

## اقامه دعوا علیه مال

محمد ابو عطا\*

استادیار گروه حقوق دانشکده علوم انسانی دانشگاه سمنان

(تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۱۰/۱۳ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۰/۴/۲۰)

### چکیده:

امکان اقامه دعوا علیه مال، امتیازی است که در کمالن لا بویژه در گستره حقوق دریایی این نظام حقوقی، شناسایی شده است. براین مبنا، خواهان می تواند برای وصول بسیاری از مطالبات دریایی، بجای طرح دعوا علیه شخص خوانده، با رعایت شرایط مقرر، به طرفیت مال متعلق به او، دعوا اقامه کرده و در صورت محکوم له واقع شدن، محکوم به را از محل همان مال، استیفا کند. در کشورهای تابع نظام حقوقی رومی- ژرمنی و مشخصاً فرانسه، دعوا علیه مال، اساساً به رسمیت شناخته نشده است. در حقوق ایران نیز با وجود استعمال برخی تعابیر قابل انتقاد در قانون دریایی که در ظاهر، امکان طرح دعوا علیه مال را به ذهن القاء می کند، وصول همه حقوق و مطالبات دریایی، باید از طریق اقامه دعوا علیه شخص انجام گیرد.

### واژگان کلیدی:

دعوا، دعوا علیه شخص، دعوا علیه مال، خواهان، خوانده.

## مقدمه

حق رجوع به دادگاه و دادخواهی نزد مقام عمومی و به تبع آن، اقامه دعوا علیه هر شخصی که حق دیگری را تضییع یا انکار کرده است، بطور طبیعی، در روابط میان اشخاص، نه سایر موجودات، قابل تحقق است و شاید به دلیل بدهت این نکته است که با وجود نقش محوری اشخاص در دعاوی، از دیدگاه آیین دادرسی، لزوم تشخیص و تعیین طرفین دعوا در شخص (حقیقی یا حقوقی)، به عنوان رکنی از ارکان دعوا و دادرسی معرفی نمی‌شود. با وجود این، در کامن لا، بویژه در قلمرو حقوق دریایی و کشتیرانی این نظام حقوقی، از سده های گذشته، این اختیار به رسمیت شناخته شده است که در مورد بسیاری از مطالبات و دعاوی دریایی، خواهان، مخیر است بجای اعمال اختیار اصلی و مطابق قاعده خود یعنی طرح دعوا علیه هر شخصی که او را طرف خود می‌داند، علیه کشتی یا دیگر اموال دریایی متعلق به او مانند محموله کشتی و در مواردی، کرایه حمل بار، اقامه دعوا کند. به عبارت دیگر، در مقام طرح دعوا علیه مال یا شیئی، خواهان، شخصی حقیقی یا حقوقی است اما خواننده، مالک یا ذینفع اموال مزبور نیست بلکه خود اموالی که دعوا در ارتباط با هر کدام از آنها محقق شده است، در مقام خواننده قرار می‌گیرند. بدین ترتیب، آیین دادرسی نیز از آغاز تا انجام، بین شخص و مال، جریان می‌یابد و در فرض صدور حکم به نفع خواهان، محکوم به، از محل فروش یا تملک خواننده دعوا استیفا خواهد شد. این شکل از دعوا، در حقوق دریایی انگلیس، جایگاهی قابل توجه دارد به گونه‌ای که طبق «قانون دادگاه عالی» مصوب ۱۹۸۱ که به گونه منسجم و تفصیلی، احکام مربوط به آن را تبیین کرده است، برای وصول ۱۸ دسته از مطالبات دریایی، می‌توان در مرجع قضایی صالح (دادگاه دریایی)، علیه شخص و یا به جایگزینی آن، علیه مال، اقامه دعوا کرد. مقاله حاضر به همین موضوع اختصاص یافته است و ضمن مطالعه دقیق و تحلیلی «دعوا علیه مال» از دیدگاه حقوق دریایی، موضع قانون دریایی ایران را نیز در این زمینه، مورد بررسی و نقد قرار می‌دهیم.

## ۱- واژه شناسی و مفاهیم

«دعوا» در لغت، به معنای «خواستن، ادعا کردن، ادعا، نزاع و دادخواهی» آمده است (معین، ۱۳۶۰، ص ۱۵۳۹). در اصطلاح حقوقی، این لفظ را در دو مفهوم متمایز ولی مرتبط به کار برده‌اند:

الف) حق رجوع به دادگاه و دادخواهی از مقام عمومی - از این منظر، دعوا، «حقی است که به موجب آن، اشخاص می‌توانند به دادگاه، مراجعه کرده و از مقام رسمی بخواهد که بوسیله اجرای قانون، از حقوق آنها در برابر دیگری حمایت کند» (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ص ۸) در واقع، چنانچه حقوق اشخاص که در قوانین پیش بینی شده است، به ادعای آنها، تضییع شده و یا مورد انکار قرار گیرد، برای صاحب آن حقوق، توان و حقی قانونی بوجود می‌آید که با مراجعه به مراجع صالح، وجود آن حق و همچنین تضییع یا انکار آن را به قضاوت گذارده و ترتب آثار مربوط را درخواست کند. بنابراین، هر شخص حقیقی ولو تحت قیمومت و اشخاص حقوقی، می‌توانند صاحب دعوا گردند (شمس، ۱۳۸۴، صص ۲۹۶ و ۲۹۷).

با توجه به اهمیت این حق، قانون اساسی در اصل ۳۴ خود، به صراحت آن را مورد شناسایی قرار داده است: «دادخواهی، حق مسلم هر فرد است و هر کس می‌تواند به منظور دادخواهی، به دادگاههای صالح رجوع کند...». همچنین در برخی دیگر از اصول قانون اساسی و بسیاری از احکام قوانین دیگر بویژه قانون آئین دادرسی مدنی، واژه «دعوا»، به همین معنا استعمال شده است از جمله ماده ۲ قانون اخیرالذکر مقرر می‌دارد: «هیچ دادگاهی نمی‌تواند به دعوایی رسیدگی کند مگر اینکه شخص یا اشخاص ذینفع یا وکیل یا قائم مقام یا نماینده قانونی آنان، رسیدگی به دعوا را برابر قانون درخواست نموده باشند».

ب) عمل حقوقی که به موجب آن، مدعی، اجرایی حق مورد ادعا را از دادگاه می‌خواهد - به عنوان مثال، هنگامی که گفته می‌شود، مدعی باید اهلیت داشته باشد یا دعوا به موجب دادخواست اقامه می‌شود که باید به دادگاه صالح تقدیم گردد، اشاره به همین عمل حقوقی دارد. پس، همین که نسبت به وجود و چگونگی اجرای حقی، اختلاف پیش آید و یکی از دو طرف، نزد دادرس، دادخواهی کند و شناخت حق یا الزام دیگری را به اجرای مفاد یا لوازم حق بخواهد، دعوا محقق می‌شود، خواه دادگاه، پس از رسیدگی، مدعی را صاحب حق بشناسد یا ادعای او را مردود و باطل بداند (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ص ۷). بدین ترتیب، دعوا، در این مفهوم، زمانی ایجاد می‌شود که دعوا، به معنای نخست یعنی حق قانونی اقدام، بوجود آمده و دارنده، آن را اعمال کرده و در معرض رسیدگی مرجع قضاوتی قرار داده باشد. (شمس، ۱۳۸۴، ص ۲۹۷) واژه دعوا در برخی دیگر از اصول قانون اساسی از جمله بخش نخست اصل ۱۶۷ به همین معنا است: «قاضی مکلف است کوشش کند حکم هر دعوا را در قوانین مدونه بیابد...» همچنین در شمار زیادی از مواد قانون آیین دادرسی مدنی، لفظ «دعوا» به

همین مفهوم، استعمال شده است. برای مثال، ماده یک قانون مقرر می‌دارد: «آئین دادرسی مدنی، مجموعه اصول و مقرراتی است که در مقام رسیدگی به امور حسبی و کلیه دعاوی مدنی و بازرگانی در دادگاههای عمومی، انقلاب، تجدیدنظر، دیوان عالی کشور و سایر مراجعی که به موجب قانون موظف به رعایت آن می‌باشند به کار می‌رود». بطور کلی، همه احکام این قانون که در آنها ترکیب «اصحاب دعوا» یا «طرفین دعوا» به کار رفته است، ناظر به همین مفهوم دعوا است.

