

An Analytical Examination of the Judicial Enforcement and Annulment of Sayadi Checks

Pouriya Khoshabi 

Ph.D. Student, Department of Private Law, Ar.c, Islamic Azad University, Arak, Iran

Majidreza Arabahmadi* 

Faculty Member, Department of Private Law, Far.c, Islamic Azad University, Farahan, Iran

Hamidreza Alikarami 

Faculty Member, Department of Private Law, Ar.c, Islamic Azad University, Arak, Iran

1. Introduction

The global aviation sector depends on a an effective legal infrastructure for aircraft financing to attract investment and manage credit risk. International instruments—particularly the Geneva

* Corresponding Author: ma.arabahmadi@iau.ac.ir

How to Cite: Khoshabi, P., Arabahmadi, M & Alikarami, H, (2026), “An Analysis of Accessory Real Rights in Aircraft Financing; A Comparative Study of the Geneva and Cape Town Conventions in Light of Iranian Law and Imamiyyah Jurisprudence”, Journal Private Law Research, Vol. 14, No. 55, 181 -226. Doi: [10.22054/jplr.2026.88996.2971](https://doi.org/10.22054/jplr.2026.88996.2971)

Convention (1948) and the Cape Town Convention (2001)—have established new frameworks for accessory real rights, including the direct enforcement of rights and asset-based financing. In contrast, the Iranian legal system recognizes the traditional mechanism of judicial enforcement of accessory rights, which mandates under Article 779 of the Civil Code that enforcement requires judicial intervention. This structure imposes significant economic costs on Iranian airlines, including higher interest rates and limited access to international capital markets.

Research Questions

1. Main Research Question:

Are accessory real rights (ḥuqūq ‘ayniyya tabi‘iyya), as provided for under the Geneva Convention (1948) and the Cape Town Convention (2001), compatible with the principles of Imamiyyah jurisprudence and the Iranian legal system, and can they be implemented within Iran’s current legal framework?

2. Subsidiary Research Questions:

1. What capacities do Iran’s new financing laws provide for harmonization?
2. What are the economic effects of accession to each of these international conventions?
3. What strategies can be adopted to harmonize Iranian law with these international instruments?

2. Literature Review

Existing scholarship on aircraft financing in Iran is fragmented and often examines civil law and Imamiyyah jurisprudence only to a limited extent.

1-2. Domestic Legal Scholarship

Iranian legal scholars have extensively analyzed Article 779 of the Civil Code and its application to financing contracts.

1-1-2. Civil Law Interpretations

Scholars such as Dr. Katouzian and Dr. Shahidi emphasize the judicial nature of security enforcement within a prescribed procedure.

2-1-2. Recent Legislative Developments

Studies by Eshraghi Arani (2015, 2016) and Jafari (2020) examine the capacity of the Financial Facilitation Laws of 2015–2023 to overcome traditional barriers, although they do not systematically integrate this legislation into international frameworks.

2-2. Jurisprudential Approaches

Classical Imamiyyah sources, including *Jawāhir al-Kalām* (Najafi) and *Tahrīr al-Wasīlah* (Imam Khomeini), have rarely been used in contemporary discussions to address concepts such as commercial self-help, despite containing flexible principles such as *awfū bi-l-ʿuqūd* (fulfillment of contracts) and *lā ḍarar* (no harm).

3-2. International Comparative Studies

International literature (e.g., Goode, 2022; IATA, 2022) underscores the economic impact of the Cape Town Convention. However, the general neglect of Imamiyyah jurisprudence has limited the development of legal dialogue.

3. Methodology

This research employs a descriptive-analytical and comparative method. Its primary sources include:

- Jurisprudential texts (*Tahrīr al-Wasīlah*, *Jawāhir al-Kalām*);
- Iranian legislation (Civil Code, Financial Facilitation Laws of 2015 and 2023, Law on Removal of Obstacles to Production);
- International instruments (Geneva Convention of 1948, Cape Town Convention of 2001);
- Case law from international tribunals (e.g., *AerCap Holdings N.V. v. Iran Air*).

The doctrinal analysis is supplemented by economic data on financing costs and an evaluation of recent reforms in Iran.

4. Results and Discussion

The study finds that Imamiyyah jurisprudence does not contain a substantive prohibition on the self-help enforcement of security interests. Rather, principles such as *taslīt* (dominion over property) and *‘urf* (commercial custom) support contractual autonomy. The main structural obstacles in Iranian statutory law include:

- The requirement of judicial enforcement under Article 779 of the Civil Code;
- The invalidity of irrevocable powers of attorney under Article 19 of the Elimination Obstacles to Production Law;
- The absence of a centralized and internationally recognized aircraft registry.

However, the recent financing legislation marks a significant shift by establishing a unified collateral registry, thereby laying the institutional groundwork for legal harmonization. The economic cost of non-accession is substantial: Iranian airlines face financing costs that are 10–15% higher than those faced by the signatories of the Cape Town Convention. The paper argues that the jurisprudential conflict can be resolved through arguments based on public interest and an expansive interpretation of *‘urf* in commercial contexts.

5. Conclusion

Full accession to the Cape Town Convention is not merely a legal reform but an economic imperative. The study proposes a “gradual harmonization” model, which includes:

- (1) Making reservations on matters concerning Islamic jurisprudential rules;
- (2) Amending the Civil Code to permit the direct enforcement of security interests in aircrafts;
- (3) Establishing a national aircraft registry that is compatible with the International Registry;
- (4) Developing judicial expertise in transnational secured transactions.

This pathway enables Iran to achieve financial integration without compromising its jurisprudential foundations.

Keywords: Real Rights, Accessory, Aircraft, Financing, Cape Town

تحلیل حق عینی تبعی در تأمین مالی هواپیما؛ مطالعه تطبیقی کنوانسیون‌های ژنو و کیپ‌تاون با حقوق ایران و فقه امامیه

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک،
ایران

 پوریا خوش‌آبی

عضو هیئت علمی گروه حقوق خصوصی، واحد فراهان، دانشگاه آزاد اسلامی،
فراهان، ایران

 *مجیدرضا عرب احمدی

عضو هیئت علمی گروه حقوق خصوصی، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی،
اراک، ایران

 حمیدرضا علی‌کرمی

چکیده

اثر بخشی تأمین مالی در صنعت هوانوردی جهانی، از طریق ابزارهای نوین وثیقه‌گذاری و کاهش ریسک سرمایه‌گذاری است. اتکاء نظام حقوقی ایران بر قواعد سنتی، این کارآمدی را کاهش داده است. صنعت هواپیمایی ایران برای نوسازی ناوگان خود نیازمند تأمین مالی قابل توجهی است؛ امری که بدون اصلاح ساختار حقوقی میسر نخواهد بود. این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و رویکرد تطبیقی، به واکاوی تطبیق‌پذیری حق عینی تبعی در چارچوب کنوانسیون‌های ژنو و کیپ‌تاون با اصول فقه امامیه و حقوق داخلی می‌پردازد و به این پرسش پاسخ می‌دهد که آیا حق عینی تبعی در چارچوب کنوانسیون‌های ژنو و کیپ‌تاون، با اصول فقهی و نظام حقوقی ایران تطبیق‌پذیر بوده و قابلیت اجرایی خواهد داشت؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که نظام حقوقی ایران از ظرفیت فقهی لازم برای پذیرش نهادهای تضمینی مدرن برخوردار است. اما ضعف در نظام ثبت، تعدد مراجع اجرایی و محدودیت‌های نهادی مانع پیوستن مؤثر به کنوانسیون کیپ‌تاون می‌باشد. همچنین عدم الحاق به کنوانسیون کیپ‌تاون منجر به افزایش نرخ بهره و کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری می‌شود. لذا در این پژوهش، الگوی انطباق تدریجی با استفاده از ظرفیت‌های تقنینی، اقدامات اجرایی، بهره‌مندی از مبانی فقهی و دکترین حقوقی، به عنوان راهکار عملی برای کاربردی‌تر شدن حقوق داخلی ارائه می‌شود.

واژگان کلیدی: حق عینی، تبعی، هواپیما، تأمین مالی، کیپ‌تاون.

* نویسنده مسئول: ma.arabahmadi@iau.ac.ir

۱. کلیات تحقیق

۱-۱. بیان مسئله

در جهان امروز، تأمین مالی صنعت هوانوردی بدون تضمین حقوقی کافی برای وام‌دهندگان ممکن نیست. در حالی که نظام‌های غربی از طریق نهادهای پیشرفته وثیقه‌گذاری، ریسک سرمایه‌گذاری را کاهش داده‌اند، نظام حقوقی ایران همچنان بر قواعد سنتی تأسیس حقوقی رهن تکیه دارد که پاسخگوی روابط مالی پیچیده بین‌المللی نیست.^۱ صنعت هواپیمایی ایران با نیاز به نوسازی ۱۵۰ فروند هواپیما و سرمایه‌ای بالغ بر ۷٫۵ میلیارد دلار مواجه است.^۲ لذا این پژوهش برای یافتن راه‌های برون‌رفت از محدودیت‌های حقوقی برای پاسخ دادن به نیازهای صنعت هوانوردی، به تحلیل انطباق کنوانسیون‌های بین‌المللی با نظام حقوقی ایران پرداخته و پیشنهادات عملی در این خصوص ارائه می‌دهد.

۱-۲. روش‌شناسی و پیشینه تحقیق

روش تحقیق در این پژوهش، توصیفی-تحلیلی و تطبیقی است؛ داده‌ها از طریق بررسی متون فقهی، قوانین ایران و اسناد بین‌المللی گردآوری و سپس تطبیق داده شده‌اند. آثار علمی گود^۳ و مک‌بین^۴ نیز مبنای بخش تطبیقی پژوهش می‌باشند. در ایران نیز بیشتر پژوهش‌ها ماهیتی توصیفی داشته و آثار اندکی در پژوهش‌های داخلی از جمله اشراقی (۱۳۹۵) به بررسی اصول کیپ‌تاون پرداخته و جعفری (۱۳۹۹) چالش‌های حقوق هوایی ایران را تحلیل کرده‌اند. اما هیچ‌یک به طور خاص به بررسی انطباق حق عینی تبعی در اسناد بین‌المللی با فقه امامیه و حقوق ایران پرداخته‌اند.

۱. مجتبی اشراقی آرانی، «اصول کنوانسیون کیپ‌تاون ۲۰۰۱ در تأمین مالی هواپیما»، مجله تحقیقات حقوق عمومی، دوره ۱۸، شماره ۵۳، (۱۳۹۵)، ص ۷۸.

2. IATA, *Legal Aspects of Aircraft Finance and Cape Town Compliance* (Montreal: International Air Transport Association, 2023) P. 28.

3. Goode.

4. McBain.

۳-۱. سوالات تحقیق

پرسش اصلی:

– آیا حق عینی تبعی در چارچوب کنوانسیون‌های ژنو و کیپ‌تاون با اصول فقه امامیه و نظام حقوقی ایران تطبیق‌پذیر بوده و قابلیت اجرایی خواهد داشت؟

پرسش‌های فرعی:

- قوانین جدید تأمین مالی چه ظرفیت‌هایی برای انطباق فراهم می‌کنند؟
- آثار اقتصادی الحاق به هر یک از کنوانسیون‌ها چیست؟
- راهکارهای انطباق با اسناد بین‌المللی چیست؟

۴-۱. نوآوری پژوهش

این پژوهش در چهار بخش دارای نوآوری است:

- الف- ارائه تحلیل جامع از حق عینی تبعی با تحلیل فقهی، حقوق داخلی و حقوق تطبیقی؛
- ب- بررسی مقررات حقوق داخلی در تطبیق‌پذیری با کنوانسیون کیپ‌تاون؛
- پ- مقایسه تجربه‌های بین‌المللی (آمریکا، انگلیس، هند، آفریقای جنوبی) با استناد به گزارش‌های ۲۰۲۴-۲۰۲۵؛
- ت- طرح راهکارهای عملیاتی برای ذی‌نفعان مختلف.

۲. ماهیت و مبانی حق عینی تبعی

۲-۱. تعریف و مفهوم فقهی حق

حق (به فتح حاء و تشدید قاف) به معنای راست و درست، ضد باطل، یقین، عدل، نصیب و بهره از چیزی، ملک و مال و حقوق جمع آن است و یکی از نام‌های باری تعالی است.^۱ در اصطلاح فقهی، میرزای نائینی در تعریف حق می‌گوید: «حق عبارت است از سلطه ضعیف بر مال یا منفعت».^۲ بنا بر دیدگاهی دیگر، حق به حسب مفهوم عرفی و ارتکاز عقلا؛ ماهیت

۱. حسن عمید، فرهنگ لغت فارسی عمید، ج ۷ (تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۷۵) ص ۵۰۵.

۲. محمدحسین نائینی، منیه الطالب (قم: بنیاد نشر اسلامی، ۱۴۱۸ ه.ق) ص ۱۰۶.

اعتباری مستقل و جدا از مفاهیم سلطنت و ملک می‌باشد که در تمامی موارد و مصادیق معنایش واحد بوده و تفاوت در متعلق حق است که در مصادیق گوناگون مختلف است.^۱

۲-۲. مفهوم و اقسام حق عینی

حق عینی سلطه‌ای است که شخص نسبت به چیزی دارد و می‌تواند آن را به گونه‌ای مستقیم و بی‌واسطه اجرا کند. حق عینی دو رکن اصلی دارد: ۱- شخصی که صاحب حق است، اعم از شخص طبیعی یا حقوقی و ۲- چیزی که موضوع حق قرار می‌گیرد.^۲ حق عینی به طور مستقیم بر موضوع خود اعمال می‌شود و لازم نیست که اجرا و رعایت آن از اشخاص دیگری مطالبه شود. ولی هرگاه موضوع حق در تصرف دیگری باشد و او مانع اجرای آن گردد، صاحب حق می‌تواند رد مال را از متصرف بخواهد.^۳

حق عینی مربوط به اموال به دو دسته اصلی و تبعی تقسیم می‌گردد. حق عینی اصلی به شخص اختیار استعمال و انتفاع از چیزی را به طور کامل یا ناقص می‌دهد.

