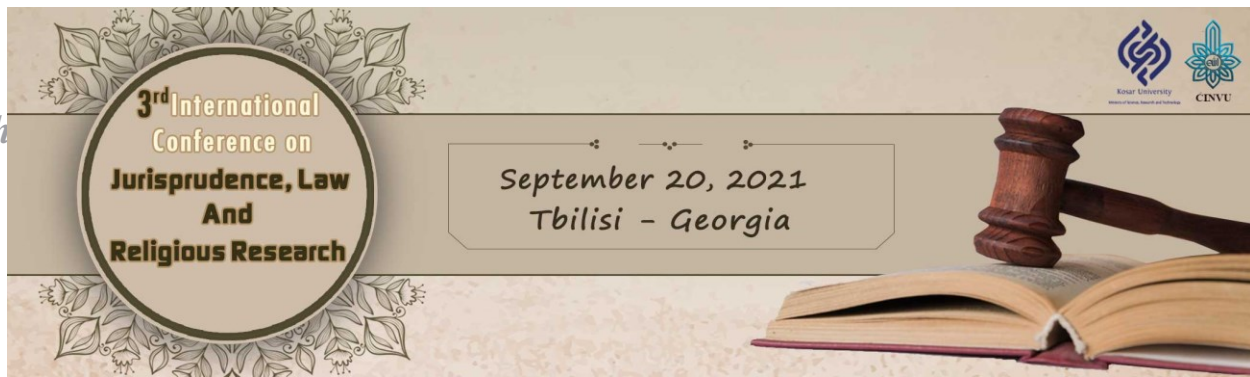
در صورتی که سند ثبت کشتی به نحوی از انحا از بین برود امکان صدور المثنی برای آن سند وجود دارد البته مالک یا نماینده او باید بلافاصله گزارش مشروحي در این مورد تسلیم اداره مرکزی ثبت کشتیها نموده و تقاضای صدور المثنی نماید. در صورتی که اداره مرکزی ثبت کشتیها تشخیص دهد که دلایل اظهار شده از طرف مالک یا نماینده او را در مورد از بین رفتن سند ثبت کشتی موجه بوده است المثنای سند ثبت را صادر مینماید. صدور المثنی در دفتر ثبت کشتیها درج خواهد گردید. در صورتی که کشتی بیش از یک مالک داشته باشد به تقاضای هر یک از مالکین یا نماینده آنان با رعایت تشریفات مذکور در فوق المثنی صادر می شود.<sup>۳۲</sup>

همان گونه که بیان شد سند ثبت کشتی گواهینامه ای است که به عنوان سند رسمی شناخته می شود. اما باید متذکر شد که این سند ماهیتا همان سند مالکیت کشتی است که به لحاظ حقوقی مثبت مالکیت درخواست کننده ثبت به شمار می رود. به علاوه، این گواهی سند تابعیت ایرانی کشتی است که به اعتبار صدور آن، کشتی حق برافراشتن پرچم ایران را پیدا می کند. تأثیر مهم این سند در احراز مالکیت و کسب تابعیت آنچنان ارزش و اعتباری به آن بخشیده است که توقیف آن را از صلاحیت صادر کننده آن، یعنی سازمان بنادر و کشتیرانی، خارج دانسته و اتخاذ این سمیم قانونی را به محاکم قضایی واگذار کرده است و به همین دلیل ماده ۱۸ آیین نامه ثبت کشتیها و شناورها مقرر کرده است که سند ثبت کشتی را فقط به حکم دادگاه می توان توقیف کرد.

**ثبت معاملات و حقوق وارد بر کشتی در دفتر ثبت کشتیها:** دومین اثر از آثار حقوقی ثبت کشتیها ثبت معاملات و حقوق وارد بر کشتی در دفتر ثبت کشتیها می باشد. در واقع با انجام همین تشریفات متعاملین کشتیها تضمینی درخصوص محفوظ ماندن حقوق خود را از غش و تدلیس و اطمینان لازم را جهت کسب اطلاعات مربوط به کشتی نظیر حمل و نقل و انتقال به دست می آورند. مدارکی که بدین منظور در سند ثبت کشتی ثبت می شود عبارت از موارد زیر می باشد:

- تغییر در ظرفیت مسافربری و یا باربری کشتی (ماده ۱۴ قانون دریایی)
- تغییر نام کشتی (ماده ۲۳ قانون دریایی)
- تغییر اساسی در ساختمان کشتی (ماده ۱۹ قانون دریایی)

<sup>۳۲</sup> نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی، انتشارات سمت، تهران، چاپ اول، ۱۳۸۷، ص ۶۵.



