

## کشتی و سفر دریائی

تعریف کشتی و مسافرت دریائی خالی از اشکال نیست. اشکال در وهله اول ناشی از اختلاط این دو مفهوم است: کشتی به امر دریانوردی می پردازد و دریانوردی به کشتی اختصاص دارد.

اگر این دو فرض منطقی را بپذیریم که مسافرت وقتی دریائی است که در دریا صورت گیرد و کشتی آنچنان واحد شناوری است که در دریا فعالیت می کند، به نظر می رسد محکوم هستیم که مرتب بر چسبها را تغییر دهیم و این امر با امنیت حقوقی سازگار نیست. آیا به مجرد اینکه کشتی در مراجعت از دریا در یک راه آبی قابل کشتیرانی در خشکی وارد شود، خاصیت خود را از دست خواهد داد و نتیجتاً تابع وضعیت حقوقی حاکم بر خود نخواهد بود؟ و آیا واحد شناوری که بر روی رودخانه به حمل و نقل می پردازد، به محض اینکه راهی دریا شود عنوان کشتی پیدا می کند و دیگر تابع رژیم می که بر آن حکومت می نموده است نخواهد بود؟

طبقه‌بندی علمی هم که در مورد کشتیها معمول است به هیچ‌وجه حقوقدان را یاری نمی‌دهد. گفتن این مطلب که کشتی به نوع معین، و واحد شناورا به نوع دیگری از حمل‌ونقل آبی اختصاص دارد حل مشکل نمی‌کند؛ زیرا هر دو وسائل هستند که قابلیت بهره‌برداری بر روی آب را دارند و تخصیص هر کدام به نوع معین از آبهای قابل حمل و نقل، بستگی به انتخابی پیدا می‌کند که سازندگان برای آن در نظر گرفته‌اند.

از طرف دیگر موقوف کردن شناسائی کشتی به برخی از علائم خاص ما را به بن‌بستی دیگری کشاند؛ زیرا برخی از وسائل، شکل کشتی را دارند، در حالیکه بدون تردید کشتی محسوب نمی‌شوند؛ از آن جمله اند آموزشگاه شناورا<sup>۱</sup> یا کشتی که به علت مجهز نبودن به صورت هتل از آن استفاده می‌شود. مسلم است که بین یک کشتی اقیانوس‌پیمای غول‌آسا و یک قایق کوچک ماهیگیری از جهت شکل به هیچ‌وجه نمی‌توان مقایسه‌ای کرد؛ ولی حقوق دریائی هر دو را حداقل از نظر اساسی به یک نحو می‌نگرد. اگر از نظر جزئیات، هر یک وضعیتی خاص خود دارد ولی در عین حال باید به ثبت برسد و در صورت داشتن یک حداقل ظرفیت، ملزم به نگاهداری یک اکیپ پرسنل خواهد بود. همچنین هر یک این قابلیت را دارد که موضوع رهن دریائی قرار گیرد.

در سال ۱۸۴۴، دیوان کشور فرانسه چنین اظهار کرد: «کشتی به واحدی اطلاق می‌شود که با تجهیزات و اکیپ خاص خود سرویس معینی را انجام بدهد که جهت تحقق یک صنعت مشخص<sup>۳</sup> کافی باشد؛ قطع نظر از اندازه و ظرفیت آن و صرف نظر از اسمی که برای آن اختیار شده است»<sup>۴</sup>.

فرمولی که دیوان کشور فرانسه انتخاب نمود بسیار گنگ است و

۱. اصطلاحی است که طبق آئین‌نامه ثبت و بهره‌برداری شناورها مصوب ۳۱/۳/۷ هیأت وزیران در مورد وسائل شناور غیر از کشتی بکار رفته است.

2. Ecole Flottante.

۳. نظیر حمل‌ونقل بار و یا مسافرو یا ماهیگیری و تفریحی.