مطابق ماده ۲۹ قانون مدنی که مقرر داشته است:

«ممکن است اشخاص نسبت به اموال علاقه‌های ذیل را دارا باشند:

الف- مالکیت (اعم از عین یا منفعت)؛

ب- حق انتفاع؛

پ- حق ارتفاق به ملک غیر».

در نظام حقوقی ایران، حق مالکیت به عنوان مهم‌ترین حق از حقوق عینی اصلی، در خصوص هواپیما نیز صدق می‌نماید. قانون‌گذار در این خصوص، بین انواع و اقسام اموال تفاوتی قائل نشده است. ملاک و معیار برای تحقق علاقه مالکیت، وجود (مال) و وجود (شخص) است که همان (مالک) می‌باشد.

۱. روح الله موسوی خمینی، البیع، ج ۱، ج ۵ (تهران: مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی، ۱۴۲۱ ه.ق) ص ۳۹-۴۰.

۲. محمدجعفر جعفری لنگرودی، اصطلاحات حقوقی، ج ۱۹ (تهران: گنج دانش، ۱۳۸۷) ص ۲۶۰.

۳. ناصر کاتوزیان، دوره مفاهیم حقوق مدنی: مالکیت و حقوق مالکیت، ج ۱۰ (تهران: بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۸۸) ص ۱۴.

به عبارت دیگر برای تحقق مالکیت، باید شخصی اعم از حقیقی یا حقوقی با استفاده از طرق معتبر ایجاد ملکیت، رابطه یا به تعبیر قانون مدنی، علاقه‌ای با مال ایجاد نماید.^۱

۳-۲. حقوق عینی اصلی هواپیما

هواپیما نیز به عنوان یک مال، با استناد به قانون مدنی می‌تواند مالک خاص داشته باشد و در ملکیت اشخاص حقیقی یا حقوقی درآید. قانون هواپیمایی کشوری، مواد ۱۱ و ۱۲ در خصوص تابعیت هواپیما، مقرراتی را وضع می‌نماید که در بخش‌هایی از متن قانون، عبارت (مالکیت) و (تعلق) ذکر شده است:

ماده ۱۱ ق.ه.ک: «... شرایط ثبت هواپیما به قرار زیر است: ... ب: هواپیما به اتباع ایران اعم از شخص یا شرکت متعلق باشد. ج: اگر مالک هواپیما شرکتی است تمام سرمایه شرکت باید ...».

ماده ۱۲ ق.ه.ک: «هواپیمایی که به تابعیت ایرانی شناخته شده در صورتی که در کشور دیگری به ثبت برسد و یا مالک آن تغییر یا فوت کند ...».

هرچند قانون‌گذار در متن قانون مذکور به تعریف و شناسایی مستقیم حقوق عینی مربوط به هواپیما پرداخته است، لیکن از عبارتی بهره‌جسته که در ذهن خواننده، تداعی علاقه مالکیت نسبت به هواپیما می‌نماید.

این در حالی است که عبارت (تعلق) در متن قانون، با توجه به اینکه به معنای دلبستگی داشتن به چیزی و مترادف با علاقه و ارتباط و وابستگی می‌باشد^۲ مفهومی اعم از حق مالکیت و حق انتفاع را دارد؛ لیکن دلالت عبارت (مالکیت)، صراحتی پذیرفتنی و غیرقابل تفسیر است. پس از آن که شخصی نسبت به عین هواپیما حق مالکیت اصلی پیدا کرد، به تبع این حق، مالکیتی نیز نسبت به ثمرات ناشی از هواپیما به دست می‌آورد. مالکیت تبعی که در ماده ۳۲ ق.م.پیش‌بینی شده، ممکن است بر ثمرات طبیعی اموال باشد یا مصنوعی و در نتیجه عمل انسان.^۳

۱۰. همان.

۱۱. حسن عمید، فرهنگ لغت فارسی عمید، پیشین، ص ۳۵۱.

۱۲. ناصر کاتوزیان، حقوق مدنی در نظام حقوقی کنونی، ج ۴۱ (تهران: بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۹۳) ص ۴۵.

در خصوص حق انتفاع به عنوان نوع دیگری از حق عینی اصلی با مراجعه به منابع حقوقی موجود، به نظر می‌رسد که ماده ۲ آیین‌نامه مالکیت و بهره‌برداری هواپیمای شخصی، استفاده از واژه (بهره‌برداری از هواپیما) را به صورت مطلق بیان نموده و اطلاق آن، افاده عموم دارد بر هر چیزی که معنای بهره‌برداری داشته باشد، چه از نظر شرایط بهره‌برداری و چه از نظر مصادیق آن. همچنین در ادامه ماده مذکور نیز بهره‌برداری، منوط به اخذ مجوز پرواز و ثبت هواپیما شده است؛ همان شروطی که برای حق مالکیت نیز وجود داشته و مفصل به آن پرداخته شد. به نظر می‌رسد که تسری آن‌ها به حق انتفاع نیز با مانعی مواجه نباشد. علاوه بر مقرر مذکور، تقنین دیگری در این خصوص به دست نیامده است. لذا برای دستیابی به چارچوبی قانونی برای برقراری حق انتفاع هواپیما، به نظر می‌رسد که چاره‌ای جز استناد به قواعد و مقررات عام حقوق مدنی وجود نداشته باشد. در خصوص حق ارتفاقی نیز از آنجایی که مال موضوع این حق صرفاً می‌تواند غیرمنقول باشد، لذا با عنایت به منقول بودن هواپیما، این نوع از حق عینی از بحث ما خارج موضوعی دارد.

۴-۲. حق عینی تبعی هواپیما

حق عینی تبعی، حقی است که به موجب آن، عینی معینی وثیقه طلب صاحب حق قرار می‌گیرد و به او حق می‌دهد که در صورت خودداری مدیون از پرداخت دین، طلب خود را از آن محل استیفا کند. در این حالت، حق دینی طلبکار به خاطر وثیقه‌ای که برای آن معین شده است، خاصیت حق عینی را پیدا می‌کند. منتها در این گونه موارد، صاحب حق نمی‌تواند از منافع عین وثیقه استفاده کند و فقط نسبت به آن حق تقدم بر دیگر طلبکاران و تعقیب را دارا می‌شود.

حق عینی تبعی مستقل نیست و در صورت پرداخت دین از بین می‌رود. ولی حق عینی اصلی تابع هیچ دینی نیست و اصالت دارد. از نتایج همین عدم استقلال است که برای استفاده از حق عینی تبعی، ابتدا باید طلب اصلی را از مدیون خواست.^{۱۳}

۱۳. ناصر کاتوزیان، دوره مقدماتی حقوق مدنی: مالکیت و حقوق مالکیت، پیشین، ص ۱۵.

۵-۲. مبانی نظری و اجرای فقهی حق عینی تبعی

حق عینی تبعی سلطه‌ای است که به منظور تضمین تعهدات مالی ایجاد می‌شود و طلبکار را مجاز می‌سازد برای استیفای طلب به عین مال رجوع کند.^۱ در حقوق ایران، این مفهوم در قالب عقد رهن تحقق می‌یابد.

فقه امامیه نیز رهن را عقدی لازم می‌داند که موجب ایجاد سلطه محدود برای مرتهن می‌شود.^۲ به بیان دیگر، حق عینی تبعی نه مالکیت، بلکه «حق تقدم در استیفا» است.

در فقه امامیه، حق عینی تبعی، سلطه‌ای محدود بر مال غیر است. این حق به وسیله رهن ایجاد می‌گردد که برای وثیقه گرفتن بر دین تشریع شده است. به عینی که رهن داده شده، «رهن» و «مرهون» و به پرداخت‌کننده آن «راهن» و به گیرنده آن «مرتهن» گفته می‌شود. این عقد به ایجاب از طرف رهن‌دهنده احتیاج دارد و آن هر لفظی است که مقصود را در نظر صاحبان آن لغت بفهماند و به قبول از طرف مرتهن نیاز دارد و آن هر لفظی است که دلالت بر رضایت به ایجاب نماید. عربی بودن در آن اعتبار ندارد، بلکه ظاهراً با معاطات تحقق پیدا می‌کند.^۳ فقهای امامیه مانند شیخ انصاری و نائینی، رهن را عقدی مشروع دانسته‌اند که بدون قبض عین مرهونه کامل نمی‌شود.^۴ از دیدگاه فقهی، تصرف در عین مرهونه بدون اذن مالک ممنوع است؛ مگر در صورت وجود و کالت یا اجازه حاکم شرع. این قاعده مبنای ماده ۷۷۹ قانون مدنی است. با وجود این، اصولی مانند اوفوا بالعقود، لاضرر و قاعده تسلیط، ظرفیت انعطاف‌پذیری فقه را در برابر تحولات اقتصادی فراهم می‌کند.^۵

لذا پس از ایجاد حق و مطابق قواعد فقهی، مرتهن در موارد زیر می‌تواند حق خود را از عین مرهونه استیفا نماید:

۱- چنانچه راهن قبل از ادای دین بمیرد و مرتهن بیم انکار دین توسط ورثه داشته باشد و نزد قاضی، شهود قابل قبول نیز نداشته باشد می‌تواند بدون مراجعه به ورثه، دین خود را از

۱. همان، ص ۴۵.

۲. روح الله موسوی الخمینی، تحریر الوسیله (تهران: مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی، ۱۴۳۴ ه.ق) ص ۱۰۲.

۳. همان، ص ۵.

۴. محمدحسین نائینی، منیه الطالب، پیشین، ص ۱۰۶.

۵. مجتبی اشراقی آرانی، «اصول» کنوانسیون کیپ‌تاون ۲۰۰۱ در تأمین مالی هواپیما، پیشین، ص ۷۸.

مال رهنی استیفا کند، هرچند راهن در فروختن مال رهنی یا استیفای دین از آن، او را وصی خود قرار نداده باشد.^۱

۲- مرتهن در فروش مال رهنی از جانب راهن وکالت داشته باشد که در این فرض، او می‌تواند در صورت رسیدن زمان پرداخت دین یا حال بودن آن، مال رهنی را بفروشد و طلب خود را استیفا نماید و در فرض مطلق بودن وکالت بنا بر مشهور، می‌تواند مرهون را حتی به خودش (مرتهن) بفروشد.^۲

۳- هرگاه مرتهن در فروش مرهون از جانب راهن وکیل نباشد، با خودداری راهن از ادای دین، مرتهن به حاکم شرع رجوع می‌کند و حاکم، راهن را ملزم به فروختن مال رهنی و ادای دین خود می‌نماید و در صورت امتناع راهن، حاکم یا وکیل او اقدام به فروش مرهون و پرداخت طلب مرتهن می‌کند.

در صورت عدم وجود حاکم یا عدم قدرت او، مرتهن می‌تواند مرهون را به قیمت متعارف فروخته و حق خود را استیفا نماید. همچنین است اگر با وجود حاکم، به جهت نداشتن بینه نتواند حق خود را نزد او اثبات کند.^۳

۳. نظام حقوقی تأمین مالی سنتی و مدرن

در الگوهای مدرن تأمین مالی، امنیت سرمایه‌گذاران در گرو «قابلیت اجرا و شفافیت اطلاعاتی» است. صنعت هوانوردی که در آن دارایی‌ها (هواپیماها) به سرعت در مرزهای بین‌المللی جابه‌جا می‌شوند؛ نمی‌تواند به نظام‌های رهنی وابسته به مراجع قضایی ملی که فرایند اجرای آن‌ها عمدتاً کند و پرهزینه است اتکاء نماید. کنوانسیون ژنو (۱۹۴۸) که بر پایه رویکرد محافظه‌کارانه حقوق قاره‌ای اروپا تدوین شد؛ به دلیل عدم ایجاد رجیستری بین‌المللی و تأکید بر «فروش قضایی»، نتوانست در مقیاس جهانی موفق عمل کند.

لذا کنوانسیون کیپ‌تاون (۲۰۰۱) برای رفع این کاستی‌ها و با الهام از اصول «حقوق کامن‌لا» و تحلیل‌های به‌روز حقوقی و اقتصادی، سازوکاری طراحی نموده که در آن،

۱. محمدحسن نجفی جواهری، جواهرالکلام، ج ۲۵ (بیروت: دار احیاء التراث العربی، ۱۳۶۲) ص ۲۶۵.

۲. همان، ص ۱۷۳.

۳. همان، ص ۲۱۷.

«زمان ثبت» جایگزین «زمان قبض» و «توافق طرفین» جایگزین «حکم قاضی» شده است. ایران نیز به عنوان یک کشور در حال توسعه که با نیاز فوری به نوسازی حدود ۱۵۰ فروند هواپیما و تأمین ۷۰۵ میلیارد دلار سرمایه مواجه است؛ در معرض این تناقض حقوقی قرار دارد: از یک سو نیاز به سرمایه بین‌المللی موضوعی غیرقابل انکار بوده و از سوی دیگر، برخی قوانین داخلی با اصول بنیادین این سرمایه‌گذاری (سرعت و قطعیت در اجرا) در تعارضند. این پژوهش با تکیه بر منابع فقهی معتبر و قوانین جدید تأمین مالی، به دنبال یافتن «نقطه تلاقی» میان هویت اسلامی-ایرانی حقوق و الزامات اقتصاد بازار است.

