

Charterers' Obligation to Pay Hire in Charterparties on Carriage of Goods (A Comparative Look)

Majid Ghamami*

Associate Professor at Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran

Siavash Sefidari

*MA in International Commercial-Economic Law, Faculty of Law and Political Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran
(Email: siavashsefidari@hotmail.com)*

(Received: 2020/06/25, Accepted: 2020/09/19)

Abstract

The payment of hire from the charterers to the ship owners is considered as a principle in charterparties. Charterers' obligation to pay the hire is an absolute one, and in only exceptional cases, they are entitled to deduct from hire or set off against it. Therefore, the charters include some terms in time or voyage charterparties to permit them to adjust this obligation in certain circumstances. For avoiding the legal consequences, however, the charterers who need to apply this contractual right, must examine the contract attentively. Since the charterparty is sometimes silent on these terms, the question of what sources of law can be used by courts should be discussed. With a descriptive and analytical method and from a comparative perspective, this paper aims to scrutinize the charterers' obligation to pay the hire in charterparties on carriage of goods. The result is that Iranian law on this subject matter differs significantly from the common-law system; including deduction from hire for the ship off-hire period, collapsed ship, and delay in delivery of ship to the charterer. Furthermore, this is the charterparty that must be considered as the primary source of and the basis for regulating the relations between the parties. When charterparty is silent, we should refer to Iranian Maritime Law or other legal provisions as general law. Iranian Maritime Law in its ninth chapter includes scattered articles concerning charterparties, and in some cases such a right is granted to the charterers.

Keywords

Hire, Set off, Damage, Terms, Charterparty, Shipowner, Charterer

* Corresponding Author, Email: mghamami@ut.ac.ir

Fax: +9821-61111

مطالعات حقوق تطبیقی

دوره ۱۱، شماره ۲

پاییز و زمستان ۱۳۹۹

صفحات ۷۱۵ تا ۷۳۸ (علمی - پژوهشی)

تعهد مستأجر به پرداخت اجاره‌بها در قراردادهای اجاره کشتی

راجع به حمل کالا (با نگاهی تطبیقی)

مجید غمامی*

دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

سیاوش سفیداری

دانش‌آموخته کارشناسی ارشد حقوق تجاری اقتصادی بین‌المللی دانشکده حقوق و علوم سیاسی

دانشگاه تهران

(Email: siavashsefidari@hotmail.com)

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۴/۰۵، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۶/۲۹)

چکیده

در قراردادهای اجاره کشتی، اصل بر پرداخت اجاره‌بها یا کرایه از طرف مستأجر به مؤجر است و چنین تعهدی برای مستأجر، تعهدی مطلق بوده، حق کسر از آن و یا تهاتر آن برای مستأجر تنها در موارد استثنایی وجود دارد که باید تفسیر محدود شود. به‌طور معمول در قراردادهای اجاره زمانی و یا سفری کشتی شروطنی به‌نفع مستأجر درج می‌شود تا وی را در مواردی خاص از زیر بار اجرای چنین تعهدی رها سازد. البته اعمال چنین حقی از سوی مستأجر باید با بررسی دقیق مفاد قرارداد صورت گیرد. در موارد سکوت قرارداد اجاره نیز باید دید منابعی که دادگاه باید به آن رجوع کند، کدام است. در این نوشتار که به روش توصیفی-تحلیلی است، به بررسی تعهد مستأجر به پرداخت اجاره‌بها در قراردادهای اجاره کشتی راجع به حمل کالا- با نگاهی تطبیقی به حقوق انگلستان- پرداخته شده است. نتیجه آنکه حقوق ایران در موضوع مورد بحث، اختلافات چشمگیری با نظام کامن‌لا دارد؛ از جمله کسر از اجاره‌بها درجایی که کشتی خارج از وضعیت قرارداد اجاره قرار داشته باشد و یا در فرضی که کشتی متلاشی شده، از بین برود و یا در شرایطی که کشتی با تأخیر به مستأجر تسلیم شود. همچنین، این قرارداد اجاره کشتی است که باید در مرتبه نخست به آن رجوع شود و مبنای تنظیم‌کننده روابط طرفین همان است که در قرارداد آمده و در صورت سکوت، به قانون دریایی ایران و یا مواد قانونی دیگر به‌عنوان قانون اعم رجوع می‌شود. قانون دریایی ایران نیز اگرچه در فصل نهم خود به‌صورت پراکنده موادی را در خصوص قراردادهای اجاره کشتی بیان کرده، با وجود این، در مواردی چنین حقی را برای مستأجر قائل شده است.

واژگان کلیدی

اجاره‌بها، تهاتر، خسارت، شروط، قرارداد اجاره کشتی، مالک، مستأجر.

مقدمه

تعهد مستأجر کشتی (Charterer) به پرداخت کامل اجاره‌بها یا کرایه^۱ توافق شده در قرارداد اجاره کشتی (Charterparty) در سررسیدهای تعیین شده و یا قبل از آن، تعهدی مطلق است و تنها در موارد قانونی و یا در مواردی که در قرارداد به آن تصریح شده باشد، حق دارد که از اجاره‌بها کسر نموده یا آن را نپردازد. در حقوق ایران، چنانچه مستأجر کشتی اجاره‌بها را به مؤجر کشتی پرداخت نکند، مؤجر حق بازپس‌گیری کشتی (Withdraw the Ship) را ندارد، مگر اینکه در قرارداد اجاره کشتی چنین شرطی درج شده باشد. در مقابل، در حقوق انگلستان حق مالک کشتی (Shipowner) در بازپس‌گیری کشتی در صورت تأخیر در پرداخت اجاره‌بها نیز حقی مطلق است. چنین حق مطلق برای مالک کشتی در قراردادهای اجاره کشتی به نوعی تعدیل می‌شود؛ با این توضیح که شروطی در قراردادهای اجاره کشتی درج می‌شوند که به شروط غیرفنی (Anti-technicality Clauses) معروفاند (Todd, 2016: 185-186) و مالک کشتی قبل از بازپس‌گیری کشتی می‌بایست آن‌ها را رعایت نماید. از آنجا که اصل بر پرداخت اجاره‌بها از سوی مستأجر است، در مقام تفسیر، باید ابتدا به اصل رجوع کرد و عدم پرداخت اجاره‌بها و یا کسر از آن را به عنوان امری استثنایی در نظر گرفت و تفسیری محدود کرد. بر همین مبنا، مستأجر می‌تواند تحت شرایطی و در موارد استثنا نسبت به کسر از اجاره‌بها اقدام نماید و یا اینکه اجاره‌بهای پرداخت نکند. در قراردادهای اجاره کشتی، پرداخت اجاره‌بها معمولاً به صورت ماهانه^۲ در نظر گرفته می‌شود و دارای شروطی در خصوص پوشش نوسانات نرخ ارز (Currency Fluctuations) است. تعهد به پرداخت اجاره‌بهای کشتی بر اساس برنامه زمان‌بندی شده در چنین قراردادهایی، در مقام مقایسه با سایر قراردادهای اجاره، بسیار سخت‌گیرانه است. قاعده کلی این است که مستأجر کشتی به پرداخت کامل هر یک از مبلغ اقساط اجاره‌بها به مالک کشتی (و یا حسب مورد، مستأجر قبلی) متعهد است؛ با وجود این در برخی موارد، مستأجر حق کسر از اجاره‌بها (Deductions from Hire/ Freight)، تعدیل آن (Adjustment of Hire/ Freight)، تهاثر با (کل یا بخشی از) مبلغ اجاره‌بها (Set off against Hire/ Freight)، و یا عدم پرداخت کامل

۱. در حقوق انگلستان میان دو واژه Freight و Hire تفاوت قائل شده‌اند؛ واژه Freight به پرداخت‌هایی اطلاق می‌شود که تحت قرارداد اجاره سفری کشتی (Voyage Charterparty) از طرف مستأجر به مالک کشتی صورت می‌گیرد و واژه Hire به پرداخت‌هایی اطلاق می‌شود که تحت قرارداد اجاره زمانی کشتی (Time Charterparty) از طرف مستأجر به مالک کشتی انجام می‌شود. می‌توان واژه «کرایه» را برای «Freight» و واژه «اجاره‌بها» را برای «Hire» به کار برد.

۲. به طور معمول زمان پرداخت اجاره‌بها به صورت ساعتی، روزانه، هفتگی، پانزده روزه، ماهانه یا سالانه، طبق توافق طرفین تعیین می‌شود.

اجاره‌بها را پیدا می‌کند. هدف از این نوشتار، بررسی تعهد مستأجر به پرداخت اجاره‌بها در قراردادهای اجاره کشتی راجع به حمل کالا با نگاهی تطبیقی بر حقوق انگلستان است. در نتیجه در این نوشتار، پس از بررسی موضع قوانین ایران و مقررات بین‌المللی، به موضوعات کسر از اجاره‌بها و یا عدم پرداخت آن با تصریح در قرارداد، خارج از وضعیت اجاره بودن کشتی، تأثیر عدم پرداخت و یا پرداخت کمتر اجاره‌بها در قرارداد اجاره کشتی، تأثیر تلف شدن یا از قابلیت انتفاع خارج شدن کشتی در مدت قرارداد بر اجاره‌بها، تأثیر قوه قاهره در پرداخت اجاره‌بها، خودداری کردن از انجام قرارداد اجاره، دعوای خسارت (ادعای ورود خسارت از طرف مستأجر کشتی)، تحویل کالای خسارت‌دیده و تأثیر آن بر اجاره‌بها، پرداخته خواهد شد.

۱. موضع قوانین ایران و مقررات بین‌المللی

در کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴م مستند به قسمت دوم از ماده ۵ آن که شامل قراردادهای اجاره کشتی نمی‌شود^۱، مقرره‌ای در خصوص قراردادهای اجاره کشتی و به تبع آن در خصوص پرداخت اجاره‌بها و نیز حق مستأجر در کسر از اجاره‌بها و یا عدم پرداخت آن وجود ندارد. اگرچه در انتهای آن قسمت آمده است: «... ولی چنانچه در مورد کشتی تحت اجاره، بارنامه صادر شود مقررات این کنوانسیون در مورد آن‌ها قابل اجرا است...»، اما این مورد به کالا و روابط بین فرستنده و دارنده بارنامه یا صاحب کالا از یک طرف، و متصدی حمل از طرف دیگر مربوط بوده، خارج از موضوع این نوشتار است. همچنین است مقررات لاهه/ویزبی (Hague/Visby Rules 1968)، مستند به ماده ۵ آن، کنوانسیون هامبورگ (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea)، مستند به بند ۳ از ماده ۲ آن، و کنوانسیون رتردام (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)، مستند به ماده ۶ آن.

