

قواعد روزآمد حق ممتاز و رهن دریایی (مطالعه تطبیقی حقوق ایران، انگلیس و آمریکا)

چکیده

در حقوق دریایی، رهن و حق ممتاز دریایی موجد حق عینی برای طلبکار بر روی مال دریایی (عمدتاً کشتی) محسوب می‌شوند. این در حالی است که در حقوق داخلی هیچ نص قانونی در خصوص ماهیت دین در رهن دریایی و مبنای حق ممتاز دریایی وجود ندارد. در حقوق آمریکا، اساس صلاحیت دادگاه دریایی بر نظریه شخصیت پردازی برای کشتی استوار است و در انگلیس، اگرچه این نظریه در ابتدا به طور کامل مورد قبول بود، اما اکنون صرفاً به عنوان مبنای حق ممتاز دریایی، به کار می‌رود. این مطالعه در پی پاسخ به علت معرفی حقوق عینی مذکور در قانون دریایی ایران است. اگرچه پذیرش ضمنی شخصیت حقوقی کشتی در مواد پراکنده قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ دیده می‌شود، اما نظریه شخصیت حقوقی کشتی، در حقوق ایران پذیرفته نشده است. در این مقاله با روش توصیفی تحلیلی ضمن بررسی موضع حقوق آمریکا و انگلیس، مبنا و ماهیت حق ممتاز و رهن دریایی بررسی شده است. با تأکید بر ویژگی خاص کشتی و فعالیت تجاری کشتیرانی، رهیافتی برای تشریح احکام و مبنای حق ممتاز و رهن دریایی ارائه شده و از این طریق به مقرراتی روزآمد در رابطه با طلب‌های مشمول حق ممتاز و رهن دریایی، طرح دعوی بر علیه مال، توقیف کشتی خواهر دست می‌یابد.

واژگان کلیدی

حق ممتاز دریایی، دادگاه دریایی، دعوا بر علیه مال، رهن دریایی، شخصیت حقوقی کشتی.

مقدمه:

رهن دریایی^۱ و حق ممتاز دریایی^۲ هر دو از وثائق عینی دریایی هستند. به موجب رهن و حق ممتاز دریایی، طلبکار بر روی مال دریایی، دارای حق عینی می‌گردد و مال دریایی وثیقه طلب او می‌گردد. هیچ تعریف صریحی از حق ممتاز دریایی و نوع دین در رهن دریایی در قوانین داخلی کشورها از جمله ایران وجود ندارد. اینکه مقنن بدون دلیل، طلبهائی را موجد حق ممتاز معرفی و به صرف کشتی بودن مال مرهونه، قرارداد را واجد وصف دریایی نماید، راهگشا نیست، بلکه می‌بایست ابتدا مبنا و ماهیت تعیین، سپس شرایط و احکام تبیین شود. تاکنون سه کنوانسیون جهت یکنواخت سازی مقررات مربوط به رهن و حق ممتاز دریایی در سالهای ۱۹۲۶، ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳ به تصویب رسیده است. هر سه کنوانسیون به صراحت تصریح می‌کنند که حق ممتاز دریایی مندرج در آن بر رهن و سایر طلب‌ها اولویت دارند. کشور ایران تاکنون فقط کنوانسیون ۱۹۲۶ بروکسل را تصویب نموده است و قانون دریایی مصوب سال ۱۳۴۳، با الهام از این کنوانسیون تنظیم و تدوین شده بود. انگلیس و آمریکا هیچ یک از کنوانسیون‌های سه‌گانه رهن و حق ممتاز دریایی را تصویب ننموده‌اند، اما قوانین داخلی آنها در طول سالیان، اصلاح و به روز رسانی شده است. مقتضیات تجارت دریایی، موجب پیدایش نظریه شخصیت حقوقی کشتی در حقوق انگلیس و آمریکا شده است و احکام حقوق عینی بر علیه کشتی، در پرتو این نظریه شکل می‌گیرد. حق ممتاز، حقی مبتنی بر این مفهوم است که کشتی (اعتبار شخصیت برای کشتی) خود موجب ضرر، آسیب یا خسارت به دیگران یا اموال آنها شده است و خود باید آن ضرر را جبران کند. به عبارت دیگر، کشتی خطاکار است، نه

¹ Maritime mortgage

² Maritime lien

صاحب آن. این ممکن است برای ذهن واقع گرایانه خیلی قابل درک نباشد. چگونه یک کشتی می تواند اشتباه کند؟ با این حال، کشتی ابزاری است که به وسیله آن صاحبان یا خدمتگزاران قانونی این وسیله ممکن است اشتباه کنند.^۳

پس از گذشت مدت ها از تصویب قانون دریایی ۱۳۴۳، اکنون شاهد تدوین لایحه کشتیرانی تجاری توسط هیأت وزیران و ارسال به مجلس شورای اسلامی جهت تصویب هستیم. آیا در این لایحه، در تبیین شرایط و احکام حق ممتاز و رهن دریایی، به ویژگی های متمایز کشتی از سایر اموال منقول توجه شده است؟ جهت دستیابی به قوانین مفید و کارآمد، با توجه به مبانی و ماهیت حقوق عینی بر علیه کشتی، چه اصلاحات و به روزرسانی در مقررات مربوط به نحوه اجرای و استیفای حق ممتاز و رهن دریایی، می بایست صورت پذیرد؟

محمد ابوعطا (۱۳۸۹) در مقاله «حق ممتاز دریایی؛ طلب یا وثیقه طلب» و زهره صادقی تفتی و عباس محمدی (۱۳۹۵) در مقاله «ماهیت حقوقی رهن دریایی» صرفاً به بررسی مفهوم و ماهیت حق ممتاز و رهن دریایی به لحاظ مفهوم شناسی پرداخته و جای خالی تبیین مبانی و ارائه ضابطه به تدوین کنندگان قانون جدید در تعیین حدود و مصادیق اموال مشمول حق حس می شود که نگارنده این سطور سعی در بررسی این ابهامات دارد. ندا حاتمی (۱۳۹۲) در پایان نامه «رهن دریایی» به احکام و شرایط عمومی و اختصاصی رهن دریایی، اقسام و آثار آن با تمرکز بر حقوق ایران پرداخته و با توجه به اینکه این آثار ارزنده قبل از تدوین لایحه کشتیرانی تجاری نگارش یافته، به تحلیل مواد لایحه پرداخته نشده است. آنچه که این نوشتار را از سایر مقالات در این حوزه متمایز می سازد، تحلیل احکام و شرایط رهن و حق ممتاز دریایی در پرتو نظریه شخصیت حقوقی کشتی و تطابق لایحه کشتیرانی تجاری با معیارهای بین المللی است که تاکنون بررسی و تدقیق در خصوص آن انجام نشده است.

به منظور جبران نواقص و کاستی های قانون دریایی ۱۳۴۳، بسیار مهم است که قانون جدید همه موارد مرتبط را دربرگیرد و جامع و مانع باشد. در این مقاله، ابتدا به مفهوم رهن و حق ممتاز دریایی می پردازیم. سپس به شرح و اثر نظریه شخصیت حقوقی کشتی بر رهن و حق ممتاز دریایی خواهیم پرداخت و در نهایت ضمن بررسی تحولات و نوآوریهای لایحه کشتیرانی تجاری، الگویی روزآمد از قواعد و مقرراتی کارآمد و مفید پیشنهاد می گردد که می بایست در قانون جدید گنجانده شود.

۱. رهن دریایی

رهن دریایی در کنار حق ممتاز دریایی، به عنوان وسیله ای دیگر برای تأمین اعتبار هزینه های دریانوردی رواج پیدا نمود؛ با این تفاوت که رهن دریایی ریشه در قرارداد دارد و نیازمند توافق است. رهن دریایی عقدی است که به موجب آن راهن (مالک یا فرمانده کشتی) در قبال اخذ وام جهت ساخت کشتی یا تأمین مخارج جاری کشتی و یا تأمین مخارج فوق العاده در جریان سفر دریایی، کشتی یا بار آن و یا کرایه حمل را به منظور تضمین بازپرداخت دین نزد مرتهن (وام دهنده) به وثیقه می گذارد.^۴ طبق تعریفی دیگر، عقدی است که به موجب آن اموال دریایی توسط مالک این اموال یا نماینده او وثیقه دینی دریایی قرار می گیرد.^۵ ماهیت و آثار عقد رهن دریایی، متفاوت با ماهیت و آثار عقد رهن در قانون مدنی است. هر دو جهت ایجاد وثیقه برای طلب طلبکار منعقد و عقدی تبعی محسوب می شوند و در اثر آنها حق عینی تبعی برای طلبکار به وجود می آید. اما مطابق با قانون دریایی، عقد رهن دریایی باید به ثبت برسد و قابلیت تحقق بر روی کشتی در حال ساخت را دارد و غیرمالک (فرمانده) با تحقق شرایطی قادر به انعقاد آن است و قبض شرط صحت نیست، به همین دلیل قانون دریایی، عقد رهن دریایی را فقط تابع مقررات این قانون قرار داده است. قانون دریایی ۱۳۴۳، در خصوص ضمانت اجرای لزوم تنظیم سند رسمی رهن و ثبت آن ساکت می باشد و این موضوع محل اختلاف حقوقدانان

^۳ Christopher Hill, Maritime Law, 6th Edition, Lloyd's of London Press Ltd, (2003), p.119.

^۴ ندا حقانی، رهن دریایی، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه شیراز، (شیراز: ۱۳۹۲)، ص ۱۰.

^۵ زهره صادقی تفتی، عباس محمدی، «ماهیت حقوقی رهن دریایی»، حقوق تطبیقی، شماره ۱ (۱۳۹۵)، ص ۱۰۰.