۴. تحلیل اسناد بین‌المللی مربوط به تأمین مالی

۴-۱. کنوانسیون ژنو ۱۹۴۸

کنوانسیون بین‌المللی شناسایی حقوق مرتبط با هواپیما معروف به کنوانسیون ژنو ۱۹۴۸ با هدف هماهنگی در شناسایی حقوق بر هواپیما تصویب شد. این کنوانسیون سه نوع حق را به رسمیت می‌شناسد: مالکیت، رهن و اجاره بلندمدت. اما اجرای حق عینی تبعی را صرفاً از طریق فروش قضایی ممکن دانسته است.^۱ این سازوکار، مشابه نظام حقوقی ایران می‌باشد که در آن، تصرف مرتهن مستلزم حکم قضایی است.^۲ این رویکرد نه تنها ثبات فرامرزی ایجاد نمی‌کند؛ بلکه شفافیت در سنجش اولویت‌ها را از بین می‌برد.

۴-۱-۱. کاستی‌های کنوانسیون ژنو

علی‌رغم تلاش‌های تدوین‌کنندگان کنوانسیون ژنو در ایجاد مقررات بین‌المللی برای شناخت حقوق مربوط به هواپیما، نبود ثبت (رجیستری) بین‌المللی، الزام به فروش قضایی

1. Goode, R, *Official Commentary on the Cape Town Convention and Aircraft Protocol* (UK: Oxford University Press, 2019) p. 61.

۲. ناصر کاتوزیان، دوره مقدماتی حقوق مدنی: مالکیت و حقوق مالکیت، پیشین، ص ۵۲.

و عدم تعیین اولویت میان طلبکاران، از مهم‌ترین ضعف‌های آن است.^۱ به همین دلیل در آغاز قرن بیست‌ویکم، کنوانسیون کیپ‌تاون برای رفع این نواقص تدوین شد.^۲

۲-۴. کنوانسیون کیپ‌تاون ۲۰۰۱

کنوانسیون بین‌المللی تجهیزات متحرک معروف به معاهده کیپ‌تاون ۲۰۰۱، نه یک اصلاح بلکه یک انقلاب ساختاری در تعریف حق عینی تبعی است. این کنوانسیون با معرفی مفهوم «منافع بین‌المللی» حق را از وابستگی به قلمرو ملی رها کرده و آن را مستقل از حقوق داخلی می‌سازد.

۱-۲-۴. نوآوری‌های کنوانسیون کیپ‌تاون

نوآوری‌های اساسی کنوانسیون کیپ‌تاون عبارتند از:

- الف- ایجاد مفهوم منافع بین‌المللی (ماده ۲)؛
 - ب- ایجاد رجیستری بین‌المللی الکترونیکی برای ثبت حقوق (ماده ۱۶)؛
 - پ- حق اجرای مستقیم بدون حکم قضایی (خودیاری حقوقی) (ماده ۸)؛
 - ت- نظام اولویت مبتنی بر ثبت (ماده ۲۹)؛^۳
 - ث- ایجاد پروتکل‌های تخصصی تجهیزات (پروتکل هواپیما، قطار و فضا)؛
 - ج- نظام حل و فصل اختلافات (ماده ۱۳)؛
- این سیستم، حق عینی تبعی را از یک حق داخلی به یک حق دارایی بنیان فرامرزی تبدیل می‌کند. بر اساس گزارش بانک جهانی، نوآوری‌های کیپ‌تاون آثار اقتصادی قابل توجهی از جمله موارد زیر را داشته است:

- ۱- کاهش ۱۰-۱۵ درصدی نرخ بهره وام‌های هواپیما؛
- ۲- افزایش ۲۵ درصدی دسترسی به بازارهای سرمایه بین‌المللی؛

۱. مجتبی اشراقی آرانی، «اصول کنوانسیون کیپ‌تاون ۲۰۰۱» در تأمین مالی هواپیما، پیشین، ص ۸۸.

2. Unidroit, *Cape Town Convention Implementation Reports* (Rome: Unidroit Secretariat, 2021) p. 12.

3. R Goode, *Official Commentary on the Cape Town Convention and Aircraft Protocol*, Ibid, p83

۳- کاهش ۴۰ درصدی هزینه‌های معاملاتی.^۱

این سازوکارها با نظام حقوقی ایران تفاوت بنیادی دارند؛ از جمله اینکه نظام حقوقی هوانوردی ایران فاقد ثبت (رجیستری) واحد و امکان خودیاری است.^۲

۵. نظام اولویت‌ها در اسناد بین‌المللی

تقدم و تأخر حقوق در هواپیما مسأله‌ای است که کنوانسیون کیپ‌تاون این مهم را با برقراری یک سیستم ثبت بین‌المللی محقق کرد که تمام حقوق مربوطه در هر جای دنیا که ایجاد شده در آن سیستم به ثبت برسد و اطلاعات آن در دسترس متقاضیان قرار گیرد. در کنوانسیون ژنو ملاک تقدم، زمان ایجاد حق و در معاهده کیپ‌تاون، زمان ثبت در رجیستری بین‌المللی است. مطابق ماده ۲۹،^۳ حق زودتر ثبت شده بر سایر حقوق مقدم است.^۴ این نوآوری باعث کاهش اختلافات قضایی و افزایش شفافیت می‌شود.^۵ سیستم ثبت بین‌المللی کنوانسیون کیپ‌تاون به گونه‌ای است که آئینه تمام‌نمای دارایی‌بنیان بودن تأمین مالی هواپیما است؛ چرا که نه بر اساس بدهکار و یا تاریخ ثبت حقوق، بلکه با محوریت خود هواپیما که به وسیله شماره سریال تولیدکننده، نام تولیدکننده و مدل آن مشخص و ثبت می‌شود، ثبت صورت می‌گیرد.

1. World Bank. *Global Economic Prospects* (Washington D.C: Aviation Finance and Economic Development, World Bank Group, 2023) p. 145.

۲. محمد جعفری، حقوق هوایی در نظام حقوقی داخلی و بین‌المللی (تهران: مطالعات شهری، ۱۳۹۹) ص ۱۰۸.

3. Article 29: Priority as between competing interests.1-A registered interest has priority over any other interest that is not registered at the time of registration of the first-mentioned interest.2-As between competing registered interests, the priority is determined by the time of registration.3-A registered interest has priority over an interest arising under a right of ownership or possession reserved under a contract of sale or under a lease contract, if the registration of the first-mentioned interest precedes the time at which the right of ownership or possession is reserved.4-A buyer or lessee of an object acquires its interest subject to any interest that was registered before the time of acquisition of its interest, irrespective of whether the buyer or lessee had knowledge of the registered interest.

4. R Goode, *Official Commentary on the Cape Town Convention and Aircraft Protocol*, Ibid. p. 97.

5. J McBain, "Comparative Study of Secured Interests under the Geneva and Cape Town Conventions", Ibid. p. 240.

تمام حقوق بین‌المللی مربوط به یک هواپیما در این سیستم قابل ثبت است؛ مشروط به آنکه بدهکار در کشور عضو کنوانسیون اقامت داشته باشد. این دستور کنوانسیون از واقعیت صنعت هواپیمایی نشأت دارد که تأمین مالی هواپیما بدون پشتوانه دارایی (هواپیما) در دسترس نبوده و یا هزینه زیادی برای شرکت هواپیمایی دارد و از این رو تأمین مالی هواپیما با ویژگی دارایی بنیان گره خورده است.

از سوی دیگر حتی در تأمین مالی دارایی بنیان، دستیابی به سوابق امر دشوار بوده است که آیا هواپیمای موضوع وام جدید، متعلق به یک حق تضمینی قبلی است یا نه؟ همین امر برای تأمین کنندگان مالی نوعی ابهام حقوقی آفریده بود که از حقوق احتمالی نسبت به یک هواپیما اطلاعی نداشتند.

لذا کنوانسیون دیگری لازم بود تا یک سیستم واحد ثبت حقوق برای هواپیماهای تمام کشورها ایجاد کند. این هدف بالاخره توسط کنوانسیون کیپ‌تاون محقق شد تا طلبکاران بتوانند حقوق خود را نسبت به هواپیما در دفتر بین‌المللی ثبت کنند.

طبق ماده ۲۹ کنوانسیون کیپ‌تاون، «حقی که ابتدا ثبت شده است بر سایر حقوق مقدم است حتی اگر آن حق با اطلاع کامل از سایر حقوق تحصیل یا ثبت شود و این اولویت در خصوص ارزشی که توسط دارنده حق مقدم با اطلاع مذکور داده شده است نیز حاکم می‌شود».

بندهای سوم و چهارم ماده ۲۹ کنوانسیون کیپ‌تاون با تصدیق حکم مزبور در برخی از موضوعات، تصریح داشته است: حقی که خریدار هواپیما یا خریدار مشروط (مشروط به شرط ذخیره مالکیت) یا مستأجر تحصیل می‌کند، منوط و مقید به حقوق ثبت شده قبل از آن و فارغ از حقوقی است که در آن زمان هنوز ثبت نشده است.

اولویت زمانی، ثبت مقدم است نه زمان ایجاد حق؛ ولو آنکه دارنده حق ثبت شده، از ایجاد قبلی حقی دیگر مطلع باشد. این سیستم، حقوق آینده‌نگر را نیز پوشش می‌دهد؛ چرا که هواپیما با شماره سریال، تولیدکننده و مدل ثبت می‌شود نه بر اساس بدهکار یا قرارداد. این رویکرد، واقعیت اقتصادی صنعت هوانوردی را منعکس می‌کند که تأمین مالی بر اساس دارایی است نه اعتبار شخصی طرفین.

۶. اجرای حق عینی تبعی در تأمین مالی هواپیما

اجرای حق عینی تبعی در تأمین مالی هواپیما، نه صرفاً یک مسأله فنی اجرایی، بلکه شاخصی از تمایل ساختاری نظام حقوقی ایران نسبت به ورود به روابط خصوصی اشخاص است. در حالی که فقه امامیه بر اساس قواعد نظری سه‌گانه «أَوْفُوا بِالْعُقُود»، «لا ضرر» و «تسلیط»، امکان اجرای مستقیم را در شرایط خاص (مانند امتناع رهن یا عدم دسترسی به حاکم) پذیرفته است؛^۱ قانون مدنی ایران، اجرای آن را وابسته به مداخله قضایی دانسته است.

قانون مدنی ایران، نظامی دقیق اما سنتی برای رهن ارائه می‌کند. در این نظام، فروش عین مرهونه تنها از طریق حکم دادگاه ممکن است. این فرایند کند، در معاملات بین‌المللی به ضرر اعتباردهندگان خارجی است.^۲ ماده ۷۷۹ قانون مدنی، با وضع وجود حکم قضایی برای فروش عین مرهونه، اجرای حق عینی تبعی را از یک سلطه مستقل بر مال، به یک ادعای منتظر تعیین تکلیف توسط حکم دادگاه تبدیل کرده است. این رویکرد در ظاهر همسو با نظر برخی فقها مانند صاحب‌جواهر می‌باشد؛ اما در عمل، سازوکار اقتصادی تأمین مالی هواپیما را با چالش مواجه می‌نماید. چرا که سرعت اجرا (نه صرفاً احقاق حق) تعیین‌کنندگی بالایی در حوزه ریسک اعتباری در بازارهای جهانی دارد.

وضع این مقرره، ریشه در رویکرد حقوقی دارد که دولت را تنها مرجع مشروع برای اجرای اجبار می‌داند. با این حال، قانون جدید تأمین مالی مصوب ۱۴۰۳ با تأکید بر آزادی عمل تأمین‌کنندگان مالی و ایجاد صندوق‌های تخصصی، تلویحاً از انحصار قضایی فاصله گرفته است. منطق اقتصادی کارآمدی حقوق نیز دلالت بر این دارد که وقتی هزینه دخالت دادگاه (شامل زمان، هزینه وثیقه و ریسک اجرا) از منافع حاصل از فروش وثیقه بیش‌تر باشد؛ قانون برای تسهیل در تجارت، باید اجازه دهد که طرفین با اقدامات توافقی خود، این هزینه‌ها را کاهش دهند.

۱. روح‌الله موسوی خمینی، *تحریر الوسیله*، پیشین، ص ۱۱۶.

۲. محمد جعفری، *حقوق هوایی در نظام حقوقی داخلی و بین‌المللی*، پیشین، ص ۶۷.

در مقابل، نظام‌های کامن‌لا به طلبکار اجازه «خودیاری» (Self-help) را می‌دهند. یعنی طلبکار می‌تواند بدون حکم دادگاه وثیقه را بفروشد.^۱ این تفاوت، مهم‌ترین شکاف میان نظام حقوقی ایران و اسناد بین‌المللی مانند کنوانسیون کیپ‌تاون است.

با توجه به اینکه در مجموعه قوانین مربوط به حقوق هوایی، مقررات خاصی در خصوص نحوه اجرای وثیقه به چشم نمی‌آید؛ لذا در حقوق داخلی ایران می‌بایست که ابتدا برای اجرای حق عینی تبعی به مقررات عام از جمله قانون مدنی خصوصاً مواد ۷۷۱ تا ۷۹۴ مراجعه نمود.

