

ماهیت عقد رهن دریایی در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳

دکتر سید محمد حسن ملائکه پور شوشتری*

رسول سعیدی سرقلعه**

تاریخ پذیرش: ۹۳/۱۲/۲۰

تاریخ دریافت: ۹۳/۸/۱۶

چکیده

شاید یکی از مهم ترین و پیچیده ترین اصطلاحاتی که قانون‌گذار در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ به کار برده است اصطلاح "عقد رهن دریایی" می باشد. اهمیت این نهاد به قدری است که موجب گردیده قانون‌گذار فصل سوم این قانون را به این موضوع اختصاص دهد. پیچیدگی این عقد از حیث ماهیت و آثار آن می باشد به طوری که نسبت آن با عقد رهن مندرج در قانون مدنی مشخص نیست. قانون‌گذار، ماهیت این عقد را تعیین ننموده است، با وجود این عده ای (فرمان فرماتیان، ۱۳۵۶: ۱۹ و نجفی اسفاد، ۱۳۷۸: ۸۰) اعتقاد دارند که ماهیت این نهاد حقوقی با ماهیت عقد رهن مندرج در قانون مدنی مشابه می باشد و فقط آثار این دو عقد با هم متفاوت هستند. اما با رد این نظریه می توان به این نتیجه رسید که این دو عقد، نه تنها در آثار، بلکه در ماهیت نیز با هم متفاوت هستند، زیرا اگر معتقد به تفاوت در آثار آنها باشیم طبعاً باید شاهد تفاوت در ماهیت این دو عقد نیز باشیم. به علاوه از یک سو قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ در ماده ۴۲ این عقد را صراحتاً مشمول این قانون قرار داده است و از سوی دیگر شرایط و چگونگی انعقاد این عقد، تعیین کننده ی این است که، ماهیت این دو عقد با هم متفاوت هستند. بنابراین، هدف از این تحقیق، تحلیل و تعیین ماهیت عقد رهن دریایی می باشد.

کلید واژگان: عقد رهن، وثیقه، حقوق عینی، حقوق ممتاز دریایی، عقد رهن دریایی

* استادیار دانشگاه شهید چمران اهواز

** کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه خلیج فارس خرمشهر

۱- مقدمه

۱. با توجه به اینکه تجارت از طریق دریا قدمتی چندین هزار ساله دارد و هم اکنون نیز بخش فراوانی از تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌پذیرد، گزاره نیست اگر بگوییم صنعت کشتیرانی زیر بنای تجارت کالا از طریق دریا محسوب می‌شود.
۲. استفاده و بهره برداری از کشتی مخارج سنگینی را در پی دارد به طوری که اداره کننده‌ی آن به منظور اخذ تسهیلات از موسسات مالی چاره‌ای جز به رهن یا وثیقه دادن کشتی، بار و یا کرایه آن ندارد. به عبارت دیگر بهره برداری دریایی و استفاده از کشتی، مخارج سنگین و سرمایه زیادی را طلب می‌کند که در برخی از موارد از توان و قدرت تدارک کننده کشتی، اعم از مالک یا فرمانده کشتی خارج است.
۳. معاملات رهنی سهل‌ترین روشی است که با هدف تقویت توان مالی اداره کننده کشتی همواره مورد استفاده بوده است. در این میان کشتی، بار و کرایه آن مانند هر مال التجاره دیگر، با شرایط خاص خود، وثیقه و تضمین یک دین قرار می‌گیرد و تشریفات عقد رهن با آثاری متفاوت از عقد رهن مندرج در قانون مدنی، درباره آن به اجرا در می‌آید. ثمره عقد رهن دریایی حق عینی‌ای است که برای مرتهن حاصل می‌شود. یعنی در صورت ادا نکردن دین، این امکان برای مرتهن فراهم می‌شود تا از حاصل فروش کشتی طلب خود را استیفاء کند.
۴. با توجه به اینکه ساخت، تعمیر و دیگر مخارج مربوط به کشتی به دلیل سنگین بودن هزینه آن، فقط با اخذ وام‌های کلان از بانکها و مؤسسات مالی بزرگ ممکن است از یک طرف صاحبان کشتی‌ها و یا شرکت‌های حمل و نقل برای توسعه ناوگان حمل و نقل دریایی خود مجبور به اخذ تسهیلات از این مؤسسات و بانک‌ها می‌باشند و از طرف دیگر، این بانک‌ها و مؤسسات نیز برای حصول اطمینان از بازگشت وام‌های اعطا شده به همراه کارمزد آن،

نیازمند داشتن وثیقه های قابل اطمینانی هستند که این وثیقه می تواند همان کشتی، بار و اکرایه ی آن باشد. بنابراین، با توجه به اهمیت موضوع فوق، مفهومی با عنوان رهن دریایی ایجاد گردید که با رهن به عنوان یکی از عقود معین مندرج در قانون مدنی از لحاظ ماهیت و البته آثار متفاوت است.

۵. هر چند مفهوم عقد رهن در حقوق مدنی ما امری شناخته شده است ولی به دلیل اینکه مال مرهونه در رهن دریایی، در بسیاری موارد کشتی است که در دریا رفت و آمد می کند و خطرات بسیاری را پیش رو دارد، لذا حقوق اعطا کنندگان این گونه وام ها باید به طور مقتضی مورد حمایت ویژه قرار گیرد. زیرا این تنها راهی است که می توان، این اشخاص را به دادن وام های کلان تشویق نمود. بنابراین، با توجه به اینکه ماهیت این عقد معلوم نیست و در این زمینه اختلاف نظر وجود دارد لذا این تحقیق در راستای تعیین ماهیت این نهاد حقوقی و با هدف دانش افزایی و توسعه ادبیات حقوقی ما در این زمینه در دو فصل جمع آوری و تدوین گردیده است. فصل اول این تحقیق به مفاهیم و اوصاف عقد رهن دریایی و فصل دوم آن به ماهیت این عقد و مقایسه آن با نهادهای حقوقی مشابه اختصاص یافته است.