می باشد. طبق ماده ۸۳ لایحه کشتیرانی تجاری، رهن ثبت نشده، هر چند بین طرفین آن صحیح است، ولی در برابر اشخاص ثالث قابلیت استناد ندارد. رهنی که تاریخ ثبت آن مقدم است، بر طلب سایر طلبکاران که مبادرت به ثبت رهن نکرده اند یا تاریخ ثبت رهن آن ها موخر است، مقدم است.^۶ اگرچه ثبت رهن کشتی این فایده را دارد که سایر معامله کنندگان می توانند از وضعیت بدهی ها و حقوق عینی موجود علیه کشتی اطلاع حاصل نمایند، در قانون دریایی ایران، هیچ مقرره ای در خصوص دسترسی به اطلاعات دفتر ثبت کشتی ها وضع نشده است؛ لذا ذینفعان برای کسب اطلاعات، تنها امکان مراجعه به روزنامه رسمی را دارند. مقررات دریایی ایران از این منظر قابل انتقاد و نیازمند اصلاح به منظور تأمین کارکرد اطلاع رسانی نهاد ثبت کشتی است.^۷

مقررات ضمیمه ۱ بخش ۱۶ قانون کشتیرانی تجاری ۱۹۹۵ انگلیس شامل مقررات مربوط به رهن کشتی به موجب سند رسمی می باشد که از ۱ ژانویه ۱۹۹۶ لازم الاجرا شده است. طبق بند ۱۰ مقررات ضمیمه ۱ قانون کشتیرانی تجاری انگلیس ۱۹۹۵، در صورتی که کشتی یا بخشی از آن به موجب سند رسمی در رهن قرار گیرد، الف) به استثنای مواردی که ممکن است برای تصرف مال مرهونه به عنوان وثیقه لازم باشد، مرتهن نباید به دلیل رهن به عنوان مالک کشتی تلقی شود. ب) با راهن به گونه ای رفتار می شود که در مالکیت وی بر کشتی خللی ایجاد نشود.^۸

در آمریکا قانون اسناد تجاری و حق ممتاز دریایی^۹ که در سال ۱۹۸۹ جایگزین قانون رهن کشتی مصوب ۱۹۲۰ گردید، بر رهن دریایی حاکم است. طبق این قانون، رهن دریایی باید به صورت رسمی منعقد و ثبت گردد. راهن متعهد می شود در مدت معقول، تعهدی که موجب حق ممتاز بر روی کشتی می شود را متقبل نشود؛ مگر در مورد دستمزد خدمه و فرمانده، خسارت مشترک و نجات.^{۱۰} بنابراین در آمریکا و انگلیس اثر اصلی رهن ایجاد وثیقه است و مالکیت هر چند به صورت معلق منتقل نمی گردد. اما با توجه به برتری حق ممتاز بر رهن دریایی، در آمریکا جهت تضمین بهتر حقوق مرتهن، راهن از ایجاد حق ممتاز به صورت آگاهانه و عامدانه در مدت معقول منع شده است. با توجه به حاکمیت اراده و اصل آزادی قراردادی در حقوق ایران و انگلیس، درج شرط منع راهن از ایجاد حقوق ممتاز در مدت معین ضمن قرارداد رهن کشتی، با وجود سکوت مقنن بلامانع می باشد.

۲. حق ممتاز دریایی

در قانون ایران یا انگلیس و آمریکا یا کنوانسیون های بین المللی، تعریفی از حق ممتاز دریایی ارائه نشده است. نویسندگان حقوقی با توجه به احکام و آثار آن، تعاریفی را از مفهوم حق ممتاز مطرح نموده اند. حق ممتاز دریایی، حق ممتازی است که به منظور تضمین طلب شخصی که خدمات دریایی به کشتی عرضه کرده یا در نتیجه بهره برداری از آن متحمل زیان شده است، بر کشتی استقرار می یابد.^{۱۱} حق ممتاز دریایی سنتی، حق تضمین شده ای در مال است، یعنی در دارایی دیگری (معمولاً کشتی، اما گاهی اوقات محموله، کرایه و/یا سوخت) ناشی از *lex maritima* و حقوق نوشته که بدون ثبت یا تشریفات دیگر به همراه ادعا ایجاد می شود که با کشتی سفر می کند.^{۱۲} در پرونده *Harmer v Bell The Bold Buccleugh (1852)* که یک مورد برجسته در موضوع حق ممتاز دریایی است، تصریح شد که حق ممتاز دریایی نشان دهنده حق قانونی علیه کشتی به دلیل بدهی پرداخت نشده توسط مالک

^۶ مرتضی نجفی اسفاد و هادی شعبانی کندسری، «تحلیل فقهی حقوقی قواعد و مقررات مربوط به رهن دریایی ایران»، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، شماره ۳ (۱۳۹۴)، ص ۱۷۴.

^۷ نسرین طباطبایی حصار و سروش صفی زاده، «مطالعه تطبیقی «نظام های ثبت کشتی» در پرتو کارکردهای حقوقی آن»، مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، شماره ۳۰ (۱۴۰۲)، ص ۲۳۴.

^۸ Christopher Hill, Op.Cit., p.27.

^۹ The Commercial Instrument and Maritime Liens Act (CIMLA)

^{۱۰} Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and maritime law. West Academic, (2018), p.436.

^{۱۱} محمد ابوعطا، «حق ممتاز دریایی؛ طلب یا وثیقه طلب»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۳ (۱۳۸۹)، ص ۶.

^{۱۲} Stanly O. Okoli, *Arrest of Ships: Impact of the Law on Maritime Claimants*, Faculty of Law, Lund University, (2010), p.48.

برای خدمات ارائه شده به کشتی یا ایراد خسارت توسط کشتی است.^{۱۳} حقوق ممتاز در حقوق دریایی را باید در قلمرو حقوق عینی جای داد. با این وجود، توجه به این نکته لازم است که این دسته از حقوق تنها برای تضمین وصول طلب طلبکار به وجود آمده اند و از خود اصلاتی ندارند. برای همین ماهیت آنها حق عینی تبعی خواهد بود.^{۱۴} وثیقه ای که به محض ایجاد طلب، به نفع طلبکار بر مالی مشخص به حکم قانون ایجاد می گردد و توافق بین طلبکار و بدهکار ضرورت ندارد. از ویژگی های این حق، حق تعقیب است. انتقال و تغییر مالکیت، تغییر محل ثبت یا پرچم کشتی بر این حقوق تأثیری ندارد. در انگلیس، طلب های دریایی ناشی از دستمزد دریانوردان و فرمانده، نجات، خسارت ناشی از برخورد، انعقاد قرارداد رهن کشتی و بار توسط فرمانده،^{۱۵} به عنوان «حقوق ممتاز دریایی سنتی»^{۱۶} شناخته می شوند. با حذف رهن کشتی و بار آن به وسیله فرمانده، در حال حاضر فقط طلب ناشی از دستمزد دریانوردان، هزینه نجات و خسارت ناشی از برخورد در حقوق انگلیس، منشاء ایجاد حق ممتاز دریایی است و سایر ادعاهای دریایی ناشی از خدمات ارائه شده به کشتی یا خسارت وارد شده توسط کشتی، به ویژه ادعاهای مربوط به ملزومات^{۱۸} ارائه شده به کشتی (مانند سوخت، تدارکات، تعمیرات، و یدک کشی) و همچنین ادعای خسارت بار، خسارت برای نقض قرارداد اجاره و سهم مربوط به خسارت مشترک در بریتانیا و کشورهای مشترک المنافع منجر به «حقوق دریایی سنتی» نمی شود، بلکه فقط به «حقوق عینی بر علیه مال»^{۱۹} منتهی می شود. بر خلاف حق ممتاز دریایی سنتی، حقوق عینی قانونی با ادعا به وجود نمی آید، بلکه پس از اقامه دعوا محقق می شود. حقوق عینی قانونی دارای ویژگی حق تعقیب نیستند و با کشتی سفر نمی کنند؛ بنابراین اگر کشتی به ثالث فروخته شود، طلبکار نمی تواند کشتی را توقیف نماید. همچنین اگر کشتی قبل از انتقال به ثالث توسط دارنده حق عینی قانونی توقیف شود، از لحاظ رتبه بندی در تقسیم عواید حاصل از فروش قضایی کشتی نیز، مرتهن در رهن کشتی بر طلبکار دارای حق عینی قانونی تقدم دارد.^{۲۰} اما در حقوق آمریکا، تمام طلبهای فوق الذکر، با ایجاد حق ممتاز دریایی بر کشتی، حمایت می شوند. دلیل این موضوع، اعتبار شخصیت حقوقی برای کشتی در حقوق آمریکاست که به معنای مسئولیت خود کشتی در قبال بدهی دریایی می شود که منجر به ایجاد حق عینی بر روی آن به محض ایجاد طلب دریایی می گردد.

برخی نویسندگان با تقسیم حق حبس به دو نوع «حق حبس متعادل» و «حق حبس تصرف»، کوشیده اند حق ممتاز دریایی را زیر شاخه ای از حق حبس تصرف معرفی نمایند. ایشان بیان داشته اند که می توان آن را به نوعی با حق حبس تصرف مرتبط دانست؛ زیرا در هر حال از قراردادی ناشی می شود که بین ملوانان و صاحب کشتی برای کار در کشتی منعقد شده است، اما در مورد ضروریان ناشی از تصادم این نوع حق حبس به هیچ وجه ارتباطی با قرارداد نمی باید و می توان آن را حق حبس در تعهدات خارج از قرارداد دانست.^{۲۱} که البته این دیدگاه، با توجه به عدم لزوم حفظ و نگه داشتن کشتی توسط دارنده حقوق ممتاز، نادرست بوده و حق ممتاز، متمایز از حق حبس به عنوان مثال تعمیرکار کشتی جهت استیفای دستمزد تعمیر تعمیر می باشد.

۳. نظریه شخصیت حقوقی کشتی

¹³ Thandeka B. Hadebe, *Maritime liens: a critical discussion of the enforceability of maritime liens against bona fide purchasers*, university of KwaZulu-Natal, Durban], (2012). p.8.

¹⁴ عباس میرشکاری و مینا خانجانی معاف و نسترن محمدی، «مطالبات ممتاز در حقوق دریایی و روش حل تراضی آن ها»، فصلنامه علوم و فناوری دریا، ۸۵ (۱۳۹۷)، ص ۱۶.

¹⁵ Respondentia and Bottomry

¹⁶ Traditional maritime liens

¹⁷ William Tetley, *Maritime liens in the conflict of laws*. In *Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren*, Brill Nijhoff (2002), p.446.

¹⁸ Necessaries

¹⁹ Statutory rights in rem

²⁰ John G. O'Connor, *The Law Civil and Maritime: Quebec Admiralty Courts and the Development of in rem Procedure*. [Unpublished Doctoral Dissertation, McGill University, Montreal], (2019), p.43.

²¹ محمد رودیجانی و همکاران، «مطالعه تطبیقی حق حبس تصرف»، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۱۲۴ (۱۴۰۲)، ص ۲۷۱.

«شخصیت»^{۲۲} عبارت است از وجود اهلیتی در شخص که به اعتبار آن بتواند در جامعه دارای حق و تکلیف شده و آن را بدون واسطه یا با واسطه اجرا کند. ... «قابلیت موجود» در شخص را که به اعتبار آن، دارای حقوق و تکالیف می شود، شخصیت حقوقی^{۲۳} می نامیم.^{۲۴} شخص حقوقی^{۲۵} عبارت است از مجموعه اعتباری که قانون به آن به منظر یک شخص نگاه کرده؛ یعنی آثار مترتب بر شخص طبیعی را به آن مترتب کند.^{۲۶}

مبنای شناسایی حق ممتاز دریایی برای طلب های معینی که در ارتباط با فعالیت کشتیرانی تجاری ایجاد می گردد، در حقوق انگلیس و آمریکا، شناسایی شخصیت حقوقی برای کشتی می باشد. از آنجا که مقررات رهن و حق ممتاز دریایی در حقوق ایران ملهم از کنوانسیون های بین المللی و حقوق خارجی است، با دقت در قانون دریایی ۱۳۴۳ نیز می توان نشانه هایی از پذیرش ضمنی شخصیت حقوقی کشتی را مشاهده نمود.

