

مطالعه تطبیقی اجرای حقوق ممتاز دریایی در دادرسی ورشکستگی^۱

فریبا فولادگر*، محسن ایزانلو**

چکیده

حقوق ممتاز دریایی از جمله وثایق حکمی نسبت به اموال دریایی محسوب می‌شوند و تابع نظام خاص پرداخت و قواعد ویژه دادرسی هستند و از طریق ایجاد حق ممتاز و اجرای سریع آن موجب تشویق طلبکاران دریایی به کمک به کشتی برای تداوم سفر دریایی می‌گردند. در مقابل، دادرسی ورشکستگی نیز متضمن قواعد خاصی در رابطه با تصفیه یا بازسازی تجاری تاجر است که مشمول قواعد ملی کشورها مبنی بر توقف همه دادرسی‌های در جریان و اعمال مقررات خاص مربوط به رسیدگی جمعی به کلیه دیون در دادرسی واحد است که می‌تواند تعارضاتی را در مرحله اجرا با قواعد حقوق دریایی ایجاد کند. این تحقیق اشکال مختلف تعارض این دو رژیم حقوقی و نحوه حل آن را با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و با روش توصیفی تحلیلی و به صورت تطبیقی در نظام حقوقی کشورهای ایران، انگلیس و فرانسه مورد بررسی قرار می‌دهد. نتایج پژوهش حکایت از آن دارد که، با توجه به خاص بودن هر یک از قوانین ورشکستگی و دریایی، تدوین قاعده‌ای برای حدودمرزگذاری هر یک از دو نظام فوق ضروری به نظر می‌رسد. در این راستا، پیشنهاد می‌شود که، با توجه به اقتضانات حقوق دریایی و مبانی ایجاد حق ممتاز، ضمن عدم اعمال قواعد ورشکستگی بر اجرای حقوق عینی نسبت به کشتی، کلیه حقوق تأمینی بر اموال دریایی صرف نظر از زمان ایجاد آن (قبل یا بعد از شروع ورشکستگی مالک)، تحت رژیم خاص حقوق دریایی که به آن تعلق دارد مورد بررسی قرار گیرد.

واژگان کلیدی: حقوق ممتاز دریایی، ورشکستگی، دارایی دریایی، مقرر حدودمرزگذاری

۱. این مقاله برگرفته از رساله دوره دکتری تخصصی نویسنده مسئول تحت عنوان «حقوق ممتاز دریایی» با راهنمایی آقای دکتر محسن ایزانلو و مشاوره آقای دکتر علیرضا محمدزاده وادقانی و امیر صادقی نشاط در دانشگاه تهران است.

* دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول)
fooladgar.f@gmail.com

** دانشیار گروه حقوق خصوصی و اسلامی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران
mizanloo@gmail.com

مقدمه

حقوق ممتاز در مفهوم عام آن به حقوقی گفته می‌شود که به موجب حکم قانون دارنده حق در تمتع و استیفای آن از موضوع حق بر سایرین رجحان می‌یابد (سیدی، ۱۳۵۸: ۱۰). مطالبات ممتاز که در حقوق ایران در قوانین مختلف تحت عناوین طلب ممتاز، دیون ممتاز یا حقوق ممتاز شناخته شده است به دیونی اطلاق می‌گردد که برای طلبکار عموماً حق تقدم در وصول و گاه حق عینی نسبت به مال معین یا نحوه خاص تعقیب برای وصول پیش‌بینی می‌کند (ایزانلو و میرشکاری، ۱۳۹۱: ۳۹). این حق در برابر اشخاص ثالث قابل استناد است و توافق بدهکار و اشخاص ثالث نمی‌تواند آن را از بین ببرد (میرشکاری، ۱۳۹۵: ۱۴۱). از آنجایی که حقوق ممتاز تأسیسی قانونی است، بدون تصریح قانون‌گذار ایجاد نمی‌گردد و از این نظر با طلب مرتهن که منشأ قراردادی دارد، متفاوت است. یکی از مصادیق بسیار مهم این مطالبات در قانون دریایی ایران تحت عنوان «حقوق ممتاز دریایی» و در انگلستان و کشورهای کامن‌لا تحت عنوان «Maritime liens» و در حقوق فرانسه و نظام حقوق نوشته با عنوان «Privileges Maritimes» مطرح شده است. مقررات این حقوق ریشه در عرف‌های قدیم دارد و برای تضمین استیفای طلب، برای طلبکار، نوعی حق عینی ایجاد کرده است (ابوعطا، ۱۳۸۹: ۴). به منظور متحدالشکل کردن مقررات مربوط به رهن و حقوق ممتاز دریایی، سه کنوانسیون بین‌المللی تدوین گردیده که به جز «کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت‌کردن بعضی مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی بروکسل مصوب ۱۹۲۶»^۱، که تنها حدود بیست کشور جهان از جمله ایران و فرانسه به آن پیوسته‌اند، دو کنوانسیون بعدی ۱۹۶۷^۲ و ۱۹۹۳^۳ مورد اقبال قرار نگرفته است. حقوق ممتاز دریایی وثیقه‌ای قانونی نسبت به کشتی ایجاد می‌کند و به طلبکار اجازه می‌دهد با توقیف کشتی در نظام حقوق نوشته یا طرح دعوی بر شیء^۴ در نظام کامن‌لا حق خود را نسبت به کشتی مطالبه کند. ضمن اینکه حقوق ممتاز دریایی در زمان اجرا از ترتیب خاصی برای پرداخت میان انواع مختلف طلبکاران پیروی می‌کند.

جهانی‌شدن فعالیت‌های تجاری و وجود شرکت‌های چند ملیتی پیامدهای فراملیتی بر حقوق ذی‌نفعان هر دعوا را به همراه داشته است و مرزهای صلاحیت داخلی کشورها را درنوردیده و تجارت

1. Brussels Convention of 1926 for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Mortgages and Liens
2. Brussels Convention of 1967 for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Mortgages and Liens
3. International Convention on Maritime Liens & Mortgages, Adopted in Geneva 1993
4. Action in rem

کشتیرانی نیز از این تحولات مصون نمانده است. مشکلات مربوط به تأمین مالی، که مانع بازارهای کشتیرانی از اقدام به تأمین مالی جهانی و موجب بحران در این زمینه در سال ۲۰۰۸ گردید و به تبع چندین شرکت کشتیرانی را به ورطه دادرسی ورشکستگی کشاند، جامعه جهانی را بر آن داشت تا برای ایجاد مقررات و قواعد مختلفی در این زمینه تلاش کنند. در این وضعیت، دکترین حقوق دریایی تلاش‌های بسیاری برای تطبیق دادن اسناد بین‌المللی جاری با قواعد حقوق دریایی نظیر قانون نمونه آنسیترال در مورد توقف فرامرزی مصوب ۱۹۹۷ داشته‌اند. به نظر می‌رسد نتیجه این تلاش تنها در مسئله صلاحیت قضایی آشکار گردید و در مورد سایر جنبه‌های اجرای حقوق ممتاز دریایی در فرض ورشکستگی شرکت کشتیرانی قاعده‌ای مقرر نشد و تصمیم‌گیری در این مسائل به دادگاهی سپرده شد که این حق را به لحاظ بین‌المللی شناسایی خواهد کرد (Martín Osante, 2017: 160-161).

در گذشته، حقوق و عرف‌های حاکم بر تجارت دریایی راه‌هایی را برای اشخاص دارای حق دعوای بر شیء در دیون دریایی در نظر گرفته بود، به طوری که آن‌ها می‌توانستند کشتی را در هر کشوری که در آب‌های آن حرکت می‌کرد توقیف نمایند. دین دریایی، صرف‌نظر از توقف یا ساختار گروهی شرکت مالکان کشتی، در دادگاه مقرر رسیدگی و مورد حکم قرار می‌گرفت. دادگاه محلی دریایی صلاحیت عام برای فروش کشتی از طریق قضایی و تصفیه دیون آن از هر حق ممتاز یا ادعای دریایی را در اختیار داشت. ضمن اینکه حاصل فروش بین طلبکاران بر اساس ترتیب مقرر در حقوق دریایی کشور محل رسیدگی و صرف‌نظر از وضعیت مالی مالکان کشتی یا توقف آن‌ها در کشور مرکز اصلی اداره توزیع می‌شد. در قرن بیستم، به تدریج شاهد آثار بین‌المللی فروپاشی اقتصادی شرکت‌های چندملیتی در خصوص تنوع استفاده از دارایی‌های محلی شرکت برای پرداخت مطالبات طلبکاران در دادگاه مقرر و اعاده مازاد آن به مقرر شرکت هستیم. این موضوع می‌توانست بسته به کشوری که دارایی بدهکار، محل اقامت او یا طلبکارانش در آن قرار داشت، به توزیع و تقسیمات مختلف دارایی‌ها بین طلبکاران شرکت ورشکسته در سراسر جهان منجر شود. از این رو، تلاش برای ایجاد قانون نمونه با هدف ایجاد مکانیزمی مؤثر برای پرداختن به توقف بین‌المللی آغاز شد تا بتواند اداره منصفانه و کارآمد توقف فرامرزی را ارتقا داده و از منافع همه طلبکاران و ذی‌نفعان، از جمله بدهکار و دارایی او، در سراسر جهان حمایت کند (Rares, 2017: 14-20). امکان وجود عنصر خارجی در دادرسی ورشکستگی تمایل به تدوین قانون نمونه آنسیترال ۱۹۹۷ در مورد توقف فرامرزی را افزایش داده و به طور رسمی همکاری بین دولت‌ها را اعلام و مکانیزم‌هایی برای پرداختن به آیین