۲- مفهوم و اوصاف عقد رهن دریایی

با توجه به اهمیت موضوع و برای روشن شدن مفهوم و اوصاف عقد رهن دریایی جا دارد، ابتدا مفهوم این عقد و سپس اوصاف آن مورد اشاره قرار گیرد. بنابراین، این شماره بدین منظور به دو قسمت تقسیم می گردد که در قسمت اول، به مفاهیم و در قسمت دوم، به اوصاف این نهاد حقوقی پرداخته ایم.

۲-۱- مفهوم عقد رهن

تحلیل هر نهاد حقوقی در وهله اول مستلزم تبیین مفهوم آن است، نهاد عقد رهن دریایی نیز از این قاعده مستثنی نیست. بنابراین برای روشن شدن مفهوم این عقد، ابتدا به تعریف عقد رهن مندرج در قانون مدنی (۲-۱-۱) سپس به مفهوم عقد رهن دریایی (۲-۱-۲) پرداخته شده است.

۲-۱-۱- مفهوم عقد رهن در قانون مدنی

رهن دارای معانی لغوی زیر می‌باشد: ۱. ثبات و دوام و آنچه که به آن اعتماد می‌شود. (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۰: ۵۲۱) ۲. گرو و حبس چنانچه در آیه «کل یوم بماکسبت رهینه» (المدر، ۳۸) بدین معنا ذکر شده است. ۳. فقهای امامیه رهن را به وثیقه الدین معنی کرده‌اند. (شهید ثانی، ۱۴۱۰: ۵۱) ولی در اصطلاح حقوقی عقدی که به موجب آن مال مدیون وثیقه‌ی طلب مرتهن قرار گیرد رهن نام دارد. به موجب ماده ۷۷۱ قانون مدنی «عقدی که به موجب آن بدهکار برای تضمین بدهی خود به طلبکار مالی را به وثیقه قرار می‌دهد رهن نام دارد». به این معنی که هر گاه مدیون به عللی قادر به تادیه دین خود به دائن نباشد طلبکار بتواند مال مرهونه را فروخته و از حاصل فروش، طلب خود را استیفاء نماید. زیرا حق دائن، نسبت به مال مرهونه حق عینی است. یعنی این حق، بر روی عین معینی از اموال مدیون که در رهن است استقرار می‌یابد. همچنین تا زمانی که مال مرهونه در رهن مرتهن می‌باشد، بدون رضایت وی قابل معامله نیست و در صورتی که مورد معامله قرار گیرد نیاز به تنفیذ مرتهن دارد. پس می‌توان گفت، مطمئن‌ترین وسیله برای وصول طلب از شخص مدیون می‌باشد. از طرفی در حقوق ایران به رهن گذاشتن منافع، دین یا حقوق احتمالی صحیح نیست (امید، ۱۳۴۵: ۱۴۸) و مرهونه باید حتماً عین معین و معلوم باشد تا دائن بدان دسترسی داشته و به محض خودداری از اداء دین، رهینه را فروخته و از حاصل فروش آن، طلب خود را وصول نماید. بدین ترتیب عقد رهن سبب می‌شود که طلبکار بر مورد رهن حق عینی تبعی پیدا کند (کاتوزیان،

۱۳۸۹:۴۹۷) و بدهکار نتواند در آن تصرفاتی که به زیان مرتهن باشد انجام دهد (ماده ۷۹۳ ق.م).

۲-۱-۲- مفهوم عقد رهن دریایی

قانونگذار ایرانی در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ بدون ارائه تعریف از مفهوم عقد رهن دریایی، در ماده ۴۲ تصریح نموده است که کشتی مال منقول است و رهن آن تابع احکام این قانون می باشد. در مواد بعدی نیز صرفاً به بیان شرایط آن پرداخته است. در مقابل در نظام حقوقی سایر کشورها اصطلاح رهن دریایی به دلیل تفاوت های آشکاری که با سایر قراردادهای وثیقه ای دارد به صراحت مورد تعریف قانون گذار قرار گرفته است. (ماده ۲۶ قانون دریایی کانادا مصوب ۱۹۸۴)

برخلاف قانون دریایی که تعریفی از رهن دریایی ارائه نکرده است، اما همانطور که گفته شد قانون مدنی تعریف صریحی از عقد رهن ارائه کرده است. هر چند تعریف مذکور تا حدی کلی و دارای پیشینه فقهی است اما در تبیین ماهیت عقد رهن دریایی می تواند مؤثر واقع شود. با این حال می توان در تبیین مفهوم عقد رهن دریایی گفت نوع مستقل و جدیدی از عقد رهن است که آثار و احکام آن خاص آن می باشد.

۲-۲- اوصاف عقد رهن دریایی

قانون دریایی ایران در باب اوصاف عقد رهن دریایی مسکوت است و اشاره ای به اوصاف این عقد نکرده ولی از استقراء در احکام این قانون، می توان اوصاف این عقد را بدین گونه خلاصه کرد و در شناسایی ماهیت آن مورد استفاده قرار داد:

عقدی است تبعی (۲-۲-۱)؛

عقدی است تجزیه ناپذیر (۲-۲-۲)؛

از حیث آثار جزو حقوق عینی است (۲-۲-۳)؛

از سوی راهن لازم ولی از سوی مرتهن جایز (۲-۲-۴)؛

لزوم ثبت عقد رهن دریایی (۲-۲-۵)؛

قابلیت انعقاد عقد رهن توسط فرمانده کشتی (۲-۲-۶).