در کامن لا، بویژه در حقوق انگلیس، مفهوم «دعوا»، با واژگان مختلفی همچون (action)، (case)، (suit) و (claim) معرفی می‌شود. (action) به معنای آیینی است که به موجب آن، شخص، حقی قانونی را در دادگاه پیگیری می‌کند (oxford dictionary of law, 1997, p8). لفظ (case)، به مفهوم اختلاف و مرافعه حقوقی، مورد استعمال قرار می‌گیرد (op-cit, p62). (suit) یا (lawsuit)، مفید هرگونه اقدام حقوقی است که از سوی شخصی، علیه دیگری، در دادگاه صالح به جریان می‌افتد (Blacks law dictionary, 2004, p1475) و در نهایت، (claim)، به معنای اظهار و ادعای حق نسبت به وجه نقد یا هر مال دیگر و یا جبران خسارت است (op-cit, p264). همانگونه که از این تعاریف، البته با اعمال تسامح، قابل استنباط به نظر می‌رسد، الفاظ (case)، (suit) و بویژه (action)، با مفهوم اخیر دعوا در حقوق ایران، منطبق بوده و واژه (claim)، با مفهوم نخست تناسب دارد.

ترکیب «دعوا علیه مال»، معادل فارسی (action in rem) در حقوق کشورهای عضو نظام کامن لا است. در مقابل، اصطلاح (action in personam) قرار دارد که آن را نیز می‌توان «دعوا علیه شخص» ترجمه کرد. عبارت (in personam)، در ریشه لاتینی خود، به معنای (علیه شخص خاص) است و بر همین اساس، در (action in personam)، خواهان، اقدام به طرح دعوا علیه شخص یا اشخاص معین حقیقی یا حقوقی می‌کند (op-cit, p32). ترکیب (in rem) هم در لاتین، به مفهوم «علیه شی یا مال» است و بدین ترتیب، در (action in rem)، خواهان، در دادگاه واجد صلاحیت، به طرفیت مال یا اموال معین منقول یا غیر منقول، اقامه دعوا می‌کند (Ibid). لازم به ذکر است که در این نوشتار، واژه «دعوا»، حسب مورد، در هر دو معنا استعمال شده است. در شماره‌های بعد، در مورد این دو اصطلاح و کاربرد دقیق آنها، به تفصیل بحث خواهد شد.

## ۲- مفهوم دعوا علیه مال

در حقوق انگلیس (oxford dictionary of law, 1997, p235)، کانادا ( Tetley, 2002 , p434) و برخی دیگر از کشورهای شرق آسیا مانند مالزی و سنگاپور، امکان اقامه دعوا علیه مال، یکی از ویژگی های حقوق دریایی و طبعاً یکی از امتیازات محاکم دریایی نسبت به سایر مراجع قضایی است. اما در ایالات متحده امریکا، فراتر از گستره حقوق دریایی نیز امکان طرح این دعوا در دو سطح نظام قضایی فدرال و ایالتی علیه اموال منقول و غیر منقول پیش بینی شده است. با وجود این، در حقوق این کشور هم شایع ترین زمینه طرح دعوا علیه مال، در مورد دعاوی دریایی گوناگون مشمول صلاحیت محاکم دریایی است (<http://en.wikipedia.org/wiki/jurisdiction-in-rem>). در این گستره، دعوا علیه مال، دعوایی است که خواهان می تواند در موارد مصرح قانونی، مستقیماً به طرفیت و علیه کشتی یا دیگر اموال دریایی مانند محموله کشتی و کرایه حمل در دادگاه دریایی مطرح کند. در واقع، دعوا علیه مال، مستقل از دعوا علیه شخص بوده و به عنوان جایگزین قانونی دعاوی مزبور در دادگاه قابل اقامه است. بدین ترتیب، دادرسی بین شخص (خواهان) و مال (خواننده)، به جریان افتاده و در صورت محکوم له واقع شدن خواهان در دعوا، محکوم به، از محل (فروش) مال موصوف، استیفاء و وصول خواهد شد (Hill, 1985, p.92).

مهم ترین دلیل استقبال از این دعوا را بطور معمول در سهولت طرح و تعقیب آن خلاصه می کنند. بدین شرح که در صورت اقدام به اقامه دعوا علیه شخص، احضاریه (Summons) باید بطور صحیح به خواننده (مالک کشتی) ابلاغ شود. این امر، در فرضی که خواهان و خواننده، در کشوری واحد مقیم هستند، مشکلی جدی ایجاد نمی کند. اما با توجه به اینکه کشتی ها (و محموله آنها)، عمدتاً متعلق به اشخاص حقیقی و حقوقی تبعه کشورهای مختلف می باشند و در شمار زیادی از دعاوی دریایی، خواننده، مقیم کشور دیگری جز محل اقامت خواهان است، در عمل، شناسایی محل واقعی اقامت خواننده و روند ابلاغ احضاریه ها به او، سریع و قطعی نیست (Chorely and Gile, 1992, p5 - op.cit, p.4). حتی در برخی موارد، شناسایی دقیق شخص خواننده دعوا نیز به سادگی امکان پذیر نمی باشد. بویژه در دهه های اخیر که از سویی، قراردادهای متنوع اجاره کشتی (Charter party) در تجارت دریایی، بسیار معمول شده است و از سوی دیگر، به دلایلی، ثبت مضاعف کشتیها در برخی از کشورها و استفاده از پرچم های مصلحتی (Flag of convenience) نیز تا حدودی رواج یافته است. در این شرایط، طبعاً اقامه دعوا علیه مال بویژه کشتی ها که به عنوان

موضوع اصلی این دعوا در مناطق مختلف دریایی و بنادر کشورها، تردد می‌کنند، بسیار ساده تر است. چه، همانگونه که خواهیم دید، پس از ورود یا در زمان استقرار کشتی مورد نظر در آبهای حوزه صلاحیت قضایی دادگاه دریایی، خواهان می‌تواند با رعایت شرایطی، دعوی خود را علیه آن اقامه کند.

### ۳- شمول موضوعی دعوا علیه مال

در حقوق انگلیس، برای شناسایی آن دسته از دعاوی و طلبهایی که از طریق اقامه دعوا و جریان رسیدگی علیه مال، قابل مطالبه هستند، باید به قانون دادگاه عالی مصوب ۱۹۸۱ مراجعه کرد. به موجب جزء (a) بند (۱) ماده ۲۰ قانون، صلاحیت استماع و رسیدگی به هر کدام از اختلافات و دعاوی مزبور در بند (۲) ماده، یکی از موارد کلی صلاحیت دریایی دادگاه عالی (High Court) است. در بند ۲ این ماده نیز دعاوی دریایی مربوط، بطور تفصیلی و در قالب ۱۸ موضوع، احصاء شده است که عبارتند از: (a) هر دعوی مربوط به تصرف یا مالکیت کشتی یا مالکیت هر سهم در آن. (b) هر اختلاف میان مالکان کشتی در مورد تصرف آن یا عواید حاصل از به کار گیری کشتی. (c) هر دعوا در مورد رهن تمام کشتی یا سهمی از آن. (d) هر دعوا در مورد خسارت وارده به کشتی. (e) هر دعوا در مورد خسارت وارده بوسیله کشتی. (f) هر دعوا در مورد سلب حیات یا صدمه جسمانی وارده در نتیجه هر عیبی در کشتی یا تجهیزات آن یا در نتیجه خطای ۱- مالکان، مستأجران و یا اشخاص متصرف یا کنترل کننده کشتی یا ۲- فرمانده یا خدمه کشتی یا هر شخص دیگری که مالکان، مستأجران یا اشخاص متصرف کشتی، مسئول تقصیر او هستند و خطای مزبور، در مقام دریانوردی یا اداره کشتی، بارگیری، حمل یا تخلیه کالا و یا سوار کردن، حمل و پیاده کردن مسافر روی داده باشد. (g) هر دعوا در مورد تلف یا زیان وارده به محموله کشتی. (h) هر دعوی ناشی از هرگونه توافق مربوط به حمل کالا در کشتی یا اجاره کشتی. (i) هر دعوی مشمول وصف نجات. (k) هر دعوی مشمول ماهیت یدک کشی. (l) هر دعوی مشمول ماهیت راهنمایی. (m) هر دعوا در مورد کالا و مواد عرضه شده به کشتی به منظور بهره برداری یا نگهداری آن. (n) هر دعوا در مورد ساخت، تعمیر یا تجهیزات کشتی و یا هزینه های حوضچه تعمیراتی یا عوارض. (o) هر دعوا از جانب فرمانده و خدمه برای دستمزد. (p) هر دعوا از جانب فرمانده، فرستنده کالا، مستأجر یا نماینده در مورد هزینه هایی که به حساب کشتی تقبل شده است. (q) هر دعوی مربوط به عمل خسارت مشترک. (r) هر دعوی مربوط به ترهین

