



University of Tehran Press

Comparative Law Review

Homepage: <https://jcl.ut.ac.ir>

Online ISSN: 2423-3404

Volume: 16, Issue: 2
Autumn & Winter
2025-2026

A Comparative- Critical Approach to Measuring the Compatibility of "Ship Registration" with the Components of "Movable Registration System"

Nasrin Tabatabai Hesari¹ | Rahim Pilvar² | Soroush Safizade³

1. Corresponding Author; Associate Prof., Department of Private and Islamic Law, Faculty of Law & Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: nasrintaba@ut.ac.ir
2. Associate Prof., Department of Private Law, Faculty of Law, University of Tehran (Farabi College), Qom, Iran. Email: rahimpilvar@ut.ac.ir
3. Ph.D In Private Law, Faculty of Law, University of Tehran (Farabi College), Qom, Iran. Email: safizade.soroush@ut.ac.ir

Article Info	Abstract
Article Type: Research Article Received: 2024/08/25 Received in revised form: 2025/02/21 Accepted: 2025/04/08 Published online: 2025/12/22	Ship registration has the function of "granting citizenship" along with the "title establishment" which has led to differences in its principles compared to other systems. In common classifications, due to the considering the ship as movable, its registration system is justified under the movable registration. Therefore, the question arises, what are the components of the movable registration and to what extent does the ship registration follow these components? The present research, relying on the desk research and descriptive-analytical method, considers five components as the features of the movable registration: "Minimal substantive effect", "Optionality of registration", "Focus on the mortgage registration", "Specialized administration of the registration system" and "Passive role of registration authority"; And concluded that ship registration does not follow the model of movable registration and has an independent registration system, due to the implementation of five components: "Constitutive effect of registration", "Mandatory ship registration", "Comprehensiveness of registration database", "Quasi-specialization of ship registration system", and "Active role of the registration authority in the ship registration." Accordingly, suggestions such as "Confirming the Constitutive effect in the Acts of Parliament form", "Clarifying the mandatory principle of ship registration in the form of removing ambiguity and amending first paragraph of Article 1 of the Iranian Maritime ACT" and "Developing the ship registration database to other real rights" have been made to strengthen this registration system.
Keywords: <i>Ship Registration, Title Establishment, Movable Registration, Public Law Function of Registration, Private Law Function of Registration.</i>	
How To Cite	Tabatabai Hesari, Nasrin; Pilvar, Rahim; Safizade, Soroush (2025). A Comparative- Critical Approach to Measuring the Compatibility of "Ship Registration" with the Components of "Movable Registration System". <i>Comparative Law Review</i>, 16 (2), 571-595. DOI: https://doi.com/10.22059/jcl.2025.380951.634667
DOI	10.22059/jcl.2025.380951.634667
Publisher	The University of Tehran Press.





نگرشی تطبیقی - انتقادی به انطباق‌پذیری «ثبت کشتی» با مؤلفه‌های «نظام ثبت منقول»

نسرین طباطبائی حصاری^۱ | رحیم پیلوار^۲ | سروش صفی‌زاده^۳

۱. دانشیار، گروه حقوق خصوصی و اسلامی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: nasrintaba@ut.ac.ir

۲. دانشیار، گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق دانشکدگان فارابی دانشگاه تهران، قم، ایران. رایانامه: rahimpilvar@ut.ac.ir

۳. دانش‌آموخته مقطع دکتری، گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق دانشکدگان فارابی دانشگاه تهران، قم، ایران. رایانامه: safizade.sorush@ut.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: پژوهشی تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۶/۰۴ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۱۲/۰۳ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۱/۲۰ تاریخ انتشار برخط: ۱۴۰۴/۱۰/۰۱ کلیدواژه‌ها: تثبیت مالکیت، ثبت کشتی، ثبت منقول، کارکرد حقوق خصوصی ثبت، کارکرد حقوق عمومی ثبت.	ثبت کشتی دارای کارکرد دوگانه «اعطای تابعیت» در کنار «تثبیت مالکیت» است که منجر به تفاوت‌هایی در اصول آن نسبت به سایر نظام‌ها شده است. در دسته‌بندی‌های متداول به دلیل تلقی منقول بودن کشتی، نظام ثبتی آن نیز بر مدار ثبت منقول توجیه می‌شود. لذا این پرسش مطرح می‌شود که اصولاً ثبت منقول چه مؤلفه‌هایی دارد و ثبت کشتی تا چه حد از آنها پیروی می‌کند؟ پژوهش حاضر با اتکا به روش جمع‌آوری اطلاعات کتابخانه‌ای و روش تحقیق توصیفی - تحلیلی، پنج مؤلفه «اثر ماهوی حدأقلى»، «اختیاری بودن ثبت»، «تمرکز بر ثبت وثیقه»، «اداره تخصصی نظام ثبتی» و «نقش انفعالی مرجع ثبت» را به‌عنوان ویژگی‌های ثبت منقول برشمرده و معتقد است که ثبت کشتی با پنج مؤلفه «اثر ایجادى ثبت»، «الزامی بودن ثبت کشتی»، «جامعیت بانک اطلاعات ثبتی»، «شبه تخصصی بودن ثبت کشتی»، «نقش فعال مرجع ثبت در ثبت کشتی» از الگوی ثبت منقول پیروی نکرده و دارای نظام ثبتی مستقلی است. بر همین اساس، پیشنهادهایی نظیر «تثبیت اثر ایجاد مالکیت به‌موجب ثبت در قالب قانون»، «تصریح اصل اجباری بودن ثبت کشتی در قالب رفع ابهام و اصلاح بند یک ماده یک قانون دریایی» و «توسعه بانک اطلاعات ثبتی به سایر حقوق عینی» برای تقویت این نظام ثبتی ارائه شده است.
استناد	طباطبائی حصاری، نسرین؛ پیلوار، رحیم؛ صفی‌زاده، سروش (۱۴۰۴). نگرشی تطبیقی - انتقادی به انطباق‌پذیری «ثبت کشتی» با مؤلفه‌های «نظام ثبت منقول». <i>مطالعات حقوق تطبیقی</i>، ۱۶ (۲)، ۵۷۱-۵۹۵. DOI: https://doi.com/10.22059/jcl.2025.380951.634667
DOI	10.22059/jcl.2025.380951.634667
ناشر	مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.

۱. مقدمه

وصف استنادپذیری حقوق عینی در برابر عموم جامعه، اعلام و اطلاع‌رسانی این حقوق را به عنوان اصلی بنیادین در نظام حقوق اموال کشورها ضروری می‌سازد (Rizoiu, 2020: 94). اگرچه مکانیزم ثبت به‌عنوان یک روش تأمین این اصل مورد نظر نظام‌های حقوقی قرار داشته، با این حال، این امر عموماً در حوزهٔ املاک مورد توجه بوده و در حوزهٔ اموال منقول چندان در نظر گرفته نشده است (Hong, 2011: 74). در خصوص علت آن، می‌توان به این نکته اشاره کرد که اصولاً اموال منقول در قیاس با املاک، بیشتر موضوع مراودات بازرگانی هستند و نقش اصلی را در تجارت ایفا می‌کنند (Yuan, 2006: 68). حجم بالای معاملات در حوزهٔ اموال منقول، سرعت‌بخشی به انجام این معاملات، عدم مداخلهٔ دولت در نقل و انتقال مالکیت این اموال- از جمله از طریق فرایند ثبت- را اجتناب‌ناپذیر می‌سازد. بر همین اساس اصل عدم لزوم ثبت دارایی‌های منقول یکی از اصول مطلوب نظام‌های اقتصادی پیشرو است. با این حال، این گزاره به معنای نفی مطلق نظام ثبت منقول نیست؛ چراکه ثبت تکنیک حقوقی برای دولت جهت تأمین امنیت حقوقی و مدیریت دارایی‌های منقول (اعم از ملموس یا غیرملموس) با اهمیت و دارای ارزش اقتصادی بالا از جمله اموال فکری، اوراق سهام، وسایل نقلیه است که موجب اقناع افراد جامعه در باب ذی‌حقی دارندهٔ مالکیت ثبت شده و حفظ حقوق اشخاص ثالث نسبت به این اموال و تأمین اصل اعلان از طریق دسترسی عموم به این اطلاعات می‌گردد (Yuan, 2006: 72). کشتی نیز از جمله دارایی‌های منقولی است که قانون‌گذار در خصوص آن، اصل عدم لزوم ثبت در حوزهٔ اموال منقول را تخصیص زده و ثبت وضعیت حقوقی کشتی و معاملات آن را بر عدم ثبت ترجیح داده است.^۱

با این حال، در خصوص این مسئله که آیا نظام ثبت کشتی مصداقی از نظام ثبت منقول محسوب می‌شود و باید تابع اصول و قواعد آن باشد یا نظام ثبتی متفاوتی را می‌طلبد، تردیدهایی وجود دارد. مبنای اصلی در تردید حاضر را باید وجود کارکرد دوگانهٔ این نظام ثبتی دانست؛ چراکه از یک سو، ثبت کشتی پیوندی ناگسستنی با حوزهٔ حقوق عمومی دارد، به‌گونه‌ای که از منظر صاحب‌نظران به «تشریفات با کارکرد اداری» اطلاق می‌گردد که در نتیجهٔ آن کشتی دارای تابعیت و حقوق و تکالیفی می‌شود (کارکرد حقوق عمومی). (Rongcun & Jingzhao, 2016: 340; Najafi Asfad, 2015: 59). از سوی دیگر، با توجه به معیار زندگی، هرکشتی ممکن است ارزشی برابر چندین ملک داشته باشد؛ لذا نظام ثبتی به مرور زمان برای شناسایی و حمایت از حق عینی نسبت به کشتی (کارکرد حقوق خصوصی) نیز استفاده شده است. مبنایی که در رأی مشهور دادگاه استیناف انگلستان در پروندهٔ Liverpool Borough Bank v Turner این‌گونه بیان شده است: «... مبنای دوم ثبت کشتی مشابه مبنایی است که در ثبت مالکیت

۱. بند «د» مادهٔ ۲۴ قانون دریایی

اراضی و املاک وجود دارد یعنی هدف ارائه ادله اثبات متقن در مورد مالکیت تأسیسات حمل و نقل دریایی است» (Tabatabai Hesari & Safizade, 2023: 218)

بر این اساس این پرسش مطرح می‌شود که اصولاً نظام ثبت منقول چه مؤلفه‌هایی دارد و نظام ثبت کشتی تا چه حد از این مؤلفه‌ها پیروی می‌کند؟

در اغلب آثار پدیدآمده، بر مبنای این گزاره که کشتی در اکثر نظام‌های حقوقی نوعی مال منقول است، نظام ثبت کشتی به عنوان نوعی ثبت منقول قلمداد شده و بر اساس همین پیش‌فرض و بدون ورود به اوصاف و خصوصیات این نظام ثبتی، بر لزوم اصلاحات قانونی به منظور تبعیت ثبت کشتی از نظام ثبت منقول تأکید شده است (Askari, 2012: 42; Rongcun & Jingzhao, 2016: 340-348; Yuan, 2006: 68-73; Hong, 2011: 74-76; Rogers, 2010: 14) پژوهش حاضر با اتکا به روش جمع‌آوری اطلاعات کتابخانه‌ای و مراجعه به اسناد و مدارک و همچنین با رویکردی تطبیقی و روش تحقیق توصیفی-تحلیلی، در بخش اول به شناسایی مؤلفه‌های ثبت منقول می‌پردازد. سپس در بخش دوم، ضمن بررسی اوصاف و خصوصیات ثبت کشتی، به شناسایی وجوه اشتراک و افتراق این نظام ثبتی با مؤلفه‌های ثبت منقول و ویژگی‌های خاص آن، اقدام می‌کند.

