

مطالعه تطبیقی زمان انتقال مالکیت در قراردادهای ساخت کشتی در حقوق ایران و انگلیس

چکیده

زمان انتقال مالکیت کشتی یکی از چالش‌برانگیزترین بخش‌های قراردادهای ساخت کشتی است. قانون دریایی ایران بعنوان خاستگاه اصلی این بحث در رابطه با زمان انتقال مالکیت ساکت است. قانون مدنی در بین اقسام مبیع از حیث زمان انتقال مالکیت تفاوتی قائل نشده و اعتقاد به انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت به محض انعقاد عقد با توجه به عدم وجود مبیع فاقد توجیه منطقی است. حال آنکه تکمیل و پذیرش آن از سوی خریدار می‌تواند، ناقل باشد. اصل آزادی اراده طرفین در تعیین زمان انتقال مالکیت بنظر می‌رسد مخالف قوانین موضوعه نباشد. که در این فرض انتقال مواد اولیه و مصالح و نیز انتقال تدریجی در مراحل ساخت در حقوق ایران می‌تواند محل اختلاف شود، که تئوریهای «قصد» استفاده و نصب واقعی در پیکره کشتی در حال ساخت زمان انتقال را مشخص می‌کند. مطالعه تطبیقی موضوع در حقوق انگلیس نشان داد براساس قانون کشتیرانی تجاری، شناور در حال ساخت تا قبل از اتمام و تحویل به خریدار به عنوان «کشتی» مورد شناسایی قرار نگرفته، لذا موضوع تابع قانون بیع کالا مصوب ۱۹۷۹ بوده و اصل آزادی طرفین در انتخاب زمان انتقال مورد پذیرش واقع شده و در فرض سکوت قرارداد، زمان انتقال مالکیت با تعیین مبیع مشخص می‌شود که یکی از بارزترین مصادیق آن احراز قابلیت تحویل است. بنابراین در حقوق این کشور تحویل و یا اخطار آماده بودن کشتی با ارائه گواهینامه‌های آزمایش‌های دریانوردی نشان از تعیین آن است. موضوع بصورت تطبیقی با حقوق کشورهای صاحب تکنولوژی ساخت کشتی نیز مورد بررسی قرار گرفته است.

کلید واژگان: قراردادهای ساخت کشتی، بیع مال کلی آینده، زمان انتقال مالکیت، تحویل کشتی، تأثیر اراده در زمان انتقال.

مقدمه:

قراردادهای ساخت کشتی یکی از پیچیده‌ترین قرارداد از حیث مفاد و آثار در حوزه صنعت دریانوردی به حساب می‌آید و تجارت ساخت و فروش کشتی تقریباً چهار درصد از تجارت کل دنیا را به خود اختصاص داده است.^۱ تأمین، توسعه و نوسازی ناوگان دریایی یکی از شاخه‌های توسعه‌یافتگی صنعت حمل‌ونقل دریایی محسوب می‌شود و منجر به افزایش سفارش قراردادهای ساخت کشتی به شرکت‌های سازنده می‌شود. رشد تکنولوژی صنعتی در حوزه ساخت کشتی و پراکندگی آن بین کشورهای مختلف باعث شکل‌گیری قراردادهای بین‌المللی شد. عنصر بین‌المللی بودن این نوع عقد باعث تداخل قوانین داخلی کشورها بعنوان شروط ضمن عقد گردید. از طرفی پذیرش اصل حکومت قانون محل ساخت کشتی در موارد سکوت منجر به ایجاد اختلافات گوناگون در خصوص برخی از مهمترین آثار عقد از جمله زمان انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت می‌شود.^۲ تعیین زمان انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت از سازنده به خریدار از دو جهت حائز اهمیت است: اول اینکه صاحب کشتی در طول دوره ساخت این حق را دارد که در صورت نقض تعهدات از سوی طرف دیگر از محل فروش بتواند هزینه و خسارتهای وارده را جبران کند. دوم اینکه کسی که مالک شناخته می‌شود می‌تواند از آن بعنوان وثیقه و رهن جهت تأمین مالی ثمن یا هزینه‌های ساخت استفاده کند، از همه مهمتر در صنعت ساخت کشتی^۳ چه برای خریدار و چه برای سازنده احتمال ورشکستگی و یا توقیف از محل دارایی‌ها وجود دارد و قاعده حفاظت از منافع طرف با حسن نیت اقتضای تعیین مالک در راستای جلوگیری از توقیف مال دیگری را دارد.

تعیین زمان انتقال مالکیت مستلزم شناخت موضوع عقد از حیث اقسام عین و نیز ماهیت قراردادهای ساخت کشتی است. قانون دریایی در این باره ساکت است و صراحت ماده ۳۶۲ قانون مدنی در رابطه با آثار عقد بیع، بین اقسام عین تفاوتی قائل نشده، لذا باید بررسی شود که آیا می‌توان حکم ماده مذکور را در چنین عقود جاری کرد؟

از سوی دیگر طبق قواعد حل تعارض قوانین در مواردی که طرفین در قرارداد نسبت به زمان انتقال توافقی نکرده باشد و فرم‌های قراردادی نیز حاکی از مقرره‌ایی در این باره باشد، قانون محل کارخانه ساخت بعنوان قانون حاکم رفع اختلاف می‌کند. از حیث حقوقی، تفاوت‌های بنیادینی بین قوانین مدنی و دریایی کشورها در خصوص مفهوم انتقال، زمان انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت و نیز مالکیت ابتدائی بر مواد اولیه و تجهیزات مستقر در کارخانه وجود دارد. همچنین در حقوق داخلی نیز در این رابطه اتفاق نظری وجود ندارد و سکوت قانون مدنی و دریایی موجب ارائه تفاسیر گوناگون گردیده. این تفاوت بین قوانین داخلی با مقررات و قوانین فرا ملی نیز وجود دارد و رویکرد کشورها مستلزم بررسی است تا بتوان به همگرایی در وضع قوانین در رابطه موضوع بحث نمود.

دیدگاه‌های متفاوت و بعضاً متضاد باعث بروز سوالات گوناگونی شده است. در فرضی که شناور در حوزه سرزمینی ایران ساخته شود و در رابطه با مالکیت و زمان انتقال آن اختلاف پیش آید، معیار رفع اختلاف چیست؟ نقش تحویل و تشخیص شناور در حال ساخت بعنوان کشتی در انتقال مالکیت چگونه می‌تواند تعیین شود؟ آیا خریدار تا قبل از تحویل، تعیین کشتی و تسلیم

^۱ -The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repairing Industry, Maritime Administration (MARAD), March 30, 2021.

^۲ -OECD Council Working Party on Shipbuilding (WP6), Report on ship financing, June 2007.

^۳ - Shipbuilding Industry

می‌تواند مالکیت را دارا باشد؟ قوانین داخلی کشورهای دارای تکنولوژی صنعت کشتی‌سازی در خصوص زمان انتقال مالکیت چه حکمی دارد؟ آیا اصل آزادی طرفین را می‌توان در رابطه با زمان انتقال مالکیت برسمیت شناخت؟ و دامنه نفوذ اراده تا کجا می‌تواند پیش برود؟

در این مقاله زمان انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت با نگاه تطبیقی با حقوق سایر کشورها مورد بررسی قرار می‌گیرد، از این رو برای ورود به بحث لازم است در وهله اول به تعریف کشتی در حال ساخت و موجود بپردازیم (۱) و سپس به زمان انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت در حقوق ایران و انگلیس با نگاهی به نظام‌های حقوقی برخی کشورها (۲) و متعاقباً زمان انتقال تجهیزات و مواد اولیه مستقر در کارخانه کشتی‌سازی (۴) با در نظر گرفتن حقوق صاحبان تکنولوژی صنعت ساخت کشتی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱. مفهوم حقوقی کشتی در حال ساخت

قانونگذار در قانون دریایی ضمن شناسایی شناور در حال ساخت^۱، بعنوان «کشتی» و پذیرش ترهین و توثیق آن و لزوم ثبت رسمی تعریف حقوقی از آن ارائه نکرده است. از طرفی کشتی در حال ساخت از حیث نوع و اقسام مبیع دارای ابهام است که پرداختن به بحث مستلزم تبیین موضوع است. لذا لازم است بدو این موضوع بررسی شود.

۱.۱. تعریف حقوقی کشتی در حال ساخت

در حقوق ایران ماده ۵ قانون دریایی ذیل بحث مربوط به تعیین تابعیت در تعریف کشتی در حال ساخت مقرر می‌دارد: «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 می‌شود». این تعریف معیار ظرفیت را در نظر گرفته و به زمان اطلاق عنوان کشتی توجهی نداشته و بصورت کلی و موسع به آنچه در خط تولید از ابتدای مرحله تا اتمام را در بر می‌گیرد، عنوان کشتی را اطلاق کرده‌است. ایراد اساسی تعریف مذکور عدم وجود زمان‌بندی اطلاق عنوان کشتی به شناور در حال ساخت است (امید، ۱۳۵۳، ۶۲). به محض اینکه خط تولید شروع به کار کرد از همان بدو عنوان کشتی بر آن صدق می‌کند، عنوان کشتی آثار حقوقی گوناگونی بر شناور در حال ساخت بار می‌کند و اختصاصاً آن را مشمول قانون دریایی می‌کند. ایراد دیگری که بر تعریف فوق وجود دارد، عدم جامعیت آن است. تعریف کشتی در حال ساخت با در نظر گرفتن مفهوم حقوقی «کشتی موجود» باید در نظر گرفته شود؛ بند ۴ ماده ۵۲ قانون دریایی در تعریف کشتی مقرر می‌دارد: «کشتی به هر وسیله ایی اطلاق می‌شود که برای حمل بار در دریا بکار می‌رود»، صرف‌نظر از ایرادات وارده بر این تعریف (نجفی اسفاد، ۱۳۹۰، ۳۴) عدم جامعیت تعریف در حدی است که قسمت اعظم کشتی‌های موجود از جمله کشتی‌های مسافربری، تفریحی (که امروزه جزء گرانترین کشتی‌ها بحساب می‌آیند)، شناورهای یدک کشتی که اتفاقاً سهم بیشتری از صنعت کشتی‌سازی را بخود اختصاص می‌دهند، را از تعریف خارج می‌کند و هم اینکه شناورهایی که قابلیت دریانوردی در کانالهای آبی چه در کانالهای داخلی و چه بین‌المللی دارند را از شمول تعریف خارج کرده، درحالیکه خدماتی که در کانال‌ها ارائه می‌شود، عمدتاً توسط کشتی‌های غول‌پیکری می‌باشد و تعلق عنوان کشتی صرفاً به شناورهای موجود و فعال در دریاها با هدف توسعه اقتصادی سازگار نیست و تعریف را ناقص جلوه می‌کند.