در «کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعوای دریایی» (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)) که در بند ۲ از ماده ۱ آن، موضوع «اشخاص محق به محدود کردن مسئولیت» مطرح شده و اجاره‌کننده کشتی را نیز داخل در تعریف مالک کشتی قرار داده، مربوط به بحث مسئولیت است و خروج موضوعی از این نوشتار دارد. در

۱. البته در ماده ۵ از «قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها و پروتکل امضا»، با عبارت: «مقررات این قرارداد شامل قراردادهای اجاره در بست کشتی نمی‌شود...»، ترجمه شده و ممکن است استدلال شود که مقررات کنوانسیون پیش‌گفته، بر انواع دیگر قراردادهای اجاره کشتی اعمال خواهد شد که در واقع، چنین نیست.

خصوص تعهد مستأجر به پرداخت اجاره‌بها و یا حق کسر از اجاره‌بها یا کرایه از سوی مستأجر، باید دید منابع رسیدگی برای دادگاه ایرانی چه مواردی هستند. در مرتبه اول، این قرارداد اجاره است که حاکم بر روابط طرفین بوده و تا جایی که با مانع قانونی مواجه نشود و قرارداد نسبت به چنین حقی تصریح داشته باشد، دادگاه بر اساس آن تصمیم‌گیری خواهد کرد. در مرتبه بعد، از یک طرف، در صورتی که قرارداد نسبت به موضوع یادشده ساکت باشد، باید به قانون دریایی ایران^۱ رجوع شود. قانون دریایی ایران نسبت به قوانین مدنی و تجارت، قانون خاصی است و اگرچه با تصویب قانون دریایی و سپس کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴م در مقام تفسیر باید قانون دریایی را در موارد حمل داخلی (بندر مبدأ و مقصد، هردو ایرانی باشد) و کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴م را در حمل بین‌المللی (یکی از بندرهای مبدأ یا مقصد، غیرایرانی باشد) اعمال کنیم، با وجود این، اجاره کشتی در قانون دریایی ایران، هم در مواردی که موضوع داخلی باشد و هم اینکه جنبه بین‌المللی داشته باشد، قابلیت اعمال دارد؛ چه اینکه موضوع اجاره کشتی است و نه حمل و نقل که در کنوانسیون لاهه آمده است. از طرف دیگر، قانون مدنی مصوب سال ۱۳۰۷ش و قانون تجارت مصوب سال ۱۳۱۱ش است، بنابراین، قانون تجارت نسبت به قانون مدنی، خاص است. باب هشتم از قانون تجارت تحت عنوان قرارداد حمل و نقل است (مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴). اگرچه قانون تجارت کلیه مواد مربوط به قانون مدنی در خصوص حمل و نقل کالا را نسخ ضمنی نموده، اما همان‌گونه که گفته شد موضوع حق کسر از اجاره‌بها یا کرایه از سوی مستأجر، ارتباطی به حمل و نقل کالا ندارد و در اینجا، بحث در خصوص روابط بین مالک کشتی با عنوان مؤجر و مستأجر کشتی نسبت به اجاره‌بها یا کرایه است. به علاوه، در مواردی که قانونی خاص وجود نداشته باشد، قانون عام یعنی قانون مدنی (در موضوع مورد بحث) قابلیت اعمال دارد.^۲ عنوان فصل نهم از قانون دریایی ایران (مواد ۱۳۵ تا ۱۶۱) «اجاره کشتی» است و به‌جا بود قانون‌گذار فقط احکام حقوقی مربوط به اجاره کشتی و انواع مختلف قرارداد اجاره و طرز پرداخت اجاره‌بها را در این فصل مورد بحث قرار می‌داد. متأسفانه بعضی از مقررات این فصل در مورد پرداخت کرایه بار از طرف فرستنده کالا و یا احکام دیگری است که ارتباطی به موضوع اجاره کشتی ندارد و از لحاظ منطقی، حق این بود که موضوع کرایه بار در فصل مربوط

۱. قانون دریایی ایران، مصوب کمیسیون مشترک مجلسین، ۲۹ شهریور، ۱۳۴۳

۲. به‌موجب ماده ۴۶۸ قانون مدنی: «در اجاره اشیاء، مدت اجاره باید معین شود والا اجاره باطل است». ممکن است استدلال شود که قانون مدنی شامل قراردادهای اجاره سفری نمی‌شود، اما می‌توان از مواد آن قانون در بحث اجاره، وحدت ملاک گرفت. قوانین خاص روابط مؤجر/ مالک و مستأجر (مصوب سال‌های ۱۳۳۹، ۱۳۵۶، ۱۳۶۲ و ۱۳۷۶ش) مربوط به اجاره‌های اماکن و محل (اعم از تجاری و غیرتجاری) است و قراردادهای اجاره کشتی نسبت به این قوانین، خروج موضوعی دارد.

به حمل و نقل دریایی و یا به‌طور جداگانه مورد بحث قرار می‌گرفت (أمید، ۱۳۵۳: ۱۲۴-۱۲۳). بنابراین، مباحث مربوط به کرایه حمل، مال‌الاجاره و شرایط مندرج در قراردادهای اجاره، بدون تفکیک و تشخیص نوع قرارداد اجاره، به‌طور درهم و بدون تبعیت از قواعد منطقی تنظیم شده است (همان: ۱۳۷). به این امر در قانون اصلاح قانون دریایی ایران، مصوب مجلس شورای اسلامی ۱۶ آبان ۱۳۹۱ نیز توجهی نشده است.

با بررسی قانون دریایی ایران در موادی تصریح شده است که مستأجر باید تمام کرایه را به مالک کشتی پرداخت کند و حق کسر از کرایه را ندارد. در ماده ۱۴۴ قانون یادشده، اگرچه درجایی که مستأجر، کشتی را بیش از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید، موظف است به همان نسبت کرایه را افزایش دهد، اما عکس آن صادق نیست؛ یعنی مستأجر موظف است در صورتی که کشتی را کمتر از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید، تمام مال‌الاجاره را طبق قرارداد بپردازد و حق کسر از کرایه را ندارد. طبق ماده ۱۴۸ نیز: «... اگر قرارداد اجاره کشتی برای رفت و برگشت تنظیم شده باشد و کشتی هنگام بازگشت به تمام ظرفیت بارگیری نشود مستأجر موظف است تمام مال‌الاجاره را بپردازد» و ماده ۱۵۳: «اگر فرستنده بار تقاضا کند کالای او در بین راه تخلیه گردد موظف است تمام کرایه را به اضافه هزینه جابه‌جا شدن سایر کالاها بپردازد...». در ماده ۱۵۷ آن قانون نیز آمده است: «اگر فرمانده مجبور شود در ضمن مسافرت، کشتی را تعمیر کند مستأجر موظف است به حد متعارف صبر کند و یا بار را در مقابل پرداخت تمام مال‌الاجاره تخلیه نماید...». در مقابل، موادی از قانون دریایی ایران، عدم تعلق کرایه را پیش‌بینی کرده است؛ از جمله بند «الف» ماده ۱۵۴: «اگر قبل از حرکت کشتی تجارت با کشوری که کالا به مقصد آن بارگیری شده ممنوع شود، قراردادهای مربوطه بدون پرداخت خسارات فسخ می‌گردد ولی فرستنده محموله مسئول تأدیه هزینه بارگیری و تخلیه کالا خواهد بود»؛ ماده ۱۵۸: «در صورتی که مستأجر ثابت نماید کشتی هنگام حرکت با وجود دارا بودن گواهی‌نامه‌های لازم قابلیت دریانوردی نداشته است مال‌الاجاره کشتی به فرمانده پرداخت نخواهد شد و حتی فرمانده مسئول خسارات وارده نیز خواهد بود»؛ و نیز ماده ۱۶۰ همان قانون: «به باری که در نتیجه غرق شدن و یا به گل‌نشستن کشتی و غارت دزدان دریایی یا بر اثر ضبط از طرف دشمن از بین برود کرایه تعلق نخواهد گرفت در این موارد فرمانده موظف است کرایه بار را اگر قبلاً دریافت نموده مسترد دارد... به کالا و اشیایی که به مقصد نرسیده یا به علت غرق شدن یا عدم قابلیت دریانوردی کشتی در مقصد تحویل نگردیده است کرایه تعلق نخواهد گرفت...». در موردی هم مستأجر حق دارد نیمی از اجاره‌بها و یا به‌نسبت مسیر طی شده، مبلغ کرایه را بپردازد. بند «ب» از ماده ۱۵۴ نیز مقرر داشته است: «چنانچه تجارت با کشوری که کالا به سوی آن حمل می‌شود ضمن مسافرت ممنوع گردد و فرمانده

مجبور به مراجعت شود فقط حق مطالبه کرایه مسیر طی شده به طرف مقصد را خواهد داشت، ولو این که کشتی بر طبق قرارداد برای رفت و برگشت اجاره شده باشد. بر اساس این ماده، مستأجر حق کسر از کرایه حمل به میزان مسیر طی شده به مقصد (و نه برگشت) را دارد.

