



Original Article

Analysis of the Mortgage System of Ships Under Construction in Iranian and English Law

Abbas Ghasemi Hamed¹ , Heydar Khalilzadeh²

ABSTRACT

Shipping is a capital-intensive industry and is widely regarded as a hallmark of developed economies. However, securing financing for shipbuilding orders presents one of the most significant challenges for both shipyards and shipowners as buyers. On the one hand, investors typically extend financial facilities only upon receiving sufficient and reliable guarantees for the repayment of principal and interest. On the other hand, those seeking financing tend to utilize the construction project itself as collateral to maximize the credit secured. Consequently, mortgaging ships under construction has become a desirable and essential method to ensure the repayment of principal and interest associated with the financing of vessel construction. The Iranian Maritime Act recognizes a vessel under construction—prior to its completion and launching—as having the status of a ship and accepts its mortgage as a maritime mortgage, despite lacking detailed regulations or specific criteria pertaining to this process. This research underscores that a maritime mortgage constitutes an independent contractual arrangement and is not merely a subdivision of civil law mortgage contracts. It concludes that, for maritime mortgages—including those on vessels under construction—formal registration of the lien is a prerequisite for validity. However, given the peculiar nature and specific requirements of this field, the delivery of the vessel is not a condition for the validity of such liens. This study further demonstrates that the Maritime Act's current solution—limiting the remedy for default to judicial sale—is misaligned with industry needs and warrants revision. Failure to register a ship results in the removal of the mortgage from the scope of maritime law regulations. Moreover, dual registration of vessels emerges as an additional obstacle to mortgage enforcement. Iranian maritime law currently lacks explicit provisions in this regard; once a ship is registered within Iranian jurisdiction, it is considered an Iranian vessel regardless of whether it was previously registered elsewhere. Furthermore, conflicts of law—in particular, diverging national interpretations of priority rights and privileges—pose significant obstacles to the enforcement and realization of remedies. Under conflict of laws principles, the law of the court executing the auction and judgment assumes jurisdiction, which may differ from Iranian law, potentially affecting the priority hierarchy and rights recognition. Additionally, sanctions imposed on banking and shipping sectors can impede the full enforcement and continuity of maritime mortgages. Contrastingly, under English maritime law, a vessel under construction is not recognized as a ship until the completion and delivery to the buyer, and therefore, it is not subject to the provisions of the Merchant Shipping Act 1995. Nevertheless, mortgaging such vessels remains feasible under common law principles of personal property and equitable doctrines, often through two separate mortgages grounded in common

How to Cite: Ghasemi Hamed, Abbas, Khalilzadeh, Heydar, "Analysis of the Mortgage System of Ships Under Construction in Iranian and English Law", Legal Research, Vol. 28, No. 110, 2025, pp:55-76.

DOI: <https://doi.org/10.48308/jlr.2025.238827.2860>

Received: 23/02/2025-Accepted: 24/05/2025

1. Professor of Law, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran

Corresponding Author Email: gh-hamed@sbu.ac.ir

2. Ph.D. Candidate, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran



Copyright: © 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

law and equity, rather than maritime mortgage regulations. These alternative legal mechanisms warrant further examination.

KeyWords: Mortgaging Ship under Construction, Marine Mortgage, Mortgage Registration, Maritime Financing, Ship Registration



تبیین نظام ترهین کشتی در حال ساخت در حقوق ایران و انگلیس

عباس قاسمی حامد^۱، حیدر خلیل زاده^۲

چکیده

کشتیرانی صنعتی هزینه‌بر و از شاخصه‌های توسعه‌یافتگی هر کشوری محسوب می‌شود. با این حال، تأمین منابع مالی برای سفارش ساخت کشتی از مهم‌ترین چالش‌های یاردهای سازنده و سفارش‌دهندگان به عنوان خریدار محسوب می‌شود. از طرفی سرمایه‌گذاران تسهیلات مالی را مشروط به اخذ تضمین‌های مطمئن و کافی برای بازپرداخت اصل و سود، به متقاضیان اعطا می‌کنند و از طرف دیگر، تأمین مالی‌شوندگان نیز تمایل دارند تا حد امکان از خود پروژه ساخت، به عنوان تضمین و ترهین برای تأمین اعتبار مورد نیاز استفاده کنند. بدین سان، ترهین خود کشتی در حال ساخت به عنوان شیوه‌ای مطلوب و ضروری برای تضمین بازپرداخت اصل و سود اعتبار تأمین‌شده به منظور ساخت شناور، مورد توجه قرار گرفته است. قانون دریایی ایران به شناور تحت ساخت قبل از اتمام و به آب انداختن، عنوان کشتی را اطلاق نموده و رهن آن را در قالب رهن دریایی پذیرفته است، بدون آنکه مقررات تفصیلی و ضوابط مشخصی در این خصوص مقرر کند. این پژوهش ضمن تأکید بر اینکه رهن دریایی عقدی مستقل و قسیم عقد رهن نیست، نتیجه می‌گیرد در رهن دریایی از جمله رهن کشتی در حال ساخت، الزام ثبت رسمی رهن، شرط صحت به حساب می‌آید. با این حال، به دلیل ماهیت و اقتضائات این حوزه، قبض از شرایط صحت این نوع رهن در نظر گرفته نمی‌شود. این پژوهش نشان می‌دهد راهکار قانون دریایی در فرض تخلف رهن، که فقط فروش از طریق دادگاه است، با نیاز این صنعت همخوانی ندارد و نیازمند بازنگری است. مطالعه تطبیقی موضوع در حقوق انگلیس نشان داد براساس قانون کشتیرانی تجاری، شناور در حال ساخت تا قبل از اتمام و تحویل به خریدار به عنوان کشتی مورد شناسایی قرار نگرفته، از قانون کشتیرانی تجاری انگلیس تبعیت نمی‌کند. با این حال، رهن شناور در حال ساخت در این کشور براساس نظام اموال منقول و دو رهن مبتنی بر کامن‌لا و انصاف به جای رهن دریایی میسر است که مورد مطالعه قرار گرفته است.

کلید واژگان: ترهین کشتی در حال ساخت، رهن دریایی، ثبت رهن، تأمین مالی دریایی، ثبت کشتی.

استناد به این مقاله: قاسمی حامد، عباس، خلیل‌زاده، حیدر، «تبیین نظام ترهین کشتی در حال ساخت در حقوق ایران و انگلیس»، فصلنامه تحقیقات حقوقی، دوره ۲۸، شماره ۱۱۰، تیر ۱۴۰۴، صص: ۵۵-۷۶.

DOI: <https://doi.org/10.48308/jlr.2025.238827.2860>

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۲/۰۵ - تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۳/۰۳

۱. استاد، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

ایمیل نویسنده مسئول: gh-hamed@sbu.ac.ir

۲. دانشجوی دکتری، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران



Copyright: © 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

مقدمه

امروزه در عرصه جهانی نزدیک به ۸۰ درصد کالاهای از طریق حمل و نقل دریایی صورت پذیرفته و تجارت ساخت و فروش کشتی تقریباً ۴ درصد از تجارت کل دنیا را به خود اختصاص داده است.^۱ تأمین مالی پروژه ساخت کشتی یکی از شاخه‌های توسعه یافتگی صنعت حمل و نقل دریایی محسوب می‌شود و خود نوعی تجارت به حساب می‌آید.^۲ یکی از مهم‌ترین منابع تأمین مالی برای ساخت کشتی اخذ وام از بانک‌هاست تا تأمین اعتبارشونده ضمن کسب منبع مالی مطمئن، به گسترش ناوگان و رقابت با دیگران اقدام کند. یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های مؤسسات مالی در موضوع اعطای وام دریایی، اعتبارسنجی متقاضیان و تضمین بازپرداخت اصل و سود اعتبارات است. طبیعی است که صاحبان منابع مالی در پی اخذ تضمین باشند؛ اما سفارش‌دهندگان ساخت کشتی در مقابل، اغلب تمایل دارند تا حد امکان از خود پروژه در قالب ترهین کشتی در حال ساخت برای اخذ وام استفاده شود.

از حیث حقوقی، تفاوت‌های بنیادینی بین قوانین مدنی و دریایی در خصوص مفهوم رهن، شرایط صحت رهن مال در حال ساخت، لزوم قبض، الزام ثبت رسمی، آثار ترهین و نحوه استیفای حقوق مرتهن وجود دارد. راهکار قانون دریایی ایران، که فروش انحصاری از طریق دادگاه را با رعایت شرایطی بیان داشته است، با عرف بین‌المللی و ماهیت صنعت کشتی‌سازی و حقوق انگلیس تفاوت‌های قابل توجهی دارد. همچنین، مقررات ناظر بر موانع استیفای حقوق مرتهن از نگاه قوانین خارجی و تعاریف حق ممتاز و حق رجحان و ارتباط آنها با ترهین، لزوم بررسی نظام حقوقی آنها را در حقوق ایران و انگلیس هرچه بیشتر نمایان می‌کند.

این تفاوت‌ها پرسش‌هایی را برمی‌انگیزد؛ از جمله اینکه: آیا رهن دریایی به عنوان عقدی مستقل و قسیم عقد رهن سنتی مقرر در قانون مدنی قرار می‌گیرد؟ آیا کشتی در حال ساخت، نظر به دگرگونی و تکامل تدریجی آن از حیث معلوم بودن می‌تواند موضوع ترهین واقع شود؟ آیا قانونگذار در قانون دریایی شرایط جدیدی را برای رهن دریایی از جمله عدم لزوم قبض، لزوم ثبت رهن و ثبت کشتی در حال ساخت و نحوه فروش کشتی در فرض تخلف رهن در نظر گرفته است؟ رعایت مقررات قانون دریایی می‌تواند منجر به عدم شناسایی رهن دریایی و نهایتاً به عنوان مانع اجرا تلقی شود یا نه؟ حقوق انگلستان به عنوان نظام پیش‌تاز در عرصه حقوق دریایی به پرسش‌های ذکر شده چگونه پاسخ می‌دهد؟

از این‌رو برای پاسخ به پرسش‌های فوق، ابتدا به تبیین مفهوم رهن دریایی پرداخته می‌شود (۱)، سپس انواع ترهین در پروژه ساخت کشتی (۲) و متعاقباً شرایط صحت (۳) و آثار رهن (۴) و نهایتاً موانع اجرای ترهین به صورت تطبیقی با حقوق انگلیس (۵) مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱. مفهوم رهن دریایی

به طور کلی در نظام‌های حقوق دریایی، رهن دریایی به دو نوع تقسیم می‌شود: رهن قانونی^۳ که به موجب شرایطی که قانون مقرر می‌کند، ایجاد می‌شود و دیگری رهن ترجیحی^۴ که شرایط آن توسط طرفین یا با استفاده از فرم‌های استاندارد

^۱ The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repairing Industry, Maritime Administration (MARAD), March 30, 2021.