¹ - Vessel Under Construction

در حقوق انگلیس در پرونده Virtu از حیث صلاحیت دادگاه در تعریف کشتی در حال ساخت گفته شده: «زمانی که به آب انداخته شد، کشتی نامیده می‌شود»^۱. همچنین در قانون حمل و نقل تجاری انگلیس و کنوانسیون تحدید مسئولیت برای ادعاهای حمل و نقل تجاری^۲ قلمرو کنوانسیون را به هر نوع وسیله که ساخت آن تمام شده و به آب انداخته شود و به منظور دریانوردی قابلیت بکارگیری را داشته باشد، محدود شده است. لذا در حقوق انگلیس به آنچه در کارخانه، در حال ساخت تا زمانی که پس از اتمام مراحل ساخت به آب انداخته نشود، کشتی گفته نمی‌شود و تابع احکام مربوط به حقوق اموال منقول است.

کشورهایی همچون چین، ژاپن، کره جنوبی، لهستان و اکثر کشورهای اروپایی و آمریکا، بطور کلی عنوان «کشتی» را به شناور در حال ساخت، اطلاق می‌کنند؛ ولی در خصوص زمان و مرحله اطلاق اختلاف نظر وجود دارد. (Malcolm A. Clarke, 1992, 24)

فرانسه بموجب نظریه آزادی اراده طرفین در قراردادهای مواد L5113-1 تا L5113-6 از کد حمل و نقل تجاری فرانسه توافق طرفین بر زمان اطلاق عنوان کشتی در هر کدام از مراحل ساخت بعد از مرحله کیل‌گیری^۳ را مورد پذیرش قرار داده است.^۴

۱.۲. کشتی در حال ساخت بعنوان مال آینده (مبیع عین سفارشی خاص خریدار)

مبیع از حیث اقسام به عین معین، کلی در معین و کلی فی‌الذمه تقسیم می‌شود. مال آینده، کلی فی‌الذمه‌ای است که یا تولید و ساخته می‌شود یا نظیر محصولات کشاورزی است که رشد و نمو و به ثمر می‌رسد. در بیع مال آینده گاه کالای آینده به محض تولید و تکمیل مختص آن معامله و خریدار بخصوص است و مبیع حالت سفارشی شخصی و معین را دارد و امکان تعیین و تخصیص آن برای اشخاص دیگر وجود ندارد و با تکمیل تولید، موضوع معامله معین می‌گردد.

در حقوق ایران، موضوع قراردادهای ساخت کشتی، که بعنوان مال کلی (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۱۷) و مصداق مال آینده بحساب می‌آید، و منحصرأ برای سفارش دهنده ساخته می‌شود و امکان تعیین و تخصیص آن برای اشخاص دیگر منتفی است و با اتمام مراحل ساخت و انجام آزمایشات دریانوردی و احراز قابلیت پیمایش، تشخیص پیدا می‌کند، در چنین قراردادهایی مبیع از همان اول، از حیث اوصاف و شرایط معلوم و مشخص است و پس از تکمیل مراحل ساخت، تعیین می‌یابد. در این فرض قرارداد ساخت کشتی، عقد عهدی است و مبیع در آینده باید تهیه شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۱۹)

^۱ - Virtu fast ferries V. the ship cape levegue.

^۲ - Convention on limitation liability for maritime claims, (1976).

^۳ - مرحله میانی ساخت کشتی که بعد از اتمام این مرحله بدنه کشتی شکل می‌گیرد و قابلیت شناور شدن در سطح آب بواسطه یدک کش را دارد. (Keeling)

^۴ - French Transport Code.

در حقوق انگلیس مبيع موجود به معین^۱ و غیر معین^۲ تقسیم می‌شود. (Chitty on Contracts, 1968, 682) بند ۱ ماده ۵ قانون بیع کالا^۳، عین معین را به کالای موجود^۴ تعریف کرده، ولی کالای غیرمعین تعریف نشده. حقوقدانان کالای آینده^۵ را مصداق کالای غیر معین می‌دانند. (P.S Atiyah, John N. Adams, Hector. Mac Queen, 2001, 72) که فروش آن در قالب عقد «توافق بر بیع» و بر اساس توصیف بعمل می‌آید. (Chitty on Contracts, 1968, 685)

در حقوق انگلیس «شناور»^۶ در حال ساخت بعنوان «کشتی»^۷ به رسمت شناخته نشده است. (قاسمی حامد و خلیل زاده، ۱۴۰۴) شناور در صورتی کشتی محسوب می‌شود که بموجب ماده (۱) ۳۱۳ قانون کشتیرانی تجاری^۸ ثبت کشتی‌ها) گواهی قابلیت دریانوردی^۹ بعنوان پیش شرط از سوی سازنده ارائه شده باشد. با این حال بعنوان کالای غیر معین، بیع آن از مقررات خاص کشتیرانی تجاری که مربوط به کشتی‌های ساخته شده است خارج شده و تحت شمول مقررات عام قانون بیع کالا مصوب ۱۹۷۹ قرار می‌گیرد.

کنوانسیون بیع بین المللی کالا^{۱۰} در بند ۱ اصل ۳ مقرر می‌دارد: «قراردادهای منعقد به منظور تهیه و تدارک کالاهایی که باید ساخته یا تولید شود بیع محسوب می‌شوند...»، این بند بیانگر قاعده اساسی است که کنوانسیون در مورد قراردادهای ساخت و تولید کالا نیز اعمال می‌شود. (داراب‌پور، ۱۳۷۴: ۸۳) قراردادهای ساخت کشتی بر اساس تعریف فوق در عرصه بین‌المللی «بیع» شناخته می‌شوند.

۲. زمان انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت

انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت و نیز تجهیزات و مواد اولیه یکی از مهمترین مفاد قرارداد است؛ و مبنای انتقال خطرات ناشی از تلف کشتی یا ورشکستگی هر کدام از طرفین است. خریدار به‌دنبال سریعترین زمان جهت انتقال است تا خیال وی از توقیف طلبکاران سازنده راحت باشد، در مقابل سازنده در پی اینست که تا آخرین لحظه ممکن کشتی در حال ساخت را در مالکیت خود نگه دارد تا خریدار در تأمین و پرداخت ثمن منضبط باشد و در صورت عدم امکان پرداخت با فروش کشتی بتواند خسارتها و هزینه‌ها را از محل آن تأمین کند. تقابل اهداف و مقاصد طرفین منجر به وضع قوانین متفاوت و گوناگون داخلی کشورها در این حوزه شده است. ذیلاً به بررسی موضوع می‌پردازیم:

۲.۱. انتقال مالکیت بر اساس اصل آزادی طرفین

¹ - Ascertained Goods

² - Unascertained Goods

³ - Sale of Goods act 1979

⁴ - Existing Goods

⁵ - Future Goods

⁶ - Vessel

⁷ - Ship

⁸ - The Merchant Shipping (Registration of Ship) Regulations. (1993).

⁹ - used in navigation

¹⁰ - United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, 1980

شناسایی اصل آزادی طرفین در انتخاب زمان انتقال مالکیت در قراردادهای ساخت کشتی، سابقه طولانی دارد. (Baris. Soyer, 1972, 72) Andrew. Tettenborn, 2015, 72) طرفین با توجه به نیازها و شناختی که از اعتبار یکدیگر دارند می‌توانند، در خصوص انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت و تجهیزات و مواد اولیه آن توافق کنند. البته باید در نظر گرفت که قانون محل ساخت^۱ می‌تواند محدودیتهایی برای اصل آزادی قائل شود (عزیزیانی، مافی، صادقی کیادهی، ۱۴۰۵، ۳۷۱) از جمله: عدم امکان انتقال قراردادی قبل از ثبت رسمی کشتی در حال ساخت.^۲

در حقوق ایران بموجب قوانین دریایی و مدنی محدودیتی از جهت نفوذ اراده طرفین قرارداد در انتخاب زمان انتقال مالکیت وجود ندارد، با این حال اصل آزادی در قراردادهای بین افراد بعنوان مهترین اصل مورد شناسایی قرار گرفته (هراتی، ۱۴۰۴، ۳۵۱)، لذا از آنجا که قانون دریایی در ماده ۵، «شناور» در حال ساخت را بعنوان کشتی برسمیت شناخته و مرحله خاصی از ساخت را مبنای اطلاق قرار نداده، لذا می‌توان بر این نظر بود، که کشتی در حال ساخت در حقوق ایران بعد از انعقاد عقد و در ابتدائی‌ترین مراحل ساخت، موجودیت پیدا می‌کند (فرمانفرمائی، ۱۳۷۱، ۵۱) و در تمام مراحل ساخت می‌تواند موضوع اراده طرفین واقع شود. توافق طرفین بر انتقال مالکیت از همان ابتدای شروع روند ساخت، مانع قانونی ندارد. (کرمی کلمتی، ۱۴۰۴، ۱۵۷).