۲. نظام ثبت منقول و شناسایی مؤلفه‌های آن

شکل‌گرایی یا فرمالیسم در معاملات، همان‌طور که از نظر جغرافیایی به روم باستان باز می‌گردد، از نظر موضوعی نیز از اموال منقول آغاز شده است (Yuan, 2006: 69)؛ هرچند این شکل‌گرایی در حقوق روم باستان در قالب نهاد حقوقی «ثبت» نشده بود. در حقوق روم از آنجا که نظام معاملات با اموال منقول آغاز شد، نقل و انتقالات بر حسب اهمیت این اموال و میزان ضرورت اعمال تشریفات، به دو دسته انتقالات تشریفاتی و اختصاری تقسیم می‌شد. نقل و انتقالات اختصاری موسوم به Traditio به آن دسته از نقل و انتقالاتی گفته می‌شد که صرفاً با تسلیم و قبض عوضین صورت می‌گرفت (Pugh, 1962: 419).

در مقابل، انتقالات تشریفاتی یا Mancipatio، در ابتدا ناظر به اموال منقول خاصی نظیر انتقال برده یا حیوانات باربر نظیر گاو، اسب بود و اگر انتقال بدون رعایت تشریفات قانونی صورت می‌گرفت، مالکیت منتقل نمی‌شد. به تدریج، به منظور تسهیل اثبات معاملات، طرفین معامله تشریفاتی را به صورت کتبی انجام می‌دادند و با تحویل اسناد به جای تحویل مال، انتقال صورت می‌گرفت (Yuan, 2006: 69).

از ابتدای قرن بیستم، شکل‌گرایی وارد روند تحولی گردید و اشکال جدید با اوصاف و خصوصیات جدید، از جمله «نهاد ثبتی» به مفهوم امروزی به وجود آمد؛ به طوری که برخی اندیشمندان از آن با عنوان نوزایی شکل‌گرایی یاد کردند (Ghassemi, 2009: 209) مقصود از نوزایی عبور از فرمالیسم نامعقول و خشک پیشین و تبدیل به یک شکل‌گرایی بامبنا، معقول و هدفمند بود (Ghassemi, 2009: 211-212).

در حوزه اموال منقول، این نوزایی در قالب پذیرش نظریه «نقش حداقلی ثبت» اتفاق افتاد؛ چراکه

ظهور نظام ثبت در حوزه اموال منقول آن‌طور که در حوزه املاک به‌عنوان یک سیستم جامع وجود دارد آسیب‌هایی را به نقل و انتقالات سریع و آسان این اموال وارد می‌سازد. علاوه بر آن، اولاً از منظر منطق هزینه و فایده، ایجاد نظام جامع ثبت اموال منقول- آن‌طور که در حوزه اموال غیرمنقول وجود دارد- به دلیل کثرت و تنوع زیاد این اموال و حجم معاملات بسیار گسترده‌ای که نسبت به اموال غیرمنقول دارد، نه‌تنها هزینه بسیار زیادی در قیاس با اجرای نظام ثبت غیرمنقول می‌طلبد، بلکه به دلیل تشریفات پیچیده‌ای که دارد، بر انگیزه‌های معاملاتی نیز اثرگذار بوده، به‌جای تشویق معاملات و توسعه شبکه‌های تأمین مالی، آن‌ها را تضعیف می‌کند (Hong, 2011: 74). دوم اینکه ارزش دارایی‌های منقول در قیاس با اراضی و املاک، عموماً کمتر است و به همین دلیل اجرای نظام جامع ثبت منقول، چندان توجیه‌پذیر نیست (Hong, 2011: 74). سوم، برخلاف اموال غیرمنقول، اصولاً اموال منقول چنان با تصرف ادغام شده که مالکیت در تصرف استحاله شده است و نیازی به ثبت وجود ندارد (Kazemi & Pilvar, 2024: 114). همچنین پذیرش ثبت به‌عنوان قاعده عمومی در همه معاملات اموال منقول باعث تضعیف نقش اراده شده، برای طرفین معامله که بر اساس آزادی اراده قرارداد بسته‌اند و باید به آن پایبند باشند مناسب نیست. برای مثال، اگر وقوع معامله نیازمند ثبت باشد، حقوق طرفین-خاصه خریدار- تا زمان ثبت تضمین نمی‌شود؛ چراکه فروشنده هیچ مبنای معتبری برای اخذ ثمن ندارد؛ همان‌طور که خریدار هم مالکیت معتبری ندارد. همین فاصله زمانی میان انعقاد معامله تا ثبت- که موسوم به «وقفه ثبتی»^۱ یا «دوران سیاه»^۲ است- ریسک انجام معاملات معارض خصوصاً نسبت به اموال منقول- که قدرت معامله‌پذیری بیشتر و سریع‌تری در قیاس با اموال غیرمنقول دارد- افزایش می‌دهد. چهارم، تحت مدل ثبت املاک، انتقال مالکیت خصوصی باید از قدرت حاکمه نشئت گیرد؛ درحالی که در حوزه اموال منقول، قدرت خلافت اراده نقش محوری را در انتقال ایفا می‌کند (Yuan, 2006: 72-73).

با این حال همان‌طور که از نام نظریه برمی‌آید، موارد یادشده به معنای نفی مطلق نظام ثبت منقول نیست، بلکه- همان‌طور که گفته شد- این رویکرد در بستر هدفمندسازی تشریفات ثبتی صورت پذیرفته است. در نگاه برخی صاحب‌نظران، در مواردی که اموال منقول مورد ثبت قرار می‌گیرند، نظام ثبت املاک الگویی مناسب برای نحوه ثبت و اداره نظام ثبتی است (Christoffersen, 2019: 6)؛ با این حال، مروری بر مؤلفه‌های نظام ثبت منقول نشان می‌دهد که این گزاره از جهات مختلف قابل نقد است و سیستم ثبت منقول مؤلفه‌های متفاوتی از سیستم ثبت املاک دارد.

1. Registration Gap

2. Black Period

۱.۲. اثر ماهوی حداقلی

همان طور که گفته شد، در حقوق روم، لزوم رعایت تشریفات خاص، شرط ایجاد حق یا انتقال مالکیت در اموال منقول بود (Yuan, 2006: 69). در دوران نوزایی، تشریفات و شکل‌گیری نهاد حقوقی ثبت غالباً بر عدم تأثیر ثبت در ایجاد حق نسبت به اموال منقول تأکید داشت. زیرا اموال منقول به راحتی قابل نقل و انتقال بود و آزادانه وارد بازار می‌شد و معاملات آن همواره با سرعت و سهولت انجام می‌گرفت (Yuan, 2006: 71) در حالی که اگر ثبت به عنوان مکانیزم ایجاد حق مطرح شود، از این سرعت و سهولت به شدت می‌کاهد و حتی به باور برخی صاحب‌نظران، نسبت به اجرای این مدل در حوزه ثبت املاک نیز انتقاداتی وارد است؛ چراکه اجرای نظام ایجاد مالکیت به موجب ثبت اساساً با هدف تسهیل نقل و انتقالات املاک و شبیه‌سازی آن با معاملات سهام در حوزه اموال منقول بود و این امری است که پس از نزدیک به دویست سال هنوز فراهم نشده است و بسیاری از نظام‌های حقوقی با لحاظ اهداف دیگر به سمت اثر حداکثری ثبت در حوزه املاک پیش رفته‌اند (Peiró & García, 2017: 296).

اولین تحول در زمینه اثر حداقلی ثبت منقول در سال ۱۹۵۱ و با تصویب ماده ۹ قانون متحدالشکل تجاری ایالات متحده پدید آمد. این مقرر به عنوان الگویی برای ایالات مختلف، از لزوم ثبت وثیقه منقول در راستای قابلیت استناد در برابر ثالث سخن گفت.

یکی از اهداف حقوقی کنوانسیون ۲۰۰۱ کپ تاون به عنوان سندی بین‌المللی در باب وثیقه تجهیزات هواپیما و همچنین تجهیزات ریلی و فضایی، ایجاد رژیم حقوقی است که به وسیله آن اشخاص ثالث بتوانند از حق وثیقه ایجاد شده نسبت به این تجهیزات مطلع شوند و مکانیسمی را برای شناسایی و اولویت بستن کاران فراهم نمایند (Olekhev, 2002: 8-9). بر همین اساس، ضمن ایجاد نظام ثبت بین‌المللی توثیق تجهیزات یادشده، در ماده ۲۹ «ثبت» را به عنوان شرط قابلیت استناد حق وثیقه مطرح ساخته است نه ایجاد آن (Tabatabai Hesari & Ain Parast, 2024: 586).

راهنمای قانون‌گذاری آنسیترال در مورد معاملات با وثیقه ۲۰۱۰ که قانون نمونه جامعی برای کشورها جهت ایجاد نظام جامع وثیقه منقول است، در مسئله نقش ثبت در وثیقه منقول، معتقد است نظام‌های حقوقی اصولاً از یکی از سه رویکرد «ایجاد و قابلیت استناد حق وثیقه به صرف انعقاد قرارداد»، «ایجاد حق وثیقه به موجب انعقاد قرارداد و استنادپذیری آن به موجب ثبت»، «ایجاد و قابلیت استناد وثیقه - به استثنای طلبکاران با حق وثیقه - به موجب انعقاد قرارداد و قابلیت استناد در برابر دارندگان حق وثیقه به موجب ثبت» بهره می‌برند (UNCITRAL, 2010: 65-66). لیکن به عقیده این کمیسیون، رویکرد دوم در باب اعطای اثر قابلیت استناد مطلق - که منطبق با اثر ماهوی حداقلی ثبت است - نسبت به دو راهکار دیگر از مطلوبیت بیشتری برخوردار است؛ زیرا در قیاس با راهکار اول، هم تشریفات لازم

برای ایجاد حق وثیقه را به حداقل رسانده است و هم با اعطای اثر قابلیت استناد، یک ابزار اطلاع‌رسانی به‌صرفه و اعتمادپذیر به اشخاص ثالث جهت آگاهی از وضعیت حقوقی مال ارائه می‌دهد؛ همچنین در قیاس با راهکار سوم، از آنجا که به حل تعارض بین حقوق طلبکاران مختلف بدون تفکیک میان طلبکاران کمک می‌کند، توصیه شده است (UNCITRAL, 2010: 66-67).

