

## مطالعه تطبیقی آثار حقوقی تعیین بندر امن در قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی دریایی با تأکید بر حقوق ایران و انگلستان

### چکیده

با جهانی شدن اقتصاد و ورود فناوری‌های مدرن در حوزه حمل و نقل، کشورهای درحال توسعه و توسعه یافته درصدد برآمدند تا از روش‌های نوینی جهت مبادلات بین‌المللی بهره‌گیرند. از دیرباز، حمل و نقل دریایی و قراردادهای پیرامون آن در عرصه حقوق تجارت بین‌الملل، همواره با چالش‌ها و پیچیدگی‌های خاصی همراه بوده است. عموماً قرارداد اجاره کشتی جهت حمل و نقل بین‌المللی کالا، بیشتر در قالب قراردادهای چارتر سفری، چارتر زمانی و چارتر دربست منعقد می‌شوند. از آن جا که یکی از تعهدات مهم مستأجر کشتی در قرارداد، استفاده از بندر امن برای بارگیری یا تخلیه کالا می‌باشد؛ لذا این سوالات مطرح می‌گردند که چه معیار و ضابطه‌ای برای تشخیص امن یا نا امن بودن بندر وجود دارد؟ علاوه بر این، باید روشن ساخت که آیا خسارات وارده به کشتی، ناشی از نا امنی بندر بوده یا ناشی از علل دیگر و نیز در صورت تعدد علت، دلیل اصلی ورود خسارت چیست؟ پاسخ به این سوالات و روشن شدن معنی و مفهوم بندر امن در قراردادهای حمل و نقل دریایی بین‌المللی از اهمیت به‌سزایی در تعیین مسئولیت چارترر در مقابل مالک کشتی به سبب خسارات وارده ناشی از نا امنی بندر برخوردار است. با مطالعه اسناد و رویه قضایی کشورهای مختلف در می‌یابیم که سیستم حقوقی انگلستان در تعیین و معرفی بندر امن، یک روش بینابینی را برگزیده و به ضابطه سبب مؤثر در حل و فصل اختلافات دریایی تمایل نشان می‌دهد؛ ولی در مقابل، رویکرد سیستم حقوقی ایران در مواجهه با این موضوع از ابهامات عدیده‌ای برخوردار می‌باشد.

**واژگان کلیدی:** قرارداد اجاره سفری، قرارداد اجاره زمانی، مسئولیت چارترر، حمل و نقل بین‌المللی دریایی، بندر امن.

## مقدمه

کشتیرانی و حمل کالا و مسافر از طریق دریا، سابقه ای بسیار طولانی در تاریخ زندگی بشر داشته است. انسان ها از هنگامی که به اهمیت دریا و آب های آزاد به عنوان یک راه ارتباطی و تجاری مهم پی بردند؛ زمینه های آن را برای دریانوردی فراهم ساختند و در این خصوص نیز از جهات مختلف (نظیر کشتی سازی، ساختن بنادر و تجهیزات مرتبط با آن و طرق بهره برداری از کشتی) به پیشرفت های زیادی دست پیدا کردند. امروزه اهمیت حمل و نقل دریایی به حدی است که ابتکار جاده ابریشم دریایی جهت همکاری های بین المللی بلند مدت مطرح شده تا حدود ۶۵ کشور جهان بتوانند یک سوم اقتصاد دنیا را در دست بگیرند. ماهیت خاص تجارت بین الملل همواره متضمن مبادله انواع کالاها از کشوری به کشور دیگر بوده است که از این بین، حمل و نقل دریایی به جهت کم هزینه بودن آن در قیاس با سایر شیوه های حمل و نقل مانند زمینی و هوایی و نیز بهره گیری از بیشترین ظرفیت برای جابجایی، مرکز اصلی توجه حمل و نقل بین المللی دریایی قرار گرفته است.<sup>۲</sup>

از آنجا که بیش از ۹۰ درصد تجارت جهان از این طریق صورت می پذیرد، لذا می توان عنوان کرد که بنادر به عنوان دروازه اصلی تجاری هر کشور برای مبادلات دریایی بین المللی به شمار می روند. عموماً در قراردادهای حمل و نقل دریایی، هنگامی قرارداد اجاره کشتی به وقوع می پیوندد که مالک قبول می کند تا تمام ظرفیت کشتی خود را در یک «زمان معین»<sup>۳</sup> یا برای «سفری معین»<sup>۴</sup> به حمل کالا اختصاص دهد. بنابراین اهمیت و جایگاه تعیین و معرفی بندر امن در قراردادهای منعقد شده میان «مالک کشتی»<sup>۵</sup> و «مستأجر»<sup>۶</sup> می تواند نقش تعیین کننده ای در انتساب مسئولیت به هر یک از آن ها ایفا نماید. تشخیص و تمیز بندر امن از بندر نا امن در حمل و نقل بین المللی دریایی، همیشه با چالش های عدیده ای همراه بوده است.<sup>۷</sup> حال این سوال مطرح می گردد که در صورت بروز حادثه در نتیجه نا امنی بندر، از چه معیارها و ضوابطی در قراردادهای چارتر برای تعیین و معرفی بندر امن به منظور انتساب مسئولیت به مالک کشتی یا مستأجر استفاده می شود؟

در حقیقت، سوال فوق الذکر پرسش اصلی پژوهش حاضر را تشکیل می دهد و فرضیه ما این است که در برخی از مواقع سال، بعضی از بنادر به سبب وقوع طوفان های سهمگین و شرایط جوی نامناسب، از امنیت لازم برای بارگیری و یا تخلیه کالا برخوردار نیستند. پس به همین جهت است که موجر (مالک کشتی) در قراردادهای اجاره کشتی به منظور جلوگیری از وقوع خسارت های احتمالی، تصریح می کند تا بندر ذکر شده در قرارداد

۱ Lam, Jasmine Siu Lee, Kevin Patrick Brendan Cullinane, and Paul Tae-Woo Lee. "The 21st-Century Maritime Silk Road: Challenges and Opportunities for Transport Management and Practice". *Transport Reviews*, No.4 (2018), p.413.

۲ عادل ظهیری؛ مسعود رضا رنجبر؛ رضا زارعی و حکمت اله عسکری، «بررسی مبنای مسئولیت طرف مجری در حمل و نقل دریایی کالا»، تحقیقات حقوقی بین المللی، ش ۴۶ (۱۳۹۸)، ص ۱۰۰.

3. Voyage Charterparty

4. Time Charterparty

5. Ship Owner

6. Charterer

7. Psaraftis, Harilaos N., Psaraftis Amboy, and Psaraftis. *Sustainable Shipping*. (Berlin: Springer International Publishing, 2019), pp.207-208.

اجاره یا بندری که چارتر (مستأجر) بعداً معرفی می نماید می بایست بی خطر و امن باشد. اما در عمل، تشخیص این موضوع که چه بندری امن یا نا امن است؛ امری بسیار دشوار به نظر می رسد. از یک طرف، منظور از خطر تنها مخاطرات طبیعی و جوی نبوده و از سوی دیگر ممکن است به سبب اغتشاش کارگران و یا بروز موارد غیر قابل پیش بینی دیگر، امکان ورود به بندر مذکور در قرارداد عملاً امکان پذیر نباشد که این خود می تواند اسباب نا امنی بندر را فراهم آورد و به تبع آن، شرایط و چگونگی تئوری انتساب مسئولیت به مالک کشتی یا چارتر را مطرح سازد. برای عنوان نمونه در قضیه «اسلندر شیپینگ اینترپرایسز علیه امپرسا ماریتیما دل استادو»<sup>۸</sup>؛ به یک کشتی دستور داده شد تا به لنگرگاه «وال پراسیو» برود. کشتی در «اسکلۀ بارن»<sup>۹</sup> به علت وضعیت بسیار بد هوا، گرفتار طوفان شدید می گردد و امکان ترک بندر به سوی دریای آزاد را از دست می دهد. البته در بند ۶ فرم نمونه «نیپ»<sup>۱۰</sup> قید شده بود که «اجاره دهنده ها یا نمایندگان آن ها می توانند محموله یا محموله ها را در هر اسکله یا مکانی که قادرند هدایت کنند، بارگیری و یا تخلیه نمایند؛ مشروط بر این که کشتی بتواند همیشه در هنگام جزر و مد، با خیال راحت شناور باقی بماند». بر همین اساس، به رغم واکنش به موقع سیستم هشدار اولیه تشخیص آب و هوای بد، کشتی مزبور قادر به ترک اسکله نشد؛ زیرا لنگرگاه توسط دو کشتی دیگر متعلق به اجاره کننده های زمانی، به نحوی مسدود شده بود که امکان جابجایی آن ها تا زمانی که در لنگرگاه باقی می ماندند عملاً وجود نداشت. متعاقب این تأخیر، کشتی با قرار گرفتن در برابر اسکله، آسیب دید و خسارات شدیدی به آن وارد شد. در نهایت، دادگاه استیناف رأی دیوان دآوری را مبنی بر نا امنی بندر، مورد تأیید خود قرار داد و اظهار نمود که نظر «دونالدسون جی»<sup>۱۱</sup> پیرامون بندر امن، ترکیبی از واقعیت و قانون می باشد؛ زیرا هیچ نشانه ای از وجود سیستمی مطمئن در آن جا وجود نداشت که بتوان به وسیله آن اطمینان حاصل کرد تا کشتی های دیگری هم که از این بندر استفاده می کنند، اگر مجبور به ترک فوری بندر باشند فضای کافی برای آن ها برای ورود به دریای آزاد وجود خواهد داشت.<sup>۱۲</sup>

به طور کلی در رویه قضایی محاکم کشور انگلستان، تعابیر متفاوتی از بنادر امن مشاهده می شود و این تعابیر، تفاسیر مختلفی از قراردادهای اجاره کشتی را با خود به همراه می آورد. اما در قانون دریایی ایران پیرامون تعیین و معرفی بندر امن، از آن جا که مواد مربوط به اجاره کشتی از مواد منسوخ شده در قانون تجارت فرانسه اخذ شده است؛ لذا به طور آشکار، حکم خاصی در این زمینه وجود ندارد و از این منظر، با تفسیر و تحلیل مواد قانون مذکور می توانیم به درک صحیحی از آثار حقوقی تعیین بندر امن در قراردادهای چارتر برسیم. در این پژوهش سعی شده است تا با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی، ضمن بررسی قضایا و مقررات داخلی کشورهای

8. "Slander Shipping Enterprises S.A. v Empresa Maritima Del Estado S.A. (The Khian Sea)". (1979).

9. Valparaiso

1 . Baron Wharf 0

1 . The New York Produce Exchange (NYPE).

1 . Donaldson J 2

1 . "Slander Shipping Enterprises S.A. v Empresa Maritima Del Estado S.A. (The Khian Sea)" [1977] 2 Lloyd's Rep 439; [1979] 1 Lloyd's Rep 545.

ایران و انگلستان در راستای رفع ابهامات موجود پیرامون تعیین بندر امن، شیوه های انتساب مسئولیت ناشی از عدم شناسایی بندر امن را به چارتر در قراردادهای چارتر سفری و چارتر زمانی مورد واکاوی قرار دهیم.