کشتی برای اخذ وام و (s) هر دعوای مربوط به مصادره و ضبط کشتی یا کالاهایی که در آن، در حال حمل بوده یا حمل شده اند یا هر دعوای مربوط به استرداد کشتی یا کالاهای مزبور.

حسب بند ۱ ماده ۲۱ قانون «... در مورد تمام دعوای مشمول صلاحیت دادگاه عالی، می‌توان در آن دادگاه، دعوا علیه اشخاص اقدام کرد». بدین ترتیب، اختیار اولیه‌ای که قانون، بدون محدودیت برای خواهان هر کدام از دعوای دریایی فوق‌الذکر در نظر گرفته است، اقامه دعوا به طرفیت شخص خوانده است. اما بندهای دیگر ماده، حاوی احکامی در مورد جایگزین قانونی «دعوا علیه شخص» یعنی «دعوا علیه مال» است. طبق بند ۲ ماده: «... در مورد دعوای مزبور در بخش‌های (a)، (b)، (c) و (s) بند ۲ ماده ۲۰، می‌توان در دادگاه عالی، علیه کشتی یا مالی که در ارتباط با آن، دعوا محقق شده است، دعوا علیه مال اقامه کرد». پس، از میان دعوای گوناگون موضوع بخش‌های ۱۸ گانه بند ۲ ماده ۲۰ قانون، دعوای مزبور در بخش‌های (a, b, c, s) را می‌توان علاوه بر روند دعوا علیه شخص، از طریق طرح دعوا علیه مال نیز مورد پیگیری قرار داد. در عین حال، بند ۳ و ۴ ماده ۲۱، حاوی احکامی دیگر در همین زمینه است. به موجب بند ۴ ماده مرقوم: «در مورد دعوای مزبور در جزء (e) تا (r) بند ۲ ماده ۲۰، در صورتی که الف - دعوا مربوط به کشتی باشد ب- شخصی که در فرض طرح دعوا علیه شخص، مسئولیت می‌یافت (شخص ذیربط)، به هنگام تحقق سبب دعوا، مالک، مستأجر یا متصرف کشتی باشد، می‌توان علیه آن کشتی در دادگاه عالی، دعوا علیه مال اقامه کرد مشروط به اینکه در زمان طرح دعوا، شخص ذیربط، نسبت به تمام سهام (ملکی) کشتی، مالک انتفاعی بوده و یا اینکه وی به عنوان مستأجر، کشتی را در قالب اجاره لخت، در اختیار داشته باشد...». بند ۳ ماده نیز بدون ارجاع صریح به دعوای مشمول بند ۲ ماده ۲۰ قانون و در حکمی کلی، چنین اشعار می‌دارد: «...در هر مورد که برای مبلغ مطالبه شده، نسبت به کشتی ... یا هر مال دیگر، حق ممتاز دریایی وجود داشته باشد، می‌توان در دادگاه عالی، علیه آن کشتی ... یا مال، دعوا علیه مال اقامه کرد».

در حقوق دریایی انگلیس، دعوای مختلف مشمول جزء (e) تا (r) بند ۲ ماده ۲۰ قانون را موضوع «حق قانونی بر شیء یا مال» (Statutory right in rem) یا «حق ممتاز

قانونی) «Statutory lien) می‌دانند و این حق را در عرض «حق ممتاز دریایی» (Maritime lien) قرار می‌دهند<sup>۱</sup> (Tetley, 2002, p432).

همانگونه که ملاحظه می‌شود، بر خلاف امکان اقامه دعوا علیه مال در بند (s,c,b,a) بند ۲ ماده ۲۰ قانون که مطلق بوده و در عین حال، ناظر به همه اموال دریایی (کشتی، کرایه حمل و ...) است، اعمال این اختیار در مورد جزء (e) تا (r) بند ۲ ماده مزبور، بدین گونه نیست. از سویی در این چند جزء، فقط کشتی، موضوع دعوا علیه مال است و سایر اموال دریایی (محموله، کرایه حمل و ...) از شمول حکم قانون خارج شده‌اند. از سوی دیگر، اعمال این حق، منوط به آن است که اولاً شخصی که در زمان تحقق سبب دعوا، شخصاً مسوولیت داشته است، مالک، مستأجر و یا متصرف کشتی باشد و ثانیاً، این شخص در زمان طرح دعوا علیه مال، مالک انتفاعی تمام سهام (ملکی) کشتی باشد و یا در قالب عقد اجاره کشتی به گونه لخت و دربست، آن را در اختیار و تصرف داشته باشد. در توضیح باید گفت، در حقوق انگلیس، «مالک انتفاعی» (Beneficial Owner) که تحت عنوان «مالک مبتنی بر انصاف» (Equitable Owner) نیز معرفی می‌شود، مفهومی اعم از «مالک قانونی» (Legal Owner) دارد. مالک قانونی، شخصی است که حق مالکیت بر مال، به گونه انحصاری متعلق به او است (Blacks law dictionary, 2004, p1138). حال آنکه مالک انتفاعی، شخصی

۱. «حق ممتاز دریایی»، حقی است ماهوی و تضمینی که همزمان با تحقق مطالبات دریایی مشخص (به شرح مذکور در قوانین ملی مانند فصل دوم قانون دریایی ایران و فصل پنجم قانون شماره ۵-۶۷ مصوب ۱۹۶۷ فرانسه یا کنوانسیون های بین‌المللی مربوط، مصوب سالهای ۱۹۲۶، ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳) و به منظور تضمین و تأمین پرداخت اینگونه طلبها (که عموماً در اثر ایراد زیان بوسیله کشتی یا ارائه خدمات گوناگون بندری و دریایی به آن، محقق شده‌اند)، بلافاصله بر کشتی یا کرایه حمل استقرار می‌یابد تا در صورت عدم پرداخت دین، طلبکار بتواند طلب خود را از محل اموال مذکور، استیفاء کند. به عبارت دیگر، حق ممتاز دریایی، همانند رهن، ماهیتاً از اقسام وثائق عینی مطالبات دریایی است جز اینکه بر خلاف آن، ریشه قراردادی ندارد و به حکم قانون، مستقیماً به مال تعلق می‌گیرد. در حقوق دریایی انگلیس، این مطالبات و دعاوی، احصای قانونی ندارد و باید بر اساس آرای صادره از محاکم دریایی و رویه های قضایی، آنها را شناسایی کرد (Chorely and (Gile, 1998, P71). امروزه این مطالبات، در پنج مورد خلاصه می‌شود: دستمزد خدمه و فرمانده، پاداش نجات، خسارت ناشی از تصادم، هزینه‌های ضروری پرداخت شده بوسیله فرمانده در طول سفر (master disbursement) و توثیق کشتی یا کالا برای اخذ وام (Jakson, 2000, n 2.35-meeseon, 2000, n1.044 bottomry and respondentia) «حق ممتاز قانونی» یا «حق قانونی بر مال» نیز جنبه تضمینی دارد اما پرداخت مطالباتی را تأمین می‌کند که از پوشش حق ممتاز دریایی بی بهره‌اند. این حق تفاوت های عمده‌ای با حق ممتاز دریایی دارد بویژه اینکه حق قانونی بر مال، قالب وثیقه ای ندارد و نه از زمان ورود زیان بوسیله کشتی یا ارائه خدمات به آن، بلکه با صدور قرار توقیف کشتی بوسیله مراجع صالح قضایی محقق می‌شود. در واقع حق ممتاز قانونی، امتیازی غیر ماهیتی نسبت به مال غیر است که به حکم قانون (نه کامن لا) برای تأمین وصول برخی مطالبات دریایی، پیش بینی شده است (Tetley, 2002, p.p 482.483)



