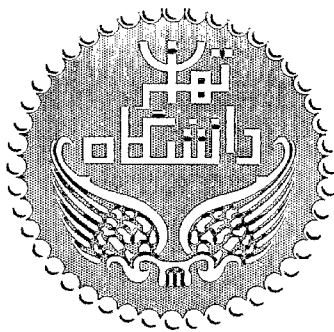


بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

١٠٧١٨٧

۸۷/۱/۱۵۷۰۵۹
۸۷/۱۲/۱۱۲



دانشگاه تهران

دانشکده حقوق و علوم سیاسی

موضوع :

قرارداد اجاره کشتی

رساله برای دریافت درجه دکترای تخصصی در رشته حقوق خصوصی

استاد راهنما : دکتر بهروز اخلاقی

استادان مشاور :

دکتر امیر صادقی نشاط

دکتر علیرضا محمدزاده وادقانی

نگارش : عباس محمدی

تابستان ۱۳۸۶

استاد راهنما و مشاوران محترم
سپیدمارک

۱۰۷۱۸۷



جمهوری اسلامی ایران
دانشگاه تهران

اداره کل تحصیلات تکمیلی

شماره _____
تاریخ _____
پیوست _____

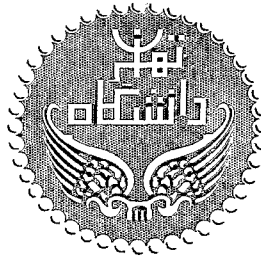
باسمه تعالی

تعهد نامه اصالت اثر

اینجانب **عباس محمدی** متعهد می شوم که مطالب مندرج در این پایان نامه / رساله حاصل کار پژوهشی اینجانب است و به دستاوردهای پژوهشی دیگران که در این پژوهش از آنها استفاده شده است ، مطابق مقررات ارجاع و در فهرست منابع و مآخذ ذکر گردیده است. این پایان نامه / رساله قبلاً برای احراز هیچ مدرک هم سطح یا بالاتر ارائه نشده است . در صورت اثبات تخلف (در هر زمان) مدرک تحصیلی صادر شده توسط دانشگاه از اعتبار ساقط خواهد شد .
کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به پردیس / دانشکده / مرکز دانشگاه تهران می باشد .

نام و نام خانوادگی دانشجو

امضاء **عباس محمدی**



دانشکده حقوق و علوم سیاسی
گروه آموزشی حقوق خصوصی و اسلامی
گواهی دفاع از رساله دکتری

هیات داوران رساله دکتری آقای / خانم عباس محمدی

در رشته حقوق خصوصی گرایش

با عنوان: قرارداد اجاره کشتی

با در تاریخ ۸۶/۷/۸ با درجه عالی ارزیابی نمود.

ردیف	مشخصات هیات داوران	نام و نام خانوادگی	مرتبۀ دانشگاهی	دانشگاه یا موسسه	امضاء
۱.	استاد راهنما استاد راهنمای دوم: (حسب مورد)	دکتر بهروز اخلاقی	رئیس هیات	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	
۲.	استاد مشاور:	دکتر علیرضا محمدزاده	دانشیار	" "	
۳.	استاد مشاور دوم: (حسب مورد)	دکتر امیر صادقی نشاط	استادیار	" "	
۴.	استاد مدعو خارجی:	دکتر محمدرضا احمدی	استادیار	دانشگاه علامه طباطبائی	
۵.	استاد مدعو خارجی:				
۶.	استاد مدعو داخلی:	دکتر محسن ایزانلو	استادیار	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	
۷.	استاد مدعو داخلی:			" "	
۸.	معاون یا نماینده معاون: تحصیلات تکمیلی دانشکده آموزش تخصصی	دکتر محسن ایزانلو	استادیار	" "	

تذکر: این برگه پس از تکمیل توسط هیات داوران در نخستین صفحه رساله درج می گردد.

تقدیم به

ہمسو مہربانم

و

فرزند ان دلبندم

چکیده

اجاره کشتی عقدی است که به موجب آن مالک کشتی در برابر اجاره بهای معین، بهره برداری از یک کشتی (منافع یک کشتی) در یک مدت معین یا برای یک یا چند سفر معین بین بنادر مشخص را بمنظور حمل کالا یا مسافر به مستأجر واگذار می کنند. این قرارداد به سه گونه متفاوت سفری، زمانی و در بست (لخت) تقسیم شده است. در گونه ی نخست مدیریت های بازرگانی و دریانوردی علیرغم واگذاری کشتی در اختیار مالک کشتی باقی ماند، در گونه ی دوم تنها مدیریت بازرگانی به مستأجر واگذار می شود، اما در گونه ی سوم مستأجر جایگزین مالک کشتی شده و هر دو مدیریت را به عهده می گیرد. با عنایت به ماهیت عرفی عقود، اجاره کشتی با این فرض که پرسنل نیز از اجزای تشکیل دهنده ای آن محسوب گردند گونه ی تحول یافته ای از اجاره مدنی است.