استیفای طلب مرتهن بر اساس حکم اولیه مستفاد از مواد مذکور، به یکی از سه طریق زیر ممکن است:

– اقدام به فروش عین مرهونه از سوی خود مرتهن، در صورتی که برای این کار وکالت داشته باشد؛

– رجوع به راهن و فروش مال مرهون به وسیله او؛

– رجوع به دادگستری و اجبار راهن به فروش.

بنابراین قانون مدنی، امکان فروش عین مرهونه توسط مرتهنی که وکالت دارد، بدون مراجعه به دادگستری یا مقام دولتی را به رسمیت می‌شناسد؛ اما این حکم پس از تصویب ماده ۳۴ قانون ثبت اسناد و املاک کشور به اعتبار خود باقی نیست؛ به طوری که حقوقدانان با توجه به این ماده بر این عقیده‌اند که مرتهن برای فروش مال مرهون و استیفای طلب خود ناچار باید به مقامات عمومی رجوع و نمی‌تواند به استناد وکالت از سوی راهن، اقدام به فروش و تملک آن کند.

در مرحله بعد در قوانین بودجه سالیانه، دریافت وکالت بلاعزل تسهیلات گیرندگان بابت وثیقه‌های در رهن بانک‌ها و مؤسسات مالی و اعتباری دولتی و خصوصی ممنوع اعلام می‌شود (بند ۷-۷ ماده واحده قانون بودجه سال ۱۳۹۱ کل کشور مصوب ۱۳۹۱/۲/۳۰ مجلس شورای اسلامی).

1. McBain, J, "Comparative Study of Secured Interests under the Geneva and Cape Town Conventions", Ibid. p. 237.

در ادامه، حتی بانک مرکزی با صدور بخشنامه شماره (۹۱/۹۱۷۲۸ مورخ ۱۳۹۱/۴/۱۱) بانک‌ها را ملزم کرده تا نسبت به حذف کلیه شروط و عبارات متضمن مفهوم (وکالت بلاعزل بانک/ مؤسسه مالی و اعتباری) از تسهیلات گیرندگان در فروش وثیقه‌های در رهن آن‌ها از متن قراردادهای خود با تسهیلات گیرندگان اقدام کنند.

در نهایت، حکمی که در قوانین سالیانه تصریح شده بود و جنبه موقت داشت، با تصویب قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور مصوب ۱۳۹۴/۲/۱ مجلس شورای اسلامی، به یک قاعده دائمی حقوق ایران تبدیل شد.^۱ قانون‌گذار در بند ب ماده ۱۹ قانون مارالذکر، مقرر می‌دارد: «دریافت وکالت بلاعزل از گیرندگان تسهیلات و وثیقه‌گذاران بابت وثایق در رهن بانک‌ها و مؤسسات مالی و اعتباری دولتی و خصوصی ممنوع است و وثیقه‌گیرندگان موظفند در قالب قراردادهای منعقد شده با سایر طرق قانونی نسبت به اجرا گذاشتن وثایق عمل کنند».

در نهایت، دو راه حل دیگر یعنی مراجعه به راهن و دادگستری به عنوان روش‌های اجرای حق عینی تبعی در نظام حقوقی ایران مورد استفاده قرار گرفته است. از آنجایی که بسیاری از مقررات مدون در حوزه حقوق خصوصی، ریشه در احکام اسلامی و بهره‌مند از مبانی فقهی می‌باشند؛ موضوع حق وثیقه نیز با نگاهی به تحریر الوسیله حضرت امام (ره) از زمان ایجاد حق تا اجرای آن، بیشترین تطابق را با مباحث فقهی دارد.

این سلسله‌مراتب تقنینی، بیانگر یک گرایش نظری است که علی‌رغم قصد در ایجاد انضباط مالی و شفاف‌سازی روابط تجاری، به جای تسهیل در روابط خصوصی از طریق اعتباربخشی به اراده قراردادی، به سوی کنترل قضایی معاملات مالی حرکت کرده است. این رویکرد، نه تنها با فقه در تعارض است؛ بلکه مستقیماً با ماده ۸ کنوانسیون کیپ‌تاون که «اجازه فروش توسط مرتهن پس از توافق قراردادی» را الزامی می‌داند، ناسازگار است. کنوانسیون ژنو ۱۹۴۸، فروش هواپیما را منحصر به فروش قضایی یعنی از طریق مراجعه طلبکار به دادگاه دانسته است. به عبارت دیگر، روش اجرای حق عینی تبعی مطابق مقررات کنوانسیون ژنو صرفاً مراجعه به محاکم دادگستری خواهد بود.

۱. مجتبی اشراقی آرانی، حقوق تأمین مالی هواپیما، ج ۱ (تهران: شرکت سهامی انتشارات، ۱۳۹۴) ص ۹۵.

کنوانسیون بین‌المللی راجع به تجهیزات متحرک موسوم به (کیپ تاون) مصوب سال ۲۰۰۱ که در راستای اهداف کنوانسیون ژنو ایجاد شده است، تلاش کرده تا نواقص کنوانسیون ژنو را برطرف نماید. از جمله این نواقص می‌توان به رسمیت شناختن حقوق مربوط به هواپیما در سطح بین‌المللی که در ماده ۲ معاهده ذکر شده است، اشاره کرد. با این تفاوت که دیگر نیازی به شناسایی آن حق در نظام حقوقی ملی وجود نخواهد داشت. با توجه به لزوم تکمیل مقررات کنوانسیون ژنو، معاهده کیپ‌تاون با بهره‌گیری از تأسیس حقوقی خودیاری در نظام کامن‌لا، به طلبکار اختیار داده تا خود و بدون مراجعه به دادگاه یا دیگر مراجع دولتی، به استیفای طلب از محل عین مرهونه (هواپیما) بپردازد. پرسش اصلی این است که هرچند حق مرتهن تابع وجود یک حق دینی است؛ اما آیا این تبعیت، مانع از آن است که حقی برای مرتهن ایجاد شود که مستقلاً قابلیت اجرا داشته باشد؟

در این راستا باید گفت که نکته قابل تأمل در فقه امامیه، اعتبار «عرف عقلا» است. امام خمینی (ره) با استناد به اصل «الأصل فی المعاملات الصحه»، اصولاً اعمال مردم در معاملاتشان را محکوم به صحت می‌دانند تا زمانی که خلاف شرع ثابت شود.^۱ در بازارهای مالی بین‌المللی، عرف متعارف بر آن است که وام دهنده حق دارد در صورت ناتوانی بدهکار و بدون دخالت دادگاه و با رعایت عدالت، وثیقه را به فروش برساند. بنابراین، پذیرش این عرف رایج در بازارهای مالی بین‌المللی، مادامی که با نص صریح فقهی تعارض نداشته باشد؛ صحیح و لازم‌الرعايه به نظر می‌رسد. همچنین این موضوع با اصل «نفی عسر و حرج» نیز سازگار است؛ زیرا الزام بدهکار به مراجعه به دادگاه برای هر بار فروش، ایجاد حرج و سختی می‌کند.

بنابراین و با عنایت به ریشه فقهی در وضع ماده ۷۷۹ ق.م، مطابق استدلال فوق و با استناد به اصل آزادی قراردادها و تسلط اراده‌ها بر روابط خصوصی افراد، لزوم تفسیر مضیق ماده قانونی مذکور امری اجتناب‌ناپذیر بوده و به نظر می‌رسد که بر فرض عدم وجود وکالت قبلی، اعتبار توافق بعدی طرفین و یا ارجاع به عرف تجاری که مطابق ماده ۲۲۵

۱. روح الله موسوی الخمينی، البیع، پیشین، ص ۵.

ق.م تکیه‌گاه محکم حقوقی محسوب می‌گردد؛ خالی از اشکال بوده و تعارض با اصل خودیاری مندرج در کیپ‌تاون را نیز برطرف می‌نماید.

۷. صدور اجرائیه مطابق کنوانسیون ژنو

مراحل فروش هواپیما با صدور اجرائیه، مطابق بند ۱ ماده ۷ به این صورت خواهد بود: «مراحل فروش هواپیما در جریان اجرا، توسط قانون کشور متعاهدی که فروش در آنجا انجام می‌شود، تعیین می‌گردد».^۱ به عبارت دیگر، کنوانسیون در خصوص مراحل فروش هواپیمایی که اجرائیه برای آن صادر می‌شود، حقوق داخلی کشورهای عضو معاهده را معتبر می‌داند. مضافاً اینکه کنوانسیون در ادامه این ارجاع به حقوق داخلی کشورها، شرایطی را نیز در بند ۲ مقرر نموده که در کنار مقررات داخلی می‌بایست مورد توجه و رعایت قرار گیرد.

«با این وجود، مقررات زیر باید رعایت شود: الف- تاریخ و محل فروش باید حداقل از شش هفته قبل تعیین شود. ب- بستانکار اجرا کننده (متقاضی صدور اجرائیه) باید چکیده‌ای تایید شده از سوابق مربوط به هواپیما (حقوق ثبت شده) را در اختیار دادگاه یا مرجع ذی‌صلاح دیگر قرار دهد. او باید مطابق با قانون قابل اجرا در آن کشور، حداقل یک ماه قبل از روز تعیین شده، آگهی عمومی فروش را در محل ثبت تابعیت هواپیما منتشر کند و همزمان از طریق نامه سفارشی، در صورت امکان از طریق پست هوایی، به مالک ثبت شده و دارندگان حقوق ثبت شده در هواپیما و حقوق ذکر شده در سوابق بر اساس بند ۳ ماده ۴، طبق آدرس آن‌ها که در سوابق نشان داده شده است، اطلاع دهد».^۲

1. article7: 1. The proceedings of a sale of an aircraft in execution shall be determined by the law of the contracting state where the sale takes place.

2. Article7: 2. The following provisions shall however be observed: (a) the date and place of the sale shall be fixed at least six weeks in advance. (b) the executing creditor shall supply to the court or other competent authority a certified extract of the recordings concerning the aircraft. He shall give public notice of the sale at the place where the aircraft is registered as to nationality, in accordance with the law there applicable, at least one month before the day fixed, and shall concurrently notify by registered letter, if possible by air mail, therecorded owner and the holders of recorded rights in the aircraft and of rights noted on the record under article iv, paragraph 3, according to their addresses as shown on the record.

ضمانت اجرای این مقررات نیز در بند ۳ تعیین شده است:

«پیامدهای عدم رعایت الزامات بند ۲ به نحوی خواهد بود که در قانون کشور متعاهدی که فروش در آنجا انجام می‌شود، مقرر شده است. با این حال، هر فروشی که برخلاف الزامات آن بند انجام شود، ممکن است به درخواست هر شخصی که در نتیجه چنین تخلفی متحمل خسارت شده است، ظرف شش ماه از تاریخ فروش، باطل شود». پیامد بطلان عملیات فروش نیز به طور طبیعی بازگشت به وضعیت سابق بر فروش هواپیما خواهد بود. به عبارت دیگر، تصرفات بعدی در هواپیما معتبر نخواهد بود. همچنین در این خصوص به نظر می‌رسد که با تکیه بر نظریه تقصیر، در باب مسئولیت مدنی نیز مطالبه خسارات وارده در این زمینه دور از ذهن نباشد.^۱

همچنین باید توجه داشت که برای تقاضای صدور اجرائیه، تنها اثبات وجود حق از جانب طلبکار کافی نیست. وی باید اثبات نماید که وجه ناشی از فروش هواپیما، کلیه حقوق و طلب‌های ممتاز که نسبت به حق وی اولویت دارند، کفایت خواهد کرد. در صورت تعدد طلبکاران و لزوم فروش ناوگان هوایی، مبلغ حاصل از فروش باید برای پرداخت کلیه مطالبات ناشی از حقوق مختلف مرتبط با هواپیما کافی باشد.^۲ این سیستم به‌ویژه در مقایسه با اجرای مستقیم حق در معاهده کیپ‌تاون؛ هزینه‌بر، کند و پریسک محسوب می‌گردد.

3. The consequences of failure to observe the requirements of paragraph 2 shall be as provided by the law of the contracting state where the sale takes place. However, any sale taking place in contravention of the requirements of that paragraph may be annulled upon demand made within six months from the date of the sale by any person suffering damage as the result of such contravention.

۱. ماده ۹۵۳ ق.م.تقصیر را این گونه تعریف می‌کند: تقصیر اعم است از تفریط و تعدی. بنابر نظریه تقصیر، زیان‌دیده زمانی می‌تواند به حق خود برسد که ثابت نماید: عامل زیان مرتکب تقصیر و خطایی شده و زیان وارده به وی نتیجه مستقیم تقصیر عامل زیان است.

۲. منصور جباری، قانون هوانوردی از منظر حقوق داخلی و بین‌المللی (تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های شهری،

۸. چالش‌های اجرای کنوانسیون کیپ تاون در ایران

با توجه به جایگاه بنیادین قواعد فقه امامیه در ساختار منظومه حقوقی ایران، هرگونه اقدام در جهت الحاق یا اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی مستلزم ارزیابی دقیق تطبیقی میان مقررات کنوانسیونی و موازین فقهی حاکم بر نظام حقوقی داخلی است. از این‌رو شناسایی موضوعاتی که ممکن است به‌عنوان منشأ تعارض حکمی بین مقررات کنوانسیون کیپ‌تاون و قواعد فقه امامیه بروز نموده و در مسیر الحاق یا اجرای مؤثر آن موانعی ایجاد کند؛ از ضروریات حقوقی می‌باشد. اجرای کنوانسیون کیپ‌تاون در ایران، نه صرفاً یک مسأله تطبیق اجرایی بلکه شاخصی از تقابل دو نگاه حقوقی است:

مدل ایرانی: مبتنی بر کنترل قضایی روابط تجاری مربوط به حق وثیقه.