- ثبت کلیه نقلات و معاملات و اقاله راجع به عین کشتی (ماده ی ۲۴ قانون دریایی)
- تغییر در مالکیت کشتی (ماده ی ۲۴ قانون دریایی)
- هر گونه قرار یا آراء لازم الاجرای صادره از دادگاهها که در حقوق عینی کشتی تغییری دهد (به استثنای حقوق ممتاز) (ماده ی ۲۰ قانون دریایی)

همچنین درخصوص آگهی فروش کشتی ماده ی ۲۵ قانون دریایی ایران مقرر می‌دارد: "در مورد فروش کشتیهای تابع ایران سازمان بنادر و کشتیرانی مکلف است انجام معامله را در روزنامه رسمی کشور شاهنشاهی و یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشار مرکز در سه نوبت و هر نوبت به فاصله ۱۰ روز آگهی نماید. هزینه آگهی‌ها توسط مرجع قانونی که وقوع معامله را ثبت می‌کند در موقع انجام معامله از فروشنده دریافت می‌گردد."

ماموران دولت حق دارند هر موقع بخواهد اسناد کشتی را مورد بازرسی قرار دهند. این امر دو علت دارد:

۱- اطمینان حاصل کردن از تابعیت کشتی

۲- تامین ایمنی لازم کشتی‌ها برای مسافرت در دریا

در صورت خودداری فرمانده از ارائه اسناد، طبق ماده ۱۹۰ فرمانده محکوم به پرداخت جزای نقدی خواهد بود.

**اثرات مترتب بر ثبت تصرفات در دفتر ثبت کشتی:** در این خصوص باید به بند د ماده ی ۲۴ قانون دریایی مراجعه کنیم که مقرر می‌دارد کلیه معاملات مربوط بفروش، انتقال و رهن کشتی باید در **اسناد ثبت و تابعیت** کشتی قید گردد. در نتیجه اثر هر عمل قانونی مربوط به حق عینی وارد بر کشتی متوقف بر درج و ثبت آن واقعه در سند رسمی کشتی می‌باشد و نکته‌ی قابل توجه در این بخش این می‌باشد که هر عمل قانونی مادامی که در اسناد کشتی قید نشده باشد به لحاظ حقوقی برای متعاقبین یا غیر آنها اثربخش نخواهد بود و هر حقی که به سبب وقوع یکی از اعمال حقوقی به وجود آید و در سند ثبت کشتی قید شود قابل مطالبه و ادعاست.

دو اثر بعدی ثبت در خصوص **تحصیل تابعیت ایران برای کشتی** می‌باشد و **حق برافراشتن پرچم های ایران** می‌باشد که در ابتدای این پژوهش مفصلاً به آن پرداختیم. در تعیین تابعیت کشتی‌ها، پرچمی که بر روی آن نصب می‌شود، از اهمیت بسیاری برخوردار است. در حقیقت این پرچم است که نشان هویت و تابعیت کشتی محسوب می‌شود. درحقیقت میتوان گفت که پرچم نماد تابعیت کشتی است ولی اگر با موقعیتی مواجه شدیم که پرچم کشتی و اسناد آن هماهنگ نباشند، اسناد هستند که وضعیت تابعیت را تأیید می‌کنند.<sup>۳۳</sup> ممکن است تاکنون بندی موسوم به "Flag state" و یا "Flag" در بارنامه‌ها

<sup>۳۳</sup> لویی بی. سون ..... (و دیگران)؛ حقوق بین الملل دریایا، محمد حبیبی مجنده، ص ۴۴.



