

حق ممتاز دریایی؛ طلب یا وثیقه طلب

محمد ابو عطا*

استادیار گروه حقوق دانشکده علوم انسانی دانشگاه سمنان

(تاریخ دریافت: ۱۳۸۷/۳/۱۲ - تاریخ تصویب: ۱۳۸۷/۶/۲۳)

چکیده:

بخش عمده از مطالبات دریایی، مشمول حمایت قانونی ویژه هستند که از زمان ایجاد طلب و با استقرار تبعی حق ممتاز دریایی به نفع طلبکار، محقق می شود. مقررات حقوق ممتاز، ریشه در قوانین و عرف های قدیمی دارد که تدریجاً، وارد قوانین ملی شده و به منظور رفع اختلافات این مقررات، چند معاهده بین المللی به منظور یکنواخت سازی قواعد حقوق ممتاز به تصویب رسیده است. حق ممتاز به منظور تضمین استیفای طلب، برای طلبکار، حق تقدم و تعقیب ایجاد می کند. بنابراین از مصادیق حق عینی تبعی (وثیقه عینی) است. در این مقاله، ضمن بررسی دقیق مفهوم و ماهیت حق ممتاز دریایی، دیدگاه قانون دریایی ایران که در برخی از مواد آن، میان مفهوم و ماهیت «طلب دریایی» و «حق ممتاز دریایی» اختلاط شده است، مورد نقد قرار می گیرد.

واژگان کلیدی:

حق ممتاز، حق ممتاز دریایی، طلب، مطالبات ممتاز، وثیقه، حق عینی.

مقدمه

اصطلاح «حقوق ممتاز» در مواد ۲۹ تا ۴۱ (فصل دوم) قانون دریایی ایران، به عنوان معادل فارسی واژه (Liens) که در قلمرو حقوق کشتیرانی بسیار شایع است، به کار رفته است. مقررات این مبحث حقوق دریایی که همانند بیشتر بخش‌های آن، غالباً ریشه در عرف‌ها و بعضاً قوانین قدیمی دارد، حاصل اندیشه لزوم حمایت از طلبکار و تضمین وصول مطالبات عمده ناشی از فعالیت کشتیرانی و تجارت از طریق دریا است. به موجب این مقررات، در مورد پاره‌ای از این حقوق دینی که جنبه قراردادی داشتند مانند بدهی ناشی از تحصیل وام برای ساخت یا خرید کشتی، هزینه تعمیر کشتی، بهای ملزومات و تدارکات ضروری برای سفر دریایی، همچنین کرایه حمل بار، همزمان با تحقق دین و متقابلاً طلب، حق ممتاز، به عنوان یک حق تضمینی خاص بر مال معینی از اموال مدیون، استقرار می‌یافت. تدریجاً این حق، از مطالبات قراردادی فراتر رفت و طلب‌های غیر قراردادی یا ناشی از حوادث دریایی زیان بار مثل خسارت ناشی از تصادم کشتی‌ها را نیز در بر گرفت. همراه با تحولات سریع صنعت کشتیرانی و افزایش مستمر مصادیق مطالبات موضوع حقوق ممتاز، مقررات مزبور به مرور زمان، از قالب قانونی و عرفی ابتدایی، خارج شده و با تفاوت‌هایی، به قوانین ملی غالب دول راه یافت. اما به دلیل تبعات ناخوشایند ناشی از اختلافات قوانین ملی بویژه در فرضی که دعاوی و اختلافات در حوزه حقوق بین‌المللی خصوصی (تعارض قوانین) روی می‌داد، اقداماتی در عرصه فراملی برای یکنواخت سازی قواعد مربوط به حقوق ممتاز دریایی برداشته شد و طی سال‌های ۱۹۲۶، ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳، سه معاهده بین‌المللی با موضوع یکنواخت سازی مقررات مربوط به حقوق ممتاز (و رهن) از تصویب گذشت. بر اساس مفاد این سه معاهده و قوانین دولتی‌هایی که آنها را تصویب کرده یا به آنها ملحق شده‌اند، مطالبات دریایی مشخص، مشمول حمایت و پوشش تأمینی حقوق ممتاز دریایی هستند و این امر از طریق شناسایی دو امتیاز برجسته و مهم برای حقوق ممتاز محقق می‌شود. به محض تحقق طلب، طلبکار، نسبت به مالی معین از اموال مدیون (غالباً کشتی عامل خسارت یا دریافت کننده خدمات و ملزومات دریانوردی)، حق تقدم می‌یابد. بدین معنی که هنگام وصول طلب، بر دیگر طلبکاران اولویت دارد و از حاصل فروش مال، نخست او بهره می‌برد. دیگر اینکه محل وصول طلب، همیشه محفوظ می‌ماند و طلبکار می‌تواند بدون تأثر از تصرف یا انتقال مال، آن را در دست هرکس بیابد، برای اعمال حق

ممتاز خود توقیف کند (حق تعقیب). بنابراین، حق ممتاز از مصادیق حق عینی تبعی یا وثائق عینی طلب محسوب می‌شود.

دولت ایران در سال ۱۳۴۵، معاهده بین‌المللی ۱۹۲۶ را تصویب کرد، اگرچه پیشتر از آن یعنی در سال ۱۳۴۳، به تصویب قانون دریایی اقدام کرده بود که مقررات فصل دوم آن در مورد حقوق ممتاز، با اقتباس از معاهده مزبور و مقررات وقت فرانسه وضع شده است. متنها در مقام تدوین احکام مربوط، قانون‌گذار به نحوی اقدام به نگارش برخی از مواد کرده است که مبین همسانی مفهوم و ماهیت «طلب دریایی» و «حق ممتاز دریایی» است و در همین راستا، بعضاً واژگانی از قبیل «طلب» یا «مطالبات ممتاز» بجای «حق ممتاز» و بعنوان جایگزین آن استعمال شده‌اند. در این مقاله، ضمن مطالعه تطبیقی مفهوم و ماهیت حق ممتاز دریایی، رویکرد قانون دریایی ایران در این باره، مورد نقد و بررسی قرار می‌گیرد.