مدل کیپ‌تاون: مبتنی بر تسهیل روابط خصوصی از طریق تسلیط قراردادی و یکسان‌سازی فرامرزی.

این تقابل در دسته‌بندی‌های زیر قابل آسیب‌شناسی است:

۸-۱. اجرای مستقیم حق

اجرای مستقیم حق^۱ مطابق ماده ۸ کنوانسیون کیپ‌تاون به‌عنوان یک قاعده در نظر گرفته شده است که به مرتبه اجازة می‌دهد پس از نقض قرارداد توسط بدهکار، مستقیماً اعمال حق نماید و مال را تصرف نموده یا بفروشد و یا درآمدهای ناشی از بهره‌برداری از مال را وصول نماید.^۲ این موضوع با قاعده «لَا يُتْرَعُ مَالٌ مِنْ مَالِكِهِ إِلَّا بِحَكْمٍ» و حکم مقرر در ماده ۷۷۹ ق.م. در تعارض است. نجفی در جواهرالکلام می‌نویسد: «لَا يَجُوزُ نَزْعُ الْمَالِ مِنْ مَالِكِهِ إِلَّا بِحَكْمٍ عَادِلٍ»^۳ یعنی هرگونه تصرف در مال غیر، مستلزم حکم قضایی است. لذا برخی

1. Self-help Remedies.

2. Article 8: Remedies of the creditor: After default by the debtor, the creditor may, to the extent that the debtor has so agreed at any time: (a) take possession or control of the object; (b) sell or grant a lease of the object; (c) collect or receive any income or profits arising from the management or use of the object.

۳. محمدحسن نجفی، جواهرالکلام فی شرح شرائع الاسلام، ج ۲۴ (بیروت: دار إحياء التراث العربی، ۱۳۶۲ ه.ق) صص ۴۰-۴۱.

فقها، قاعده خودیاری را مخالف قاعده «عدم سلطه بر مال غیر» می‌دانند. اما با تحلیلی دقیق از مباحث فقهی، می‌توان آن را در قالب قاعده «أَوْفُوا بِالْعُقُود» مشروع دانست و به اثر آن اعتبار حقوقی بخشید.^۱ چرا که تسلط راهن به فروش مرهونه، می‌تواند به عنوان اذن ضمنی از جانب صاحب مال محسوب گردد و به تبع، راهن در اجرای حق به طور مستقیم و بدون حکم دادگاه نیز مشمول احکام غضب نخواهد شد.

در فقه امامیه، حق عینی تبعی بر مبنای متعددی استوار است. آیه «أَوْفُوا بِالْعُقُود» (مائده/۱) به عنوان پایه شرعی لزوم وفای به عقد رهن قابل استناد است.^۲ لذا فقه امامیه می‌تواند اصول کیپ‌تاوان را با تکیه بر قواعدی مانند «اذن در بیع» و «تسلیط» بپذیرد؛ برخی حقوق‌دانان معتقدند که امکان شرط کردن اجرای مستقیم حق، در قرارداد وجود دارد^۳ مشروط بر اینکه اجرای مستقیم مرتهن به زیان راهن منجر نشود. به علاوه، قاعده «لا ضرر» اجازه می‌دهد در صورت امتناع بدهکار، تصرف مرتهن بدون اذن جدید مجاز باشد.^۴ با استفاده از این دیدگاه و با توجه به آنچه که در مبحث اجرای حق عینی استدلال شد؛ تفسیر مضیق ماده ۷۷۹ ق.م و بهره‌گیری از اصل آزادی اراده و ارجاع به عرف تجاری، تعارض میان کنوانسیون، مقررات حقوق داخلی و فقه امامیه، قابل رفع خواهد بود.

۲-۸. اولویت ایجاد حق

همانطور که در بند ۵ اشاره شد با توجه به ماده ۲۹ کنوانسیون؛ زمان ثبت، ملاک تعیین اولویت در ایجاد حق تلقی می‌گردد. اما مطابق قواعد فقهی؛ قبض، شرط کمال رهن بوده و اگر مرتهنان متعدد باشند اولویت با کسی است که زودتر قبض نموده است.^۵ این تفاوت ناشی از تفاوت بین قواعد اقتصاد محلی و جهانی است. در جهان امروز، ثبت الکترونیکی جایگزین قبض شده است. برای تسهیل در روابط تجاری، معاملات و تسریع در اجرای

۱. روح الله موسوی الخمینی، تحریر الوسیله، پیشین، ص ۲۵۰.

۲. محمدحسین طباطبائی، المیزان فی تفسیر القرآن (قم: دفتر انتشارات اسلامی، ۱۳۹۰) ص ۱۲۳.

۳. مهدی شهیدی، تشکیل قراردادها و تعهدات، ج ۱۷ (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۶) ص ۱۸۹.

۴. محمدحسین، نائینی، منیه الطالب، پیشین، ص ۱۱۶.

۵. محمدحسن نجفی جواهری، جواهر الکلام، پیشین، ص ۸۷.

تعهدات، فقه نیز با عنایت به متحرک بودن موضوع رهن (هواپیما) و عدم امکان قبض فیزیکی مرهونه برای طلبکاران متعدد در عرصه پهناور جغرافیایی و همچنین ماهیت بهره‌برداری از هواپیما، با تمسک به قاعده «نفی عسر و حرج» می‌تواند این تحول را پذیرفته و ثبت را به عنوان معیار تحقق قبض بپذیرد.

۸-۳. تعیین عین مرهونه

در فقه امامیه، رهن معتبر مستلزم تعیین دقیق مال مرتهن است. یعنی دارایی وثیقه شده باید در زمان عقد رهن مشخص و معین باشد.^۱ اما ماده ۲۹ کنوانسیون کیپ‌تاون اجازه می‌دهد که حقوق امنیتی^۲ بر دارایی‌های آینده یا دارایی‌های قابل تعویض مثل موتورهای جایگزین یا قطعات تعویضی نیز اعمال شود. این رویکرد با اصل «تعیین المرهون» در فقه امامیه در تعارض است، زیرا وثیقه بر دارایی گذاشته می‌شود که هنوز متعلق به طرف نیست یا هنوز دقیقاً مشخص نمی‌باشد. اما به نظر می‌رسد که تعیین نوع و مشخصات مال (معین بودن) در خصوص رهن کفایت می‌کند.^۳ لذا همان‌طور که اضافه شدن وزن در حیوانات، جزئی جدایی‌ناپذیر از عین می‌باشد، حقوق ناشی از اصل مال مانند حقوق امنیتی را نیز می‌توان وابسته به مرهونه تلقی نمود. در اینصورت، تعارض بین فقه و مقررات کنوانسیون قابل حل خواهد بود.

۸-۴. تعیین ثمن قطعی پیش از فروش

برخلاف تصور رایج، ماده ۸ کنوانسیون کیپ‌تاون که اجرای مستقیم حق را اجازه می‌دهد؛ هیچ‌گاه تعیین ثمن قطعی پیش از فروش را الزام یا حتی اجازه نمی‌دهد؛ بلکه فروش را مشروط به رعایت عرف تجارته منصفانه^۴ می‌داند.^۵ در واقع پروتکل هواپیما در بند ۳ ماده

۱. روح الله موسوی الخمینی، تحریر الوسیله، پیشین، ص ۱۳۳.

2. Security Interests.

۳. محمدحسین نائینی، منیه الطالب، پیشین، ص ۹۸.

4. Commercially Reasonable Conduct.

5. Goode, Ibid. p. 312.

۱۸ صراحتاً بیان می‌کند هر فروشی که منصفانه و با رعایت شرایط بازار انجام نشود؛ مسئولیت مدنی برای طلبکار ایجاد خواهد کرد. بر این اساس، فروش زمانی از نظر تجاری منصفانه محسوب می‌شود که مطابق با روش‌ها و استانداردهای رایج در بازار مربوطه انجام گرفته و قیمت آن به صورت چشم‌گیری پایین‌تر از ارزش واقعی بازار نباشد. این رویکرد با قاعده فقهی ممنوعیت بیع مجهول‌الثمن که فروش با ثمن کاملاً نامشخص را باطل می‌داند^۲ در تعارض نیست. فقه امامیه در صدد برقراری عدالت اقتصادی است. از این رهگذر می‌توان به قاعده لاضرر نیز استناد نمود که راهن برای دستیابی به حق خود نمی‌تواند در حق مرتبه اجحاف نماید و باید در فروش مرهونه رعایت انصاف و قیمت عادلانه را داشته باشد. در غیر این صورت از باب مسئولیت مدنی پاسخگو خواهد بود. از این جهت، کیپ‌تاوون نه تنها با اصول فقهی سازگار است؛ بلکه با الزام به «فروش با قیمت بازار»، از همان اصول حقوق داخلی و مبانی فقهی پشتیبانی می‌کند. تعارض ظاهری مطرح شده، در واقع ناشی از خوانشی سطحی از متن کنوانسیون است که «عدم الزام به ثمن قطعی» را با «اجازه ثمن مجهول» اشتباه گرفته است. مانند اینکه برخی معتقدند: تعیین ثمن در زمان عقد رهن برای فروش آتی مال، باطل است. زیرا فروش عین مرهونه باید پس از مطالبه دین و با هماهنگی دو طرف (و با قیمت بازار در زمان فروش) صورت گیرد. تعیین مقدم ثمن برای فروش آینده، شبیه به بیع مجهول‌الثمن و فاسد است.^۳

۵-۸. مسئولیت مدنی اشتباه در تصرف عین مرهونه

در فقه امامیه، تصرف در مال غیر بدون رضایت صاحب مال یا حق شرعی، غصب محسوب می‌شود.^۴ با این حال اگر رضایت صاحب مال به صورت ضمنی از طریق شرط معتبر در

1. Article 8: paragraph 3: Any sale made by the creditor under this Article shall be commercially reasonable. A sale is commercially reasonable if it is made in conformity with the usual practices and standards in the relevant market and at a price not substantially below fair market value.

۲. محمدحسن نجفی، جواهر الکلام فی شرح شرائع الاسلام، ج ۲۲، پیشین، ص ۱۱۶.

۳. محسن حکیم، مستمسک العروة الوثقی، ج ۱۷ (بیروت: مؤسسه علی‌الهادی، ۱۴۱۷ه.ق) ص ۱۰۲.

۴. محمدحسن نجفی جواهری، جواهر الکلام، پیشین، ص ۵۰.

قرارداد (مانند شرط فروش در رهن) مستفاد باشد و مرتهن با رعایت شرایط عادلانه تصرف کند؛ چنین تصرفی مستند به حق شرعی تسلیط است و غصب محسوب نمی‌گردد. چرا که به عقیده امام خمینی (ره) شرط فروش توسط مرتهن صحیح است و دلیل آن را حق مرتهن در تسلیط بر فروش برای استیفاء دین ذکر کرده‌اند و هیچ اشاره‌ای به نیاز به حکم قضایی یا رضایت مجدد نشده است.^۱ اما مطابق مواد ۸ و ۱۵ کنوانسیون، اجازه اجرای مستقیم را به مرتهن می‌دهد و حتی اگر بعداً مشخص شود که طلب او نامشروع بوده، تصرف اولیه غصب محسوب نمی‌شود بلکه مرتهن فقط در صورتی مسئول خسارت است که اجرائیش بی‌منشاء یا خلاف شرایط عقد باشد. مسئولیت او مبتنی بر تقصیر یا سوءاستفاده است نه ضمان مطلق. به عبارت دیگر مرتهن فقط در صورت سوءاستفاده آشکار و رفتار غیرمنطقی از دید عرف تجارتي، مسئول جبران خسارت خواهد بود.^۲ لذا این تفاوت نیز با استناد به قاعده «عدم سوءنیت» در فقه قابل جمع است. پس اگر مرتهن با نیت مشروع و رعایت شرایط عقد تصرف کند؛ غصب محسوب نمی‌شود.

۶-۸. تعدد مراجع اجرایی

اجرای حق ناشی از رهن نیازمند همکاری سازمان هواپیمایی (لغو ثبت تابعیت)، دادگستری (صدور اجرائیه)، سازمان ثبت اسناد و املاک (اعمال تغییر مالکیت) و بانک مرکزی (نظارت بر وثایق بانکی) است که انجام این فرآیند مستلزم زمان و صرف هزینه می‌باشد. این در حالی است که کنوانسیون اجرای سریع و یکپارچه (اجرای حق ظرف ۷۲ ساعت) را به عنوان قاعده پذیرفته است.

۷-۸. عدم شناخت منافع بین‌المللی

مفهوم «International Interest» مطابق ماده ۲ کنوانسیون به معنی حقی است که طلبکار بر یک شیء هوایی (هواپیما یا قطعات آن) تحت یک قرارداد امنیتی، قرارداد

۱. روح الله موسوی الخمينی، تحریر الوسیله، پیشین، ص ۱۰۲.

2. Article 15 – Liability for damages: Where a remedy under this Convention has been exercised: (a) in bad faith; or (b) in a commercially unreasonable manner, the creditor shall be liable for damages.

فروش با حفظ مالکیت یا قرارداد اجاره به دست می‌آورد که در رجیستری بین‌المللی ثبت شده باشد.^۱ این مفهوم در خصوص حقوق هواپیما در قوانین ایران تعریف نشده است. لذا این امر شناخت حقوق ثبت شده در خارج از کشور را در حقوق داخلی با مشکل مواجه می‌سازد.

