



University of Tabriz

Contemporary Comparative Legal Studies

Online ISSN: 2821-0514

Volum: 14 Issue: 30
Spring 2023

Article Type: Research Article

Pages: 215-243

A Comparative Study of “Ship Registration Systems” in Light of Legal Functions

Nasrin Tabatabai Hesari^{1✉} | Soroush Safizadeh²

1. Assistant Professor, University of Tehran, Iran.

nasrintaba@ut.ac.ir

2. Ph.D. Candidate in Private Law, University of Tehran (Farabi Campus), Iran.

safizade.soroush@ut.ac.ir

Abstract

Ship registration is one of the registration systems that has been considered by legal systems since ancient times. The private dimension of this registration system in light of registration of ownership and other rights, along with the public dimension of granting citizenship to the ship, have turned the ship registration into a private-public system. However, so far, the functions of the ship registration system and the classification of registration systems based on the type of function have not been independently studied and has left questions such as ‘What are the functions of the ship registration system in each of the dimensions of private law and public law, and according to these functions, what are the types of registration systems in each of the areas of public and private law’ unanswered. Based on comparative studies, we concluded that the ship registration system in the field of private law has the supportive-informational function and based on this, three systems of Constitutive, Declaratory and Protective can be developed and Iranian ship registration is the constitutive one. Also, in the field of public law, we see the supervisory-diplomatic function that creates Closed, Open and Compromise Register Systems and Iranian ship registration is a closed one. Finally, suggestions have been made to reform the Iranian system and match it with the expected functions.

Keywords: *Ship registration, Private law function, Public law function, Rights registration, Granting citizenship.*

Received: 2021/10/13 Received in revised form: 2022/08/01 Accepted: 2022/09/18 Published: 2023/03/27

DOI: 10.22034/LAW.2022.48398.3011

Publisher: University of Tabriz

Tabrizulaw@gmail.com

شاپا الکترونیکی: ۲۸۲۱-۰۵۱۴

دوره: ۱۴، شماره: ۳۰

بهار ۱۴۰۲

مطالعات حقوق تطبیقی معاصر



صفحات: ۲۱۵-۲۴۳

نوع مقاله: پژوهشی

مطالعه تطبیقی «نظام‌های ثبت کشتی» در پرتو کارکردهای حقوقی آن

نسیرین طباطبائی حصاری^۱ | سروش صفی‌زاده^۲

nasrintaba@ut.ac.ir

۱. استادیار دانشگاه تهران، ایران.

safizade.soroush@ut.ac.ir

۲. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه تهران (دانشکده‌گان فارابی)، ایران.

چکیده

ثبت کشتی از جمله نهادهای حقوقی است که از قدیم‌الایام مورد توجه نظام‌های حقوقی قرار داشته است. بُعد خصوصی این نهاد حقوقی که ناظر بر حمایت از مالک و اشخاص ثالث طرف معامله با او از طریق ثبت مالکیت و سایر حقوق عینی است در کنار بُعد عمومی اعطای تابعیت کشور به کشتی، ثبت کشتی را به یک نظام خصوصی- عمومی می‌داند ساخته است. با این حال، تاکنون کارکردهای حقوقی نظام ثبت کشتی و ارائه طبقه‌بندی از نظام‌های ثبتی بر اساس کارکردهای مورد انتظار به‌طور مستقل بررسی نشده است و پرسش‌هایی را نظیر اینکه نظام ثبت کشتی در هریک از ابعاد حقوق خصوصی و حقوق عمومی چه کارکردهایی دارد و با توجه به این کارکردها، اقسام سیستم‌های ثبتی در هریک از حوزه‌های حقوق عمومی و خصوصی کدام‌اند، بدون پاسخ گذاشته است. در این پژوهش بر مبنای مطالعات تطبیقی به این نتیجه رسیده‌ایم که سیستم ثبت کشتی در حوزه حقوق خصوصی دارای کارکردی حمایتی- اطلاع‌رسانی است و بر این اساس، سه نظام ایجاد، اعلامی و تأییدی را به‌منصه ظهور رسانده است. همچنین در بُعد حقوق عمومی شاهد کارکردی نظارتی- دیپلماتیک هستیم که موجب نظام مقید، آزاد و نیمه‌آزاد است. نظام ثبت کشتی ایران یک نظام «مقید» و «ایجاد» است که در راستای انطباق با کارکردهای حقوقی آن در هریک از ابعاد عمومی و خصوصی نیازمند اصلاحات قانونی است.

واژگان کلیدی: اعطای تابعیت، ثبت حقوق، ثبت کشتی، کارکرد حقوق خصوصی، کارکرد حقوق عمومی.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۷/۲۱ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۱/۰۵/۱۰ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۶/۲۷ تاریخ انتشار: ۱۴۰۱/۰۷/۰۷

DOI: 10.22034/LAW.2022.48398.3011

Tabrizulaw@gmail.com

ناشر: دانشگاه تبریز

مقدمه

ثبت کشتی اصولاً به فرایند درج اطلاعات مربوط به کشتی در دفاتر عمومی اطلاق می‌شود.^۱ فرایند ثبت، ابتدا برای کنترل و نظارت بر کشتی‌های دارای مجوز باربری در آب‌های اروپا از طریق اعطای تابعیت به کار گرفته شد^۲ (کارکرد حقوق عمومی) و به مرور زمان برای شناسایی و حمایت از حق مالکیت کشتی (کارکرد حقوق خصوصی) استفاده شده است.

اگرچه به ظاهر از واژه ثبت کشتی، ثبت اطلاعات اولیه مربوط به کشتی‌ها همچون نام و تابعیت به ذهن متبادر می‌شود، لیکن مروری بر ادبیات شکل گرفته در حقوق داخل و خارج پیرامون این اصطلاح و معادل خارجی آن^۳، نشان می‌دهد که این اصطلاح، جامع ثبت اطلاعات اولیه به معنای مرحله ورود اطلاعات اولیه ناظر به کشتی به نظام ثبتی^۴ و نیز ثبت اطلاعات ثانویه است که با هدف ثبت تغییرات صورت گرفته در وضعیت حقوقی و به روزرسانی اطلاعات حقوقی ثبت شده، مبادرت به ثبت اطلاعات ناظر به معاملات و نقل و انتقالات مربوطه می‌کند^۵. زیرا همان‌طور که گفته شده «هدف نظام ثبت کشتی‌ها علاوه بر شناسایی کشتی و مراقبت کشتی در حفظ شرایط تابعیت، اعلان و ثبت تصرفات حقوقی وارد بر آن است که باید در دفتر ثبت بعمل آید»^۶. بنابراین «نظام ثبت کشتی» اعم از «ثبت اولیه» که بیشتر مبتنی بر کارکردهای حقوق عمومی است و «ثبت ثانویه (ثبت معاملات)» که تعیین وضعیت حقوقی مالی را با تأکید بر کارکردهای حقوق خصوصی نظام ثبتی دنبال می‌کند، می‌باشد.

1. L., Rongcun, & C., Jingzhao, "The Ship Registration System Under The Property Law of the People's Republic of China". *China Oceans Law Review*, Issue1(2009), p. 341.

2. Maritime NZ, A Guide to Ship Registration (Version 6 – July 2019), <<https://www.maritimenz.govt.nz/commercial/ships/registration/documents/A-guide-to-Ship-Registration.pdf>>

3. Ship Registration

۴. امیر خناری نژاد؛ نسرين طباطبائی حصارى و محسن صادقى، «تحليل رفتار بازیگران نظام حقوقی ثبت ثانویه (معاملات املاک ثبت شده) بر مبنای راهبرد چانه‌زنی در نظریه بازی‌ها با تأکید بر ماده ۶۲ قانون احکام دائمی توسعه»، *مطالعات حقوق خصوصی*، ش ۲ (۱۴۰۱)، ص ۲.

۵. پیشین.

۶. سجاد عسکری، *درآمدی بر قواعد حاکم بر ثبت کشتی*، (تهران: جنگل (جاودانه)، ج ۱، ۱۳۹۹)، صص ۲۵-۲۹.

Richard Coles & Edward Watt, *Ship Registration Law & Practice*, (London: Informa, 2009), pp.7-10.

۷. مرتضی نجفی اسفاد، *حقوق دریایی*، (تهران: سمت، ج ۷، ۱۳۹۴)، صص ۶۵-۶۶.

در وجود و چگونگی ارتباط میان دو کارکرد عمومی و خصوصی نهاد «ثبت کشتی» نظریات مختلفی آمده است:

عده‌ای اساساً ذات تفکیک بُعد عمومی و خصوصی را مختص نظام‌های حقوق نوشته می‌دانند که ریشه در دیدگاه حقوق دان روم باستان دارد و آن را در نظام ثبت کشتی کشورهای کامن‌لا مورد پذیرش قرار نداده‌اند.^۸

در پاسخ به این مدعا، گفتنی است که تفکیک بر مبنای بُعد عمومی و خصوصی نظام ثبت کشتی تنها مختص نظام‌های حقوق نوشته نیست، بلکه در حقوق کامن‌لا نیز سابقه‌ای طولانی دارد. این تفکیک در رأی دادگاه استیناف انگلستان در پرونده مشهور *Liverpool Borough Bank v Turner* در سال ۱۸۶۰ به صراحت این چنین مورد اشاره قرار گرفته است: «دو مبنای کلی برای قوانین و مقررات مربوط به ثبت کشتی قابل تصور است: اول آنکه حق عموم افراد است که به صورت شفاف نسبت به این امر آگاهی یابند که کدام کشتی حق برافراشتن پرچم بریتانیا را دارد؛ مبنای دوم مشابه مبنایی است که در ثبت مالکیت اراضی و املاک وجود دارد یعنی هدف ارائه ادله اثبات متقن در مورد مالکیت تأسیسات حمل و نقل دریایی است».^۹ بر همین مینا، در قانون حمل و نقل دریایی ۱۹۹۵ انگلستان به تفکیک کارکرد حقوق خصوصی و حقوق عمومی ثبت کشتی بارها تصریح شده و این امر به عقیده دکتترین حقوقی، متأثر از رأی یادشده است.^{۱۰}

در تئوری دیگری، عده‌ای تنها به کارکرد حقوق عمومی باور داشته، دوگانه عمومی-خصوصی را نپذیرفته‌اند. بر این اساس، کارکرد حقوق خصوصی را در خدمت حقوق عمومی می‌دانند.^{۱۱} این صاحب‌نظران برای اثبات مدعای خود، حقوق انگلستان را مستمسک قرار داده، معتقدند اگرچه مقررات حمل و نقل دریایی ۱۹۹۵ انگلستان، کارکرد حقوق خصوصی و حقوق عمومی ثبت کشتی را تفکیک کرده، اما درنهایت به عمومی بودن این نظام ثبتی اذعان داشته است؛ چراکه برای مثال تا زمانی که به یک کشتی تابعیت انگلیسی اعطا نشود،

8. Richard Coles & Edward Watt, *op.cit.*, p. 7.

9. Andria Alexandrou, "Ship Registration, Labour Conditions and the Maritime Labour Convention 2006", *Neptunus, e.revue*, Issue 4 (2015), p. 3.