4. Cin. 20 Février 1844, I. 197.

بدین جهت نمی‌تواند در همه موارد معتبر باشد و اساساً ما را در پیدا کردن راه حل منطقی یاری نمی‌دهد؛ زیرا همین تعریف را در مورد واحد شناوری نیز که بر روی آبهای رودخانه‌ای مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد، می‌توان بنکاربرد؛ با این تفاوت که نوع صنعتی که انجام می‌دهد متفاوت خواهد بود.

نظربه اینکه حقوق دریائی مختص محیط دریائی است و این محیط برای افرادی که بدان وارد می‌شوند خطرات فراوان در بر دارد، بنابراین طبیعی است که راه حل را باید در دریا و سفر دریائی جستجو کرد. ابتدا باید بدانیم منظور از دریا و سفر دریائی چیست؟ چون بحث ما در محور سفر دریائی و مسافرت بر روی آبهای داخلی<sup>۵</sup> دور می‌زند، نخست به برخی از تعاریف علمی که از طبیعت آبها و به عبارت دقیق‌تر از شوری آنها مایه گرفته است، توجه می‌نمائیم. قانون دریائی تونس مصوب ۱۹۶۲ در این مورد چنین مقرر می‌دارد:

«سفر وقتی دریائی است که بر روی دریا، در بنادر، خلیجها، روی دریاچه‌ها، آبگیرها و کانالها و قسمتهائی از رودخانه که آب آنها شور است و به دریا وصل می‌شود، صورت گیرد.» (ماده ۴).

یک چنین ضابطه‌ای دارای این امتیاز است که از سادگی برخوردار می‌باشد؛ ولی با آنچه که باید در قلمرو حقوق دریائی قرار گیرد سازگاری ندارد. حمل و نقل بر روی یک فضای کم عمق آبهای نزدیک به ساحل که آب شور دارد، چنانچه امکان پذیر باشد (با توجه به اینکه عمق آن معمولاً کم است) به هیچ وجه متضمن خطرات ناشی از سفر دریائی نیست. آیا بالا آمدن آب دریا در رودخانه‌ای که به یک اقیانوس پر جزرومد ریخته می‌شود، برای دو بار در روز و فرو نشستن آب این رودخانه باز هم برای دو بار در روز که نتیجتاً موجب می‌شود آب شور دریا وارد رودخانه شود، طبیعت بهره‌برداری بر روی آب را تغییر نمی‌دهد؟ پس ضابطه مورد قبولی

نمی‌تواند در اینجا به دست آید؟ اگر در مقابل منطقه ماهیگیری دریائی یک منطقه ماهیگیری رودخانه‌ای در نظر بگیریم، عواملی که شرایط بیولوژیکی دریائی را تحت تأثیر قرار می‌دهند بیشتر می‌توانند در جهت تعریف کشتی و سفر دریائی تعیین کننده باشند؛ ولی حقوق دریائی فقط حقوق مربوط به کشتیها و ملوانان که به کار صید ماهی اشتغال ورزند نیست و این عوامل نیز نمی‌توانند مورد توجه قرار گیرند.

Lyon Caen و Renault ضابطه دیگری را پیشنهاد کرده‌اند و بنا به عقیده آنان: دریا در اولین پل ثابت بر روی رودخانه متوقف می‌شود؛ کشتیرانی از این پل به بعد رودخانه‌ای و قبل از آن دریائی خواهد بود.<sup>۶</sup> Georges Ripert به این نظریه چنین ایراد کرده است که اگر پل وجود نداشته باشد چه باید کرد؟<sup>۷</sup> در کادر همین نوع ضابطه، عده‌ای دیگر از حقوقدانان پیشنهاد کرده‌اند که دریا در آخرین دفتر گمرک تمام می‌شود.<sup>۸</sup> این ضابطه بیش از حد به جنبه اداری امر اهمیت می‌دهد.

برای اثر انداختن دو ضابطه‌ای که مورد بحث قرار گرفت، همین قدر کافی است گفته شود که به هیچ وجه منطقی نیست که حوزه عمل حقوق دریائی به نظر و سلیقه مهندسان و سازندگان پلهای ثابت و نیازهای سازمانهای گمرکی بستگی داشته باشد.

