



University of Tabriz

Contemporary Comparative Legal Studies

Online ISSN: 2821-0514

Volume: 16 Issue: 39

Summer 2025

Article Type: Research Article

Pages: 61-92

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

Arezoo Padir¹ | Ali Rezaei²

1. Ph.D Candidate in Private Law, Shiraz University, Iran

arezoo.padii@gmail.com

2. Associate Professor, Department of Private Law, Shiraz University, Iran (Corresponding Author)

ali62rezaee@gmail.com

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 characterization 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.*

Received: 2025/04/26

Received in revised form: 2025/08/08

Accepted: 2025/08/25

Published: 2025/09/09

DOI: 10.22034/law.2025.66988.3484

Publisher: University of Tabriz

law@tabrizu.ac.ir





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

آرزو پادیر^۱، علی رضائی^۲

arezo.padii@gmail.com
ali62rezaee@gmail.com

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه شیراز، ایران
۲. دانشیار گروه حقوق خصوصی، دانشگاه شیراز، ایران (نویسنده مسئول)

چکیده

در حقوق دریایی، رهن و حق ممتاز دریایی موجد حق عینی برای طلبکار بر روی مال دریایی (عمدتاً کشتی) خواهد بود. این درحالی است که در حقوق داخلی هیچ نص قانونی در خصوص ماهیت دین در رهن دریایی و مبنای حق ممتاز دریایی وجود ندارد. در حقوق امریکا، 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 می رود. این مطالعه در پی پاسخ به علت معرفی حقوق عینی یادشده در قانون دریایی ایران است. اگرچه پذیرش ضمنی شخصیت حقوقی کشتی در مواد پراکنده قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ دیده می شود، اما نظریه شخصیت حقوقی کشتی در حقوق ایران به صراحت از سوی حقوق دانان پذیرفته نشده است. در این مقاله با روش توصیفی-تحلیلی، ضمن بررسی موضع حقوق امریکا و انگلیس، مبنا و ماهیت حق ممتاز و رهن دریایی بررسی شده است. در ادامه، نگارندگان مقاله با تأکید بر ویژگی خاص کشتی و فعالیت تجاری کشتی رانی، رهیافتی برای تشریح احکام و مبنای حق ممتاز و رهن دریایی ارائه کرده و از این طریق به مقرراتی روزآمد در خصوص مصادیق طلب های مشمول حق ممتاز و رهن دریایی، طرح دعوی بر علیه مال، و توقیف کشتی خواهر دست می یابند.

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

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۲/۰۶ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۵/۱۷ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۶/۰۳ تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۶/۱۸

DOI: 10.22034/law.2025.66988.3484



law@tabrizu.ac.ir

ناشر: دانشگاه تبریز

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 شده، 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 قانون‌گذار بدون دلیل، طلب‌هایی را موجد حق ممتاز معرفی کرده، به صرف کشتی بودن مال مرهونه، قرارداد را واجد وصف دریایی بداند، راهگشا نیست؛ بلکه لازم است ابتدا مبنا و ماهیت تعیین و سپس شرایط و احکام تبیین شود. تاکنون سه کنوانسیون جهت یکنواخت‌سازی 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 کرده و قانون دریایی مصوب سال ۱۳۴۳ با الهام از این کنوانسیون تنظیم و تدوین شده است. انگلیس و آمریکا هیچ‌یک از کنوانسیون‌های سه‌گانه رهن و حق ممتاز دریایی را تصویب نکرده‌اند، اما قوانین داخلی آنها در طول سالیان، اصلاح و به‌روزرسانی 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 که خود باید آن ضرر را جبران کند. به عبارت دیگر، کشتی خطاکار است، نه صاحب آن. این ممکن است برای ذهن واقع‌گرایانه بسیاری قابل درک نباشد که چگونه یک کشتی می‌تواند 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 دهه‌ها از تصویب قانون دریایی ۱۳۴۳، اکنون شاهد تدوین لایحه کشتی‌رانی تجاری از سوی هیئت وزیران و ارسال به مجلس شورای اسلامی جهت تصویب هستیم. آیا در

1. Maritime Mortgage

2. Maritime Lien

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

این لایحه، در تبیین شرایط و احکام حق ممتاز و رهن دریایی، به ویژگی‌های 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 به‌روزرسانی در مقررات مربوط به نحوه اجرای و استیفای حق ممتاز و رهن دریایی باید 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 مفهوم‌شناسی پرداخته، جای خالی تبیین مبانی و ارائه ضابطه به تدوین‌کنندگان قانون جدید در تعیین حدود و مصادیق اموال مشمول حق حس می‌شود که نگارنده این سطور سعی در بررسی این ابهامات دارد. ندا حاتمی (۱۳۹۲) در پایان‌نامه خود «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 می‌سازد، تحلیل احکام و شرایط رهن و حق ممتاز دریایی در پرتو نظریه شخصیت حقوقی کشتی و تطابق لایحه کشتی‌رانی تجاری با معیارهای بین‌المللی است که تاکنون بررسی و تدقیق در خصوص آن انجام نشده است.

به‌منظور جبران نواقص و کاستی‌های قانون دریایی ۱۳۴۳، بسیار مهم است که قانون جدید همه موارد مرتبط را دربر گیرد و جامع و مانع باشد. در این مقاله، ابتدا به مفهوم رهن و حق ممتاز دریایی می‌پردازیم، 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 می‌گردد که باید در قانون جدید گنجانده شود.

۱. رهن دریایی

رهن دریایی در کنار حق ممتاز دریایی به‌عنوان وسیله‌ای دیگر برای تأمین اعتبار هزینه‌های دریانوردی رواج پیدا کرد؛ با این تفاوت که رهن دریایی ریشه در قرارداد دارد و نیازمند توافق است. رهن دریایی عقدی است که به‌موجب آن راهن (مالک یا فرمانده کشتی) در قبال اخذ وام

برای ساخت کشتی یا تأمین مخارج جاری کشتی و یا تأمین مخارج فوق‌العاده در جریان سفر دریایی، کشتی یا بار آن و یا کرایه حمل را به‌منظور تضمین بازپرداخت دین نزد مرتبه‌ن (وام‌دهنده) به وثیقه می‌گذارد.^۴ طبق تعریفی دیگر، عقدی است که به‌موجب آن، اموال دریایی از سوی مالک این اموال یا نماینده او وثیقه دینی دریایی قرار می‌گیرند.^۵ ماهیت و آثار عقد رهن دریایی متفاوت با ماهیت و آثار عقد رهن در قانون مدنی است؛ هر دو برای ایجاد وثیقه برای طلب طلبکار منعقد و عقدی تبعی محسوب می‌شوند و در اثر آنها حق عینی تبعی برای طلبکار به‌وجود می‌آید. اما مطابق با قانون دریایی، عقد رهن دریایی باید ثبت شود 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 بوده، این موضوع محل اختلاف حقوق‌دانان است. طبق ماده ۸۳ لایحه کشتی‌رانی تجاری، هرچند رهن ثبت‌نشده 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 به ثبت رهن مبادرت نکرده‌اند یا تاریخ ثبت رهن آنها مؤخر است، مقدم خواهد بود.^۶ اگرچه ثبت رهن کشتی این فایده را دارد که سایر معامله‌کنندگان می‌توانند از وضعیت بدهی‌ها و حقوق عینی موجود علیه کشتی اطلاع حاصل نمایند، در قانون دریایی ایران، هیچ مقرره‌ای در خصوص دسترسی به اطلاعات دفتر ثبت کشتی‌ها 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 به‌منظور تأمین کارکرد اطلاع‌رسانی نهاد ثبت کشتی است.^۷

مقررات ضمیمه ۱ بخش ۱۶ قانون کشتی‌رانی تجاری ۱۹۹۵ انگلیس شامل مقررات مربوط

۴. ندا حقانی، رهن دریایی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه شیراز (۱۳۹۲)، ص ۱۰.

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

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

۷. نسرین طباطبایی حساری و سروش صفی‌زاده، «مطالعه تطبیقی «نظام‌های ثبت کشتی» در پرتو کارکردهای حقوقی آن»، مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، ش ۳۰ (۱۴۰۲)، ص ۲۳۴.