10. *Ibid.*

11. D. C., Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, (London-Singapore: Informa, 2005), p. 569.

نمی‌تواند از حقوق و امتیازات مربوط به حقوق خصوصی ثبت کشتی همچون رسمیت‌بخشی به مالکیت و حقوق مربوطه بهره‌مند گردد.^{۱۲} به عقیده آنها این امر معلول تلقی عمومی بودن نظام ثبت کشتی است.

در پاسخ به این استنباط، شایان ذکر است که هرچند در انگلستان ممکن است این وابستگی وجود داشته باشد، اما این امر را نمی‌توان به کلیه نظام‌های ثبت کشتی نسبت داد و عمومی بودن را جزء ذات این نظام دانست. زیرا در برخی کشورها این دو کارکرد اساساً از یکدیگر مجزا بوده، مستقل از یکدیگر اجرا می‌شوند. برای مثال، در نظام ثبت کشتی کشور اسپانیا، بر مبنای تفکیک کارکردی نظام ثبتی به دو بخش حقوق خصوصی و حقوق عمومی، دو ارگان ثبتی مستقل با عنوان «ثبت دریایی»^{۱۳} برای کارکرد حقوق عمومی، و «ثبت تجاری»^{۱۴} برای کارکرد حقوق خصوصی ثبت کشتی وجود دارد. اگرچه اداره ثبت دریایی مالکیت و نحوه تحصیل آن را نیز به تفصیل بیان می‌کند، اما کارکرد اصلی آن اساساً معطوف به عملکرد حقوق عمومی ثبت کشتی، یعنی اعطای تابعیت و در نتیجه حق برافراشتن پرچم اسپانیا به یک کشتی است. در مقابل، اداره ثبت تجاری به کارکرد حقوق خصوصی مربوط به ثبت مالکیت، رهن و سایر حقوق ممتاز ناظر به کشتی می‌پردازد.^{۱۵} لذا هریک از دو ارگان به‌طور متمایز و بدون تأثیر از یکدیگر بر اساس یکی از کارکردهای حقوق خصوصی و عمومی نسبت به ثبت کشتی اقدام می‌کنند.^{۱۶} بر همین اساس، در صورتی که برای مثال از یک کشتی اسپانیایی سلب تابعیت شود و از دفتر ثبت دریایی حذف گردد، این امر هیچ‌گاه موجب حذف کشتی از دفتر ثبت تجاری نشده، کارکرد حقوق خصوصی ثبت پابرجا می‌ماند. این تفکیک امروزه مورد پیشنهاد برخی صاحب‌نظران است.^{۱۷}

در مقررات ایران نیز هرچند ثبت کشتی تعریف نشده است و این دو کارکرد به‌صراحت مورد تعریف قانون‌گذار قرار نگرفته‌اند، اما اعتقاد به دوجنبتین بودن نظام ثبت کشتی در

12. *Ibid.*

13. Registro de la Comandancia de Marina

14. Registro Mercantil

15. Richard, Coles & Edward, Watt, *op.cit.*, p. 71.

16. *Ibid.*

17. L., Rongcun, & C., Jingzhao, *op. cit.*, pp. 348-349.

ادبیات قانون گذار مشهود است. در این خصوص قانون گذار ایرانی برخلاف قانون گذار انگلیسی، هیچ تصریحی در خصوص لزوم ثبت و اخذ تابعیت ایرانی به عنوان پیش شرط قراردادهای مربوط به کشتی همچون رهن دریایی نداشته است. بدیهی است که اگر کشتی بخواهد موضوع قراردادهایی همچون عقد رهن واقع شود باید به ثبت برسد، اما این گزاره از کلیات قانون دریایی - و نه تصریح قانون گذار - استنباط می شود.^{۱۸} بر همین اساس، سکوت قانون گذار مورد انتقاد جدی برخی از حقوق دانان واقع شده که تذکر به آن امری بسیار مهم است.^{۱۹} این عدم تصریح هرچند از نظر حقوقی اثر چندانی در عالم خارج ندارد، اما می تواند دلیلی بر اثبات این گزاره باشد که قانون گذار ایرانی قائل به استقلال کارکرد حقوق خصوصی ثبت کشتی است و مثال نقضی بر اصل عمومی بودن کارکرد حقوقی نظام ثبت کشتی و تأثیرپذیری کارکرد حقوق خصوصی از آن باشد.

در باب پیشینه تحقیق، شایان ذکر است که آثار متعددی در حوزه «ثبت کشتی» چه به صورت یک اثر مستقل و چه در قالب بخشی از کتب حقوق دریایی، هم در حقوق داخلی^{۲۰} و هم حقوق خارجی^{۲۱} پدید آمده اند. با این حال، آنچه به عنوان نقطه ضعف این آثار قلمداد می شود و نوآوری این نوشتار است، ضعف تحلیلی نظام ثبت کشتی از منظر کارکرد حقوق عمومی و حقوق خصوصی و تبیین اقسام نظام ها در قالب هریک از این دو کارکرد است. بر این اساس، این پژوهش مطابق روش جمع آوری اطلاعات کتابخانه ای - اسنادی و با رویکردی تحلیلی مبتنی بر مطالعات حقوق تطبیقی، با طرح دو پرسش - نخست اینکه نظام ثبت کشتی در هریک از کارکردهای حقوق خصوصی و حقوق عمومی چه آثاری دارد، و دوم اینکه با توجه به کارکردهای عمومی و خصوصی نظام ثبت کشتی، اقسام سیستم های ثبتی در این حوزه کدام اند؟ - درصدد تحلیل کارکردی نظام ثبت کشتی از دو منظر حقوق عمومی

۱۸. مرتضی نجفی اسفاد، پیشین، ص ۹۷.

۱۹. همان.

۲۰. ر.ک. همان؛ دیدخت صادقی حقیقی، ثبت کشتی ها و حقوق بین الملل با تأکید بر پدیده پرچم های مصلحتی، (تهران: کیهان، چ

۱، ۱۳۷۵): سجاد عسکری، پیشین.

21. Richard Coles & Edward Watt, *op.cit*; R. Rogers, *Ship Registration: a Critical Analysis*, World Maritime University (2010); Kyriaki Mitroussi & Michael Georgiou Arghyrou, "Institutional Performance and Ship Registration", *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Issue 85 (2016).

و حقوق خصوصی و استخراج اقسام نظام‌های ثبتی و اصول حاکم بر آنها در هر یک از ابعاد است که قبلاً مورد توجه حقوق‌دانان واقع نشده است.

این پژوهش در دو بخش کلی سازمان یافته است. در بخش اول نظام‌های ثبت کشتی از منظر کارکرد حقوق عمومی بررسی شده و بر این اساس، ضمن شناسایی آثار نظام ثبت کشتی از بُعد حقوق عمومی، اقسام نظام‌های ثبتی از منظر این کارکرد تحلیل می‌شود. در بخش دوم که به کارکرد حقوق خصوصی نظام ثبت کشتی اختصاص دارد، ابتدا به آثار این نظام ثبتی پرداخته شده و سپس اقسام نظام‌های ثبت کشتی از منظر این کارکرد بررسی گردیده است.

۱. کارکرد حقوق عمومی (ثبت اولیه)

آزادی دریانوردی حقی است که بر اساس ماده ۲ کنوانسیون دریاهای آزاد به تمامی ملت‌ها داده شده است. با این حال، اعمال این حق بدون نظارت دولت‌ها و بدون پیاده‌سازی یک مکانیزم حمایت دیپلماتیک از کشتی از سوی دولت‌ها می‌تواند موجب هرج‌ومرج در آب‌های داخلی و بین‌المللی گردد.^{۲۲}

بر مبنای ماده ۹۲ کنوانسیون دریاهای آزاد ژنو، کشتی‌ها در صورتی مجوز دریانوردی در دریاهای آزاد را دارند که تحت پرچم یک کشور حرکت کنند. یک کشتی برای آنکه حق به‌اهتزاز درآوردن پرچم کشوری را داشته باشد، باید تحت قوانین آن کشور به ثبت برسد. پس از آن، کشتی از اتباع آن کشور محسوب شده، مکلف به تبعیت از قوانین دولت متبوع است و حق استفاده از پرچم آن کشور را خواهد داشت^{۲۳}؛ امری که کارکردهای «نهاد ثبت» در حوزه حقوق عمومی را نشان می‌دهد.

کارکرد اعطای تابعیت در پرتو نظام ثبت از دو بُعد قابل بررسی است: بُعد «نظارت داخلی» و بُعد «حمایت دیپلماتیک». با این حال، نظام‌های ثبت کشتی در تحقق این ابعاد کارکردی رویکرد واحدی اتخاذ نکرده و سیستم‌های متنوعی را به‌منصه ظهور رسانده‌اند.

22. Richard Coles & Edward Watt, *op.cit.*, p. 1.

23. Anderw Clapham, *Brierly's Law of Nations*, (New York: Oxford University Press, 2012), p. 227.

این بخش، نخست «نظارت داخلی» و «حمایت دیپلماتیک» به عنوان ابعاد کارکردی نظام ثبت کشتی از منظر حقوق عمومی مورد بررسی قرار می‌گیرد و سپس اقسام نظام های ثبت کشتی از منظر حقوق عمومی تحلیل خواهد شد.