۳-۱- نظریه شخصیت حقوقی در حقوق انگلیس و آمریکا

یکی از تئوری های مطرح در حقوق دریایی انگلیس و آمریکا، نظریه شخصیت حقوقی کشتی است که بر اساس آن کشتی دارای اهلیت برای دارا شدن حق و تکلیف فرض می شود؛ به نحوی که به آب انداختن کشتی زمانی که دارای نام، تابعیت، پرچم و اقامتگاه است به منزله آغاز شخصیت حقوقی کشتی تلقی می گردد. خطاب کشتی با ضمیر مونث she ریشه در همین موضوع دارد. نظریه شخصیت سازی در مورد ماهیت یک اقدام علیه مال، سنگ بنای آیین دادرسی دادگاه های دریایی ایالات متحده است. در پرتو این نظریه، با مال به عنوان مدعی علیه رفتار می شود و دعوی علیه کشتی صرفنظر از مالک فعلی او و مسئولیت شخصی وی در زمان طرح دعوا اقامه می شود.

در اوایل قرن نوزدهم، این نظریه برای شخصیت دادن به مال^{۲۷} در حقوق دریایی انگلیس پذیرفته شد و یک کشتی مسئول اعمال نادرست خود شناخته شد. این امر منجر به ایجاد صلاحیت قضایی دادگاه دریایی در جهت توقیف کشتی گردید و دادگاه های انگلیسی برای مدتی این نظریه را پذیرفتند. بنابراین در اختلاف Harmer v Bell The Bold Buccleugh (1852)، با توجه به نظریه شخصیت پردازی ثابت شد که دعوی بر علیه مال، یک دادرسی مستقیم علیه کشتی است. این نظریه برای چندین سال در انگلیس مورد حمایت قرار گرفت، تا اینکه سر فرانسیس ژون در پرونده The Dictator در سال ۱۹۸۲ استدلال مخالفی را مطرح کرد که بعداً نظریه رویه ای نام گرفت.^{۲۸} در این پرونده، صاحبان یدک کش دعوی مبنی بر مطالبه مبلغ ۵۰۰۰ پوند علیه کشتی بخار دیکتاتور اقامه کردند. مالک کشتی برای جلوگیری از توقیف کشتی وثیقه مناسب ارسال کرد و کشتی توقیف نشد. در نهایت حکم به پرداخت ۷۵۰۰ پوند به نفع خواهان صادر گردید. صاحبان کشتی هر گونه مسئولیتی در قبال بیش از ۵۰۰۰ پوند را که با ارائه وثیقه با آن موافقت کرده بودند، انکار نمودند. سر فرانسیس ژون رأی داد که اقامه دعوا بر علیه کشتی و توقیف آن تنها یک وسیله رویه ای برای اجبار شخص به حضور است و خواهان می تواند مبلغ اضافی ۲۵۰۰ پوند را از مالک کشتی مطالبه کند.^{۲۹} به عبارتی مطابق با این نظر با حضور مالک کشتی دعوا بر علیه شخص مالک ادامه می یابد و نباید امکان اقامه دعوا بر علیه کشتی را به معنای اعطای شخصیت حقوقی به آن تلقی نمود. اگرچه با پیدایش نظریه رویه ای، نظریه شخصیت حقوقی کشتی در حقوق

²² Personnalite

²³ Personnalite Fictive

²⁴ فهیمة ملک زاده، فرهنگ حقوق تجارت، (تهران: موسسه انتشارات دادگستر، ج ۲، ۱۳۹۱)، ص ۲۶۳.

²⁵ Personne morale ou suridipue

²⁶ فهیمة ملک زاده، پیشین، ص ۲۶۴.

²⁷ res

²⁸ Thandeka B. Hadebe, Op. Cit., p.32.

²⁹ John G. O'Connor, Op. Cit., p.17.

انگلیس بسیار کم رنگ شد؛ اما در مورد حق ممتاز دریایی، همچنان پابرجاست. حق ممتاز دریایی را نمی توان به طور کامل یا رضایت بخش توسط یک نظریه رویه ای ناب که از تمام داستان های تجسم شخصیت رد شده است توضیح داد. لرد استاین در پرونده ایندیا گریس که از سال ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۷ در جریان بود و در مجموع شش رأی از جمله دو تصمیم مجلس اعیان صادر شد، با اکراه با برشمردن حق ممتاز دریایی به عنوان یک «قاعده باستانی و عجیب» و با کنار گذاشتن موضوع حق ممتاز دریایی به منظور تصمیم گیری در مورد پرونده مورد نظر خود، به همین اندازه اعتراف کرد.^{۳۰} لرد استاین در مجلس اعیان در ۱۶ اکتبر ۱۹۹۷، بیان کرد که این پرونده مربوط به حق ممتاز دریایی نیست. این موضوع جداگانه و پیچیده ای است که من آن را به یک طرف می گذارم.^{۳۱}

دکترین شخصیت پردازی کشتی در حقوق دریایی ایالات متحده اهمیت اساسی دارد. اولین بار در پرونده The Little Charles با موضوع توقیف کشتی به دلیل نقض قانون تحریم ۱۸۰۷ و ۱۸۰۸ شناسایی شد، جایی که رئیس دادگستری مارشال نوشت: ... اما این یک دادرسی علیه مالک نیست، بلکه دادرسی علیه کشتی است، برای جرمی که کشتی مرتکب شده است، که جرم کمتری نیست و او را کمتر در معرض ضبط قرار نمی دهد. درست است که ماده بی جان هیچ جرمی مرتکب نمی شود. صرف چوب، آهن و بادبان های کشتی، به خودی خود نمی توانند قانون را نقض کنند. اما این بدن توسط خدمه که توسط فرمانده هدایت می شوند متحرک شده و وارد عمل می شود. کشتی توسط فرمانده عمل می کند و صحبت می کند.^{۳۲}

در ایالات متحده، شخصیت پردازی همیشه به طور تحت اللفظی و جدی تلقی شده است، دادگاه عالی ایالات متحده در اختلاف Tucker v Alexandroff اظهار کرد: زمانی که کشتی به آب انداخته می شود، متولد می شود. قبل از راه اندازی، او فقط مجموعه ای از چوب و آهن است - یک قطعه معمولی از دارایی شخصی. ... در غسل تعمید به آب انداختن، او نام خود را دریافت می کند و از لحظه ای که مرکز ثقل کشتی آب را لمس می کند، دگرگون می شود و موضوع صلاحیت دادگاه دریایی می شود. او برای خودش شخصیتی پیدا می کند. صلاحیت انعقاد قرارداد را پیدا می کند و شخصاً در قبال تعهدات خود مسئول است که می تواند به نام مالک خود شکایت کند و به نام خود مورد شکایت قرار گیرد.^{۳۳}

۳-۲- نظریه شخصیت حقوقی در حقوق ایران

در حقوق ایران همانند آمریکا و انگلیس توجیه و پذیرش شخصیت حقوقی برای کشتی آسان نیست. موضوع عدم پذیرش شخصیت حقوقی کشتی در حقوق ایران با عدم شناسایی شرکت شخص واحد از سوی قانونگذار قابل مقایسه و بررسی است؛ چرا که در هر دو مورد با یک شخص، یک کشتی مواجه هستیم. در مقابل پذیرش شرکت شخص واحد مخالفت هایی از سوی حقوقدانان اظهار شده است. در حقوق ایران مفهوم شرکت از شراکت جدا نیست و جوهره هر شرکتی در شراکت تعریف می شود؛ در مقابل شرکت شخص واحد شرکتی است که یک عضو دارد. در نظام حقوقی ایران پذیرش شرکت شخص واحد پیش از هر چیز، مستلزم تعریف شرکت تجاری در قانون تجارت به گونه ای است که بیانگر گسست مفهوم شرکت از شراکت باشد.^{۳۴} البته باید به این نکته توجه نمود که نسبت بین شرکت تجاری و شخصیت حقوقی، نسبت عموم و خصوص از نوع مطلق است. چراکه هر شرکت تجاری در معنای مورد نظر نظام حقوقی ایران، به ناچار از شخصیت حقوقی برخوردار است، در حالی که هر شخصیت حقوقی لزوماً شرکت تجاری به شمار

^{۳۰} Paul Myburgh, Richard cooper memorial lecture admiralty law-what is it good for? University of Queensland Law Journal, The, 28(1), (2009), p.13.

^{۳۱} Carlo Corcione, Bring the vessel to court: The unique feature of the action in rem in the admiralty law proceedings. International Review of Law, <https://ssrn.com/abstract=2869779>, (2016), p.11.

^{۳۲} Thandeka B. Hadebe, Op. Cit., p.32.

^{۳۳} Paul Myburgh, Op. Cit., p.28.

^{۳۴} مهدی فلاح خاریکی و فخرالدین اصغری آقشهیدی، «مطالعه تطبیقی شرکت شخص واحد در حقوق ایران و اتحادیه اروپا با نگاهی به لایحه جدید تجارت مصوب ۱۳۹۱»، پژوهشنامه حقوق تطبیقی، شماره ۵ (۱۳۹۹)، ص ۲۸۱.

نمی رود.^{۳۵} شخصیت حقوقی مال موقوفه، نمونه ای از وجود شخصیت حقوقی بدون وجود شخص حقوقی است.

اگرچه در حقوق ایران، با مشاهده وضعیت مال موقوفه، می توان ظرفیت پذیرش شخصیت حقوقی کشتی را استنباط نمود. مقنن به موجب ماده ۳ قانون اوقاف سال ۱۳۵۴ شخصیت حقوقی برای وقف عام و طبق ماده ۳ قانون تشکیلات و اختیارات سازمان حج و اوقاف و امور خیریه سال ۱۳۶۳ شخصیت حقوقی برای وقف عام و خاص را مورد شناسایی قرار داده است. مهمترین وصفی که فقها به وقف نسبت داده اند، این است که موقوفه صاحب ذمه می باشد و به این اعتبار صلاحیت دارا شدن حقوق و تکالیف را دارد. همچنین در فقه از حق تقاضی (دادرسی) موقوفه سخن گفته اند، بدین معنا که او می تواند به عنوان مدعی یا مدعی علیه در دعوی مطرح شود، زیرا صلاحیت آن را دارد که داین و مدیون واقع گردد.^{۳۶} وقف موسسه یا سازمان نیست، بلکه نهادی حقوقی می باشد. مقایسه شخصیت حقوقی وقف صرفاً به این دلیل است که یادآوری شود شناسایی شخصیت حقوقی برای اموال در فقه مسبوق به سابقه می باشد. اما تفاوت آن با شخصیت حقوقی کشتی را نیز می پذیریم. مانند اینکه وقف عقدی از عقود بوده و با ایجاب و قبول محقق می شود. اما کشتی با به آب انداخته شدن با نام رسمی و پرچم مخصوص، که به مانند دمیده شدن روح در کالبد بی جان اوست، شخصیت حقوقی می یابد. ممکن است گفته شود چون مال موقوفه از ملکیت واقف خارج و به موقوف علیه نیز تملیک نمی شود، اصالت یافته و شخصیت حقوقی پیدا می کند و با کشتی که دارای مالک است، قابل مقایسه با مال موقوفه نمی باشد. اما قائل شدن شخصیت حقوقی برای مال موقوفه به این دلیل است که تحقق اهداف و طبیعت وقف (جس عین و تسبیل منافع) اقتضای اعتبار شخصیت برای آن را ایجاد می کند. همانگونه که فعالیت تجاری و حمل و نقل دریایی اقتضای قائل شدن شخصیت برای کشتی را دارد. با وجود نام، تابعیت، پرچم و شماره ثبت، وصف شخصیت حقوقی برای کشتی، اعتبار می شود.