نظر شما را به خود جلب کرده باشد و یا بخواهید بدانید که کشوری که کشتی حمل کننده کالاهایتان به آن تعلق دارد، چه مسئولیت‌ها و وظایفی دارد؟

بر خلاف بسیاری موارد مندرج در بارنامه مانند مشخصات خریدار و فروشنده و یا کالا، بند فوق اصولاً مرتبط با قرارداد منعقد شده میان خریدار و فروشنده و یا حمل کننده نیست و فقط تعیین کننده کشور متبوع کشتی است که قوانین و اصول حقوقی آن بر اعمال و رفتار افراد درون کشتی و وضعیت آن حکومت خواهد کرد. کالا یا مسافر بارگیری و یا سوار شده بر کشتی، در ایام سفر دریایی طبیعتاً باید تحت حکومت یک نظام حقوقی باشد تا مسایل مربوط به روابط آن‌ها نظم و روند منطقی داشته باشد. به همین دلیل طبق موازین حقوق بین‌الملل، «اصل صلاحیت انحصاری کشور صاحب پرچم کشتی» برای کنترل و اداره این روابط مورد توجه قرار می‌گیرد. کشور صاحب پرچم همچنین نقش حساسی را نسبت به ایمنی و سلامت در دریا ایفا می‌کند و به طور عادت این کشور، اولین خط دفاعی در برابر عملیات مخرب کشتی علیه ایمنی و تخریب محیطی محسوب می‌شود. به عنوان مثال، اجرای مقررات راجع به خدمه کشتی، طبق کنوانسیون کار دریایی باید توسط کشور صاحب پرچم مورد نظارت قرار گیرد که شامل استخدام، تغذیه، مراقبت‌های پزشکی مکان استراحت و... کارگران کشتی می‌شود. گاهی این اتفاق می‌افتد که پرچم‌ها که هیچ رابطه سیاسی بین مالک کشتی و کشور اعطاء کننده پرچم وجود ندارد، که به آنها پرچم‌های مصلحتی می‌گویند. به عبارت دیگر پرچم‌های مصلحتی توصیف کننده ثبت کشتی در یک کشور خارجی و غیر از کشور مالک کشتی می‌باشد.<sup>۳۴</sup>

پرچم یک کشتی همیشه ثابت می‌ماند و امکان تغییر در آن وجود ندارد. چرا که تابعیت کشتی، یک تابعیت واقعی و اساسی است و به همین دلیل طبق عهدنامه‌ها، پرچم کشتی نباید در طول سفر دریایی و حتی توقف در بندر مقصد تعویض شود، مگر آن که کشتی به طور رسمی و واقعی به تبعه کشور دیگری منتقل شده و یا ثبت آن تغییر کرده باشد (البته باید توجه داشت که تابعیت کشتی لزوماً پیرو تابعیت مالک آن نخواهد بود) و چنانچه یک کشتی از پرچم‌های چند کشور استفاده کند، به مثابه کشتی بدون تابعیت خواهد بود. البته باید توجه داشت که کشتی‌های دولتی و نظامی که مظهر حاکمیت و استقلال کشور صاحب پرچم هستند، تابع ضوابطی جدا از قواعد و مقررات حاکم بر کشتی‌های خصوصی و تجاری هستند. اگر مسیر پیموده شده در سفر دریایی یک کشتی را دنبال کنیم، وضعیت کشور صاحب پرچم را در انواع دریا‌های موضوع حقوق بین‌الملل عمومی در خواهیم یافت. چنانچه جرمی در کشتی رخ دهد، تنها کشور متبوع کشتی صلاحیت رسیدگی خواهد داشت، مگر این که اثرات آن از حدود کشتی خارج شده و یا با صلاحیت کشور متبوع مسافران تعارض پیدا کند.<sup>۳۵</sup>

<sup>۳۴</sup> مهدی نژاد، مهدی ..... (و دیگران)، بررسی آثار تغییر پرچم کشتی‌ها بر اقتصاد و حمل و نقل دریایی ایران.