برابر عقد اجاره کشتی، موجر موظف است شناور را در موعد و بندر مقرر همراه با قابلیت دریانوردی در اختیار مستأجر قرار دهد. در اجاره سفری و زمانی این قابلیت تا پایان قرارداد باید از سوی موجر برقرار شود اما در اجاره در بست تعهد موجر تنها در زمان تحویل لحاظ می گردد. در مقابل از آنجا که انجام دریانوردی در یک مسیر متعارف بر عهده موجر قرار گرفته است، مستأجر باید پس از اعلام آمادگی کشتی، کالای خود را در یک دوره ی زمانی متعارف در شناور بارگیری یا تخلیه نماید؛ در غیر این صورت حسب مورد با ضمانت اجرای فسخ یا خسارت دیرکرد که در عرف دریایی به دموراژ شهرت دارد، مواجه خواهد شد. مقتضیات عرفی بنادر و شروط مخالف که از سوی طرفین در قرارداد گنجانده می شود، در تفسیر و تعیین حدود و ثغور این تعهدات نقش بسزایی دارند.

در اجاره سفری، موجر به دلیل برخورداری از مدیریت کامل کشتی همانند متصدی حمل و نقل مسئول تلف، عیب یا نقصان کالا فرض می شود. با اینحال، بر خلاف رژیم سختگیرانه حاکم بر قرارداد باربری، موجر می تواند با اثبات اینکه به تمام تعهدات خود پایبند بوده و یا حتی با وجود عهدشکنی، اصولاً زیان نمی توانست مستند به تقصیر ایشان باشد، از مسئولیت رهایی یابد. اما در اجاره ی زمانی و در بست از آنجا که مدیریت بازرگانی و در نوع اخیر مدیریت کامل کشتی به مستأجر واگذار می شود، مسئولیت موجر نسبت به تلف، عیب و نقص کالا زمانی تحقق می یابد که زیان مستند به فعل سرزنش آمیز یا عهدشکنی نامبرده در انجام تعهدات قراردادی باشد و اثبات امر بی گمان بر عهده ی مستأجر (صاحب کالا) خواهد بود.

فهرست

موضوع	صفحه
مقدمه	۱

فصل اول

کلیات (پیشینه، مفاهیم، گونه بندی و ماهیت حقوقی)

مبحث نخست: پیشینه	۲
گفتار نخست: پیشینه فقهی	۲
فراز نخست: عقد اجاره قالب منتخب فقیهان جهت بهره برداری از اشیاء و حیوان به منظور باربری	۲
فزار دوم: گونه های اجاره اشیاء و حیوان جهت باربری	۵
(۱) اجاره بر حسب زمان	۵
(۲) اجاره بر حسب سفر	۷
فراز سوم: نتیجه گیری	۷
گفتار دوم: پیشینه اجاره کشتی در حقوق موضوعه ایران	۸
فراز نخست: قانون مدنی	۹
فراز دوم: قانون تجارت	۱۰
فراز سوم: قانون دریایی	۱۱
فراز چهارم: نتیجه گیری	۱۱
گفتار سوم: پیشینه اجاره کشتی در حقوق فرانسه	۱۲
مبحث دوم: مفاهیم و گونه بندی	۱۳
گفتار نخست: مفهوم و گونه بندی اجاره کشتی	۱۳
فراز نخست: مفهوم اجاره کشتی	۱۳
(۱) مفهوم اجاره کشتی در حقوق موضوعه ایران	۱۳
۱-۱) مفهوم اجاره کشتی در متون قانونی	۱۴
۲-۱) مفهوم اجاره کشتی در دکترین حقوقی	۱۶
۳-۱) تحلیل حقوقی تعاریف و نتیجه گیری	۱۸
(۲) مفهوم کشتی در حقوق فرانسه	۲۰
۱-۲) مفهوم اجاره کشتی	۲۰
۲-۲) مفهوم سند اجاره کشتی	۲۲
۳-۲) نتیجه گیری	۲۲

۲۴	فراز دوم : گونه بندی اجاره کشتی
۲۴	(۱) گونه بندی سنتی
۲۵	(۱-۱) اجاره سفری
۲۶	(۲-۱) اجاره زمانی
۲۷	(۳-۱) اجاره دربست
۲۸	(۲) گونه بندی های جدید
۲۸	(۱-۲) اجاره کلی و جزئی کشتی
۳۰	(۲-۲) اجاره کشتی برای حمل تناژ معین
۳۰	(۳-۲) اجاره دربست و غیر دربست
۳۱	(۳) ارزیابی گونه بندی ها
۳۱	(۱-۳) گونه بندی سنتی
۳۲	(۲-۳) اجاره کلی و جزئی کشتی
۳۳	(۳-۳) اجاره دربست و غیر دربست
۳۴	(۴) نتیجه گیری
۳۴	گفتار دوم : مفهوم و هویت کشتی
۳۴	فراز نخست : مفهوم کشتی
۳۸	فراز دوم : هویت کشتی
۳۹	فراز سوم : ثمره عملی بحث و نتیجه گیری
۴۰	مبحث سوم : ماهیت حقوقی اجاره کشتی
۴۰	گفتار نخست : بیان دیدگاهها
۴۱	فراز نخست : تحلیل قرارداد اجاره کشتی بر پایه قرارداد باربری
۴۱	(۱) بیان دیدگاه
۴۴	(۲) ارزیابی دیدگاه
۵۰	فراز دوم : تحلیل قرارداد اجاره کشتی بر پایه عقد اجاره
۵۰	(۱) بیان دیدگاه
۵۲	(۲) ارزیابی دیدگاه
۵۷	فراز سوم : تحلیل اجاره بر پایه عقود غیر معین
۵۷	(۱) بیان دیدگاه
۵۸	(۲) ارزیابی دیدگاه
۶۰	گفتار دوم : دیدگاه برگزیده
۶۰	فراز نخست : خاستگاه اختلاف در ماهیت حقوقی اجاره کشتی
۶۵	فراز دوم : مفهوم کشتی در اجاره کشتی
۶۶	فراز سوم : تحلیل حقوقی دیدگاه
۶۷	گفتار سوم : نتیجه گیری

