

موضوع تحلیل حقوق ممتاز دریایی در پرداخت اجرت و پاداش نجات دریایی

کبری شهبازی^۱ سعید خردمندی^{۲*} جواد پورگرمی^۳^۱ دانشجوی دوره دکتری، گروه حقوق خصوصی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران^۲ استادیار، گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران^۳ استادیار، گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران

تاریخ انتشار: ۱۴۰۰/۱۲/۰۱

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۶/۱۶

Analysis of maritime privilege trade rights in the payment of wages and rewards for marine rescue

Kobra Shahbazi¹, Saeid Kheradmandi^{2*}, Javad PourKarami³¹ Ph.D. student, private law department, Kermanshah Branch, Islamic Azad University, Kermanshah, Iran² Assistant Professor, Department of Law, Kermanshah Branch, Islamic Azad University, Kermanshah, Iran³ Assistant Professor, Department of Law, Kermanshah Branch, Islamic Azad University, Kermanshah, Iran

Received: (07/09/2021) Accepted: (20/02/2022)

شناسه یکتا: asm.pgu.ac.ir/article_700836.html?lang=fa

Abstract

Maritime rescue is a process by which a ship, its cargo or other property is released from danger, and a rescuer is someone who undertakes a rescue operation, regardless of whether the vessel belongs to him or one of the main members of the vessel. be considered One of the sources in obtaining wages and payment by the rescuer and facilitating its obtaining is the use of maritime privileges. Maritime preferential rights are considered as judgment bonds against maritime property and are subject to a special payment system and special procedural rules, and through the creation of a preferential right and its quick implementation, they encourage maritime creditors to help the ship to continue its voyage. The remuneration of the sea rescue fee in sea transportation is based on certain principles of domestic and international law (justice and fairness) and current laws and various international conventions and Sharia Anwar in the Islamic system. It is agreed by all legal communities that in this regard, maritime privilege rights are one of the sources to pay wages and encourage benevolence and respect for human actions, and in this article, by analyzing it, it takes priority over the rights of other agents, including the rights of the transport operator, if the operation Salvation will belong to the Savior.

Keywords

Maritime Privilege Rights, Wages And Rewards, Marine Rescue, Maritime Law

چکیده

نجات دریایی عبارتست از فرآیندی که به موجب آن یک کشتی، محموله آن یا سایر اموال از مخاطرات رها می شوند و نجات‌دهنده به کسی گفته می شود که مبادرت به عملیات نجات می کند. بدون آن که شناور به او تعلق داشته یا از اعضای اصلی شناور به شمار آید. یکی از منابع در اخذ اجرت و پرداخت توسط نجات‌دهنده و تسهیل در اخذ آن، استفاده از حقوق ممتاز دریایی است. 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. پاداش واجرت نجات دریایی در حمل و نقل دریایی برپایه اصول مسلم حقوقی داخلی و بین‌المللی، (عدل و انصاف) و قوانین جاری و کنوانسیون‌های مختلف بین‌المللی و شرع انور در نظام اسلامی است. براین اساس که عمل انسانی محترم و اصل بر تعلق اجرت خدمات، امری است که مورد توافق تمام جوامع حقوقی است که در این راستا حقوق ممتاز دریایی یکی از منابع جهت پرداخت اجرت و تشویق به احسان و تکریم عمل انسانی است و در این نوشتار با تحلیل آن با تقدم بر حقوق دیگر عوامل از جمله حقوق متصدی حمل و نقل در صورتی که عملیات نجات متعلق به نجاتگر خواهد بود.

واژه‌های کلیدی

حقوق ممتاز دریایی؛ اجرت و پاداش؛ نجات دریایی؛ قانون دریایی

مقدمه

در دهه های اخیر، صنعت کشتیرانی توجه خود را بر روی ارتقای کیفیت ساخت کشتی، سیستم ها و تجهیزات آن ها متمرکز نموده است تا بتواند خسارت های ناشی از سوانح دریایی کاهش دهد اما متأسفانه تعداد سوانح دریایی کاهش چشم گیری نداشته است. به طوریکه تعداد تصادفات و سوانح دریایی در جهان به گونه ایی رو به افزایش است که نظارت و کنترل آن ها مهم و حیاتی می باشد، یکی از این سوانح که شاید بتوان آن را با توجه با آمار و سوابق، شدیدترین و زیان بارترین سانحه دریایی دانست، تصادم کشتی هاست، که مفهوم کلی آن، برخورد کشتی ها با هرگونه وسیله شناور، وسایل کمک ناوبری و حتی برخورد با اموال غیر شناور بندری مثل اسکله ها اطلاق می شود (۱). حقوق ممتاز دریایی به عنوان حقی که بر کشتی و تجهیزات و کالاهای آن برای تضمین پرداخت بدهی و خسارت برای مدعی وجود دارد و تسهیم آن به موجب قانون است (میرشکاری و همکاران، ۱۳۹۹). در همین خصوص مقدمتاً باید اشاره نمود که در گذشته پاداش نجات دهنده از عین اموالی که نجات یافته بود استیفا می شد، ولی در مقررات کنونی، نجات دهنده نسبت به اموال یادشده، حق عینی تبعی می یابد. به عبارت دیگر ارزش اموال نجات یافته مبنای تعیین میزان پاداش بوده و در صورتی که پاداش پرداخت نشود، نجات دهنده می تواند از محل اموال نجات یافته، حقوق خود را استیفا کند. این حق نجات دهنده، او را از طلبکاران با حق وثیقه مالک شناور و کسانی که اموالشان نجات یافته قرار می دهد (فولادگر و ایزانلو، ۱۳۹۹). مقررات این مبحث حقوق دریایی که همانند بیشتر بخشهای آن، غالباً ریشه در عرفها و بعضاً قوانین قدیمی دارد حاصل اندیشه لزوم حمایت از طلبکار و تضمین وصول مطالبات عمده ناشی از فعالیت کشتیرانی و تجارت از طریق دریا است. به موجب این مقررات در مورد پاره ای از این حقوق دینی که جنبه قراردادی داشتند مانند بدهی ناشی از تحصیل وام برای ساخت یا خرید کشتی، هزینه تعمیر کشتی بهای ملزومات و تدارکات ضروری برای سفر دریایی، همچنین کرایه حمل بار همزمان با تحقق دین و متقابلاً، طلب حق ممتاز، به عنوان یک حق تضمینی خاص بر مال معینی از اموال مدیون استقرار می یافت.

کشتی های بازرگانی مهمترین نقش را در حمل و نقل بین المللی کالا ایفا می کنند واز سال ها قبل، خطوط منظم کشتی رانی، بین اغلب بنادر مهم کشورهای دریایی جهان برقرار شده است. این جایگاه اقتضاء می کند که ایمنی کشتی رانی تجاری از تمام جوانب مورد توجه قرار گیرد و با تمهید تمام تدابیر علمی مرتبط، باخطرات دریا مقابله شده و احتمال بروز سوانح گوناگون که در پی رشد صنعت کشتی سازی و دریا نوردی، سلامت سفرهای دریایی را تهدید می کرده است به حداقل ممکن برسد. در این راستا حال باید گفت از جمله نهادهای مهم حقوق دریایی که جهت تضمین مطالبات طلبکاران تاسیس شده است حقوق ممتاز دریایی است که این حق در عرف کشتیرانی وجود داشته و با پیشرفت قانون گذاری و ایجاد نهادهای بین المللی، کنوانسیون های متعددی جهت به رسمیت شناختن این حق به تصویب رسیده اند (هیل^۱، ۲۰۱۷). ماده ۹۹ قانون دریایی ایران هم این حق را به رسمیت شناخته ولی با این همه باز پاسخگوی نیازهای موجود نیست. دولت ایران در سال ۱۳۴۵ معاهده بین المللی ۱۹۲۶ را تصویب کرد، اگرچه پیشتر از آن یعنی در سال ۱۳۴۳، به تصویب قانون دریایی اقدام کرده بود که مقررات فصل دوم آن در مورد حقوق ممتاز با اقتباس از معاهده مزبور و مقررات وقت فرانسه وضع شده است. منتها در مقام تدوین احکام مربوط، قانون گذار به نحوی اقدام به نگارش برخی از مواد کرده است که مبین همسانی مفهوم و ماهیت «طلب دریایی» و «حق ممتاز دریایی» است و در همین راستا بعضاً واژگانی از قبیل «طلب» یا «مطالبات ممتاز بجای حق ممتاز و بعنوان جایگزین آن استعمال شده اند. در این مقاله، ضمن مطالعه تطبیقی مفهوم و ماهیت حق ممتاز دریایی، رویکرد در اکثر مقالات، پایان نامه ها و کتاب ها و وب سایت های دریایی به طور خیلی مختصر و اجمالی و آن وقت هم در بعضی از موضوعات حقوق دریایی و به صورت شروط و دلیل فرعی در تبیین موضوعات پرداخته شده است و هیچ وقت آثار حقوقی ممتاز که در زمینه نجات می تواند در کمک به حفظ جان و مال انسان ها بسیار کمک کننده باشد و از طرفی نویسندگان حقوقی نیز به صورت کامل به تشریح این مواد پرداخته و شرایط ایجاد و کیفیت پرداخت حق ممتاز را بیان نکرده اند. لذا سوال اصلی در این پژوهش به این شکل است که حقوق ممتاز دریایی در پرداخت اجرت و پاداش نجات دریایی به چه شکل است؟