۱- واژه شناسی

مطالعه دقیق مفهوم حق ممتاز دریایی، مستلزم آشنایی مقدماتی با چند واژه است که در مقررات بین‌المللی و ملی مربوط به این مبحث حقوق دریایی، بسیار مورد استفاده قرار می‌گیرد. در قانون دریایی ایران، واژه «حق ممتاز» مشخصاً در فصل دوم (مواد ۲۹ تا ۴۱) و برخی دیگر از احکام قانون بکار برده شده است. البته در پاره‌ای از مواد، قانون‌گذار، از ترکیب‌های دیگری مانند «مطالبات ممتاز» و «حق امتیاز» نیز استفاده کرده است که در جای خود در مورد تطابق یا عدم انطباق آنها بر یکدیگر سخن خواهیم گفت. در حقوق دریایی انگلیس و آمریکا، حقوق ممتاز دریایی، تحت عنوان (Maritime Liens) و در حقوق دریایی فرانسه، با عنوان (Privileges Maritimes) شناخته می‌شوند، گرچه یکی از نویسندگان حقوق دریایی ایران، معتقد است در حقوق دریایی فرانسه، حقوق ممتاز به (Droits Privilegies) موسوم هستند و مقنن ما در مقام تدوین فصل دوم قانون دریایی ایران، ترجمه فارسی عبارت مزبور را به کار برده است (امید، ۱۳۵۳، ص ۱۰۵). در کامن لا، (Lien) بطور کلی به معنی حقی تضمینی است که برای تامین ایفای دین، نسبت به مال یا اموال معین قابل اعمال است (<http://en.wikipedia.org/wiki/lien>). در فرانسه، واژه (Privilege) در اصل از ریشه لاتینی (Privata-Lex) به معنای «قانون خاص» (Loi Particuliere)، اخذ شده است (<http://fr.wikipedia.org/wiki/privilege>). در حقوق این کشور، (Privilege)، بطور عام، به معنای «حق تقدم طلبکار در وصول طلب خود از ثمن حاصل از فروش مال یا

اموال بدهکار» و در معنای خاص، مبین «تضمینی است که قانون به بعضی از طلبکارها به دلیل ماهیت طلب آنها اعطا کرده است». (Vocabulaire Juridique, 1996, p. 643). لازم به ذکر است که در آخرین متن قانونی مربوط در فرانسه یعنی قانون شماره ۵-۶۷ مصوب ۳ ژانویه ۱۹۶۷، عبارت (Droits Privileges) وجود ندارد. در واقع، عنوان فصل پنجم قانون، «حقوق ممتاز نسبت به کشتی‌ها» (Privileges sur les navires) است و در متن قانون، علاوه بر واژه (Privilege)، لفظ (Creances) به معنای «مطالبات» یا «حقوق دینی» و عبارت (Creances Privileges)، به مفهوم «طلب‌های دارای حقوق ممتاز»، حسب مورد برای تبیین احکام مورد نظر، استعمال شده‌اند.

۲- سابقه تاریخی و سیر تصویب مقررات بین‌المللی

همانند بسیاری از موضوعات حقوق دریایی، حق ممتاز دریایی، ریشه در عرف‌های قدیمی و برخی از قوانین نخستین دارد. در «دیژست ژوستینین» (Digest of Justinian) چند مورد از این حقوق ذکر شده است که عبارتند از «حق ممتاز ناشی از اعطای وام برای ساخت، خرید یا تجهیز کشتی» (Nauticum foenus)؛ «حق ممتاز ناشی از تعمیر کشتی یا تهیه تدارکات و ملزومات دریانوردی خدمه»، همچنین «حق ممتاز ناشی از اجرای قرارداد حمل» (Tetley, 2002, pp 473. 474). در مورد نخست، وام دهنده، تعمیر کننده و تامین کننده ملزومات کشتیرانی، برای وصول طلب خود، نسبت به کشتی، حق ممتاز داشت و در مورد اخیر، مالک کشتی، برای وصول کرایه، نسبت به کالاهای حمل شده، از حق ممتاز برخوردار بود. در «قواعد الرن» (Roles of Oleron) که در شهر الرن، یکی از مراکز مهم تجاری فرانسه در قرن دوازدهم میلادی، اجرا می‌شد، علاوه بر حق ممتاز ناشی از اعطای وام برای ساخت، خرید یا تجهیز کشتی (ماده ۱)، حق ممتاز ناشی از نجات کالاها نیز در ماده ۴ مقرر شده بود. در عرف دریایی «الرِن» هم شکلی ابتدایی از حقوق ممتاز وجود داشت؛ هنگامی که یکی از مالکین کشتی، سهم شریک دیگر از هزینه‌ها را می‌پرداخت، نسبت به کشتی، حق ممتاز می‌یافت (op. cit, p474).

از گذشته‌های دور، کامن لا نقشی قابل توجه در گسترش و تحول حقوق دریایی از جمله قواعد حقوق ممتاز دریایی داشته است. برای مثال، در قلمرو حقوق مدنی، حقوق ممتاز، صرفاً بر اساس روابط قراردادی ایجاد می‌شد (مثال‌های بالا) اما کامن لا، این گستره محدود را به حقوق ممتاز ناشی از حوادث زیانبار دریایی توسعه داد (op. cit, p 475). در فرانسه، نخستین مقررات مدون حقوق ممتاز دریایی، در قانون تجارت مصوب ۱۸۰۷ پیش بینی شده بود اما به