## ۱. مفهوم بندر امن و ضابطه تشخیص آن

با نگاهی اجمالی به قانون دریایی ایران در می یابیم که واژه بندر امن به طور اخص تعریف نشده است. اما از آنجا که مستأجر موظف است بندری امن را برای بارگیری یا تخلیه کالا معرفی کند، ناگزیریم معنی و مفهوم آن را روشن سازیم. در ظاهر، چنین استنباط می گردد که مقنن عمداً بند امن را تعریف ننموده و آن را به نظر قضات محاکم واگذار کرده باشد.<sup>۱۴</sup> ارائه تعریفی مانع و جامع از بندر امن که بتواند کلیه ابواب مختلف مرتبط با موضوعات حوزه حمل و نقل بین المللی را پوشش دهد، تقریباً به واسطه تعابیر گوناگون از مفهوم نسبی آن، عملاً غیر ممکن به نظر می رسد؛ زیرا بعضاً پیش آمده که یک بندر در فصلی از سال، امن و در فصلی دیگر نا امن تلقی می شود. همچنین، این امکان وجود دارد که عمق آب ها، تپه ها، موانع زیر آب ها، گلوگاه ها و نیز راه های ورودی یک بندر برای کشتی ها با توجه به وضعیت و کالایی هایی که حمل می کنند، امن بوده و برای حمل و نقل سایر کشتی نا امن باشد.<sup>۱۵</sup>

جهت روشن شدن مفهوم بندر امن، شاید بهترین روش این باشد که به بعضی از آرا و تصمیمات دادگاه های کشور انگلستان مراجعه کنیم. بر همین اساس، «قاضی سنکی»<sup>۱۶</sup> در قضیه «هال برس علیه پل»<sup>۱۷</sup> در سال ۱۹۱۴ میلادی، بندر امن را چنین تعریف کرد: «بندر امن، بندری است که کشتی بتواند ضمن پهلو گرفتن، همواره به حالت شناور باقی بماند.» در اینجا عبارت «همواره شناور باقی بماند»<sup>۱۸</sup> حاکی از آن است که کشتی نباید با بستر و کف دریا، تماس یا برخوردی داشته باشد. در واقع، شرط تعیین و معرفی بندر امن در بعضی از فرم های استاندارد قراردادهای اجاره کشتی، به تعریف قاضی سنکی در این خصوص بر می گردد. البته نواقصی هم در تعریف ایشان دیده می شود که به راه های ورودی یا خروجی بنادر و نیز گلوگاه های آن ها بر می گردد. چه بسا، گاهی راه ها و گلوگاه هایی وجود دارند که مناسب برای عبور و مرور کشتی ها نبوده و زمینه خطرات متعددی را برای آن ها فراهم می آورند؛ به نحوی که بندر مورد نظر را برای کشتی ها نا امن می سازند.<sup>۱۹</sup> برای مثال در پرونده دیگری،<sup>۲۰</sup> مستأجر به فرمانده کشتی که تحت قرارداد اجاره کشتی زمانی قرار داشت، دستور داد تا به بندر هامبورگ برود. سپس فرمانده کشتی برای عمل به دستور چارتر، در نزدیکی بندر مزبور با توده عظیمی از یخ برخورد می نماید و خسارت می بیند. در نهایت، دادگاه بندر هامبورگ را به لحاظ راه های ورودی غیر مطمئن و خطرناک نا امن تشخیص داد و مستأجر را مسئول جبران خسارت به مالک کشتی قلمداد کرد. همان طور که ملاحظه می شود در این قضیه، تعریف قاضی سنکی از بندر امن به هیچ وجه ناظر به خروج

۱۴. مصطفی آبادی خواه، ارتباط حقوق بین الملل دریاها و حقوق بین الملل دریایی، (تهران: خرسندی، چ ۱، ۱۳۹۸)، ص ۱۳۱.

۱۵. منصور پورنوری، حقوق دریایی، (تهران: انتشارات پیام عدالت، چ ۱، ۱۳۹۷)، ص ۱۶۳.

- |   |   |
|---|---|
| 1 . Judge Sankey  | 6 |
| 1 . Hall Bros v. Paul Ltd   | 7 |
| 1 . “Always Stay Afloat”.   | 8 |
| 1 . Kharchanka, Andrei. “The Meaning of a Good Safe Port and Berth in a Modern Shipping World”. <i>Ph. D diss.</i> University of Groningen, Netherlands, (2019), p.123. |   |
| 2 . “GW Grace and Co Ltd v General Steam Navigation Co Ltd”. (1949).  |   |

کشتی از بندر مربوطه نیست. بنابراین، بندر امن به بندری گفته می شود که علاوه بر دارا بودن خصایص ذکر شده توسط قاضی سنکی، می بایست کشتی مربوطه بتواند به سلامت نیز از آن خارج شود.<sup>۲۱</sup> در پرونده «لیدز شپینگ کمپانی علیه سوسایتی فرانسز بانچ»<sup>۲۲</sup> ذیل قرارداد اجاره کشتی پیش بینی شده بود که مستأجر موظف است دستور رفتن به یک یا دو بندر امن را در کشور مراکش صادر کند تا محموله در آنجا بارگیری شده و به بندری امن در ژاپن حمل گردد. چارتر به فرمانده کشتی دستور داد تا کشتی را به بندر «موگادور»<sup>۲۳</sup> هدایت نماید. به طور فراگیر در ماه های زمستان برای کشتی های بزرگ تر، معمول بود که به هنگام آب و هوای بد در دریای آزاد منتظر بمانند. اما از یک طرف، بندر مزبور به علت نداشتن پناهگاه در معرض بادهای شدید موسمی غیرقابل پیش بینی قرار داشت که در هنگام وقوع طوفان، منجر به درهم کوبیده شدن لنگر کشتی ها به یکدیگر می شد و از سوی دیگر، این بندر به سبب واقع شدن در نزدیکی صخره های ساحلی و نامناسب بودن بستر دریا، محوطه لنگرگاه را برای تخلیه کالا بیش از پیش محدود می ساخت. با این اوصاف، اندکی پس از رسیدن کشتی مزبور به بندر و قبل از بارگیری، باد شدیدی شروع به وزیدن گرفت که باعث کشیدگی جزیی لنگر شد. فرمانده کشتی در صدد برآمد تا لنگر را بالا بکشد و به سمت دریای آزاد حرکت نماید؛ ولی کشتی در انجام این فرآیند به صخره ها برخورد کرد و در اثر انفجار غرق شد. سپس مالک کشتی علیه مستأجر به خاطر عدم معرفی بندر امن، طرح دعوا نمود. در نهایت، دادگاه تجدید نظر بندر موگادور را نا امن تشخیص داد و مستأجر به پرداخت خسارت محکوم گردید.<sup>۲۴</sup>

با توجه به وقایع پیش آمده در این قضیه، «قاضی سلرز»<sup>۲۵</sup> در تعریف بندر امن چنین اظهار داشتند: «بندری امن است که کشتی مربوطه در زمان مربوطه بتواند ضمن دسترسی و وارد شدن به آن، از بندر مزبور استفاده کرده و در نهایت به سلامت از آن مراجعت نماید. البته این بندر نباید به گونه ای باشد که در صورت عدم وجود وقایع غیر معمول در معرض خطراتی قرار گیرد که حتی با وجود دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب نتوان از آن ها اجتناب نمود». در اینجا، ضابطه شناسایی بندر امن با توجه به تعریف قاضی سلرز، حاوی نکات دقیق تر و جامع تری نسبت به قاضی سنکی می باشد. اول، استفاده از واژه «کشتی مربوطه» یعنی قصد داشت تا امن یا نا امن بودن بندر را مرتبط با خصوصیات کشتی در نظر بگیرد. دوم، واژه «زمان مربوطه» یعنی زمانی را در نظر گرفت که کشتی مربوطه قرار است از راه ها و گلوگاه ها به بندر وارد شود و پس از استفاده، از آن خارج گردد. سوم، قاضی سلرز در تعریف بندر امن از عبارت «در معرض خطراتی قرار گیرد که حتی با وجود دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب نتوان از آن خطرات اجتناب نمود.» استفاده می نماید. یعنی آن دسته از خطرات دریایی که بشود با دریانوردی صحیح و داشتن دریانوردان خوب و کارآمد، از آن ها اجتناب کرد را اصولاً جزء

2 . “GW Grace and Co Ltd v General Steam Navigation Co Ltd”. (1949), Lloyd's Law Reports, 83 L L R ¶297 . Available at: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=146992>.

2 . “Leeds Shipping Company Ltd v. Societe Francaise Bunge”. (1958).

2 . Mogador 3

2 . Leeds Shipping Co Ltd v Societe Francaise Bunge (The Eastern City): CA 1958.

Available at: <https://vlex.co.uk/vid/leeds-shipping-company-ltd792989317> .

2 . Judge Sellers 5

2 . Relevant Ship 6

2 . Relevant time 7

خطرات معمول دریاها و بنادر می‌داند و بر همین اساس، آن‌ها را در شمار خطراتی که بنادر را ناامن می‌سازد، قرار نمی‌دهد؛ زیرا به طور عمده، همه بنادر با خطرات گوناگونی همراه هستند و نباید تصور داشت که صرف وجود هر نوع خطری می‌تواند بنادر را ناامن و غیر قابل استفاده سازد. با وجود چنین ضابطه‌ای، خسارات ناشی از این خطرات را باید در «عدم قابلیت دریانوردی کشتی»<sup>۲۸</sup> جستجو کرد. در این صورت، مالک کشتی به لحاظ نقض تعهد قابلیت دریانوردی کشتی، «مسئولیت مطلق»<sup>۲۹</sup> خواهد داشت و ضامن جبران خسارت وارده به مستأجر می‌گردد. بنابراین، محاکم قضایی مکلفند در هر پرونده به طور مجزا جهت تشخیص امن یا ناامن بودن بنادر، ورود پیدا کنند و با توجه به ضابطه‌هایی همچون «کشتی مربوطه» و «زمان مربوطه برای ورود یا خروج کشتی» و نیز سایر عوامل دخیل در آن قضیه، اتخاذ تصمیم نمایند.

## ۲. معیارها و مصادیق مرتبط با امن یا ناامن بودن بنادر

یکی از نکات و مسایل مهم در چارترهای سفری، بندری است که کشتی باید برای بارگیری یا تخلیه کالا به آن وارد شود و تعیین آن هم به دو روش صورت می‌پذیرد. در بعضی موارد، بندر مبدأ و مقصد در همان زمان انعقاد قرارداد مشخص می‌شود و نام آن نیز در قرارداد ذکر می‌گردد؛ اما در بسیاری از موارد، مستأجر به موجب قرارداد اختیار دارد که بعداً بندری را تعیین کند و متعاقباً به فرمانده کشتی دستور دهد تا به آن وارد و یا از آن خارج شود. اختیار مستأجر در انتخاب بندر امن را نمی‌توان مطلق و بدون قید و شرط برشمرد؛ بلکه این اختیار از دو جهت امکان محدود شدن دارد. نخست این که عموماً در قراردادهای حمل و نقل دریایی، یک رشته از بنادر را که کشتی می‌تواند در یک سفر خاص به آن‌ها وارد شود، همراه با یک محدوده جغرافیایی تعیین می‌کنند و مستأجر یکی از آن رشته بنادر و یا یکی از بنادر واقع شده در آن محدوده جغرافیایی مشخص را انتخاب می‌نماید. دوم این که مستأجر به موجب قرارداد، متعهد می‌شود که بندری را تعیین کند تا برای کشتی، امن و بی‌خطر باشد. ولی چنانچه مستأجر بندری را برگزیند که ناامن است، در مقابل مالک کشتی مسئول خواهد بود. پس اگر بندر به طور معقول و در زمان صدور دستور امن بوده ولی پس از صدور دستور در اثر بروز برخی از حوادث غیر عادی و غیر منتظره ناامن شود، مستأجر مرتکب نقض تعهد نشده و مسئول نمی‌باشد.<sup>۳۰</sup>

یکی از تعهدات مهم قراردادی مستأجر در چارترهای زمانی، معرفی و استفاده از بندر یا بندری است که در حفظ سلامت و امنیت کشتی و کالاهای، نقش اساسی ایفا می‌کند. همیشه تعهد به معرفی بندر امن در قراردادهای اجاره زمانی از اهمیت بیشتری برخوردار است؛ زیرا که موجر، مدیریت تجاری کشتی خود را به مستأجر واگذار می‌کند. در ضمن، استناد و استفاده از عبارات ناظر بر قراردادهای حمل و نقل دریایی کشورها می‌تواند به عنوان یک راه حل برای تعیین و معرفی بندر امن قرار گیرد. در حقیقت، به دلیل ماهیت بینابینی این تعهد ممکن است در قرارداد اجاره سفری با تصریح به حق فسخ مالک کشتی در صورت عدم معرفی بندر امن، ثبات قرارداد

2 . Unseaworthiness	8
2 . Strict liability	9

۳۰. مسعود اربابی، «استفاده از بندر امن یکی از تعهدات مستأجر کشتی»، تحقیقات حقوقی، ش ۳۹ (۱۳۸۳)، صص ۳۰۵-۳۰۴.

3 . Cooke, Julian, Tim Young, Michael Ashcroft, Andrew Taylor, John Kimball, David Martowski, Leroy Lambert, and Michael Sturley. *Voyage charters*. (CRC Press, 5th Ed, 2022), p.649.