¹ Hill

۱- مفهوم حقوق ممتازه

مطالعه دقیق مفهوم حق ممتاز دریایی مستلزم آشنایی مقدماتی با چند واژه است که در مقررات بین المللی و ملی مربوط به این مبحث حقوق دریایی بسیار مورد استفاده قرار می گیرد در قانون دریایی ایران واژه «حق ممتاز» مشخصاً در فصل دوم (مواد ۲۹ تا ۴۱) و برخی دیگر از احکام قانون بکار برده شده است. البته در پاره ای از مواد قانون گذار از ترکیبهای دیگری مانند مطالبات «ممتاز» و «حق امتیاز» نیز استفاده کرده است که در جای خود در مورد تطابق یا عدم انطباق آنها بر یکدیگر سخن خواهیم گفت. در حقوق دریایی انگلیس و آمریکا، حقوق ممتاز دریایی، تحت عنوان "Maritime Liens" و در حقوق دریایی فرانسه با عنوان "Privileges Maritimes" شناخته میشوند گرچه یکی از نویسندگان حقوق دریایی، ایران معتقد است در حقوق دریایی فرانسه حقوق ممتاز به "Droits Privileges" موسوم هستند (چنگ^۱ و همکاران، ۲۰۲۰) و مقنن ما در مقام تدوین فصل دوم قانون دریایی، ایران ترجمه فارسی عبارت مزبور را به کار برده است (هیل^۲، ۲۰۱۷). بطور کلی به معنی حقی تضمینی است که برای تامین ایفای دین نسبت به مال یا اموال معین قابل اعمال است. در فرانسه واژه "Privilege" در اصل از ریشه لاتینی "Privata-Lex" به معنای قانون خاص^۳ اخذ شده است. در حقوق این کشور "Privilege"، بطور عام به معنای «حق تقدم طلبکار در وصول طلب خود از ثمن حاصل از فروش مال یا اموال بدهکار و در معنای خاص مبین تضمینی است که قانون به بعضی از طلبکارها به دلیل ماهیت طلب آنها اعطا کرده است (وانگ^۴ و همکاران، ۲۰۲۰). لازم به ذکر است که در آخرین متن قانونی مربوط در فرانسه یعنی قانون شماره ۵-۶۷ مصوب ۳ ژانویه ۱۹۶۷ عبارت "Droits Privileges" وجود ندارد. در واقع، عنوان فصل پنجم قانون حقوق ممتاز نسبت به کشتیها^۵ است و در متن، قانون علاوه بر واژه "Privilege" لفظ "Creances" به معنای مطالبات یا حقوق دینی و عبارت "Creances Privileges" به مفهوم «طلب های دارای حقوق ممتاز»، حسب مورد برای تبیین احکام مورد نظر، استعمال شده اند (بارن و کاتسیولا^۶، ۲۰۱۹).

در قوانین مختلف ایران از جمله قانونی امورحسابی، قانون مالیات ها، قانون تجارت و تصفیه و ورشکستگی مواردی پیش بینی شده که به بعضی از طلبکاران نسبت به سایر بستانکاران حق رجحان داده شده است. به طوریکه این دسته از طلبکاران در وصول طلب خود نسبت به سایر طلبکاران دارای حق تقدم هستند. این طلب با حق رجحان حقوق ممتازه نامیده می شود (بولانکا و آمیزیک^۷، ۲۰۱۹). با اندکی تعمق در مصادیق حقوق ممتازه در حقوق ایران، حقوق ممتازه که قانون گذار برای آن در نظر گرفته است حال اینکه در حقوق انگلیس مطابق تعریف بعمل آمده در قضیه ریپون سیتی^۸ حق ممتاز دریایی چنین تعریف شده است:

«حق عینی ممتاز دریایی عبارتست از طلب ممتاز علیه شیئی در قبال خدمتی که برای آن انجام شده یا زبانی که بسبب آن بوجود آمده است و این طلب ممتاز با اقامه دعوی قابل وصول است. این حق که برای فرد ایجاد می شود، علیه شیئی متعلق بدیگری است و دارنده آن با انتقال شیئی بدیگری از حق خود محروم نخواهد شد». این حق خود بخود و همزمان با ایجاد سبب دعوی بوجود می آید بدون آنکه احتیاج به تشریفات قبلی باشد. از این رو دارنده حق ممتاز صاحب نوعی حق مالکانه نسبت به کشتی و کرایه حمل می شود (آقایی، ۱۳۹۸) و به این علت حقوق ممتاز نامیده می شود که قبل از تمام بدهی های دیگر باید پرداخت شود. در هر حالتی که قانون گذار به بستانکار ممتاز حق رجحان عطا کرده باشد اگر مالک کشتی بدون رعایت این حق رجحان طلب متعهدله را بپردازد این ادای تعهد را اعتباری نیست و موجب سقوط حق رجحان ثالث

¹ CHENG

² Hill

³ Loi Particuliere

⁴ Wang

⁵ Privileges sur les navires

⁶ Braën & Katsivela

⁷ Bolanca & Amizi

⁸ RIPON CITY

کبری شهبازی و سعید خردمندی و جواد پورکرمی: تحلیل حقوق تجارت ممتاز دریایی در پرداخت اجرت و پاداش نجات دریایی

نمی شود هر چند که مالک کشتی جاهل به حق رجحان شخص ثالث باشد. پس بدین ترتیب حق بستانکارانی که برای نگهداری قابلیت دریانوردی کشتی هزینه کرده اند در اولویت قرار می گیرند (ما^۱ و همکاران، ۲۰۲۰).

۲- سابقه تاریخی و سیر تصویب مقررات بین المللی

همانند بسیاری از موضوعات حقوق دریایی حق ممتاز دریایی، ریشه در عرفهای قدیمی و برخی از قوانین نخستین دارد. در «دیژست ژوستینیان»^۲ چند مورد از این حقوق ذکر شده است که عبارتند از حق ممتاز ناشی از اعطای وام برای ساخت خرید یا تجهیز کشتی^۳؛ «حق ممتاز ناشی از تعمیر کشتی یا تهیه تدارکات و ملزومات دریانوردی خدمه»، همچنین «حق ممتاز ناشی از اجرای قرارداد حمل» (تتلی^۴، ۲۰۰۲). در مورد نخست، وام دهنده، تعمیر کننده و تامین کننده ملزومات، کشتیرانی برای وصول طلب خود، نسبت به کشتی حق ممتاز داشت و در مورد اخیر مالک، کشتی برای وصول کرایه نسبت به کالاهای حمل شده از حق ممتاز برخوردار بود در قواعد الرن^۵ که در شهر الرن یکی از مراکز مهم تجاری فرانسه در قرن دوازدهم میلادی، اجرا می شد، علاوه بر حق ممتاز ناشی از اعطای وام برای ساخت، خرید یا تجهیز کشتی ماده (۱) حق ممتاز ناشی از نجات کالاها نیز در ماده ۴ مقرر شده بود. در عرف دریایی «الرلن» هم شکلی ابتدایی از حقوق ممتاز وجود داشت؛ هنگامی که یکی عرف دریایی «الرلن» هم شکلی ابتدایی از حقوق ممتاز وجود داشت؛ هنگامی که یکی از مالکین کشتی، سهم شریک دیگر از هزینه ها را می پرداخت نسبت به کشتی، حق ممتاز می یافت (ما و همکاران، ۲۰۲۰).

از گذشته های دور کامن لا نقشی قابل توجه در گسترش و تحول حقوق دریایی از جمله قواعد حقوق ممتاز دریایی داشته است. برای مثال در قلمرو حقوق مدنی، حقوق ممتاز، صرفاً بر اساس روابط قراردادی ایجاد میشود مثالهای (بالا اما کامن، لا این گستره محدود را به حقوق ممتاز ناشی از حوادث زیان بار دریایی توسعه داد یافت (بولانکا و آمیزیک، ۲۰۱۹). در فرانسه، نخستین مقررات مدون حقوق ممتاز، دریایی در قانون تجارت مصوب ۱۸۰۷ پیش بینی شده بود اما به دلیل شمول بسیار محدود احکام آن اجرای، قانون در عمل با مشکلاتی جدی مواجه بود (مانگوی^۶، ۲۰۲۲). در مقابل در انگلیس اساساً قانونی که به تبیین حقوق ممتاز دریایی پرداخته گاه تصویب نشده و موارد معدود حقوق ممتاز در آرای صادره از دادگاه دریایی^۷ و سوابق قضایی مربوط جستجو می شده است. علاوه بر اینکه این دو رویکرد، بویژه وضعیت و موضع حقوق فرانسه در حقوق سایر کشورها مشهود بود، به دلیل تفاوت های شکلی و ماهوی قوانین ملی در این زمینه که باعث تبعات قضایی و مالی مختلف برای طرفین دعاوی بویژه در فرض بروز تعارض قوانین میشود تدریجاً تلاش هایی در عرصه فراملی انجام شده و زمینه تدوین معاهده ای بین المللی فراهم شد این عزم، در آوریل ۱۹۲۶، با تصویب معاهده بین المللی یکنواخت سازی برخی قواعد مربوط به حقوق ممتاز و رهن» در بروکسل به ثمر نشست فرانسه، این معاهده را در سال ۱۹۳۵ تصویب کرد و در عین حال، با وضع قانون مصوب ۱۹ فوریه ۱۹۴۹، قواعد معاهده را در حقوق داخلی وارد کرد (بانگولا و گویولتری^۸، ۲۰۲۰). اما دولت انگلیس با وجود اصرار زیاد بر لزوم یکسان سازی بین المللی مقررات حقوق ممتاز دریایی، معاهده ۱۹۲۶ را تصویب نکرد بلکه مقدمات تدوین معاهده بین المللی دیگر را فراهم کرد که نهایتاً در ۲۷ می ۱۹۶۷، «معاهده بین المللی یکسان سازی برخی قواعد مربوط به حقوق ممتاز و رهن در بروکسل از تصویب. گذشت این معاهده که به دلیل نقش جدی انگلیس در تدوین آن تا حدود زیاد متاثر از نظام کامن لا، است بوسیله دولت فرانسه تصویب نشد و در اصلاح قانون مصوب ۱۹ فوریه ۱۹۴۹ از طریق قانون شماره ۵-۶۷ مصوب ۳ ژانویه ۱۹۶۷، مورد توجه قرار نگرفت. از آنجا که این معاهده به مرحله اجرا نرسید سازمان بین المللی دریایی^۹ و «کنفرانس ملل متحد برای توسعه تجارت»^{۱۰} تصمیم گرفتند دو معاهده قبلی را مورد بازنگری قرار دهند این، امر اجرایی شد و نهایتاً معاهده بین المللی در مورد حقوق ممتاز دریایی و «رهن در ۶ می، ۱۹۹۳ در ژنو به تصویب رسید. جالب اینکه این معاهده نیز هنوز به مرحله اجرا نرسیده