^۲ OECD Council Working Party on Shipbuilding (WP6), Report on ship financing, June 2007.

^۳ Statutory Mortgage

^۴ Preferred Mortgage

تعیین می‌شود.^۱

قانون دریایی ایران علی‌رغم الحاق ایران به کنوانسیون یکنواخت کردن برخی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مصوب ۱۹۲۶ بروکسل^۲ به تاریخ ۱۳۴۵/۰۴/۲۸ و صراحت ماده ۴۲ که رهن کشتی در حال ساختمان را تابع قانون دریایی اعلام نموده، تعریفی از رهن دریایی ارائه نداده که این امر باعث اختلاف نظر درباره این سؤال شده است که: آیا قانونگذار با توجه به نیاز خاص صنعت حمل‌ونقل و همچنین به‌منظور همگرایی با قوانین، کنوانسیون‌ها و عرف بین‌المللی به تأسیس عقد جدیدی به نام رهن دریایی در مقابل رهن مدنی اقدام کرده است؟ برخی حقوقدانان بر این نظرند که وضع مقررات ویژه برای رهن کشتی در قانون دریایی به پیروی از حقوق خارجی و مقررات بین‌المللی بوده و قانون دریایی در برخی زمینه‌ها از جمله رهن با وضع مقررات خاص، قانون مدنی را تخصیص زده، اما این تخصیص باعث تفکیک رهن دریایی از رهن مدنی نشده است و صرف تفاوت در برخی از احکام، ماهیت یک تأسیس حقوقی شناخته‌شده نظیر رهن را تغییر نمی‌دهد.^۳ براساس این تحلیل، باتوجه به اختلاف فقها درخصوص لزوم قبض و نیز معین بودن مورد رهن، قانون دریایی برخلاف قانون مدنی نظر فقهایی را پذیرفته است که قائل به لزوم امور دوگانه فوق نیستند.^۴

درمقابل، در باب ضرورت شناختن رهن دریایی به‌عنوان عقد مستقل بیان شده که رهن مذکور شکل تحول‌یافته از قالب سنتی رهن است که در قانون دریایی به‌عنوان عقد مستقل معرفی شده و مقتضیات و شرایط خاص مبادلات دریایی، رهن را به‌سمت تحولاتی سوق داده تا آن را با این مقتضیات هماهنگ کند؛ به‌طوری‌که این تغییرات و تفاوت ناشی از آن سبب جدایی آن از قالب سنتی شده و به آن هویتی مستقل بخشیده است.^۵

برخی دیگر معتقدند که رهن دریایی عقد نامعین و مشمول ماده ۱۰ قانون مدنی است؛ چراکه رهن مدنی یک وثیقه خاص است؛ وثیقه اعم از رهن است و توثیق الزاماً همواره در عقد معین محقق نمی‌شود و می‌تواند قراردادی باشد که فاقد شرایط مذکور برای عقد رهن از جمله شرطیت قبض و لزوم معین بودن عین مورد رهن باشد؛ زیرا توثیق در حقوق ایران جایگاه روشنی به‌عنوان یک نهاد حقوقی خاص ندارد^۶ و وثیقه را درمورد غیر از رهن مدنی باید عقدی نامعین و مشمول ماده ۱۰ قانون مدنی دانست؛ لذا رهن دریایی مشمول ماده ۱۰ قانون مزبور است و این نظر درخصوص رهن کرایه حمل نیز صادق است.^۷

با درنظر گرفتن دیدگاه‌های فوق به‌نظر می‌رسد رهن مذکور در قانون دریایی را نمی‌توان به‌عنوان عقد مستقل به‌حساب آورد؛ چراکه اولاً، قانونگذار در قانون دریایی در وضع مقررات مربوط به رهن در مقام بیان بوده و اگر قصد ایجاد عقد معین

^۱ Buss, Charles, David Osborne and Graeme Bowtle, *The Law of Ship Mortgages*, London: Informa Law from Routledge, Second Edition, 2017, P 41.

^۲ International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages (Brussels, 27 May 1967).

^۳ فرمانفریان، ابوالبشر، *حقوق دریایی؛ بحث تحلیلی درباره حقوق دریایی ایران*، تهران: خرمی، ۱۳۴۹، ص ۷۹؛ نجفی اسفاد، مرتضی و هادی شعبانی کندی، «تحلیل فقهی قواعد و مقررات مربوط به رهن دریایی ایران»، مجله مطالعات حقوقی، دوره ۷، شماره ۳، ۱۳۹۴، ص ۱۷۰.

^۴ انصاری، شیخ مرتضی، *مکاسب*، جلد ۳، قم: مجمع الفکر الاسلامی، ۱۳۸۰، ص ۸۶؛ اردبیلی، احمد، *مجمع الفائدة و البرهان فی شرح ارشاد الأذهان*، جلد ۹، قم: دفتر انتشارات اسلامی، ۱۴۰۳، ص ۱۳۳.

^۵ صادقی تفتی، زهره، «ماهیت حقوقی رهن دریایی»، مجله حقوق تطبیقی مفید، دوره ۳، شماره ۵، ۱۳۹۵، ص ۱۰۷؛ ملانکه‌پور شوشتری، محمدحسین، «ماهیت عقد رهن دریایی در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳»، *دوفصلنامه دانش و پژوهش حقوقی*، دوره ۳، شماره ۲، ۱۳۹۳، ص ۱۹۵.

^۶ باریکلو، علیرضا، *عقود معین ۲ (عقود مشارکتی، توثیقی و غیرالزام)*، تهران: مجد، ۱۳۹۵، ص ۱۳۷.

^۷ نجفی اسفاد، مرتضی، *حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی و مقررات بین‌المللی دریایی*، تهران: سمت، ۱۳۹۰، ص ۸۲.

مستقلی از رهن مذکور در قانون مدنی داشت، لازم بود با عبارت و لفظ صریح به احکام و شرایط خاص آن می‌پرداخت. اینکه ماده ۴۲ رهن را مشمول مقررات قانون دریایی اعلام نموده، بدون بیان ارکان آن عقد نمی‌تواند مبنایی برای شناسایی عقد مستقل «رهن دریایی» باشد؛ خصوصاً اینکه عبارت «رهن دریایی» در این ماده که می‌توانست گویای تأسیس حقوقی جدید باشد، در تدوین استفاده نشده است. ثانیاً، اگر قانونگذار قصد شناسایی عقد معین مستقل تحت عنوان عقد «رهن دریایی» داشت، مانند سایر عقود معین، قبل از ورود به ماهیت، اقدام به ارائه تعریف از آن می‌کرد. ثالثاً، متضاد بودن احکام و شرایط رهن مذکور در قانون دریایی با رهن مدنی موجب القای تحقق عقد معین جدید نیست؛ زیرا قوانین خاص با در نظر گرفتن موضوع و هدف معین وضع می‌شوند و عمدتاً رفع نیازهای ویژه‌ای را مدنظر دارند. از این رو به نظر می‌رسد کاربرد این لفظ از سوی اندیشمندان حقوقی صرفاً برای تمایز از عقد رهن مقرر در قانون مدنی باشد. لذا رهن دریایی نمی‌تواند قسیم رهن مدنی باشد و اگر موضوع رهن مربوط به کشتی و کشتی در حال ساخت، کرایه حمل و سایر اسباب و تجهیزات دریایی مرتبط با کشتی باشد، از باب تسامح عنوان «رهن دریایی» بدان اطلاق می‌شود.

۲. انواع ترهین در پروژه ساخت کشتی

با توجه به گران بودن کشتی، تأمین منابع مالی برای سازنده و خریدار همیشه امکان‌پذیر نیست. پیچیدگی‌های خاص این قراردادها ایجاب می‌کند از همان بدو شروع ساخت کشتی، در صورت لزوم، قراردادهای تأمین منابع مالی نیز منعقد شود. برای اینکه امکان ترهین کشتی در حال ساخت به وجود آید، حداقل دو مرحله مقدماتی باید طی شود: یکی انعقاد قرارداد ساخت کشتی و دیگری شروع ساخت؛ به گونه‌ای که تعلق عنوان کشتی در حال ساخت بر آن صدق کند. به طور کلی، در پروژه ساخت کشتی با سه نوع ترهین شامل: ترهین قرارداد ساخت کشتی (۲.۱)، ترهین بدنه کشتی (۲.۲) و ترهین کشتی در حال ساخت (۲.۳) مواجهیم که در ادامه بررسی می‌شود.

۲.۱. ترهین قرارداد ساخت کشتی

گاهی طرفین خواهان استفاده از خود قرارداد جهت تضمین در قبال تأمین منابع مالی و سپردن آن به عنوان مال مرهونه برای تأمین‌کننده هستند. در قوانین برخی کشورها صراحتاً این امر امکان‌پذیر است. برای مثال، قانون دریایی نروژ^۱ در قسمت سوم بند ۴۱ فصل سوم در صورت ثبت قرارداد ساخت کشتی، رهن آن را مورد پذیرش قرار داده است. مطابق بند ۳۱ این قانون، قراردادهای ساخت کشتی در مواردی که کشتی بیشتر از ۱۰ متر است، ممکن می‌باشد. لازم به ذکر است حقوق دریایی نروژ نه تنها در کشورهای اسکاندیناوی، بلکه در حقوق دریایی اروپا و نیز در بعد بین‌المللی اثرگذاری بالایی دارد.

در حقوق ایران و قانون دریایی مقررهای در خصوص ثبت قرارداد ساخت کشتی وجود ندارد و نویسندگان نیز بدان نپرداخته‌اند؛ بنابراین، باید طبق قواعد عمومی بررسی شود آیا قرارداد ساخت فی‌نفسه مالیت داشته تا بتواند مورد رهن قرار بگیرد یا نه؟ با توجه به سابقه رهن در فقه، که عینیت مال مرهونه را شرط صحت می‌داند، پذیرفتن اینکه قرارداد ساخت کشتی بتواند مورد رهن قرار بگیرد، دشوار است. در مقابل، در حقوق انگلیس هر مال اعم از عین، دین، حقوق مالکیت فکری و حتی مالی که در آینده به وجود می‌آید، قابل ترهین است.^۲ قراردادهای ساخت کشتی البته به شرط

^۱ Norwegian Maritime Code of 24 June 1994 (No. 39).

^۲ Keenan, Denis and Sarah Riches. *Business Law*, Prentice Hall, Eighth Edition, 2007, P 62.

