



Available Online: <http://jmst.kmsu.ac.ir>

Original Article



## **The contract of providing necessities for the ship and its conflict with (Comparative study in American, English and Iranian maritime mortgage law)**

Arezoo Padir, Ali Rezaee \*

Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, Shiraz University, Shiraz, Iran.

\* **Corresponding Author Email:** a-rezaei@shirazu.ac.ir

**Received:** 10 October 2024

**Revise Date:** 17 October 2024

**Accepted:** 9 November 2024

**DOI:** 10.22113/jmst.2024.481943.2613

### **ABSTRACT**

The maritime mortgage is considered a contractual pledge that creates the objective right of the mortgagor on the maritime property to guarantee the payment of his claimant. Considering the strong economic and commercial effects and importance of supplying ships' necessities on marine transport, the main question of this research is what is the position of maritime law for the supplier of necessities in line with his claimant and the ranking of his right in conflict with the naval mortgagor's right Does it take into account? In response, by applying the descriptive-analytical method and using library resources, it was concluded that in American law, while amending and updating laws according to commercial needs and requirements, in some cases explicitly or implicitly, the demand of the supplier The needs of the ship have prevailed over the demands of the mortgagor. Also, common law and general legal principles have established conditions and rules regarding transactions related to the provision of ship's necessities to protect other creditors, including the mortgagor. Violation of any of these conditions and regulations can lead to the loss of priority and superiority to the extent of other maritime claimants without contractual and judicial guarantees. Therefore, foreign naval law does not face any challenge in terms of the existence of binding rules regarding the conflict and encroachment of the right of the mortgagor and the supplier of necessities, but regarding Iranian law, the law needs to be reformed and updated, and proposals have been made in this regard.

**Keywords:** Claim, Maritime lien, Necessaries, Statutory rights in rem.

### **1. INTRODUCTION**

Since Iran has about 2700 km of water border and on the other hand, due to the bulk transportation of commercial cargoes through ships in the sea, the issues related to maritime transportation, including the conflict of rights of maritime creditors, are of great importance. No independent work has been written in Iran regarding the conflict between the rights of suppliers of ship's necessities and other creditors, including maritime mortgagors; Therefore, in this article, an attempt has been made to define the ship's necessities, to explain the rights of the supplier of the ship's necessities and its rulings, as well as to explain how to resolve the conflict between these rights and the maritime mortgagor's right.

#### **Copyrights:**

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted Journal of Marine Science and Technology. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



## **2. MATERIALS AND METHODS**

The following article, with the descriptive-analytical method and using library resources and legal documents, seeks to investigate the solutions to conflict and conflicts arising from the provision of ship's necessities and maritime mortgagor, with an emphasis on the laws of Iran, England, and America. In England, in addition to the judicial procedure, the English Merchant Shipping Act of 1995, which came into force on January 1, 1996, with subsequent amendments, and in the United States, the Commercial Instrument and Maritime Liens Act (CIMLA), which replaced the Ship Lien Act of 1920 in 1989, apply to mortgage and Maritime lien prevails. In our country, the maritime law of 1343 is also valid in this field. Therefore, this article is formatted in two main topics: "Description of provision of ship's necessities, its conditions and provisions" and "Conflict between the right of the supplier of necessities and the maritime mortgagor".

## **3. RESULTS**

this first part will describe the provision of the ship's necessities, its conditions and provisions, and then the conflict between the rights of the supplier of the ship's necessities and the maritime mortgagor will be evaluated and analyzed based on the principles and rules of Iranian, English, and American law.

## **4. DISCUSSION AND CONCLUSION**

In order to solve the defects, it is suggested that the legislator, by using the legislative experience and judicial procedure of advanced countries, maintain the maritime lien on the ship for the providers of necessities, forming a maritime court, and facilitate the enforcement and enforcement of the rights of maritime creditors, should rush to support the aforementioned. Paying attention to the legal personality of the ship can play a constructive and important role in this development.



مقاله پژوهشی

Available Online: <http://jmst.kmsu.ac.ir>



## قرارداد تأمین مایحتاج برای کشتی و تراحم آن با رهن دریایی (مطالعه تطبیقی در حقوق آمریکا، انگلیس و ایران)

آرزو پادیر، علی رضایی \*

گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران

\* نویسنده مسئول، پست الکترونیک: [a-rezaei@shirazu.ac.ir](mailto:a-rezaei@shirazu.ac.ir)

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۸/۱۹

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۷/۲۶

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۷/۱۹

شناسه دیجیتال (DOI): 10.22113/jmst.2024.481943.2613

### چکیده

رهن دریایی یک وثیقه قراردادی محسوب می شود که موجب ایجاد حق عینی مرتهن بر روی مال دریایی جهت تضمین پرداخت طلب او می شود. مرتهن می تواند در صورت تخلف راهن در اجرای تعهداتش، با برخورداری از حق تعقیب و تقدم، مال دریایی را توقیف و به فروش برساند و از وجه حاصل طلب خود را وصول نماید. با توجه به اثرات و اهمیت شدید اقتصادی و تجاری تأمین ملزومات کشتی بر حمل و نقل دریایی، سوال اصلی این پژوهش آن است که حقوق دریایی چه جایگاهی برای تأمین کننده ملزومات در راستای استیفاء طلب خود و رتبه بندی حق وی در تراحم با حق مرتهن دریایی در نظر می گیرد؟ در پاسخ، با به کارگیری روش توصیفی - تحلیلی و بهره گیری از منابع کتابخانه ای این نتیجه حاصل آمد که در حقوق آمریکا ضمن اصلاح و به روزرسانی قوانین با توجه به نیازها و مقتضیات تجاری در برخی موارد به صورت صریح یا ضمنی، طلب تأمین کننده مایحتاج کشتی بر طلب مرتهن برتری یافته است. همچنین حقوق عرفی و اصول کلی حقوقی نیز شرایط و قواعدی را در خصوص معاملات مربوط به تأمین مایحتاج کشتی در جهت حمایت از سایر طلبکاران از جمله مرتهن مقرر نموده است. نقض هر یک از این شرایط و قواعد می تواند منجر به از دست دادن اولویت و برتری تا حد سایر طالبکاران دریایی بدون وثیقه قراردادی و حکمی شود. بنابراین حقوق دریایی خارجی از نظر وجود قواعد الزام آور در رابطه با تراحم و تعرض حق مرتهن و تأمین کننده ملزومات با چالش مواجه نیست، اما در خصوص حقوق ایران، قانون نیازمند اصلاحات و به روزرسانی است که پیشنهاداتی در همین راستا ارائه گردیده است.

واژگان کلیدی: حق عینی قانونی، حق ممتاز، طلب، ملزومات

### Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted Journal of Marine Science and Technology. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



## ۱. مقدمه

ملزومات (Necessaries) کشتی که با اصطلاحات دیگری چون ضروریات و مایحتاج کشتی شناخته می‌شوند، کالا و خدماتی هستند که به کشتی ارائه می‌گردند. برخی از این کالاها و خدمات مربوط به نیازهای روزمره و جاری فعالیت کشتیرانی هستند، مانند سوخت و غذای خدمه. برخی دیگر به صورت غیرمنتظره و اضطراری ایجاد می‌شوند، مانند نیاز به تعمیرات یا تعویض قطعات. امروزه تأمین سریع و ارزان مایحتاج کشتی به عنوان یکی از عوامل مهم برای کسب سود بیشتر و جلوگیری از ضرر کمتر بر کسی پوشیده نیست. از آنجا که اطمینان خاطر تأمین کننده مایحتاج (necessaries man or a supplier of necessities) برای وصول طلب خود در ارائه سریع و ارزان تر کالا و خدمات موثر است، نحوه تضمین و جایگاه و رتبه طلب وی در میان سایر طلبکاران در پیشبرد و تداوم کشتیرانی نقش اساسی ایفا می‌کند.

یکی از ابزارهای مهم تأمین مالی کشتیرانی استقراض است. برای اینکه طلبکار از پرداخت طلب خود اطمینان داشته باشد، با انعقاد عقد رهن دریایی، کشتی در وثیقه طلبکار قرار می‌گیرد. برای اینکه عقد رهن دریایی یک وسیله تضمین قابل اطمینان محسوب شود باید از آثار حق عینی بدون مناقشه بر مال مرهونه و اولویت در استیفای حق خود از وجه حاصل از فروش کشتی برخوردار باشد. در مقررات گوناگون در عین حال که مقنن به برتری مرتهن بر سایر طلبکاران تأکید نموده، همزمان اولویت طلبکاران خاصی را بر مرتهن مورد حکم قرار داده است. از مهمترین نمونه‌های آن حق ممتاز دریایی است که ریشه آن به روم باستان بازمی‌گردد. در هر سه کنوانسیون بین‌المللی که تاکنون در زمینه یکنواخت سازی مقررات مربوط به رهن و حق ممتاز دریایی در سالهای ۱۹۲۶، ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳ تصویب شده است، حقوق ممتاز دریایی بر رهن دریایی در اولویت قرار داده شده‌اند. اگرچه ایران صرفاً کنوانسیون بین‌المللی یکسان سازی مقررات مربوط به رهن و حق ممتاز دریایی ۱۹۲۶ را تصویب نموده و انگلیس و آمریکا تاکنون به هیچیک از کنوانسیون‌های فوق‌الذکر ملحق نشده‌اند؛ اما در زمینه برتری حق ممتاز دریایی بر رهن دریایی، دارای حکم کلی مشابه با مفاد کنوانسیون با وجود تفاوت‌های اثرگذار در جزئیات و مصادیق هستند. حقوق و امتیازی که برای طلبکاران شناسایی می‌شود، اثرات غیرقابل انکاری بر سرعت و قیمت ارائه کالا و خدمات به کشتی و تعیین نرخ بهره‌ی مبلغ استقراضی دارد. با توجه به اهمیت جایگاه حقوق تأمین کننده ملزومات در مقابل مرتهن دریایی، سوالی که پژوهش پیش رو در جستجوی پاسخی مناسب به آن برآمده، آن است که شرایط و احکام