ممکن است قائل شدن شخصیت حقوقی برای کشتی، سخت و مشکل قلمداد شود و از منظر حقوقی کشتی تفاوتی با دیگر اموال منقول و غیرمنقول نداشته باشد. یک شیء متعلق به اشخاص حقیقی یا حقوقی محسوب می شود که خودش نمی تواند طرف حق یا تکلیف قرار گیرد؛ چرا که فرض مسئولیت و بدهی برای مال، مغایر با اصول حقوقی است. ایجاد حق ممتاز دریایی ارتباطی به شخصیت حقوقی کشتی ندارد و در موارد خاصی که مالک کشتی به سایرین بدهکار می شود، برای طلبکار حق ممتاز ایجاد می شود. اما به این سوال پاسخ داده نمی شود که چرا تنها طلبهایی که در اثر فعالیت کشتی ایجاد می شوند دارای حق ممتاز دریایی بر روی کشتی هستند و نه تمام بدهی های مالک کشتی. پس چگونه است زمانیکه کشتی به شخص ثالث با حسن نیت فروخته می شود و مالک تغییر می کند، بازهم دارنده حق ممتاز می تواند کشتی را توقیف و حق خود را با فروش آن استیفاء نماید. چگونه در مواردی ممکن است حتی با وجود اینکه مالک در قبال طلب ایجاد شده مسئول نیست به دلیل ارتباط طلب به کشتی، برای طلبکار حق ممتاز بر روی کشتی ایجاد می شود.

در سند اولویت های پژوهش و فناوری کشور در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ مصوب شورای علوم، تحقیقات و فناوری، در جدول های ۲-۱۱ و ۲-۱۲، موضوع فناوری های هوشمند و همگرا در زمینه حمل نقل و توسعه فناوری ها و کاربردهای اینترنت اشیا و هوش مصنوعی، به عنوان اولویت های پژوهشی یاد شده است؛ این امر نشان از اهمیت و نقش هوش مصنوعی در آینده اقتصادی دارد. یکی از نظریات مطروحه کنونی در جامعه حقوقی کشورمان، شناسایی شخصیت حقوقی برای هوش مصنوعی است.^{۳۷} یکی از فروض محتمل در صورت شناسایی شخصیت حقوقی برای هوش مصنوعی، تملک کشتی بوسیله این شخصیت حقوقی نوظهور است. در صورت تحقق این امر، به نظر می رسد، دوباره احکام و آثار شخصیت حقوقی کشتی، با نامی دیگر ظاهر خواهند شد.

^{۳۵} محمدرضا پاسبان، حقوق شرکت های تجاری، (تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها، پژوهشکده تحقیق و توسعه علوم انسانی، چ ۱۸، ۱۴۰۲)، ص ۱۲.

^{۳۶} محمدجواد صفار، شخصیت حقوقی، (تهران: انتشارات بهنامی، چ ۱، ۱۳۹۰)، ص ۲۲۲.

^{۳۷} محمدجواد ذوالقدر، امکان سنجی اعطای شخصیت حقوقی به هوش مصنوعی، (تهران، انتشارات دادگستری کل استان تهران، چ ۱، ۱۴۰۳).

۴- الگوی روزآمد مقررات طلب های مشمول رهن و حق ممتاز دریایی

پذیرش شخصیت حقوقی کشتی در حقوق آمریکا، موجب ایجاد حق ممتاز برای طلبهای بسیاری می شود که به معنای افزایش احتمال موارد توقیف کشتی و وقفه در فعالیت کشتیرانی تجاری می باشد؛ اما در حقوق انگلیس، حق ممتاز دریایی، محدود به طلب های ناشی از دستمزد دریانوردان، نجات، خسارت ناشی از برخورد، به انضمام وثیقه نهادن کشتی و بار توسط فرمانده بوده است که مورد آخر، اکنون حذف شده است. از آنجا که هدف از مقررات، در نهایت تداوم فعالیت تجاری، تقویت ناوگان کشتیرانی و تقویت سرمایه گذاری است، افزودن بر طلبهای دارای حق ممتاز که می تواند منجر به توقیف کشتی و برتری طلب موضوع آن بر رهن دریایی شود، مغایر با اهداف مقنن خواهد بود. لذا مقنن ایرانی می بایست همگام با نیازهای تجارت بین المللی حرکت نماید.

در گذشته، مطابق با قاعده محدودیت مسئولیت مستخرج از تئوری شخصیت پرداززی، مسئولیت مالک کشتی در قبال تخلفات ارتكابی توسط یکی از کشتی هایش به ارزش حاصل از فروش همان کشتی محدود می شود.^{۳۸} در موقعیت کنونی، از سویی تحدید مسئولیت مالک در خسارت ناشی از برخورد و از سوی دیگر پیش بینی حق ممتاز دریایی برای طلب ناشی از خسارت وارده، همچنان دارای توجیه منطقی و مزیت می باشد. برآورد خسارات ناشی از تصادم، به گل نشستن، فوت و جراحت بدنی و خسارت وارد بر کالا ممکن است بسیار سنگین و کلان باشد. جهت جلوگیری از ورشکستگی مالکان در فعالیت کشتیرانی تجاری و ایجاد تناسب بین خطرات احتمالی و سود اکتسابی، راهکار تحدید مسئولیت نیابتی مالکان مطرح شده است. به موجب ماده ۸۰ قانون دریایی ایران ۱۳۴۳، علاوه بر مالک کشتی، مستأجر، مدیرعامل، تجهیزکننده، فرمانده و خدمه کشتی نیز حق دارند در برابر دعوی زیان دیدگان به قاعده تحدید مسئولیت استناد نمایند. دولت ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ ملحق شده است. در نتیجه قاعده محدودیت مسئولیت شرکاء در قبال بدهی شخص حقوقی تا میزان سرمایه آنها در اینجا نیز کارایی خواهد داشت. مطابق با این اصول، مسئولیت مالک کشتی در قبال تخلفات ارتكابی توسط یکی از کشتی هایش به ارزش فروش آن کشتی محدود می شود. اگر ثابت شود که ضرر و زیان از فعل یا ترک فعل شخصی مالک که با قصد ایجاد چنین ضرر و زبانی ارتكاب یافته یا از روی بی احتیاطی با علم به اینکه می توانسته است به چنین ضرر و زبانی منتج گردد ناشی شده باشد؛ مالک حق استناد به قاعده تحدید مسئولیت را ندارد. چرا که به این ترتیب رابطه مستقیم بین ورود ضرر و زیان با بهره برداری صرف از کشتی خدشه دار و به مالک مرتبط و مستند می شود. خسارتی موجب حق ممتاز می گردد که به طور مستقیم ناشی از کشتی باشد (تأثیر نظریه شخصیت حقوقی کشتی). بنابراین اگر خسارت بر اثر آتش گرفتن قسمتی از کشتی یا برخورد با آن، واقع شده باشد، خسارت دیده دارای حق ممتاز است؛ اما اگر خسارت در نتیجه آتش گرفتن محموله بوجود آمده باشد، زیان دیده بر کشتی، حق ممتاز ندارد. لایحه کشتیرانی عبارت « به طور مستقیم از بهره برداری کشتی ناشی شده » را جایگزین «تصادم و سایر سوانح کشتیرانی» نموده است، که به نظر نگارندگان، به لحاظ موسع بودن مفهوم بهره برداری از کشتی، جایگزین مناسبی نمی باشد.

میزان سهم ناشی از خسارت مشترک، در ابتدا مشخص نیست و تعیین میزان آن در گرو تعیین سهم سایرین پس از بررسی دقیق و کارشناسی می باشد. همین موضوع، عدم پرداخت سریع خسارت از سوی مالک کشتی به متحمل شوندهان خسارت مشترک که معمولاً صاحبین محموله هستند را توجیه می نماید. لذا منطقی نیست که از همان بدو وقوع خسارت مشترک، حق ممتاز بر کشتی تحمیل گردد و توقیف آن مجاز باشد. در حقوق انگلیس، حق ممتازی برای این نوع طلب وجود ندارد. اگرچه مقنن ایرانی، با الهام از کنوانسیون رهن و حق ممتاز دریایی ۱۹۲۶، خسارت مشترک دریایی را در ردیف طلبهای دارای حق ممتاز آورده است، اما به دشواری های عملی ناشی از اجرای حق توجهی ننموده است.

³⁸ Kristen van de Biezenbos, A Sea Change in Creditor Priorities. University of Michigan Journal of Law Reform, 48(3), (2015), p.633.

ارتباط محکمی که بین طلب ناشی از دستمزد دریانوردان و هزینه نجات و خود کشتی وجود دارد، تداوم بقای حق وثیقه ایشان بر کشتی را توجیه می نماید و منطبق و انصاف، تأیید کننده برتری حقوق خدمه کشتی و نجات دهنده کشتی، بر سایرین است. البته، زمانی که خدمه در ایجاد طلب خسارت ناشی از کشتی که دارای حق ممتاز است، نقش داشته اند، حق ممتاز ایشان زیر سوال می رود. مناسب است در مقررات تصریح شود که حق ممتاز دستمزد خدمه، تحت تأثیر تقصیر یا تخلف ایشان قرار می گیرد یا خیر؟

اختیار وثیقه نهادن کشتی و محموله توسط فرمانده ضمن سفر دریایی در مواقع ضروری، مطابق با ماده ۸۹ قانون دریایی ۱۳۴۳ ایران، در گذشته ابزارهای تأمین مالی بوده اند که اکنون منسوخ شده اند؛ اما حق ممتاز دریایی برای تأمین کنندگان مایحتاج کشتی طبق بند ۵ ماده ۲۹ همان قانون، همچنان مورد نیاز و منطبق با مقتضیات کشتیرانی تجاری می باشد. برای اینکه قرارداد تأمین ملزومات بتواند منشاء ایجاد حق ممتاز گردد، باید وجود سه شرط ثابت شود: ۱- کالاها یا خدمات ارائه شده ضروری هستند. ۲- اینکه مدعی، کسی است که وسایل مورد نیاز کشتی را فراهم کرده است. ۳- اینکه وسایل مورد نیاز به دستور مالک یا شخصی که از طرف مالک مجاز می باشد، فراهم شده است.^{۳۹} حسن نیت ثالث که از شرایط تحقق نمایندگی ظاهری فرمانده و مبنای حمایت قانونی از اوست در بند ۵ ماده ۲۹ قانون دریایی آمده است.^{۴۰} به عبارتی اگر تأمین کننده بداند که فرمانده مجاز به انعقاد قرارداد تأمین ملزومات کشتی نبوده است، مطالبات آنها از حقوق ممتاز برخوردار نخواهد گردید. با توجه به اینکه عقد رهن از عقود تبعی و نیازمند وجود بدهی می باشد، این سوال مطرح می گردد که هر بدهی می تواند با عقد رهن دریایی تضمین گردد؟ حتی اگر اخذ وام جهت درمان بیماری یا برگزاری مراسم عروسی یا خرید منزل باشد؟ در این صورت تفاوت رهن دریایی به عنوان یک عقد تجاری و رهن مدنی در چیست؟ آیا صرف کشتی بودن مال موضوع رهن، برای نامیدن عقد به رهن دریایی معیار کافی است و نوع دین و هدف رهن از قرض تأثیری ندارد؟ اگرچه مطابق تعریف حقوقدانان، رهن دریایی در قبال اخذ وام جهت ساخت کشتی یا تأمین مخارج جاری کشتی و یا به طور کل برای دین دریایی منعقد می گردد، در نصوص قانونی، قیدی برای نوع دین مشاهده نمی شود. با توجه به این سکوت که در لایحه کشتیرانی تجاری نیز تداوم دارد، پاسخ سوال مثبت است؛ چرا که به موجب ماده ۷۹ این لایحه، مالک کشتی ثبت شده در ایران می تواند کل یا سهمی از آن را به عنوان وثیقه بازپرداخت دیون خود طبق مقررات این قانون به رهن گذارد.

