

A Study of the Legal Dimensions of Alternative Floating Launches (Wooden Boats) in the Persian Gulf

*Khodadad Khodadadi Dashtaki¹, Javad Ranjbarzadeh^{*2}*

1. Assistant Professor, Department of Law, Faculty of Law and Social Sciences, Payame Noor University, Tehran.

Email: Iran. khodadadi.kh@pnu.ac.ir

2. M.A. Student in International Law, Faculty of Law and Social Sciences, Payame Noor University (Pakdasht Branch), Tehran, Iran.

*. **Corresponding Author:** Email: R9171709686@Gmail.com

ABSTRACT

In this brief article, while we will deal with the issue that new methods of international and even domestic transportation of goods need a re-creation and it is necessary to build a new vessel with up-to-date facilities and needs, of course, with a serious view of natural conditions., Geographical and climatic of the Persian Gulf, Oman Sea and Arabian Sea basin to replace the old wooden vessels, Its legal aspects are considered both in terms of defining the ship from the perspective of other countries in the region and in the field of international law and regulations, especially the rules and legal requirements of the Islamic Republic of Iran. There is no doubt in this change that several legal factors will be involved in starting the operation of this new vessel from the time of



S.D.I.L.
The SD Institute of Law
Research & Study



Publisher:
Shahr-e- Danesh
Research And Study
Institute of Law

Article Type:
Original Research

DOI:
10.48300/JLR.2021.290097.1675

Received:
11 June 2021

Accepted:
18 July 2021

Published:
22 August 2022



Copyright & Creative Commons:

© The Author(s). 2021 Open Access. This article is licensed under a Creative Commons Attribution Non-Commercial License 4.0, which permits use, distribution and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. To view a copy of this licence, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.



its design to construction and operation, and it is necessary to define this vessel internationally in order to accept it in foreign ports. And more importantly, the registration of intellectual property of this new vehicle in the transnational field to be recognized as a spiritual work for the Islamic Republic of Iran and to provide its designers with the possibility of legal-economic benefits.

Keywords: launch - ship - maritime law - registered ship - nationality of the ship - IMO - Intellectual Property - Industrial Property.

Funding: : The author(s) received no financial support (funding, grants, and sponsorship) for the research, authorship, and/or publication of this article.

Author contributions:

Javad Ranjbarzadeh: Conceptualization, Methodology, Software, Formal analysis, Investigation, Resources, Writing - Original Draft, Writing - Review & Editing, Visualization, Project administration.

khodadad khodadadi dashtaki: Methodology, Validation, Data CurationVisualization, Supervision.

Competing interests: The authors declare that they have no competing interests.

Citation:

Khodadadi Dashtaki, Khodadad & Javad Ranjbarzadeh. "A Study of the Legal Dimensions of Alternative Floating Launches (Wooden Boats) in the Persian Gulf" *Journal of Legal Research* 21, no. 50 (August 22, 2022): 69-100.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

E x t e n d e d A b s t r a c t

In this brief article, while we will deal with the issue that new methods of international and even domestic transportation of goods need a re-creation and it is necessary to build a new vessel with up-to-date facilities and needs, of course, with a serious view of natural conditions., Geographical and climatic of the Persian Gulf, Oman Sea and Arabian Sea basin to replace the old wooden vessels, Its legal aspects are considered both in terms of defining the ship from the perspective of other countries in the region and in the field of international law and regulations, especially the rules and legal requirements of the Islamic Republic of Iran. There is no doubt in this change that several legal factors will be involved in starting the operation of this new vessel from the time of its design to construction and operation, and it is necessary to define this vessel internationally in order to accept it in foreign ports. And more importantly, the registration of intellectual property of this new vehicle in the transnational field to be recognized as a spiritual work for the Islamic Republic of Iran and to provide its designers with the possibility of legal-economic benefits. In this article, we have tried to use the legal rules and technical requirements of the vessel as much as possible, which should replace the current motor launches in the Persian Gulf and Oman Sea basin in the future, and by examining the legal rules and requirements. , Administrative and technical countries in the Persian Gulf and the Sea of Oman to new floating builders and designers who, due to their technical-engineering expertise, pay less attention to its legal aspects (because this issue has little to do with them and it is necessary to And should not be provided by people familiar with the science of law, especially international law, for guidance in design and construction) for legal guidance and advice. For this reason, we have tried to introduce the ship legally, to define it in the maritime law of the Persian Gulf countries, which is the main place of activity of the new ship. In addition, while introducing the classification institutions, we should evaluate some of the legal requirements and mandatory standards on the subject under discussion. Also, because the registration and flag of ships is one of the most important issues in maritime law, special legal issues should be considered regarding the registration of new ships, as much as possible that in the writing of scientific articles it is necessary to observe the summary so as not to cause ambiguity and incomprehensibility of the material, has been addressed briefly and usefully. In view of the above, it can be concluded that when the shipowner intends to register it, in accordance with the existing rules and regulations required to a seagoing vessel in accordance with the necessary certificates and licenses, the conditions for registration, flag and readiness to earn a trip to the sea. This means that the vessel is in good

condition, both nationally and internationally, to operate in proportion to the degree to which it is assigned (activity in coastal, offshore or oceanic waters); Enter all authorized ports in other countries. One of the main conditions for ports of non-flagged countries, in addition to the registration and ownership document of the ship, which indicates its flag, is the existence of a certificate issued by the classification association. Depending on the nature and validity of the issuer of certificates, it can be accepted by that country according to the standards and technical regulations applied in its ports or not. Therefore, the reputation and credibility of rating agencies in accepting vessels under its class in ports of non-flagged countries is one of the important issues that need to be seriously considered. For this reason, it is necessary to design and build a new ship to meet the items and requirements that the world's top classification association care about. This is because some countries may at times make the entry of vessels into their inland waters conditional on having certain mandatory standards that only the top ten institutions in the world have accepted. These are also important for allowing other countries to employ their national engineers and staff on the new ship.



بررسی ابعاد حقوقی شناور جایگزین موتورلنج‌ها در خلیج فارس

خداداد خدادادی دشتکی^۱ جواد رنجبرزاده^۲*

۱. استادیار، گروه حقوق، دانشکده حقوق و علوم اجتماعی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

Email: khodadadi.kh@pun.ac.ir

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم اجتماعی، دانشگاه پیام نور (واحد پاکدشت)، تهران، ایران.

* نویسنده مسئول: Email: R9171709686@Gmail.com

چکیده:

در این مختصر نوشتار ضمن آنکه به این موضوع خواهیم پرداخت که شیوه‌های نوین حمل‌ونقل بین‌المللی و حتی داخلی کالا نیازمند یک بازآفرینی است و لازم است تا شناور جدیدی با امکانات و نیازهای به‌روز البته با امان نظر جدی به شرایط طبیعی، جغرافیایی و اقلیمی حوزه دریایی خلیج فارس، دریای عمان و دریای عرب جایگزین لنج‌های چوبی قدیمی گردد، ابعاد حقوقی آن نیز هم در خصوص تعریف کشتی از منظر دیگر کشورهای منطقه و هم در زمینه حقوق و قواعد بین‌المللی به ویژه قواعد و الزامات قانونی جمهوری اسلامی ایران، مورد توجه قرار گرفته و پیرامون آن بحث می‌گردد. در این تغییر جای شکی نیست که عوامل حقوقی متعددی برای شروع به کار این شناور جدید از زمان طراحی تا ساخت و بهره‌برداری آن دخیل خواهند بود و لازم است تا برای پذیرش

کپی‌رایت و مجوز دسترسی آزاد:



کپی‌رایت مقاله در مجله پژوهش‌های حقوقی نزد نویسنده (ها) حفظ می‌شود. کلیه مقالاتی که در مجله پژوهش‌های حقوقی منتشر می‌شوند با دسترسی آزاد هستند. مقالات تحت شرایط مجوز 4.0 Creative Commons Attribution Non-Commercial License منتشر می‌شوند که اجازه استفاده، توزیع و تولید مثل در هر رسانه‌ای را می‌دهد، به شرط آنکه به مقاله استناد شود. جهت اطلاعات بیشتر می‌توانید به صفحه سیاست‌های دسترسی آزاد نشریه مراجعه کنید.



پژوهش‌های حقوقی



نوع مقاله:
پژوهشی

DOI:

10.48300/JLR.2021.290097.1675

تاریخ دریافت:
۲۱ خرداد ۱۴۰۰

تاریخ پذیرش:
۲۷ تیر ۱۴۰۰

تاریخ انتشار:
۳۱ مرداد ۱۴۰۱



آن در بنادر کشورهای خارجی اقدام به تعریف این شناور در سطح بین‌المللی گردد و مهم‌تر از آن ثبت مالکیت معنوی این وسیله نقلیه جدید در حوزه فراملی است تا هم به عنوان یک اثر معنوی برای کشور جمهوری اسلامی ایران شناخته گردد و هم برای طراحان آن امکان بهره‌مندی حقوقی - اقتصادی فراهم گردد.

کلیدواژه‌ها:

لنج، کشتی، حقوق دریایی، ثبت کشتی، تابعیت کشتی، سازمان بین‌المللی دریانوردی، مالکیت معنوی، مالکیت صنعتی.

حامی مالی:

این مقاله هیچ حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان:

جواد رنجبرزاده: مفهوم‌سازی، روش‌شناسی، استفاده از نرم‌افزار، تحلیل، تحقیق و بررسی، منابع، نوشتن - پیش‌نویس اصلی، نوشتن - بررسی و ویرایش، تصویرسازی، مدیریت پروژه.
خداداد خدادادی دشتکی: روش‌شناسی، اعتبار سنجی، نظارت بر داده‌ها، تصویرسازی، نظارت.

تعارض منافع:

بنابر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

استناددهی:

خدادادی دشتکی، خداداد و جواد رنجبرزاده. «بررسی ابعاد حقوقی شناور جایگزین موتورلنج‌ها در خلیج فارس». مجله پژوهش‌های حقوقی، ۲۱، ش. ۵۰ (۳۱ مرداد ۱۴۰۱): ۶۹-۱۰۰.

مقدمه

به تبع دگرگونی‌ها و تحولات شگرفی که در زندگی بشر روی می‌دهد، ناگزیر شیوه زندگی، خلق و خوی، خواسته‌ها و داشته‌های او نیز متحول می‌شود و پایه‌های پیشرفت تکنولوژی، ابزار، وسایل و تجهیزاتی که مورد استفاده‌اش قرار می‌گیرند نیز تغییر می‌کند به گونه‌ای که در بسیاری از مواقع ابزار و وسایل قدیمی کاربرد خود را از دست می‌دهند و استفاده از آنها ناممکن می‌گردد. به عنوان مثال اگرچه هنوز نیز بسیاری از خودروهای پرکاربرد دهه‌های ۳۰ تا ۷۰ میلادی را می‌توان در برخی از نمایشگاه‌ها و یا آثار مجموعه‌داران و علاقه‌مندان به آنها پیدا نمود اما استفاده روزمره از آنها به دلیل سرعت کم، عدم ایمنی لازم و عدم تطابق آنها با قوانین جدید ترافیکی و ایجاد اختلالی که در نظام عبور و مرور به وجود می‌آورند ممنوع بوده و یا محدود و مشکل شده است به نحوی که می‌توان آنها را فاقد کارایی و کاربرد مفید دانست. با اینکه با روی کار آمدن انواع کارت‌های حافظه دیجیتال به ویژه در ذخیره و پخش فایل‌های صوتی عملاً نوارهای کاست قبلی کارایی و کاربرد خود را از دست داده‌اند.

این موضوع به خصوص در زمینه حمل و نقل با توجه به اهمیت فوق‌العاده آن در زندگی بشر بیش از هر چیز دیگری مشهود است. قطارهای بخار قبلی جای خود را به ترن‌ها و لوکوموتیوهای دیزلی و حتی برقی جدید داده‌اند و کشتی‌های بخار یا بادبانی چند دهه قبل اکنون تبدیل به غول‌های آهنینی شده‌اند که در مقابل سهمگین‌ترین توفان‌های اقیانوسی خم به ابرو نمی‌آورند.

تغییرات در سبک و سیاق زندگی به ویژه در اختراع و ساخت وسایل جدید و گوناگون چنان در زندگی بشر امروزی ملموس شده و در همه زمینه‌های زیست او تأثیر نهاده‌اند که هر چه جوامع انسانی از پذیرش یا دستیابی به این ابزار جدید به دور بماند، به همان میزان از قافله تمدن بشری به دور مانده و به عنوان جامعه‌ای عقب‌مانده ناگزیر خواهد بود یوغ استیلای سایر جوامع بهره‌مند را بر گردن نهد. موتورلنج‌های موجود در بنادر و جزایر خلیج فارس به ویژه در حوزه سرزمینی ایران، یکی از این وسایل است که بنا به قدمتی که دارد، از یک سو به عنوان بخشی از هویت تاریخی کشور محسوب می‌شود و هنوز هم مورد اقبال مردم جنوب است و از سوی دیگر بنا به تحولات تکنولوژی، شیوه‌های حمل و حتی نوع کالاهای مصرفی جامعه که می‌باید با این وسیله نقلیه حمل و جابه‌جا شوند، دست به دست هم داده تا به‌روزرآوری و بازآفرینی شناوری جدید برای جایگزینی آن ضروری گردد و در این نوشتار سعی شده از منظر حقوقی ملی و بین‌المللی به موضوع پرداخته شود.