دلیل شمول بسیار محدود احکام آن، اجرای قانون، در عمل، با مشکلاتی جدی مواجه بود (امید، ۱۳۵۳، ص ۱۰۹). در مقابل، در انگلیس، اساساً قانونی که به تبیین حقوق ممتاز دریایی پرداخته باشد، هیچ گاه تصویب نشده و موارد معدود حقوق ممتاز، در آرای صادره از دادگاه دریایی (Admiralty Court) و سوابق قضایی مربوط، جستجو می‌شده است. علاوه بر اینکه این دو رویکرد، بویژه وضعیت و موضع حقوق فرانسه، در حقوق سایر کشورها مشهود بود، به دلیل تفاوت های شکلی و ماهوی قوانین ملی در این زمینه که باعث تبعات قضایی و مالی مختلف برای طرفین دعوی بویژه در فرض بروز تعارض قوانین می‌شد، تدریجاً تلاش‌هایی در عرصه فراملی انجام شده و زمینه تدوین معاهده‌ای بین‌المللی فراهم شد. این عزم، در آوریل ۱۹۲۶، با تصویب «معاهده بین‌المللی یکنواخت سازی برخی قواعد مربوط به حقوق ممتاز و رهن» در بروکسل به ثمر نشست. فرانسه، این معاهده را در سال ۱۹۳۵ تصویب کرد و در عین حال، با وضع قانون مصوب ۱۹ فوریه ۱۹۴۹، قواعد معاهده را در حقوق داخلی وارد کرد. اما دولت انگلیس با وجود اصرار زیاد بر لزوم یکسان سازی بین‌المللی مقررات حقوق ممتاز دریایی، معاهده ۱۹۲۶ را تصویب نکرد بلکه مقدمات تدوین معاهده بین‌المللی دیگر را فراهم کرد که نهایتاً در ۲۷ می ۱۹۶۷، «معاهده بین‌المللی یکسان سازی برخی قواعد مربوط به حقوق ممتاز و رهن» در بروکسل از تصویب گذشت. این معاهده که به دلیل نقش جدی انگلیس در تدوین آن، تا حدود زیاد، متأثر از نظام کامن‌لا است، بوسیله دولت فرانسه تصویب نشد و در اصلاح قانون مصوب ۱۹ فوریه ۱۹۴۹ از طریق قانون شماره ۵-۶۷ مصوب ۳ ژانویه ۱۹۶۷، مورد توجه قرار نگرفت. از آنجا که این معاهده به مرحله اجرا نرسید، «سازمان بین‌المللی دریایی» (IMO) و «کنفرانس ملل متحد برای توسعه تجارت» (UNCTAD) تصمیم گرفتند دو معاهده قبلی را مورد بازنگری قرار دهند. این امر، اجرایی شد و نهایتاً «معاهده بین‌المللی در مورد حقوق ممتاز دریایی و رهن» در ۶ می ۱۹۹۳، در ژنو، به تصویب رسید. جالب اینکه این معاهده نیز هنوز به مرحله اجرا نرسیده است (Rodiere et du Pontavice, 1997, pp104. 105). لازم به ذکر است، معاهده بین‌المللی ۱۹۲۶، در ۱۳۴۵/۴/۲۸، به تصویب قانون‌گذار ایران رسیده و مقررات مواد ۲۹ تا ۴۱ قانون دریایی (حقوق ممتاز) نیز با توجه به مفاد معاهده مزبور و ظاهراً مقررات وقت حقوق فرانسه، وضع شده است. ایران به معاهدات بین‌المللی ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳ ملحق نشده است.

۳- مفهوم حق ممتاز دریایی

معاهدات بین‌المللی و غالب قوانین دریایی ملی مانند قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه، قانون حقوق ممتاز دریایی آمریکا مصوب ۱۹۱۰ (با اصلاحات سال‌های

۱۹۲۰ و ۱۹۸۷) و قانون دریایی ایران، حق ممتاز دریایی را تعریف نمی‌کنند گرچه در تبیین احکام تحقق، تقدم و روش اعمال آن، حاوی مقرراتی تفصیلی هستند. در حقوق دریایی انگلیس و فرانسه، مفهوم حق ممتاز دریایی با لحاظ تعاریفی که از «حق ممتاز» (Lien - Privilege) ارائه شد تا حدی قابل استنباط است چه، حق ممتاز دریایی با وجود وجوه تمایزی که با حقوق ممتاز غیردریایی دارد، به هر حال، قسمی از حقوق ممتاز است که منحصرأ در قلمرو کشتیرانی قابل تحقق است. پس در تعریف آن مقدمتاً می‌توان گفت، 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 می‌یابد. البته در این میان، معدودی از قوانین ملی، حقوق ممتاز دریایی را تعریف کرده‌اند. قانون دریایی چین، مصوب ۷ نوامبر ۱۹۹۲، از این دسته است. به موجب ماده ۲۱ قانون: «حق ممتاز دریایی... حق مدعی است که در [دعوای] جبران خسارت علیه مالکان کشتی، مستأجران کشتی تحت اجاره لخت یا بهره برداران کشتی، نسبت به کشتی مربوط، از تقدم برخوردار باشد». همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، بر خلاف تعریف قابل استنباط از حقوق فرانسه و انگلیس که بر تضمینی بودن حق ممتاز و استقرار آن بر کشتی تأکید شده است، در تعریف قانون دریایی چین، حق ممتاز دریایی، اساساً به «حق تقدم» (Right of priority) تعریف شده است. در ادامه به منظور دقت بیشتر در مفهوم حق ممتاز دریایی و تعاریف مذکور، موضوع را با تمرکز بر مقررات بین‌المللی و ملی مطالعه خواهیم کرد.

به موجب ماده ۲ معاهده بین‌المللی ۱۹۲۶، «موارد زیر، باعث تحقق حقوق ممتاز دریایی نسبت به کشتی و کرایه حمل در سفری که طلب موجد حق ممتاز در طول آن ایجاد شده است و نسبت به ملحقات کشتی و کرایه حمل که از شروع سفر دریایی ایجاد شده است می‌شود». موارد مزبور در ذیل این ماده، در واقع مطالبات متنوعی از قبیل هزینه دادرسی، مخارج نگهداری و فروش کشتی و تقسیم ثمن میان طلبکاران، حقوق و عوارض بندری و سایر حقوق و عوارض عمومی مشابه، حق راهنمایی کشتی، مطالبات ناشی از قرارداد استخدام و کار دریانوردان، پاداش کمک و نجات کشتی، زیان‌های ناشی از تصادم کشتی‌ها و سایر سوانح کشتیرانی است که با رعایت ترتیب خاص، ضمن بندهای پنج‌گانه ماده، احصاء شده‌اند. حسب دلالت صدر ماده، مطالبات عدیده ذیل ماده ۱، حق ممتاز نیستند بلکه وجود این طلب‌های دریایی، سبب پیدایش و استقرار حق ممتاز دریایی نسبت به کشتی و کرایه حمل