در این خصوص اگرچه قانون‌گذار در ماده ۹ قانون تأمین مالی تولید و زیرساخت‌ها مصوب ۲۹ مرداد ۱۴۰۲ مجلس شورای اسلامی، از ایجاد سامانه جامع وثایق سخن گفته است؛ لیکن بیش از آنکه در پی ایجاد تشریفات برای عقد موجد حق وثیقه باشد، در پی تشریفات‌زدایی از این عقد بوده است. در تشریح این گزاره شایان ذکر است که قاعده‌ای به نام اصل تشریفات‌ی بودن عقود موجد حق وثیقه به‌عنوان یک قاعده ثابت در نظام‌های حقوقی پذیرفته شده است (Ntsoane, 2018: 2) که طبق آن تشریفات که یا در قالب قبض و اقباض است و یا ثبت عقد، شرط وقوع، عقد است. قانون یادشده از یک سو در تبصره دو ماده ۷، قبض را به‌عنوان شرط صحت وثیقه حذف نموده است؛ با حذف این شرط، قاعدتاً قانون‌گذار باید ثبت را همان‌طور که در ماده ۴۲ قانون دریایی جایگزین قبض دانسته است، جایگزین می‌کرد و ثبت را شرط وقوع عقد برمی‌شمرد. با این حال مقنن، در تبصره یک ماده ۹، بدون هیچ‌گونه تذکر نسبت به اثر ماهوی ثبت، تنها اجرای وثیقه، وصول مطالبات و ایفای تعهدات از محل وثیقه را به ثبت در سامانه پیش‌گفته وابسته نموده است. این استدلال که از منطوق مقرر یادشده قابل استنباط است، نشان می‌دهد که این مصوبه اساساً در پی تسهیل معاملات با وثیقه بوده است.

استفاده از اثر قابلیت استناد در ماده ۴۰ لایحه قانونی اصلاح قسمتی از قانون تجارت مصوب ۱۳۴۷ در مورد نقل و انتقال سهام در نظر گرفته شده است.^۱ در خصوص انتقال سهام ممکن است این اشکال مطرح گردد که آنچه در مقرر نامبرده به آن اشاره شده، صرفاً ثبت در دفاتر داخلی شرکت‌هاست. اگرچه در باب این مسئله که آیا دفاتر داخلی شرکت‌ها را می‌توان نظام ثبتی به‌شمار آورد اختلاف نظر وجود دارد و ممکن است گفته شود از آنجا که آنچه در حقوق ثبت سخن به‌میان می‌آید، لزوماً باید یک متولی سازمانی ثالث داشته باشد (9: Tabatabai Hesari, 2017)، لیکن حتی با پذیرش فرض اخیر نیز از آنجا که اعمال مقرر یادشده نسبت به شرکت‌های پذیرفته‌شده در بورس برابر بند ۷ از ماده یک قانون بازار اوراق بهادار از طریق شرکت سپرده‌گذاری مرکزی اوراق بهادار و تسویه وجوه صورت می‌گیرد، می‌توان در مورد شرکت‌های نامبرده اشکال مطروحه را برطرف ساخت. از دیگر مصادیق اموال منقول که دارای نظام ثبتی است، خودروهای حمل‌ونقل است. اگرچه در این

۱. ماده ۱۹۰ لایحه تجارت ۱۴۰۳ راجع به وثیقه‌سپاری اموال منقول نیز ضمانت اجرای عدم قابلیت استناد را برای عدم ثبت در نظر گرفته است.

خصوص بیش از یک دهه میان سازمان ثبت اسناد و املاک و نیروی انتظامی در خصوص تلقی سند رسمی تنظیم شده نزد سردفتر یا برگ سبز صادره از سوی دفاتر تعویض پلاک به عنوان سند مالکیت خودرو اختلاف نظر وجود دارد، لیکن از آنجا که انتقال مالکیت خودرو به روش های گوناگون نظیر انتقال رسمی در دفاتر اسناد رسمی، تنظیم قولنامه دستی و یا حتی به صرف تسلیم به مالک جدید و تصرف وی صورت می گیرد، صدور سند رسمی یا برگ سبز خودرو صرفاً نقش اماره ای را دارد که خلاف آن قابل اثبات است (Mirkhalili, etal, 2021: 348).

ممکن است این اشکال مطرح شود که با توجه به ماهیت منقول مالکیت های فکری، گزاره حاضر در بحث اثر ماهوی حداقلی در نظام ثبت منقول، با اشکال مواجه است. چه آنکه برای مثال در حوزه مالکیت های صنعتی، طیفی از نظام های ثبتی وجود دارد که به ترتیب دارای اثر اعلامی ثبت، اثر قابلیت استناد ثبت و اثر ایجاد ثبت می باشند (Tabatabai Hesari, 2017: 94-108) و مطالب این بخش حداقل در مواردی که نظام ثبتی دارای اثر ایجاد است، نمی تواند مقرون به صحت باشد.

در پاسخ به این اشکال گفتنی است، اساساً مالکیت های فکری به عنوان مجموعه ای از حقوق که برای بهره برداری پدیدآورنده یا منتقل الیه به او اعطا می شود، به مجرد خلق پدیده فکری در ذهن پدید آورنده اثر فکری محقق شده و مالکیت پدید آورده در عالم ثبوت به مرحله وجود می رسد (Mahmoudi, 2013: 98).

بنابراین، خلق پدیده فکری به انجام تشریفات قانونی مانند ثبت و انتشار وابسته نیست؛ زیرا اگر ایجاد پدیده های فکری منوط به انجام تشریفات قانونی گردد، نتیجه نامطلوبی ایجاد می شود که طبق آن تا موقع انجام تشریفات، پدیده فکری وجود نداشته و در نتیجه پدیدآورنده حقی بر اثر فکری نخواهد داشت؛ درحالی که این نتیجه به لحاظ منطقی پذیرفته نیست (Mahmoudi, 2013: 98). به همین دلیل، اولاً در حوزه مالکیت ادبی و هنری، اساساً مطابق ماده ۵ کنوانسیون ۱۸۸۶ پرن در خصوص حمایت از آثار ادبی و هنری، ضرورتی برای انجام تشریفات ثبتی جهت اعطای حمایت وجود ندارد. افزون بر آن، در حوزه مالکیت های صنعتی نیز مصادیقی وجود دارد که از همین قاعده پیروی می کند. برای مثال، برابر ماده ۱۱۷ قانون حمایت از مالکیت صنعتی ۱۴۰۳، حمایت از نام تجاری اساساً منوط به ثبت نیست. علاوه بر آن، در خصوص اسرار تجاری نیز جریان محرمانگی موجب شده است که نه تنها این دسته از حقوق بدون آنکه ثبت شود دارای حمایت گردند، بلکه این حمایت تنها تا زمانی جاری است که ثبتی صورت نگیرد؛ زیرا دریافت سند قانونی باید با ذکر مشخصات و موضوع صنعت باشد که در خصوص اسرار تجاری همین حداقل نیز مستلزم افشاست. بنابراین، این مسئله حمایت بدون ثبت در این نظام را توجیه می کند (Sheikhi, 2015: 473-474). ثانیاً در مواردی از مالکیت های صنعتی که قانون گذار از ضمانت اجرای ایجاد سخن گفته، ثبت را نه شرط تحقق مالکیت، بلکه شرط حمایت از مالکیت برشمرده است؛ بدین معنا که رابطه بین پدیدآورنده و پدیده فکری با خلق اثر فکری ایجاد می شود و حتی

قابل نقل و انتقال است. لیکن در صورت عدم ثبت، حفاظت از حقوق به دشواری صورت می‌پذیرد. (Mahmoudi, 2013: 97-98)

۲.۲. اختیاری بودن ثبت

یکی از پرسش‌های کلیدی در باب طبقه‌بندی نظام‌های ثبتی به ثبت اختیاری و اجباری آن است که آیا صرف وجود مقرره‌ای در راستای الزام به ثبت به همراه ضمانت اجرایی ولو کم‌تأثیر می‌تواند یک نظام ثبتی را از وضعیت ثبت اختیاری به ثبت اجباری مبدل سازد؟

در پاسخ به این پرسش، برخی حقوق‌دانان ایرانی معتقدند ثبت اجباری در مفهوم عام، شامل آن است که افراد طبق ضمانت اجرای قانونی ملزم به ثبت باشند یا بر ثبت منافی حاصل شود که در صورت عدم ثبت امکان تحقق ندارد (Amini, 2009: 212; Bagheri, et al., 2020: 64) بر اساس این نظر، در چنین مکانیزمی صرف مقرره الزام به ثبت کفایت نکرده، باید با یک ضمانت اجرا همراه باشد. حال این ضمانت اجرا می‌تواند در پایین‌ترین سطح خود مبنی بر ترجیح معاملات ثبت شده بر معاملات عادی باشد یا در سطح متوسط خود در قالب اعتبار ثبت به عنوان شرط وقوع انتقال انجام گیرد یا به موجب اعمال ضمانت اجرای کیفری همچون جریمه برای عدم ثبت محقق شود (Bagheri, et al., 2020: 64).

این تعریف موسع در مطالعات حقوق‌دانان خارجی پذیرفته نشده است (Abu Diab, 2019: 227; Oğuz, 2018: 140; UNECE, 2000: 49-53) اگرچه همچنان نظریه واحدی در باب راهکارهای الزامی یا اختیاری بودن نظام ثبتی وجود ندارد، لیکن مطالعه آثار برخی صاحب‌نظران نشان می‌دهد که صرف الزام به ثبت با یک ضمانت اجرای خفیف- نظیر ترجیح معامله ثبت شده بر ثبت نشده یا اعتبار ثبت به عنوان شرط قابلیت استناد- برای قرار گرفتن یک نظام ثبتی در دسته نظام‌های ثبت اجباری کفایت نمی‌کند؛ بلکه تنها ضمانت اجرای ماهوی که می‌تواند موجب تبدیل نظام ثبت اختیاری به اجباری گردد، اعمال پیوند میان ثبت و وقوع انتقال- و نه قابلیت استناد انتقال- است (UNECE, 2000: 49-53).

در دوران میان این دو رویکرد، گفتنی است هرچند نظر برخی حقوق‌دانان ایرانی در خصوص ضمانت اجرای مدنی در حوزه ثبت ثانویه اجباری، مفهومی اعم از اثر ایجاد یا اثر تأییدی ثبت است، لیکن از آنجا که به اعتقاد ایشان، برای ترغیب به ثبت و پویایی نظام ثبت املاک، باید مدلی حاکم شود که هزینه عدم ثبت را برای ذی‌نفع بالا برده و او را مجاب به ثبت انتقال خود کند و بر همین اساس در مدل پیشنهادی مقصود از ضمانت اجرای مدنی را صرفاً اثر ایجاد ثبت بر شمرده‌اند (Bagheri, et al., 2020: 159) به نظر می‌رسد رویکرد دوم که اثر ایجاد را به عنوان اثری که نظام ثبتی را از حالت اختیاری به اجباری مبدل می‌کند، مورد پذیرش است.

با عنایت به آنچه گفته شد، از آنجا که در باب اموال منقول، ثبت غالباً به عنوان شرط لازم برای قابلیت

استناد حق در برابر ثالث، الزامی محسوب می‌شود و اصولاً الزامی به عنوان شرط وقوع انتقال مال منقول وجود ندارد. بنابراین در غیاب شخص ثالث با حسن نیت انتقال صورت گرفته صحیح و قابل استناد است و ثبت تنها برای استنادپذیری انتقال در برابر ثالث با حسن نیت به کار گرفته می‌شود (Hui, 2012: 49); لذا نظام ثبت منقول در زمره نظام‌های ثبت اختیاری قرار می‌گیرد.