۱- موتور لنج، شناور پر کاربرد در بنادر شمالی خلیج فارس و دریای عمان

یکی از این تغییرات مهم و شگرف را می‌توان در پیشرفت عظیم تکنولوژی در حوزه ساخت و به‌کارگیری انواع شناورهای دریایی جست‌وجو نمود تا آنجایی که این تغییرات باعث گردیده تا هزینه‌های حمل و نقل به نسبت سال‌های نه‌چندان دور به شدت کاهش یافته و در آن واحد حجم بسیار بزرگ و غیرقابل‌باوری برای انسان‌های پیشین را در زمانی بسیار کوتاه از شمال به جنوب و

از شرق به غرب کره زمین انتقال دهد. اما نایب‌ترین این مهم را از نظر دور داشت که برخلاف سایر وسایل نقلیه که معمولاً در تمامی نقاط دنیا به یک شکل و فرم امکان تردد و قابلیت استفاده مشابه دارند شناورهای دریایی بنا به وضعیت اقلیمی و جغرافیایی مناطق مختلف جهان نمی‌توانند با شکل فرمی یکسان همانند خودروهای سبک و سنگین تردد و قابلیت استفاده مطلوب داشته باشند. به طور معمول هر منطقه جغرافیایی از نوعی خاص و تا حدودی سنتی مخصوص به خود استفاده می‌کند. در خلیج فارس نیز شناور معمول و سنتی موجود، موتورلنج نامیده می‌شود.

این شناور از هزار سال پیش تاکنون علی‌رغم تغییرات بسیار چشم‌گیر در سایر وسایل مورد استفاده انسان به ویژه در زمینه حمل‌ونقل دریایی من جمله استفاده از کانتینرهای فلزی همچنان بدون تغییرات جدی در شکل و کارایی مورد استفاده قرار می‌گیرد و به‌جز اینکه نیروی محرکه آن از حالت عمودی (دکل و بادبان) به حالت افقی (شفت و پروانه) تغییر یافته هیچ تغییر جدی دیگری را به خود ندیده و همین عامل سبب گردیده تا عملاً کارایی خود را از دست داده و با کمترین بازده اقتصادی در اقتصاد پویا و متحول قرن حاضر همچنان به عنوان جدی‌ترین وسیله حمل‌ونقل بین‌المللی کشور در بنادر کوچک جنوبی جولان دهد.

۲- ضرورت‌های اقتصادی - اجتماعی موجود در استفاده از موتورلنج‌ها

تکنولوژی، فیزیک و نوع شناوری موتورلنج‌های موجود در بنادر جنوبی ایران هیچ‌سختی با کاربرد و شیوه‌های حمل‌ونقل و تجارت امروزی موجود در دنیا حتی کشور خود ما که هنوز به اجبار از این وسیله استفاده می‌کنند، ندارند. شناورهای چوبی فعال که هم‌اینک با نام موتورلنج در تمامی بنادر کشورمان مشغول فعالیت‌اند مربوط به قرن‌ها پیش‌اند که تنها تغییر و تحول بنیادین آنان تبدیل دکل‌های بادبانی به موتورهای دیزلی بوده است و چه بسیاراند تاجران که در بندر مقصد مال‌التجاره خود را خیس و آبکش شده تحویل گرفته یا در قعر دریا به صورت جلسه غرق شناور اکتفا نموده‌اند. «کاربردهای اصلی لنج حمل بار، صیادی و حتی بعضاً حمل مسافر می‌باشد. در گذشته نظارت بر فعالیت موتورلنج‌ها وجود نداشته است. این صاحب لنج بود که باید هر ریسکی را می‌پذیرفت و آن صاحب کالا و مسافر بود که ریسک از دست دادن جان و مال خود را باید می‌پذیرفت. امروزه به دلیل وضعیت بهتر فنی و تخصصی سازمان بنادر و کشتی‌رانی، نظارت‌های لازم در طول ساخت لنج و سپس کنترل آن به هنگام دریانوردی صورت می‌گیرد.»^۱

با توجه به قدمت تکنولوژی موتورلنج‌های چوبی و حتی فایبرگلاس همچنین تجهیزات به‌کاررفته در آنها چه از لحاظ اسکان و امنیت سرنشینان چه از لحاظ اطفای حریق و امکانات ماندگاری در دریا این‌گونه شناورها از لحاظ امنیت مناسب سفرهای دریایی از بنادر شمالی خلیج فارس به کشورهای همچون امارات و عمان و حتی کویت که از نظر مسافت نزدیک است، نمی‌باشند و از نظر حمل‌ونقل

۱. حمید زراعتگر و مصباح سایبانی، «بررسی و مطالعه خصوصیات لنج چوبی موجود و پیشنهاد شناور جایگزین» (مقاله ارائه شده در پنجمین دوره همایش صنایع دریایی ایران، تهران، ۱۳۸۲/۰۵/۲۱)

و ظرفیت بارگیری نیز با در نظر گرفتن سوخت مصرفی زمان طولانی دریانوردی، هزینه‌های بندری و ملوانی و غیره مقرون به صرفه نمی‌باشند. در سال‌های اخیر که به یمن پیشرفت علوم و تکنولوژی موتورهای دیزلی پر قدرت تر و درعین حال کم حجم تر شده‌اند اکثر لنج‌های دویست الی سیصد تن قابلیت بارگیری دارای موتورهایی با نیروی خروجی ۱۰۰۰ الی ۱۲۰۰ اسب بخار هستند که همین قدرت با توجه به استهلاک و میزان مصرف سوخت قادرند کشتی‌هایی با قابلیت بارگیری ۱۵۰۰ الی ۲۰۰۰ تن یعنی حدود ده برابر بیشتر از ظرفیت لنج‌ها به حرکت و فعالیت درآورد. با وجود این موضوع آبخور و فیزیک تحتانی آنها (بیس) هم به شدت قدرت مانور به خصوص در مورد پهلوگیری در اسکله‌های محدود بندری چون گناوه و دیلم و سایر بنادر مشابه را کاهش می‌دهد. اگر از دیرباز این بنادر محل فعالیت لنج‌ها بوده‌اند باید یادآور شد که ابعاد بدنه و حجم آنها که ظرفیت بزرگ‌ترین‌شان به ندرت به ۱۰۰ الی ۱۵۰ تن می‌رسید بسیار کمتر از لنج‌های امروزی بوده‌اند و شناورهای چوبی جدیدی که طی این چند سال بی‌هیچ توجه فنی و اقتصادی از کشور پاکستان وارد شده‌اند از نظر تناژ بارگیری و ابعاد دو برابر لنج‌های قدیمی‌اند اما همچنان از نظر اقتصادی نمی‌توانند راندمان کاری لازم را به دست آورند.

استمرار فعالیت موتور لنج‌ها علی‌رغم عدم بهره‌وری مناسب آنها تنها، نبود جایگزین مناسبی برای آنان بوده که اهالی بنادر همچنان ناچار به استفاده از آنها با وجود گسترش روزافزون علوم و تکنولوژی می‌باشند.

با عنایت به موارد فوق‌الذکر اینک مسئولین و متصدیان امر با به کارگیری نیروهای متخصص و ایجاد ارتباط بین دانشگاه و صنعت پس‌زمینه‌ها و زیرساخت‌های مورد نیاز جهت طراحی شناوری جدید برای جایگزینی لنج‌ها را فراهم آورده‌اند و در صدد طراحی شناور جدیدی هستند به گونه‌ای که شناور جدید نواقص موتور لنج‌ها را نداشته و برخی خصوصیات مزاحم شناورهای فلزی فعلی مانند حجم و ابعاد اضافی، آبخور زیاد، قدرت مانور کم در بنادر کوچک را حذف نمایند و توانایی فعالیت چندگانه یعنی امکان انجام برخی فعالیت‌های لندینگ کرافت‌ها (آبخور کم، پهلوگیری ساده‌تر و عرشه و رمپ مشابه لندینگ) و دوبه‌ها (داشتن خن) را داشته و آنها را به بوتراستر (پروانه سینه) که قدرت مانور در بنادر کوچک را افزایش می‌دهد مجهز نمایند. در صورت طراحی شناوری با خصوصیات بالا می‌توان به جرأت اذعان داشت که با عنایت به مشابهت آنها از نظر فعالیت با لنج‌ها، قیمت کمتر به نسبت کشتی‌های فلزی فعلی و امکان حضور در بنادر مورد بحث با استقبال بی‌نظیری مواجه گردد و فضای فعالیت و کسب و کار در بنادر را به وضعیتی مطلوب و سودآور بدون نیاز به یارانه‌های دولتی تغییر دهد. علاوه بر این مسأله می‌تواند سهم مهمی در رونق صنعت به خصوص صنایع دریایی را در استان به خود اختصاص دهد. شرایطی که در وضعیت رکود صنعتی فعلی می‌تواند برای اقتصاد کشور مشمّر ثمر باشد.

۳- تعریف کشتی

با وجود کاربرد زیاد کشتی یا به عبارتی تنوع شناورهای دریایی ساخته شده به دست انسان و اینکه در

محاوره‌های عمومی نامی آشنا و شاید هم استفاده شده باشد، از نظر علمی و اصولی بیان یک تعریف دقیق از آن ساده نخواهد بود. این مشکل از آنجا ناشی می‌شود که افراد و گروه‌های کاری بسیار متفاوتی با کشتی و کشتی‌رانی سر و کار دارند و هر گروه بنا به ضروریات شغلی، حرفه‌ای و یا حتی علمی، همین‌طور نحوه و چگونگی کار و فعالیتی که با آن دارند، تعریف خاصی از کشتی ارائه داده‌اند. بازرگانان از آن به عنوان وسیله نقلیه، مالک، فرمانده و خدمه از آن به عنوان وسیله امرار معاش و حتی زیستگاه، سازمان‌ها و نهادهای فنی، اداری و حقوقی از آن با عبارات و سیاق فنی و حقوقی و بالاخره گروه معماران و سازندگان کشتی از آن با تعبیری از شیوه ساخت، جنس بدنه و یا شکل و فرم ظاهری یاد می‌کنند. همین است که ما در این مختصر نوشتار بنا به هدفی که در تدوین داریم به ناچار باید از دو بُعد فنی و حقوقی آن را تعریف نماییم.

۳-۱- تعریف فنی

مهندسان و معماران کشتی بر اساس اصل شناوری اجسام بر روی آب یا قانون ارشمیدس^۲، کشتی‌ها را غالباً با عنوان کلی «شناور»^۳ می‌نامند و آن را بر مبنای حرکت و شناور بودن آنها در آب‌های محدود مانند دریاچه‌های داخلی و بین‌المللی، رودخانه‌ها و دریاها و اقیانوس‌ها، تعریف می‌کنند. از نظر یک مهندس معمار که قرار است کشتی را طراحی نماید، کشتی وسیله‌ای است که بتواند یک «بار مرده»^۴ مشخص را در زمانی معقول در خود بارگیری کند و به کمک از بدنه قابل اطمینان خود از دیدگاه دریانوردی، در سرعتی از پیش تعیین شده و در حیطه‌ی یک برد دریایی مفروض با کمترین هزینه ممکن آن را جابه‌جا کند و از جانمایی عمومی مناسبی برای حمل‌ونقل بار برخوردار باشد.^۵ تنها تعریف فنی ارائه شده در قانون دریایی ایران در ماده یک آن است که ظرفیت غیرخالص کشتی قابل ثبت را ۲۵ تن عنوان نموده است.^۶

سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران، در کتابچه تعرفه‌های مرتبط بر کشتی و کالا در بنادر جمهوری اسلامی ایران منتشره در سال ۱۳۹۱ از کشتی با عنوان کلی شناور یاد نموده و آن را چنین تعریف کرده است: «شناور: به هر وسیله نقلیه‌ای که قابلیت دریانوردی در کلیه آب‌های مجاز را داشته باشد شناور می‌گویند.»^۷

۳-۲- تعریف حقوقی

موضوع مورد بحث هنگامی سخت‌تر می‌شود که درمی‌یابیم کشورهای متفاوت و علی‌الخصوص سازمان‌ها و کنوانسیون‌های مختلف بین‌المللی نیز بر اساس رویکردی که پیرامون سیاست‌های

2. Archimedes' Principle

3. Vessel

4. Deadweight

۵. محمد رضا خدمتی، مترجم، طراحی و عملکرد کشتی (تهران: انتشارات دانشگاه امیرکبیر، ۱۳۸۹)، ۱.

۶. منصور پورنوری، حقوق دریایی در دادگاه دریایی (تهران: انتشارات مهد حقوق، ۱۳۸۳)، ۱۷.