به رهن کشتی به موجب سند رسمی بوده که از اول ژانویه ۱۹۹۶ لازم‌الاجرا شده است. طبق بند ۱۰ مقررات ضمیمه یک 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 رهن به گونه‌ای رفتار شود که در مالکیت وی بر کشتی خللی ایجاد نشود.^۸

در امریکا، 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. رهن متعهد می‌شود در مدت معقول، تعهدی را که موجب حق ممتاز بر روی کشتی می‌شود، متقبل نشود؛ مگر در مورد دستمزد خدمه و فرمانده، خسارت مشترک و پاداش نجات^{۱۰}. بنابراین در امریکا و انگلیس اثر اصلی رهن، ایجاد وثیقه است و مالکیت - هرچند به صورت معلق - منتقل نمی‌شود. اما با توجه به برتری حق ممتاز بر رهن دریایی، در امریکا برای تضمین بهتر حقوق مرتهن، رهن 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 رهن از ایجاد حقوق ممتاز در مدت معین ضمن قرارداد رهن کشتی، با وجود سکوت قانون‌گذار بلامانع است.

۲. حق ممتاز دریایی

در قانون ایران یا انگلیس و امریکا یا کنوانسیون‌های بین‌المللی، تعریفی از حق ممتاز دریایی ارائه نشده است. نویسندگان حقوقی با توجه به احکام و آثار آن، تعاریفی را از مفهوم حق ممتاز مطرح نموده‌اند. حق ممتاز دریایی، حقی است که به منظور تضمین طلب شخصی که خدمات دریایی به کشتی عرضه کرده یا در نتیجه بهره‌برداری از آن متحمل زیان شده است، بر کشتی استقرار می‌یابد^{۱۱}. حق ممتاز دریایی سنتی، حق وثیقه عینی در مال متعلق به دیگری (معمولاً کشتی، اما گاهی اوقات محموله، کرایه حمل، ملحقات کشتی و کرایه حمل) ناشی از عرف

8. Christopher Hill, *op. cit.*, p. 27.

9. The Commercial Instrument and Maritime Liens Act (CIMLA)

10. Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*. (West Academic, 2018), p. 436.

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

دریایی و حقوق نوشته که بدون ثبت یا تشریفات دیگر به همراه ایجاد طلب محقق می‌شود که با کشتی سفر می‌کند^{۱۲}؛ لذا دارای حق تعقیب و تقدم است. در پرونده *Harmer v Bell The Bold Buccleugh (1852)* که یک مورد برجسته در موضوع حق ممتاز دریایی است، تصریح شده که حق ممتاز دریایی نشان‌دهنده حق قانونی علیه کشتی به دلیل بدهی پرداخت‌نشده از سوی مالک برای خدمات ارائه‌شده به کشتی یا ایراد خسارت از طریق کشتی است^{۱۳}. حقوق ممتاز در حقوق دریایی را باید در قلمرو حقوق عینی جای داد. با وجود این، توجه به این نکته لازم است که این دسته از حقوق تنها برای تضمین وصول طلب طلبکار به وجود آمده‌اند و از خود اصالتی ندارند، برای همین ماهیت آنها حق عینی تبعی خواهد بود^{۱۴}. وثیقه‌ای که به محض ایجاد طلب، به نفع طلبکار بر مالی مشخص به حکم قانون ایجاد می‌گردد و توافق بین طلبکار و بدهکار ضرورت ندارد. از ویژگی‌های این حق، حق تعقیب است. انتقال و تغییر مالکیت، تغییر محل ثبت یا پرچم کشتی بر این حقوق تأثیری ندارد. در انگلیس، طلب‌های دریایی ناشی از دستمزد دریانوردان و فرمانده، پاداش نجات، خسارت ناشی از برخورد، انعقاد قرارداد رهن کشتی و بار از سوی فرمانده^{۱۵} به عنوان «حقوق ممتاز دریایی سنتی»^{۱۶} شناخته می‌شوند^{۱۷}. با حذف رهن کشتی و بار آن به وسیله فرمانده، در حال حاضر فقط طلب ناشی از دستمزد دریانوردان، پاداش نجات و خسارت ناشی از برخورد در حقوق انگلیس، منشأ ایجاد حق ممتاز دریایی است و سایر ادعاهای دریایی ناشی از خدمات ارائه‌شده به کشتی یا خسارت وارد شده از طریق کشتی، به‌ویژه ادعاهای مربوط به ملزومات^{۱۸} ارائه‌شده به کشتی (مانند سوخت، تدارکات، تعمیرات، یدک‌کشی) و همچنین ادعای خسارت بار، خسارت برای نقض قرارداد اجاره و سهم مربوط به خسارت مشترک در بریتانیا و کشورهای مشترک‌المنافع منجر به «حقوق دریایی سنتی» نمی‌شود، بلکه فقط به

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

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.

۱۴. عباس میرشکاری، مینا خانجانی معاف و نسترن محمدی، «مطالبات ممتاز در حقوق دریایی و روش حل تداخل آن‌ها»، *علوم و فناوری دریا*، ش 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

«حقوق عینی بر علیه مال»^{۱۹} منتهی می‌گردد. برخلاف حق ممتاز دریایی سنتی، حقوق عینی قانونی با ادعا به وجود نمی‌آید، بلکه پس از اقامه دعوا محقق می‌شود. حقوق عینی قانونی دارای ویژگی حق تعقیب نیستند و با انتقال کشتی به شخص ثالث با حسن نیت از بین می‌روند؛ بنابراین، اگر کشتی به ثالث فروخته شود، طلبکار نمی‌تواند کشتی را توقیف نماید. همچنین اگر کشتی قبل از انتقال به ثالث از جانب دارنده حق عینی قانونی توقیف شود، از لحاظ رتبه‌بندی در تقسیم عواید حاصل از فروش قضایی کشتی نیز مرتبه‌ن در رهن کشتی بر طلبکار دارای حق عینی قانونی تقدم دارد.^{۲۰} اما در حقوق امریکا، تمام طلب‌های پیش‌گفته با ایجاد حق ممتاز دریایی بر کشتی حمایت می‌شوند. دلیل این موضوع، اعتبار شخصیت حقوقی برای کشتی در حقوق امریکاست که به معنای مسئولیت خود کشتی در قبال بدهی دریایی می‌شود که به ایجاد حق عینی بر آن به محض ایجاد طلب دریایی می‌انجامد.

برخی نویسندگان با تقسیم حق حبس به دو نوع «حق حبس متعادل» و «حق حبس تصرف»، کوشیده‌اند حق ممتاز دریایی را زیر شاخه‌ای از حق حبس تصرف معرفی نمایند. آنان بیان داشته‌اند که می‌توان آن را به نوعی با حق حبس تصرف مرتبط دانست، زیرا در هر حال از قراردادی ناشی می‌شود که بین ملوانان و صاحب کشتی برای کار در کشتی منعقد شده است. اما در مورد ضرر و زیان ناشی از تصادم، این نوع حق حبس به هیچ‌وجه با قرارداد ارتباطی نمی‌یابد و می‌توان آن را حق حبس در تعهدات خارج از قرارداد دانست؛^{۲۱} همان‌گونه که ملاحظه می‌شود در تطبیق حق ممتاز طلب‌های غیرقراردادی با حق حبس، تصرف با دشواری مواجه شده‌اند. حق ممتاز دریایی، یک حق وثیقه است که بر اثر مقتضیات تجارت دریایی و به حکم قانون ایجاد می‌شود و با حق حبس و حق تصرف که مبتنی بر تحت ید بودن و سلطه بر مال است، متفاوت می‌باشد.

۳. نظریه شخصیت حقوقی کشتی

«شخصیت»^{۲۲} عبارت است از وجود اهلیتی در شخص که به اعتبار آن بتواند در جامعه دارای

19. Statutory Rights in Rem

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

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

22. Personnalite

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

مبنای شناسایی حق ممتاز دریایی در حقوق انگلیس و امریکا برای طلب‌های معینی که در خصوص فعالیت کشتی‌رانی تجاری ایجاد می‌شود، شخصیت حقوقی کشتی است. از آنجا که مقررات رهن و حق ممتاز دریایی در حقوق ایران برگرفته از کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق خارجی است، می‌توان با دقت در قانون دریایی ۱۳۴۳ نیز نشانه‌هایی از پذیرش ضمنی شخصیت حقوقی کشتی را مشاهده نمود.