توقف در صورت وجود عنصر خارجی را مقرر داشته است. ابزار قانونی اصلی برای این منظور در قانون مزبور این است که دادرسی خارجی انجام شده توسط دادگاه خارجی مورد شناسایی قرار گیرد و همان آثار ناشی از ورشکستگی در آن کشور در دادگاه داخلی به رسمیت شناخته شود. بنابراین با شناسایی دادرسی خارجی، شروع یا ادامه دعوی و رسیدگی های انفرادی در آن کشور که مربوط به اموال، حقوق و تعهدات بدهکار بود متوقف می گردد و بدهکار از حق انتقال یا رهن یا سایر حقوق نسبت به اموال محروم می شود. علت مبنای این راه حل، صرف نظر از صلاحیت قضایی محل وقوع مال، ایجاد سیستم متمرکز اداره و فروش اموال بدهکار است. در این صورت، بدهکار از انتقال دارایی خارجی اش منع می گردد و طلبکاران خارجی مشمول همان برخورد برابری هستند که طلبکاران در کشور محل رسیدگی از آن برخوردارند. البته قانون نمونه به صورت جزئی به دول متعاقد اجازه می دهد که استثنائاتی را بر قاعده توقف رسیدگی ها علیه بدهکار خارجی ایجاد کنند. اتحادیه اروپا در مقدمه مقررۀ ۲۰۱۵/۸۴۸ مقرر می دارد که دادرسی اصلی ورشکستگی باید در دولت عضوی مطرح شود که مرکز امور مهم بدهکار در آن قرار دارد و این دادرسی جهان شمول است و کلیه اموال بدهکار را دربر می گیرد. با وجود این، طرح دادرسی ورشکستگی نباید حقوق عینی طلبکاران یا اشخاص ثالث علیه شیء متعلق به بدهکار را که در زمان شروع دادرسی در قلمرو دولت متعاقد دیگر قرار دارد تحت تأثیر قرار دهد، بلکه این حقوق انحصاری هستند و ادعایی خاص را تضمین می کنند. بر این اساس، هدف اصلی مقررۀ فوق آن است که کشوری که دارایی بدهکار بر اساس دادرسی دریایی در آن توقیف شده است باید تقدم دادرسی ورشکستگی را بپذیرد، در عین حال که نزاکت متقابل اقتضا دارد که دادگاه رسیدگی کننده به ورشکستگی نیز مشروعیت تأمین اتخاذ شده در دادرسی دریایی در کشور محل توقیف را شناسایی کند و به آن احترام بگذارد (Radunović, 2018-2019: 19).

بنابراین، در دادرسی ورشکستگی، اصل «جهان شمولی ورشکستگی» تمامی دادگاه ها را به همکاری با دادگاه کشور محل رسیدگی به ورشکستگی دعوت می کند تا از این طریق بتواند توزیع اموال بدهکار بین طلبکارانش را بر اساس یک سیستم واحد و منظم توزیع تضمین کند. این امر مستلزم آزادسازی همه اموال توقیف شده بدهکار و تبعیت طلبکاران دریایی از رژیم ورشکستگی است. از طرف دیگر، وقتی مالک کشتی در شرف ورشکستگی قرار می گیرد، طلبکاران اغلب به دادرسی دریایی نظیر توقیف کشتی، که برای حمایت از منافع طلبکاران محلی پیش بینی شده است، متوسل می شوند. چنین آیین هایی عموماً در حوزه های قضایی دریایی شناسایی می شود و مزیت اصلی آن، خدمت به طلبکاران صرف نظر از محل قرار داشتن کشتی است و این موضوع، مرکز تعارض بین رژیم دریایی و ورشکستگی است. زیرا توقف خودکار کلیه دادرسی های اجرایی نسبت

به اموال بدهکار شامل اجرای دیون دریایی علیه کشتی که نوعاً مبتنی بر نظام خاص و مستقل رتبه‌بندی و توزیع است نیز می‌شود. در حالی که توقیف کشتی در دادرسی دریایی، کشتی را به‌عنوان تأمین عینی درمی‌آورد که تنها در دیون دریایی قابل دسترس است و نمی‌تواند به‌وسیله دادرسی ورشکستگی نفی شود. از طرف دیگر در قوانین دریایی، هر ادعای حق ممتاز دریایی تنها از مطالبه دریایی دیگری که دارای اولویت بالاتر باشد، تأثیر می‌پذیرد. بنابراین اگرچه آیین ورشکستگی بر مالک کشتی، وجود دیون دریایی را که قبل از شروع دادرسی ورشکستگی ایجاد شده، انکار نمی‌کند اما اگر دیون دریایی نتواند در دادرسی ورشکستگی به‌طور کامل ایفا شود، اولویت چنین ادعاهایی و نحوه اجرای آن را تحت تأثیر قرار می‌دهد. علت این اثرپذیری آن است که موقعیت طلبکاران ورشکستگی و طبقه‌بندی ادعاهای آن‌ها معمولاً با رتبه‌بندی طلبکاران دریایی در حقوق دریایی انطباق ندارد، زیرا طیف طلبکاران بدهکار ورشکسته از طلبکاران دارای ادعای دریایی گسترده‌تر است و آیین‌های ورشکستگی معمولاً مبتنی بر برخورد مساوی و به تناسب بین طلبکاران است.

بنابراین در قوانین ملی اکثر کشورها، دادرسی ورشکستگی در مرحله نخست به‌دنبال ایفای کلیه دیون طلبکاران دارای وثیقه است و سپس تلاش می‌کند تا به نسبت مساوی به دیون طلبکارانی که دارای وثیقه نیستند، بپردازد. در این صورت منافع دارندگان حق ممتاز دریایی در دسته منافع باوثیقه محسوب می‌شود و عموماً در ورشکستگی برای تعیین اعتبار و اولویت میان مطالبات، در کنار سایر طلبکاران وثیقه‌دار لحاظ می‌شود و مدعیان دریایی ممکن است نهایتاً به تمام طلب تصفیه شده خود به همان میزانی که در دادگاه دریایی می‌توانستند وصول کنند دست نیابند. از آنجایی که در اکثر نظام‌های حقوقی نظیر ایران و فرانسه، بر اساس قواعد عام حاکم بر شخصیت، اصل وحدت دارایی به‌عنوان یک عقیده غالب پذیرفته شده است، طلبکاران مالک، نیز می‌توانند اجرای حق خود را نسبت به کشتی و به‌عنوان مالی از اموال او مطالبه کنند. از سوی دیگر، طلبکاران دریایی نیز می‌توانند نسبت به دارایی زمینی مالک طرح دعوا کنند. بنابراین، تفاوتی بین طلبکاران دریایی یا غیر آن وجود ندارد و در صورت صدور حکم تصفیه اصولاً همه دارایی‌های دریایی و زمینی تاجر ورشکسته هم‌زمان به فروش رسیده و حاصل آن میان طلبکاران تقسیم می‌شود یا مشمول مقررات بازسازی تجاری قرار می‌گیرد.

در مقابل، دادرسی اختصاصی در نظام حقوق دریایی، به‌ویژه در کامن‌لا، با نادیده‌گرفتن کلیه دیون غیردریایی صرفاً به دیون دریایی اولویت می‌بخشد که نشانه‌ای از ماهیت مستقل حقوق دریایی است؛ به این معنی که در دادگاه دریایی دیون غیردریایی در آخرین مرحله ایفا می‌شوند و اگر کشتی یگانه دارایی بدهکار باشد، دارندگان حقوق ممتاز دریایی می‌توانند تمام مطالبات خود را استیفا کنند، در حالی که طلبکاران غیردریایی که منافع آن‌ها در دادرسی ورشکستگی از حق وثیقه برخوردار بود

بدون پرداخت باقی می‌مانند. ضمن اینکه در دادگاه دریایی کشتی عموماً سریع‌تر به فروش می‌رسد و حاصل آن در دادرسی که به کشتی و طلبکاران آن محدود است تقسیم می‌شود و مازاد حاصل فروش بین طلبکاران غیردریایی تقسیم می‌شود (Ende, 1988: 576-578).

در کنوانسیون‌های سه‌گانه بین‌المللی راجع به حقوق ممتاز مقررات خاصی در رابطه با تأثیر توقف مالک کشتی در زمان اجرای حقوق ممتاز دریایی ذکر نگردیده است و هیچ‌یک مقررات ورشکستگی را نه از شمول کنوانسیون استثنا کرده و نه شرایط اعمال آن را تعیین کرده‌اند (Tetley, 1996: 259-260). علاوه بر تفاوت در عملکرد دادرسی دریایی و ورشکستگی، نبود مقرراتی راجع به آثار توقف و ورشکستگی مالک کشتی بر حقوق طلبکاران ممتاز در کنوانسیون‌های فوق از یک سو و پیچیدگی و ارتباط نزدیک حقوق ورشکستگی با قوانین ملی از سوی دیگر سرنوشت حق ممتاز دریایی را، در فرض توقف، به قوانین ملی کشورها وابسته کرده است؛ در این صورت حقوق ممتاز دریایی در عرصه بین‌المللی ممکن است با برخوردهای متفاوت و پیش‌بینی نشده‌ای در موارد ورشکستگی فرامرزی روبه‌رو شود (Martín Osante, 2017: 155-158).

بنابراین در این تحقیق نحوه اجرای حقوق ممتاز دریایی در دادرسی ورشکستگی در دو مبحث اصلی مورد بررسی قرار می‌گیرد: نخست، عمده اشکال تعارض دادرسی ورشکستگی و دریایی در رابطه با مبانی و شیوه اجرای قواعد این دو نظام دادرسی و همچنین تعارض صلاحیت احتمالی دادگاه‌های دریایی و ورشکستگی مورد بررسی قرار می‌گیرد. در مبحث دوم نیز، ضمن بررسی نحوه عملکرد نظام‌های حقوقی مختلف و انواع رویکردهای مربوط به حل تعارض بین رژیم حقوق دریایی و حقوق ورشکستگی، رویکرد منتخب نویسندگان ارائه خواهد شد.

۱. اشکال تعارض دادرسی دریایی و ورشکستگی

ورشکستگی مالک کشتی می‌تواند منجر به تعارضاتی بین رسیدگی‌های مربوط به ورشکستگی، که اصولاً مبتنی بر قوانین ملی کشورها و عملاً زمان‌بر و پیچیده است، با دادرسی‌های دریایی، که دارای ماهیت بین‌المللی و عموماً فوری و بدون تشریفات شکلی خاص می‌باشد، گردد. به عبارت دیگر، قوانین ورشکستگی ممکن است بنا بر ملاحظات اجتماعی هر جامعه از کشوری به کشور دیگر متفاوت باشد. در حالی که قواعد حاکم بر حقوق دریایی دارای ماهیتی بین‌المللی است (Martín Osante, 2017: 156).