۲-۲-۱- تبعی بودن عقد رهن دریایی

عقد رهن دریایی نیز همانند عقد رهن مندرج در قانون مدنی تبعی است و از دین تبعیت می‌کند. به این معنی که پیش از آن، باید دینی وجود داشته باشد تا بتوان برای تضمین آن مالی را به وثیقه داد. بنابراین وثیقه دادن برای دینی که وجود ندارد یا دین آینده در حقوق ما امکان ندارد. وصف مذکور از عبارت "مبلغ رهن" مندرج در ماده ۴۳ که مقرر داشته «در سند رهن باید نام راهن و مرتهن و مشخصات کشتی و مبلغ رهن و سر رسید آن صراحتاً قید گردد» قابل برداشت است. هم چنین به دلیل تبعی بودن آن، با پرداخت دین یا سقوط آن به دلایل دیگر، حق مرتهن نیز از بین می‌رود، زیرا مبنای خود را از دست می‌دهد. لازم به ذکر است که، هرگاه رهن برای دینی داده شود که سبب آن هنوز به وجود نیامده باشد، مانند رهن برای وامی که در آینده گرفته خواهد شد، بی‌گمان رهن باطل است. زیرا همان طور که بیان شد عقد رهن، عقدی تبعی است که برای وثیقه دادن در برابر دین انجام می‌شود. پس اگر دین وجود نداشته باشد عقد رهن فاقد مبنا و هدف است.

۲-۲-۲- تجزیه ناپذیر بودن عقد رهن دریایی

ماده ۴۷ قانون دریایی مقرر می‌دارد: «در صورتی که موضوع رهن شامل بیش از یک کشتی باشد و در سند رهن مورد تصریح قرار داده باشند که در مقابل پرداخت قسمت معین از دین، کشتی مرهونه‌ی مشخص مربوط به آن دین، به طور جداگانه آزاد خواهد شد. مبلغ مربوط به هر کشتی باید در سند آن کشتی قید شود».

بنابراین، به موجب این ماده اگر رهن، برای دریافت یک وام چند کشتی خود را به رهن بدهد می تواند با مرتهن توافق کند که، با پرداخت بخشی از دین، کشتی مرهونه مشخص آزاد شود. در واقع قانونگذار با وضع این ماده، دین واحد را به دیون متعدد تفکیک کرده و با اتخاذ چنین شیوه ای سعی داشته است که به نحوی اقدام کند تا کشتی ها هر چه سریع تر از این وضعیت آزاد شوند.

با وجود این، ممکن است کشتی های متعدد رهن در رهن وام وی قرار گیرند ولی سخنی از تجزیه ی دین به میان نیآورده باشند. در این صورت باید بررسی شود که نتیجه ی این رهن چه خواهد بود آیا با پرداخت قسمتی از وام، برخی از کشتی ها آزاد می گردد یا تا زمانی که کل وام پرداخت نگردد همه ی آنها همچنان در رهن وام وی باقی خواهند ماند؟ به عبارت دیگر، اگر این امر صراحتاً از سوی طرفین در سند رهن قید نگردد، آیا رهن قابل تجزیه خواهد بود یا خیر؟

قانون دریایی در این مورد ساکت است ولی می توان گفت، با توجه به عدم تصریح طرفین و مفهوم مخالف ماده فوق الذکر، به نظر می رسد بر اساس اصل تجزیه ناپذیری رهن، این شرط ضمنی وجود داشته باشد که همه کشتی ها در برابر تمام طلب در رهن است و تا زمانی که کل بدهی پرداخت نشده باشد تمام مال مرهون در رهن وام وی باقی خواهند ماند. به عبارت دیگر اگر اموال متعدد وثیقه یک طلب باشد و تمام طلب پرداخت گردد به جزء یک قسمت از آن، بر اساس همین اصل این امر باعث نمی شود که بخشی از کشتی ها آزاد شود. همچنین اگر برای چند دین، یک کشتی در رهن باشد پرداخت یک دین نیز باعث فک و آزاد شدن هیچ قسمت از آن نخواهد شد.

این قاعده در موردی هم که دین تجزیه می شود نیز قابل اجرا می باشد و تجزیه ی دین باعث تجزیه ی حق رهن نمی شود، مثلاً هرگاه مرتهن بخشی از طلب را ابراء کند این اقدام نیز هیچ بخشی از وثیقه را آزاد نمی کند، بلکه تمام آن در رهن

باقی می ماند تا تمام طلب پرداخت شود و نمی توان ادعا کرد که به نسبت بخش ابراء شده از رهن کاسته شود مگر این که در این خصوص توافق نموده باشند.

۲-۲-۳- ایجاد حق عینی به واسطه عقد رهن دریایی

حق عینی یکی از اقسام حقوق مالی است و در اصطلاح به حقی گفته می شود که متعلق آن، عین خاصی باشد. پس حقی که، شخصی به طور مستقیم و بی واسطه نسبت به چیزی پیدا می کند و می تواند از آن استفاده نماید، حق عینی نام دارد. این حق، به دو حق عینی اصلی و عینی تبعی تقسیم می گردد. حق عینی اصلی به حقی می گویند که به طور مستقل، به چیزی تعلق گرفته است، یعنی خود به خود به صورت مستقل مورد احتیاج و استفاده بشر است مانند حق مالکیت. ولی حق عینی تبعی به حقوقی گفته می شود که به موجب آن عین معینی وثیقه طلب صاحب حق قرار می گیرد و به او حق می دهد که در صورت خودداری مدیون از پرداخت دین، طلب خود را از آن محل وصول کند، مثل طلبکاری که به خاطر اطمینان از پرداخت دین، مالی را از بدهکار به رهن می گیرد و بدین طریق نسبت به آن مال، حق تقدم پیدا می کند و می تواند با رعایت مقررات، طلب خود را از طریق مال مورد رهن وصول نماید. پس حق طلبکار نسبت به مال مرهونه یک حق عینی تبعی است و حق مستقلی نیست بلکه تابع دین است و با سقوط دین، آن حق نیز از بین می رود.