۱.۳. نظریه شخصیت حقوقی در حقوق انگلیس و امریکا

یکی از تئوری‌های مطرح در حقوق دریایی انگلیس و امریکا، نظریه شخصیت حقوقی کشتی است که بر اساس آن برای کشتی، شخصیت حقوقی و اهلیت دارا شدن حق و تکلیف، فرض می‌شود؛ به نحوی که به آب انداختن کشتی زمانی که دارای نام، تابعیت، پرچم و اقامتگاه است به منزله آغاز شخصیت حقوقی کشتی تلقی می‌گردد. خطاب کشتی با ضمیر مونث she ریشه در همین موضوع دارد. نظریه شخصیت‌سازی در امور ماهوی، سنگ بنای آیین دادرسی دادگاه‌های دریایی ایالات متحده و منشأ دعوی علیه مال است. در پرتو این نظریه، با مال به‌عنوان مدعی علیه رفتار می‌شود و دعوی علیه کشتی - صرف‌نظر از مالک فعلی او و مسئولیت شخصی وی در زمان طرح دعوا - اقامه می‌شود.

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 به ایجاد صلاحیت قضایی دادگاه دریایی در جهت توقیف کشتی منجر گردید و دادگاه‌های انگلیسی برای مدتی این

23. Personnalite Fictive

۲۴. فهیمه ملک‌زاده، فرهنگ حقوق تجارت، (تهران: مؤسسه انتشارات دادگستر، ج ۲، ۱۳۹۱)، ص ۲۶۳.

25. Personne Morale ou Suridipue

۲۶. فهیمه ملک‌زاده، پیشین، ص ۲۶۴.

27. The Res

نظریه را پذیرفتند. بنابراین در اختلاف *Harmer v Bell The Bold Buccleugh (1852)* با توجه به نظریه شخصیت‌پردازی 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 Dictactor* در سال ۱۹۸۲ استدلال مخالفی را مطرح کرد که بعداً «نظریه رویه‌ای» نام گرفت.^{۲۸} در این پرونده، صاحبان یدک‌کش دعوی خود را 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 هرگونه 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 رویه‌ای برای اجبار شخص به حضور است و خواهان می‌تواند 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 یافت و نمی‌توان امکان اقامه دعوا بر علیه کشتی را به معنای اعطای شخصیت حقوقی به آن تلقی نمود. اگرچه با پیدایش نظریه رویه‌ای، نظریه شخصیت حقوقی کشتی در حقوق انگلیس بسیار کم‌رنگ شد، اما در مورد حق ممتاز دریایی همچنان پابرجاست. حق ممتاز دریایی را نمی‌توان به‌طور کامل یا رضایت‌بخش از طریق یک نظریه رویه‌ای ناب که از تمام داستان‌های تجسم شخصیت رد شده است، توضیح داد. لرد استاین در پرونده *بندیا گریس* که از سال ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۷ در جریان بود و در مجموع شش رأی از جمله دو تصمیم مجلس اعیان درباره آن صادر شد، در تصمیم نهایی، از حق ممتاز دریایی به‌عنوان قاعده‌ای عجیب و باستانی نام برد و با اکراه، موضوع حق ممتاز دریایی برای تصمیم‌گیری موردی در خصوص پرونده را به کنار گذاشت و اعتراف نمود که با نظریه رویه‌ای نمی‌توان آن را توضیح داد.^{۳۰} آنچه که کل مفهوم دعوی علیه مال را تغییر داده، این است که مجلس اعیان پا را فراتر گذاشته، اعلام می‌کند که دعوی علیه مال دریایی، علیه مالکان بوده

28. Thandeka B. Hadebe, *op. cit.*, p. 32.

29. John G. O'Connor, *op. cit.*, p. 17.

30. Paul Myburgh, Richard Cooper Memorial Lecture Admiralty Law-What is it Good For? *University of Queensland Law Journal*, 28(1), (2009), p. 13.

است، ولی نه از زمان حضور و ورود مالک به دعوی، بلکه از زمان ابلاغ اخطاریه کتبی^{۳۱}.

دکترین شخصیت‌پردازی 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 نمی‌دهد... درست است که ماده بی‌جان هیچ جرمی مرتکب نمی‌شود. صرف چوب، آهن و بادبان‌های کشتی، به خودی خود نمی‌توانند قانون را نقض کنند، اما این بدن از سوی خدمه که فرمانده آن را هدایت می‌کند متحرک شده، وارد عمل می‌شود؛ کشتی از جانب فرمانده عمل کرده، صحبت می‌کند^{۳۲}.

در ایالات متحده، شخصیت‌پردازی همیشه به‌طور تحت‌اللفظی و جدی تلقی شده است، دادگاه عالی ایالات متحده در اختلاف *Tucker v Alexandroff* اظهار کرد: زمانی که کشتی به آب انداخته می‌شود، تازه متولد می‌گردد. قبل از راه‌اندازی، او فقط مجموعه‌ای از چوب و آهن است - یک قطعه معمولی از دارایی شخصی. ... در غسل تعمید به آب انداختن، او نام خود را دریافت می‌کند و از لحظه‌ای که مرکز ثقل کشتی آب را لمس می‌کند، دگرگون می‌شود و موضوع صلاحیت دادگاه دریایی می‌شود. او برای خودش شخصیتی می‌یابد. صلاحیت انعقاد قرارداد را پیدا می‌کند و شخصاً در قبال تعهدات خود مسئول است که می‌تواند به نام مالک خود شکایت کند و به نام خود مورد شکایت قرار گیرد^{۳۳}.

۲.۳. نظریه شخصیت حقوقی در حقوق ایران

در حقوق ایران همانند امریکا و انگلیس، شخصیت حقوقی کشتی به‌طور صریح از سوی حقوق‌دانان مورد پذیرش قرار نگرفته است. موضوع عدم پذیرش صریح شخصیت حقوقی کشتی در حقوق ایران با عدم شناسایی شرکت شخص واحد از سوی قانون‌گذار قابل مقایسه و بررسی است؛ چراکه در هر دو مورد با یک شخص - یک کشتی - مواجه هستیم. در مقابل پذیرش

31. 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.

32. Thandeka B. Hadebe, *op. cit.*, p. 32.

33. Paul Myburgh, *op. cit.*, p. 28.

شرکت شخص واحد، مخالفت‌هایی از سوی حقوق‌دانان اظهار شده است. در حقوق ایران مفهوم شرکت از شراکت جدا نیست و جوهره هر شرکتی در شراکت تعریف می‌شود؛ 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 به‌گونه‌ای است که بیانگر گسست مفهوم شرکت از شراکت باشد^{۳۴}. البته باید به این نکته توجه کرد که نسبت میان شرکت تجاری و شخصیت حقوقی، نسبت عموم و خصوص از نوع مطلق است؛ چراکه هر شرکت تجاری در معنای موردنظر نظام حقوقی ایران، به‌ناچار از شخصیت حقوقی برخوردار است؛ درحالی که هر شخصیت حقوقی لزوماً شرکت تجاری به‌شمار نمی‌رود^{۳۵}. شخصیت حقوقی مال موقوفه، نمونه‌ای از وجود شخصیت حقوقی بدون وجود شخص حقوقی است.

اگرچه در حقوق ایران با مشاهده وضعیت مال موقوفه، می‌توان ظرفیت پذیرش شخصیت حقوقی کشتی را استنباط نمود. قانون‌گذار به‌موجب ماده ۳ قانون اوقاف ۱۳۵۴ شخصیت حقوقی برای وقف عام و طبق ماده ۳ قانون تشکیلات و اختیارات سازمان حج و اوقاف و امور خیریه ۱۳۶۳، شخصیت حقوقی برای وقف عام و خاص را شناسایی کرده است. مهم‌ترین وصفی که فقها به وقف نسبت داده‌اند، این است که موقوفه صاحب ذمه است و به این اعتبار صلاحیت دارا شدن حقوق و تکالیف را دارد. همچنین در فقه از حق تقاضی (دادرسی) موقوفه سخن گفته‌اند؛ به این معنا که او می‌تواند به‌عنوان مدعی یا مدعی‌علیه در دعوی مطرح شود، زیرا صلاحیت آن را دارد که دائن و مدیون واقع گردد^{۳۶}. وقف، مؤسسه یا سازمان نیست، بلکه نهادی حقوقی است. مقایسه شخصیت حقوقی وقف صرفاً به این دلیل است که یادآوری شود شناسایی شخصیت حقوقی برای اموال در فقه مسبوق به سابقه است. اما تفاوت آن با شخصیت حقوقی کشتی را نیز می‌پذیریم؛ مانند اینکه وقف عقدی از عقود بوده که با ایجاب و قبول محقق می‌شود. اما کشتی با به‌آب انداخته شدن با نام رسمی و پرچم مخصوص، که به‌مانند دمیده شدن روح در کالبد بی‌جان

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

۳۵. محمدرضا پاسبان، حقوق شرکت‌های 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.