است که عملاً مجاز به بهره برداری و استفاده از مال است و لو اینکه مالک قانونی آن مال نیز خود او یا شخص دیگری باشد. (op-cit,p14137)

در عرصه تجارت دریایی، سه قالب قراردادی اصلی برای اجاره کشتی وجود دارد. «اجاره زمانی» (Time charter)، «اجاره سفری» (Voyage charter)، و قالب سوم که در میان اساتید معدود حقوق دریایی ایران به «اجاره لخت یا دربست» (Bareboat charter)<sup>۱</sup> موسوم است (امید، ۱۳۵۳، ص ۱۹۳). در قرارداد اجاره کشتی به گونه لخت یا دربست، برخلاف دو شکل دیگر مالک کشتی، تصرف و کنترل کامل بر آن را در مدت معین به مستأجر واگذار می‌کند (Oxford dictionary of law, 1997, p.70). بنابراین در طول دوره قرارداد، همه حقوق و تعهدات مالک کشتی، به مستأجر منتقل شده و بوسیله او قابل اعمال است. در واقع بر مبنای همین اختیارات وسیع است که چنین مستأجری را جز از این حیث سوابق مربوط به ثبت کشتی، در حکم مالک موقت آن محسوب می‌کنند و طبعاً مسئولیت‌های ناشی از مالکیت را متوجه شخص او می‌دانند (Chorely and Gile, 1992, p174, n10.3.1). اما در مورد بند ۳ ماده ۲۰ قانون، همانطور که از مفاد آن استنباط می‌شود، احراز وجود حق ممتاز دریایی نسبت به هر کدام از دعاوی و مطالبات گوناگون موضوع بند مزبور، به طلبکار اجازه می‌دهد، بدون محدودیت، مستقیماً اقدام به طرح دعوا علیه مال اعم از کشتی یا سایر اموال موضوع حق ممتاز کند و اساساً در حقوق کشتیرانی، گسترده‌ترین عرصه اقامه دعوا علیه مال، مواردی است که نسبت به مالی بویژه کشتیها، حق ممتاز دریایی وجود دارد.

در حقوق آمریکا، برای شناسایی آن دسته از دعاوی که از طریق طرح دعوا علیه مال، قابل پیگیری هستند، باید به «قواعد تکمیلی مربوط به برخی از دعاوی دریایی» که جزء «قواعد دادرسی مدنی فدرال» به شمار می‌روند، رجوع کرد. به موجب قاعده (C) این مقررات که به تبیین ضوابط ویژه دعوا علیه مال، اختصاص دارد، این دعوا، در دو فرض قابل اقامه است: ۱- برای به اجرا گذاردن حق ممتاز دریایی و ۲- در هر مورد دیگری که قانون، امکان اقامه دعوا علیه مال را پیش بینی کرده باشد. (<http://www.law.cornell.edu/rules/frcp/ruleC.htm>). با توجه به اینکه در حقوق دریایی آمریکا، اصولاً «حق قانونی بر مال» پذیرفته نشده و همه مطالبات دریایی، موضوع حق ممتاز دریایی هستند (Tetley, 2002, 482)، طبعاً طرح دعوا علیه مال، زمینه اجرایی بسیار گسترده دارد. در عین حال، این اختیار وسیع، مانع اقامه دعوا علیه

۱. البته در حقوق دریایی و کشتیرانی، این قرارداد، با نامهای دیگر مانند (Demise charter)، (Demise Charter) و یا (Charter by Demise) نیز خوانده می‌شود.

شخص برای وصول مطالبات دریایی گوناگون نیست. در این خصوص، قسمت دوم جزء (b) بند ۱ قاعده (C) چنین اشعار می‌دارد: «جز در موردی که خلاف آن در قانون مقرر شده باشد، شخصی که می‌تواند علیه مال اقامه دعوا کند، می‌تواند ... به جایگزینی آن، علیه هر شخصی که ممکن است مسئول باشد، دعوا علیه شخص اقامه نماید». طبعاً برای طرح دعوا علیه شخص، الزامی به شمول حق ممتاز بر طلب مورد ادعای خواهان نیست (op.cit.p407).

#### ۴- صلاحیت قضایی برای رسیدگی به دعوا علیه مال

##### ۴-۱- صلاحیت ذاتی

در نظام قضایی انگلیس، «دادگاه عالی» که با عنوان «دادگاه عالی عدالت» (Superm court of justice) نیز خوانده می‌شود، از صلاحیت ذاتی برای رسیدگی به دعاوی دریایی برخوردار است (Tetley, 2002, p431). البته این دادگاه، از صلاحیتی گسترده برای رسیدگی به دعاوی گوناگون مدنی و تجاری برخوردار است (Brown, 1999, p38) و صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی، یکی از همین موارد است که در بند ۱ ماده ۲۰ قانون دادگاه عالی، مصوب ۱۹۸۱ مورد تصریح و تفصیل قرار گرفته است. متنها به دلیل لزوم رسیدگی تخصصی به دعاوی و حل و فصل اختلافات، دعاوی عدیده مشمول صلاحیت این دادگاه، عملاً بوسیله محاکمی که به موجب قانون تشکیل شده و جزئی از این دادگاه تلقی می‌شوند، مورد رسیدگی قرار می‌گیرد. در واقع، شرح وظایف دادگاه عالی، بین سه مرجع مستقل، تقسیم می‌شود که عبارتند از «دادگاه مهورداری» (Chancery Division)، «دادگاه خانواده» (Family Division) و «دادگاه ملکه» (Queen Bench Division). هر کدام از دادگاههای مزبور، بر حسب مورد، دارای صلاحیت رسیدگی بدوی و تجدیدنظر نسبت به دعاوی مشخصی می‌باشند اما در این میان، دادگاه ملکه، از حیث صلاحیت رسیدگی نخستین به دعاوی، به نوبه خود به دو «دادگاه تجاری» و «دادگاه دریایی» منشعب می‌شود (op.cit, p39) و رسیدگی به دعاوی گوناگون دریایی، بر عهده دادگاه اخیر قرار دارد. لازم به ذکر است که آرای صادره از این مرجع قضایی، با رعایت ضوابط مربوط، به ترتیب در «دادگاه تجدیدنظر» و نهایتاً «مجلس اعیان» قابل رسیدگی مجدد است.

در نظام قضایی آمریکا، طبق بند ۱۳۳۳ عنوان ۲۸ کد ایالات متحده<sup>۱</sup>، صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی، اساساً برای دادگاههای فدرال در نظر گرفته شده است. اما به دنبال تحولات قانونگذاری، جز در مورد دعاوی تحدید مسئولیت مالک کشتی، دعاوی مطالبه پاداش نجات، دعاوی تصرف همچنین توقیف کشتی از طریق دعوا علیه مال که منحصراً در صلاحیت دادگاههای منطقه‌ای فدرال (Federal District Court) ابقاء شده است، دادگاههای ایالتی (State Courts) نیز در کنار محاکم فدرال، از صلاحیت قانونی برای رسیدگی به سایر دعاوی متنوع دریایی برخوردارند (http://en.wikipedia.org/wiki/admiralty-law). باید افزود، قواعد تکمیلی مربوط به برخی از دعاوی دریایی که جزء قواعد دادرسی مدنی فدرال است، به تفصیل، قلمرو صلاحیت دادگاه فدرال و روند دادرسی آن را در مورد دعاوی دریایی، تبیین می‌کند (http://www.law.cornell.edu/rules.frpc/rules/htm).