¹ Ma

² Digest of Justinian

³ Nauticum foenus

⁴ Tetley

⁵ Roles of Oleron

⁶ Mongoue

⁷ Admiralty Court

⁸ Bagoulla & Guillotreau

⁹ IMO

¹⁰ UNCTAD

است (ما و همکاران، ۲۰۲۰). لازم به ذکر است، معاهده بین‌المللی، ۱۹۲۶ در ۲۸/۴/۱۳۴۵ به تصویب قانون گذار ایران رسیده و مقررات مواد ۲۹ تا ۴۱ قانون دریایی حقوق (ممتاز) نیز با توجه به مفاد معاهده مزبور و ظاهراً مقررات وقت حقوق فرانسه وضع شده است ایران به معاهدات بین‌المللی ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳ ملحق نشده است (ریان، ۲۰۱۹).

۳- مبانی حقوقی امداد و نجات دریایی

برخی از نویسندگان برای مفهوم قانون تجارت در دریا قدمتی سه هزار ساله قائلند و ریشه مقررات نجات در دریا را در حقوق روم و یونان باستان یافته اند (چن^۲ و همکاران، ۲۰۲۲). قدیمی‌ترین قوانین راجع به امداد و نجات، قانون دریایی رودیان^۳ می‌باشد. این قانون در زمان امپراطوری بیزانس (روم شرقی) هنگامی که بر دریای مدیترانه و دریاهای اطراف آن تسلط یافته بود جهت نظم بخشیدن به تجارت دریایی تهیه شد. مهمترین قانون در آن تقسیم ضرر بین مالک کشتی و صاحبان کالا بوده است. در این قانون اصول نجات دریایی نیز آمده که بعدها نیز در کامنلا و معاهدات مختلف تا به امروز متبلور شده است (فلاح و امیر بایرامی، ۱۳۹۸). امداد دریایی و نجات اینگونه تعریف شده است: نجات کشتی، بار یا هر چیز موضوع امداد و نجات (مانند اموال، جان افراد و حتی گنج) از خطر در دریا. اصل بنیادی مبنای قوانین نجات دریایی و شیوه های جبران تلاش های امداد و نجات، تشویق دریانوردان برای ارائه کمک فوری به کشتیهایی است که نیاز به کمک دارند (ما و همکاران، ۲۰۲۰).

به علت مشکل الوصول بودن کشتی ها در دریا همواره تلاش می شده که دریانوردان نسبت به سرنوشت همکاران خود در دریا بی تفاوت نباشند و به خاطر داشته باشند که همین خطر ممکن است روزی گریبان آن‌ها را بگیرد. پس قانونگذاران سعی کرده اند انگیزه های مادی را نیز برای ارائه کمک به حادثه دیدگان در دریا ایجاد کنند (صفایی و نظارت مقدم، ۱۳۹۴). دیوانعالی ایالات متحده آمریکا درباره نجات دریایی چنین می گوید: این حق ممکن است ناشی از یک قرارداد باشد، اما الزاماً اینگونه نیست. بلکه هنگامی که مالی از کسی نجات داده می شود به علت نفعی که وی حاصل کرده است نسبت به ناجی و کسانی که این نفع را به او رسانده اند این مسئولیت حقوقی دارد که با اجرت مناسب، کار آن‌ها را جبران نماید. قاضی آیر در پرونده "Nicholson – Chapman" مبنای نجات دریایی را چنین بیان می کند: اصول سیاست، عمومی (به کشورهای متمدن و تجاری) حکم می کند برای تشویق کسانی که خود را درگیر چنان کار خطرناکی می کنند نه تنها حق مالکانه بلکه ضرورت مطلق برای غرامت مناسب ایجاد کنند و این نجات دریایی می‌باشد (۱). امروزه نجات دریایی تبدیل به یک تجارت شده است و شرکت‌هایی نیز با تجربه بالا، وسایل و ابزارآلات مخصوص به این کار مبادرت می ورزند. بنابراین انجام عملیات کمک و نجات در دریا جنبه مادی و معنوی قابل توجه داشته که با توجه به بین‌المللی بودن صنعت دریانوردی لازم بود رویه یکسان بین‌المللی در این زمینه ایجاد شود. فلذا جهت تدوین مقررات یکنواخت بین‌المللی درباره عملیات نجات، معاهده یکسان کردن پاره ای از مقررات قانونی مربوط به کمک و نجات در دریا در تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ در بروکسل به تصویب رسید (هیل، ۲۰۱۷). پس از پذیرش ضرورت اصلاح معاهده ۱۹۱۰ بروکسل، ابتدا در کنفرانس بین‌المللی دریایی مونترال در سال ۱۹۸۱ پیش نویس معاهده جدید تهیه شد که در کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی^۴ مورد ملاحظه قرار گرفت. نهایتاً سال ۱۹۸۹ در کنفرانس لندن، معاهده جدید نجات دریایی^۵ به تصویب رسید (ما و همکاران، ۲۰۲۰).

در حقوق ایران موضوع امداد و نجات دریایی در قانون دریایی مصوب سال ۱۳۴۳ تدوین قانون دریایی ایران بر اساس قراردادهای بین‌المللی دریایی صورت گرفته است. البته در سال ۱۳۴۴ به موجب قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین‌المللی، کشورمان قراردادهای بین‌المللی دریایی را نیز پذیرفت و به معاهده ۱۹۱۰ بروکسل ملحق شد. همچنین در سال ۱۳۷۳ با تصویب قانون اجازه دولت جمهوری اسلامی ایران به معاهده بین‌المللی نجات دریایی^۶ ایران به عضویت معاهده ۱۹۸۹ لندن (معروف به سالویج ۱۹۸۹) درآمد (طالب‌احمدی، ۱۳۹۳).

¹ Ryan

² Chen

³ Rhodian Sea Law.

⁴ International Maritime Organization (IMO).

⁵ International Convention on Salvage 1989 (London Salvage Convention 1989)

⁶ International Search and Rescue (SRA) convention.

کبری شهبازی و سعید خردمندی و جواد پورکریمی: تحلیل حقوق تجارت ممتاز دریایی در پرداخت اجرت و پاداش نجات دریایی

طبق کنوانسیون بین المللی سالویج ۱۹۸۹ لندن، عملیات نجات دریایی^۱ هرگونه فعالیت یا کاری که در جهت کمک رسانی به شناور یا اموال در معرض خطر که در آب های قابل دریانوردی یا دیگر آبها صورت می گیرد را شامل می شود.^۲ منظور از شناور در این کنوانسیون هر کشتی یا وسیله آب رو یا سازه ای است که قابلیت دریانو ردی دارد.^۳ منظور از اموال نیز هرگونه مالی است که به شکل دائم و یا از قصد به خط ساحلی متصل نباشد که شامل اجاره بهای کشتی که در خطر باشد نیز می شود^۴(ما و همکاران، ۲۰۲۰).

۱-۳ نجات دریایی در کامن لا و کنوانسیون نجات دریایی

کسی که خدمات نجات را انجام می دهد باید این کار را داوطلبانه انجام دهد یعنی نباید بر اساس یک قرارداد سابق یا وظیفه قانونی خود انجام دهد. بنابراین کارکنان یک شناور نمی توانند برای نجات کشتی خود تقاضای پاداش نجات کنند مگر اینکه قرارداد استخدای آنها به صورت ضمنی یا صریح این چنین کارهایی را خارج از وظیفه استخدای آنان بدانند. راهنما و یدک کشها نیز همین وضعیت را دارند. یدک کشهایی که در وضعیت اضطراری به کمک، فراخوانده شوند می توانند شامل کار داوطلبانه قرار بگیرند اما آنها که درگیر خدمت تحت قرارداد یدک کشی سابق هستند نمی توانند چنین ادعایی کنند. حتی اگر در وضعیت اضطراری با یک یدک کش، قرارداد یدک کشی معمولی (مثلاً اجاره ساعتی یا روزی) بسته شود وی فقط مستحق دریافت همان اجاره بها هست و ادعای نجات از او پذیرفته نیست. همچنین است وضعیت شناورهای ناجی امداد و نجات که کشورها طبق کنوانسیون امداد و نجات^۵ و یا قوانین ملی امداد و نجات برای نجات حادثه دیدگان (به شکل دائم) بکار می گیرند (تسوی و وونگ، ۲۰۲۲).