فصل دوم

(تشکیل و انحلال قرارداد و اجاره کشتی)

۷۰	.....	مبحث نخست : طرفین قرارداد اجاره کشتی
۷۰	.....	گفتار نخست : موجر و مستاجر در اجاره کشتی
۷۳	.....	گفتار دوم : نقش دلالتها در انعقاد اجاره کشتی
۷۵	.....	مبحث دوم : شرایط تشکیل قرارداد اجاره کشتی
۷۵	.....	گفتار نخست : شرایط راجع به قرارداد
۷۵	.....	فراز نخست : کتبی بودن قرارداد
۷۵	.....	( ۱ لزوم کتبی بودن قرارداد و تنظیم سند اجاره کشتی (charter party)
۷۷	.....	( ۲ نحوه تنظیم سند اجاره کشتی
۷۷	.....	( ۱-۲) اقتضانات مشترک
۷۸	.....	( ۲-۲) اقتضانات اختصاصی
۷۸	.....	( ۱-۲-۲) اجاره سفری
۷۹	.....	( ۲-۲-۲) اجاره زمانی و دریست
۸۰	.....	( ۳) سندهای نمونه اجاره کشتی (charter - parties tape)
۸۲	.....	فراز دوم : ثبت رسمی قرارداد و اجاره کشتی
۸۳	.....	گفتار دوم : شرایط مربوط به کشتی و اجاره بها
۸۴	.....	فراز نخست : شرایط مربوط به کشتی
۸۴	.....	( ۱) توصیف کشتی
۸۴	.....	( ۱-۱) بیان شرایط توصیف
۸۵	.....	( ۲-۱) آثار حقوقی توصیف کشتی
۸۸	.....	( ۳-۱) استثنائات شرط
۸۸	.....	( ۱-۳-۱) تردید بین دو یا چند شناور همکلاسی
۹۰	.....	( ۲-۳-۱) جانشینی شناورها
۹۱	.....	( ۳-۳-۱) اجاره ظرفیت
۹۱	.....	( ۲) قابلیت دریانوردی
۹۱	.....	( ۱-۲) جایگاه شرط قابلیت دریانوردی
۹۳	.....	( ۲-۲) مفهوم قابلیت دریانوردی
۹۳	.....	( ۱-۲-۲) قابلیت فنی برای دریانوردی
۹۳	.....	( ۲-۲-۲) قابلیت دریانوردی تجاری
۹۴	.....	( ۳-۲-۲) ارزیابی و نتیجه گیری
۹۵	.....	( ۳-۲) ابتدائی یا استدامی بودن شروط قابلیت دریانوردی
۹۸	.....	( ۴-۲) ماهیت حقوقی بار اثبات شرط قابلیت دریانوردی
۹۸	.....	( ۱-۴-۲) تبیین کلی بحث
۱۰۱	.....	( ۲-۴-۲) نقش گواهینامه قابلیت دریانوردی و تسلیم کشتی از سوی مستاجر در اثبات تامین قابلیت دریانوردی
۱۰۶	.....	( ۵-۲) آثار و ضمانت اجرای عدم قابلیت دریانوردی کشتی
۱۰۸	.....	فراز سوم : شرایط مربوط به اجاره بهاء

۱۰۸	(۱) مفهوم اجاره بها در اجاره کشتی
۱۱۱	(۲) اجاره بها در شرایط عادی
۱۱۱	(۱-۲) اجاره سفری
۱۱۱	(۱-۱-۲) اجاره بهای مقطوع
۱۱۲	(۲-۱-۲) تعیین اجاره بها بر مبنای وزن ، حجم یا ارزش کالا
۱۱۴	(۲-۲) اجاره زمانی
۱۱۶	(۳) اجاره بها در شرایط غیر عادی
۱۱۷	(۱-۳) اجاره سفری
۱۱۷	(۱-۱-۳) حوادث قابل انتصاب به موجر
۱۱۷	(۱-۱-۱-۳) عدم قابلیت دریانوردی کشتی
۱۲۰	(۲-۱-۱-۳) بارچینی نامناسب
۱۲۱	(۳-۱-۱-۳) نداشتن بار به دریا و یا فروش آن
۱۲۲	(۲-۱-۳) حوادث قابل انتصاب به مستاجر
۱۲۳	(۱-۲-۱-۳) کسر بار
۱۲۴	(۲-۲-۱-۳) استرداد بار
۱۲۵	(۳-۲-۱-۳) فساد کالا
۱۲۶	(۳-۱-۳) حوادث غیر مترقبه
۱۲۷	(۱-۳-۱-۳) خسارت محموله
۱۲۹	(۲-۳-۱-۳) توقف کشتی یا بار
۱۳۲	(۲-۳) اجاره زمانی
۱۳۳	(۱-۲-۳) عدم قابلیت دریانوردی کشتی
۱۳۳	(۲-۲-۳) توقف کشتی
۱۳۴	(۳-۳) اجاره دریست (لخت)
۱۳۵	(۴) شروط قراردادی
۱۳۵	(۱-۴) پرداخت اجاره بها با همه حوادث پیش آمده
۱۳۵	(۱-۱-۴) بیان شرط
۱۳۷	(۲-۱-۴) اعتبار شرط
۱۳۹	(۳-۱-۴) آثار شرط
۱۴۰	(۲-۴) پرداخت اجاره بها برای کشتی خالی همانند کشتی پر
۱۴۰	مبحث سوم : انحلال قرارداد اجاره کشتی
۱۴۲	گفتار نخست : فسخ قرارداد اجاره کشتی
۱۴۲	فراز نخست : فسخ قرارداد بر پایه عدم اجرای تعهدات هر یک از طرفین
۱۴۳	(۱) فسخ قرارداد از سوی موجر
۱۴۵	(۲) فسخ قرارداد از سوی مستاجر
۱۴۷	فراز دوم: شرط فاسخ
۱۴۹	فراز سوم: نتیجه گیری
۱۵۰	گفتار دوم : انفساخ قرارداد اجاره کشتی