۱.۱. بُعد نظارت داخلی (Port State Control)

پیش‌تر گفته شد که اولین نظام‌های ثبت کشتی اساساً بر مبنای لزوم نظارت و کنترل کشتی‌ها سامان یافت^{۲۴}. این مبنا تاکنون حفظ شده و یکی از تکالیف اصلی کشتی‌ها مطابقت با قوانین و مقررات کشور صاحب پرچم و رعایت استانداردهای بین‌المللی است^{۲۵}. بر این اساس، کشور صاحب پرچم با قراردادن شرایطی در قوانین داخلی، اعطای تابعیت به کشتی‌ها را منوط به رعایت استانداردها و مقررات داخلی خود نموده، از این طریق موجبات نظارت بر کشتی‌ها را فراهم می‌آورد. این موضوع در ماده ۵ کنوانسیون دریاهای آزاد مورخ ۱۹۵۸ تصریح شده است. علاوه بر این، دفاتر ثبت کشتی با ثبت اطلاعات مربوط به کشتی‌ها، این اطلاعات را در راستای نظارت کارآمد بر کشتی‌ها در اختیار نهادهای عمومی و حاکمیتی قرار می‌دهد.

در تشریح مبانی این نظارت داخلی شایان ذکر است که حقوق بین‌الملل دریایی با وجود به رسمیت شناختن اصل آزادی دریاهای، ناتوان از اعمال نظارت کافی بر کشتی‌ها در ابعاد مختلف اداری، فنی، اجتماعی و... است. از طرفی در صورتی که نظارت کافی بر کشتی‌ها صورت نگیرد امنیت دریایی به اشکال مختلف می‌تواند خدشه دار شود و زمینه هرج و مرج را فراهم آورد^{۲۶}. بر همین اساس در ماده ۵ کنوانسیون دریاهای آزاد گفته شده است که دولت‌های عضو باید بر کشتی تحت پرچم خود نظارت و کنترل کافی داشته باشند. در ماده ۱۰ همین کنوانسیون با تأکید بیشتری این عبارت تکرار شده و تصریح شده است که دولت‌ها باید هرگونه نظارتی را که برای حصول اطمینان از امنیت دریایی لازم است نسبت به کشتی‌های تحت پرچم خود به عمل آورند.

24. Maritime NZ, *op.cit.*

25. R. Rogers, *op.cit.*, p. 9.

26. EESC Brussels, EEC Shipping Policy Flags of Convenience (Opinion), <<http://aei.pitt.edu/41717/1/A5899.pdf>>, p. 25.

۲.۱. بُعد حمایت دیپلماتیک (Diplomatic protection)

حمل و نقل و کشتی‌رانی فراتر از آب‌های سرزمینی، خصوصاً در آب‌های آزاد، دارای مخاطرات عدیده‌ای است؛ از توقیف بی‌مورد کشتی در سواحل یکی از کشورها گرفته تا حمله دزدان دریایی. کشتی‌ها برای دریانوردی در آب‌های فراسرزمینی نیازمند حمایت دولت‌ها هستند. در این راستا، دولت‌ها نظام حمایتی خود را مشروط به انجام تشریفات ثبتی نموده‌اند.^{۲۷} به این ترتیب، همان‌طور که اشخاص حقیقی با اخذ پاسپورت حق حمایت دیپلماتیک کشور متبوع را در خارج از مرزهای آن کشور به دست می‌آورند، کشتی‌ها نیز پس از طی تشریفات ثبتی و اخذ تابعیت کشور محل ثبت کشتی، حق به‌هتزاز درآوردن پرچم کشور متبوع اعطا می‌گردد.^{۲۸} بر این اساس، اهتزاز پرچم دولت متبوع در آب‌های فراسرزمینی، به این معناست که کشتی تحت حمایت دیپلماتیک دولت و نیروی دریایی کشور صاحب پرچم قرار داشته است و تعرض به آن، اقدام قاطع دولت صاحب پرچم را به دنبال خواهد داشت.^{۲۹} شایان ذکر است که با وجود شباهت نظام حمایت دیپلماتیک در کشتی‌ها و اشخاص حقیقی، به واسطه آنکه کشتی‌ها شریان‌های اقتصادی کشورها بوده، تجارت و حمل و نقل بین‌المللی را تسهیل می‌کنند، حمایت از آنها نسبت به اشخاص حقیقی از شدت بیشتری برخوردار است.^{۳۰}

۳.۱. اقسام نظام‌های ثبت کشتی از منظر کارکرد حقوق عمومی

در حقوق بین‌الملل دریایی، شرایط اعطای تابعیت به کشتی‌ها از سوی دولت صاحب پرچم مشخص می‌شود. این اصل برای اولین بار در سال ۱۹۰۵ در پرونده *Muscat Dhows* از سوی دیوان بین‌المللی لاهه معتبر شناخته شد.^{۳۱} پس از این پرونده، ماده ۵ کنوانسیون بین‌المللی دریاهای آزاد در سال ۱۹۵۸ بر آن مهر تأیید زد و ماده ۹۱ کنوانسیون حقوق دریاهای سال ۱۹۸۲ با متنی مشابه ماده ۵ آن را تکرار کرد.

27. Bitá Pourmotamed, *Parallel Registration of Ships*, Göteborg University (2008), p. 8.

28. Maritime NZ, *op.cit.*

29. Bitá Pourmotamed, *op.cit.*, p. 24.

30. Maritime NZ, *op.cit.*

31. K. K. Li & J. J. Wonham, "New Developments in Ship Registration", *International Journal of Marine and Coastal Law*, Issue.1 (1999), p. 137.

اصل استقلال کشورها در تعیین شرایط تابعیت، شاکله اصلی تکثرگرایی نظام‌های ثبت کشتی از منظر حقوق عمومی است.^{۳۲} در این خصوص، نظام‌های ثبتی را می‌توان در یک طیف وسیع از نظام‌هایی یافت که سختگیری ویژه‌ای در اعطای تابعیت از طریق کشف پیوند واقعی میان کشتی و دولت صاحب پرچم دارند تا نظام‌هایی که امکان اعطای تابعیت را برای هر کشتی - ولو خارجی - میسر می‌دانند.^{۳۳} صاحب‌نظران تقسیم‌بندی‌های متعددی در حوزه نظام‌های ثبت کشتی ارائه داده‌اند که اغلب آنها در تفکیک این نظام‌ها راه افراط را درپیش گرفتند.^{۳۴} در این بخش از یک تقسیم‌بندی کلی با عنوان نظام‌های مقید، نظام‌های آزاد و نظام‌های نیمه‌آزاد سخن می‌گوییم. در این تقسیم‌بندی تأکید بر تفاوت‌های نظام‌ساز است و نه هر تفاوتی. در ادامه به بررسی هریک از این نظام‌ها پرداخته، عناصر و مؤلفه‌های هریک را مورد شناسایی قرار خواهیم داد.

۱.۳.۱. نظام‌های ثبت مقید (Closed Register Systems)

کنوانسیون‌های بین‌المللی اگرچه اختیار تعیین معیار اعطای تابعیت به کشتی‌ها را به دولت‌ها تفویض کرده‌اند، اما همواره دولتی را صالح در اعطای تابعیت به کشتی معرفی کرده‌اند که «پیوند واقعی»^{۳۵} با کشتی داشته باشد. اصطلاح پیوند واقعی برای اولین بار در سال ۱۹۳۰ در پرونده *Nottebohm* از سوی دیوان بین‌المللی دادگستری به کار گرفته شد و پس از آن به‌عنوان یک دکترین در عرصه حقوق بین‌الملل خود را بروز داد و به‌طور خاص در کنوانسیون بین‌المللی دریاهای آزاد، کنوانسیون حقوق دریاهای و کنوانسیون راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها به‌صراحت مورد پذیرش قرار گرفته است.^{۳۶} با این حال، پیوند واقعی تاکنون به‌صورت شفاف و مشخص تعریف نشده است. این موضع ابهام برانگیز، برخی کشورها را به

32. *Ibid.*

33. Kevin Cullinane, & Mark Robertshaw, "The influence of Qualitative Factors in Isle of Man Ship Registration Decisions", *Maritime Policy & Management: The Flagship Journal of International Shipping and Port Research*, Issue 4 (1996), pp. 322-323.

34. *Ibid.*, pp. 322-325; R S. Toh & S. Phang Yong, "Quasi-Flag of Convenience Shipping: The Wave of the Future", *Transportation Journal*, Issue 2(1993), pp. 32-37; K. K., Li & J. J., Wonham, op. cit, pp. 139-140.

35. Genuine Link

۳۶. سیدباقر میرعباسی و سید مصطفی هاشمی، «بررسی اعمال دکترین پیوند واقعی در اعطای تابعیت به کشتی توسط کشور صاحب پرچم»، *حقوقی بین‌المللی*، ش ۶۲ (۱۳۹۹)، صص ۳۷-۳۸.

سمت تفسیری مضیق از دکترین پیوند واقعی برده است؛ بر این اساس، مقصود از پیوند واقعی در این کشورها لزوم تملک کشتی از سوی اتباع کشور صاحب پرچم است.^{۳۷} این معیار مانع از ثبت هرگونه کشتی در نظام ثبتی کشورها می‌شود و به همین دلیل به نظام ثبت مقید موسوم است.^{۳۸}

ایالات متحده و چین از جمله مهم‌ترین کشورهایی هستند که نظام ثبت کشتی خود را بر مبنای مدل مقید ساماندهی کرده‌اند. در مجموعه کد ایالات متحده آمریکا، مقررۀ ۱۲۱۰۳ مصوب سال ۲۰۰۶ کنگره، از شرایط ثبت کشتی در ایالات متحده سخن گفته است. بخش مهمی از این مقررۀ در خصوص شرایط مالک است که بر اساس آن مالک یا بایستی از اتباع ایالات متحده بوده باشد یا مجوز تملک بر اساس مقررات ایالات متحده را داشته باشد.