۲. کسر از اجاره بها و یا عدم پرداخت آن با تصریح در قرارداد

طرفین قرارداد اجاره کشتی، مانند هر قرارداد خصوصی دیگری، می‌توانند در مورد شرایط و نحوه پرداخت اجاره بها در قراردادی که منعقد می‌کنند، تعیین تکلیف نمایند. طبق ماده ۱۳۵ از قانون دریایی ایران: «قرارداد اجاره کشتی سندی است کتبی که بین مالک کشتی (یا نماینده مجاز او) و مستأجر منعقد می‌گردد و اجاره کشتی را برای مدت معین و یا برای یک یا چند سفر بین بنادر مشخص تعیین می‌کند». در ماده ۱۴۳ از آن قانون، دو قسم از تعهدات مستأجر کشتی آمده و در بند ۲ تصریح شده است که مستأجر (اعم از مستأجر اجاره سفری یا زمانی) «مال‌الاجاره را مطابق قرارداد اجاره بپردازد». این تعهد مستأجر، اصل است و عدم پرداخت یا کسر از اجاره بها یا کرایه، امری استثنایی است. در ماده ۱۶۱ قانون یادشده نیز آمده است: «مقررات مواد ۱۴۱ تا ۱۶۰ فقط در صورتی قابل اجرا است که مفاد قرارداد اجاره کشتی خلاف آن را پیش‌بینی ننموده باشد»^۱. البته بند ۲ از ماده ۱۴۳ قانون پیش‌گفته، تأکیدی است بر آنچه در قرارداد اجاره کشتی آمده، و بدیهی است چنانچه این بند از قانون هم نبود، باز هم مستأجر طبق قرارداد اجاره، متعهد به پرداخت اجاره بها بود. بر همین مبنا، ماده ۱۶۱ آن قانون نیز که تصریح کرده است طرفین می‌توانند از جمله برخلاف بند ۲ از ماده ۱۴۳ توافق کنند، به دلیل شیوه قانون‌نویسی به نوعی در تناقض با همان بند است؛ چراکه از یک سو، مستأجر، متعهد به پرداخت اجاره بها مطابق قرارداد اجاره است (بند ۲ از ماده ۱۴۳)، از سوی دیگر، طرفین می‌توانند در همان قرارداد اجاره، برخلاف قرارداد خود، در خصوص تعهد مستأجر به پرداخت اجاره بها، توافق نمایند (ماده ۱۶۱). برای حل این ایراد، باید گفت منظور ماده ۱۶۱ این بوده است که طرفین می‌توانند در قرارداد اجاره کشتی نسبت به نحوه پرداخت اجاره بها توافق قانونی موردنظر خود را اعمال کنند. فرمت‌های قراردادهای اجاره کشتی که به‌طور معمول، قراردادهای اجاره کشتی در قالب همان فرمت‌ها تنظیم می‌شوند، بر شروطی در خصوص پرداخت اجاره بها و نیز حق مستأجر در کسر از اجاره بها تصریح دارند. برای مثال، هم فرمت نیویورک پرودیوس (New York Produce Exchange Form (NYPE)) و هم فرمت بالتایم (BALTIME 1939) به صراحت

۱. البته به‌نظر می‌رسد مالک و مستأجر کشتی می‌توانند در قرارداد اجاره، برخلاف مواد ۱۳۷ تا ۱۴۰ (همان‌گونه که در برخی از این مواد نیز به آن تصریح شده است)، توافق کنند.

شروطی را دربر دارند که به مستأجر حق کسر از اجاره‌بها را در مواردی می‌دهد. این شروط، شامل مواردی از جمله زمان ازدست رفته (Lost Time)، سوخت مصرف‌شده (Consumed Fuel) و هر هزینه دیگری می‌شود که مستأجر کشتی برای جلوگیری از کاهش سرعت کشتی، به دلیل نقص بدنه، موتور و یا تجهیزات کشتی، صرف کرده است (شرط ۱۵ از فرمت نیویورک پرودیوس). هزینه‌های کشتی (Ship Disbursements) که توسط مستأجر از حساب مالک کشتی پرداخت می‌شود نیز قابل کسر از اجاره‌بها است (شرط ۵ از فرمت نیویورک پرودیوس). همچنین، هزینه سوخت مصرف‌شده برای غذا، میعان آب و غیره (Fuel Used for Domestic Consumption)، درجایی که کشتی در دوران خارج از وضعیت اجاره بوده، طبق توافق طرفین از سوی مستأجر قابل کسر است (شرط ۲۰ از فرمت نیویورک پرودیوس). شرط ۱۳ از فرمت بالتایم نیز هزینه‌های ضروری را که از طرف مستأجر و یا نمایندگان وی بابت مخارج کشتی به فرمانده کشتی (Master of a Ship) پرداخت شده است قابل کسر از اجاره‌بها می‌داند.

۳. خارج از وضعیت اجاره بودن کشتی

در فرمت‌های پیش‌گفته قراردادهای اجاره کشتی، شروطی وجود دارد که مربوط به دوران خارج از وضعیت اجاره بودن کشتی (Off-Hire Clause) است. هدف از درج چنین شروطی حسب مورد، رهایی مستأجر از تعهد به پرداخت اجاره‌بها و یا تعدیل اجاره‌بها برای بازه زمانی است که وی از کشتی استفاده نمی‌کند. اثبات انتساب تقصیر به مالک کشتی لازم نیست، و این شروط در واقع بر موضوع تخصیص ریسک تأکید دارند (The Berge Sund, 2 Lloyd's Rep.453, 1993: 463). تعدیل اجاره‌بها، قسمی از کسر اجاره‌بها است که مالک کشتی به دلیل خارج بودن کشتی از وضعیت اجاره در دوره‌ای، به مستأجر بدهکار می‌شود. در عمل، مبلغ پیش‌گفته با اجاره‌بهای آتی در قرارداد اجاره معادل‌سازی (Offset/ Counterbalance) می‌شود. به عبارت دیگر، همان‌گونه که مستأجر حق تعدیل اجاره‌بها را به این دلیل که کشتی خارج از وضعیت اجاره است، دارد، این حق را نیز داراست که مبلغ تعدیل‌شده را از پرداخت‌هایی که در آینده به‌عنوان اجاره‌بها انجام می‌دهد، کسر کند (Coghlin, Kimball, Baker, Belknap, Kenny, 2014: 289 at 16.49). البته در حقوق انگلستان در فرضی که خارج بودن کشتی از وضعیت اجاره قابل پیش‌بینی باشد، حق کسر از اجاره‌بها وجود ندارد (Western Bulk Carriers K/S v Li Hai Maritime Inc, 2005: 398). در صورتی که خارج از وضعیت اجاره قرارگرفتن کشتی ناشی از فعل یا ترک فعل مستأجر باشد؛ حتی اگر اتفاقی که این وضعیت را به‌وجود آورده است، جزء حوادث مربوط به شرط یادشده باشد، باز هم مستأجر نمی‌تواند به چنین شروطی استناد نماید (The Jalagouri, 2000: 520). در حقوق ایران، چنانچه قرارداد در خصوص خارج از

وضعیت اجاره بودن کشتی ساکت باشد، وضعیت متفاوت است و در فروض مختلفی مسئله قابل طرح است. خارج بودن کشتی از وضعیت اجاره، شامل هر موردی می‌شود که مستأجر کشتی نتواند طبق مفاد قرارداد اجاره، از کشتی استفاده کند؛ اعم از اینکه این وضعیت، پس از شروع قرارداد و قبل از حرکت یا تسلیم کشتی به مستأجر باشد و یا در طول مدت قرارداد اجاره کشتی، و یا اینکه این وضعیت ناشی از ایراد در خود کشتی باشد (مانند نیاز به تعمیر) یا ناشی از عامل خارج از کشتی (مانند توقیف کشتی). در یک فرض، طبق ماده ۱۳۸ قانون دریایی ایران: «اگر کشتی در مقابل مبلغ و مدت معینی اجاره شده باشد، شروع اجاره از زمان حرکت کشتی از بندر خواهد بود مگر آن که خلاف آن در قرارداد قید شده باشد». بنابراین، در صورت سکوت قرارداد اجاره زمانی کشتی، طبق ماده پیش گفته، از زمان حرکت کشتی از بندر مبدأ به عنوان شروع قرارداد اجاره، مستأجر کشتی متعهد به پرداخت اجاره بها خواهد بود. بنابراین، اگر برای مثال، کشتی قبل از حرکت برای انجام تعمیرات در حوض شناور مستقر شده و اگرچه مدت قرارداد نیز شروع شده باشد، مستأجر به پرداخت اجاره بها تکلیفی ندارد و از لحظه حرکت کشتی ملزم به پرداخت می‌شود؛ اعم از اینکه انجام تعمیرات برای مستأجر یا مؤجر قابل پیش بینی بوده یا نبوده، و یا حتی بالاتر، نسبت به آن آگاهی داشته باشد. در نتیجه، کسر از اجاره بها در این فرض، منتفی است. در فرضی که خارج از وضعیت اجاره قرار گرفتن کشتی ناشی از فعل یا ترک فعل مستأجر باشد، در این حالت، ولو با صرف نظر از قاعده اقدام، همچنان مستأجر متعهد به پرداخت اجاره بها می‌ماند. در فرض دیگر، طبق صدر ماده ۱۴۸ از قانون دریایی: «در صورتی که کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا به عللی که ناشی از عمل اجاره دهنده کشتی باشد توقیف شود مخارج مدت مزبور به عهده اجاره دهنده است». این قسمت از ماده، تنها به پرداخت مخارج مدت توقیف با تعهد مؤجر اشاره کرده، اما راجع به پرداخت یا عدم پرداخت اجاره بها و نیز حق کسر از اجاره بها برای مدت توقیف برای مستأجر، ساکت است. به نظر می‌رسد دلیلی برای استحقاق مستأجر نسبت به عدم پرداخت اجاره بها و یا کسر از آن در مدت توقیف وجود ندارد. از یک طرف، مستأجر متعهد به پرداخت اجاره بها طبق مفاد قرارداد است و از طرف دیگر، چنانچه از این بابت خسارتی متوجه مستأجر شده و یا اینکه مستأجر مخارجی را در این راه متحمل شده باشد (البته با لحاظ شرایط اداره مال غیر)، وی باید از طریق مراجع قضایی نسبت به جبران خسارات یا دریافت مبالغی که هزینه کرده است، اقدام نماید.