ضابطه دیگری که بدان تمسک بسته‌اند اولین مانع دائمی بر روی رودخانه است. قانون دریائی سنگال (ماده ۳) و قانون دریائی ماداگاسکار (ماده اول) این ضابطه را پذیرفته‌اند؛ ولی اولین مانع می‌تواند در داخل قلمرو کشور در جایی واقع شده باشد که کیلومترها قبل از آن هیچ خطر دریائی آن را تهدید نکند.

Georges Ripert پیشنهاد نموده است که کشتی به واحدی اطلاق گردد که در محدوده مناطقی که به عنوان مناطق دریائی

6. S. 1900, 1,209.

7. Droit Maritime, t. I No. 140.

8. CRESPIER & LAURIN: Droit Maritime, I, pp. 51-52; BLONDEL, Note, S. 1897, I, 83, No. V.

موسوم است مورد بهره‌برداری قرار گیرد و واحد شناور به واحدی گفته شود که در غیر از مناطق یاد شده فعالیت کند.<sup>۹</sup> این حقوقدان عالیقدر فقید فرانسوی بدین ترتیب به ماده اول قانون ۲۴ دسامبر ۱۸۹۶ فرانسه توجه داشته است که مطابق آن کسانی تحت عنوان دریانوردان حرفه‌ای، نامشان در دفتر مخصوص ثبت می‌شود که شغل خود را سفر در دریا، کار در بنادر، در خلیج‌های کوچک، در آبگیرها و در کانالهای دارای آب شوری که در قلمرو عمومی دریائی واقع است قرار دهند، و یا در رودخانه‌های بزرگ، رودخانه‌های کوچک و کانالها تا نقطه‌ای که در آنجا جزر و مد وجود دارد، و در جاهائی که جزر و مد وجود ندارد تا نقطه‌ای که کشتیها می‌توانند حرکت کنند، فعالیت داشته باشند.

این سیستم به هیچ وجه رضایت بخش نبود؛ زیرا تعیین قلمرو ثبت دریائی بر اساس نظریات اجتماعی و نظامی صورت می‌گیرد و حقوق دریائی نمی‌تواند در چهارچوب این گونه ملاحظات زندانی گردد. روی این اصل است که رویه قضائی فرانسه بطور صریح این ضابطه را مردود اعلام داشت. آرای محاکم این کشور دو قاعده کاملاً روشن وضع نموده است که یکی از این قواعد منفی است و دیگری مثبت.

۱. بنا به قاعده اول «مقرراتی که کاملاً جنبه اداری دارند نمی‌توانند قانوناً از نقطه نظر روابط شخصی افراد خاصیت سفرآبی را تعیین کنند». <sup>۱۰</sup> یا اینکه «مقررات اداری نمی‌توانند خاصیت سفر دریائی را مشخص نمایند». <sup>۱۱</sup> بدین ترتیب فی‌المثل یک کشتی کوچک که نام آن در دفتر ثبت کشتیها به ثبت رسیده است و تعدادی پرسنل نیز در آن خدمت می‌کنند، با توجه به این جهات نمی‌تواند الزاماً کشتی محسوب شود. <sup>۱۲</sup>

۲. طبق قاعده دوم، سفر وقتی دریائی است که عملاً کشتی را در

9. Droit Maritime, t. I No. 140. V. aussi DANJON: Droit Maritime No. 14.

10. Chambre des Requetes, 13 Fév. 1919, S. 1920, I, 340; AUTRAN XXXI, 330.

11. Comm; 8 Oct. 1962: D.M.F. 1963, P. 17 et Note JAMEU-MERILIN, P. 237; Rev. SCAPEL, 1963, 46; J.C.P. 1963, 12998, Note M. de JUGLART.