در چین مادۀ دو مقررات مربوط به ثبت کشتی سال ۱۹۹۴ تنها مجوز ثبت به کشتی‌هایی را داده است که از سوی اشخاص حقیقی یا حقوقی متبوع دولت چین مورد تملک قرار گیرند. در ایران نیز نظام ثبت کشتی ایران نیز یک نظام مقید است. بر اساس مادۀ ۱ قانون دریایی، کشتی‌هایی حق اخذ تابعیت ایرانی را دارند که به اشخاص حقیقی یا حقوقی ایرانی تعلق داشته باشند. در خصوص اشخاص حقوقی برای احراز ایرانی بودن بایستی ۵۱ درصد سهام شرکت مالک- که باید با نام باشد- به اتباع ایرانی تعلق داشته باشد.

۲.۳.۱. نظام‌های ثبت آزاد (Open Register Systems)

نظام ثبت آزاد به نظامی گفته می‌شود که برای ثبت کشتی، به تملک مستقیم یا غیرمستقیم (از طریق تأسیس شرکت و اخذ اکثریت سهام آن) اتباع کشور صاحب پرچم یا به‌کارگیری میزان مشخصی نیروی کار از کشور صاحب پرچم نیازی نیست.^{۳۹} این نظام ثبتی که به سیستم پرچم مصلحتی^{۴۰} نیز موسوم است. بر اساس گزارش اتحادیه کارگران

37. T. Shaughnessy & E. Tobin, "Flags of Inconvenience: Freedom and Insecurity on the High Seas", *New York University Journal of International Law and Politics*, Issue 11(2006), p. 13.

38. K. K. Li & J. J. Wonham, *op. cit.*, pp. 146.

39. G.S. Egiyan, "The Principle of Genuine Link and the 1986 UN Convention on the Registration of ships", *Marine Policy*, Issue.3 (1988), p. 108.

40. Flag of Necessity or Flag of Convenience

بین‌المللی حمل و نقل^{۴۱} دارای شش ویژگی است:

الف- اتباع خارجی قادر به تملک و کنترل کشتی‌ها هستند؛

ب- ثبت و تغییر تابعیت کشتی به راحتی امکان پذیر است؛

ج- به درآمد کشتی مالیات تعلق نمی‌گیرد یا در صورت تعلق بسیار اندک است؛

د- حجم یا تناژ کشتی صرفاً برای محاسبه هزینه تناژ-که بایستی به دولت صاحب پرچم پرداخت شود- محاسبه می‌شود و فاقد اهداف نظارتی است؛

ه- به کارگیری خدمه خارجی کاملاً آزاد است؛

و- کشور صاحب پرچم قادر بر اعمال مقررات داخلی و بین‌المللی لازم‌الاجرا بر مالکان کشتی‌ها نیست^{۴۲}.

نظام ثبت آزاد یا پرچم مصلحتی در دهه ۱۹۴۰ از سوی کشورهای Panlibhon (پاناما، لیبیریا و هندوراس) رواج یافت و پس از جنگ جهانی دوم به‌عنوان یک منبع درآمد مورد استقبال کشورهای تازه استقلال یافته‌ای همچون قبرس، مالت و برمودا قرار گرفت^{۴۳}. با این حال، این نظام ثبتی به دلیل عدم وجود پیوند واقعی میان کشتی و دولت صاحب پرچم از همان ابتدا مورد نقد قرار داشت و در نظر سازمان ملل همواره نظامی فاقد پیوند واقعی شمرده می‌شد^{۴۴}. با این حال، دیوان بین‌المللی دادگستری در نظری مشورتی در سال ۱۹۹۲ نظام ثبت آزاد را نظامی اعلام نمود^{۴۵}.

بسیاری از مالکان کشتی‌ها به دلیل قوانین راحت‌تر و نظارت‌های آسان‌تر به سمت سیستم‌های ثبت آزاد سوق پیدا کردند و این موضوع اقتصاد کشتی‌رانی بسیاری از کشورها را به‌طور جدی مورد تهدید قرار داد؛ به همین دلیل در دهه هشتاد میلادی تعدادی از

41. International Transport Workers' Federation (ITF)

42. Kevin Cullinane & Mark Robertshaw, *op.cit.*, p. 324.

43. Rodney Carlisle, "Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984-1998", *The Northern Mariner/le Marin du Nord*, Issue 3 (2019), p. 320.

44. R S. Toh & S. Phang Yong, *op.cit.*, p. 31.

45. K. K. Li & J. J. Wonham, *op. cit.*, pp. 138.

کشورها با تأسیس «نظام ثبت مضاعف»^{۴۶} درصدد رقابت با سیستم ثبت آزاد برآمدند.^{۴۷} در کشورهایی که نظام ثبت مضاعف مورد پذیرش قرار گرفته است، مالکانی که کشتی خود را در سیستم ثبت داخلی کشوری به ثبت رسانده‌اند، می‌توانند با ثبت مجدد در سیستم ثبتی با نظارت آن کشور کشتی خود را تحت یک نظام ویژه و آسان و انعطاف‌پذیر قرار دهند که از بسیاری از مقررات و الزامات داخلی کشتی‌ها معاف باشد.^{۴۸} این سیستم ثبتی تحت نظارت دولت می‌توانست همانند آلمان در خود کشور باشد یا همانند انگلستان در کشور دیگری مثل جزیره من^{۴۹} باشد.^{۵۰} فضای رقابتی با سیستم ثبت آزاد، بسیاری از نظام‌های ثبت مضاعف را به سمت افزایش معافیت‌ها و کاهش مقررات کنترلی - خصوصاً در ثبت کشتی‌های تحت تملک غیر اتباع و استفاده از نیروی کار خارجی با هر قیمتی - برد؛ امری که در نهایت به تلقی تعداد زیادی از نظام‌های ثبت مضاعف به‌عنوان نوعی از نظام پرچم مصلحتی منتهی گردید.^{۵۱} بر اساس گزارش اتحادیه کارگران بین‌المللی حمل و نقل در سال ۲۰۱۵، قریب به ۳۵ نظام ثبت کشتی در دنیا در قالب سیستم ثبت آزاد فعالیت می‌کنند.^{۵۲} در این آمار، سیستم ثبت مضاعف برخی کشورها همچون فرانسه، آلمان، انگلستان و ایالات متحده نیز در زمره پرچم‌های مصلحتی قرار گرفته‌اند.^{۵۳}

۳.۳.۱. نظام‌های ثبت نیمه‌آزاد (Compromise Register Systems or Quasi-Flag of Convenience)

اعطای مجوز به برخی خارجیان برای ثبت کشتی در کشور صاحب پرچم در کنار لزوم نظارت و کنترل بر کشتی‌ها، نظام ثبت کشتی برخی کشورها را در وضعیتی میانه قرار داده

46. Second Register System

47. Rodney Carlisle, *op. cit.* p. 319.

48. Zhang Liying, "Comparative Study of Hong Kong Flag Ship Registration". *Asia Pacific Law Review*, Issue 2 (2010), p. 198.

49. Isle of Man

50. J. Yin, L. Fan & K. X. Li, "Second Ship Registry in Flag Choice Mechanism: The Implications for China in Promoting a Maritime Cluster Policy", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Issue 107(2018), p. 154.

51. Rodney Carlisle, *op. cit.* pp. 322-323

52. Theodore Okonkwo, "International Maritime Legal Regime and the Escalation of Flags of Convenience Practices", *International Journal of Law*, Issue1(2018), p. 3.

53. *Ibid.*

است. انگلستان از جمله این کشورهاست. بر اساس مقررات انگلستان، مالکان واجد شرایط برای ثبت کشتی تنها اتباع این کشور نیستند، بلکه اتباع خارجی مقیم انگلستان، شهروندان تابع کشورهای زیرمجموعه بریتانیا در داخل و خارج از بریتانیا، اتباع کشورهای مشترک المنافع، شرکت‌های ثبت‌شده در یکی از کشورهای عضو اتحادیه اروپا و... نیز می‌توانند مبادرت به ثبت کشتی در خاک انگلستان نمایند.^{۵۴} با این حال، برخلاف نظام‌های ثبت آزاد، در انگلستان نظارت سخت و غیرقابل انعطافی در خصوص کشتی‌هایی که پرچم این کشور را به اهتزاز درآورده‌اند، وجود دارد. در این خصوص بخش دهم قانون حمل و نقل دریایی ۱۹۹۵ انگلستان - مقرر ۲۵۷- از قدرت نظارتی مطلق بازرسان و نیروهای ناظر پرده برداشته است که بر اساس آن، ضمن امکان نظارت و بازرسی فنی، اداری، مالی و... کشتی‌ها، مطالبه هرگونه سند از مالک کشتی از سوی این بازرسان امکان‌پذیر بوده، ارائه هرگونه اطلاعات نادرست را مستوجب جریمه دانسته است.

نظام ثبت کشتی سنگاپور نیز نظامی نیمه‌آزاد است. در این خصوص شایان ذکر است مقررات ثبت کشتی سنگاپور در سال ۱۹۶۶ درصد پیاده‌سازی یک نظام ثبت مقید بود. با این حال، در سال ۱۹۶۹ در راستای اشتغال‌زایی برای اتباع خود به سمت یک نظام آزاد تغییر وضعیت داد. با این همه، از دهه نود میلادی درصد پایبندی به تئوری پیوند واقعی بود و در این راستا نظام ثبتی خود را در یک حالت نیمه‌آزاد سازماندهی نمود.^{۵۵} هم‌اکنون برای ثبت کشتی در سنگاپور باید مالک کشتی از اتباع یا افراد مقیم سنگاپور یا شرکت تأسیس‌شده در سنگاپور باشد. با این حال، شرکت‌های خارجی تحت شرایطی می‌توانند کشتی زیر ۱۶۰۰ تن ظرفیت را به ثبت برسانند. همچنین در صورتی که کشتی بیش از ۱۶۰۰ تن ظرفیت داشته باشد، مشروط به آنکه در سنگاپور ساخته شده یا استقرار داشته باشد، می‌تواند ثبت شود.^{۵۶} با این حال، در این کشور نیز الزامات نظارتی مشابهی بر کشتی‌ها خصوصاً در بخش به‌کارگیری اتباع سنگاپوری در مدیریت کشتی وجود دارد. مواد ۲۰۵ و ۲۰۶ قانون حمل و

54. Maritime & Coastguard Agency, Owner Eligibility to Register Merchant or Pleasure Vessel MSF 4727, <<https://www.gov.uk/government/publications/owner-eligibility-to-register-merchant-or-pleasure-vessel-msf-4727>>, p. 2.