در عملیات امداد و نجات دریایی سه حالت وجود دارد:

- ۱- زمانی که شخص ناجی با قرارداد نجات که می تواند شفاهی یا کتبی باشد اقدام به امداد رسانی می کند؛ در این وضعیت شرایط قرارداد حاکم بر مسائل آینده است و اگر خسارتی هم به امداد جو وارد شود یا شرایط قرارداد نقض شود و یا به علت تقصیر (تعدی یا تفریط)، ناجی ضامن خواهد بود و باید جبران خسارت کند که در کنوانسیون سالویج سال ۱۹۸۹ نیز تصریح شده است که خسارات احتمالی از پاداش ناجی کسر خواهد شد. در حالتی هم که شناور مخصوص امداد و نجات بنادر مبادرت به این کار می کند، چون تحت قرارداد استخدای، موظف به این کار می باشد هرگونه خسارت ناشی از تعدی و تفریط را باید جوابگو باشد (مرکین و دورموس، ۲۰۲۲).
- ۲- زمانی که هیچ قرارداد نجاتی چه شفاهی و چه کتبی وجود ندارد، ناجی محسن و نیکوکار است و با وجود اینکه محسن از ضمانت و مسئولیت بری می باشد اما نباید از اصول متعارف کار، تجاوز کند و افرادی که احیاناً از عمل شخص نیکوکار منتفع شده اند باید خسارات وارده را نیز جبران کنند (وان^۶ و همکاران، ۲۰۲۱).
- ۳- در عملیات نجاتی که بدون قرارداد صورت می گیرد چون بدون پیش بینی اتفاق افتاده است خارج از کار معمول کشتی می باشد و احتمالاً کشتی در حال انجام قرارداد کاری دیگری می باشد. اما به دلیل الزام فرمانده شناور به کمک رسانی، او باید این کار را انجام دهد. اما انجام این کار باعث می شود که کشتی از مسیر طبیعی خود برای انجام قراردادش^۹ خارج شود و این یعنی نقض قرارداد و از این بابت دچار خسارت زیادی می شود. از سوی دیگر وی سوخت و نیروی انسانی خارج از قرارداد مصرف می کند که آن هم هزینه اضافی است. حال پس از پایان موفقیت آمیز عملیات نجات آیا منصفانه است که هزینه های وی بدون جبران بماند. متأسفانه در کنوانسیون "SAR" و "SOLAS" راجع به این موضوع سخنی به میان نیامده اما هل جز الاحسان الا الاحسان

1 Salvage Operation

2 International Convention on Salvage, 1989, article 1(a).

3 Ibid. article 1(b).

4 Ibid, article 1(c).

5 SAR

6 Tsui & Wong

7 Merkin & Durmuş

8 Wan

9 party charter

پس چه کسی باید خسارات ناجی را جبران نماید؟ به نظر می‌رسد با استفاده از قاعده حقوقی استفاده بدون جهت، همه افرادی که از بابت این عملیات نجات نفع برده‌اند ضامن می‌باشند. در نجات جان افراد به آب افتاده اول خود فرد، بعد شرکت بیمه‌ای که وی را بیمه عمر کرده است، سپس کارفرما و مالک کشتی که فرد روی آن کار می‌کرده و یا مسافر آن بوده و حتی اجاره‌کننده کشتی و مالک بار و مالک سوخت و بیمه‌گذاران آن‌ها را می‌توان ضامن دانست و خسارات ناجی را جبران نمود (طالب‌احمدی، ۱۳۹۳). گرچه کنوانسیون سالویج و سو لاس از مراجعه به فرد نجات‌یافته منع می‌کنند. اما به‌طور معمول هزینه‌های ناجی ممکن است یک کشتی بزرگ باشد که اجاره آن ساعتی چند هزار دلار باشد- از عهده شخص بر نمی‌آید اما با مراجعه به منتفعان دیگر که نام‌برده شد هم هزینه‌های ناجی جبران می‌شود و هم آن‌ها فشار زیادی را تحمل نمی‌کنند، می‌توان مانند "Average General" عمل کرد. در حالتی که شخص و شناور نجات‌یافته بی‌ارزش‌تر از این باشد که حامی پر قدرتی داشته باشند مانند قایق‌های ماهیگیری یا قایق‌های پناه‌جویان، دولت‌ها باید صندوقی تأسیس کنند که این‌گونه هزینه‌ها را جبران کند. کاری که برخی کشورها مانند انگلستان انجام داده و گروه عالی پناهندگان سازمان ملل پیش‌بینی کرده است (ایونز، ۲۰۲۱).

۴- بررسی حق ممتاز دریایی در برخی کشورها

۴-۱- ماهیت حق ممتاز دریایی در حقوق فرانسه

در حقوق فرانسه حق ممتاز دریایی از مصادیق حقوق ممتاز مشمول قانون خاص (قانون مصوب ۳ ژانویه ۱۹۶۷) است (ناورت^۲ و همکاران، ۲۰۱۹). این گروه از حقوق ممتاز در کنار سایر حقوق ممتاز عام یا خاص^۳ که حسب ماده ۲۱۰۰ به بعد قانون مدنی فرانسه (قانون عام)، بر اموال منقول یا غیر منقول استقرار می‌یابند، محقق می‌شوند. در حقوق این کشور حق ممتاز در کنار، رهن جزء و وثائق عینی^۴ است و به طلبکار نسبت به مال یا اموال معین متعلق به بدهکار حق عینی اعطا می‌کند (فلمینگ و پونکینی^۵، ۲۰۲۲). پس از آنجا که حق عینی، متضمن حق تعقیب^۶ و حق تقدم^۷ برای صاحب آن است (تران^۸، ۲۰۲۱)، حق ممتاز نیز به عنوان یکی از مصادیق وثائق عینی از این دو امتیاز برخوردار است حق ممتاز مانند همه وثائق تابع طلبی است که آن را تضمین می‌کند؛ اگر طلب ساقط شود حق ممتاز نیز بی اثری گردد و اگر طلب انتقال یابد، حق ممتاز نیز همراه با آن به انتقال گیرنده منتقل می‌شود تا در این حالت طلب او را تضمین کند. در این خصوص ماده ۱۹۹۲ قانون مدنی فرانسه به عنوان قاعده کلی مقرر می‌دارد: «بیع یا انتقال طلب شامل توابع طلب مانند ضمان، حق ممتاز و رهن غیر مقبوض می‌شود. منتها بر خلاف رهن غیر مقبوض که به موجب ماده ۲۱۱۶ قانون مدنی، ممکن است منشأ قانونی قضایی یا قراردادی داشته باشد، حق ممتاز، منحصراً مبنای قانونی دارد (تران، ۲۰۲۱). به عبارت دیگر، در حقوق فرانسه، مصادیق عدیده حق، ممتاز، صرفاً به حکم قانون اعم از قانون عام (قانون مدنی) یا قوانین خاص محقق میشوند و خارج از این قالب هیچ حق ممتازی قابل تصور نیست.

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

¹ IWUNZE

² Nawrot

³ Privileges Generaux ou Particuliers

⁴ Surete Reelee

⁵ Fleming & Poncini

⁶ Droit de suit

⁷ Dirot de preference

⁸ Tran

کبری شهبازی و سعید خردمندی و جواد پورکریمی: تحلیل حقوق تجارت ممتاز دریایی در پرداخت اجرت و پاداش نجات دریایی

ممتاز، بویژه انتقال مالکیت آن، تأثیری بر این حق ندارد به عبارت دیگر صاحب حق، می‌تواند برای استیفای طلب خود از محل ثمن حاصل از فروش کشتی اقدام قضایی به عمل آورد ولو اینکه از زمان ایجاد طلب و تبعاً تحقق حق، ممتاز دریایی، کشتی یک یا چند بار، موضوع تغییر در مالکیت یا تصرف مثل اجاره زمانی قرار گرفته باشد (طالب‌احمدی، ۱۳۹۳).