۱۵۲ گفتار سوم: تاثیر فروش کشتی بر اجاره

فصل سوم

آثار قرارداد اجاره کشتی

۱۵۶	..... مبحث نخست: حقوق و تعهدات طرفین در اجاره سفری
۱۵۶	..... گفتار نخست: حقوق و تعهدات موجر
۱۵۶	..... فراز نخست: حقوق و تعهدات راجع به کشتی
۱۵۶	..... (۱) تامین قابلیت دریاوردی کشتی
۱۵۸	..... (۲) تجهیز کشتی
۱۵۸	..... (۱-۲) مفهوم تجهیز کشتی
۱۵۹	..... (۲-۲) ضمانت اجرای تعهد
۱۶۰	..... (۳) تحویل کشتی در زمان و مکان پیش بینی شده
۱۶۰	..... (۱-۳) بیان تعهد
۱۶۴	..... (۲-۳) ضمانت اجرای تعهد
۱۶۵	..... فراز دوم: حقوق و تعهدات راجع به بار
۱۶۵	..... (۱) تعیین بار
۱۶۶	..... (۲) عملیات بارگیری
۱۶۷	..... (۳) عملیات باربندی
۱۶۷	..... (۱-۳) مفهوم باربندی
۱۶۸	..... (۲-۳) ماهیت حقوقی تعهد باربندی
۱۶۹	..... (۳-۳) ضمانت اجرای تعهد
۱۷۱	..... (۴) صدور بارنامه
۱۷۱	..... (۱-۴) تبیین کلی بحث
۱۷۲	..... (۲-۴) نگاهی به بارنامه
۱۷۲	..... (۱-۲-۴) مفهوم بارنامه
۱۷۴	..... (۲-۲-۴) ویژه گی و کارکردهای بارنامه
۱۷۴	..... (۱-۲-۲-۴) دلالت بارنامه بر قرارداد بابری
۱۷۴	..... (۲-۲-۲-۴) دلالت بارنامه بر رسید کالا
۱۷۵	..... (۳-۲-۲-۴) دلالت بارنامه بر مالکیت کالا
۱۷۶	..... (۴-۲-۲-۴) قابلیت نقل و انتقال بارنامه
۱۷۷	..... (۳-۴) تاثیر صدور بارنامه بر قرارداد اجاره کشتی
۱۷۸	..... (۱-۳-۴) تحلیل حقوقی مسئله در حقوق فرانسه
۱۷۸	..... (۱-۱-۳-۴) پیش از تصویب قانون اصلاحی ۱۹۶۶
۱۷۹	..... (۲-۱-۳-۴) تحلیل مسئله بر پایه قانون اصلاحی ۱۹۶۶
۱۸۰	..... (۲-۳-۴) تحلیل مسئله در حقوق انگلستان
۱۸۰	..... (۱-۲-۳-۴) بررسی ماهیت حقوقی بارنامه مستاجر
۱۸۲	..... (۲-۲-۳-۴) بررسی ماهیت حقوقی بارنامه شخص ثالث