اوست، شخصیت حقوقی می‌یابد. ممکن است گفته شود چون مال موقوفه از ملکیت واقف خارج و به موقوف‌علیه نیز تملیک نمی‌شود، اصالت یافته و شخصیت حقوقی پیدا می‌کند و با کشتی که دارای مالک است، قابل مقایسه نیست. اما قائل شدن شخصیت حقوقی برای مال موقوفه به این دلیل است که تحقق اهداف و طبیعت وقف (حس عین و تسبیل منافع) اقتضای اعتبار شخصیت برای آن را ایجاد می‌کند؛ همان‌گونه که فعالیت تجاری و حمل‌ونقل دریایی اقتضای قائل شدن شخصیت برای کشتی را دارد. با وجود نام، تابعیت، پرچم و شماره ثبت، وصف شخصیت حقوقی برای کشتی اعتبار می‌شود.

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، زمانی متعلق به اشخاص حقیقی یا حقوقی محسوب می‌شود که خودش نمی‌تواند طرف حق یا تکلیف قرار گیرد؛ چراکه فرض مسئولیت و بدهی برای مال، مغایر با اصول حقوقی است. ایجاد حق ممتاز دریایی با شخصیت حقوقی کشتی ارتباطی ندارد و در موارد خاص که مالک کشتی به دیگران بدهکار می‌شود، برای طلبکار حق ممتاز ایجاد می‌گردد. اما به این سؤال پاسخ داده نمی‌شود که چرا تنها طلب‌هایی که در اثر فعالیت کشتی ایجاد می‌شوند دارای حق ممتاز دریایی بر روی کشتی هستند و نه تمام بدهی‌های مالک کشتی. پس چگونه است زمانی که کشتی به شخص ثالث با حسن نیت فروخته می‌شود و مالک تغییر می‌کند، بازهم دارنده حق ممتاز می‌تواند کشتی را توقیف و حق خود را با فروش آن استیفا نماید. چگونه در مواردی ممکن است حتی با اینکه مالک در قبال طلب ایجادشده مسئول نیست، صرفاً به دلیل ارتباط طلب به کشتی، برای طلبکار حق ممتاز بر روی کشتی ایجاد شود.

در سند اولویت‌های پژوهش و فناوری کشور در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ مصوب شورای علوم، تحقیقات و فناوری، در جدول‌های ۲-۱۱ و ۲-۱۲، موضوع فناوری‌های هوشمند و هم‌گرا در زمینه حمل‌ونقل و توسعه فناوری‌ها و کاربردهای اینترنت اشیا و هوش مصنوعی، به‌عنوان اولویت‌های 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} چنانچه قواعد و اصول حقوقی ایران این قابلیت را داشته باشد که شخصیت حقوقی برای هوش مصنوعی شناسایی نماید، درحالی که حضور فیزیکی ندارد و غیرقابل مشاهده و لمس است؛ ظرفیت پذیرش شخصیت حقوقی کشتی دارای نام، تابعیت و پرچم به طریق اولی وجود خواهد داشت.

۴. الگوی روزآمد مقررات طلب‌های مشمول رهن و حق ممتاز دریایی

پذیرش شخصیت حقوقی کشتی در حقوق امریکا سبب ایجاد حق ممتاز برای طلب‌های بسیاری می‌شود که به معنای افزایش احتمال موارد توقیف کشتی و وقفه در فعالیت کشتی‌رانی تجاری است؛ اما در حقوق انگلیس، حق ممتاز دریایی محدود به طلب‌های ناشی از دستمزد دریانوردان، پاداش نجات، خسارت ناشی از برخورد، به انضمام وثیقه نهادن کشتی و بار از سوی فرمانده بوده که مورد آخر، اکنون حذف شده است. از آنجا که هدف از مقررات، درنهایت تداوم فعالیت تجاری، تقویت ناوگان کشتی‌رانی و تقویت سرمایه‌گذاری است، افزودن بر طلب‌های دارای حق ممتاز که می‌تواند به توقیف کشتی و برتری طلب موضوع آن بر رهن دریایی منجر شود، مغایر با اهداف قانون‌گذار خواهد بود؛ لذا قانون‌گذار ایرانی لازم است همگام با نیازهای تجارت بین‌المللی حرکت نماید.

در گذشته، مطابق با قاعده محدودیت مسئولیت برگرفته از تئوری شخصیت‌پردازی، مسئولیت مالک کشتی در قبال تخلفات ارتكابی از سوی یکی از کشتی‌هایش به ارزش حاصل از فروش همان کشتی محدود می‌شود.^{۳۸} در موقعیت کنونی، از سویی تحدید مسئولیت مالک در خسارت ناشی از برخورد و از سوی دیگر پیش‌بینی حق ممتاز دریایی برای طلب ناشی از خسارت وارده، همچنان دارای توجیه منطقی و مزیت است. برآورد خسارات ناشی از تصادم، به‌گل 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 خطرهای احتمالی و سود اکتسابی، راهکار تحدید مسئولیت نیابتی مالکان مطرح شده است. به‌موجب ماده ۸۰ قانون دریایی

۳۷. محمدجواد ذوالقدر، امکان‌سنجی/اعطای شخصیت حقوقی به هوش مصنوعی، (تهران: انتشارات دادگستری کل استان تهران، چ ۱، ۱۴۰۳).

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

ایران ۱۳۴۳، علاوه بر مالک کشتی، مستأجر، مدیرعامل، تجهیزکننده، فرمانده و خدمه کشتی نیز حق دارند در برابر دعوی زیان‌دیدگان به قاعدهٔ تحدید مسئولیت استناد نمایند. دولت ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ ملحق شده است. در نتیجه، قاعدهٔ محدودیت مسئولیت شرکا در قبال بدهی شخص حقوقی تا میزان سرمایهٔ آنها در اینجا نیز کارایی خواهد داشت. مطابق این اصول، مسئولیت مالک کشتی در قبال تخلفات ارتكابی از سوی یکی از کشتی‌هایش به ارزش فروش آن کشتی محدود می‌شود. اگر ثابت شود که ضرر و زیان از فعل یا ترک فعل شخص مالک که با قصد ایجاد چنین ضرر و زبانی ارتكاب یافته یا از روی بی‌احتیاطی با علم به اینکه می‌توانست به چنین ضرر و زبانی منتج گردد ناشی شده باشد، مالک حق استناد به قاعدهٔ تحدید مسئولیت را ندارد. چراکه به این ترتیب رابطهٔ مستقیم بین ورود ضرر و زیان با بهره‌برداری صرف از کشتی، خدشه‌دار و به مالک مرتبط و مستند می‌شود. خسارتی موجب حق ممتاز می‌گردد که به‌طور مستقیم ناشی از کشتی باشد (تأثیر نظریهٔ شخصیت حقوقی کشتی). بنابراین اگر خسارت بر اثر آتش گرفتن قسمتی از کشتی یا برخورد با آن واقع شده باشد، خسارت‌دیده دارای حق ممتاز است؛ اما چنانچه خسارت در نتیجهٔ آتش گرفتن محموله به‌وجود آمده باشد، زیان‌دیده بر کشتی حق ممتاز ندارد. لایحهٔ کشتی‌رانی عبارت «به‌طور مستقیم از بهره‌برداری کشتی ناشی شده» را جایگزین «تصادم و سایر سوانح کشتی‌رانی» نموده است، که به نظر نگارندگان، به لحاظ موسع بودن مفهوم بهره‌برداری از کشتی، جایگزین مناسبی نیست.