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

در حقوق آمریکا حقوق ممتاز را که بسیار متنوع هستند در دو دسته کلی حقوق ممتاز قراردادی^۱ و حقوق ممتاز غیر قراردادی^۲ قرار می‌دهند حقوق ممتاز قراردادی در اثر توافق میان طلبکار و بدهکار بوجود می‌آید و شامل مصادیق مختلف بویژه رهن^۳ می‌شود. حقوق ممتاز غیر قراردادی به حکم قانون یا کامن لا محقق میشوند و حقوق ممتاز دریایی که منحصراً به حکم قانون ایجاد می‌شوند، یکی از اقسام آن است (زاپیا،^۴ ۲۰۲۲). پس در حقوق آمریکا، ماهیت رهن و حق ممتاز دریایی، واحد است. در حقوق دریایی، انگلیس حق ممتاز دریایی را حق ماهیتی مالی^۵ بر مال غیر میدانند که مالکیت مطلق مالک کشتی را محدود می‌کند. به عبارت دیگر، حق ممتاز دریایی حقی بر شی یا مال^۶ است که انتقال مالکیت، کشتی به آن خدشه وارد نمیکند و ضمن تقدم طلب مشمول آن بر سایر مطالبات، بوسیله صاحب حق در همه جا قابل اعمال است. برای نمونه در دعوای^۷ علیه^۸ که در پی حادثه منتهی به تحقق حق ممتاز دریایی کشتی متعلق به خوانده به شخصی ناآگاه از حادثه فروخته شده بود، دادگاه دریایی بر وجود حق ممتاز از زمان بروز سانحه صحه گذارده و این حق را حتی علیه خریدار با حسن نیت قابل اجرا دانست (بولانکا و آزیمیک^۹، ۲۰۱۹). بدین ترتیب با توجه به مفهوم حق ممتاز در کامن لا و توصیف اجمالی آن به شرح فوق باید گفت در حقوق انگلیس و آمریکا، حق ممتاز دریایی، جزء تضمینها یا وثایق عینی^{۱۰} مطالبات دریایی محسوب می‌شود (ماک^{۱۱}، ۲۰۲۲).

۳-۴- ماهیت حق ممتاز دریایی در حقوق ایران

فصل دوم قانون دریایی ایران نیز به حقوق ممتاز اختصاص یافته است. این قسمت عیناً اقتباس و ترجمه‌ای از کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و دریایی مورخ ۱۹۲۶ است که ایران در سال ۱۳۴۵ به آن ملحق شده است (صفایی و نظارت مقدم، ۱۳۹۴).

ماده ۲۹ این قانون که عیناً از ماده ۲ کنوانسیون اخیرالذکر اقتباس گردیده، در پنج بند حقوق ممتاز را بیان می‌دارد: «۱» هزینه‌های دادرسی و مخارجی که برای حفظ منافع مشترک طلبکاران به منظور حفاظت کشتی یا فروش آن و تقسیم حاصل فروش به عمل آمده و همچنین حقوق و عوارض بندری که بر طبق فهرست سازمان بنادر و کشتیرانی قانوناً باید پرداخت گردد و سایر حقوق و عوارض عمومی مشابه و همچنین هزینه‌ی حفاظت کشتی پس از ورود به آخرین بندر (۲) مطالبات ناشی از قرارداد استخدام فرمانده، ملوانان و سایر کارکنان کشتی (۳) اجرت و هرگونه پرداخت مربوط به نجات و کمک در دریا و آن قسمت از خسارات مشترک دریایی که به عهده کشتی است، (۴) خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتی‌رانی همچنین خسارات وارده به تأسیسات بندری و کارگاه‌های تعمیر کشتی و راه‌های آبی قابل کشتی‌رانی و خسارات ناشی از صدمات بدنی وارد شده به مسافری و کارکنان کشتی و خسارات فقدان یا آسیب دیدن کالاهای کشتی و اثاث مسافری (۵) مطالبات ناشی از قراردادهای عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر پایگاه بر طبق اختیارات قانونی خود برای تأمین احتیاجات واقعی از نظر حفظ کشتی یا امکان ادامه‌ی سفر انجام می‌دهد خواه فرمانده مالک کشتی باشد یا نباشد و خواه طلبکار فرمانده یا تدارک‌کننده مایحتاج کشتی یا تعمیرکننده‌ی کشتی

¹ Consensual Liens

² Non-Consensual

³ Mortgage

⁴ Zappia

⁵ Substantive property right

⁶ Right in rem

⁷ Bold Buccleug - Harmer

⁸ Bell

⁹ Bolanca & Amizic

¹⁰ Encumbrance Security

¹¹ Mack

یا وام‌دهنده و یا پیمانکار دیگری باشد. اشخاصی که احتیاجات مذکور را در این بند را فراهم می‌نمایند هرگاه اطلاع داشته باشند و یا بتوانند با توجه و دقت معمولی اطلاع حاصل کنند که فرمانده مجاز در اقدامات مزبور نبوده، مطالبات آن‌ها از حقوق ممتاز محسوب نخواهد شد. «میرشکاری و همکاران، ۱۳۹۹».

ماده ۳۰ قانون دریایی نیز که بر مبنای ماده ۳ کنوانسیون نامبرده تنظیم شده است، در خصوص تقدم حقوق ممتاز، بیان می‌دارد: «حقوق ممتاز مندرج در ماده قبل نسبت به حقوق ناشی از رهن کشتی و همچنین بر سایر حقوق ممتاز مندرج در قوانین دیگر رجحان دارد.» قانونگذار همچنین در ماده ۳۷ قانون دریایی نیز در خصوص هزینه انتقال بقایای کشتی قائل به حقوق ممتاز شده است. لکن این حقوق ممتاز در درجه دوم قرارداداشته و اولویت با حقوق ممتاز مندرج در ماده ۲۹ قانون دریایی است. (گل محمدی، ۱۳۹۷).

۵- موارد ایجاد حقوق ممتاز دریایی

حق ممتاز دریایی در موارد زیر ایجاد می‌شود:

۱. در اثر انجام کاری
۲. بواسطه تهیه کالایی طبق یک قرارداد
۳. بواسطه ورود خسارت به اشخاص زیان دیده (هیل، ۲۰۱۷)

در نظام حقوقی کامن لو به منظور اعمال و اجرای حق ممتاز نسبت به کشتی، طلبکار برای توقیف کشتی مجبور نیست علیه مالک کشتی اقامه دعوی کند، بلکه بدون توجه به اینکه کشتی متعلق به چه کسی است، می‌تواند مستقیماً مبادرت به اقدامات قانونی علیه خود کشتی نماید. به عبارت دیگر به کشتی شخصیت حقوقی اعطاء شده است. بنابراین انتقال مالکیت کشتی تاثیری در حقوق ممتاز نخواهد داشت. چنانکه مالکیت کشتی به دیگری منتقل شود حق عینی ممتاز دریایی برای ذینفع باقی خواهد ماند و انتقال شیئی سبب محرومیت صاحب حق ممتاز نخواهد شد. از آنجایی که این حق همیشه همراه کشتی است و تغییرات انجام شده در مالکیت کشتی اثری در آن ندارد. می‌توان گفت این نهاد حقوقی به طلبکاران موقعیت و مزیت‌های مهمی اعطاء می‌کند (آقایی، ۱۳۹۸).

۶- شمول حقوقی ممتاز دریایی

در قانون دریایی ایران حقوق ممتاز تعریف نشده است، ماده ۲۹ قانون دریایی که ترجمه ماده ۲ کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۲۶ بروکسل است حقوق ممتاز را به ۵ دسته تقسیم نموده که حقوق هر دسته بر دسته بعدی رجحان دارد.

۱. هزینه‌های دادرسی و مخارجی که برای حفظ منافع مشترک طلبکاران بمنظور حفاظت کشتی یا فروش آن و تقسیم حاصل فروش بعمل آمده و همچنین حقوق و عوارض بندری که برطبق فهرست سازمان بندرو کشتیرانی قانوناً باید پرداخت گردد و سایر حقوق و عوارض عمومی مشابه و همچنین هزینه حفاظت کشتی پس از ورود به آخرین بندر.
۲. مطالبات ناشی از قرارداد استخدام فرمانده - ملوانان و سایر کارکنان کشتی.
۳. اجرت و هرگونه پرداخت مربوط به نجات و کمک در دریا و آن قسمت از خسارات مشترک دریایی که بعهده کشتی است.
۴. خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی همچنین خسارات وارده به تاسیسات بندری و کارگاه‌های تعمیر کشتی و راه‌های آبی قابل کشتیرانی و خسارات ناشی از صدمات بدنی وارد شده به مسافری و کارکنان کشتی و خسارات فقدان یا آسیب دیدن کالای کشتی و اثاث مسافری.

کبری شهبازی و سعید خردمندی و جواد پورکرمی: تحلیل حقوق تجارت ممتاز دریایی در پرداخت اجرت و پاداش نجات دریایی

۵. مطالبات ناشی از قراردادها و عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر پایگاه برطبق اختیارات قانونی خود برای تامین احتیاجات واقعی کشتی یا امکان ادامه سفر انجام می دهد (ابوعطا، ۱۳۸۹).

ماده ۲۹ در مقدمه خود مقرر می دارد حقوق ممتازه نه تنها نسبت به کشتی ایجاد می گردد بلکه نسبت به کرایه حمل در سفری که این حق طی آن ایجاد شده و نسبت به ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل که از شروع سفر ایجاد شده است ممتازه تلقی می شود (صفایی و نظارت مقدم، ۱۳۹۴).

۷- پاداش نجات دریایی

پاداش نجات دریایی درصدی از ارزش اموال نجات یافته است، اما مقدار آن بستگی به عوامل زیادی از قبیل درجه خطر، مهارت و تجربه نجات دهندگان، درجه خطری که متوجه کمک کنندگان می باشد، مقدار نفر ساعتی که استفاده شده، خطری که متوجه اموال نجات دهنده بوده، همچنین خساراتی که نجات دهنده به اموال امداد جو وارد کرده است می باشد. بر اساس حقوق کامن لا کسانی که از خدمات نجات منتفع می شوند مسئول پرداخت پاداش نجات می باشند که شامل:

۱- مالک کشتی نجات داده شده .