<sup>۳۵</sup> <http://www.aria-law.com/Data-View.aspx?lang=fa&id=5151>



## فصل سوم: باطل کردن ثبت کشتی و سلب تابعیت آن

### گفتار اول: موارد ابطال ثبت کشتی و سلب تابعیت

کشتی می‌تواند برای عبور و مرور خود در طرق آبی تابعیت داشته باشد و تابعیت کشتی ایرانی می‌گردد ولی امکان سلب شدن تابعیت کشتی از او معدوم شدن تابعیت ایرانی که به دست آورده است وجود دارد.<sup>۳۶</sup> بطلان ثبت کشتی و در نتیجه سلب تابعیت آن به دلیل غیبت دائمی شرایط ثبت یا به سبب رفتار یا تصمیم ناشی از اراده مالک کشتی محقق می‌شود. مقام صلاحیت داری که قانون آن را معین کرده است در صورت غیبت دائمی شرایط ثبت یا به سبب رفتار یا تصمیم ناشی از اراده مالک کشتی اقدام به ابطال ثبت کشتی می‌نماید. مواردی که موجب ابطال ثبت و سلب تابعیت می‌شوند در ماده‌ی ۲۱ قانون دریایی ایران تحت عنوان ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی‌های ایرانی احصا شده‌اند. این ماده چهار علت را برای باطل کردن ثبت کشتی پیش بینی کرده است که در صورت تحقق هر یک از آنها سلب تابعیت کشتی تحقق می‌یابد. این موارد به قرار زیر است:

- ۱- در صورتی که شرایط ثبت کشتی و حق برافراشتن پرچم ایران از بین رفته باشد.
- ۲- در صورتی که کشتی مفقود و یا توسط دزدان دریایی و یا در نتیجه عملیات خصمانه تصرف شده باشد.
- ۳- در صورتی که کشتی متلاشی شده و از حیز انتفاع افتاده باشد.
- ۴- در صورتی که مالک کشتی را رها کرده باشد.<sup>۳۷</sup>

در ادامه به اختصار به توضیح هر یک از موارد ابطال و سلب تابعیت می‌پردازیم:

### بند اول: در صورتی که شرایط ثبت کشتی و حق برافراشتن پرچم ایران از بین رفته باشد

نخستین سوالی که مطرح می‌شود در خصوص شرایط ثبت کشتی و احراز مالکیت می‌باشد: همانطور که توضیح داده شد ۳ شرط ذیل برای ثبت کشتی وجود دارد: نام کشتی، ظرفیت غیر خالص، ۵۱٪ مالکیت سهام طرف ایرانی. از این موارد به عنوان شرط تاسیس یاد می‌شود و در صورتی که هر یک از این موارد از بین رود ثبت کشتی باطل می‌شود و تابعیت ایرانی از آن سلب می‌شود.

### بند دوم: در صورتی که کشتی مفقود و یا توسط دزدان دریایی و یا در نتیجه عملیات خصمانه تصرف شده باشد

<sup>۳۶</sup> مهری، محمدرضا، ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی، [www.mehrilaw.com](http://www.mehrilaw.com)

<sup>۳۷</sup> ماده‌ی ۲۱ قانون دریایی ایران.





همانطور که مشاهده می‌شود این بند سه واقعی حقوقی که طبیعت مختلفی دارند را در بر می‌گیرد که به هر کدام به صورت جداگانه می‌پردازیم:

الف) در صورتی که کشتی مفقود شود:

مفقودی با توجه به وجود تسهیلات و امکانات مدرن الکترونیکی و ماهواره ای مورد استفاده در برقراری ارتباطات مستمر در حال حاضر به امری غیر ممکن تبدیل شده است و شاید بتوان گفت مقصود از مفقود شدن در این ماده شاید مغروق شدن باشد که نتیجه‌ی آن ابطال ثبت و سلب تابعیت می‌باشد.