با پذیرش شخصیت حقوقی کشتی، زمانی کشتی در وثیقه طلب قرار می گیرد که بدهی مربوط به کشتی باشد. برای اینکه رهن کشتی، دریایی محسوب گردد، دینی که برای تضمین پرداخت آن کشتی به رهن داده می شود، باید وصف دریایی داشته باشد. زمانی که مالک، کشتی را برای اخذ وام جهت پرداخت مهریه، هزینه مراسم ازدواج یا درمان بیماری یا سفر تفریحی به رهن می گذارد، رهن مذکور فاقد وصف تجاری می باشد و مشمول قانون مدنی می گردد. در این صورت فرض کلی این است که هدف رهن از قرض مصرف آن در فعالیت کشتیرانی به منظور شروع یا اتمام سفر دریایی بوده است و رهن دریایی محسوب می شود؛ مگر اینکه خلاف آن در عقد تصریح یا اطلاع مرتهن از این موضوع اثبات شود. در جهت توسعه صنعت کشتیرانی می بایست مرتهن رهن دریایی بر مرتهن رهن مدنی برتری یابد. مگر اینکه در عقد رهن مدنی، رهن حق انعقاد رهن دریایی با اولویت بالاتر را از خود سلب نموده باشد یا در عقد رهن دریایی بر اولویت رهن مدنی با تاریخ مقدم تصریح شده باشد.

با توجه به اینکه نظریه فوق الذکر در حقوق ما پذیرفته نشده است، با توجه به قاعده تسلیط طبق ماده ۳۰ قانون مدنی و اطلاق مواد

^{۳۹} آرزو پادیر و علی رضائی، «قرارداد تأمین مایحتاج برای کشتی و تزامم آن با رهن دریایی (مطالعه تطبیقی در حقوق آمریکا، انگلیس و ایران)»، مجله علوم و فنون دریایی، (۱۴۰۳)، (۱۴۰۳)، ۶۳۸.

^{۴۰} محسن ایزانلو و یاسر سهرابی، «نمایندگی ظاهری فرمانده کشتی»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، شماره ۴ (۱۴۰۰)، ص ۶۳۸.

قانون دریایی ۱۳۴۳، همچنین لایحه کشتیرانی تجاری، مالک کشتی با هر هدف و انگیزه ای که کشتی را در رهن قرار دهد، رهن دریایی محسوب می شود و عقود متعدد رهن نسبت به کشتی، بر اساس تاریخ انعقاد آنها رتبه بندی می شوند؛ همانگونه که رویه عملی حقوقی و قضایی کنونی در ایران به همین جهت حرکت می نماید.

۵- الگوی روزآمد مقررات اقامه دعوا و اجرای حق

طبق مقررات موجود، اگر خوانده، اقامتگاه، مال غیرمنقول و محل سکونت در ایران نداشته باشد، خواهان جهت اقامه دعوا در دادگاه ایران، مواجه با چالش است؛ حتی اگر کشتی خوانده (مال منقول) در بنادر ایران حضور داشته باشد، با توجه به عدم شناسایی شخصیت حقوقی کشتی، این چالش همچنان باقی است. در انگلیس و آمریکا دارنده حق ممتاز دریایی و حق قانونی بر علیه مال می تواند با طرح دعوای مستقیم بر علیه کشتی به شرط حضور فیزیکی کشتی، آن را توقیف و حقوق خود را استیفاء نمایند. با توجه به عدم امکان مشابه در حقوق ایران، صاحب حق وثیقه دریایی با چالش مواجه می گردد؛ حال آنکه کشورهای پیشرفته در صنعت دریایی همانند انگلیس و آمریکا با آگاهی از حساسیت موضوع، با فراهم نمودن امکان طرح دعوی بر علیه مال علاوه بر اقامه دعوی بر علیه شخص^{۴۱} صلاحیت دادگاه های دریایی خود را توسعه داده اند. لذا سیاست کشور آمریکا، انگلیس، کانادا، آفریقای جنوبی، استرالیا کاملاً منطبق با اهداف تجاری و سیاسی می باشد. سه تئوری در خصوص ماهیت دعوی بر علیه مال مطرح شده است. اولی نظریه رویه ای^{۴۲} که در بریتانیا و کانادا مقبول است. دومی نظریه شخصیت پردازی^{۴۳} که در آمریکا مورد پذیرش قرار گرفته و سومی نظریه تعارض^{۴۴} می باشد که اکنون تقریباً کاربردی ندارد.

در انگلیس اگر مالک خارجی کشتی توقیف شده در دادگاه حاضر شود و به عنوان وثیقه برای آزادی کشتی خود که علیه آن دعوا اقامه شده است، تضمین بسپارد، صلاحیت دادگاه را پذیرفته است. در غیر این صورت، کشتی محکوم و برای پرداخت محکوم به، به فروش می رسد. با این حال، اگر مالک تسلیم صلاحیت قضایی شود و با سپردن وثیقه، کشتی را آزاد کند، در صورتی که مبلغ تعیین شده از میزان وثیقه بیشتر باشد، شخصاً مسئول اجرای حکم می شود. اما در ایالات متحده صرف ابلاغ اخطاریه به مالک یا حضور او در دادرسی منجر به انقلاب دعوی علیه مال به دعوی علیه شخص نمی شود. در نتیجه حکم صادره صرفاً بر علیه مال توقیف شده قابل اجراست. دلیل این موضوع استقلال شخصیت حقوقی کشتی از مالک در حقوق آمریکا، برخلاف حقوق انگلیس می باشد.

باتوجه به اینکه به در حقوق ایران نظریه شخصیت حقوقی کشتی، به صراحت از سوی مقنن پذیرفته نشده است؛ لازم است به امکان طرح دعوی بر علیه کشتی به صورت مستقیم، در مقررات تصریح گردد. بدین ترتیب دادگاه دریایی می تواند یک کشتی را که در بنادر کشور حضور دارد، توقیف نماید؛ اگرچه مالکش در دسترس نیست یا مجهول می باشد. در این صورت اگر به هر دلیل از جمله ازدیاد طلبکاران با اولویت بالاتر یا هنگفت بودن طلب خواهان، ارزش کشتی تکافوی بدهی را ننماید، خواهان بدون هیچ مانعی، از جمله ایراد امر مختومه و اعتبار امر قضاوت شده، می تواند بر علیه مالک در کشور خارجی، دعوی بر علیه شخص را مطرح نماید. از دیگر مزایای طرح دعوی بر علیه مال، امکان ادامه رسیدگی در دادگاه دریایی حتی در فرض ورشکستگی مالک یا انحلال شرکت مالک می باشد. در خصوص رابطه بین دعوای بر شیء و قواعد مربوط به انحلال در حقوق انگلیس، اگر دارندگان حقوق عینی بر

⁴¹ In personam

⁴² The procedure theory

⁴³ The personification theory

⁴⁴ The conflict theory

کشتی، اعم از دارندگان حق ممتاز دریایی یا مرتهنین، از طریق توقیف کشتی، قبل از شروع تصفیه اجباری یا بعد از تصویب یک صلحنامه در انحلال اختیاری، بخواهند حق خود را اجرا کنند، می توانند دادرسی های مربوط به دعوی نسبت به شیء را که قبل از صدور رأی انحلال شرکت از طریق توقیف کشتی آغاز شده است ادامه دهند و انحلال شرکت تأثیری در ادامه این روند ندارد.^{۴۵}

۵-۱- توقیف کشتی

یک قانون کارآمد و مفید، در ارتباط با توقیف کشتی توسط دارندة حق ممتاز و مرتهن، شامل قواعد و مقرراتی کامل و بدون ابهام است. کشتی دائماً در حال حرکت و سفر بین حوزه های قضایی مختلف می باشد و موفقیت طلبکار در توقیف آن، در گرو صراحت و شفافیت قانون حاکم بر موضوع قرار دارد. در قانون دریایی ۱۳۴۳ و لایحه کشتیرانی تجاری، نصی در خصوص اعمال حق ممتاز دریایی وجود ندارد. قانون باید به صراحت بیان نماید که آیا دارندة حق ممتاز جهت توقیف کشتی مکلف به تودیع خسارت احتمالی می باشد یا خیر. با توجه به ارزش بالای کشتی و منافع آن، چنین الزامی مساوی با انصراف بسیاری از دارندگان حق ممتاز از حق توقیف کشتی می باشد.

در زمینه توقیف کشتی ها تاکنون دو کنوانسیون بین المللی در سالهای ۱۹۵۲^{۴۶} و ۱۹۹۹ تدوین گردیده که اولی از سال ۱۹۵۶ و دومی از سال ۲۰۱۱ لازم الاجرا شده است. اولین تلاش برای تصویب کنوانسیون ۱۹۵۲ در حقوق انگلیس در قانون دیوان عدالت^{۴۷} ۱۹۵۶ صورت گرفت و متعاقباً متن کنوانسیون بازنویسی شد که در قانون دیوان عالی ۱۹۸۱ ادغام گردید. البته برخی مقررات کنوانسیون حذف یا تغییر گردید.^{۴۸} بریتانیا مفاد کنوانسیون توقیف ۱۹۹۹ را تاکنون تصویب ننموده است.

در صورت توقیف کشتی که نباید توقیف شود یا به اشتباه توقیف شده باشد، مالک کشتی متحمل هزینه های اساسی و ضروری و شاید خسارات می شود. این مهم است که بدانیم چه زمانی توقیف نادرست^{۴۹} محسوب می شود و چه کسی مسئول جبران خسارت است؟ توسعه مدرن برای بهبود راه حل و جبران خسارت خوانده در صورت توقیف نادرست با کنوانسیون توقیف کشتی در سال ۱۹۹۹ در ماده ۶ صورت گرفت که به دادگاه اجازه می دهد برای اعمال بازداشت از خواهان نوعی تضمین بخواهد. این تضمین برای پوشش ضرر در صورت توقیف نادرست مورد استفاده قرار می گیرد، به عبارت دیگر این یک حفاظت مالی جهت ایمن کردن عملیات توقیف از هرگونه اشتباه یا ممانعت از نتایج غیرمنتظره در اثر یک توقیف غیرقانونی است.^{۵۰}

مالکان کشتی می توانند برای جبران خسارات در صورتی که طرف مقابل دارای یک سوء نیت باشد یا مرتکب بی مبالاتی و غفلت شود،^{۵۱} طلب غرامت کنند.^{۵۲} حوزه قضایی انگلیس ادعای خسارت ناشی از مسئولیت مطلق مدعی، هنگامی که توقیف نادرست بر خوانده تحمیل می شود، به رسمیت نمی شناسد. دشواری اثبات این مسئولیت در حقوق انگلیس و درخواست شواهد قطعی مبنی بر

^{۴۵} فریبا فولادگر و محسن ایزانلو، «مطالعه تطبیقی اجرای حقوق ممتاز دریایی در دادرسی ورشکستگی»، مجله حقوقی دادگستری، ۱۱۱ (۱۳۹۹)، ص ۲۰۳.