امضا و پرداخت قسمتی از ثمن و ارائه ضمانت‌نامه بازپرداخت ثمن^۱ ارزش مالی پیدا کرده، در شمار اموال شخصی^۲ محسوب شده،^۳ ذیل عنوان رهن اموال قابلیت ترهین می‌یابد، ولی مشمول مقررات قانون کشتیرانی تجاری نمی‌شود. در حقوق آمریکا نیز متعاقب تأدیه بخشی از ثمن، منافع قرارداد قابلیت ارزش‌گذاری را پیدا می‌کند و می‌تواند به‌عنوان مال مورد ترهین قرار گیرد.^۴ این حالت در فرضی قابل تصور است که مالکیت کشتی در حال ساخت تا قبل از تحویل و در بازه زمانی ساخت همچنان با سازنده باشد.

۲.۲. ترهین بدنه کشتی

در برخی موارد ساخت بدنه^۵ می‌تواند به‌موجب قراردادهای پیمانکاری ازسوی سازنده کشتی به‌عنوان کارفرما به اشخاص دیگری واگذار شود. ساخت بدنه بسیار پرهزینه و نیازمند منابع مالی فراوان است که با ترهین بدنه کشتی، از ناحیه سرمایه‌گذاران، بانک‌ها و مؤسسات مالی تأمین می‌شود. از این نوع ترهین در اکثر نظام‌های حقوقی، در شمار انواع رهن‌های دریایی به معنای دقیق کلمه یاد می‌شود و مقررات آن شباهت زیادی به احکام کشتی در حال ساخت دارد.^۶ این قسم رهن برای تأمین مالی یاردها استفاده می‌شود و بدنه می‌تواند برای اخذ وام در رهن قرار گرفته یا در مقابل اقساط قابل پرداخت یا باقی‌مانده ثمن که توسط سازنده کارسازی می‌شود، به رهن گذاشته شود.^۷

۲.۳. ترهین کشتی در حال ساخت

در فرایند ساخت کشتی مهم‌ترین مال برای ترهین، خود کشتی در حال ساخت است. در این نوع ترهین اهداف متعددی ازسوی سرمایه‌گذاران دنبال می‌شود که ازجمله آنها می‌توان به برخورداری مرتبه‌ای از حقوق اولویت برای استیفای طلب خود، توانایی تملک کشتی در صورت نقض تعهدات بدهکار، الزام فروشنده به فروش کشتی و دریافت اصل پول به همراه سود متعلقه و ایجاد حق عینی نسبت به کشتی را برشمرد. این نوع رهن در حقوق ایران به‌موجب ماده ۴۲ قانون دریایی پذیرفته شده، هر چند شرایط اختصاصی آن به تفصیل ذکر نشده است. ترهین کشتی در حال ساخت در حقوق ایران در بخش آتی به تفصیل مورد بررسی قرار می‌گیرد؛ با این حال، به‌نظر می‌رسد اینجا به مطالعه موضوع در حقوق انگلستان پرداخته شود.

۲.۳.۱. ترهین کشتی در حال ساخت: در حقوق انگلیس

در حقوق انگلیس صرفاً رهن کشتی‌های ساخته شده‌ای که به ثبت رسیده باشند، دارای وصف رهن قانون دریایی^۸ است.

^۱ Refund Guarantee

^۲ Personal Property

^۳ Julian, Bailey. *Construction Law*, London :Taylor & Francis, 2014, P 546.

^۴ Churchill. Rodgers, "Ship Construction Financing- Particularly Legal Problems Relating to Security Under American Law", *The Business Lawyer*, Volume 12, Issue 2, 1957, p 147.

^۵ Hull

^۶ Ewa Mari, Kozak. "Legal Problems in relation to financing and securing the construction of the hull", Master Thesis, *University of Oslo*, 2008, P 31.

^۷ Convention relating to Registration of Rights in respect of Vessels under Construction 1967.

^۸ Statutory Mortgage

در این کشور، به موجب ماده (۱) ۳۱۳ قانون کشتیرانی تجاری (ثبت کشتی‌ها)،^۱ گواهی قابلیت دریانوردی کشتی^۲ به عنوان پیش شرط، در فرایند ثبت ازسوی سازنده باید ارائه شود.^۳ از این رو کشتی در حال ساخت نظر به عدم امکان گواهی قابلیت دریانوردی، قابلیت ثبت نداشته و خریدار ناچار است برای مثال، آن را در کشور دیگری ثبت کند.^۴ البته، هر چند در نظام این کشور رهن کشتی در حال ساخت در قالب رهن دریایی قابلیت تحقق ندارد؛ از آنجا که به هر حال کشتی در حال ساخت نیز مال محسوب می شود، رهن آن بر حسب مورد براساس قواعد عام رهن کامن لا^۵ یا انصاف^۶ امکان پذیر است.^۷ رهن کامن لا تحت شمول قانون اموال^۸ قرار می گیرد. در این نوع رهن، رهن را با قبول رهن مالکیت عین مرهونه را به مرتهن واگذار می کند؛ با قید این شرط که اگر در سررسید دین را پرداخت کند، عین مرهونه مجدداً به مالکیت وی برمی گردد. در رهن کامن لا، اصولاً طلبکار می تواند در فرض عدم پرداخت بدون مراجعه به دادگاه حق خود از محل فروش مال مرهونه استیفا کند. در حقوق انگلیس رهن ثبت شده براساس قانون دریایی، همواره بر رهن ثبت نشده اولویت دارد؛ حتی اگر مرتهن با علم به وجود رهن ثبت نشده، به رهن کشتی مبادرت نموده باشد.^۹ در مقابل رهن مبتنی بر انصاف در جایی است که شرایط اعمال رهن قانونی (رهن دریایی) و کامن لا برقرار نیست. در رهن مبتنی بر انصاف، مرتهن مالک مال مرهونه نمی شود. این نوع رهن، از حیث طبقه بندی بعد از رهن قانونی و کامن لا جای می گیرد و مرتهن برای استیفاء حقوق خود الزاماً باید به دادگاه رجوع نماید. همچنین، رهن مبتنی بر انصاف در مقابل ثالث ناآگاه قابلیت استناد ندارد.^{۱۰}

۳. شرایط صحت ترهین کشتی در حال ساخت

ترهین کشتی در حال ساخت از جهت قانونگذاری با قانون دریایی و مدنی در تلاقی است و برای صحت رهن باید شرایطی رعایت شود. برای این منظور در این قسمت، ابتدا ثبت رهن کشتی در حال ساخت مطالعه می شود (۳.۱) و سپس به عدم لزوم قبض (۳.۲) و معلوم بودن مورد رهن (۳.۳) پرداخته می شود.

۳.۱. ثبت رهن کشتی در حال ساخت

ماده ۴۲ قانون دریایی مقرر می دارد: «کشتی مال منقول و رهن آن تابع احکام این قانون است، رهن کشتی در حال ساختمان و یا کشتی آماده برای بهره برداری نیز به وسیله سند رسمی باید صورت گیرد» و طبق بند «د» ماده ۲۴ «کلیه معاملات راجع به فروش، انتقال و رهن کشتی باید در اسناد ثبت و تابعیت کشتی هر دو قید گردد». نهایتاً ماده ۴۸ لزوم ثبت معاملات رهن را بیان کرده است. آنچه از صراحت مواد یاد شده به دست می آید، این است که طرفین باید رهن را

¹ The Merchant Shipping (Registration of Ship) Regulations. (1993).

² used in navigation

³ Stephenson Harwood, *Shipping Finance*, London: Euromoney Institutional Investor Plc, Third Edition, 2006, P 48.

⁴ Ksenia Nikonova. "Legal Aspects on Shipbuilding Financing", Master Thesis, *University of Oslo*, 2009, P 21.

⁵ Legal Mortgage

⁶ Equitable Mortgage

⁷ Smith, Lionel. "Security", In: Burrows, Andrew, (ed.), *English Private Law*, Oxford University Press, Third Edition, 2013, PP 365-366; Buss, Osborne and Bowtle, Op. Cit., P 63.

⁸ Law of Property Act 1925.

⁹ Smith, Op. Cit.

¹⁰ Ibid, PP 336-337.

ثبت کنند. حال این سؤال مطرح می‌شود که آیا ثبت رهن از شرایط صحت رهن دریایی است؛ به گونه‌ای که عدم ثبت، عدم وقوع عقد رهن و در نتیجه بطلان رهن را در پی دارد؟ قانونگذار در قانون دریایی رویکردی متفاوت و متضاد با فقه را در راستای هم‌گرایی با جامعه جهانی هرچند به‌طور ناقص در پیش گرفته و در این خصوص به چارچوب سنتی عقد رهن پایبند نمانده است. به نظر می‌رسد در این موضوع اعتقاد به عدم وقوع عقد رهن دریایی به صواب نزدیک‌تر است و به عبارت دیگر باید بر این نظر بود که ثبت، شرط صحت رهن دریایی است و می‌توان این گونه استنباط کرد که ثبت کشتی در حال ساخت در اینجا کارکرد قبض را دارد.

برخی حقوقدانان با توجه به ماده ۵۰ قانون دریایی، در تحقق رهن دریایی با فرض عدم ثبت رهن اظهار می‌دارند: «عدم ثبت رهن موجب بی‌اعتباری یا عدم پذیرش سند عادی در دادگاه نیست».^۱ از این نظر، این امر استنتاج می‌شود که عدم ثبت رهن صرفاً حق رجحان را از بین می‌برد و رهن میان طرفین قابل استناد است؛ هرچند این نظر در حقوق انگلیس طرفدارانی دارد،^۲ به نظر می‌رسد این برداشت از ماده ۵۰ صحیح نیست؛ چراکه فلسفه وضع ماده مزبور در فرض وجود تعدد رهن و حق اولویت بین آنها بوده و در مقام بیان آثار عدم ثبت رهن نیست. از طرفی استناد برخی نویسندگان به مواد ۱۹۰ و ۱۹۱ قانون مدنی و نیز اصل رضایی بودن عقود در راستای اعتقاد به صحت رهن دریایی ثبت‌نشده نمی‌تواند صحیح باشد.^۳ با اینکه برای تحقق اعمال حقوقی توافق اراده طرفین لازم است، ولی در همه اعمال حقوقی شرط کافی نیست؛ کمالینکه برخی حقوقدانان مستنداً به ماده ۲۲ قانون ثبت، فروش مال غیرمنقول را عقد تشریفاتی می‌دانند.^۴ از این رو مواد قانون دریایی به قدری واضح و صریح است که جای تردید باقی نمی‌گذارد که ثبت رهن دریایی به صورت رسمی شرط صحت آن است و در صورت عدم رعایت این شرط، رهن محقق نمی‌شود.