۷. نک: کتابچه تعرفه‌های مرتبط بر کشتی و کالا در بنادر جمهوری اسلامی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۱، ۱۳.

عمومی و کلی یا اهداف سازمانی خود داشته‌اند تعبیر و تفسیر به نسبت متفاوتی از کشتی ارائه داده‌اند.

۳-۲-۱- جمهوری اسلامی ایران

در قانون دریایی ایران تعریف خاصی از کشتی ارائه نشده که این امر شاید از این جهت باشد که تنوع و تعداد شناورهای دریایی در سال‌های تدوین و تصویب این قانون (سال ۱۳۴۳) به میزان فعلی نبوده و یا اینکه تدوین و تصویب‌کنندگان آن هدف غالی دولت را در قانونمندی سازی شناورهای تجاری و باری می‌دانسته و قصد ورود به سایر کاربری‌های دیگر را نداشته‌اند و از آنجایی که از دیدگاه خود کشتی را وسیله‌ای شناخته شده و معرف اکثریت جامعه می‌دانسته‌اند از تعریف آن در قانون خودداری نموده و در ماده اول قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ بدون ورود به تعاریف معمول در مفاد نخستین مجموعه قوانین که در غالب نهادهای تدوین و تصویب‌کننده قوانین در دنیا مرسوم بوده و هست یک‌راست به بحث تابعیت کشتی ورود نموده و تنها در بند ۴ ماده ۵۲ در فصل چهارم آنکه مربوط به باربری دریایی است با عبارت‌پردازی بسیار کلی و غیرکامل کشتی چنین تعریف شده است. «کشتی به وسیله‌ای اطلاق می‌گردد که برای حمل بار در دریا به کار می‌رود.» هرچند در آیین‌نامه‌ها، بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های اصداری از طرف وزارت راه و ترابری، سازمان بنادر و دریانوردی و هیأت دولت مانند تعریفی که در صفحه قبل عنوان شد، سعی شده تا از کشتی تعریفی واضح‌تر و رساتر ارائه گردد و این خلأ تا حدودی پر شود اما جا داشت تا در اصلاحیه قانون مذکور در سال ۱۳۹۱ با اهمیت بیشتری بدین موضوع نگریده می‌شد، که متأسفانه چنین نشده و همچنان در قانون دریایی از کشتی صرفاً به عنوان وسیله حمل بار نام برده شده است و این نقص همچنان پابرجاست.

۳-۲-۲- جمهوری خلق چین

بند ۱ ماده ۳ قانون کشتی‌های جمهوری چین کشتی را این‌گونه تعریف نموده است: «کشتی، وسیله نقلیه آبی است که افراد یا محموله‌ها را روی سطح آب و یا داخل آب حمل می‌کند، از جمله کشتی مسافری، کشتی باری، قایق ماهیگیری، کشتی مخصوص چندمنظوره، قایق بادبانی و کشتی کوچک»^۸ در این قانون و در بندهای بعدی هر یک از کشتی‌های اشاره شده در این بند به طور جداگانه تعریف شده‌اند.

۳-۲-۳- امارات متحده عربی

از آنجایی که غالب شناورهای فعال در بنادر جنوبی قلمرو جمهوری اسلامی ایران به بنادر مختلف در خلیج فارس خصوصاً «بندر دبی»^۹ تردد می‌نمایند، شناخت تعریف قانونی کشور امارات متحده عربی از شناور یا کشتی بی‌فایده نخواهد بود. ماده ۱۱ قانون دریایی امارات متحده عربی مصوب ۱۹۸۱

8. "Laws and regulations database of the republic of China", 2021-03/21, accessed www.law.moj.tw.

9. Dubai

میلادی کشتی را این‌گونه تعریف نموده است: «کشتی به هر تأسیساتی گفته می‌شود که بدون توجه به قدرت، بار یا هدف ناوربری در ناوربری دریایی فعالیت می‌کند یا آماده کار است.»^{۱۰}

۳-۲-۴- کویت

تعریف حقوقی این کشور از کشتی به دو جهت برای ما مفید است، اول آنکه به بنادر شمال غربی ایران یعنی آبادان و خرمشهر بسیار نزدیک است و انواع کشتی‌های تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران به منظور تأمین مصالح و مواد مصرفی آن کشور همچنین تجارت خرد، تردد زیادی به بنادر آنجا دارند و دیگر آنکه، از نظر موقعیت جغرافیایی و اقلیمی سواحل و بنادر آن کشور برخلاف امارات متحده عربی و قطر همسانی و مشابهت بیشتری با بنادر ایرانی خلیج فارس به دلیل جریان سیال ماسه‌های ساحلی دارند.

ماده یک قانون تجارت دریایی مصوب سال ۱۹۸۰ میلادی، کشتی را این‌گونه تعریف نموده است: «طبق مفاد این قانون، کشتی هر تأسیساتی است که برای ناوربری مناسب باشد و به طور معمول کار کند یا اینکه هدف آن کار در ناوربری دریایی باشد، حتی اگر به سود نباشد. لوازم جانبی کشتی که برای بهره‌برداری از آن لازم است، بخشی از آن محسوب می‌شود.»^{۱۱}

۳-۲-۵- قطر و بحرین

سیاق عبارات و حتی جمله‌بندی تعریف کشتی در قانون دریایی این دو کشور، دقیقاً مشابه کویت می‌باشد.

۳-۲-۶- عمان

ماده ۹ قانون دریایی دولت عمان کشتی را این‌گونه تعریف نموده است: «کشتی هر تسهیلاتی است که به طور معمول در ناوربری دریایی فعالیت می‌کند یا آماده کار است و شامل تمام پیوست‌ها و شاخه‌های لازم برای سرمایه‌گذاری آن است.»^{۱۲}

بنا بر آنچه در مفاد قانونی کشورهای یاد شده در بالا پیداست، این کشورها در تعریف کشتی ابعاد، نوع کاربری، تناژ و یا هدف از آن را چندان مد نظر قرار نداده و از جنس بدنه، نوع نیروی محرکه و ... ذکری به میان نیاورده‌اند. به عبارتی هدف قانونگذار شمولیت قانون دریایی به هر وسیله‌ای است که به هر ترتیب و برای هر منظوری امکانات دریانوردی را داشته باشد.

در قانون دریایی جمهوری اسلامی نیز با وجود کلی بودن تعریف ذکر شده در ماده ۵۴ و با اینکه

10. "Government of Ras Khaimah; public prosecution Department", 2021/03/14, accessed www.rakpp.rak.ae.

۱۱. «وبسایت حقوقی؛ قطره»، دسترسی در ۱ فروردین ۱۴۰۰،

www.almeezan.qa/LawPage.aspx?id=104

۱۲ «وبسایت حقوقی؛ بحرین»، دسترسی در ۱ فروردین ۱۴۰۰،

www.bahrainlaw.net/post5405.html.

با ذکر واژه خاص «بار» در سیاق عبارت قانونی، از حمل مسافر و یا دومنظوره بودن کشتی (هم بار و هم مسافر) یاد نشده است. می‌توان نتیجه گرفت که تعریف حقوقی کشتی در قانون دریایی ایران بسیار ناقص بوده و نیاز مبرمی به اصلاح دارد. هرچند که این نقص در مصوبات متعدد هیأت دولت و بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های اصداری نهادهای ذی‌صلاح دولتی تا حد معقولی مرتفع گردیده است.

۴- تابعیت کشتی

کشتی را می‌توان بزرگ‌ترین و درعین‌حال مجهزترین سازه متحرک دست بشر نامید و چون متحرک است و قابل جابه‌جایی بر اساس ماده ۲۱ قانون مدنی^{۱۳} جزء اموال منقول محسوب می‌گردد و این روال در اکثر قریب به اتفاق کشورها نیز رعایت شده و در تقسیم اموال به منقول و غیرمنقول، کشتی‌ها در حکم منقول قرار گرفته و در حوزه حقوق بین‌الملل خصوصی امری بدیهی و شناخته شده محسوب می‌گردد.

اما باید توجه داشت که این مال منقول معمولاً در مسیرهای دریایی سیر می‌کند که از نظر قلمرو حاکمیتی، سیاسی و جغرافیایی دارای اختلافات متعددی می‌باشند و وجود چنین تعددی در مرزهای سرزمینی به ویژه در دریاها، اقیانوس‌ها، آبراهه‌های بین‌المللی، تنگه‌ها و مسیرهای دریایی محاط شده توسط کشورهای مجمع‌الجزایری به معنای تنوع و گوناگونی قدرت حاکمیت، تفاوت‌های سیاسی - اجتماعی و مهم‌تر از همه حقوقی است که باعث می‌شود چنانچه راه‌حل معینی برای رفع این تضادها در سطح بین‌المللی اندیشیده نشود، مشکلات حقوقی - سیاسی سبب ایجاد اختلال در نظم عمومی بین‌المللی به ویژه در زمینه حمل‌ونقل و به تبع آن تجارت و اقتصاد بین‌الملل گردد.

علاوه بر آن دولت‌ها تنها بر بخشی از دریاها که در قلمرو سرزمینی‌شان هستند حاکمیت داشته و قادر به اعمال قوانین ملی، دستورالعمل‌ها، نظارت‌ها و کنترل‌های حاکمیتی خود هستند و در محدوده دریاها آزاد که تحت سیطره هیچ نظام سیاسی ملی و محلی نیست؛ اینکه کدام قانون و کنترلی بر کشتی‌ها اعمال شود موضوع مهم و حساسی بوده که در قبل از جنگ جهانی اول باعث ایجاد کشمکش‌های حقوقی - سیاسی متعددی گردیده است. نمونه بارز چنین کشمکش‌هایی اعلامیه پاناما ۱۹۳۹ بود. «در آغاز جنگ دوم جهانی، کشورهای آمریکای جنوبی در حقوق موضوعه خود سعی بر آن نمودند تا قلمرو مخاصمه در دریای آزاد را محدود سازند. این کوشش سرانجام به نتیجه رسید و اعلامیه پاناما مورخ ۳ اکتبر ۱۹۳۹ که در کنفرانسی مرکب از ۲۱ کشور آمریکایی تهیه شده بود، صادر گردید.»^{۱۴}

۱۳. انواع کشتی‌های کوچک و بزرگ و قایق‌ها و آسیاها و حمام‌هایی که در روی رودخانه و دریاها ساخته می‌شود و می‌توان آنها را حرکت داد و کلیه کارخانه‌هایی که نظر به طرز ساختمان جزء بنای عمارتی نباشد داخل در منقولات است ولی توقیف بعضی از اشیای مزبوره ممکن است نظر به اهمیت آنها موافق ترتیبات خاصه به عمل آید.
۱۴. محمد رضا ضیایی بیگدلی، حقوق جنگ. حقوق بین‌الملل مختصات مسلحانه (تهران: نشر دانشگاه علامه - طباطبایی، ۱۳۹۷)، ۱۱۵.

مناطق آزاد دریایی با اصل میراث مشترک بشریت تعریف می‌شود.^{۱۵} بند ۱ ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاهای^{۱۶} اشعار می‌دارد که دریاهای آزاد بر همه دولت‌ها اعم از ساحلی یا بدون ساحل، باز است و صرفاً حقوق بین‌الملل من‌جمله حقوق بین‌الملل دریاهای آزاد بر آن محدوده‌ها اعمال می‌شود. بنابراین اعمال صلاحیت بر کشتی‌ها در دریاهای آزاد نیازمند وجود زمینه‌های قانونی همگونی است که بتواند در سراسر دنیا بر کشتی‌ها بار گردد و این کار جز با اعمال حاکمیت قانونی کشوری که بر اساس مدلول قانون ملی آن کشور مالک کشتی اجازه یافته تا پرچم آن کشور را بر فراز مال منقول خود بیافزاند مقدور نمی‌گردد.^{۱۷} هرچند در برخی موارد و بر اساس منافع سیاسی یا اقتصادی و یا هر دو، در شرایط خاصی مثل وضعیت جنگی، به طور موقت می‌توان با رضایت کشور دیگری توأماً علاوه بر پرچم کشور ثبت کشتی، پرچم کشور دیگری را نیز برافراشت. مانند برافراشتن پرچم آمریکا توسط کشتی‌های کویتی در برهه‌ای از زمان جنگ ایران و عراق.^{۱۸}

«تابعیت» اصطلاحی است که برای تعریف رابطه حقوقی بین یک کشور و کشتی‌ای که مجاز به برافراشتن پرچم آن است، به کاررفته است. این مفهوم، از اصل آزادی دریاهای ناشی می‌شود و نشان‌دهنده این موضوع است که اطمینان حاصل شود؛ کشتی [مطابق قوانین کشور صاحب پرچم و کنوانسیون‌های بین‌المللی که آن کشور به آنها پیوسته است]، مسؤولیت‌های بین‌المللی خود را انجام می‌دهد.^{۱۹}

اگرچه برخی بر این باور بودند که صلاحیت اعمال حاکمیت کشور صاحب پرچم بر کشتی می‌تواند آن را به صورت «سرزمینی شناور» درآورد، یعنی کشتی قسمتی از خاک کشور صاحب پرچمش است که در دریا شناور است. اما با توجه به اینکه در برخی مواقع کشتی‌های نظامی بیگانه می‌توانند کشتی‌های تجاری را بازرسی نمایند و همچنین هنگامی که کشتی تجاری در قلمرو آب‌های داخلی و دریای سرزمینی کشور دیگری وارد شد به‌جز امور مربوط به روابط خدمه و امور درونی کشتی تحت حاکمیت دولت ساحلی قرار می‌گیرد و باید ضوابط و فرامین آن دولت را مراعات نماید، کاربرد این اصطلاح امروزه تا حدود زیادی منسوخ شده است.^{۲۰}

با توجه به اینکه قوانین مصوب و اجرایی اتحادیه اروپا همچنین پیمان‌ها و معاهدات بین‌المللی، بر قوانین عادی کشورهای عضو اتحادیه اروپا ارجحیت دارند، در خصوص ثبت و اعطای تابعیت به کشتی‌ها قانون و قاعده خاصی وجود ندارد و این امر بر عهده کشورهای عضو نهاده شده است تا

۱۵. آرمین طلعت، مترجم، *حقوق بین‌الملل دریاهای شناور* (تهران: موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، ۱۳۹۵)، ۲۴۳.