است و همان‌گونه که گفته‌اند، به محض اینکه هر کدام از این طلبها ایجاد شود، حق ممتاز دریایی تبعاً و خود به خود محقق می‌شود (Hill, 1985, p107). این ثنویت از مواد ۵، ۶، ۷ و ۸ معاهده هم که در مقام بیان احکام حقوق ممتاز دریایی، عبارت «طلب‌های تضمین شده بوسیله حق ممتاز»، صراحتاً در آنها استعمال شده قابل استنباط است. جالب اینکه در معاهدات ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳ نیز همین الگوی عبارتی، برای تقریر احکام حقوق ممتاز دریایی، مورد استفاده قرار گرفته است؛ به موجب بند ۱ ماده ۴ معاهده ۱۹۶۷، «مطالبات زیر بوسیله حقوق ممتاز بر کشتی، تضمین می‌شوند...». همچنین طبق بند ۱ ماده ۴ معاهده ۱۹۹۳ «هر کدام از مطالبات زیر از مالک، مستاجر کشتی موضوع اجاره لخت، مدیر یا بهره‌بردار کشتی، بوسیله حق ممتاز بر کشتی تضمین می‌شوند...» بنابراین در تبیین مفهوم حق ممتاز دریایی باید گفت، حقی است مستقل که با تحقق مطالبات دریایی معین و به منظور تامین و تضمین پرداخت این طلبها، بر کشتی، کرایه حمل و ملحقات آنها استقرار می‌یابد تا در صورت عدم ایفای دین، طلبکار بتواند طلب خود را از محل اموال موضوع حقوق ممتاز استیفاء کند. طلبکار دارنده حق ممتاز، در وصول طلب خود، بر سایر طلبکاران حتی طلبکاران دارای رهن، مقدم می‌باشد (ماده ۳ معاهده ۱۹۲۶) و حق او از نقل و انتقال مالکیت کشتی نیز متاثر نمی‌گردد (ماده ۸ معاهده ۱۹۲۶).

این دو خصوصیت مهم حق ممتاز دریایی به ترتیب در مواد ۲۵ و ۲۶ قانون دریایی چین هم پذیرفته شده است. بنابراین، بنای قانون مزبور در تعریف حق ممتاز دریایی به «حق تقدم»، خللی به مفهوم آن وارد نمی‌کند؛ چه همان‌گونه که ماده ۲۰۹۵ قانون مدنی فرانسه نیز مقرر می‌دارد: «حق ممتاز، حقی است که ماهیت طلب به طلبکار اعطا می‌کند تا بر سایر طلبکاران، حتی طلبکاران دارای وثیقه، مقدم باشد» و حقوقدانان فرانسوی هم تأکید می‌کنند که جوهر رهن و حق ممتاز، ایجاد حق تقدم در وصول طلب از محل ارزش مال موضوع وثیقه است. (Thery, 1998, p181, n117) (bis). بعلاوه، دقت در مفاد ماده ۲۱ قانون دریایی چین، موید وصف تضمینی حق ممتاز نیز هست، چه طبق ماده مرقوم، حق ممتاز، حق تقدم در جبران خسارت و وصول طلب از محل کشتی معین عامل حادثه یا دریافت‌کننده خدمات دریایی موضوع ماده ۲۲ قانون است.

با توجه به نکاتی که در مورد مفهوم حق ممتاز دریایی گفته شد، نحوه استعمال واژگان، در برخی از مواد فصل دوم قانون دریایی ایران، قابل نقد است چه در مواردی، قانون‌گذار، واژه‌های «حق ممتاز» و «طلب» را بطور ناصواب و نابجا

استعمال کرده است. به موجب ماده ۲۹ قانون، «حقوق مشروحه ذیل نسبت به کشتی و نسبت به کرایه حمل در سفری که این حقوق طی آن ایجاد شده و نسبت به ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل (موضوع ماده ۳۵) که از شروع سفر ایجاد شده است، ممتاز تلقی می‌شود...». متعاقباً ضمن بندهای پنج گانه ماده، مطالبات دریایی موضوع حق ممتاز شمارش شده‌اند. مفاد حکم مزبور و سایر احکام این فصل، به خوبی موید آن است که مقنن در ماده ۲۹ قانون، در مقام معرفی «مطالبات» دارای حقوق ممتاز بوده اما به ناروا، واژه «حق» را که صرف‌نظر از شمول آن بر «طلب» در مفهوم وسیع کلمه (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ص ۲۲، ش ۸ به بعد) در فصل دوم قانون دریایی، مفهوم خاص دارد، بکار برده است. این وضعیت در موادی دیگر از جمله ماده ۳۲ و ۳۹ قانون نیز مشهود است. به موجب ماده ۳۲: «در صورت عدم پرداخت حقوق ممتاز، ذینفع می‌تواند بوسیله دادگاه، حقوق خود را مطالبه... نماید...». در بند «الف» ماده ۳۹ نیز چنین می‌خوانیم: «دارنده حقوق ممتاز، چنانچه ظرف یک سال در مقام استیفای حقوق ممتاز بر نیاید...»

علاوه بر آنچه گفته شد، نکته جالب توجه دیگری در این فصل به چشم می‌خورد بدین ترتیب که قانون‌گذار، بعنوان معادل و جایگزین اصطلاح «حق ممتاز»، از عبارات «مطالبات ممتاز» (ماده ۳۶)، «حق امتیاز» (بند الف ماده ۳۹) و «حق رجحان» (بند هـ ماده ۳۹) استفاده کرده است و بدین سان، به استعمال واژه‌ای که خود اقدام به وضع تعیینی آن کرده است و صرف‌نظر از مفهوم عام آن (که با مفاهیم مزبور منطبق یا نزدیک به نظر می‌رسد)، در فصل دوم قانون دریایی، دارای مفهوم کاملاً خاص است، ملتزم نمانده است. البته با اعمال دقت و به قرینه سایر مواد فصل دوم که در آنها الفاظ مربوط، بعضاً بطور صحیح و در جای درست خود استعمال شده‌اند، منظور قانون، در همه موارد، قابل فهم است، اما این‌گونه بی دقتی و آشفتگی در استخدام واژگان و اختلاط مفاهیم، از قانون‌گذار توقع نمی‌رود. در همین زمینه و برای نمونه، می‌توان به قانون دریایی کشور چین اشاره کرد که تفکیک و تمایز مفاهیم «حق ممتاز دریایی» و «طلب دریایی»، در احکام آن، بوضوح مشهود است از جمله ماده ۲۲ قانون مزبور، چنین مقرر می‌دارد: «following maritime claims, shall be entitled to maritime liens...»