با توجه به توضیحات فوق، حق عینی مندرج در ماده ۴۵ قانون دریایی در مورد رهن، مصداقی از حق عینی تبعی است. بدین معنی که این حق با فروش و یا انتقال کشتی از بین نمی رود و مرتهن می تواند حقوق خود را نسبت به کشتی مورد رهن، در هر حال و در هر وضعیتی اعمال و اجرا کند. زیرا این حق نسبت به شیء است و از جمله حقوق شخصی محسوب نمی شود. (امید، ۱۳۴۵: ۱۵۱) بنابراین، نظر به اهمیت موضوع و مبالغ عمدتاً کلانی که توسط موسسات مالی و اعتباری، به عنوان تسهیلات به رهن داده می شود، حقی عینی بر عین مرهونه تعلق گرفته و از

امتیازات حقوق عینی بهره مند می گردد. بدین معنی که اگر عین مرهونه انتقال یابد، به استناد همین حق عینی، ضمن اینکه باید مالک را طرف دعوا قرار داد می توان عین مرهونه را نیز متوقف و حقوق خود را استیفاء نمود. آثار این حق تا جایی ادامه پیدا نموده است که به استناد ماده ۲۳ قانون دریایی «چنانچه کشتی در رهن باشد موافقت مرتهن در تغییر نام ضروری است و تغییر نام اثری در حقوق او و سایر اشخاص ذینفع نخواهد داشت.»

در انتها نیز باید اضافه نمود که ظاهراً به نظر می رسد بین ماده ۴۲ از یک سو که قبض را شرط صحت نمی داند و ماده ۴۵ از سوی دیگر، که عقد رهن دریایی را در شمول حقوق عینی قرار داده است تعارض وجود داشته باشد، لیکن باید از این ظاهر گذشت. بدین توضیح که، شاید دلیل تردید در تعارض، این باشد که حقوق عینی با عقود عینی اشتباه گرفته شوند. همانطور که می دانیم در عقود عینی قبض شرط صحت عقد است و اگر قبض صورت نگیرد عقد محقق نمی شود ولی مقنن در ماده ۴۵ از اصطلاح حقوق عینی بخاطر حمایت از مرتهن استفاده کرده است نه عقود عینی. چرا که حق، قابل قبض نیست تا صحبت از قبض یا عدم قبض آن باشد در نتیجه این دو ماده در تعارض با یکدیگر نیستند با وجود اینحتی اگر معتقد به تعارض بین این دو ماده باشیم، شاید دور از ذهن نباشد اگر بگوییم حکم ماده ۴۵ که رهن را از حقوق عینی می داند توسط ماده ۴۲ که قبض را شرط صحت نمی داند تخصیص خورده است.

۲-۲-۴- لازم بودن عقد رهن دریایی از سوی راهن و جایز بودن آن از سوی مرتهن

قانون دریایی ایران به این نکته اشاره نکرده که عقد رهن دریایی از سوی مرتهن جایز و از سوی راهن لازم است ولی با توجه به قانون مدنی به عنوان قانون عام که در مواقع سکوت قانون خاص می توان به آن رجوع کرد، می توان به استناد ماده ۷۸۷ ق.م گفت این نوع رهن نیز همانند رهن مندرج در قانون مدنی از سوی راهن لازم و از سوی مرتهن جایز است. بنابراین مرتهن می تواند هر وقت که

بخواهد آن را بر هم زند ولی راهن نمی‌تواند قبل از اینکه دین خود را ادا نماید یا به نحوی از انحاء قانونی از آن بری شود رهن را به هم بزند. با این حال جایز بودن عقد رهن نسبت به مرتهن، با تصویب ماده ۳۴ اصلاحی قانون ثبت ۱۳۲۰ به شدت مورد تردید قرار گرفت. زیرا لحن ماده چنان بود که هیچ راهی جزء استیفاء حق از عین مرهونه برای مرتهن وجود نداشت، ولی تبصره ماده ۴۴ قانون ثبت اصلاح شده در اسفند ماه ۱۳۵۱ این تردید را از بین برد. تبصره مذکور مقرر می‌دارد «در مورد معاملات رهنی، بستانکار می‌تواند از رهن اعراض نماید در صورت اعراض مورد رهن آزاد و عملیات اجرائی براساس اسناد ذمه خواهد شد». (کاتوزیان، ۱۳۸۳: ۲۳۵) بنابراین، با جمع قراردادن مواد قانون مدنی، قانون ثبت و سکوت قانون دریایی می‌توان به این نتیجه رسید که رهن دریایی نیز از سوی راهن لازم و از سوی مرتهن جایز است.

لازم به ذکر است، اگر چه عقد رهن دریایی از لحاظ اوصاف با عقد رهن مندرج در قانون مدنی دارای مشابهت‌های فراوانی است اما از جهت ماهیت با این عقد متفاوت است. این عقد دارای ماهیت ویژه و خاص خود می‌باشد که در مباحث بعدی مفصلاً بحث خواهد شد.

۲-۲-۵- لزوم ثبت عقد رهن دریایی

یکی از مهم‌ترین و متفاوت‌ترین وصف‌های عقد رهن دریایی، لزوم ثبت سند رسمی عقد مذکور است. با وجود آن که به استناد ماده ۴۲ قانون دریایی کشتی مال منقول تلقی شده و به رغم آن که در قانون ثبت و قانون مدنی، ثبت رهن اموال منقول اجباری نبوده و از شرایط صحت عقد مزبور محسوب نمی‌گردد، لیکن قانون دریایی صراحتاً در ماده ۴۲ مقرر داشته «کشتی مال منقول است، رهن کشتی وسیله سند رسمی باید صورت گیرد». بنابراین اگر عقد رهن دریایی بدون تنظیم سند رسمی صورت پذیرد باطل بوده و از اعتبار ساقط تلقی می‌گردد.