16. Convention on the law of the sea

17. See: Margaret G. Wachenfeld. "Reflagging Kuwaiti Tankers: A U.S. Response in the Persian Gulf" *Duke Law Journal* 174-202 (1988), <https://scholarship.law.duke.edu/dlj/vol37/iss1/11>.

18. Rebecca M.M Wallace, *International Law* (London: Sweet & Maxwell, 2005), 163.

19. Julie Mertus, "The Nationality of Ships and International Responsibility: The Reflagging of the Kuwaiti Oil Tankers", *Denv. J. Int'l L. & Pol'y* 17(1988); 207.

۲۰. طلعت، پیشین، ۲۴۸.

قوانین مصوب خود در مورد ثبت و تابعیت کشتی‌ها اعمال نموده و علاوه بر آن، قوانین و مقررات دیگر کشورهای عضو را نیز مراعات نمایند. این مورد با توجه به اصل متاتیس - متاندیس^{۲۱} این گونه توجیه می‌شود؛ «از آنجایی که کنوانسیون‌های بین‌المللی امضا شده توسط کشورهای عضو، منافاتی با قواعد اتحادیه اروپا ندارند و تأسیس حق در هر یک از کشورهای عضو برای همه پذیرفته شده و در همه اتحادیه اجرایی می‌شود، بنابراین در ثبت و کسب تابعیت کشتی‌ها مقررات موجود در هر یک از کشورهای عضو در همه کشورهای بنا بر اصل یاد شده، اعمال می‌شود.»^{۲۲} به همین علت هر کشور عضو اتحادیه اروپا باید بلافاصله پس از ثبت هر کشتی، اسناد و چگونگی ثبت را برای همه اعضا به اشتراک گذارده و ثبت و تابعیت آن را به مانند کشتی ثبت شده در کشور خود به رسمیت بشناسند. بنابراین اگرچه ممکن است فرایندهای ثبت در هر کشور با کشور دیگر متفاوت باشد، اما آثار آن فراگیر و در همه اتحادیه اروپا یکسان در نظر گرفته می‌شود.^{۲۳}

۵- شخصیت حقوقی کشتی

سفرهای کشتی معمولاً طولانی مدت و همراه با مخاطرات زیادی بوده و غالباً مالک کشتی در سفرهای دریایی همراه کشتی سفر نمی‌کند.^{۲۴} بنابراین هزینه‌های مرتبط با سفر را فرمانده یا نماینده مالک و امروزه شرکت‌های بزرگ و کوچکی که به نمایندگی مالک با داشتن شعب و دفاتر گوناگون در بنادر کشورهای متفاوت امور مربوط به نمایندگی کشتی را به انجام می‌رسانند، بر عهده دارند و از آنجایی که این افراد به جز موارد استثنایی که در زمره حقوق ممتاز دریایی و به ضرورت صورت می‌گیرند، هزینه‌ها را به نمایندگی انجام داده و ممکن است توسط مالک تغییر یابند، به همین سبب از دیرباز تأمین‌کنندگان مصارف کشتی در بنادر متفاوت برای کشتی‌های تجاری شخصیت حقوقی قائل شده و بدهی‌ها را به جای اینکه به حساب اشخاص حقوقی یا حقوقی خاصی منظور نمایند به نام خود کشتی ثبت می‌نمودند و این روال به مثابه یک عرف معتبر و شناخته شده تا به امروز که موضوع ثبت و تابعیت کشتی رواج قانونی و سیاسی یافته است همچنان ادامه دارد و می‌توان اذعان داشت که تابعیت کشتی، همچنین ثبت هزینه - درآمدهای آن در دفاتر سایر تجار و یا تأمین‌کنندگان مایحتاج کشتی‌ها به ویژه با داشتن نام منحصر به فرد آن باعث شده تا کشتی نیز مانند بازرگانان

۲۱. یک عبارت لاتین است به معنی، «تغییر دادن چیزهای که باید تغییر کنند.» این عبارت همچنین می‌تواند به معنی «جایگزینی اصطلاحات جدید» باشد. Mutatis mutandis مربوط به تغییراتی است که باید در گزاره‌های مشابه ایجاد شود. به عنوان مثال، این عبارت را می‌توان در یکی از بندهای قرارداد آورد، مانند: «تغییرات پیشنهادی برای قرارداد اول، در تمام قراردادهای دیگر اعمال می‌شود. «توجه خواننده به تفاوت بین یک عبارت و گزاره مشابه اما متفاوت قبلی. این عبارت به مواردی اشاره دارد که به طور کلی یکسان هستند اما بنا به نیاز می‌توانند تغییر کنند. تغییرات در گزاره‌های مشابه مربوط به نکات جزئی مانند نام، عنوان و آدرس طرفین و موارد مشابه است.

22. Vincent Powers, *EC Shipping Law* (London: Lloyds of London Press, 1998), 181.

23. See: Bitia Pourmotamed, "Parallel Registration of Ships" (Master diss., School of Business, Economics and Law, Gothenburg University, 2008)

۲۴. امیر حسین حقیقی و حمید و کیلی، *تحدید مسؤولیت در دعوی دریایی* (تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۴)، ۱۴.

دارای شخصیت مالی - حقوقی و تابعیت باشد که این هر دو عامل را می‌توان ناشی از ثبت کشتی و ویژگی‌های آن دانست.^{۲۵}

۶- ثبت کشتی

ثبت و تابعیت کشتی دو روی یک سکه‌اند و از لحاظ اهمیت به‌مثابه دوقلوهای به‌هم‌پیوسته هستند اگرچه «در مفهوم این دو اصطلاح با هم تفاوت دارند»^{۲۶} تمایز گذاشتن بین آنها سخت و گاهی غیرممکن است. به عنوان مثال در قانون دریایی ایران هرچند که در سیاق عبارت از دو اصطلاح ثبت و تابعیت استفاده گردیده است اما در عمل چنین نیست و مالک کشتی در پس از ثبت آن تنها یک سند به نام سند مالکیت^{۲۷} که در اصطلاح بندر نشینان جنوب به نام «قول» یا «گول» شهرت دارد، اکتفا شده و در خصوص تابعیت کشتی هیچ سند رسمی صادر نمی‌گردد. به عبارتی سند ثبت کشتی هم‌زمان هم بیان مالکیت کشتی و هم تابعیت آن است.^{۲۸}

در حقوق تطبیقی نیز به جز در محدود کشورهای اروپایی چنین روالی مرسوم است و برای کشتی‌ها تنها سند ثبت آن صادر می‌گردد و چون بر اساس همین سند، مالک امکان برافراشتن پرچم کشور صاحب ثبت را دارد، می‌توان کشور صاحب پرچم را کشور صاحب ثبت دانست.

به عبارتی کامل‌تر می‌توان اذعان داشت: «ثبت کشتی، منشأ تقریباً تمامی حقوق و تکالیف مالکان کشتی و کشورهای ثبت‌کننده کشتی به حساب می‌آید.»^{۲۹} ثبت کشتی از مهم‌ترین و موثرترین عامل پیوند بین کشتی و کشور صاحب پرچم نیز قلمداد می‌گردد به‌گونه‌ای که کشتی موردنظر پس از ثبت امکان برافراشتن پرچم کشور ثبت‌کننده را خواهد داشت به همین مناسبت است که بدون ثبت کشتی امکان برقراری ارتباط حقوقی فی‌مابین شخصیت کشتی، مالک و کشور صاحب پرچم وجود نخواهد داشت و به همین دلیل نیز تعیین شرایط ثبت و کسب تابعیت کشتی در حقوق بین‌المللی هم به شکل عرفی و هم موضوعه در اختیار کشور ثبت‌کننده قرار گرفته است. این موضوع هرچند به عنوان موضوعی حساس و پرچالش در مذاکرات مقدماتی کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد^{۳۰} بود اما درنهایت مطابق بند ۲ ماده ۵ آن کنوانسیون مقرر گردید: هر دولتی خودش شرایط اعطای تابعیت و ثبت کشتی‌ها را در قلمرو خودش تعیین می‌کند.

اهمیت ثبت کشتی در حقوق بین‌الملل از چنان اهمیتی برخوردار است که کمیسیون حقوق بین‌الملل بنا به مأموریت مجمع عمومی سازمان ملل متحد وظیفه تدوین کنوانسیون ملل متحد

۲۵. عباس تورانی‌زاده، حقوق کار دریانوردان و تکالیف دولت (تهران: انتشارات اسرار دانش، ۱۳۹۳)، ۷۳.

۲۶. همان، ۷۷.

27. Registration Document

۲۸. مرتضی نجفی اسفاد، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۶)، ۴۶.

۲۹. سجاد عسکری، درآمدی بر قواعد ثبت کشتی‌ها (تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۹)، ۲.

30. Convention on the high seas, 1958

راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها^{۳۱} را بر عهده گرفت که هدف اصلی آن نیز تدوین مقرراتی بود به منظور تعیین شرایط عمومی ثبت کشتی‌ها به ویژه پیرامون برقراری ارتباط واقعی^{۳۲} میان مالکان و اداره‌کنندگان واقعی کشتی با کشور صاحب پرچم یا به عبارتی وجود یک رابطه حقیقی میان ثبت و تابعیت کشتی برای رفع نگرانی‌های موجود در خصوص وجود پرچم‌های مصلحتی کشتی‌ها در آب‌های آزاد هرچند که کنوانسیون مذکور در سال ۱۹۸۶ امضا شد اما به دلیل اینکه نیازمند اعلام پذیرش و یا سند تصویب حداقل ۴۰ کشور یا هر تعداد کشوری که در مجموع ۲۵ درصد از کل تناژ جهانی کشتی‌های ثبت شده را داشته باشند بوده، تاکنون لازم‌الاجرا نشده است.

۷- شرایط ثبت کشتی در ایران

شرایط ثبت و به تبع آن کسب تابعیت کشتی در ایران را می‌توان در تقسیم‌بندی حقوقی شرایط باز و بسته، جزء قوانین بسته نامید و پرچم برافراشته بر کشتی‌های ایران را جزء پرچم‌های مصلحتی^{۳۳} به شمار نمی‌آورند. چراکه از شروط کسب تابعیت ایرانی شناورهای دریایی، داشتن تابعیت ایران مالک برای افراد حقیقی و یا داشتن بیشترین سهم (بیش از ۵۱٪) از سهام اشخاص حقوقی است به‌نحوی که آن شرکت از نظر آرای هیأت مؤسسان، مجمع عمومی و هیأت مدیره قدرت و توان تصمیم‌گیری‌های حقوقی و اداری را برای مدیریت کشتی در اختیار داشته باشد. اصولاً ثبت کشتی در ایران تنها در یکی از سه حال زیر ممکن می‌شود:

- ۱- ثبت دائم
- ۲- ثبت موقت
- ۳- ثبت اجاره‌ای

۱-۷- ثبت دائم

ثبت دائم وقتی است که کشتی ساخت داخل پس از آب‌اندازی و آماده شدن برای بهره‌برداری و کشتی ساخت خارج از کشور اعم از نو یا کار کرده پس از ابطال ثبت قبلی مطابق شرایط آنکه در صفحات آتی بیان می‌گردد، انجام می‌پذیرد. هرچند برخلاف عنوان آنکه دائمی است؛ ثبت کشتی ایرانی تا زمانی استمرار می‌یابد که مالکیت آن به اشخاص حقیقی یا حقوقی غیرایرانی واگذار نشده باشد و یا بنا به دلایلی مانند غرق شدن یا افتادن به دست دزدان دریایی یا اعراض و ابراء مالک از آن بنا به دادخواست سازمان و بنادر دریانوردی یا مالک آن به دادگاه دریایی ابطال نشده باشد.^{۳۴} بنابراین چنین ثبتی در موارد استثنایی یاد شده، هرگز ثبت دائم تلقی نمی‌گردد اما به لحاظ اینکه جز در مواردی خاص حتی با نقل و انتقال ناشی از خرید و فروش آن توسط اتباع ایرانی ثبت اولیه

31. United Nations Conference on Conditions for Registration of Ship, 7 Feb. 1986

32. Real Connection

33. Open Registry

۳۴. پورنوری، پیشین، ۲۳.

