



Original Research

Government Practices in Preventing Dual Citizenship in International Shipping Transactions

Mehdi Rezvani Rad ^{1*}

1 Master of Private Law, Department of Law, Faculty of Literature and Humanities, Guilan University, Rasht, Iran.

Article ID: ahrar-53220

<p>Received: July , 27, 2024</p> <p>Accepted: September, 22, 2024</p> <p>Available online: September, 22, 2024</p> <p>Keywords: Registration,ship, Nationality, international law,transactions</p> <p>Main Subjects: Civil Law</p>	<p>Abstract</p> <p>Ship registration systems vary across countries, and states do not follow uniform procedures in implementing their registration systems. In this regard, international conventions have provided useful guidance to instill order and security in matters of ship registration and nationality. However, apparent gaps still exist in the laws of various countries. One of the risks that may lead to the threat of dual nationality of ships due to such lack of clarity or legal contradictions is the application of nationality by the first country (builder's state) on newly constructed vessels until delivery, while the second country (buyer's state) simultaneously grants temporary registration - often without proper attention to obtaining de-registration documents and cancellation of the initial registration. Key questions that play a pivotal role in examining this issue include: Is temporary registration also a form of granting nationality? Is there any conflict between temporary registration and the presumption of nationality in the seller's country for sold vessels? While one might rule in favor of the possibility of such conflict and even confirm that temporary registration constitutes a form of nationality granting, what remains fundamentally important are the methods to prevent such situations - a matter that states endeavor to address in their administrative procedures to avoid creating such improper pathways. This article adopts a descriptive-analytical methodology and utilizes library research tools to investigate the subject.</p>
---	---

*Corresponding Author: Mehdi Rezvani Rad

Address: Master of Private Law, Department of Law, Faculty of Literature and Humanities, Guilan University, Rasht, Iran.

Email: mehdi-rezvani@iaurasht.ac.ir



Extended Abstract

1. Introduction

The systems of ship registration vary, and countries do not follow a uniform method in implementing their registration processes. In this regard, international conventions have provided useful regulations aimed at injecting order and security into the field of ship registration and nationality. Nevertheless, gaps are still visible in the apparent laws of countries. One of the risks that may arise from this lack of transparency or legal contradictions, potentially leading to the threat of dual nationality of a ship, is the buying and selling of ships between countries—especially when one of them has a system of flags of convenience. In such cases, the process is sometimes carried out without due attention to the necessity of obtaining documents for the withdrawal of nationality and deregistration.

2. Theoretical Framework

The key questions in examining such cases are: what characteristics and requirements do state practices have in preventing the occurrence of such dual nationality? What role do systems of flags of convenience play in the emergence of these conflicts? Although one may acknowledge the possibility of such conflicts and even confirm that temporary registration is itself a form of granting nationality, what truly plays a fundamental role are the methods of preventing such situations—an effort that states consistently pursue in their administrative practices to avoid the creation of such improper paths.

3. Methodology

In this article, the subject is addressed using a descriptive-analytical method and library data collection tools.

4. Results & Discussion

When we study the maritime laws of different countries, we read how states exercise their jurisdiction in their own words. At times, we may encounter ambiguities and gaps within this legislative authority. One such issue is the conflict between the application of nationality to newly built ships by certain states and the temporary registration granted by others. As has been observed, if states do not act in accordance with the guidelines of relevant conventions and international maritime customs, and if they lack clear legislation and administrative procedures in this regard, the ship in question may be exposed to the risk of dual nationality.

5. Conclusions & Suggestions

As analyzed in this paper, it was concluded that although temporary registration is mentioned in the laws as requiring the completion of certain formal procedures, due to the right to fly the flag, the opinions of jurists, and the fact that it essentially results in nationality, temporary registration is also considered a form of granting nationality, albeit temporary. Finally, it is emphasized that in order to prevent such potential risks and other legal threats, it is advisable for states to improve their mutual inquiry relations, to seriously incorporate the recommendations of the International Maritime Organization into their legislation and administrative practices, and, should such a nationality conflict arise, to act in coordination with one another to withdraw the nationality of the ship.

رویه دولت ها در جلوگیری از تابعیت مضاعف در معاملات بین المللی کشتی

مهدی رضوانی راد^۱*^۱ کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

کد مقاله: ahrar-53220	
تاریخ دریافت:	۷ مرداد ۱۴۰۳
تاریخ پذیرش:	۱ مهر ۱۴۰۳
تاریخ انتشار:	۱ مهر ۱۴۰۳
کلیدواژه ها:	ثبت، کشتی، تابعیت، حقوق الملل، مبادلات حقوقی
موضوع:	حقوق مدنی
چکیده:	نظام های ثبت کشتی متفاوت است و کشورها نیز در اعمال فرایند ثبت خود از روش یکسانی تبعیت نمی کنند. در این راستا نیز کنوانسیون های بین المللی در جهت تزیق نظم و امنیت در زمینه ی ثبت کشتی و تابعیت آن مقررات سودمندی ارائه کرده اند. اما همچنان در ظاهر قوانین کشورها خلأهایی به چشم می خورد. یکی از مخاطراتی که به وسیله ی همین عدم شفافیت یا تناقض های قانونی ممکن است منجر به تهدید وقوع دو تابعیتی کشتی گردد، خرید و فروش کشتی بین کشورها بالاخص زمانی که یکی از آن ها دارای سیستم پرچم های مصلحتی باشد، است که گاهی با بی توجهی به لزوم اخذ مدارک سلب تابعیت و رفع ثبت صورت می گیرد. سوالاتی که نقش کلیدی در بررسی چنین مواردی دارد آن است که رویه دولت های در جهت جلوگیری از بروز چنین تابعیت مضاعفی، دارای چه ویژگی ها و لازمه هایی است؟ نقش سیستم های پرچم مصلحتی در بروز اینگونه تعارضات چیست؟ هرچند می توان رای به امکان بروز چنین تعارضی داد و حتی می توان تایید کرد که ثبت موقت هم نوعی اعطای تابعیت است اما چیزی که نقش اساسی دارد روش های جلوگیری از چنین وضعیتی است، امری که کشورها در رویه اداری خود تماما سعی می نمایند تا از ایجاد چنین راه ناصوابی جلوگیری کنند. در این مقاله با روش توصیفی تحلیلی و با بهره مندی از ابزار جمع آوری اطلاعات کتابخانه ای به موضوع پرداخته شده است.

نویسنده مسئول: مهدی رضوانی راد

آدرس: کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

ایمیل: mehdi-rezvani@iaurasht.ac.ir

۱-مقدم

بشر همواره به دنبال راهی برای پیشرفت و تعالی است و از این رو از همان زمان شروع به متمدن شدن دریافت که روابط اجتماعی گسترده تر و داد و ستد یک اصل مهم در این مسیر است ولذا توان و انرژی خود را خرج اموری نمود که برای وی سودمندتر باشد. حمل و نقل به کلی یکی از اسباب قدرتمندتر شدن انسان امروزی است. ۷۱ درصد فضای زمین را آب پوشانده، پس بزودی اهمیت بالای رفت و آمد از طریق آب ها و دریاها برای وی آشکار شد و به همین دلیل کشتیرانی و تجارت دریایی توسعه زیادی پیدا کرد. بنا بر جامعه محور بودن و نیاز به نظم و امنیت، قواعد متعددی در مورد دریانوردی، کشتیرانی و حمل و نقل تعیین شد.

کشتی ها همچون انسان ها نیاز به تابعیت دارند تا از حمایت دولت خود و هویت ملی بهره مند گردند و پرچم آن را به اهتزاز در آورند و از سوی دیگر، تابعیت مضاعف یا دو تابعیتی کشتی چه در حقوق داخلی کشورها و چه در سطح بین الملل نهی شده است. همچنین کشتی ها باید برای ادامه فعالیت شان ثبت گردند. ثبت کشتی فرایندی اداری در خود دولت متبوع است و اطلاعاتی مانند نام کشتی، مشخصات فنی، نام و آدرس مالک یا مالکان و سایر جزئیات مرتبط ثبت می شود و اصولاً یکی از مشتقات و نتایج تابعیت است.