#### ۴-۲- صلاحیت نسبی (محلی)

در حقوق آمریکا، صلاحیت نسبی محاکم برای رسیدگی به دعاوی دریایی علیه مال، منوط به بازداشت کشتی یا محموله آن در حوزه قضائی (قلمرو سرزمینی) دادگاهی است که قرار توقیف هر کدام از اموال مزبور را صادر کرده است (Tetley, 2002, p426). در عمل، پس از اینکه دادگاه، دادخواست و منضمات آن را بررسی کرده و شرایط قانونی طرح دعوا علیه مال را احراز نمود، دستور صدور «قرار توقیف» (Arrest warrant) کشتی یا مال دیگر موضوع دعوا را خطاب به منشی صادر می‌کند (جز «i» بند a بخش ۳ قاعده «c» قواعد تکمیلی). در پی ابلاغ و اجرای قرار بازداشت، (بند b بخش ۳ قاعده مزبور)، صلاحیت نسبی (محلی) دادگاه برای رسیدگی به دعوا علیه مال، محقق شده و دادرسی نیز از این زمان، آغاز می‌شود.

در حقوق انگلیس، از زمان حضور کشتی در حوزه قضایی دادگاه دریایی، مرجع مزبور می‌تواند به درخواست خواهان و صرفنظر از تابعیت کشتی یا محل اقامت مالک آن، «فرم دعوا علیه مال» (claim from in rem) را صادر کند. با صدور این فرم قضایی، دعوا به جریان می‌افتد (Tetley, 1998 p.555.558). اما استقرار صلاحیت دادگاه دریایی، منوط به توقیف کشتی در حوزه قضایی دادگاه است. البته در عمل، قرار توقیف مال موضوع دعوا نیز همراه فرم مزبور و مطابق ضوابط بخش ۶۱

۱. United States Code؛ این کد، مجموعه ای منسجم و جامع از قوانین کلی و اصلی ایالات متحده آمریکا است که بر اساس موضوعات مختلف، در قالب ۵۰ عنوان تدوین شده است. عنوان ۲۸ این کد یعنی «قوه قضائیه و آیین دادرسی قضائی» به سیستم قضائی فدرال می‌پردازد (http://www.gpoaccess.gov/us code).

(دعاوی دریایی) قواعد دادرسی مدنی مصوب ۱۹۹۸ و دستورالعمل دریایی شماره ۶۱ قانون مزبور، صادر و ابلاغ می‌شود (Tetley, 2002, p433). باید افزود به منظور تسهیل روند ابلاغ همچنین اطلاع رسانی به مالک جهت اتخاذ تصمیم مقتضی، در ماده ۳ دستورالعمل مزبور، روش‌های گوناگونی برای ابلاغ «فرم دعوا علیه مال» در نظر گرفته شده است. در صورت طرح دعوا علیه کشتی یا کالا، این فرم باید روی قسمت بیرونی این اموال به نحوی که عرفاً قابل مشاهده باشد، الصاق گردد و در صورتی که موضوع دعوا، کرایه حمل باشد، فرم مزبور باید به کالایی که کرایه، بابت حمل آن وصول شده یا به کشتی ای که کالا در آن حمل شده است، الصاق شود (بند ۱ ماده ۳). همچنین می‌توان فرم را به شخصی که از جانب مالک کشتی یا کالا و یا ذینفع کرایه حمل برای دریافت فرم دعوا علیه مال، مجاز شناخته شده است (عموماً وکیل او) ابلاغ کرد (بند ۵ ماده ۳). در عین حال، دادگاه می‌تواند ابلاغ فرم دعوا علیه مال را به هر طریق دیگر نیز مقرر دارد به شرط اینکه در همه موارد، مالی که علیه آن، دعوا اقامه شده است در حوزه قضایی دادگاه قرار داشته باشد (بند ۷ ماده ۳). لازم به ذکر است که در مورد صدور قرار توقیف به همراه «فرم دعوا علیه مال»، غالباً مامور ویژه دولتی (Marshal) فرم دعوا را ابلاغ می‌کند (بند ۷ ماده ۳). ذکر این نکته نیز خالی از فایده نیست که در مورد دعاوی موضوع جز (e) تا (r) بند ۲ ماده ۲۰ قانون دادگاه عالی مصوب ۱۹۸۱ (مطالبات مشمول حق قانونی بر مال)، با رعایت شرایط مقرر در جز (a) و (b) بند ۴ ماده ۲۱ قانون، می‌توان در صورت عدم امکان بازداشت کشتی مربوط به دعوا، کشتی دیگر متعلق به مالک انتفاعی را توقیف کرد (قسمت «ii») جز «(b)» بند ۴ ماده ۲۱). این کشتی در ادبیات حقوق دریایی انگلیس، به «کشتی خواهر» (Sister ship) موسوم است.

## ۵- ارتباط دعوا علیه مال و دعوا علیه شخص

### ۵-۱- اقامه دعوا علیه مال و شخص

دیدیم که برای وصول مطالبات دریایی، می‌توان از دو اختیار طرح دعوا علیه شخص و یا با شرایطی، اقامه دعوا علیه مال بهره برد. اکنون باید دید آیا می‌توان برای استیفای حق و طلبی واحد، از اختیار طرح هر دو دعوا، استفاده کرد. در بخشی از رأی مجلس اعیان انگلیس در دعوی مشهور (The Indian Grace) چنین آمده است: «... دعوا علیه مال، فقط دعوا علیه کشتی نیست بلکه از وقتی که صلاحیت دادگاه دریایی ایجاد می‌شود، دعوا، علیه مالکان کشتی نیز محسوب می‌شود...». در حقوق

انگلیس، از این رأی، چنین استنباط کرده‌اند که در صورت اقامه دعوا علیه مال (کشتی)، دیگر نمی‌توان در قالب دعوا علیه شخص، دعوی دیگری که با دعوی اولیه، وحدت سبب داشته باشد علیه مالکان کشتی طرح کرد. زیرا مستفاد از رای مجلس اعیان، هر دو دعوا، دعاوی اقامه شده بین اشخاص واحد تلقی می‌شوند و بر همین مبنا، دعوی دوم، مورد رسیدگی قضایی قرار نمی‌گیرد (Drrington, 2007, p4). با توجه به نکات مزبور، طبعاً در صورت اقامه دعوا علیه کشتی یا مالکان آن و صدور حکم به بی‌حقی خواهان و قطعیت رای، وی نمی‌تواند با در نظر گرفتن قالب دعوی اولیه (دعوا علیه مال یا شخص) و تغییر آن به قالب دیگر در دعوی دوم، در صورتی که با دعوی نخست، وحدت سبب داشته باشد، خواستار رسیدگی بدوی مجدد شود. در فرض طرح چنین دعوایی، بر اساس ماده ۳ قانون «صلاحیت مدنی و آراء» مصوب ۱۹۸۲ که مبین قاعده «اعتبار امر مختومه» (Res Judicata - Issul estoppels) است، دادگاه، دعوا را مردود اعلام می‌کند (Ibid).

اما در حقوق آمریکا، طبق قسمت دوم جزء (b) بند ۱ قاعده (C) قواعد تکمیلی مقررات دادرسی مدنی فدرال «... جز در موردی که در قانون، خلاف آن مقرر شده باشد، شخصی که می‌تواند علیه مال اقامه دعوا کند، همچنین می‌تواند ... علیه شخصی که ممکن است مسئول باشد نیز دعوا علیه شخص اقامه کند ...». البته از دیدگاه آیین دادرسی، این دعوا، باید در قالب «دعوی مرکب از دعوا علیه مال و شخص» (Combined in rem and in personam proceedings) اقامه شود (Tetley, 2002, p407).