12. Comm. 8 Oct. 1962 Préc. sur Powruoi contre RENNES, 16 Déc. 1956: D.M.F. 1957, 538.

برابر خطرات دریا قرار دهد. آنچه که اهمیت دارد قابلیت‌های دریائی کشتی نیست؛ بلکه این واقعیت است که کشتی به سفر دریائی اختصاص داده شود.<sup>۱۳</sup>

برخلاف نظریاتی که ارائه شد و مربوط به سالهای بعد از ۱۸۹۳ می باشد، آرای صادره قبل از این تاریخ از صراحت کافی برخوردار نبود. به عنوان مثال آرای مزبور مقصد وسیله شناور را مورد توجه قرار می داد که همیشه منطبق با اختصاص واقعی آن نیست.<sup>۱۴</sup> رأیی که از دادگاه استان بردو<sup>۱۵</sup> بدین نحو انشاء گردیده بسیار قابل توجه است:

«مطمئن ترین وسیله برای تمیز کشتیهای دریایما از واحدهای شناوری که در رودخانه‌ها مورد بهره برداری قرار می گیرند در طبیعت سفری قرار دارد که کشتی برای انجام آن سفر اختصاص داده شده است؛ زیرا از نقطه نظر اشخاص ثالث این آشکارترین و قابل قبول ترین ضابطه است».<sup>۱۶</sup> استدلال دادگاه استان بردو مورد قبول دیوان کشور فرانسه قرار گرفت. مطابق نظر عالی ترین مرجع قضائی این کشور: «مقصد کشتی عبارت از مقصدی نیست که در اصل، مالک یا سازنده آن در نظر داشته است و نه از تصمیماتی منتج می گردد که در زمان معین اتخاذ شده است؛ بلکه از مقصودی حاصل می شود که کشتی واقعاً برای آن مورد استفاده قرار گرفته است».<sup>۱۷</sup>

فرمولهای دیگری نیز در آرائی دیگر در جهت مفهومی که مورد بحث قرار گرفت، بکار رفته است؛ مانند «آنچه اهمیت دارد این است که بدانیم در کجا مسافرت انجام می گیرد».<sup>۱۸</sup> یا «کشتی واقعاً برای چه سفری

13. RENE RODIERE: Traité Général de Droit Maritime, Introduction Armement, No. 158.

14. Req. 10 Juill. 1888; S. 1888. 1,430.

15. BORDEAUX.

16. BORDEAUX, 5 Juill. 1870. S. 1870. 2, 237.

17. Req. 22 Juill. 1893, D. 1896, 1,560, Note BLONDEL.

18. Civ. 5 Mars 1902, S. 1903, 1,521; AUTRAN XVI, 693.

اختصاص یافته است».<sup>۱۹</sup> دیوان کشور فرانسه اخیراً با استناد به این ضابطه، هر واحد شناوری را کشتی دانسته، زیرا سفر دریائی انجام داده است؛ با وجود اینکه واحد مذکور ظرفیت کوچکی داشته است.<sup>۲۰</sup>

با فراغت از بررسی موضوع در حقوق دریائی فرانسه، بجاست وضعیت حقوقی سایر کشورهای دریائی را در این خصوص مورد مطالعه قرار دهیم. در این مطالعه تطبیقی فقط اصول، مورد نظر قرار خواهد گرفت. قوانین کشورهای که مورد بررسی قرار می دهیم در جهات مختلف موضع گرفته اند:

برخی از قوانین، تعریفی از کشتی و سفر دریائی نکرده اند. این مورد کشورهای هستند که از نظر دریائی قوانین قدیمی دارند مانند: اسپانیا، پرتغال و کشورهای امریکای لاتین.

همچنین قوانینی که از این دو مفهوم (کشتی و سفر دریائی) تعاریف نادرستی کرده اند در این طبقه قرار می گیرند؛ زیرا تعاریف از شمارش موارد منتج گردیده اند. این مورد ماده ۹ قانون مصوب ۱۹۶۸ اتحاد جماهیر شوروی و قسمت اول ماده ۱۲۶ قانون ایتالیا است.