اجاره به طور کامل به هم بخورد و مالک با فسخ قرارداد، خود را از سایر قیود قراردادی برهاند. اما این وضعیت در مورد قرارداد اجاره زمانی، با تفاوت چشمگیری همراه می باشد. در قرارداد مذکور، به مستأجر این امکان داده می شود تا با معرفی یک بندر جایگزین، قرارداد را به هر طریقی حفظ نماید.<sup>۳۳</sup>

سوالی که گاهی از جانب برخی از حقوقدانان دریایی مطرح می گردد، این است که در صورت نا امن بودن بندر اولیه جهت تخلیه کالا و معرفی بندر جایگزین از جانب مستأجر، آیا مالک کشتی مکلف به قبول بندر جایگزین خواهد بود؟ «پرفسور ویلسون»<sup>۳۳</sup> در برخورد با این موارد، میان قراردادهای چارتر سفری و زمانی قابل تفکیک می باشند و استدلال می کنند که در قراردادهای اجاره زمانی، مالک کشتی مکلف به اجرای تقاضای مستأجر در حرکت به سوی بندر جایگزین است. اما در صورتی که مالک کشتی بر اساس حقوق خود در مفاد قرارداد چارتر زمانی با استناد به بند خطرات جنگ از ورود به بندر بارگیری یا تخلیه کالا خودداری کند، مکلف است موضوع را فوراً به چارتر اطلاع دهد. البته در صورت نا امنی بندر به واسطه بیم بروز جنگ، هیچ محموله‌ای در هیچ بندر جایگزین دیگری تخلیه نخواهد شد؛ بدون اینکه قبلاً به اجاره کننده کشتی، اطلاعی در مورد قصد موجد برای انجام این کار داده شده باشد. لذا، مالک کشتی می تواند از چارترر بخواهد تا یک بندر امن دیگر را برای تخلیه کالا معرفی نماید. در صورتی که مستأجر در مدت ۴۸ ساعت پس از دریافت چنین درخواستی، آن را انجام ندهند، مالک کشتی باید محموله را در هر بندر امن دیگری به انتخاب خود تخلیه کند. در این صورت، تمام ریسک ها و هزینه های تخلیه در بندر امن جایگزین به حساب چارترر می باشد. ولی در قراردادهای اجاره سفری که بنای آن، سفر دریایی ایمن در بین دو نقطه تعیین شده است، مالک کشتی مخیر به قبول یا رد بندر جایگزین از سوی مستأجر خواهد بود.<sup>۳۴</sup>

از دیگر معیارهای تشخیص بندر امن در قراردادهای چارتر، به شرط معمول در آن ها که می گوید «کشتی باید بین بنادر خوب و امن رفت و آمد کند و یا جایی که بتواند با ایمنی کامل روی آب شناور بماند.» اشاره می نمایم. پس اگر مستأجر، کشتی را به بندری بفرستد که به علت وجود طوفان یا مه شدید نا امن است و این موضوع را به مالک کشتی اطلاع نداده باشد، چارترر مسئول پرداخت خسارت به موجد می شود. برای نمونه، در قضیه «تیچ برگلوند علیه مونتورو شیپینگ کُرن»<sup>۳۵</sup> یک کشتی به «چات»<sup>۳۶</sup> در کانادا جهت حمل کالا اعزام می گردد و هنگام بارگیری، بر اثر وزش باد شدید و طوفان به گل می نشیند. مالکین کشتی به استناد اینکه بندر بارگیری فاقد پناهگاه و وسیله ارتباطی برای اعلام هوای بد به کشتی بوده و مستأجرین نیز از اعلام خطر به فرمانده کشتی در مورد چنین هوای بدی و یا امکان وقوع خطر، کوتاهی نموده اند شکایت کردند. در نهایت، دادگاه با بررسی جوانب پرونده عنوان نمود که بندر، امن نبوده است؛ مگر آنکه به کشتی موارد ذیل اطلاع داده شده باشد:

3 . Todd, Paul. *Principles of the Carriage of Goods by Sea*. (Routledge, 1st Ed., London, 2015), pp.219-220.

3 . Professor Wilson 3

3 . Wilson, John Furness. *Carriage of Goods by Sea*. (Longman, 7st Ed., London, 2010), p.29.

3 . "Tage Berglund v. Montoro Shipping Corpn". (1968).

3 . Chat

الف) کشتی‌ها باید به منابع فنی و تخصصی خود برای کسب اطلاع از وضعیت آب و هوا متکی باشند؛ زیرا اطلاعات لازم در این خصوص، تنها از طریق خشکی به آن‌ها نمی‌رسد.

ب) در هوای طوفانی و باد شدید، بندر مورد نظر برای ماندن کشتی ناامن می‌باشد.

پس با جمیع جوانب، چون مستأجرین فقط مورد (ب) را به اطلاع فرمانده کشتی رساندند و نسبت به مورد (الف) هیچ‌گونه اطلاعی نداده بودند مسئول قلمداد شدند. ولی اگر فرمانده کشتی، غیر معقول عمل نماید و با وجود اطلاع داشتن از خطر احتمالی، به بندر معرفی شده توسط مستأجر وارد شود در این صورت، چارترر مسئول خسارات وارده به کشتی نخواهد بود.<sup>۳۷</sup>

در خصوص «شرط بندر یا اسکله امن»<sup>۳۸</sup> آذر «قراردادهای چارتر»<sup>۳۹</sup> باید عنوان نمود که همیشه این بندر قراردادی با توجه به اوضاع و احوال قضیه حادث شده، مورد ارزیابی محاکم قضایی کشورهای مختلف قرار می‌گیرد. برای مثال، می‌توان به قضیه «پالایش آسفالت سیتگو علیه فرسکاتی شیبینگ»<sup>۴۰</sup> اشاره داشت. بر این اساس، دادگاه عالی ایالات متحده آمریکا از سال ۲۰۰۴ تا زمان صدور رأی نهایی خود در ۳۰ مارس ۲۰۲۰، به مسئولیت هزینه‌های پاکسازی ناشی از نشت نفت به واسطه پارگی بدنه یک کشتی در رودخانه «دلور»<sup>۴۱</sup> نیوجرسی رسیدگی کرد. در این پرونده، مالک کشتی (شرکت کشتیرانی فرسکاتی) مسئول هزینه پاکسازی به مبلغی بیش از ۱۴۰ میلیون دلار شد؛ اما آن‌ها اعتقاد داشتند که به موجب «قانون آلودگی نفتی سال ۱۹۹۰»<sup>۴۲</sup> چون شرکت سیتگو محموله را سفارش داده، پس مسئولیت حمل و نقل آن را نیز بر عهده گرفته است. البته مشکل اساسی در طولانی شدن روند رسیدگی به حل و فصل اختلاف پرونده مذکور را می‌توان در زبان مبهم قراردادی پیرامون تفسیر واژگانی همچون «ضمانتنامه»<sup>۴۳</sup> و «دقت لازم»<sup>۴۴</sup> بندر بندر اسکله امن عنوان نمود. از یک سو، ارائه شواهد بیرونی که نشان دهد طرفین نسبت به قراردادن شرط اسکله امن، دقیقاً چه هدفی را دنبال می‌کردند و از طرف دیگر، شناسایی این شرط قراردادی به عنوان یک ضمانت که باعث می‌شد تا اجاره‌کننده کشتی حتی اگر با احتیاط و بدون تقصیر عمل نماید و یا چنانچه فرمانده کشتی در نحوه ناوبری کشتی دچار بی احتیاطی گردد، هر دو به صورت تضامنی متحمل پرداخت خسارت می‌شدند، تفسیر قرارداد را با چالش‌های عدیده‌ای مواجه می‌ساخت؛ زیرا در این صورت، چارترر و فرمانده کشتی باید بدون اثبات تقصیر و خطای هر یک از آن‌ها و تنها با وجود این شرط مبهم قراردادی، مسئولیت خسارت احتمالی به کشتی را می‌پذیرفتند.<sup>۴۵</sup> با رجوع به قانون فدرال دریانوردی ایالات متحده، این سوال به ذهن قضات رسیدگی کننده به پرونده مذکور متبادر شد که آیا بندر اسکله امن در یک قرارداد چارتر سفری می‌تواند تضمینی برای ایمنی کشتی یا وظیفه

3 . Clarke, M. A. "Charterparty — Nomination of a Safe Port: The Dagmar. (Tage Berglund v. Montoro Shipping Corpn.)". *Malaya Law Review*, No.2 (1969), pp.351-354.

3 . Safe-Berth & Port clause 8

3 . Charter Parties 9

4 . *Citgo Asphalt Refining Co. v. Frescati Shipping Co.*, 140 S. Ct. 1081. (2020).

4 . Delaware 1

4 . The Oil Pollution Act. (1990).

4 . Warrantly 3

4 . Due Diligence 4

4 . Zhang, Yuanyuan, "Case Note on *Citgo Asphalt Refining Co. v. Frescati Shipping Co.*, 140 S. Ct. 1081 (2020)". *Oil and Gas, Natural Resources, and Energy Journal*, No.1, (2021), p.58.



احتیاط لازم برای فرمانده کشتی و چارترر به شمار رود یا خیر؟ پس از سال‌ها بررسی، سرانجام «قاضی سونیا سوتوماپور»<sup>۴۶</sup> به دادگاه عالی ابراز داشت که بند اسکله ایمن در قرارداد چارتر سفری، طرف قراردادی را ملزم می‌سازد تا اسکله ای ایمن برای کشتی تعیین کند و این موضوع، خود می‌تواند ضمانت ایمنی ایجاد نماید. پس دادگاه، ابتدا متن بند اسکله امن در قرارداد چارتر را مورد بررسی قرار داد و دریافت که این بند، وظیفه انتخاب اسکله ایمن را بر عهده چارترر قرار داده است. در نهایت، دادگاه عالی پس از بررسی‌های زیاد و طولانی مدت هیأت رسیدگی کننده و با رأی اکثریت ۷ به ۲، تصمیم گرفت زبان قراردادی ایجاد شده بین سیتکو و فرسکاتی حاکی از آن است که سیتکو، موظف بوده تا اسکله ای ایمن را برای کشتی فراهم آورد و در نتیجه، مسئول نشت نفت و جبران خسارت می‌باشد.<sup>۴۷</sup>

### ۳. تعیین و معرفی بندر امن در اقسام قراردادهای چارتر حمل و نقل دریایی بین‌المللی

مستأجر به موجب قرارداد اجاره کشتی متعهد می‌گردد تا پس از اعلام آمادگی کشتی، کالاها را ظرف مهلت معینی در کشتی بارگیری یا از آن تخلیه نماید. در این خصوص، لزوم ارسال کالا به بندر مطمئن از جمله شروط بسیار مهمی به شمار می‌رود که به طور گسترده در قراردادهای اجاره زمانی و سفری مورد استفاده قرار می‌گیرد. این شرط در قراردادهای چارتر زمانی و سفری به صورت‌های متفاوت مطرح می‌شود و به تبع، وظایف و مسئولیت‌های چارترر در هر یک از این قراردادهای، به گونه‌ای متمایز از یکدیگر می‌گردند.

#### ۱.۳. تعیین بندر امن در قراردادهای چارتر سفری و مسئولیت مستأجر پیرامون آن

یکی از نکات و مسایل مهم در چارترهای سفری، بندری است که کشتی باید جهت تخلیه یا بارگیری کالا به آن وارد شود. تعیین این بندر به دو روش صورت می‌پذیرد. در بعضی موارد، بندر مربوطه در همان زمان انعقاد قرارداد مشخص می‌شود و نام آن در قرارداد درج می‌گردد. اما در بسیاری از موارد به موجب قرارداد، مستأجر اختیار دارد که بعداً بندری را تعیین کند و به فرمانده کشتی دستور ورود به آن را بدهد. اختیار مستأجر در این زمینه، همیشه مطلق و بی‌قید و شرط نیست؛ بلکه این اختیار، از دو منظر می‌تواند محدود گردد. نخست در قرارداد برای سفری خاص، یک رشته از بندر و یا یک محدوده جغرافیایی مشخص را برای ناوبری تعیین می‌کنند. در این صورت، مستأجر قادر است که یکی از آن رشته بندر و یا یکی از بندر واقع شده در آن محدوده جغرافیایی را انتخاب کند. دوم مستأجر به موجب قرارداد، متعهد به انتخاب و معرفی بندری گردد که برای کشتی، امن و بی‌خطر باشد. البته اگر در قرارداد چارتر، تنها اختیار تعیین یک بندر برای بارگیری و تخلیه به مستأجر داده شود و قرارداد در مورد بودن بندر، ساکت باشد؛ در این صورت هم، مستأجر دارای یک تعهد ضمنی مبتنی بر امن بودن بندر خواهد بود. چنانچه مستأجر به تعهد خود عمل نکند و بندری را انتخاب نماید که ناامن است؛ در مقابل مالک کشتی، مسئول بوده و مکلف به پرداخت خسارت می‌گردد. حال این سوال مطرح می‌شود که بندر باید در چه زمان امن باشد؟ آیا زمانی که مستأجر، بندری را مشخص می‌کند و به فرمانده کشتی دستور ورود به آن را می‌دهد یا زمانی که بندر، مورد استفاده قرار می‌گیرد و کشتی وارد آن می‌شود؟ در این زمینه، دو نظر بیان شده است. بر اساس نظر اول در خصوص تعهد و تضمین مستأجر مبنی بر امن