در حقوق انگلیس نیز اصل آزادی طرفین در زمان انتقال مالکیت کالا بموجب ماده ۱۸ قانون بیع کالا مصوب ۱۹۷۹ برسمیت شناخته شده و مالکیت کالا زمانی منتقل می‌شود که قصد طرفین و یا اوضاع و احوال عقد و مذاکرات مقدماتی دلالت بر آن کند. این اصل عمدتاً در خصوص کالاهای موجود یا تولیدی که مرحله ساخت آنها شروع شده باشد، صدق می‌کند، نظر به عدم شناسایی شناور در حال ساخت بعنوان «کشتی» این بحث عمدتاً در قالب تعیین مالک مواد اولیه و تجهیزات موجود در کارخانه و زمان انتقال مالکیت آنها مورد بحث قرار می‌گیرد نه تحت عنوان کشتی و نه تحت قرارداد ساخت کشتی که تابع قانون کشتیرانی تجاری است. در حقوق این کشور، قراردادهای ساخت کشتی در دیدگاه جدید حقوقدانان توافق بر فروش مال آینده تلقی می‌شود و با این حال ماهیت ترکیبی (فروش کالا و تعهد به فروش) این قراردادها ایجاب می‌کند که طرفین بتوانند در شرایط خاصی زمان انتقال مالکیت را مورد توافق قرار دهند^۳ و اصل آزادی اراده در تعیین زمان انتقال مالکیت مورد پذیرش واقع شده است. (Simon. Curits, 2016, 123)

قاضی لرد بلکبورن در پرونده ای^۴ در رابطه با زمان انتقال مالکیت بدنه کشتی^۵ در حال ساخت مقرر داشته: «طرفین باید مجاز باشند، ضمن توافق در ثمن کالا در خصوص انتقال مالکیت در مراحل ساخت کشتی (مثلاً اتمام مرحله ساخت بدنه) تصمیم بگیرند و همچنین اگر طرفین توافق کنند یا قصد قراردادی وجود داشته باشد، با پرداخت اقساط خاصی مالکیت منتقل می‌شود. (Aleka. Mandaraka-Sheppard, 2013, 250) بنابراین در حقوق انگلیس در رابطه با قراردادهای ساخت کشتی، توافق

^۱ - lex situs

^۲ - Hardwick Game Farm v. Suffolk Agricultural and Poultry Producers' Association Ltd [1966]

^۳ - Sale of Goods Act (1979), section 18, Ruls5(1)

^۴ - Seath V. Moore (1964).

^۵ - Hull

طرفین بر زمان انتقال مالکیت قبل از تکمیل، پذیرفته شده است و از این جهت با نیاز روز جامعه و توسعه اقتصادی همسو هست.

در حقوق آلمان ماده ۹۲۹ قانون مدنی ضمن اصل آزادی طرفین^۱ در شیوه انتقال مقرر می‌کند که اگر کشتی در حال ساخت ثبت نشده باشد در اینصورت انتقال تابع تشریفات خاصی نیست، اما اگر کشتی در حال ساخت در دفتر مخصوص ثبت شده باشد، انتقال باید سند محضری که در دفتر ثبت کشتی‌های در حال ساخت ثبت شده است^۲، مستند شود^۳.

در حقوق ژاپن ماده ۱۷۶ قانون مدنی مقرر می‌دارد که مالکیت ممکن است تنها با اعلام قصد طرفین منتقل شود و هیچ تشریفات خاصی لازم نیست.

در حقوق کانادا نیز بموجب بخش ۵ قانون کشتیرانی کانادا مصوب ۱۹۷۰ اصل آزادی طرفین در تعیین زمان انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت مورد قبول واقع شده، ولی دو محدودیت نیز بر آن اعمال شده: اول: طرفین زمانی می‌توانند توافق کنند که ستون اصلی یا همان مرحله کیل‌گیری کشتی در حال ساخت انجام شده باشد و نیز کشتی بصورت رسمی ثبت شده باشد.^۴

۲.۲.۲. انتقال مالکیت با تحویل کشتی

یکی از مهمترین بحثهای دامنه دار و اختلاف برانگیز در باب تعیین زمان انتقال مالکیت توجه به نقش «تعیین و تشخیص» و «تسلیم» مبیع است و اینکه با کدام یک مالکیت منتقل می‌شود. در این قسمت به بررسی اینکه در قراردادهای ساخت کشتی تعیین مبیع در زمان انتقال مالکیت نقش اصلی را ایفا می‌کند یا انتقال نیازمند تحقق تسلیم که ورای تشخیص می‌باشد، می‌پردازیم:

۲.۲.۱. نقش تعیین و تسلیم در تعیین زمان انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت در حقوق ایران

در حقوق ایران عمده بحثهای مربوط به زمان انتقال مالکیت در بیع مال کلی مطرح شده است. برخی از حقوقدانان معتقدند که انتقال مالکیت در بیع مال آینده از تاریخ تعیین مبیع است. (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۹: ۵۰۸) وقتی که مبیع در آینده بواسطه ساختن صرفاً برای خریدار خاصی بوجود می‌آید، در این حالت پس از اتمام مراحل ساخت و تکمیل آن مبیع تعیین و مشخص می‌شود و مالکیت در این لحظه به خریدار منتقل می‌شود، و تلف از مال خریدار محسوب بحساب می‌آید. با این حال در رابطه با انتقال مال کلی در حقوق ایران دو دیدگاه ابراز شده:

دیدگاه اول که انتقال فوری را در بر می‌گیرد، بموجب بند ۱ ماده ۳۶۲ تفاوتی از حیث زمان انتقال مالکیت در بین اقسام مبیع قائل نشده و به تبعیت از فقها عقد بیع را مطلقاً تکمیلی دانسته است (خویی، ۱۳۷۷: ۱۲۶) و برخی به عدم وجود تفاوت در انتقال مالکیت بین عین معین و کلی در معین و کلی فی‌الذمه قائل هستند. (محقق داماد، ۱۳۸۴: ۹۶) بر اساس این دیدگاه انتقال مالکیت در بیع عین معین و کلی همزمان با انعقاد عقد محقق می‌شود. به بیان دیگر در عقد سفارش ساخت، خریدار بعنوان

^۱ - آزادی طرفین مربوط به کشتی‌های در حال ساخت که در دفتر مخصوص ثبت شده‌اند، قابل تصور است و در خصوص کشتی‌های در حال ساخت ثبت نشده، انتقال مالکیت بر اساس مقررات ماده ۹۲۹ قانون مدنی آلمان صورت می‌پذیرد.

^۲ - German Civil Code. (BGB), (Article 86.N.1).

^۳ - Register of Ship Under Construction, R.S.C, 1970

^۴ - Canada Shipping Act, R.S.C. 1970.

سفارش دهنده به محض انعقاد عقد مالک مال سفارش شده می‌گردد و می‌تواند پیش از تسلیم و تعیین آن را بفروشد و به محض ساخته شدن و پیش از تسلیم برای سفارش‌دهنده حق عینی بر مال بوجود می‌آید.

دیدگاه دوم مبتنی بر انتقال مالکیت با تأخیر است. غالب حقوقدانان بر این نظر هستند که بند ۱ ماده ۳۶۲ مختص به بیع عین معین است و انتقال فوری مبیع و ثمن را جزء مقتضای عقد بیع نمی‌دانند و انتقال در بیع عین کلی منوط به تعیین مبیع است.^۱ اختلاف نظر بر سر این سوال است که، انتقال با تعیین است یا علاوه بر تشخیص، تسلیم نیز شرط است؟ دیدگاه اصلی بر اینست که وقتی مبیع مال آینده بصورت عین شخصی باشد و در آینده در قالب عین معین وجود پیدا کند، مشتری به محض اتمام ساخت و تولید و هنگامی که مبیع بصورت قطعی قابلیت تسلیم و تسلیم را پیدا کند، مالک آن می‌شود و احتیاج به عمل تحویل نیست. (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۳۳)، (امامی، ۱۳۷۱: ۴۱) و (شهیدی، ۱۳۸۴: ۲۹).