۴- ماهیت حق ممتاز دریایی

با توجه به مفهوم حق ممتاز دریایی، اکنون باید دید، ماهیت چنین حقی از دیدگاه حقوقی چیست.

۴-۱- ماهیت حق ممتاز دریایی در حقوق فرانسه

در حقوق فرانسه، حق ممتاز دریایی، از مصادیق حقوق ممتاز مشمول قانون خاص (قانون مصوب ۳ ژانویه ۱۹۶۷) است (Simler et Delebecque, 2000, p603, n 693). این گروه از حقوق ممتاز، در کنار سایر حقوق ممتاز عام یا خاص (Privileges) Generaux ou Particuliers که حسب ماده ۲۱۰۰ به بعد قانون مدنی فرانسه (قانون عام)، بر اموال منقول یا غیر منقول استقرار می‌یابد، محقق می‌شوند. در حقوق این کشور، حق ممتاز در کنار رهن، جزء وثائق عینی (Surete Reelee) است (Thery, 1998, n0117, p179) و به طلبکار، نسبت به مال یا اموال معین متعلق به بدهکار، حق عینی اعطا می‌کند (Simler et Delebecque, 2000, p603, n 693). پس، از آنجا که حق عینی، متضمن «حق تعقیب» (Droit de suit) و حق تقدم (Droit de preference) برای صاحب آن است، (Mazeud et Chabas, 1983, p225, n164)، حق ممتاز نیز به عنوان یکی از مصادیق وثائق عینی، از این دو امتیاز برخوردار است. حق ممتاز مانند همه وثائق، تابع طلبی است که آن را تضمین می‌کند؛ اگر طلب ساقط شود، حق ممتاز نیز بی اثر می‌گردد و اگر طلب انتقال یابد، حق ممتاز نیز همراه با آن به انتقال گیرنده منتقل می‌شود تا در این حالت، طلب او را تضمین کند. (Simler et Delebecque, 2000, p549, n618) در این خصوص، ماده ۱۶۹۲ قانون مدنی فرانسه به عنوان قاعده کلی مقرر می‌دارد: «بیع یا انتقال طلب، شامل توابع طلب مانند ضمان، حق ممتاز و رهن [غیر مقبوض] می‌شود». منتها بر خلاف رهن غیر مقبوض که به موجب ماده ۲۱۱۶ قانون مدنی، ممکن است منشأ قانونی، قضایی یا قراردادی داشته باشد، حق ممتاز، منحصرأً مبنای قانونی دارد (op.cit, p551, n621). به عبارت دیگر، در حقوق فرانسه، مصادیق عدیده حق ممتاز، صرفاً به حکم قانون اعم از قانون عام (قانون مدنی) یا قوانین خاص محقق می‌شوند و خارج از این قالب، هیچ حق ممتازی قابل تصور نیست.

با توجه به آنچه بیان شد، طبعاً حق ممتاز دریایی نیز در گستره حقوق عینی قرار داشته و برای طلبکار نسبت به کشتی، وثیقه عینی قانونی ایجاد می‌کند. مقررات مواد ۳۱ تا ۴۲ قانون مصوب ۱۹۶۷، بخوبی موید این گفته در قلمرو حقوق دریایی است. به موجب ماده ۳۲ قانون: «مطالبات موضوع حقوق ممتاز احصاء شده در ماده قبل، بر رهن مقدم هستند...» (حق تقدم). ماده ۳۹ قانون هم در مورد «حق تعقیب» مقرر می‌دارد: «حقوق ممتاز پیش بینی شده در ماده ۳۱، در هر انتقالی، همراه کشتی هستند». حسب ماده اخیر، هر گونه انتقال و واگذاری کشتی موضوع حق ممتاز، بویژه

انتقال مالکیت آن، تاثیری بر این حق ندارد. به عبارت دیگر، صاحب حق، می‌تواند برای استیفای طلب خود از محل ثمن حاصل از فروش کشتی، اقدام قضایی به عمل آورد ولو اینکه از زمان ایجاد طلب و تبعاً تحقق حق ممتاز دریایی، کشتی یک یا چند بار، موضوع تغییر در مالکیت یا تصرف (مثل اجاره زمانی) قرار گرفته باشد. (Remond – Guilloud , 1988 , p154 , n281)

۴-۲- ماهیت حق ممتاز دریایی در حقوق آمریکا و انگلیس

در حقوق آمریکا، حقوق ممتاز را که بسیار متنوع هستند، در دو دسته کلی حقوق ممتاز قراردادی (Consensual Liens) و حقوق ممتاز غیر قراردادی (Non-Consensual Liens) قرار می‌دهند. حقوق ممتاز قراردادی، در اثر توافق میان طلبکار و بدهکار بوجود می‌آید و شامل مصادیق مختلف بویژه رهن (Mortgage) می‌شود. حقوق ممتاز غیر قراردادی، به حکم قانون یا کامن لا محقق می‌شوند و حقوق ممتاز دریایی که منحصرأً به حکم قانون ایجاد می‌شوند، یکی از اقسام آن است. (<http://wikipedia.org/wiki/lien>) پس در حقوق آمریکا، ماهیت رهن و حق ممتاز دریایی، واحد است. در حقوق دریایی انگلیس، حق ممتاز دریایی را حق ماهیتی مالی (Substantive property right) بر مال غیر می‌دانند که مالکیت مطلق مالک کشتی را محدود می‌کند. به عبارت دیگر، حق ممتاز دریایی، «حقی بر شی یا مال» (Right in rem) است که انتقال مالکیت کشتی، به آن، خدشه وارد نمی‌کند و ضمن تقدم طلب مشمول آن بر سایر مطالبات، بوسیله صاحب حق، در همه جا، قابل اعمال است. برای نمونه، در دعوی (Bold Buccleug – Harmer) علیه (Bell)، که در پی حادثه منتهی به تحقق حق ممتاز دریایی، کشتی متعلق به خواننده، به شخصی ناآگاه از حادثه فروخته شده بود، دادگاه دریایی، بر وجود حق ممتاز از زمان بروز سانحه صحه گذارده و این حق را حتی علیه خریدار با حسن نیت، قابل اجرا دانست (Chorley and Giles, 1992, pp 70-78). بدین ترتیب، با توجه به مفهوم حق ممتاز در کامن لا و توصیف اجمالی آن به شرح فوق، باید گفت، در حقوق انگلیس و آمریکا، حق ممتاز دریایی، جزء تضمین‌ها یا وثایق عینی (Encumbrance- Security) مطالبات دریایی محسوب می‌شود.