با شروع فرایند ورشکستگی، ممکن است راهکارهای در دسترس حقوق دریایی، نظیر توقیف کشتی، از اجرا باز ماند و با اعمال مقررات ورشکستگی طلبکاران ممتاز تا مدت‌ها نتوانند به وصول مطالبات خود امیدوار باشند. ضمن اینکه در برخی کشورها نظیر انگلیس، دادرسی نسبت به شیء

دریایی در صلاحیت خاص دادگاه‌های دریایی قرار دارد، در حالی که دعاوی ورشکستگی در دادگاه‌های خاص تجاری مورد رسیدگی قرار می‌گیرد (Tetley, 1996: 262). همچنین طلبکاران در ورشکستگی به طلبکاران وثیقه‌دار و عادی تقسیم می‌شوند و طلبکار ممتاز دریایی در کنار سایر طلبکاران باوثیقه در نظر گرفته می‌شود، در حالی که در دادرسی دریایی، دیون دریایی مقدم بر دیون غیردریایی لحاظ می‌گردند و طلبکاران ممتاز دریایی برخلاف طلبکاران غیردریایی باوثیقه در رتبه نخست قرار می‌گیرند. این موضوع بدان جهت است که حقوق دریایی و ورشکستگی دیدگاه‌های متفاوتی نسبت به حقوق طلبکاران و بدهکاران دارند که این امر تفکیک صلاحیت دادگاه دریایی و ورشکستگی و عملکرد مستقل آن‌ها از یکدیگر را تقویت می‌کند. دغدغه اصلی دادگاه‌های ورشکستگی افزایش امکان بازسازی فعالیت تجاری تاجر به نحوی است که از طریق توقف دادرسی‌های در جریان به بدهکار فرصت بازبایی می‌دهد تا تاجر بتواند با روش منظمی برنامه تصفیه یا بازسازی را ادامه دهد. ضمن اینکه توقف دادرسی، با حذف روند سریع تقسیم دارایی ورشکسته، از طلبکاران او نیز حمایت کرده و برخورد برابر با طلبکاران را تضمین می‌کند. بنابراین دادگاه ورشکستگی‌ای که به دیون تاجر رسیدگی می‌کند، مهلت‌هایی را برای بدهکار و طلبکاران آن در نظر می‌گیرد و با توقف خودکار دادرسی‌های موازی، زمانی را برای طبقه‌بندی اموال بدهکار فراهم می‌کند تا مواردی را که ضرورت فروش در آن‌ها وجود دارد پیش‌بینی و حاصل آن را توزیع کند، در حالی که دادگاه دریایی چنین دغدغه‌هایی را دنبال نمی‌کند و درصدد تسریع تعیین وضعیت کشتی است، زیرا کشتی‌ها در طول زمان بازداشت در معرض خرابی و آسیب قرار می‌گیرند و باید زودتر در مورد آن‌ها تعیین تکلیف شود. به همین دلیل ضروری است که کشتی توقیف‌شده فوراً به جریان تجارت بازگردد و از منافع عالی صنعت دریایی از طریق در اختیار قراردادن مفیدترین و مولدترین اموال در دسترس برای خدمت (یعنی کشتی) حمایت شود. به عبارت دیگر، هدف سیستم ورشکستگی ایفای منصفانه مطالبات طلبکاران ورشکسته است. ضمن اینکه درصدد حذف شرکت‌هایی است که قادر به ایفای تعهدات خود نیستند تا از این طریق مانع در معرض خطر قرارگرفتن سرمایه سایر اطراف تجاری ایشان شود. از سوی دیگر، نظام ورشکستگی فرصت شروع مجدد به بدهکاران بی‌تقصیر اما بدقبال را اعطا می‌کند. از این منظر، اختیارات قانونی هیئت مدیره در شرکت، به صورت خودکار و انحصاری، به مدیر تصفیه منسوب از طرف دادگاه منتقل می‌شود و به همین دلیل از زمان شروع دادرسی ورشکستگی بدهکار از تصرف در اموال خود و اجرای کلیه حقوق به‌دست‌آمده ممنوع می‌شود. ضمن اینکه نظام ورشکستگی دارای قواعد خاصی برای اولویت‌بندی میان طلبکاران نیز هست که ممکن است با ترتیب پرداخت مطالبات ممتاز دریایی تطابق نداشته باشد (Radunović, 2018-2019: 17).

علاوه بر موارد فوق از آنجایی که حق ممتاز در کامن لا مبتنی بر دعوی شیء است و دعوی بر شیء نیز در صلاحیت اختصاصی دادگاه دریایی قرار دارد، این بحث مطرح شده است که آیا دادگاه ورشکستگی که به کلیه دعاوی جمعاً رسیدگی می‌کند صلاحیت رسیدگی به این دعوا را دارد (Ende, 1988: 576-578).

در بررسی این تعارضات، لازم است این پرسش مطرح شود که، به لحاظ مبنایی، تا چه میزان بین دو نظام دادرسی دریایی و ورشکستگی تفاوت وجود دارد. علت این پرسش آن است که دادرسی ورشکستگی همیشه به تصفیه و تقسیم حاصل فروش اموال بین طلبکاران منتهی نمی‌شود، بلکه هدف اساسی‌تر آن کمک به بازسازی وضعیت تجاری تاجر ورشکسته و تداوم عملیات تجاری اوست. در عین حال، باید گفت که کارکرد حق ممتاز بر کشتی تابع همان اصول عام حاکم بر سایر حقوق ممتاز نیست، زیرا در حقوق مدنی و قواعد عمومی مربوط به حقوق ممتاز اهمیت عملی حق ممتاز تنها در زمان اجرای حق طلبکاران ممتاز از عین بازداشت شده یا معافیت طلبکار ممتاز از مقررات رقابتی آشکار می‌شود، در حالی که نقش حقوق ممتاز دریایی خارج از آیین اجرایی معلوم می‌گردد. در واقع به نظر نگارنده، هدف واقعی از پیش‌بینی حقوق ممتاز دریایی تشویق به تداوم سفر دریایی است تا، از طریق این امتیاز، ارائه‌دهندگان خدمت به کشتی برای سالم‌رسانیدن آن به مقصد ترغیب شوند و از بابت تأدیة مطالباتشان با نگرانی مواجه نگردند. بنابراین در حقیقت، توفیق، فروش و توزیع قیمت پیشامدهای نامطلوب ذکر شده در قوانین دریایی هستند، زیرا حق در نظر گرفته شده بر کشتی در حقوق دریایی به منظور فروش آن نبوده است، بلکه برای به‌انجام‌رساندن مأموریتی عالی‌تر، یعنی تکمیل سفر دریایی، بوده است. برای همین است که کارکرد حقوق ممتاز در حقوق مدنی با حقوق دریایی متفاوت است و نقش اصلی حق ممتاز در مورد حقوق مدنی در مرحله اجرا ظهور می‌کند، ولی در دومی نقش اصلی این حقوق در مرحله اجرا عقیم می‌ماند.

با توجه به مقدمه فوق، می‌توان چنین استدلال کرد که دادرسی ورشکستگی از آنجا که با منع مالک از تصرف در اموال خود روبه‌رو است، نمی‌تواند مبنای حقوق ممتاز دریایی را تأمین کند، زیرا حتی در صورتی که دادرسی ورشکستگی منجر به تصفیه و فروش اموال شود، مبنای اصلی حقوق ممتاز دریایی که همان تداوم سفر دریایی است تا حدودی خنثی می‌گردد. در عین حال اگر حکم نهایی دادگاه مبنی بر بازسازی تجاری برقرار شود، کشتی‌رانی تجاری به حیات خود ادامه می‌دهد، اما نمی‌تواند به تشویق طلبکاران دریایی برای کمک به کشتی در حین سفر منجر شود و مبنای حقوق ممتاز دریایی حاصل نخواهد شد؛ به این توضیح که دارندگان حقوق ممتاز در روند بازسازی باید مانند سایر طلبکاران در جریان عملیات تجاری تاجر منتظر پرداخت مطالبات خود باقی بمانند و

مالک نمی‌تواند برای پرداخت این حقوق نسبت به سایر طلبکاران تبعیضی قائل شود. در حالی که در دادرسی دریایی، با توقیف کشتی، مالک به‌منظور جلوگیری از فروش آن مجبور به ایفای فوری دیون ممتاز دریایی و آزادسازی کشتی از توقیف می‌شود و این رسیدگی و پرداخت سریع موجب تشویق و افزایش انگیزه برای ارائه‌دهندگان خدمت به کشتی می‌گردد.

تعارضات موجود در اهداف، مبانی و نحوه اجرای حقوق ممتاز دریایی و دادرسی ورشکستگی از یک سو و عدم کفایت قواعد بین‌المللی و نبود مقررات قانونی صریح که روابط متقابل قواعد دریایی و دادرسی ورشکستگی را در سطح ملی و بین‌المللی روشن کند از سوی دیگر لزوم بررسی خط‌مشی نظام‌های مختلف حقوقی را در برخورد با هر یک از دو نظام دریایی و ورشکستگی افزایش می‌دهد.

۲. رویکرد نظام‌های حقوقی در اجرای قواعد حاکم بر نظام ورشکستگی و حقوق دریایی

مقررات دریایی و ورشکستگی، هر دو، از قوانین خاص محسوب می‌شوند و مسائل مربوط به ایفای مطالبات طلبکاران را از دو منظر متفاوت درک می‌کنند. به همین دلیل ممکن است در رابطه با حاکمیت هریک از دو رژیم ورشکستگی یا دریایی دو رویکرد مطرح شود: نخست اینکه قواعد حقوق دریایی، به دلیل ماهیت خاص آن، اعمال قواعد ورشکستگی را استثناء نماید و حقوق ممتاز دریایی بدون تأثیرگیری از روند ورشکستگی اجرا شود.

رویکرد دوم حاکمیت قوانین ورشکستگی بر قواعد دریایی است؛ با توجه به اینکه یکی از آثار ورشکستگی توقف کلیه دادرسی‌ها علیه بدهکار و دارایی اوست، هیچ‌یک از مقررات قانون دریایی نمی‌تواند کشتی‌ها و سایر دارایی‌های دریایی را از قرارگرفتن در شمول دارایی‌های ورشکستگی منع کند و بر این اساس تمام این اموال باید تابع صلاحیت دادگاه ورشکستگی و قواعد قابل‌اعمال بر آن باشد. در این مبحث به بررسی این دو رویکرد در حقوق ایران، انگلیس و فرانسه می‌پردازیم.