#### ۵-۲- مداخله مالک در دعوا علیه مال

در حقوق انگلیس، از گذشته، در اثر اقدام مالک (خواننده واقعی) به حضور در دادگاهی که به دعوی مطروح علیه مال او رسیدگی می‌کرد، دعوی مزبور، به عنوان ترکیبی از دعوا علیه مال و شخص ادامه می‌یافت (Tetley, 2002, p403). امروزه نیز همین وضعیت در حقوق دریایی انگلیس جریان دارد. جز اینکه این تحول در روند دادرسی، دیگر مستلزم حضور فیزیکی مالک کشتی یا مالک هر مال دیگر موضوع دعوا علیه مال در دادگاه نیست بلکه از زمان ابلاغ «فرم دعوا علیه مال» به خود او یا از زمانی که مالک، ابلاغ فرم مزبور را در ورقه ضمیمه آن، تصدیق کرده و تأییدیه مورد نظر را به دادگاه صادر کننده فرم اعاده نماید، دعوا، وصف دوگانه یافته و

جریان دادرسی به طرفیت او و مال او تداوم می‌یابد<sup>۱</sup> (op.cit, p433). باید افزود دگرگونی روند دادرسی، علاوه بر تأمین حق دفاع مالک کشتی، نتیجه بسیار مهمی نیز برای خواهان در بردارد و آن اینکه، در فرض طرح دعوا علیه مال و صدور حکم به نفع خواهان، محکوم به، صرفاً از محل (فروش) کشتی یا مال دیگر موضوع دعوا، قابل وصول است و البته این احتمال وجود دارد که در مواردی، محکوم له، موفق به استیفای همه طلب خود نشود اما در صورت تحول «دعوا علیه مال» به «دعوا علیه مال و شخص» و وارد شناخته شدن دعوا در ماهیت، محکوم به، از محل همه اموال خوانده از جمله کشتی موضوع دعوا علیه مال، برداشت خواهد شد (op-cit, p403).

در حقوق آمریکا، امکان مداخله مالک در دعوی اقامه شده علیه مال او به ترتیبی که در حقوق انگلیس گفته شد وجود ندارد و فقط در صورتی که دعوی خواهان، به طرفیت مالک (دعوا علیه شخص) یا به طرفیت مالک و مال او (دعوی مرکب از دعوا علیه شخص و مال) اقامه شده باشد، او می‌تواند در دادگاه حاضر شده و با پاسخگویی به دعوی خواهان، از حقوق خود دفاع کند. البته در حقوق این کشور نیز در صورتی که خواهان، فقط علیه مال، دعوا اقامه کرده و محکوم له واقع شود، عملیات اجرایی صرفاً نسبت به مال موضوع دعوا، نه سایر اموال مالک آن قابل اجرا خواهد بود (op-cit, p 407).

#### ۶- دعوا علیه مال در حقوق فرانسه

در کشورهای عضو نظام حقوقی رومی- ژرمنی از جمله فرانسه، دعوی دریایی، همانند سایر دعاوی حقوقی، باید در قالب دعوا علیه شخص اقامه شوند و اساساً امکان اقامه دعوا علیه مال، به رسمیت شناخته نشده است. البته در حقوق فرانسه، خواهان می‌تواند به منظور تحصیل تضمین مالی قبل از صدور حکم، از دادگاه تقاضا کند قرار «توقیف احتیاطی» (Saisie conservatoire) و تأمین خواسته کشتی موضوع دعوا و حتی سایر اموال دریایی و غیر دریایی متعلق به خوانده را که ارتباطی با دعوی مطروح ندارند صادر کند (Tetley, 1998, pp.962.983).

بدین ترتیب، تأمین خواسته از سایر کشتیهای متعلق به خوانده نیز صرفنظر از تابعیت آنها ممکن است (Rodiere et du Pontavice, 1997 p166). در صورت عدم تأمین خواسته و یا عدم تکافوی اموال بازداشت شده برای اجرای حکم هم می‌توان

۱. البته قبل از اجرایی شدن استفاده از «فرم دعوا علیه مال»، تأیید ابلاغ «قرار دعوا علیه مال» (Writ in rem) همین نتیجه مهم را در پی داشت: (Chorely and Gile, 1992, p.6.7).

مفاد رأی محکومیت صادره علیه خواننده را با اخذ قرار تأمین محکوم به (Saisie execution) از دادگاه، نسبت به همه اموال از جمله کشتی یا کشتیهای تحت مالکیت او به اجرا گذارد (Remond-Gouilloud, 1988, p168)، چه ماده ۲۰۹۳ قانون مدنی فرانسه به عنوان قاعده کلی چنین مقرر می‌دارد: «اموال مدیون، وثیقه عمومی طلبکاران او است ...»

### ۷- دعوا علیه مال در حقوق ایران

در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹ مصوب کمیسیون مشترک مجلسین، حکمی در مورد طرح دعوا علیه اموال دریایی از جمله کشتیها مقرر نشده است. این وضعیت، چندان عجیب نیست چرا که بخش عمده مقررات قانون، عموماً از معاهدات بین‌المللی دریایی مختلف و یا از قوانین کشورهای فرانسه و بلژیک اقتباس شده (امید، ۱۳۵۳، صص ۲۰ و ۲۱) و در منابع مزبور، اختیار اقامه دعوا علیه مال، نه اصالتاً و نه به جایگزینی دعوا علیه شخص، مورد شناسایی قرار نگرفته است. از سوی دیگر، حکم ماده ۱۸۸ قانون دریایی نیز که اشعار می‌دارد: «وزارت دادگستری، مکلف است ظرف ۳ ماه از تاریخ تصویب قانون، لایحه قانونی مربوط به تشکیل دادگاههای دریایی و حدود صلاحیت آنها و طرز رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای این قانون را تنظیم کرده و پس از تصویب کمیسیون مشترک دادگستری مجلسین به موقع اجرا گذارد»، هیچگاه محقق نشده است. بدین ترتیب، اقامه دعوا در دعاوی دریایی (به عنوان بخشی از دعاوی بازرگانی و مدنی)، تابع قواعد عمومی دادرسی مدنی بوده و در قالب دعوا علیه شخص، در دادگاههای عمومی انجام می‌شود (ماده یک قانون آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی).

در همین راستا، در برخی از مواد قانونی دریایی ایران که اساساً قانونی ماهوی است، قانونگذار به تقنین احکامی پرداخته که جنبه شکلی و دادرسی دارد و در عین حال، مویدی آشکار بر آنچه فوقاً گفته شد نیز هست. همانگونه که در بررسی شمول موضوعی دعوا علیه مال در حقوق انگلیس و آمریکا گفته شد، وجود حق ممتاز دریایی نسبت به هر مال (بوئیه کشتیها) به منظور تضمین وصول مطالبات گوناگون دریایی، یکی از شایعترین موارد امکان طرح دعوا علیه مال است. اما در همین زمینه، ماده ۳۲ قانون دریایی ایران، با بیانی تفصیلی چنین مقرر می‌دارد: «در صورت عدم پرداخت حقوق ممتاز، ذی نفع می‌تواند بوسیله دادگاه، حقوق خود را مطالبه و