در این خصوص رای زیر در نظام حقوقی ما در دادنامه شماره ۲۴۱ مورخ ۸۱/۰۳/۰۸ صادر شده است:

"در خصوص دعوی سازمان بنادر و کشتیرانی به طرفیت شرکت کشتیرانی..... به خواسته ابطال ثبت و تابعیت کشتی... به این خلاصه که خواهان به شرح دادخواست مدعی است که طی قرارداد ابرازی مالکیت کشتی به اتباع خارجی منتقل شده و کشتی از تابعیت ایران خارج گردیده است لذا تقاضای ابطال ثبت تابعیت آن را دارند نماینده خوانده نیز ادعای خواهان را تأیید نمودند. بنا به مراتب و با توجه به خروج مالکیت کشتی از اتباع ایرانی و تعلق آن به اتباع خارجی و نهایتاً سلب شرایط ثبت و تابعیت ایرانی آن دادگاه دعوی مطروحه را محمول بر صحت تلقی می‌نماید و مستند به بند یک ماده ۲۱ قانون دریایی ایران حکم به ابطال ثبت و تابعیت کشتی... به شماره ثبت... در بندر عباس را صادر و اعلام می‌دارد این رأی حضوری و قطعی است.

رئیس شعبه سوم دادگاه عمومی تهران - منصور پورنوری<sup>۳۸</sup>

ب) کشتی به دست دزدان دریایی تصرف شود.

دزدی دریایی از جمله جرایمی می‌باشد که بیش از سه هزار سال سابقه دارد و نخستین دزدی دریایی در ایلید و ادیسه‌ی هومر بیان شده است و از دزدی دریایی به عنوان حرفه‌ای مشهور در اسطوره شناسی یونانی یاد شده است.<sup>۳۹</sup> قانون ایران در تعریف دزدی دریایی<sup>۴۰</sup> ساکت می‌باشد. در نتیجه باید به تعاریف بین المللی آن مراجعه کنیم. مطابق ماده‌ی ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد و ماده‌ی ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲، انجام هرگونه عمل تعدی آمیز و غیر قانونی توقیف و سلب هدایت کشتی از طریق کارکنان یا سرنشینان کشتی با مقاصد شخصی در دریای آزاد یا قلمرو خارج از صلاحیت دولت‌ها علیه کشتی دیگر یا علیه افراد و اموال داخل آن راهزنی یا دزدی دریایی خوانده می‌شود.

<sup>۳۸</sup> پورنوری، منصور، حقوق دریایی در دادگاه دریایی، انتشارات مهد حقوق، ۱۳۸۳.

<sup>۳۹</sup> خدادادی، اشرف، حقوق بین الملل دریاها، انتشارات جنگل، ۱۳۹۴، ص ۱۰۸.

<sup>۴۰</sup> Piracy.





ماده ۱۰۴ کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص حفظ یا از دست دادن تابعیت یک کشتی یا هواپیمای راهزن مقرر می‌دارد: "یک کشتی یا هواپیما می‌تواند تابعیت خود را حفظ کند اگر چه یک کشتی یا هواپیما راهزن شده باشد. حفظ یا از دست دادن تابعیت، تابع قانون کشوری که تابعیت از آن تحصیل شده می‌باشد."<sup>۴۱</sup>

در نتیجه اصل بر ابقای تابعیت کشتی راهزن دریایی است مگر دولت متبوع خلاف آن بگوید. به موجب قانون دریایی ایران به محض احراز مورد راهزنی واقع شدن کشتی ایرانی ثبت کشتی مزبور باطل می‌شود و تابعیت آن سلب می‌شود. اما برخلاف تابعیت، مالکیت از هر گونه گزند حقوقی به دور است. و حکم قانون گذار ایرانی صرفاً ناظر بر سلب تابعیت است نه مالکیت کشتی.

(ج) کشتی در نتیجه ی عملیات خصمانه تصرف شده باشد.

مقصود از عملیات خصمانه عملیات مسلحانه و جنگی که بین کشورها صورت می‌گیرد. اما قانون ایران در خصوص تعریف جنگ مسکوت است در نتیجه برای تعریف جنگ باید به حقوق بین الملل عمومی مراجعه کرد. جنگ یک واقعه‌ی بین المللی بین دولتی که به صورت رفتار خشونت بار تاسیسات عمومی دولت یا دولتی در برابر تاسیسات عمومی دولت یا دول دیگر ظاهر شود. بنابر این اگر تصرف کشتی ناشی از عملیات خصمانه یک جنگ دریایی، هوایی و یا زمینی باشد موجب ابطال ثبت کشتی و سلب تابعیت آن می‌شود.