۴. تأثیر عدم پرداخت و یا پرداخت کمتر اجاره بها در قرارداد اجاره کشتی

در حقوق ایران، چنانچه حق فسخ و یا شرط فاسخی در قرارداد اجاره کشتی به دلیل عدم

پرداخت یا پرداخت کمتر از آنچه که بابت اجاره‌بها میان طرفین توافق شده است، مورد توافق قرار نگیرد، قرارداد اجاره همچنان به اعتبار خود باقی است و مالک کشتی تنها می‌تواند از طریق مراجع قضایی مستأجر را به پرداخت اجاره‌بها ملزم نماید. در حقوق انگلستان نقض تعهد قراردادی به پرداخت اجاره‌بها بر اساس قرارداد اجاره کشتی، نقض اساسی (Breach of a Condition) نیست که مالک بتواند قرارداد اجاره کشتی را خاتمه‌یافته تلقی کند، بلکه چنین نقضی را نقض شرط بینابینی (Innominate Term) در نظر می‌گیرند. شرط بینابینی شرطی است که در صورت نقض آن، دادگاه باید تأثیر آن را مورد مطالعه قرار داده، بررسی نماید که آیا چنین نقضی طرف دیگر را به‌طور کلی از منافع قرارداد محروم می‌سازد یا خیر؟ در صورت چنین محرومیتی، مالک کشتی می‌تواند قرارداد اجاره کشتی را خاتمه‌یافته تلقی کند. همچنین، در حقوق انگلستان در خصوص قراردادهای اجاره سفری کشتی، قاعده‌ای خاص و قدیمی (البته به‌عنوان استثنایی بر قواعد عمومی حقوق آن کشور در خصوص پیش‌پرداخت) وجود دارد؛ بر این مبنا که چنانچه شرط مخالفی در قرارداد ذکر نشود و توافق طرفین بر این باشد که کرایه از پیش پرداخت شود (Freight Payable in Advance) (مانند اینکه کرایه با بارگیری یا باید در زمان شروع سفر کشتی از بندر مبدأ، یا با امضای بارنامه پرداخت شود)، از سوی مستأجر غیرقابل استرداد است (Allison v. Bristol Marine Insurance Co., 1875: 253)؛ حتی اگر قرارداد، از جمله به دلیل از بین رفتن کشتی و یا کالا عقیم شود (The Contract is Frustrated) (عدم امکان اجرای قرارداد یا از بین رفتن هدف از انعقاد قرارداد، و در نتیجه منحل شدن قرارداد) و یا اینکه امکان سفر غیرممکن گردد. این قاعده حتی به مواردی هم که سفر به‌طور کامل با شکست مواجه می‌شود، و دلیل آن نیز خودداری عمدی مالک کشتی از سفر (Wrongful abandonment of the voyage by the shipowner) باشد، تسری داده شده است (Cooke, Kimball, Young, Martowski, Ashcroft, Lambert, Taylor, Sturley, 2014: 330). چنانچه طبق توافق طرفین، قسمتی از کرایه از قبل پرداخت شود و مابقی در زمان تحویل پرداخت گردد، قاعده پیش‌گفته نسبت به مبلغی که از پیش پرداخت شده، اعمال می‌شود و شامل مبلغ باقی‌مانده نخواهد شد. این قاعده شامل هر زمان و مرحله‌ای از سفر (قبل از بارگیری، پس از ورود کالاها به عرشه یا زیر عرشه، پس از امضای بارنامه و غیره)، تا قبل از تحویل کالا خواهد شد و برای اینکه بدانیم با عقیم شدن قرارداد، آیا مستأجر متعهد به پرداخت مبلغ کرایه به مالک کشتی می‌باشد یا خیر، باید دید که آیا زمان عقیم شدن قرارداد، قبل از سررسید کرایه بوده است یا پس از آن (Ibid, 2014: 324).

۵. تأثیر تلف شدن و یا از قابلیت انتفاع خارج شدن کشتی در مدت قرارداد، بر اجاره‌بها

اگر در مدت اجاره، کشتی به واسطه حادثه تلف (قهری) شود (ماده ۴۸۳ قانون مدنی)، و یا هرگاه کشتی به واسطه عیب، از قابلیت انتفاع خارج شده، نتوان رفع عیب نمود (برگرفته از ماده ۴۸۱ قانون مدنی)، مستأجر حق کسر از اجاره‌بها برای مدت باقی‌مانده را خواهد داشت؛ حتی اگر در قرارداد اجاره کشتی به آن اشاره‌ای نشده باشد^۱. در این خصوص، دو نکته قابل ذکر است: نخست در فرضی که کشتی قبل از قبض مستأجر تلف (قهری) می‌شود، به این دلیل که منافع آن نه حقیقتاً و نه حکماً به قبض مستأجر درنیامده است، قاعده انتقال ضمان معاوضی اعمال خواهد شد و دیگر اینکه مستأجر کشتی مبلغی پرداخت نخواهد کرد (الشریف، ۱۳۹۰: ۱۲-۱۳)؛ دوم، در فرضی که قرارداد اجاره کشتی منعقد شده، ولی مالک کشتی برای مدتی که جزء مدت اجاره است، کشتی را در اختیار مستأجر قرار نمی‌دهد، در این صورت، برخی قائل به این نظر شده‌اند که مستأجر کشتی حق دارد برای آن مدتی که از منافع کشتی محروم شده است، به نسبت از مبلغ اجاره‌بها کسر نماید (نجفی اسفاد، ۱۳۸۷: ۱۸۹). اما در حقوق ایران این نظر مبنایی ندارد، چراکه در این فرض، نه تنها در قانون دریایی ایران بر وجود چنین حقی برای مستأجر تصریح نشده، بلکه قواعد عمومی نیز مخالف نظر مطرح شده است. مطابق قواعد عمومی اجاره، حتی درجایی که مالی برای مدت معین اجاره می‌شود و هنگام تحویل در اثر بی‌احتیاطی (تقصیر) مؤجر مورد اجاره تلف شود و یا اینکه مؤجر، خود سبب و یا مباشر تلف عین مستأجره شود، قرارداد اجاره همچنان به قوت خود باقی است و مستأجر می‌تواند از مؤجر اجرت‌المثل بگیرد یا قرارداد اجاره را فسخ کند و این امر تأثیری در پرداخت اجاره‌بها از سوی مستأجر در صورت بقای قرارداد اجاره ندارد. به طریق اولی درجایی که مالک کشتی برای مدتی که جزء مدت اجاره است، کشتی را در اختیار مستأجر قرار ندهد، این امر در صورت سکوت قرارداد اجاره، حقی برای مستأجر برای کسر از اجاره‌بها ایجاد نمی‌کند، بلکه مستأجر می‌تواند از مالک کشتی برای مدت یادشده، مطالبه اجرت‌المثل نماید. بر همین مینا، به نظر می‌رسد که همین قاعده در فرضی که کشتی خارج از وضعیت قرارداد اجاره است (به جز موضوع عدم قابلیت دریانوردی، ماده ۱۵۸ قانون دریایی) هم باید اعمال شود.

۱. برای دیدن نظر مخالف، ر.ک. نجفی اسفاد، ۱۳۸۷: ۱۸۹.

۶. تأثیر قوه قاهره در پرداخت اجاره‌بها

درجایی که اجرای قرارداد اجاره کشتی با قوه قاهره مواجه می‌شود، نباید آن را با خارج بودن کشتی از وضعیت قرارداد اجاره یکسان پنداشت. به موجب ماده ۱۵۰ از قانون دریایی ایران: «الف. در صورتی که کشتی نتواند به علت قوه قهریه از بندر خارج شود، قرارداد اجاره برای مدت متعارف به قوت خود باقی می‌ماند و خسارات ناشی از تأخیر در حرکت کشتی قابل مطالبه نخواهد بود. ب. در صورتی که کشتی برای مدتی معلوم و یا برای سفر معینی به مبلغ مشخص اجاره شده باشد و ضمن مسافرت به علت قوه قهریه متوقف شود هیچ‌گونه مال‌الاجاره اضافی نسبت به مدتی که کشتی متوقف شده است تعلق نخواهد گرفت. در زمان توقف غذا و مسکن کارکنان کشتی جزو خسارات وارده محسوب می‌گردد». به موجب بند «الف» از ماده یادشده، در صورت وقوع قوه قاهره در بندر بارگیری و قبل از حرکت کشتی، قرارداد اجاره منحل نمی‌شود، بلکه برای مدت متعارف (که همین مدت متعارف، مبهم و چالش‌برانگیز است و موجب اختلاف در رویه قضایی خواهد شد) به قوت خود باقی می‌ماند و مستأجر نیز نمی‌تواند خسارات ناشی از تأخیر در حرکت کشتی را از مؤجر مطالبه نماید. در این بند، تکلیف پرداخت اجاره‌بها تعیین نشده است. از یک طرف می‌توان گفت با تصریح قانون‌گذار به اینکه قرارداد همچنان برای مدت متعارف دارای اعتبار است، مستأجر به اجرای مفاد قرارداد در همان مدت، از جمله پرداخت اجاره‌بها متعهد است؛ به‌ویژه آنکه در بند یادشده قانون‌گذار به صراحت عدم استحقاق مستأجر به دریافت خسارات ناشی از معطلی کشتی را بیان کرده و وارد موضوع پرداخت یا عدم پرداخت اجاره‌بها نشده و با تصریح به معتبر بودن قرارداد، به تأکید دوباره مبنی بر تکلیف مستأجر به پرداخت اجاره‌بها نیازی ندیده است. از سوی دیگر، می‌توان گفت منظور قانون‌گذار از عبارت «قرارداد اجاره برای مدت متعارف به قوت خود باقی می‌ماند» این بوده که قرارداد منحل نشده است، بلکه به دلیل قوه قاهره، قرارداد و نیز تعهدات طرفین (از جمله پرداخت اجاره‌بها از سوی مستأجر) برای مدت متعارفی به حالت تعلیق درمی‌آید؛ بر همین مبنا نیز خواسته است وضعیت و تعهدات مؤجر را نسبت به معطلی کشتی در دوران قوه قاهره در برابر مستأجر تعیین نماید، مبنی بر اینکه مؤجر به جبران خسارات ناشی از معطلی کشتی در برابر مستأجر متعهد نیست. به موجب بند «ب» از ماده یادشده، چنانچه در زمان اجرا و در طول مدت قرارداد اجاره، کشتی به علت قوه قهریه متوقف شود، هیچ‌گونه مال‌الاجاره اضافی نسبت به مدتی که کشتی متوقف بوده است تعلق نخواهد گرفت. این بند از ماده در خصوص تعهد مستأجر به پرداخت اجاره‌بها، گویاتر از بند قبل است، اما از یک نظر با چالش بیشتری همراه است. گویاتر از بند قبل است به این دلیل که با عبارت «هیچ‌گونه مال‌الاجاره اضافی نسبت به مدتی که کشتی متوقف شده است تعلق نخواهد گرفت»، تعهد مستأجر به پرداخت اجاره‌بها