به نظر می‌رسد در قرارداد ساخت کشتی پذیرش اطلاق بند ۱ ماده ۳۶۲ قانون مدنی و نیز نظرات دانشمندان حقوقی که تعیین را مبنای انتقال مالکیت می‌دانند، قابل پذیرش نباشد صرف تشخیص مبیع نمی‌تواند ناقل مالکیت باشد. زیرا؛ اولاً: تعیین دقیق نکته زمانی اتمام و تکمیل ساخت کشتی از نظر فیزیکی و تهیه مدارک و اسناد می‌تواند محل اختلاف باشد. ثانیاً: در این نوع قراردادهای بصرف تعیین، خریدار نمی‌تواند از کشتی بهره‌برداری کند بلکه می‌بایست گواهی ثبت کشتی و نیز گواهینامه‌های طبقه بندی کشتی از سازمان‌های بین‌المللی تهیه و به همراه تحویل جهت امکان تردد به خریدار ارائه شود، تردد بدون گواهینامه‌های مذکور عملاً ممکن نخواهد بود و موجب عدم استیلاي خریدار بر مال خواهد شد. ثالثاً: کشتی بعد از ساخته شدن مستلزم انجام آزمایش‌های دریانوردی و احراز صحت و سلامت است و سازنده می‌بایست بعد از بدست آوردن گواهینامه‌های مربوطه جهت پذیرش و رد اتمام مراحل صحیح ساخت کشتی، مراتب را به اطلاع خریدار برساند، و تکمیل فیزیکی مبین اتمام نیست. رابعاً: اینکه برخی از نویسندگان قراردادهای ساخت کشتی را عقد استصناع می‌دانند و اعتقاد بر استقلال عقد استصناع دارند، (هاشمی، ۱۳۷۸) و بر این نظر هستند که مالکیت کالا بمحض ایجاد منتقل می‌شود و بعد از آن لحظه، مال خریدار تلقی می‌گردد (سیفی زیناب و حسن زاده، ۱۳۸۸) و تسلیم نقشی در این انتقال ندارد، با ماهیت و واقعیتهای عینی قراردادهای ساخت کشتی سازگار نیست، یا حداقل در خصوص قراردادهای ساخت کشتی صحت ندارد؛ زیرا ماهیت عقد استصناع خود محل بحث و ابهام هست (زالی، تابستان ۱۳۹۲) و اکثر حقوقدانان اعتقاد بر عدم استقلال دارند و بعنوان عقد معین مورد شناسایی واقع نشده است (علوی قزوینی و صفائی، ۱۳۹۳). از طرفی صحت و اعتبار عقد از نظر فقها نیز محل تردید است. (طوسی، ۱۳۸۷: ۱۹۴) و در خصوص استصناع بودن قرارداد ساخت کشتی باید گفته شود که اکثر حقوقدانان قراردادهای ساخت کشتی را بیع می‌دانند. (صفائی، ۱۳۹۴) و کاتوزیان (۱۳۸۷: ۱۸). از همین روست که کشورهای صاحب تکنولوژی ساخت کشتی برای همگرایی با عرف بین‌المللی صنعت ساخت کشتی و حمل و نقل بین‌المللی دریایی و همچنین نمونه قراردادهای یکسان از جمله ^۲ SAJ، NEWBUILDCON^۳ و AWES^۴ بدنبال تعیین زمان دقیق و صریح جهت انتقال مسئولیت و مالکیت کشتی ساخته شده هستند (Simon, Curits, 2012, 3).

^۲ - Shipbuilders' Association of Japan Form(SAJ)

^۳ - Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Standard Newbuilding Contract (NEWBUILDCON)

^۴ - Association of European Shipbuilders and Ship- Repairers

بنابراین از نظر ما حداقل در قراردادهای ساخت کشتی انتقال مالکیت بصرف تعین محقق نمی‌شود، بلکه تسلیم نیز رکن انتقال بحساب می‌آید. در عمل در قراردادهای ساخت کشتی عمل تسلیم بدین گونه است که سازنده بعد از تکمیل و انجام آزمایشات دریانوردی و احراز قابلیت استفاده از کشتی موافق با مفاد قرارداد ساخت کشتی، و همچنین اخذ گواهینامه‌های مربوطه از مراجع دولتی کشور سازنده و نیز گواهینامه‌های جامعه طبقه‌بندی و کلاس کشتی مراتب تحویل را به خریدار اطلاع می‌دهد (George, 1955, 2013, 95). J. Bruce و خریدار موظف است ظرف مدت معمولاً ۳ الی ۷ روز نسبت به پذیرش تحویل نفیاً و اثباتاً اقدام کند، و در فرضی که در مدت مذکور اقدامی بعمل نیامد و یا بدون دلیل از پذیرش تحویل امتناع کند، در اینصورت بعد از انقضای مهلت اعطایی عمل تسلیم انجام شده تلقی می‌گردد و مالکیت در فرض سکوت طرفین در این لحظه به خریدار منتقل می‌گردد. (Simon, Curtis, 2016, 254).

۲.۲.۲. نقش تسلیم در تعیین زمان انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت در حقوق انگلیس

ماهیت قراردادهای ساخت کشتی در حقوق انگلیس از دیر باز محل تضارب آرا بوده، در پرونده ^۱McDougall قاضی Diplock صراحتاً اعلام کرد که: « به نظر می‌رسد که بر اساس مراجع قانونی به خوبی تثبیت شده است که، اگرچه یک قرارداد کشتی‌سازی، از نظر شکل، قراردادی برای ساخت کشتی است، اما از نظر قانونی قراردادی برای فروش کالا است...»^۲. با این حال بخش قابل توجهی از محتوای اکثر قراردادهای کشتی‌سازی، به تنظیم یک پروژه ساخت و ساز بزرگ و پیچیده اختصاص دارد، که در آن هر طرف تعهدات بلندمدتی را نسبت به دیگری بر عهده می‌گیرد و ریسک‌های تجاری قابل توجهی را متحمل می‌شود. بر همین اساس این ویژگی‌ها در دو تصمیم مجلس اعیان به رسمیت شناخته شده، یکی پرونده ^۳Hyundai و دیگری پرونده ^۴Stoczniak می‌باشد. آرای مذکور تردیدهایی را در مورد طبقه‌بندی سنتی قراردادهای کشتی‌سازی به عنوان قراردادهای فروش خالص ایجاد کرده‌اند. در پرونده هیوندای دادگاه در رابطه با قرارداد ساخت کشتی اظهار کرد که: « قرارداد کشتی‌سازی مورد بررسی «فقط برای فروش یک کشتی نبود... بلکه قراردادی برای ساخت، به آب انداختن، تجهیز و تکمیل کشتی و تحویل و فروش آن نیز بود».

نتیجه‌گیری‌های حاصل از پرونده هیوندای در پرونده Stoczniak تأیید و اعمال شد، و مقرر شد قرارداد کشتی‌سازی، صرفاً یک قرارداد فروش کشتی نبود، بلکه «... بلکه قراردادی بود که در آن طراحی و ساخت کشتی بخشی از وظایف قراردادی سازنده در کنار وظیفه قراردادی انتقال مالکیت آن به خریدار بود». با این حال، هر دو پرونده فوق به یک مسئله بسیار خاص، یعنی حقوق و تعهدات طرفین پس از فسخ قرارداد کشتی‌سازی، می‌پرداختند و به نظر می‌رسد هیچ یک از این تصمیمات دسته‌بندی چنین قراردادی را در قانون انگلیس تغییر نداده است. درواقع این نظر را القاء می‌کنند که، قرارداد ساخت کشتی، اگرچه یک قرارداد فروش کالا است، [اداری] برخی ویژگی‌های یک قرارداد ساخت و ساز نیز می‌باشد. در نهایت در حقوق این کشور چنین قراردادهای همچنان بعنوان قرارداد فروش کالا از طریق توصیف تلقی می‌شوند. (Simon Crits, 2016, 2)

^۱ - McDougall v. Aeromarine of Emsworth Ltd (1958)

^۲ - Mir Valve Sdn Bhd v TH Heavy Engineering Berhad [2017] (“Mir Valve”)

^۳ - Hyundai Heavy Industries Co. v. Papadopoulos and Others (1980)

^۴ - Stoczniak Gdanska S.A. v. Latvian Shipping Co., Latreefer Inc. and Others (1998)

در حقوق انگلیس، به موجب ماده (۱) ۳۱۳ قانون کشتیرانی تجاری (ثبت کشتی‌ها)^۱، گواهی قابلیت دریانوردی کشتی^۲ به عنوان پیش شرط، در فرایند ثبت از سوی سازنده باید ارائه شود. (Stephenson Harwood, 2006, 48) از این رو کشتی در حال ساخت نظر به عدم امکان گواهی قابلیت دریانوردی، قابلیت ثبت نداشته، لذا شناور در حال ساخت بعنوان مال آینده و از نوع مبیع غیر معین محسوب می شود که با توصیف کشتی در حال ساخت، قابلیت فروش را پیدا می کند. نظر به عدم امکان اطلاق عنوان «کشتی»، موضوع تحت شمول مقررات قانون خاص کشتیرانی تجاری مصوب ۱۹۹۵ قرار نمی گیرد. از این رو مباحث مربوط به انتقال مالکیت بموجب قواعد عمومی قانون بیع کالا مصوب ۱۹۷۹ قابلیت بررسی را دارد. اگر قصد مشترک مبنی بر توافق در خصوص زمان انتقال وجود نداشته باشد، مطابق با بند ۲۰۱ قسمت V ماده ۲۰ قانون فروش کالا، تسلیم در صورتی که مخصص مبیع و تعیین کننده آن باشد، ناقل مالکیت است. بند ۱ مقرر می دارد: «در صورتی که قرارداد فروش، مربوط به فروش کالای غیر معین یا کالای آینده با وسیله توصیف است و کالایی با توصیف در قرارداد و در مرحله تحویل به منظور قرارداد و در جهت اجرای آن و بدون قید و شرط به قرارداد اختصاص داده می شود... مالکیت کالا بیدرنگ به خریدار منتقل می شود». و بند ۲ بیان می دارد: «در زمانی که پیرو قرارداد فروش، با بیع کالای موضوع قرارداد را به خریدار یا حمل کننده دیگری می دهد، اعم از اینکه کالای مذکور را به منظور انتقال به خریدار به او اختصاص داده باشد یا نه و حق انتقال را هم برای خود حفظ نکرده باشد، فرض می شود که او بدون قید و شرط کالا را به خریدار اختصاص داده است». از این رو کشتی در حال ساخت تا زمانی که آزمایشات را با موفقیت به پایان نرساند و گواهینامه های قابلیت تردد در آبهای مورد نظر قرارداد ساخت اخذ و به خریدار ارائه نشود، مشتری طبق قرارداد ملزم به تحویل گرفتن نیست و مالکیت منتقل نمی شود.^۳ اما در صورتی که ساخت کشتی بر اساس شروط قراردادی و متناسب با گواهینامه های بین المللی تکمیل شده باشد و سپس به خریدار ارائه گردد، عدم تحویل مانع از انتقال مالکیت نخواهد بود، زیرا در این صورت قرارداد انجام شده تلقی می گردد. (Baris. Soyer, Andrew. Tettenborn, 2015, 215) نکته بسیار مهمی که در حقوق این کشور باید بدان توجه نمود، تفسیر واژه «تخصیص غیر مشروط»^۴ و مصادیق آن است. (Simon, Curtis, 2016, 137) از دکتترین و آرای صادره بر می آید که صرف تعین و تخصیص موجب انتقال نیست، چراکه در این فرض نیز فروشنده ممکن است حق داشته باشد کالای دیگری را بدون اینکه مرتکب نقض قرارداد شده باشد، تحویل دهد.^۵ چطور که در پرونده Mucklow V. Mangles (1808) با پرداخت قیمت و حک نام خریدار بر پاشنه کشتی، مالکیت خریدار در زمان ورشکستگی سازنده که کشتی هنوز تکمیل نشده بود، محقق نگردید. در برخی آرا اظهار شده که حد اعلی تخصیص «تحویل فیزیکی»^۶ و یا ارسال اخطار تحویل است.^۷ در قراردادهای ساخت کشتی یکی از مصادیق اختصاص شناور به قرارداد از طریق اخذ شماره بدنه از سازمان بین المللی دریانوردی^۸ و حک آن بر پیشانی بدنه انجام می شود. (Simon, Curtis, 2016, 104) از این رو البته نظر دیگری هست، اینکه مالکیت تا زمانی که کشتی به گونه ای تخصیص داده نشود که سازنده دیگر نتواند نظر خود را تغییر دهد و آن را به شخص دیگری بفروشد، به مشتری منتقل نمی شود. (Benjamin's, 1992, 354)