در حقوق انگلیس، چون امکان ثبت کشتی در حال ساخت، به عنوان کشتی وجود ندارد، بر این اساس، رهن آن مشمول قواعد کامن‌لا یا انصاف شده^۵ و چنین رهنی از شمول قانون کشتیرانی تجاری دریایی ۱۹۹۵ خارج می‌گردد.^۶ البته، در آرای جدید گستره تعریف کشتی وسیع‌تر شده و از مرحله کیل‌گیری^۷ تا مونتاژ را شامل می‌شود.^۸

۳.۲. عدم لزوم قبض

قانون مدنی در بحث لزوم قبض مال مرهونه در عقد رهن از نظر مشهور فقها^۹ تبعیت می‌کند و در ماده ۷۷۲ مقرر می‌دارد: «مال مرهونه باید به قبض مرتهن یا به تصرف کسی که بین طرفین معین می‌گردد، داده شود؛ ولی استمرار قبض شرط

۱. امید، هوشنگ، *حقوق دریایی*، جلد ۲، تهران: مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳، صص ۱۵۷-۱۵۸.

۲. Aleka. Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law*, Volume 1, London: Informa, Third Edition, 2013, P 179.

۳. نجفی اسفاد و شعبانی کندسری، پیشین، ص ۱۷۳.

۴. کاتوزیان، ناصر، *عقود معین*، جلد ۱، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۵، ص ۲۵۶.

۵. Re Softley. V. ex parte Hodgkin (1875).

۶. Buss, Osborne and Bowtle, Op. Cit., P 64.

۷. مرحله میانی ساخت کشتی که بعد از اتمام این مرحله بدنه کشتی شکل می‌گیرد و قابلیت شناور شدن در سطح آب به واسطه یدک‌کش را دارد. (Keeling)

۸. Virtu Fast Ferries Ltd v The Ship 'Cape Leveque' (2015).

۹. حسینی عاملی، سید جواد، *مفتاح الکرامه فی شرح قواعد العلامه*، جلد ۱۵، قم: دفتر انتشارات اسلامی، ۱۴۱۹ه.ق، صص ۴۳۵-۳۴۷.

صحت نیست». حقوقدانان براساس قسمت اخیر ماده مذکور، قبض را شرط صحت عقد رهن می‌دانند.^۱ البته برخی به نظریه لزوم قبض انتقاداتی دارند و اقدام نویسندگان در گسترش دایره قبض بر شرط صحت را واجد اشکالات بسیاری می‌دانند.^۲ در فقه، نقش قبض در عقد رهن اختلافی است و آرای مختلف را می‌توان در سه دسته جمع‌بندی کرد: عده‌ای معتقدند قبض شرط صحت رهن بوده و بدون آن رهن واقع نمی‌شود.^۳ برخی بر این اعتقادند که قبض در صحت و تحقق رهن تأثیری ندارد، بلکه از آثار آن است.^۴ نهایتاً گروه سوم معتقدند قبض شرط لزوم عقد است و قبل از آن می‌توان عقد را فسخ نمود.^۵ مشکلات لزوم قبض در رهن کشتی در حال ساخت دوچندان است. قبض کشتی در حال ساخت، نظر به دگرگونی و تغییر تدریجی آن، که ناشی از تکامل ساختمان است، عملاً امکان‌پذیر نیست. باید توجه داشت هدف غایی از قبض ایجاد اطمینان به وصول طلب و تضمین آن است، که این مهم با ثبت رهن و ایجاد حق عینی بر مال مرهونه به وجود می‌آید. به علاوه، مؤسسات مالی عملاً توان قبض و استیفا از مال را نیز دارا نیستند؛ بر همین اساس قانون دریایی که با نگاه به واقعیت‌های موجود در صنعت دریایی وضع شده و از مقررات سنتی مقرر در قانون مدنی عدول کرده است، صراحتاً در ماده ۴۲ مقرر می‌دارد: «کشتی، مال منقول و رهن آن تابع احکام این قانون است. رهن کشتی در حال ساختمان و یا کشتی آماده بهره‌برداری نیز وسیله سند رسمی باید صورت گیرد و قبض شرط صحت نیست...». در عقد رهن سنتی می‌توان گفت قبض به دلیل استیلایی که به مرتهن اعطا می‌کند مطرح شده است. در مواردی که حق مرتهن به ثبت می‌رسد نظیر قوانین مربوط به رهن دریایی این استیلا با ثبت رهن به عمل می‌آید و نیازی به قبض نیست.

۳.۳. معلوم بودن مورد رهن

براساس شرایط عمومی معاملات، مورد معامله باید معلوم باشد؛ مگر در موارد خاص که به تصریح قانونگذار یا طبق عرف، علم اجمالی برای صحت و تشکیل قرارداد کافی است.^۶ برخی از حقوقدانان درخصوص عقد رهن سخت‌گیری کرده و علم تفصیلی در معلوم بودن مورد معامله را شرط دانسته‌اند.^۷

معلوم بودن در کشتی در حال ساخت از اهمیت بالایی برخوردار است و می‌تواند محل مناقشه‌های حقوقی بیشتری واقع گردد؛ چراکه ذات قراردادهای ساخت کشتی در واقع سفارش درست کردن کالا با مشخصات موردنیاز خریدار است؛ از این رو باتوجه به ویژگی‌های خاص قرارداد سفارش ساخت کشتی، که معمولاً بعد از طراحی کشتی با جزئیات دقیق و توافق طرفین منعقد می‌شود، علم تفصیلی نسبت به کشتی به دست می‌آید.

قانون مدنی به پیروی از فقه در مورد تمیز توابع رهن، عرف و عادت را معیار قرار می‌دهد و به موجب ماده ۷۸۵ مقرر

۱. کاتوزیان، ناصر، *عقود معین*، جلد ۴، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۵، ص ۵۰۱؛ امامی، سید حسن، *حقوق مدنی*، جلد ۱، تهران: انتشارات اسلامی، ۱۳۸۵، ص ۴۱۴.

۲. کاتوزیان، ناصر، *عقود معین*، جلد ۴، پیشین؛ ابوالعطا، محمد، «شرطیت قبض در رهن در حقوق ایران و فرانسه»، *مجله دانشکده علوم انسانی دانشگاه سمنان*، شماره ۲۳، ۱۳۸۷، صص ۱۸-۱۹.

۳. عاملی کرکی، علی بن حسین، *جامع المقاصد فی شرح القواعد*، جلد ۲، قم: آل البیت، ۱۴۱۴ ه.ق، ص ۱۶۴-۱۶۶؛ خوانساری، سید احمد، *جامع المقاصد فی شرح مختصر النافع*، جلد ۳، قم: مؤسسه اسماعیلیان، ۱۴۰۵ ه.ق، ص ۱۳۶.

۴. طوسی، محمد، *المبسوط فی فقه الامامیه*، جلد ۲، قم: المکتبه المرتضویه، ۱۳۸۷، ص ۱۹۸؛ علامه حلی، حسن بن یوسف، *تذکره الفقهاء*، قم: آل البیت، ۱۴۱۴ ه.ق، ص ۱۸۷.

۵. عاملی، زین الدین بن علی (شهید ثانی)، *مسالك الافهام الى تنقيح الشرايع الاسلام*، جلد ۴، قم: مؤسسه المعارف اسلامی، ۱۴۱۳ ه.ق، ص ۱۱.

۶. کاتوزیان، ناصر، *قواعد عمومی قراردادها: مفهوم، انعقاد و اعتبار قرارداد*، جلد ۱، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۸، ص ۱۹۹.

۷. امامی، سید حسن، *حقوق مدنی*، جلد ۲، تهران: انتشارات اسلامی، ۱۳۸۵، صص ۳۳۶-۷.

می‌دارد: «هرچیزی که در عقد بیع بدون قید صریح به‌عنوان متعلقات جزء مبیع محسوب می‌شود در رهن نیز داخل خواهد بود». قانونگذار در دریایی از این نظر پیروی نکرده است؛ زیرا کشتی با در کنار هم گذاشتن اجزا و تجهیزات ساخته می‌شود و نمی‌توان این تجهیزات را به‌عنوان توابع کشتی در حال ساخت دانست؛ چراکه خود به‌عنوان دارایی مستقل محسوب می‌شود. بنابراین قانون دریایی، موضوع را براساس ماده ۲۹ تابع عرف بین‌الملل قرار داده است. در حقوق انگلیس قاعده کلی این است که تجهیزات و مواد اولیه موجود در کارخانه، ملحق به کشتی در حال ساخت نیست.^۱ برای اینکه تجهیزات به‌عنوان توابع رهن داخل در رهن قرار گیرد، باید در سند رسمی رهن ذکر شود که اقلام مربوطه و موجود در کارخانه صرفاً برای ساخت کشتی مورد ترهین منظور گردیده و اگر به‌این ترتیب عمل نشود، تجهیزات جزو توابع مال مرهونه داخل در رهن نخواهد بود؛ بلکه به‌عنوان اموال متعلق به مالک، که عموماً سازنده است، تلقی شده و قابل توقیف از سوی بستانکاران سازنده خواهد بود.^۲ بنابراین در حقوق انگلیس برای اینکه معلوم شود مواد اولیه متعلق به کشتی در حال ساخت است، باید عمل خاصی روی آنها انجام شود؛ برای مثال، به کشتی متصل شود یا به‌صورت شفاف و صریح به کشتی در حال ساخت تخصیص داده شود یا اینکه طبق قرارداد واقعی بین سازنده و خریدار، مالکیت آنها به خریدار منتقل شده باشد.^۳

۴. آثار رهن

ایجاد تضمین در قراردادهای تأمین مالی در فرض تخلف دریافت‌کننده یکی از ارکان مهم قرارداد محسوب می‌شود. در همین راستا در این قسمت، حق درخواست اعطای مالکیت (۴.۱)، حق تقدم (۴.۲)، حق درخواست فروش و استیفای حق (۴.۳) به‌عنوان مهم‌ترین آثار رهن با تطبیق بر رهن کشتی در حال ساخت مطالعه می‌شود.

۴.۱. حق درخواست اعطای مالکیت

در نظام رهن دریایی در حقوق انگلستان مرتهن حق دارد در قبال اقساط پرداخت‌نشده، درخواست کند تا مالکیت کشتی در حال ساخت به وی منتقل شود تا از حقوق مالکانه نسبت به آن برخوردار شود. اعطای مالکیت به مرتهن مستلزم رضایت راهن است؛ لذا در فرض عدم موافقت راهن، کشتی فروخته می‌شود و دیون راهن از وجه حاصله ایفاء می‌شود.^۴ البته، در عمل مرتهن به‌ندرت از این ضمانت‌اجرا استفاده می‌کند؛ زیرا به‌محض انتقال مالکیت به مرتهن، کلیه حقوق و تکالیف مادی و معنوی مالک اصلی نیز به مرتهن منتقل می‌شود.^۵ مالکیت مرتهن هنگامی فایده دارد که وی توان بهره‌برداری از شناور را داشته و کشتی مستغرق در اقساط پرداخت نشده باشد.^۶

در حقوق ایران بحث قابلیت تملک مورد رهن به‌عنوان ضمانت‌اجرا، تحت شرط تعلق مورد رهن به مرتهن و در فقه امامیه با عنوان مبیع بودن مورد رهن مطرح شده است. قریب به اتفاق فقها قائل به بطلان شرط و عقد به دلایل اجماع، تعلیق در عقد بیع، فقدان صیغه و ایجاب و قبول در بیع و موقت بودن عقد رهن هستند.^۷ اقلیتی از فقها نیز فقط شرط را باطل

^۱ Buss, Osborne and Bowtle, Op. Cit., P 65.