۲-۱. رویکرد حاکمیت قواعد حقوق دریایی

به‌لحاظ تاریخی ردپای این رویکرد را در کامن‌لا و آیین دادرسی دریایی آن و حمایت از شرکای دریایی در مقابل سایر اشخاص می‌توان دید، به این نحو که حقوق ممتاز دریایی به‌عنوان عالی‌ترین ابزار تأمین در این حوزه محسوب می‌شود تا جایی که این حق حتی در صورت فروش کشتی به خریدار باحسن‌نیت بدون اطلاع قابل‌اجرا است، مگر اینکه در قالب دادرسی علیه شیء ساقط گردد و از آنجایی که تنها دادگاه دریایی است که صلاحیت اجرای دعوی بر شیء را دارد، اجرای حق ممتاز دریایی در صلاحیت همین دادگاه قرار دارد (Ende, 1988: 576). از جمله اشکال اعمال رویکرد

ترجیح قواعد دریایی بر دادرسی ورشکستگی را می‌توان در «حق تفکیک»^۱ در حقوق انگلیس مشاهده کرد.^۲ در این کشور، «وثایق عینی»، مانند رهن و حق ممتاز دریایی، علاوه بر ویژگی حق تقدم در پرداخت و حق تعقیب، ویژگی دیگری نیز دارند که به آن حق تفکیک اطلاق می‌گردد و موجب می‌شود طلبکار با وثیقه بتواند مال مزبور را خارج از دادرسی ورشکستگی یا تصفیه برای پرداخت مطالباتش حفظ کند. بر همین اساس طلبکار ممتاز دریایی می‌تواند، ضمن برخورداری از حق تقدم و تعقیب، حق عینی خود بر کشتی را خارج از فرایند دادرسی ورشکستگی اجرا کند (Huang, 2015: 177). این ویژگی به خاصیت حق دعوای بر شیء و رابطه مستقیم بین آن و طلبکار بازمی‌گردد.

همان‌طور که می‌دانیم حق ممتاز دریایی، به لحاظ ماهیت، حق عینی است و پرداخت مطالبات برخی طلبکاران دریایی را بر اساس رتبه‌بندی خاصی تضمین می‌کند. در عین حال، قاعده عام در ورشکستگی یا انحلال آن است که به کلیه طلبکاران به نسبت مساوی از حاصل فروش دارایی‌های بدهکار پرداخت می‌شود. حقوق دریایی در انگلیس که در آن حقوق ممتاز از طریق دعوای بر شیء قابل مطالبه است به طلبکار اجازه می‌دهد تا، صرف نظر از وجود دادرسی ورشکستگی در کشور محل اقامت بدهکار و تا ایفای طلبش در غیاب سایر طلبکاران (غیردریایی)، دادرسی علیه شیء را ادامه دهد. در قانون توقف ۱۹۸۶ انگلیس،^۳ برای حمایت از طلبکاران دارای وثیقه، مقرره‌ای وضع گردیده است که، بر اساس آن، این دسته از طلبکاران می‌توانند حق خود را قبل از تقسیم اموال بدهکار مطالبه نمایند. بخش چهارم قانون توقف انگلیس بر انحلال قهری و اختیاری شرکت‌های ثبت شده طبق

1. A right of separation

۲. در آلمان بر اساس ماده ۵۹۶ قانون تجاری (German Commercial Code)، دستمزد خدمه، عوارض عمومی، خسارات ناشی از صدمات جسمی و مرگ، نجات دریایی و مبالغ تأمین اجتماعی به‌عنوان حقوق ممتاز دریایی محسوب می‌شوند و قبل از سایر حقوق وثیقه‌دار نسبت به دارایی دریایی طبقه‌بندی می‌شوند. اولویت‌بندی این حقوق به‌صورت مجزا از رتبه‌بندی سایر دیون مقرر گردیده است و از حقوق سایر طلبکاران متأثر نمی‌شود. بر اساس ماده ۵۰ قانون توقف این کشور مصوب ۲۰۰۲، اجرای انفرادی حقوق طلبکاران دارای وثیقه، صرف نظر از شروع دادرسی ورشکستگی، مجاز است و طلبکارانی که حق تأمین آن‌ها بر وثایق قراردادی، قضایی یا قانونی مبتنی است می‌توانند ایفای مستقل و جداگانه مطالبات خود را از شیء تحت توقیف اجرا کنند (حق جداسازی یا right of separation). برای اینکه چنین حق جداسازی مؤثر واقع شود، طلبکاران تأمین می‌توانند علیه مدیر تصفیه ورشکسته اقامه دعوا کنند، در حالی که شیء تحت وثیقه را دنبال می‌کنند. دارایی‌هایی که به فروش شیء تحت وثیقه منتهی می‌شود تا سطح دیون تأمین شده آن‌ها بین طلبکاران وثیقه‌دار توزیع می‌شود و باقی‌مانده آن به دارایی ورشکسته ملحق و در دسترس سایر طلبکاران باقی‌مانده قرار می‌گیرد (Radunović, 2018-2019: 24).

3. The Insolvency Act 1986

قانون ۱۹۸۵ اعمال می‌شود. هر دو روش به‌لحاظ ماهیت شبیه به هم هستند (Thomas, D. R., 1980: 66). به‌محض صدور دستور انحلال اجباری، هیچ دادرسی‌ای علیه شرکت نمی‌تواند ادامه یابد، مگر با اجازه دادگاه و تنها تحت شرایطی که دادگاه تعیین می‌کند (Tetley, 1996: 266). به‌موجب حکم ماده ۱۲۸(۱)، «هرگونه توقیف یا اجرائیه‌ای نسبت به دارایی یا اموال شرکت بعد از شروع عملیات تصفیه باطل است». بر اساس قانون مزبور، نحوه برخورد با طلبکاران دارای تأمین در دادرسی ورشکستگی عموماً به تاریخی بستگی دارد که دعوی بر شیء اجرا می‌شود. در خصوص دارنده حق ممتاز دریایی، اختلافی در رویه قضایی این کشور وجود ندارد، بلکه همه اتفاق نظر دارند که دارنده حق مزبور، به‌عنوان طلبکار باوثیقه، از حق مطالبه خارج از دادرسی تصفیه و مستقل از آن برخوردار است. بنابراین، دادگاه ورشکستگی معمولاً به چنین طلبکاری اجازه می‌دهد که برای اجرای طلبش مستقلاً اقدام و تأمین خود را تحصیل کند. به‌علاوه، در رویه قضایی این کشور به دارنده حق ممتاز دریایی، حتی بعد از صدور دستور انحلال و ورشکستگی شرکت، این اجازه داده می‌شود که طلبش را مطرح کند (Radunović, 2018-2019: 25)؛ توضیح آنکه در خصوص رابطه بین دعوی بر شیء و قواعد مربوط به انحلال در این کشور، می‌توان گفت که اگر دارندگان حقوق عینی بر کشتی، اعم از دارندگان حق ممتاز دریایی یا مرتهنین، از طریق توقیف کشتی، قبل از شروع تصفیه اجباری یا بعد از تصویب یک صلح‌نامه در انحلال اختیاری، بخواهند حق خود را اجرا کنند، می‌توانند دادرسی‌های مربوط به دعوی نسبت به شیء را که قبل از صدور رأی انحلال شرکت از طریق توقیف کشتی آغاز شده است ادامه دهند و انحلال شرکت تأثیری بر ادامه این روند ندارد. این به دلیل آن است که دارنده حق ممتاز، بعد از توقیف کشتی، به «طلبکار با وثیقه و تأمینی‌ای» مبدل می‌شود که منافع ناشی از تأمین خود را علیه شیء اعمال می‌کند، به‌جای اینکه ادعایی نسبت به شرکت داشته باشد؛ لذا ادعای او خارج و مستقل از عملیات تصفیه قابل بررسی است. اگرچه مدعی باید برای ادامه روند رسیدگی از دادگاه کسب اجازه کند، معمولاً این اجازه صادر می‌شود. اگر مدعی، در زمان شروع عملیات تصفیه، هنوز اقدامی جهت توقیف کشتی انجام نداده باشد، با او به‌عنوان یک طلبکار عادی برخورد می‌شود و دادگاه دادرسی بر شیء او را متوقف می‌کند (Hunge, 2015: 10). البته دادگاه، درخصوص اینکه آیا دادرسی‌های مربوط به او باید متوقف شود یا خیر، از اختیارات صلاحیدی خود استفاده می‌کند. از آنجایی که مدعی دارای حق ممتاز یا مرتهن کشتی، از زمان ایجاد حق ممتاز، «طلبکار باوثیقه» هستند، دادگاه اختیار خود را به نفع مدعی دریایی اعمال می‌کند و اجازه شروع دادرسی دریایی را به آن‌ها می‌دهد. بدیهی است اگر هم توقیف و هم فروش اجباری کشتی قبل از شروع تصفیه اتفاق بیفتد، اجرای آن، حتی بعد از انحلال، ادامه یافته و کامل خواهد

شد. لذا این گونه مطالبات نسبت به شیء از انحلال متعاقب تأثیر نمی‌پذیرد (Tetley, 1996: 269). قاضی «برایتمن»^۱ در قضیه شرکت با مسئولیت محدود «ری آرو»^۲ اعلام کرد که، به موجب قانون توقف، دارندگان حقوق ممتاز دریایی به عنوان طلبکاران با وثیقه رتبه‌بندی می‌شوند و نسبت به مرتبه‌نشین کشتی حق تقدم خواهند داشت و به موجب اجازه مقرر در ماده ۲۳۱ قانون مزبور، طلبکاران ممتاز دریایی می‌توانند، به رغم دستور انحلال، حق خود را با تمسک به دادرسی دریایی نسبت به شیء اجرا کنند (Hunge, 2015: 191). این رویکرد به صورت ضمنی دلالت بر حاکمیت قواعد مربوط به دادرسی بر شیء دریایی در مقابل دادرسی‌های مربوط به توقف تاجر دارد.^۳

با اعمال رویکرد حاکمیت قواعد دریایی، عملاً کشتی از سایر اموال مالک آن مجزا می‌شود و دارایی دریایی^۴ از دارایی زمینی تفکیک می‌گردد. در غیر این صورت، سایر طلبکارانی که نفع اندکی در دارایی مالک کشتی دارند، به جرگه رقبای طلبکاران دریایی می‌پیوندند و عملکرد این حقوق را مختل می‌کنند. در واقع، مفهوم دارایی دریایی یک عنصر غالب و حاکم، یعنی کشتی، را فرامی‌خواند. بنابراین در حقوق دریایی این موضوع قابل تأیید است که هر کشتی مرکز دارایی مستقل دریایی است تا جایی که نمود این استقلال، از نقطه نظر سلبی، در اصول تحدید مسئولیت مالکان کشتی و، از منظر ایجابی، در حقوق ممتاز دریایی قابل مشاهده است؛ به این صورت که، در تحدید مسئولیت، طلبکاران دریایی، به میزان قابل ملاحظه‌ای، ملزم به اقامه دعوا بر ثروت دریایی می‌شوند و از طرح دعوا نسبت به سایر اموال مالک محروم می‌گردند و در عین حال طلبکاران ممتاز نیز به میزان چشمگیری حق انحصاری برای طرح دعوا علیه کشتی، به عنوان یک ثروت دریایی، دارند (El-baroudi, 1963: 88).