55. R. S. Toh & S. Phang Yong, *op.cit*, p. 37.

56. Richard Coles & Edward Watt, *op.cit*, p. 267.

نقل دریایی سنگاپور مصوب ۱۹۹۶ اختیاراتی مشابه مقررات انگلستان در خصوص نظارت و بازرسی از کشتی‌ها برای ناظران و بازرسان تعبیه نموده است.

۲. کارکرد حقوق خصوصی (ثبت ثانویه یا معاملات)

«مالک» کشتی و «اشخاص ثالث» طرف معامله با وی ممکن است با ریسک و مخاطرات متعددی در معاملات کشتی مواجه شوند که معمولاً به واسطه قیمت بالای کشتی این ریسک در مقایسه با بسیاری از معاملات دیگر به مراتب بالاتر است. با هدف کاهش این ریسک معاملاتی به عنوان غایت نهاد ثبت کشتی، نظام‌های حقوقی مبادرت به ثبت حقوق و قراردادهای منعقد شده نسبت به کشتی همچون رهن دریایی نمودند.^{۵۷} در این خصوص ماده یازده کنوانسیون راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها مورخ ۱۹۸۶- که هنوز به مرحله اجرا در نیامده است- اطلاعات مربوط به مالکیت کشتی و رهن‌های دریایی را از جمله اطلاعاتی دانسته که ثبت آنها در دفاتر مرجع ثبت کشتی الزامی است. همچنین پروتکل شماره یک کنوانسیون حقوق ممتاز و رهن دریایی درباره حقوق عینی مربوط به تجهیزات حمل و نقل دریایی، کشورهای عضو را مکلف به ثبت حقوق مالکیت، رهن دریایی و اجاره کشتی کرده است.^{۵۸} نظام ثبتی با ثبت حقوق مالکیت و قراردادهای مربوط به کشتی از یک سو به «حمایت از حقوق عینی و دارنده آن» می‌پردازد و از سوی دیگر اشخاص ثالث را از «وضعیت حقوقی» موجود مطلع می‌کند. با این حال، نظام‌های ثبت کشتی در این حوزه سیاست یکسانی را دنبال نکرده‌اند؛ به این معنا که برخی کشورها از میان کارکردهای خصوصی نهاد ثبت کشتی بر کارکرد حقوقی «حمایت از مالک و دارنده حق» متمرکز شده‌اند؛ در حالی که تعدادی دیگر با هدف حمایت از اشخاص ثالث اولویت را در سیستم ثبتی بر کارکرد «اطلاع‌رسانی» قرار داده‌اند؛ در نهایت، بخش دیگری سیاستی بینابینی را در جهت تعادل میان دو اثر اطلاع‌رسانی و حمایتی در نظر داشته‌اند. در این بخش، نخست کارکرد حقوق خصوصی از دو بُعد «حمایتی» و «اطلاع‌رسانی» مورد بررسی قرار می‌گیرد و

57. R. Rogers, *op.cit.*, p. 12.

58. Fifty-Ninth Session of Economic and Social Council, Overview of the Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels, <<https://unece.org/DAM/trans/doc/2015/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2015-15e.pdf>>, p. 4.

سپس اقسام نظام‌های ثبت کشتی از منظر کارکردهای حقوق خصوصی بررسی می‌شود.

۲.۱. کارکرد حمایتی

بخش مهمی از کارکرد حمایتی نهاد ثبت کشتی به حمایت از حقوق عینی ثبت‌شده و ارجحیت آنها بر حقوق ثبت‌نشده اختصاص دارد.^{۵۹} برای مثال، مالکی را در نظر بگیرید که کشتی را به موجب سند عادی به شخص «الف» و به موجب سند رسمی به شخص «ب» انتقال داده است. در این موقعیت اگرچه شخص «الف» در هنگام انتقال دوم مالک کشتی نبوده است، لیکن نهاد ثبت در راستای حمایت از حسن نیت منتقل‌الیه دوم، نهایت حمایت را از منتقل‌الیه دوم به عمل آورده و مالکیت او را به رسمیت می‌شناسد.^{۶۰}

با این حال، اثر حمایتی نهاد حقوقی ثبت کشتی به حمایت از مالک محدود نمی‌شود، بلکه به موجب ماده سوم مقررات متحدالشکل درباره حقوق ممتاز و رهن دریایی، نهاد یادشده از دارندگان سایر حقوق عینی نسبت به کشتی نیز با اعطای «حق تقدم» به حقوق عینی ثبت‌شده‌ای همچون حق رهن حمایت می‌کند؛ به این نحو که حقوق طلبکار دارای رهن برای وصول مطالبات خود از محل فروش کشتی مرهونه را بر سایر دیون - به استثنای دیون ممتاز - مرجح می‌داند. قاعده اعطای حق تقدم^{۶۱}، نه فقط در طبقه‌بندی میان دیون دارای رهن نسبت به کشتی در مقابل دیون بدون رهن جاری است، بلکه در فرض تعدد مرتهن‌ان هم قابل استناد است.^{۶۲}

بر این اساس در جایی که رهن‌ها غیرهم‌زمان باشند، حقوق بر مبنای تقدم ثبت، و در جایی که هم‌زمان باشند، بر مبنای تقدم تقاضای ثبت^{۶۳} اولویت‌بندی می‌شوند و هیچ‌گاه

59. A.F. Salomons, "How to Draft New Rules on the Bona Fide Acquisition of Movables for Europe? Some Remarks on Method and Content", *Centre for the Study of European Contract Law Working Paper*, Series No. 02(2007), p. 2.

60. *Ibid.*

61. Priority Rule

62. J.P. Rodriguez Delgado, "Security Interests Over Ships: From the Current Conventions to a Possible Shipping Protocol to the UNIDROIT Convention-*Lege Data and Lege Ferenda*", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Issue 2(2018), p. 271.

63. Prior in Tempore, Prior in Iure.

زمان انعقاد قرارداد رهن دریایی مدنظر قرار نگرفته است.^{۶۴}

در حقوق ایران اگرچه مواد ۴۶، ۵۰ و ۵۱ قانون دریایی ایران بر لزوم ارجحیت بستانکاران مقدم بر مؤخر تأکید کرده است، اما صاحب‌نظران در پاسخ به این پرسش که معیار تقدم و تأخر در حقوق ایران چیست (تاریخ انعقاد عقد رهن، زمان ثبت قرارداد در دفاتر اسناد رسمی، زمان ثبت در دفتر ثبت کشتی‌ها)، با استناد به این مواد، پاسخ یکسانی نداده‌اند. عده‌ای با شناسایی زمان ثبت در دفتر ثبت کشتی‌ها به‌عنوان معیار تقدم، معتقد بودند که «طلبکاری که رهن او قبل از دیگران در سند ثبت کشتی به ثبت رسیده، مرجح بر سایر طلبکاران خواهد بود»^{۶۵}. در مقابل، برخی دیگر این مقررات را متناقض دانسته‌اند، چراکه از یک سو ظاهر ماده ۴۶ با این عبارت که «بستانکاران مقدم بر بستانکاران مؤخر حق رجحان خواهند داشت» و همچنین ماده ۵۱ با عبارت «با درنظر گرفتن تقدم رهن» دلالت بر سنجش بر مبنای معیار تاریخ انعقاد عقد رهن دارد، لیکن ماده ۵۰ با ذکر عبارت «تاریخ ثبت مقدم» از این معیار عدول نموده است.^{۶۶}

برای پاسخ به این پرسش، توجه به ماده ۴۲ قانون دریایی اجتناب‌ناپذیر است. در این مقرر قانون‌گذار از لزوم ثبت رهن دریایی در دفاتر اسناد رسمی با این لحن سخن گفته است: «رهن کشتی در حال ساختمان و یا کشتی آماده برای بهره‌برداری نیز وسیله سند رسمی باید صورت گیرد و قبض شرط صحت رهن نیست». این مقرر در واقع جلوه‌ای از قاعده‌ای بین‌المللی به نام اصل تشریفاتی بودن عقد رهن است که به‌عنوان یک قاعده ثابت در نظام‌های حقوقی مورد پذیرش قرار گرفته است^{۶۷} و در حقوق ایران نیز در قالب ماده ۷۷۲ قانون مدنی پذیرفته شده است. در این باب گفته شده است که تشریفات مربوط به عقد رهن، یا ناظر به قبض و اقباض است و یا مربوط به ثبت معامله رهنی، که اولی اصولاً در

64. *Ibid.*

۶۵. هوشنگ، امید، حقوق دریایی، ج ۱، (تهران: مدرسه عالی بیمه، چ ۱، ۱۳۵۳)، صص ۱۵۷-۱۵۸.

۶۶. مرتضی، نجفی اسفاد و هادی، شعبانی کندسری، «تحلیل فقهی حقوقی قواعد و مقررات مربوط به رهن دریایی ایران»، *مطالعات حقوقی*، ش ۳ (۱۳۹۴)، صص ۱۷۳-۱۷۵.

67. LS, Ntsoane, "The Registration of Special Notarial Bonds under the Security by Means of Movable Property Act and the Publicity Principle: Lessons from Developments in Belgium". *PER / PELJ*, Issue 21(2018), p. 2.

خصوص اموال منقول و دومی در باب اموال غیرمنقول مجری می‌گردد.^{۶۸} در این خصوص گفته شده است: «ماده ۴۲ قانون دریایی ۱۳۴۳ ایران... صراحتاً به عدم اشتراط قبض در رهن اشاره کرده است. در این قانون متأخر به قانون مدنی، از آنجایی که نیازهای روز ایجاب می‌کرد که قبض شرط صحت رهن نباشد، این قاعده استثنایی در این قانون درج شد و تنها راهکار و جایگزینی که در این قانون به جای قبض مد نظر قرار گرفت صرفاً رسمی بودن سند رهن بود که در این قانون به جای قبض مدنظر قرار گرفت»^{۶۹}.