^{۴۶} International Convention for the Unification of Certain rules Relating to the Arrest of Sea-going ships 1952

^{۴۷} Administration of Justice Act

^{۴۸} Nargys Hassan-Cakir, *Sister ship arrest and the problem of the one ship company*, University of Essex], (2019), p.19.

^{۴۹} Wrongful Arrest

^{۵۰} Aleka Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law (Volume 1): Jurisdiction and Risks*, CRC Press, (2013), p.132.

^{۵۱} Crassa negligentia

^{۵۲} Nigel Meeson, & John A. Kimbell, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, (2017), p.154.

وجود سوء نیت، منطقی نیست. اثبات سوء نیت یا عمد بسیار سخت است.^{۵۳}

در کنوانسیون توقیف ۱۹۵۲، تصمیم در مورد اخذ تأمین از خواهان توقیف کشتی، به قانون ملی دادگاه رسیدگی کننده سپرده شده است. به موجب ماده ۶ کنوانسیون توقیف ۱۹۹۹ دادگاه میتواند در جهت حمایت از مالکین کشتیها و مستأجرین کشتیهای در اجاره تجهیز نشده، خواهان را ملزم نماید تا برای هر ضرر و زیان احتمالی یا هر موردی که خواهان ممکن است مسؤول شناخته شود، تضمین با شرایط موردنظر دادگاه ارایه کند. حکم این ماده به صورت مطلق آمده است و استثنائی در خصوص رهن و حقوق ممتاز دریایی در آن دیده نمی شود. اما بر اساس اصول حقوقی باید قائل بر عدم شمول این حکم بر وثائق عینی من جمله رهن و حقوق ممتاز بود. در واقع اصلی ترین تفاوت حق ممتاز و رهن با سایر دعاوی علاوه بر حق تعقیب و تقدم همین مورد است.

قانون دریایی ۱۳۴۳ و لایحه کشتیرانی تجاری، هر دو در این مورد سکوت نموده اند. مشخص نیست که طلبکار دارای حق ممتاز، به همراه درخواست توقیف کشتی چه مدارکی را باید ارائه نماید. صرف قرارداد استخدام منشاء دستمزد یا صورتجلسه سانحه دریایی منشاء خسارت، کفایت می کند؟ در وهله ی اول، پیش بینی حق وثیقه بر کشتی به حکم قانون به محض ایجاد طلب و در نظر گرفتن مرور زمان یک ساله برای آن، این احتمال را تقویت می کند. از طرفی حتی یک روز تأخیر و وقفه در فعالیت تجاری کشتی به عنوان وسیله متحرک و پویا، به معنای ایراد خسارت های سنگین است. از طرفی نباید فراموش شود که فرآیند رسیدگی دادگاه تا صدور حکم و همچنین توقیف فیزیکی کشتی، زمان بر است و ممکن است در این فاصله مرور زمان یک ساله حق ممتاز، منقضی گردد. لذا می بایست به موجب قانون، برای رسیدگی به دعاوی موجد حق ممتاز، رسیدگی خارج از نوبت را تجویز نمود. در صورت عدم ارائه رای دادگاه مبنی بر احراز طلب دارای حق ممتاز، درخواست کننده توقیف، ابتدا باید تأمینی مناسب جهت خسارت احتمالی توقیف کشتی، تودیع نماید که در این صورت سوال پیش می آید که وجود حق ممتاز برای طلبکار چه سودی دارد؟ در پاسخ باید گفت که حق ممتاز این فایده را برای طلبکار دارد که طلبش بر هر طلب دیگری، حتی رهن برتری خواهد داشت، که البته مرور زمان یک ساله، همین مزیت را هم خدشه دار می کند. به هر حال اگر سکوت مقنن همچنان ادامه داشته باشد، ظاهراً نمی توان حکم دیگری برای این موضوع متصور بود.

در ماده ۲۸ لایحه تشکیل دادگاه دریایی ایران، آمده است که خواهان ملزم است برای جبران خسارتی که ممکن است از اجرای قرار تأمین خواسته یا دستور موقت به خوانده وارد شود، تضمین اعم از وجه نقد یا ضمانتنامه بانکی تسلیم کند. تعیین مبلغ تضمین، با دادگاه دریایی است و تا زمان ارایه تضمین، دادگاه از صدور قرار تأمین خواسته یا دستور موقت خودداری خواهد کرد. تبصره - موارد خاص که طبق قانون یا حسب شرایط به تشخیص دادگاه، توقیف کشتی بدون الزام به ارایه ی تضمین مجاز یا ضروری است، از قبیل آن که درخواست توقیف به منظور اجرای حق ممتاز دریایی خدمه کشتی به عمل آمده باشد، از حکم این ماده مستثناء است. معلوم نیست چرا در این لایحه صرفاً از حق ممتاز دریایی مربوط به طلب ناشی از دستمزد خدمه نام برده شده و به سایر دارندگان این حق اشاره نشده است. اولین دلیلی که به ذهن می رسد این است که چون مقنن از این موضوع آگاه می باشد که احتمال اینکه خدمه قادر به سپردن تأمین مناسب جهت توقیف کشتی باشد، نزدیک به صفر است و حمایت از کارگر در مقابل کارفرما چنین ایجاب می کند، به طور صریح خدمه را از سپردن تأمین زمانی که حق ممتاز دریایی اعمال می شود، معاف نموده است؛ اما مگر همین منطق و دلیل در

⁵³ Omar Mohammed-Faraj, *The Arrest of Ships: Comprehensive View on the English Law*. Faculty of Law, Lund University, (2012), p.48.

مورد حق ممتاز خسارت دیدگان ناشی از کشتی و نجات دهندگان صدق نمی نماید؟ چنانچه حق حبس خدمه و امکان امتناع از ترک کشتی تا زمان پرداخت طلب با احتساب دستمزد مدت اقامت ایشان در کشتی مدنظر می باشد، مناسب است صراحت و شفافیت لازم در متن قانون رعایت گردد.

از طرفی مناسب است امکان توقیف جزئی از کشتی (مانند قایق نجات یا هر جزء دیگری) که قابلیت جداسازی از کشتی را داشته باشد و آزادی مابقی، در مقررات مجاز شناخته شود. چرا که طلبکار دارای حق وثیقه بر کلیه اجزاء کشتی می باشد و از طرفی بدهکار نیز بیشتر از بدهی اش، نباید پرداخت کند.

اگر تجهیزات و قطعاتی که در کشتی به کار رفته، موضوع عقد اجاره به شرط تملیک باشد، در اینکه مرتهن حق دارد آنها را جزء رهن محسوب نماید یا خیر اختلاف نظر وجود دارد. سوال دیگری که مطرح می شود این است که آیا مرتهن می تواند نسبت به پرداخت اقساط باقی مانده، مطابق با قرارداد اجاره به شرط تملیک، اقدام نماید و وجوه پرداختی را به بدهی رهن اضافه نماید؟ چنانچه در قرارداد رهن این موضوع شرط شده باشد، مطابق با اصل آزادی قراردادها و حاکمیت اراده، اجرای توافق طرفین بلامانع است؛ اما در صورت عدم درج شرط در قرارداد رهن، به نظر می رسد مرتهن به اجازه رهن یا دادگاه نیاز داشته باشد. در صورت ورشکستگی رهن و عدم اصلاح مقررات موجود مبنی بر عدم تأثیر ورشکستگی در ادامه روند رسیدگی دادگاه دریایی، تصمیم گیری در این مورد با مدیرتصفیه خواهد بود.

در خصوص رهن کشتی در حال ساخت، مصالح و تجهیزاتی که برای ساخت کشتی در محوطه ساخت قرار داده شده اند، جزئی از رهن بوده و قابل توقیف هستند. حکم مذکور در ماده ۸۲ لایحه کشتیرانی مبنی بر اینکه «تجهیزات و مصالح دیگری که مشخصاً به منظور استفاده برای ساخت کشتی مورد نظر در محوطه ساخت قرار دارند نیز، داخل در رهن محسوب می شوند» جدید و فاقد سابقه در قانون دریایی ۱۳۴۳ می باشد. بنابراین طلبکاران سازنده نمی توانند طلب خود را از طریق توقیف و فروش تجهیزات و مصالحی که به منظور استفاده در ساختمان کشتی در محوطه ساخت قرار دارد، استیفا نمایند؛ به نظر می رسد که سازنده نیز نمی تواند بدون موافقت مرتهن آنها را تعویض نماید.

۵-۲- کشتی خواهر^{۵۴}

به موجب کنوانسیونهای توقیف کشتی، تنها یک کشتی ممکن است توقیف گردد که ممکن است یا خود کشتی متخلف باشد یا هر کشتی دیگری که متعلق به همان مالک است. مطابق با قواعد حقوق نوشته، تمام کشتی های متعلق به فرد بدهکار می توانند به عنوان تضمین هر نوع بدهی وی توقیف شوند. در حقوق کامن لا، برخلاف حقوق نوشته، یک کشتی را می توان فقط در رابطه با ادعای دریایی توقیف کرد و فقط آن کشتی را می توان توقیف کرد که ادعا مربوط به آن است. کنوانسیون توقیف کشتی^{۵۵} ۱۹۵۲، با پیش بینی و جواز توقیف کشتی خواهر به عنوان جایگزین توقیف کشتی متخلف، بین حقوق کامن لا و حقوق نوشته سازش ایجاد نمود. کشتی خواهر به کشتی اطلاق می گردد که هر چند دعوی مطرح شده ارتباطی به آن ندارد، اما این کشتی به کشتی متخلف از طریق شخص مسئول پیوند می خورد؛ لذا علیرغم اینکه توسط طلبکار، به کشتی خواهر خدمت یا کالایی ارائه نشده و یا این کشتی

⁵⁴ Sister ship

⁵⁵ International Convention for the Unification of Certain rules Relating to the Arrest of Sea-going ships 1952

منشاء ورود خسارت نبوده است، به دلیل اینکه مالک کشتی، همان شخص مسئول است، توقیف آن ممکن می‌گردد. توقیف کشتی خواهر به این معنی نیست که حق ممتاز دریایی علیه یک کشتی متخلف، علیه یک کشتی خواهر قابل اجرا شود. به عنوان مثال، مدعی ممکن است برای خسارت برخورد در برابر کشتی متخلف، حق ممتاز دریایی داشته باشد؛ اما در برابر کشتی خواهر حق قانونی اقامه دعوا بر علیه مال به دست می‌آورد و پس از تمام حق ممتازهای دریایی علیه کشتی خواهر قرار می‌گیرد.^{۵۶} در حقوق ایران قاعده مشابه انگلیس و آمریکا وجود ندارد. همه کشتی‌های مالک، اعم از کشتی متخلف که دعوا در ارتباط با آن ایجاد شده و غیر آن، در قبال هر گونه بدهی اعم از دریایی و غیر دریایی قابلیت توقیف دارند؛ چرا که در قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی، کشتی مستثناء نشده است و در قانون دریایی ایران نیز به منشاء دریایی بدهی تصریح نشده است.