۴-۳- ماهیت حق ممتاز دریایی در حقوق ایران

ماده ۳۳ قانون دریایی ایران، ظاهراً حق ممتاز دریایی را از اقسام حقوق عینی به شمار نمی‌آورد. به موجب این ماده: «در صورتی که نسبت به کشتی، علاوه بر حقوق ممتاز، حقوق عینی هم موجود باشد، ابلاغ دادخواست به دارندگان حقوق مزبور نیز

لازم است...». بر خلاف این ماده، سایر احکام مرتبط قانون، دلالت بر عینی بودن حق ممتاز دریایی دارد. از سویی به موجب ماده ۲۰ قانون: «هرگونه قرار یا آرای لازم الاجرای صادره از دادگاه ها که در حقوق عینی کشتی تغییری دهد (به استثنای حقوق ممتاز) باید در دفتر ثبت کشتی و اسناد آن قید گردد...» و با توجه به اینکه مستثنی، اصولاً باید جزء مستثنی منه باشد، از منظر این ماده، حق ممتاز، از اقسام حق عینی محسوب می‌شود. از سوی دیگر، احکام مربوط به شناسایی قانونی حق تقدم و تعقیب برای دارنده حق ممتاز که مبین عینی بودن این حق هستند، به صراحت در مواد ۳۰ و ۳۸ قانون دریایی ذکر شده‌اند. به موجب ماده ۳۰: «حقوق ممتاز مندرج در ماده قبل، نسبت به حقوق ناشی از رهن کشتی و همچنین بر سایر حقوق ممتاز مندرج در قوانین دیگر رجحان دارد». ماده ۳۸ هم اشعار می‌دارد: «انتقال مالکیت کشتی، تاثیری در حقوق ممتاز نخواهد داشت»، همانگونه که ماده ۴۵ در خصوص ماهیت رهن بیان می‌دارد: «حق رهن از حقوق عینی است و با فروش و انتقال کشتی از بین نمی‌رود...» پس این تعارض احکام را چگونه باید پذیرفت؟ به نظر می‌رسد این مقررات، قابل جمع هستند، بدین شرح: با عنایت به مفاد مواد ۳۲ و ۳۳ قانون که به تفصیل، مقررات شکلی مربوط به روش استیفای طلب از محل فروش هرگونه مال موضوع حق ممتاز دریایی را تبیین کرده‌اند، به نظر می‌رسد قانون‌گذار، در ماده ۳۳، در مقام بیان ماهیت حق ممتاز دریایی نیست، بلکه به منظور تامین حقوق دارندگان حقوق عینی، بر لزوم ابلاغ دادخواست به آنها تاکید کرده است. متنها از آنجا که طلبکار یا خواهان، همان دارنده حق ممتاز است، قانون‌گذار، عبارت حقوق عینی را بلافاصله در کنار حقوق ممتاز برای سایر اشخاص ذینفع استعمال کرده است. بنابراین، مراد از حقوق عینی در ماده ۳۳، سایر حقوق عینی بویژه رهن کشتی است. گرچه شایسته بود این ماده، به نحوی تدوین شود که شبهه غیر عینی (دینی) بودن حق ممتاز، از اساس مطرح نشود.

باید افزود، اگرچه پاره‌ای از نویسندگان حقوق دریایی ایران، صرفاً به عینی بودن ماهیت حق ممتاز دریایی اشاره کرده‌اند (امید، ۱۳۵۳، ص ۱۴۶)، با توجه به نکاتی که تا اینجا بیان شد، باید در حقوق ایران نیز حق ممتاز دریایی را در کنار حق ناشی از رهن، جزء وثائق عینی محسوب کرد.

۵- مطالبات موضوع حق ممتاز دریایی

به موجب ماده ۲ قانون الحاق ایران به معاهده بین‌المللی ۱۹۲۶، مصوب ۱۳۴۵/۴/۲۸، «حقوق مشروحه ذیل نسبت به کشتی و نسبت به کرایه حمل در سفری که مطالبات حقوق ممتاز طی آن ایجاد شده و نسبت به ملحقات کشتی و کرایه حمل که از شروع سفر ایجاد شده است ممتاز تلقی می‌شود:

۱- هزینه‌های قانونی و مخارجی که برای حفظ منافع مشترک طلبکاران و حفاظت کشتی و فروش آن و تقسیم حاصل فروش به عمل آمده و همچنین حقوق و عوارض متعلقه به کشتی، عوارض چراغ‌های دریایی، عوارض بندری و سایر حقوق و عوارض عمومی مشابه، عوارض راهنمایی کشتی و هزینه حفاظت از آن پس از ورود به آخرین بندر.

۲- مطالبات ناشی از قرارداد استخدام فرمانده، ملوانان و سایر کارکنان کشتی.

۳- اجرت و هرگونه پرداخت مربوط به نجات و معاضدت در دریا و آن قسمت از خسارات مشترک دریایی که به عهده کشتی است.

۴- جبران خسارت ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی همچنین خسارات وارده به تاسیسات بندری و کارگاه‌های تعمیر کشتی و راه‌های آبی قابل کشتیرانی و خسارات ناشی از صدمات جسمی وارده به مسافری و کارکنان کشتی و خسارات فقدان یا آسیب دیدن کالای کشتی و اثاث مسافری.

۵- مطالبات ناشی از قراردادهای عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر وابسته، طبق اختیارات قانونی خود برای تامین احتیاجات واقعی جهت حفظ کشتی یا امکان ادامه مسافرت انجام می‌دهد خواه فرمانده مالک کشتی باشد یا نباشد و خواه طلبکار، فرمانده و یا تدارک کننده مایحتاج کشتی یا تعمیر کننده کشتی یا وام دهنده و یا پیمانکار دیگری باشد».