میزان سهم ناشی از خسارت مشترک، در ابتدا مشخص نیست و تعیین میزان آن در گرو تعیین سهم دیگران پس از بررسی دقیق و کارشناسی است. همین موضوع، عدم پرداخت سریع خسارت از سوی مالک کشتی به متحمل‌شوندگان خسارت مشترک را که معمولاً صاحبان محموله هستند، توجیه می‌کند. 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 قانون‌گذار ایرانی با الهام از کنوانسیون رهن و حق ممتاز دریایی ۱۹۲۶، خسارت مشترک دریایی را در ردیف طلب‌های دارای حق ممتاز آورده، اما به دشواری‌های عملی ناشی از اجرای حق توجهی نکرده است. از طرف دیگر، از سوی زیان‌داده ناشی از خسارت مشترک، کالا و خدمتی به کشتی ارائه نشده و خسارت مستقیمی نیز از جانب کشتی به وی وارد

نگردیده است؛ لذا با توجه به تعریف حق ممتاز دریایی، طلب وی نمی‌تواند واجد حق ممتاز دریایی قلمداد شود.

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 می‌کند و منطق و انصاف، تأییدکننده برتری حقوق خدمه و نجات‌دهنده کشتی بر سایرین است. البته، زمانی که خدمه در ایجاد طلب خسارت ناشی از کشتی که دارای حق ممتاز است، نقش داشته باشند، حق ممتاز آنها زیر سؤال می‌رود. بهتر است در مقررات تصریح شود که آیا حق ممتاز دستمزد خدمه تحت تأثیر تقصیر یا تخلف ایشان قرار می‌گیرد یا خیر.

اختیار وثیقه نهادن کشتی و محموله از سوی فرمانده ضمن سفر دریایی در مواقع ضروری، مطابق با ماده ۸۹ قانون دریایی ۱۳۴۳ ایران، در گذشته ابزارهای تأمین مالی بوده که اکنون منسوخ شده است؛ اما حق ممتاز دریایی برای تأمین‌کنندگان مایحتاج کشتی طبق بند ۵ ماده ۲۹ همان قانون، همچنان مورد نیاز و منطبق با مقتضیات کشتی‌رانی تجاری است. برای اینکه قرارداد تأمین ملزومات بتواند منشأ ایجاد حق ممتاز گردد، باید وجود سه شرط ثابت شود: ۱- کالاهای یا خدمات ارائه‌شده ضروری هستند. ۲- اینکه مدعی، کسی است که وسایل موردنیاز کشتی را فراهم کرده است. ۳- اینکه وسایل موردنیاز به دستور مالک یا شخصی که از طرف مالک مجاز بوده، 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 تأمین‌کننده بداند که فرمانده مجاز به انعقاد قرارداد تأمین ملزومات کشتی نبوده است، مطالبات آنها از حقوق ممتاز برخوردار نخواهد شد. با توجه به اینکه عقد رهن از عقود تبعی و نیازمند وجود بدهی است، این سؤال مطرح می‌شود که آیا هر بدهی می‌تواند با عقد رهن دریایی تضمین گردد؛ حتی اگر أخذ وام جهت درمان بیماری یا برگزاری مراسم عروسی یا خرید منزل باشد؟ در این صورت تفاوت رهن دریایی به‌عنوان یک عقد تجاری و رهن مدنی در چیست؟ آیا

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)»، علوم و فنون دریایی، (۱۴۰۳)، ۲۰۹۶۴۴.

۴۰. محسن ایزانلو و یاسر سهرابی، «نمایندگی ظاهری فرمانده کشتی»، مطالعات حقوق خصوصی، ش ۴ (۱۴۰۰)، ص ۶۳۸.

صرف کشتی بودن مال موضوع رهن، برای نامیدن عقد به رهن دریایی معیاری کافی است و در نوع دین و هدف راهن از قرض تأثیری ندارد؟ اگرچه مطابق تعریف حقوق دانان، رهن دریایی در قبال أخذ وام برای 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 کشتی رانی تجاری نیز تداوم دارد، پاسخ سؤال مثبت است؛ چراکه 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 شود، دینی که برای تضمین پرداخت آن کشتی به رهن داده می شود، باید وصف دریایی داشته باشد. زمانی که مالک، کشتی را برای أخذ وام جهت پرداخت مهریه، هزینه مراسم ازدواج یا درمان بیماری یا سفر تفریحی به رهن می گذارد، رهن یادشده فاقد وصف تجاری است و مشمول قانون مدنی می شود. در این صورت، فرض کلی این است که هدف راهن از قرض، مصرف آن در فعالیت کشتی رانی به منظور شروع یا اتمام سفر دریایی بوده، رهن دریایی محسوب می شود؛ مگر اینکه خلاف آن در عقد تصریح یا اطلاع مرتهن از این موضوع اثبات شود. در جهت توسعه صنعت کشتی رانی لازم است مرتهن رهن دریایی بر مرتهن رهن مدنی برتری یابد؛ مگر اینکه در عقد رهن مدنی، راهن حق انعقاد رهن دریایی، اولویت بالاتر را از خود سلب کرده باشد یا در عقد رهن دریایی، بر اولویت رهن مدنی با تاریخ مقدم تصریح شده باشد.

با توجه به پذیرفته نشدن نظریه پیش گفته در حقوق ما و با در نظر گرفتن قاعده تسلیط، طبق ماده ۳۰ قانون مدنی و اطلاق مواد قانون دریایی ۱۳۴۳ و همچنین لایحه کشتی رانی 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؛ همان گونه که رویه عملی، حقوقی و قضایی کنونی در ایران به همین جهت حرکت می کند.

۵. الگوی روزآمد مقررات اقامه دعوا و اجرای حق

طبق مقررات موجود، اگر خوانده در ایران اقامتگاه، مال غیرمنقول و محل سکونت نداشته باشد، خواهان جهت اقامه دعوا در دادگاه ایران با چالش مواجه 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 می‌تواند با طرح دعوای مستقیم بر علیه کشتی به شرط حضور فیزیکی کشتی، آن را توقیف و حقوق خود را استیفا نماید. با توجه به عدم امکان مشابه در حقوق ایران، صاحب حق وثیقه دریایی با چالش مواجه می‌شود؛ حال آنکه کشورهای پیشرفته در صنعت دریایی همانند انگلیس و آمریکا، با آگاهی از حساسیت موضوع و با فراهم نمودن امکان طرح دعوی بر علیه مال، علاوه بر اقامه دعوی بر علیه شخص^{۴۱}، صلاحیت دادگاه‌های دریایی خود را توسعه داده‌اند. لذا سیاست کشورهای آمریکا، انگلیس، کانادا، آفریقای جنوبی و استرالیا کاملاً منطبق با اهداف تجاری و سیاسی است. سه تئوری در خصوص ماهیت دعوی بر علیه مال مطرح شده است؛ اولی نظریه رویه‌ای^{۴۲} که در بریتانیا و کانادا مقبول است، دومی نظریه شخصیت‌پردازی^{۴۳} که در آمریکا مورد پذیرش قرار گرفته است و سومی نظریه تعارض^{۴۴} که اکنون تقریباً کاربردی ندارد.

در انگلیس، اگر مالک خارجی کشتی توقیف‌شده در دادگاه حاضر شود و به‌عنوان 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 محکوم‌به فروخته می‌شود. با این حال، اگر مالک تسلیم صلاحیت قضایی شود و با سپردن وثیقه کشتی را آزاد کند، در صورتی که مبلغ تعیین‌شده از میزان وثیقه بیشتر باشد، شخصاً مسئول اجرای حکم می‌شود. اما در ایالات متحده، صرف ابلاغ اخطاریه به مالک یا حضور او در دادرسی منجر به انقلاب دعوی علیه مال به دعوی علیه شخص نمی‌شود. در نتیجه، حکم صادره صرفاً بر علیه مال توقیف‌شده قابل اجراست. دلیل این موضوع، استقلال شخصیت حقوقی کشتی از مالک در حقوق آمریکا، برخلاف حقوق انگلیس است.

41. In Personam

42. The Procedure Theory

43. The Personification Theory

44. The Conflict Theory

با اینکه در حقوق ایران نظریه شخصیت حقوقی کشتی به صراحت از سوی قانون‌گذار پذیرفته نشده، لازم است به امکان طرح دعوی بر علیه کشتی به صورت مستقیم در مقررات تصریح گردد. به این ترتیب، دادگاه دریایی می‌تواند یک کشتی را که در بنادر کشور حضور دارد، توقیف نماید؛ اگرچه مالکش در دسترس نبوده یا مجهول 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 ندهد، خواهان بدون هیچ مانعی، از جمله ایراد امر مختومه و اعتبار امر قضاوت‌شده، می‌تواند 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 است. در خصوص رابطه بین دعوای بر شیء و قواعد مربوط به انحلال در حقوق انگلیس، اگر دارندگان حقوق عینی بر کشتی، اعم از دارندگان حق ممتاز دریایی یا مرتهنان، از طریق توقیف کشتی، قبل از شروع تصفیه اجباری یا بعد از تصویب یک صلح‌نامه در انحلال اختیاری، بخواهند حق خود را اجرا کنند، می‌توانند دادرسی‌های مربوط به دعوا 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}

۱.۵. توقیف کشتی

یک قانون کارآمد و مفید در خصوص توقیف کشتی از سوی دارنده حق ممتاز و مرتهن، شامل قواعد و مقرراتی کامل و بدون ابهام است. کشتی دائماً در حال حرکت و سفر بین حوزه‌های قضایی مختلف است 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 دارنده حق ممتاز جهت توقیف کشتی مکلف به تودیع خسارت احتمالی خواهد بود 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 است.