همچنان تا پایان عمر کشتی محفوظ می‌ماند، به آن ثبت دائمی گفته می‌شود.

۷-۲- ثبت موقت

وقتی است که کشتی‌ساز شروع به ساختن نموده و حداقل ۱۰ درصد از بدنه کشتی را ساخته باشد (یا به عبارتی کیل‌گذاری نموده) تا زمان آب‌اندازی کشتی و اتمام آزمایش‌های مورد نیاز توسط اداره ثبت شناوران مستقر در ادارات کل بنادر و دریانوردی مرکز استان‌های ساحلی (بندر ثبت کشتی) به نمایندگی از دفتر مرکزی ثبت کشتی‌ها در تهران، انجام شود. به جز این مورد ثبت موقت زمانی انجام می‌شود که یکی از اتباع ایرانی کشتی را در خارج ساخته یا خریداری نموده و قصد دارد تا آن را در ایران به ثبت برساند و لازم است تا بعد از ورود به اولین بندر ایرانی ثبت دائم گردد. از آنجایی که دریانوردی کشتی‌های فاقد ثبت و تابعیت به‌عنوان کشتی‌های سرگردان دارای تبعات حقوقی، اقتصادی و سیاسی متعددی در طول مسیر دریانوردی از مبدأ به مقصد ایران است و فروشنده تمایلی ندارد این کشتی را با ثبت و تابعیت قبلی دریانوردی نماید و برای ثبت در ایران نیز لازم است تا ثبت قبلی ابطال گردد، بنابراین پس از ابطال ثبت قبلی مالک ایرانی می‌تواند با مراجعه به نزدیک‌ترین کنسولگری یا نمایندگی سیاسی دولت جمهوری اسلامی ایران در کشور محل خرید اقدام به دریافت ثبت موقت برای دریانوردی از مبدأ به مقصد هر یک از بنادر ایران نماید به شکلی که این مدت نباید بیش از شش ماه طولانی شود، یعنی ثبت موقت در این‌گونه موارد بیش از ۶ ماه اعتبار ندارد.^{۳۵}

۷-۳- ثبت کشتی‌های اجاره کامل^{۳۶}

به استناد ماده ۱۹۴ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ که اجازه داده تا در صورتی که مواردی در آن قانون و یا سایر قوانین مملکتی پیش‌بینی نشده باشد، ملاک مورد عمل اصول و عرف بین‌المللی باشد. سازمان بنادر و دریانوردی بر اساس دستورالعملی ثبت کشتی‌ها به شکل اجاره کامل یا به اصطلاح کشتی لخت را اجازه داده است.

البته در این خصوص محدودیت‌هایی هم مد نظر قرار گرفته که عبارتند از اینکه اجراکننده باید از اشخاص حقیقی یا حقوقی ایرانی باشد، مدت اجاره کشتی که لازم است به صورت اجاره کامل باشد از دو سال کمتر نباشد و قرارداد اجاره و رضایت مالک مبنی بر ثبت اجاره‌ای آن به تأیید مقامات کنسولی کشور رسیده باشد همچنین کشور ثبت دائمی کشتی نیز بر اساس قوانین ملی خودش چنین اجازه‌ای داده باشد و در نهایت توافق لازم بین کشور صاحب پرچم و جمهوری اسلامی ایران صورت پذیرفته باشد.

لازم به ذکر است که چنین اجازه‌ای برای کشتی‌های ایرانی نیز که به اجاره کامل رفته‌اند وجود دارد. البته مشروط به آنکه ثبت دائم در ایران معلق گردد و امور مربوط به مالکیت، رهن و سایر معاملات و نقل و انتقال آن بر مبنای قوانین ایران باشد. در صورت ثبت اجاره‌ای کشتی ثبت شده

۳۵. همان، ۲۱.

36. Bareboat charter registry in/out

موظف به برافراشتن پرچم کشور ثبت اجاره‌ای خواهد بود. از میان اقسام قراردادهای اجاره کشتی، تنها کشتی‌های اجاره کامل یا در بست نظام خاص ثبت دارند و در مورد سایر انواع قراردادهای اجاره‌ای، اصولاً ثبت مجدد معنایی ندارد.^{۳۷}

۸- مراحل ثبت کشتی در ایران

- ۱- تعیین نام؛
- ۲- تقاضا و درخواست ثبت؛
- ۳- ارائه مستندات مالکیت؛
- ۴- ارائه اظهارنامه ثبت؛
- ۵- ارائه رونوشت از ثبت‌های قبلی در صورت وجود؛
- ۶- معاینه فنی کشتی؛
- ۷- گواهی ساخت؛
- ۸- ثبت در دفتر مخصوص ثبت کشتی‌ها.

۹- شرایط ضروری ثبت کشتی

در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های بعدی پیرامون شرایط و ضوابط اجرایی - حقوقی ثبت کشتی، تشریفات هستند که به ناچار جهت ثبت دائم کشتی باید رعایت شوند که مهم‌ترین آنها عبارتند از^{۳۸}:

- ۱- ارائه گواهی‌نامه‌های فنی و ایمنی؛
- ۲- تابعیت خدمه و کارکنان؛
- ۳- هزینه‌های حق‌الثبت و انجام تشریفات اداری - حقوقی ثبت؛
- ۴- اخذ شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی.^{۳۹}

۱۰- گواهی‌نامه‌های فنی و ایمنی

یکی از شروط اصلی برای تأیید قابلیت دریانوردی و شاهدهی بر استحکام بدنه و تجهیزات آن به منظور دوام و بقا در شرایط نامساعد جوی است. این اسناد که تحت عنوان «گواهی‌نامه‌های قابلیت دریانوردی» شناخته می‌شوند بیانگر آن هستند که کشتی از ابتدای کیل‌گذاری تا آب‌اندازی و حتی شروع به کار همواره در شرایط مطلوبی برای دریانوردی قرار دارد. از مهم‌ترین مسائلی که نیاز به وجود گواهی‌نامه فنی دارند و برای ثبت کشتی لازم است تا گواهی‌نامه معتبری از یکی از مؤسسات مربوطه همراه سایر مدارک کشتی من جمله گواهی ساخت کارخانه سازنده به دفتر مرکزی ثبت

۳۷. عسکری، پیشین، ۱۲۴.

۳۸. همان، ۱۳۴.

- کشتی‌ها ارائه شوند، عبارتند از:^{۴۰}
- ۱- تأییدیه طرح و نقشه‌های ساخت شناور؛
 - ۲- گواهی استحکام بدنه؛
 - ۳- گواهی مربوط به استانداردهای فنی موتورخانه و تجهیزات درون آن؛
 - ۴- گواهی مربوط به استانداردهای فنی تجهیزات ایمنی و برخی تجهیزات مستقر بر روی عرشه؛
 - گواهی مربوط به استانداردهای فنی سیستم‌های ناوبری (امروزه تجهیزات ماهواره‌ای هم به آنها اضافه شده است)؛
 - ۵- گواهی مربوط به استانداردهای فنی - اداری مربوطه به خدمه موردنیاز و تعداد آنها؛
 - ۶- گواهی مربوط به خط شاهین^{۴۱} یا استانداردهای مربوط به بارگیری، تعادل و تناژ کشتی؛
 - ۷- گواهی مربوط به بازرسی‌های دوره‌ای کشتی؛
 - ۸- گواهی مربوط به وضعیت داک و تعمیرات اساسی کشتی؛
 - ۹- گواهی مربوط به استانداردهای زیست‌محیطی برای برخی از انواع خاصی از کشتی‌ها به ویژه تانکرهای دریایی.

۱۱- مؤسسات رده‌بندی، مرجع صدور گواهی‌نامه‌های فنی و ایمنی کشتی‌ها

یکی از مهم‌ترین و درعین حال پایه‌ای‌ترین شرایط برای ثبت کشتی‌ها در هر سه نوع ثبت دائم، موقت و اجاره‌ای در هر نقطه از دنیا، ارائه گواهی‌نامه‌های فنی و ایمنی شناور است که از بدو آغاز عملیات اجرایی شرکت سازنده تا پایان عمر مفید کشتی لازم است تا همواره به روز شده و در دسترس باشند. این گواهی‌ها را مؤسسات عمومی غیردولتی^{۴۲} تحت عنوان مؤسسات رده‌بندی^{۴۳} کشتی تهیه و صادر می‌کنند که می‌توان آنها را به عنوان یکی از رابط‌های فنی سازمان بنادر و دریانوردی کشورها با سازمان بین‌المللی دریانوردی معرفی نمود. وظیفه اصلی این مؤسسات نظارت بر عملکرد و ایمنی شناورهای دریایی از زمان انعقاد نطفه کشتی یا به عبارتی طراحی آن تا مرگ کشتی به وسیله غرق شدن یا اوراق شدن آن است.

درمورد شناورهای دریایی علاوه بر مقبولیتی که لازم است تا مالک (مصرف‌کننده) از آن داشته باشد ملاک‌ها والگوهای دیگری نیز لازم است تا بتوان یک شناور را به عنوان شناوری خوب یا دارای ویژگی‌های مناسب دریانوردی قلمداد نمود و سامان بنادر و دریانوردی همچنین دفتر مرکزی ثبت کشتی‌ها مستقر در آن سازمان به ادارات تابع خود در مراکز استان‌های ساحلی اجازه اجرای برخی از

۴۰. برخی از مطالب ارائه شده در این نوشتار برگرفته از تجربیات نگارنده حاصل از ۱۵ سال مشاوره در امر خرید انواع شناورهای دریایی در کشورهای آسیایی جنوب غربی، انتقال شناورهای خریداری شده به بنادر خلیج فارس و دریافت مدارک ثبت و تابعیت کشتی برای خریدارن به عنوان شناور بوده که عملاً انجام گرفته و به همین دلیل از ذکر مرجع کتبی خاصی خودداری نموده‌ام.

41. Load Line

42. Non-governmental public institutions

43. Classification Societies

تشریفات ثبت و کسب تابعیت ایران را بدهد.

پارامترهایی که علاوه بر رضایت‌مندی مالک لازم است تا کشتی‌ها در هر دسته و رده کاربردی واجد خصوصیات و شرایط آنها باشند به‌طور کلی عبارتند از:

۱- خصوصیات و استانداردهای موردنظر کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوطه و سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)؛

۲- استانداردها و شرایط اجباری مؤسسات رده‌بندی؛

۳- داشتن برخی ویژگی‌های زیست‌محیطی به‌خصوص در مورد تانکرها؛

۴- داشتن شرایط عمومی مناسب جهت تعیین رضایت شرکت‌های متقاضی فعالیت شناور و شرکت‌های بیمه‌گذار.

موضوعات فوق برای شرکت‌های بیمه‌گذاری که در اواسط قرن نوزدهم به خصوص حدود سال‌های ۱۸۸۰ میلادی که کشتی‌های چوبی و بادبانی عرصه دریاها را برای فعالیت کشتی‌های بزرگ فلزی با نیروی محرکه جدید خالی کرده بودند مهم و حیاتی می‌نمود و تعیین اینکه کدام کشتی از نظر داشتن شرایط مطلوب و ایمن می‌تواند محموله بیمه شده را صحیح و سالم به مقصد برساند بسیار حائز اهمیت بود. به همین دلیل نیز در اواسط قرن ۱۹ میلادی تعدادی از مالکان و سرمایه‌گذاران شرکت‌های بیمه‌ای بریتانیایی در قهوه‌خانه‌ای به نام «لویدز»^{۴۴} در لندن توافق جامع و تاریخی مهمی را منعقد نمودند که کم‌کم باعث شکل‌گیری بزرگ‌ترین شرکت بیمه‌ای دنیا و پس از آن مهم‌ترین مرجع ثبت خصوصیات شناورها و مالکین آنها گردید و باعث شد تا زیرمجموعه‌ای از بیمه لویدز در لندن اقدام به تعیین برخی استانداردهای شخصی برای انطباق آنها با کشتی‌های فعال نموده و لیست کاملی از کشتی‌های بازرسی شده را تهیه و در اختیار بیمه‌گذاران قرار دهد.