¹ - The Merchant Shipping (Registration of Ship) Regulations. (1993)

² - «used in navigation»

³ - Seath V. Moore (1886)- Laing V. Barclary (1908)- Howden Bros V. Ulster Bank (1924).

⁴ - unconditional appropriation of future goods

⁵ - Laidler v. Burlinson (1837) - M. & W. 602 Clark v. Spence (1836)

⁶ - Mustill J. in Karlshamns Olje Fabriker v. Eastport Navigation Corporation [1981]- Mucklow v. Mangles (1808).

⁷ - Sir James Laing & Sons Ltd v. Barclay, Curle & Co. Ltd (1907)

⁸ - International Maritime Organization (IMO)

۲،۲،۳. دیدگاه کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا مصوب ۱۹۷۹

استصناع دانستن قراردادهای بین‌المللی ساخت کشتی با ماهیت این عقود و نیز با عرف بین‌المللی و بند ۱ اصل ۳ کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا و نیز اصول حقوقی قراردادهای اروپایی سازگار نیست و قرارداد ساخت کشتی با هدف و قصد فروش ساخته می‌شود (میر شهبیز شافع، ۱۳۹۸) و تحت عمومات عقد بیع قرار می‌گیرد نه «قراردادهای ساخت»^۱ کالا. در نظر داشته باشیم، مفاد بند (e) ماده ۲ کنوانسیون بیع بین‌المللی که خرید و فروش کشتی را از شمول مقررات کنوانسیون خارج می‌کند، خدشه به استدلال فوق وارد نمی‌کند. زیرا از دیدگاه کنوانسیون مفهوم کلمه «Ship» متفاوت از مفهوم حقوقی کلمه «Ship/Vessel Under Construction» است و کنوانسیون بدلیل اختلاف کشورها در تعریف حقوقی «کشتی در حال ساخت» و عدم وجود دیدگاه یکسان در ارائه مفهوم حقوقی، بصورت عامدانه، صرفاً «کشتی موجود» را از شمول کنوانسیون خارج کرده است. و از نگاه دیگر قراردادهای ساخت علی‌رغم اینکه عقد بیع تلقی می‌شوند، در واقع نوعی قرارداد «تهیه و تدارک کالا» نیز محسوب می‌شوند. (شیروی، ۱۴۰۱، ۲۰۷). از این رو قراردادهای ساخت کشتی مشمول مقررات کنوانسیون می‌شوند. کنوانسیون در ماده ۳۱ تعهد به تسلیم و شرایط تسلیم را بیان نموده، ولی بدلیل اختلاف کشورها در تعیین زمان انتقال مالکیت، کنوانسیون بحث زمان انتقال مالکیت را به قانون داخلی کشورها ارجاع داده (بند ب ماده ۴). با این حال بموجب ماده ۶۷ تسلیم بعنوان قاعده اصلی در انتقال ضمان مورد پذیرش واقع شده است.

۲،۳. انتقال مالکیت قبل از تحویل

منظور از انتقال مالکیت قبل از تحویل حالتی است که طرفین در رابطه با آن توافق نکرده‌اند، بلکه سیستم حقوقی برخی کشورها با توجه به خاصیت منحصر به فرد کشتی و هزینه‌بر بودن آن و نیز حمایت از حقوق خریدار چنین مقرر می‌دارد که تحت شرایطی مالکیت قبل از تکمیل و تسلیم و در حین روند ساخت به خریدار منتقل شود.

قانون دریایی ایران در این خصوص مقرره‌ای ندارد و موضوع انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت بر اساس مقررات قانونی مدنی قابل بحث است، در حقوق انگلیس نیز امکان انتقال قبل از تحویل در فرضی که مبیع عین غیر معین و بعنوان مالی است که باید در آینده ساخته و تولید شود و از طریق توصیف فروخته می‌شود، با توجه به ماده ۱۸ قانون بیع کالا وجود ندارد.

مع الوصف در این قسمت به ذکر حقوق برخی از کشورهایی که مکانیزم انتقال مالکیت قبل از تکمیل و تعیین کشتی و در خلال روند ساخت را قانونگذاری کرده‌اند، می‌پردازیم:

در حقوق آمریکا قراردادهای ساخت کشتی جزء قراردادهای تجاری فروش اموال بحساب می‌آیند و بعنوان قرارداد دریایی که تابع مقررات خاص قانون دریایی باشد، تلقی نمی‌شوند، بلکه مشمول قانون تجارت یکنواخت^۲ هستند.^۳ بموجب بند ۱ ماده ۴۰۱ انتقال بواسطه تعیین و تشخیص کشتی ممکن می‌شود از جمله اینکه شماره شناسه در بدنه حک شده باشد یا در کارخانه به نحوه کاملاً واضح برای قرارداد ساخت کشتی علامت‌گذاری گردد یا به خریدار ارسال شده باشد و امکان انتقال مالکیت قبل از

¹ - Construction Contracts

² - Uniform Commercial Code (UCC) . Article 2 and 9.

³ - Primer Maritime (Hellas) Ltd V. Jiangsu Eastern Heavy Industry(2002).

تعیین وجود ندارد.^۱ طرفین می‌توانند در مورد چگونگی یا زمان تشخیص کالا توافق کنند. بنابراین اگر مبیع تعیین شده، مالکیت قبل از تحویل به خریدار منتقل می‌شود و از جانب طلبکاران فروشنده قابل توقیف نیست، این امر مانع از توافق طرفین در رابطه با انتقال بر مبنای تحویل نمی‌تواند باشد.

در حقوق نروژ^۲ و سوئد انتقال مالکیت مشروط قبل از تحویل با پرداخت کامل یا بخش عمده ثمن امکان‌پذیر است و انتقال کامل با تحویل کشتی و پذیرش آن از سوی خریدار محقق می‌شود. انتقال مشروط تحت شرایطی از جمله با رسیدن به مرحله خاصی از ساخت بعنوان مثال: کیل‌گیری ایجاد می‌شود و هدف از آن حفاظت از حقوق خریدار در برابر طلبکاران سازنده خصوصاً در فرض ورشکستگی می‌باشد. بموجب ماده ۱۱ الی ۲۳ قانون تجاری سوئد^۳ حق قراردادی مشتری برای داشتن مالکیت کامل در زمان تحویل، حق فوری مالکیت مشروط را می‌دهد، که این حق با ثبت رسمی مسجل می‌شود. در سوئد طرفین مجاز نیستند مشتری را در طول مراحل ساخت از تمام مالکیت محروم کنند و سازنده را مالک مطلق بدانند.

در حقوق دانمارک در صورت عدم ثبت کشتی در حال ساخت، مقررات قانون دریایی بر آن بار نمی‌شود و بعنوان مال منقول تلقی می‌گردد که مشمول قاعده کلی است که از طریق توصیف فروخته می‌شود و به محض اینکه مال منقول قابل شناسایی باشد، منتقل می‌شود. مرحله کیل‌گیری مرحله اطلاق عنوان کشتی است که در آن مرحله شناسایی صورت گرفته و انتقال انجام می‌گیرد در خصوص توابع و تجهیزات رویه صحیح علامت‌گذاری آن در تعلق به کشتی ملاک است، البته بموجب ماده ۲۴۷ قانون کشتیرانی تجاری این امر باعث خلل به حق حبس در مقابل اقساط معوقه ثمن نمی‌شود.