^۲ Re Blyth Shipbuilding & Dry docks co Ltd [1926] ch494.

^۳ Reid V. Mac berth & Gray

^۴ Stephenson, Op. Cit., P 127.

^۵ European & Australian Royal Mail co. Ltd v. Royal Mail Steam Packet co.

^۶ Buss, Osborne and Bowtle, Op. Cit., P 73.

^۷ نجم‌الدین جعفر بن حسن (محقق حلی)، *تشریح الاسلام*، جلد ۲، قم: مؤسسه اسماعیلیان، ۱۴۱۲ ه.ق، ص ۷۳.

می‌دانند.^۱ در مقابل، اقلیتی از فقهای معاصر هم شرط و هم عقد را صحیح و واجد آثار قانونی می‌دانند.^۲ در بین حقوقدانان نیز برخی تعلق عین مرهونه به مرتهن در فرض عدم تأدیه دین توسط داین را در قالب شرط نتیجه، به دلیل عقیده مشهور فقها و با اخذ وحدت ملاک از فلسفه وضع مواد ۳۳ تا ۳۹ قانون ثبت باطل می‌دانند.^۳ رویه قضایی نیز شرط مزبور را برخلاف مقررات آمره و قانون ثبت دانسته^۴ و اداره حقوقی قوه قضائیه نیز اخذ وکالت بلاعزل را به منظور فروش مال مرهونه به جهت عدم طی مسیر ماده ۳۴ ق.ث، خلاف قواعد امری دانسته است؛^۵ لذا می‌توان گفت: به طریق اولی شرط تعلق عین مرهونه به مرتهن با ماده ۳۴ مغایرت دارد. از این رو می‌توان گفت در حقوق ایران تملک مال مرهونه در فرض تخلف راهن از ایفای دین پذیرفته نشده است.

۴.۲. حق تقدم

در عقد رهن، مرتهن برای استیفای حقوق خود دارای دو نوع حق تقدم است: حق تقدم قانونی و حق تقدم قراردادی که در ادامه مطالعه می‌شود.

۴.۲.۱. حق تقدم قانونی

این حق دارای مبنای قانونی است. قاعده کلی در رهن، مقدم بودن حقوق مرتهن نسبت به سایر طلبکاران است. ماده ۷۸۰ قانون مدنی مقرر می‌دارد: «برای استیفای طلب خود از قیمت رهن، مرتهن بر هر طلبکار دیگری رجحان خواهد داشت». ماده ۵۱ قانون دریایی نیز با تعیین تقدم و تأخر بر مبنای ثبت رهن، این امر را پذیرفته است. از آنجاکه حقوق انگلیس ثبت کشتی در حال ساخت را ذیل قانون دریایی به رسمیت نمی‌شناسد، این موضوع بر مبنای مقررات مربوط به اموال، قابلیت بررسی دارد. اعتبار رهن کشتی از زمان انعقاد عقد رهن و نه از زمان ثبت رسمی آن است.^۶ لازم به ذکر است که در حقوق انگلیس نسبت به رهن‌های ثبت نشده که در بسیاری موارد رهن کشتی در حال ساخت نیز در شمار آن است، قاعده اولویت زمانی حاکم است. بدین معنی که مرتهن در هر رهن ثبت نشده که زودتر از بقیه ایجاد شود، نسبت به رهن‌های مؤخر از اولویت برخوردار است.^۷ در حقوق ایران، به دلیل ضروری بودن ثبت کشتی در حال ساخت، می‌توان گفت در فرض تعدد رهن، قاعده ترتیب زمانی ثبت به عنوان جزو اخیر از شرایط صحت رهن، حق تقدم را مشخص می‌کند.

لازم به ذکر است، در انگلستان جهت ایجاد حق تقدم مقررات ویژه‌ای در قانون کشتیرانی دریایی (ثبت کشتی‌ها) مقرر شده که رعایت آنها از نظر شکلی و ماهوی لازم است. ماده ۵۹ قانون مزبور، اعلام قصد مرتهن قبل از رهن دریایی و ثبت

^۱ نجفی، محمدحسن، *جواهرالکلام فی شرح تشریح الاسلام*، جلد ۲۴، بیروت: دار احیاء التراث العربی، ۱۴۰۴ ه.ق، ص ۲۲۶.

^۲ خمینی، سید روح الله، *استفتائات*، جلد ۲، تهران: انتشارات اسلامی، ۱۴۱۶ ه.ق، ص ۳۰۵.

^۳ کاتوزیان، ناصر، *عقود معین*، جلد ۲، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۹، ص ۵۲۹.

^۴ به نقل از: صفایی، سید حسین و هادی جواهرالکلام، *حقوق مدنی پیشرفته: تضمین‌های دین*، جلد ۱، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۴۰۰، ص ۲۰۳؛ دادنامه شماره ۹۳۰۹۹۷۰۲۲۱۲۰۰۷۳۰ مورخ ۱۳۹۳/۰۶/۱۵ شعبه دوازده دادگاه تجدیدنظر استان تهران و دادنامه شماره ۹۶۰۱۸۲ مورخ ۱۳۹۶/۰۲/۲۴ شعبه ۲۰ دادگاه عمومی حقوقی تهران.

^۵ نظریه مشورتی شماره ۷/۹۵/۲۳۳۳ مورخ ۱۳۶۵/۱/۲۳.

^۶ Aleka, Op. Cit., P 178.

^۷ Jackson, David, *Enforcement of Maritime Claims*, London: Informa Law from Routledge, 2005, P 581.

رهن در فاصله ۳۰ روزه از اعلام قصد (که قابل تمدید است) را ضروری می‌داند و حق اولویت از تاریخ اعلام قصد ایجاد می‌شود. اگر در فاصله بین اعلام، رهن ثبت نشود، مرتبه دیگری که بر همان شیوه رهن را ثبت کند، مقدم می‌شود. رهن ثبت شده مقدم بر رهن ثبت نشده است و اگر هیچ کدام از رهن‌ها ثبت نشود، بر طبق قاعده انصاف حق تقدم براساس زمان انعقاد رهن مشخص می‌شود.^۱

۴-۲-۲. حق تقدم قراردادی^۲

این حق در حقوق انگلیس، در پرونده Cheah v. Equiticop finance Ltd در سال ۱۹۹۲ توسط هیئت مشاوران سلطنتی^۳ به رسمیت شناخته شد. در این پرونده قاضی Lord Browne- Wilkinson اعلام می‌دارد: مرتبه‌نشین می‌تواند بدون نیاز به رضایت بدهکار حق تقدم را بین خود تغییر دهند. بدهکار ملزم به پرداخت کلیه دیون است و تغییر طلبکاران تأثیری در وضعیت او ندارد و این امر خصوصاً زمانی مفید است که طلب یکی از مرتبه‌نشین به واسطه عین مرهونه بطور کامل پرداخت شود. در حقوق ایران رعایت مقررات حق تقدم از قواعد آمره است و توافق طرفین در این خصوص نمی‌تواند منشأ تعهد شود، باین حال امکان اعراض از حق و اسقاط آن وجود دارد.^۴

در مواردی که کشتی دارای ثبت مضاعف^۵ است، تعارض قوانین به وجود می‌آید. هر کشتی می‌تواند در یکی از کشورها ثبت و از حمایت‌های قانونی و بین‌المللی برخوردار شود.^۶ اما در برخی مواقع نسبت به این قاعده کلی تخلفاتی صورت می‌گیرد و کشتی‌ها اقدام به ثبت و استفاده از پرچم‌های متعدد می‌کنند.^۷ در مرحله ساخت کشتی نیز می‌توان متصور شد کشتی در حال ساخت در چند کشور ثبت شود (برای مثال، در فرض تکمیل ساخت در قلمروی چند کشور). البته، ممنوعیت ثبت مضاعف کشتی در برخی از کشورها در قوانین داخلی آنها ذکر شده است.^۸ در فرض وجود طلبکاران متعدد آنچه تعیین کننده حق تقدم است، بررسی نوع طلب است. در پرونده The Colorado^۹ در خصوص حق تقدم مرتبه‌نشین و افراد واجب‌النفقه اختلاف ایجاد شد. کشتی در فرانسه ثبت شده بود و دعوا در انگلیس اقامه شد. دادگاه استیناف برای تعیین اینکه آیا حقوق مالک قرارداد رهن (مرتبه‌نشین)^{۱۰} مربوط به دیون دریایی است یا خیر؟ به حقوق فرانسه توجه کرد. سپس با توجه به قاعده حل تعارض براساس قواعد محل دعوا نتیجه گرفت که در هر دو کشور حقوق مربوط به رهن دریایی مقدم است. این رأی منشأ اختلافات بسیاری شد.

قانون دریایی ایران به طور صریح ثبت مضاعف را ممنوع نکرده است و از موارد احصاشده در ماده ۲۱ که موارد ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی‌های ایرانی را بیان کرده است، چنین امری برداشت نمی‌شود.

۴.۳. حق درخواست فروش و استیفای حق

1. Buss, Osborne and Bowtle, Op. Cit., P 149.

2. Agreed Priority

3. Privy Council

4. Simon. Curits, The Law of Shipbuilding Contracts, Third Edition, 2002, p:157.

5. Double Registration

6. United Nation Convention on the Law of Sea (1989) UNCLOS. Article.91(1) - Brussels Convention Of 1967, Articl.3.

7. Fraudulent Registration

8. Polish Maritime Code of 2001, Article 27. – Merchant Shipping Hong Kong, Cap: 419.

9. Hills Dry Dock & Engineering Company, Ltd v. "Colorado" (1923), 14 Ll.L.Rep. 251.

10. Holder of Hypotheque

هدف اصلی عقد رهن ایجاد وثیقه برای دین است. در فرض عدم پرداخت دین پس از رسیدن اجل، مرتهن می‌تواند درخواست فروش مورد رهن را طرح کند. انواع فروش و شرایط آنها در ادامه مورد بررسی قرار می‌گیرد:

۴.۳.۱. فروش از طریق دادگاه (مزایده)

قانون دریایی ایران درخصوص نحوه فروش کشتی در حال ساخت ساکت است و در مواد ۵۱-۵۰ به فروش کشتی موجود پرداخته است. به‌نظر می‌رسد در نحوه و کیفیت فروش کشتی در حال ساخت و کشتی موجود تفاوتی نباشد. بر همین اساس قانونگذار ما مقررات ویژه‌ای را در این باب مقرر نکرده و فروش کشتی در حال ساخت نیز براساس مقررات مواد ۵۰ و ۵۱ قانون مذکور انجام می‌گیرد.