گروهی دیگر از این قوانین راه حلی را اختیار نموده اند که عیناً مشابه راه حلی است که رویه قضائی فرانسه انتخاب نموده است و آنچه که در این خصوص اهمیت دارد این است که کشتی برای انجام یک سفر خطرناک اختصاص داده شود. مقررات دریائی بلژیک (ماده اول)، لهستان (ماده سوم قسمت دوم) و تونس (مواد ۳ و ۴) از آن جمله اند.

همچنین تعریفهائی که متکی به مقصدی باشند که کشتی اختیار نموده است در این دسته جای می گیرند؛ البته مقصد واقعی نه مقصد احتمالی و نه مقصدی که کشتی برای آن قابلیت دارد. قوانین هلند (ماده ۳۱۰) و سنگال (ماده ۳) در این رده قرار دارند.

گروه سوم قابلیت و آمادگی فنی کشتی را برای سفر دریائی

19. Req. 25 Mai 1938, D. Hebd. 1939, 403.

20. Comm. 27 Nov. 1972: D.M.F. 1973, 160 Note P. LUREAU Rev; SCAPEL 1973, 4.

ضابطه قرار داده‌اند. قسمت اول ماده ۸ قانون ۱۹۵۹ یوگسلاوی و ماده اول قانون دریائی لبنان در این زمره‌اند.

دسته چهارم دو ضابطه معین قابلیت فنی کشتی و اختصاص واقعی آن به سفر دریائی را در تعریف کشتی ملاک قرار داده‌اند. این راه‌حلی است که قانون یونان برگزیده است. (ماده اول).

بنالآخره می‌توان راه‌حلی فرمالیست شکل را اختیار کرد که براساس آن واحدهائی کشتی محسوب می‌شوند که بدین عنوان در دفتری رسمی ثبت شده باشند. البته افرادی که مسئول نگاهداری این دفاتر هستند نکاتی را هنگام ثبت مورد توجه قرار می‌دهند و در صورتیکه واحدی که تقاضای ثبت آن شده است واجد مشخصاتی معین باشد، به ثبت آن اقدام می‌کنند؛ ولی این مشخصاتی نیست که قانون پیش‌بینی کرده باشد. قانون دریائی ماداگاسکار در جهت انتخاب این راه‌حل مقرر می‌دارد: «کشتی دریائی به واحدی اطلاق می‌شود که کار اصلی آن این است که به سفر دریائی بپردازد.» (ماده ۲ قسمت اول). ولی بلافاصله در قسمت دوم اضافه می‌نماید که: «خاصیت کشتی دریائی ناشی از ثبت آن است که وسیله مقامات اداری دریائی انجام می‌گیرد». قانون آینده هلند نیز که هنوز به مرحله اجرا درنیامده در تعریف کشتی این ضابطه را به نحو اساسی مورد قبول قرار داده است.

#### مفهوم سفر مختلط

وضعیت یک واحد شناور به طبیعت سفری که انجام می‌دهد بستگی دارد؛ ولی این امکان وجود دارد که یک کشتی که بطور متداول در دریا مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد وارد آبهای رودخانه‌ای شود. عکس این قضیه هم اتفاق می‌افتد که واحدی که معمولاً در رودخانه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد راهی دریا شود.

تردید نیست که کشتی باید همیشه بنا به جهات زیر یک وضعیت حقوقی ثابت داشته باشد:



اولاً — از نظر وضعیت اداری، در اغلب کشورها کشتیهای دریایما و واحدهای رودخانه پیمانها از جهت ثبت، تابع رژیمهای اداری خاص خود هستند. همین طور از بابت پرسنل هر یک وضعی جداگانه دارد.