۲-۲-۶- قابلیت انعقاد عقد رهن توسط فرمانده کشتی

به رغم آنکه در عقد رهن قانون مدنی صرفاً مالک و یا ماذون از قبل وی حق رهن دادن مال مرهونه را دارد اما در عقد رهن دریایی به حکم قانون و خارج از اراده مالک، به استناد ماده ۸۹ قانون دریایی فرمانده نیز می تواند با وجود آن که مالک کشتی نیست کشتی یا بار و یا کرایه کشتی را به رهن یا وثیقه بدهد و وام مورد نیاز خود را اخذ کند.

۳- ماهیت عقد رهن دریایی در مقایسه با نهادهای حقوقی مشابه

در قسمت های پیشین با مفاهیم و اوصاف عقد رهن دریایی آشنا شدیم. اکنون در این شماره، به ماهیت این عقد می پردازیم. عقد رهن دریایی دارای ماهیت ویژه و خاص خود می باشد. بنابراین برای روشن شدن ماهیت این نهاد حقوقی جا دارد که با نهادهای حقوقی مشابه مثل، وثیقه، حقوق ممتاز دریایی و عقد رهن مطرح شده در قانون مدنی، مقایسه گردد تا در نهایت به ماهیت این عقد پی ببریم. در همین راستا این شماره، به دو قسمت تقسیم می گردد که در قسمت اول به تفاوت عقد رهن دریایی با وثیقه و حقوق ممتاز دریایی و در قسمت دوم به تفاوت ماهیت این نهاد حقوقی با عقد رهن مورد اشاره در قانون مدنی می پردازیم.

۳-۱- تفاوت عقد رهن دریایی با وثیقه و حقوق ممتاز دریایی

در این شماره سعی گردیده است که برای درک بهتر رهن دریایی، مقایسه ای با وثیقه و حقوق ممتاز صورت گیرد. بنابراین، این قسمت بدین منظور، به دو شماره تقسیم می شود، در شماره اول به تفاوت عقد رهن با وثیقه و در شماره دوم به تفاوت رهن دریایی با حقوق ممتاز دریایی می پردازیم.

۳-۱-۱- تفاوت عقد رهن دریایی با وثیقه

مقنن در ماده ۹۴ قانون دریایی از دو اصطلاح وثیقه و یا رهن بار از سوی فرمانده کشتی استفاده کرده است. بنابراین، لازم است که این دو اصطلاح مورد بررسی قرار گیرند تا تفاوت آنها معلوم گردد.

شاید در بادی امر به نظر رسد که این دو نهاد یکی می باشند ولی باید دانست، اگر چه این دو اصطلاح از لحاظ آثار مشابه هستند یعنی در صورتی که رهن یا وثیقه گذار بدهی خود را ادا نکند، مرتهن یا صاحب حق وثیقه می تواند حقوق خود را با فروش آنها استیفا کند ولی از نظر مفهوم با یکدیگر متفاوت می باشند. زیرا عقد رهن قراردادی است که به موجب آن بدهکار یا شخص ثالث مال خود را به عنوان وثیقه به بستانکار می دهد تا اگر مدیون بدهی خود را در سر رسید ندهد بستانکار بتواند از محل فروش وثیقه، طلب خود را استیفا کند. در حالیکه وثیقه در حقیقت از ارکان عقد رهن می باشد بدین معنی، اگر مالی به عنوان گرو نزد طلبکار یا نماینده او به رهن داده شود، وثیقه می گویند. بنابراین می توان گفت که رابطه این دو عقد، عموم و خصوص مطلق می باشد بدین معنی که هر عقد رهنی وثیقه است ولی هر وثیقه ای رهن نیست.

۳-۱-۲- تفاوت عقد رهن دریایی با حقوق ممتاز دریایی

مهم ترین تفاوتی که می توان میان عقد رهن دریایی با حقوق ممتاز دریایی ذکر کرد این است که رهن و وثیقه به وسیله معامله معین و با قصد انشاء طرفین واقع می گردد. یعنی قصد انشاء رهن و مرتهن در ایجاد عقد رهن یا وثیقه اولین شرط است. در صورتی که در حقوق ممتاز، چنین نیست. زیرا مالک کشتی، قصد انشاء حقوق ممتاز ننموده است، بلکه این حقوق را قانون به وی تحمیل می کند. بنابراین، حقوق ممتاز دریایی از نوع حقوق عینی ای که در اثر وثیقه در عقد رهن ایجاد می شود، نیست. به عبارت دیگر اصطلاح حقوق ممتازی را که مقنن در قانون دریایی به کار برده است ناشی از توافق طرفین نیست بلکه به موجب قانون ایجاد

گردیده و دارای امتیاز بر حقوق ناشی از رهن و سایر مطالبات خواهد بود. به تعبیری دیگر، حقوق ممتاز دریایی با توافق و قرارداد به وجود نمی‌آیند بلکه به موجب حکم قانون‌گذار است که برای صاحب آن ایجاد می‌گردند. بنابراین می‌توان گفت، ماهیت حقوق ممتاز دریایی نوعی از حقوق عینی نسبت به کشتی است که به رغم شباهت زیاد با رهن و وثیقه اما با آن متفاوت است.

ذکر این نکته نیز لازم است که مقنن در ماده ۳۰ قانون دریایی صراحتاً حقوق ممتاز را مرجح بر حقوق ناشی از رهن و همچنین بر سایر حقوق ممتاز مندرج در قوانین دیگر دانسته است. به علاوه حقوق ناشی از رهن بر عکس حقوق ممتاز مشمول مرور زمان نمی‌گردند و مرتهن همواره می‌تواند در هر زمان به استناد حق عینی ای که بر روی آن دارد حقوق خود را استیفاء کند حتی اگر کشتی انتقال یافته باشد.