4 . Justice Sonia Sotomayor 6

4 . Available at: <https://www.oyez.org/cases/2019/18-565>. (See on:17 O 2023 )

بودن بندر، منظور زمان صدور دستور می باشد و بر مبنای این زمان باید قضاوت کرد که آیا تعهد، رعایت و اجرا شده است یا خیر. بنابراین، اگر بندر مربوطه به طور معقول در زمان صدور دستور، امن بوده ولی بعداً در اثر بروز برخی حوادث غیر عادی و غیر منتظره (پس از صدور دستور) نا امن گردد، مستأجر مرتکب نقض تعهد نشده و مسئولیتی برای وی در پی نخواهد داشت. به موجب نظر دوم، این تعهد اشاره به امن بودن بندر در زمانی دارد که مورد استفاده قرار می گیرد. لذا این امکان وجود دارد که یک بندر به دلیل وجود یخبندان در هنگام تعیین و صدور دستور ورود به آن، نا امن باشد؛ اما یخبندان در زمان استفاده، از بین رفته و تمام شود.<sup>۴۸</sup>

تعیین و تشخیص بندر امن در قراردادهای چارتر از جهت مسئولیت مستأجر در حمل و نقل بین المللی دریایی به واسطه ایجاد قضایای متعددی که امکان دارد در این حوزه به وقوع بپیوندد؛ همواره از ظرافت ها و پیچیدگی های خاصی برخوردار بوده است. قاضی «اسکراتون»<sup>۴۹</sup> پس از بیان نظر اول فوق الذکر عنوان می کند: «این شرط که بندر باید در زمان صدور دستور، امن باشد؛ مستلزم این نیست که بندر حتماً می بایست در آن لحظه خاص، امن تلقی گردد. به ویژه این که اگر بندر در زمان ورود و در صورت عدم وجود وقایع غیر منتظره امن باشد مستأجر به تعهد خود، عمل کرده است. پس اگر بندر در زمان صدور دستور، نا امن باشد اما مانع، قبل از ورود کشتی به بندر برطرف گردد؛ در این صورت چنانچه حادثه ای غیر منتظره مانع از این شود که بندر به حالت امن برگردد، مستأجر ناقض تعهد نبوده و مسئول قلمداد نخواهد شد». در حقیقت، این مطلب را می توان جمع بین دو نظر اخیر عنوان کرد و مطلبی است که قابل قبول به نظر می رسد؛ زیرا انتظار داشتن تعیین بندری از مستأجر که صد در صد هنگام ورود کشتی به آن امن باشد همیشه محال خواهد بود. به دلیل این که از یک طرف، چنین پیش بینی به طور قطع امکان پذیر نیست و از سوی دیگر در هنگام تعیین بندر و صدور دستور ورود به آن، ممکن است بندر به علل مختلف نا امن شود ولی حادثه ای که آن را نا امن ساخته مسلماً حادثه ای موقتی و گذرا است و به طور معقولی هم انتظار می رود تا آن مانع بر طرف شده و بندر در زمان ورود کشتی امن باشد.<sup>۵۰</sup>

اینکه آیا بندری امن هست یا خیر، باید بیشتر به اوضاع و احوال خاص موجود در هر مورد رجوع کرد. بر این اساس، عوامل متعددی همچون نوع کشتی، کاری که قرار است در آن بندر انجام شود و نیز شرایط بندر در زمان مورد نظر را مورد ارزیابی قرار می دهند. در نتیجه، ممکن است بندری در شرایط گوناگون برای یک کشتی، امن و برای کشتی دیگر، نا امن باشد. افزون بر این، اگر مستأجر در چارترهای سفری، بندری را تعیین نماید که نا امن است و فرمانده کشتی هم از روی غفلت یا مسامحه، نسبت به ورود یا باقی ماندن در آن عمل کند در این صورت، مستأجر مسئولیتی در قبال خسارات وارده به کشتی نخواهد داشت. نکته قابل تأمل دیگر آن است که پس از تعیین بندر تخلیه توسط مستأجر، مالک کشتی باید کشتی را به بندر تعیین شده هدایت کند. حال این سوال مجدداً مطرح می شود که اگر بندر مزبور، امن نباشد؛ آیا در این صورت مالک کشتی یا نماینده

4 . Plomaritou, Evi. "A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter". *Journal of Shipping & Ocean Engineering*, Vol.4 (2014), pp.311-313.

4 . Scrutton

5 . Girvin, Stephen. "The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer". *Pan-American Conference of Naval Engineering*, NUS Law Working Paper No. 2017/019, (2017), p.20.

ایشان می‌تواند دستور مستأجر را اجرا نکند و یا اینکه ملزم به اجرای آن می‌باشد؟ در ارتباط با این مورد هم، دو نظر وجود دارد. بر مبنای نظر اول، پس از تعیین بندر امن و در صورت نا امن شدن آن، مالک کشتی یا نماینده او (فرمانده کشتی) می‌تواند از اجرای دستور امتناع بورزد؛ اما اگر به طور معقول، دستور را اجرا کرد و خسارتی متوجه کشتی شد، مستأجر مسئول است. بر مبنای نظر دوم، پس از تعیین بندر تخلیه و قبول آن از طرف مالک کشتی یا نماینده ایشان، مالک کشتی حق ندارد به علت نا امنی بندر، از رفتن به آن امتناع نماید؛ بلکه موظف است وارد آن بندر شود و در این صورت، حق مطالبه خسارت وارده به کشتی را خواهد داشت. در این مورد، برای محدود و مقید کردن تعهد مطلق مالک کشتی مبنی بر ورود به بندر تعیین شده، اغلب در قراردادهای چارتر سفری پس از ذکر این موضوع که کشتی باید به بندر مذکور در قرارداد یا بندری که توسط مستأجر تعیین می‌گردد وارد شود، عبارت «یا تا آنجا که بتواند (ممکن است) با خیال راحت به آن نزدیک شود»<sup>۵۱</sup> می‌آورند تا به علت وجود موانعی نظیر یخبندان، اگر کشتی نتوانست وارد بندر تعیین شده گردد؛ مالک کشتی یا نماینده او بتواند آن را به نزدیک ترین بندر امن هدایت کند و تخلیه کالا را در آنجا به انجام رساند. البته در این زمینه باید بین موانعی که کشتی هنگام ورود با آن‌ها مواجه می‌شود تفکیک قائل شد. در صورتی که مانع مربوطه یک عامل بازدارنده موقتی باشد مالک یا فرمانده کشتی موظف است برای مدت معقولی صبر کند تا مانع (اعم از ناکافی بودن آب، بادهای شدید و جزر و مدهای نامساعد) برطرف شود و در صورت زایل شدن مانع وارد بندر گردد. در همین مورد، مالک کشتی ملزم نیست برای مدت غیر معقولی انتظار بکشد و می‌تواند در صورت برطرف نشدن مانع و با گذشت یک مدت معقول به نزدیک ترین بندر وارد شود. ولی اگر مانع پیش آمده از جمله موانعی باشد که بندر مورد نظر را به طور دائم یا برای مدت زمان غیر متعارف، نا امن ساخته است مالک کشتی به محض بروز چنین مانعی حق دارد کشتی را به طرف محلی که کمترین فاصله با بندر مورد نظر داشته است، هدایت نماید.<sup>۵۲</sup>

در مواردی که مانع به طور دائمی ایجاد شده است و یا مدت زمان مدیدی وجود داشته و از بین نمی‌رود مالک کشتی یا نماینده او در صورتی قادرند از پهلو گرفتن و تخلیه کالا در بندر تعیین شده، استنکاف کنند و محموله را در نزدیک ترین بندر امن تخلیه نمایند که هیچگونه علم و اطلاعاتی از وضعیت بندر مزبور نداشته باشند و موضوع هم در زمره حوادث قابل پیش بینی قرار نگیرد. برای مثال در قضیه «متکالف علیه کارخانه آهن بریتانیا»<sup>۵۳</sup> محموله‌ای از ریل‌های راه آهن انگلستان به «تاگرانوگ»<sup>۴</sup> در «دریای آزوف»<sup>۵۴</sup> تا آنجا که کشتی می‌توانست با خیال راحت به آن نزدیک شود، حمل گردید. در نیمه ماه دسامبر با ورود کشتی به «کرج»<sup>۵۶</sup> (در تنگه‌هایی که از دریای سیاه به دریای آزوف منتهی است)، مشخص شد که دریای آزوف با توده عظیمی از یخ مسدود گردیده و احتمالاً تا بهار آینده نیز همین طور خواهد ماند. لذا مجبور شدند تا محموله را در کرج

5 . «...or so near therto as she can (may) safely get...».

5 . Baatz, Y. *Maritime Law: 2Charterparties*. (Informa Law from Routledge, 4td Ed, 2017), pp.156-157.

5 . *Metcalfé v. Britannia Ironworks Co* (1877), 2 QBD 423.

5 . Tagranog 4

5 . Sea of Azov 5

5 . Kerch 6

تخلیه نمایند. دادگاه بدوی، چنین حکم داد که مالک کشتی استحقاق دریافت کرایه حمل بابت تخلیه کالا را در نزدیک ترین بندر امن (بندری در دهانه دریای آزوف) ندارد؛ زیرا یخبندان دریای آزوف در آن وقت سال، امری است که طرفین (مستأجر و مالک کشتی) می توانستند آن را پیش بینی کنند. بنابراین، قاضی پرونده «لرد کولریج»<sup>۵۸</sup> تأیید رأی دادگاه بدوی علیه مالک کشتی عنوان کرد که لازم نیست بیش از این گفته شود انسداده، موقتی بوده و این امر می توانسته در هر قراردادی برای هر کشتی در سفر به دریای یخ زده رخ دهد و نمی توان از آن اجتناب نمود. پس با توجه به نظر ایشان در تمام این قبیل قراردادها به جای استفاده از عبارات «در آن زمان» یا «سپس و آنجا»، بهتر آن است که از عبارت «تا جایی که کشتی بتواند با خیال راحت به آن نزدیک شود» استفاده نمود.<sup>۵۹</sup>

با نگاهی اجمالی به فرم های استاندارد حمل نقل دریایی در می یابیم که شرط بندر امن به طور ضمنی در همه آن ها به عنوان یکی از شروط قراردادی قرار گرفته است. به عنوان نمونه، در «بند یخ در قرارداد سفری بیمکو ۲۰۰۵»<sup>۶۰</sup> چنین آمده است «در صورتی که یخ مانع از رسیدن کشتی به بندر بارگیری شود، این بند سه راهکار را برای اجاره دهندگان ارائه می دهد. اول، یک بندر امن و قابل دسترس جایگزین را معرفی کنند. دوم، موافقت نمایند که زمان استراحت را طوری در نظر بگیرید که گویا بندر قابل دسترس می باشد. سوم، اعلام کنند که قصد لغو چارتر پارتی را دارند.»<sup>۶۱</sup> اگر این صورت، گزینه انتخاب شده توسط چارتر کننده ها باید ظرف مدت ۴۸ ساعت به مالکان اعلام گردد، زیرا به اجاره کننده ها باید زمان داده شود تا ترتیبی دهند که محموله جانشین از بندر بارگیری جایگزین در دسترس آن ها قرار گیرد. البته در مواردی که بخشی از محموله بارگیری شده و فرمانده نگران از یخ زدن کشتی می باشد، فرمانده و یا مالکین به اجاره دهنده ها اطلاع می دهند که کشتی به نزدیک ترین مکان امن حرکت کند.<sup>۶۲</sup>

یکی دیگر از موارد تعیین بندر امن در فرم استاندارد بیمکو، بند مربوط به موضوع بیماری های مسری<sup>۶۳</sup> و شیوه تقسیم مسئولیت بین مالک کشتی و اجاره کننده در قراردادهای زمانی و سفری اشاره می باشد. در واقع، این مهم با تأثیر همه گیری کووید-۱۹ بر حمل و نقل دریایی به اوج خود رسید و ناامنی بنادر را از ممنوعیت

---

5 . Nikpour, Hassan, Mohamādh Sadeghi, Alireza Rajabzadeh, and Alireza Mazloom. "The Voyage Charter Party Considerations According to International Maritime Law". *International Journal of Maritime Policy*, No.4 (2021), p.78.

5 . Lord Coleridge 8

5 . Schofield, John. *Laytime and Demurrage*. (Informa Law from Routledge, 8th Edi, London, 2021 ), p86 .

6 . BIMCO Ice Clause for Voyage Charter Parties. (2005).