ایجاد حق ممتاز برای طلب ناشی از تأمین ملزومات کشتی چیست و نسبت به رهن دریایی در چه رتبه‌ای قرار می‌گیرد؟

کشور ایران یکی از کشورهایی است که به واسطه موقعیت سوق الجیشی در زمینه لجستیک دارای موقعیتی استراتژیک می‌باشد. همچنین دسترسی به سیستم حمل و نقل گسترده (ریلی، هوایی، دریایی، جاده‌ای) و دسترسی به آب‌های آزاد و دارا بودن بنادر تجاری در شمال و جنوب کشور بر اهمیت این امر افزوده است (Razmjooei and Ghasemi, 2021). در خصوص تزامم بین حقوق تأمین کنندگان مایحتاج کشتی با دیگر طلبکاران من جمله مرتهن دریایی تاکنون اثر مستقلاً در ایران نگارش نیافته است؛ لذا در این مقاله سعی شده است ضمن ارائه تعریفی از ملزومات کشتی، حقوق تأمین کننده مایحتاج کشتی و احکام آن تبیین گردد، همچنین نحوه حل تزامم این حقوق با حق مرتهن دریایی شرح داده شود. حال که با طرح لایحه کشتیرانی تجاری در مجلس شورای اسلامی ایران، نظام قانونگذاری کشورمان قصد به روزرسانی قانون دریایی ۱۳۴۳ را دارد، در این مقاله از بین کشورهای مختلف، نظام حقوقی آمریکا و انگلیس بدین جهت که دارای ناوگان قوی دریایی و حقوق دریایی پیشرفته هستند که در تقویت کشتیرانی تجاری خود از آن بهره برده‌اند، مورد مطالعه تطبیقی قرار گرفته‌اند.

## ۲. مواد و روش‌ها

نوشتار پیش رو با روش توصیفی - تحلیلی و استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اسناد حقوقی در پی بررسی راهکارهای حل تزامم و تعارض طلب ناشی از تأمین ملزومات کشتی و رهن دریایی با تأکید بر حقوق ایران، انگلیس و آمریکا است. در انگلیس، علاوه بر رویه قضایی، قانون کشتیرانی تجاری ۱۹۹۵ انگلیس که از ۱ ژانویه ۱۹۹۶ لازم‌الاجرا شده است با اصلاحات بعدی و در آمریکا قانون اسناد تجاری و حق ممتاز دریایی که در سال ۱۹۸۹ جایگزین قانون رهن کشتی مصوب ۱۹۲۰ گردید، بر رهن و حق ممتاز دریایی حاکم است. در کشورمان نیز قانون دریایی ۱۳۴۳ در این زمینه لازم‌الاجراست. لذا این نوشتار در دو مبحث اصلی «توصیف تأمین ملزومات کشتی، شرایط و احکام آن» و «تزامم بین حق تأمین کننده مایحتاج و مرتهن دریایی» قالب بندی شده است.

## ۳. نتایج

در این بخش نخست به توصیف تأمین ملزومات کشتی، شرایط و احکام آن پرداخته و سپس تزامم بین حقوق تأمین کننده مایحتاج

کشتی و مرتهن دریایی بر مبنای اصول و قواعد حقوق ایران، انگلیس و آمریکا ارزیابی و تحلیل خواهد شد.

### ۳-۱. مفهوم ملزومات کشتی

جهت شروع یا اتمام سفر دریایی در عملیات کشتیرانی تجاری، کشتی نیازمند دریافت خدمات و کالا از تأمین‌کنندگان می باشد. ضروریات تمام آنچه می باشد که برای ارائه خدمات توسط کشتی مناسب است و اگر صاحب کشتی در آن حضور داشت، به عنوان یک مرد عاقل، دستور می داد (Hill, 2003). مایحتاج و ملزومات کشتی می توانند مواردی مانند آذوقه و البسه خدمه، تعمیرات، تجهیزات، سوخت، راهنمایی کشتی در کانال ها و مسیرها، یدک کشی، نگهداری اسکله، را شامل گردند. با افزایش رقابت بین بنادر، سهام داران به دنبال ارائه ی خدمات نوینی هستند که فراتر از خدمات اصلی توسط بنادر سنتی ارائه می شوند. سهامداران این فعالیت را در جهت افزایش توان رقابتی بنادر انجام می دهند (Nikzad et al., 2019).

ملزومات به معنای کالاها یا موادی که برای انجام کار یا نگهداری کشتی به کشتی عرضه شده می باشد و تهیه غذا، نوشیدنی و سایر مواد مصرفی برای استفاده افسران و خدمه و تهیه طیف وسیعی از تجهیزات به وضوح مشمول بخش (m) (2) 20 قانون دیوان عالی ۱۹۸۱ انگلیس می باشد. این بند شامل حق بیمه نمی شود زیرا پرداختی به حساب کشتی نیست. برای عملیات فیزیکی کشتی ضروری نیست، بلکه فقط برای منافع مالی یا آسایش مالکان کشتی لازم است (Hill, 2003). طلب های مربوط به اجاره پرداخت نشده کانتینرهای کشتی تحت قرارداد اجاره کانتینر، ادعاهایی برای موارد ضروری در بخش (m) (1) 20 نیستند. زیرا کانتینرها برای استفاده در یک کشتی خاص عرضه نمی شوند و در هر صورت به اندازه کافی به عملیات کشتی متصل نیستند، بلکه نوعی محموله هستند (Osborne et al., 2016). در حقوق آمریکا معنای ملزومات فراتر از خدماتی است که به طور خاص در قانون ذکر شده است. اصطلاح ضروری به طور گسترده توسط دادگاه ها به معنای هر کالا یا خدمتی است که برای کشتی مفید باشد، او را از خطر دور نگه می دارد و او را قادر می سازد وظایف خاص خود را انجام دهد. ملزومات ممکن است پول، مهارت، نیروی کار و خدمات شخصی و نیز مواد باشد. رویه قضایی روشن نموده است که ضروریات به معنای مطلقاً ضروری نیست. بلکه این اصطلاح به آنچه به طور منطقی در تجارت کشتی مورد نیاز است اشاره دارد. موارد ضروری ممکن است شامل اقلام اجاره ای باشد که برای یک کشتی در نظر گرفته شده است. مانند اجاره لوله برای بارگیری نفت در کشتی

(Schoenbaum, 1987). در قانون دریایی ایران نامی از ملزومات و ضروریات کشتی به طور خاص برده نشده است؛ اما ذیل ماده ۲۹ ضمن برشمردن طلب های دارای حق ممتاز، در بنده ۵ این ماده به حق ممتاز طلب ناشی از تأمین احتیاجات واقعی کشتی توسط فرمانده در طول سفر تصریح شده است. در این بند ضمن ذکر تعمیرکار و تأمین کننده مایحتاج برای نمونه، قید گردیده که احتیاجات مذکور می بایست مربوط به حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر در خارج از بندر پایگاه باشند. بنابراین می توان نتیجه گرفت که هر آنچه که موثر در حفظ کشتی یا ادامه سفر تا مقصد موثر است در دایره مایحتاج کشتی در طول سفر قرار می گیرد؛ مانند تعویض قطعات ضروری یا تهیه آذوقه خدمه و سوخت برای کشتی. با توجه به اینکه تقریباً ۶۰ درصد هزینه های کشتی به سوخت آن اختصاص دارد، پس هزینه های سوخت ناوگان به عنوان عمده ترین هزینه حمل و نقل دریایی محسوب می گردد (Lashgari and Akbari, 2020).

آنچه در بند ۵ ماده ۲۹ قانون دریایی ایران مورد حکم قرار گرفته است، شامل دو قسم طلب می شود: اول آنچه که از آن تحت عنوان پرداخت های فرمانده یاد می شود. دوم طلب مربوط به تأمین ملزومات. در حقوق انگلیس اولی ایجادکننده حق ممتاز و دومی منشاء حق قانونی بر علیه مال است. از نظر لغوی کلمه disbursement به معنای پرداخت (pay) است. بنابراین، پرداخت برای هدف کنونی ما، پرداخت یا قبول کردن تعهد توسط یک فرمانده کشتی در حین کار به عنوان فرمانده، برای تأمین نیازهای فوری کشتی است (Tekle, 1988). طبق حقوق عرفی برای قانونی بودن پرداخت، پیش شرط های زیر باید وجود داشته باشد: ۱. پرداخت باید توسط یک فرمانده در مقام فرمانده انجام شود؛ ۲. تعهد یا بدهی باید محصول معامله ای باشد که توسط فرمانده انجام شده است؛ ۳. تعهد یا بدهی باید به حساب کشتی باشد؛ ۴. بدهی یا تعهد باید مربوط به یک کالا یا خدماتی باشد که فوراً ضروری است؛ ۴. بدهی یا تعهد باید توسط فرمانده در دوره عادی شغل خود متحمل شود (Thomas, 1980). حق ممتاز برای پرداخت های فرمانده محدود به آن دسته از پرداخت هایی است که اختیار آن توسط مالک اعطا شده است.