مندرج در قرارداد اجاره را تثبیت نموده، مستأجر، تنها نسبت به مال الاجاره «اضافی» تعهدی ندارد. چالش بیشتر از این جهت که در بند «الف» به «مدت متعارف» اشاره شده است و حداقل می‌توان از این عبارت استفاده کرد و قائل به این نظر شد که پس از آن مدت، چنانچه قوه قاهره از بین نرفته باشد، قرارداد منحل شده تلقی می‌شود؛ اما در بند «ب»، انتهای در نظر گرفته نشده است و معلوم نیست اگر قوه قاهره تا انتهای مدت قرارداد اجاره باقی باشد، چرا باید مستأجر به پرداخت کامل اجاره‌بها تا زمان اتمام قرارداد اقدام نماید، درحالی که کشتی همچنان در توقیف است. نکته دیگر آنکه در بند «ب» آمده است: «در صورتی که کشتی برای مدتی معلوم و یا برای سفر معینی به مبلغ مشخص اجاره شده باشد...»، و به نظر می‌رسد نمی‌توان از بند پیش‌گفته مفهوم مخالف را دریافت و استدلال کرد در صورتی که کشتی برای مدتی معلوم و یا برای سفر معینی اجاره نشده و یا اینکه کشتی به مبلغ مشخص اجاره نشده باشد، بازهم مستأجر متعهد به پرداخت مال الاجاره اضافی نسبت به مدتی خواهد بود که کشتی متوقف شده است، که هر دو مورد، مخالف با قواعد عمومی قراردادها در خصوص قوه قاهره است. از طرف دیگر، نحوه نگارش این بند، به گونه‌ای است که گویا اجاره‌بها در قرارداد اجاره کشتی می‌تواند مشخص نباشد و مشخص نبودن اجاره‌بها در قرارداد اجاره کشتی، خللی به قرارداد وارد نمی‌کند. همین برداشت با توجه به ماده ۱۳۵ از قانون دریایی، قوی‌تر جلوه می‌کند. به موجب ماده یادشده: «قرارداد اجاره کشتی سندی است کتبی که بین مالک کشتی (یا نماینده مجاز او) و مستأجر منعقد می‌گردد و شرایط اجاره کشتی را برای مدت معین و یا برای یک یا چند سفر بین بنادر مشخص تعیین می‌کند» و مشاهده می‌شود که در این ماده به معلوم بودن اجاره‌بها و یا تعیین آن هیچ اشاره‌ای نشده است. اگر هم به ماده ۱۴۳ از قانون دریایی استناد شود، در این ماده دو قسم از تعهدات مستأجر کشتی آمده و در بند ۲ تصریح شده است که مستأجر (اعم از مستأجر اجاره سفری یا زمانی) «مال الاجاره را مطابق قرارداد اجاره بپردازد»، بازهم ایراد یادشده برطرف نمی‌شود؛ چراکه ماده ۱۶۱ از همان قانون به صراحت بیان داشته است که طرفین می‌توانند برخلاف ماده ۱۴۳ توافق نمایند.

۷. خودداری نمودن از انجام قرارداد اجاره

بر اساس ماده ۱۴۵ قانون دریایی ایران: «مستأجر موظف است در صورتی که قبل از حرکت کشتی و عدم بارگیری، بدون دلیل از انجام قرارداد اجاره خودداری نماید، نصف مال الاجاره مندرج در قرارداد اجاره را به مالک کشتی بپردازد». به این ترتیب، به موجب این ماده، مستأجر می‌تواند بدون اینکه کالاها را بارگیری کند و قبل از حرکت کشتی، از انجام قرارداد اجاره خودداری کرده، نصف مبلغ مندرج در قرارداد اجاره را به مالک کشتی پرداخت نماید. ماده

یادشده ماده عجیبی است که با قواعد عمومی و نیز اصل لزوم در قراردادهای سازگاری ندارد. نخست آنکه بهتر بود در انتهای ماده به جای واژه «مالک کشتی» از واژه «مؤجر» استفاده می‌شد، چراکه ممکن است مؤجر شخصی غیر از مالک باشد و اجاره‌بها به وی پرداخت گردد. در خصوص این ماده ممکن است گفته شود ماده یادشده اگرچه در صورت عدم رضایت مالک کشتی و نیز بدون دلیل، حق قانونی تحت عنوان فسخ به مستأجر کشتی می‌دهد تا قرارداد را فسخ نماید و پرداختن نصف اجاره‌بها مندرج در قرارداد، به نوعی خسارت یا جریمه‌ای شمرده می‌شود که قانون در نظر گرفته است، ولی به این نظر می‌توان این ایراد را گرفت که فسخ به اراده احتیاج دارد، اما در ماده یادشده، خودداری نمودن ترک فعل است و مطابق قواعد عمومی مربوط به فسخ، نمی‌توان با ترک فعل حق فسخ را اعمال کرد. حتی برخی از استادان حقوق، صرف اجرای مفاد ایجاب موجب (بدون قبول قولی و یا فعلی) از جانب طرف خطاب را حاکی از قبول انشایی و نیز قبول رضایی و سرانجام، تراضی و تحقق عقد نمی‌دانند (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۳: ۵۴-۵۳). اگر گفته شود که ترک فعل نیز نوعی از افعال است به گونه‌ای که ترکی مقدور است که فعل آن مقدور باشد (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۸: ۶۶۹)، بازهم ایراد پیش گفته باقی است؛ چراکه فقها و حقوق‌دانان انشایی را که در فسخ لازم است، با ترک فعل نمی‌پذیرند. به طریق اولی، در ماده پیش گفته که صرف خودداری مستأجر از انجام قرارداد اجاره است، نمی‌توان قائل به فسخ قرارداد اجاره از سوی مستأجر شد. جالب اینجاست که ماده ۱۴۵ به وضعیت قرارداد اجاره اشاره‌ای نکرده و معلوم نیست که آیا در صورت خودداری نمودن مستأجر تحت شرایط یادشده، قرارداد اجاره همچنان اعتبار دارد یا خیر و یا اینکه منحل شده است. پاسخ به این پرسش شاید بدیهی به نظر رسد و گفته شود، ادامه قرارداد اجاره در چنین وضعی فاقد توجیه بوده و بر همین مبنا قانون‌گذار از یک طرف به مستأجر حق داده است تا از انجام قرارداد اجاره خودداری کند و از طرف دیگر، وی را به پرداخت نصف مبلغ مندرج در قرارداد اجاره به مالک کشتی ملزم نموده است، دیگر چه جایی برای ادامه قرارداد وجود دارد؟ اما این پاسخ، قانع‌کننده به نظر نمی‌رسد، به‌ویژه آنکه برخلاف ماده ۱۴۵، در ماده ۱۵۴ به صراحت واژه فسخ (که منظور، انحلال قرارداد است) آمده و وضعیت قرارداد تعیین تکلیف شده است.

۸. دعوای خسارت (ادعای ورود خسارت از طرف مستأجر کشتی)

در حقوق ایران پرسشی که در خصوص ادعای ورود خسارت از طرف مستأجر کشتی مطرح می‌شود این است که آیا مستأجر می‌تواند بابت خسارات ادعایی وارده و یا هزینه‌هایی که مالک یا فرمانده کشتی می‌بایست انجام می‌دادند، اما مستأجر پرداخت نموده است، به صورت یک‌جانبه اقدام به کسر از اجاره‌بها یا کرایه و یا تهاتر با مبلغ پرداخت شده نماید؟ این پرسش در خصوص

موادی از قانون دریایی ایران قابل طرح است؛ از جمله به موجب ماده ۱۴۱ از قانون یادشده: «اگر مالک کشتی یا نماینده مجاز او و یا فرمانده ظرفیت کشتی را بیش از میزان واقعی به مستأجر اظهار کند مسئول جبران هرگونه خسارت خواهد بود» یا ماده ۱۴۸: «در صورتی که کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا به عللی که ناشی از عمل اجاره‌دهنده کشتی باشد توقیف شود، مخارج مدت مزبور به عهده اجاره‌دهنده است...» یا ماده ۱۴۹: «چنانچه کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا به علتی که ناشی از عمل فرمانده باشد بازداشت شود و یا تأخیر کند فرمانده موظف است خسارات وارده را بر حسب مورد به مالک و یا به مستأجر بپردازد» و یا قسمت پایانی ماده ۱۵۷ همان قانون: «... فرمانده نیز مکلف است در صورتی که ادامه سفر در مدت متعارف ممکن نباشد کشتی دیگری جهت حمل بار کرایه کند والا مسئول پرداخت خسارات خواهد بود». در خصوص تهاتر، تنها در یک ماده از قانون دریایی به آن اشاره شده و آن بند ۵ از ماده ۷۵ در فصل پنجم با عنوان «مالکین کشتی - حدود مسئولیت و تعهدات آن‌ها» است: «هرگاه مالک کشتی محق باشد علیه مدعی نسبت به همان حادثه اقامه دعوی نماید دعاوی هر یک از طرفین به طور تهاتر حل و فصل خواهد شد و مقررات این فصل فقط نسبت به مازاد احتمالی قابل اجرا خواهد بود» طبق این ماده، صرف نظر از موضوع آن، صرف محق بودن مالک کشتی جهت طرح دعوی، موجب تهاتر خواهد بود. اما شبیه این ماده در فصل نهم از قانون دریایی برای مستأجر وجود ندارد؛ در نتیجه، دادگاه ایرانی جز رجوع به مواد قانون مدنی در باب تهاتر و رعایت قانون آئین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب (در امور مدنی) چاره‌ای ندارد. در خصوص ادعای خسارت از سوی مستأجر نیز نظر نویسندگان بر این است که جز موارد مصرح در قانون دریایی ایران، مستأجر به صرف چنین ادعایی حتی اگر وقوع و ورود خسارت در ظاهر، حتمی و مسلم باشد، حق کسر از اجاره‌بها را ندارد. چه اینکه اصل بر پرداخت اجاره‌بها یا کرایه است و خلاف آن نیازمند دلیل است و در صورت سکوت قرارداد اجاره، مستأجر متعهد به پرداخت کامل آن است و چنانچه مدعی ورود خسارتی باشد باید از طریق طرح دعوی علیه مؤجر کشتی نسبت به جبران آن اقدام نماید.