6 . Under the BIMCO Ice Clause for Voyage Charter Parties, in the event that ice impedes the vessel from arriving at the loading port, the Clause now contains three options for the charterers: (1) nominate an alternative safe and accessible port; (2) agree to reckon laytime as if the port were accessible; or (3) declare that they cancel the charter party.

6 . Available at: [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ice\\_clause\\_general\\_for\\_voyage\\_charter\\_parties\\_2005](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ice_clause_general_for_voyage_charter_parties_2005). (See on: 19/Aug/2024)

6 . Luczywek, Cezary. "Standard Forms of Shipping Documents. BIMCO Contribution to their Creation and Development". *Prawo Morskie*, (2020), pp.24-25.

6 . BIMCO's infectious or contagious diseases clause (IOCD).

ورود کشتی‌ها به بنادر گرفته تا ورود خدمه آن‌ها برای ماه‌ها با چالش‌های عدیده‌ای مواجه ساخت. بر همین اساس، بند فرعی ب فرم استاندارد بیمکو حکم می‌کند که یک کشتی مجبور نیست به جایی ادامه دهد یا در مکانی باقی بماند که به تشخیص منطقی مالک پس از تاریخ چارتر پارتی به منطقه آسیب دیده (نامن) تبدیل شود.<sup>۶۵</sup> اگر ادامه، بند (د) مطابق با بند (ب) بیان می‌کند که قبل یا بعد از رسیدن به بندر تخلیه، اگر این بندر به عنوان منطقه آسیب دیده تلقی شود، مالک می‌تواند از اجاره‌کننده درخواست کند تا بندر امن دیگری را در محدوده قرارداد اجاره معرفی کند.<sup>۶۶</sup> البته اگر چارترکننده پس از دریافت اخطار از طرف مالک کشتی نتواند در عرض ۴۸ ساعت یک بندر امن جایگزین را معرفی نماید، مالک می‌تواند تصمیم بگیرد که محموله و یا هر محموله باقی مانده در کشتی با رعایت شرایط و بندهای قرارداد حمل و نقل در بندر امن انتخابی او تخلیه می‌شوند.<sup>۶۷</sup> بنابراین در صورت تخلیه محموله در هر بندری غیر از بندر بارگیری یا هر بندری خارج از منطقه ذکر شده در چارتر، صاحبان این حق را خواهند داشت که هزینه‌های بیش از حد چنین تخلیه را از چارترکننده مطالبه کرده و کل مبلغ پرداختی را به مثابه اینکه محموله به بندر تخلیه حمل شده است، دریافت نمایند. پس مسئولیت می‌تواند بر اساس مقررات بیمکو در صورت بروز بیماری‌های عفونی و عدم شناسایی یا تعیین بند امن در قرارداد سفری بین اجاره‌کنندگان و مالکان کشتی تقسیم شود. لذا، مالک کشتی مجبور می‌گردد به طور مؤثرتری دقت لازم را انجام دهد، به ویژه زمانی که در ابتدا مسئولیت هزینه‌های بیش از حد را نیز بر عهده دارد.<sup>۶۸</sup> اگر نتیجه، با توجه به مطالب مطروحه، قضایای مختلف، ظرافت‌ها و پیچیدگی‌های به وجود آمده برای تعیین بندر امن در قراردادهای چارتر سفری شیوه‌های مختلفی از انتساب مسئولیت به مستأجر یا مالک کشتی توجیه می‌گردد.

### ۳.۲. معرفی بندر امن به عنوان یکی از مسئولیت‌های اصلی چارتر در قراردادهای اجاره زمانی

پایبندی به تعهدات قراردادی، همواره از مسایل مهم حقوقی در عرصه تجارت بین‌الملل به شمار می‌آید.<sup>۶۹</sup> مناسبات قراردادی در حوزه حمل و نقل بین‌المللی دریایی، بیشتر به مسئولیت طرفین بر ادعاهای ناشی از تحویل محموله بین مالک کشتی و اجاره‌کننده اشاره می‌کند که به طور معمول در قراردادهای اجاره زمانی برای

6 . Subclause (b) dictates that a vessel is 'not obliged to proceed to or continue to or remain at any place which, in the reasonable judgement of the Master/Owners, becomes an Affected Area after the date of the Charter Party'.

6 . Subclause (d), in accordance with subclause (b), states that prior to or after the arrival at the port of discharge, should this port be deemed as an affected area, the owner may elect to request the charterer to nominate another safe port inside the range of the Charter Party.

6 . after the receipt of notice from the owner, if the charterer fails to make a nomination of an alternative safe port within forty-eight hours, the owner may elect to discharge the cargo or any cargo remaining on-board in case of uncomplete discharging to a safe port of their election abiding the terms and clauses of the contract of carriage.

6 . Boviatsis, M. "Legal assessment of BIMCO's infectious or contagious diseases (IOCD) clauses for voyage and time charter parties". *Marine Policy*, Vol.144 (2022), p.6.

<sup>۶۹</sup> علی‌خیری جبر و همکاران، «آثار فسخ قرارداد در فرض تخلف از انجام تعهدات قراردادی در حقوق ایران و عراق و کنوانسیون وین ۱۹۸۰»، *مطالعات حقوقی تطبیقی معاصر*، ش ۲۵ (۱۴۰۰)، ص ۷۵.

تنظیم تقسیم بندی چنین مسئولیت هایی گنجانده می شود. تعهد اصلی مالک کشتی در قراردادهای اجاره زمانی آن است که کشتی معلوم و مشخص شده طبق قرارداد را در موعد و مکان مقرر به چارترر تحویل دهد. در مقابل، مستأجر نیز موظف است تا اجرت استفاده از این منفعت را پرداخته و کشتی را با همان اوصاف به موجر برگرداند. البته در چارترهای زمانی، مستأجر متعهد است که تنها به تجارت مجاز و مشروع بپردازد و کالاهای مجاز را بارگیری کرده و نسبت به عدم بارگیری کالاهای خطرناک هم، اهتمام بورزد. همچنین، مستأجر متعهد می گردد که دستور ورود به بنادر امن و بی خطر را صادر کند. اگرچه طرفین قرارداد مختار هستند آن طور که صلاح می دانند، قراردادهای اجاره زمانی کشتی را تنظیم نمایند؛ اما معمول آن است که یکی از فرم های مخصوص قرارداد اجاره برای زمان معین مورد تأیید شورای اسناد اتاق کشتیرانی انگلستان مانند فرم «ترانزیتین»<sup>۷۳</sup> و یا فرم «بالتایم»<sup>۷۴</sup> انتخاب کرده و در صورت نیاز، آن را تغییر دهند. برای نمونه، ماده ۲ فرم استاندارد بالتایم در این زمینه مقرر می دارد که: «کشتی می بایست در تجارت قانونی و مشروع برای حمل کالاهایی با چنین اوصاف و تنها بین بنادر امن و یا آن دسته از مکان هایی که کشتی بتواند در همه حال با ایمنی کامل بر روی آب شناور باقی بماند؛ به کار گرفته شود و مورد استفاده قرار گیرد.» در حقیقت، بدین گونه است که اجاره کننده در قرارداد اجاره زمانی می تواند با مالک کشتی وارد مذاکره شود.<sup>۷۵</sup> اختیارات و تعهدات مستأجر در فرم های چارتر زمانی، تحت عنوان «شرط به کارگیری (استفاده از کشتی) و تضمین غرامت»<sup>۷۶</sup> آمده است و یکی از مواردی که مشمول این بند دانسته شده، تعهد به تردد بین بنادر امن می باشد.<sup>۷۵</sup>

نکات و مطالبی که پیش تر در خصوص رفت و آمد بین بنادر امن در چارترهای سفری عنوان شد، در این جا نیز صادق است؛ ولی اینک لازم به نظر می رسد به ذکر دو نکته مهم پیرامون تعهد به تردد بین بنادر امن در چارترهای زمانی اشاره کنیم که قضایای متعددی را نظیر قضیه «اورگیون»<sup>۷۷</sup> حوزة حمل و نقل بین المللی دریایی با خود به همراه داشته است. اول اینکه، گاهی در چارترهای زمانی شرط می شود که کشتی باید بین بنادر امن در یک محدوده تجاری معین و مورد توافق طرفین عبور و مرور نماید. در واقع، یکی از موارد شرط به کارگیری کشتی و تضمین غرامت آن است که مستأجر از کشتی، تنها در محدوده های مورد توافق استفاده کند. حال این سوال مطرح می شود که اگر مستأجر، دستور ورود به منطقه ای را در خارج از محدوده مورد توافق صادر کرده باشد؛ آیا فرمانده کشتی ملزم به اجرای چنین دستوراتی خواهد بود یا خیر؟ برخی در پاسخ به این سوال، بین چارترهای سفری و زمانی قائل به تفکیک شده اند و می گویند در چارتر سفری، فرمانده کشتی ملزم به تبعیت از چنین دستوری نیست و اگر تبعیت کرد، مستأجر مسئول پراخت خسارت نمی باشد؛ ولی در چارتر

7 . Kasi, Arun. *Time Charter: Apportionment of Cargo-Claims Liability*. (The Law of Carriage of Goods by Sea, Springer, 2021), p.499.

7 . Transitine 1

7 . Baltime 2

7 . Yang, Yong-Cing. "The Important Reform of Significant Clauses within the Essential Standard Forms of the Time Charterparty". *Ph. D diss.* Durham University, (2015), p.73.

7 . Employment and Indemnity Clause

7 . Tollosa, Hiwot Tsegaw. "The Extent of Ship Owners' Indemnity Claims for Complying with Charterers' Employment Orders: The English and Norwegian Perspectives". *Master's thesis.* University of Oslo, (2020), p.103.

7 . Ever Given 6

زمانی، این الزام وجود دارد و مستأجر مسئول پرداخت خسارت وارده می‌گردد. بر همین اساس، عدم انتخاب مسیر رفت و آمد مناسب برای کشتی اور گیون منجر شد تا با حکم دادگاه مصر، کشتی مزبور توقیف شود و چارتر مستأجر مسئول پرداخت خسارت گردید.<sup>۷۷</sup> با دقت در علل و جهات شرط مذکور در می‌یابیم که با توجه به حدود اختیارات مستأجر در قرارداد، فرمانده کشتی تحت اختیار او قرار دارد و می‌بایست دستورات ایشان را اجرا کند. همچنین، محدوده‌های تجاری که مستأجر می‌تواند دستور ورود به بنادر واقع در آن‌ها را بدهد؛ به طور دقیق مشخص شده و خارج از این محدوده اختیارات، مستأجر نمی‌تواند دستوراتی را صادر نماید و اگر هم صادر کرد، فرمانده کشتی هیچ الزامی ندارد آن‌ها را اجرا کند.

دوم اینکه، مستأجر در چارترهای زمانی دارای یک تعهد ثانوی و جدید پیرامون شناسایی و معرفی بندر امن می‌باشد. با این توضیح که اگر مستأجر به تعهد اولیه خود عمل کرد و به کشتی دستور ورود به یک بندر امن را بدهد، اما آن بندر پس از صدور دستور و حرکت کشتی به آن سمت نا امن شد؛ در این حالت، مستأجر تحت تعهد جدیدی مبنی بر لغو کردن دستور اصلی و صدور دستور جدید برای اعزام کشتی به بندری که در آن زمان امن باشد، قرار می‌گیرد. همچنین، اگر وضعیت و شرایط نا امنی در زمانی که کشتی داخل بندر است ایجاد گردد، اما کشتی هنوز می‌تواند با ترک بندر از خطر اجتناب کند؛ در این صورت، مستأجر تحت تعهد جدیدی مبنی بر صدور یک دستور برای ترک بندر و صدور دستور جدیدی برای اعزام کشتی به بندری که در آن زمان امن است، قرار می‌گیرد. ولی اگر در عمل، امکان تغییر بندر دیگری وجود نداشته باشد و حادثه‌ای غیر مترقبه و غیر قابل اجتناب صورت بپذیرد؛ در این حالت، حتی اگر به کشتی مزبور (در اثر آن خطر) خساراتی در همان بندر اولیه وارد شود، مستأجر مسئولیتی نخواهد داشت. لذا بدین علت است که در قراردادهای اجاره زمانی کشورهای مختلف، شروطی در قالب شناسایی و تعیین بندر امن از سوی چارترر گنجانده می‌شود تا هرچه بیشتر از منازعات پیش آمده در عرصه حمل و نقل بین‌المللی دریایی کاسته شود.<sup>۷۸</sup>

در پرونده «کودرس شیپینگ علیه امپرساکابانا»<sup>۷۹</sup> یک کشتی طبق قرارداد چارتر زمانی به این شرط اجاره شده بود تا تنها بنادر امن را مورد استفاده قرار دهد. در واقع، کشتی مزبور بر اساس فرم استاندارد بالتایم اجاره گردید و توسط اجاره دهندگان دستور داده شد تا محموله سیمان را در کوبا برای حمل به بصره بارگیری کند. کشتی طبق دستور مستأجرین به سمت بندر مربوطه حرکت نمود و در تاریخ ۲۰ اوت ۱۹۷۹ به بندر بصره رسید و تخلیه محموله آن تا تاریخ ۲۲ سپتامبر به طول انجامید. اما پس از تخلیه کالا به دلیل وقوع جنگ میان ایران و عراق، قادر به ترک بندر نشد. بر همین اساس، مالکین از مستأجرین به دلیل تأخیر ۶ ماهه برای خروج کشتی از بندر بصره، تقاضای پرداخت خسارت کردند. مجلس عیان انگلستان در خصوص این قضیه چنین نظر داد: «در زمانی که بندر بصره را تعیین نمودند، پیش‌بینی می‌کردند که بندر مذکور امن باشد؛ اما بعد از ورود کشتی

7 . Cha, Jaegung, Jinwoo Lee, Changhee Lee, and Yulseong Kim. "Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given". *Sustainability*, No.19 (2021), p.19.