۲-۲. رویکرد حاکمیت قواعد ورشکستگی

رویکرد ثانویه به موضوع حل تعارض دو رژیم ورشکستگی و دریایی اجرای دیون ممتاز دریایی در محدوده قواعد ورشکستگی است. فرانسه قانون ورشکستگی خود را به موجب قانون ۸۵-۹۸ ژانویه ۱۹۸۵^۵ اصلاح کرده است و هدف آن کمک به تداوم تجارت در شرایط سخت مالی است.

1. Brightman

2. Re Aro Co

۳. در ماده ۳۲ قانون نمونه آنسیتال در مورد توقف فرامرزی نیز این موضوع مورد توجه قرار گرفته است؛ هدف قانون مزبور برخورد مساوی و برابر با طلبکاران هم‌ردیف بوده است، ولی در عین حال اعلام می‌دارد که این موضوع نباید دیون طلبکاران تأمین‌شده (وثیقه دار) یا طلبکاران قانونی علیه شیء را تحت تأثیر قرار دهد (Hunge, 2015: 177-178).

4. fortune de mer

5. Law No. 85-98 of January 25, 1985

اگر بدهکار شرکت تجاری نظیر شرکت کشتیرانی باشد، محکمه تجاری محلی که دفتر اصلی شرکت یا مقر اصلی در آن قرار دارد صالح است و تعارض صلاحیت دادگاه دریایی و ورشکستگی منتفی است. در آیین رسیدگی واحد در قانون فرانسه دادرسی به درخواست بدهکار، طلبکار، مدعی العموم یا خود دادگاه با صدور حکم ابتدایی آغاز می‌شود. در روند دادرسی، دوره نظارتی تعیین شده و در این مدت مدیر تصفیه مشخص می‌شود. مدیر تصفیه، با بررسی وضعیت اجتماعی و اقتصادی بدهکار، پیش‌نویس مربوط به اعاده تجاری تاجر را ارائه می‌کند و دادگاه پس از بررسی مدارک ابرازی توسط مدیر تصفیه ممکن است دستور تداوم فعالیت تجاری تاجر را تحت برنامه خاصی تجویز کند یا آنکه، در صورت ناکارآمد بودن سایر راه‌حل‌ها، تصفیه قضایی شرکت را مورد حکم قرار دهد.

هیچ‌یک از مطالبات مطرح علیه بدهکار که قبل از صدور حکم ابتدایی ایجاد شده است نمی‌تواند بعد از صدور حکم ایفا شود. تمام طلبکاران حتی دارندگان حقوق ممتاز و مرتبه‌بندی کشتی باید ادعاهای پیش از صدور حکم خود را ظرف دو ماه از انتشار حکم اولیه به نماینده طلبکاران اعلام کنند، در غیر این صورت طلب آن‌ها ساقط می‌شود.

به موجب ماده ۴۷ قانون فرانسه، به محض انتشار حکم اولیه، تمامی دادرسی‌های قضایی بابت ادعاهایی که قبل از صدور حکم ایجاد شده‌اند متوقف می‌شوند. این توقیف نسبت به تمام طلبکاران عادی و ممتاز مؤثر است. ماده ۴۷ این قانون تمام مطالبات اعم از مطرح شده یا نشده بابت پرداخت بدهی یا اجراییه علیه مال منقول یا غیر منقول را متوقف می‌کند. این توقف تا زمان اعلام مطالبات طلبکاران ادامه می‌یابد. سپس نماینده طلبکاران یا مدیر تصفیه دادرسی را برای حصول حکمی که صرفاً مؤید وجود طلب و میزان آن است، بدون اینکه شامل دستور پرداخت آن‌ها باشد، ادامه می‌دهد. در حقوق فرانسه، برخلاف حقوق انگلیس، طلبکار با وثیقه در این مرحله نمی‌تواند، با اخذ اجازه از دادگاه، حقوق عینی خود را به صورت مجزا از آیین دادرسی ورشکستگی تحصیل کند.

در صورتی که دادگاه، به جای حکم اعاده وضعیت تجاری، به تصفیه شرکت حکم دهد، مدیر تصفیه باید نسبت به این امر اقدام نماید، در غیر این صورت اگر امر تصفیه ظرف سه ماه از تاریخ صدور حکم تصفیه آغاز نشده باشد، طلبکاران دارای حق ممتاز حقوق خود را از طریق اعلام مطالباتشان به صورت انفرادی دنبال می‌کنند. در زمان تصفیه، ترتیب مقرر در حقوق دریایی برای پرداخت دیون ممتاز رعایت خواهد شد و مطابق مواد ۳۲ و ۳۳ قانون ۱۹۶۷ حقوق ممتاز دریایی مقدم بر رهن دریایی استیفا می‌شوند و سایر حقوق ممتاز مقرر در قواعد عام حقوق مدنی بعد از رهن دریایی قرار خواهند گرفت. در صورتی که عواید حاصل از فروش مال موضوع حق ممتاز برای ایفای کلیه مطالبات ممتاز کافی نباشد، طلبکار ممتاز در کنار سایر طلبکاران ممتاز یا عادی حق خود را به نسبت از سایر اموال

وصول خواهد کرد. در عین حال در ماده ۴۰ قانون مربوط به اعاده تجاری اصلاحی ۱۹۹۴، مقرر گردیده است که، در صورت تصفیه، برخی از مطالبات مانند دیون مربوط به دستمزدها هزینه‌های قانونی که بعد از حکم بدوی ایجاد شده‌اند بر کلیه مطالبات اعم از ممتاز یا وثیقه‌دار به صورت مطلق مقدم است (Tetley, 1996: 278- 288). بنابراین در حقوق فرانسه به‌رغم اعمال قواعد ورشکستگی بر دیون دریایی، با لحاظ مجموع دارایی‌های مثبت و منفی بدهکار، در هنگام تصفیه، ترتیبات قانونی مربوط به پرداخت دیون رعایت می‌شود. حقوق ممتاز دریایی مطابق مواد ۳۲ و ۳۳ قانون ۱۹۶۷ بر رهن دریایی، که خود بر حقوق ممتاز قانون مدنی^۱ مقدم است، اولویت دارد (امید، ۱۳۵۳: ۱۳۱).

قانون دریایی ایران امکان ورشکستگی در شرکت‌های کشتیرانی را مستقلاً مورد حکم قرار نداده است. در عین حال قواعد ورشکستگی با اموال دریایی به‌صورت مجزا از سایر اموال بدهکار رفتار نمی‌کند. همچنین دادگاه اختصاصی جهت رسیدگی به دعاوی مربوط به حقوق دریایی یا ورشکستگی پیش‌بینی نشده است. هرچند ماده ۱۸۸ قانون دریایی وزارت دادگستری را مکلف کرده است که ظرف سه ماه از تصویب این قانون نسبت به تشکیل دادگاه دریایی اقدام نماید، ولی تاکنون اقدامی در این رابطه صورت نگرفته است و عملاً دادگاه‌های عمومی با صلاحیت عام خود همچنان به این دعاوی رسیدگی می‌کنند. همچنین مواد ۲۱ و ۲۲ قانون آیین دادرسی مدنی نیز بر صلاحیت نسبی دادگاه محل اقامت تاجر ورشکسته یا مرکز اصلی شرکت تجاری ورشکسته اشاره دارد. از این رو، در حقوق ایران، تعارض ذاتی در صلاحیت دادگاه دریایی یا ورشکستگی مطرح نمی‌باشد و دادگاه مرکز امور اصلی شرکت صلاحیت رسیدگی دارد. صرف‌نظر از صلاحیت دادگاه، اصول حاکم بر ورشکستگی نظیر توقیف کلیه دادرسی‌های مطروحه به محض توقف تاجر ورشکسته، سازکارهای مقابله با فرار بدهکار از پرداخت دین، منع تقدم و ترجیح در پرداخت و معاملات معارض و اصل لزوم رسیدگی جمعی به کلیه دعاوی قابل طرح علیه تاجر ورشکسته در قانون تجارت پیش‌بینی شده است که دادگاه رسیدگی‌کننده به امر ورشکستگی باید آن‌ها را در نظر بگیرد. بنابراین دادگاه صالح به کلیه دعاوی ممتاز، وثیقه‌دار و عادی به‌صورت جمعی رسیدگی می‌کند و، برخلاف رویه مستقر در انگلیس، امکان رسیدگی مستقل به دعاوی مربوط به حق عینی وجود ندارد. ریشه این موضوع را می‌توان در نظریه وحدت شخصیت و دارایی اشخاص در حقوق مدنی فرانسه و قواعد عام حقوقی ایران جست‌وجو کرد که از این نظر تفاوتی بین دارایی دریایی و غیردریایی قائل نشده است.

1. privileges de droit commun

به موجب ماده ۴۱۹ قانون تجارت ایران، کلیه طلبکاران تاجر ورشکسته باید ادعای خود را علیه مدیر تصفیه یا اداره تصفیه مطرح کنند و از تعقیب انفرادی بدهکار ممنوع می‌باشند. همچنین به موجب همین ماده کلیه اقدامات اجرایی نیز مشمول این قاعده قرار می‌گیرد و حتی اگر قبل از صدور حکم دعوایی علیه تاجر اقامه شده باشد، باید متوقف گردد و مطالبه طلب به طرفیت اداره تصفیه اقامه شود. این ممنوعیت تا جایی است که حتی در مواردی که قبل از حکم ورشکستگی حکمی از دادگاه صالح صادر شده باشد اجرای آن نیز متوقف خواهد شد (اسکینی، ۱۳۸۷: ۷۱-۷۰). بنابراین، با توجه به عدم تفکیک بین دادرسی دریایی و غیر آن، به نظر می‌رسد کلیه مطالبات در دادگاه ورشکستگی بر اساس اصول مقرر در قانون تجارت بررسی خواهد شد.