۱۸۴	..... ( ۴-۴) شناسایی متصدی حمل در اجاره سفری
۱۸۶	..... ( ۵) تخلیه بار
۱۸۷	..... ( ۱-۵) متعهد تخلیه بار
۱۸۸	..... ( ۲-۵) چگونگی تخلیه
۱۸۹	..... ( ۶) باز پس گیری بار
۱۹۰	..... فرآز سوم : حقوق و تعهدات مربوط به سفر
۱۹۰	..... ( ۱) دریانوردی در مسیر مورد توافق
۱۹۰	..... ( ۱-۱) بیان تعهد
۱۹۱	..... ( ۲-۱) انحراف از مسیر
۱۹۲	..... ( ۳-۱) ضمانت اجرای تعهد
۱۹۴	..... ( ۲) حرکت با سرعت متعارف
۱۹۵	..... ( ۳) نگهداری و مراقبت از کالا
۱۹۶	..... ( ۴) تعویض کشتی در جریان سفر
۱۹۸	..... ( ۵) بندر مقصد
۱۹۸	..... ( ۱-۵) تعیین بندر مقصد
۱۹۹	..... ( ۲-۵) شرط نزدیک ترین بندر
۲۰۱	..... گفتار دوم : حقوق و تعهدات مستاجر
۲۰۲	..... فرآز نخست : تخلیه و بارگیری
۲۰۲	..... ( ۱) زمان مجاز تخلیه و بارگیری
۲۰۲	..... ( ۱-۱) مفهوم زمان مجاز
۲۰۳	..... ( ۲-۱) مبدا زمان مجاز
۲۰۳	..... ( ۱-۲-۱) تبیین کلی بحث
۲۰۳	..... ( ۲-۲-۱) اعلام آمادگی برای تخلیه و بارگیری
۲۰۵	..... ( ۳-۲-۱) شروط مخالف
۲۰۵	..... ( ۱-۳-۲-۱) WHETHER IN BERTH OR NOT شرط
۲۰۶	..... ( ۲-۳-۲-۱) IN REGULAR TURN و WITHOUT TURN (FREE OF TURN) شرط
۲۰۶	..... ( ۳-۳-۲-۱) AT OR OFF THE PORT شرط
۲۰۷	..... ( ۳-۱) تعیین مدت زمان مجاز
۲۰۷	..... ( ۱-۳-۱) تبیین کلی بحث
۲۰۷	..... ( ۲-۳-۱) شروط مربوط به تعیین مدت زمان مجاز
۲۰۷	..... ( ۱-۲-۳-۱) روزهای بارگیری و تخلیه معین (FIXED LAYTIME)
۲۰۸	..... ( ۲-۲-۳-۱) روزهای بارگیری و تخلیه غیر معین (INDETERMINATE LAYTIME)
۲۰۹	..... ( ۴-۱) تعلیق جریان زمان مجاز
۲۰۹	..... ( ۱-۴-۱) حوادث غیر مترقبه
۲۰۹	..... ( ۱-۱-۴-۱) قاعده کلی
۲۱۱	..... ( ۲-۱-۴-۱) WEATHER PERMITTING شرط

۲۱۱	.....	۳-۱-۴-۱) ترافیک بندر
۲۱۲	.....	۲-۴-۱) تقصیر موجر
۲۱۳	.....	۳-۴-۱) زمان مجاز مفید
۲۱۳	.....	۱-۳-۴-۱) قاعده کلی
۲۱۴	.....	۲-۳-۴-۱) شرط روزهای تعطیل
۲۱۴	.....	۲-۳-۴-۱) شرط روزهای کار متوالی در ۲۴ ساعت
۲۱۵	.....	۵-۱) قلمرو زمان مجاز
۲۱۶	.....	۲) خسارت دیر کرد در تخلیه و بارگیری
۲۱۷	.....	۱-۲) مفهوم خسارت دیر کرد در تخلیه و بارگیری
۲۱۸	.....	۲-۲) تعیین مدت دیرکرد در تخلیه و بارگیری
۲۱۹	.....	۳-۲) مبدأ شروع زمان دیر کرد در تخلیه و بارگیری
۲۱۹	.....	۴-۲) تعلیق زمان دیرکرد در تخلیه و بارگیری
۲۲۰	.....	۵-۲) محاسبه زمان و مبلغ خسارت دیرکرد تخلیه و بارگیری
۲۲۱	.....	۳) پاداش سرعت در تخلیه و بارگیری
۲۲۱	.....	۱-۳) مفهوم و ویژگی پاداش سرعت
۲۲۲	.....	۲-۳) محاسبه نرخ و زمان پاداش سرعت
۲۲۳	.....	۴) ممنوعیت بارگیری کالای خطرناک
۲۲۴	.....	فراز سوم: پرداخت اجاره بها
۲۲۵	.....	۱) بستانکار اجاره بها
۲۲۶	.....	۲) بدهکار اجاره بها
۲۲۷	.....	۳) استرداد اجاره بها
۲۲۷	.....	۴) تضمین پرداخت اجاره بها
۲۲۸	.....	۱-۴) حق حبس
۲۲۹	.....	۲-۴) فروش بار
۲۲۹	.....	۳-۴) حق تقدم
۲۳۰	.....	مبحث دوم: اجاره زمانی
۲۳۱	.....	گفتار نخست: دریافت یا تسلیم کشتی
۲۳۲	.....	گفتار دوم: استفاده از کشتی
۲۳۲	.....	فراز نخست: پرداخت هزینه های استفاده از کشتی
۲۳۳	.....	فراز دوم: چگونگی استفاده از کشتی و محدودیت های آن
۲۳۳	.....	۱) چگونگی استفاده از کشتی
۲۳۳	.....	۲) محدودیت استفاده از کشتی
۲۳۳	.....	۱-۲) محدودیت مربوط به بار
۲۳۴	.....	۲-۲) محدودیت مربوط به مسیر دریانوردی
۲۳۵	.....	۳-۲) محدودیت مربوط به بندر
۲۳۶	.....	فراز سوم: نگهداری از کشتی