### **بند سوم: در صورتی که کشتی متلاشی شده و از حیز انتفاع افتاده باشد**

در این بند از ۲ شرط یاد شده است تا موجب سلب تابعیت از کشتی و ابطال ثبت آن بشود. در این بخش ابتدا به بررسی ۲ شرط می‌پردازیم و سپس به این سوال پاسخ می‌دهیم که آیا وجود هر ۲ شرط جهت ابطال ثبت کشتی الزامی می‌باشد و یا صرف وجود یکی از ویژگی‌ها کفایت می‌کند؟

نخستین شرط مورد اشاره قرار گرفته در بند ۳ از ماده ۲۱ قانون دریایی، متلاشی شدن کشتی می‌باشد که به معنای خرابی و نابودی کشتی است و شرط دوم ناظر بر خارج شدن از حیز انتفاع که به معنای عدم بهره برداری و استفاده ی کشتیرانی از آن است می‌باشد.

اگر به بند مذکور توجه کنید متوجه می‌شوید که قانون گذار این ۲ شرط را با حرف ربط "و" به یکدیگر مربوط دانسته است و شرط ابطال ثبت کشتی را متلاشی شدن و از حیز انتفاع افتادن کشتی می‌داند به طوری که هر کدام به تنهایی کفایت نمی‌کند در حالی که دلیلی بر ملازمه‌ی این ۲ شرط نمی‌باشد و جناب آقای دکتر نجفی اسفاد در کتاب خود مثالی را تصور کرده‌اند که از نظر قانون گذار سهوا دور مانده است در صورتی که اجزای کشتی فروپاشیده نشده باشد اما کشتی به لحاظ قابلیت

<sup>۴۱</sup> ماده ۱۰۴ کنوانسیون حقوق دریاها.



دریانوری و کشتی رانی عمر مفید خود را از دست داده باشد که این از حیز انتفاع افتادن کشتی در اینجا ناشی از واقعیات فنی و تکنیکی می باشد.<sup>۴۲</sup>

### بند چهارم: در صورتی که مالک کشتی را رها کرده باشد

"آنچه از بند ۴ مستفاد می شود این است که مالک با رها کردن کشتی از مال خود اعراض کرده است"<sup>۴۳</sup> اعراض از لحاظ لغوی به معنای روی گردانیدن و رها کردن است و در قانون مدنی عنوان خاصی ندارد و تعریضی از آن به عمل نیامده است فقط در ماده ۱۷۸ مقرر می دارد: "مالی که در دریا غرق شده و مالک از آن اعراض کرده است مال کسی است که آن را بیرون بیاورد"<sup>۴۴</sup>. از این ماده به اجمال می توان فهمید که اعراض سبب قطع رابطه مالکیت بین شخص و مال می شود و آن را در زمره اموال مباح می آورد.<sup>۴۵</sup> و این رها کردن باید جنبه دائمی داشته باشد تا کلمه ی اعراض بر آن اطلاق شود.

### گفتار دوم: آیین ابطال ثبت کشتی

ماده ۲۱ قانون دریایی پس از آنکه موارد ابطال ثبت کشتی و سلب تابعیت آن سخن می گوید در ادامه ی همان ماده آیین ابطال ثبت کشتی را بیان می دارد و توضیح می دهد که "تقاضای ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی باید توسط سازمان بنادر و کشتیرانی از دادگاه دریایی به عمل آید در موارد فوق سند ثبت و تابعیت کشتی باید منتها ظرف سی روز به اداره ثبت کشتیهای سازمان بنادر و کشتیرانی یا نمایندگان کنسولی ایران مسترد گردد."<sup>۴۶</sup>. بنابراین تقاضای ابطال ثبت و سلب تابعیت توسط سازمان بنادر و کشتیرانی باید از دادگاه دریایی به عمل آید اما لازم به ذکر می باشد که تا به حال چنین دادگاهی تاسیس نشده است. نکته ای که لازم است به آن توجه شود و جناب آقای دکتر هوشنگ امید نیز در کتاب حقوق دریایی خود به درستی به این امر اشاره کرده اند این می باشد که ذکر سند ثبت و سند تابعیت در کنار یک دیگر صحیح نمی باشد زیرا در نظام حقوق دریایی ایران مانند نظام حقوق دریایی انگلیس تنها یک سند تحت عنوان سند ثبت صادر می گردد و سندی به عنوان سند تابعیت صادر نمی گردد.<sup>۴۷</sup>

مدارک و منضمات مورد نیاز اسناد و امور ثبتی جهت طرح دعوی ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی به شرح زیر می باشد:

<sup>۴۲</sup> نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی، انتشارات سمت، تهران، چاپ اول، ۱۳۸۷، ص ۷۱.