### ۳-۱-۱. وثیقه نهادن کشتی و بار به وسیله فرمانده در

#### موارد ضروری

در حقوق دریایی، نهادی قدیمی در مورد وثیقه نهادن کشتی و بار به وسیله فرمانده در طول سفر برای تأمین مایحتاج ضروری کشتی وجود دارد. در فرهنگ لغت آکسفورد Bottomry نوعی قرارداد با

ماهیت رهن توصیف می شود که اگر کشتی از بین برود، وام دهنده پول خود را از دست می دهد. همچنین Respondentia را به عنوان وام بر روی محموله یک کشتی تعریف می کند که فقط در صورتی بازپرداخت می شود که کالاها سالم به مقصدشان برسد ( Tekle, 1988). مطابق ماده ۱۰۷ قانون دریایی ایران در صورت تلف محموله، طلبکار دیگر حق مطالبه ندارد. باید قبول کرد که قانون دریایی کشورمان با تدوین ماده مزبور برخلاف قانون مدنی تأسیس جدیدی را بنیان نهاده است. دلیل این تأسیس جدید را هم باید در دو موضوع جدید جستجو کرد: نخست «ریسک یا خطری بودن اقدامات وام دهنده» و ثانیاً «حفظ سودآور بودن اقدامات وام دهنده» ( Najafi Esfad, 2019). در خصوص تلف کشتی در قانون دریایی ایران حکمی دیده نمی شود، اما به جهت پیشینه این موضوع در حقوق خارجی به نظر می رسد این سکوت ناشی از غفلت مقنن می باشد و در مورد تلف کشتی نیز طلبکار حق مطالبه نخواهد داشت.

جهت روشن شدن مباحث مطروحه، موضوع وثیقه کشتی و محموله توسط فرمانده می بایست تشریح و از قرارداد تأمین ملزومات بین فرمانده و تأمین کننده تفکیک گردد. طبق ماده ۸۹ اصلاحی ۱۳۹۱ قانون دریایی، فرمانده می تواند ضمن سفر دریایی برای حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر دریایی جهت تعمیرات ضروری یا تعویض بعضی از تأسیسات یا تجهیزات ضروری و یا مخارج فوری و لازم دیگر، در وهله اول با وثیقه گذاشتن کشتی (Bottomry) و یا کرایه باربری و در وهله دوم با وثیقه گذاشتن محموله (Respondentia) وجوه لازم را تحصیل کند. تفاوت حکم مقرر در ماده ۸۹ و حکم بند ۵ ماده ۲۹ در این است که ماده اخیرالذکر ناظر به موردی است که فرمانده ملزومات و مایحتاج کشتی را تأمین می کند، بدون اینکه برخلاف مواد ۸۹ و ۱۰۲ قانون قرارداد وثیقه ای منعقد نماید و حق ممتاز به حکم قانون ایجاد می شود. بند ۵ ماده ۲۹ هم شامل مایحتاج روزانه و جاری، هم مخارج فوق العاده می گردد؛ اما در مواد ۸۹ و ۱۰۲ تنها جهت تأمین مخارج فوق العاده (مانند تعمیرات، تعویض ضروری قطعات) اختیار به وثیقه گذاشتن کشتی و محموله آن به فرمانده داده شده است و شامل مخارج روزانه و جاری (مانند غذا و لباس خدمه، سوخت کشتی) نمی شود. هزینه های جاری جزء مخارج فوق العاده محسوب نمی شود. تفاوت سوم در امکان وثیقه گذاشتن محموله علاوه بر کشتی و یا کرایه حمل توسط فرمانده طبق ماده ۸۹ و ۱۰۲ قانون دریایی می باشد، در حالی که در بند ۵ ماده ۲۹ ایجاد حق ممتاز دریایی بر روی محموله مقرر نشده است و کشتی و کرایه حمل و ملحقات این دو مشمول حق ممتاز دریایی طلبکار هستند.

برای تشریح ماهیت وثیقه کشتی و محموله توسط فرمانده دو دیدگاه به ذهن نگارندگان می رسد. نظر اول اداره فضولی مال غیر است. اما با توجه به اینکه وظیفه هدایت کشتی و رسانیدن سالم آن به مقصد به عهده فرمانده می باشد، نمی توان وی را فضول محسوب نمود. اذن در شیء اذن در لوازم آن و مقدمه واجب، واجب است. بنابراین عمل فرمانده از دایره اداره فضولی خارج می باشد. نظر دوم این است که ماهیت قرارداد تلفیقی از رهن و مضاربه است. مضاربه مصدر مفاعله و مشتق از ضرب می باشد. یکی از معانی لغوی ضرب مسافرت کردن است. در واقع این معنی را می توان در عمل به این شکل تفسیر کرد که مالک سرمایه ی خویش را در اختیار مضارب قرار می دهد به آن هدف که مضارب به منظور تجارت به نقاط مختلف سیر کند و سودی که تحصیل می کند بنا بر عقدی که با مالک منعقد کرد تقسیم گردد (Madani, 2007). عقد مضاربه در کلام برخی فقها مانند شیخ طوسی در کتاب خلاف با عنوان قراض یا قراضه مطرح شده است. طبق ماده ۵۴۶ قانون مدنی مضاربه عقدی است که به موجب آن یکی از متعاملین سرمایه می دهد تا به وسیله آن به کشتیرانی تجاری بپردازد. و در سود آن شریک باشند. حال در موضوع مورد بحث نیز طلبکار به کشتی سرمایه می دهد تا به وسیله آن به کشتیرانی تجاری بپردازد. یکی از ویژگی های عقد مضاربه احتمالی بودن آن است، زیرا حصول سود از فعالیت تجاری قطعی نمی باشد. در موضوع مورد بحث نیز اگر کشتی یا محموله تلف شود به معنای شکست فعالیت تجاری کشتیرانی است و ضارب سودی دریافت نمی کند. طبق قواعد حاکم بر عقد مضاربه نیز در صورت تلف شدن تمام سرمایه و ربح، عقد مضاربه منفسخ می گردد.

وثیقه نهادن کشتی و بار به وسیله فرمانده در هیچ یک از کنوانسیون های رهن و حق ممتاز دریایی ۱۹۲۶، ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳ دیده نمی شود. توافق بر این گردید که اینها ابزارهای تأمین مالی بوده اند که اکنون دیگر مورد استفاده نیستند و منسوخ شده اند. اگرچه در ماده ۶۴ لایحه کشتیرانی تجاری آمده است که حقوق ممتاز دریایی مذکور در بندهای ۱ تا ۴ ماده ۶۳ نسبت به حقوق ناشی از رهن ثبت شده کشتی و دیگر موارد وثیقه کشتی به موجب قراردادهای منعقد شده توسط فرمانده اولویت دارد؛ اما در هیچ یک از مواد آن حکم مشابه ماده ۸۹ قانون دریایی ۱۳۴۳ دیده نمی شود. به نظر نگارندگان حذف کلی امکان وثیقه نهادن کشتی و بار توسط فرمانده از حقوق دریایی همسو با حقوق دریایی بین المللی خواهد بود. به دلیل توسعه وسایل ارتباطی فرمانده در صورت لزوم میتواند در اسرع وقت با مالک کشتی تماس گرفته و نیاز به ملزومات را به وی اطلاع دهد، مالک نیز با سهولت می تواند تصمیماتش در خصوص نحوه تأمین وجوه لازم را اجرایی نماید؛

به عنوان مثال راساً به فرمانده اختیار دهد که کشتی را در رهن قرار دهد. همچنین صاحبین محموله نیز تمایلی به تحمل ریسک وثیقه اموال خود در مقابل بدهی مالک کشتی ندارند و تداوم این موضع از سوی مقنن به تضعیف حمل و نقل دریایی به نفع سایر طرق حمل و نقل منجر می‌گردد. لذا دیگر اعطای اختیارات چنین وسیع به فرمانده، از نظر مقنن خارجی و ایرانی توجیه اقتصادی و حقوقی ندارد و راهکار منطقی حذف آن می‌باشد.

### ۳-۱-۲. شرایط قرارداد تأمین ملزومات کشتی

قرارداد تأمین ملزومات باید دارای چه شرایطی باشد که بتواند منشاء ایجاد حق بر روی کشتی 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 می‌باشد، فراهم شده است. اما هنوز باید ارتباطی با یک کشتی خاص وجود داشته باشد. بر این اساس، در پرونده رودخانه ریما ۱۹۸۸، ادعای مربوط به کانتینرهای استیجاری شکست خورد، زیرا در هیچ یک از قراردادهای اجاره شرط لازم برای استفاده از یک کشتی مشخص نبوده است. آنها قراردادهایی برای عرضه کانتینر به یک مالک کشتی خاص بودند تا یک کشتی خاص (Callaway, 1989). دادگاه استیناف درخواست تجدیدنظر متهمان را پذیرفت و پس از تجدیدنظر در مجلس اعیان، به این نتیجه رسیدند که قراردادهای اجاره کانتینرها با مالک کشتی بسته شده است، اما نه با اشاره به یک کشتی خاص (Hill, 2003).