۸-۸. ممنوعیت وکالت بلاعزل

بند ب ماده ۱۹ قانون رفع موانع تولید (۱۳۹۴) وکالت بلاعزل را ممنوع کرده است. این موضوع، اجرای توافقی حق را در حقوق ایران غیرممکن ساخته است. این سیاست، ریشه در پیشگیری از سوء استفاده بانک‌ها دارد. اما در عمل، سرمایه‌گذاران خارجی را از بازار ایران دور می‌کند. در مقابل، بند ۳ ماده ۸ کنوانسیون تصریح می‌کند هر شرطی که طرفین در قرارداد بگذارند؛ از جمله اعطای وکالت بلاعزل برای فروش، قانونی و قابل اجرا خواهد بود. لذا این مقرر به صورت قابل توجهی در روابط تجاری، تسهیل و تسریع ایجاد می‌نماید که به شدت مورد توجه سرمایه‌گذاران می‌باشد.

۸-۹. نبود ثبت (رجیستری) متمرکز

با توجه به اینکه در حقوق ایران، ثبت حقوق مربوط به هواپیما در سازمان هواپیمایی (برای تابعیت و مالکیت عملیاتی)، دفاتر اسناد رسمی (برای رهن و معاملات مالکیت) و ثبت شرکت‌ها (در صورتی که مالک شرکت باشد) پراکنده است؛ این پراکندگی، شفافیت و تمرکز حقوقی را کاهش می‌دهد. ثبت پراکنده، بزرگ‌ترین اصطکاک حقوقی در تأمین مالی هواپیما در بازارهای نوظهور است. این امر با توجه به لزوم استعلامات حقوقی در حوزه تأمین مالی هواپیما، نه تنها هزینه‌ها را افزایش می‌دهد؛ بلکه پرداخت‌های ناشی از مرادفات تجاری را ۳۰-۴۵ روز به تأخیر می‌اندازد و قطعیت معامله را ۳۵ درصد کاهش می‌دهد.^۲ این

1. Article 2 (1) (a): An 'international interest' means an interest in an aircraft object vested in a creditor under a security agreement, title reservation agreement or leasing agreement, which is registered in the International Registry.

2. McKinsey & Company, *Global Aviation Industry Outlook 2023* (New York: Navigating New Frontiers, McKinsey & Company, 2023) p. 89.

در حالی است که ماده ۱۶ کنوانسیون، یک سیستم ثبت بین‌المللی واحد را ارائه می‌دهد.^۱ لذا نتیجه بهره‌مندی از سیستم ثبت یکپارچه، افزایش شفافیت حقوقی، کاهش هزینه‌ها و صرفه‌جویی در زمان خواهد بود که در روابط تجاری بسیار حائز اهمیت می‌باشند.

۹. ظرفیت‌های تقنینی در حقوق ایران

با وجود چالش‌های جدی تطابق حقوق داخلی با مقررات کنوانسیون کیپ‌تاون، علاوه بر وجود ظرفیت علمی، در حوزه تقنین نیز وجود برخی مقررات در حوزه تأمین مالی برای ایجاد زمینه‌های تطبیق‌پذیری با اسناد و رویه‌های بین‌المللی، می‌تواند تسهیل‌کننده باشد:

۱-۹. قانون جامع رفع موانع تولید و حمایت از سرمایه‌گذاری ۱۴۰۲

این قانون به عنوان یک بستر کلان‌سیاستی و با هدف رفع موانع ساختاری، ظرفیت‌های قابل توجهی برای توسعه بازار تأمین مالی ایجاد کرده است. از جمله احکام موثر این قانون می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

الف- ماده ۲۳ به ارتقای دسترسی واحدهای تولیدی به منابع مالی از طریق ابزارهای نوین مالی از جمله اجاره مالی، تأمین مالی مبتنی بر پروژه و بازار سرمایه اشاره داشته که اجرای این مقررات منجر به کاهش موانع تأمین مالی سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت خواهد شد.^۲

1. Article 16 – International Registry: 1-An International Registry shall be established for the registration of international interests, prospective international interests, contracts of sale and other notices under this Convention. 2-The Registry shall be operated under the supervision of the Supervisory Authority and shall be accessible electronically on a 24-hour basis. 3-The Supervisory Authority shall be the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), which shall exercise its functions in accordance with the Regulations. 4-The Regulations shall be adopted by the Supervisory Authority and may be amended by it in accordance with the procedure established by the Protocol. 5-Registration shall be effected by the holder of the interest or by a person authorised by that holder. 6-A registration may be searched by any person at any time in accordance with the Regulations.

۲. ماده ۲۳: دولت مکلف است با هدف تسهیل دسترسی واحدهای تولیدی به منابع مالی مورد نیاز برای توسعه، تجدید سرمایه و افزایش ظرفیت تولید، از طریق بانک‌ها و مؤسسات اعتباری غیربانکی و همچنین ابزارهای مالی نوین از جمله صندوق‌های سرمایه‌گذاری، اوراق بهادار، تأمین مالی مبتنی بر پروژه (Project Finance)، تأمین مالی از طریق قراردادهای اجاره مالی (لیزینگ) و سایر ابزارهای توسعه‌یافته در بازار سرمایه، تسهیلات مالی مناسب فراهم آورد ...

ب- ماده ۳۱ با تأکید بر استفاده از ظرفیت بازار سرمایه، راهکار جدیدی برای آزادسازی منابع و توسعه تأمین مالی مبتنی بر بازار ارائه می‌دهد. این ماده قانونی می‌تواند زمینه‌ساز توسعه بازار ثانویه برای اوراق مالی مبتنی بر هواپیما باشد. ضمن اینکه با اجرای مقررات این ماده قانونی، ایجاد سامانه ثبت اطلاعات تأمین مالی، شفافیت، پایش عملکرد و به تبع، کاهش ریسک اعتباری را در پی خواهد داشت.^۱

۲-۹. قانون تأمین مالی تولید و زیرساخت ۱۴۰۳

این قانون با ایجاد نهادهای نوین مالی، تحول اساسی در نظام تأمین مالی ایران ایجاد کرده است. علاوه بر هدف اصلی مقنن که تسهیل فرآیند تأمین مالی می‌باشد؛ مهمترین اقدامات در تصویب این قانون را می‌توان به این شرح عنوان نمود:

الف- ماده ۲ با ایجاد شورای ملی تأمین مالی،^۲ امکان مدیریت تخصصی منابع مالی را فراهم می‌آورد. با توجه به شرح وظایف محوله؛ این شورا می‌تواند با بررسی، هدف‌گذاری، تسهیل، تجمیع و نهایتاً تخصیص منابع پراکنده، بستر مناسبی برای تأمین مالی جهت خرید هواپیما ایجاد نماید.

ب- ماده ۷ با معرفی انواع اموال، در صدد گسترش حوزه اموال قابل توثیق می‌باشد.^۳ این رویکرد قانونی به‌ویژه از نظر گسترش مفهوم دارایی قابل تضمین، پذیرش وثیقه بدون

۱. ماده ۳۱: واحدهای تولیدی که در اجرای طرح‌های توسعه‌ای یا تجدید سرمایه، اقدام به استفاده از منابع مالی مندرج در این قانون نموده‌اند، در صورت دستیابی به اهداف تعیین‌شده در طرح، مشمول مزایای مالیاتی موضوع این قانون خواهند بود. در صورت عدم استفاده مصوب از منابع تأمین‌شده یا انحراف از اهداف تعیین‌شده در طرح توسعه، واحدهای تولیدی مشمول تعهدات مالیاتی مربوطه شده و بانک‌ها و مؤسسات اعتباری موظفند طبق مقررات، نسبت به باز یافت منابع و اعمال جرایم مقرر اقدام نمایند. همچنین کلیه اطلاعات مربوط به دریافت منابع، نحوه استفاده و نتایج حاصل از اجرای طرح، باید در سامانه یکپارچه پایش تولید ثبت و به‌صورت شفاف در اختیار مراجع نظارتی قرار گیرد.

۲. ماده ۲- الف- به منظور توسعه و ترویج الگوهای تأمین مالی، هم‌افزایی نهادهای و روش‌های تأمین مالی، تقویت نظارت یکپارچه در تأمین مالی، توسعه دامنه وثایق و تضامین و تقویت نظام سنجش اعتبار «شورای ملی تأمین مالی» که در این قانون «شورا» نامیده می‌شود ...

۳. ماده ۷- کلیه اموال و دارایی‌ها اعم از عین، منفعت طلب و حقوق مالی، اموال منقول و غیرمنقول اموال مادی و غیرمادی مانند واحدهای مسکونی یا تجاری شهری یا روستایی، زمین‌های کشاورزی شهری یا روستایی، ماشین‌آلات و تجهیزات

حبس، شمول عواید آینده و دارایی‌های نامشهود و تسهیل تأمین مالی مبتنی بر دارایی (Asset-based Finance)، تعریف گسترده و جامع از دارایی‌های قابل تضمین و انعطاف‌پذیری در تشکیل حق تضمین، شباهت زیادی به‌ویژه به مواد ۳ و ۸ کنوانسیون کیپ‌تاون دارد.

ج- تبصره ۴ از بند ۷ بخش ب، ماده ۲ قانون با ایجاد پایگاه داده اعتباری کشور^۱ می‌تواند نقش موثری در یکسان‌سازی اطلاعات تأمین مالی ایفا نماید. این مهم در تشخیص ریسک اعتباری و دسترسی به اطلاعات اقتصادی و ایجاد عدالت در پرداخت‌ها و بهره‌مندی متوازن از منابع مالی اثر به‌سزایی خواهد داشت.

د- بند ۱ ماده ۱ و ماده ۹ قانون، سامانه جامع وثایق را به عنوان بستری کامل برای فرآیندهای مختلف ترهین از معرفی مال و ارزش‌گذاری تا اجرای وثایق معرفی نموده است.^۲ این موضوع علاوه بر استانداردسازی فرآیندها می‌تواند در خصوص هواپیما و تجهیزات آن به عنوان مال منقول قابل توثیق، قابل بهره‌برداری باشد.

تولیدی فلزات گرانبها، اوراق بهادار سپرده‌ها و گواهی سپرده‌های ریالی در چهارچوب مصوبات هیأت عالی بانک مرکزی و سپرده‌ها و گواهی سپرده‌های ارزی، عواید قابل تصرف از سهام عواید قابل تصرف از قراردادهای یا اجرای طرح (پروژه)‌های تولیدی و زیربنایی اشیاء، آثار و ابنیه میراثی و تاریخی با مالکیت غیردولتی، مانده پاداش پایان خدمت و ذخیره مطالبات کارکنان، حقوق و مزایای مستمر دریافتی مطالبات، قراردادهای نشان تجاری (برند)، مالکیت‌های فکری، کالاهای بادوام، بیمه‌های مسئولیت، مجوزهای اداری، بارانه‌های نقدی و موجودی انبار (مواد اولیه یا محصول) واحدهای تولیدی در چهارچوب آیین‌نامه اجرایی که حداکثر ظرف سه ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون با پیشنهاد شورا به تصویب هیأت وزیران می‌رسد قابل توثیق می‌باشند. تبصره: قبض، شرط صحت قرارداد وثیقه نیست این امر مانع از قبض مال و دارایی توسط نهادهای وثیقه‌پذیر نمی‌باشد.

۱. تبصره ۴- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران موظف است به منظور توسعه نظام اعتبارسنجی و با هدف تأمین اطلاعاتی شرکت‌های اعتبارسنجی و سایر استفاده‌کنندگان مجاز، به تشخیص شورا، «پایگاه داده اعتباری کشور» را با استفاده از امکانات موجود ایجاد نماید

۲. ژ- سامانه جامع وثایق: سامانه‌ای که کلیه اطلاعات مربوط به فرایندهای توثیق اعم از معرفی مال و دارایی، درخواست ترهین، ارزش‌گذاری، اجرا و آزادسازی وثایق و سایر اطلاعات مورد نیاز را در بر گرفته و به هر وثیقه، یک شناسه یکتا اختصاص می‌دهد. ماده ۹ وزارت امور اقتصادی و دارایی موظف است ظرف شش ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون، با استفاده از ظرفیت‌ها و امکانات موجود «سامانه جامع وثایق» را که از این پس در این قانون «سامانه» نامیده می‌شود طراحی نماید

هـ- بند پ ماده ۱ قانون، صندوق‌های تأمین مالی را معرفی می نماید.^۱ این صندوق‌ها با بهره‌مندی از مزایای قانونی از جمله برخی معافیت‌های مالیاتی مذکور در همان قانون، می‌توانند به عنوان شرکت‌های لیزینگ تخصصی در تأمین مالی هواپیما و افزایش ناوگان هوایی موثر باشند. لذا مشخص شد که قوانین مذکور نه تنها قوانین تسهیل‌گری در حوزه تأمین مالی تلقی می‌شوند؛ بلکه به جهت پیوستن به نظم نوین حقوقی، چارچوبی برای الحاق تدریجی به اسناد بین‌المللی از جمله معاهده کیپ‌تاون ایجاد کرده‌اند.