۲۳۷	..... گفتار سوم : استرداد کشتی
۲۳۷	..... فراز نخست : زمان استرداد
۲۳۸	..... فراز دوم : محل استرداد
۲۳۹	..... فراز سوم : وضعیت کشتی هنگام استرداد
۲۳۹	..... گفتار چهارم : وضعیت فرمانده و کارکنان
۲۴۱	..... گفتار پنجم : صدور بارنامه
۲۴۴	..... مبحث سوم : اجاره دریست
۲۴۴	..... گفتار نخست : حقوق و تعهدات موجر
۲۴۵	..... گفتار دوم : حقوق و تعهدات مستاجر
۲۴۵	..... فراز نخست : اجاره بها
۲۴۶	..... فراز دوم : نگهداری و تعمیر کشتی
۲۴۶	..... فراز سوم : وضعیت فرمانده و کارکنان
۲۴۷	..... گفتار سوم : صدور بارنامه
۲۴۷	..... مبحث چهارم : مسئولیت موجر
۲۴۸	..... گفتار نخست : مسئولیت موجر بر پایه مسئولیت متصدی باربری
۲۵۰	..... گفتار دوم : رژیم های قانونی مسئولیت موجر
۲۵۰	..... فراز نخست مسئولیت موجر در اجاره سفری
۲۵۱	..... فراز دوم : مسئولیت موجر در اجاره زمانی
۲۵۲	..... فراز سوم : مسئولیت موجر در اجاره دریست
۲۵۳	..... گفتار سوم : نتیجه گیری
۲۵۴	..... گفتار چهارم : شرط عدم مسئولیت و اعتبار آن
۲۵۹	..... نتیجه
۲۶۷	..... فهرست منابع
۲۷۴	..... ضمیمه : چارتر پارتی های نمونه
۲۷۵	..... ضمیمه ۱: (Voyage Charter)
۲۷۶	..... Gencon
۲۸۱	..... Ferticon 2007
۲۹۷	..... Norgrain 89
۳۱۱	..... ضمیمه ۲: (Time Charter)
۳۱۲	..... Baltime 1939
۳۱۸	..... NYPE 93
۳۳۱	..... Supplytime 2005

مقدمه

الف) بیان موضوع و اهمیت و ضرورت پژوهش

پیشینیان ما در افسانه های ملی خود تدبیر حضرت نوح را به جمشید پادشاه پیشدادی نسبت داده اند و بر این باور بودند که ایشان نخستین کسی بود که به فرمان « خرد مقدس » شناوری عظیم ساخت تا در جریان توفان بزرگ نژاد آدمی و گونه های جانداران را از نابودی نجات دهد. در شاهنامه فردوسی از ناوگان ایران در زمان کیکاوس و کیخسرو سخن رفته است و اسناد تاریخی از رفت و آمد نیروی دریایی ایران در روزگار هخامنشیان به دریای عمان، بحر احمر، اقیانوس هند و دریای مدیترانه حکایت دارند.

توجه شهریاران ایران به لزوم و اهمیت راه های دریایی جهت گسترش مبادلات بازرگانی از آنچه داریوش بزرگ در ۳۳ کیلومتری کانال سوئز انجام داد به خوبی روشن می گردد. به هنگام حفر مجدد کانال سوئز در سال ۱۸۶۶ میلادی کتیبه ای در آنجا کشف شد که در روی آن به پنج خط میخی، پارسی، عیلامی، بابلی و مصری چنین نوشته شده است: « داریوش شاه گوید: من پارسی هستم، از پارس مصر را گرفتم، من فرمان حفر این ترعه را دادم، از رودخانه ای به نام نیل که در مصر جاری است تا دریایی که به پارس می رود، پس از آن این ترعه حفر شد چنانکه فرمان دادم و کشتیها از مصر از وسط آن به سوی پارس روانه شدند چنانکه میل من بود.»

اما، در روزگار ما و به ویژه در صده های اخیر که همچون گذشته دسترسی به آبهای آزاد و داشتن ناوگان دریایی بزرگ و منسجم در زمینه بازرگانی و رزمی از ویژگیهای بارز یک تمدن پیشتاز محسوب می گردد، ما چه اندازه در راهی که پیشینیان ما ساخته بودند، قدم گذاشته ایم و مانند کشورهای چینی، ژاپن، انگلیس، فرانسه و آمریکا که در هر دوره با بهره گیری از این فرآیند خود را سرآمد دنیا کرده بودند، تمدن پارسی- اسلامی را به این نهاد گرانبها و لوازم آن آراسته ایم؟ یادمان باشد، جایگاه راهبردی ایران در منطقه که می تواند با ارزش ترین دالان برای حمل و نقل کالا از جنوب به شمال و بر عکس باشد و نیز

برخورداری از منابع عظیم و نفت و گاز و چشم اندازهای طبیعی و تمدنی می توانست میهن عزیزمان را به قطب حمل و نقل کالا و مسافر تبدیل کند.

باری، اگرچه حمل و نقل دریایی در ایران نهادی جدید نیست و ایرانیان به بلندای تاریخ بشر با آن آشنا بوده اند، لیک حقوق دریایی به عنوان بازوی صنعت حمل و نقل دریایی و به معنای مجموعه قواعد حاکم بر روابط اشخاص در این حوزه و نیز به معنای رشته علمی پیشرفته ناظر به تکوین، تحول، تفسیر و تحلیل قواعد این رشته، در نظام حقوقی و جامعه علمی ما حادثه ای جدید محسوب می گردد. تنها در سال ۱۳۴۳ قانونگذار به وضع قانون دریایی دست زده است که نه تنها ریشه در اصول کلی نظام حقوقی ما ندارد بلکه ترجمه ای است از قانون تجارت منسوخ فرانسه و کنوانسیونهای بین المللی که بسیاری از آنها در حال حاضر بازنگری و اصلاح شده اند، اما ما هنوز به این قواعد ناقص و منسوخ برای حل مسایل این رشته اکتفا نموده ایم. دلایل این نابسامانی عبارتند از:

- نظام آموزش حقوق ما که در شرایط عادی می بایست از رشته ای اختصاصی به نام حقوق دریایی در دوره کارشناسی ارشد و دکتری برخوردار می بود، چنان با این رشته بیگانه است که نه تنها مباحث و قواعد این رشته برای دانشجویان حقوق نامفهوم است بلکه در کمال تاسف هنوز هستند اساتید و متخصصانی که از تفاوت ساختاری و موضوعی موجود بین «حقوق دریایی»^۱ به عنوان یکی از شاخه های حقوق تجارت که خود از رشته های حقوق خصوصی است و به بررسی قواعد و احکام بسیار متنوع و مرتبط به تجارت از طریق دریا می پردازد و «حقوق دریاها»^۲ که از مباحث حقوق بین الملل عمومی است و به مطالعه نظام حقوقی حاکم بر مناطق مختلف دریایی و آبراهها اختصاص یافته است، به خوبی آگاه نیستند.