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

در زمینه توقیف کشتی‌ها تاکنون دو کنوانسیون بین‌المللی در سال‌های ۱۹۵۲^{۴۶} و ۱۹۹۹ تدوین گردیده که اولی از سال ۱۹۵۶ و دومی از سال ۲۰۱۱ لازم‌الاجرا 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 شد یا تغییر یافت^{۴۸}. بریتانیا مفاد کنوانسیون توقیف ۱۹۹۹ را تاکنون تصویب نکرده است.

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

مالکان کشتی می‌توانند برای جبران خسارات در صورتی که طرف مقابل دارای سوء نیت باشد یا مرتکب بی‌مبالاتی و غفلت شود^{۵۱}، طلب غرامت کنند^{۵۲}. حوزه قضایی انگلیس ادعای خسارت ناشی از مسئولیت مطلق مدعی را هنگامی که توقیف نادرست بر خوانده تحمیل می‌شود، به رسمیت نمی‌شناسد. دشواری اثبات این مسئولیت در حقوق انگلیس و درخواست شواهد قطعی مبنی بر وجود سوء نیت، منطقی نیست. اثبات سوء نیت یا عمد در این شرایط بسیار سخت است^{۵۳}.

46. International Convention for the Unification of Certain rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952.

47. Administration of Justice Act

48. Nargys Hassan-Cakir, *Sister Ship Arrest and the Problem of the One Ship Company*, University of Essex], (2019), p. 19.

49. Wrongful Arrest

50. Aleka Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law (Vol. 1): Jurisdiction and Risks*, CRC Press, (2013), p. 132.

51. Crassa Negligentia

52. Nigel Meeson, & John A. Kimbell, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, (2017), p. 154.

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

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 مالکان کشتی‌ها و مستأجران کشتی‌های تجهیز نشده در اجاره، خواهان را ملزم نماید تا برای هر ضرر و زیان احتمالی یا هر موردی که خواهان ممکن است مسئول شناخته شود، تضمینی با شرایط مورد نظر دادگاه ارائه کند. حکم این ماده به صورت مطلق آمده است و استثنایی در خصوص رهن و حقوق ممتاز دریایی در آن دیده نمی‌شود. اما بر اساس اصول حقوقی باید قائل بر عدم شمول این حکم بر وثائق عینی از جمله رهن و حقوق ممتاز بود. در واقع اصلی‌ترین تفاوت حق ممتاز و رهن با سایر دعاوی، افزون بر حق تعقیب و تقدم، همین مورد است.

قانون دریایی ۱۳۴۳ و لایحه کشتی‌رانی تجاری، هر دو در این مورد سکوت کرده‌اند. مشخص نیست که طلبکار دارای حق ممتاز، به همراه درخواست توقیف کشتی چه مدارکی را باید ارائه نماید. آیا صرف قرارداد استخدام منشأ دستمزد یا صورت جلسه سانه دریایی منشأ خسارت کفایت می‌کند؟ در وهله اول، پیش‌بینی حق وثیقه بر کشتی به حکم قانون به محض ایجاد طلب و در نظر گرفتن مرور زمان یک‌ساله برای آن، این احتمال را تقویت می‌کند. از طرفی حتی یک روز تأخیر و وقفه در فعالیت تجاری کشتی به عنوان وسیله متحرک و پویا، به معنای ایراد خسارت‌های سنگین است. از طرف دیگر نباید فراموش کرد که فرایند رسیدگی دادگاه تا صدور حکم و همچنین توقیف فیزیکی کشتی، زمان‌بر است و ممکن است در این فاصله مرور زمان یک‌ساله حق ممتاز منقضی گردد. لذا لازم است به موجب قانون برای رسیدگی به دعاوی موجد حق ممتاز، رسیدگی خارج از نوبت تجویز شود. در صورت عدم ارائه رأی دادگاه مبنی بر احراز طلب دارای حق ممتاز، درخواست‌کننده توقیف، ابتدا باید تأمینی مناسب جهت خسارت احتمالی توقیف کشتی تودیع نماید که در این صورت سؤال پیش می‌آید 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 یک‌ساله، همین مزیت را هم خدشه‌دار می‌کند. به هر حال، اگر سکوت قانون‌گذار همچنان ادامه داشته باشد، ظاهراً نمی‌توان حکم دیگری برای این موضوع متصور شد.

در ماده ۲۸ لایحه تشکیل دادگاه دریایی ایران آمده که خواهان ملزم است برای جبران خسارتی که امکان دارد از اجرای قرار تأمین خواسته یا دستور موقت به خوانده وارد شود، تضمینی اعم از وجه نقد یا ضمانت‌نامه بانکی تسلیم کند. تعیین مبلغ تضمین با دادگاه دریایی است و تا زمان ارائه تضمین، دادگاه از صدور قرار تأمین خواسته یا دستور موقت خودداری خواهد کرد. برابر تبصره ذیل این ماده، موارد خاص که طبق قانون یا حسب شرایط به تشخیص دادگاه، توقیف کشتی بدون الزام به ارائه تضمین مجاز یا ضروری است، از قبیل آنکه درخواست توقیف به منظور اجرای حق ممتاز دریایی خدمه کشتی به عمل آمده باشد، از حکم این ماده مستثنی 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 می‌رسد این است که چون قانون‌گذار از این موضوع آگاه بوده که احتمال اینکه خدمه قادر به سپردن تأمین مناسب جهت توقیف کشتی باشند، نزدیک به صفر است و حمایت از کارگر در مقابل کارفرما چنین ایجاب می‌کند، به طور صریح خدمه را از سپردن تأمین، زمانی که حق ممتاز دریایی اعمال می‌شود، معاف نموده است. اما مگر همین منطق و دلیل در مورد حق ممتاز خسارت‌دیدگان ناشی از کشتی و نجات‌دهندگان صدق نمی‌کند؟! چنانچه قانون‌گذار طلب‌های مشمول حق ممتاز دریایی را به موارد ضروری کاهش دهد و برای اجرای موارد باقی‌مانده، در صورت پیوست مدارک مشخص (مانند قرارداد استخدام، اقرارنامه مالک یا فرمانده، صورت‌جلسه سانحه کشتی‌رانی و ورود خسارت و نظریه کارشناس)، با شرایط پیش‌بینی شده در قانون (مانند رسمی بودن سند، تأیید مقامات بندری)، خواهان را از تودیع خسارت احتمالی معاف نماید، به راهکار مناسب‌تری برای اعمال حق ممتاز دریایی دست خواهد یافت.

از طرفی مناسب است امکان توقیف بخشی از کشتی (مانند قایق نجات یا هر بخش دیگری) که قابلیت جداسازی از کشتی را داشته باشد و آزادی مابقی، در مقررات مجاز شناخته شود؛ چراکه طلبکار دارای حق وثیقه بر کلیه اجزای کشتی است و از طرفی بدهکار نیز بیشتر از بدهی‌اش نباید پرداخت کند.

اگر تجهیزات و قطعات به کاررفته در کشتی موضوع عقد اجاره به شرط تملیک باشد، در اینکه مرتهن حق دارد آنها را جزء رهن محسوب نماید یا خیر اختلاف نظر وجود دارد. سؤال دیگری که

مطرح می‌شود این است که آیا مرتهن می‌تواند نسبت به پرداخت اقساط باقی‌مانده مطابق با قرارداد اجاره به شرط تملیک، اقدام نماید و وجوه پرداختی را به بدهی راهن اضافه کند؟ 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 می‌رسد مرتهن به اجازه راهن یا دادگاه نیاز داشته باشد. در صورت ورشکستگی راهن و عدم اصلاح مقررات موجود مبنی بر عدم تأثیر ورشکستگی در ادامه روند رسیدگی دادگاه دریایی، تصمیم‌گیری در این مورد با مدیر تصفیه خواهد بود.