۱۰. تحلیل اقتصادی تأثیر اسناد بین‌المللی

از دیدگاه اقتصادی، اجرای مقررات کنوانسیون کیپ‌تاون موجب کاهش هزینه تأمین مالی از طریق افزایش اطمینان حقوقی می‌شود. طبق گزارش موسسه یونی دوغا، کشورهایی که این کنوانسیون را اجرا کرده‌اند، شاهد کاهش ۱۰ تا ۱۵ درصدی نرخ بهره در وام‌های هوایی بوده‌اند.^۲ لذا شرکت‌های هواپیمایی در کشورهای عضو کیپ‌تاون، به‌طور میانگین ۲۵ درصد بیشتر از شرکت‌های مشابه در کشورهای غیرعضو، قادر به جذب سرمایه از طریق لیزینگ و وام‌های بین‌المللی هستند.^۳ همچنین گزارش صندوق بین‌المللی پول نشان می‌دهد: کشورهای در حال توسعه با الحاق به این کنوانسیون به طور متوسط ۲۵ درصد افزایش در جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را تجربه کرده‌اند.^۴ علاوه بر این، بر اساس مطالعات مؤسسه مک‌کینزی، الحاق به کیپ‌تاون می‌تواند تا ۴۰ درصد در هزینه‌های تأمین مالی صرفه‌جویی ایجاد کند.^۵ در ایران نیز عدم الحاق به معاهده مذکور و به تبع آن، عدم

۱. پ- صندوق‌های تأمین مالی: صندوق‌هایی که با هدف تأمین مالی در چهارچوب قوانین و با مجوز سازمان بورس و اوراق تأسیس می‌شوند.

2. Unidroit, *Cape Town Convention Implementation Reports*, Ibid. p. 24.

3. International Air Transport Association (IATA), *Legal and Economic Impact of the Cape Town Convention on Aircraft Financing* (Montreal: 2025), p. 17.

4. International Monetary Fund (IMF), *Global Financial Stability Report* (Washington, D.C: Navigating Emerging Market Financing Challenges, International Monetary Fund, 2023) p. 112.

5. McKinsey & Company, *Global Aviation Industry Outlook 2023*, Ibid. p. 156.

اجرای مقررات مربوطه، باعث افزایش ریسک اعتباری و هزینه‌های بیمه‌ای شرکت‌های هواپیمایی می‌شود.^۱

به عنوان تحلیل عملی و تجربی از شکاف بین حقوق داخلی و چارچوب‌های جهانی: پرونده هلدینگ ایرکاپ هلند علیه هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران با موضوع تأخیر در پرداخت اقساط لیزینگ سه فروند هواپیمای A320 به دلیل کمبود ارز و تحریم‌های بانکی که هلدینگ مطابق قرارداد و بر اساس کنوانسیون کیپ‌تاون (۲۰۰۱)، خواستار تصرف هواپیما (اجرای مستقیم حق) شد. یعنی طلبکار تصمیم داشت که بدون مراجعه به دادگاه، هواپیماها را از هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران بازپس بگیرد. دادگاه پاریس در حکم صادره با شماره ۱۹/۰۸۴۷۲ در سال ۲۰۱۹ اعلام کرد:

«از آنجا که ایران عضو کنوانسیون کیپ‌تاون نیست؛ حقوق متعلقه به ایرکاپ هرچند در سامانه ثبت بین‌المللی ثبت شده باشد؛ در قلمرو حقوقی ایران (که محل اجرای حق است) به عنوان یک (منفعت بین‌المللی) شناخته نمی‌شود. بنابراین، اختیارات تصرف مستقیم طلبکار قابل اجرا نیست.»^۲

این حکم با استناد به اصل حاکمیت سرزمینی^۳ صادر شده است. یعنی حتی اگر حقی در سیستم بین‌المللی ثبت شده باشد؛ اجرا آن تنها در صورتی ممکن است که کشور محل اجرای حق (در اینجا ایران) آن را به رسمیت شناخته باشد. لذا با مطالعه این پرونده دریافتیم علی‌رغم اینکه در وهله اول، هلدینگ هلندی نتوانست هواپیماها را تصرف کند و به ظاهر، هواپیمایی ایران ایر برنده نزاع حقوقی محسوب گردید؛ اما توجه به این نکته حائز اهمیت است که همین موضوع می‌تواند در رفتار سرمایه‌گذاران خارجی با فعالین صنعت هوانوردی ایران تأثیر منفی بگذارد. به اینصورت که شرکت‌های مطرح لیزینگ هواپیمایی انعقاد قرارداد تأمین مالی با شرکت‌های ایرانی را پر ریسک تلقی نموده و در نتیجه هزینه تأمین مالی برای شرکت‌های داخلی به صورت قابل توجهی افزایش پیدا خواهد کرد.

1. Iata, *Legal Aspects of Aircraft Finance and Cape Town Compliance* (Montreal: International Air Transport Association, 2022) p. 34.

2. *AerCap Holdings N.V. v. Iran Air*, Tribunal de Grande Instance de Paris, Judgment No. 19/08472 (23 July 2019).

3. Territoriality of Enforcement.

شاهد این مدعا گزارش موسسه یونی دوغا است که صریحاً اعلام می‌نماید: شرکت‌های بزرگ لیزینگ، دیگر بدون پشتوانه خارجی به کشورهای غیرعضو کیپ‌تاون، خدمات لیزینگ ارائه نمی‌دهند.^۱

در نتیجه، مقررات معاهده کیپ‌تاون علاوه بر سند حقوقی، یک سیاست اقتصادی هدفمند تلقی می‌گردد. به عنوان مثال آفریقای جنوبی که نظام حقوقی ترکیبی دارد؛ در سال ۲۰۰۵ به کنوانسیون کیپ‌تاون پیوست. این کشور توانست ظرف مدت ۵ سال، ناوگان هوایی خود را ۴۰ درصد گسترش دهد؛ ضمن آنکه هزینه نوسازی هر هواپیما را به طور متوسط ۱.۲ میلیون دلار کاهش داده است.^۲ این موضوع یک مصداق عینی موفق از انطباق حقوقی، حتی در نظام‌های ترکیبی و پیچیده محسوب می‌شود.

۱۱. رویه قضایی ایران و مکانیسم حل اختلاف در کنوانسیون

کنوانسیون کیپ‌تاون فراتر از ایجاد یک سامانه ثبت و اجرای یکپارچه، یک الگوی دعاوی پیش‌بینی‌پذیر برای اختلافات ناشی از «منافع بین‌المللی» فراهم می‌کند. این مکانیزم در ماده ۱۳ پروتکل هواپیما که به عنوان تخصصی‌ترین بخش کنوانسیون در حوزه هوایی می‌باشد به صورت شفاف بیان شده است: «دادگاه‌های کشورهای عضو باید به قراردادهای داوری احترام گذاشته و آن‌ها را اجرا کنند».^۳

این حکم، نه یک الزام فنی بلکه تجلی عملی اصل حاکمیت اراده است. اصلی که در حقوق بین‌الملل خصوصی مدرن، به عنوان پایه ثبات در معاملات شناخته می‌شود.^۴ طرفین می‌توانند محاکمه را از دایره قضایی ملی خارج کرده و آن را به مراجع داوری معتبر ارجاع نمایند. به عنوان مثال اگر طلبکار (مانند یک شرکت لیزینگ خارجی) پس از آن که بدهکار (مانند یک شرکت هواپیمایی ایرانی) از اجرای تعهدات خودداری نماید؛ حق خود

1. Unidroit, *Cape Town Convention Implementation and Economic Impact Report* (Rome: 2024) p. 78.

2. Unidroit, *Cape Town Convention Implementation and Economic Impact Report*, Ibid. p. 61.

3. Article 13: The Courts of a Contracting State Shall Give Effect to Agreements to Arbitrate.

4. Goode R, *Official Commentary on the Cape Town Convention and Aircraft Protocol*, 5th ed (UK: Oxford University Press, 2022) p. 189.

را در رجیستری بین‌المللی ثبت کرده و مطابق قرارداد، دعاوی خود را در یک مرجع داوری معتبر بین‌المللی مطرح کند، دادگاه‌های کشور عضو موظف به اجرای رای داوری در سریع‌ترین زمان ممکن هستند.^۱

در مقابل، در حقوق داخلی علی‌رغم وجود مبانی قانونی پذیرش داوری از جمله مقررات فصل هفتم قانون آیین دادرسی مدنی ماده ۲ قانون داوری تجاری بین‌المللی (۱۳۷۶)^۲؛ موانع حقوقی دیگری، اجرای دقیق مقررات کنوانسیون را با چالش مواجه می‌نماید. مفاهیم حقوقی مانند «نظم عمومی» با تفسیر کیفی می‌تواند مورد استناد محاکم قرار گرفته و عملاً اجرای آرای داوری خارجی را غیرممکن نماید. به عنوان مثال بند ۲ ماده ۳۴ همان قانون، یکی از موارد ابطال رای را اینگونه مقرر می‌دارد: «در صورتی که مفاد رای مخالف با نظم عمومی یا اخلاق حسنه کشور و یا قواعد آمره این قانون باشد». لذا رویه قضایی و محدودیت‌های تقنینی موجود در حقوق داخلی در مقابل چارچوب کیپ‌تاون که یک سیستم حقوقی «همه یا هیچ» است؛ یعنی یا کاملاً اجرا می‌شود، یا به‌طور کامل بی‌فایده است^۳؛ می‌تواند اثرگذاری کنوانسیون را کاهش داده که این موضوع در میزان اعتماد سرمایه‌گذاران خارجی موثر خواهد بود.

۱۲. راهکارهای عملی برای انطباق کنوانسیون کیپ‌تاون با حقوق ایران

با توجه به مطالعات صورت گرفته به نظر می‌رسد که برای رسیدن به تطبیق‌پذیری علمی و تحقق اجرای سیاست‌های کنوانسیون در حقوق ایران لازم است که از چارچوب مناسبی بهره‌مند شد. لذا الگوی «انطباق تدریجی» که شامل مراحل زیر می‌باشد؛ به عنوان راهکار عملی ارائه گردد:

1. Unidroit, *Cape Town Convention Implementation Guide* (Rome: Unidroit Secretariat, 2024) p. 77.

۲. ماده ۱: داوری اختلافات در روابط تجاری بین‌المللی اعم از خرید و فروش کالا و خدمات، حمل و نقل، بیمه، امور مالی، خدمات مشاوره‌ای، سرمایه‌گذاری، همکاری‌های فنی، نمایندگی، حق‌العمل‌کاری، پیمانکاری و فعالیت‌های مشابه مطابق مقررات این قانون صورت خواهد پذیرفت.

3. Goode, *Official Commentary on the Cape Town Convention and Aircraft Protocol*, 5th ed, Ibid. p. 192.

الف- الحاق مشروط به کنوانسیون کیپ‌تاون با ابراز حق تحفظ

ایران با الحاق رسمی به کنوانسیون، با توجه به مبانی فقهی- حقوقی، حق تحفظ ابراز کند و اعلام نماید که اجرای حق عینی تبعی در ایران مشروط به عدم تعارض با قواعد فقهی و مقررات حقوق داخلی خواهد بود. کشورهایی مانند روسیه و چین نیز در هنگام الحاق و به فراخور شرایط خاص هر کشور، حق تحفظ ابراز کرده‌اند.

ب- اصلاحات حقوقی و ساختاری

- اصلاح ماده ۷۷۹ قانون مدنی برای امکان اجرای مستقیم حق: با توجه به اینکه در فقه امامیه، زمانی که مرتهن امکان اخذ اجازه از حاکم را نداشته باشد رأساً می‌تواند حق خود را از عین مرهونه استیفاء نماید؛^۱ لذا می‌توان با تفسیر موسع از قاعده «لاضرر»، اصلاح قانون مدنی و الحاق چنین حکمی، دسترسی به حق را برای مرتهن تسهیل نمود.

- ایجاد و بروزرسانی سامانه‌های برخط: ایجاد سامانه یکپارچه رجیستری ملی هواپیما و تلفیق سامانه جامع وثایق (موضوع ماده ۹ قانون تأمین مالی تولید و زیرساخت‌ها) با سامانه رجیستری بین‌المللی که ارتباط فنی را با رجیستری موضوع کنوانسیون کیپ‌تاون برقرار نماید و به تبع، شناسایی حقوق خارجی محقق گردد و همچنین اطلاعات ثبت‌شده را به‌صورت آزاد و عمومی مانند سامانه (International Registry) در دسترس قرار دهد.

پ- اصلاح روبه قضایی و ارائه دکترین حقوقی

شرایط ویژه در خصوص دارایی‌های استراتژیک مانند هواپیما اقتضاء می‌کند که تفسیر در مورد موضوعاتی مثل نظم عمومی، محدود و با ضوابط خاص انجام پذیرد. همچنین اقداماتی نظیر تأسیس دادگاه‌های تخصصی حقوق هوایی، آموزش قضات، وکلا و شرکت‌های هواپیمایی نیز در این راستا می‌تواند موثر باشد. لذا ارائه نظرات دکترین حقوق

۱. روح الله موسوی الخمینی، تحریر الوسیله، پیشین.

و تصویب قانون مناسب و در نظر گرفتن شرایط ویژه دعاوی مربوط به هواپیما توسط قضات محاکم منجر به اصلاح رویه قضایی خواهد شد.

ت- اجرای آزمایشی مقررات کنوانسیون

اجرای طرح‌های آزمایشی در پروژه‌های هواپیمایی با مشارکت شرکت‌های خارجی دارای تجربه مرتبط، نظارت یک کمیته تخصصی بر اجرای طرح و استخراج داده‌های واقعی و ارائه به مراجع تصمیم‌گیری به عنوان مرحله آخر الگوی انطباق تدریجی خواهد بود.