بیان مسئله: در ماده ۵ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ بیان شده که کشتی های ساخت ایران حداقل تا زمان تحویل به مشتری با تابعیت ایرانی تلقی می گردد. ماده ۱۶ همین قانون نیز تصریح می کند کشتی هایی که می خواهند به ثبت ایران درآیند گواهینامه ی ثبت موقت برایشان صادر می شود که مدت آن از ۶ ماه تجاوز نمی کند و جهت انجام تشریفات ثبت خواهد بود. از آثار عدم ثبت قانونی کشتی ها در مورد ماده ی فوق، نداشتن حق برافراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران است که این امر به طور صریح در ماده ی بعدی از قانون دریایی ایران ذکر شده است. باید بدانیم که تعداد کثیری از کشورها از همین مکانیسم ثبت موقت کشتی خریداری شده استفاده می کنند. حال در فرضی که چنین کشوری از ایران کشتی ای خریداری می کند، به طور همزمان ایران نیز حداقل تا زمان تحویل کشتی، اعمال تابعیت می کند در حالی که ثبت موقت کشتی ظاهراً قبل از تحویل به خریدار نیز می تواند رقم بخورد. بدین ترتیب و با این مقدمات در برهه ای از زمان کشتی در تابعیت ایران و ثبت موقت کشور خریدار می باشد علی الخصوص جایی که مکان تحویل مال در بندر کشور خریدار معین گردد.

۱. ماده ۵ قانون دریایی:

«هر کشتی که در ایران ساخته میشود و ظرفیت آن حداقل ۲۵ تن باشد تا وقتی که سازنده کشتی آن را تحویل نداده است کشتی ایرانی تلقی می شود.»

۲. ماده ۱۶ قانون دریایی:

«نمایندگان کنسولی ایران میتوانند با کسب اجازه از سازمان بنادر و کشتیرانی باستناد گواهینامه های فنی صادره از طرف یکی از موسسات صلاحیتدار بین المللی مذکور در ماده فوق گواهینامه ثبت موقت جهت کشتیهائیکه در ایران به ثبت خواهند رسید صادر نماید. اعتبار اینگونه گواهینامه های ثبت موقت متناسب با مدت مسافرت کشتی بیکی از بنادر ایران جهت انجام تشریفات ثبت خواهد بود و نباید از ششماه تجاوز کند رونوشت گواهینامه ثبت موقت باید بداره ثبت کشتیهای سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال شود و اصل گواهی ثبت موقت باید بسازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم شود.»

۳. ماده ۱۷:

«در مورد ماده فوق چنانچه کشتی بموقع ثبت نرسد و یا اسناد قبلی بموقع تسلیم نگردد کشتی حق برافراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران را نخواهد داشت و مالک کشتی بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون بپرداخت جریمه محکوم و موظف به تسلیم باسناد کشتی می باشد مفاد این ماده در مورد اسناد مفقود لازم الرعایه نخواهد بود.»



لازم است حتی یادآور شد که بنا بر ماده ی ۱۸ قانون مذکور همین کشتی های در حال ساخت ایرانی نیز ثبت موقت در کشور متبوع می گردند که بعد از تسلیم به مالک، ثبت ابطال می شود. جمع این موارد وضعیت حقوقی کشتی را در هاله ای از ابهام قرار می دهد. همچنین عرف بین المللی و کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ تاکید دارند که کشتی ها فقط تحت پرچم یک دولت حرکت نمایند.

با جمیع این توضیحات سوال آن است که رویه اتخاذی دولت ها در جهت جلوگیری از بروز چنین تابعیت مضاعفی، دارای چه ویژگی ها و لازمه هایی است؟ نقاط اشتراک و افتراق تابعیت و ثبت در کشتی ها چیست؟ نقش سیستم های پرچم های مصلحتی در بروز این تعارضات چگونه است؟ در مقاله حاضر در پی پاسخ به این پرسش ها هستیم.

فرض تحقیق بر آن است که مابین ثبت موقت کشتی خریداری شده با اصل تابعیت کشور مبدا تعارض وجود دارد زیرا تابعیت و ثبت در هم تنیده اند و ثبت نتیجه ی تابعیت است و لذا ثبت کشتی ای با تابعیت بیگانه نادرست است. هدف از نگارش این مقاله، بررسی بیشتر در حقوق دریایی ایران و کنوانسیون های مرتبط و فهم بیشتر بایسته های کشتیرانی بین المللی است و لذا ضرورت می یابد که باتوجه به منع دو تابعیتی و دو پرچمی بودن کشتی ها تحقیقی در این مسئله مذکور انجام شود.

پیش از این تحقیق، نوشته هایی در باب ممنوعیت تابعیت مضاعف کشتی و کارکرد ثبت در سیستم اداری دریایی کشورها انجام شده است اما نسبت به موضوع حاضر در مقاله یعنی تعارض بین ثبت موقت و تابعیت کشتی ساخت ایران با توضیحات مذکور، سابقه پژوهشی به چنین انحصاری در مقالات و پژوهش ها دیده نمی شود. روش تحقیق به کار رفته نیز روش توصیفی و تحلیلی است و از ابزار گردآوری اطلاعات کتابخانه ای بهره گرفته شده.

در خصوص چینش مباحث و ساختار تحقیق سعی بر آن شده که رابطه ی منطقی ای برقرار باشد و در ابتدا به مفهوم شناسی الفاظ کلیدی همچون کشتی و ثبت موقت پرداخته می شود و سپس در بخش بعدی ورود به بحث خرید و فروش کشتی است که متشکل از مباحث اصل ممنوعیت دو تابعیتی، قوانین داخلی کشور خریدار و قوانین داخلی کشور فروشنده است و در خلال آنها رجوعی به انواع نظام های ثبتی و بررسی اعطای تابعیت در ثبت موقت می شود و در بخش های پایانی نیز اشاره به رویه دولت ها در مقام پیشگیری از وقوع و سپس اقدامات واپسین پس از وقوع می شود.

۲- معنا و مفهوم شناسی

برای توضیح و درک بهتر موضوع بحث، ناگزیر باید مفاهیم واژگان را به خوبی بشناسیم، عبارات مهمی همچون ثبت موقت، تابعیت و منظورمان از اصل تابعیت و شناخت کشتی از بایسته های تکامل این نوشتار است.

۴. ماده ۱۸:

«کشتیهای در دست ساختمان (موضوع ماده ۵ این قانون) باید موقتاً بثبت برسد و گواهینامه ثبت موقت جهت آنها صادر گردد کارخانه سازنده کشتی موظف است اظهارنامه ای مشتمل بر شماره ردیف و مشخصات تفصیلی کشتی جهت ساختمان تهیه و به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم نماید پس از اینکه کشتی در دست ساختمان آزمایش و تحویل مالک گردید گواهینامه ثبت موقت باطل و مسترد خواهد شد».

۲-۱- کشتی

هرچند تعریفی ثابت از کشتی وجود ندارد و در قوانین مختلف بنا بر موضوع تقنین، تعریف کشتی نیز متغیر است اما عمدتاً تعریفی که در اکثر آن ها رعایت می شود این است که کشتی شناور بزرگی است که برای ترابری دریایی استفاده می شود. در بند ۴ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران از حیث تدوین مقررات باربری کشتی را اینگونه تعریف نموده است: «کشتی به هر وسیله ای اطلاق می شود که برای حمل بار در دریا بکار رود».

به عقیده یکی از نویسندگان حقوق دریایی «شاید به جرئت بتوان گفت که مناسب ترین تعریف مربوط به کشتی تعریفی است که در کنوانسیون ملل متحد راجع به شرایط ثبت کشتیها مصوب ۷ فوریه ۱۹۸۶ آورده شده است. به موجب ماده ۲ این سند «کشتی» عبارت است از هرگونه شناور دریارو و هدایت شونده با نیروی محرکه خود که برای حمل و نقل کالا، مسافر یا هر دو در تجارت دریایی بین المللی مورد استفاده قرار گیرد، به استثنای شناورهایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده زیر ۵۰۰ تن^۵. هر چند این تعریف در برگیرنده تمامی جوانب حقوقی مربوط به کشتی نیست، با این حال جامع ترین تعریفی است که می توان به آن مراجعه کرد» (نجفی اسفاد، ۱۳۹۵: ۳۹).