قانون‌گذار، ایران برای تقسیم حاصل فروش اموال در زمان ورشکستگی تاجر ورشکسته، طلبکاران را بر حسب تقدم به سه دسته تقسیم کرده است: طلبکاران با وثیقه، طلبکاران با حقوق ممتاز و طلبکاران عادی (اسکینی، ۱۳۸۷: ۲۰۵). طلبکاران با حق رجحان را باید در دو بخش طلبکاران موضوع ماده ۵۸ قانون اداره تصفیه مصوب ۱۳۱۸ و طلبکاران دارای حق ممتاز خارج از این ماده ملاحظه کرد. بخش اول به چهار طبقه تقسیم شده‌اند که هر طبقه بر طبقه بعدی حق تقدم دارد، اعم از خدمه تاجر، اشخاص تحت ولایت تاجر که مال آن‌ها تحت اداره او بوده، پزشک و داروفروش و نفقه زوجه تاجر. در بخش دوم، در قوانین مختلف، حقوق ممتاز متنوعی برای طلبکاران در نظر گرفته شده است، بدون اینکه حق تقدم آن‌ها نسبت به وضعیت بدهکار ورشکسته مشخص شود. از جمله این حقوق مقدم حقوق ممتاز دریایی است. به عنوان مثال خدمه تاجر به حکم ماده ۵۸ قانون اداره تصفیه در زمره طلبکاران ممتاز و بعد از دارندگان حق وثیقه قرار گرفته‌اند، در حالی که به موجب ماده ۲۹ قانون دریایی خدمه کشتی متعلق به بدهکار از حق عینی بر کشتی برخوردار هستند. مؤلفان حقوق تجارت غالباً به این موضوع پرداخته‌اند و فقط دکتر ستوده تهرانی به بیان این نکته بسنده کرده است که «به هر حال چون تاریخ تصویب قوانین مزبور (خاص) بعد از تصویب قانون اداره امور ورشکستگی است، ناچار باید در نظر گرفته شود» (اسکینی، ۱۳۸۷: ۲۱۳). بی‌توجهی به تدوین شکلی قوانین و قانون‌گذاری جزیره‌ای و پاره‌پاره به جای قانون‌گذاری کل‌نگر و مبتنی بر برنامه‌ریزی موجب شده است که دستیابی به آخرین اراده قانون‌گذار دشوار گردد و نتوان درک درستی از آنچه نظام حقوقی کشور در موضوعی خاص (مانند حقوق ممتاز) در نظر داشته است به دست آورد (آقایی طوق، ۱۳۹۸: ۱۶).

در این رابطه، رأی وحدت رویه دیوان عالی به شماره ۲۱۲ مورخ ۱۳۵۰/۸/۶ در خصوص نحوه جمع بین ماده ۳۰ قانون مالیات بر درآمد ۱۳۳۵ و ماده ۵۸ قانون اداره تصفیه چنین مقرر داشته است که مقررات مربوط به وصول مالیات از اموال مؤدیان در ماده ۳۰ قانون مالیات بر درآمد ناظر به اشخاص

ورشکسته نمی‌باشد و در مورد این اشخاص باید از ترتیب مقرر در ماده ۵۸ قانون اداره تصفیه بهره برد و مطالبات آن‌ها را عادی تلقی کرد (گل محمدی، ۱۳۹۷: ۶۳). بر همین اساس، در بادی امر به نظر می‌رسد که اگرچه رأی مذکور تنها در خصوص مطالبات وزارت دارایی صادر شده است، لکن از آنجایی که قوانین مختلف راجع به حقوق ممتاز دارای خصوصیتی نیستند، ملاک رأی وحدت رویه را می‌توان در مورد آن‌ها نیز قابل اعمال دانست (دمرچیلی و دیگران، ۱۳۸۷: ۸۶۶). به موجب نظریه هیئت عمومی دیوان عالی کشور، فقط بر اساس مقررات راجع به ورشکستگی است که دیون تاجر باید پرداخت شود و مقدم داشتن طلبکاری بر دیگری یا شناسایی طلبی به عنوان طلب ممتاز باید مبتنی بر آن مقررات باشد. بنابراین اگر در مقرراتی به نحو عام برای بستانکاران اولویت‌هایی در نظر گرفته شده باشد، در مقام تصفیه امور تاجر ورشکسته قابل اجرا نمی‌باشد. این عقیده از آن جهت قابل دفاع است که تصفیه جمعی موضوع متفاوتی از تصفیه فردی است و، با توجه به تفاوت دو موضوع، تفاوت در احکام آن‌ها نیز محتمل و طبیعی است (ایزانلو و میرشکاری، ۱۳۹۱: ۵۴). به نظر موافقین رأی وحدت رویه، قانون مالیات بر درآمد ۱۳۳۵ قانونی عام و راجع به مدیون‌های عادی است و نمی‌تواند ناقض قانون اداره تصفیه، که قانونی خاص است، باشد و از آنجا که برقرار کردن رجحان برای بعضی از طلبکاران ورشکسته امری استثنائی و خلاف اصل برابری بستانکاران است باید، تا قید صریح قانون نباشد، از تسری آن به غیر طلبکاران مذکور در قانون تصفیه خودداری کرد (صفیان، ۱۳۸۷: ۱۵۵). بنابراین در موارد تصفیه جمعی، مانند ورشکستگی و فوت، قوانین خاص حکومت دارد و ماده ۵۸ قانون تصفیه در زمان اجرای تصفیه جمعی باید لحاظ گردد. بنابراین به فرض شناسایی حق ممتاز دریایی در دادرسی ورشکستگی، مسئله رتبه‌بندی این حقوق نسبت به سایر طلبکاران با وثیقه باقی است. هر چند به موجب ماده ۳۰ قانون دریایی، حقوق ممتاز دریایی بر سایر حقوق رهنی و حقوق ممتاز رجحان دارد، ویژگی این مقرر از منظر آیین ورشکستگی قابل بحث است، زیرا این مقرر را می‌توان دارای ماهیت شکلی تلقی کرد و، بدون توجه به وضعیت ورشکستگی مالک کشتی، تنها در فرض توزیع حاصل فروش قضایی در آیین‌های غیر از ورشکستگی قابل اعمال دانست. حال باید دید مطالبات ممتاز دریایی در اولویت‌بندی مقرر در ماده ۵۸ در کدام طبقه و رتبه قرار می‌گیرند؟ اگر رتبه‌بندی حقوق ممتاز دریایی به عنوان حق ماهوی توسط دادگاه ورشکستگی شناسایی نشود، دارنده حق ممتاز به صورت غیر منصفانه‌ای از مزایای ضروری طلبش مانند تقدم بر سایر مطالبات بر کشتی محروم می‌گردد. در این صورت، این سؤال مطرح می‌شود که اگر حقوق ممتاز دریایی از عالی‌ترین حق تقدم برخوردار نباشند، جایگاه آن‌ها در توزیع عواید فروش کجاست. آیا این به زمان ایجاد حق برمی‌گردد یا، با توجه به عدم لزوم ثبت حقوق ممتاز دریایی، این حقوق بعد از رهن قرار می‌گیرند؟

درخصوص حقوق ممتاز دریایی باید گفت که کاربرد «حق ممتاز» درخصوص این دسته از مطالبات به معنی تقدم صرف یک حق دینی نیست و ممتاز نامیدن آن از باب بیان یکی از اوصاف این حق است، ولی بر همه جوانب ماهیت آن دلالت ندارد. بنابراین اگر این حق به عنوان حق دینی موجد حق تقدم تلقی شود، در هیچیک از طبقات مقرر در ماده ۵۸ قانون اداره تصفیه قابل بررسی نیست و باید به عنوان طلب عادی بعد از پرداخت سایر مطالبات وثیقه دار و ممتاز مقرر در این ماده اجرا شود. در حالی که با توجه به عینی دانستن ماهیت این حق و تعلق آن به شیء خارجی (کشتی) (بر اساس مواد ۲۰ و ۳۸ قانون دریایی) و با عنایت به صدر ماده ۵۸ قانون اداره تصفیه مبنی بر تقدم بستانکاران «با وثیقه»، اعم از قراردادی یا قانونی، نسبت به حاصل فروش مال مورد وثیقه و با توجه به تصریح قانون دریایی مبنی بر تقدم این حق بر کلیه حقوق ممتاز و حتی بر حق عینی رهن، باید صحت این دیدگاه را که در صورت فروش کشتی و تقسیم مبالغ حاصل شده بین طلبکاران، دارنده حق ممتاز دریایی نسبت به دیگر بستانکاران دارای حق رجحان می باشد، مورد تأیید قرار داد (صدیقی، ۱۳۹۵: ۲۲). به موجب صدر ماده ۵۸ قانون اداره تصفیه کلیه دارندگان وثیقه و رهن بدون تفکیک منشأ وثیقه (قراردادی یا قانونی)، مقدم بر سایر طلبکاران، حق خود را وصول می کنند. همچنین با توجه به عدم تفکیک دارای دریایی از غیر آن، تراحم حق ممتاز دریایی با دیگر مطالبات دارای وثیقه حکمی در قوانین مختلف همچنان باقی است. به عنوان مثال وضعیت حق ممتاز دریایی نسبت به کشتی در مورد وثایق حکمی مقرر در قوانین مختلف مانند ماده ۳۳ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ چگونه است؟ اگر مطالبات مربوط به بیمه گر نسبت به مال بیمه شده (کشتی) را از نوع وثایق حکمی تلقی کنیم، این امکان وجود دارد که بیمه گر نسبت به حق بیمه نسبت به هر گونه طلبکاری بر مال بیمه شده مقدم فرض شود. حال در تقابل حق ممتاز دریایی طلبکاران دریایی و بیمه گر کدامیک را باید مقدم دانست؟ قانون گذار دریایی ایران در این مورد حکم صریحی ندارد. در این صورت با توجه به حکمی بودن هر دو طلب، در درجه اول، معیار زمان ایجاد حق عینی اعمال می شود و، مانند قواعد مربوط به رهن مکرر، مطالبات مقدم بر مؤخر اولویت دارند، ولی در صورتی که از حیث تاریخ یکسان باشند، وصف ممتاز هر دو ساقط می شود و اصل برابری طلبکاران دارای وثیقه قانونی اجرا می شود.