در واقع، نص ماده ۴۲ از دو بخش تشکیل شده است: بخش اول، ایجاد یک تکلیف در باب لزوم ثبت است و بخش دوم رفع تکلیف که با یک حرف ربط (و) به یکدیگر متصل شده‌اند. بنابراین قصد قانون‌گذار، ارتباط میان این دو بخش بوده و لازم است که بخش دوم با بخش اول مرتبط باشد و مطابق آن تفسیر شود. با این تفسیر، قاعده اصلی لزوم قبض در اموال منقول بر اساس ماده ۷۷۲ قانون مدنی نیز تقویت می‌گردد؛ چراکه نشان می‌دهد لزوم قبض در عقد رهن مبتنی بر منطقی است که اگر بنا باشد تخصیص بخورد، این تخصیص در قالب جایگزینی تشریفات به‌جای حذف تشریفات صورت می‌پذیرد.

لذا اگرچه در حقوق ایران بر مبنای مقررات عام قانون مدنی و قانون ثبت، ثبت رهن اموال منقول اجباری نیست و از شرایط صحت عقد یادشده محسوب نمی‌شود، لیکن انعقاد عقد رهن دریایی بدون تنظیم سند رسمی، باطل و از درجه اعتبار ساقط است.^{۷۰} بر این اساس و برخلاف نظر برخی صاحب‌نظران که ثبت رهن را شرط قابلیت استناد در حقوق ایران می‌دانند^{۷۱}، به‌نظر می‌رسد ثبت شرط صحت رهن دریایی است.

۲.۲. کارکرد اطلاع‌رسانی

در نظام حمل و نقل بین‌المللی همواره اشخاص خصوصی حضور دارند که ذی‌نفع

68. Ibid.

۶۹. حسام‌الدین رحیمی، تحلیل حقوقی و اقتصادی حق رهن بین‌المللی در وسایل حمل و نقل؛ با تکیه بر کنوانسیون کیپ-تون (۲۰۰۱)، رساله دکتری حقوق بین‌الملل از دانشگاه تهران، ۱۳۹۷، ص ۸۰.

۷۰. سید محمدحسن ملانکه‌پور و رسول سعیدی سرقله، «ماهیت عقد رهن دریایی در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳»، دانش و پژوهش حقوقی، ش ۲ (۱۳۹۳)، ص ۱۹۰.

۷۱. مرتضی نجفی اسفاد و هادی شعبانی کندسری، پیشین، ص ۱۷۴.

دسترسی به اطلاعات کشتی‌ها هستند. به مثال‌های زیر توجه کنید:

- موقعیتی را تصور کنید که در اثر تصادم دریایی کشتی «الف» و کشتی «ب»، کشتی «ب» به‌طور کامل در دریا غرق شده و کشتی «الف» مسبب این حادثه بوده است. مالک کشتی «ب» که یکی از زیان‌دیدگان اصلی این حادثه است برای اقامه دعوی جبران خسارت باید بداند مالک کشتی «الف» کیست تا علیه وی اقامه دعوی کند.^{۷۲}

- شخص «الف» خواهان خرید کشتی شخص «ب» است. یکی از موانع انعقاد قرارداد که هزینه مبادلاتی را افزایش می‌دهد، عدم تقارن اطلاعات است. شخص «الف» برای خرید کشتی نیازمند یک سری اطلاعات است. اطلاعاتی که در بردارنده مشخصات کشتی نظیر نام، ظرفیت، تابعیت و همچنین مشخصات مالک و دارندگان حقوق عینی همچون رهن دریایی است.^{۷۳}

برای برطرف ساختن این عدم تقارن اطلاعاتی و ایجاد یک نظام شفاف اطلاعاتی در خصوص هویت و مشخصات کشتی و وضعیت حقوق مالکانه مربوط به آن، اثر اطلاع‌رسانی به‌عنوان اثر ثانویه کارکرد حقوق خصوصی نهاد ثبت کشتی ظهور می‌یابد.^{۷۴}

رویه کشورهای در ثبت اطلاعات مربوط به کشتی‌ها رویه یکسانی نیست، لیکن به‌موجب ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۶ آنکتاد در مورد شرایط ثبت کشتی‌ها- که هنوز به مرحله اجرا درنیامده- ثبت اطلاعاتی ضروری شمرده شده است که شامل هر سه دسته اصلی اطلاعات (مال موضوع ثبت، نوع حق، دارنده حق) می‌شود که برای کاهش ریسک معاملاتی از طریق برقراری تقارن اطلاعاتی متعاملین لازم است. در باب دسترسی به اطلاعات دفاتر ثبت کشتی‌ها نیز ماده شش این کنوانسیون تصریح کرده است امکان دسترسی به اطلاعات دفتر ثبت کشتی‌ها باید برای کسانی که دارای منافع قانونی و مشروع می‌باشند مهیا گردد.

دسترسی به اطلاعات در مقررات دریایی برخی از کشورها نیز پیش‌بینی شده است. برای

72. R. Rogers, *op.cit.*, p. 15.

73. رابرت کوتر و تامس یولن، *حقوق و اقتصاد*، ترجمه یدالله دادگر و حامده اخوان هزاوه، (تهران: پژوهشکده اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس و نور علم، چ ۸، ۱۳۹۲)، صص ۱۱۹-۱۲۱.

74. D. C., Jackson, *op.cit.*, p. 569.

مثال در انگلستان در اصلاحیه قانون دریایی سابق در سال ۱۹۸۱، شرایطی وضع شد که اشخاص خصوصی ذی‌نفع در دسترسی به اطلاعات امکان دسترسی به اطلاعات دفاتر ثبت کشتی‌ها را داشته باشند.^{۷۵} این حق بر اساس مقررات جدید نیز برای ذی‌نفعان متصور است.^{۷۶} در روسیه نیز بر اساس مقررات دریایی، کلیه اشخاص ذی‌نفع حق دسترسی به اطلاعات دفاتر ثبت کشتی‌ها را دارند.^{۷۷} برای این امر باید ضمن ارائه مدارک هویتی و اثبات ذی‌نفعی، درخواست دسترسی به اطلاعات کشتی را داد. دسترسی به اطلاعات مالکیتی و رهن دریایی رایگان است، اما اطلاعات تکمیلی نیازمند پرداخت هزینه است.^{۷۸}

در قانون دریایی ایران اگرچه در مواردی همچون تغییر نام، نقل و انتقالات، دستور فروش و... کشتی، قانون‌گذار از لزوم انعکاس در روزنامه رسمی سخن گفته است، لیکن هیچ مقرره‌ای در خصوص دسترسی به اطلاعات دفاتر ثبت کشتی‌ها وضع نشده است؛ لذا ذی‌نفعان برای کسب اطلاعات مربوط به کشتی موردنظر، تنها امکان مراجعه به روزنامه رسمی را دارند. مقررات دریایی ایران از این منظر قابل انتقاد و نیازمند اصلاح به‌منظور تامین کارکرد اطلاع‌رسانی نهاد ثبت کشتی است.

۳.۲. اقسام نظام ثبت کشتی از منظر کارکرد حقوق خصوصی

بر اساس آثاری که هر نظام ثبتی در حوزه حقوق خصوصی به دنبال تحقق آن است، نظام‌های ثبت کشتی به سه دسته نظام‌های ایجاد، اعلامی و تأییدی تقسیم می‌شوند. هرچند ممکن است برخی کشورها در قراردادهای مختلف حوزه کشتی، تابع نظام واحد نبوده، سیاست دوگانه‌ای را اتخاذ نمایند.

75. Nations Conference on Trade and Development Secretariat, Conditions for Registration of Ships- TD/B/AC.34/2, <<https://digitallibrary.un.org/record/33313>>, p. 509.

76. The Maritime Coastguard Agency of UK, Personal Information Charter, <<https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency/about-personal-information-charter#the-right-to-of-access>>.

77. Valentina Nikiforova, *The role of Ship and Mortgage Registration in Shipping Finance: the Prospects for the Russian Federation*, University of Oslo (2008), pp. 23-24.

78. *Ibid.*

۲.۳.۱. نظام‌های ایجاد (Constitutive Systems)

نظام‌های ایجاد ثبت کشتی آن دسته از نظام‌هایی هستند که به مکانیزم ثبت به‌عنوان یک رژیم حمایت دارنده حق عینی می‌نگرند؛ بر این اساس، «ثبت» موجد حق عینی نسبت به کشتی و تنها دلیل انحصاری آن تلقی می‌شود و سایر حقوق ثبت‌نشده نمی‌توانند به هویت وجودی این حق خللی وارد آورند.^{۷۹}

این نظام ثبتی در روسیه مد نظر قانون‌گذار این کشور قرار گرفته است. در این خصوص بند سوم ماده ۳۳ قانون حمل و نقل تجاری، ثبت را به‌عنوان مکانیزم انحصاری برای موجودیت مالکیت، رهن یا سایر حقوق مربوط به کشتی دانسته است. بر این اساس، حقوق مربوط به کشتی برای آنکه موجودیت یابد باید به ثبت برسد.

همچنین می‌توان نظام ثبت کشتی ترکیه را مثال زد. در بندهای یک و دو ماده ۹۷۴ قانون تجارت ترکیه، شخصی که نامش به‌عنوان مالک یا دارنده حقوقی همچون رهن در دفتر ثبت کشتی‌ها به ثبت می‌رسد، به‌عنوان مالک و دارنده واقعی این حقوق فرض می‌شود. در بند سوم این ماده بر پابندی نظام ثبت کشتی ترکیه به کارکرد حمایتی تأکید بیشتری شده است. بر این اساس، حذف یک حق از دفتر ثبت کشتی به این معناست که این حق دیگر وجود ندارد و زایل شده است.