افراد مجاز به تهیه ملزومات علاوه بر مالک کسانی هستند که نماینده مالک محسوب می‌شوند، مانند فرمانده و مدیر کشتی؛ از یک سو به این دلیل که ادعا علیه کشتی صرف نظر از مالکیت مطرح می‌شود و از سوی دیگر مالک با اجازه دادن به اشخاص دیگر برای استفاده از کشتی خود، به طور ضمنی رضایت می‌دهد که این افراد نیز از کشتی به عنوان تضمین ادعاهایی که ممکن است در حین کار و در نتیجه آن ایجاد شود، استفاده کنند (ESCAP, 1991). اما تعمیرکار، مرتین، دلالی که کشتی برای فروش به او سپرده شده است و نگهبان، اختیار انعقاد قراردادی که موجب حق ممتاز دریایی بر روی کشتی شود را ندارند. در خصوص مستأجر کشتی برحسب نوع قرارداد اجاره، حکم قضیه متفاوت است. «در نتیجه اجاره کننده در بست یک نیروی الزام آور علیه کشتی برای ادعای دریایی خواهد داشت و بنابراین کشتی

همانطور که در قانون دیوان عالی انگلیس در سال ۱۹۸۱ در بخش 20(2)(e)-(f) تصریح شده است، توقیف می‌شود. در صورتی که هیچ مدرکی ارائه نشود مبنی بر اینکه اجاره کننده در قرارداد سفری و زمانی، از اختیارات واقعی برخوردار است تا اعتبار اجاره کننده در بست را در زمان ایجاد ادعا اعمال کند، قانون انگلیس مجوزی برای متعهد کردن کشتی به صورت دعوی بر علیه مال نمی‌دهد. طبق ماده ۸۶ قانون دریایی ایران، اجاره کننده کشتی به صورت تجهیز نشده وفق عرف کشتیرانی در حکم مالک کشتی محسوب می‌شود و حق انحصاری تصرف (Possessory interests) دارا می‌باشد. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که قراردادهای منعقد توسط وی قابلیت ایجاد حق بر روی کشتی را دارد. در این نوع قرارداد مستأجر بر کشتی کنترل مطلق دارد تا حدی که می‌توان گفت به طور موقتی در حکم مالک کشتی است، زیرا فرمانده و خدمه، مستخدمین مستأجرند نه مالک و این مستأجر است که قابلیت دریانوردی کشتی را به عهده می‌گیرد (Sedigh, 2013). لذا اقدامات وی همانند اقدامات مالک، می‌تواند منجر به ایجاد مسئولیت برای کشتی گردد. مشابه اقدامات ارکان تصمیم گیرنده یک شرکت تجاری در حدود موضوع شرکت که منجر به ایجاد تعهد برای شرکت و ایجاد حق برای طلبکاران در دارایی شخص حقوقی می‌گردد.

چنانچه در قرارداد اجاره کشتی شرط شود که مستأجر توانائی ایجاد حق ممتاز بر روی کشتی را ندارد، در رابطه با اشخاص ثالث این شرط چه اثری دارد؟ در حقوق آمریکا قبل از سال ۱۹۷۱ قانون حق ممتاز دریایی فدرال وظیفه «دقت معقول» (reasonable diligence) را برای پرس و جو و تعیین اینکه آیا شخصی که کالا یا خدمات را سفارش می‌دهد فاقد مجوز برای اتصال حق به کشتی است یا خیر، تحمیل می‌کرد. بنابراین شرط منع حق ممتاز می‌توانست به طور موثری مانع از ایجاد آن شود. به ویژه اگر فرمانده در دادگاه شهادت می‌داد که نسخه ای از قرارداد در دفتر او موجود می‌باشد و وی آماده ارائه آن بوده است، اما تأمین کننده درخواست دیدن آن را نکرده است. این امر باعث سختی قابل توجهی برای تأمین کنندگان شد و در سال ۱۹۷۱ کنگره، قانون دریایی فدرال را اصلاح کرد تا شرط تحمیل وظیفه تحقیق و دقت معقول را حذف کند. هدف از این اصلاحیه حمایت گسترده از تأمین کنندگان کشتی ها بود. با این وجود اصلاحیه ۱۹۷۱ وظیفه تحقیق معقول را فقط در رابطه با تأمین کنندگان نفی می‌کند. در مورد سایر اشخاص ثالث مانند اجاره کنندگان فرعی این تکلیف باقی است و شرط ممنوعیت ممکن است بدون اطلاع واقعی موثر گردد (Schoenbaum, 1987). بنابراین به هر حال اگر ثابت شود که تأمین کننده در زمان انعقاد قرارداد تهیه ملزومات، از تحت اجاره بودن

### ۲-۳. تزامم حق مرتهن دریایی و تأمین کننده

#### مایحتاج

در این بخش به تزامم بین حق مرتهن و حق تأمین کننده ملزومات خواهیم پرداخت. عقدی را که به موجب آن مال مدیون وثیقه طلب قرار می گیرد، رهن می نامند (Katouzian, 2021). عقد رهن دریایی به معنای در وثیقه نهادن کشتی توسط مالک برای تضمین طلب می باشد. عقدی تبعی و منوط به وجود بدهی است. به موجب آن مرتهن دارای یک حق عینی بر کشتی می شود که تعقیب و تقدم از ویژگی های آن است. می تواند کشتی را در دست هر کسی که باشد توقیف و مقدم بر هر طلبکار دیگری حق خود را استیفاء نماید. اما این قاعده با استثنائاتی مواجه است که مهمترین آنها وجود حق ممتاز دریایی بر روی کشتی است. هر سه کنوانسیون یکنواخت سازی مقررات مربوط به رهن و حق ممتاز دریایی ۱۹۶۷، ۱۹۲۶، و ۱۹۹۳ به صراحت بیان می کنند که حق ممتاز دریایی مندرج در آنها بر رهن اولویت دارند. همین قاعده در مقررات ایران، انگلیس و آمریکا دیده می شود. در حقوق انگلیس و آمریکا، حق ممتاز دریایی، جزء تضمین ها و وثائق عینی مطالبات دریایی محسوب می شود (Najafi Esfad, 1999). در وثیقه قراردادی، اذن و اجازه صاحب مال لازم است، اما در مورد حق ممتاز دریایی و حق حبس چنین الزامی وجود ندارد. در موارد نادری در زمان تحقق حق ممتاز، ممکن است شخصی که حق ممتاز بر روی اموالش ایجاد می شود، شخصا مسئولیتی در قبال ادعا نداشته باشد؛ زیرا برای ایجاد این حق اصل بر این است که ادعا در رابطه با بهره برداری از کشتی مطرح شود، حتی اگر بهره بردار غیر از مالک باشد، مشروط بر اینکه آن شخص مجوز استفاده مشروع از کشتی را به دست آورده باشد.

آنچه که در نحوه حل تزامم بین حقوق مرتهن و تأمین کننده ملزومات، حائز اهمیت می باشد، تعیین نوع حق تأمین کننده است. در حقوق انگلیس و آمریکا، حق ممتاز دریایی، جزء تضمین ها یا وثائق عینی مطالبات دریایی محسوب می شود (Abouata, 2010). حق ممتاز دریایی ناشی از توافق طرفین نیست بلکه به موجب قانون ایجاد گردیده و دارای امتیاز بر حقوق ناشی از رهن و سایر مطالبات خواهد بود (Malaekhepour and Saeedi, 2014). در انگلستان و اکثر کشورهای پیرو حقوق کامن لا (مانند کانادا و نیجریه)، اصطلاح حقوق ممتاز دریایی فقط برای گروه منتخبی از طلب های دریایی ناشی از دستمزد دریانوردان و فرمانده، نجات، خسارت (ناشی از برخورد و سایر ضررها و تخلف های دریایی)، وثیقه نهادن کشتی و بار به وسیله

کشتی و درج شرط منع حق ممتاز در قرارداد اجاره، اطلاع واقعی دارد، حق ممتاز برای او ایجاد نمی شود. طبق نص قانون دریایی ۱۳۴۳ ایران در ماده ۹۶ ایجاد محدودیت در نمایندگی فرمانده از مالک کشتی در حدود الزامات قانونی و عرف کشتیرانی جهت حفظ کشتی و سفر دریایی، در برابر اشخاص ثالثی که با حسن نیت اقدام نموده اند، قابل استناد نیست. طبق ماده ۷۰ لایحه کشتیرانی تجاری که در مجلس شورای اسلامی ایران در حال بررسی می باشد، هر گاه طلبکاران اطلاع داشته باشند یا بتوانند با دقت معمولی اطلاع حاصل کنند که فرمانده مجاز در اقدامات مزبور نبوده، از حقوق ممتاز بر روی محموله برخوردار نخواهند بود.

اگر قبل از آغاز سفر کشتی، انجام تعمیرات ضروری باشد یا اجاره کانتینر برای حمل بار مورد نیاز باشد یا قرارداد خرید سوخت منعقد گردد، حق ممتاز ایجاد می گردد یا خیر؟ نظر اول این است که زمانیکه کشتی در سفر است فعالیت کشتیرانی تجاری در جریان است و معامله با شخصیت حقوقی کشتی محسوب و حق ممتاز بر روی کشتی ایجاد می شود؛ لذا زمانیکه کشتی در بندر پایگاه است، صرفاً معامله با مالک کشتی واقع می گردد. طبق نظر دوم اعم از اینکه قرارداد در بندر اصلی یا غیر آن منعقد شود، از آنجا که طلب تأمین کنندگان ناشی از نیازهای کشتی برای شروع یا اتمام سفر است، معامله تجاری با شخصیت حقوقی کشتی منعقد شده است؛ مگر اینکه طرف معامله فارغ از کشتی خاص یا به اعتبار و حساب مالک معامله نموده باشد. بنابراین در هنگام عقد قرارداد، کشتی خاصی مورد نظر طرفین نبوده و تأمین کننده براساس اعتبار و شخصیت مالک وارد معامله شده باشد. در حقوق ایران با توجه به شرط ضرورت برای امکان ادامه سفر و حفظ کشتی در طول سفر مصرح در بند ۵ ماده ۲۹، قرارداد و تعهدات باید در خارج از بندر اصلی کشتی منعقد و ایجاد شوند؛ چرا که فرض می شود مالک در بندر اصلی حضور دارد و هر تعهد و معامله ای به حساب مالک کشتی انجام می شود و نه به اعتبار کشتی. فلسفه وجودی بند ۵ ماده ۲۹ قانون، از یک طرف تأمین لوازم و خدمات مورد نیاز کشتی جهت ادامه و اتمام سفر و سالم رسانیدن محموله به مقصد می باشد؛ از سوی دیگر ایجاد این اطمینان در تأمین کننده که در آینده طلبش را وصول خواهد کرد و در نتیجه به سرعت با قیمت مناسب ملزومات را در اختیار کشتی قرار دهد. حال زمانی که کشتی در بندر اصلی قرار دارد، فرض می شود که کشتی سفر را آغاز نموده و مالک می تواند با ارائه تضمین قراردادی وجوه مورد نیاز خود را تأمین نماید؛ از آنجا که هنوز سفری آغاز نگردیده، لزوم اتمام سفر و حفظ حقوق صاحبین محموله، موضوعیت ندارد؛ لذا مداخله مقنن و برقراری وثیقه قانونی ضرورت خود را از دست می دهد.