بنابراین با اعمال قواعد ورشکستگی، نه تنها اولویت حق ممتاز دریایی نسبت به کشتی تحت تأثیر قرار می گیرد، بلکه تقدم دارندگان این حق بر سایر اموال دریایی (کرایه حمل و ملحقات)، که حق ممتاز می تواند بر آن اعمال شود، اجرا نمی شود، زیرا حقوق مزبور نسبت به کرایه حمل و ملحقات از زمره حقوق وثیقه دار و عینی نیستند تا مشمول صدر ماده ۵۸ قانون اداره تصفیه قرار گیرند؛ لذا در صورت ناکافی بودن حاصل فروش کشتی برای ایفای دیون دریایی، طلبکاران ممتاز به صورت خودکار از

وضعیت ممتازه خود برای ایفای طلب بر سایر اموال دریایی متعلق به بدهکار محروم می‌شوند. همچنین مسئله دیگر آن است که کشتی از منظر ورشکستگی صرف یک مال نیست، بلکه بخشی از دارایی ورشکسته است و لذا در صلاحیت مدیر تصفیه است که کشتی را به همراه سایر اموال بدهکار یا به صورت مجزا به فروش برساند. چنین آیین فرشی معمولاً زمان بر است و در صورتی که مدیر تصفیه در امر خرید و فروش کشتی تخصصی نداشته باشد، ممکن است موجب کاهش قابل ملاحظه قیمت کشتی شود یا اینکه ممکن است بدهکار، به حکم دادگاه، اجازه تداوم فعالیت تجاری خود را تحت نظر مدیر تصفیه کسب کند که در این صورت کشتی بدهکار به فعالیت خود ادامه می‌دهد، ولی تمام درآمد این فعالیت در دارایی ورشکسته مستغرق خواهد شد و مشمول تقسیمات مربوط به آیین ورشکستگی قرار می‌گیرد و به طور خاص به نفع طلبکاران دریایی نخواهد بود.

۳-۲. رویکرد منتخب

هر چند به لحاظ عملی، لزوم تصریح به تفکیک دارایی دریایی از اموال غیردریایی در قانون دریایی احساس می‌شود، قانون‌گذار ایران به آن نپرداخته است. بر اساس قواعد عمومی حاکم بر شخصیت در نظریات کلاسیک مربوط به رابطه شخصیت و دارایی در فرانسه، که به حقوق ایران نیز تسری یافته است، اصل وحدت و تجزیه‌ناپذیری دارایی به‌عنوان عقیده غالب پذیرفته شده و به همین دلیل شخص نمی‌تواند دارایی خود را به چند جزء متمایز و جدا از هم تقسیم کند که بخش مثبت هر جزء فقط جواب‌گوی بخش منفی آن باشد (صفایی و قاسم‌زاده، ۱۳۸۴: ۱۵). البته این قاعده با برخی استثنائات روبه‌رو شده و تجزیه‌پذیری دارایی هر شخص تا حدودی پذیرفته شده است. آن‌چنان که در نظریه ترک کشتی در تحدید مسئولیت دریایی مالک، کشتی به‌عنوان جزء جداشده‌ای از دارایی شخص صرفاً وثیقه مطالباتی است که سیستم تحدید مسئولیت بر آن قابل اجراست. ضمن اینکه بابت همان ادعا، امکان اجرای هیچ حقی علیه سایر اموال بدهکار وجود نخواهد داشت و صندوق تحدید مسئولیت، به‌عنوان بخشی از دارایی بدهکار به طلبکارانش در حادثه دریایی منتقل می‌شود.

با وجود این، در ماده ۴۱۲ قانون تجارت ایران به ذکر توقف از پرداخت «وجوهی که بر عهده تاجر است» اکتفا شده و میان انواع دیون اعم از دریایی و غیردریایی تفکیکی مطرح نگردیده است. بنابراین بر اساس نظریه وحدت دارایی، طلبکاران عمومی مالک می‌توانند اجرای حق خود را نسبت به کشتی به‌عنوان مالی از اموال او مطالبه کنند. از سوی دیگر، طلبکاران دریایی نیز می‌توانند نسبت به دارایی زمینی مالک طرح دعوا کنند. در ماده ۲ قانون ۱۹۶۷ فرانسه نیز بدون تفکیک بین انواع مطالبات قابل طرح علیه تاجر مقرر گردیده است که بر اساس آن حکم ورشکستگی تاجر را بدون توجه به ماهیت طلب طلبکار می‌توان صادر کرد (اسکینی، ۱۳۸۷: ۴۲) و از این جهت، فرقی بین مطالبات دریایی یا

غیردریایی وجود ندارد. با وجود این، به نظر می‌رسد عدم تفکیک دارایی دریایی از غیر آن مانعی برای اعمال کامل نهادهای دریایی و کارکرد اصلی آن‌ها می‌شود، زیرا نبود حکم صریح در این خصوص و اعمال قواعد امره ورشکستگی در رابطه با دیون دریایی و به‌ویژه حق ممتاز موجب به‌خطر افتادن تأمین مالی دریایی و افزایش بی‌انگیزگی ارائه‌دهندگان خدمات دریایی یا نجات‌دهندگان برای کمک به کشتی‌های نیازمند در آب‌های بین‌المللی می‌شود. در حالی که از دیرباز، حق ممتاز دریایی به‌عنوان حقی ماهوی و مکتسب شناخته شده است که وجود آن نیازمند شناسایی دادگاه ورشکستگی نیست و از قواعد متنوع اولویت‌بندی نیز متأثر نمی‌گردد، بلکه تقدم دارنده این حق بر دیگر مدعیان ریشه در سهم او در عملیات حفظ و نجات کشتی یا تحمل خسارت از سوی کشتی دارد و به همین دلیل در هیچ موردی سایر طلبکاران نمی‌توانند موقعیتی بالاتر از او داشته باشند یا قواعد ورشکستگی بر حقوق آن‌ها استثناء وارد آورد؛ به‌عنوان مثال از قدیم‌الایام، دریانوردان حق توقیف و فروش کشتی را برای ایفای دستمزد پرداخت‌نشده خود داشتند، صرفاً به این دلیل که آن‌ها همیشه کسانی بودند که برای کشتی کار می‌کردند و فعالیت تجاری مالک را انجام می‌دادند. در عصر حاضر نیز انکار حقوق تأمینی دریانوردان و تقدم آن‌ها نسبت به کشتی منجر به سوءاستفاده بزرگی از نیروی کار این صنعت خواهد شد و نه فقط حقوق بشر بنیادین دریانوردان نقض می‌گردد، بلکه تهدید آشکاری برای امنیت کشتیرانی به شمار می‌رود. در چنین فضای بی‌ثباتی قانونی، حتی نجات‌دهندگان دریایی نیز ناگزیر می‌شوند قبل از ارائه خدمات به کشتی‌های در خطر صرفاً به دلیل اینکه نمی‌توانند به حق تأمینی ممتازشان بر خود کشتی اعتماد کنند، در تدارک عملیات نجات تردید نمایند.

در ماده‌واحد قانون «اجازة الحاق دولت ایران به عهدنامه بین‌المللی مربوط به برقراری مقررات متحدالشکل درباره حقوق ممتاز و رهن دریایی ۱۹۲۶ بروکسل» مصوب ۱۳۴۵ که در حکم قانون است و نسبت به قانون اداره تصفیه ۱۳۱۸ مؤخر محسوب می‌شود، هرگونه قوانین و مقرراتی که مخالف مواد عهدنامه باشد در این مورد بلااثر اعلام شده است. همچنین در ماده ۳ همین قانون، مقرر گردیده است که «قوانین ملی ممکن است برای مطالبات مشابه دیگری غیر از آنچه در ماده ۲ عهدنامه ذکر شده مزایایی قائل شوند ولی نباید در حقوق ناشی از رهن و حقوق ممتاز که مقدم بر آن‌ها می‌باشند تغییری دهد». در همین راستا، ماده ۸ آن نیز مطالبات ممتاز نسبت به کشتی را از جمله حقوق عینی می‌داند. این مواد همگی بر اهمیت حقوق ممتاز و رهن دریایی دلالت دارد اما این قانون به‌صورت خاص بر تقدم طلبکاران ممتاز دریایی در دادرسی ورشکستگی یا عدم تأثیرپذیری آن‌ها از آیین ورشکستگی مالک کشتی صراحت ندارد و برخلاف ماده ۷ آن که به‌صراحت

در خصوص تعارض رژیم حقوق ممتاز دریایی با رژیم تحدید مسئولیت مالکان کشتی تعیین تکلیف کرده است، در خصوص رفع تعارض رژیم حقوق ممتاز دریایی با قواعد ورشکستگی ساکت است. با توجه به نبود قاعده صریحی به عنوان فصل الخطاب رفع تعارضات این دو حوزه، اولین پیشنهاد اصلاح قانون دریایی از طریق وضع قاعده تعیین کننده مبنی بر اختصاص کشتی ها و سایر اموال دریایی نظیر کرایه حمل و ملحقات کشتی به «دارایی های حدودمرزگذاری شده»^۱ است. در این صورت، کشتی ها از تأثیر قواعد ورشکستگی مصون می مانند و صرفاً مشمول قواعد حقوق دریایی و آیین اجرایی مستقل آن می شوند و حقوق تأمینی بر کشتی، صرف نظر از زمان ایجاد آن (قبل یا بعد از شروع ورشکستگی مالک)، تحت نظام خاصی که به آن تعلق دارد مورد بررسی قرار می گیرد. این بدان معناست که حق ممتاز دریایی را نمی توان با حقوق وثیقه دار سایر طلبکاران بدهکار انکار یا مشروط کرد و اولویت بندی این حقوق از آیین ورشکستگی تأثیر نمی پذیرد و فروش کشتی با خصوصیات ویژه این صنعت هماهنگ و سازگار خواهد شد و توزیع حاصل فروش بر اساس همین خصوصیات اجرا می شود، آن چنان که در قوانین برخی کشورها^۲ قاعده تعیین کننده ای وضع گردیده است که با همه خصایص حقوق ممتاز دریایی تطبیق دارد. این مقرر جنبه ماهوی حق ممتاز دریایی را نشان می دهد؛ این موضوع را از عبارت صریحی می توان یافت که در ماده ۳۷ قانون کشتیرانی تجاری کشور مالت قید شده است که «حقوق طلبکاران ممتاز دریایی از ورشکستگی مالک کشتی که بعد از ایجاد حق ممتاز دریایی اتفاق افتاده تأثیر نمی پذیرد و اینکه حق ممتاز دریایی بر سایر مطالبات طلبکاران مالک مقدم است». بر اساس این ماده، شروع دادرسی ورشکستگی نمی تواند بر بیع قضایی مطروحه توسط دارنده حق ممتاز اثری داشته باشد. از طریق الحاق یک ماده به قوانین دریایی و ورشکستگی، در خصوص خارج کردن اموال دریایی از دارایی ورشکستگی، قواعد حقوق دریایی نسبت به حقوق ممتاز دریایی و سایر حقوق تأمینی علیه کشتی اعم از قانونی، قراردادی یا

1. Ring-fenced assets

۲. در قانون کشتیرانی تجاری کشور مالت، مقررات خاصی در رابطه با وضعیت طلبکاران دارای وثیقه دریایی در وضعیت ورشکستگی در نظر گرفته شده است. بر اساس ماده ۳۷ این قانون، کلیه رهن های ثبت شده و حقوق ممتاز خاص و هر ادعا یا دعوایی که کشتی ممکن است مشمول آن باشد از ورشکستگی رهن یا مالک کشتی که بعد از انعقاد رهن یا تحقق حق ممتاز اتفاق افتاده باشد تأثیر نمی گیرد، صرف نظر از اینکه مالک در زمان شروع ورشکستگی کشتی را در تصرف داشته یا خیر. در این صورت چنین وثایقی نسبت به سایر مطالبات طلبکاران ورشکسته حق تقدم بر کشتی خواهند داشت. هرگونه فروش قضایی که توسط مرتین یا طلبکار ممتاز مطرح شده باشد، توسط مدیر تصفیه ورشکسته مختل نمی شود یا به تأخیر نمی افتد (Radunović, 2018: 26).