- چنانکه می دانیم ایجاد و توسعه ناوگان تجاری و افزایش حمل و نقل کالا از راه دریا مستلزم داشتن مقررات جامع دریایی، نظام دادرسی توانمند و تربیت قضات حقوقدان مطلعی است که با استفاده از معلومات تخصصی خود نسبت به بررسی و رفع اختلافات بین

^۱ -Droit maritime- maritime Law

^۲ -Droit des mers- law of the seas

متصدیان باربری و فرستندگان کالا، طرفین قرارداد اجاره کشتی، طرفین قرارداد بیمه دریایی و ... که ممکن است دارای تابعیت های بیگانه باشند، اقدام نمایند.

اگرچه در ماده ۱۸۸ قانون دریایی بر لزوم تشکیل دادگاه دریایی (مرجع تخصصی) اشاره شده است ولی تاکنون هیچ اقدامی در این خصوص انجام نگرفته است. درحالیکه تشکیل دادگاه دریایی توانست در تعامل با نظام آموزشی به غنای علمی این رشته بیافزاید و با به وجود آمدن یک رویه قضایی قوی، کاستیهای قانون در مقام پاسخگویی به مسایل حقوق دریایی جبران شود.

امروزه به دلیل اینهمه کاستی صاحبان کالای ایرانی و نیز صاحبان کشتی ایرانی مجبورند بر خلاف قواعد حاکم، به خواسته طرف خارجی در خصوص تعیین قانون و دادگاه صالح خارجی تن دهند. و از آن بدتر، تا آنجا که نگارنده این سطور اطلاع دارد و در عمل نیز با آن برخورد نموده است، اندک دعوی که در دادگاههای ایران مطرح می شوند قضات به دلیل عدم آشنایی با ماهیت دعوی و قواعد حاکم بر آن، احراز اصل دعوی را به کارشناسان خبره که عموماً از میان مسئولان حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران انتخاب می گردند، ارجاع می دهند که چنین فرایندی چیزی جز واگذاری صلاحیت و اختیارات ذاتی قضایی به اشخاص ثالث بیرون از نظام دادرسی نخواهد بود.

در حقوق دریایی و حمل و نقل کالا از طریق دریا، کشتی یک عنصر اساسی است. بهره برداری از آن جهت حمل کالا یا مسافر در قالب دو قرارداد جداگانه به نامهای قرارداد باربری که بوسیله بارنامه تصدیق می شود و به همین دلیل به قرارداد باربری تحت بارنامه شهرت دارد و قرارداد اجاره کشتی که به نام سند مصدق خود یعنی چارتر پارتی اشتهار دارد، انجام می گیرد. همانگونه که صاحبان خرده کالا به دلیل مزیت های اقتصادی تمایل دارند از قرارداد باربری استفاده نمایند، در برابر صاحبان کالای عمده برای اینکه سرنوشت کالا را در دوره حمل به دست گیرند، خود را در اجاره کشتی ذینفع می بینند.

این دو قرارداد دارای دو موضوع کاملاً متفاوت بوده و در حالیکه قرارداد باربری حمل کالا را موضوع خود ساخته است در اجاره کشتی منفعت دریانوردی کشتی از سوی مالک به مستاجر واگذار می شود؛ به همین دلیل این دو قالب بهره برداری از کشتی از تفاوت ماهوی برخوردار بوده و قواعد حاکم بر اجاره کشتی بر خلاف قرارداد باربری که آمره اند، تکمیلی می باشند.

قواعد حاکم بر قرارداد باربری با تدوین و تصویب کنوانسیونهای بین المللی از قبیل کنوانسیون بین المللی ۱۹۲۴ بروکسل موسوم به کنوانسیون لاهه، کنوانسیون لاهه ویزی و هامبورگ در سطح جهان بصورت یکنواخت در آمده اند و امروزه اکثر کشورهای که دارای ناوگان بازرگانی حمل و نقل دریایی هستند، به الزامات این کنوانسیون ها با توجه به منافع ملی شان تن داده اند. اما در مقابل، قواعد حاکم بر اجاره کشتی از عرف بنادر یک کشور و در عرصه بالاتر از عرف بین المللی برخاسته اند و تنها تلاشی که در این سطح صورت گرفته، یکنواخت سازی اسناد قرارداد اجاره کشتی یعنی چارتر پارتی ها است. همین ویژگی مسایل پیچیده ای را در حوزه ماهیت این قرارداد و شرایط مربوط به شکل و آثار آن به وجود آورده است. از آنجا که در بنادر ایران عرفی که بر ویژگی های سیستم حقوقی کشور ما تکیه داشته باشد، برای تدوین قواعد این رشته به وجود نیامده و قواعد مورد عمل به کلی از حقوق غرب به عاریه گرفته شده است، تحلیل قواعد حاکم بر این قرارداد به منظور تطبیق آن با اصول کلی سیستم حقوقی کشور همواره به عنوان یک ضرورت مطرح بوده است.