۲- مالک وسایل و ابزارآلاتی که روی کشتی نصب شده است مانند وسایل غواصی و ابزارآلات تعمیر و نگهداری کابلهای زیر دریایی که روی کشتی اجاره شده قرار دارند .

۳- اجاره کننده کشتی نجات یافته

۴- مالکان کالای نجات یافته روی کشتی یا از دریا.

۵- مالک سوخت کشتی (در اجاره زمانی یا کسی که عدم پرداخت اجاره بهای کشتی او را متضرر می کند (ما و همکاران، ۲۰۲۰).

البته هر کدام از این طرف ها معمولاً خود را در مقابل تعهدات احتمالی آتی بیمه می کنند . بنابراین به طور کلی شرکت های بیمه بدنه و ماشین آلات، کالا و اجاره بها، این هزینه ها را پرداخت می کنند (هیل، ۲۰۱۷).

۷-۱- حقوق ناجی دریایی

عملیات نجاتی که دارای یک نتیجه مفید بوده مستحق پاداش بوده و بجز در موارد غرامت های ویژه اگر عملیات نتیجه نداشته باشد پاداشی نیز در کار نخواهد بود . حقوق ناجی زمانی که کشتی ناجی و نجات یافته هر دو یک مالک داشته باشد تغییر نمی کند . ماده ۱۳ این کنوانسیون شامل معیارهای محاسبه پاداش ناجی می باشد. پاداش ناجی به نحوی محاسبه می شود که انگیزه لازم برای انجام چنین عملیاتی ایجاد شود. پاداش نجات به اضافه هزینه های دادرسی و دیگر هزینه ها نباید از ارزش شناور یا اموال نجات یافته بیشتر شود (گل محمدی، ۱۳۹۷).

کنوانسیون بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و دریایی مورخ ۱۹۲۶، کنوانسیون بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مصوب ۱۹۶۷ و در نهایت کنوانسیون بین المللی مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مصوب ۱۹۹۳ که جایگزین کنوانسیون های قبلی شده و از سال ۲۰۰۴ میلادی به مرحله اجراء درآمده است^۱ و همچنین سایر اسناد و معاهدات

۱ لازم به ذکر است که کشورهای بسیار کمی از دو کنوانسیون بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مصوب ۱۹۶۷ و کنوانسیون بین المللی مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مصوب ۱۹۹۳ استقبال کرده اند و ایران نیز جز آن دسته از کشورهایی است که هنوز به آن ها ملحق نشده است.

بین المللی، همگی با مقرراتی یکسان و مشابه اجرت نجات را جزء حقوق ممتاز دانسته‌اند. اگرچه نسبت به کم و کیف آن اختلافاتی جزئی وجود دارد. (لبدو،^۱، ۲۰۲۰)

برای نمونه ماده ۴ کنوانسیون حقوق ممتاز و رهن دریایی ۱۹۶۷ مقرر نموده که دعوا و طلب راجع به نجات مشمول حقوق ممتاز می‌گردد. همچنین بند (C) ماده ۴-۱ آن نیز مطالبات ناشی از نجات کشتی را مشمول حقوق ممتاز دانسته است. در بند ۱ ماده ۲۰ معاهده بین‌المللی نجات دریایی نیز بر عدم تأثیر مقررات دیگر بر حق ممتاز نجات‌دهنده تأکید شده است. به موجب بند ۲ همان ماده اگر وثیقه دیگری به نجات‌دهنده معرفی شود او اختیار دارد با پذیرش آن از حق ممتاز خود صرف نظر کند (لرچ^۲ و همکاران، ۲۰۱۹). برابر بند ۳ ماده ۲۱ همان معاهده نیز تا هنگامی که وثیقه قابل قبولی جهت پرداخت حقوق نجات‌دهنده معرفی نشود شناور و سایر اموال نجات‌یافته نباید بدون رضایت نجات‌دهنده از بندر یا مکانی که در وهله اول پس از اتمام عملیات نجات به آنجا آورده شده‌اند تغییر محل دهند (چاکون^۳، ۲۰۲۲).

۲-۷- دامنه شمول حقوق ممتاز

با توجه به ماده ۲۹ قانون دریایی ایران، هر پرداختی که مربوط به نجات و کمک در دریا است، در زمره حقوق ممتاز دریایی قرار می‌گیرد. حال سؤالی که مطرح می‌شود آن است که این حقوق بر چه مواردی تعلق می‌گیرد تا بتوان از آن محل با اعمال حقوق ممتاز مطالبات ناشی از نجات دریایی وصول گردد؟ آیا حقوق ممتاز فقط نسبت به کشتی اعمال می‌گردد یا نسبت به موارد دیگری نیز تسری می‌یابد؟ براساس ماده ۴ کنوانسیون حقوق ممتاز و رهن دریایی ۱۹۶۷ و ۱۹۹۳، حقوق ممتاز نسبت به شناور اعمال می‌گردد. درحالی که حقوق ایران براساس ماده ۲۹ قانون دریایی که اقتباسی از ماده ۲ کنوانسیون حقوق ممتاز و رهن دریایی ۱۹۲۶ است، اعمال حقوق ممتاز به شناور محدود نمی‌گردد. این ماده مقرر می‌دارد: «حقوق مشروحه ذیل نسبت به کشتی و نسبت به کرایه حمل در سفری که حق طی آن ایجاد شده و نسبت به ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل (موضوع ماده ۳۵) که از شروع سفر ایجاد شده است ممتاز تلقی می‌شود...» (تران، ۲۰۲۱) این موضوعات در ذیل بررسی می‌گردد:

براساس ماده ۲۹ قانون دریایی ایران حقوق ممتاز نسبت به کشتی مترتب است. یکی دیگر از مواردی که حقوق ممتاز نسبت به آن مترتب می‌شود، کرایه حمل است مشروط به این که کرایه حمل وصول نشده و یا آن که در ید فرمانده یا مالک و یا نماینده مالک باشد. در غیر این صورت چنانچه کرایه حمل به اشخاص ثالث داده شده باشد، اعمال حق ممتاز نسبت به آن امکان ندارد. باید اشاره داشت که مراد از کرایه حمل، کرایه حمل کالا و مسافر است و مال‌الاجاره که در قراردادهای مربوط به اجاره کشتی قابل پرداخت است، منظور نظر نیست. برای نمونه اگر یک کشتی حامل کالا و مسافر در سفر دریایی خود از نقطه الف به سمت نقطه ب در حرکت باشد و در مسیر خویش در معرض خطر گرفته و کشتی دیگری عملیات نجات بر روی آن انجام دهد، براساس توافق موجود مبلغی به عنوان اجرت نجات به نجات‌دهنده باید پرداخت شود. در این مثال نجات‌دهنده علاوه بر این که نسبت به کشتی دارای حق ممتاز است، نسبت به کرایه حمل کالا و مسافر که باید توسط مالک کشتی وصول گردد نیز دارای حق ممتاز خواهد بود. البته به این شرط که وجوه دریافتی را به عنوان بدهی خود به ثالث (مانند بانک) تأدییه نکرده باشد (چاکون، ۲۰۲۲).

حقوق ممتاز علاوه بر کشتی و کرایه حمل، نسبت به ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل که از شروع سفر ایجاد شده نیز شامل می‌شود. ماده ۳۵ قانون دریایی در مقام احصاء ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل مقرر نموده: «ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل مندرج در ماده ۲۹ عبارت است از: (۱) غرامت قابل مطالبه مالک بابت خسارات مادی وارده به کشتی که جبران نشده باشد و یا خسارات از دست دادن کرایه حمل که به کشتی تعلق می‌گرفته است، (۲) سهم مالک کشتی بابت خسارات مشترک دریایی ناشی از زیان‌های مادی وارد به کشتی که جبران نشده یا خسارات از دست دادن کرایه حمل که به کشتی تعلق می‌گرفته است (۳) حق الزحمه مالک کشتی بابت کمک یا تجارت در دریا تا پایان سفر پس از کسر وجوهی که باید در این مورد به فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتی هستند، پرداخت شود. وجوه پرداختی بابت حمل و احياناً وجوهی که بر طبق مقررات مذکور در فصل پنجم این قانون قابل پرداخت باشد نیز در حکم کرایه حمل است. وجوه متعلقه به مالک بابت

1 Lebedev

2 Lerch

3 Chacon

کبری شهبازی و سعید خردمندی و جواد پورکریمی: تحلیل حقوق تجارت ممتاز دریایی در پرداخت اجرت و پاداش نجات دریایی

قراردادهای بیمه و جوايز و کمک‌های دولتی و سایر کمک‌های ملی جزء ملحقات کشتی یا ملحقات کرایه حمل محسوب نمی‌شود. حقوق ممتاز پیش‌بینی شده به نفع اشخاصی که در خدمت کشتی هستند بدون رعایت مفاد بند ۲ از ماده ۲۹ شامل تمام کرایه حمل ناشی از کلیه سفرهایی است که کشتی در مدت اعتبار همان قرارداد استخدام انجام داده است» (فلمینگ و پونکینی، ۲۰۲۲). بنابراین در حقیقت ملحقات کشتی و کرایه حمل ناظر به مواردی است که یا اضافه بر ارزش کشتی یا مبلغ کرایه حمل، مطالباتی برای کشتی به وجود می‌آورد (مانند اجرت نجات) و یا مطالبات جدید در حقیقت جایگزین ضررهایی است که به کشتی وارد می‌شود یا باعث از دست رفتن تمام یا قسمتی از کرایه حمل می‌گردد (فلاح، ۱۳۹۸).