حقوق ممتاز ترجیحی (Preferred maritime liens) (شامل دستمزد فرمانده و خدمه، عملیات نجات، خسارت مشترک و خسارت ناشی از برخورد) به هر حال بر طلب مرتهن مقدم یا متأخر، ترجیح داده می شود (Tetley, 2002). همچنین قانون ایالات متحده ادعاها را در رابطه با ملزومات که به کشتی در ایالات متحده ارائه می شود، قبل از ادعای مرتهن ترجیحی غیر آمریکایی رتبه بندی می کند (Osborne et al., 2016). به عبارتی رهن دریایی که با تاریخ مقدم در آمریکا منعقد گردیده است بر حق تأمین کننده ملزومات در تاریخ موخر برتری خواهد داشت؛ اما اگر رهن دریایی در خارج از کشور انعقاد یابد و متعاقباً در داخل کشور قرارداد، ملزوماتی به کشتی ارائه شود، حق تأمین کننده مایحتاج بر حق مرتهن خارجی اولویت خواهد داشت. در حقوق آمریکا در جهت حمایت از فعالان و تاجران دریایی داخلی و رشد صنعت حمل و نقل چنین سیاستی اتخاذ شده است.

در نظام حقوقی انگلیس وجود یا عدم وجود حق ممتاز دریایی براساس قانون کشور مقر دادگاه سنجیده می شود. آمریکایی ها و کانادایی ها حق ممتاز دریایی خارجی را به رسمیت می شناسند. در مواردی که در دادگاه ایالات متحده، قانون خارجی طبق قاعده حل تعارض، قانون مناسب تشخیص داده می شود، یا به دلیل اینکه صراحتاً در قرارداد اعلام شده است یا به دلیل (عوامل ارتباطی) با پیوند دادن پرونده به حوزه قضایی دیگر، به رسمیت شناخته می شود، حتی زمانی که حقوقی که آنها اعطا می کنند از نظر ماهیت با حقوقی که از ادعای دریایی معادل تحت قوانین آمریکا ناشی می شود، متفاوت باشد، حق براساس همان قانون سنجیده می شود (Okoli, 2010). به عنوان مثال، دادگاه ایالات متحده اعلام کرده است که یک حق عینی قانونی بر اساس حقوق انگلیس معادل حق ممتاز دریایی آمریکا نیست و بنابراین با یک دعوی بر علیه مال قابل اجرا نیست. مفهوم این امر این است که یک مدعی با حق عینی قانونی انگلیسی نمی تواند کشتی را در ایالات متحده توقیف نماید، زیرا توقیف کشتی به موجب دعوی بر علیه مال طبق قوانین آمریکا منوط به وجود حق ممتاز دریایی است. بنابراین، انتخاب قانون انگلیس (یا بالعکس) به طور قابل توجهی بر حق مدعی تأثیر خواهد گذاشت (Okoli, 2010). شناختن حقوق ممتاز دریایی برای ملزومات در حقوق ایالات متحده آمریکا، تأمین کنندگان را بر آن داشته است که اعمال قانون ایالات متحده را در شرایط و ضوابط قراردادهای تأمین نفت خود بگنجانند. همچنین ایالات متحده را به محبوب ترین حوزه برای اجرای این ادعاها تبدیل کرده است (Chong, 2017). در ایالات متحده، ممکن است بتوان برای کالاهای ضروری که در خارج از ایالات متحده عرضه می شوند، حق ممتاز دریافت کرد، در مواردی که: (۱) قانون حاکم بر قرارداد عرضه

فرمانده به کار می رود. اینها به عنوان حقوق ممتاز دریایی سنتی (Traditional maritime liens) شناخته می شوند (Tetley, 2002). سایر ادعاهای دریایی ناشی از خدمات ارائه شده به کشتی یا خسارت وارد شده توسط کشتی، به ویژه ادعاهای مربوط به ملزومات ارائه شده به کشتی (مانند سوخت، تدارکات، تعمیرات، و یدک کشی) در بریتانیا و کشورهای مشترک المنافع منجر به حقوق دریایی سنتی نمی شود، بلکه فقط به حقوق قانونی بر علیه مال (Statutory rights in rem) منتهی می شود. بر خلاف حق ممتاز دریایی سنتی، حقوق عینی قانونی با ادعا به وجود نمی آید. آنها با کشتی سفر نمی کنند (یعنی اگر کشتی در یک بیع متعارف قبل از شروع دعوی علیه مال در مورد ادعای مربوطه، فروخته شود، از بین می روند) و در تقسیم عواید حاصل از فروش قضایی کشتی، به جای قبل از رهن کشتی، پس از آن قرار می گیرند. با این حال، در ایالات متحده و حوزه های قضایی حقوق نوشته (مثلاً فرانسه)، دولتها به ادعاهای مربوط به ملزومات، در میان سایر موارد، توسط قوانین ملی مربوطه، و یا توسط کنوانسیون های بین المللی الزام آور، وضعیت کاملی را به عنوان حق ممتاز دریایی اعطا می کنند (Tetley, 2002).

بنابراین همه مطالبات مربوط به موارد ضروری طبق قوانین انگلیس پس از رهن رتبه بندی می شوند. اخیراً کانادا قانونی وضع کرده است که تأمین ملزومات و خدمات به کشتی های خارجی را به عنوان ادعایی که منجر به حق ممتاز دریایی می شود، ارتقاء داده است، در حالی که عرضه به کشتی های محلی همچنان ادعایی است که منجر به حق قانونی می شود. این موضع رویه در یاسالاری نیجریه نیست، زیرا تأمین ملزومات همچنان بخشی از ادعاهای عمومی دریایی است که منجر به حق قانونی می شود، در حالی که هیچ ادعای خارجی مبنی بر تأمین ملزومات یا خدمات به عنوان حق ممتاز دریایی در نیجریه اجرا نخواهد شد (Olagunju and Lawal, 2013). اکثریت دیوان نشان دادند که طبق قوانین استرالیا، طبقه وسیع تری از حق های ممتاز دریایی برای تأمین ملزومات یک کشتی که قوانین ایالات متحده آمریکا، کانادا و حوزه های قضایی مشابه آن را به رسمیت می شناسند، به هیچ وجه به عنوان حق ممتاز دریایی طبقه بندی نمی شوند (Rares, 2018).

در آمریکا طبق قانون اسناد تجاری و حق ممتاز دریایی شخصی که ملزومات کشتی را به دستور مالک یا شخصی که مالک آن را مجاز می داند، تأمین می کند، دارای حق ممتاز دریایی بر روی کشتی است که ممکن است با اقامه دعوی بر علیه مال اجرا شود. البته در حقوق آمریکا، حق ممتاز ناشی از ملزومات در صورتی بر رهن برتری دارد که قبل از ثبت رهن ایجاد شده باشد و رهن ثبت شده مقدم بر حق ممتاز ناشی از طلب تأمین کننده مایحتاج کشتی شناخته می شود. در حالیکه

قانون ایالات متحده باشد، مثلاً دادگاه استیناف ایالات متحده در پرونده ترنس تیس آسیا علیه هارمونی کانتینر (Trans-Tec Asia v M/V Harmony Container) در سال ۲۰۰۸ رای داد که حق ممتاز آمریکایی برای تأمین کننده سوخت مجاز بود، علیرغم این واقعیت که سوخت در کره جنوبی عرضه شده بود؛ یا در قرارداد عرضه به طلبکار این حق داده شده است که حقوق حق ممتاز محلی را در هر حوزه قضایی اعمال کند (Osborne et al., 2016).

بنابراین بین حقوق انگلیس و آمریکا در خصوص قائل شدن حق ممتاز دریایی برای طلب ناشی از تأمین ملزومات اختلاف وجود دارد. کنوانسیون ۱۹۲۶ برای ادعاهای ناشی از قراردادهای فرمانده و یا اقدامات او در محدوده اختیارات وی در طول سفر در جهت رفع نیازهای کشتی، حق ممتاز دریایی را پیش‌بینی نموده بود که در کنوانسیون‌های ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳ حذف گردید. با این وجود طبق ماده ۶ کنوانسیون رهن و حق ممتاز دریایی ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳، هر دولت متعاهد می‌تواند به مطالبات غیر از موارد ذکر شده در این کنوانسیون، حق ممتاز اعطاء نماید. چنین حقوقی پس از تمام حق ممتازهای مندرج در این کنوانسیون‌ها و رهن‌های ثبت شده، رتبه بندی خواهند شد. علاوه بر این در راهنمای قانونگذاری سازمان ملل متحد برای کشورهای آسیا و حوزه دریای کارائیب (منبع تدوین کنندگان پیشنویس لایحه کشتیرانی تجاری ایران) اشاره شده است که با وجود حذف حق ممتاز دریایی بر طلب ناشی از تأمین ملزومات کشتی در کنوانسیون‌ها، منعی برای پیش‌بینی چنین حقی در قوانین ملی کشورها وجود ندارد و در صورت شناسایی چنین حقی لازم است رتبه آن در میان سایر حقوق نیز تعیین شود.