ب) پرسش های پژوهش

پرسش نخست: همچنانکه گفته شد، تمامی قواعد حاکم بر این قرارداد در عرف کشورهای پیشرو که به عنوان عرف بین المللی خود را مطرح ساخته اند، ریشه دارند. نکته قابل توجه اینکه قانونگذار ایرانی در ماده ۱۹۴ ق.د در موارد سکوت نیز اهالی حقوق را به این عرف ارجاع داده است. لذا با توجه به اینکه در حقوق ایران عقود به دو دسته بزرگ معین و غیر معین تقسیم شده اند و این تقسیم بندی نیز دارای ثمره

علمی بوده و قرارداد وفق توصیفی که از آن به عمل می آید از ماهیت، شرایط و آثار ویژه‌ای برخوردار می شود. نخستین پرسشی که در این پژوهش مطرح می شود راجع به ماهیت قرارداد اجاره کشتی است. باید دید آیا قرارداد اجاره کشتی وصف عقد قرارداد مندرج در قانون مدنی را می پذیرد یا به کلی نسبت به آن بیگانه محسوب می شود؟

پرسش دوم: از سوی دیگر، در نظام حقوقی ما از آنجا که اصل بر اجرای عین تعهد بوده و تخلف از تعهدات اصلی اصولاً ضمانت اجرای فسخ را به همراه ندارد، در حالیکه در قرارداد اجاره کشتی عهد شکنی نسبت به هر یک از تعهدات فوق می تواند موجبات فسخ قرارداد را فراهم نماید؛ این پرسش مطرح می شود که چنین فرآیندی در سیستم ما چگونه توجیه می شود؟

پرسش سوم: پرسش سوم به مسوولیت موجر بر می گردد؛ از آنجا که در قرارداد باربری و اجاره سفری مسوولیت موجر نسبت به فقدان و عیب کالای مورد حمل مفروض می باشد، این پرسش همواره مطرح می شود که آیا این دو نوع مسوولیت از ویژگی و شرایط یکسان برخوردارند؟

ج: فرضیه های پژوهش

متعاقب پرسش های یاد شده، فرضیه های زیر که بر پیش فرضهای مسلم حقوقی تکیه دارند مطرح می شوند:

فرضیه نخست: از آنجا که عقود از ماهیت و معنای عرفی برخوردارند و همگام با تحولات اجتماعی برای پاسخ به نیازهای جدید، دگرگونی می پذیرند، اجاره کشتی در ماهیت عقد اجاره کمال یافته ای است با شرایط و آثار خاص خود.

فرضیه دوم: بر پایه تحلیل ماهیتی قرارداد اجاره کشتی، پذیرش موارد فسخ برخاسته از عرف حمل و نقل در سیستم حقوقی کشور ما با مانعی روبرو نیست.

فرضیه سوم: از آنجا که در قرارداد باربری، متصدی باربری با کالا نسبت برقرار کرده و نگهداری از آن را به عهده می‌گیرد در حالیکه در اجاره کشتی موجر تعهدی را در قبال کالا به عهده نمی‌گیرد، شرایط و آثار مسئولیت آن دو نسبت به فقدان و عیب کالا به کلی از یکدیگر متمایز می‌باشند.

د) سابقه و محدودیت‌های پژوهش

پژوهش‌های انجام شده در خصوص قرارداد اجاره کشتی انگشت شمارند. ضمن اشاره به کتاب ارزشمند حقوق دریایی دکتر هوشنگ امید یادآور می‌شود، تنها یک پایان نامه در دانشگاه تهران در دوره کارشناسی ارشد در زمینه اجاره کشتی و یک پایان نامه در خصوص اجاره سفری در دانشگاه تربیت مدرس در دوره کارشناسی ارشد و پایان نامه مرتبط دیگری با عنوان «دموراز» در دانشگاه شهید بهشتی به رشته تحریر درآمده‌اند. این پایان نامه‌ها به دلیل استفاده از منابع انگلیسی و تکیه بر ویژگی کامن لا فاقد جنبه‌های تحلیلی لازم می‌باشند. مقالاتی که در مجلات "پیام دریا" و وابسته به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و "بندر و دریا" وابسته به سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و نیز کتابهایی که از سوی این ارگانها منتشر شده‌اند همگی در حد یک ترجمه نامناسب بوده و بر جنبه‌های فنی اجاره کشتی تاکید دارند.

نخستین محدودیت به منابع قابل دسترس بر میگردد. با توجه به ناچیز بودن منابع فارسی، نگارنده ناچار گردید از منابع فرانسوی برای جنبه‌های تحلیلی بحث و از منابع انگلیسی برای بیان جنبه‌های کاربردی بحث و انجام مطالعات تطبیقی استفاده نماید که وقت و هزینه‌های زیادی بر نگارنده تحمیل نموده است.

چنانچه مستحضرید، پایان نامه دکتری اصولاً به یکی از پرسشهای موجود در یک رشته خاص پاسخ می‌دهد و به همین دلیل باید دارای عنوانی محدود باشد. اما از آنجا که مباحث مربوط به اجاره کشتی