استیفای حقوق خود را از فروش اموال یا کشتی که نسبت به آن حق ممتاز وجود دارد، درخواست نماید. دادگاه، درخواست و مدارک آن را به خواننده ابلاغ و بعلاوه، به منظور اطلاع اشخاص ذینفع، خلاصه آن را در ظرف ۱۵ روز از تاریخ ابلاغ (هر ۵ روز یکبار) در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار آگهی می‌کند. پس از انقضای ۱۵ روز از تاریخ آگهی، دادگاه به دادخواست و اعتراضات واصله رسیدگی و حکم مقتضی صادر می‌نماید. در صورت احراز صحت دعوا، هرگاه استیفای طلب از سایر اموال سهل‌البیع محکوم علیه میسر نباشد، دادگاه دستور به فروش اموالی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد خواهد داد. رأی دادگاه بجز فروش کشتی قطعی است. در صورتیکه دادگاه، دستور به فروش کشتی صادر کند، این دستور، سه نوبت متوالی در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز منتشر خواهد شد. محکوم علیه و هر متضرر دیگری از این دستور، ظرف یک ماه از تاریخ انتشار آگهی در صورتی که معادل محکوم به، وجه نقد در صندوق دادگستری یا تضمین بانکی بسپارد، می‌تواند به رأی مزبور اعتراض نماید. در این صورت، اجرای حکم دادگاه تا پایان رسیدگی به اعتراض متوقف خواهد شد و رایبی که پس از رسیدگی به اعتراض صادر می‌شود، قطعی است. رسیدگی در هر دو مرحله، بطور فوق‌العاده و خارج از نوبت انجام می‌شود». بدین ترتیب و صرفنظر از احتیاط ناصواب مفاهیم «حق ممتاز» و طلب موضوع آن در این ماده، در حقوق دریایی ایران نیز برای وصول مطالبات موضوع حق ممتاز، باید علیه شخص اقامه دعوا کرد. البته به منظور افزایش احتمال حضور خواننده (مالک) در دادگاه همچنین تأمین تضمین مالی برای اجرای رأی صادره از دادگاه مبنی بر محکومیت خواننده، می‌توان حسب مورد، طبق مواد ۱۰۸ تا ۱۲۹ (تأمین خواسته) و یا مواد ۳۱۰ تا ۳۲۵ (دادرسی فوری) قانون آئین دادرسی مدنی، اقدام به توقیف مال موضوع دعوا یا هر مال دیگر متعلق به خواننده کرد.

با وجود آنچه گفته شد، دقت در پاره ای از مواد قانون دریایی ایران، شبهه ای را به ذهن القاء می‌کند. بدین توضیح که در بعضی از مواد فصل چهارم قانون (باربری دریایی) که با اقتباس از «معاهده بین‌المللی یکنواخت سازی برخی قواعد حقوقی مربوط به بارنامه‌ها» مصوب ۱۹۲۴ بروکسل (موسوم به معاهده لاهه)، تدوین شده، از مسوولیت متصدی باربری و کشتی سخن گفته شده است. به موجب بند ۸ ماده ۵۴ قانون: «قید هر گونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به منظور سلب مسوولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسوولیت مزبور در مورد فقدان بار یا



خسارات وارده به آن، ناشی از غفلت و تقصیر و یا تسامح در انجام وظایف و تعهدات مصرحه در این فصل، باطل و بلااثر خواهد بود...». حسب بند ۱ ماده ۵۵ «کشتی و متصدی باربری، هیچکدام مسوول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهند بود مگر آنکه...». طبق بند ۲ ماده مزبور: «کشتی و متصدی بار، مسوول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه ذیل نخواهند بود...» و نهایتاً بر اساس بند ۵ ماده مرقوم: «متصدی باربری و کشتی، هیچکدام در مورد فقدان و یا خسارت وارده به کالا، مسوولیتی زاید بر صد لیره استرلینگ برای هر بسته کالا و یا واحد نخواهند داشت مگر اینکه نوع و ارزش این گونه بار، قبل از حمل، توسط فرستنده بار اظهار گردیده و در بارنامه نیز قید شده باشد...». از سویی، با توجه به اینکه طبق بند ۱ ماده ۵۲ قانون: «متصدی باربری به طور کلی به مالک یا اجاره کننده کشتی که با فرستنده بار قرارداد منعقد کرده است اطلاق می‌شود»، در واقع، مقنن در مقررات فوق الاشعار، بر حسب مورد، از مسوولیت یا عدم مسوولیت متصدی باربری (شخص و کشتی مال)، در عرض هم سخن گفته و به عبارت دیگر، شخص و مال را مشمول حکم واحد دانسته است. از سوی دیگر، طبیعی است که حصول این نتیجه، مقدمتاً مستلزم امکان طرح دعوا به طرفیت متصدی حمل یا کشتی و اصدار حکم مقتضی از مرجع صالح در مورد هر کدام از آنها است. بنابراین هر چند که قانون دریایی ایران، به صراحت، اقامه دعوا علیه کشتی را تجویز نکرده است، اما با پذیرش مسوولیت کشتی، به گونه تلویحی برای این اختیار صحه گذارده است. در پاسخ باید گفت، هر چند پذیرش مسوولیت کشتی، فرع بر امکان اقامه دعوا علیه آن است، اما این اختیار، از ویژگی‌های نظام کامن لا است و صرفاً در محاکم دریایی کشورهای عضو این نظام حقوقی است که خواهان می‌تواند دعوی مسوولیت (جبران خسارت) قراردادی و غیرقراردادی را علیه شخص و یا با شرایط مقرر، به طرفیت مال طرح کند. در قوانین کشورهای عضو نظام حقوقی رومی - ژرمنی، امکان اقامه دعوا علیه مال، اساساً مورد شناسایی قرار نگرفته است و در نتیجه، همه دعاوی از جمله دعاوی دریایی، باید به طرفیت شخص اقامه شوند (Tetley, 2002, p105). پس، دلیل اشاره به مسوولیت کشتی در کنار مسوولیت متصدی حمل را در مقررات فوق الذکر، باید در تاثیر قابل توجه تدوین کنندگان متن معاهده از کامن لا بویژه حقوق انگلیس جستجو کرد.<sup>۱</sup> بر همین اساس، عجیب نیست که مقررات معاهده لاهه، با تصویب «قانون حمل

۱. این تاثیر، در برخی دیگر از مواد معاهده نیز مشهود است. برای نمونه در بند ۱ ماده ۴ معاهده (بند ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران)، بجای اشاره کلی به قوه قاهره یا حوادث خارجی به عنوان یکی از عوامل رافع مسوولیت متصدی باربری یا کشتی،

کالا از طریق دریا» مصوب ۱۹۷۱ (لازم الاجرا از سال ۱۹۷۷)، عیناً وارد حقوق داخلی انگلیس نیز شده است (Todd, 1987, p175.n 9.01). اما در حقوق دریایی فرانسه، وضعیت به گونه دیگری است. در این کشور، قانون مصوب ۱۲ آوریل ۱۹۳۶، به دولت، اجازه تصویب معاهده لاهه را داده و معاهده، از ۴ اکتبر ۱۹۳۷، قابلیت اجرا یافته است (Ripert, 1949, p268.n429). در عین حال، مواد ۱۵ تا ۳۲ قانون شماره ۶۶-۴۲۰ مصوب ۱۸ ژوئن ۱۹۶۶ در باره «قراردادهای اجاره و حمل دریایی» و مواد ۳۱ تا ۵۹ قانون شماره ۱۰۷۸-۶۶ مصوب ۳۱ دسامبر ۱۹۶۶ در مورد «قراردادهای اجاره و حمل دریایی»، با تأثر از مفاد معاهده و قوانین فوق الذکر، احکام مربوط به حمل و نقل کالا را در حقوق دریایی فرانسه بیان کرده است ولی با اندکی تامل در مواد اخیر الذکر، بوضوح مشاهده می‌شود که مقنن، صرفاً به تبیین مسوولیت متصدی حمل (Transporteur) پرداخته و آگاهانه، از ذکر مسوولیت کشتی (Navire)، اجتناب کرده است. با توجه به نکات مزبور و از آنجا که در دسته بندی نظامهای حقوقی، حقوق ایران، تابع کامن لا نیست، ضرورت داشت که مقنن، با اعمال دقت لازم در اقتباس از معاهده لاهه و تدوین و تطبیق احکام قانون دریایی، از ذکر مسوولیت کشتی به همراه مسوولیت متصدی باربری پرهیزی کرد، بویژه اینکه در قانون دریایی و قوانین دادرسی مدنی سابق و کنونی نیز اساساً امکان طرح دعوا علیه مال پیش بینی نشده و در نتیجه، مقررات قانون دریایی، در مورد تحقق مسوولیت کشتی، فاقد ابزار دادرسی و قابلیت اجرا است. در پایان باید افزود حکم بند ۱ ماده ۸۰ قانون نیز که در انتهای احکام تفصیلی مربوط به تحدید مسوولیت مالکین کشتی، مقرر می‌دارد: «مسوولیت کشتی در این فصل، شامل مسوولیت کشتی نیز می‌باشد»، متأسفانه برداشت صرف و ناصواب از بند ۱ ماده ۶ «معاهده بین‌المللی مربوط به تحدید مسوولیت مالکان کشتیهای دریایی» مصوب ۱۰ اکتبر ۱۹۵۷ در بروکسل بوده و به دلایلی که پیشتر گفته شد، در مراجع قضایی ایران، قابلیت اجرا ندارد. نکته‌ای که بطور دقیق، مورد توجه قانونگذار فرانسه واقع شده است و با وجود تصویب معاهده مزبور از سوی دولت فرانسه در سال ۱۹۵۹ (Rodiere et du Pontavice, 1997, p121, n147) در مقام تدوین مقررات داخلی مربوط به تحدید مسوولیت مالکین کشتی (مواد ۵۸ تا ۶۹ قانون مصوب ۳ ژانویه ۱۹۶۷)، از تحدید مسوولیت کشتی، سخنی به میان نیامده است.