حکم مندرج در قانون دریایی درخصوص مزایده با فلسفه حل‌وفصل اختلافات در کمترین زمان منافات دارد. قانون ایران صرفاً فروش از طریق دادگاه و آن‌هم به‌واسطه مزایده را پذیرفته و امکان فروش توسط طرفین عقد رهن چه به‌موجب قرارداد یا شرط ضمن عقد رهن و مستقل وجود ندارد و از این جهت اراده طرفین محدود شده است. حقوق انگلیس نیز فروش از طریق دادگاه را مورد پذیرش قرار داده است؛ باین‌همه، اندیشه‌های جدید امکان فروش از طریق توافق و توسط طلبکار را تابع قانون پرچم کشتی به‌رسمیت می‌شناسد.^۱

۴.۳.۲. حق فروش خارج از دادگاه

چنین حقی مزایایی از قبیل فروش به مبلغ کارشناسی یا توافق برای فروش، فروش به خریدار خاص، شیوه‌های خاص پرداخت، امکان اخذ تأمین مالی برای خریدار و تعیین واحد ارزی پرداخت را بیشتر می‌کند.^۲ در مقابل نگرانی خریدار از وجود بدهی‌های پنهان و حقوق ممتاز لحاظ نشده، عدم تسویه کلیه دیون متعلقه و وجود حق عینی و امکان توقیف طلبکاران احتمالی در آب‌های بین‌المللی از معایب فروش خارج از دادگاه تلقی می‌شود.^۳ مستنداً به مواد ۵۰ و ۵۱ قانون دریایی، فروش خارج از دادگاه در حقوق ایران مورد پذیرش واقع نشده است.

۴.۳.۳. فروش به‌صورت مختلط^۴

در این نوع از فروش، مرتهن، خود، خریدار را پیدا می‌کند (می‌تواند در قالب قرارداد فروش خصوصی از طریق مزایده باشد) و فروش از طریق دادگاه صورت می‌گیرد. در این نوع از فروش خریدار مطمئن است که کلیه دیونی که به کشتی تعلق می‌گیرد، مرتفع شده و قیمت روز بازار از طریق دادگاه مورد تأیید است.^۵ این نوع فروش نیز در حقوق ایران صرف‌نظر از مزایای آن مورد پذیرش قرار نگرفته است.

۵. موانع اجرای ترهین

هدف اصلی از ترهین کشتی در حال ساخت امکان استیفای حقوق مرتهن در فرض تخلف متعهد از انجام تکالیف قراردادی

^۱ Aleka, Op. Cit., P 198.

^۲ Mchugh V. Union Bank of Canada [1913] – Standard Chartered Bank Ltd V. Walker [1982].

^۳ Stephenson, Op. Cit., P 128.

^۴ Hybrid Sale

^۵ Ibid.

است. بر همین اساس، در این قسمت عدم ثبت کشتی در حال ساخت (۵.۱)، تعارض قوانین داخلی کشورها در حوزه تعریف دیون مقدم (۵.۲) ثبت مضاعف (۵.۳) و نقش تحریم‌ها (۵.۴) مورد مطالعه قرار می‌گیرد.

۵.۱. عدم ثبت کشتی در حال ساخت

به عنوان قاعده کلی عدم ثبت کشتی در حال ساخت مانع تحقق عقد رهن قانون دریایی می‌شود. تهرین کشتی باعث تعلق حقوق ممتاز بر عین می‌شود که در فرض وجود طلبکاران متعدد و اختلاف در خصوص حقوق مقدم و تعلق حقوق عینی، عدم ثبت مانع از توقیف کشتی جهت استیفای حقوق می‌شود.^۱ از طرفی با توجه به تعریف کشتی در حال ساخت توسط قانون دریایی ایران، عدم ثبت کشتی باعث عدم اطلاق عنوان کشتی و عدم شمول ضوابط حاکم بر کشتی، از جمله ظرفیت که مبنای تعریف است، می‌شود. ثبت کشتی در حال ساخت جزو ارکان اصلی عقد رهن قانون دریایی محسوب می‌شود و مستنداً به ماده ۲۸ ق.د.ا. باعث خروج رهن کشتی ثبت نشده از مقررات قانون دریایی و باعث عدم اعمال حقوق ممتاز، رجحان و سایر امتیازات قانونی از جمله شیوه مزایده می‌شود؛ باین حال، چنین رهنی در صورت قبض مرتهن - منظور از قبض مفهوم سنتی آن نیست؛ بلکه به عقیده اکثر نویسندگان استیلای مرتهن بر مورد رهن، طوری که اطمینان بر وصول حقوق خود داشته باشد، است - اثر رهن مدنی را خواهد داشت و مقررات صدر ماده ۵۸ قانون اداره امور تصفیه ورشکستگی که حکایت از مقدم بودن حاصل فروش بر سایر طلبکاران است، اعمال خواهد شد.

در اکثر نظام‌های حقوقی، رهن دریایی، زمانی دارای اعتبار است و در مقابل اشخاص ثالث قابلیت استناد دارد که کشتی ثبت شده باشد.^۲ در حقوق انگلیس، در فرض تعدد رهن، اولین رهن کشتی ثبت شده تحت مقررات رهن قانونی^۳ شناخته می‌شود و از بقیه رهن‌های کشتی ثبت نشده تحت عنوان رهن‌های انصافی^۴ یاد می‌گردد و امکان ثبت کشتی در حال ساخت با توجه به مقررات قانونی،^۵ که قابلیت کشتیرانی را برای ثبت کشتی ضروری می‌داند، وجود ندارد.^۶ از این حیث می‌توان گفت رهن کشتی ثبت نشده در نظام حقوقی ایران با رهن کشتی در حال ساخت در انگلستان قابل قیاس است؛ چه آنکه در هر دو فرض قواعد خاص رهن دریایی اعمال نشده، بلکه موضوع تحت شمول قواعد عام رهن (در ایران رهن مدنی و در انگلستان رهن کامن لا یا انصاف) قرار می‌گیرد.

۵.۲. تعارض قوانین داخلی کشورها در حوزه تعریف دیون مقدم

یکی از مهم‌ترین مباحث اجرای رهن کشتی در حال ساخت، تلاقی آن با حقوق ممتاز است. تردد کشتی در آب‌های بین‌المللی و تلاقی لحظه‌ای آن با نظام‌های حقوقی کشورهای مختلف منجر به ارائه تعاریف متفاوت از حقوق ممتاز از حیث مصادیق و حمایت‌های قانونگذاران داخلی از صاحبان حقوق مزبور می‌شود و این امر می‌تواند مانعی برای اجرای تهرین باشد.

دو مطلب مقدماتاً قابل ذکر است: یکی اینکه ماده ۲۹ قانون دریایی، تعریف حقوق ممتاز و مصادیق آن را بیان می‌کند و ماده ۲۰ حق رجحان حقوق ممتاز بر رهن کشتی را مقرر کرده است. نحوه تنظیم صدر ماده این نظر را القا می‌کند که

^۱. Convention relating to Registration of Rights in Respect of Vessels Under Construction (1967).

^۲. Ibid, P 127-128

^۳. Legal Mortgage

^۴. Equitable Mortgage

^۵. Merchant Shipping (Registration Of Ships) Regulation (1993)- Merchant Shipping Act (1995).

^۶. Watt, Edward. *Ship Registration Law and Practice*, London: Informa, Third Edition, 2019, P 250.

قانون دریایی ایران حقوق ممتاز را صرفاً نسبت به کشتی موجود -و نه کشتی‌های در حال ساخت- جاری می‌کند. باین حال، این تلقی صحیح نیست و خلاف عرف بین‌المللی است. تفسیر قانون باید به نحوی صورت گیرد که بتوان وجود حقوق ممتاز را از بندهای ۴ و ۱ ماده مذکور نسبت به کشتی در حال ساخت نیز استنباط کرد و مطالبات ناشی از قرارداد استخدام ملوانان و سایر کارکنان کشتی در حال ساخت و نیز خسارات وارده به تأسیسات بندری و کارگاهی تعمیر کشتی را جزء حقوق ممتاز دانست. دیگر اینکه، چون ساخت کشتی مستلزم استفاده از فناوری‌های پیچیده‌ای است و کشورهای مختلفی در ساخت یک کشتی می‌توانند دخالت کنند؛ از این رو مباحث تعارض قوانین در فرایند ساخت قابل طرح است. مهم‌ترین بحث در خصوص تعارض قوانین کشورها از حیث تعریف حقوق ممتاز و مصادیق آن مطرح می‌شود و این سؤال پیش می‌آید که معیار حاکم بر تشخیص این حقوق براساس کدام یک از قوانین محل انعقاد قرارداد ساخت^۱ (محل تابعیت کشتی در حال ساخت) و محل اجرای قرارداد (کارخانه)^۲ به دست می‌آید. در حقوق انگلیس، طبق پرونده Banker Trust [1981] International V. Todd Shipyards Cord، که مربوط به مطالبه هزینه‌های تعمیر کشتی ساخته شده است، تحقق و رجحان حقوق ممتاز براساس قانون محل دادگاه تعیین شد.^۳ در این پرونده، کشتی در سنگاپور توقیف شده و به موجب رأی صادره از دادگاه سنگاپور کشتی در پی دعوی مرتهن فروخته شد.^۴ ارزش کشتی کمتر از دیون بود و تعمیرکنندگان کشتی بر مبنای قانون محل ثبت کشتی، برای تأمین هزینه‌های تعمیر در نیویورک و براساس قانون آمریکا مدعی وجود حقوق ممتاز بر کشتی شدند که دادگاه سنگاپور ضمن رد چنین ادعایی مقرر کرد که قانون سنگاپور به عنوان قانون محل دادگاه و اجرای مزایده و فروش، برای تعیین حقوق مقدم حاکم است و بر این مبنا تعمیرکنندگان آمریکایی حق اولویت ندارند.^۵ قبل از این پرونده موضوع در پرونده دیگری در کانادا مورد بحث واقع شده است.^۶

قانون دریایی ایران در این خصوص مقرر خاصی ندارد و به ناچار برای حل موضوع باید به قواعد تعارض قوانین مراجعه کرد. باین حال، به نظر می‌رسد از سیاق عبارات به کاررفته در قانون، که ملهم از کنوانسیون‌های بین‌المللی و عرف حاکم بر آنها و حقوق خارجی است، باید بر این نظر باشیم که مفاد ماده ۲۹ و منطوق ماده ۳۰، حقوق ممتاز را بر حقوق مرتهن ارجح می‌داند و این طلب‌ها بر هر نوع حقوق خارجی و مرتهنین در فرض وجود، اولویت دارد.