7 . Babazadeh, Araz. "Safe Port Clauses: A Comparison of English law and Azerbaijani Law". *Baku St. UL Rev*, No.2, (2018), pp.174-175.

7 . "Kodros Shipping Corporation of Monrovia v. Empresa Cubana De Fletes (The Evia (No 2)): CA 1982".

و بروز حوادث غیر مترقبه و غیر منتظره، بندر نا امن شد. پس، از آنجا که صدور دستور جدید مبنی بر تعیین بندر امن دیگر، بی اثر به نظر می رسید و ظاهراً مستأجرین هم، تعهد ثانویه ای برای معرفی بندر امن دیگری نداشتند؛ در نتیجه، آن ها مسئول پرداخت خسارت قلمداد نشدند.<sup>۸۰</sup>

در قراردادهای چارتر زمانی اگر در یک بندر، تأخیر در ترک آن به حدی باشد که کل سفر دریایی را منتفی سازد می توان عنوان کرد که بندر نا امن می باشد. برای مثال در پرونده «اونیترامپ علیه گارناک گرین»<sup>۸۱</sup> یک کشتی در بندر «بالتیمور»<sup>۸۲</sup> اجاره شد تا محموله اش را در بندر «دسترهان»<sup>۸۳</sup> واقع در رودخانه می سی سی پی به مقصد اروپا بارگیری نماید. این کشتی، بارگیری خود را در دسترهان به پایان رساند؛ اما به دلیل کاهش آبخور آن در رودخانه، نتوانست بندر را به قصد دریای آزاد ترک کند. در واقع، این امر معلول افزایش مداوم رسوبات ناشی از جریانات مخالف رودخانه بود. مالکان کشتی به دلیل تأخیر ۳۷ روزه، بندر دسترهان را بندری نا امن دانسته و علیه مستأجر به علت تأخیر بیش از حد و غیر معمول کشتی اقامه دعوا کردند. سرانجام دو داور منصوب، «جان سلوین»<sup>۸۴</sup> و «الکساندر کازانتزیس»<sup>۸۵</sup> به نفع اجاره کننده ها رأی دادند و معتقد بودند با توجه به اینکه تأخیر حادث شده، کل سفر دریایی را منتفی ننموده نمی توان اظهار داشت که بندر نا امن است. اما باید اذعان داشت که هنوز این موضوع برای قراردادهای اجاره سفری معین مرتفع نشده است. بنابراین، با توجه به مطالب عنوان شده بیان می گردد که اصولاً بنادر در موقع انعقاد قراردادهای چارتر زمانی، مشخص نمی شوند. بر همین اساس، در هنگام اجرای قرارداد است که برای هر سفر معین، بندری را جهت بارگیری یا تخلیه کالا تعیین می کنند. ناگفته نماند که قوانین مرتبط با حمل و نقل دریایی بین المللی دریایی در حقوق داخلی برخی از کشورها، به طور معمول با پیچیدگی های خاصی همراه می باشد؛ زیرا آثار حقوقی تعیین و معرفی بندر امن در سیستم های حقوقی کشورهای مختلف با توجه به رویه های قضایی محاکم داخلی آن ها، همیشه زمینه را برای بروز اختلافات گوناگون به وجود می آورد.

#### ۴. رویه قضایی کشورهای ایران و انگلستان در تعیین و معرفی بندر امن

رویه های قضایی در رابطه با اختلافات دریایی، فی نفسه نشان دهنده پذیرش و شناسایی اهمیت قراردادهای حمل و نقل دریایی هستند. تشخیص رابطه و الزامات قراردادی در بیشتر آرای صادره از محاکم، ما را هر چه بیشتر با رویه قضایی سایر کشورها در برخورد با چنین اختلافاتی آگاه می سازد.

#### ۱.۴. بندر امن و رویه قضایی کشور انگلستان

بندر امن در سیستم حقوقی کشور انگلستان، بندری است که یک کشتی با ویژگی های مخصوص به خود بتواند در آن، پهلو بگیرد و عملیات تخلیه و بارگیری را به طور ایمن به پایان برساند. در واقع، رویه قضایی

80 . Rogers, Anthony, Jason Cluaha, and Martin Dockray. *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*. (Routledge, 5th Edi, London, 2019), pp.146-147.

81 . “Unitramp v. Garnac GrainCo. Inc., The Hermine, [1979] 1 Lloyd’s Rep 212”.

82 . Baltimore 2

83 . Destrehan 3

84 . John Selwyn 4

85 . Alexander Kazantzis 5

86 . Todd, Paul, Op.cit, p.227. 6



محاكم کشور مذکور پیرامون اختلافات حمل و نقل بین المللی دریایی، بیشتر ناظر به عواملی مانند " خصوصیات کشتی"، "امن بودن بندر در زمان ورود و خروج به آن" و نیز "خطراتی که حتی با وجود دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب نتوان از آن ها اجتناب نمود" می باشد. در حقوق انگلستان، تعهد به معرفی بندر امن در دستة شروط بینابین قرار می گیرد. به این معنا که اگر نقض تعهد مزبور بتواند کارایی تجاری قرارداد را از بین ببرد؛ موجر حق فسخ خواهد داشت. اما اگر نقض آن، چنین اثری نداشته باشد، موجر از حق مطالبه خسارت (آن هم پس از اثبات ورود ضرر به خود) بهره مند می گردد. در حقیقت، آنچه در این میان اهمیت دارد احراز رابطه علیت میان عدم معرفی بندر امن و ورود خسارت است. یعنی اگر خطرات موجود در بندر از جمله خطرات عادی و طبیعی باشند که با ناوبری مناسب، قابل اجتناب هستند، دیگر نمی توان حوادث ایجاد شده را به معرفی بندر نا امن منتسب نمود. در نتیجه، محاکم کشور انگلستان به هنگام بروز حادثه دقت می کنند که خسارت وارده به کشتی در اثر نا امنی بندر، ایجاد شده یا به سبب عدم قابلیت دریانوردی کشتی به وقوع پیوسته است؛ زیرا اگر خسارت وارده به لحاظ نا امنی بندر باشد، مستأجر مسئول پرداخت خسارت به مالک کشتی است. ولی در صورتی که خسارت وارده به کشتی ناشی از عدم قابلیت دریانوردی باشد؛ مالک کشتی مسئول خسارت وارده به مستأجر شناخته شود.<sup>۸۷</sup>

در حقوق انگلستان، غفلت در زمره درجات خطای کیفری به شمار می رود. اما باید توجه داشت که غفلت به دلیل ماهیت خاصش می تواند با بی مبالاتی تفاوت های عدیده ای داشته باشد.<sup>۸۸</sup> لذا در سیستم حقوقی کشور مزبور، قضایای پیش آمده در عرصه مبادلات دریایی را بیشتر با ضابطه «سبب مؤثر»<sup>۸۹</sup> محل و فصل می نمایند و «مسئولیت تضامنی یا نسبی»<sup>۹۰</sup> طرفین را در این خصوص، فاقد مبنای حقوقی در نظر می گیرند؛ زیرا در انگلستان پیرامون قضایای دریایی و بر مبنای دکتترین «غفلت و مسامحه مشترک»<sup>۹۱</sup> ابتدا میزان مسئولیت هر یک از طرفین را مشخص می سازند و سپس ماهیت دعوا را مورد رسیدگی قرار می دهند. بنابراین، ضابطه و معیار تشخیص آن است که اگر دستور مستأجر مبنی بر اعزام کشتی به بندر امن با توجه به همه اوضاع و احوال و بررسی شرایط موجود، سبب مؤثر ورود خسارت باشد؛ در این صورت، مسئولیت وی به واسطه غفلت و مسامحه فرمانده و کارکنان کشتی، منتفی تلقی نخواهد شد. ولی اگر غفلت و مسامحه آن ها زنجیره سبب را گسسته نماید، در اینجا مستأجر به هیچ وجه مسئول قلمداد نمی گردد. اما به طور معمول محاکم انگلستان در روبرو شدن با اتهام سهل انگاری پیرامون اختلافات دریایی، نگاهی مسامحت آمیز به موقعیت فرماندهان کشتی

۸۷. مسعود زمانی و طلوع ابطحی، تحلیل تطبیقی شروط ضمنی در اجاره کشتی، (تهران: مجد، چ ۱، ۱۳۹۷)، ص ۱۰۲.

۸۸. فاطمه احدی و سید رضا احسان پور، «امکان سنجی تطبیق مفهوم خطای کیفری در فقه و حقوق موضوعه ایران با ابعاد غفلت در انگلستان»، مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، ش ۲۸ (۱۴۰۱)، ص ۶۸.

8 . Effective Cause 9  
9 . Joint or Relative Liability 0  
9 . Contributory Negligence 1

دارند؛ زیرا در اکثر موارد، آن‌ها هستند که تحت فشارهای زیادی از سوی چارترکننده‌ها و مالکان کشتی‌ها قرار می‌گیرند.<sup>۹۲</sup>

در رویه قضایی محاکم انگلستان، موانع موقت از موانع دایم در حمل و نقل دریایی تفکیک شده است. بر این اساس، هرگاه حادثه‌ای که مانع ورود کشتی به بندر گردیده، موقتی و قابل رفع باشد چارترر نمی‌تواند به شرط نزدیک‌ترین بندر امن استناد نماید و باید برای یک دوره زمانی متعارف، منتظر رفع مانع بماند. اما اگر مانع مزبور در معنای عرفی خود، دائمی باشد در این صورت، فرمانده کشتی مخیر است تا به شرط نزدیک‌ترین بندر امن استناد کند و لازم نیست قابل پیش‌بینی بودن یا عدم آن را در زمان انعقاد قرارداد اثبات کند. این موضوع، همانند حالتی است که فرمانده کشتی در اثر آتش‌سوزی یک شناور در بندر مجبور گردد تا زمان برطرف شدن مانع منتظر بماند. اما چنانچه شناور به دلیل عدم برخورداری از عمق مناسب نتواند وارد بندر شود، معقول نیست فرمانده کشتی تا انجام لایروبی بندر منتظر باشد. در هر صورت، هرگاه معلوم شود که حادثه‌ای که مانع را ایجاد کرده، موقتی بوده و به رغم آن، فرمانده به شرط نزدیک‌ترین بندر در قرارداد استناد نموده و بندر را تخلیه کرده است، در اینجا فرمانده کشتی در اجرای شرط قراردادی، دچار تقصیر گردیده و موظف است تا هزینه تخلیه و سبک‌سازی کالا را در نزدیک‌ترین بندر پردازد و در این مورد، مستحق دریافت دموارژ نیز نخواهد بود. همچنین، در محاکم کشور انگلستان برخلاف چارترهای زمانی، حکم و رویه خاصی در مورد تعهد ثانویه مستأجر پیرامون چارترهای سفری مبنی بر تعیین بندر امن جدید در صورت ناامن بودن بندر تعیین شده اولیه وجود ندارد. ولی در چارترهای سفری، اجاره‌کننده اکیداً مسئول خواهد بود، مگر آن که طرفین قرارداد به نحو دیگری با هم توافق کرده باشند.<sup>۹۳</sup>

#### ۲.۴. بندر امن و رویه قضایی کشور ایران

در چند دهه اخیر، تعیین بندر امن در قراردادهای حمل و نقل دریایی پیرامون کشتی‌هایی که در خلیج فارس رفت و آمد می‌کنند به یک امر مرسوم بدل گشته است، به طوری که کشور ایران نیز به واسطه قرار گرفتن در این منطقه سوق الجیشی از این قاعده مستثنی نبوده و چه بسا آراء و رویه‌های قضایی متعددی هم از سوی محاکم مختلف صادر شده است. البته باید اذعان داشت که ریسک‌های قراردادی خارج از شمول شرط بندر امن نظیر ریسک‌های اداری، فیزیکی، سیاسی و یا برخی از حوادث مربوط به قوه قهریه در صورتی که موقتی

9 . Thomas, D. Rhidian. "The Safe Port Promise of Charterers from the Perspective of the English Common Law". *Singapore Academy of Law Journal*, Vol.18, Special issue (2006), pp.618-619.