مصادیق گوناگون آن احصاء شده است. البته محتوای بسیاری از معاهدات دریایی بین‌المللی، متأثر از کامن لا و مشخصاً حقوق انگلیس است.

## نتیجه

امکان اقامه دعوا علیه مال، یکی از امتیازات حقوق دریایی در کشورهای است که در دسته بندی کلی نظامهای حقوقی، در گروه کامن لا قرار می‌گیرند. اما در قوانین دول تابع نظام حقوقی رومی - ژرمنی، مانند فرانسه، اساساً چنین اختیاری به رسمیت شناخته نشده و دعاوی دریایی نیز مانند سایر دعاوی، در قالب دعوا علیه شخص اقامه می‌شوند. در مقام طرح دعوا علیه مال، خواهان می‌تواند با رعایت شرایط مقرر، بجای اعمال اختیار اصلی خود یعنی اقامه دعوا علیه شخص، علیه کشتی یا دیگر اموال دریایی مانند محموله کشتی یا کرایه حمل، به عنوان خوانده، دعوا طرح کند. در چارچوب این دعوا، موضوعات و حقوق گوناگونی، قابل مطالبه است. برای نمونه در قانون دادگاه عالی انگلیس مصوب ۱۹۸۱، اینگونه مطالبات که عمدتاً ماهیت «حق ممتاز قانونی بر مال» یا «حق ممتاز قانونی» دارند، بطور دقیق و تفصیلی احصاء شده‌اند. در عین حال، در قلمرو حقوق دریایی، هر گونه طلب موضوع «حق ممتاز دریایی» نیز از طریق اقامه دعوا علیه مال، قابل استیفا است.

در حقوق انگلیس با تکیه بر یکی از آرای صادره از مجلس اعیان، اعتقاد بر آن است که از زمان تحقق صلاحیت دادگاه دریایی برای رسیدگی به دعوا علیه مال، این دعوا، علیه مالک مال نیز تلقی می‌شود. بنابراین، اقامه مجدد همان دعوا را علیه مالک کشتی، ممکن نمی‌دانند. اما در حقوق دریایی امریکا، این امر مجاز است، متها در عمل، دو دعوی مجزا علیه کشتی و مالک آن طرح نمی‌شود بلکه این اختیار، باید در قالب اقامه «دعوی مرکب از دعوا علیه مال و شخص» اعمال شود. همچنین در حقوق انگلیس، مالک کشتی خوانده دعوا، می‌تواند در دادگاه رسیدگی کننده به دعوا علیه مال، حاضر شده یا به ترتیب مقرر قانونی، آگاهی خود را از طرح دعوا علیه کشتی، به دادگاه اطلاع دهد. در این صورت، دعوی اقامه شده علیه مال، وصف دوگانه (مرکب) یافته و دادرسی، به طرفیت کشتی و مالک آن تداوم می‌یابد. اما در حقوق امریکا، وضع بدین گونه نیست و صرفاً در صورتی که دعوی خواهان، از ابتدا، علیه مالک و کشتی (دعوی مرکب از دعوا علیه شخص و مال) طرح شده باشد، امکان حضور مالک در دادگاه وجود دارد. در هر حال، در صورتی که دعوا، فقط به طرفیت کشتی خاتمه یابد، محکوم به، صرفاً از محل فروش آن قابل وصول است و محکوم له، حق توقیف و استیفاءی حق از سایر اموال مالک کشتی را نخواهد داشت. با وجود اینکه در برخی از مواد قانون دریایی ایران (بند ۸ ماده ۵۴، بند ۱، ۲ و ۵ ماده ۵۵ و بند ۱ ماده ۸۰)، از مسوولیت کشتی سخن گفته شده و این امر، منطقاً فرع بر امکان

اقامه دعوا علیه کشتی است، اما واقعیت آن است که این احکام، در اثر اقتباس محض مقنن از برخی معاهدات دریایی بین المللی و بدون توجه به مقدمات و لوازم قانونی اعمال آنها، به قانون راه یافته است. بنابراین، با توجه به اینکه در قانون دریایی ایران، آیین دادرسی ویژه‌ای برای دعاوی دریایی پیش بینی نشده است، علی الاصول، این دعاوی، در صلاحیت محاکم عمومی دادگستری بوده و اقامه آنها، بر اساس قواعد عمومی دادرسی مدنی، در قالب دعوا علیه شخص صورت می‌گیرد. در همین راستا، بذل توجه مقنن به قانون دریایی و اصلاح آن از جهات مزبور، ضروری است.

## منابع و ماخذ

### الف- فارسی

۱. امید، هوشنگ، (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، ج ۱، موسسه عالی بیمه تهران.
۲. شمس، عبدالله، (۱۳۸۴)، آیین دادرسی مدنی، ج ۱، چاپ هشتم، انتشارات دراک.
۳. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۷)، اثبات و دلیل اثبات، ج ۱، چاپ پنجم، نشر میزان.

### ب- خارجی

#### - فرانسه

- 1- Code Civil Francais, (2002), Dalloz.
- 2- Code de commerce Francais, (2001), Dalloz.
- 3- Remond-Gouilloud, Martin, (1988), **Droit Maritime**, Edition A. Pedone, Paris.
- 4- Ripert, Georges (1949), **Precis de droit maritime**, 5 edition, Dalloz, Paris.
- 5- Rodiere (Rene) et du Pontavice (Emmanuel), (1997), **Droit Maritime**, 12 edition, Dalloz.

#### - انگلیسی

- 1- **Blacks law dictionary**, (2004), 8 edition, Thomson, West, United States.
- 2- Brown, W.J. (1999), **GCSE Law**, 7 edition, Sweet & Maxwell, London.
- 3- Chorely and Gile, **Shipping law**, (1992), 8 edition, Pitman Publishing, London.
- 4- Derrington, Sarah, (2007), **The nature of modern action in rem**, University of Queensland, Australia.
- 5- Hill, Christopher, (1985), **Maritime Law**, 2 edition, Lloyd of London Press.
- 6- Jackson, David, (2000), **Enforcement of maritime claims**, 3 edition, LLP, London.
- 7- Meeson, Nigel, (2000), **Admiralty jurisdiction and practice**, LLP, London.
- 8- **Oxford dictionary of law**, (1997), 4 edition, Oxford University Press.
- 9- Tetley, William, (2002), **International Maritime and Admiralty Law**, Edition Yvon Blais.
- 10- Tetley, William, (1998), **Maritime Liens and Claims**, 2 edition, Edition Yvon Blais.
- 11- Todd, Paul, (1987), **Contract for the carriage of goods by sea**, BSP professional books.
- 12- <http://en.wikipedia.org/wiki/jurisdiction-in-rem>.
- 13- <http://en.wikipedia.org/wiki/admiralty-law>.
- 14- <http://www.law.cornell.edu/rules/frcp/ruleC.htm>.
- 15- [http://www.gpoaccess.gov/us\\_code](http://www.gpoaccess.gov/us_code).

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. «حق ممتاز دریایی؛ طلب یا وثیقه طلب» سال ۱۳۸۹، شماره ۳ «استحقاق پاداش نجات با وجود قرارداد یدک کشی در دریا» سال ۱۳۹۰، شماره ۱.