با این حال نکته و ابهامی در ماده مذکور وجود دارد. در بند سه مقرر شده: «وجوه پرداختی بابت حمل و احیاناً وجوهی که بر طبق مقررات مذکور در فصل پنجم این قانون قابل پرداخت باشد.» سؤالی که مطرح است آن است که منظور از وجوه پرداختی بابت حمل چیست؟ با مطالعه کنوانسیون حقوق ممتاز و رهن دریایی ۱۹۲۶ که این قسمت از قانون دریایی از آن اقتباس گردیده، این عبارت ترجمه کرایه حمل مسافر^۱ است که تدوین‌کنندگان قانون دریایی نتوانستند آن را به خوبی تبیین نمایند. بنابراین مقصود از آن وجوهی است که مالک کشتی بابت حمل مسافر دریافت می‌کند. اما درخصوص اشاره به وجوهی که طبق فصل پنجم قابل پرداخت می‌باشد، اشتباهی صورت گرفته است؛ زیرا کنوانسیون حقوق ممتاز و رهن دریایی ۱۹۲۶ اشاره به قرارداد بین المللی ۱۹۲۴ موضوع تحدید مسؤلیت مالکان می‌گردد که این قرارداد نسخ و قرارداد بین‌المللی ۱۹۵۷ در خصوص تحدید مسؤلیت جانشین آن گردید (هیل، ۲۰۱۷).

یکی از مواردی که می‌توان حقوق ممتاز را از آن تأمین کرد ملحقات کشتی می‌باشد بدین معنا که می‌توان تجهیزات و امکانات غیرضروری یا کم‌اهمیت تر را فدای تأمین استانداردهای ضروری کرد و باز اینجا نقش پر رنگ استانداردهای کشتی را جلوه می‌دهد که رعایت آن‌ها ضروری می‌باشد و همین‌طور کرایه حمل و ملحقات کرایه حمل که می‌توان فدای تأمین استانداردها کرد. درجه بندی حقوق ممتاز در میان خود و همچنین در رابطه با سایر دعاوی دریایی از یک کشور تا کشور دیگر بسیار متفاوت است. همین تفاوت علت اصلی در تعارض قوانین است (فلاح و امیر بایرامی، ۱۳۹۸).

۳-۷- تقدم حقوق ممتاز نسبت به یکدیگر

درخصوص حق تقدم مطالبات ممتاز، ماده ۳۶ قانون دریایی ایران که با اندکی تغییر از مواد ۵ و ۶ کنوانسیون حقوق ممتاز و رهن دریایی ۱۹۲۶ اقتباس گردیده، مقرر می‌دارد: «مطالبات مربوط به یک واقعه همزمان فرض می‌شود. مطالبات ممتاز ناشی از آخرین سفر مقدم بر مطالبات سفرهای قبلی است ولی مطالبات ناشی از یک قرارداد استخدامی که برای چندین سفر منعقد شده باشد با مطالبات مربوط به آخرین سفر از حیث امتیاز مساوی خواهد بود. مطالبات مذکور در بندهای ماده ۲۹ که در یک ردیف هستند دارای حقوق ممتاز مساوی می‌باشند و در صورت عدم کفایت برای تأدیبه وجوه مطالبات به نسبت طلب بین بستانکاران تقسیم خواهد شد. مطالبات مربوط به یک سفر به ترتیب مندرج در ماده ۲۹ مشمول حق ممتاز خواهد شد. مطالبات مندرج در هر یک از بندهای ۳ و ۵ به ترتیب عکس تاریخ ایجاد پرداخت خواهد شد» (بایرامی، ۱۳۹۶).

۴-۷ آثار عدم پرداخت حقوق ممتاز

در صورت عدم پرداخت حقوق ممتاز ذینفع می‌تواند به‌وسیله دادگاه حقوق خود را مطالبه و استیفای حقوق خود را از فروش اموال یا کشتی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد درخواست نماید. دادگاه درخواست و مدارک آن را به خوانده ابلاغ و به‌علاوه به‌منظور 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 مرکز آگهی می‌نماید. پس از انقضای ۱۵ روز از تاریخ آخرین آگهی دادگاه به دادخواست و اعتراضات واصله رسیدگی و حکم مقتضی صادر می‌نماید و در صورت احراز صحت دعوی هرگاه استیفای طلب از سایر اموال سهل‌البیع محکوم‌علیه میسر نباشد دادگاه دستور به فروش اموالی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد خواهد داد. رأی دادگاه به‌جز فروش کشتی قطعی است. در صورتی که دادگاه دستور بفروش کشتی صادر نماید (دیکسون، ۲۰۲۲). این دستور سه نوبت متوالی در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز منتشر خواهد شد - محکوم‌علیه و هر متضرر دیگری از این دستور ظرف

یک ماه از تاریخ انتشار آخرین آگهی در صورتی که معادل محکوم به وجه نقد در صندوق دادگستری یا تضمین بانکی سپارد می‌تواند به رأی مزبور اعتراض نماید در این صورت اجرای حکم دادگاه تا پایان رسیدگی به اعتراض متوقف خواهد شد و رأیی که پس از رسیدگی به اعتراض صادر می‌شود قطعی است. رسیدگی در هردو مرحله به‌طور فوق‌العاده و خارج از نوبت انجام می‌شود (کیم^۱، ۲۰۱۹).

پاداش نجات ممکن است تا ماه‌ها پس از پایان عملیات نجات تعیین نشود در این حالت حقوق نجات‌دهنده با استفاده از حق حبسی که نسبت به اموال نجات‌یافته دارد تأمین می‌شود. البته اگر قرارداد نجاتی در بین باشد این حق ناشی از قرارداد خواهد بود. اما عملاً نمی‌توان کشتی نجات‌یافته یا اموال آن را برای ماه‌ها محبوس نمود بنابراین مالکان این اموال، با گذاشتن ضمانت مناسب اموال خود را آزاد می‌کنند. بدیهی است در صورتی که عدم وجود وثیقه مناسب، نجات‌دهنده می‌تواند اجرای حق حبس خود را از دادگاه تقاضا کند و نهایتاً با فروش اموال نجات‌یافته پاداش و اجرت خود را به دست آورد (کیتس^۲، ۲۰۱۹).

نتیجه‌گیری:

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

با عنایت به قانون دریایی ایران که پیشتر ذکر گردید، در خصوص تقدم حقوق ممتاز و بررسی مطالبات ناشی از نجات در این تقدم و تأخر می‌توان این موارد را بیان نمود: در مرتبه نخست باید گفت که مطالبات ممتاز آخرین سفر دریایی مقدم بر مطالبات سفرهای قبلی است. به عبارت دیگر مطالبات سفرهای دریایی مؤخر بر سفرهای دریایی مقدم، حق تقدم دارد. البته استثنائی بر این قاعده وارد است و آن در خصوص مطالبات ناشی از قرارداد استخدامی فرمانده و سایر کارکنان کشتی است که برای چندین سفر منعقد شده است که در این صورت، مطالبات آخرین سفر در مقایسه با سایر سفرها ارجحیت نداشته و از حیث حق تقدم یکسان است. مطالبات مربوط به یک سفر دریایی از حیث مقدم بودن به ترتیب مندرج در بندهای ماده ۲۹ قانون دریایی است. به عبارت دیگر مطالبات هر بند نسبت به بند ذیل خود دارای اولویت است. مطالبات ناشی از نجات در بند سوم ماده مذکور قرار دارد. در خصوص مطالبات مندرج در بند سه (مطالبات ناشی از نجات) و پنج که در یک سفر دریایی ایجاد شده‌اند، به ترتیب عکس تاریخ ایجاد، پرداخت خواهد شد. به این ترتیب که مطالبات مؤخر بدو پرداخت می‌شود و مطالبات قبلی به ترتیب تاریخ تأخر پرداخت خواهد شد. علت اتخاذ این تصمیم مقنن در خصوص مطالبات ناشی از نجات دریایی، می‌تواند حفظ کشتی باشد که بتواند به مقصد خود ادامه دهد. مطالبات مذکور در ماده ۲۹ قانون دریایی که در یک ردیف هستند در صورت همزمان بودن دارای حقوق متساوی می‌باشند و در صورت عدم کفایت برای تأدیه وجوه مطالبات، به نسبت بین طلبکاران تقسیم خواهد شد. در خصوص همزمان بودن لازم به ذکر است که مطالبات مربوط به یک واقعه همزمان فرض می‌شود. به عنوان مثال در یک سانحه دریایی یک کشتی عملیات نجات را شروع می‌نماید. پس از آن، کشتی دیگری نیز به نجاتگر ملحق می‌شود و عملیات نجات ادامه می‌یابد. مطالبات ناشی از عملیات نجات برای نجاتگران نظر به این که مربوط به یک واقعه است، همزمان فرض می‌گردد.

بهره برداری از کشتی و استفاده از کشتی مجوزها و گواهینامه‌هایی را طلب می‌کند و برای اعطای این مجوزها شرایط و امکانات مورد نیاز و ضروری در کشتی نیاز است که بدون این امور اجازه کشتی رانی داده نمی‌شود. اگر استانداردهای لازم کشتی را به دو قسمت استانداردهای فنی و مهارتی تقسیم کنیم خواهیم دید که مواردی از حقوق ممتاز دریایی برای تأمین این استانداردها اختصاص یافته است. مهم‌ترین موارد را می‌توان به صورت زیر بیان نمود:

¹ Kim

² Kitts

کبری شهبازی و سعید خردمندی و جواد پورکرمی: تحلیل حقوق تجارت ممتاز دریایی در پرداخت اجرت و پاداش نجات دریایی

۱. مطالبات ناشی از قرارداد و عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر پایگاه بر طبق اختیارات قانونی خود برای تأمین احتیاجات واقعی از نظر حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر انجام می دهد.