در نظام حقوقی بین المللی، کشتی به طور ضمنی به عنوان یک موجودیت نیمه مستقل شناخته می شود هرچند مانند یک شخص حقوقی کامل (مانند شرکتها یا دولت ها) نیست به دلایل آنکه تابعیت و پرچم دارند و مسئولیت مستقل که موضوع دعاوی حقوقی (مثل توقیف، مصادره یا تعقیب قضایی) قرار گیرد حتی اگر مالک آن شخص حقیقی یا حقوقی دیگری باشد. همچنین کشتی ها در حقوق بین الملل مورد شناسایی قرار می گیرند و می توانند طرف قراردادهای خاص (مانند بیمه دریایی) یا مشمول مقررات خاص (مانند مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی) باشند.

۲-۲- ثبت موقت

ثبت در فرهنگ فارسی معین دارای دو مترادف معنایی است: ۱- درج، ضبط، مرقوم، مندرج ۲- کتابت، نگارش.

در تعریف حقوقی ثبت نیز دور از این معنا منظور نشده و مقصود از آن در حقوق دریایی نظم بندی و نگارش اموال شناور دریایی ای است که تابعیت کشور مشخص را دارد. به تعبیر دیگر و به قول یکی از نویسندگان کشتی ای که تابعیت دولت ایران را کسب کند با کشور ایران و نظام حقوقی حاکم بر آن ارتباط مستقیم و تنگاتنگ برقرار می کند و در نتیجه از مقررات این کشور پیروی می کند مهم

⁵ Article 2

Definitions:

«For the purposes of this Convention:

"Ship" means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons...».

⁶. «quasi-legal entity»



ترین نتیجه این پیروی تحمیل ضوابط و تشریفات مربوط به ثبت و برافراشتن پرچم ملی ایران بر کشتی است. آنچه زمینه برخورداری کشتی ها از حقوق و مزایای ناشی از کسب تابعیت دولت ایران را فراهم میسازد قدرت نظارت و امکان اعمال حاکمیت منبعت از آن است. صلاحیت قانون و دستگاههای اجرایی ذی ربط ایران در خصوص رخدادهای داخلی کشتی به اعمال قانون پرچم ارتباط دارد و این تسلط و زمینه اعمال حاکمیت مهیا نمی شود مگر آنکه کشتی در ایران به ثبت رسیده باشد (همان: ۵۹).

همچنین «کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد شرایط ثبت کشتی ها ۱۹۸۶»^۷ به ثبت کشتی ها اختصاص یافته است که در ماده یک^۸ خود اهداف از تصویب این کنوانسیون را تضمین یا تقویت ارتباط واقعی بین یک دولت و کشتی‌هایی که پرچم آن را برافراشته‌اند و برای اعمال مؤثر صلاحیت و کنترل بر چنین کشتی‌ها عنوان کرده و دولت پرچم را موجب نموده که مقررات این کنوانسیون را در زمینه شناسایی و پاسخگویی مالکان و بهره‌برداران کشتی‌ها و همچنین در زمینه‌های اداری، فنی، اقتصادی و اجتماعی اعمال نماید.

ثبت کشتی هرچند در این کنوانسیون بین المللی تعریفی جامع دارد اما صریحا به ثبت موقت اشاره ای نشده است. ماده ۱۱ این کنوانسیون در مقام تعریف ثبت کشتی ها می گوید که دولت ثبت کننده باید شرایط ثبت کشتی‌هایی که پرچم آن را برافراشته‌اند را ایجاد کند که این ثبت باید به روشی که توسط آن دولت تعیین شده و مطابق با مقررات مربوطه این کنوانسیون نگهداری شود. اما در ماده ۲ این کنوانسیون مقرر گشته که ثبت کشتی به ثبت رسمی یا ثبت‌هایی اطلاق می‌شود که جزئیات مذکور در ماده ۱۱ این^۹ کنوانسیون در آن ثبت شده است و بدین طریق با اشاره به ثبت های دیگر که دست کشورها نیز در این موارد با توجه به قدرت اعمال صلاحیتشان باز است، ثبت موقت نیز توجیه می شود.

از این رو حتی در ماده ی ۵ کنوانسیون^{۱۰} ثبت کشتی ها اشاره شده که مالکان کشتی‌هایی که پرچم آن دولت را برافراشته‌اند، اصول ثبت کشتی‌ها را مطابق با قوانین و مقررات آن دولت و مقررات این کنوانسیون رعایت می کنند. پس در نهایت باید برای تعریف

^۷ «United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships ۱۹۸۶»

^۸ Article 1

Objectives:

«For the purpose of ensuring or, as the case may be, strengthening the genuine link between a State and ships flying its flag, and in order to exercise effectively its jurisdiction and control over such ships with regard to identification and accountability of shipowners and operators as well as with regard to administrative, technical, economic and social matters, a flag State shall apply the provisions contained in this Convention.»

^۹ Article 11

Register of ships:

«A State of registration shall establish a register of ships flying its flag, which register shall be maintained in a manner determined by that State and in conformity with the relevant provisions of this Convention...»

^۱ Article 2

Definitions:

«... "Register of ships" means the official register or registers in which particulars referred to in article 11 of this Convention are recorded...»

^۱ Article 5

National Maritime Administration :

«...(d) That the owners of ships flying the flag of such State comply with the principles of registration of ships in accordance with the laws and regulations of such State and the provisions of this Convention».

کارآمد از ثبت موقت به حقوق داخلی متوسل شویم. در «قانون دریائی مصوب ۱۳۴۳، ۰۶، ۲۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی» ماده ی ۱۶ این قانون در خصوص ثبت موقت می گوید: «نمایندگان کنسولی ایران میتوانند با کسب اجازه از سازمان بنادر و کشتیرانی باستناد گواهینامه های فنی صادره از طرف یکی از موسسات صلاحیتدار بین المللی مذکور در ماده فوق گواهینامه ثبت موقت جهت کشتیهائیکه در ایران به ثبت خواهند رسید صادر نماید. اعتبار اینگونه گواهینامه های ثبت موقت متناسب با مدت مسافرت کشتی بیکی از بنادر ایران جهت انجام تشریفات ثبت خواهد بود و نباید از ششماه تجاوز کند رونوشت گواهینامه ثبت موقت باید باداره ثبت کشتیهای سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال شود و اصل گواهی ثبت موقت باید بسازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم شود».

۲-۳- تابعیت و اصل تابعیت کشتی

«تابعیت عبارت از رابطه سیاسی و معنوی است که شخصی را به دولت معینی مرتبط می سازد» (نصیری، ۱۳۹۵: ۲۶). «از آنجائی که رابطه بین تبعه و دولت سیاسی است نه قراردادی پس تنها عامل مشخص و اعطا کننده تابعیت دولت است. دولت است که تشخیص میدهد چه شخصی میتواند تبعه او باشد. برای افراد در این مورد حقی نیست و هیچ دولتی هم مکلف نیست که شخصی را به تابعیت خود بپذیرد؛ بلکه دولت، با در نظر گرفتن اوضاع جغرافیائی، اقتصادی و سیاسی کشور افرادی را تابع خود می شناسد.» (همان: ۲۸).

تابعیت در کشتی ها نیز خارج از این تعاریف نیست، زیرا که با توجه به شخصیت حقوقی نیمه مستقل کشتی ها برای این اجسام شناور نیز لازم است که تبعه یک دولت معین باشند تا که تحت آن رژیم حقوقی از معایب و کاستی های بی تابعیتی در امان بمانند و از حمایت دیپلماتیک و حقوقی آن دولت برخوردار شوند. از همین رو در کنوانسیون های بین المللی مربوطه بارها به تعیین مقررات تابعیت کشتی ها اقدام شده است. تابعیت کشتی به معنای رابطه حقوقی بین کشتی و دولت پرچم است. این رابطه به کشتی هویت ملی می دهد و تعیین می کند که کشتی تحت حاکمیت و قوانین کدام کشور عمل می کند.