در ۲۰ دسامبر ۱۹۶۱ کشتی لئونیز دسکللیز (Ioannis Daskalelis) به خواندگان رهن داده شد. در مارس ۱۹۶۳ خواهانها در نیویورک بر روی کشتی تعمیرات ضروری انجام دادند، اما مبلغی که به آنها تعلق می‌گرفت پرداخت نشد. در ژوئن ۱۹۶۴ کشتی فروخته شد و این سؤال مطرح شد که آیا ادعای خواهان‌ها در مورد تعمیرات بر رهن خواندگان اولویت دارد یا خیر. دادگاه عالی کانادا تشخیص داد: ادعای خواهان‌ها مبنی بر تعمیرات ضروری موجب ایجاد حق ممتاز دریایی در ایالات متحده آمریکا می‌شود و در آن کشور بر رهن ارجحیت دارد، اما در کانادا ادعای تعمیرات ضروری به مدعی حق دریافت چنین حق دریایی را به موجب قانون اعطا نمی‌کند. تعمیرات ضروری که توسط خواهانها در نیویورک ارائه شد، باعث ایجاد یک حق ممتاز دریایی علیه خواندگان در کانادا شد. این که آیا حق ممتاز بر رهن تقدم داشته است یا خیر باید طبق قانون کانادا یعنی قانون مقر دادگاه تعیین شود و بر این اساس حق رهن دارای اولویت بوده است (Hill, )

2003). یکی از ملزومات، تعمیر کشتی در زمان معیوبی و خرابی کشتی است. تعمیرکار کشتی در حقوق انگلیس دارای دو حق است. یکی حق حبس کشتی و دیگری حق اقامه دعوا بر علیه مال. حق حبس حقی است که به موجب آن شخص می‌تواند سلطه بر مال دیگری را تا زمانی که طلبش پرداخت نشده، حفظ نماید. تعمیرکار نیز می‌تواند کشتی را که تعمیر نموده تا زمان پرداخت هزینه و اجرت تعمیر در سلطه خود نگه دارد. در صورت چشم‌پوشی و انصراف از حق حبس وضعیت تعمیرکار از لحاظ اولویت تنزل بیشتری پیدا می‌کند؛ زیرا در این صورت پس از اقامه دعوا بر علیه مال، از لحاظ رتبه بندی پس از کلیه حقوق ممتاز و رهنی قرار می‌گیرد که قبل از تاریخ توقیف کشتی وجود داشته‌اند. طبق ماده ۶۶ لایحه کشتیرانی تجاری ایران، مطالبات سازندگان یا تعمیرکاران کشتی، مادام که کشتی و مواد و مصالح مربوط در تصرف آنها است، از حق حبس برای تأمین و استیفای مطالبات خود برخوردار هستند. در این صورت مطالبات این اشخاص، بعد از حقوق ممتاز و مقدم بر هرگونه حقوق دیگر از محل عایدات حاصل از فروش کشتی تأمین می‌شود.

### ۳-۲-۱. مبنای حق ممتاز دریایی طلب ناشی از مایحتاج کشتی

آیا قائل شدن حق ممتاز دریایی برای طلب ناشی از تأمین مایحتاج کشتی با مقتضیات فعالیت کشتیرانی تجاری و مبنای حق ممتاز دریایی انطباق دارد؟ حق ممتاز دریایی که ریشه در عرف دریایی دارد به تدریج برای طلب‌های معینی شناسایی گردید و در طول زمان وارد قوانین کشورها و مقررات کنوانسیون‌ها شد؛ بدون اینکه به مبنای آن اشاره ای شود. این سوال که قائل شدن حق ممتاز دریایی برای طلب‌های معین چه مبنایی دارد، با شخصیت حقوقی کشتی (The personification theory) پاسخ داده می‌شود. وصف شخصیت حقوقی برای کشتی ذاتی نیست و برای او اعتبار می‌شود. اساس نظریه حق ممتاز دریایی به مسائلی بر می‌گردد که متمایز است. این حق بر اساس این تخیل حقوقی شکل گرفته است که خود کشتی مرتکب تخلف و باعث ضرر شده است و می‌تواند برای جبران ضرر به دادگاه احضار شود. حق ممتاز منحصر به حقوق دریایی است و در اثر معاملات و رویدادهای مختلف در حوزه دریایی که موجب ادعای دریایی می‌شود، بوجود می‌آید (Schoenbaum, 1987).

در اوایل قرن نوزدهم، این نظریه برای شخصیت دادن به مال (res) در قانون دریایی انگلستان پذیرفته شد و یک کشتی مسئول اعمال نادرست خود شناخته شد؛ این نظریه برای چندین سال مورد

به آب انداخته می شود، متولد می شود و تا زمانی که هویتش حفظ شود، زنده می ماند. قبل از راه اندازی، او فقط مجموعه‌ای از چوب و آهن است - یک قطعه معمولی از دارایی شخصی. ... در غسل تمعید به آب انداختن، او نام خود را دریافت می کند و از لحظه ای که کله او 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. ممکن است کارگزاران صاحب او، نمایندگان او نباشند، و نمایندگان او ممکن است نمایندگان صاحب او نباشند. ... او نیز قادر به ارتکاب جرم است و از این رو مسئول خسارت است. او همچنین ممکن است یک شبه ورشکسته شود. ممکن است در ازای پرداخت بدهی های خود فروخته شود و در نتیجه از تمام بدهی های قبلی آزاد شود، سپس آماده برای شروع زندگی جدید و انعقاد قراردادهای بیشتر و شاید در معرض فروش دوم به دلیل بدهی های تازه قرار گیرد (Myburgh, 2009).

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 قانون دریایی نشانه هایی از وجود شخصیت برای کشتی دیده می شود. در مواد ۵۵، ۵۸ و ۸۰ صحبت از مسئولیت کشتی به میان آمده است. در صورتیکه کشتی صرفاً مال منقول فاقد شخصیت فرض شود، صحبت از مسئولیت و تعهد او نابه جا و بیپهوده می باشد. تاکنون معدود نویسندگانی به شخصیت حقوقی کشتی اشاره نموده اند. نکته ای که متأسفانه در قانون دریایی ایران مسکوت رها شده و تذکر آن بسیار مهم به نظر می رسد، این است که مرهون قبل از اینکه موضوع عقد رهن واقع شود باید به ثبت رسیده و شخصیت حقوقی کشتی را کسب کرده باشد. با آنکه کشتی از اموال منقول به شمار می رود، احوال شخصی آن نظیر نام، ثبت، تابعیت و ... به این وسیله شخصیت حقوقی فرضی می بخشد و در نتیجه تبعات استفاده از کشتی به خود آن برمی گردد و در نهایت همانند یک شخص حقیقی می تواند بستانکار، بدهکار یا مسئول شناخته شود (Najafi Esfad, 2019).

به نظر نگارندگان در حقوق ایران ظرفیت پذیرش شخصیت حقوقی کشتی همانند مال موقوفه وجود دارد. 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

حمایت قرار گرفت تا اینکه سر فرانسویس ژون درپرونده دیکتاتور (The Dictactor) در سال ۱۹۸۲ استدلال مخالفی را مطرح کرد که بعداً نظریه رویه ای (The procedure theory) نام گرفت (Hadebe, 2013). طبق این نظریه، توقیف کشتی صرفاً یک آیین شکلی برای اجبار مالک به حضور در دعوی و ایجاد صلاحیت برای دادگاه است و به شخصیت کشتی ارتباطی ندارد. اما با توجه به اینکه نمی توان حق ممتاز دریایی را براساس نظریه رویه ای که ایده شخصیت حقوقی کشتی را مردود می داند، به طور کامل یا رضایت بخش توضیح داد، مثلاً اینکه چگونه در اجرای حق ممتاز دریایی می توان کشتی را که به ثالث با حسن نیت فروخته شده است، توقیف نمود به نظر می رسد که نظریه شخصیت حقوقی کشتی در انگلستان در خصوص مبنای حق ممتاز به عنوان استثناء همچنان به حیات خود ادامه می دهد. در پرونده ایندیا گریس که از سال ۱۹۸۸ تا ۱۹۷۷ در دادگاه های انگلیس در جریان بود و منجر به صدور شش رأی از جمله دو تصمیم از مجلس اعیان شد، در تصمیم نهایی، لرد استاین از حق ممتاز دریایی به عنوان قاعده ای عجیب و باستانی نام برد و با اکره موضوع حق ممتاز دریایی برای تصمیم گیری موردی در خصوص پرونده را به کنار گذاشت و اعتراف نمود که با نظریه رویه ای نمی توان آن را توضیح داد (Myburgh, 2009). حق ممتاز دریایی با کشتی سفر می کند و بر آن تحمیل می شود، حتی اگر مالک کشتی در زمان ایجاد حق دریایی مسئولیتی نداشته باشد. این کشتی است، نه مالک کشتی، که مقصد نهایی دارندگان ادعا می شود.

دکترین شخصیت پردازی کشتی در حقوق دریایی ایالات متحده اهمیت اساسی دارد. اولین بار در پرونده لیتل چارلز (The Little Charles) موردی که به کشتی ای که به دلیل نقض قانون تحریم ۱۸۰۷ و ۱۸۰۸ توقیف شده بود، اشاره 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، ... 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. او خودش توسط فرمانده گزارش می دهد. بنابراین، غیرمنطقی نیست که کشتی تحت تأثیر این گزارش قرار گیرد. کشتی تحت نظریه شخصیت پردازی به عنوان «شخص حقوقی» در نظر گرفته می شود و به این ترتیب، مسئول اعمال خود است (Hadebe, 2013).