۵.۳. ثبت مضاعف

ثبت مضاعف کشتی‌های در حال ساخت در فرضی متصور است که روند ساخت در بیش از یک کشور صورت پذیرد و تأمین‌کنندگان منابع مالی خواهان ثبت قرارداد یا خود کشتی بابت تضمین و توثیق رهن باشند. ابهامات و پیچیدگی‌های تعریف و شناسایی حقوق ممتاز و تعارض قوانین کشورها باعث بروز مشکلات عدیده‌ای می‌شود. قاعده ممنوعیت ثبت مضاعف کشتی در حال ساخت در ماده ۳ کنوانسیون بروکسل^۷ منعکس شده است که مقرر می‌دارد: «حقوق متعلق به کشتی که در یک کشور ساخته و ثبت می‌شود، نباید در کشور دیگری نیز ثبت شود».

^۱. Lex Loci Contracts

^۲. Lex Loci Actus

^۳. Mukherjee P. K. "The Law of Maritime Liens and Conflict of Laws", *Journal of Maritime Law*, Volume 9, Issue 6, 2003, PP 545-555.

^۴. Rares, S, Maritime Liens. "renvoi and conflicts of law", the far Halcyon Isle. *Lloyds maritime and commercial quarterly*, Volume 2, 2014, PP 183-202.

^۵. Manolis G. Kavussanos. *The International Handbook of Shipping Finance, Theory and Practice*, London: Palgrave Macmillan, 2016, P 235.

^۶. Todd Shipyards Corp V. Altima Compania maritime SA.

^۷. Brussels Convention of 1967.

ایران به کنوانسیون بروکسل ملحق نشده و قانون دریایی نیز صراحتاً به این موضوع نپرداخته است. به نظر می‌رسد باین‌حال، مفاد ماده ۵ دلالت بر ممنوعیت ثبت مضاعف و حداقل نشانه عدم رسمیت ثبت ثانویه در خارج از کشور نسبت به کشتی‌هایی، که در ایران درحال ساخت‌اند، دارد. ماده مذکور مقرر می‌دارد: «هر کشتی که در ایران ساخته می‌شود و ظرفیت آن ۲۵ تن باشد، تا وقتی سازنده آن را تحویل نداده‌است کشتی ایرانی تلقی می‌شود».

در فرایند ساخت، محتمل است که بدنه کشتی نظر به وجود مواد اولیه ارزان در ایران ساخته شود و سپس برای نصب تجهیزات به کشور دیگری ارسال^۱ گردد. معمولاً کشور مذکور برای حفظ حقوق تأمین‌کنندگان مالی خود تمایل جدی بر ثبت مجدد کشتی دارد و بدین‌شکل مباحث تزامم منافع، اولویت و حقوق ممتاز نسبت به دیون طلبکاران بوجود می‌آید و چه‌بسا قوانین داخلی کشور دوم که مزایده در آنجا انجام می‌شود، تعریف خاص و متفاوتی از حقوق ممتاز و اولویت طلب مرته‌نشین داشته باشد و حق رجحان برای مرته‌ن اول قائل نباشد. در حقوق انگلیس نظر به عدم امکان ثبت کشتی درحال ساخت به‌عنوان کشتی، این موضوع در این قالب قابل طرح نیست.^۲

۵.۴. نقش تحریم‌ها در اجرای رهن

در وهله اول ممکن است این‌طور برداشت شود که کشتی درحال ساخت، چون هنوز مورد بهره‌برداری واقع نشده است، تحریم‌ها نقشی در توقیف آنها ندارند؛ اما این تصور صحیح نیست. با توجه به پیچیدگی‌های موجود در مراحل مختلف ساخت، امکان دخالت کشورهای گوناگون در ساخت یک کشتی وجود دارد؛ زیرا کشتی بعد از مرحله کیل‌گیری، قابلیت حرکت به‌وسیله یدک‌کش را دارد و می‌تواند برای نصب تجهیزات به کشور مورد نظر منتقل شود. در این‌حالت، در فرض عدم پرداخت حقوق مرته‌ن، امکان توقیف آن مطرح می‌شود. همچنین، ممکن است کشتی در زمان ساخت مورد رهن قرار گرفته و مقرر بوده بعد از تحویل و استفاده از محل درآمد خود کشتی، بخشی از ثمن یا اقساط وام پرداخت گردد و تحریم مانع اجرای کامل تعهدات می‌شود.^۳ برای مثال، در سال ۲۰۰۶ شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سفارش ساخت سه فروند کشتی غول‌پیکر را به نام‌های «سهند»، «سبلان» و «توچال» با ظرفیت هر کشتی ۶۵۰۰ TEU کانتینربر، با تأمین مالی از بانک فرانسوی^۴ در قالب چند قرارداد وام می‌دهد. متعاقباً پس از تحویل کشتی‌ها، بانک فرانسوی به‌دلیل ادعای تخلف شرکت ایرانی از مفاد موافقت‌نامه وام درخصوص تجدید بیمه موتور، بدنه و خطرهای جنگ برای کشتی‌های مزبور و انجام بیمه‌های دیگر برای پشتیبانی و غرامت درخصوص کشتی‌ها و نیز عدم پرداخت تعدادی از اقساط وام در بازه زمانی ۲۶ آوریل تا ۲۸ ژوئیه به دادگاه سنگاپور^۵ علیه خود کشتی اقامه دعوا نمود.^۶ هرچند قاضی لو^۷ حکم به نفع شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران داد، مع‌الوصف به‌خاطر تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل در فاصله زمانی ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۰ در قالب چهار قطعنامه تحریمی علیه اشخاص ایرانی، امکان دریافت اقساط وام از سوی بانک فرانسوی

^۱. Towing

^۲. Merchant Shipping Act 1995, Schedule 7, Part II, paragraph 12.

^۳. Islamic Republic of Iran Shipping Lines v Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited [2010] EWHC 2661 (Comm); DVB Bank SE v Shere Shipping Co Ltd [2013] EWHC 2321 (Ch).

^۴. Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, a French financial institution

^۵. از این پرونده در سطح بین‌المللی با عنوان The SAHAND Case یاد شد و دعوا از این نظر در دادگاه سنگاپور مطرح شده که هر سه کشتی در بنادر سنگاپور برای بارگیری توقیف شده بود و امکان توقیف در قالب دستور موقت به عمل آمد.

^۶. در این پرونده ابتدا دعوا به ظرفیت خود کشتی‌ها مطرح شد، سپس شرکت کشتیرانی به‌عنوان مالک ورود کرد و حکم به منع توقیف کشتی‌ها و بی‌حقی مؤسسه مالی تأمین‌کننده صادر شد.

^۷. Quentin Loh J

وجود نداشت و در واقع تحریم‌ها مانع از اجرای وام و استمرار آن شده بود.

نتیجه‌گیری

ترهین کشتی در حال ساخت به موجب ماده ۴۲ قانون دریایی ایران مورد پذیرش قرار گرفته است. رهن مقرر در قانون دریایی از روی مسامحه میان حقوقدانان «رهن دریایی» نامیده می‌شود و رهن دریایی عقد مستقل یا جدیدی با شرایط و مقررات جدید نیست. انواع ترهین پروژه ساخت کشتی در سه قالب قابل طرح است: رهن قرارداد ساخت، بدنه و کشتی در حال ساخت برخلاف رهن مقرر در قانون مدنی، صراحت ماده ۴۲ قانون دریایی ثبت رهن را به عنوان شرط صحت بیان می‌کند. بدین ترتیب با ثبت رهن حق عینی مرتهن بر کشتی در حال ساخت محقق می‌شود. همچنین برخلاف قانون مدنی، در قانون دریایی قبض مورد رهن شرط تحقق عقد رهن نیست. در حقوق ایران، به دلیل ضروری بودن ثبت کشتی در حال ساخت، در فرض تعدد رهن، به حسب قاعده ترتیب، براساس تاریخ ثبت رهن و نه وقوع و توافق رهن بین طرفین، حق تقدم مشخص می‌گردد. این پژوهش نشان داد ماهیت کشتی در حال ساخت، دخالت و تلاقی قوانین بین‌المللی را در پی دارد و باعث بروز موانع متعددی در اجرای رهن می‌شود. عدم ثبت کشتی، منجر به خروج موضوعی رهن، از مقررات قانون دریایی می‌شود. همچنین ثبت مضاعف کشتی یکی دیگر از موانع اجرای ترهین است. قانون دریایی در این خصوص مقررهای ندارد و با ثبت کشتی در قلمرو ایران تابعیت کشتی ایرانی محسوب می‌شود؛ فارغ از اینکه کشتی قبلاً در کشور دیگری ثبت شده باشد یا نه. به علاوه، تعارض قوانین در تعریف کشورها از حق تقدم و حقوق ممتاز یکی دیگر از موانع استیفای حقوق از رهن است که طبق قاعده حل تعارض، قانون دادگاه اجرای مزایده و اجرای حکم به عنوان قانون صالح در حل تعارض شناخته می‌شود و ممکن است قانون صالح، ترتیب متفاوتی از قانون ایران در خصوص حق تقدم و حقوق ممتاز و ترتیب بین آنها اتخاذ کند. نهایتاً تحریم‌های بانکی و صنعت کشتیرانی نیز ممکن است باعث عدم اجرای کامل رهن و تداوم آن شود.

در حقوق انگلیس کشتی در حال ساخت تعریف نشده و به عنوان کشتی مورد شناسایی قرار نگرفته، در نتیجه امکان ثبت آن ذیل قانون کشتیرانی تجاری دریایی این کشور وجود ندارد. با این حال، کشتی در حال ساخت در قالب رهن دریایی قابل ترهین نیست. در عمل، به منظور برخورداری از امتیاز ترهین برای اخذ تأمین مالی، ناچار کشتی در حال ساخت را در سایر کشورها به ثبت می‌رسانند. در حقوق انگلیس نیز ثبت رهن به عنوان شرط صحت رهن دریایی تلقی و عدم ثبت باعث خروج رهن از شمول مقررات قانون حمل و نقل تجاری دریایی می‌شود. مع الوصف این رهن تحت مقررات حقوق کامن‌لا و انصاف دارای آثار حقوقی است. در حقوق انگلیس تراحم و تعارض قوانین در تعریف و شمول حقوق ممتاز و مقدم واقع می‌شود و براساس قانون محل اجرا برای استیفای حقوق و مزایده و اجرای حکم به عنوان مرجع صالح پذیرفته شده است.