<sup>۴۳</sup> همان، ص ۷۲.

<sup>۴۴</sup> ماده ۱۷۸ قانون مدنی.

<sup>۴۵</sup> کاتوزیان، ناصر؛ اعمال حقوقی قرارداد- ایقاع، انتشارات گنج دانش، چاپ یازدهم شماره ۲۱۸، ۱۳۸۵، ص ۳۶۲.

<sup>۴۶</sup> ماده ۲۱ قانون دریایی.

<sup>۴۷</sup> امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد اول، ص ۸۷.



۱. تصویر مصدق سند تابعیت کشتی (اختیاری)
۲. به همراه داشتن کارت ملی جهت احراز هویت و کارت عابر بانک جهت پرداخت هزینه‌ی دادرسی الزامی است.

#### گفتار سوم: آثار ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی

در صورتی که ثبت کشتی طبق یکی از بندهای مندرج در ماده‌ی ۲۱ قانون دریایی باطل گردد و تابعیت ایرانی نیز از کشتی سلب شود، کشتی از آن پس حق برافراشتن پرچم ایران را نخواهد داشت و زیرا داشتن پرچم بر فراز کشتی می‌تواند متضمن رابطه‌ی فرد با دولت متبوع صاحب پرچم باشد. در نتیجه‌ی ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی، رابطه‌ی کشتی با دولت متبوع صاحب پرچم قطع می‌شود و کشتی به عنوان تبعه‌ی آن کشور محسوب نمی‌شود.<sup>۴۸</sup>

<sup>۴۸</sup> مهری، محمدرضا، ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی، [www.mehrilaw.com](http://www.mehrilaw.com)



### نتیجه گیری:

اعطای تابعیت به کشتی، از ضروریات حقوقی و اقتصادی امروزه در حوزه حقوق تجارت بین الملل به شمار می آید. زیرا وضعیت و شرایط خاص، موجب می شود که کشتی از حوزه ی اقتدار و حاکمیت دولت بخصوصی خارج شود بنابراین لازم است وضعیت آن روشن شود و معلوم باشد که اعمال و رفتار فرمانده، افسران، خدمه ی کشتی و یا مسافران، تابع قانون کدام کشور است و در صورتی که به حقوق مسلم کشتی لطمه ای وارد آید کدام دولت باید نسبت به تأمین حقوق کشتی یادشده اقدام کند و حمایت های لازم قانونی را به اجرا در آورد. همچنین برخورداری کشتی ها از تابعیت مشخص، سبب بار شدن آثاری بر آنها می شود. همانطور که هر کشوری در تعیین شرایط اعطای تابعیت خود به کشتی ها آزاد می باشد اما همواره این آزادی با محدودیت هایی همراه می باشد و هر کشوری با در نظر داشتن شرایط کشور خود اقدام به اعطای تابعیت می کند و همانطور که گفته شد کشور ایران در اعطای تابعیت ملاک مالکیت ملی و داخلی را در نظر دارد. فرمانده، افسران و کارکنان کشتی نیز از تابعیت جداگانه ای برخوردار هستند.

ثبت کشتی ها نیز شرایط و ضوابط خاص خود و تشریفات را دارد که تقریباً در همه ی کشورها این عمل به شیوه ای مشابه صورت می گیرد و فرایند ثبت در ایران با انتخاب نام و ارائه اظهارنامه به سازمان بنادر و دربانوردی آغاز می شود. در پی ثبت کشتی آپار حقوقی متعددی بر کشتی بار می شود و جهت حمایت از ثبت کشتی و تشویق مالکان بر ثبت، ضمانت اجرایی برای عدم ثبت بار شده است. و همچنین در اثر از بین رفتن شرایط ثبت، ممکن است از کشتی ها سلب تابعیت به عمل آید و ثبت کشتی باطل گردد.