ماده ۹۱ کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای ۱۹۸۲ نیز در این خصوص خاطر نشان می کند که هر کشوری شرایط اعطای تابعیت به کشتیها، ثبت کشتیها در قلمرو خود و حق برافراشتن پرچم خود را تعیین می کند. کشتیها دارای تابعیت کشوری هستند که حق برافراشتن پرچم آن را دارند. باید یک پیوند واقعی (اصیل) بین کشور و کشتی وجود داشته باشد (پورنوری و حبیبی، ۱۳۸۳: ۸۴). همین امر نیز پیشتر در کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد^۱ ۱۹۵۸ تصریح شده بود.

^۱ «United Nations Convention on the Law of the Sea ۱۹۸۲»

^۱ . Article 91

Nationality of ships:

«1. Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship...»

^۱ «Convention on the High Seas 1958»



منظور از اصل تابعیت کشتی در این مقاله همان اصل جاری در ماده ۵ قانون دریایی ایران است که بیان می کند: «هر کشتی که در ایران ساخته می شود و ظرفیت آن حداقل ۲۵ تن باشد تا وقتی که سازنده کشتی آن را تحویل نداده است کشتی ایرانی تلقی می شود». بدین ترتیب تابعیت ایرانی این دست از کشتی های در حال ساخت امری مفروض است.

۳- خرید و فروش کشتی

مشخصاً محل بحث ما حول محور خرید و فروش بین المللی کشتی و اجرای قوانین کشورها و چالش های احتمالی آن است. مادام که قوانین داخلی کشورها در سطح بین الملل اعمال می شود همیشه بیم آن می رود که تعارضاتی به بار آید. باید توجه نمود که در جریان خرید و فروش کشتی، مقررات کشور صاحب پرچم فعلی و قوانین کشور مقصد (خریدار) و همچنین کنوانسیون های بین المللی همزمان جاری است. این رویه مطابق با مقصودی است که در خصوص ماده ۹۱ کنوانسیون حقوق دریاهای گفته شد: «هر کشوری شرایط اعطای تابعیت به کشتیها، ثبت کشتیها در قلمرو خود و حق برافراشتن پرچم خود را تعیین می کند». همچنین در ماده ۹۴ بند دوم (ب) نیز در همین راستا تاکید شده که هر کشور صلاحیتش را تحت قوانین داخلی خود بر کشتی حامل پرچم او در ارتباط با امور اداری، فنی و اجتماعی کشتی اعمال خواهد نمود (همان: ۸۵).

۳-۱- ممنوعیت تابعیت مضاعف یا دو تابعیتی

خارج از منطق عقلایی نیست که بگوییم کشتی ها باید فقط یک تابعیت داشته باشند. به طور کلی اصل ممنوعیت تابعیت مضاعف از کنوانسیون راجع به برخی مسائل مربوط به تعارض قوانین تابعیت لاهه ۱۹۳۰ شش چشمه می گیرد و در این کنوانسیون بود که بر اصل وحدت تابعیت تاکید شد و حتی تاکید نمود که کشورهای عضو باید که در قانون گذاری شان این اصول را رعایت کنند و نتایج اعمال قانونشان نیز خارج از این امر نباشد (صادقی زیازی، ۱۳۸۸: صص ۲۰ الی ۲۱).

دیوان دائمی دادگستری بین المللی در پرونده لوتوس ۱۹۲۷ رأی داد که فقط دولت پرچم می تواند صلاحیت قضایی خود را بر کشتی هایش در آب های بین المللی اعمال کند. همچنین در پرونده ای دیگر دادگاه نظریه "جزیره شناور" را مطرح کرد که بر اساس آن کشتی که در آب های بین المللی پرچم دولتی را برافراشته، بخشی از قلمرو آن دولت محسوب می شود.

همچنین در بند سوم ماده ۴ کنوانسیون ثبت کشتی ها ۱۹۸۶ به صراحت گفته شده که «کشتی ها فقط باید تحت پرچم یک دولت حرکت کنند» و از این رو می دانیم که نماد تابعیت در کشتی ها پرچم است. و حتی در بند چهارم نیز تصریح نموده که «هیچ کشتی نباید همزمان در ثبت کشتی های دو یا چند دولت وارد شود». لاجال مجدداً باید در پی پاسخ به این سوال گشت که آیا ثبت

¹ «CONVENTION ON CERTAIN QUESTIONS RELATING TO THE CONFLICT OF NATIONALITY LAWS THE HAGUE - 12 APRIL 1930»

¹ . «R. v. Anderson (1868)» 6

¹ . «Floating Island Theory» 7

¹ . Article 4 8

General provisions:

«3. Ships shall sail under the flag of one State only.

4. No ships shall be entered in the registers of ships of two or more States at a time...».



موقت کشتی نوساخت خریداری شده از ایران توسط کشور خارجی مقصد با توجه به آنکه طبق قانون داخلی ایران اصل تابعیت کشتی های ساخت ایران مفروض است موجب نوعی دوتابعیتی کشتی می گردد؟

ابهام دیگری که زمینه ی تعارض قوانین و دوتابعیتی کشتی را فراهم می کند آن است که در قانونگذاری های مختلف شرایط گوناگونی جهت گرفتن تابعیت کشتی از کشور پیش بینی کرده اند. از آن جمله کشتی در کشوری ساخته شده است که تقاضای کسب تابعیت آن را نموده است یا مالکیت کشتی به طور کلی و یا قسمت معینی حداقل برای تابعین آن کشور است و یا فرمانده و افسران کشتی و قسمت معینی از خدمه کشتی از تابعین آن کشور باشد. هر کشوری براساس مصلحت کشور خود به طور مختلف رأی داده اند (رضوی کشمیری، ۱۳۹۰: ۵۲). حال زمانی که شخصی کشتی مستعملی را با تابعیت خارجی می خرد و مالک کشتی می شود حق آن را دارد که کسب تابعیت کشور خودش را برای کشتی کند، دفع خطر دوتابعیتی در این مواقع چگونه است؟

۲-۳- قوانین داخلی کشور خریدار

بدیهی است کشتی ای که در یکی از این کشورها خریداری میشود و مالک آن مایل است آن را در ایران به ثبت برساند، باید برای انجام تشریفات مربوط به ثبت و کسب تابعیت ایران کشتی خود را به یکی از بنادر کشور منتقل نماید. کشتی خریداری شده یا به شکل مستعمل و دست دوم یا به صورت نو و دست اول از کارخانه سازنده تحویل گرفته می شود. در هر دو حالت کشتی خریداری شده برای انجام سفر در حد فاصل بندر محل خریداری شده و بندر مقصد در ایران نیاز به اخذ گواهینامه ثبت موقت دارد (نجفی اسفاد، پیشین: صص ۵۵ و ۵۶).

فرض ما کشورهایی است که قوانینشان مطابق قوانین دریایی ایران باشد، به عنوان مثال کشور روسیه نیز مانند ماده ۱۶ قانون دریایی ایران، ثبت موقت کشتی خریداری شده را لازم می داند. در ماده ۱۶ بند دوم «کد(قانون) کشتیرانی تجاری فدراسیون روسیه ۱۹۹۹» آمده است که «کشتی های خریداری شده خارج از قلمرو فدراسیون روسیه از زمان صدور گواهی موقت توسط نمایندگی کنسولی فدراسیون روسیه - که این حق را تأیید می نماید - مجاز به برافراشتن پرچم دولتی فدراسیون روسیه خواهند بود. اعتبار این گواهی موقت تا زمان ثبت کشتی در دفتر ثبت دولتی یا کتاب ثبت کشتی بوده و به هر حال نباید از ۶ ماه تجاوز نماید».^۲

آئین نامه ثبت کشتی ها و شناورها مصوب ۱۳۴۴/۰۹/۱۰ هیات وزیران در ماده ۹ خود در خصوص مدارک لازم ثبت کشتی ها اعم از نوساخت و خارجی چنین اظهار می دارد که:

¹ «MERCHANT SHIPPING CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION NO. 81-FZ OF APRIL 30, 1999».

² Article 16

The Emergence of the Right of Sailing Under the State Flag of the Russian Federation:
 «2. A ship acquired beyond the bounds of the Russian Federation shall enjoy the right of sailing under the State Flag of the Russian Federation since the time of the issue by a consular office of the Russian Federation of an interim certificate that certifies such right and is valid until the registration of the ship with the State Register Book or the ship book but for not more than six months».