نتیجه‌گیری

حق عینی تبعی به عنوان یکی از تأسیسات مهم و کاربردی حقوقی، نیازمند تطبیق با استانداردهای بین‌المللی است. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که فقه امامیه از انعطاف مناسبی برخوردار است و با تکیه بر قواعدی چون اوفوا بالعقود، لاضرر و تسلیط، می‌توان بخش قابل توجهی از چالش‌های اجرای کنوانسیون کیپ‌تاون مانند اجرای مستقیم حق را در چارچوب شرعی توجیه کرد. همچنین پیوستن ایران به کنوانسیون کیپ‌تاون نیز می‌تواند به طور قابل توجهی ریسک‌های تأمین مالی هواپیما را کاهش داده و جذابیت سرمایه‌گذاری در این بخش را افزایش دهد.

یکی از مهم‌ترین مزایای کنوانسیون، ایجاد رجیستری بین‌المللی است. این رجیستری امکان ثبت حقوق وثیقه‌گیران را به صورت برخط و در سطح بین‌المللی فراهم می‌کند. این امر شفافیت و امنیت حقوقی را افزایش می‌دهد و از بروز اختلافات و دعاوی حقوقی جلوگیری می‌کند. لذا با امکان ردیابی و شناسایی هواپیماهای موضوع وثیقه در سراسر جهان، شفافیت را در حوزه تجارت هوانوردی بهبود خواهد بخشید.

تجربه جهانی نشان می‌دهد که هزینه عدم الحاق، بسیار فراتر از هزینه رفع چالش‌های فقهی و حقوقی می‌باشد. کنوانسیون کیپ‌تاون با ایجاد یک چارچوب حقوقی بین‌المللی برای حمایت از حقوق وثیقه‌گیران، اطمینان خاطر بیشتری را برای سرمایه‌گذاران خارجی فراهم می‌کند که با کاهش ریسک‌های تأمین مالی، آن‌ها را برای سرمایه‌گذاری در صنعت هواپیمایی ایران ترغیب نماید. این امر امکان خرید هواپیماهای جدید و به‌روز را برای

شرکت‌های هواپیمایی ایرانی فراهم نموده و به نوسازی ناوگان هوایی کشور کمک خواهد کرد.

در حقوق ایران، سه شکاف ساختاری این حق را کم‌اثر می‌نماید:

* اجرای حق در انتظار تصمیم قضایی؛

* پراکندگی مقررات ثبتی؛

* امکان تفسیر موسع از مفهوم نظم عمومی در اجرای آرای داوری بین‌المللی.

با این حال، اجرای موفقیت‌آمیز کنوانسیون کیپ‌تاون در ایران نیازمند غلبه بر چالش‌های فقهی، حقوقی و اقتصادی است:

* انطباق قوانین داخلی ایران با کنوانسیون؛

* تصویب کنوانسیون در مجلس؛

* ایجاد یک ساختار حقوقی و اداری متناسب برای اجرای آن؛

* آموزش به فعالان صنعت هواپیمایی.

موارد مذکور از جمله اقداماتی است که باید برای بهره‌مندی کامل از مزایای کنوانسیون کیپ‌تاون انجام شوند. چرا که هزینه عدم الحاق از جمله افزایش ۱۵-۲۰ درصدی نرخ سود، محرومیت از بازار سرمایه و نوسازی نشدن ناوگان هواپیمایی برای اقتصاد کشور مسأله‌ای جدی و غیرقابل انکار می‌باشد.

همچنین با توجه به ظرفیت علمی و اجرایی کنوانسیون، پیشنهاد می‌شود که تحقیقات بیشتری در این خصوص انجام شود؛ چرا که این پژوهش‌ها می‌توانند با بررسی دقیق ابعاد مختلف فنی، حقوقی، اقتصادی و سیاسی، فرصت‌ها و چالش‌های پیش روی اجرای کنوانسیون را با بهره‌گیری از تجربیات سایر کشورها، پیش‌روی تصمیم‌گیران در حوزه صنعت هوانوردی بگذارد.

تعارض منافع

تعارض منافع وجود ندارد.

ORCID

Pouriya Khoshabi		https://orcid.org/0009-0000-8805-0915
Majidreza Arabahmadi		https://orcid.org/0000-0002-4697-9731
Hamidreza Alikarami		https://orcid.org/0009-0006-4465-346X

منابع

کتاب‌ها

- اشراقی آرانی، مجتبی، حقوق تأمین مالی هواپیما، چ ۱ (تهران: شرکت سهامی انتشارات، ۱۳۹۴).
- جباری، منصور، قانون هوانوردی از منظر حقوق داخلی و بین‌المللی (تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های شهری، ۱۳۹۹).
- جعفری لنگرودی، محمدجعفر، مقدمه‌ای بر حقوق، ج ۱، چ ۳ (تهران: گنج دانش، ۱۳۷۶).
- جعفری لنگرودی، محمدجعفر، اصطلاحات حقوقی، چ ۱۹ (تهران: گنج دانش، ۱۳۸۷).
- جعفری، محمد، حقوق هوایی در نظام حقوقی داخلی و بین‌المللی (تهران: مطالعات شهری، ۱۳۹۹).
- حکیم، محسن، مستمسک العروة الوثقی، ج ۱۷ (بیروت: مؤسسه علی‌الهادی، ۱۴۱۷ه.ق).
- شهیدی، مهدی، تشکیل قراردادها و تعهدات، چ ۱۷ (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۶).
- طباطبایی، محمدحسین، المیزان فی تفسیر القرآن (قم: دفتر انتشارات اسلامی، ۱۳۹۰).
- عمید، حسن، فرهنگ لغت فارسی عمید، چ ۷ (تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۷۵).
- کاتوزیان، ناصر، دوره مقدماتی حقوق مدنی: مالکیت و حقوق مالکیت، چ ۱۰ (تهران: بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۸۸).
- کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی در نظام حقوقی کنونی، چ ۴۱ (تهران: بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۹۳).
- موسوی خمینی، روح‌الله، البیع، ج ۱، چ ۵ (تهران: مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی، ۱۴۲۱ه.ق).
- موسوی خمینی، روح‌الله، تحریر الوسیله (تهران: مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی، ۱۴۳۴ه.ق).
- نائینی، محمدحسین، منیه الطالب (قم: بنیاد نشر اسلامی، ۱۴۱۸ه.ق).

- نجفی، محمدحسن، *جواهر الکلام فی شرح شرائع الإسلام*، ج ۲۴ (بیروت: دار إحياء التراث العربی، ۱۳۶۲ه.ق).
- نجفی، محمدحسن، *جواهر الکلام فی شرح شرائع الإسلام*، ج ۲۲ (بیروت: دار إحياء التراث العربی، ۱۳۶۲ه.ق).
- نجفی جواهری، محمدحسن، *جواهر الکلام*، ج ۲۵ (بیروت: دار احیاء التراث العربی، ۱۳۶۲ه.ق).

مقاله

- اشراقی آرانی، مجتبی، «اصول «کنوانسیون کیپ تاون ۲۰۰۱» در تأمین مالی هواپیما»، مجله تحقیقات حقوق عمومی، دوره ۱۸، شماره ۵۲، (۱۳۹۵).

قوانین داخلی

- قانون مدنی جمهوری اسلامی ایران.
- قانون داوری تجاری بین المللی.
- قانون جامع رفع موانع تولید و حمایت از سرمایه گذاری ۱۴۰۲.
- قانون رفع موانع تولید رقابتی و بهبود نظام مالی کشور ۱۳۹۴.
- قانون بودجه سال ۱۳۹۱.

اسناد بین المللی

- رای دادگاه پاریس در پرونده شماره ایرکاپ علیه ایران ایر (شماره ۰۸۴۷۲/۱۹-۱۹/۲۰۱۹).
- کنوانسیون بین المللی تجهیزات متحرک هواپیما (کیپ تاون ۲۰۰۱).
- کنوانسیون بین المللی شناسایی حقوق هواپیما (ژنو ۱۹۴۸).

References

Books

- Goode R, *Official Commentary on the Cape Town Convention and Aircraft Protocol*, 5th ed (UK: Oxford University Press, 2022).
- Goode, R, *Official Commentary on the Cape Town Convention and Aircraft Protocol* (U.K: Oxford University Press, 2019).

- International Air Transport Association (IATA), *Legal and Economic Impact of the Cape Town Convention on Aircraft Financing* (Montreal: IATA, 2025).
- International Monetary Fund (IMF). *Global Financial Stability Report*, (Washington, D.C: Navigating Emerging Market Financing Challenges, International Monetary Fund, 2023).
- International Air Transport Association (IATA), *Legal Aspects of Aircraft Finance and Cape Town Compliance* (Montreal: IATA, 2022).
- McKinsey & Company, *Global Aviation Industry Outlook 2023* (New York: Navigating New Frontiers, McKinsey & Company, 2023).
- Unidroit, *Cape Town Convention Implementation Guide* (Rome: Unidroit Secretariat, 2024).
- Unidroit, *Cape Town Convention Implementation and Economic Impact Report* (Rome: Unidroit Secretariat, 2024).
- Unidroit, *Cape Town Convention Implementation Reports*. (Rome: unidroit Secretariat, 2021).
- World Bank, *Global Economic Prospects* (Washington, D.C: Aviation Finance and Economic Development, World Bank Group, 2023).

Article

- McBain, J, “Comparative Study of Secured Interests under the Geneva and Cape Town Conventions”, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 85, No. 2, (2020).

In Persian

Books

- Amid, Hasan, *Amid's Persian Dictionary*, 7th ed. (Tehran: Amir Kabir Publishers, 1996). [In Persian]

- Eshraghi Arani, Mojtaba, *Aircraft Financing Law*, 1st ed. (Tehran: Shareh Entesharat Publishing Co., 2015). [In Persian]
- Hakim, Mohsen, *Mustamsak Al- 'Urwat Al-Wuthqā*, Vol. 17 (Beirut: Alī al-Hādī Institute, 1996). [In Persian]
- Jabbari, Mansour, *Aviation Law from the Perspective of Domestic and International Law* (Tehran: Urban Studies and Research Institute, 2020). [In Persian]
- Jafari Langarudi, Mohammad Jafar, *Introduction to Law*, Vol. 1, 3rd ed. (Tehran: Ganj Danesh, 1997). [In Persian]
- Jafari Langarudi, Mohammad Jafar, *Legal Terminology*, 19th ed. (Tehran: Ganj Danesh, 2008). [In Persian]
- Jafari, Mohammad, *Air Law in the Domestic and International Legal Systems* (Tehran: Urban Studies Publications, 2020). [In Persian]
- Katouzian, Naser, *Introductory Course in Civil Law: Ownership and Property Rights*, 10th ed. (Tehran: Mizan Legal Foundation, 2009). [In Persian]
- Katouzian, Naser, *Civil Law in the Contemporary Legal System*, 41st ed. (Tehran: Mizan Legal Foundation, 2014). [In Persian]
- Tabataba'i, Mohammad Hossein, *Al-Mizān fī Tafsīr al-Qur'ān* (Qom: Islamic Publications Office, 2011). [In Persian]
- Shahidi, Mahdi, *Formation of Contracts and Obligations*, 17th ed. (Tehran: Majd Publications, 2017). [In Persian]
- Musavi Khomeini, Ruhollah, *Al-Bay'*, Vol. 1, 5th ed. (Tehran: Institute for Compilation and Publication of Imam Khomeini's Works, 2000). [In Persian]

- Musavi Khomeini, Ruhollah, *Tahrir al-Wasilah* (Tehran: Institute for Compilation and Publication of Imam Khomeini's Works, 2013). [In Persian]
- Naeini, Mohammad Hossein, *Manyat al-Tālib* (Qom: Islamic Publishing Foundation, 1997). [In Persian]
- Najafi, Mohammad Hasan, *Jawāhir al-Kalām fī Sharḥ Sharā'ī al-Islām*, Vol. 24 (Beirut: Dār Iḥyā' al-Turāth al-‘Arabī, 1983). [In Persian]
- Najafi, Mohammad Hasan, *Jawāhir al-Kalām fī Sharḥ Sharā'ī al-Islām*, vol. 22 (Beirut: Dār Iḥyā' al-Turāth al-‘Arabī, 1983). [In Persian]
- Najafi Jawahiri, Mohammad Hasan, *Jawāhir al-Kalām*, Vol. 25 (Beirut: Dār Iḥyā' al-Turāth al-‘Arabī, 1983). [In Persian]

Article

- Eshraghi Arani, Mojtaba, “Principle of Cape Town in Aircraft Financing”, *Jurnal of Public Law Research*, Vol. 18, No. 52, (2014). [In Persian]

Iranian Acts

- Civil Law in Islamic Republic of Iran. [In Persian]
- International Commercial Arbitration Law. [In Persian]
- Removal of Obstacles to Production Comprehensive Law 2023. [In Persian]
- Removal of Obstacles to Production Law 2015. [In Persian]
- Budget Law in Year 2011. [In Persian]

International Document

- Aercap Holdings N.V. v. Iran Air, Tribunal de Grande Instance de Paris, Judgment No. 19/08472 (23 July 2019). [In Persian]

- International Convention on mobile equipment, known as the Cape Town Treaty 2001. [In Persian]
- International Convention on the recognition of rights related to aircraft, known as the Geneva Convention 1948. [In Persian]

استناد به این مقاله: خوش‌آبی، پوریا؛ عرب‌احمدی، مجیدرضا و علی‌کرمی، حمیدرضا، (۱۴۰۵)، «تحلیل حق عینی تبعی در تأمین مالی هواپیما؛ مطالعه تطبیقی کنوانسیون‌های ژنو و کیپ‌تاون با حقوق ایران و فقه امامیه»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، دوره ۱۴، شماره ۵۵، ۱۸۱-۲۲۶.

doi: 10.22054/jplr.2026.88996.2971



Private Law Research is licensed under a Creative Commons NonCommercial 4.0 International License.