۲-۳- تفاوت ماهیت عقد رهن دریایی با عقد رهن مندرج در قانون مدنی

علی‌رغم آن که مقنن در قانون دریایی، از اصطلاح عقد رهن استفاده کرده است ولی عقد مذکور از لحاظ ماهیت کاملاً با عقد رهن مندرج در قانون مدنی به عنوان یک عقد معین متفاوت است. بنابراین، با توجه به این که مقنن ماهیت این عقد را مشخص نکرده و رویه ثابتی در این خصوص وجود ندارد، جا دارد که ماهیت این نهاد حقوقی با ماهیت عقد رهن مندرج در قانون مدنی مقایسه گردد تا به تفاوت در ماهیت آنها پی ببریم. در همین راستا این قسمت به دو شماره تقسیم می‌شود. ابتدا به ماهیت عقد رهن مندرج در قانون مدنی (۱-۲-۳) و سپس به ماهیت عقد رهن دریایی (۲-۲-۳) می‌پردازیم.

۱-۲-۳- ماهیت عقد رهن مندرج در قانون مدنی

بر اساس قانون مدنی به ویژه ماده ۷۷۱ این قانون، رهن عقدی تبعی است و باید دینی وجود داشته باشد تا برای تضمین آن مالی به وثیقه داده شود و مرتهن در

استفایاء طلب خود از قیمت رهن، بر هر طلبکاری رجحان دارد و حتی نسبت به عین مرهون بر سایر دیان مقدم است. بدین معنی، مادامی که به واسطه فروش عین مرهونه یا اینکه از جای دیگر طلب او اداء نگردیده و رهن فک نشده باشد حق دیان دیگر به آن مال تعلق نخواهد گرفت و اگر اداء دین مرتهن متوقف بر فروش تمام مال مرهون باشد باید تمام آن مال فروخته شود. در این شرایط اگر قیمت مال فروخته شده مازاد بر طلب مرتهن باشد مازاد متعلق به سایر طلبکاران و مالک خواهد بود. بنابراین ماهیت عقد رهن، گرو گذاشتن اموال به منظور ایجاد وثیقه عینی برای تضمین حصول طلب بستانکار (مرتهن) با شرایط و مقررات خاص مندرج در قانون مدنی می باشد.

۳-۲-۲- ماهیت عقد رهن دریایی

قانونگذار در ماده ۴۲ قانون دریایی صراحتاً مقرر می دارد عقد رهن دریایی مشمول این قانون است. بنابراین با اینکه ماهیت این نهاد حقوقی را تعیین ننموده است، اما مراجعه به قانون مدنی را منع کرده است. با وجود این برخی از نویسندگان (فرمان فرماتیان، ۱۳۵۶: ۸۹) با انتقاد از ماده ۴۲ قانون مذکور اعتقاد دارند، عقد رهن مفهومی است که سالیان متمادی مورد نقد و بررسی قرار گرفته است و درست نبوده که قانون دریایی آن را به صراحت، از شمول قانون مدنی خارج کرده و تحت لوای خود قرار دهد و این ایراد را باید به نارسایی‌ها و ناکافی بودن مواد مربوط به رهن دریایی نیز افزود که مشخصاً بر ابهام‌ها خواهد افزود. به اعتقاد ایشان هر چند قانون دریایی در ماده ۴۲ به صراحت رهن کشتی را تابع مقررات خود قرار داده است اما با توجه به اصول کلی حقوقی باید گفت که در مواردی که به خلاهای قانونی بر می‌خوریم می‌توان از مقررات قانون مدنی به عنوان قانون عام استفاده کرد. بنابراین، با توجه به اینکه قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ به عنوان قانون خاص بعد از ورود قانون مدنی تصویب گشته، مسلماً در موارد تعارض نسخ قانون مدنی خواهد بود. پس در مقام اجرا در مواردی که قانون دریایی حکم خاصی را پیش‌بینی ننموده است می‌توان به قانون مدنی مراجعه کرد زیرا در این موارد قانون مدنی هنوز

به قوت خود باقی است. بنابراین با توجه به مطالب مذکور می‌توان گفت این صاحب نظر به طور ضمنی ماهیت این عقد را با عقد رهن مندرج در قانون مدنی مشابه دانسته است. به علاوه برخی دیگر از نویسندگان (نجفی اسفاد ۱۳۷۸: ۷۹) نیز صراحتاً ماهیت این دو عقد را یکی می‌دانند. ولی با انتقاد از نظریه ی فوق باید اذعان نمود که هر چند می‌توان برای پر کردن خلاءهای قانونی موجود، به سراغ قواعد عام قانون مدنی در باب رهن رفت اما نباید فراموش کرد که عقد رهن دریایی را باید به عنوان یک عقد تجاری ویژه قلمداد نموده و با توجه به ماهیت و دلایل وجودی آن تفسیر کرده و نهایتاً به عنوان یک عقد مستقل و نو شناخت. زیرا درست است که در این عقد همانند عقد رهن مندرج در قانون مدنی، دو طرف به عنوان راهن و مرتهن در برابر یکدیگر قرار می‌گیرند و مالی از طرف مدیون به وثیقه و یا رهن گذاشته می‌شود و در ظاهر به نظر برسد که ماهیت این دو عقد یکی است اما دقت بیشتر نشان می‌دهد در باطن امر چنین نیست. برای ادعای مذکور به دلایلی از جمله موارد زیر می‌توان استناد نمود:

اولاً تفاوت در آثار و احکام عقد رهن دریایی با عقد رهن مندرج در قانون مدنی، بیانگر تفاوت در ماهیت این دو نهاد حقوقی می‌باشد.

ثانیاً به موجب قانون مدنی مورد عقد رهن، باید عین معین باشد تا قابل قبض باشد. زیرا قبض شرط صحت آن است و اگر قبض صورت نگیرد عقد رهن واقع نمی‌شود. در حالیکه به موجب قانون دریایی، قبض شرط صحت رهن نیست و عقد رهن بدون آن واقع می‌گردد. به همین علت است که کرایه کشتی و کشتی در حال ساختمان را با وجود این که وجود خارجی ندارند قابل وثیقه یا رهن دادن هستند. در صورتی که رهن دین و مالی که وجود خارجی ندارد به موجب قانون مدنی باطل است.