۳.۲. تمرکز بر ثبت وثیقه

پیدایش نظام ثبت منقول، با مسئله وثیقه‌سپاری این اموال گره خورده است؛ به این صورت که با رشد و پیشرفت‌های اقتصادی که در قرن اخیر حاصل شد، لزوم دسترسی به اعتبار به عنوان یک ضرورت مطرح شد (Khoshnoud, 2019: 5); این در حالی بود که در سبد دارایی افراد با سطح درآمد پایین یا بنگاه‌های کوچک اقتصادی، عموماً اموال منقول وجود داشت و بیشتر جوامع از زیرساخت‌های حقوقی مدرن در قالب نوزایی تشریفات در این معاملات برخوردار نبودند که این امر ریسک تأمین اعتبار را افزایش می‌داد. (Khoshnoud, 2019: 5). این اشکال به پیدایش و کاربست نظام ثبت منقول با محوریت ثبت وثیقه منجر گردید تا در کنار کارکرد اطلاع‌رسانی نسبت به وثیقه منقول از تقدم حقوق وثیقه ثبت‌شده مقدم نسبت به حقوق ثبت‌نشده یا مؤخر به ثبت رسیده حمایت کند (Winship, 2016: 9). در این راستا، مروری بر مقررات بین‌المللی، قوانین نمونه و کنوانسیون‌ها نظیر ماده ۹ قانون متحدالشکل تجارت ایالات متحده، قانون نمونه معاملات با حق وثیقه آنسیترا، قانون نمونه معاملات با حق وثیقه بانک اروپایی نوسازی و توسعه، کنوانسیون سیستم ثبت بین‌المللی تجهیزات حمل‌ونقل (کیپ‌تاون) و اصول مؤسسه حقوق اروپایی در خصوص استفاده از دارایی‌های دیجیتال به عنوان وثیقه، همگی نشان از تمرکز نظام ثبت منقول بر حوزه ثبت وثایق دارد. (Tabatabai Hesari & Ain, 2024: 585-586) در حقوق ایران نیز تصویب ماده ۹ قانون تأمین مالی تولید و زیرساخت در باب ایجاد نظام جامع ثبت وثایق در راستای همین هدف صورت گرفته است (Tabatabai Hesari & Ain, 2024: 590-591). با این حال، قاعده یادشده در برخی حوزه‌ها تخصیص خورده است که از جمله آنها می‌توان به نظام ثبت مالکیت‌های صنعتی اشاره داشت که بر اساس ماده ۱۳۷ قانون حمایت از مالکیت صنعتی بانک اطلاعاتی جامع دارد که بر اساس مواد ۱۷ و ۸۵ این قانون سامان یافته است و به حقوق وثیقه‌ای نیز محدود نیست.

۴.۲. اداره تخصصی نظام ثبتی

در حوزه ثبت املاک، به عقیده صاحب‌نظران استفاده از عبارت ثبت عمومی یا public register اساساً به این دلیل است که نشان می‌دهد ثبت املاک لزوماً برعهده یک مرجع عمومی است. (Schmid, et al., 2019: 100).

(27: 2005) در این خصوص هنگامی که در سال ۲۰۱۶، دولت بریتانیا درصدد اجرای سیاست خصوصی‌سازی نظام ثبت املاک برای انگلستان و ولز برآمد، موجی از اعتراضات علیه خصوصی‌سازی شکل گرفت و کمپین‌هایی علیه این سیاست پدید آمد که دولت را وادار به عقب نشینی کرد. (Erp, 2017: 1).

با این حال، این مسئله در باب نظام ثبت منقول متفاوت است. مقدماتاً این نکته شایان ذکر است که ازجمله ویژگی‌های ثبت منقول مدرن، تفکیک ثبت اصطلاحاً «اداری» از «ثبت مالکیت» است. مقصود از «ثبت اداری» ثبت اوصاف و خصوصیات فنی اموال منقول خاص نظیر ماشین‌آلات بالابر، آسانسور و وسایل و تجهیزات حمل و نقل است که غالباً برای تست ایمنی وسیلهٔ مربوطه یا مدیریت صنعتی مورد نیاز است؛ لذا این اموال طبق قوانین و مقررات و صرفاً به‌منظور اطمینان از حفظ امنیت عمومی از لحاظ بررسی‌های فنی، باید به ثبت برسند و این درحالی است که «ثبت مالکیت» برای جلوگیری از اختلافات و حل و فصل تعارضات حقوقی مورد استفاده قرار می‌گیرد (Ni & Chen, 2016: 159).

این طبقه‌بندی به این دلیل ذکر گردید که تفاوت اصلی میان این دو نوع ثبت آن است که اولی خدمتی عمومی با ماهیتی صرفاً اداری و بدون اثر حقوقی محسوب می‌شود که ارائهٔ آن از سوی مقام دولتی مناسب است؛ درحالی که ثبت مالکیت منقول بر مدار نیازهای اطلاعاتی صورت می‌پذیرد. (Ni & Chen, 2016: 159-160) از آنجا که «ثبت مالکیت» و حقوق عینی ناظر به مال منقول صرفاً یک مکانیزم ثبت و افشای اطلاعات است و برخلاف ثبت منقول در حقوق روم، هیچ حق عینی را ایجاد نمی‌کند و اموال منقول- برخلاف غیرمنقول- ویژگی ارتباط با حاکمیت و قلمرو سرزمینی املاک را ندارد، ضرورتی به حاکمیتی بودن آن وجود نداشته و می‌تواند از سوی خود فعالان بازار انجام شود. لیکن از آنجا که این خدمت به منافع عمومی مرتبط است، مؤسسات ثبتی باید با أخذ مجوز دولت و تحت نظارت این نهاد اقدام کنند. (Ni & Chen, 2016: 164-165)

رومانی به‌عنوان یکی از کشورهای پیشرو در حوزهٔ ثبت منقول، ابتدا در صدد اجرای یک نظام ثبت حاکمیتی در حوزهٔ اموال منقول برآمد. بر همین اساس، متولی ثبت برخی از اموال منقول دارای ارزش تجاری را، «ادارهٔ ملی ثبت تجارت»^۱ - که متولی ثبت شرکت‌ها و اشخاص حقیقی تاجر بود- قرار داد. اما از آنجا که این سیستم قادر به ارائهٔ توصیفی جامع از مال موردنظر نبود، این اقدام شکست خورد (Rizoiu, 2020: 98). همچنین برای آن دسته از اموال منقولی که ارتباط نزدیکی با املاک داشتند^۲، نظام ثبت املاک برگزیده شد که آن‌هم با توجه به تفاوت ماهیتی اموال نامبرده، در عمل مشکلاتی را

1. Oficiul National al Registrului Comertului

۲. از جملهٔ این موارد می‌توان به اموال منقولی اشاره داشت که به پیروی از مال غیرمنقول، غیرمنقول تبعی شده‌اند. قانون‌گذار رومانی در بند یک مادهٔ ۵۴۰، این اموال را بر اساس توافق طرفین قابل تبدیل به مال منقول می‌داند؛ لیکن برای قابلیت استناد در برابر ثالث، ثبت هرگونه نقل و انتقال در خصوص آنها را در دفتر املاک الزامی شمرد.

ایجاد کرد (Rizoiu, 2020: 98). سرانجام در سال ۱۹۹۹، با توجه به تنوع عیدۀ اموال منقول و دشواری دسترسی به یک سیستم کارآمد ثبتی در بُعد حاکمیتی، سیاست خصوصی سازی مورد پیگیری قرار گرفت (Rizoiu, 2020: 99).

در کشور چین نیز سالیان متمادی است که از روش ثبت غیرحاکمیتی در حوزه اموال منقول استفاده شده است و دو شرکت با مسئولیت محدود «ثبت اوراق بهادار و تسویه وجوه چین»^۱ و «ثبت بدهی ملی چین»^۲ ثبت برخی اموال منقول خاص را به عهده دارند. در این باره حتی برخی صاحب نظران چینی پا را فراتر نهاده، معتقدند با عنایت به آنکه موازین قانونی در باب نقل و انتقال اموال منقول، همگی تابع توافق طرفین است و کارکردهای هنجارهای قانونی تنها زمانی است که طرفین توافقی نکرده باشند، توافق طرفین را در جلوگیری از اعمال شیوه های انتقال مال منقول توسط قانون گذار معتبر شناخته و در صورت توافق قدرت قانون را بی اثر می دانند (Yuan, 2006: 71). این گزاره خاصه از آن جهت قابل توجه است که به باور اندیشمندان، تنوع اموال منقول باعث شده است، حقوق ناظر بر این اموال پیش از آنکه از سوی قانون گذار در قالب نظام قانون گذاری صورت بندی شود، در قالب قواعد برخاسته از ارادۀ جامعه در قراردادهای درج شده، به مرور به عرف، رویۀ قضایی و نظریات حقوقی مبدل می گردد (Christoffersen, 2019: 6).

در ایران رویکرد تخصص گرایی نسبت به نظام ثبت منقول را می توان در اقدام اخیر قانون گذار در ماده ۹ قانون تأمین مالی تولید و زیرساخت ها ملاحظه نمود. برابر مقررۀ یادشده، وزارت امور اقتصاد و دارایی به عنوان متولی ایجاد سامانۀ جامع ثبت وثایق معرفی شده است. معرفی یک وزارتخانه تخصصی نظیر امور اقتصاد و دارایی را به عنوان بازوی اصلی در مدیریت سامانۀ یادشده که همواره ناظر بر تبادلات مالی و معاملاتی است، اساساً باید نمودی از سیاست تخصصی لزوم گردش سرمایه نسبت به حمایت از مالکیت در این فرایند برشمرد.

در صورتی که مسئلۀ اصلی مقنن حمایت از مالکیت باشد، نقش محوری با سازمان ثبت اسناد و املاک است؛ همان طور که این نقش محوری در حوزه اراضی و املاک همچنان با سازمان ثبت اسناد و املاک است و بر همین اساس هم در تبصرۀ دو ماده ۹، مقنن با تصریح به حفاظت از نقش محوری سازمان ثبت اسناد و املاک نسبت به رهن و وثیقۀ املاک، همچنان بر اولویت حمایت از مالکیت خصوصی و لزوم کارکرد حقوقی و قضایی در این حوزه تأکید داشته است.

در سایر مقررات نیز در اغلب موارد، رویکرد تخصص گرایی نهاد ثبتی در حوزه اموال منقول حاکم است. برای مثال در راستای اجرای سیاست های اصل ۴۴ قانون اساسی در جهت واگذاری برون سپاری بخشی از خدمات نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در حوزه امور راهنمایی و رانندگی، در آذر ۱۳۷۹

1. China Security Registration and Clearing Co., Ltd.

2. China National Debt Registration Co., Ltd

مؤسسه‌ای تحت عنوان «راهگشا» به‌عنوان یکی از مؤسسات زیرمجموعه بنیاد تعاون ناجا تشکیل گردید که متولی اموری نظیر آزمایش عملی و علمی از متقاضیان اخذ گواهینامه رانندگی، شماره‌گذاری خودروها و موتورسیکلت‌های جدید، تهیه پلاک خودرو و موتورسیکلت، اجرای طرح تعویض پلاک و نقل و انتقال خودرو و... است (HoseiniJabali, 2014). دفتر تعویض پلاک که متولی صدور برگ سبز خودرو در نظام حقوقی ایران هستند (Shokri Sadeghi, 2022: 66). به‌عنوان شعبی از این مؤسسه محسوب می‌شوند (HoseiniJabali, 2014).