۱. حتی در نظام کامن‌لا، اعمال حق حبس برای مالک کشتی در برابر دریافت دموراژ (Demurrage)، تنها نسبت به دیون مسلم و حال، و تا زمانی است که کالا از کنترل مالک کشتی خارج نشده باشد (فیضی چکاب، هاشمی‌زاده، ۱۳۹۱: ۱۱۴-۱۱۳). دموراژ به معنی خسارت (مقطوع) ناشی از معطلی کشتی به دلیل تأخیر در بارگیری و یا تخلیه کالا در محدوده زمانی تعیین شده (Laytime) برای انجام آن امور است، و پاداش (Despatch) در مقابل آن بوده و به معنی مبلغی مشخص به‌عنوان پاداش در بارگیری و یا تخلیه کالا زودتر از موعد مقرر برای انجام آن است که هر دو مورد به‌طور معمول به‌صورت روزانه در نظر گرفته می‌شود. در بیشتر قراردادهای اجاره کشتی، نرخ پاداش، کمتر از نرخ دموراژ میان طرفین تعیین می‌شود.

در حقوق انگلستان قاعده کلی این است که مستأجر حق کسر از اجاره‌بها بابت خسارت ادعایی ناشی از قرارداد اجاره^۱ را ندارد؛ با وجود این، درجایی که به دلیل نقض قرارداد اجاره از سوی مالک کشتی، مستأجر از استفاده از کشتی محروم شده یا متحمل خسارت ناشی از استفاده از کشتی شده باشد، حق تهاجر با (کل یا بخشی از) مبلغ اجاره‌بها را پیدا می‌کند (Federal Commerce & Navigation Co Ltd v Molena Alpha Inc (The Nanfri), 1978:)
 140; Kissin, 2013: 87; Dockray, Reece Thomas, 2004: 316-318). در مواردی که مستأجر حق کسر از اجاره‌بها را دارد، می‌تواند در زمان پرداخت اجاره‌بهای آتی، مبلغ موردنظر را کسر کند. حتی درجایی که مبلغ موردنظر برای کسر از اجاره‌بها از طرف مرجع حل اختلاف و یا با توافق مالک کشتی به‌طور دقیق، تعیین و مشخص نشده باشد، مستأجر می‌تواند نسبت به کسر مبلغ از اجاره‌بها اقدام نماید. پرسشی که در این خصوص مطرح می‌شود این است که تا چه میزان مستأجر کشتی مجاز به کسر از اجاره‌بها است؟ به‌ویژه اینکه اگر مستأجر مبلغی بیشتر از آنچه که در نهایت از طرف مرجع حل اختلاف تعیین و قطعی اعلام می‌شود، از اجاره‌بها کم کند، آیا مؤجر یا مالک کشتی می‌تواند نسبت به بازپس‌گیری کشتی اقدام نماید؟ اگرچه دادگاه‌های کشور انگلستان تمایلی به پذیرش این رویکرد (که مستأجر حتی بدون قطعیت مبلغ تعیین‌شده از طرف مرجع رسیدگی‌کننده، حق کسر از اجاره‌بها را داشته باشد) ندارند (Ryder, Griffiths, Singh, 2012: 258)، با وجود این، در پرونده «Nanfri»، دادگاه رسیدگی‌کننده استدلال مخالف مطرح‌شده از طرف مالک کشتی را رد کرد. قاضی مرحله بدوی استدلال نمود در صورتی که مستأجر نسبت به کسر مبلغی از اجاره‌بها محق بوده، با حسن‌نیت (bona fide / Good Faith) و بر اساس یک ارزیابی معقول (Assess on a Reasonable Basis) اقدام نموده باشد، نقض قراردادی از طرف وی صورت نگرفته و همین رویکرد، از سوی دادگاه تجدیدنظر مورد تأیید قرار گرفته است. دادگاه تجدیدنظر نیز استدلال می‌کند: «چنانچه مستأجر، میزان خسارات وارده به خود را با ارزیابی معقول مبتنی بر حسن‌نیت (Reasonable Assessment / Made in Good Faith)، تعیین کرده، آن مبلغ را از اجاره‌بها کسر نماید، نقض عهدهی نکرده است. مالک کشتی نیز نمی‌تواند کشتی خود را به دلیل عدم پرداخت اجاره‌بها و یا تخلف مستأجر از مفاد قرارداد و نقض عهد، بازپس گیرد. البته، در صورتی که متعاقباً مشخص شود که مستأجر مبلغ زیادتری را از اجاره‌بها کسر کرده است، مالک کشتی می‌تواند نسبت به مبلغ مازاد، به مستأجر رجوع نماید؛ اما این حداکثر اقدامی است که مالک کشتی می‌تواند انجام دهد» همچنین، قاضی دادگاه تجدیدنظر اعلام می‌دارد اگرچه هر دعوای متقابلی لزوماً به

۱. برای مثال درجایی که به کالا(ها) خسارتی وارد شود.

معنای حق مستأجر در کسر اجاره‌بها نمی‌تواند باشد، اما درجایی که مالک کشتی از قرارداد تخلف نموده، باعث شده باشد که مستأجر از استفاده از کشتی محروم شود، دلیلی وجود ندارد تا دعوای متقابل مستأجر مبنی بر تهاتر خسارات وارده با اجاره‌بها پذیرفته نشود. دادگاه حق کسر اجاره‌بها از سوی مستأجر را که بر مناسبات و ملاحظاتی مبتنی دانسته که تجارت و عدالت اقتضای آن را دارد، دعوای متقابل مستأجر را می‌پذیرد. نتیجه آنکه با وجود اختلاف نظر در آرای صادره، رویکرد غالب بر این است که چنانچه مستأجر میزان کسر از اجاره‌بها را با ارزیابی معقول و مبتنی بر حسن نیت تعیین، و آن مبلغ را از اجاره‌بها کسر نماید، عهده را نقض نکرده است. در حقوق انگلستان حق کسر از اجاره‌بها از طریق تهاتر، یکی از موارد احقاق شخصی حق در خصوص جبران خسارت (Self-Help Remedy) است. این حق می‌تواند به‌عنوان جبران خسارت مشروط (Provisional Remedy) نیز در نظر گرفته شود؛ به این معنی که با نگره‌داشتن مبلغ از جانب مستأجر کشتی، اعمال حق کسر از اجاره‌بها، مشروط به بررسی ادعای وی و اتخاذ تصمیم نهایی است. البته این حق می‌تواند در صورت وجود حسن نیت و دلایل معقول اعمال شود. صرف اعتقاد و باور مستأجر به داشتن چنین حقی آن‌هم از روی حسن نیت و ارزیابی معقول، مانع از اعمال حق مالک کشتی در خصوص بازپس‌گیری کشتی به دلیل عدم پرداخت و یا پرداخت کمتر اجاره‌بها (Non-Payment or Under-Payment of Hire) نخواهد بود. درجایی که مالک کشتی نسبت به محاسبه صورت‌گرفته از سوی مستأجر در خصوص میزانی که باید از اجاره‌بها کم شود، سکوت کرده و اعتراضی نداشته باشد، ممکن است ادعای بعدی وی مبنی بر اشتباه محاسباتی مستأجر، مورد پذیرش واقع نشود (Tradax Export SA v Dorado Compania Naviera SA ('The Lutetian'), 1982: 154 & 157-158).

گاهی در قرارداد اجاره کشتی شروط خاصی درج می‌شود که به مستأجر اجازه کسر از کرایه حمل بابت ارزش کالاهایی که به صورت ناقص تحویل شده یا مقدار خسارات وارده به کالا را می‌دهد. این شروط متفاوت هستند. در برخی موارد، این شروط به مستأجر اجازه کسر از کرایه را در موردی می‌دهد که خسارت ناشی از حادثه‌ای باشد که مالک کشتی مسئول آن حادثه نبوده است. در موارد دیگر، حق کسر از اجاره‌بها به‌عنوان اقدامی موقت (Interim Measure) و به‌منظور تضمینی در دعوای مستأجر و یا به‌عنوان تعیین نهایی مبلغی که باید تحت عنوان کرایه پرداخت شود، درج می‌شود. در پرونده «Lakeport Navigation Co. v. Anonima Petroli Italiana (The Olympic Brilliance) [1981] 2 Lloyd's Rep. 176, [1982] 2 Lloyd's Rep. 205»، قرارداد اجاره کشتی نفت خام حاوی شرطی بود^۱ مبنی بر اینکه اگر

۱. برای مطالعه عکس فرض پیش‌گفته، که بارنامه دریایی حاوی شرطی است که به قرارداد اجاره کشتی ارجاع می‌دهد، ر.ک. اربابی و حاتمی‌پور، ۱۳۹۸: ۴-۳.

هنگام تحویل محموله، بیش از نیم درصد مقدار مندرج در بارنامه نقص داشته باشد- که این کمبود از سوی مقامات گمرکی تعیین خواهد شد- مستأجر استحقاق کسر از کرایه حمل (که به صورت c.i.f. در قرارداد تعیین شده بود)^۱ را به نسبت ارزش محموله تحویل نشده دارد و مالک نیز حق دارد شخصی را به‌عنوان بازرس به‌منظور بررسی مقدار محموله از سوی مقامات گمرک منصوب نماید. مقامات گمرکی نقص در محموله به میزان ۱ درصد را با مقداری که در بارنامه قید شده بود، تشخیص دادند. علت این امر نیز باقی‌ماندن نفت در مخازن کشتی^۲ و یا اختلاف در اندازه‌گیری مقدار تخلیه‌شده بود. مستأجر از کرایه حمل کسر کرد و مالک نیز به‌منظور وصول مبلغ کسرشده به طرح دعوی اقدام نمود. استدلال مالک کشتی این بود که حق کسر از اجاره‌بها، تنها به‌عنوان یک اقدام موقت برای دعوای مستأجر بوده، و این امر مانع از استحقاق مالک برای مطالبه باقی‌مانده مبلغ کسرشده درجایی که مالک مسئول این نقص نبوده است، نیست. قاضی دادگاه و نیز دادگاه استیناف رأی دادند که منظور طرفین از درج چنین شرطی، تعیین نهایی حقوق طرفین در مورد کرایه است و اینکه دلیل نقص در محموله هرچه باشد، ارتباطی به موضوع نداشته، مالک کشتی مستحق دریافت مبلغ بیشتری از آنچه دریافت نموده است، نخواهد بود (Cooke, Kimball, Young, Martowski, Ashcroft, Lambert,)^۳ در مقابل، ممکن است شرط درج‌شده به‌گونه‌ای باشد که مستأجر حق کسر از کرایه را درجایی داشته باشد که مالک کشتی در قبال تلف یا خسارات مسئول شناخته شود. در پرونده «The Barcore»، قرارداد اجاره کشتی حاوی دو شرط بود؛ یکی مبنی بر اینکه در صورت حوادث قهریه (Act of God)، خطرهای دریایی (Perils of the Seas) و حوادث مشابه، مالک مسئول خسارات وارده به کالا و یا تلف آن‌ها نیست (شرط معافیت (Exception Clause)) و شرط دیگر مبنی بر اینکه کرایه با تحویل کالا با کسر ارزش کالاهایی که خسارت دیده و یا تحویل نشده است، پرداخت خواهد شد؛ البته مشروط به اینکه شرط قوه قاهره نباشد. کالاهای که خسارت دیده که خسارت ناشی از عیب ذاتی (Inherent Vice) کالاها بود، تحویل مستأجر شد. خسارات ناشی از عیب ذاتی کالا، اگرچه در شرط قوه قاهره تصریح نشده بود، اما به صورت ضمنی، مشمول شرط مربوط به قوه قاهره می‌شد. دادگاه تصمیم گرفت که هدف از درج شرط حق کسر از کرایه از سوی مستأجر، درجایی صورت گیرد که خسارت ناشی از نقض قرارداد از سوی مالک باشد و در این پرونده که مالک کشتی مسئولیتی در خصوص خسارات وارده به کالا ندارد، کرایه باید به‌طور کامل از

۱. شامل کلیه هزینه‌ها تا قبل از مرحله ترخیص کالا در بندر مقصد، بیمه و کرایه حمل.