ثالثاً مقنن دریایی دست فرمانده را باز گذاشته است تا در صورت ضرورت و تحت شرایط مندرج در ماده ۸۹، کشتی یا بار و یا کرایه کشتی را با وجود اینکه مالک آنان

نیست به رهن یا وثیقه بدهد و وام مورد نیاز خود را اخذ کند. در صورتی که به موجب قانون مدنی، اگر شخصی غیر از صاحب کالا یا مال آن را رهن بدهد عقد رهن غیر نافذ است و نیاز به تنفیذ مالک دارد.

رابعا به نظر می‌رسد که قانون‌گذار دریایی نیز تمایلی به مشابه دانستن عقد رهن دریایی با عقد رهن مندرج در قانون مدنی نداشته است و ماده ۴۲ این قانون خود گویای این مطلب است و گرنه دلیلی نداشت که مقنن عقد رهن دریایی را مشمول قانون دریایی دانسته و از شمول قانون مدنی خارج کند و تحت لوای خود قرار دهد. بنابراین می‌توان گفت، مقنن با وضع این ماده به طور ضمنی ماهیت این عقد را از ماهیت عقد رهن مندرج در قانون مدنی جدا ساخته است.

خامسا عقد رهن مندرج در قانون مدنی جزو عقود معین است بدین معنی که مقنن در قانون مدنی احکام و آثار آن را تعیین نموده ولی مقنن در قانون دریایی ماهیت این عقد را تعیین نکرده است. لیکن با توجه به آثار و احکام آن که در قانون مزبور ذکر شده است می‌توان آن را عقدی مستقل و نو به نام عقد رهن دریایی دانست.

بنابراین با توجه به ادله ارائه شده، می‌توان به این نتیجه رسید که عقد رهن دریایی دارای ماهیت خاص خود بوده و با عقد رهن مندرج در قانون مدنی متفاوت است.

باید به این نکته نیز اشاره نمود که اهمیت عقد رهن دریایی تا حدی است که سازمانها و کارگزاران بین‌المللی ذی‌ربط را بر آن داشت تا با هدف ایجاد رژیم متحدالشکل حقوقی کنوانسیون‌های بین‌المللی متعددی را در این زمینه تدوین نمایند. ماحصل این اقدامات تنظیم اسنادی است که به شرح ذیل می‌باشد:

۱. کنوانسیون‌های بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مورخ ۱۹۲۶ بروکسل؛

۲. کنوانسیون‌های بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز رهن دریایی مورخ ۱۹۶۷ بروکسل (این معاهده جایگزین معاهده ۱۹۲۶ شد)؛

۳. کنوانسیون بین‌المللی بروکسل مربوط به ثبت حقوق بر کشتی در دست ساخت مورخ ۱۹۶۷؛

۴. کنوانسیون بین‌المللی بروکسل مربوط به حقوق ممتاز در رهن دریایی مورخ ۱۹۹۳؛

در میان کنوانسیون‌های فوق کشور ما فقط به کنوانسیون ۱۹۲۶ ملحق گردیده است. اهدافی که در این چارچوب گنجانده شده است و دولت‌های متعاقد باید آنها را در قوانین داخلی خود لحاظ نمایند به شرح ذیل است:

الف- شناسایی رهن‌های به ثبت رسیده در دولتهای متعاقد؛

ب- پیش‌بینی لیستی از دعاوی که باعث می‌شود تا حقوق ممتاز دریایی علیه کشتی، کرایه و حمل و ملحقات کشتی و کرایه‌ی حمل قابل اقامه باشد؛

پ- مقدم دانستن دعاوی مربوط به حقوق ممتاز، بر رهن دریایی و تقدم دعاوی مربوط به رهن دریایی بر

سایر دعاوی؛

ت- هم عرض ندانستن دعاوی مربوط به حقوق ممتاز و قائل بودن به اصل تقدم میان آنها؛

ث- قابل اجرا دانستن دعاوی مربوط به حقوق ممتاز علیه صاحبان بعدی کشتی و نیز علیه کشتی مستقل از شخصیت مالک آن؛

ج- منقضى شمردن حقوق ممتاز، اولاً به دلیل قاعده مرور زمان و ثانیاً به لحاظ دلایلی که به تشخیص قانون‌گذار داخلی تعیین می‌شود؛

ح- اقتدار قانون ملی در پذیرش حقوق عینی دریایی بر پایه دعاوی غیرمصرح در کنوانسیون، بدون آنکه تغییری در اصل تقدم حقوق ممتاز بر رهن دریایی حادث گردد. (نجفی اسفاد، ۱۳۷۸: ۷۷)

همان طور که ملاحظه می گردد این کنوانسیون ها نیز همانند قانون دریایی ایران به منظور کاستن اختلافات، ماهیت این نهاد حقوقی را مشخص نکرده اند و فقط اهداف این عقد را مورد شناسایی قرار داده اند.

۴- نتیجه گیری

۱- باید پذیرفت که در حقوق ایران دو نوع عقد رهن وجود دارد، یکی عقد رهن مندرج در قانون مدنی و دیگری عقد رهن دریایی. ماهیت عقد رهن دریایی با عقد رهن مندرج در قانون مدنی متفاوت است. زیرا تفاوت در آثار و احکام این عقد، بیانگر تفاوت در ماهیت این دو نهاد حقوقی نیز می باشد. به علاوه قانونگذار دریایی تمایلی به مشابه دانستن این عقد با عقد رهن مندرج در قانون مدنی نداشته است و ماده ۴۲ قانون دریایی خود گویای این ادعا است. زیرا ماده مزبور این عقد را تابع قانون دریایی قرار داده و با این کار آن را از شمول قانون مدنی خارج کرده است. بنابراین براساس ماهیت می توان عقد رهن در حقوق ایران را به دو نوع تقسیم کرد. یکی عقد رهن مندرج در قانون مدنی که مقنن احکام و آثار آن را در همان قانون تعیین نموده است و دیگری عقد رهن مندرج در قانون دریایی که باید آن را به عنوان یک قرارداد مستقل و نو با احکام و آثاری متفاوت که در قانون دریایی ذکر شده است دانست.