اگرچه در خصوص تلقی برگ سبز خودرو به‌عنوان سند مالکیت اختلاف نظر وجود دارد، لیکن به‌نظر می‌رسد با توجه به تصویب تبصره ۶ مقررات بودجه سنواتی ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲- که برگ سبز را به‌عنوان سند رسمی خودرو معرفی نموده است- در کنار نظریات مشورتی شماره ۶۰۲/۱۴۰۱/۷ و ۱۷۰۰/۱۴۰۰/۷ اداره حقوقی قوه قضاییه که با توجه به مقررات یادشده و همچنین ماده ۲۲ قانون حمل‌ونقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران اصلاحی ۱۷ شهریور ۱۳۸۸ که مسئولیت صدور گواهینامه رانندگی، اسناد مالکیت و پلاک خودرو را برعهده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران قرار داده است، برگ سبز را می‌توان در حال حاضر سند مالکیت دانست.

همچنین در باب سهام شرکت‌های پذیرفته‌شده در بورس، برابر بند هفت ماده یک قانون بازار اوراق بهادار، شرکت سپرده‌گذاری مرکزی اوراق بهادار و تسویه وجوه شرکتی است که امور مربوط به ثبت، نگهداری، انتقال مالکیت اوراق بهادار و تسویه وجوه را انجام می‌دهد. برابر مواد ۲ و ۳ اساسنامه این شرکت، ماهیت شرکت سهامی عام بوده و ازجمله صلاحیت‌های آن ثبت نقل و انتقالات و توثیق سهام عنوان شده است.

مالکیت‌های فکری که در نظریات صاحب‌نظران در زمره اموال منقول محسوب می‌شود (Pilvar, 2015: 35) و اساساً جریان تجاری‌سازی اموال فکری در قالب اموال منقول انجام می‌گیرد (Abbasimanesh, 2019: 6).

در شاخه مالکیت ادبی و هنری با متولی قرار دادن وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی به‌عنوان متولی ثبت در قالب ماده ۲۱ قانون حمایت از مؤلفان و مصنفان، از این رویکرد تبعیت کرده است. در حوزه مالکیت‌های صنعتی نیز تأکیدی مبنی بر لزوم دید تخصصی به نظام ثبت اختراعات و مالکیت‌های صنعتی در چارچوب تأسیس سازمان ملی مالکیت صنعتی صورت گرفت (Barati, 2014: 18-19)؛ با این حال، دیدگاه یادشده در قانون راه نیافت و قانون‌گذار در آخرین اراده خود در ماده ۱۳۴ قانون حمایت از مالکیت‌های صنعتی ۱۴۰۳، سازمان ثبت اسناد و املاک را به‌عنوان متولی ثبت در حوزه مالکیت‌های صنعتی قرار داده است.

۵.۲. نقش انفعالی مرجع ثبت

نظام‌های ثبتی بر اساس نقش مرجع ثبت در فرایند ثبتی، به دو دسته نظام‌های ثبت تفتیشی^۱ و اعلامی^۲ تقسیم می‌شوند. در نظام‌های ماهوی که در نظام‌های ایجاد ثبت تحقق می‌یابد، با توجه به اثری که ثبت در ایجاد یا انتقال حق می‌گذارد، مأموران ثبتی به بررسی ماهوی رابطه طرفین قرارداد مکلف می‌باشند و نقش فعالی در پذیرش یا عدم پذیرش تقاضای ثبت دارند (Rongcun & Jingzhao, 2016). (343,348) این در حالی است که در نظام‌های آیینیک که ثبت یا عدم ثبت بر حقوق دارنده آن تأثیری ندارد، مأمور ثبت صرفاً نقشی انفعالی در بررسی اسناد و مدارک ارائه‌شده از سوی طرفین از منظر رعایت فرایندها و شیوه‌های آیینیک دارد و در صورت تکمیل مدارک، بدون ورود به مباحث ماهوی مکلف به ثبت است؛ چراکه تصمیم‌گیری در خصوص ثبت یا عدم ثبت با طرفین قرارداد است (Rongcun & Jingzhao, 2016: 348). این موضوع در کنوانسیون ۲۰۰۱ کیپ تاون راجع به ثبت حقوق وثیقه در تجهیزات متحرک نیز مورد تأیید قرار گرفته است. در این خصوص ماده ۲۸ کنوانسیون در باب حدود مسئولیت مأمور ثبت در جبران خسارت، در بند دوم به صراحت مأمور ثبت را معاف از مسئولیت نسبت به عدم صحت اطلاعات ثبتی ارائه‌شده توسط متقاضی ثبت دانسته است.

در ایران در خصوص انتقال سهام با نام شرکت‌های پذیرفته شده در بورس، متولی ثبت وثیقه، شرکت سپرده‌گذاری و تسویه وجوه است که قانون هیچ اختیاری برای مأمور ثبت جهت تفتیش و بررسی ماهوی اسناد و مدارک قائل نشده است، صرف ارائه اسناد وثیقه برای ثبت کفایت می‌کند (Zerang, 1998: 107-108). علاوه بر این، می‌توان در مثالی دیگر در این خصوص به فرایند تعویض پلاک و صدور برگ سبز خودرو به عنوان سند مالکیت خودرو در دفاتر تعویض پلاک اشاره کرد. همان‌طور که پیش‌تر گفته شد، به استناد تبصره ۶ مقررات بودجه سنواتی ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ برگ سبز به عنوان سند مالکیت خودرو معرفی شده است. در این خصوص برابر ماده ۲۹ قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی و ماده ۳ آیین‌نامه اجرایی آن، ادارات راهنمایی و رانندگی و مراکز تعویض پلاک در هنگام مراجعه طرفین تنها مکلف به انجام سه تکلیف «بررسی و احراز اصالت وسیله نقلیه»، «احراز هویت مالک»، «أخذ گواهی دیون معوق و جرمه‌های رانندگی» بوده، پس از این اقدام، «تعویض پلاک به نام مالک جدید» صورت می‌پذیرد. در لایحه اصلاح قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی قانون‌گذار با تأکید بر لزوم ارائه خدمات برخط، موضعی انفعالی‌تر برای مأموران ثبت قائل شده است و ضمن حذف نقش دفاتر اسناد رسمی در فرایند انتقال خودرو، در میان مراحل چهارگانه یادشده، مراجعه حضوری را صرفاً برای احراز هویت فرد، اصالت خودرو و فک و نصب پلاک ضروری دانسته است.

-
1. Substantive Registration
 2. Procedural Registration

در حوزه حقوق مالکیت صنعتی در ایران نیز همواره یکی از مسائل موردتوجه که به‌طور خاص در حوزه ثبت اختراع مطرح شده، این موضوع است که اگرچه مرجع ثبت در ایران طبق قانون موظف بوده که تقاضانامه‌های ثبت اختراع را از نظر انطباق با شرایط شکلی و ماهوی بررسی نماید، اما این نظام ثبتی همواره به تطبیق امور شکلی پرداخته و در انجام تکلیف قانونی در بررسی ماهوی و تفتیشی ناکام بوده است (Bagheri, 2015: 2-3) و بر همین اساس برای استفاده از مزایای ثبت اختراع، نهادهای متعددی نظیر سازمان پژوهش‌های علمی و صنعتی وزارت علوم، بنیاد ملی نخبگان و... برای بازنگری مجدد نسبت به اختراع ثبت‌شده وجود دارند (Bagheri, et al., 2012: 63). به‌نظر می‌رسد این مسأله در تمامی حوزه‌های نظام ثبت مالکیت صنعتی جریان دارد؛ چراکه در قانون حمایت از مالکیت صنعتی ۱۴۰۳، مکرر از قابلیت ابطال گواهی‌های طرح‌های صنعتی سخن گفته شده است و این مسئله نشان از تلقی نقش اعلامی برای نظام ثبتی دارد.

۳. تبیین مؤلفه‌های نظام ثبت کشتی و بررسی میزان سازگاری آن با الگوی ثبت منقول

برخی اندیشمندان برای تطبیق مؤلفه‌های ثبت کشتی با ثبت منقول، میان ثبت کشتی در مفهوم حقوق عمومی و ثبت آن در مفهوم حقوق خصوصی تفکیک قائل شده‌اند (Rongcun & Jingzhao, 2016: 340-341)؛ چراکه در حقوق عمومی کشتی تحت حاکمیت دولتی است که پرچم آن را برافراشته و این در حالی است که در معنای حقوق خصوصی، کشتی به‌عنوان مال منقول برای تعیین حقوقی که اشخاص نسبت به آن دارند، مورد توجه است (Coles & Watt, 2009: 9). لذا اصول و مؤلفه‌های نظام ثبت کشتی در معنای حقوق عمومی که دلالت بر ثبت تابعیت دارد متفاوت با ثبت کشتی در مفهوم حقوق خصوصی است که به کشتی به‌مثابه ثبت مالکیت و حقوق مربوط به آن می‌نگرد (Rongcun & Jingzhao, 2016: 340). بر همین اساس نیز در برخی کشورها نظیر اسپانیا، ژاپن و تایوان، قانون‌گذار برای آنکه در توجیه ثبت کشتی به‌مثابه نظام ثبت منقول به تکلف نخورد، نظام ثبت کشتی را بر اساس نوع کارکرد عمومی (ثبت تابعیت) و کارکرد خصوصی (ثبت مالکیت و سایر حقوق عینی) از یکدیگر تفکیک نموده و در صلاحیت دو نهاد مجزا قرار داده است (Rongcun & Jingzhao, 2016: 340). این مسئله سبب شده است که از منظر کارکرد حقوق خصوصی، تلقی نظام ثبت کشتی به‌عنوان قسمی از نظام ثبت منقول به تکلف‌های پیشین بر نخورد. مبنای نظری این رویکرد آن است که کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر کنوانسیون دریا‌های آزاد ۱۹۵۸، کنوانسیون حقوق دریا‌های ۱۹۸۲ و کنوانسیون راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها ۱۹۸۶، صرفاً بر ثبت تابعیت متمرکز است. از این رو، برای آنکه بتوان در کنار این مقررات، مقررات داخلی حقوق اموال را اعمال نمود، لازم است میان این دو بُعد تفکیک

قائل شد (Rongcun & Jingzhao, 2016: 342). این در حالی است که ماده ۱۱ کنوانسیون راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها ۱۹۸۶، از لزوم ثبت اطلاعات مربوط به مالکیت کشتی و سایر حقوق عینی نظیر رهن دریایی سخن گفته است. از آنجا که اطلاعات یادشده ناظر به بُعد حقوق خصوصی است و دفتر ثبت تابعیت کشتی، حداقل در باب این موضوع که مالک کشتی چه کسی است و- در صورتی که دفاتر ثبتی دیگری در خصوص سایر حقوق نظیر رهن دریایی پیش بینی نشده باشد- چه حقوق رهنی نسبت به آن وجود دارد، باید پاسخ لازم را ارائه دهد (Tabatabai Hesari & Safizade, 2023: 229). لذا رویکرد تفکیک میان کارکرد حقوق عمومی و خصوصی، مبنای حقوقی ضعیفی داشته، مصادره به مطلوب است. افزون بر آن، این تفکیک درحالی از سوی اندیشمندان پیش گفته مطرح شده است که خود به این نکته اذعان داشته‌اند که حتی اگر ثبت کشتی را در مفهوم حقوق عمومی مورد لحاظ قرار دهیم، مدرکی برای اثبات مالکیت کشتی نیز خواهد بود (Coles & Watt, 2009: 7-9) بر همین اساس نظام ثبت کشتی را به‌طور کلی باید شامل شناسایی وضعیت مالکیت کشتی (بعد حقوق خصوصی) در کنار اعطای تابعیت (بعد حقوق عمومی) دانست (Pavlyuk, 2008:1)