«الف - در مورد کشتیهایی نو باید اصل و یک رونوشت از گواهی ساخت و مدارک مالکیت کشتی که برحسب مورد از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی و یا نمایندگان کنسولی ایران تصدیق شده باشد ضمیمه اظهارنامه تسلیم گردد. ب - در مورد کشتیهائیکه قبلاً تابعیت دیگری را تحصیل نموده اند اسناد ذیل باید بضمیمه اظهارنامه تسلیم شود:

۱- رونوشت مصدق گواهی ثبت و تابعیت سابق کشتی.

۲- رونوشت اسناد مالکیت و یا هرگونه مدرکی که مثبت مالکیت کشتی باشد.» در این ماده حتی به گواهی حذف از ثبت (یا تابعیت) قبلی نیز اشاره نشده است هرچند اشاره به «تابعیت سابق» مستعد چنین برداشتی هست.

البته حتی می توان فرض را بر خریدار بودن کشور ایران دانست در حالی که ایران در ماده ۱۶ قانون دریایی خود ثبت موقت را لازم می داند، کشور فروشنده نیز طبق قانون داخلی خود اصل تابعیت خودش را مفروض بداند. در هر دو فرض یک بازه زمانی ای ممکن است وجود داشته باشد که کشتی تازه ساخت در تابعیت کشور مبدا و ثبت موقت کشور مقصد باشد. البته شاید گفته شود که ثبت موقت به معنای تابعیت نیست و صرفاً مجوز قانونی ای است که دولت پذیرنده به کشتی می دهد تا تشریفات قانونی لازم را برای کسب تابعیت و ثبت دائم طی کند و اینگونه به نظر برسد که شکلی از اشکال دوتابعیتی کشتی ها رخ نداده است.

۳-۳- نظام های مختلف ثبت کشتی

هرچند در انواع تقسیم بندی ها نظام ثبتی نیمه آزاد نیز به چشم می خورد ولی عموماً کارکرد نظام های ثبتی در کشورها بدینگونه است:

الف) نظام های ثبت مقید یا محدود:^۱ کنوانسیون های بین المللی هرچند تعیین معیار اعطای تابعیت را در اختیار دولت ها نهاده اما دولتی را صالح در اعطای این تابعیت به کشتی ها می داند که «پیوند واقعی» با کشتی داشته باشد و لذا کشورهایی همچون ایران و چین و ایالات متحده بر این اساس معیار مالکیت اتباعشان بر کشتی را موثر بر اعطای تابعیت می دانند (طباطبائی حصاری و صفی زاده، ۱۴۰۲: صص ۲۲۴ و ۲۲۵).

ب) نظام های ثبت آزاد:^۲ که به سیستم پرچم مصلحتی نیز معروف اند^۳ ثبت و تابعیت کشتی به راحتی انجام می گیرد و با اصل معیار پیوند واقعی در تعارض است و اتباع خارجی نیز قادر به تملک و کنترل کشتی اند که از آن جمله کشورها پاناما و هندوراس و

¹ . Closed Register Systems
² Open Register Systems
³ Flag of Necessity or Flag of Convenience



لیبریا می باشند. بسیاری از مالکان کشتی ها نیز به دلیل نظارت های آسان تر و قوانین راحت تر به این ثبت گرایش پیدا می کنند. (همان: صص ۲۲۵ و ۲۲۶).

۳-۴- بررسی اعطای تابعیت در ثبت موقت

در ادامه ی بحث، در بررسی وقوع شکلی از اشکال دوتابعیتی کشتی در خرید و فروش کشتی گفته می شود:

الف) حق اهتزاز پرچم: همانطور که در بند دوم ماده ی ۴ کنوانسیون ثبت کشتی ها ۱۹۸۶ تصریح شده «کشتی ها دارای ملیت دولتی هستند که پرچم آن را مجاز به برافراشتن هستند». گذر ماده ۱۷ قانون دریایی ایران نیز آثار عدم ثبت کشتی را عدم حق برافراشتن پرچم ایران بیان کرده و حتی مستحق محکومیت به پرداخت جریمه نیز می داند. چنانکه در قانون کشتیرانی تجاری روسیه بررسی شد، ثبت موقت مجوز اهتزاز پرچم روسیه است.

ب) ثبت اصولا نتیجه ی تابعیت است: وقتی در قوانین داخلی و مقررات بین المللی تاکید می شود که کشتی ها فقط حق حمل پرچم کشوری را دارند که مورد ثبت آن کشور واقع شده اند و مقرر می شود که در فقدان ثبت برافراشتن پرچم آن کشور ممنوع است، نتیجه می شود که ثبت اصولا نتیجه ی تابعیت است.

ج) تحلیل نویسندگان: برخی از نویسندگان کتب حقوق دریایی در تحلیل و تفسیر ماده ۱۶ قانون ایران آن را از شرایط کسب «تابعیت موقت ایرانی»^۲ دانند هرچند نظر بر آن دارند که با ورود کشتی به بندر مورد نظر از درجه اعتبار ساقط است (نجفی اسفاد، پیشین: صص ۵۵ و ۵۶).

د) خطر بی تابعیتی: اگر قائل به آن باشیم که ثبت موقت مساوی با اعطای نوعی تابعیت نیست (هرچند موقت) خطر بی تابعیتی کشتی را تهدید می کند. زیرا که طبق قوانین بسیاری از کشورها برای ثبت کشتی خارجی، گواهی تاییدیه حذف از ثبت کشور مبدا لازم است با این حساب کشتی حق اهتزاز پرچم کشور اول را ندارد و همچنین به تابعیت کشور مقصد هم در نیامده است و صرفا برای طی تشریفات ثبت دائم، ثبت موقت را کسب نموده است. با این تفسیر کشتی در وضعیتی از بی تابعیتی است، هرچند که فرض اصل تابعیت کشتی نوساخت ایرانی همچنان پابرجاست اما در خصوص کشتی های مستعمل این تهدید وجود دارد. در تایید نظریه اعطای تابعیت موقت با ثبت موقت نیز در ماده ۱۲ قانون دریانوردی تجاری (فصل ۱۷۹) سنگاپور مشاهده می کنیم که راجع به ثبت موقت اعلان می دارد: «۱- ثبت کننده می تواند به صورت موقت کشتی را ثبت و گواهی ثبت موقت صادر نماید، در صورتی که درخواست ثبت مطابق ماده ۱۱ فاقد هر یک از مدارک سند مالکیت، گواهی انصراف از ثبت خارجی، گواهی ظرفیت (توناژ)، یا هر سند دیگری که ثبت کننده تعیین نماید، باشد.

² Article 4 4

General provisions:

«2. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly».

² . «Temporary nationality» 5

۲- ثبت موقت کشتی برای حداکثر مدت یک سال از تاریخ صدور معتبر بوده و مقررات این قانون و هر قانون مکتوب دیگر در مورد کشتی با ثبت موقت، مالک آن و گواهی ثبت موقت به همان ترتیب و با همان اثر حقوقی اعمال می‌گردد که در مورد کشتی سنگاپوری، مالک آن و گواهی ثبت دائم اعمال می‌گردد. «تجمیع این توضیحات دلایلی بر آنند که ثبت موقت نیز نوعی از کارکرد تابعیت است.

«ثبت کشتی به عنوان سازوکار اداری‌ای توصیف شده که از طریق آن یک دولت به کشتی تابعیت اعطا می‌کند این نظام ثبت نخستین بار در قوانین امپراتوری روم مشاهده شد، در حالی که در بریتانیا، سیستم ثبت به قرون ۱۷ و ۱۸ میلادی بازمی‌گردد. این فرآیند به دولت پرچم حقوق متعددی نسبت به کشتی‌های ثبت شده اعطا می‌کند، از جمله اعطای تابعیت، حق برافراشتن پرچم ملی، بهره‌مندی از حمایت قانونی آن دولت، حق اعمال صلاحیت و کنترل در امور اداری و اجتماعی بر کشتی‌ها» (Aladwan, 2020: 111).