همان‌گونه که مشاهده می‌شود، ایراد وارد به ماده ۲۹ قانون دریایی ایران از حیث خلط مفهوم «حق ممتاز» و «طلب» موضوع آن، در ماده ۲ قانون مزبور هم وجود دارد؛ هرچند دقت در سایر مواد متن نیز مبین عدم دقت کافی در استعمال الفاظ و اختلاط مفاهیم در مقام تدوین قانون است. به هر حال با توجه به ضرورت‌های کشتیرانی، مطالبات موضوع حقوق ممتاز به شرح مزبور در ماده ۴ معاهدات ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳ دچار تحولات اساسی شده‌اند اما همچنان، چارچوب این مطالبات در حقوق ایران و فرانسه، مبتنی بر معاهده ۱۹۲۶ است.

در حقوق انگلیس، مطالبات موضوع حقوق ممتاز را باید از آرای دادگاه دریایی استخراج کرد. (Chorley and Giles, 1992, p71. n7101). این مطالبات، در پنج مورد مشخص خلاصه می‌شوند: ۱- دستمزد فرمانده و دریانوردان؛ ۲- پاداش نجات (Salvage)؛ ۳- خسارت ناشی از تصادم (Collision)؛ ۴- هزینه‌های ضروری پرداخت شده بوسیله فرمانده در طول سفر (Masters disbursements) و ۵- توثیق کشتی یا کالا برای دریافت وام (Bottomry and Respondentia) که البته دو مورد اخیر، در کشتیرانی مدرن امروزی، امکان تحقق چندانی ندارد (Jackson, 2000, n2.35).

در ادامه باید افزود، حسب ماده ۴ قانون الحاق ایران به معاهده ۱۹۲۶، «ملحقات کشتی و کرایه حمل مندرج در ماده ۲ عبارت است از: ۱- غرامت پرداختی به صاحب کشتی بابت خسارات وارده به کشتی که جبران نشده و همچنین خسارات از دست دادن کرایه حمل که به کشتی تعلق می‌گیرد.

۲- سهم کشتی بابت خسارات مشترک دریایی ناشی از زیان‌های وارده به کشتی که جبران نشده یا ناشی از خسارات از دست دادن کرایه حمل.

۳- حق الزحمه مالک کشتی بابت معاضدت یا نجات در دریا تا پایان مسافرت پس از کسر وجوهی که باید در این مورد به فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتی هستند پرداخت شود....». برای مثال در صورتی که مالک کشتی «الف» به دلیل انجام عملیات کمک و نجات دریایی کشتی «ب»، مستحق دریافت پاداش نجات باشد، اما قبل از وصول پاداش، دچار حریق شده و شرکت حرفه‌ای «ج»، اقدام به اطفای حریق و نجات کشتی «الف» نماید، شرکت نجات دهنده، طبق بند ۳ ماده ۲، نسبت به کشتی «الف» و طبق بند ۳ فوق‌الذکر، نسبت به سهم مالک کشتی «الف» از پاداش نجات کشتی «ب» که باید پرداخت شود، حق ممتاز خواهد داشت.

۶- حق ممتاز دریایی و سایر حقوق تضمینی دریایی

در حقوق دریایی انگلیس، علاوه بر حقوق ممتاز دریایی که اصطلاحاً حقوق ممتاز دریایی سنتی (Traditional maritime liens) نیز نامیده می‌شوند، حق تضمینی دیگری هم به رسمیت شناخته شده که به «حق قانونی بر شیء» (Statutory right in rem) یا «حق ممتاز قانونی» (Statutory lien) موسوم است.

از قرن نوزدهم که تحولاتی قابل توجه در عرصه تجارت و فناوری آغاز شد، مطالباتی عدیده در روند معمول کشتیرانی ایجاد شد که از پوشش حقوق ممتاز دریایی برخوردار نبود. با گذشت زمان، این عقیده پذیرفته شد که پاره‌ای از این

مطالبات، مانند هزینه یدک کشتی (Towage). شایسته حمایت بیشتر هستند. این دیدگاه، به ثمر نشست و نخستین بار، ماده ۶ قانون دادگاه دریایی انگلیس مصوب ۱۸۴۰، برای طلب ناشی از یدک کشتی و عرضه تدارکات و خدمات به کشتی‌های خارجی، حق ممتاز قانونی را پذیرفت. تدریجاً شمار مطالبات موضوع این حقوق افزایش یافت و نهایتاً به موجب قانون دادگاه عالی مصوب ۱۹۸۱، بطور کامل احصاء شد. (Chorley and Giles, 1992, p74). حق ممتاز قانونی، تفاوت‌های عمده‌ای با حق ممتاز دریایی دارد. برای مثال، این حق، نه از زمان ورود زیان یا ارائه خدمات بلکه با صدور قرار توقیف کشتی (Writ of arrest) بوسیله مرجع صالح قضایی محقق می‌شود. در مقام وصول طلب از محل فروش اجرایی (قضایی) نیز حق ممتاز قانونی، بعد از مطالبات موضوع رهن قرار می‌گیرد. در واقع، حق ممتاز قانونی، حقی غیر ماهیتی نسبت به مال غیر است که به موجب قانون، برای تامین وصول برخی مطالبات دریایی، پیش بینی شده است. لازم به ذکر است که در حقوق آمریکا، حقوق ممتاز قانونی وجود ندارد و همه مطالبات دریایی، مشمول حقوق ممتاز دریایی هستند (Tetley, 2002 pp 482-483).

حق تضمینی دیگر که در قلمرو حقوق دریایی به رسمیت شناخته شده «حق حبس» (Right of retention) یا «حق ممتاز مبتنی بر تصرف» (Possessory lien) است. در حقوق انگلیس، در مواردی خاص مانند کشتی سازی یا تعمیر کشتی، به منظور تامین وصول طلب، طلبکار از این حق بهره مند است و می‌تواند تا استیفای کامل طلب خود، از تحویل کشتی به اشخاص ذینفع امتناع کند. متصدی حمل نیز در فرضی خاص دارای چنین حقی است: در صورتی که قرار باشد کرایه در زمان تحویل کالا پرداخت شود، متصدی حمل می‌تواند تا دریافت کرایه، از تسلیم کالا خودداری کند. در حقوق آمریکا، علاوه بر این فرض، مالک کشتی می‌تواند برای دریافت اجاره بهای آن، حق حبس خود را اعمال کند. صرف نظر از مطالبات معدود دیگری که موضوع این حق هستند، باید افزود، تسلیم بی قید و شرط کالا، باعث سقوط حق حبس می‌شود (Tetley 2002, pp 496-497).