۲. Clingage به معنی ته‌مانده نفت در مخازن نفت کشتی؛ با این توضیح که پس از تخلیه نفت، مقداری از آن در ته مخازن کشتی باقی می‌ماند و با شستشوی مخازن، از آن خارج می‌شود.

طرف مستأجر و بدون کسر مبلغی از آن پرداخت گردد (Ibid: 326). در مواردی که قرارداد اجاره کشتی حاوی شرطی بر این مبنا باشد که نظر بازرس مستقل (Independent Inspector)، نهایی و الزام‌آور (Final and Binding) است، مفاد چنین شرطی باید به صورت مضیق تفسیر شود؛ به این معنی که بازرس باید از سوی هر دو طرف مالک و مستأجر منصوب شود نه اینکه از یک طرف، که نسبت به طرف دیگر مستقل محسوب نمی‌شود.

۹. تحویل کالای خسارت‌دیده و تأثیر آن بر اجاره‌بها

تحویل کالا باید به صورت صحیح و درست (Right and True Delivery) باشد. منظور از تحویل صحیح، یعنی تحویل به شخص مجاز در مکان مندرج در قرارداد اجاره کشتی و یا مکان دیگر مورد قبول طرفین (اگرچه همان مکان مندرج در قرارداد نباشد و طرفین پس از انعقاد قرارداد اجاره، بر آن مکان توافق کرده باشند)، و منظور از تحویل درست، تحویلی است که کالاها به نحوی خسارت ندیده باشند که ذات کالا تغییر کرده باشد (Ibid, 2014: 328). بر همین مبنا، در صورت نبود شرط مخالفی در قرارداد اجاره کشتی، مالک کشتی استحقاق دریافت کرایه را در برابر تحویل صحیح و درست دارد؛ حتی اگر کالاها خسارت دیده باشند، اما این خسارت به نحوی نباشد که ماهیت (تجاری) کالا (Nature of the Goods/ Commercial Identity) را تغییر دهد (یعنی جنس کالا از بین رفته باشد) و یا کالاها ناقص تحویل داده شوند. البته درجایی که کرایه در برابر مقدار تحویل شده باید پرداخت گردد، مالک مستحق دریافت کرایه بابت مقدار کالایی است که تحویل شده است. چنانچه خسارات وارده به کالا به نحوی باشد که ذات کالا را تغییر دهد و کالا از بین رفته تلقی شود، درجایی که پرداخت کرایه با تحویل انجام خواهد گرفت، کرایه‌ای پرداخت نخواهد شد؛ اعم از اینکه مالک کشتی مسئول خسارات شناخته شود یا نشود. تعیین اینکه چه وقت کالا خسارت دیده و چه زمانی کالاها دچار خسارت شده‌اند که ذات کالا تغییر کرده، مشکل است. با وجود این، به‌عنوان یک قاعده کلی می‌توان گفت تا زمانی که بتوان کالا را با همان عنوان پیشین توصیف کرد و دارای کارکرد با همان عنوان سابق باشد، اگرچه کالای یادشده کالای خسارت‌دیده عنوان شود، کرایه باید به مالک کشتی پرداخت گردد. و درجایی که نتوان کالا را با همان عنوان پیشین توصیف نمود و هیچ فروشنده صادقی (Honest Seller) حاضر به فروش آن و هیچ خریدار صادقی (Honest Buyer) حاضر به خرید آن نشود، عبارت از بین رفتن کالا به دلیل تغییر ذات کالا، با عبارت تلف کالا منطبق بوده، با مورد اول همان‌گونه رفتار خواهد شد که در صورت تلف کالا رفتار می‌شود. در پرونده «Aries Tanker» (The Aries) [1977] 1 Lloyd's Rep. 334، کشتی آریس (The Aries) برای حمل محموله نفتی از خلیج فارس به بندر رتردام اجاره شد. کرایه قابل پرداخت در

زمان تحویل و بر اساس مقدار دریافت‌شده (On delivery upon intake quantity) تعیین شد. مستأجر کشتی با این استدلال که به علت نقص در تحویل، خسارت دیده است، مبلغ ۳۰ هزار دلار از کرایه کم کرد. قرارداد اجاره کشتی، مشمول کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴ (Hague Rules) بود. پس از گذشت دو سال از تاریخ تحویل، مالک کشتی اقدام به طرح دعوی علیه مستأجر در خصوص باقی‌مانده مبلغ کرایه نمود. مستأجر استدلال کرد که به دعوای کرایه نباید به‌عنوان دعوایی خاص نگاه کرد، بلکه قواعد معمول تهاتر نیز باید مورد نظر قرار گیرد. مجلس اعیان و دادگاه استیناف، صرف‌نظر از دلیل تاریخی قاعده تهاتر با کرایه، به نفع مالک کشتی حکم دادند. همچنین استدلال شد که مرور زمان ۱۲ ماهه مندرج در قواعد لاهه، تنها نسبت به منع از جبران خسارت نبوده، بلکه دعوی را از اساس از بین می‌برد و دعوایی نیز از طرف مستأجر کشتی مبنی بر تهاتر (حتی با فرض پذیرش چنین دعوایی)، مطرح نشده است تا اینکه تهاتر صورت پذیرد. مبلغی که از طرف مستأجر بدون رضایت و موافقت مالک از کرایه کسر شده است، توجیه قانونی ندارد و مستأجر را از اقامه دعوی ظرف ۱۲ ماه، چنان‌که وی مدعی مسئولیت مالک در خصوص خسارات وارده به کالا باشد، بی‌نیاز نمی‌کند (Cooke, Kimball, Young, Martowski, Ashcroft, Lambert, Taylor, Sturley, 2014: 324). چنین استدلالی، هم شامل موردی می‌شود که مستأجر مدعی فقدان یا خسارات وارده به کالا باشد، و هم شامل خسارات ناشی از نقض مالک در ادامه سفر به دلیل کندی سرعت کشتی، یا ناشی از آماده نبودن انبارهای کشتی برای بارگیری از سوی مستأجر که طبق قرارداد می‌بایست انجام شود و یا ناشی از تکمیل نبودن سفر به مقصد قراردادی (Ibid, 2014: 328).

در پرونده «Cleobulos Shipping v. Intertanker (The Cleon) [1983] 1 Lloyd's Rep. 586»، کشتی کل‌آن (Cleon) برای حمل محموله نفتا (نوعی سوخت) از بندر راس تانورا (Ras Tanura) به یک یا دو بندر تخلیه در اروپا، اجاره شد. میزان کرایه بسته به تعداد بندرهای تخلیه (از جمله موارد دیگر)، فی‌مابین طرفین توافق شده بود. مستأجر دستور تخلیه در بندر ترنوزن (Terneuzen) واقع در هلند-جایی که برخی کالاها می‌بایست در آن بندر تخلیه می‌شد- را صادر کرد. با وجود این، به دلیل مشکلات تخلیه در آنجا، که مستأجر مدعی وجود مشکلاتی به دلیل وجود نقایصی در پمپ‌های کشتی شده بود، از بندر به کشتی دستور خروج داده شد. سرانجام، کشتی کالاها را در بندر رتردام تخلیه کرد. مستأجر کشتی به نسبت تخلیه در یک بندر، مبلغ کرایه را پرداخت نمود و از پرداخت باقی‌مانده کرایه به مالک کشتی خودداری کرد. استدلال مستأجر این بود که در قرارداد اجاره کشتی، دو بندر برای تخلیه قید شده، درحالی که در یک بندر نسبت به تخلیه اقدام شده است. دادگاه استیناف استدلال کرد که نقض قراردادی از سوی مالک کشتی نمی‌تواند خدشه‌ای به اعتبار قرارداد اجاره کشتی وارد

نماید و ادعای مستأجر راجع به دعوای خسارت است و نمی‌تواند مانعی برای مالک کشتی از دریافت کرایه طبق قرارداد اجاره باشد (Cooke, Kimball, Young, Martowski, Ashcroft, Lambert, Taylor, Sturley, 2014: 324).