۳-۵- قوانین داخلی کشور فروشنده

در مقابل آن کشورها با چنان ویژگی‌هایی که گفته شد، کشورهای قرار می‌گیرند که فروشنده ی کشتی نوساخت یا مستعمل هستند. فرض نوشتار زمانی محقق و پیچیده می‌شود که این کشور فروشنده مانند ماده ی ۵ قانون دریایی ایران، فرض تابعیت کشتی نوساخت خودش را تا زمان تحویل به مالک اعمال می‌کند. پس ظاهراً ممکن است با نوعی تعارض قوانین کشورها مواجه باشیم هرچند کشورها در حال حاضر ممکن است راه حل‌های متعدد و متداولی را در این حوزه اعمال کنند اما در عالم اعتباری حقوق این تعارض محقق است.

مطابق ماده ۱۸ قانون دریایی ایران، ثبت موقت کشتی‌های نوساز اجباری و تا زمان تحویل به مالک معتبر است و پس از آن از درجه اعتبار ساقط است. هرچند مطابق قوانین برخی کشورها گواهی تاییدیه حذف از ثبت قبلی برای ثبت دائم الزامی است اما برای ثبت موقت این کشتی‌های خارجی خواهان ورود به تابعیت، غالباً الزامی به تحویل این گواهی نیست چنانچه در قانون مربوطه سنگاپور نیز دیدیم که اگر نقص چنین مدارکی بود کشتی ثبت موقت می‌شود.

۳-۶- در حوزه بین الملل عمومی یا خصوصی

6 . 12. Provisional registry:

«(1) The Registrar may provisionally register a ship and grant a provisional certificate of registry if the application under section 11 is not accompanied by the document of title, evidence of cancellation of any foreign registry, the tonnage certificate or such other document as the Registrar may determine.

(2) The provisional registry of a ship shall be valid for a maximum period of one year from the date of issue and the provisions of this Act and any other written law shall apply to a ship provisionally registered under this section, its owner and provisional certificate of registry as they apply to a Singapore ship, its owner and certificate of registry».



این نکته نیز بسیار حائز اهمیت است که دقت شود حوزه حقوقی مذکور بین دولت هاست یا اشخاص زیرا در هر کدام آثار و رویه متفاوت خود را می طلبد. «مهم ترین وجوه افتراق یا اختلاف میان حقوق بین الملل خصوصی و حقوق بین الملل عمومی عبارتند از:

۱- اختلاف در موضوع در حالی که حقوق بین الملل عمومی، عمدتاً تنظیم کننده روابط میان کشورها و سازمان های بین المللی است حقوق بین الملل خصوصی صرفاً روابط میان اشخاص حقیقی یا حقوقی خصوصی را قانونمند می کند. دسته اول یک ویژگی عمومی دارد اما دسته دوم مناسبات خصوصی هستند که متضمن عنصر خارجی می باشند این عنصر برخاسته از اختلاف در تابعیت عاملان آن روابط با محلی است که خارج از قلمرو ملی ایجاد آن روابط قرار دارد از همین رو، تابعان حقوق بین الملل خصوصی و حقوق بین الملل عمومی با یکدیگر متفاوتند. تایمان حقوق خصوصی افراد و اشخاص حقوق خصوصی هستند و تابعان حقوق بین الملل عمومی، در اصل کشورها و سازمانهای بین المللی دولتی (بین الدول) می باشند.

۲- اختلاف در منابع در حالی که بخشی از منابع حقوق بین الملل خصوصی در زمره منابع حقوق داخلی است. حقوق بین الملل عمومی منابع جداگانه و خاص خود را دارد.

۳- اختلاف در مبانی مبنای حقوق بین الملل خصوصی عمدتاً اراده یک کشور و مبنای حقوق بین الملل عمومی حداقل اراده دو کشور یا سایر تابعان حقوق بین الملل است.

۴- اختلاف در مرجع رسیدگی مرجع صلاحیت دار رسیدگی به اختلافات ناشی از حقوق بین الملل عمومی معمولاً مراجع حقوقی بین المللی از جمله داوری بین المللی و دادگستری بین المللی از جمله دیوان بین المللی دادگستری هستند اما مراجع صلاحیت دار جهت رسیدگی به اختلافات ناشی از حقوق بین الملل خصوصی مراجع قضایی داخلی یا در موارد خاصی مراجع فراملی است و استثنائاً مراجع حقوقی بین المللی است.

۵- اختلاف در ضمانت اجرا حقوق بین الملل خصوصی تا حدود زیادی از ضمانت اجرای مؤثر و کاملی برخوردار است اما ضمانت اجرای قواعد حقوق بین الملل عمومی در بسیاری از موارد چندان مؤثر و کافی نیست و اصولاً متفاوت است «ضیائی بیگدلی، ۱۳۹۸: صص ۷ و ۸».

در مواردی که دولت ها باهم مبادله و معامله می کنند و به امور تجاری با یکدیگر می پردازند نیز بحث همچنان در حوزه حقوق بین الملل خصوصی است (به نحو استثنایی و خلاف قاعده)، معمولاً فرض امر راحت تر است زیرا باهم به انعقاد توافقنامه ها و قرارداد ها می پردازند و یا که باهم ساز و کارهای انتقالی را مقرر می کنند. البته که در این مقاله فرضیه ها اساساً با محوریت جنبه ی خرید کشتی توسط شخص حقیقی پیش می رود و بررسی می شود و بحث تعارض قوانین نیز متوجه ی موقعیت هایی است که در آن یک بیع بین اشخاص حقیقی رخ می دهد که دارای یک عنصر خارجی است (تابعیت) و تقابل حقوق داخلی دولت ها در معرض است ولی وقتی که توسل به کنوانسیون های بین المللی می شود در مقام حل تعارض و رهنمود های حقوق بین الملل عمومی هستیم.

در حقیقت وقتی موضوع بر مبنای مشکلات حقوقی ای همچون رفع توقیف از کشتی و دریافت خسارت و دعوا علیه طرف مقابل به جهت ناتمام ماندن آثار عقد و درخواست فسخ و از این دست امور باشد و خواهان به دنبال مرجع صلاحیت دار داخلی در کشوری می گردد و به دنبال قانون و دادگاه صالح است پس کارکرد حقوق بین الملل خصوصی در جریان است اما نکته ی مهم آن است که اشاره

کنیم این بیع و روابط بین اشخاص منتهی به رویکردی در عالم بین الملل عمومی نیز شد زیرا دولت ها می خواهند اعمال صلاحیت کنند کآنه که آن کشتی جزئی از سرزمین تحت حکومتشان است و حق حاکمیت را برای خود محفوظ می دانند.

به هر حال فایده عملی این بحث آن است که با توجه به نوع موضوع مورد مناقشه، صلاحیت ها و منابع متغیر است چنانچه اگر قائل به حوزه بین الملل عمومی باشیم، رجوع به محکمه صلاحیت دار نیز متفاوت است و قاعدتا در مجامع بین المللی است.

تردید نیست که تعیین شرایط ثبت و اعطای تابعیت از جمله اختیارات کشورها محسوب میشود. بر اساس رأی دیوان دائمی دادگستری در خصوص پرونده انگلیس علیه فرانسه در سال ۱۹۲۳ در ارتباط با احکام صادره در تونس و مراکش توسط فرانسه، دیوان اظهار داشت که در وضعیت فعلی حقوق بین الملل، موضوع تابعیت به طور اصولی در حوزه حاکمیتی و داخلی کشورها قرار دارد» (میر عباسی و هاشمی، ۱۳۹۹: ۴۳). ماهیت منحصر به فرد کشتی که متضمن شخصیت حقوقی است، توسط قوانین ملی در سراسر جهان به رسمیت شناخته شده است از این منظر، تابعیت کشتی یک مفهوم نظری مهم در حقوق ماهوی حقوق بین الملل عمومی محسوب می شود (Ermal, Xhelilaj; Krisafi, Ksenofon, 2013: 214).

۴- بررسی رویه دولت ها و راهکارها

در این بخش در پی بررسی آنیم که کشورها چه اقدامات پیشگیرانه ای در جلوگیری از شکل گیری چنین دوتابعیتی ای می توانند داشته باشند و یا در مواقعی که این معضل به وجود آمد چه راهکارهایی در رفع آن می تواند پاسخگو باشد. صرف نظر از اینکه چنین موقعیتی در جهان در حال اتفاق است یا موارد بسیار نادر است، علم حقوق و روحیه عدالت خواهی می بایست دارای جواب و رافع باشد.