در ایالات متحده، شخصیت پردازی همیشه به طور تحت اللفظی و جدی تلقی شده است، همانطور که در شرح کلاسیک زیر توسط دادگاه عالی ایالات متحده در دعوی تاکر به طرفیت الکساندروف (Tucker v Alexandroff) نشان داده شده است: زمانی که کشتی

مقرر به قانون دریایی اضافه شود که کلیه رهن های ثبت شده و حقوق ممتاز و هر ادعایی که کشتی ممکن است مشمول آن باشد از ورشکستگی راهن یا مالک کشتی تأثیر نمی گیرد (Fouladgar and IZANLOO, 2020). جهت عملی شدن این پیشنهاد لازم است مقنن ابتدا تفکیک دارایی دریایی و غیر دریایی و صلاحیت انحصاری دادگاه دریایی در رسیدگی به دعاوی دریایی و شخصیت حقوقی کشتی را مورد پذیرش قرار دهد. از طرفی در دادگاه های ایران، در اجرای حق ممتاز دریایی نه تنها اقامه دعوی مستقیم بر علیه کشتی را نمی پذیرند، بلکه خواهان می بایست جهت توقیف کشتی تأمین مناسب بابت ضرر و زیان احتمالی به دادگاه بسپارد. به تعبیر یکی از حقوقدانان، در نظام قضایی ایران حقوق ممتاز دریایی به معنی بین المللی آن مورد شناسایی قرار نگرفته است (Sediqh, 2013).

طبق ماده ۷۰ لایحه کشتیرانی تجاری ایران، طلبکاران ناشی از قراردادهای منعقد و سایر اقداماتی که متصدی حمل یا فرمانده در خارج از بندر پایگاه کشتی بر طبق اختیارات خود برای تأمین احتیاجات واقعی از نظر حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر انجام می دهد نسبت به بار کشتی از حقوق ممتاز دریایی برخوردار گردیده اند.

تنظیم کنندگان لایحه از یک سو با حذف مقرر بند ۵ ماده ۲۹ قانون دریایی ۱۳۴۳ ایجاد حق ممتاز دریایی بر روی کشتی و کرایه حمل برای تأمین کننده مایحتاج حذف نموده اند و از سوی دیگر در بدعتی جدید، محموله کشتی را در وثیقه قانونی تأمین کننده قرار داده اند. بنابراین صاحب محموله می بایست ریسک توقیف و فروش مال خود را در قبال بدهی غیر (مالک کشتی) بپذیرد، در حالی که خود به تعهدات قراردادی عمل نموده و بدهی ندارد. با توجه به اینکه ناوگان حمل و نقل دریایی ایران فاقد کشتی کافی بوده و عمده کالاها از طریق کشتی های خارجی حمل می گردد، تغییر و اصلاح قانون بدین شکل فاقد توجیه اقتصادی و حقوقی به نظر می رسد. جز در موردی که محموله کشتی متعلق به مالک کشتی باشد این مقرر برخلاف اصول و قواعد حقوقی مانند نسبی بودن اثر قراردادهای می باشد. مطابق با این اصل مقرر در ماده ۲۳۱ قانون مدنی، قرارداد بین تأمین کننده و مالک، صاحب محموله را نه مدیون می نماید و نه داین. استثناء این اصل تعهد به نفع ثالث می باشد که طرفین بدون دخالت اراده ثالث به نفع وی، ایجاد تعهد می نمایند. اگرچه نتیجه قرارداد، تأمین مایحتاج کشتی برای حمل محموله می باشد، اما تعهد به نفع ثالث (صاحب محموله) وجود ندارد. از طرفی در تعهد به نفع ثالث، ثالث توانایی رد این تعهد به نفع خود را دارد و اراده وی کاملاً بی تأثیر نیست. حال چگونه می شود با پیش بینی حق ممتاز بر روی محموله کشتی متعاقب

عقد بوده و با ایجاب و قبول محقق می شود. اما کشتی با به آب انداخته شدن با نام رسمی و پرچم مخصوص خود برای شروع یک سفر تجاری است که شخصیت حقوقی می یابد و به مانند دمیده شدن روح در کالبد بی جان اوست. 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؛ اما چون کشتی 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 (حبس 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. کشتی برای ورود به عرصه فعالیت کشتیرانی نیاز به نام، تابعیت، پرچم و اقامتگاه دارد. با وجود نام، تابعیت، پرچم و شماره ثبت چه مانعی برای قائل شدن شخصیت حقوقی برای کشتی با در نظر گرفتن مزایا و آثار وجود این شخصیت وجود دارد. لذا وصف شخصیت حقوقی برای کشتی ذاتی نیست بلکه برای او اعتبار می شود. یکی از دلایل عدم پذیرش شخصیت حقوقی کشتی در حقوق ایران ریشه در عدم شناسایی شرکت شخص واحد از سوی قانونگذار دارد.

یکی از آثار قائل شدن شخصیت حقوقی برای کشتی، صلاحیت دادگاه دریایی در رسیدگی به مطالبات طلبکاران دریایی و توقیف کشتی به عنوان وثیقه طلب ایشان، حتی با فرض ورشکستگی مالک کشتی و جریان دعوی ورشکستگی در دادگاه صالح می باشد. با توجه به اینکه براساس قانون تجارت، کشتیرانی یک فعالیت تجاری محسوب می شود و تاجر نیز کسی است که شغل معمولی خود را معاملات تجاری قرار داده، لذا مستفاد از قانون تجارت ایران، مالک کشتی تاجر محسوب می شود. حال اگر طلبکار دارای حق ممتاز و مرتبه را مجبور به تبعیت از دعوی ورشکستگی تاجر بدانیم، در اغلب موارد مانند شرکت های تک کشتی که مالک مال سهل الوصولی جهت تأدیه دیون خود ندارد، طلبکار در هنگام استیفای حقوق خود با موضوع ورشکستگی مالک مواجه می شود. صدور حکم ورشکستگی تاجر این فایده را برای طلبکاران دارد که می توانند بعضی معاملات ورشکسته را باطل اعلام کنند (Eskini, 2021). حال اگر قرار باشد هر تأمین کننده مایحتاج کشتی یا سرمایه گذار، قبل از انعقاد قرارداد ابتدا در خصوص وضعیت مالی مالک کشتی اطمینان حاصل نماید، به تضعیف سرعت و سهولت دو مولفه مهم فعالیت تجاری منجر می شود. در صورتیکه فلسفه برقراری حقوق ممتاز بروی کشتی به حکم قانون بدون نیاز به توافق طرفین، در راستای تقویت سرعت و سهولت فعالیت تجاری کشتیرانی می باشد. یکی از حقوقدانان کشورمان پیشنهاد نموده است که این

ایجاد دین برای مالک کشتی، حقوق مالکانه صاحب محموله را محدود نمود؟

### ۲-۲-۳. برتری حق ممتاز جبران خسارت، عملیات نجات و دستمزد خدمه

در صورتیکه برای طلب تأمین کننده ملزومات، حق ممتاز دریایی بر روی کشتی ایجاد شود، رتبه وی در میان سایر طلبکاران دارای حق ممتاز می بایست مشخص شود. طلب های ایجادکننده حق ممتاز براساس ویژگی های آنها در طبقات خاصی طبقه بندی می شوند. این نظریه بر این مبنا استوار است که برخی از حقوق ممتاز دارای شایستگی ذاتی نسبت به سایر حقوق ممتاز در وصول می باشند ( ESCAP, 1991). دیوان عالی در اختلاف جان جی استیونز ( John G. Stevens) سال ۱۸۹۸ اظهار نمود که «دلیل اعطای وضعیت ترجیحی به قربانیان جرم بر حق ممتاز برای مایحتاج ضروری و به تبع آن سایر طلبکاران با اولویت پایین تر، از جمله طلبکاران غیر دریایی این است که هر کسی که به کشتی کمک کرده است به نوعی مسئول اشتباه کشتی است: کلیه منافعی که در زمان تصادم در کشتی متخلف وجود دارد، اعم از مالکیت جزئی، رهن، قرارداد وثیقه کشتی به وسیله فرمانده یا سایر حق ممتاز دریایی برای تعمیرات یا تدارکات، ناشی از قرارداد با مالکان یا نمایندگان کشتی، خود بخشی از کشتی است و به این ترتیب مقید به اعمال ناروا او است و مسئول آن است. به عبارت دیگر، اگر چه ارائه دهنده تعمیر، طلبکار تضمین شده یا بستان کار بدون وثیقه مستقیماً مرتکب تخلف نشده اند، هر یک از آنها به تجارت بدهکار کمک کرده اند که به نوبه خود عامل آسیب قربانی جرم بوده است (Biezenbos, 2014). همچنین خدمه و فرمانده که در خدمت کشتی بوده اند و در جریان فعالیت کشتیرانی آن را هدایت نموده اند، همانند کارکنان شخص ورشکسته، در غالب موارد مانند حقوق آمریکا و انگلیس بالاترین اولویت را در میان سایر صاحبین حقوق ممتاز داشته اند. نجات دهندگان کشتی و محموله آن نیز که به حفظ ارزش کشتی و مال مشمول حق ممتاز دریایی کمک نموده اند و بدون ایشان احتمالاً دیگر مالی برای استیفای حق ممتاز باقی نمی ماند، نیز در اولویت قرار دارند، حتی اگر تاریخ ایجاد طلب ناشی از عملیات نجات در تاریخ موخر باشد.

