

رهن دریایی در مقایسه با رهن مدنی

«مطالعه‌ای تطبیقی بر رهن کشتی در حقوق ایران و مقررات بین‌المللی»

نویسندگان:

کامل حمید

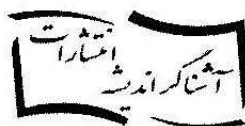
«دانشجوی دکترای حقوق خصوصی و مدرس دانشگاه»

عبدالسلام حمید

«دانشجوی دکترای حقوق خصوصی و مدرس دانشگاه»

www.ketab.ir

چاپ نخست - بهار ۱۴۰۰



سرشناسه	: حمید، کامل، ۱۳۶۳-
عنوان و نام پدیدآور	: رهن دریایی در مقایسه با رهن مدنی «مطالعه‌ای تطبیقی بر رهن کشتی در حقوق ایران و مقررات بین‌المللی»/نویسندگان کامل حمید، عبدالسلام حمید.
مشخصات نشر	: اهواز: آشنایان اندیشه، ۱۴۰۰.
مشخصات ظاهری	: ۲۵۵ ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۳۲-۹۸۳۶۴-۰-۸ : ۸۰۰۰۰۰ ریال.
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
یادداشت	: ص.ع. به انگلیسی: Kamel Hamid, Abdulsalam Hamid. Maritime Mortgage Compared to Civil Mortgage A Comparative Study of Ship Mortgage in Iranian Law and International Regulations
یادداشت	: کتابنامه: ص. ۲۵۴-۲۲۷؛ همچنین به صورت زیرنویس.
موضوع	: قراردادهای اجاره کشتی
موضوع	: Charter-parties
موضوع	: قراردادهای دریانوردی
موضوع	: Contracts, Maritime
شناسه افزوده	: حمید، عبدالسلام، ۱۳۴۳ -
رده بندی کنگره	: K1183
رده بندی دیویی	: ۰۹۸۳۳
شماره	: ۷۶۵۳۳۹
کتابشناسی ملی	
اطلاعات رکورد کتابشناسی	: فیبا

نام کتاب: رهن دریایی در مقایسه با رهن مدنی

«مطالعه‌ای تطبیقی بر رهن کشتی در حقوق ایران و مقررات بین‌المللی»

پدیدآوران: کامل حمید و عبدالسلام حمید

ناشر: آشنایان اندیشه

نوبت چاپ: اول ۱۴۰۰

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

بهاء: ۸۰۰۰۰ تومان

اخطار!

هرگونه چاپ و تکثیر (اعم از اقتباس مطلب بدون ذکر منبع، زیراکس، بازنویسی، ضبط کامپیوتری، تهیه فایل متنی یا تحت لوح فشرده و نظایر آن) از محتویات این اثر بدون اجازه کتبی از پدیدآورندگان ممنوع است. متخلفان به موجب بند ۵ از ماده ۲ قانون حمایت از مؤلفان، مصنفان و هنرمندان تحت پیگرد قانونی قرار می‌گیرند.

کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به پدیدآورندگان است

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
آغاز سخن	۱۵
طرح بحث (کلیات موضوع کتاب)	۲۰
فصل اول: مبانی حقوقی رهن دریایی	۳۳
مبحث اول: مفاهیم و سابقه قانونگذاری	۳۵
گفتار اول: مفاهیم	۳۵
بند اول: حقوق دریایی	۳۵
بند دوم: رهن	۳۷
الف: رهن مدنی	۳۷
۱- مفهوم لغوی	۳۷
۲- مفهوم اصطلاحی	۳۸
ب: رهن دریایی	۴۰
گفتار دوم: سابقه قانونگذاری	۴۴
بند اول: مقررات داخلی	۴۴
الف: قوانین عام	۴۵
۱- قانون مدنی	۴۵
۲- قانون ثبت	۴۶
ب: قوانین خاص	۴۷
۱- قانون دریایی	۴۸
۲- معاهدات بین‌المللی	۴۹
۱-۲- کنوانسیون بروکسل مصوب ۱۹۲۶	۵۱
۲-۲- کنوانسیون بروکسل مصوب ۱۹۶۷	۵۲
۳-۲- کنوانسیون ژنو مصوب ۱۹۹۳	۵۴