در چارچوب این مفهوم جامع از نظام ثبت کشتی، مؤلفه‌های ثبت کشتی را باید در موارد زیر برشمرد:

۳.۱. اثر ماهوی ایجاد ثبت

از منظر کارکرد حقوق عمومی نسبت به تأثیر ثبت در وضعیت حقوقی هیچ‌گونه تردیدی وجود ندارد. در واقع اگرچه اصل آزادی دریانوردی یکی از اصول مسلم حقوق دریاهاست که در ماده دو کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو تصریح شده است، لیکن برای آنکه این اصل به هرج و مرج منتهی نشده، چهارچوبی برای این آزادی فراهم گردد، کشتی‌هایی می‌توانند از این امتیاز بهره‌مند شوند که بدون تابعیت نباشند. در این خصوص اکثر قریب به اتفاق کنوانسیون‌های بین‌المللی، مؤلفه ثبت را به‌عنوان یک عامل ارتباطی مهم برای استنباط تابعیت کشتی می‌دانند (Coles & Watt, 2009: 1-2). بنابراین، ثبت تابعیت کشتی از آنجا که منشأ آثار حقوقی عدیده‌ای برای کشتی- نظیر حق برافراشتن پرچم دولت متبوع، حق حمایت دیپلماتیک، حقوق حمایتی و امنیتی ویژه که از سوی دولت صاحب پرچم اعطا می‌شود، حق وارد شدن به آب‌های داخلی کشور صاحب پرچم و...- و دولت صاحب پرچم- نظیر حق نظارت داخلی و اعمال مقررات داخلی نسبت به کشتی- است (Pourmotamed, 2008: 25-27)، در ایجاد حقوق و تعهدات مؤثر است.

با این حال، پرسش قابل طرح آن است که آیا از منظر حقوق خصوصی نیز ثبت را می‌توان اثرگذار بر وضعیت حقوق مالکیت دانست؟ در این خصوص شایان ذکر است که سیستم ثبت املاک تورنس یا ایجاد حق مالکیت به‌موجب ثبت که خواهان اعطای اثر ماهوی به ثبت در وقوع حق مالکیت است، در قرن

نوزدهم از سوی رابرت تورنس^۱ با الهام از نظام ثبت کشتی انگلستان ایجاد گردید (McCormack, 1992: 72). در آن نظام، به هر کشتی یک بخش اختصاصی در دفاتر ثبتی اختصاص داده می‌شد که نام و اوصاف کشتی در کنار نام مالک و حقوق و تعهداتی که نسبت به کشتی وجود داشت درج می‌گردید. با فروش کشتی، سند انتقال و سند مالکیت پیشین به ادارات ثبت ارسال شده، سند مالکیت جدیدی صادر می‌گردید (McCormack, 1992: 72).

ویژگی اصلی این سیستم اثری است که ثبت در انتقال مالکیت می‌گذارد؛ به این صورت که گفته می‌شود این نظام ثبتی ثبت مالکیت نام ندارد، بلکه مالکیت به‌موجب ثبت است. بنابراین، منتقل‌الیه تا انتقال خود را به ثبت نرساند، اساساً فاقد حق شناخته می‌شود و این متفاوت بیا رویکرد نظام ثبت اموال منقول است که اثر ماهوی حداقلی برای ثبت قائل است و ثبت را فاقد اثر در ایجاد حق می‌داند (Craddock, 2020: 3-4).

اگرچه این مدل ثبتی در حوزه ثبت کشتی کمرنگ شده است اما همچنان کشورهای عدیده‌ای از این مدل ثبتی در حوزه ثبت کشتی بهره می‌برند. برای مثال، در روسیه، بند سوم ماده ۳۳ قانون حمل و نقل تجاری، ثبت را به‌عنوان مکانیزم انحصاری برای ایجاد حق مالکیت، رهن یا سایر حقوق مربوط به کشتی دانسته است. بر این اساس، حقوق مربوط به کشتی برای آنکه موجودیت یابند بایستی به ثبت برسند. همچنین در ماده ۹۷۴ قانون تجارت ترکیه، شخصی که نامش به عنوان مالک یا دارنده حقوقی همچون رهن در دفتر ثبت کشتی‌ها به ثبت می‌رسد، به عنوان مالک و دارنده واقعی این حقوق فرض می‌شود و در صورت حذف به این معناست که این حق دیگر وجود ندارد و زایل شده است. در نیوزلند هم نظام ثبت کشتی از مدل ثبت املاک تورنس با هدف اعطای اثر ماهوی به ثبت در مرحله ایجاد حق مالکیت و رهن کشتی اقتباس شده است (Maher, 2007: 43-44).

حتی در کشور چین که در سالیان اخیر آثار متعددی در باب لزوم الحاق نظام ثبت کشتی در بُعد خصوصی به «نظریه عمومی ثبت منقول» نوشته شده است و با وجود ارائه پیشنهادهایی برای فقدان اثر ماهوی نظام ثبت کشتی و درحالی که ماده ۲۲۵ قانون مدنی، ایجاد یا تغییر حقوق مالکیت ناظر به کشتی‌ها و سایر وسایل نقلیه را تنها برای اثر قابلیت استناد در برابر ثالث مشمول ثبت قرار داده است، اثر ماهوی ثبت همچنان در رویه قضایی مورد اختلاف است؛ به‌طوری که در ماده یک مجموعه دستورالعمل‌های دادگاه عالی گواندونگ^۲ در باب

۱. رابرت تورنس (Robert Torrens) استرالیایی در قرن نوزدهم یکی از کارمندان ثبت اسناد در استرالیای جنوبی بود و یکی از مسائلی که همواره با آن مواجه می‌شد رژیم حقوقی پیچیده‌ای بود که در حوزه نقل و انتقالات اراضی و املاک جریان داشت؛ بدین صورت که انتقال‌گیرنده همواره مکلف بود اسناد سابق انتقال را بررسی کند تا از مالکیت انتقال‌دهنده اطمینان حاصل نماید (Green, 1997: 150).

2. Guangdong High People's Court

دادرسی‌های دریایی تصریح شده است که انتقال مالکیت کشتی پس از ثبت صورت می‌پذیرد و در صورت عدم ثبت مالکیت منتقل نمی‌گردد (Rongcun & Jingzhao, 2016: 345).

در حقوق ایران، پیوند ماهوی ثبت و ایجاد حق در ماده ۴۲ قانون دریایی شایان توجه است. در این مقرر، قانون‌گذار ضمن نفی قبض به‌عنوان شرط صحت رهن، از لزوم تنظیم سند رسمی سخن گفته است. همچنین می‌توان به بند «ت» ماده نخست آیین‌نامه اجرایی ماده ۷ قانون دریایی مصوب ۱۳۹۷ هیئت وزیران اشاره کرد که مالک کشتی را شخصی می‌داند که نامش در اسناد ثبت کشتی به‌عنوان مالک به‌ثبت رسیده است.

همه این موارد نشان‌دهنده آن است که اثر ماهوی ثبت کشتی در ایجاد حق یکی از مؤلفه‌هایی است که سبب افتراق نظام ثبت کشتی از نظام ثبت منقول می‌شود، زیرا مؤلفه اثر حداقلی ثبت، یکی از ویژگی‌های اساسی نظام پیش‌گفته است.

۲.۳. الزامی بودن ثبت کشتی

حق دریانوردی در دریاهای آزاد، مشروط به اخذ تابعیت و برافراشتن پرچم دولت متبوع است و از آنجا که مهم‌ترین عنصر ارتباطی در پیوند کشتی به دولت صاحب پرچم، مکانیزم ثبت است، ثبت اصولاً برای تردد در آب‌های بین‌المللی یک مکانیزم الزامی تلقی می‌شود (Maher, 2007: 13). این الزام در حقوق ایران را که می‌توان از مفهوم مخالف بند نخست ماده یک قانون دریایی استنباط کرد، دلالت بر آن دارد که کشتی‌هایی با ظرفیت ناخالص ثبت‌شده ۲۵ تن یا کمتر، معاف از الزام به ثبت تلقی می‌شوند. شایان توجه است که هرچند واژه «می‌تواند» در مقرر فوق در خصوص ثبت کشتی‌های با ظرفیت ناخالص بیش از ۲۵ تن به کار رفته است، اما مراد از آن اختیاری بودن ثبت نیست، بلکه منظور از آن حق انتخاب ایران به‌عنوان محل ثبت و اخذ تابعیت ایرانی است. مفاد فراز «ب» بند نخست ماده یک این قانون نیز با ذکر لزوم ثبت در صورت تصمیم به اخذ تابعیت ایرانی مؤید همین امر است.

برخلاف تصور برخی صاحب‌نظران، مسئله الزام به ثبت تنها به بعد حقوق عمومی ثبت کشتی محدود نبوده (Rongcun and Jingzhao, 2016: 346)، بعد حقوق خصوصی ثبت کشتی را هم دربر می‌گیرد. در این خصوص ماده ۱۱ کنوانسیون راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها مورخ ۱۹۸۶- که هنوز به مرحله اجرا در نیامده است- اطلاعات مربوط به مالکیت کشتی و رهن‌های دریایی را از جمله اطلاعاتی دانسته که ثبت آنها در دفاتر مرجع ثبت کشتی الزامی است. همچنین پروتکل شماره یک کنوانسیون حقوق ممتاز و رهن دریایی درباره حقوق عینی مربوط به تجهیزات حمل‌ونقل دریایی، کشورهای عضو را به ثبت حقوق مالکیت، رهن دریایی و اجاره کشتی مکلف کرده است (Tabatabai Hesari & Safizade, 2023: 229).

در ایران نیز الزام به ثبت در کارکرد حقوق خصوصی در پیوند ماهوی ثبت و ایجاد حق ایجاد شده است. در این خصوص ماده ۴۲ قانون دریایی ضمن نفی قبض به‌عنوان شرط صحت رهن، از لزوم تنظیم سند رسمی به‌عنوان شرط جایگزین قبض سخن گفته است. همچنین می‌توان به بند «پ» ماده ۸۰ (۱) مکرر قانون دریایی الحاقی ۱۳۹۱ و بند «ت» ماده یک آیین‌نامه اجرایی ماده ۷ قانون دریایی مصوب ۱۳۹۷ هیئت وزیران اشاره داشت که مالک کشتی را شخصی می‌داند که نامش در اسناد ثبت کشتی به‌عنوان مالک به‌ثبت رسیده است.