این عمل آنها کم‌کم باعث شکل‌گیری مؤسسات مهم و معتبری گردید که به‌خصوص در اروپا مورد توجه خاص قرار گرفته در کشورهایی چون فرانسه، نروژ، ایتالیا و پس از آنها ژاپن مؤسسات غیردولتی مشابهی شکل گرفت و با تبادل نظر سعی در تعیین استانداردهایی تا حدودی واحد، اما بنا به مقتضیات جغرافیایی و شرایط اقلیمی منطقه‌ای خود نمودند. هم‌اینک بیش از ۵۰ مؤسسه رده‌بندی کشتی در دنیا وجود دارد که از میان آنها ده مؤسسه برتر و فعال‌تر اقدام به هماهنگ‌سازی سیاست‌ها، استانداردها و برنامه‌های بازرسی و صدور گواهی خود نموده‌اند که تحت عنوان آی‌اکس^{۴۵} مشهور می‌باشند و شامل مؤسسات رده‌بندی زیر می‌شوند^{۴۶}:

۱- لویدز در انگلستان؛ ۲- ای. بی. اس.^{۴۷} در آمریکا؛

44. LOYDS

45. International Association of Classification Societies (IACS)

۴۶. امیر علیان، «وبلاگ شخصی»، دسترسی در ۲۵ اسفند ۱۳۹۹،

<http://www.marinebusiness.blogfa.com>.

47. ABS

- ۳- رینا^{۴۸} در ایتالیا؛ ۴- جی. ال. ال.^{۴۹} در آلمان؛
 ۵- بی. وی. وی.^{۵۰} در فرانسه؛ ۶- ان. کی.^{۵۱} در ژاپن؛
 ۷- دی. ان. وی.^{۵۲} در نروژ.

این مؤسسات و سایر مؤسسات رده‌بندی وظیفه دارند تا با هماهنگی سازمان‌های دولتی به‌خصوص سازمان بنادر و دریانوردی کشورها اقدام به بازرسی دوره‌ای از شناورها نموده و شایستگی عمومی و اقتصادی آنها را از لحاظ فنی جهت دریانوردی مورد تأیید قرار داده و ضمن اعلام درجه کیفی دائمی گواهی مربوطه به آن را صادر نمایند.^{۵۳}

علاوه‌براین موضوع مؤسسات رده‌بندی وظیفه دارند تا مطابق خواست مالک یا سازنده شناور قبل از ساخت اقدام به بازبینی طرح‌ها و نقشه‌های شناور نموده و در هنگام ساخت نیز بر نحوه شکل‌گیری بدنه به‌طور اخص و نوع تجهیزات به‌کاررفته به دقت نظارت نمایند.^{۵۴} بنابراین وظایف عمومی مؤسسات رده‌بندی را می‌توان در موارد زیر خلاصه نمود:

- ۱- انجام نظارت‌های دقیق قبل از ساخت شامل بازبینی نقشه‌های طراحی شناور و انطباق آنها با استانداردهای روز؛
- ۲- انجام بازرسی‌های فنی در حین ساخت بدنه شناور به‌خصوص نظارت بر مواد اولیه، وسایل و تجهیزات به‌کارگرفته شده در عملیات ساخت و نظارت مستمر بر نوع و کیفیت تجهیزات ضروری نصب شده در شناور مانند موتورهای اصلی، ژنراتورها، سیستم‌ها و دستگاه‌های ناوبری و غیره؛^{۵۵}
- ۳- پس از تکمیل ساخت، صدور گواهی‌های مربوطه و رده‌بندی کیفی شناور؛
- ۴- بازدیدهای دوره‌ای از شناور به‌صورت سالانه، دو سال نیم یک‌بار و ۵ ساله به منظور بررسی وضعیت شناور در حین انجام عملیات و اعلام مطلوبیت آن برای استمرار دریانوردی، نیاز به انجام تعمیرات لازم و یا از رده خارج نمودن آنها. بنابراین با توجه به موارد ذکر شده در بالا مؤسسات رده‌بندی را می‌توان بنگاه‌های فنی و مهندسی قلمداد نمود که تنها وظیفه دارند تا از لحاظ فنی و اصول مهندسی شناور را به‌شدت تحت نظر گرفته و از کارایی مطلوب آن جهت دریانوردی و کارکردی که شناور برای آن طراحی و ساخته شده است، مطمئن شوند.

48. RINA
 49. GL
 50. BV
 51. NK
 52. DNV

۵۳. محرم غیاثوند، فرانک راسخ و محمود مظاهری، «طرح‌ریزی فرایند رده‌بندی شناورها مبتنی بر الگوی ارزیابی انطباق دفاعی»، فصلنامه علمی - ترویجی مدیریت/استاندارد و کیفیت ۱۴(۱۳۹۳)، ۸.
 ۵۴. «وب سایت موسسه رده‌بندی آسیا»، دسترسی در ۱۳۹۹/۱۲/۲۵.

<https://asiaclass.org>.

۵۵. نک: کتابچه دستورالعمل اجرایی نحوه انجام ممیزی و نظارت بر عملکرد کارگاه‌ها و کارخانجات کشتی‌سازی و انجام بازرسی‌های حین ساخت و تعمیر شناورها، تهیه‌کننده: اداره کل امور دریایی اداره ثبت کشتی‌ها و صدور گواهینامه‌های دریایی تیرماه ۱۳۸۴.

اما علاوه بر این موضوعات با توجه به اهمیت و شرایط خاص دریانوردی سازمان‌ها و مؤسسات بین‌المللی دیگری نیز بر نحوه کار و فعالیت کشتی‌ها نظارت داشته و با تدوین نظام‌نامه‌های بین‌المللی سعی دارند تا در حد امکان ایمنی خطوط دریایی را از لحاظ فنی و هم به لحاظ امنیتی و حقوقی تأمین نمایند. از جمله این قوانین و نظام‌نامه‌های بین‌المللی می‌توان به کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا^{۵۶} کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاهای^{۵۷} کنوانسیون خط شاهین و سازمان بین‌المللی دریانوردی^{۵۸} اشاره نمود. بنابراین نیازمندی‌ها و تطابق شناور با استانداردها و قوانین موجود شامل بخش‌های عمده و اساسی است که عبارتند از:

الف: نیازمندی‌های قانونی و حقوقی^{۵۹} که عمده فعالیت آن از طریق سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه‌های ملی و سازمان بین‌المللی دریانوردی در سطوح بین‌المللی به عنوان رابط سازمان‌های دریانوردی ملی کشورها با یکدیگر به وقوع می‌پیوندد؛

ب: نیازمندی‌های فنی و مهندسی که به وسیله مؤسسات رده‌بندی به انجام می‌رسد. بنابراین و نظر به اصول و مقررات تدوین شده‌ای که در خصوص کشتی و کشتی‌رانی در سطوح ملی و بین‌المللی تدوین شده است، تعیین اینکه کشتی در چه وضعیتی از نظر فنی و حقوقی قرار دارد، کار چندان سخت و پیچیده‌ای نمی‌باشد، چراکه برای فعالیت کشتی‌ها همواره ده گروه متفاوت با دیدگاه‌ها و خواست‌های غیریکسان وجود دارند که با تیزبینی کلیه فعالیت‌های شناور را از زمان ساخت تا لحظه اوراق شدن رصد می‌نمایند.

این گروه‌ها که در عرف به نام شبکه ایمنی دریایی به حساب می‌آیند عبارتند از:

۱- مالک کشتی؛ ۲- سازنده کشتی؛

۳- کشور صاحب پرچم؛ ۴- بنادر پهلودهی؛

۵- بیمه‌گران؛ ۶- سرمایه گذاران؛

۷- اجاره‌کنندگان؛ ۸- مؤسسات رده‌بندی؛

۹- خدمه شناور؛ ۱۰- شرکت‌های نمایندگی کشتی‌رانی.

با توجه به مباحث فوق‌الذکر می‌توان نتیجه گرفت که وقتی مالک کشتی قصد ثبت آن را می‌نماید، مطابق ضوابط موجود و نظام‌نامه‌هایی که لازم است تا یک شناور دریایی مطابق آن گواهی‌ها و مجوزهای لازم شرایط ثبت، کسب تابعیت و آمادگی برای عزیمت به دریا را کسب کند به این معنی است که شناور مذکور هم به لحاظ ملی و هم بین‌المللی در شرایط مطلوبی است تا به نسبت درجه‌ای که بدان تخصیص یافته (فعالیت در آب‌های ساحلی، فراساحلی و یا اقیانوسی) در آب‌های داخلی، سرزمینی و آزاد فعالیت نموده و به همه بنادر مجاز در کشورهای دیگر وارد گردد. یکی از شروط اصلی بنادر کشورهای غیرکشور صاحب پرچم علاوه بر سند ثبت و مالکیت کشتی که بیانگر

56. SOHAM

57. UNCLOS

58. IMO

59. Statutory

تابعیت آن است، وجود گواهی‌نامه صادره از مؤسسات رده‌بندی است که بر اساس ماهیت و اعتبار مؤسسه صادرکننده گواهی‌ها یا به اصطلاح مؤسسه‌ای که شناور تحت کلاس آن فعالیت می‌کند، می‌تواند مورد پذیرش آن کشور بنا به استانداردها و ضوابط فنی اعمالی در بنادر خود قرار گیرد یا خیر. بنابراین شهرت و اعتبار مؤسسات رده‌بندی در پذیرش شناورهای تحت کلاس آن در بنادر کشورهای غیرکشور صاحب پرچم یکی از موضوعات مهمی است که لازم است مورد توجه جدی قرار گیرد. در جمهوری اسلامی ایران، دو مؤسسه رده‌بندی به نام‌های «آسیا» و «ایرانیان» در حال فعالیت هستند که خوشبختانه در حوزه اقیانوس هند، جنوب شرق آسیا، خاور دور و بسیاری از کشورهای اروپایی مورد تأیید و دارای اعتبار برای پذیرش شناورهای تحت کلاس آنها در بنادر کشورهای یاد شده، هستند.^{۶۰}

۱۲- تابعیت خدمه و کارکنان

برای قانونگذار ایرانی همچون شرایط تابعیت کشتی، تابعیت خدمه و کارکنان کشتی نیز از درجه اهمیت بالایی برخوردار بوده و بلافاصله پس از اعلام شرایط ثبت و کسب تابعیت کشتی ایرانی در ماده یکم قانون دریایی ۱۳۴۳ در ماده دوم همان قانون عنوان داشته که چنانچه فرمانده، افسران یا خدمه در صورت لزوم غیرایرانی باشند، مالک موظف است ظرف مدت حداکثر ۴ سال پس از ثبت کشتی امکان آموزش کارکنان ایران از فرمانده تا افسر و خدمه را به‌گونه‌ای فراهم آورد که پس از گذشت این مدت زمانی، تعداد کارکنان غیرایرانی کشتی‌های با پرچم ایران از ۵۰ درصد کل کارکنان تجاوز ننماید. به عبارتی مطابق نص قانون که در انتهای ماده قانون یاد شده ذکر شده، تعداد کارکنان کشتی، از فرمانده تا افسر و سایر خدمه شاغل باید حداقل نصف آنها دارای تابعیت ایرانی باشند.^{۶۱} از مهم‌ترین کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به کارکنان کشتی، کنوانسیون کار دریایی^{۶۲} است. «به رغم مصوب شدن کنوانسیون کار دریایی در سال ۲۰۰۶ برای اجرایی شدن آن دو شرط وجود داشت: اول آنکه مقاله‌نامه توسط حداقل ۳۰ کشور به تصویب برسد که این امر با پیوستن روسیه و فیلیپین محقق گردید و دیگر آنکه مقاله‌نامه ۳۳ درصد از ناوگان جهانی را شامل شود که این شرط در سال ۲۰۰۹ محقق شده بود.»^{۶۳}

بر مبنای کنوانسیون حقوق دریاهای، لازم است تا کشورهای صاحب پرچم در تأمین نیروی انسانی و شرایط مناسب کار در کشتی و آموزش خدمه اقدامات جدی را معمول دارند. یکی از عوامل مهم تاثیرگذار در تابعیت کشتی اعمال قوانین و مقررات استخدای، شیوه و چگونگی حمایت قوانین ملی از کارگران، کارکنان و علی‌الاصول خدمه شناورهای دریایی است. «در ایران مقررات یکسانی در

۶۰. رضا ملک پور قربانی، «هدف از انتشار به هنگام»، فصلنامه تخصصی مؤسسه رده‌بندی آسیا، ۲(۱۳۸۸): ۴.

۶۱. نجفی اسفاد، پیشین، ۵۱.

62. Maritime Labor Convention (MLC)

۶۳. «وب سایت سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران»، دسترسی در ۲۷ اسفند ۱۳۹۹، www.pmo.ir/fa/news/26038.