نظام ثبت کشتی ایران نیز یک نظام ایجاد است. قانون دریایی ایران هرچند در مورد اثر ثبت در مالکیت کشتی تصریحی ندارد، لیکن همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، قانون‌گذار در ماده ۴۲ قانون دریایی، ثبت را به‌جای قبض و اقباض، شرط صحت و اعتبار رهن دریایی دانسته است. لذا تا زمانی که عقد رهن به ثبت نرسد، حقی برای مرتهن ایجاد نخواهد شد. در کنار این مقرر می‌توان به ماده یک آیین‌نامه اجرایی ماده ۷ قانون دریایی مصوب ۱۳۹۷ هیئت وزیران اشاره کرد. در بند «ت» این مقرر مالک کشتی شخصی تعریف شده است که نام او به‌عنوان مالک در اسناد ثبت کشتی به ثبت رسیده باشد.

79. *Ibid*, p. 23.

۲.۳.۲. نظام‌های اعلامی (Declaratory Systems)

نظام‌های اعلامی به نظام‌هایی اطلاق می‌شود که ثبت معاملات کشتی هیچ تأثیری در صحت یا اثرگذاری کامل عقود منعقدشده نسبت به آن ندارد، بلکه صرفاً فراهم‌کننده یک بانک اطلاعاتی است که به‌عنوان قرائنی در خصوص وضعیت موجود محسوب شده، به علت عدم لزوم ثبت معاملات کشتی و در نتیجه عدم ورود همه تغییرات مربوط به حقوق و دارندگان آن، قطعی نبوده، صحت آنها مورد تأیید نظام ثبتی قرار نمی‌گیرد.^{۸۰}

سازماندهی نظام ثبت کشتی در پرتو سیاست اطلاع‌رسانی، قدمتی قریب به دو‌یست سال در نظام ثبت کشتی انگلستان دارد. اولین بار ماده ۱۰۷ قانون حمل و نقل تجاری ۱۸۵۴، سند ثبت کشتی را تنها به‌عنوان یک دلیل اثبات در راستای کارکرد اطلاع‌رسانی نظام ثبتی معتبر شناخت^{۸۱}. بر همین اساس، در سال ۱۸۶۵ در پرونده *Hibbs v. Ross* سند ثبت کشتی به‌عنوان یک دلیل اثبات مالکیت - و نه سند موجد مالکیت - تلقی گردید و دادگاه خود را مکلف به بررسی ادله معارض با مالکیت ثبت‌شده دانست^{۸۲}. در قانون حمل و نقل دریایی ۱۹۹۵ همچنان این سیاست مد نظر نظام ثبت کشتی‌های انگلستان بوده است. در این خصوص ماده ۱۳ این قانون بر این نکته اشاره دارد که سند ثبت کشتی تنها مثبت انگلیسی بودن کشتی است و به هیچ‌عنوان سند مالکیت تلقی نمی‌گردد. به همین دلیل نمی‌تواند موضوع توقیف سندی قرار گیرد. همچنین در بند دوم اصلاحیه ماده ۱۶ از قابلیت استناد حقوق معارض ثبت‌نشده در برابر مالک و مرتهن دریایی که در دفاتر ثبتی به ثبت رسیده، سخن گفته شده است.

۲.۳.۳. نظام‌های تأییدی (Protective Systems)

فقدان مقررات ثبت اجباری در حوزه اموال منقول و اعمال قاعده تصرف نسبت به آنها همواره بازار معاملات اموال منقول را با یک ریسک مهم مواجه می‌سازد: شخصی که انتقال‌دهنده مالکیت یا سایر حقوق عینی مربوط به مال منقولی بوده است مالکیتی نسبت به

80. Nigel Meeson & John Kimbell, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, (London: Informa, 2011), p. 317

81. Yvonne Baatz, *Maritime Law*, (New York: Informa Law from Routledge, 2014), p. 85.

82. *Ibid.*

آن نداشته باشد^{۸۳} و یا حقوق عینی مثل حقوق رهنی را نسبت به مال به دیگری واگذار کرده باشد. این ریسک در مورد کشتی‌ها به واسطهٔ قیمت گزافشان چندین برابر مخاطره‌آمیزتر است.^{۸۴} در همین راستا برخی نظام‌های ثبتی در راستای گسترش اطلاع‌رسانی به اشخاص ثالث در خصوص وضعیت حقوقی مرتبط با کشتی از لزوم ثبت حقوق عینی مربوط به کشتی در پرتو شرط قابلیت استناد حق یاد کرده‌اند؛ چین از جملهٔ این کشورهاست.

در چین موضوع اثر ثبت در ایجاد یا انتقال حقوق مربوط به کشتی، موضوعی اختلاف برانگیز بود که قانون‌گذار را به اتخاذ رویکردی میانه برای مصالحه میان دکتین موجود مجاب می‌نمود. در تشریح این امر شایان ذکر است که به اعتقاد برخی حقوق‌دانان چینی وقتی سخن از نظام مالکیت و نقل و انتقالات کشتی به میان می‌آید، کشتی به واسطهٔ وسعت و همچنین ارزشی که دارد باید به‌مثابهٔ مال غیرمنقول تلقی شود. لذا اثر ثبت مالکیت و نقل و انتقالات در کشتی بایستی به‌مثابهٔ اثر ثبت در حوزهٔ حقوق املاک در این کشور در نظر گرفته شود. بنابراین، انتقال مالکیت تنها با ثبت تحقق می‌یابد و اگر قرارداد انتقال ثبت نشود، گویی انتقالی رخ نداده است.^{۸۵}

در مقابل این دیدگاه، دیدگاه تلقی کشتی به‌مثابهٔ مال منقول، دکتین دیگری در حقوق چین بوده که بر اساس آن، «انتقال تصرف» یا تسلیم شرط «انتقال مالکیت» است و ثبت صرفاً یک اثر اعلامی دارد^{۸۶}؛ با این حال، قانون‌گذار چینی در قانون دریایی سال ۱۹۹۲ و همچنین مقررات مربوط به ثبت کشتی سال ۱۹۹۴، ثبت را در رویکردی میانه به‌مثابهٔ شرط قابلیت استناد^{۸۷} مالکیت و حقوق عینی در برابر اشخاص ثالث معرفی کرده است. این رویکرد میانهٔ قانون‌گذار چین به این معناست که در این نظام ثبتی اگرچه مفروض آن است که ثبت اثری در ایجاد حق ندارد، اما حقوق ثبت‌نشده هم از اعتبار کاملی برخوردار نیستند و برای قابلیت استناد در برابر اشخاص ثالث با حسن نیت باید به‌ثبت برسند.

83. A.F. Salomons, *op. cit.* p. 2.

84. R. Rogers, *op.cit.*, pp. 12-13.

85. L. Rongcun, & C., Jingzhao, *Ibid*, pp. 344-345.

86. *Ibid*, p. 345.

87. Opposability

در برخی کشورها، همچون نیوزیلند، نظام ثبت کشتی سیاستی دوگانه بر مبنای استفاده از دو مدل ثبتی ایجاد و اعلامی دارند. در این کشور نظام ثبت کشتی به دو بخش A و B تقسیم می‌شود.^{۸۸} بخش A دقیقاً متناسب با کارکردهای نظام‌های ایجاد است. بر این اساس، ثبت کشتی بر مبنای مدل A نه تنها تابعیت نیوزیلندی به کشتی اعطا می‌کند، بلکه به‌عنوان دلیل انحصاری و غیرقابل رد مالکیت محسوب می‌شود.^{۸۹} مدل B با نظام‌های اعلامی تطبیق دارد. در این مدل اگرچه اطلاعات مربوط به مالک همچون نام، نشانی اقامتگاه و تابعیت در دفتر ثبت کشتی ثبت می‌شود، نمی‌توان آن را به‌عنوان دلیل انحصاری مالکیت محسوب نمود؛ بلکه همانند نظام‌های اطلاع‌رسان اماره مالکیت است. به دلیل عدم ثبات مالکیت امکان ثبت رهن دریایی مربوط به کشتی تحت مدل B در نیوزیلند امکان‌پذیر نیست.^{۹۰}

نتیجه

نظام ثبت کشتی دارای کارکردی عمومی - خصوصی است.

از منظر کارکرد حقوق عمومی - که ناظر به ثبت اولیه است - پیوند تابعیت به ثبت کشتی از دو بُعد نظارت داخلی و حمایت دیپلماتیک مورد توجه است. در تحقق این موارد، نظام‌های ثبت آزاد که تابعیت کشور صاحب پرچم را در برابر پرداخت مبالغی به مالک کشتی - که می‌تواند از اتباع کشور یادشده یا از بیگانگان باشد - می‌فروشند، نظارت و کنترلی بر فعالیت کشتی ندارند و حمایت دیپلماتیک چندانی از کشتی تحت پرچم خود به‌عمل نمی‌آورند. اگرچه به‌واسطه هزینه اندک و تشریفات آسان از نظر اقتصادی به‌صرفه بوده و مورد استقبال مالکان بسیاری قرار گرفته است، لیکن از منظر کارکردهای نظام ثبتی در حوزه حقوق عمومی فاقد کارایی است. از طرف دیگر، سیستم ثبت مقید نیز اگرچه از نظر کارکردهای ثبتی دارای کارایی مطلوب محسوب می‌شود، لیکن به‌واسطه آنکه از ثبت کشتی‌های دارای مالک خارجی معذور است از نظر اقتصادی برای دولت‌ها نمی‌تواند صرفه اقتصادی داشته باشد. از این منظر، نظام نیمه‌آزاد به دلیل اعمال تعادلی کنترل‌شده میان پیوند واقعی و جذب

88. Maritime NZ, *op.cit.*

89. R. Maher, *Ship Mortgages in New Zealand*, University of Otago (2007), p. 14.

90. *Ibid*, p. 42.

مالکان خارجی به سیستم ثبتی خود، یک سیستم مطلوب و کارآمد است.