در حقوق آرژانتین نیز زمانی که کشتی به مرحله کیل‌گیری می‌رسد، شناور به خریدار منتقل می‌شود.^۴

۳. انتقال تجهیزات و مواد اولیه

در قراردادهای ساخت کشتی معمولاً سازنده مواد اولیه را با هزینه شخصی یا از محل اقساط ثمن پرداختی قبل از تحویل تهیه می‌کند، همانطور که گفتیم سیستم حقوقی برخی کشورها مثل: آمریکا، آلمان، نروژ و سوئد بر این بود که مالکیت در مرحله کیل‌گیری منتقل می‌شود و این مرحله از نظر ساخت مرحله میانی بحساب می‌آید، حال سوال اینست که وقتی مالکیت کشتی قبل از تکمیل منتقل می‌شود، تجهیزات مذکور که در محوطه کارخانه موجود است یا به نام کشتی خریداری شده و هنوز به کارخانه حمل نشده، به تبع آن منتقل می‌شود یا در مالکیت سازنده باقی می‌ماند و یا اینکه به تدریج که به کشتی الحاق می‌شود به خریدار منتقل می‌گردد؟ در این رابطه دو نگاه و تئوری ارائه شده، ذیلاً بررسی می‌شود:

۳.۱. انتقال مالکیت تجهیزات بر اساس قصد الحاق به کشتی

تئوری انتقال مالکیت مواد اولیه با احراز قصد سازنده مبنی بر الحاق به شناور در حال ساخت در حقوق کشورهای مانند: آمریکا، ایتالیا، دانمارک، نروژ و سوئد و یوگسلاوی که در آنها مالکیت قبل از اتمام و تحویل کشتی منتقل می‌شود، وجود دارد (Malcolm A. Clarke, 1992, 52) بر این اساس اگر احراز شود که تجهیزات و مواد اولیه برای کشتی در حال ساخت اختصاص

^۱ - Maritime Code (Article 31).

^۲ - Maritime Code, Article 31.

^۳ - Maritime Code, Articles 11, 14, 19, 20 and 23.

^۴ - Navigation Act (No: 20094)

یافته از جمله: علامت‌گذاری شده یا آن تجهیزات صرفاً برای کشتی مورد قرارداد قابلیت استفاده را داشته باشد، در اینصورت با انتقال کشتی در حال ساخت آنها نیز به خریدار منتقل می‌شود و از مال فروشنده نیست (Filippo.Lorenzon, 2012,29). همین رویکرد در ماده ۸ کنوانسیون مربوط به ثبت حقوق در مورد کشتی در حال ساخت^۱ ۱۹۶۷ منعکس شده که مقرر می‌دارد: «قوانین ملی کشورها می‌تواند حقوق ثبت شده بر روی یک کشتی در حال ساخت را، به ماشین‌آلات و تجهیزاتی که در محوطه کارخانه سازنده قرار دارند و یا برای نصب بر کشتی علامت‌گذاری شده‌اند یا بواسطه سایر وسایل به وضوح بعنوان بخشی از کشتی در نظر گرفته شده‌اند، وضع بکند».

بطور مثال: قانون کشتیرانی تجاری نروژ در ماده ۲۵۷ و بند ۲ ماده ۴۸ قانون ثبت کشتی دانمارک و بند (۱) ۴۰۱ قانون تجاری یکنواخت آمریکا مقرر کرده‌اند که: اگر مواد اولیه در راستای تخصیص و نصب در کشتی در حال ساخت در کارخانه موجود باشد، در اینصورت مالکیت آنها تابع کشتی در حال ساخت است^۲ و هر زمان که حقوق مربوط به کشتی در هر قالبی اعم از رهن یا توثیق ثبت شود، آنها نیز بعنوان توابع محسوب می‌شوند.

نکته مهمی که باید ذکر شود، اهمیت تشخیص تخصیص مصالح برای کشتی موضوع قرارداد است. شناسایی زمانی رخ می‌دهد که کالاها توسط فروشنده بعنوان کالاهایی که قرارداد به آنها اشاره دارد، علامت‌گذاری یا به نحو دیگری تعیین شود و برای ساخت و ساز کنار گذاشته شده باشد. (Aleka. Mandaraka-Sheppard, 2013, 264)

۳.۲. انتقال مواد اولیه بر اثر استفاده در کشتی

تئوری دیگری که جنبه حمایت از سازنده را دارد بر این نظر استوار است که: بر خلاف قصد استفاده در کشتی، ملاک استفاده و نصب واقعی قطعات در شناور هست. یعنی در صورتی که خواه طبق توافق طرفین یا حکم قانون محل ساخت کشتی، انتقال مالکیت قبل از تکمیل و تحویل امکان‌پذیر باشد، زمانی که مواد اولیه در کشتی استفاده می‌شود، مالکیت آنها به مشتری منتقل می‌شود. بنابراین ملاک تعیین و تشخیص نیست، بلکه استفاده واقعی بعنوان ملاک قرار می‌گیرد (Christopher Hill, 2013, 15)

در حقوق ایران تعهدات طرفین در قرارداد ساخت کشتی به ادای ثمن معامله بر اساس توافق از سوی خریدار و تهیه و تدارک مواد اولیه و ساخت کشتی از سوی سازنده تقسیم می‌شود. آنچه که مورد معامله بوده است در واقع کشتی با مشخصات و تحت شروط قراردادی است و مواد اولیه و تجهیزات چون مورد معامله نبوده لذا تا زمان اتمام ساخت در مالکیت سازنده باقی خواهد ماند، مالکیت اولیه مصالح حتی در فرضی که مواد اولیه از محل منابع اقساط ثمن تأمین می‌شود، با سازنده است. (سیفی زیناب و حسن زاده، ۱۳۸۸) توافق طرفین در رابطه با انتقال و تعلق تجهیزات و مواد اولیه قبل از تحویل نافذ است؛ در غیر اینصورت تا زمان تکمیل و تحویل کشتی، متعلق به سازنده خواهد بود، زیرا آنچه مورد معامله بوده، نفس کشتی با مشخصات توصیف شده است و قطعات آن موضوع قرارداد ساخت کشتی نیست و در فرضی که سازنده مالکیت کشتی در حال ساخت را قبل از تکمیل شدن به خریدار منتقل می‌کند، با نصب مصالح به کشتی مالکیت منتقل می‌شود.

در حقوق انگلیس در رابطه با نفس مالکیت و زمان انتقال مالکیت در خصوص مواد اولیه و تجهیزات و ماشین‌آلات موجود در کارخانه دو رویکرد وجود دارد (Simon. Curits, 2016, 143): رویکرد اول برای نخستین بار در پرونده Reid v Macbeth

¹ - Convention to Registration of Rights in Respect of Vessels under Construction (1967).

² - General Elec.Credit V. First National Bank of Dumas(1968)

Gary بیان شد که مقرر داشت، چون آن مواد برای ساخت کشتی خاص تعیین نشده، لذا متعلق به خریدار کشتی نیستند. رویکرد دوم در پرونده 'wokmen¹ ایجاد شد که مقرر می داشت: در صورتی که در رابطه با انتقال مالکیت مواد اولیه و تجهیزات بین طرفین توافق شده باشد که با پرداخت اولین قسط مالکیت منتقل می شود، در اینصورت به محض کارسازی قسط اول از ثمن، خریدار مالک تجهیزات می شود و امکان توقیف از سوی طلبکاران سازنده سلب می شود

بطور کلی در حقوق انگلیس نسبت به انتقال تجهیزات و مواد اولیه مستقر در کارخانه یا خریداری شده توسط سازنده جهت نصب در کشتی و انتقال آنها قبل از نصب، اتمام، تحویل به خریدار سختگیری بسیاری شده (Ewa Mari. Kozak, 2008, 51). چراکه در برخی مواقع مجموع ارزش اقلام به مراتب بیشتر از خود کشتی در حال ساخت می باشد و نیز طبق عرف در اغلب موارد سازنده علیرغم اینکه مالکیت خود بر تمام کشتی را تا قبل از اتمام و تحویل به خریدار تضمین می کند (Ian.F. Fletcher, 2003, 56) در پرونده Hendy Lennoa Lth V. Graham Puttik Ltd (1984) در رابطه با ژنراتورهای که از سوی خریدار سفارش و تکمیل شده بود، چنین رای داده شد که وقتی مبیع برای تحویل آماده شده و خریدار فاکتورهای همراه با اظهار آمادگی به تحویل که متضمن شماره سریال های ژنراتورهای فروخته شده را از فروشنده دریافت کرده، مالکیت منتقل شده است. چراکه در آن مرحله فروشنده همه موارد لازم را مطابق قرارداد انجام داده بود و وجود شماره سریال ها امر تشخیص را فراهم کرده بود.² قطعات و تجهیزات توسط تأمین کنندگان با این شرط به سازنده داده می شود که مالکیت آنها تا دریافت وجه همچنان با تأمین کنندگان باشد.³ آرای متعددی در این رابطه صادر شده و انتقال را منوط به استفاده واقعی در کشتی در حال ساخت مقرر کرده اند⁴ و عمده دلیل خود را قصد طرفین در خرید که همان کشتی است می دانند و معتقد هستند قطعات و تجهیزات مورد معامله نبوده و بلکه یک کالا آنهم کشتی موضوع قرارداد می باشد و هر چیزی که بدان نصب شده و بخشی از آن باشد، به خریدار منتقل می شود. (Mukherjee P.K, 2003, 124) همین رویکرد در پرونده ای در دادگاه استیناف انگلیس مطرح شد و دادگاه مقرر کرد: اموالی که داخل کشتی و بر کشتی نصب شده به مشتری منتقل می شود.⁵

نتیجه گیری

قراردادهای ساخت کشتی با توجه به ماهیت آنها در قالب عقد بیع ظاهر می شوند. کشتی بعنوان موضوع عقد در واقع مال آینده شخصی (سفارش شخصی) تلقی می گردد، که صرفاً برای خریدار ساخته می شود. یکی از مهمترین آثار عقد انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت به خریدار است. بر خلاف حقوق انگلیس، قانون دریایی ایران شناور در حال ساخت را بعنوان «کشتی» برسمیت شناخته، ولی احکام آن را بیان نداشته. از این رو انتقال مالکیت کشتی در حال ساخت تابع مقررات قانون مدنی است. قرارداد طرفین بر مبنای اصل آزادی در خصوص زمان انتقال معتبر است. با توجه به تعریف قانون دریایی از کشتی در حال ساخت که اطلاق عنوان کشتی را از حیث زمانی مطلق گذاشته، این توافق بعد از شروع به ساخت اثر حقوقی دارد. قانون مدنی بین اقسام مختلف مبیع از حیث زمان انتقال مالکیت تفاوتی قائل نشده و بند ۱ ماده ۳۶۲ انتقال را از زمان انعقاد عقد اعلام می کند.