9 . Dogan, Burak, and Hasan Tahsin Azazagatglu. "The Definition and Scope of the Safe Port Obligation under Charterparty Agreements in the Light of English Common Law". *Law & Justice Review*, No.24 (2022), pp.14-15.

و یا حتی مقطعی باشند، به عنوان مصدافی برای ناامنی بنادر از جمله بنادر ایران به شمار نمی روند.<sup>۹۴</sup> بر همین اساس دادگاه استیناف در قضیه «شرکت مالی ترانس آتلانتیک علیه ایالات متحده آمریکا»<sup>۹۵</sup> افترای ارائه شده توسط این شرکت علیه آمریکا را که به موجب قرارداد اجاره سفری برای حمل محموله کامل گندم از یک بندر در خلیج ایالات متحده به بندری امن در ایران پوشش می داد، به دلیل هزینه های مرتبط با انحراف کشتی از مسیر عادی دریایی ناشی از بسته شدن کانال سوئز و نیز درخواست کارشناسی از سوی مقامات ایران جهت تأیید ناامن بودن بندر مقصد برای تخلیه کالا رد کرد. <sup>۹۶</sup> حال این سوال مطرح می گردد که در صورت رجوع به قوانین ایران از چه معیارهایی می توان برای تشخیص امن یا نا امن بودن بندر استفاده نمود؟

از یک سو، در خصوص تعیین و معرفی بندر امن در قانون دریایی ایران صراحتی پیرامون تعهد مستأجر به معرفی و استفاده از بندر امن دیده نمی شود؛ اما با رجوع به بند یک ماده ۱۴۳ قانون مذکور در می یابیم که مستأجر موظف گردیده تا کشتی را مطابق با قرارداد اجاره بارگیری نماید. از آنجا که به کارگیری بندر امن توسط مستأجر به طور معمول از تعهدات صریح قراردادی مستأجر به شمار می رود؛ لذا مستأجر باید بندری امن را برای استفاده از کشتی به کار گیرد والا مسئول پرداخت خسارت وارده به کشتی به سبب ناامنی بندر می گردد. از سوی دیگر، نمونه تعریفی صریح در همین قانون از بندر امن و بی خطر دیده نمی شود و تنها ناگزیریم به حکم قانونی منع مستأجر از اعزام کشتی به چنین بنداری بسنده نماییم. همچنین، در صورت بروز خسارت وارده به کشتی باید بسیار دقت داشت که آیا خسارات مزبور به علت عدم قابلیت دریانوردی کشتی بوده یا به سبب ناامنی بندر می باشد. در حقوق ایران، اگر خسارت به لحاظ ناامنی بندر ایجاد گردد مستأجر، مسئول خسارت وارده به موجر خواهد بود. ولی اگر خسارت مزبور به خاطر عدم قابلیت دریانوردی کشتی به وجود آید در این صورت، نه تنها مستأجر مسئول شناخته نمی شود بلکه ممکن است موجر مسئول پرداخت به مستأجر قلمداد گردد.<sup>۹۷</sup>

در قراردادهای نمونه ایران ملاحظه می کنیم که با وجود تصریح به تعهد مستأجر مبنی بر معرفی بندر امن، معیاری برای تشخیص آن ارائه نشده است. بی شک، با تفسیر برخی از مواد قانون دریایی ایران می توانیم معیارهایی را جهت تشخیص امن یا ناامن بودن بنادر مورد شناسایی قرار دهیم. به طور مثال، ماده ۱۳۱ همین قانون پیرامون حقوق مسافری و عدم حرکت کشتی بیان می دارد که «هرگاه کشتی نتواند به علت ممنوع بودن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره اقتصادی بندر مقصد حرکت کند؛ قرارداد مسافرت کان لم یکن تلقی می گردد

۹۴. سید محمد حسن رضوی و مجتبی عینی، «تحلیل حقوقی شرط بندر امن در قراردادهای چارتری نفتکش ها و چالش های آن در شرایط تحریم اقتصادی»، نشریه مطالعات حقوق انرژی، ش ۱ (۱۴۰۲)، ص ۱۰۷.

9 . Transatlantic Financing Corporation v. United States of America. (1966).

9 . Transatlantic Financing Corporation, Appellant, v. United States of America, Appellee, 363 F.2d 312 (D.C. Cir. 1966).

Available at: [https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/363/12/264117/1264117\\_9.html](https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/363/12/264117/1264117_9.html) ( 23 A 2d 024 )

۹۷. مسعود زمانی و طلوع ابطحی، پیشین، ص ۸۷.

و هیچ یک از طرفین حق مطالبه خسارت از طرف دیگر را نخواهد داشت.» در اینجا ممنوعیت تجارت و محاصره اقتصادی بندر مقصد در زمره ناامن بودن بندر به شمار می رود. لذا این مهم می تواند به عنوان شروط تحریم در قراردادهای اجاره زمانی و سفری گنجانده شود تا چارتررها ملزم شوند آن را در بارنامه های صادره بگنجانند. در این صورت مالک کشتی قادر خواهد بود که به شرط مذکور در قرارداد حمل و نقل دریایی استناد کرده و خود را از هرگونه ادعایی نسبت به اشخاص ثالث مصون بسازد.<sup>۹۸</sup>

البته ماده ۱۵۵ قانون دریایی ایران عنوان می کند که «هرگاه به علت محاصره بندر یا هر قوه قهریه دیگری، ورود به بندر مقصد ممکن نباشد؛ فرمانده کشتی مکلف است در صورت عدم دریافت دستور یا دریافت دستور غیر قابل اجرا، با توجه به حفظ منافع فرستنده کالا را در نزدیک ترین بندر تخلیه نماید و یا به بندر مبدأ عودت دهد.» در واقع، این ماده بدون آن که تعریفی جامع و دقیق از بندر امن ارائه دهد، به بعضی از مصادیق ناامنی تحت عنوان مصادره بندر یا قوه قهریه اشاره داشته است.<sup>۹۹</sup> ذکر ضمنی، ماده فوق صرفاً تعهد و وظیفه فرمانده کشتی را بیان نموده و به آثار عدم دریافت دستور و یا دریافت دستور غیر قابل اجرا از جانب مستأجر اشاره نکرده است. بر اساس رویه قضایی محاکم ایران در برخورد با چنین مواردی (مانند مصادره بندر یا قوه قهریه)، اگر کشتی با تأخیر مواجه گردد مستأجر در قراردادهای اجاره زمانی، مسئول پرداخت اجاره بهای مدت اضافه بر حسب نرخ تعیین شده در قرارداد و نیز سایر هزینه های به عمل آمده همچون حق بیمه اضافی خواهد بود. ولی چارترر در موارد مشابه پیرامون قراردادهای اجاره سفری، مسئول پرداخت خسارت ناشی از تأخیر و هزینه عودت کالا و تخلیه آن خواهد شد. در حقیقت، مسئولیت های فوق در صورتی مطرح می گردند که کشتی به بندر وارد نشده باشد. اما اگر مستأجر یک بندر ناامن را در قرارداد تعیین کرده و یا به موجب قرارداد دستور اعزام کشتی به بندر ناامن را بدهد و کشتی نیز وارد آن بندر شده و دچار آسیب و خسارت گردد در این حالت، مستأجر علاوه بر مسئولیت در قبال تأخیر مسئول آسیب های فیزیکی وارده به کشتی و سایر خسارات دیگر هم می شود. البته در این مورد نیز، همانند رویه قضایی محاکم انگلستان باید ثابت شود که خسارات وارده، ناشی از معرفی بندر ناامن بوده و مالک کشتی نیز از ناامنی بندر اطلاع داشته و در امور مربوط به دریانوردی نیز مرتکب هیچ گونه قصوری نشده است.<sup>۱۰۰</sup>

۹۸. مجتبی عینی و سید محمد حسن رضوی، «تحلیل حقوقی شروط تحریم در قراردادهای چارترپارتنری نفتکشها؛ با تأکید بر آخرین تحولات شروط استاندارد»، *مطالعات حقوقی*، شماره ۴ (۱۴۰۲)، ص ۸۵.

۹۹. علی زارع و مهدیه پازوکی، *مباحثی از حقوق حمل و نقل دریایی*، (تهران، گالوس، ج ۱، ۱۳۹۹)، صص ۹۴-۹۲.

۱۰۰. ابراهیم تقی زاده، *حقوق حمل و نقل دریایی*، (تهران، مجد، ج ۵، ۱۴۰۱)، ص ۱۶۹.

## نتیجه

در این پژوهش ملاحظه شد یکی از تعهدات اساسی مستأجر، معرفی و استفاده از بندر امن می باشد که نقش بسیار مهمی را در حفظ سلامت و ایمنی کشتی و نیز کالاها ایفا می کند. بندر امن، این امکان را به وجود می آورد تا از وقوع بسیاری مشکلات در عرصه مبادلات دریایی بین المللی نظیر به گل نشستن و خسارات وارده به کشتی و کالاها جلوگیری به عمل آید. در واقع، بندری امن است که کشتی ضمن شناور بودن، قادر به لنگر انداختن و تخلیه کالا باشد، به شرط آن که کشتی مورد نظر در زمان های مربوطه بتواند به آن وارد و یا بعد از تخلیه کالا از آن خارج شود. لزوم ارسال کالاها به بندر امن، از جمله شروط بسیار مهمی هستند که به طور گسترده در قراردادهای چارتر سفری و زمانی مورد استفاده قرار می گیرند. بر این اساس، مستأجر موظف است تا کشتی را در بندری به پهلو برساند که از هر جهت برای بارگیری یا تخلیه کالا، ایمن می باشد. البته شرط تعیین و معرفی بندر امن در قراردادهای اجاره زمانی و سفری از دو منظر قابل تفکیک بودند. نخست آن که بندر مزبور در قراردادهای چارتر سفری به هنگام انعقاد قرارداد مشخص می شدند؛ زیرا به موجب قرارداد، بندر بارگیری و تخلیه کالا در زمان انعقاد قرارداد تعیین می گردید و ایمن بودن آن ها، به عنوان وصف اساسی برای بندر مذکور به شمار می رفت. حتی اگر فرمانده کشتی، مجاز به تخلیه محموله در چند بندر مشخص یا بنداری که در یک خط ساحلی قرار داشتند، می بود؛ باز هم به انحاء مختلف این انتخاب، محدود می شد و فرمانده کشتی آزادی عمل مطلق نمی داشت. اما اصولاً بندر امن در قراردادهای اجاره زمانی، از قبل تعیین نمی شدند و در زمان اجرای قرارداد است که برای هر سفر دریایی، بندر بارگیری یا تخلیه را معرفی می نمودند.

آثار مترتب بر شرط تعیین و معرفی بندر امن در قراردادهای اجاره زمانی و سفری، کاملاً از یکدیگر متمایز هستند. هرگاه در چارتر سفری، بندری که برای تخلیه یا بارگیری کالا تعیین شده اند، ایمن نباشند، فرمانده کشتی می تواند محموله را در نزدیک ترین بندر امن تخلیه نماید. اما در چارتر زمانی، فرمانده از چنین اختیاری برخوردار نیست و صرفاً می توانست از انجام سفر یا ورود به بندر خودداری کند. در تعیین بندر امن، ناگزیریم به شاخصه های فیزیکی، سیاسی و بهداشتی بندر تعیین یا معرفی شده توجه داشته باشیم. بر طبق آن، بندر از لحاظ فنی و شرایط آب و هوایی باید به گونه ای باشد که کشتی بتواند در حالت شناور و بدون خطر در آن پهلو بگیرد و فرمانده هم، نگران بازداشت و مصادره کشتی خود در اثر شورش، انقلاب یا اعتصاب نباشد و یا با خطر بیماری های واگیردار مواجه نگردد. چنانچه فرمانده کشتی به دلیل نا امن بودن بندر از سفر یا ورود به آن خودداری نماید، مستأجر نمی تواند به استناد نقض تعهدات قراردادی به مالک کشتی مراجعه کند یا در صد فسخ قرارداد برآید. بلکه برعکس، این خود مستأجر است که به دلیل بروز چنین حوادثی مسئول جبران خسارت وارده به کشتی قلمداد می گردد. به بیان دیگر، تنها آن دسته از خطرات دریایی (که ناشی از وقایع معمول نیستند) که حتی با دریانوردی صحیح و دریانوردان زبده هم امکان مقابله با آن ها وجود ندارد، زمینه را برای بار کردن مسئولیت بر مستأجر فراهم می آورند.