۳.۳. جامعیت بانک اطلاعات ثبتی

معمولاً معاملات کشتی به‌واسطه قیمت بالای کشتی، «مالک» کشتی و «اشخاص ثالث» طرف معامله با وی را با ریسک و مخاطراتی مواجه می‌سازد که در مقایسه با اموال دیگر به مراتب بالاتر است (Tabatabai Hesari & Safizade, 2023: 229). با هدف کاهش این ریسک معاملاتی، جامعیت بخشی به بانک اطلاعات ثبتی یکی از سیاست‌های اصلی نظام ثبت کشتی است. در این باره، اولین قانونی که از اقلام ثبتی دفاتر ثبت کشتی سخن به‌میان آورد، قانون کشتی‌رانی و ناوبری ۱۷۸۴ بریتانیا بود که الزامات آن شامل جزئیات نام و محل اقامت مالک، نام کشتی، نام فرمانده، تاریخ و مکان ساخت، تعداد دکل‌ها و عرشه‌ها و ابعاد و تناژ اندازه‌گیری‌شده کشتی بود (Coles & Watt, 2009: 9). امروزه اگرچه گفته شده است محدوده اطلاعات ثبتی بر اساس مبانی هر نظام حقوقی تعیین می‌شود، اما اولاً به‌طور سنتی اطلاعات ثبت‌شده شامل ابعاد و ظرفیت کشتی، شرح موتورهای اصلی و نام و آدرس مالک ثبت‌شده باید باشد (Coles & Watt, 2009: 9)؛ ثانیاً ماده ۱۱ کنوانسیون راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها مورخ ۱۹۸۶، اطلاعات مربوط به مالکیت کشتی و رهن‌های دریایی را از جمله اطلاعاتی دانسته که ثبت آنها در دفاتر مرجع ثبت کشتی الزامی است. ثالثاً پروتکل شماره یک کنوانسیون حقوق ممتاز و رهن دریایی درباره حقوق عینی مربوط به تجهیزات حمل‌ونقل دریایی، کشورهای عضو را به ثبت حقوق مالکیت، رهن دریایی و اجاره کشتی مکلف کرده است (Tabatabai Hesari & Safizade, 2023: 233).

۳.۴. شبه تخصصی بودن نظام ثبت کشتی

اساساً کنوانسیون‌های بین‌المللی در بحث ثبت کشتی، دولت‌ها^۱ را خطاب قرار داده‌اند و صالح در تعیین شرایط اعطای تابعیت، ثبت کشتی و حق برافراشتن پرچم خود می‌دانند^۲. این رویکرد تنها ناظر به بُعد

۱. ماده ۱۱ کنوانسیون راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها ۱۹۸۶

۲. ماده ۵ کنوانسیون دریاهای آزاد ۱۹۵۸ ژنو

حقوق عمومی نظام ثبت کشتی نیست، بلکه بعد حقوق خصوصی آن را نیز شامل می‌شود و لزوم ثبت مالکیت و حقوق رهن دریایی در رعایت استانداردهای ثبت کشتی لحاظ شده و مالک را شخصی تعریف کرده است که در دفاتر ثبتی به‌عنوان مالک شناخته شده باشد.^۱

مبنای این رویکرد آن است که نظریه‌پردازان ثبتی برای استنباط حاکمیتی بودن یا قابلیت خصوصی‌سازی نظام ثبتی معتقدند باید میان دو نوع ثبت که یکی نقش تثبیت مالکیت را دارد و دیگری صرفاً بر اطلاع‌رسانی متمرکز است، تفکیک قائل شد (Ni & Chen, 2016: 160). چراکه اولی نوعی خدمت عمومی است که با توجه به صدور سند مالکیت، لزوماً بایستی توسط حاکمیت انجام شود؛ درحالی که دومی، نیازمند نوعی سرویس اطلاعاتی ویژه است و خدمتی برای رفع عدم تقارن اطلاعاتی است، از سوی نیروهای بازار ارائه می‌شود (Ni & Chen, 2016: 160).

بر همین اساس است که حتی در کشورهایی که بر مبنای کارکرد حقوق عمومی و خصوصی نظام ثبت کشتی، دو نهاد متولی مجزا را صالح برشمردند، همچنان در کارکرد حقوق خصوصی، نهاد حاکمیتی صلاحیت ثبتی دارد. برای مثال در نظام ثبت کشتی اسپانیا، «اداره ثبت دریایی»^۲ برای کارکرد حقوق عمومی و «اداره ثبت تجاری»^۳ -که متولی ثبت شرکت‌ها، نام‌های تجاری و... می‌باشد^۴ و زیرنظر وزارت دادگستری است- برای کارکرد حقوق خصوصی ثبت کشتی وجود دارد (Tabatabai Hesari & Safizade, 2023: 219).

ماده ۸ قانون دریایی ایران، سازمان بنادر و کشتیرانی (اداره مرکزی ثبت کشتی‌ها) را متولی امور ثبتی کشتی می‌داند. اولاً سازمان بنادر، نهاد صالح در صدور گواهی تابعیت محسوب می‌شود و ثانیاً ایجاد یا انتقال کلیه حقوق نسبت به کشتی، از سوی نماینده سازمان ثبت اسناد و املاک در سازمان بنادر و کشتیرانی، در دفاتر ثبتی به ثبت می‌رسد.^۵

۵.۳. نقش فعال مرجع ثبت در ثبت کشتی

تابعیت کشتی، هویتی قانونی است که به‌منظور اعمال صلاحیت قضایی کشور محل ثبت، بعد از ثبت کشتی از سوی مالک آن، گرفتن گواهی تابعیت و حق اهتزاز پرچم، اخذ می‌شود. بنابراین، گواهی تابعیت، سند اثبات تابعیت کشتی بوده، نماد بیرونی شناسایی این تابعیت، اهتزاز پرچم است (Rongcun & Jingzhao, 2016: 343). بنابراین از آنجا که ثبت موجب ایجاد وضعیت حقوقی جدید می‌شود، مأمورین

۱. مواد ۲ و ۱۱ کنوانسیون راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها ۱۹۸۶

2. Registro de la Comandancia de Marina

3. Registro Mercantil

4. <https://www.mjusticia.gob.es/es/ciudadania/registros/propiedad-mercantiles/registro-mercantil>

۵. مواد ۴، ۱۱ و ۲۴ قانون دریایی

ثبتی مکلف‌اند نه تنها از حیث شکلی اسناد و مدارک را مورد بررسی و تطبیق با قانون قرار دهند، بلکه از نظر ماهوی نیز باید به بررسی‌های تخصصی و ماهوی بپردازند: (Rongcun & Jingzhao, 2016: 343) این موضوع نه فقط معطوف به کارکرد حقوق عمومی است، بلکه با توجه به لزوم «پیوند واقعی» میان تابعیت مالک کشتی و کشور مورد تقاضای ثبت، در کارکرد حقوق خصوصی نیز مؤثر است. در این خصوص، مقررات موضوع مواد ۶ تا ۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۶ راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها، اطمینان از تابعیت مالک معرفی‌شده کشتی، وجود خدمه و افسران تابع دولت صاحب پرچم در کشتی، اطمینان از محل تأسیس یا محل اصلی فعالیت در کشور صاحب پرچم را در فرضی که مالک کشتی شخصیت حقوقی نظیر شرکت تجاری باشد، برعهده دولت صاحب پرچم قرار داده است.

در قانون دریایی ایران، اگرچه قانون‌گذار صراحتی در این باب ندارد، اما از برخی مقررات می‌توان این وظیفه را استنباط کرد. برای مثال، ماده ۱۰ قانون دریایی در رویکردی مشابه آنچه قانون‌گذار در ماده ۲۳ آیین‌نامه قانون ثبت در باب لزوم ارائه اسناد و مدارک راجع به تصرف و مالکیت در باب ثبت اولیه ملک بیان داشته است، متقاضی ثبت کشتی را به ارائه مستندات مالکیتی خود در کنار ارائه اظهارنامه ثبتی مکلف نموده است. علاوه بر آن در ماده ۲۴ از لزوم ثبت انتقال از سوی نماینده اداره کل ثبت اسناد و املاک در سازمان بنادر سخن گفته است؛ موضعی که نشان می‌دهد قانون‌گذار در فرایند ثبت کشتی، درصدد نزدیک‌سازی این نظام ثبتی به نظام ثبت املاک بوده است.

در کنار موارد یادشده می‌توان به آیین‌نامه اجرایی ماده ۲۸ قانون دریایی اشاره کرد. برابر ماده نامبرده، ثبت کشتی‌ها و شناورهایی که تابع این قانون نیستند، به موجب آیین‌نامه هیئت وزیران صورت می‌گیرد. در این راستا در سال ۱۳۹۶ آیین‌نامه‌ای از سوی هیئت وزیران تصویب شد که برابر ماده ۱۰ آن، احراز سلامت و قابلیت دریانوردی شناور در کنار بررسی اسناد و مدارک ارائه‌شده و تطبیق آن با اظهارنامه از وظایف نهاد متولی ثبت برشمرده شده است. تأکید بر بررسی اسناد و مدارک و تطبیق آن با مفاد اظهارنامه نمودی از ارائه سیستم ثبت ماهوی- شکلی در خصوص کشتی‌ها و شناورهای موضوع این قانون است.

۴. نتیجه‌گیری

معاملات اموال منقول به دلیل نقش بنیادینی که در تجارت ایفا می‌کنند همواره تابع نظام حقوقی‌ای هستند که کمترین مانع را برای حاکمیت اراده ایجاد کند. از این رو در راستای برقراری تقارن اطلاعاتی و ایفای نقش اطلاع‌رسانی به ثالث، حوزه اموال منقول پذیرای نظام ثبت تحت عنوان نظریه «نقش حداقلی ثبت» بوده است. نظریه یادشده با پنج مولفه اصلی «اثر ماهوی حداقلی»، «اختیاری بودن ثبت»، «تمرکز بر ثبت وثیقه»، «اداره تخصصی نظام ثبتی» و «نقش انفعالی مرجع ثبتی» در حوزه اموال منقول، چه در حقوق داخلی بسیاری از کشورها و چه در کنوانسیون‌های بین‌المللی، اجرایی شده است.

ثبت کشتی به‌مثابه نظامی که جامع شناسایی وضعیت مالکیت کشتی (بعد حقوق خصوصی) در کنار اعطای تابعیت (بعد حقوق عمومی) می‌باشد، اگرچه در طبقه‌بندی‌های ارائه‌شده در خصوص اقسام مال، در زمره اموال منقول قرار گرفته است، لیکن از منظر رژیم ثبتی، چه در بعد حقوق عمومی و چه در بعد حقوق خصوصی، اساساً در پی تثبیت «نقش حداقلی ثبت» نبوده و با اجرای پنج مؤلفه «اثر ماهوی ایجاد ثبت»، «الزامی بودن ثبت کشتی»، «جامعیت بانک اطلاعات ثبتی»، «شبه تخصصی بودن نظام ثبت کشتی»، «نقش فعال مرجع ثبت در ثبت کشتی»، اساساً خود را از الگوی نظام ثبت منقول جدا کرده است.

در این خصوص، قانون‌گذار در ماده ۲۱ قانون مدنی ضمن تصریح به منقول بودن کشتی، صرفاً از احتمال ایجاد رژیم حقوقی ویژه در باب توقیف کشتی به دلیل اهمیتی که دارد سخن گفته است. این منطق در ماده ۴۲ قانون دریایی توسعه یافته و مقنن با تصریح به منقول بودن ثبت کشتی، رهن آن را تابع احکام قانون دریایی-و نه قانون مدنی- دانسته است.