از منظر کارکرد حقوق خصوصی-که ناظر به ثبت ثانویه است- ثبت کشتی بر دو بُعد حمایت از مالکیت و اطلاع‌رسانی به اشخاص ثالث سازماندهی شده است. با این حال، این ابعاد در تمامی نظام‌های ثبتی به صورت یکسان محقق نمی‌شود. برای آنکه بتوان حداقلی از این کارکردها را در یک نظام ثبتی داشت، در کنار لزوم سازماندهی نظام اطلاع‌رسانی به اشخاص ثالث، ایجاد پیوند ماهیتی میان حقوق عینی مرتبط با کشتی (اعم از ایجاد حق به موجب ثبت یا قابلیت استناد آن به موجب ثبت) امری ضروری است. این امر در کنار آنکه باعث حمایت از مالکیت می‌شود، از عدم ثبات و تغییرات متعدد اطلاعات مندرج در دفاتر ثبت کشتی جلوگیری می‌کند و از این طریق کیفیت اطلاعات مالکیتی مندرج در دفتر ثبت کشتی‌ها را بالا خواهد برد. لذا به نظر می‌رسد سیستم ثبت اعلامی که حمایتی از مالک به عمل نمی‌آورد، نه تنها از بُعد حمایتی، بلکه از بُعد اطلاع‌رسانی نیز کارایی چندانی ندارد و بر اساس اصول بنیادین نظام ثبتی نمی‌تواند به عنوان یک سیستم کارآمد تلقی گردد. در مقابل، نظام ثبت ایجاددی که بیشترین پیوند را میان حقوق عینی و ثبت از طریق گزاره «ثبت برابر است با حق» ایجاد نموده است، هم در بُعد حمایتی و هم در بُعد اطلاع‌رسانی به عنوان یک سیستم کارآمد شناخته می‌شود.

در این راستا دو پیشنهاد مطرح می‌شود:

اولاً نظام ثبتی کشتی ایران در راستای جذب سرمایه خارجی به کشور به وضعیتی نیمه‌آزاد تغییر یابد و امکان ثبت کشتی‌ها دارای مالکان خارجی در ایران را میسر سازد. در این راستا لازم است ماده یک قانون دریایی ایران در کنار برداشتن شرط تابعیت ایرانی برای مالکان کشتی‌ها به گونه‌ای اصلاح شود که امکان ثبت کشتی‌های خارجی را به طور مطلق امکان‌پذیر نسازد، بلکه این امکان برای کشتی‌هایی فراهم گردد که به گونه‌ای با حاکمیت ایران مرتبط‌اند.

ثانیاً نظام ثبت کشتی ایران اگرچه یک نظام ایجاددی است، لیکن در راستای پایان دادن به برخی ابهامات در پرتو استناد به مقررات عام قانون مدنی و تقویت پیوند میان ثبت و حقوق عینی، مقرره‌ای در خصوص اثر ثبت در ایجاد حقوق مالکیت و سایر حقوق عینی در قانون دریایی ایران گنجانده شود.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

- کتابها

۱. امید، هوشنگ، *حقوق دریایی*، ج ۱، (تهران: مدرسه عالی بیمه، چ ۱، ۱۳۵۳).
۲. صادقی حقیقی، دیدخت، *ثبیت کشتی‌ها و حقوق بین‌الملل با تأکید بر پدیده پرچم‌های مصلحتی*، (تهران: کیهان، چ ۱، ۱۳۷۵).
۳. عسکری، سجاد، *درآمدی بر قواعد حاکم بر ثبیت کشتی*، (تهران: جنگل (جاودانه)، چ ۱، ۱۳۹۹).
۴. کوثر، رابرت و یولن، تامس، *حقوق و اقتصاد، ترجمهٔ یدالله دادگر و حامده اخوان هزاوه*، (تهران: پژوهشکدهٔ اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس و نور علم، چ ۸، ۱۳۹۲).
۵. نجفی اسفاد، مرتضی، *حقوق دریایی*، (تهران: سمت، چ ۷، ۱۳۹۴).

- مقالات

۶. خناری نژاد، امیر؛ طباطبائی حصارى، نسرين و صادقى، محسن، «تحليل رفتار بازیگران نظام حقوقی ثبت ثانویه (معاملات املاک ثبت شده) بر مبنای راهبرد چانه‌زنی در نظریهٔ بازی‌ها با تأکید بر مادهٔ ۶۲ قانون احکام دائمی توسعه»، *مطالعات حقوق خصوصی*، ش ۲ (۱۴۰۱).
۷. ملائکه‌پور، سید محمدحسن و سعیدی سرقلعه، رسول، «ماهیت عقد رهن دریایی در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳»، *دانش و پژوهش حقوقی*، ش ۲ (۱۳۹۳).
۸. میرعباسی، سید باقر و هاشمی، سید مصطفی، «بررسی اعمال دکترین پیوند واقعی در اعطای تابعیت به کشتی توسط کشور صاحب پرچم»، *حقوقی بین‌المللی*، ش ۶۲ (۱۳۹۹).
۹. نجفی اسفاد، مرتضی و شعبانی کندسری، هادی، «تحلیل فقهی حقوقی قواعد و مقررات مربوط به رهن دریایی ایران»، *مطالعات حقوقی*، ش ۳ (۱۳۹۴).

- پایان نامه

۱۰. رحیمی، حسام‌الدین، تحلیل حقوقی و اقتصادی حق رهن بین‌المللی در وسایل حمل و نقل؛ با تکیه بر کنوانسیون کیپ تون (۲۰۰۱)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی از دانشگاه تهران، ۱۳۹۷.

ب) منابع انگلیسی

11. Alexandrou, Andria, "Ship Registration, Labour Conditions and the Maritime Labour Convention 2006", *Neptunus, E.Revue*, Issue 4 (2015).
12. Baatz, Yvonne, *Maritime Law*, (New York: Informa Law from Routledge, 2014).
13. Carlisle, Rodney, "Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984-1998", *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, Issue 3 (2019).
14. Clapham, Andrew, *Brierly's Law of Nations*, (New York: Oxford University Press, 2012).
15. Coles, Richard & Watt, Edward, *Ship Registration Law & Practice*, (London: Informa, 2009)
16. Cullinane, Kevin & Robertshaw, Mark, "The Influence of Qualitative Factors in Isle of Man Ship Registration Decisions", *Maritime Policy & Management: The Flagship Journal of International Shipping and Port Research*, Issue 4 (1996).
17. Delgado, J.P. Rodriguez, "Security Interests Over Ships: From the Current Conventions to a Possible Shipping Protocol to the UNIDROIT Convention-*Lege Data* and *Lege Ferenda*", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Issue 2(2018).
18. Egiyan, G.S., "The Principle of Genuine Link and the 1986 UN Convention on the Registration of Ships", *Marine Policy*, Issue. 3 (1988).
19. Jackson, D. C., *Enforcement of Maritime Claims*, (London-Singapore: Informa, 2005)

20. Li, K. K., & Wonham, J. J., "New Developments in Ship Registration", *International Journal of Marine and Coastal Law*, Issue.1 (1999)
21. Liying, Zhang, "Comparative Study of Hong Kong Flag Ship Registration". *Asia Pacific Law Review*, Issue2 (2010).
22. Maher, R., *Ship Mortgages in New Zealand*, University of Otago (2007).
23. Meeson, Nigel & Kimbell, John, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, (London: Informa, 2011)
24. Mitroussi, Kyriaki & Georgiou Arghyrou, Michael, "Institutional Performance and Ship Registration", *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Issue 85 (2016).
25. Nikiforova, Valentina, *The Role of Ship and Mortgage Registration in Shipping Finance: the Prospects for the Russian Federation*, University of Oslo (2008).
26. Ntsoane, LS, "The Registration of Special Notarial Bonds under the Security by Means of Movable Property Act and the Publicity Principle: Lessons from Developments in Belgium" *PER / PELJ*, Issue 21 (2018).
27. Okonkwo, Theodore, "International Maritime Legal Regime and the Escalation of Flags of Convenience Practices", *International Journal of Law*, Issue1(2018).
28. Pourmotamed, Bitá, *Parallel Registration of Ships*, Göteborg University (2008).
29. Rongcun, L., & Jingzhao, C., "The Ship Registration System Under the Property Law of the People's Republic of China". *China Oceans Law Review*, Issue1(2009).
30. Rogers, R., *Ship Registration: A Critical Analysis*, World Maritime University (2010).
31. Salomons, A.F., "How to Draft New Rules on the Bona Fide Acquisition of Movables for Europe? Some Remarks on Method and Content", *Centre for the Study of European Contract Law Working Paper*, Series No.02 (2007).

32. Shaughnessy, T. & Tobin, E., “Flags of Inconvenience: Freedom and Insecurity on the High Seas”, *New York University Journal of International Law and Politics*, Issue 11(2006).
33. Toh, R S. & Phang Yong, S., “Quasi-Flag of Convenience Shipping: The Wave of the Future”, *Transportation Journal*, Issue 2(1993).
34. Yin, J., Fan, L. & Li, K. X., “Second Ship Registry in Flag Choice Mechanism: The Implications for China in Promoting a Maritime Cluster Policy”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Issue 107(2018).

ج) منابع الکترونیک

35. Maritime NZ, A Guide to Ship Registration (Version 6 – July 2019), <<https://www.maritimenz.govt.nz/commercial/ships/registration/documents/A-guide-to-Ship-Registration.pdf>>
36. Nations Conference on Trade and Development Secretariat, Conditions for Registration of Ships- TD/B/AC.34/2, <<https://digitallibrary.un.org/record/33313>>
37. EESC Brussels, EEC Shipping Policy Flags of Convenience (Opinion), <<http://aei.pitt.edu/41717/1/A5899.pdf>>
38. Fifty-Ninth Session of Economic and Social Council, Overview of the Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels, <<https://unece.org/DAM/trans/doc/2015/sc3wp3/ECE-TRANS-SC-3-2015-15e.pdf>>
39. Maritime and Coastguard Agency, Owner Eligibility to Register Merchant or Pleasure Vessel MSF 4727, <<https://www.gov.uk/government/publications/owner-eligibility-to-register-merchant-or-pleasure-vessel-msf-4727>>
40. The Maritime Coastguard Agency of UK, Personal Information Charter, <<https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency/about/personal-information-charter#the-right-to-of-access>>