در خصوص رهن کشتی در حال ساخت، مصالح و تجهیزاتی که برای ساخت کشتی در محوطه ساخت قرار داده شده‌اند، جزئی از رهن بوده، قابل توقیف هستند. حکم یادشده در ماده ۸۲ لایحه کشتی‌رانی، اینکه «تجهیزات و مصالح دیگری که مشخصاً به منظور استفاده برای ساخت کشتی موردنظر در محوطه ساخت قرار دارند نیز داخل در رهن محسوب می‌شوند»، جدید و فاقد سابقه در قانون دریایی ۱۳۴۳ است. بنابراین، طلبکاران سازنده نمی‌توانند طلب خود را از طریق توقیف و فروش تجهیزات و مصالحی که به منظور استفاده در ساختمان کشتی در محوطه ساخت قرار دارند، استیفا نمایند. به نظر می‌رسد که سازنده نیز نمی‌تواند بدون موافقت مرتهن آنها را تعویض کند.

۲.۵. کشتی خواهر^{۵۴}

به موجب کنوانسیون‌های توقیف کشتی، تنها یک کشتی ممکن است توقیف گردد که احتمال دارد یا خود کشتی متخلف باشد یا هر کشتی دیگری که متعلق به همان مالک است. مطابق قواعد حقوق نوشته، تمام کشتی‌های متعلق به فرد بدهکار می‌توانند به عنوان تضمین هر نوع بدهی وی توقیف شوند. در حقوق کامن‌لا، برخلاف حقوق نوشته، یک کشتی را می‌توان فقط در خصوص ادعای دریایی توقیف کرد و فقط آن کشتی را می‌توان توقیف نمود که ادعا مربوط به آن است. کنوانسیون توقیف کشتی^{۵۵} ۱۹۵۲، با پیش‌بینی و جواز توقیف کشتی خواهر به عنوان

54. Sister Ship

55. International Convention for the Unification of Certain rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952

جایگزین توقیف کشتی متخلف، بین حقوق کامن‌لا و حقوق نوشته سازش ایجاد نمود. کشتی خواهر به کشتی‌ای اطلاق می‌گردد که هرچند دعوی مطرح‌شده ارتباطی به آن ندارد، اما این کشتی به کشتی متخلف از طریق شخص مسئول پیوند می‌خورد؛ لذا علی‌رغم اینکه از سوی طلبکار، به کشتی خواهر خدمت یا کالایی ارائه نشده و یا این کشتی منشأ 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، در مورد یک کشتی خواهر قابل اجرا شود. برای 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 به‌دست می‌آورد و پس از تمام حق ممتازهای دریایی علیه کشتی خواهر قرار می‌گیرد.^{۵۶} در حقوق ایران قاعده مشابه انگلیس و امریکا وجود ندارد و همه کشتی‌های مالک، اعم از کشتی متخلف که دعوا در مورد آن اقامه شده است و غیر آن، در قبال هرگونه بدهی، اعم از دریایی و غیردریایی قابلیت توقیف دارند؛ چراکه در قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی، کشتی مستثنی نشده و در قانون دریایی ایران نیز به منشأ دریایی بدهی تصریح نشده است.

البته مالکان نیز در مقابل با تشکیل شرکت‌های تک‌کشتی، 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 تک‌کشتی 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 اطلاق می‌شود که مالک قانونی یا ثبت‌شده کشتی نیست، اما پشت آن مالک قانونی ایستاده است 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

56. Stanley O. Okoli, *op. cit.*, p. 53.

57. The Beneficial Ownership

58. The International Maritime Organization (IMO)

ذی‌نفع مرتبط است با 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 کردن 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 باید محرز و بلا معارض 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، ماده ۴۲۶ قانون تجارت و ماده ۲۱ قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی، در این زمینه تقریباً مفید فایده نبوده، کاربردی ندارد؛ چراکه 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 است.

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} طبق نظریه استفاده ابزاری، ارتباط میان دو شخصیت حقوقی با اعمال معیار کنترل محرز می‌شود.^{۶۱} به عبارت دیگر، شخصی که از کشتی بهره‌برداری مالکانه می‌کند، ولی کشتی به نام وی ثبت نیست، مالک فرض می‌شود؛ در صورتی که ثابت شود مالک اسمی کشتی صرفاً یک نقاب است. زمانی که کلیه درآمدها و هزینه‌های کشتی به حساب بهره‌بردار ذی‌نفع باشد، مشخص می‌شود که ثبت کشتی به نام دیگری یک اقدام صوری بوده، به قصد تقلب صورت گرفته است. انصاف و عدالت، مقتضی آن است که بتوان کشتی را توقیف نمود، اما با منع قانونی

59. 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، ش ۳ (۱۳۹۶)، ص ۵۴.

۶۱. شیرین ملک‌محمدی و ربیعا اسکینی، «مبانی نظری مسئولیت شرکت‌های مادر در موارد ورشکستگی شرکت‌های تابعه (مطالعه تطبیقی با قانون نمونه آنستیرال)»، مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، ش ۳ (۱۴۰۲)، ص ۴۴.

مواجه هستیم؛ لذا لازم است که قانون‌گذار، 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 به‌صراحت موضع‌گیری قانونی نماید.

۳.۵. قانون حاکم بر رتبه‌بندی

در نظام حقوقی انگلیس اولویت و رتبه‌بندی حقوق ممتاز دریایی - اعم از ملی و خارجی - صرفاً طبق حقوق انگلیس (کشور دادگاه) تعیین می‌شود و قانون پرچم کشتی مداخله‌ای در این موضوع ندارد. همچنین وجود یا نبود حق ممتاز دریایی براساس قانون کشور مقر دادگاه سنجیده می‌شود. به‌عبارتی هم از نظر ماهیت ادعا و هم از نظر اولویت‌بندی، یک امر رویه‌ای مربوط به آیین دادرسی و بنابراین تابع قانون کشور مقر دادگاه^{۶۲} است؛ لذا هیچ سیستم حقوق خارجی را نمی‌توان 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 می‌شود.

امریکایی‌ها و کانادایی‌ها حق ممتاز دریایی خارجی را به رسمیت می‌شناسند. در ایالات متحده، جایی که قانون یک حوزه خارجی به‌عنوان قانون مناسب شناخته می‌شود (به این دلیل که به‌صراحت در قرارداد اعلام شده است یا به دلیل عامل ارتباطی پرونده را به حوزه قضایی دیگر مرتبط می‌کند)، ادعاهای دریایی خارجی رسمیت می‌یابند؛ حتی در مواردی که حقوقی که به آنها اعطا می‌شود از نظر ماهیت با حقوقی که از ادعای دریایی معادل تحت قانون امریکا ناشی می‌شود، متفاوت باشد. اما رتبه‌بندی ادعاهای خارجی در توزیع وجوه فروش قضایی کشتی، بر اساس نظام اولویت‌بندی امریکا انجام می‌گیرد^{۶۳}.

از آنجا که مقررات مربوط به اجرای احکام، از جمله قوانین شکلی محسوب می‌شوند، مناسب است که دادگاه ایرانی در زمینه رتبه‌بندی حقوق دریایی، قانون ایران را ملاک قرار دهد و این ضابطه در خصوص کشتی به‌صراحت 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 پیش‌گفته بر

62. lex fori

63. William Tetley, *op. cit.*, p. 457.

طلب مقدم، و نهایتاً طلب ممتاز بر طلب عادی تقدم خواهد یافت. در آخرین مرحله نیز طلب مؤخر قرار می‌گیرد.^{۶۴}

در خصوص 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، لازم است قانون‌گذار 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 می‌شود و باید بر اساس قانون کشوری که اصل طلب دریایی در آنجا محقق می‌شود، در مورد آن اتخاذ تصمیم نمود. حق ممتاز دریایی، حق وثیقه‌ای است که به حکم قانون ایجاد می‌شود. اینکه آیا طلبکار علاوه بر طلبش، دارای این امتیاز قانونی نیز می‌شود یا خیر، باید قانون محل ایجاد طلب آن را مشخص نماید. اگر اعتقاد بر این باشد که دادگاه باید قانون ملی خود را ملاک قرار دهد، به این برداشت منتج می‌شود که همواره سرنوشت حق ممتاز بستگی به این خواهد داشت که کشتی در کدام کشور توقیف شود و ثبات و اطمینان در حقوق طرفین از بین می‌رود. لذا در خصوص طلب‌های قراردادی براساس ماده ۹۶۸ قانون مدنی، قانون محل انعقاد بر شرایط تحقق حق ممتاز حاکم است. در مورد طلب‌های غیرقراردادی 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 نمی‌زند. زمانی که کشتی در دریای آزاد قرار دارد، قانون کشور صاحب پرچم نیز مناسب‌ترین گزینه به نظر می‌رسد.