- مبحث دوم: ماهیت، اقسام و کاربرد رهن دریایی ۵۶
- گفتار اول: ماهیت و اوصاف رهن دریایی ۵۶
- بند اول: ماهیت رهن دریایی ۵۷
- بند دوم: اوصاف رهن دریایی ۵۸
- گفتار دوم: کاربرد رهن دریایی ۶۲
- بند اول: تحصیل اعتبار توسط مالک برای ساخت کشتی ۶۳
- بند دوم: تحصیل اعتبار توسط مالک برای تأمین مخارج جاری کشتی ۶۴
- بند سوم: تحصیل اعتبار توسط فرمانده کشتی منحصرأً برای تعقیب سفر دریایی ۶۵
- گفتار سوم: اقسام رهن دریایی ۶۸
- مبحث سوم: حقوق ممتاز دریایی ۶۹
- گفتار اول: مفهوم حقوق ممتاز دریایی ۷۰
- گفتار دوم: جایگاه حقوق ممتاز دریایی در مقررات بین‌المللی ۷۱
- گفتار سوم: حقوق ممتاز دریایی در قانون ایران ۷۳
- بند اول: تعداد حقوق ممتاز ۷۳
- بند دوم: درجه‌بندی حقوق ممتاز ۸۳
- بند سوم: شمول حقوق ممتاز ۸۴
- الف: کشتی ۸۵
- ب: کرایه حمل ۸۶
- پ: ملحقات کشتی ۸۶
- ت: ملحقات کرایه حمل ۸۸
- بند چهارم: ترتیب حقوق ممتاز ۸۸
- الف: قاعده هم‌زمانی مطالبات مختلف مربوط به یک واقعه ۸۹

ب: قاعده تقدّم مطالبات ممتاز آخرین سفر بر مطالبات ممتاز سفرهای قبلی.....	۸۹
پ: هم‌عرض بودن مطالبات مذکور در هر یک از بندهای ماده (۲۹) به استثنای بندهای (۳) و (۵).....	۹۱
ت: قاعده ترتیب طولی در مطالبات مندرج در بندهای ماده (۲۹).....	۹۱
ث: قاعده ترتیب تاریخ تأخر در پرداخت مطالبات مندرج در بندهای (۳) و (۵).....	۹۲
بند پنجم: مرور زمان حق ممتاز دریایی.....	۹۳
فصل دوم: ماهیت، تابعیت و ثبت کشتی.....	۹۹
مبحث اول: ماهیت کشتی.....	۱۰۱
گفتار اول: تعریف کشتی.....	۱۰۱
بند اول: مسافر از شمول تعریف خارج است.....	۱۰۲
بند دوم: به دایره شمول آن وسعت غیر منطقی داده شده است.....	۱۰۲
بند سوم: حمل بار از طریق رودخانه را شامل نمی‌شود.....	۱۰۵
گفتار دوم: طبیعت حقوقی کشتی.....	۱۰۸
بند اول: کشتی مال منقول است.....	۱۰۸
بند دوم: شباهت کشتی به مال غیر منقول و اشخاص.....	۱۰۹
مبحث دوم: تابعیت کشتی.....	۱۱۰
گفتار اول: شرایط کسب تابعیت.....	۱۱۲
بند اول: معیارهای عمومی کسب تابعیت.....	۱۱۳
الف: ساخت داخلی.....	۱۱۳
ب: مالکیت ملی یا داخلی.....	۱۱۴
پ: کارکنان کشتی.....	۱۱۵
بند دوم: شرایط کسب تابعیت دولت ایران.....	۱۱۵

آغاز سخن:

قانون مدنی در ماده (۷۷۱) به تعریف عقد رهن پرداخته و سپس در مواد بعدی شرایط و آثار آن را بیان نموده است؛ رهن دریایی متضمن شرایط و ویژگی‌های متفاوت و گاه متعارض با رهن مدنی است.