قضایی اعمال خواهد شد. این راه حل می تواند در رفع مسائل و تعارضات حقوقی این دو نظام راهگشا باشد. با وضع مقررات روشن در قوانین ملی، جایی برای تفسیرهای مختلف در دادگاه ها و محروم ساختن اشخاص از حقوقشان باقی نخواهد ماند. ضمن اینکه این قاعده با دیدگاه های نوین به حقوق دریایی مانند رویکرد اروپایی در اجرای قانون نمونه آنسیترا ل نیز هم خوانی دارد.

نتیجه

حقوق دریایی و حقوق ورشکستگی دیدگاه های متفاوتی نسبت به حقوق طلبکاران و بدهکاران دارند که این امر جدایی و تفکیک صلاحیت دادگاه دریایی و ورشکستگی و عملکرد مستقل آن ها از یکدیگر را تقویت می کند. دغدغه اصلی دادگاه های ورشکستگی افزایش امکان شروع مجدد و بازسازی فعالیت تجاری تاجر به نحوی است که از طریق توقف دادرسی های در جریان به بدهکار فرصت تجدید و بازیابی می دهد تا تاجر بتواند با روش منظمی برنامه تصفیه یا بازسازی را ادامه دهد. ضمن اینکه توقف دادرسی، با حذف روند سریع تقسیم دارایی ورشکسته، از طلبکاران او نیز حمایت کرده و برخورد مساوی و برابر با طلبکاران را تضمین می کند. در حالی که دادگاه دریایی چنین دغدغه هایی را دنبال نمی کند و در صدد تسریع تعیین تکلیف وضعیت طلبکاران ممتاز کشتی است، زیرا کشتی ها در طول زمان بازداشت در معرض خرابی و آسیب قرار می گیرند و لازم است که کشتی توقیف شده هر چه سریع تر به جریان تجارت بازگردد.

رویکرد نظام حقوقی انگلیس برای تجمیع قواعد دادرسی ورشکستگی و حقوق ممتاز دریایی مبنی بر تفکیک دعاوی دارای وثیقه و حق ممتاز از سایر دعاوی و امکان دادرسی مجزا در دادگاه دریایی برای رسیدگی به دعاوی علیه شیء دریایی است. به این ترتیب که این گروه از طلبکاران می توانند به صورت مجزا حق خود را نسبت به دارایی دریایی موضوع حق ممتاز اعمال کنند و از این جهت حق آن ها مستقلاً نسبت به سایر طلبکاران اجرا می شود.

در حقوق فرانسه و ایران، با توجه به اصل وحدت دارایی و عدم امکان رسیدگی مستقل به دعاوی دریایی و دادرسی انفرادی در ورشکستگی، دادگاه صالح به کلیه دعاوی ممتاز، وثیقه دار و عادی به صورت جمعی رسیدگی می کند و برخلاف رویه مستقر در انگلیس، امکان رسیدگی مستقل به دعاوی مربوط به حق ممتاز یا وثیقه وجود ندارد.

در انگلیس، قواعد مربوط به حق دعاوی بر شیء امکان رسیدگی مستقل و خارج از آیین توقف را برای دارندگان حق بر شیء دریایی به رسمیت می شناسد و از این طریق، بیش از حقوق نوشته، از قواعد آمرانه حاکم بر ورشکستگی رهایی یافته است.

در حقوق ایران با توجه به اصل وحدت دارایی، هر شخص ضرورتاً یک دارایی دارد و دارایی جزئی از مفهوم حقوقی شخصیت است. البته این قاعده با برخی استثنائات در حقوق تجارت یا حقوق مدنی و حقوق دریایی روبه‌رو شده است و تجزیه‌پذیری دارایی هر شخص تا حدودی پذیرفته شده است. بر همین اساس به نظر می‌رسد تصریح به اعمال قواعد دریایی در فرض ورشکستگی با اهداف ویژه این حقوق و مبانی ایجاد حق ممتاز هم‌خوانی دارد و لازم است که مانند نظام تحدید مسئولیت، برای اجرای نهادهای خاص دریایی، نظیر حقوق ممتاز، قواعد ویژه‌ای در خصوص ورشکستگی مالک کشتی پیش‌بینی شود، به‌نحوی که دادرسی پیچیده ورشکستگی نتواند نهادهای خاص حقوق دریایی را ناکارآمد و بی‌اثر سازد. بنابراین در این رابطه ضرورت حدودمرزگذاری صریح قانونی میان حقوق دریایی و حقوق ورشکستگی احساس می‌شود.

بنابراین پیشنهاد می‌شود که این مقرر به قانون دریایی ایران اضافه شود: «کلیه رهن‌های ثبت‌شده و حقوق ممتاز و هر ادعایی که کشتی ممکن است مشمول آن باشد، از ورشکستگی رهن یا مالک کشتی که بعد از انعقاد رهن یا تحقق حق ممتاز اتفاق افتاده باشد تأثیر نمی‌گیرد. هرگونه فروش قضایی که توسط مرتهن یا طلبکار ممتاز مطرح شده باشد، توسط مدیر تصفیه ورشکسته مختل یا متوقف نخواهد شد. در صورت ورشکستگی مالک کشتی، اضافه مبلغ حاصل از فروش اموال دریایی بعد از ایفای دیون دریایی به مدیر تصفیه منتقل می‌شود تا به دارایی ورشکستگی بپیوندد. در صورتی که یگانه دارایی بدهکار ورشکسته اموال دریایی باشد، دادگاه ورشکستگی تصمیم می‌گیرد که آیا دادرسی دریایی باید تا فروش کشتی و ایفای مطالبات طلبکاران وثیقه‌دار متوقف شود یا به این علت که هیچ دارایی‌ای برای ایفای مطالبات طلبکاران دادرسی ورشکستگی وجود ندارد، تصمیم به رسیدگی فوری بگیرد و در نهایت در صورتی که پس از تقسیم حاصل فروش بین طلبکاران دریایی مبلغی باقی بماند به طلبکاران بدهکار ورشکسته تعلق خواهد گرفت.»

منابع

فارسی

- آقایی طوق، مسلم (۱۳۹۸)، «تدوین شکلی؛ حلقه مفقوده نظام تدوین و تنقیح قوانین کشور»، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۸۳، شماره ۱۰۶.
- ابوعطا، محمد (۱۳۸۹)، «حق ممتاز دریایی؛ طلب یا وثیقه طلب»، فصلنامه حقوق مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۰، شماره ۳.
- اسکینی، ربیعا (۱۳۸۷)، حقوق تجارت (ورشکستگی و تصفیه امور ورشکسته)، چاپ یازدهم، تهران: سمت.
- امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، ج اول، تهران: نشریه شماره ۳ مدرسه عالی بیمه تهران.
- ایزانلو، محسن و عباس میرشکاری (۱۳۹۱)، «طلب ممتاز»، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، شماره ۶۰.
- دمرچیلی، محمد، علی حاتمی و محسن قرائتی (۱۳۸۷)، قانون تجارت در نظم حقوقی کنونی، چاپ هشتم: انتشارات میثاق عدالت.
- سیدی، جلال (۱۳۵۸)، حقوق ممتاز در قانون ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشکده حقوق دانشگاه ملی ایران.
- صفایی، سیدحسین و سید مرتضی قاسم‌زاده (۱۳۸۴)، حقوق مدنی اشخاص و محجورین، تهران، چاپ یازدهم: سمت.
- صدیقی، حسن (۱۳۹۵)، اصول کلی حقوق دریایی، تهران، چاپ دوم: جنگل.
- صفیان، سعید (۱۳۸۷)، «بحثی پیرامون حق تقدم دولت در وصول مطالبات مالیاتی»، الهیث و حقوق، شماره ۲۸.
- گل محمدی، امین (۱۳۹۷)، «دیون ممتاز در حقوق ایران»، ماهنامه دادرسی، شماره ۱۳۲.
- میرشکاری، عباس (۱۳۹۵)، «وثیقه حکمی»، پژوهشنامه حقوق اسلامی، سال هفدهم، شماره دوم (پیاپی ۴۴).

غیرفارسی

- El-baroudi, ali m (1963), **la notion de privilege sur le navire en droit compare et sur le plan international**, docteur en droit charge de cours a la faculte de droit l Universite D Alexandrie.
- Ende, Michael J. (1988), "Adrift on a Sea of Red Ink: "The Status of Maritime Liens in Bankruptcy", 11 FORDHAM INT'L L.J. 573, 591.
- Huang, Dingjing (2015), **Reconciling Maritime Liens and Limitation of Liability for Maritime Claims: A Comparison of English Law and Chinese Law**, Thesis for the degree of Doctor of Philosophy, University Of Southampton, Faculty Of Business And Law, Southampton Law School.
- Martín Osante, José Manuel and Olga Fotinopoulou Basurko (2017), **New Trends in Maritime Law: Maritime Liens, Arrest of Ships mortgage and forced sales**, Estudios, Aranzadi.

- Radunović, Maja (2018-2019), maritime liens in bankruptcy proceedings: a legal analysis of the need to harmonize and amend the Montenegrin legislation, a dissertation of the degree of master of law in international maritime law at the IMO.
- Rares, Steven (2017), "ship arrest, maritime liens and cross-border insolvency", a paper presented at the bit's 6th annual world congress of ocean 2017 in shenzhen, china.
- Tetley, William (1996), "Conflicts Of Law Between The Bankruptcy Courts In Admiralty: Canada, United Kingdom, United States, And France", **Tulane Maritime Law Journal**, Vol 20.
- Thomas, D. R (1980), **Maritime liens**, V 14, London: Stevens & sons, British Shipping Laws.