¹ - Wok man, Clark, Co Ltd V. Liloyd Brazileno (1908).

² - Ibid.

³ - Aluminium Industrie Vaasen B.V. v. Romalpa Aluminium Ltd [1976]

⁴ - Wood v. Bell (1856)- Seath & Co. v. Moore (1886)- Credit v. First National Bank of Dumas(1968)- Apex Oil Co. v. Belcher Co. of New York(1988).

⁵ - Re Blyth Shipbuilding & Dry Dock (1926)- Reid v. Macbeth and Gray (1904)

پذیرش این حکم در مورد کلی فی‌الذمه که به هنگام عقد وجود خارجی ندارد با واقعیت سازگار نیست. لذا می‌توان بر این نظر بود که تحویل و تسلیم یا اعلام پذیرش کشتی کاشف از انتقال است. کشتی بعد از اتمام و پس از طی کردن مراحل آزمایش و دریافت گواهی‌نامه‌ها قابل تحویل است و قبل از آن هرچند تعیین پیدا می‌کند، ولی تا تسلیم نشود قابلیت استیلای خریدار را ندارد. در حقوق انگلیس انتقال مالکیت با تخصص و تعیین کشتی است، یکی از مهمترین مصادیق تعیین تحویل و یا اعلام آمادگی سازنده برای تحویل است و صرف معین شدن کشتی در کارخانه سبب مملک نیست. در حقوق کشورهای فرانسه، آلمان، مصر، ژاپن، کره جنوبی، یونان، بلژیک، نیوزلند و اسپانیا نیز انتقال مالکیت با تحویل است. برخی کشورها از جمله آمریکا، سوئد، نروژ، دانمارک و آرژانتین انتقال قبل از تکمیل و تحویل را نیز مورد پذیرش قرارداداند که تحت عنوان انتقال مشروط از آن یاد می‌کنند. در خصوص انتقال مصالح و مواد اولیه قبل از نصب دو تئوری ارائه شده که در حقوق ایران و انگلیس در فرض استفاده واقعی و نصب در کشتی به همراه کشتی قابلیت انتقال را دارد، در غیر اینصورت در ملکیت سازنده باقی خواهد ماند.

پایان مقاله | در انتظار انتشار | نسخه‌ی اولیه | ویراستاری نشده
Accepted | Awaiting Publication | Draft Version | Unedited

منابع و مأخذ

- امامی، سید حسن (۱۳۷۱)، حقوق مدنی جلد ۱، تهران، کتابفروشی اسلامیة، چاپ سوم.
- امید، هوشنگ، (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، ج ۲، تهران، مدرسه عالی بیمه.
- شیخ انصاری، مرتضی (۱۳۷۸) المکاسب فی البیع، ج ۴، قم، چاپ کنگره.
- جعفری لنگرودی، محمد جعفر، (۱۳۷۹)، دایره المعارف حقوق مدنی و تجارت، جلد اول، تهران، گنج دانش، چاپ سوم.
- جعفری لنگرودی، محمد جعفر، (۱۳۸۲)، صد مقاله در روش تحقیق علم حقوق، تهران، گنج دانش.
- خویی، سید ابوالقاسم (۱۳۷۷ ه.ق)، مصباح الفقاهه فی المعاملات، قم، چاپ مکتب دآوری.
- داراب پور، مهدی، (۱۳۷۴)، تفسیری بر حقوق بیع بین المللی، جلد اول، تهران، گنج دانش.
- زالی، رضا، (تابستان ۱۳۹۲) ماهیت و آثار عقد مرکب از منظر استاد جعفری لنگرودی، فصلنامه تخصصی دانشنامه های حقوقی، شماره ۳: ۱۱۷-۱۳۴.
- سیفی زیناب، غلامعلی، حسن زاده، منصوره (۱۳۸۸)، استصناع در فقه و حقوق ایران، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۵۰: ۱۶۱-۲۱۸.
- شیروی، عبدالحسین، موسوی، سیده میترا، (۱۴۰۱) توزیع حقوقی ریسک در قراردادهای بین المللی ساخت کشتی، پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۳۹، ۲۰۵-۲۳۳.
- شهیدی، مهدی (۱۳۸۵)، تشکیل قراردادها و تعهدات، تهران، مجد، چاپ سوم.
- شهیدی، مهدی (۱۳۸۶)، حقوق مدنی ۶ (عقود معین)، تهران، مجد، چاپ دوم.
- صفایی، سید حسین (۱۳۹۴)، مطالعه تطبیقی قرارداد سفارش ساخت در فقه و حقوق، فصلنامه فقه و حقوق، سال اول، شماره ۱: ۶۱-۶۸.
- طوسی، ابو جعفر محمد بن حسن (۱۳۹۹)، النهایه فی مجرد الفقه و الفتاوی، (دوره ۵ جلدی)، جلد دوم، قم، انتشارات موسسه امام هادی (ع).
- طوسی، ابو جعفر محمد بن حسن (۱۳۷۸)، المبسوط فی فقه الامامیه، مصحح محمد تقی کاشفی، جلد دوم، تهران، المکتبه المرتضویه الاحیاء الآثار الجعفریه، چاپ سوم.
- عزیزیانی مجید، مافی علی، صادقی کیا علیرضا (۱۴۰۵)، اعمال قانون ماهوی مقر در حدوث احاله درجه دوم، مجله دوفصلنامه تحقیق و توسعه در حقوق خصوصی، پژوهشکده حقوق و قانون ایران، شماره ۵، ۳۷۷-۳۵۷. Doi: [10.22034/jpl.2026.2080230.1274](https://doi.org/10.22034/jpl.2026.2080230.1274)
- علوی قزوینی، سید علی و شفائی، عبدالله (۱۳۹۳) مطالعه تطبیقی زمان انتقال مالکیت در قرارداد سفارش ساخت (استثناع)، نشریه حقوق تطبیقی، دانشگاه مفید قم، شماره ۱۰۱، ۸۹-۱۱۰.

فرمانفرمائی، ابوالبشر، (۱۳۷۱)، حقوق دریایی، بحث تحلیلی درباره حقوق دریایی ایران، تهران، چاپخانه خرمی.

قاسمی حامد، عباس و خلیل زاده، حیدر (۱۴۰۴) تبیین ترهین کشتی در حال ساخت در حقوق ایران و انگلیس، مجله فصلنامه تحقیقات حقوقی، تابستان ۱۴۰۴، شماره ۲۸(۲): ۵۵-۷۶

کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۷)، عقود معین، جلد اول، تهران، شرکت سهامی انتشار، چاپ چهارم.

کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۱)، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۱، تهران، شرکت سهامی انتشار، چاپ هفتم.

محقق داماد، سید مصطفی (۱۳۸۶)، مفاد شرط فعل مالی ضمن عقد در حقوق اسلامی، یادنامه دکتر شهیدی، تهران، دانشگاه شهید بهشتی، ویژه نامه شماره ۱: ۸۵ - ۱۱۴.

میر شهبیز شافع (۱۳۹۸) ماهیت قراردادهای ساخت کشتی، پژوهشهای حقوق تطبیقی، دوره ۲۳، شماره ۴: ۳۴-۶۰

نائینی، محمد حسین (۱۴۲۴ق)، منیه الطالب فی شرح المکاسب، جلد اول، قم، موسسه النشر الاسلامی.

نجفی، محمد حسین (۱۴۳۴ق)، جواهر الکلام فی الشرح الشرایع الاسلام، قم، موسسه النشر الاسلامی.

نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۹۰)، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی و مقررات بین المللی دریایی، تهران، سمت.

نظرپور، محمد تقی (۱۳۸۷)، چگونگی کاربرد عقد استصناع در قانون عملیات بانکی بدون ربا، اقتصاد اسلامی، شماره ۳۰، ۷۶-۶۹.

هراتی، مصطفی (۱۴۰۴)، تعارض میان اصل آزادی قراردادهای الزامات نظم عمومی در قراردادهای خصوصی و دولتی در حقوق فرانسه و ایران، دو فصلنامه تحقیق و توسعه در حقوق خصوصی، دوره ۲، شماره ۴، ۳۷۶-۳۴۶. Doi: [10.22034/jpl.2025.2070694.1238](https://doi.org/10.22034/jpl.2025.2070694.1238)

هاشمی شاهرودی، سید محمود (۱۳۷۸)، استصناع، مجله فقه اهل بیت، شماره ۱۹ و ۲۰: ۲۶-۷.