از سوی دیگر، خروج صریح رهن دریایی از شمول مقررات قانون مدنی به موجب ماده (۴۲) قانون دریایی این اندیشه را در ذهن قوت می‌بخشد که قانون دریایی نهادی را معرفی کرده که ماهیت آن با آنچه به عنوان رهن در قانون مدنی و حتی متون فقهی پذیرفته شده، متفاوت بوده و در واقع یک قرارداد خاص و مستقل است؛ خصوصاً اینکه در حقوق سایر کشورها و کنوانسیون‌های بین‌المللی مقررات خاصی برای رهن در حوزه حقوق دریایی به‌ویژه رهن کشتی پیش‌بینی شده است.

با تدقیق در قانون دریایی ایران و کنوانسیون‌های حقوق دریایی، به نظر می‌رسد رهن کشتی عمل حقوقی تشریفاتی نیست، زیرا نه تنها ثبت کشتی و رهن آن ضروری نیست، بلکه قبض آن نیز شرط نیست.

افزون بر آن، گرچه قانون دریایی به تبعیت از قانون مدنی و نظر مشهور فقها، تصرفات ناقل مالک را بدون اجازه مرتهن غیرنافذ اعلام کرده، با این وجود، مراعی بودن تصرفات مزبور ترجیح دارد. برای استیفای طلب از محل رهنه، مقنن فروش به موجب حکم دادگاه را لازم دانسته است، در حالی که با توجه به ثبت کشتی در اداره ثبت، می‌توان فروش آن را از اجرای ثبت درخواست نمود و بدین ترتیب از حجم کار دادگاه‌ها کاست. همچنین، شروع شدن مبلغ پایه مزایده از میزان بدهی به اضافه کلیه مطالبات ممتاز و حقوق مرتهنین مقدم ممکن است به فروخته نشدن کشتی منجر شود و وصول طلب مرتهن

از محل فروش مال مرهون را با مانع روبه رو سازد. از این رو، مناسب می‌بود که ماده (۳۴) اصلاحی قانون ثبت جایگزین مواد (۵۰) و (۵۱) قانون دریایی شود.

از سوی دیگر، با توجه به اهمیت بی‌شائبه حمل و نقل کالا و مایحتاج ضروری جوامع انسانی از طریق دریا (حمل و نقل آبی)، بدون هیچ تردیدی، طی قرون گذشته بخش اعظم مراودات تجاری را می‌توان به وسیله کشتی‌ها دانست و به جرأت می‌توان گفت تجارت از طریق دریا قدمتی چندین هزارساله دارد که همین موضوع باعث اهمیت بسیار زیاد شناورهای دریایی و اعتبار خاص آن‌ها در حقوق دریایی را جلوه نموده است (نظر استاد شهیر حقوق دریاها «هاردی ایوامی» نیز چنین است)؛ بنابراین، می‌توان چنین پنداشت که صنعت کشتیرانی به نوعی زیربنای تجارت دریائی کالا محسوب می‌شود و نکته‌ای که با این وصف جلوه خاصی پیدا می‌کند، ضرورت وجود و بقای کشتی‌های مدرن با امکانات ویژه است. البته ساخت کشتی و همچنین نجات آن از شرایط اضطراری و امکان ادامه‌ی سفر دریائی در موقعیت‌های حساس در بسیاری از موارد جز با اخذ وام‌های کلان از مؤسسات مالی بزرگ ممکن به نظر نمی‌رسد. (نظر دیگر استاد شهیر حقوق دریاها، «منصور پورنوری»).

از سوی دیگر، این‌گونه مؤسسات و بانک‌ها نیز برای حصول اطمینان از بازگشت وام‌های اعطاء شده به همراه کارمزد آن نیازمند داشتن وثیقه‌های قابل اطمینانی هستند که اغلب این وثیقه‌ها همان کشتی مورد نظر یا در مواقع استثنایی بار کشتی و کرایه باربری خواهد بود که به این نوع وثیقه نهادن رهن دریائی اطلاق می‌گردد.