منابع

الف) فارسی

کتاب

۱. امامی، سید حسن، *حقوق مدنی*، جلد ۲، تهران: انتشارات اسلامیه، ۱۳۸۵.
۲. امید، هوشنگ، *حقوق دریایی*، جلد ۲، تهران: مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳.
۳. باریکلو، علیرضا، *عقود معین (عقود مشارکتی، توثیقی، غیر لازم)*، تهران: مجد، ۱۳۹۵.

۴. خمینی، سید روح الله، *استفتائات*، جلد ۲، تهران: انتشارات اسلامی، ۱۴۱۶ ه.ق.
۵. صفایی، سید حسین و هادی جواهرالکلام، *حقوق مدنی پیشرفته: تضمین‌های دین*، جلد ۱، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۴۰۰.
۶. فرمانفریان، ابوالبشر، *حقوق دریایی: بحث تحلیلی درباره حقوق دریایی ایران*، تهران: چاپخانه خرمی، ۱۳۴۹.
۷. کاتوزیان، ناصر، *قواعد عمومی قراردادها: مفهوم، انعقاد و اعتبار قرارداد*، جلد ۱، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۸.
۸. کاتوزیان، ناصر، *عقود معین*، جلد ۱ و ۴، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۵.
۹. کاتوزیان، ناصر، *عقود معین*، جلد ۲، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۹.
۱۰. نجفی اسفاد، مرتضی، *حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی و مقررات بین‌المللی دریایی*، تهران: سمت، ۱۳۹۰.

مقاله

۱۱. ابوالعطا، محمد، «شرطیت قبض در رهن در حقوق ایران و فرانسه»، *مجله دانشکده علوم انسانی دانشگاه سمنان*، شماره ۲۳، ۱۳۸۷.
۱۲. صادقی تفتی، زهره، «ماهیت حقوقی رهن دریایی»، *مجله حقوق تطبیقی مفید*، دوره ۳، شماره ۵، ۱۳۹۵.
۱۳. نجفی اسفاد، مرتضی و هادی شعبانی کندسری، «تحلیل فقهی حقوقی قواعد و مقررات مربوط به رهن دریایی ایران»، *مجله مطالعات حقوقی*، دوره ۷، شماره ۳، ۱۳۹۴.
۱۴. ملائکه پور شوشتری، محمدحسین، «ماهیت عقد رهن دریایی در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳»، *دوفصلنامه دانش و پژوهش حقوقی*، دوره ۳، شماره ۲، ۱۳۹۳.

ب) عربی

کتاب

۱۴. اردبیلی، احمد، *مجمع الفائدة و البرهان فی شرح ارشاد الأذهان*، جلد ۹، قم: دفتر انتشارات اسلامی، ۱۴۰۳ ه.ق.
۱۵. انصاری، شیخ مرتضی، *المکاسب*، جلد ۳، قم: مجمع الفکر الاسلامی، ۱۳۸۰ ه.ش.
۱۶. حسینی عاملی، سید جواد، *مفتاح الکرامه فی شرح قواعد العلامه*، جلد ۱۵، قم: دفتر انتشارات اسلامی، ۱۴۱۹ ه.ق.
۱۷. خوانساری، سید احمد، *جامع المقاصد فی شرح مختصر النافع*، جلد ۳، قم: مؤسسه اسماعیلیان، ۱۴۰۵ ه.ق.
۱۸. طوسی، محمد، *المبسوط فی فقه الامامیه*، جلد ۲، قم: المكتبة المرتضویه، ۱۳۸۷ ه.ش.
۱۹. عاملی، زین‌الدین بن علی (شهید ثانی)، *مسالك الافهام الى تنقيح الشرايع الاسلام*، جلد ۴، قم: مؤسسه المعارف اسلامیه، ۱۴۱۳ ه.ق.
۲۰. عاملی کرکی، علی بن حسین، *جامع المقاصد فی شرح القواعد*، جلد ۲، قم: آل البيت، ۱۴۱۴ ه.ق.
۲۱. علامه حلی، حسن بن یوسف، *تذکره الفقهاء*، قم: آل البيت، ۱۴۱۴ ه.ق.
۲۲. نجفی، محمدحسن، *جواهرالکلام فی شرح شرائع الإسلام*، جلد ۲۴، بیروت: دار إحياء التراث العربی، ۱۴۰۴ ه.ق.
۲۳. نجم‌الدین جعفر بن حسن (محقق حلی)، *شرائع الإسلام*، جلد ۲، قم: مؤسسه اسماعیلیان، ۱۴۱۲ ه.ق.

References

Books

1. Aleka. Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law*, Volume 1, London: Informa, Third Edition, 2013.
2. Allameh Hilli, Hasan ebn Yusuf, *Reminder of the Jurists*, Qom: Al al-Bayt, 1993. (in Arabic)
3. Ameli Karaki, Ali ben Hoseyn, *The Compendium of Objectives in Explaining the Rules*, Volume 2, Qom: Al al-Bayt, 1993. (in Arabic).
4. Ameli, Zayn al-Din ebn Ali (Shahid sani), *Paths of Understanding to Revise the Laws of Islam* Volume 4, Qom: Islamic Knowledge Foundation, 1992. (in Arabic)
5. Ansari, Sheikh Morteza, *Al-Makaseb*, Volume 3, Qom: Islamic Thought Academy, 1999. (in Arabic)
6. Ardebili, Ahmad, *Compendium of Benefits and Evidence in the explanation of Guidance of the Minds*, Volume 9, Qom: Islamic Publications Office, 1982. (in Arabic).
7. Barikloo, Alireza, *Specific Contracts, (Participatory, Collateral, Non-binding Contracts)*, Tehran: Majd, 2009. (in Persian)
8. Buss, Charles, David Osborne and Graeme Bowtle, *The Law of Ship Mortgages*, London: Informa Law from Routledge, Second Edition, 2017.
9. Emami, Sayyed Hassan, *Civil Law*, Volumes 1&2, Tehran: Eslamic Publications, 2006. (in Persian).
10. Farmanfarmaian, Abolbashar, *Maritime Law; Analytical Discussion on Iranian Maritime Law*, Tehran: Khorrami Printing House, 1970. (in Persian)
11. Hosseini Ameli, Sayyed Javad, *The Key to Dignity in Explaining the Rules of Allamah*, Volume 15, Qom: Islamic Publications Office. 1998. (in Arabic)
12. Jackson, David, *Enforcement of Maritime Claims*, London: Informa Law from Routledge, 2005.
13. Julian, Bailey. *Construction Law*, London: Taylor & Francis, 2014.
14. Katouzian, Nasser, *General Rules of Contracts: Concept, Formation and Validity of Contracts*, Volume 1, Tehran: Sahami Publication Company, 2009. (in Persian)
15. Katouzian, Nasser, *Specific Contracts*, Volume 2, Tehran: Sahami Enteshar Company, 2010. (in Persian)
16. Katouzian, Nasser, *Specific Contracts*, Volumes 1&4, Tehran: Sahami Enteshar Company, 2006. (in Persian)
17. Keenan, Denis and Sarah Riches. *Business Law*, Prentice Hall, Eighth Edition, 2007.
18. Khansari, Sayyed Ahmad, *The Compendium of Objectives in Explaining the Summary of Al-Nafi'*, Volume 3, Qom, Esma'iliyan Institute, 1984. (in Arabic)
19. Khomeini, Sayyed Rouhollah, *Estifta'at*, Volume 2, Tehran: Eslamic Publication, 1995. (in Persian)
20. Manolis G. Kavussanos. *The International Handbook of Shipping Finance, Theory and Practice*, London: Palgrave Macmillan, 2016.
21. Najafi Esfad, Morteza, *Maritime Law Based on Maritime Law and International Maritime Regulations*, Tehran: Samt, 2011. (in Persian)
22. Najafi, Mohammad Hasan, *Jewels of Speech in Explaining the Laws of Islam*, Volume 24, Beirut: House of Arab Heritage Revival. 1983. (in Arabic)
23. Najm al-Din Ja'far ebn Hasan (Mohaqqeq Hilli), *Islamic Laws*, Volume 2, Qom: Isma'iliyan Institute, 1991. (in Arabic)
24. Omid, Hooshang, *Maritime Law*, Volume 2, Tehran: Higher School of Insurance, 1974. (in Persian)
25. Safaei, Sayyed Hossein and Hadi Javaher al-Kalam, *Advanced Civil Law; Debt Guarantees*, Volume 1, Tehran: Sahami Enteshar Company, 2021. (in Persian)
26. Simon. Curits, *The Law of Shipbuilding Contracts*, London: Informa, Third Edition, 2002.

27. Stephenson Harwood, *Shipping Finance*, London: Euromoney Institutional Investor Plc, Third Edition, 2006.
28. Tousi, Mohammad, *The Detailed Explanation of Imami Jurisprudence*, Volume 2, Qom: The Library of Mortazaviyyeh, 2008. (in Arabic)
29. Watt, Edward. *Ship Registration Law and Practice*, London: Informa, Third Edition, 2019.

Articles

31. Abolata, Mohammad, "The Condition of Seizure in Mortgage in Iranian and French Law", *Journal of the Faculty of Humanities*, Semnan University, Issue 23, 2008. (in Persian)
32. Churchill. Rodgers, "Ship Construction Financing- Particularly Legal Problems Relating to Security Under American Law", *The Business Lawyer*, Volume 12, Issue 2, 1957.
33. Mala'ekeh-Pour Shoushtari, Mohammad Hossein, "The Nature of Maritime Mortgage Contract in the Maritime Law Approved in 1964", *Bi-Quarterly Journal of Knowledge and Legal Research*, Volume 3, Issue 2, 2014. (in Persian)
34. Moravcsik, Andrew M. "Disciplining Trade Finance: The OECD Export Credit Arrangements", *International Organization*, Volume 43, Issue 1, 1989.
35. Najafi Esfad, Morteza and Hadi Sha'bani Kandasari, "Jurisprudential and Legal Analysis of Rules and Regulations Related to Iranian Maritime Mortgage", *Legal Studies Journal*, Volume 7, Issue 3, 2015. (in Persian)
36. Sadeghi Tafti, Zohreh, "The Legal Nature of Maritime Mortgage", *Mofid Comparative Law Journal*, Volume 3, Issue 5, 2016. (in Persian)
37. Smith, Lionel. "Security", In: Burrows, Andrew, (ed.), *English Private Law*, Oxford University Press, Third Edition, 2013.

Thesis

38. Ewa Mari, Kozak. "Legal Problems in Relation to Financing and Securing the Constraction of the Hull", Master Thesis, *University of Oslo*, 2008.
39. Ksenia Nikonova. "Legal Aspects on Shipbuilding Financing", Master Thesis, *University of Oslo*, 2009.

Conventions

40. Convention Relating to Registration of Rights in Respect of Vessels under Construction (1967).
41. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages (Brussels, 27 May 1967).
42. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

*This page is intentionally
left blank.*