بنابراین ثبت و تابعیت درهم تنیده اند. به این صورت که ثبت کشتی، موجب کسب تابعیت می شود و از آن برای اثبات تابعیت کشتی استفاده می شود.



## منابع

### کتاب:

۱. چرچیل، رابین، لو، آلن، حقوق بین الملل دریاها (ترجمه: دکتر بهمن آقایی ص ۷۳۴). به نقل از اشرف خدادادی در حقوق بین الملل دریاها
۲. نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی، انتشارات سمت، تهران، چاپ اول، ۱۳۸۷
۳. امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد اول
۴. لویی بی. سون ..... (و دیگران)؛ حقوق بین الملل دریاها، محمد حبیبی مجنده
۵. چرچیل، رابین، لو، آلن، حقوق بین الملل دریاها (ترجمه: دکتر بهمن آقایی)، ۱۳۶۷
۶. بوآیه، آلبر، حقوق دریایی، ترجمه حسین قلی نژاد، چاپ اول، ۱۳۷۱
۷. پورنوری، منصور، حقوق دریایی در دادگاه دریایی، انتشارات مهد حقوق، ۱۳۸۳
۸. خدادادی، اشرف، حقوق بین الملل دریاها، انتشارات جنگل، ۱۳۹۴
۹. کاتوزیان، ناصر؛ اعمال حقوقی قرارداد- ایقاع، انتشارات گنج دانش، چاپ یازدهم شماره ۲۱۸، ۱۳۸۵

### مقالات:

۱۰. مکیزاده، اسماعیل (مدیر اداره‌ی بندر و دریانوردی بندر لنگه)، ثبت و تابعیت کشتی، ماهنامه بندرودریا، چاپ سال ۱۳۷۱
۱۱. دریاباری، سید محمدزمان، بررسی تحلیلی قانون دریایی ایران (۲)- ماهیت حقوقی کشتی
۱۲. مهدی نژاد، مهدی ..... (و دیگران)، بررسی آثار تغییر پرچم کشتی ها بر اقتصاد و حمل و نقل دریایی ایران
۱۳. مهری، محمدرضا، ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی، [www.mehrilaw.com](http://www.mehrilaw.com)

### قوانین و کنوانسیون‌ها:

۱۴. قانون دریایی ایران.

15. United nations convention on conditions for registration of ships 1986: "Ship" means any self-propelled sea going vessel used in international sea borne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessel of less than 500 gross registered tons."

۱۶. قانون مدنی

۱۷. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

۱۸. کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد





۱۹. آیین نامه ثبت کشتیها و شناورها

سایتها:

20. <https://chabaharport.pmo.ir/fa/registrationandcontrolofbuoyants/registration-%D8%AB%D8%A8%D8%AA-%D9%85%D9%88%D9%82%D8%AA-%D9%88-%D8%AF%D8%A7%D8%A6%D9%85-%DA%A9%D8%B4%D8%AA%DB%8C%D9%87%D8%A7-%D8%AF%D8%B1-%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86>
21. <http://agau.blogfa.com/post/32>
22. <http://www.aria-law.com/Data-View.aspx?lang=fa&id=5151>
23. <https://gvbazargan.com/%D8%AE%D8%AF%D9%85%D8%A7%D8%AA-%D8%AD%D9%82%D9%88%D9%82%DB%8C/%D8%A7%D8%B3%D9%86%D8%A7%D8%AF-%D9%88-%D8%A7%D9%85%D9%88%D8%B1-%D8%AB%D8%A8%D8%AA%DB%8C/%D8%A7%D8%A8%D8%B7%D8%A7%D9%84-%D8%AB%D8%A8%D8%AA-%D9%88-%D8%B3%D9%84%D8%A8-%D8%AA%D8%A7%D8%A8%D8%B9%DB%8C%D8%AA-%DA%A9%D8%B4%D8%AA%DB%8C/>