### ۴. بحث و نتیجه گیری

کشور آمریکا به دلیل اهمیت ارائه خدمات و کالا به کشتی در سریع ترین زمان و ارزان ترین قیمت ممکن بر توسعه فعالیت کشتیرانی

و عدم وقفه در حمل و نقل تجاری به حمایت از تأمین کنندگان مایحتاج کشتی پرداخته، با فاصله گرفتن از قواعد عمومی، نظام خاصی را با شناسایی حق ممتاز دریایی و امکان اقامه دعوا بر علیه مال برای تأمین حقوق طلبکاران بنا نهاده اند. کشور انگلیس نیز هر چند قائل به حق ممتاز دریایی برای طلب ناشی از تهیه ملزومات نیست، اما اعمال حق قانونی بر علیه مال را برای اینگونه طلبکاران به رسمیت می شناسد. با وجود این، در حقوق ایران، ادبیات حقوقی در این زمینه با الهام از کنوانسیون رهن و حق ممتاز دریایی ۱۹۲۶ شکل گرفته و ایجاد حق ممتاز دریایی بر روی کشتی، کرایه حمل و ملحقات این دو به موجب بند ۵ ماده ۲۹ قانون دریایی ۱۳۴۳ در نتیجه قراردادهای فرمانده در طول سفر برای حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر بدون ارائه مقررات جامع و کافی برای اعمال حق در نظر گرفته شده است. اما در پیش نویس لایحه کشتیرانی تجاری جدید، همگام با کنوانسیون های ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳ رهن و حق ممتاز دریایی، این مقرره حذف و در تحولی عجیب برای تأمین کننده حق ممتاز بر روی محموله پیش بینی شده است؛ در حالیکه به دلیل مشکلات عملی اجرا نمی تواند حمایت کافی و موثری را از طلبکاران یاد شده، به عمل آورد و با قواعد عمومی از جمله اثر نسبی قراردادهای منع تعهد به ضرر ثالث در تضاد است. به منظور بر طرف نمودن این مشکل بنیادین و ارائه راهکارها و الگوهایی برای رفع کاستی های نظام حقوقی ایران در این نوشتار، حق تأمین مایحتاج کشتی به صورت تطبیقی در حقوق انگلیس و آمریکا مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته و نتایج عمده ی زیر را نشان می دهد.

حق ممتاز دریایی تأمین کنندگان ملزومات کشتی در حقوق آمریکا، برخلاف حقوق ممتاز ترجیحی (در مورد طلب ناشی از دستمزد خدمه و فرمانده، عملیات نجات، خسارت مشترک و خسارت ناشی از برخورد) بر رهن ثبت شده با تاریخ مقدم، برتری ندارد، بلکه اولویت آن بر رهن با تاریخ موخر پذیرفته شده است. در مقابل طلب در رابطه با ملزومات ارائه شده در ایالات متحده آمریکا، قبل از ادعای مرتهن رهن غیر آمریکایی رتبه بندی می شود. در انگلیس نیز تأمین کننده ملزومات، دارای حق قانونی بر علیه مال است و طلب او پس از طلب مرتهن قرار می گیرد. در حقوق هر دو کشور، نام خاصی برای اقامه دعوا بر علیه مال و توقیف و فروش کشتی برای استیفای حق تأمین کننده مایحتاج کشتی طراحی شده است و دادگاه دریایی با آیین دادرسی مشخص و با رعایت تشریفات معین به توقیف و فروش و تقسیم عواید حاصله می پردازد. علرغم ورشکستگی مالک کشتی دادگاه دریایی می تواند فارغ از پرونده جریان دعوی ورشکستگی مالک در دادگاه دیگر، با حفظ برتری طلب های دریایی بر طلب های غیر دریایی، براساس مقررات دریایی به حل تزامم حقوق طلبکاران بپردازد. وانگهی در حقوق آمریکا،

محموله شود. برای رفع نقایص پیشنهاد می شود مقنن با استفاده از تجربیات قانونگذاری و رویه قضایی کشورهای پیشرفته، با حفظ حق ممتاز دریایی بر روی کشتی برای ارائه دهندگان ملزومات، تشکیل دادگاه دریایی و تسهیل در اعمال و استیفای حقوق طلبکاران دریایی، به حمایت از نامبردگان بشتابد. توجه به شخصیت حقوقی کشتی می تواند در این تحول، نقش سازنده و مهمی ایفا کند.

#### References:

- Abouata, M., 2010. Maritime Lien, Claim or Security of Claim. *Law Quarterly*, 40, pp.1-16. doi 20.1001.1.25885618.1389.40.3.1.6. (In Persian).
- Biezenbos, V. D., 2014. A sea changes in creditor priorities. *U. Mich. JL Reform*, 48, pp.595. <https://doi.org/10.36646/mjlr.48.3.sea>
- Callaway, F. 1989., *Maritime Liens and Claims. MLAANZ Journal*, 6, 15.
- Chong, S., 2017. Maritime Law in Singapore and Beyond — Its Origins, Influence and Importance', *CML Working Paper Series*, No 17/01. Url: <https://law.nus.edu.sg/cml/publications>
- ESCAP, U. 1991. *Guidelines for maritime legislation: guideline volume I*. Url. <https://hdl.handle.net/20.500.12870/4627>
- Eskini, R. 2021., *Commercial Law, Bankruptcy and Liquidation of Insolvent Affairs, Humanities Research and Development Organization, 27th edition. Organization of study and editing of university humanities books (SMT), Humanities research and development institute*. (In Persian)
- Fouladgar, F. and Izanloo, M., 2020. Comparative study of enforcement of maritime liens in bankruptcy procedure. *The Judiciarys Law Journal*, 84, pp.193-216. <https://doi.org/10.22106/jlj.2020.116652.2996>. (In Persian)
- Hadebe, T. B., 2013. *A critical discussion of the enforceability of maritime liens against bona fide purchasers*. Url. <http://hdl.handle.net/10413/10940>
- Lashgari, M. and Akbari, A. A., 2020. Fleet deployment, ship routing and refueling optimization problem. *Journal of Marine Science and Technology*, 18, pp.33-48. <https://doi.org/10.22113/jmst.2019.135211.2174>. (In Persian)
- Hill, C., 2003. *Maritime Law, 6th Edition, Lloyd's of London Press Ltd*.

برای طلب ناشی از ارائه ملزومات در خارج از کشور نیز حق ممتاز دریایی شناسایی خواهد شد، اگر قانون آمریکا حاکم بر قرارداد باشد. در حقوق ایران، با حذف بند ۵ ماده ۲۹ قانون دریایی ۱۳۴۳، نه تنها کمکی به سرعت بخشی و تسهیل ارائه ملزومات به کشتی های ایرانی نشده است، بلکه با پیش بینی حق ممتاز بر روی محموله در این لایحه می تواند منجر به ترجیح حمل و نقل جاده ای بر دریایی توسط صاحبین

- Katouzian, N. 2021., *Civil Law Course, Certain Contracts, 12th Edition, Volume IV, Ganj Danesh Publications*. (In Persian).
- Malaekhepour, S. and Saeedi, R. 2014. The nature of Marine Mortgage Contract in Maritime Act of 1964. *Academic Journal of Knowledge and Research of Law*, 3, pp.181-201. <https://doi.org/10.22055/AJKRL.2014.11815>. (In Persian).
- Madani, J., 2007. *Civil Law, Certain contracts*, , Paydar Publisher. (In Persian)
- Myburgh, P. 2009., Richard cooper memorial lecture admiralty law-what is it good for? *University of Queensland Law Journal*, The, 28, pp.19-38.
- Najafi Esfad, M., 1999. Collateral and Loss of the Collateral in Iran's Maritime Law and its Comparison with Jurisprudence and Civil aw. *legal Perspectives*, 3(15), pp. 141-150. (In Persian).
- Najafi Esfad, M. 2019., *Maritime law: based on Iran's maritime law and international maritime regulations, 12th edition Tehran: Organization of study and editing of university humanities books (SMT), Humanities research and development institute*. (In Persian).
- Nikzad, A., Pourkermani, K., Razmjooei, D. and Batvandi, Z., 2019. Value-added services in port with emphasis on competitive strategy. *Journal of Marine Sciences and Technology*, 18(2), pp.1-11. <https://doi.org/10.22113/jmst.2018.119131.2117>. (In Persian).
- Okoli, S. O., 2010. Arrest of Ships: Impact of the Law on Maritime Claimants.
- Olagunju, G. A. and Lawal, B. 2013. A Comparative Analysis of Maritime and Statutory Liens under Canadian and Nigerian Admiralty Law-Suggestions for Improving the Nigerian Regime. *Asper Rev. Int'l Bus. & Trade L.*, 13, 157.

- Osborne, D., Bowtle, G. and Buss, C., 2016. *The law of ship mortgages, Informa law from Routledge*.  
<https://doi.org/10.4324/9781315766430>
- Rares, S. 2018., Ship arrests, maritime liens and cross-border insolvency. *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, pp.398-412. URL: <http://www.austlii.edu.au/au/journals/FedJSchol/2017/21.html>
- Razmjooei, D., Ghasemi, J., Dorri Berenjegani and N., Yousefi. H., 2021. Analyzing the effecting factors on emergence of hub ports at Southern Iranian ports. *Journal of Marine Science and Technology*, 19, pp.1-12.  
<https://doi.org/10.22113/jmst.2017.46996>. (In Persian).
- Schoenbaum, T. J., 1987. *Admiralty and maritime law. (No Title)*.
- Sedigh, H., 2013. *General Principles of Maritime Law, Eternal Forest Publications*, first edition. (In Persian).
- Tekle, Y., 1988. Maritime liens and mortgages. Url: [https://commons.wmu.se/all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/all_dissertations)
- Tetley, W., 2002. Maritime liens in the conflict of laws. *Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren. Brill Nijhoff*.
- Thomas, D.R., 1980. *Maritime Liens. London. Stevens and sons*, vol. 14, 1980.