البته مالکان نیز در مقابل با تشکیل شرکت‌های تک کشتی، ناوگان خود را به یک کشتی محدود و وجود کشتی خواهر را منتفی کرده‌اند. کنوانسیون‌های بین‌المللی در مورد توقیف کشتی‌ها فقط مجوز توقیف کشتی‌های تحت مالکیت مشترک را ارائه می‌دهند و فاقد راهکاری در خصوص مقابله با مشکل شرکت‌های تک کشتی هستند. در انگلیس دادگاه‌ها این اختیار را دارند که برای تعیین مالکیت ذینفع یا بهره‌بردار متصرف^{۵۷} در مواردی که شرکت مالک صرفاً وسیله‌ای برای مخفی کردن کشتی از توقیف و فروش باشد، مطابق با قاعده خرق حجاب شخصیت حقوقی شرکت اقدام نمایند. در حقوق دریایی، مالک ذینفع کشتی‌ها معمولاً به شخصی اطلاع می‌شود که مالک قانونی یا ثبت شده کشتی نیست، اما پشت آن مالک قانونی ایستاده و حقوقی بر کشتی دارد. کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی^{۵۸} این موضوع را در هشتاد و چهارمین جلسه خود در آوریل ۲۰۰۲ بررسی کرد و به این نتیجه رسید که مالک ذینفع مرتبط می‌باشد به اینکه: چه کسی خدمه را منصوب می‌کند؟ چه کسی نحوه استفاده از کشتی را تعیین می‌کند؟ چه کسی قولنامه را از طرف مالک امضا می‌کند؟^{۵۹}

در نظام حقوقی ایران به دلیل نبود قوانین صریح، بار نمودن بدهی بر کشتی خواهر که بهره‌بردار ذینفع آن مسئول بدهی است و نه مالک اسمی و رسمی آن، به راحتی حقوق غربی نیست؛ مطابق با قانون اجرای احکام مدنی ایران، تنها اموال خوانده را می‌توان توقیف نمود و تعلق این اموال به خوانده می‌بایست محرز و بلامعارض باشد. بنابراین امکان توقیف یک کشتی که مالک رسمی آن شخصی غیر از خوانده باشد، وجود ندارد. متأسفانه مقررات قانونی موجود در خصوص معاملات صوری یا به قصد فرار از ادای دین، شامل ماده ۲۱۸ قانون مدنی، ۴۲۶ قانون تجارت و ماده ۲۱ قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی، در این زمینه تقریباً مفید فایده نبوده و کاربردی ندارد؛ چرا که بطلان معاملات صوری و استرداد کشتی به فروشنده طبق مواد ۲۱۸ قانون مدنی و ۴۲۶ قانون تجارت، سودی برای طلبکار دریایی ندارد. همچنین حکم قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی راجع به انتقال مال به انگیزه فرار از ادای دین، پس از صدور حکم محکومیت می‌باشد.

یکی از مصادیق خرق حجاب شخصیت حقوقی شرکت، ناظر به زمانی است که از شرکت صرفاً به عنوان یک سپر و یا ظاهری ساختگی جهت پنهان کردن اقدامات شخصی دیگر استفاده می‌شود.^{۶۰} همانگونه که طبق نظریه استفاده ابزاری، ارتباط میان دو

^{۵۶} Stanley O. Okoli, Op. Cit., p.53.

^{۵۷} The beneficial ownership

^{۵۸} The International Maritime Organization (IMO)

^{۵۹} Maritime Transport Committee, (2003). Ownership and Control of Ships. Organisation for Economic Cooperation and Development, <<http://ntl.bts.gov/lib/24000/24400/24410/17846120>>.

^{۶۰} علی رضائی، «مبانی مسئولیت شرکت مادر در قبال شرکت تابع (مطالعه تطبیقی در نظام حقوقی انگلیس و ایران)»، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، شماره ۳ (۱۳۹۶)، ص ۵.

شخصیت حقوقی با اعمال معیار کنترل محرز می شود.^{۶۱} به عبارت دیگر شخصی که از کشتی بهره برداری مالکانه می نماید، ولی کشتی به نام وی ثبت نیست، مالک فرض می شود؛ در صورتی که ثابت شود، مالک اسمی کشتی، صرفاً یک نقاب است. زمانیکه کلیه درآمدها و هزینه های کشتی، به حساب بهره بردار ذینفع می باشد، مشخص می گردد که ثبت کشتی به نام دیگری، یک اقدام صوری و به قصد تقلب، صورت گرفته است. انصاف و عدالت، مقتضی آن است که بتوان کشتی را توقیف نمود، اما با منع قانونی مواجه هستیم؛ لذا مناسب است که مقنن، با توجه و تأسی به نظریات حقوقدانان در خصوص خرق حجاب شخصیت حقوقی و همچنین الهام از نظریه مالکیت ذینفع مطروحه در حقوق انگلیس، در این خصوص به صراحت موضع گیری قانونی نماید.

۵-۳- قانون حاکم بر رتبه بندی

در نظام حقوقی انگلیس اولویت و رتبه بندی حقوق ممتاز دریایی اعم از داخلی و خارجی صرفاً طبق حقوق انگلیس (کشور دادگاه) تعیین می شود و قانون پرچم کشتی مداخله ای در این موضوع ندارد. همچنین وجود یا عدم وجود حق ممتاز دریایی براساس قانون کشور مقر دادگاه سنجیده می شود. به عبارتی هم از نظر ماهیت ادعا و هم از نظر اولویت بندی، یک امر رویه ای مربوط به آیین دادرسی و بنابراین تابع قانون کشور مقر دادگاه^{۶۲} است؛ لذا هیچ سیستم حقوق خارجی را نمی توان اعمال کرد و ترتیب اولویت را تغییر داد. در حقوق انگلیس، در مورد رهن کشتی با پرچم خارجی، اولویت رهن طبق قانون پرچم کشتی تعیین می شود.

آمریکایی ها و کانادایی ها حق ممتاز دریایی خارجی را به رسمیت می شناسند. در ایالات متحده، جایی که قانون یک حوزه خارجی، به عنوان قانون مناسب شناخته می شود (به این دلیل که صراحتاً در قرارداد اعلام شده است یا به دلیل عامل ارتباطی پرونده را به حوزه قضایی دیگر مرتبط می کند)، ادعاهای دریایی خارجی به رسمیت شناخته می شوند؛ حتی در مواردی که حقوقی که به آنها اعطا می کنند از نظر ماهیت با حقوقی که از ادعای دریایی معادل تحت قانون آمریکا ناشی می شود، متفاوت باشد. اما رتبه بندی ادعاهای خارجی در توزیع وجوه فروش قضایی کشتی، بر اساس نظام اولویت بندی آمریکا انجام می شود.^{۶۳}

از آنجا که مقررات مربوط به اجرای احکام، از جمله قوانین شکلی محسوب می گردند، مناسب است که دادگاه ایرانی در زمینه رتبه بندی حقوق دریایی، قانون ایران را ملاک قرار دهد و این ضابطه در خصوص کشتی به صراحت در نص قانون گنجانده شود؛ زیرا با توجه به سفرهای دریایی، احتمال مواجه شدن دادگاه با ادعاهای خارجی، بسیار زیاد است. در حقوق ایران، در میان مطالبات، طلبی که دارای وثیقه حکمی باشد، بر طلب دارای وثیقه قراردادی و طلب اخیرالذکر بر طلب مقدم و نهایتاً طلب ممتاز بر طلب عادی، تقدم خواهد یافت. در آخرین مرحله نیز طلب موخر قرار می گیرد.^{۶۴}

در رابطه با اینکه شناسایی یا عدم شناسایی حق ممتاز برای طلب خارجی، مطابق با کدام قانون باید انجام شود، قانون دریایی ۱۳۴۳ و لایحه کشتیرانی تجاری ایران، حکمی ندارد؛ با توجه به اهمیت موضوع مناسب است مقنن با تعمق در رویه کشورهای خارجی، راه حل مناسب را انتخاب و در نصوص قانونی به آن تصریح نماید.

به نظر نگارندگان، ایجاد یا عدم ایجاد حق ممتاز از امور ماهوی محسوب می گردد و می بایست بر اساس قانون کشوری که اصل طلب دریایی در آنجا محقق می شود، در مورد آن اتخاذ تصمیم نمود. حق ممتاز دریایی، حق وثیقه ای است که به حکم قانون ایجاد می شود، اینکه آیا طلبکار علاوه بر طلبش، دارای این امتیاز قانونی نیز می شود یا خیر را باید قانون محل ایجاد طلب مشخص نماید. اگر اعتقاد بر این باشد که دادگاه، باید قانون ملی خود را ملاک قرار دهد، به این نتیجه منتج می شود که همواره سرنوشت حق ممتاز

^{۶۱} شیرین ملک محمدی و ربیعا اسکینی، «مبانی نظری مسئولیت شرکت های مادر در موارد ورشکستگی شرکت های تابعه (مطالعه تطبیقی با قانون نمونه آنستیرال)»، مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، شماره ۳ (۱۴۰۲)، ص ۴۴.

^{۶۲} lex fori

^{۶۳} William Tetley, Op. Cit., p.457.

^{۶۴} محسن ایزانلو و عباس میرشکاری، «طلب ممتاز»، فصل نامه دیدگاه های حقوق قضایی، شماره ۶۰ (۱۳۹۱)، ص ۵۷.

بستگی به این خواهد داشت که کشتی در کدام کشور توقیف شود و ثبات و اطمینان در حقوق طرفین از بین می رود. لذا در خصوص طلبهای قراردادی براساس ماده ۹۶۸ قانون مدنی، قانون محل انعقاد بر شرایط تحقق حق ممتاز حاکم است. در خصوص طلبهای غیر قراردادی نیز، طبق ماده ۹۶۶ قانون مدنی، قانون کشوری که کشتی در لحظه تحقق طلب در آن قرار داشته است، بر دعوی حاکم خواهد بود و تغییر محل وقوع مال منقول نیز به حق مکتسب اشخاص صدمه نمی زند. زمانی که کشتی در دریایی آزاد قرار دارد، قانون کشور صاحب پرچم نیز مناسب ترین گزینه به نظر می رسد.