همان طور که در این حق می بینیم برای تأمین قابلیت دریاوردی کشتی و ادامه سفر و حفظ استانداردهای کشتی فرمانده این حق را دارد کشتی را رهن گذارد تا این احتیاجات رفع شود و ادامه کار کشتی امکان یابد مثلاً در مواردی که کشتی استاندارد معینی مانند خرابی وسایل رادیویی و مخابراتی و موقعیت یابی جغرافیایی با شکاف در بدنه کشتی و مخاطره آمیز بودن آن یا از دست دادن تجهیزات ضروری کشتیرانی کشتی در استانداردهای فنی و یا نبود فرد مورد نیاز در کشتی مانند فرمانده یا مسئول قسمت ویژه ای از راهبری کشتی در استانداردهای مهارتی، فرمانده یا مالک این وظیفه را دارد و برای تأمین این امورات در صورت نبود بودجه کافی کشتی را برای تضمین دین به وثیقه نهد. همان طور که ملاحظه کردیم رعایت و حفظ استانداردهای فنی و مهارتی کشتی به قدری پر اهمیت جلوه می دهند که در صورت نبود یا نقص آن ها می توان کشتی را به رهن گذاشت و مهم تر آنکه برای تأمین این حقوق جزء حقوقی قرار می گیرند که باید پیش از اتمام بدهی ها و مطالبات پرداخت شود.

۲. از جمله موارد دیگر حقوق ممتاز دریایی اجرت کارکنان کشتی علی الخصوص پرسنلی که در راهبری کشتی نقشی اساسی دارند. لاجرم این پرسنل دارای گواهینامه های مهارتی خاصی هستند که برای بهره برداری از کشتی به آن ها اعطاء شده است و در صورت نبود این کارکنان امکان مخاطره آمیز بودن این سفر وجود دارد و توسط مقامات محلی یا کشور تابع کشتی از کار کشتی جلوگیری به عمل می آید در این بخش نیز مشاهده می کنیم تأمین این افراد تا چه اندازه اهمیت دارد و حقوق مالی آن ها را جزء حقوق ممتاز دریایی قرارداد.

منابع

- ابوعطا، محمد. (۱۳۸۹). حق ممتاز دریایی؛ طلب یا وثیقه طلب. مطالعات حقوق خصوصی، ۴۰(۳)، ۱-۱۶.
- امیربایرامی، امیر (۱۳۹۶) شمولیت حقوق ممتاز دریایی: چهارمین کنفرانس جهانی و اولین کنفرانس ملی پژوهش های نوین ایران و جهان در: روانشناسی، علوم تربیتی، حقوق رو علوم اجتماعی - ۱۳۹۶
- آقایی طوق، مسلم (۱۳۹۸)، «تدوین شکلی؛ حلقه مفقوده نظام تدوین و تنقیح قوانین کشور»، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۸۳، شماره ۱۰۶.
- صدیقی، حسن (۱۳۹۵)، اصول کلی حقوق دریایی، تهران، چاپ دوم: جنگل.
- صفایی، عبدالحسین، نظارت مقدم، محمدکاظم. (۱۳۹۴). نجات دریایی در کامن لا و کنوانسیون نجات دریایی، پژوهش حقوق خصوصی، doi: 10.22054/jplr.2015.1731, 37-59, 4(12),
- طالب احمدی، حبیب. (۱۳۹۳). وضعیت حقوقی قرارداد نجات در حقوق دریایی ایران. فصلنامه تحقیقات حقوقی، 17(65), 109-138.
- فلاح، محمد رضا. امیر بایرامی، امیر (۱۳۹۸): شرایط و موارد شکل گیری حقوق ممتاز دریایی (۹۹م قانون دریایی) مقاله کنفرانس: سومین همایش ملی پژوهش های نوین در حوزه علوم انسانی و مطالعات اجتماعی ایران.
- فولادگر، فریبا، ایزانلو، محسن. (۱۳۹۹). مطالعه تطبیقی اجرای حقوق ممتاز دریایی در دادرسی ورشکستگی. مجله حقوقی دادگستری، doi: 10.22106/rlj.2020.116652.2996, 193-216, 84(111),
- گل محمدی، امین (۱۳۹۷)، «دیون ممتاز در حقوق ایران»، ماهنامه دادرسی، شماره ۱۳۲.

میرشکاری، عباس، خانجانی، محمدی، نسترن. (۱۳۹۷). مطالبات ممتاز در حقوق دریایی و روش حل تراضی آنها. فصلنامه علوم و فناوری دریا، ۲۲(۸۵)، ۱۲-۲۳.

Bagoulla, C., & Guillotreau, P. (2020). Maritime transport in the French economy and its impact on air pollution: An input-output analysis. *Marine Policy*, 116, 103818.

Bolanca, D., & Amizic, P. (2019). Maritime Liens (Maritime Privileges)-From Roman Law to Modern Time (English Language). *Ius Romanum*, 569.

Braën, A., & Katsivela, M. (2019). La Limitation de Responsabilite en Droit Maritime Canadien et les Creances des Passagers et Autres Acteurs Maritimes. *Can. B. Rev.*, 97, 304.

Chacon, V. H. (2022). Reconsidering the Law on Maritime Liens for Bunker Suppliers' Claims.

Chen, X., Yan, R., Wu, S., Liu, Z., Mo, H., & Wang, S. (2022). A fleet deployment model to minimise the covering time of maritime rescue missions. *Maritime Policy & Management*, 1-26.

CHENG, E. (2020). The Effectiveness of the Maritime Labour Convention's Financial Security Certificates in Resolving Claims for Unpaid Seafarers' Wages.

Dixon, F. B. (2022). *Abridgment of the Maritime Law*. BoD-Books on Demand.

Fleming, A., & Poncini, A. (2022). Lien and mean—going toe to toe with contractual, statutory and common law liens. *INSOLVENCY LAW BULLETIN*, 21(9/10), 114-118.

Hill, C. (2017). *Maritime law*. Informa Law from Routledge.

IWUNZE, V. (2021). FOREIGN JURISDICTION CLAUSES AND THE MARITIME JURISDICTION OF THE FEDERAL HIGH COURT. *INTERNATIONAL REVIEW OF LAW AND JURISPRUDENCE (IRLJ)*, 3(1).

Kim, I. H. (2019). Korean Maritime Law Cases during 2017-2018. *J. Mar. L. & Com.*, 50, 451.

Kitts, I. T. (2019). Between Scylla and Charybdis: Maritime Liens and the Bankruptcy Code. *Brook. J. Corp. Fin. & Com. L.*, 14, 125.

Lebedev, V. (2020). Legal regulation of maritime liens in Ukraine. *Lex Portus*, 24, 35.

Lerch, A., Zadkovich, L., & Floyd, E. (2019). International Uniformity and Maritime Liens over Cargo: An Ocean Not Easily Navigated. *Tul. Mar. LJ*, 44, 251.

Ma, S. (2020). *Economics of maritime business*. Routledge.

Mack, G. (2022). *Seaborne Sovereignities: Pacific Trade and the Evolution of American Commercial Maritime Imperialism, 1787-1848* (Doctoral dissertation, UC San Diego).

Merkin, R., & Durmuş, A. N. (2022). Subrogation and Maritime Claims.

Mongoue, M. A. L. (2022). L'assiette de la créance maritime en matière de saisie conservatoire de navire en droit de la CEMAC. *Neptunus*, 28(1), 1-14.

Nawrot, J., Pełowska-Dąbrowska, Z., Nawrot, J., & Pełowska-Dąbrowska, Z. (2019). Report from Xth European Colloquium On Maritime Law Research Toruń, 20th-21st of September 2018. *Prawo Morskie*, (XXXVI), 133-143.

Ryan, B. J. (2019). The disciplined sea: a history of maritime security and zonation. *International Affairs*, 95(5), 1055-1073.

Tetley, W. (2002). *International maritime and admiralty law*. Cowansville, Quebec: Éditions Y. Blais.

Tran, T. A. T. (2021). Maritime liens and their enforcement from international perspectives and lessons for Vietnam.

Tsui, T. C., & Wong, C. W. T. (2022). Duty to Rescue? No Duty to Rescue? Shall you Pay for it?. *No Duty to Rescue*.

Wan, W. Y., Loke, A., & Qu, C. (2021). 2 Hong Kong Commercial and Maritime Law Centre, School of Law, City University of Hong Kong, Kowloon, Hong Kong 3School of Law, University of New England, Armidale, New South Wales, Australia.

Wang, M. M., Zhang, J., & You, X. (2020). Machine-type communication for maritime Internet of Things: A design. *IEEE Communications Surveys & Tutorials*, 22(4), 2550-2585.

Zappia, A. (2022). Between Maritime Labour and Social Security in the Kingdom of Italy: The Cassa degli invalidi della marina mercantile of Genova in the Age of Transition (1861–94). In *Mediterranean Seafarers in Transition* (pp. 104-124). Brill.