در این راستا به‌منظور هماهنگ‌سازی ثبت کشتی ایران با مؤلفه‌های این نظام ثبتی، پیشنهاد می‌شود: نخست، با توجه به آنکه نظام ثبت اجباری با کارکرد اثر ایجاد تحقق می‌یابد، ضروری است مقررۀ موضوع بند «ت» ماده یک آیین‌نامه اجرایی ماده ۷ قانون دریایی مصوب ۱۳۹۷ هیئت وزیران در خصوص مفهوم مالک کشتی، با همان اطلاق، در قانون دریایی نیز قید گردد. به این منظور، ضروری است قسمت آخر مقررۀ موضوع بند «پ» ماده ۸۰ مکرر (۱) قانون دریایی که در تعریف مالک گفته است: «هر شخص حقیقی یا حقوقی که نام او به‌عنوان مالک در دفتر ثبت کشتیها در سازمان بنادر و دریانوردی ثبت شده است، مگر در مواردی که خلاف این امر به اثبات برسد»، حذف شود تا ضمن تأکید بر کارکرد ایجاد نظام ثبت کشتی در خصوص حقوق مالکیت، از طریق پیوند ماهوی ثبت و حقوق یادشده، ابهام در خصوص اجباری یا اختیاری بودن نظام ثبت کشتی در کارکرد حقوق خصوصی را رفع کند.

همچنین در کارکرد حقوق عمومی، به‌منظور رفع تردید در خصوص الزام به ثبت کشتی، شایسته است مقررۀ موضوع بند نخست ماده یک قانون دریایی به این صورت اصلاح شود: «هر کشتی دریایما (اعم از اینکه ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیرخالص ثبت‌شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد برای کسب تابعیت ایرانی و أخذ حق برافراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران، باید بر طبق مقررات این قانون به ثبت رسد».

ثانیاً با توجه به کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر کنوانسیون راجع به شرایط ثبت کشتی، بانک اطلاعات ثبتی کشتی که مطابق آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها مصوب ۱۳۴۴، در حوزه اطلاعات حقوقی به‌صورتی موردی صرفاً متضمن حق مالکیت است، نیاز به اصلاح دارد. در این بستر لازم است بر اساس مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی و همچنین مقررات قانون دریایی- نظیر بند «د» ماده ۲۴- بانک اطلاعات ثبت کشتی در کارکرد حقوق خصوصی توسعه یابد و محدوده خود را به سایر حقوق عینی ناظر به کشتی- نظیر رهن دریایی و اجاره کشتی- گسترش دهد.

References

1. Abbasimanesh, H.(2019). *Security Right in Intellectual Property and Putting Forward an Optimum Model (Comparative Study in UNCITRAL Supplement Legislative Guide on Security Rights in Intellectual Property and Uniform Commercial Code of America and Iranian Law)*, A Thesis Presented for the Degree of Ph.D in Private Law, Tarbiat Modares University (In Persian).
2. Abu Diab, A. (2019). Transferring A Real Estate Property in the Saudi Regime: A Comparative Study Between the Egyptian Civil Law and the Saudi Regime, *MKSQ*, 3 (34), 150-247, doi:10.21608/mksq.2019.65988 (In Arabic).
3. Amini, M. (2009). The Role of Advertising in the Sale of Real Estate in French and Iranian Law. *Legal Research Quarterly*, 12 (49), 211-238 (In Persian).
4. Askari, S.(2012). *Legal Principles of Ship Registration in Maritime Law of Iran with Comprative Study of International Rules*, A dissertation submitted for the master of Private Law, Imam Sadiq University (In Persian).
5. Bagheri, M.; Almasi, M. and Rahmani, S. (2020). *An Economic Analysis of Public Registration of Documents and Transactions with the Focus on Real Estate Transactions*, Tehran: Shahre Danesh
6. Bagheri, S., Kebriyaii, M., and Azizi moradpour, H. (2012). Public availability of patent information in Iran: Why and How, *Roshd -e- Fanavari*, 30 (8), 1-10 (In Persian).
7. Bagheri, K. (2015). About the industrial property protection bill. *Journal of Science and Technology Policy*, 8(2), 1-3 (In Persian).
8. Barati, M.(2014). *The Necessity of Establishing An IP Organization and its Characteristics*, Tehran: Parliament Research Center
9. Coles, R. & Watt, E.(2009). *Ship Registration Law & Practice*, London: Informa (In English).
10. Cradduck, L. (2020). E-conveyancing: A consideration of its risks and rewards. *Property Management*, 38(1), 25-36. doi: <http://dx.doi.org/10.1108/PM-04-2019-0021> (In English).
11. Green, K. (1997). *Land Law*, London: Macmillan Law Masters.
12. Erp, S.(2017), Land registration systems: public, private or privately public?, *EPLJ*. 6(1): 1–3. doi: <https://doi.org/10.1515/eplj-2017-0001> (In English).
13. Ghassemi, Mohsen (2009). *Formalism in the Civil Law*, Tehran: Mizan (In Persian).
14. HoseiniJabali ,R.(2014). License Plate Replacement Centers, Private or Publicgovernment, khabaronline.ir/x5gsm (last accessed: 17.2/2025)
15. Hui, L.(2012). Discussion on resisting effect through registration of special-movable property in China, *Journal of Dalian Maritime University (Social Sciences Edition)* 11(1):48-51 (In Chinese).
16. Kazemi, M. & Pilvar, R. (2024). Researching the Distinction Between Real Right and Personal Right and Its Effects; A Comparative Study in Islamic and Western Law. *Law Quarterly*, 54(1), 89-122. doi: 10.22059/jlq.2024.359028.1007768 (In Persian).
17. Khoshnoud, Z. (2019). *Designing the Foundations and Operational Plan of the Infrastructure Needed to Improve the Status of Mortgages of Movable and Immovable Properties in the Iranian Banking System*, Tehran: Monetary and Banking Research Institute (In Persian).

18. Maher, R.(2007). Ship mortgages in New Zealand, *A dissertation for the degree of Bachelor of Laws*, Dunedin: University of Otago; Faculty of Law ([In English](#)).
19. Mahmoudi, A. (2013). The Nature of Intellectual Property Right and its Place in Property Law. *Civil Law Knowledge*, 1(2), 94-107. doi:<https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.23221712.1391.1.2.8.2> ([In Persian](#)).
20. McCormack JL.(1992). Torrens and Recording: Land Title Assurance in the Computer Age. *William Mitchell Law Review*.18(1);61-129 ([In English](#)).
21. Mirkhalili, S. A; Arzhang, A; Jafari, N. and Ghasemian Mazar, M. (2021). The Validation of Amara (Authorized Conjectural Proof) of Vehicle ID Card to Prove Vehicle Ownership (Legal and Jurisprudential Analysis about the Contradiction between Authorized Persuasive Evidences and Certain Evidences in Vehicle Ownership. *Civil Jurisprudence Doctrines*, 13(23), 347-370. doi: 10.30513/cjd.2021.1339 ([In Persian](#)).
22. Najafi Asfad, M. (2015). *Maritime Law in Accordance with the Iranian Maritime Code and Maritime International Rules*, Tehran: Samt ([In Persian](#)).
23. Ni, S., & Chen, F. (2016). Movable property registration legislation in china: Status quo and improvement. *Arizona Journal of International and Comparative Law*, 33(1),147-166 ([In English](#)).
24. Ntsoane, LS.(2018). “The Registration of Special Notarial Bonds under the Security by Means of Movable Property Act and the Publicity Principle: Lessons from Developments in Belgium”. *PER / PELJ*, (21),1-24 ([In English](#)).
25. Oğuz, A. (2018). Transfer of Property in Turkish Law, *Übertragung von Immobilienrechten im internationalen Vergleich “Conference on real property law and land register”*, edited by Mathias Schmoeckel, Germany: NOMOS ([In English](#)).
26. Olekhov, I. (2002). Security Interests in Personal Property: the Perspectives of Harmonisation, Ius Commune Research Project, University of Edinburgh ([In English](#)).
27. Pavlyuk, A. (2008). *Legal Comparison of Ship Registration Rules in Russia and Norway*, UNIVERSITY OF OSLO, Faculty of Law ([In English](#)).
28. Peiró, N. & García, E. (2017). Blockchain and Land Registration Systems, *EPLJ* 6(3); 296–320. doi: 10.1515/eplj-2017-0017 ([In English](#)).
29. Pilvar, R. (2015). The Concept and Place of Intellectual Properties in the Property Law. *Journal of Studies in Islamic Law & Jurisprudence*, 7(12):7-40. doi: 10.22075/feqh.2017.1928 ([In Persian](#)).
30. Pourmotamed, B. (2008). *Parallel Registration of Ships*, Göteborg University ([In English](#)).
31. Pugh, G. (1962). “Traditio” In The Civil Law, *Louisiana Law Review* 22(2): 418-434 ([In English](#)).
32. Rizioiu, R. (2020). Where are the third parties to be registered in the movables registry? on the unseen reformation of the personal property registration system. *Romanian Review of Private Law*, 2020(1), 92-117 ([In English](#)).
33. Rongcun, L. & Jingzhao, C. (2009). The ship registration system under the property law of the people's republic of china. *China Oceans Law Review*, 2009 (1), 340-349 ([In English](#)).
34. ROGERS, R. (2010). *SHIP REGISTRATION: A CRITICAL ANALYSIS* , A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfillment of the requirements for

- the award of the degree of MASTERS OF SCIENCE In MARITIME AFFAIRS, WORLD MARITIME UNIVERSITY Malmö, Sweden ([In English](#)).
35. Schmid,H; Hertel, C.and Wicke, H. (2005). Real Property Law and Procedure in the European Union, EUI-Real Property Law, European University Institute (EUI) Florence/ European Private Law Forum, Deutsches Notarinstitut (DNotI) Würzburg ([In English](#)).
 36. Sheikhi,M. (2015). *Principles of Intellectual Property Law*, Tehran: Mizan ([In Persian](#)).
 37. Shokri Sadeghi, M. (2022). *Legal Validity of Land Motor Vehicle Ownership Documents*, A Thesis Presented for the Master of Private Law, Allameh Mohaddes Nouri University ([In Persian](#)).
 38. Tabatabai Hesari, N. (2017). *The Role and Function of the Deeds and Real Estate Registry Organization and its Authorities*, Tehran: Press and Publication Center of the Judiciary ([In Persian](#)).
 39. Tabatabai Hesari, N. & Safizade, S. (2023). A Comparative Study of “Ship Registration Systems” in Light of Legal Functions. *Jurisprudence and Islamic Law*, 14 (30), 215-243. doi: 10.22034/law.2022.48398.3011 ([In Persian](#)).
 40. Tabatabai Hesari, N. & Ain Parast, S. (2024). The Position of the “Movable Property Registration System” in Ensuring the Stability of the Legal Status of Movable Property and Transaction Security with Emphasis on Secured Transactions. *Law Quarterly*, 53(4), 581-601. doi: 10.22059/jlq.2024.337869.1007642 ([In Persian](#)).
 41. UNCITRAL (2010). UNCITRAL Legislative Guide on Secured Transactions ([In English](#)).
 42. UNECE Working Party on Land Administration (2000). Study on Key Aspects of Land Registration and Cadastral Legislation, Part 1 of 2 ([In English](#)).
 43. Winship, P. (2016). “An Historical Overview of UCC Article 9”, *SMU Dedman School of Law Legal Studies Research*, (310), 1-25 ([In English](#)).
 44. Yuan,D.(2006). Comment on Registration and Transaction of Movable Property, *JOURNAL OF DAQING NORMAL UNIVERSITY* 26 (1), 68-74. doi: <https://doi.org/10.3969/j.issn.2095-0063.2006.01.021> ([In Chinese](#)).
 45. Zerang, M. (1998). *Transferring and Transmission of Shares in joint stock Companies in Iran and England Law*, A Thesis Presented for the Degree of M.A in Private Law, Tarbiat Modares University ([In Persian](#)).