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، ماهیت حقوق ممتاز مزبور، وثیقه عینی به مفهوم دقیق کلمه و با آثار خاص خود نیست. متنها از آنجا که این حقوق، برای تامین وصول طلب معین، نسبت به مالی مشخص اعمال می‌شوند، مشمول مفهوم کلی «حق ممتاز» به شمار می‌روند.

لازم به ذکر است طبق بند ۱ ماده ۶ معاهد ۱۹۶۷ و ماده ۷ معاهده ۱۹۹۳، بر اختیار دولت‌های عضو مبنی بر پیش بینی حقوق ممتاز، همچنین حق حبس در قوانین ملی برای تضمین مطالبات دریایی غیرمشمول حقوق ممتاز دریایی تاکید شده است.

نتیجه

۱- حق ممتاز دریایی که از موضوعات قدیمی حقوق کشتیرانی بوده و با گذشت زمان، نضج قابل توجه در این گستره یافته است، حقی است که همزمان با تحقق مطالبات دریایی مشخص (به شرح مزبور در قوانین ملی و معاهدات بین المللی مصوب سال‌های ۱۹۲۶، ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳) و به منظور تضمین و تامین پرداخت اینگونه طلب‌ها، بر کشتی، کرایه حمل و ملحقات آنها استقرار می‌یابد تا در فرض عدم پرداخت دین، طلبکار بتواند طلب خود را از محل اموال مذکور استیفاء کند. بنابراین بر خلاف موضع قانون دریایی ایران که به ناصواب، در برخی از مواد آن، میان «حق ممتاز» و «طلب» مشمول آن اختلاط حاصل شده است، باید این دو مفهوم را کاملاً از یکدیگر متمایز ساخت. همچنین تفنن در تعبیر و استعمال عباراتی از قبیل «حق امتیاز»، «مطالبات ممتاز» و «حق رجحان» به جای واژه «حق ممتاز» که در قانون دریایی ایران به عنوان یک قانون خاص، وضع تعیینی پیدا کرده است، از لزوم دقت در تدوین قانون، به دور است.

۲- حق ممتاز دریایی از اقسام وثائق عینی مطالبات دریایی است. همانند رهن که قسم دیگر این‌گونه وثائق است، حق ممتاز دریایی به دارنده خود، حق تعقیب و تقدم می‌دهد. بنابراین طلبکار دارای حق ممتاز نه تنها می‌تواند این حق عینی را در همه جا برای وصول طلب خود اعمال کند و نقل و انتقال مالکیت کشتی، هیچ اثری از این حیث ندارد، بلکه در این راستا، وی بر سایر طلبکاران حتی طلبکارانی که مال موضوع حق ممتاز، قبلاً در رهن آنها قرار گرفته نیز مقدم است. علاوه بر این، دو وصف حق ممتاز دریایی که در مواد ۳۰ و ۳۸ قانون دریایی ایران صراحتاً ذکر شده است، ماده ۲۰ قانون نیز تلویحاً بر عینی بودن این حق صحه گذارده است. بنابراین، شبهه عینی نبودن حق ممتاز دریایی که حاصل بی دقتی در تدوین ماده ۳۳ قانون است، با تامل، قابل دفع است.

۳- سایر حقوق تضمینی معمول در قلمرو کشتیرانی، مثل «حق قانونی بر شیء» و «حق حبس» را باید از حق ممتاز دریایی تفکیک کرد. چه، هرچند این حقوق نیز برای تامین وصول آن دسته از مطالبات دریایی که مشمول حمایت حق ممتاز دریایی

نیستند به رسمیت شناخته شده‌اند، اما فاقد ماهیت و آثار خاص حق ممتاز دریایی هستند.

منابع و مأخذ

الف- فارسی

۱. امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، موسسه عالی بیمه تهران.
۲. کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۴)، حقوق مدنی، نظریه عمومی تعهدات، چاپ اول، نشر یلدا.

ب- خارجی

ب. ۱) فرانسه

- 1- Code Civil Francais , Dalloz, 2002.
- 2- Mazeaud, (Henri , Leon et Jean) et Chabas , Francois (1983) **Lecons de droit civil** , T 1 , 7^e edition, Edition Montchrestien.
- 3- Remond – Gouilloud , Martine, (1988), **Droit Maritime**, Editions A.Pedone.
- 4- Rodiere (Rene) et du Pontavice (Emmanuel), (1997), **Droit Maritime** , 12^e edition , Dalloz , Paris.
- 5- Simler (Philippe) et Delebeque (Philippe), (2000), **Droit civil , Les Suretes , La Publicite fonciere** , 3^e edition , Dalloz , Paris.
- 6- They , Philippe, (1998), **Suretes et Publicite fonciere** , 2^e edition , Press Universitaires de France.
- 7- **Vocabulaire Juridique**, (1996), Publie sous la direction de Gerard Cornu, Press Universitaires de France.
- 8- <http://fr.wikipedia.org/wiki/privilege>.

ب. ۲) انگلیسی

- 1- Chorely and Giles, **Shipping Law**, (1992), 8th edition , Pitman Publishing, London.
- 2- Hill, Christopher, (1985), **Maritime Law**, 2th edition , Lloyds of London Press Ltd.
- 3- Jackson, David, (2000), **Enforcement of Maritime Claims** , 3th edition, London.
- 4- **Maritime Code of the Peoples of china**, 1992.
- 5- Tetley, William (2002), **International Maritime and Admiraty Law**, Edition Yvon Blais INC.
- 6- <http://en.wikipedia.org/wiki/lien>.

از این نویسنده تاکنون مقالات زیر در همین مجله منتشر شده است:

- «نقش بیمه دریایی در جبران خسارات ناشی از تصادم کشتی‌ها» سال ۱۳۸۵، شماره ۷۲. «خسارت مشترک دریایی» سال ۱۳۸۷، شماره ۳.