۴-۱- اقدامات پیشگیرانه دولت ها

در ادامه اشاره به مواردی می شود که دولت ها می بایست معمول بدارند تا از وضعیت تابعیت مضاعف در تعارض ثبت موقت و فرض تابعیت در امان بمانند:

الف) لزوم قانون گذاری صریح و جامع در مورد معاملات بین المللی کشتی؛ با دقت در زمینه های شکل گیری چنین وضعیتی مشاهده می شود که معمولاً این آثار مضر در معامله بین دولت هایی است که قانونشان در وقوع این مسئله مسکوت است. کشوری که در قانون دریایی خود فرض تابعیت تا زمان تحویل به مالک را جاری می کند باید در خصوص موردی که معامله با اتباع خارجی واقع می شود نیز روشن سازد که چه واکنشی نسبت به آن در قانون خود می تواند داشته باشد. به عنوان مثال محل تسلیم کشتی را صرفاً بندرگاه داخلی خود مقرر سازد و لا غیر. زیرا در سکوت آن بنا بر اصل آزادی و حاکمیت اراده، اشخاص محل تحویل مال را خودشان تعیین می کنند.

در این راستا ماده ی ۲۷ آیین نامه ثبت کشتی های ایران مقرر می دارد: «الف - هرگاه کشتی ایرانی کلاً یا بعضاً فروخته شود و یا مورد معاملات و یا انتقالاتی بشرح مذکور در قانون دریایی واقع گردد کلیه این معاملات و انتقالات باید با اطلاع اداره مرکزی ثبت کشتیها برسد. اداره مذکور مکلف است ظرف مدت یکماه از تاریخ وقوع این معاملات و انتقالات و در مورد فروش ۱۰ روز پس از صدور



آخرین آگهی مذکور در ماده ۲۶ و ۲۷ قانون دریائی مراتب را در دفتر ثبت کشتیها و اسناد ثبت و سایر مدارک درج نماید. در صورتیکه درج کلیه مراتب در سند ثبت کشتی ممکن نباشد اسناد ثبت جدیدی با در نظر گرفتن تغییرات مذکور برای کشتی صادر خواهد شد.

ب - در صورتیکه این معاملات و انتقالات منجر بتغییر تابعیت کشتی شده باشد اداره مرکزی ثبت کشتیها مراتب را در دفتر ثبت کشتیها درج نموده و اقدام بابطال سند ثبت کشتی مینماید. مالک یا نماینده او موظف است اسناد ثبت کشتی را باداره مرکزی ثبت کشتیها مسترد دارد. «با توجه به مفاد این ماده پتانسیل رویکرد ناظرانه در قانون و آیین نامه مهیاست. با مطالعه بند ب این ماده آیین نامه ممکن است به نظر آید که آیین نامه خود شفاف ساخته که معامله ای که منجر به تغییر تابعیت کشتی شود موجب ابطال سند ثبت خواهد شد چنانچه در بند ج ماده ۲۴ قانون دریایی بیان نموده: «فروش و یا انتقال تمام و یا قسمتی از کشتی که در ایران به ثبت رسیده است اعم از اینکه انتقال اداری یا قهری باشد تغییری در تابعیت کشتی نمیدهد بشرط آنکه حد نصاب مندرج در بند الف ماده یک این قانون و شرایط دیگر رعایت شود».

حال باید مجدد یاد آور شد که در قانون دریایی هم در ماده ۵ ذکر به تابعیت تا زمان تحویل شده است و هم در ماده ی ۱۸ به ابطال سند ثبت موقت کشتی در حال ساخت بعد از تسلیم به مالک تقنین گشته و بیهوده بودن چنین تذکراتی از وصف حکیم بودن قانونگذار به دور است زیرا تابعیت تا زمان تحویل زمانی معنا می دهد که خواهان تابعیت کشوری دیگر نیز موجود باشد. جمیع این توضیحات لزوم قانون گذاری صریح و جامع در مورد معاملات بین المللی کشتی را بار دیگر به ما یادآوری می کند.

ب) لازم سازی اخذ و ارائه گواهی تاییدیه حذف از تابعیت و ثبت موقت کشور اول؛ هرچند در مورد ثبت دائم کشتی این امر معمولاً بین کشورها رواج دارد اما در مورد ثبت موقت ضرورتی در قوانین کشورها مشاهده نمی شود؛ حال مشاهده شد که ممکن است چه تبعات منفی ای به بار آورد پس شایسته است که کشورها اعم از مبدا و مقصد، ضمن ثبت معاملات کشتی در خصوص روند خروج از تابعیت و تابعیت بعدی نیز شفاف سازی نمایند. لذا این ضرورت وجود دارد که کشورها در رویه اداری و ثبتی خود صدور و ضبط چنین گواهی ای را الزامی بدانند.

این مورد ارتباط مستقیم با بند یک ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ دارد که می گوید: «هر دولت باید به طور مؤثر، صلاحیت و کنترل خود را در امور اداری، فنی و اجتماعی بر کشتیهایی که پرچم آن را برافراشته اند اعمال کند». زیرا از الزامات کنترل مؤثر نیز نظارت و ثبت دقیق وقایع و اعمال حقوقی کشتی و تغییر تابعیت آن نیز می باشد همچنین کشوری که اقدام به ثبت موقت کشتی می کند لازم است کنترل مؤثری بر این امر بدارد تا از وقوع تابعیت مضاعف جلوگیری شود.

با رعایت این بند، کشور دوم که درخواست ثبت از وی شده با رویکردی مسئولانه، خلأ احتمالی قانونگذاری کشور اول را که موضوع بند پیش (الف) بود جبران می کند (به پیوست شماره ۱ رجوع کنید).

ج) هماهنگی بین کشورها؛ کشورها می توانند از طریق مذاکرات و استعلام از دستگاه های معین مربوطه یکدیگر بوسیله راه های معمول، از وضعیت ثبت و تابعیت کشتی مورد نظر آگاه شوند. مجدداً چنین درون مایه ای در منابع قانونی ایران به چشم میخورد، چنانکه

² Article 94

7

Duties of the flag State:

«1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag...».

در ماده ۳۰ آیین نامه ثبت کشتی ها گفته شده: «سازمان بنادر و کشتیرانی مجاز است بنا به تقاضای مالک یا نماینده او یا سازمانهای ثبت کشتی در کشورهای دیگر موضوع مالکیت و ابطال ثبت کشتی در ایران را تایید و در صورت تقاضا مفاد آنرا به هزینه مالک مخابره نماید».

د) پیوستن به ساز و کارهای پیشنهادی سازمان بین المللی (IMO)^۲؛ این سازمان دو سیستم شناسایی منحصر به فرد ایجاد کرده است، سیستم شماره شناسایی کشتی^۳ و سیستم شماره شناسایی شرکت/مالک^۴ و هدف از آن افزایش ایمنی دریایی، پیشگیری از آلودگی محیط زیست، کاهش تقلب در ثبت کشتی ها و ایجاد سیستم ردیابی یکپارچه جهانی است. یک شماره ۷ رقمی غیر قابل تغییر به کشتی اختصاص می دهد و هویت جهانی کشتی را آشکار می کند. شماره شناسایی منحصر به فرد کشتی کاربردی همچون ردیابی تاریخچه کشتی و پیشگیری از ثبت مضاعف و شناسایی کشتی های متخلف را دارد (IMO, 2025).

البته قابل ذکر است که ایران از سال ۱۹۵۸ عضو سازمان مذکور است و قطعنامه های صادره از آن را در رویه خود جاری می دارد (به پیوست شماره ۲ رجوع کنید).

۲-۴- اقدامات واپسین

در این قسمت به بررسی عکس العمل های معقول پس از وقوع چنین دو تابعیتی می پردازیم.

الف) سلب تابعیت و ابطال ثبت؛ بنا بر معیار تابعیت موثر تاکید کنوانسیون ها، بهتر است کشوری که خلاف قاعده فرض تابعیت نهاده در چنین مواقعی رفع تابعیت کند زیرا ظاهراً قانون گذاری وی بیشتر از صلاحیت بوده است. بند یک ماده ی ۲۱ قانون دریایی ایران تاب و تحمل چنین برداشتی را خواهد داشت «در موارد ذیل ثبت کشتی باطل و تابعیت آن سلب میگردد: ۱) در صورتیکه شرایط ثبت کشتی و حق برافراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران از بین رفته باشد... تقاضای ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی باید توسط سازمان بنادر و کشتیرانی از دادگاه دریائی بعمل آید در موارد فوق سند ثبت و تابعیت کشتی باید منتها ظرف سی روز به اداره ثبت کشتیهای سازمان بنادر و کشتیرانی یا نمایندگان کنسولی ایران مسترد گردد».