مورد شرایط استخدامی دریانوردان اعمال نمی‌شود. طبق ماده ۱۸۸ قانون کار مصوب ۱۳۶۹، کار در کشتی‌های تجاری مانند دیگر انواع کار، اصولاً تابع قانون مذکور است.^{۶۴}

۱۳- تشریفات ثبت کشتی^{۶۵}

- ۱- تعیین نام، اینکه نام انتخابی توسط مالک ایرانی باشد و دارای تشابه اسمی با سایر کشتی‌ها نباشد به‌گونه‌ای که باعث اشتباه گردد؛
- ۲- تقاضا و درخواست ثبت، این تقاضا به اداره ثبت شناوران دریایی، مستقر در اداره بندر و دریانوردی مراکز استان‌های ساحلی (بندر ثبت کشتی) به عنوان نماینده دفتر مرکزی ثبت شناوران سازمان بندر و دریانوردی توسط مالک تسلیم می‌گردد. از آنجایی که در ایران ثبت شناوران به صورت متمرکز در اداره ثبت شناوران واقع در سازمان بندر و کشتی‌رانی، صورت می‌پذیرد و دفتر ثبت کشتی‌ها نیز در آنجا نگهداری می‌شود، به منظور سهولت دسترسی متقاضیان در مراکز استان‌های ساحلی نیز شعبات ثبت شناوران دایر گردیده که می‌توان آنها را بندر پایگاه کشتی^{۶۶} و نماینده دفتر مرکزی تهران نامید؛
- ۳- ارائه مستندات مالکیت، برای کشتی‌های جدید مستند قرارداد ساخت با شرکت سازنده و برای کشتی خریداری شده و کار کرده از خارج از کشور، قرارداد تحویل کشتی و برگه فروش که همگی آنها باید پس از تأیید اتاق بازرگانی کشور محل خرید به تأیید نزدیک‌ترین کنسولگری یا نمایندگی سیاسی جمهوری اسلامی رسیده باشد؛
- ۴- ارائه اظهارنامه ثبت، این اظهارنامه که همانند اظهارنامه ثبت اموال غیرمنقول و ثبت شرکت‌ها جزء اوراق بهادار دولتی محسوب می‌شوند، باید توسط مالک در دو نسخه تنظیم، تکمیل و تسلیم اداره ثبت شناوران گردد؛

۶۴ توازی‌زاده، پیشین، ۴۴۴.

۶۵ اقتباس از: پایگاه ملی اطلاع‌رسانی قوانین و مقررات کشتی، ۱۳۹۹/۱۲/۲۵.

www.dotic.ir/news/4774.

۶۶ شماره ثبت کشتی که همان شماره صفحه دفتر ثبت کشتی است باید در تابلویی فلزی به صورت خوانا حک شده و بر قسمتی از ساختمان کشتی که به وضوح قابل رؤیت است، نصب شود. در کنار این شماره لازم است نام بندری که اقدامات ثبتی شناور در آنجا صورت گرفته و مکاتبات رسمی و قانونی کشتی به آن بندر به عنوان بندر پایگاه ارسال می‌گردند نیز حک شود. هرچند در عمل و بر تابلو اشاره شده عنوان بندر ثبت به کار گرفته می‌شود اما با عنایت به اینکه ثبت و تابعیت کشتی‌ها در ایران هم‌زمان و طی یک برگ رسمی به صورت متمرکز در تهران انجام می‌گردد بنابراین محل ثبت کشتی نیز تهران خواهد بود و بندر معرفی شده در کنار شماره ثبت، بیشتر بندر پایگاه کشتی است تا بندر ثبت هرچند این موضوع نیز خالی از اشکال نمی‌باشد، چراکه بندر پایگاه بندری است که عمده فعالیت‌های کشتی در آنجا صورت می‌گیرد و نهایتاً پس از اتمام هر سفر و یا عملیات دریایی کشتی به آنجا برمی‌گردد و معمولاً از مجموع کشتی‌هایی که عملیات و تشریفات ثبتی آنها در بندر مرکز استان یا بندر دیگری (اگر مرکز استان شهری بندری نباشد، مانند استان خوزستان که شهر اهواز فاقد بندر بوده و شعبه ثبت شناوران این استان در بندر آبادان و خرمشهر قرار دارد) صورت می‌گیرد بندر پایگاهی غیر از محل شعبه ثبت شناوران دارند. در استان بوشهر اکثر موتورلنج‌ها در کنار شماره ثبت بندر بوشهر را قید نموده‌اند درحالی‌که بندر پایگاه آنها غیر از این بندر است.

- ۵- ارائه رونوشت از ثبت‌های قبلی، در صورت وجود؛
- ۶- معاینه فنی کشتی، این مرحله شامل دو نوع اسناد می‌باشد، یکی برگه بازرسی و تأییدیه کارشناسان و بازرسان اداره ثبت شناوران بندر ثبت و دیگر گواهینامه‌های صادره از مؤسسه رده‌بندی که کشتی تحت پوشش آن قرار گرفته است؛^{۶۷}
- ۷- گواهی ساخت، نامه کارگاه یا کارخانه ساخت کشتی به همراه تصویری از نقشه‌های ساخت و طرحی کشتی است که مهمور به مهر و امضای مؤسسه رده‌بندی ناظر بر ساخت کشتی است. ممکن است کشتی موردنظر، مؤسسه رده‌بندی را هنگام ساخت تغییر داده باشد. در این صورت گواهی اولیه مؤسسه رده‌بندی یا نقشه طراحی کشتی تأیید شده توسط مؤسسه رده‌بندی ناظر در هنگام ساخت به همراه گواهی ساخت سازنده کشتی لازم است؛
- ۸- ثبت در دفتر مخصوص ثبت کشتی‌ها، این دفتر که در محل دفتر مرکزی ثبت شناوران دریایی در مرکز نگهداری می‌شود شامل ۲۰۰ برگ است که هر برگ (دو صفحه) آن مربوط به یک کشتی است و دارای شماره خاص خود می‌باشد که به عنوان شماره ثبت کشتی شناخته می‌شود. کلیه مشخصات شناور در صفحه اول و نقل و انتقالات بعدی کشتی در صفحه دوم این دفتر ثبت می‌شود. لازم به ذکر است که این شماره با شماره حک شده در دو طرف سینه و پاشنه کشتی که شماره IMO نامیده می‌شود، متفاوت است؛
- ۹- اخذ شماره بین‌المللی، یا شماره مخصوص سازمان بین‌المللی دریانوردی که مبین کشتی مورد ثبت در سطح بین‌المللی است و صرفاً به آن کشتی تعلق دارد؛

۱۴- شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی یا «شماره آی‌مو»^{۶۸}

سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۸۷ طی قطعنامه 1078.A (28) و به منظور «افزایش سطح ایمنی دریایی و پیشگیری از آلودگی و جلوگیری از تقلب دریایی» تعیین شماره‌ای منحصر به فرد در سطح بین‌الملل را برای کشتی‌های غیرنظامی و غیردولتی به تصویب رساند، به نحوی که این شماره صرف‌نظر از تغییر مالکیت، ثبت و تابعیت همچنین تعمیرات دوره‌ای و اساسی کشتی حتی در صورت بازسازی کامل آن به مدت طول عمر کشتی به شکلی ثابت و ماندگار به بدنه‌اش مرتبط باشد. این قطعنامه در سال ۱۹۹۶ از طریق اجرای کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا^{۶۹} برای همه کشتی‌های از حداقل ۳۰۰ تن ظرفیت ناخالص به بالا برای کشتی‌های تجاری و از حداقل ۱۰۰ نفر مسافر به بالا برای کشتی‌های مسافربری اجباری گردید. در سال ۲۰۰۲ و در پی برگزاری کنفرانس دیپلماتیک امنیت دریایی ضمن اصلاح برخی از مقررات کنوانسیون سولاس پیرامون شماره

۶۷ کتابچه نظارت بر نحوه ساخت و تعمیرات واحدهای شناور تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران در کارخانجات و کارگاه‌های تولیدی داخل کشور؛ پیوست شماره یک؛ اداره مرکزی ثبت شناوران، سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۶.

68. IMO NUMBER

69. International convention for the safety of Life at sea (SOLAS)

آی‌مو^{۲۰} مقرر داشت که شماره یاد شده به طور دائم در یک محل قابل مشاهده بر روی بدنه یا ساختمان کشتی به شکل دائم حک شود و برای کشتی‌های مسافربری علاوه بر آن در قسمتی از بدنه یا بالای ساختمان آن به طور افقی به گونه‌ای نصب گردد که از بالا به راحتی قابل خواندن باشد. فرایند اخذ شماره آی‌مو در ایران به نوعی به عنوان امری حاکمیتی محسوب شده و در هنگام ثبت شناور توسط اداره مرکزی ثبت شناوران برای کشتی‌های نوساز و تازه به آب اندازی شده انجام و برای حک بر روی پاشنه شناور نزدیک به محل حک اسم به شرکت سازنده و مالک اعلام می‌شود و سند ثبت کشتی همین‌طور کلیه اسناد و گواهی‌های صادره توسط مؤسسه رده‌بندی و سازمان بنادر و دریانوردی درج می‌گردد.

۱۵- طراحی و ساخت شناور جدید

از آنجایی که جمهوری اسلامی ایران نیز با تعامل و همکاری چندجانبه وزارتخانه‌های راه و ترابری به عنوان متولی حمل‌ونقل به ویژه حمل‌ونقل دریایی، صنعت، معدن و تجارت به عنوان مجموعه بالادستی شورای عالی صنایع دریایی همچنین وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح به عنوان متولی سازمان صنایع دریایی و گروه کشتی‌سازی آن سازمان؛ در تلاش هستند تا با طراحی و ساخت شناور فلزی جدید جایگزین مناسبی برای شناورهای چوبی فعلی، یعنی موتورلنچ‌های تجاری وارد ناوگان دریایی نماید؛ لازم است به چند نکته مهم توجه گردد.

۱- لنج‌های موجود فعلی که به شکل قابل توجهی علی‌رغم قدمت تاریخی آنها هنوز هم مورد استفاده مردم جنوب کشور قرار می‌گیرند، دارای ویژگی‌های خاص بنادر و جزایر خلیج فارس می‌باشند که طی مرور زمانی بیش از هزار سال تکامل یافته و با نیازهای مالکان و استفاده‌کنندگان تطابق یافته‌اند و به همین دلیل نیز شناور جایگزین بالاچار می‌بایست دارای چنین خصوصیتی باشد تا بتواند توقع مالکان و استفاده‌کنندگان را برآورده نماید؛

۲- شناور جدید با وجود اینکه می‌باید برخی از ویژگی‌های مهم و موردنیاز سواحل جنوبی را داشته باشد، لازم است تا به همان درجه از اهمیت از قابلیت مانور، ایمنی و امنیت بهتر و بیشتری از لنج‌های فعلی برخوردار باشد؛

۳- در طراحی باید دقت کافی مبذول گردد تا شناور ساخته شده بر مبنای آن قابلیت انطباق و سازگاری با شرایط جغرافیایی، بندری و جوی خلیج فارس، دریای عمان، سواحل غربی شبه جزیره هند، یمن، برخی از کشورهای آفریقایی سواحل دریای سرخ و اقیانوس هند را که هنوز موتورلنچ‌ها در مناطق کاربرد فعالی دارند را برآورده نماید؛

۴- بالاخره اینکه، وقتی شناوری با خصوصیات و ویژگی‌های بالا ساخته شود و مورد اقبال عمومی قرار گیرد بی‌شک می‌بایست برخی از استانداردها و مسائل فنی - ایمنی و محیط‌زیستی را حتما داشته باشد. هرچند ظرفیت ناخالص شناور جدید زیر ۵۰۰ تن و به تبع آن به عنوان

70. 15th session 1987 (resolution 596-635) IMO – LONDON, 1988.

شناورهای غیر کنوانسیون قلمداد می‌گردد و از برخی از استانداردهای اجباری معاف می‌گردد، اما همچنان لازم است تا بر اساس مقررات موجود، واجد یکسری اصول و قواعد فنی - حقوقی باشد؛ ۵- از آنجایی که شناور یاد شده به عنوان شرکتی تجاری فعالیت خواهد نمود، لازم است تا از یک سو، توسط مؤسسات رده‌بندی معتبر طرح اولیه آن مورد تأیید قرار گیرد و از سوی دیگر مقررات و الگوهای موردنیاز کشورهای مناطق مورد تردد شناور به ویژه کشورهای حوزه خلیج فارس، دریای عمان و هند و پاکستان را در حین طراحی و ساخت مطابق کنوانسیون‌های منطقه‌ای و بین‌المللی موجود که مبنای پذیرش بنادر مناطق یاد شده برای پهلودهی و خدمت‌رسانی کشتی‌هاست رعایت نمایند؛

۶- در خصوص طراحی و ساخت شناور جدید نیز بی‌شک در صورت موفقیت طرح و ساخت کشتی جدید، چنانچه مورد اقبال مردم قرار گیرد، اگر به شکلی اصولی و جدی، مطابق حقوق ملی و بین‌المللی مورد محافظت قرار نگیرد، ممکن است توسط سایر کشورها و صاحبان صنایع مورد سوءاستفاده‌های تجاری و حتی معنوی قرار گیرد. بنابراین لازم است تا مطابق قوانین حقوق مالکیت، اقدامات لازم به منظور ثبت رسمی اثر معنوی، صنعتی و مادی آن صورت پذیرد.