نتیجه

با توجه به عدم صراحت قوانین ایران مبنی بر پذیرش نظریه شخصیت حقوقی و اطلاق مواد قانون دریایی و نیز لایحه کشتی‌رانی تجاری، مالک کشتی با هر هدف دریایی یا غیردریایی که کشتی را در رهن قرار دهد، رهن دریایی محسوب می‌شود و عقود متعدد رهن نسبت به کشتی صرفاً بر اساس تاریخ انعقاد آنها رتبه‌بندی می‌شوند و نوع دین اهمیتی ندارد؛ اما ضرورت‌ها و

۶۴. محسن ایزاتلو و عباس میرشکاری، «طلب ممتاز»، دیدگاه‌های حقوق قضایی، ش ۶۰ (۱۳۹۱)، ص ۵۷.

ویژگی‌های تجارت دریایی مقتضی آن است که رهنی مشمول احکام رهن دریایی قرار گیرد که در راستای تأمین مالی فعالیت کشتی‌رانی تجاری و تضمین دین دریایی محقق شده باشد.

عملیات نجات برای حفظ و بقای کشتی انجام می‌شود و دریانوردان با خدمت در کشتی، فعالیت و حرکت کشتی را محقق می‌نمایند. از طرفی ایراد خسارت به وسیله کشتی، کشتی‌رانی ایمن را به مخاطره می‌اندازد و لذا شناسایی حق ممتاز برای طلب‌های ناشی از هزینه نجات، دستمزد خدمه و خسارت، دارای اهداف کاربردی و مفیدی است. از طرف دیگر، ابقای حق ممتاز در مورد خسارت مشترک در لایحه کشتی‌رانی تجاری که می‌تواند به توقیف کشتی از بدو پیدایش طلب منجر گردد، با توجه به پیچیده و طولانی بودن فرایند تعیین میزان سهم کشتی از خسارت مشترک، فاقد توجیه منطقی است.

قانون دریایی ۱۳۴۳ و لایحه کشتی‌رانی تجاری، هر دو در خصوص لزوم یا عدم لزوم تودیع خسارت احتمالی از سوی دارنده حق ممتاز دریایی سکوت کرده‌اند. چنانچه نگرانی از ایجاد وقفه‌های بی‌مورد در حرکت کشتی، منشأ این سکوت باشد، بهتر است با کاهش موارد شناسایی حق ممتاز و معافیت ذی‌حقان باقی‌مانده از تودیع وثیقه جهت خسارت احتمالی در صورت ارائه مدارک و دلایل لازم، 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 صریح شخصیت حقوقی کشتی، اقامه دعا 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، همسو با رویه عملی سایر کشورهای پیشرو در حمل‌ونقل دریایی توصیه می‌شود. همچنین الحاق کشور ایران به کنوانسیون توقیف کشتی‌ها ۱۹۹۹ و محدود نمودن امکان توقیف کشتی به دعاوی دریایی برای حمایت بیشتر از دارندگان حق ممتاز و مرتهنان، پیشنهاد می‌گردد.

منابع و مأخذ

الف) منابع فارسی

– کتاب‌ها

۱. پاسبان، محمدرضا (۱۴۰۲). *حقوق شرکت‌های تجاری*. تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها، پژوهشکده تحقیق و توسعه علوم انسانی.
۲. ذوالقدر، محمدجواد (۱۴۰۳). *امکان‌سنجی/اعطای شخصیت حقوقی به هوش مصنوعی*. تهران: انتشارات دادگستری کل استان تهران.
۳. صفار، محمدجواد (۱۳۹۰). *شخصیت حقوقی*. تهران: انتشارات بهنامی.
۴. ملک‌زاده، فهیمه (۱۳۹۱). *فرهنگ حقوق تجارت*. تهران: مؤسسه انتشارات دادگستر.

– مقاله‌ها

۵. ابوعطا، محمد (۱۳۸۹). حق ممتاز دریایی؛ طلب یا وثیقه طلب. *حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، ۴۰(۳)، ۱-۱۶.
۶. ایزانلو، محسن و میرشکاری، عباس (۱۳۹۱). طلب ممتاز. *دیدگاه‌های حقوق قضایی*، ۱۷(۶۰)، ۳۷-۶۸.
۷. ایزانلو، محسن و سهرابی، یاسر (۱۴۰۰). نمایندگی ظاهری فرمانده کشتی. *مطالعات حقوق خصوصی*، ۵۱(۴)، ۶۲۷-۶۴۸. Doi: 10.22059/JLQ.2022.326416.1007563
۸. پادیر، آرزو و رضائی، علی (۱۴۰۳). قرارداد تأمین مایحتاج برای کشتی و تراحم آن با رهن دریایی (مطالعه تطبیقی در حقوق آمریکا، انگلیس و ایران). *علوم و فنون دریایی*. Doi: 10.22113/jmst.2024.481943.2613, e209644
۹. رضائی، علی (۱۳۹۳). مبانی مسئولیت شرکت مادر در قبال شرکت تابع (مطالعه تطبیقی در نظام حقوقی انگلیس و ایران). *پژوهش‌های حقوق تطبیقی*، ۲۱(۳)، ۳۷-۷۳. Doi: 20.1001.1.22516751.1396.21.3.2.3
۱۰. رودیجانی، محمدمجتبی؛ عسگری، حکمت‌الله و انصافی آذر، بهنام (۱۴۰۲). مطالعه تطبیقی حق

- حبس تصرف. *مجله حقوقی دادگستری*، ۸۷ (۱۳۴)، ۲۶۱-۲۸۸
 Doi:10.22106/jlj.2023.2009062.5399
۱۱. صادقی تفتی، زهره و محمدی، عباس (۱۳۹۵). ماهیت حقوقی رهن دریایی. *حقوق تطبیقی*، ۱۱۲ (۱)، ۹۳-۱۱۴.
۱۲. طباطبایی حصار، نسرين و صفی‌زاده، سروش (۱۴۰۲). مطالعه تطبیقی «نظام‌های ثبت کشتی» در پرتو کارکردهای حقوقی آن. *مطالعات حقوق تطبیقی معاصر*، ۱۴ (۳۰)، ۲۱۵-۲۴۳
 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. *حقوقی دادگستری*، ۸۴ (۱۱۱)، ۱۹۳-۲۱۶.
 Doi:10.22106/jlj.2020.116652.2996
۱۵. ملک محمدی، شیرین و اسکینی، ربیعا (۱۴۰۲). مبانی نظری مسئولیت شرکت‌های مادر در موارد ورشکستگی شرکت‌های 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؛ خانجانی معاف، مینا و محمدی، نسترن (۱۳۹۷). مطالبات ممتاز در حقوق دریایی و روش حل تداخل آن‌ها. *علوم و فناوری دریایی*، ۲۲ (۸۵)، ۱۲-۲۳.
۱۷. نجفی اسفاد، مرتضی و شعبانی کندسری، هادی (۱۳۹۴). تحلیل فقهی حقوقی قواعد و مقررات مربوط به رهن دریایی ایران. *مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز*، ۷ (۳)، ۱۶۷-۱۹۴
- پایان نامه
۱۸. حقانی، ندا (۱۳۹۲). *رهن دریایی*. شیراز: پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه شیراز.

ب) منابع انگلیسی

- Books

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

20. Mandaraka-Sheppard, Aleka (2013). *Modern Maritime Law*. (Vol. 1): Jurisdiction and Risks, CRC Press.
21. Meeson, Nigel & Kimbell, John A. (2017). *Admiralty Jurisdiction and Practice*. 5th Edition, Informa Law from Routledge.
22. Schoenbaum, Thomas J. (2018). *Admiralty and Maritime Law*. West Academic Publishing.

- Articles

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*, 28(1), 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), 595-640.

- Thesis

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.