ثانیاً — از حیث وضعیت واقعی باید دید آیا آنها این قابلیت را دارند که موضوع رهن دریائی واقع شوند یا رهن رودخانه ای؟ زیرا از این جهت نیز بر حسب مورد تابع رژیم مخصوص به خود می باشند. مقررات رهن دریائی در مورد کشتی و قواعد رهن رودخانه ای نسبت به واحدهائی اعمال می شود که بر روی آبهای رودخانه ای و داخلی فعالیت می کنند. برای احتراز از تطویل به همین دو مثال قناعت می کنیم. مثالهای ذکر شده روشن می کند که چقدر ضرورت دارد یک وضعیت اداری مستمر بر کشتی یا واحد شناور حاکم باشد؛ قطع نظر از سفری که می پیماید، خواه سفر بر روی آبهای رودخانه ای باشد خواه بر روی آبهای دریائی.

در این خصوص رویه قضائی فرانسه به مفهوم سفر معمولی توجه دارد؛ یعنی سفری که معمولاً پیموده شده است و در این امر به هیچ وجه یک یا چند سفر انجام شده ملاک قرار نمی گیرد؛ بلکه به مجموع سرویسهای که وسیله یک کشتی یا واحد دیگر در ظرف یک دوره نسبتاً طولانی انجام گرفته است، استناد می شود. بدین ترتیب واحد شناوری که در طول سال جز ۸۴ ساعت در دریا نبوده است نیازی ندارد به اینکه از جهت پرسنل همان وضعیتی را داشته باشد که کشتی دریایما دارد<sup>۲۱</sup> و در خلال این ۸۴ ساعت، از نظر اداری یک واحد رودخانه پیمانها تلقی می شود نه کشتی دریایما. دیوان کشور فرانسه نیز اظهار نظر کرده است که وسیله شناوری که برای کار بر روی رودخانه ساخته شده و در عمل هم از زمانی که ساختمان آن به اتمام رسیده به منظور استفاده در رودخانه بکار رفته بدین دلیل که هنگام تحویل کالا سفری در دریا انجام داده است، حتی اگر آن سفر

21. Crim. 8 Févr. 1913, S. 1915, I, 1081, Note A ROUX; D. 1914 I, 285.

طولانی هم باشد کشتی محسوب نمی شود.<sup>۲۲</sup>

راه حل‌هایی که در این زمینه در سایر کشورها پذیرفته شده مشابه با تصمیم رویه قضائی فرانسه است. طبق رأی دادگاه تجارت آنور، سفری که استثنائاً در دریا صورت گرفته است سبب نمی گردد که واحد شناور رودخانه‌پیما را کشتی به حساب آورد و بالعکس.<sup>۲۳</sup>

راه‌حلی که در مورد سفر مختلط تا کنون مورد مطالعه قرار دادیم ناظر به مواردی است که کشتی یا واحد شناور رودخانه‌پیما برخلاف معمول بر روی آب‌های داخلی یا در دریا مورد بهره‌برداری قرار گیرد و به هیچ وجه مربوط به مواردی نیست که قسمتی از یک سفر واحد در دریا و قسمتی دیگر بر روی آب‌های شیرین انجام گیرد. در صورتیکه مواجه با چنین سفری باشیم دیگر یک رژیم واحد به سفر طی شده حکومت نمی کند و از نقطه نظر رابطه بین متصدی حمل و نقل و گیرنده یا فرستنده کالا چند راه حل قابل ارائه است:

اعمال رژیم دریائی یا رژیم رودخانه‌ای یا رژیم واحد و در صورت قبول رژیم واحد، مشکل، انتخاب یکی از دو رژیم دریائی و رودخانه‌ای است. حل این مشکل خاصه از نظر بیمه کالاهای مورد حمل و نقل حائز کمال اهمیت است.

مقررات حقوق دریائی راجع به تصادم کشتیها، واحدهای مورد تصادم را تابع یک رژیم قرار می دهد؛ صرف نظر از محلی که حادثه در آنجا روی داده است. بنابراین تصادمی که در رودخانه بین یک کشتی دریای‌پیما و یک وسیله شناور بوقوع می پیوندد تابع رژیم دریائی است. همین طور مقررات حقوق دریائی مربوط به نجات و معاضدت در دریا همین راه حل را پذیرفته است.