References

- Alavi Qazvini, Seyyed Ali and Shafai, Abdullah (2014), Comparative Study of the Time of Transfer of Ownership in Construction Order Contract (Exceptions), Comparative Law Journal, Qom Mufid University, Issue 101: 89-110. (in Persian)
- Aleka. Mandaraka-Sheppard, (2013) *Modern Maritime Law*, Third Edition, Vol.1, Informa, London.
- Amar Vasani, *Shipbuilding disputes: influence of industry norms on law and contracts*.
- Aziziyani Majid, Moafi Ali, Sadeghii Alireza (2026), Application of substantive law provided for in the event of second-degree renvoi, public order in private and, Journal of Research and Development in Private Law, vol 5, 357-377, <https://doi.org/10.22034/jpl.2026.2080230.1274>. doi: [10.22034/jpl.2026.2080230.1274](https://doi.org/10.22034/jpl.2026.2080230.1274) (in Persian)
- Baris. Soyer. Andrew. Tettenborn, (2016) *Ship Building, Sale and Finance*, Informa, London.
- Benjamin's, (1992), *Sale of Goods*, Third Edition, Swell & Maxwell, London.

- Crhristopher Hill, (2013), *Maritime Law*, 6 ed th , Informa Law, London.
- Chitty on Contracts* (1968), twenty-third Edition, Vol. 2 (Specific contracts), Sweet & Maxwell, London.
- Darabpour, Mehdi, (1994), *Commentary on the Law of International Sales*, Volume 1, Tehran, Ganj Danesh. (in Persian)
- Edward Watt, (2019) *Ship Registration Law And Practice*, Third Edition, Informa , London.
- Emami, Seyyed Hasan (1992), *Civil Law*, Volume 1, Tehran, Islamia Bookstore, Third Edition. (in Persian).
- Ewa Mari. Kozak, (2008) “*Legal Problems in relation to financing and securing the constraction of the hull*”, Master Thesis, University of Oslo, 2008
- Farmanfarmaian, Abolbashar,(1992), *Maritime Law*, Analytical Discussion on Iranian Maritime Law, Tehran, Khorrami Printing House.
- Filippo.Lorenzon, Richard.Coles(2012), *The Law of Yachts and Yachting*, Informa Law, London.
- Ghasemi Hamed, Abbas and Khalilzadeh, Heydar (2025), *Analysis of the Mortgage System of Ships under Construction in Iranian and English Law*, Quarterly Journal of Legal Research, Summer, Issue 28(2): 55-76. (in Persian)
- George J. Bruce (2013), *The Business of Shippbuilding*, Informa Law, London.
- Gothard Mark Gauci, *Is It a vessel, a ship or a boat, is it a jut craft, or is it Merely a contrivance?*
- Hashemi Shahroudi, Seyyed Mahmoud (2000), *estesna*’, Ahl al-Bayt Fiqh Magazine, Issues 19 and 20: 7-26. (in Persian).
- Herati, Mostafa(2026), *The conflict between the principle of freedom of contractand the requirements of Government Contracts in French and Iranian law*, public order in private and, Journal of Research and Develoment in Private Law,V 4, 346-376. Doi: [10.22034/jpl.2025.2070694.1238](https://doi.org/10.22034/jpl.2025.2070694.1238) (in Persian).
- <https://doi.org/10.22034/jpl.2025.2070694.1238>.
- Ian.F. Flectcher, (2003) *The Law of Insolvency* (3rd edn.), Sweet & Maxwell, London.
- Jafari Langroodi, Mohammad Jafar, (1999), *Encyclopedia of Civil and Commercial Law*, Volume 1, Tehran, Ganj Danesh, Third Edition. (in Persian).
- Jafari Langroodi, Mohammad Jafar, (1993), *One Hundred Articles on the Research Method of Legal Science*, Tehran, Ganj Danesh. (in Persian).
- Katouzian, Naser (1387), *Specific Contracts*, Vol 1, Tehran, Publishing Joint Stock Company, Fourth Edition. (in Persian).
- Katouzian, Naser (1391), *General Rules of Contracts*, Vol 1, Tehran, Publishing Joint Stock Company, Seventh Edition. (in Persian)

- Khoei, Seyyed Abul-Qasem (1998), *Mesbah al-Feqhaha in Contracts*, Maktaba Davari Press. Qom (in Arabic).
- Mir Shahbiz Shafe (2019) *The nature of shipbuilding contracts*, *Comparative Law Research*, Volume 23, Issue 4: 34-60. (in Persian).
- Moghaghe Damad, Seyyed Mustafa (1386), *Provisions of the Financial Act Clause in the Contract in Islamic Law*, Dr. Shahidi's Memorial, Tehran, Shahid Beheshti University. (in Persian).
- Malcolm A. Clarke, (1992) *Shipbuilding Contracts*, Second Edition, LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD.
- Proshanto k.Mukherjee P.K,(2019) *The Law Of Maritime Liens and Conflict of Laws*, Research Handbook on Maritime Law and Regulation, London, 305-330.
- Naini, Mohammad Hossein (1424 AH), *Muniat al-Talib fi Sharh al-Makasib*, Volume 1, Qom, Islamic Publishing Institute. (in Arabic)
- Najafi, Mohammad Hossein (1434 AH), *Jawaher al-Kalam fi al-Sharh al-Shari' al-Islam*, Qom, Islamic Publishing Institute. (in Arabic).
- Najafi Esfad, Morteza (2011), *Maritime Law Based on Maritime Law and International Maritime Regulations*, Tehran, Samt. (in Arabic).
- Nazarpour, Mohammad Taqi (2008), *How to Use Istisna' Contract in the Law of Interest-Free Banking Operations*, Islamic Economics, Issue 30, 69- 97. (in Persian).
- OECD Council Working Party on Shipbuilding (WP6), Report on ship financing, June 2007
- Omid, Houshang, (1974), *Maritime Law*, Higher School of Insurance. Tehran. (in Persian).
- P.S Atiyah, John N. Adams, Hector. Mac Queen, (2001) *The Sale of Goods*, 10 th ed, Longman Pearson Education, London.
- Safaei, Seyyed Hossein (2015), *Comparative Study of Construction Order Contract in Jurisprudence and Law*, *Jurisprudence and Law Quarterly*, Year 1, Issue 1: 61-68. (In Persian).
- Seifi Zeinab, Gholamali and Hassanzadeh, Mansoura (2009), *Istisna' in Feqh and Law of Iran*, *Journal of Legal Research*, No. 50: 161-218. (in Persian).
- Simon Curtis, (2016), M.A., B.C.L., F.C.I. Arb, *The Law of Shipbuilding Contracts*, 4ed th, Informa Law, London.
- Shahidi, Mehdi (2006), *Formation of Contracts and Obligations*, Majd, Third Edition., Tehran, (in Persian).
- Shahidi, Mehdi (2007), *Civil Law 6 (Specific Contracts)*, Majd, 2nd edition, Tehran. (in Persian)

Sheikh Ansari, Morteza (1999), *Al-Makasib fi al-Bay*, Volume 4, Congress Press. Qom. (in Persian)

Abdolhossein Shiravi, Mitra Mousavi (2022), *Legal Distribution of Risk on International Shipbuilding Contracts*, Journal of Private Law Research, 10(39), 205-203. (in Persian).

Tusi, Abu Jafar Mohammad ebne Hassan (2019), *Al-Nahayyah Fi Mujard Al-Fiqh and Fatwa*, (Vol 5), Volume 2, Imam Hadi Institute Publications (AS)T Qom. (in Arabic)

Tusi, Abu Jafar Mohammad ebne Hassan (2000), *Al-Mabsut Fi Fiqh Al-Imamiyah*, edited by Mohammad Taqi Kashfi, Volume 2, Tehran, Al-Muktabah Al-Murtazawiyah Al-Ahya Al-Athar Al-Ja'fariyah, Third Edition. (in Arabic).

Zali, Reza, (Summer 2013), *on the Nature and Effects of a Compound Contract from the Perspective of Professor Jafari Langroodi*, Specialized Quarterly of Legal Encyclopedias, No. 3: 117-134.(in Persian).

Convention to Registration of Rights in Respect of Vessels under Construction (1967).

Convention on limitation liability for maritime claims, (1976).

The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repairing Industry, Maritime Administration (MARAD), March 30, 2021.

A Comparative Study of The Time of Transfer of Ownership in Shipbuilding Contracts in Iranian and English Law.

Abstrac

The time of transfer of ownership of a ship is one of the most challenging parts of shipbuilding contracts. Iranian maritime law, as the main source of this discussion, is silent regarding the time of transfer of ownership. Civil law does not differentiate between types of assets in terms of the time of transfer of ownership, and the belief that ownership of a ship under construction is transferred upon conclusion of the contract is not logically justified given the absence of the asset. However, its completion and acceptance by the buyer can be a transfer. The principle of the parties' freedom of will in determining the time of transfer of ownership does not seem to be contrary to the statutory law. In this case, the transfer of raw materials and materials, as well as gradual transfer during the construction stages, can be a point of dispute in Iranian law, where the theories of "intention" of use and actual installation in the hull of the ship under construction determine the time of transfer. A comparative study of the issue in English law showed that, according to the Commercial Shipping Act, a vessel under construction is not recognized as a "ship" until it is completed and delivered to the buyer, so the issue is subject to the Sale of Goods Act of 1979 and the principle of the parties' freedom to choose the time of transfer is accepted and, assuming the contract is silent, the time of transfer of ownership is determined by determining the goods sold, one of the most obvious examples of which is the determination of the ability to deliver. Therefore, in the law of this country, delivery or notification of the readiness of the ship by presenting sea trials certificates is an indication of determination. The issue has also been examined in a comparative manner with the laws of countries with shipbuilding technology.

Keywords: *Shipbuilding contracts, future general goods sale, time of ownership transfer, ship delivery*