۲- عقد رهن مندرج در قانون مدنی، هم جزو عقود عینی است یعنی قبض عین مرهونه شرط صحت عقد رهن می باشد و اگر قبض واقع نگردد عقد نیز واقع نمی گردد و هم در شمار حقوق عینی قرار می گیرد. یعنی صاحب این حق (مرتهن) با انعقاد عقد رهن، دارای حق تعقیب و حق تقدم نسبت به مورد رهن

می باشد. ولی عقد رهن دریایی تنها در شمار حقوق عینی جای می گیرد و جزء عقود عینی نیست یعنی قبض، هیچ گونه نقشی در صحت عقد رهن ندارد. زیرا مقنن در قسمت اخیر ماده ۴۲ مقرر می دارد: «... قبض شرط صحت رهن نیست». به دلیل حکم همین ماده است که، کشتی در حال ساخت و همچنین کرایه ی آن، با اینکه وجود خارجی ندارند تا قابل قبض باشند، مقنن دریایی رهن آنها را صراحتاً تجویز نموده است. بنابراین می توان گفت حکم ماده ۷۷۲ ق.م که قبض را شرط صحت عقد رهن می داند در خصوص عقد رهن دریایی به موجب ماده ۴۲ ق.د که قبض را شرط صحت رهن نمی داند موضوعاً منتفی است.

۳- اصولاً رهن و یا وثیقه ی مال غیر، نافذ نیست (ماده ق.م) ولی مقنن دریایی استثنائاً رهن یا وثیقه دادن کشتی، بار و کرایه آن را توسط فرمانده، با وجود این که مالک آنان نیست صراحتاً پذیرفته است. زیرا در غیاب مالک، فرمانده کشتی ذی صلاح ترین شخص در کشتی محسوب می گردد و می تواند در صورت ضرورت و با شرایط مندرج در ماده ۸۹ تمام یا بخشی از کشتی، بار یا کرایه آن را وثیقه قرار دهد و در مقابل آن وام مورد نیاز را اخذ نماید.

۴- عقد رهن دریایی از اقسام و ثایق عینی تبعی است که با سقوط دین آن حق نیز از بین می رود. به عبارت دیگر حق عینی مندرج در ماده ۴۵ قانون دریایی مصداقی از حقوق عینی تبعی است. با این توضیح که این حق با فروش یا نقل و انتقال کشتی از بین نمی رود و مرتهن می تواند حقوق خود را نسبت به کشتی مورد رهن، در هر حال و هر وضعیتی اعمال و اجرا کند. بدین معنی که اگر عین مرهونه انتقال یابد، به استناد همین حق عینی می توان عین مرهونه را در دست هر کس که باشد متوقف و حقوق خود را استیفاء کرد.

۵- پیشنهادها

۱- با توجه به این که قانون دریایی مصوب سال ۱۳۴۳، ماهیت عقد رهن دریایی را مشخص نکرده است لذا جا دارد به طور جداگانه در خصوص آن بحث

گردد و ماهیت آن تعیین شود. زیرا این نهاد حقوقی، یکی از مباحث مهم حقوق دریایی است و از اهمیت فراوانی برخوردار می باشد.

۲- موقعیت اقتصادی، صنعتی و تجارت بین المللی و صادرات و واردات ایران، در خلال سال های اخیر پیشرفت مناسبی داشته و به موازات این پیشرفت ها، طبیعی است که شمار دعاوی مربوط به امور دریانوردی به خصوص رهن دریایی افزایش قابل توجهی داشته باشد که الزاماً نیاز به قانون مدون، جامع و به روز دریایی در این زمینه است.

۳- به دلیل خلاءهای موجود در مقررات مربوط به رهن دریایی و احتیاجات روزمره راهنین و مرتهین پیشنهاد می گردد نسبت به اصلاح قوانین مربوط به رهن دریایی اقدام گردد. زیرا تنها در این صورت است که بانک ها و موسسات مالی به موجب قانون دریایی، حاضر به اعطاء وام به مالکین کشتی ها می شوند و این خود می تواند سر منشاء رشد و شکوفایی صنعت حمل و نقل و رشد روز افزون کشور باشد.

منابع

الف: کتاب ها

- امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد اول، مدرسه عالی بیمه ایران، تهران ۱۳۴۵
- جعفری لنگرودی، محمدجعفر، ترمینولوژی حقوق، چاپ بیست و سوم، انتشارات گنج دانش، تهران، ۱۳۹۰
- فرمان فرمائیان، ابوالشر، حقوق دریایی بحث تحلیلی درباره قانون دریایی ایران، چاپخانه خرمی، تهران، ۱۳۴۹

- کاتوزیان، ناصر، عقود معین، جلد ۴، چاپ ششم، شرکت سهامی انتشار، تهران،
۱۳۸۹

- ---، ---، درس هایی از عقود معین، جلد ۲، چاپ ششم، کتابخانه گنج دانش،
۱۳۸۳

- نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین
المللی دریایی، چاپ چهارم، انتشارات سمت، تهران، ۱۳۹۲

- زین الدین بن علی (شهید ثانی)، شرح لمعه، جلد ۴، چاپ اول، انتشارات داودی،
قم، ۱۴۱۰، ه.ق

ب: مقالات

- توازنی زاده، عباس، رهن و حقوق ممتاز دریایی، ماه نامه بندر دریا، شماره ۹۲-
۸۹ بهمن و اسفند ۱۳۸۰

- نجفی اسفاد، مرتضی، وثیقه و تلف مورد وثیقه در قانون دریایی ایران و مقایسه
آن با مبانی فقهی و حقوقی، سال چهارم، نشریه ی دیدگاه های حقوق قضایی،
شماره ۱۵ و ۱۶ زمستان، ۱۳۷۸