در مورد کشتیهای در حال ساختمان، ضابطه‌ای که مبتنی بر

22. Req. 4 Janv. 1898, S. 1989, sur Pourvoi contre RENNES. 19 Juin 1896, AUTRAN XII, 147.

23. RENE RODIERE: Traité Général de Droit Maritime, Introduction, Armement, No. 160.

اختصاص واقعی کشتی است نمی تواند مورد قبول واقع شود. قوانینی که کشتی را براساس قابلیت فنی آن برای سفر دریائی تعریف می کنند (گروه سوم)، مشکلی در این مورد پیدا نمی کنند؛ زیرا تا کشتی در دست ساختمان به اتمام نرسد، کشتی محسوب نمی شود.

ولی در کشورهای نظیر فرانسه که چنین راه حلی را انتخاب نکرده اند، نسبت به کشتیهای در حال ساختمان باید به قصد مالک آینده یا نیت کسی که دستور ساختن کشتی را داده است توجه نمود.

از نظر عملی پیدا کردن راه حل، متضمن یک فایده است که معلوم می شود کشتی در دست ساختمان تابع مقررات حاکم بر رهن دریائی می باشد یا خیر؟

با مطالعه بررسیهایی که فوقاً آورده شد ملاحظه می شود که چه اشکالاتی در امر تعریف کشتی وجود دارد و در این مورد تا چه حد سیستمهای مختلف حقوقی کشورهای دریائی جهان متفاوت هستند.

تصور نشود که در حقوق دریائی ما ضابطه ای روشن در تشخیص کشتی از سایر واحدهای شناور وجود دارد. کلمه کشتی به کرات در قانون دریائی بکار رفته است بدون آنکه مختصات آن به دست داده شود. مواد ۵۲ (شق ۴) و ۱۱۱ (شق د) این قانون هم که بطور ناقص به تعریف کشتی پرداخته اند ناظر به موارد خاص می باشند<sup>۲۴</sup> و به هیچ وجه نمی توان آنها را به همه موارد تعمیم داد.

تعریف کشتی و نتیجتاً تمیز آن از سایر واحدهای شناور، صرفاً جنبه تئوری ندارد و بر آن آثار و نتایج بسیار مهم مترتب است که پرداختن به همه آنها در حوصله این مقال نیست؛ فقط به نقل یک نمونه از آن مبادرت می شود و آن معافیهایی است که ماده ۱۱ قانون مالیاتهای مستقیم مصوب

۲۴. بند ۴ ماده ۵۲ مربوط به فصل چهارم قانون دریائی راجع به باربری دریائی است که کشتی را بدین نحو تعریف می کند: «کشتی بهر وسیله ای اطلاق می شود که برای حمل بار در دریا بکروند، و بند «د» ماده ۱۱۱ در فصل هشتم درباره حمل مسافر می باشد که مقرر می دارد منظور از کشتی فقط کشتیهای دریایماست.

اسفند ۱۳۴۵ بشرح زیر در مورد کشتیها در نظر گرفته است:

«شرکتهای کشتیرانی ایران... با تصویب هیئت وزیران به ترتیب زیر از معافیت مالیاتی استفاده خواهند کرد:

۱. نسبت به درآمد حاصل از کشتیهائی که در مالکیت شرکت می باشد از تاریخ بهره برداری هر کشتی تا پانزده سال.

۲. نسبت به درآمد حاصل از فعالیت کشتیهائی که در اجاره شرکت است از تاریخ اجرای قانون به مدت پنج سال...»

حقوق دریائی ما که بسیار جوان است هنوز در جهت قبول هیچ یک از سیستمهائی که مورد بحث قرار دادیم موضع نگرفته است؛ با این حال به دست آوردن ضابطه ای که براساس آن بتوان کشتی را از سایر واحدهای مورد بهره برداری بر روی آبهای داخلی و ساحلی تشخیص داد، ضرورت خاص دارد که مطالعه آن را به مقاله ای دیگر موکول می نمائیم.