ب) حل اختلاف در مراجع بین المللی صالح

در رأی مشورتی دیوان دائمی دادگستری بین المللی در مورد تصمیمات مربوط به تابعیت تونس و مراکش گفته شده: «این پرسش که آیا موضوعی صرفاً در حوزه صلاحیت داخلی یک دولت قرار دارد یا خیر، ماهیتاً نسبی است؛ این امر به توسعه روابط بین المللی بستگی دارد. بنابراین، در وضعیت فعلی حقوق بین الملل، به نظر این دیوان، مسائل تابعیت در اصل در این حوزه محفوظ (صلاحیت داخلی دولتها) قرار می گیرد» همین برداشت می تواند پایه ی تعارض در صلاحیتهای منجر به اختلافات بین المللی بشود.

² «International Maritime Organization»

² «IMO Ship Number»

³ «IMO Company/Owner Number»

کنوانسیون لاهه ۱۹۳۰ درباره تعارض تابعیت، در ماده ی اول خود در مورد حدود اعطای تابعیت نیز موازین مهمی را خاطر نشان کرده است: «هر دولت مختار است بر اساس قوانین داخلی خود تعیین کند که اتباع آن کدام اشخاص هستند این قانون از سوی سایر دولتها به رسمیت شناخته خواهد شد، مشروط بر آنکه با کنوانسیون های بین المللی، عرف بین المللی و اصول کلی حقوقی که در زمینه تابعیت به طور عام به رسمیت شناخته شده اند، سازگار باشد». مهم ترین مؤلفه ای که آن مرجع صالح باید التفات ورزد معیار واقعی بودن پیوند و رابطه ی کشتی با آن کشور است که مورد تذکر کنوانسیون های بین المللی قرار گرفته است.

۵- نتیجه گیری

وقتی قوانین دریایی کشورها را مطالعه می کنیم چگونگی اعمال صلاحیت دولت ها را از زبان خودشان می خوانیم. گاهی ممکن است مابین این قدرت قانون گذاری دولت ها با ابهامات و خلأ هایی مواجه شویم. یکی از آنها بحث تقابل اعمال تابعیت بر کشتی های نوساخت توسط برخی کشورها و ثبت موقت از جانب کشورهای دیگر است و چنانچه مشاهده شد اگر کشورها مطابق رهنمود های کنوانسیون ها و عرف های بین المللی دریایی مربوطه عمل نکنند و قانون گذاری و رویه اداری شفافی در این مورد نداشته باشند، کشتی مربوطه ممکن است در معرض خطر دو تابعیتی شدن قرار گیرد. البته که امروزه با فشارهای سازمان ها و جوامع بین المللی، نظم و امنیت نسبتاً جامعی بر قوانین و مقررات دریایی و مخصوصاً کشتیرانی حاکم شده است و سعی بر شفاف بودن هر آنچه بیشتر اسناد و مدارک تابعیت و ثبت کشتی است اما همانطور که در این نوشتار گزارش شد همچنان احتمالات تابعیت مضاعف کشتی ها وجود دارد که مثال بارز آن می تواند نظام های ثبت آزاد یا همان سیستم پرچم مصلحتی باشد.

با این حساب هر چند طبق گزاره های این مقاله باید رای به آن داد که امکان دو تابعیتی شدن کشتی در معامله بین المللی کشتی با توجه به ثبت موقت کشتی پیش از ورود به آب و بندر کشور خریدار با توجه به اصل اعمال تابعیت به کشتی نوساخت تا زمان تسلیم به مالک وجود دارد و البته که دولت ها در نظام اداری و ثبتی خود الزاماتی را تعیین می کنند تا احتمال وقوع چنین تعارضی کمتر گردد برای مثال گواهی تاییدیه حذف از ثبت (یا تابعیت) قبلی را لازم برای ثبت می نمایند یا گواهی تحویل کشتی نوساز از شرکت کشتی سازی را از مالک مطالبه می کنند.

³ . Article 1 «It is for each State to¹determine under its own law who are its nationals. This law shall be recognised by other States in so far as it is consistent with international conventions, international custom, and the principles of law generally recognised with regard to nationality».



همانطور که در این نوشتار تحلیل شد، نظر بر آن شد که هرچند ثبت موقت در قوانین ذکر به طی نمودن مراحل تشریفاتی شده است اما به دلایل حق امتیاز پرچم و نظرات حقوقدانان و اصولاً نتیجه تابعیت بودن و... ثبت موقت نیز نوعی اعطای تابعیت هرچند موقت، می باشد. و در آخر تاکید می شود که برای جلوگیری از چنین مخاطرات احتمالی ای و دیگر تهدیدات حقوقی، بهتر است که کشورها روابط استعلامی با یکدیگر را بهبود بخشند و به جدیت تذکرات سازمان بین المللی دریایی را در قانون گذاری و رویه خود اعمال نمایند و چنانچه چنین معضل تابعیتی ای بوجود آمد با هماهنگی یکدیگر نسبت به سلب تابعیت از کشتی اقدام نمایند.



References

1. Aladwan, Z. M. (2020). Dual nationality of the ships and its legal impact. *Hasanuddin Law Review*, 6(2), 109–124.
2. Council of Ministers. (1965). Regulations on the registration of ships and vessels.
3. Convention on Certain Questions Relating to the Conflict of Nationality Laws. (1930, April 12). The Hague.
4. Convention on the High Seas. (1958).
5. International Maritime Organization. (n.d.). IMO identification number schemes. Retrieved April 22, 2025, from <https://www.imo.org/en/OurWork/IIS/Pages/IMO-Identification-Number-Schemes.aspx>
6. Mir Abbasi, S. B., & Hashemi, S. M. (2020). Examining the application of the doctrine of genuine link in granting nationality to ships by the flag state. *International Law Journal*, (62), 29–58. **[In Persian]**
7. Najafi Esfad, M. (2016). Maritime law based on Iran's Maritime Law and international maritime regulations (8th edition). Tehran: SAMT, Center for Research and Development in Humanities. **[In Persian]**
8. Nasiri, M. (2014). Private international law: General principles, nationality, domicile (status of foreigners, conflict of laws and courts) (Volumes 1 & 2, 29th edition). Tehran: Agah Publications. **[In Persian]**
9. National Consultative Assembly. (1935). Civil Code (with subsequent amendments and additions).
10. National Consultative Assembly. (1964). Maritime Law (with subsequent amendments and additions).
11. Pour Nouri, M., & Habibi, M. (2004). International law of the sea: The 1982 Convention on the Law of the Sea (First edition). Tehran: Mahd-e-Hoqooq Publications. **[In Persian]**
12. Razavi Kashmiri, S. A. (2011). Nationality and registration of ships in the legal systems of Iran, the United Arab Emirates, England, and France (Master's thesis in international law). University of Tehran. **[In Persian]**
13. Russian Federation. (1999). Merchant Shipping Code of the Russian Federation No. 81-FZ of April 30, 1999.
14. Sadeghi Ziazi, H. (2009). Important and comprehensive points of private international law (Volumes 1 & 2), including questions from national and Azad university exams (First edition). Tehran: Behineh Faragir Publishing Company. **[In Persian]**
15. Tabatabaei Hesari, N., & Safizadeh, S. (2023). A comparative study of “ship registration systems” in light of their legal functions. *Contemporary Comparative Legal Studies*, 14(30), 215–243. **[In Persian]**
16. United Nations. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).
17. United Nations. (1986). Convention on Conditions for Registration of Ships.
18. Xhelilaj, E., & Krisafi, K. (2013). International implications concerning the legal regime of ship registration. *Review Article*, 14(19), 213–223.
19. Ziaei Bigdeli, M. R. (2019). Public international law (with revisions and additions) (65th edition). Tehran: Ganj-e-Danesh Publications. **[In Persian]**