نتیجه‌گیری

رشد تکنولوژی به ویژه در زمینه ارتباطات که یکی از آنها وسایل حمل‌ونقل هستند، باعث گردیده تا واژه دهکده جهانی^{۷۱} از حالت انتزاعی خود به عینیت برسد. بر همین مبنای لازم است تا حتی افراد قبیله‌ای دور افتاده در کرانه‌های کمتر شناخته شده رودخانه آمازون در دل تاریک جنگل‌های آن نیز خود را به وسایل مدرن یا نسبتاً مدرن امروزی مجهز نمایند، چه رسد به مردمان سواحل جنوبی ایران زمین که بنا به وضعیت جغرافیایی و تنوع و وفور مواد معدنی اولیه موردنیاز صنایع در شاهراه بزرگ اقتصاد بین‌الملل قرار گرفته‌اند.

یکی از وسایل به جا مانده از تمدن پیشین، موتورلنج‌های مورد استفاده در بنادر و جزایر خلیج فارس من جمله در کشورهای ایران، عراق و حتی برخی از بنادر سواحل اقیانوس هند می‌باشد. اما بنا به وفور و کاربرد عمده‌ای که هنوز در جنوب ایران به خصوص در امر تجارت دریایی دارند، مورد توجه و اهمیت جدی در کلان اقتصاد مملکت می‌باشند. شکل و فرم این شناورها که در طول تاریخ استفاده همچنان بدون تفاوت کلی ثابت مانده، باعث گردیده تا عملاً قادر نباشند در بهره‌وری کامل به لحاظ فنی و اقتصادی عمل نمایند؛ چراکه تجهیزات بندری همچنین تنوع نوع و بسته‌بندی کالاها به ویژه گستردگی امروزی استفاده از کانتینر در حمل‌ونقل دریایی سبب شده تا استفاده از این نوع کشتی‌های کوچک اگرچه هنوز برای برخی بنادر کوچک جنوبی ایران به دلیل پاره‌ای مقررات نانوشته و بی‌ثبات اداری دارای فایده اقتصادی باشد در کل برای اقتصاد کلان زیان‌ده باشند و در تقابل با دگرگونی‌های تکنولوژیکی و حمل‌ونقل کنونی قرار گیرد. از آنجایی که کشور ما نیز همانند سایر ممالک دیگر به

71. Global Village

لحاظ موضوعات اقتصادی، سیاسی و حتی اجتماعی نیازمند همگام‌سازی با جهان پرچالش امروزی است بنابراین لازم است تا در این خصوص تصمیمات و اقدامات عاجلی صورت پذیرد که یکی از این اقدامات، طراحی و ساخت شناور جدیدی است که هم با شرایط جغرافیایی و اقلیمی بنادر جنوبی کشور سازگار باشد و هم به لحاظ شیوه و چگونگی کارکرد مورد اقبال مردم قرار گیرد.

از آنجایی که موتور لنج‌های امروزی به عنوان بخشی از فرهنگ و تمدن مردم خلیج فارس به شمار می‌روند، هرگونه اقدامی در این خصوص نیاز به تأمل و دوراندیشی خاصی دارد تا این تغییر در مقابل خواست فرهنگی و اقتصادی مالکان، فرماندهان، خدمه و حتی تجار و استفاده‌کنندگان از آن قرار نگیرد. از این رو است که شناور جدید به لحاظ ویژگی‌های فیزیکی مانند شکل و فرم، نحوه‌ی بارگیری و باراندازی، پهلوگیری و خدمات‌گیری از بنادر، دریانوردی و قدرت مانورهای حرکتی در آب‌های ساحلی، خورها و رودخانه‌های جنوب کشور به صورتی طراحی و ساخته شود که قابلیت انطباق بالایی با موارد یاد شده را داشته باشد و بالاتر از همه به لحاظ فنی و به ویژه حقوقی قابل پذیرش و خدمات‌دهی در بنادر کشورهای دیگر را داشته باشد.

بنابراین در حین ساخت و طراحی علاوه بر آنکه لازم است تا شناور جدید از نظر فنی، استانداردهای مورد نیاز مؤسسات رده‌بندی معتبر بین‌المللی را داشته باشد و مقررات فنی - حقوقی زیست‌محیطی کنوانسیون‌ها و سازمان‌های بین‌المللی به ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی را به شکلی جدی رعایت نماید، لازم است تا قوانین، مقررات و در کل حقوق دریایی سایر کشورهای ساحلی منطقه مورد کاربرد را نیز مد نظر گرفته و برای اعمال آنها در حین طراحی و ساخت توجه جدی مبذول گردد تا آنچه را که سایر کشورها در تعریف کشتی از نظر قانونی برای خود تعریف نموده‌اند همین‌طور ویژگی‌های شناور قابل پذیرش در بنادر آنها را هم در قوانین داخلی آن کشورها و هم کنوانسیون‌های منطقه‌ای و حتی بین‌المللی در شناور جدید مورد عمل قرار داده تا در هنگام بهره‌برداری بتواند در کل منطقه هدف که شامل خلیج فارس، دریای عمان، دریای عرب، دریای سرخ و سواحل جنوب غربی و غرب اقیانوس هند است بدون وجود مشکلات فنی - حقوقی مورد استفاده قرار گیرد.

بنا به گستردگی منطقه هدف که شناور جدید باید در آن مناطق دریایی فعالیت نموده و به دریانوردی بپردازد باید تلاش شود تا به لحاظ حقوق ملی و بین‌المللی در حوزه مالکیت معنوی به گونه‌ای فرایندهای ثبت حقوق معنوی و مالکیت صنعتی آن به انجام برسد که عواید فرهنگی و اقتصادی آتی آن هم از نظر مادی و هم به لحاظ معنوی برای طراح، سازنده و در بُعد منطقه‌ای و جهانی برای کشور جمهوری اسلامی ایران محفوظ ماند.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی کتاب‌ها

- پورنوری، منصور. حقوق دریایی در دادگاه دریایی. تهران: انتشارات مهد حقوق، ۱۳۸۳.
- تورانی‌زاده، عباس. حقوق کار دریانوردان و تکالیف دولت. تهران: انتشارات اسرار دانش، ۱۳۹۳.
- حقیقی، امیر حسین و حمید و کیلی. تحدید مسؤلیت در دعاوی دریایی. تهران: خرسندی، ۱۳۹۴.
- خدمتی، محمدرضا، مترجم. طراحی و عملکرد کشتی. تهران: انتشارات دانشگاه صنعتی امیر کبیر، ۱۳۹۰.
- صفار زاده، محمود. حمید حمیدی، محمد علی شهبان و ابراهیم عزیزآبادی. حمل‌ونقل دریایی. تهران: انتشارات اسرار دانش، ۱۳۸۵.
- ضیایی بیگدلی، محمد رضا. حقوق جنگ، حقوق بین‌الملل مخصوصاً مسلمانان. چاپ ششم. تهران: نشر دانشگاه علامه طباطبائی، ۱۳۹۷.
- طلعت، آرمن، مترجم. حقوق بین‌الملل دریاها؛ یوشیفومی. تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، ۱۳۹۵.
- عسکری، سجاد. درآمدی بر قواعد ثبت کشتی‌ها در مقررات بین‌المللی و حقوق دریایی ایران. تهران: انتشارات جنگل، جاودانه، ۱۳۹۹.
- مرزبان، علی اکبر. سازمان بین‌الملل دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل. تهران: انتشارات اسرار دانش، ۱۳۹۱.
- مروتی، حسین. فرهنگ علوم دریایی. تهران: انتشارات کعبه دل، ۱۳۸۶.
- مشهدی، هادی. حقوق دریایی موارد معافیت متصدی حمل‌ونقل دریایی از مسؤلیت. قم: انتشارات حقوق امروز، ۱۳۹۱.
- معصومیان، پروین. حقوق دریایی تطبیقی. تهران: انتشارات جنگل، جاودانه، ۱۳۹۵.
- نجفی اسفاد، مرتضی. حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۶.
- نوری سمیع، نعیم. اصول طراحی بندر. تهران: سازمان انتشارات جهاد دانشگاهی، ۱۳۸۸.

مقالات و کتابچه‌ها

- ملک‌پور قربانی، رضا. «هدف از انتشار به هنگام»، فصلنامه تخصصی موسسه رده‌بندی آسیا (۱۲)(۱۳۸۸): ۴.
- کتابچه تعرفه‌های مترتب بر کشتی و کالا در بنادر جمهوری اسلامی ایران؛ سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۱.
- کتابچه دستورالعمل اجرایی نحوه انجام ممیزی و نظارت بر عملکرد کارگاه‌ها و کارخانجات کشتی‌سازی و انجام بازرسی‌های حین ساخت و تعمیر شناورها. تهیه‌کننده: اداره کل امور دریایی اداره ثبت کشتی‌ها و صدور گواهینامه‌های دریایی تیرماه ۱۳۸۴.
- کتابچه نظارت بر نحوه ساخت و تعمیرات واحدهای شناور تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران در کارخانجات و کارگاه‌های تولیدی داخل کشور؛ پیوست شماره یک: اداره مرکزی ثبت شناوران، سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۶.

- زراعتگر، حمید و مصباح سایبانی. «بررسی و مطالعه خصوصیات لنج چوبی موجود و پیشنهاد شناور جایگزین». مقاله ارائه شده در پنجمین دوره همایش صنایع دریایی ایران، ۱۳۸۲/۰۵/۲۱، دسترسی در ۱۳۹۹/۱۲/۲۵

<https://www.sid.ir/fa/seminar/ViewPaper.aspx?ID10789=>

- غیاثوند، محرم، فرانک راسخ و محمود مظاهری. «طرح‌ریزی فرایند رده‌بندی شناورها مبتنی بر الگوی ارزیابی انطباق دفاعی». فصلنامه علمی - ترویجی مدیریت استاندارد و کیفیت ۱۵ (۱۳۹۴): ۴-۱۴.
- قصاب زاده، مرتضی، محمد سعید سیف و کیاوش قدیمی. «تحلیل آماری لنج‌های ایران». مقاله ارائه شده در پنجمین دوره همایش صنایع دریایی ایران، ۱۳۸۲/۰۵/۲۱، دسترسی در ۱۳۹۹/۱۲/۲۵

<https://www.sid.ir/fa/seminar/ViewPaper.aspx?ID.۱۰۷۹۸=>

- میر عباسی، سید باقر و سید مصطفی هاشمی. «بررسی عملکرد دکترین پیوند واقعی در اعطای تابعیت به کشتی‌ها توسط کشور صاحب پرچم». حقوق بین‌الملل ۶۲ (۱۳۹۹): ۲۹-۵۸.

وب سایت‌ها

- «وب سایت سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران»، دسترسی در ۲۶ اسفند ۱۳۹۹،
<https://www.pmo.ir>

- علیان، امیر. «وبلاگ شخصی»، دسترسی در ۲۵ اسفند ۱۳۹۹،
<http://www.marinebusiness.blogfa.com>

- «وب سایت ایران‌شناسی»، دسترسی در ۲۰ اسفند ۱۳۹۹،
<https://parsiandej.ir>

- «وب سایت حقوقی؛ قطر»، دسترسی در ۱ فروردین ۱۴۰۱،
www.almeezan.qa

- «وب سایت حقوقی؛ بحرین»، دسترسی در ۱ فروردین ۱۴۰۱،
www.bahrainlaw.net

- «وب سایت مؤسسه رده‌بندی آسیا»، دسترسی در ۲۵ اسفند ۱۳۹۹،
<https://asiaclass.org>

- «پایگاه ملی اطلاع‌رسانی قوانین و مقررات کشتی»، دسترسی در ۲۶ اسفند ۱۳۹۹،
<https://dotic.ir/news/4774>

ب) منابع خارجی

Book

- Rebecca M.M Wallace. *International Law*. 15nd Ed. London: Sweet & Maxwell, 2005

- Powers, Vincent. *EC Shipping Law*. 2nd Ed. London: Lloyds of London Press, 1998

Articles

- The Law of the Sea: multilateral treaties: a reference guide to multilateral treaties and other international instruments related to the United Nations Conventions on the Law of the Sea (revised and updated as of 31 December 1996); United Nations. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea.

- 15th session 1987 (resolution 596-635) IMO – LONDON, 1988.
 - Julie, Mertus. “The Nationality of Ships and International Responsibility: The Reflagging of the Kuwaiti Oil Tankers”. *Denver Journal of International Law & Policy* 17(1988): 207-233.
 - Pourmotamed, Bitu. “Parallel Registration of Ships.” Master diss., School of Business, Economics and Law, Gothenburg University, 2008.
 - Wachenfeld, Margaret G. “Reflagging Kuwaiti Tankers: A U.S. Response in the Persian Gulf.” *Duke Law Journal* (1988): 174-202.
- Website
- “IMO official website”. Accessed, 2021.03.14. www.imo.org
 - “Government of Ras Khaimah; public prosecution Department”. Accessed 2021.03.21. www.rakpp.rak.ae
 - “Laws and regulations database of the republic of China”. Accessed 2021.03.21. www.law.moj.tw