نتیجه گیری

با توجه به عدم صراحت قوانین ایران مبنی بر پذیرش نظریه شخصیت حقوقی و اطلاق مواد قانون دریایی، همچنین لایحه کشتیرانی تجاری، مالک کشتی با هر هدف دریایی یا غیردریایی که کشتی را در رهن قرار دهد، رهن دریایی محسوب می شود و عقود متعدد رهن نسبت به کشتی، صرفاً بر اساس تاریخ انعقاد آنها رتبه بندی می شوند و نوع دین اهمیتی ندارد؛ اما ضرورتها و ویژگی های تجارت دریایی مقتضی آن است که رهنی را مشمول احکام رهن دریایی قرار داد که در راستای تأمین مالی فعالیت کشتیرانی تجاری و تضمین دین دریایی، محقق شده باشد.

عملیات نجات، جهت حفظ و بقای کشتی واقع می شود و دریانوردان با خدمت در کشتی، فعالیت و حرکت کشتی را محقق می نمایند، از طرفی ایراد خسارت به وسیله ی کشتی، کشتیرانی ایمن را به مخاطره می اندازد؛ لذا شناسایی حق ممتاز برای طلب های ناشی از هزینه نجات، دستمزد خدمه و خسارت، دارای اهداف کاربردی و مفید می باشد. از طرفی ابقای حق ممتاز در مورد خسارت مشترک در لایحه کشتیرانی تجاری که می تواند منتهی به توقیف کشتی از بدو پیدایش طلب گردد، با توجه پیچیده و طولانی بودن فرآیند تعیین میزان سهم کشتی از خسارت مشترک، فاقد توجیه منطقی می باشد.

قانون دریایی ۱۳۴۳ و لایحه کشتیرانی تجاری، هر دو در مورد لزوم یا عدم لزوم تودیع خسارت احتمالی از سوی دارنده حق ممتاز دریایی، سکوت نموده اند. چنانچه نگرانی از ایجاد وقفه های بی مورد در حرکت کشتی، منشاء این سکوت باشد، مناسب است با کاهش موارد شناسایی حق ممتاز و معافیت ذیحقان باقیمانده از تودیع وثیقه جهت خسارت احتمالی، همچنین لزوم رسیدگی خارج از نوبت به دعاوی ایشان، به این سکوت پایان داده شود.

اگر خوانده اقامتگاه، مال غیرمنقول و محل سکونت در ایران نداشته باشد، با توجه به عدم شناسایی شخصیت حقوقی کشتی، اقامه دعوا به صورت مستقیم بر علیه کشتی که در بنادر ایران حضور دارد، ممکن نیست. پیشبینی امکان ابلاغ اخطاریه به فرمانده یا هر مسئول دیگر حاضر در کشتی جهت رسیدگی به دعاوی خواهان در مقررات آینده، هم سو با رویه عملی سایر کشورهای پیشرو در حمل و نقل دریایی، توصیه می شود. همچنین الحاق کشور ایران به کنوانسیون توقیف کشتی ها ۱۹۹۹ و محدود نمودن امکان توقیف کشتی به دعاوی دریایی، جهت حمایت بیشتر از دارندگان حق ممتاز و مرتهنین، پیشنهاد می گردد.

منابع

فارسی

کتاب

۱. پاسبان، محدرضا (۱۴۰۲). حقوق شرکت های تجاری، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها، پژوهشکده تحقیق و توسعه علوم انسانی

۲. ذوالقدر، محمد جواد (۱۴۰۳). امکان سنجی اعطای شخصیت حقوقی به هوش مصنوعی، تهران: انتشارات دادگستری کل استان تهران،

۳. صفار، محمدجواد (۱۳۹۰). شخصیت حقوقی، تهران: انتشارات بهنامی

۴. ملک زاده، فهیمه (۱۳۹۱). فرهنگ حقوق تجارت، تهران: موسسه انتشارات دادگستر

مقاله

۵. ابوعطا، محمد، (۱۳۸۹). «حق ممتاز دریایی؛ طلب یا وثیقه طلب»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۴۰(۳)، ۱-۱۶.

۶. ایزانلو، محسن و میرشکاری، عباس، (۱۳۹۱). «طلب ممتاز»، فصل نامه دیدگاه های حقوق قضایی، ۱۷(۶۰)، ۳۷-۶۸.

۷. ایزانلو، محسن و سهرابی، یاسر، (۱۴۰۰). «نماینده گوی ظاهری فرمانده کشتی»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، ۵۱(۴)، ۶۴۸-۶۲۷
DOI:10.22059/JLQ.2022.326416.1007563

۸. پادیر، آرزو و رضائی، علی، (۱۴۰۳)، «قرارداد تأمین مایحتاج برای کشتی و تزامم آن با رهن دریایی (مطالعه تطبیقی در حقوق آمریکا، انگلیس و ایران)»، مجله علوم و فنون دریایی، e209644، 10.22113/jmst.2024.481943.2613

۹. رضائی، علی، (۱۳۹۳). «مبانی مسئولیت شرکت مادر در قبال شرکت تابع (مطالعه تطبیقی در نظام حقوقی انگلیس و ایران)»، پژوهش های حقوق تطبیقی، ۲۱(۳)، ۳۷-۷۳. Dor:20.1001.1.22516751.1396.21.3.2.3

۱۰. رودیجانی، محمد مجتبی و عسگری، حکمت الله و انصافی آذر، بهنام، (۱۴۰۲). «مطالعه تطبیقی حق حبس تصرف»، مجله حقوقی دادگستری، ۸۷(۱۲۴)، ۲۶۱-۲۸۸. Doi:10.22106/jlj.2023.2009062.5399

۱۱. صادقی تفتی، زهره و محمدی، عباس، (۱۳۹۵). «ماهیت حقوقی رهن دریایی»، حقوق تطبیقی، ۱۲(۱)، ۹۳-۱۱۴.

۱۲. طباطبایی حصار، نسرین و صفی زاده، سروش، (۱۴۰۲). «مطالعه تطبیقی «نظام های ثبت کشتی» در پرتو کارکردهای حقوقی آن»، مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، ۱۴(۳۰)، ۲۴۳-۲۱۵. Doi: 10.22034/LAW.2022.48398.3011

۱۳. فلاح خاریکی، مهدی و اصغری آقمشهدی، فخرالدین، (۱۳۹۹). «مطالعه تطبیقی شرکت شخص واحد در حقوق ایران و اتحادیه اروپا با نگاهی به لایحه جدید تجارت مصوب ۱۳۹۱»، پژوهشنامه حقوق تطبیقی، ۴(۵)، ۲۸۱-۳۰۰.
Doi:10.22080/LPS.2020.15977.1152

۱۴. فولادگر، فریبا و ایزانلو، محسن، (۱۳۹۹)، «مطالعه تطبیقی اجرای حقوق ممتاز دریایی در دادرسی ورشکستگی»، مجله حقوقی دادگستری، ۸۴(۱۱۱)، صص ۲۱۶-۱۹۳. Doi:10.22106/jlj.2020.116652.2996

۱۵. ملک محمدی، شیرین و اسکینی، ربیعا، (۱۴۰۲). «مبانی نظری مسئولیت شرکت های مادر در موارد ورشکستگی شرکت های تابعه (مطالعه تطبیقی با قانون نمونه آنستیرال)»، مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، ۱۴(۳۱)، ۳۳-۶۰.
Doi:10.22034/LAW.2022.48373.3018

۱۶. میرشکاری، عباس و خانجانی معاف، مینا و محمدی، نسترن، (۱۳۹۷). «مطالبات ممتاز در حقوق دریایی و روش حل نزاع آن ها»، فصلنامه علوم و فناوری دریا، ۲۲(۸۵)، صص ۱۲-۲۳.

۱۷. نجفی اسفاد، مرتضی و شعبانی کندسری، هادی، (۱۳۹۴)، «تحلیل فقهی حقوقی قواعد و مقررات مربوط به رهن دریایی ایران»، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، ۷(۳)، صص ۱۶۷-۱۹۴.

پایان نامه

۱۸. حقانی، ندا (۱۳۹۲). رهن دریایی، شیراز: پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه شیراز

خارجی

کتاب

19. Hill, Christopher. (2003). Maritime Law, 6th Edition, Lloyd's of London Press Ltd.

20 Mandaraka-Sheppard, Aleka. (2013). Modern Maritime Law (Volume 1): Jurisdiction and Risks, CRC Press.

21. Meeson, Nigel., & Kimbell, John A. (2017). Admiralty Jurisdiction and Practice.

22. Schoenbaum, Thomas J. (2018). Admiralty and maritime law. West Academic Publishing.

مقاله

23. Corcione, Carlo .(2016). Bring the vessel to court: The unique feature of the action in rem in the admiralty law proceedings. International Review of Law, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2869779>.

24. Maritime Transport Committee, (2003). Ownership and Control of Ships. Organisation for Economic Cooperation and Development, Available at <http://ntl.bts.gov/lib/24000/24400/24410/17846120>>.

25. Myburgh, Paul .(2009). Richard cooper memorial lecture admiralty law-what is it good for? University of Queensland Law Journal, The, 28(1), pp. 19-38.

26. Tetley, William. (2002). Maritime liens in the conflict of laws. In Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren. Brill Nijhoff, pp. 439-457.

27. van de Biezenbos, Kristen. (2015). A Sea Change in Creditor Priorities. University of Michigan Journal of Law Reform, 48(3). pp. 595-640.

پایان نامه

28. Hadebe, Thandeka B. (2012). *Maritime liens: a critical discussion of the enforceability of maritime liens against bona fide purchasers* university of KwaZulu-Natal, Durban].

29. Hassan-Cakir, Nargys. (2019). *Sister ship arrest and the problem of the one ship company*, University of Essex].
30. Mohammed-Faraj, Omar .(2012). *The Arrest of Ships: Comprehensive View on the English Law*. Faculty of Law, Lund University.
31. O'Connor, John G. (2019). *The Law Civil and Maritime: Quebe Admiralty Courts and the Development of in rem Procedure*. [Unpublished Doctoral Dissertation, McGill University, Montreal].
32. Okoli, Stanly O. (2010). *Arrest of Ships: Impact of the Law on Maritime Claimants*. Faculty of Law, Lund University.

Updated Rules of Maritime Privilege and Mortgage (Comparative Study of Iranian, English and American Law)

Abstract

In maritime law, mortgages and maritime liens are considered to create a real right for the creditor on maritime property (mainly ships). This is while there is no legal provision in domestic law regarding the nature of the debt in a maritime mortgage and the basis of the maritime lien. In American law, the basis of maritime court jurisdiction is based on the theory of characterisation of the ship, and in England, although this theory was initially fully accepted, it is now used solely as the basis of maritime lien. This study seeks to answer the reason for the introduction of the aforementioned objective rights in the Iranian maritime law. Although the implicit acceptance of the legal personality of the ship is seen in scattered articles of the maritime law approved in 1964, the theory of the legal personality of the ship has not been accepted in Iranian law. In this article, the basis and nature of maritime liens and mortgages are examined using a descriptive-analytical method, while examining the position of American and English law. By emphasizing the specific characteristics of ships and commercial shipping activities, an approach is presented to explain the provisions and principles of maritime liens and mortgages, thereby achieving up-to-date regulations regarding claims subject to maritime liens and mortgages, filing action in rem, and seizing a sister ship.

Keywords:

Maritime Lien, maritime court, action in rem, maritime mortgage, legal personality of the ship.