نتیجه

تعهد مستأجر به پرداخت کامل اجاره‌بهای توافق شده، تعهدی مطلق است. با توجه به اینکه اصل بر پرداخت اجاره‌بها بوده، عدم پرداخت اجاره‌بها و یا کسر از آن باید امری استثنایی در نظر گرفته شود؛ در نتیجه، تنها در موارد مصرح قانونی یا قراردادی باید برای مستأجر چنین حقی را قائل شد. طرفین قرارداد اجاره کشتی، مانند هر قرارداد خصوصی دیگری، می‌توانند در قراردادی که منعقد می‌کنند درباره شرایط و نحوه پرداخت اجاره‌بها تعیین تکلیف کنند. در مرتبه نخست، بهترین منبع شناسایی چنین حقی برای مستأجر، قرارداد اجاره کشتی است، در موارد سکوت قرارداد نیز باید به سایر منابع (رویه قضایی و قانون حاکم بر قضیه) رجوع کرد. در قانون دریایی ایران، مباحث مربوط به کرایه حمل، مال‌الاجاره و شرایط مندرج در قراردادهای اجاره به صورت پراکنده تنظیم شده و نیازمند اصلاح جدی به‌ویژه در زمینه کرایه حمل است و در موارد سکوت در قرارداد و قانون یادشده، چاره‌ای جز رجوع به مواد قانون مدنی و گرفتن وحدت ملاک از برخی از مواد آن وجود ندارد. مهم‌ترین نتایج این نوشتار را می‌توان به شرح زیر بیان داشت:

- طبق قانون دریایی ایران، مستأجر باید تمام کرایه را به مالک کشتی پرداخت کند و حق کسر از کرایه را ندارد. در مواردی عدم تعلق کرایه پیش‌بینی شده است، و در موردی نیز مستأجر حق دارد نیمی از اجاره‌بها و یا به نسبت مسیر طی شده، مبلغ کرایه را بپردازد.
- در خصوص خارج از وضعیت اجاره بودن کشتی، میان حقوق ایران و انگلستان تفاوت وجود دارد و آن اینکه در حقوق انگلستان در فرضی که خارج بودن کشتی از وضعیت اجاره، قابل پیش‌بینی بوده باشد، حق کسر از اجاره‌بها وجود ندارد و در صورتی که خارج از وضعیت اجاره قرار گرفتن کشتی ناشی از فعل یا ترک فعل مستأجر باشد، حتی اگر اتفاقی که این وضعیت را به وجود آورده است، جزء حوادث مربوط به شرط پیش‌گفته باشد، باز هم مستأجر نمی‌تواند به چنین شروطی استناد نماید. اما در حقوق ایران، قابلیت پیش‌بینی خارج شدن کشتی از وضعیت اجاره، تأثیری در پرداخت یا عدم پرداخت اجاره‌بها ندارد. در فرضی که خارج از وضعیت اجاره قرار گرفتن کشتی، ناشی از فعل یا ترک فعل مستأجر باشد نیز همچنان مستأجر متعهد به پرداخت اجاره‌بها مندرج در قرارداد است. البته، در صورت مواجه شدن قرارداد اجاره کشتی با قوه قاهره، باید آن را با خارج بودن کشتی از وضعیت قرارداد اجاره تفکیک کرد.

- در حقوق ایران در صورت عدم پرداخت و یا پرداخت کمتر از آنچه بابت اجاره‌بها میان طرفین توافق شده است، قرارداد اجاره همچنان به اعتبار خود باقی است و مالک کشتی تنها می‌تواند از طریق مراجع قضایی مستأجر را به پرداخت اجاره‌بها ملزم نماید؛ مگر اینکه در قرارداد برخلاف آن تصریح شده باشد. اما در حقوق انگلستان، اگرچه نقض تعهد قراردادی به پرداخت اجاره‌بها بر اساس قرارداد اجاره کشتی، نقض شرط بینابینی است، با وجود این، در شرط بینابینی، دادگاه باید تأثیر آن را مورد بررسی قرار داده، در صورتی که این نقض، طرف دیگر را به‌طور کلی از منافع قرارداد محروم می‌سازد، مالک کشتی می‌تواند قرارداد اجاره کشتی را خاتمه‌یافته تلقی کند.
- در حقوق ایران، اگر در مدت اجاره، کشتی به سبب حادثه‌ای تلف شود و یا هرگاه کشتی به‌واسطه عیب از قابلیت انتفاع خارج شده، نتوان رفع عیب نمود نیز مستأجر حق کسر از اجاره‌بها برای مدت باقی‌مانده را خواهد داشت؛ حتی اگر در قرارداد اجاره کشتی به آن اشاره‌ای نشده باشد.
- در حقوق ایران، در خصوص ادعای خسارت از سوی مستأجر، مستأجر به صرف چنین ادعایی حتی اگر وقوع و ورود خسارت در ظاهر حتمی و مسلم باشد، حق کسر از اجاره‌بها را ندارد. اما در حقوق انگلستان، اگرچه قاعده کلی این است که مستأجر حق کسر از اجاره‌بها بابت خسارت ادعایی ناشی از قرارداد اجاره را ندارد، با وجود این، درجایی که به دلیل نقض قرارداد اجاره از سوی مالک کشتی، مستأجر از استفاده از کشتی محروم شده یا متحمل خسارت ناشی از استفاده از کشتی شده باشد، حق تهاوتر با (کل یا بخشی از) مبلغ اجاره‌بها را پیدا می‌کند.

منابع و مأخذ

۱. فارسی

الف) قوانین

۱. قانون آئین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب (در امور مدنی)، مصوب مجلس شورای اسلامی ۲۱ فروردین ۱۳۷۹.
۲. قانون اصلاح قانون دریایی ایران، مصوب مجلس شورای اسلامی ۱۶ آبان ۱۳۹۱.
۳. قانون تجارت، مصوب کمیسیون قوانین عدلیه مجلس شورای ملی، ۱۳۱۱.
۴. قانون دریایی ایران، مصوب کمیسیون مشترک مجلسین، ۲۹ شهریور ۱۳۴۳.
۵. قانون مدنی، مصوب سال ۱۳۰۷.

ب) کتاب‌ها

۶. امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، حقوق دریائی، ج ۱، چ ۱، تهران: مدرسه عالی بیمه تهران، نشریه شماره ۷.
۷. جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۳۸۸)، دائرةالمعارف حقوق مدنی و تجارت: حقوق تعهدات عقود و ایقاعات، ج ۱، چ ۱، تهران: انتشارات گنج دانش.
۸. جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۳۹۳)، فلسفه حقوق مدنی: عناصر عمومی عقود، ج ۱، چ ۳، تهران: انتشارات گنج دانش.
۹. نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۸۷)، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی، چ ۱، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).

ج) مقالات

۱۰. اربابی، مسعود و حاتمی‌پور، نوید (بهار و تابستان ۱۳۹۸)، «ارجاع بارنامه دریایی به شروط قرارداد اجاره کشتی؛ در جستجوی قصد طرفین»، نشریه مطالعات حقوق تطبیقی (علمی-پژوهشی)، دوره ۱۰، ش ۱.
۱۱. الشریف، محمد مهدی (پاییز و زمستان ۱۳۹۰)، «کیفیت و آثار تسلیم منفعت؛ مطالعه تطبیقی در فقه و قانون مدنی»، نشریه مطالعات حقوق تطبیقی (علمی-پژوهشی)، دوره ۲، ش ۲.
۱۲. فیضی چکاب، غلام‌نبی و هاشمی‌زاده، سید علیرضا (بهار و تابستان ۱۳۹۱)، «مسئولیت پرداخت دموراز در قراردادهای اجاره کشتی برای سفر معین»، نشریه مطالعات حقوق تطبیقی (علمی-پژوهشی)، دوره ۳، ش ۱.

۲. خارجی**A) International Conventions**

13. "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)", Concluded at London on 19 November 1976.
14. "Hague/Visby Rules 1968" refers to The Hague Rules 1924, as amended by the "Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading", adopted at Brussels, February 23, 1968.
15. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Hague Rules), Brussels, 25 August 1924. Available at: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>
16. "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules").

17. "United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea", (Hamburg, 1978) (the "Hamburg Rules").

B) Books

18. Coghlin, Terence, Kimball, John D., Baker, Andrew W., Belknap, Thomas H. Jr., Kenny, Julian (2014), *Time Charters*, Informa Law from Routledge, Seventh edition, Lloyd's Shipping Law Library Series.
19. Cooke, Julian, Kimball, John D., Young, Timothy, Martowski, David, Ashcroft, Michael, Lambert, LeRoy, Taylor, Andrew, Sturley, Michael (2014), *Voyage Charters*, Informa Law from Routledge, Forth edition, Lloyd's Shipping Law Library Series.
20. Dockray, Martin, Reece Thomas, Katherine (2004), *Cases Materials on the Carriage of Goods by Sea*, Third edition, Cavendish Publishing.
21. Martin-Clark, David (2016), *The IMLI Manual on International Maritime Law, Volume II: Shipping Law*, Published in the United States of America by Oxford University Press.
22. Ryder, Nicholas, Griffiths, Margaret, Singh, Lachmi (2012), *Commercial Law: Principles and Policy*, Cambridge University Press, first published, Published in the United States of America by Cambridge University Press, New York.
23. Todd, Paul (2016) *Principles of the Carriage of Goods by Sea*, Routledge, First Published.

C) Articles

24. Kissin, Mathieu (2013) "Challenging the Legal and Commercial Justification for Reclassifying Payment of Hire as a Condition", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal (ANZ Mar LJ)*, Volume 27, Number 2.

D) Other

25. *Allison v. Bristol Marine Insurance Co.* (1875) 1 App. Cas. 209.
26. *Aries Tanker Corp. v. Total Transport (The Aries)* [1977] 1 Lloyd's Rep. 334 (H.L.).
27. BALTIME 1939 (revised 2001). Available at:
<http://shipsforsale.su/upload/materials/1612291321565991.pdf>
28. *Cleobulos Shipping v. Intertanker (The Cleon)* [1983] 1 Lloyd's Rep. 586.
29. *Federal Commerce & Navigation Co Ltd v Molena Alpha Inc (The Nanfri)* [1978] [1978] 1 LLOYD'S REP 581; [1979] 2 LLOYD'S REP 132; [1978] 1 LLOYD'S REP 201.
30. *James v. Chinecrest* [1979] 1 Lloyd's Rep. 126.
31. *Lakeport Navigation Co. v. Anonima Petroli Italiana (The Olympic Brilliance)* [1981] 2 Lloyd's Rep. 176, [1982] 2 Lloyd's Rep. 205.
32. *New York Produce Exchange Form (NYPE)*; Time Charter, approved by the New York Produce Exchange, November 6th, 1913, Amended October 20th,

-
- 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946. Available at:
http://www.fleetle.com/a/d/pdf/nype_46_portrait.pdf
33. The Berge Sund, [1993] 2 Lloyd's Rep.453.
34. The Jalagouri [2000] 1 Lloyd's Rep 515.
35. Tradax Export SA v Dorado Compania Naviera SA ('The Lutetian') [1982] 2 Lloyd's Rep 140.
36. Western Bulk Carriers K/S v Li Hai Maritime Inc [2005] 2 Lloyd's Rep. 389.