رویه های قضایی در حقوق انگلستان به عنوان مهم ترین منابع حقوقی به شمار می روند که توانسته اند بسیاری از خلأهای موجود را در مقررات قانونی بر طرف سازند. بدین ترتیب، امروزه کشور مذکور از مقرراتی نسبتاً کامل و متناسب با مقتضیات اقتصادی خود به ویژه در صنعت حمل و نقل دریایی بهره می برد. در حقیقت، مقررات این کشور به علت اقتباس از تغییرات و اصلاحات مقررات لاهه، توانسته با مقتضیات فنی روز انطباق بیشتری پیدا کند؛ به طوری که محاکم آن، به جزیی ترین موارد (از جمله تعیین و معرفی بندر امن) در حل و فصل اختلافات دریایی اهمیت خاصی می دهند. در سیستم حقوقی کشور انگلستان، تعهد به معرفی بندر امن در دسته شروط بینابینی قرار می گیرد؛ به این معنا که اگر نقض این تعهد بتواند کارایی تجاری قرارداد را به طور کامل از بین ببرد، موجد حق فسخ خواهد داشت. اما اگر نقض آن، چنین اثری نداشته باشد؛ موجد تنها حق مطالبه خسارت را آن هم پس از اثبات ورود ضرر پیدا می کند. البته چگونگی احراز رابطه علیت میان عدم معرفی بندر امن و ورود خسارت با ظرافت های خاصی همراه است. یعنی اگر خطرات موجود در بندر، جزء خطرات عادی و طبیعی هستند که با ناوبری مناسب قابل اجتناب می باشند؛ در این صورت، نمی توان حوادث ایجاد شده را به معرفی بندر نا امن منتسب کرد. برعکس، ملاحظه می گردد که قانونگذار ایران تا زمان حاضر به متن اولیه کنوانسیون لاهه، وفادار مانده و با عدم پذیرش مقررات ویزبی، عملاً خود را با مقتضیات و تحولات اقتصادی، تجاری، فنی و حقوقی صنعت کشتیرانی منطبق نکرده است. در حقوق ایران از آنجا که مواد مربوط به اجاره کشتی از مواد منسوخ شده قانون تجارت فرانسه اخذ شده است؛ لذا در خصوص تعیین و معرفی بندر امن در اقسام قراردادهای چارتر، حکم خاصی به چشم نمی خورد. البته ماده ۱۵۵ قانون دریایی ایران بدون آن که تعریفی جامع و دقیق از بندر امن ارائه دهد، فقط به ذکر برخی مصادیق نا امنی تحت عنوان مصادره بندر یا قوه قهریه اشاره نموده است. از آنجا که این ماده در فصل ۹ قانون دریایی تحت عنوان قرارداد اجاره کشتی آورده شده است، لذا پیشنهاد می گردد که از اصطلاح مستأجر به جای فرستنده در این ماده استفاده شود.

## منابع و مأخذ

### الف) فارسی

#### - کتاب ها

۱. آبادی خواه، مصطفی (۱۳۹۸). *ارتباط حقوق بین الملل دریاها و حقوق بین الملل دریایی*. چ ۱، تهران: خرسندی.
۲. پورنوری، منصور (۱۳۹۷). *حقوق دریایی*. چ ۱، تهران: پیام عدالت.
۳. تقی زاده، ابراهیم (۱۴۰۱). *حقوق حمل و نقل دریایی*. چ ۵، تهران: مجد.
۴. زارع، علی، پازوکی، مهدیه (۱۳۹۹). *مباحثی از حقوق حمل و نقل دریایی*. چ ۱، تهران: گالوس.

۵. زمانی، مسعود، ابطحی، طلوع (۱۳۹۷). *تحلیل تطبیقی شروط ضمنی در اجاره کشتی*. ج ۱، تهران: مجد.

#### – مقاله ها

۶. احدی، فاطمه، احسان پور، سید رضا (۱۴۰۱). «امکان سنجی تطبیق مفهوم خطای کیفری در فقه و حقوق موضوعه ایران با ابعاد غفلت در انگلستان». *مطالعات حقوق تطبیقی معاصر*، (۲۸): ۱۳-۸۲-۵۳.

۷. اربابی، مسعود (۱۳۸۳). «استفاده از بندر امن یکی از تعهدات مستاجر کشتی». *فصلنامه تحقیقات حقوقی*، (۷): ۳۹-۲۹۹-۳۱۶.

۸. خیری جبر، علی، قبولی درافشان، سید محمد مهدی و انصاری، اعظم (۱۴۰۰). «آثار فسخ قرارداد در فرض تخلف از انجام تعهدات قراردادی در حقوق ایران و عراق و کنوانسیون وین ۱۹۸۰». *مطالعات حقوق تطبیقی معاصر*، (۲۵): ۱۰۵-۷۵.

۹. سید محمد حسن رضوی و مجتبی عینی، (۱۴۰۲). «تحلیل حقوقی شرط بندر امن در قراردادهای چارترپارتی نفتکش ها و چالش های آن در شرایط تحریم اقتصادی»، *نشریه مطالعات حقوق انرژی*، (۱): ۹۹-۱۱۸-۹۹.

۹. ظهیری، عادل، رنجبر، مسعود رضا، زارعی، رضا و عسکری، حکمت اله (۱۳۹۸). «بررسی مبنای مسئولیت طرف مجری در حمل و نقل دریایی کالا»، *تحقیقات حقوقی بین المللی*، (۴۶): ۱۲-۱۱۲-۹۹.

۱۰. مجتبی عینی و سید محمد حسن رضوی، (۱۴۰۲). «تحلیل حقوقی شروط تحریم در قراردادهای چارترپارتی نفتکش ها؛ با تأکید بر آخرین تحولات شروط استاندارد»، *مطالعات حقوقی*، (۴): ۶۵-۹۳-۶۵.

#### (ب) انگلیسی

#### - Books

11. Baatz, Y. (2017). **Maritime Law: Charterparties**. Informa Law from Routledge. 4th Ed.
12. Cooke, Julian, Tim Young, Michael Ashcroft, Andrew Taylor, John Kimball, David Martowski, Leroy Lambert, and Michael Sturley. (2022). **Voyage Charters**. CRC Press. 5th Ed.
13. Kasi, Arun. (2021). **Time Charter: Apportionment of Cargo-Claims Liability**. The Law of Carriage of Goods by Sea, International Publishing.
14. Psaraftis, Harilaos N., Psaraftis Amboy, and Psaraftis. (2019). **Sustainable Shipping**. Springer International Publishing. Berlin.
15. Rogers, Anthony, Jason Chuah, and Martin Dockray. (2016). **Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea**. Informa Law from Routledge. 5th Ed, London.

16. Schofield, John. (2021). **Laytime and Demurrage**. *Informa Law from Routledge*. 8th Ed, London.

17. Todd, Paul. (2015). **Principles of the Carriage of Goods by Sea**. *Informa Law from Routledge*. 1th Ed, London.

18. Wilson, John Furness. (2010). **Carriage of Goods by Sea**. *Longman*. 7th Ed, London.

#### **- Articles**

19. Babazadeh, Araz. (2018). "Safe Port Clauses: A Comparison of English law and Azerbaijani Law". *Baku St. UL Rev*, 4(2).

20. Boviatsis, M. (2022). "Legal assessment of BIMCO's infectious or contagious diseases (IOCD) clauses for voyage and time charter parties". *Marine Policy*, 144.

21. Cha, Jaeung, Jinwoo Lee, Changhee Lee, and Yulseong Kim. (2021). "Legal Disputes Under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given". *Sustainability*, 13(19).

22. Clarke, M. A. (1969). "Charterparty — Nomination of a Safe Port: The Dagmar. (Tage Berglund v. Montoro Shipping Corpn)". *Malaya Law Review*, 11(2).

23. Dogan, Burak, and Hasan Tahsin Azazagatglu. (2022). "The Definition and Scope of the Safe Port Obligation under Charterparty Agreements in the Light of English Commom Law". *Law & Justice Review*, 13(24).

24. Girvin, Stephen. "The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer". (2017). *Pan-American Conference of Naval Engineering*. NUS Law Working Paper, No. 2017/019.

25. Lam, Jasmine Siu Lee, Kevin Patrick Brendan Cullinane, and Paul Tae-Woo Lee. (2018). "The 21st-Century Maritime Silk Road: Challenges and Opportunities for Transport Management and Practice". *Transport Reviews*, 34(4).

26. Luczywek, Cezary. (2020). "Standard Forms of Shipping Documents. BIMCO Contribution to their Creation and Development". *Prawo Morskie*.

27. Nikpour, H., Sadeghi, M., Rajabzadeh, A., & Mazloom, A. (2021). "The Voyage Charter Party Considerations According to International Maritime Law". *International Journal of Maritime Policy*, 1(4).

28. Plomaritou, evi. (2014). "A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter". *Journal of Shipping & Ocean Engineering*, 4.

29. Thomas, D. Rhidian. (2006). "The Safe Port Promise of Charterers from the Perspective of the English Common Law". *Singapore Academy of Law Journal*, 18.



30. Zhang, Yuanyuan. (2021). “Case Note on Citgo Asphalt Refining Co. v. Frescati Shipping Co., 140 S. Ct. 1081 (2020)”. *Oil and Gas, Natural Resources, and Energy Journal*, 7(1).

#### - Theses

31. Font Manzano, Sergi. (2021). “**The NYPE 2015 Time Charter Party**”. *Bachelor's thesis*, Universitat Politècnica de Catalunya.

32. Kharchanka, Andrei. (2019). “**The Meaning of a Good Safe Port and Berth in a Modern Shipping World**”. *Ph. D diss.* University of Groningen, Netherlands.

33. Tollosa, Hiwot Tsegaw. (2020). “**The Extent of Ship Owners’ Indemnity Claims for Complying with Charterers’ Employment Orders: The English and Norwegian Perspectives**”. *Master's thesis*, University of Oslo.

34. Yang, Yong-Cing. (2015). “**The Important Reform of Significant Clauses within the Essential Standard Forms of the Time Charterparty**”. *Ph. D diss.*, Durham University.

#### - Cases

35. Citgo Asphalt Refining Co. v. Frescati Shipping Co., 140 S. Ct. 1081. (2020). Available at: <https://www.oyez.org/cases/2019/18-565>.

36. GW Grace and Co Ltd v General Steam Navigation Co Ltd, Lloyd's Law Reports ,83 L.L.Rep. 297. (1949).

Available at: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=146992>

37. Kodros Shipping Corporation of Monrovia v. Empresa Cubana De Fletes (The Evia (No 2)): CA 1982.

Available at: <https://swarb.co.uk/kodros-shipping-corporation-of-monrovia-v-empresa-cubana-de-fletes-the-evia-no-2-hl-1982/>.

38. Leeds Shipping Company Ltd v. Societe Francaise Bunge. (1958).

Available at: <https://vlex.co.uk/vid/leeds-shipping-company-ltd-792989317>.

39. Metcalfe v. Britannia Ironworks Co (1877) 2 QBD 423.

40. Slander Shipping Enterprises S.A. v Empresa Maritima Del Estado S.A. (The “Khian Sea”) [1977] 2 Lloyd’s Rep 439; [1979] 1 Lloyd’s Rep 545.

41. Slander Shipping Enterprises S.A. v Empresa Maritima Del Estado S.A. (The Khian Sea) [1977] 2 Lloyd’s Rep 439; [1979] 1 Lloyd’s Rep 545.

Available at: <https://app.justis.com/case/islander-shipping-enterprises-sa-v-empresa-maritima-del-estado/overview/c4GZm3KtnWWca>.

42. Tage Berglund v Montoro Shipping Corporation Ltd (The “Dagmar”) [1968] 2 Lloyd’s Rep 563. Available at: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=147035>.

43. Transatlantic Financing Corporation, Appellant, v. United States of America, Appellee, 363 F.2d 312 (D.C. Cir. 1966).

Available at: <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/363/312/264117>.

44. Unitramp v. Garnac Grain Co. Inc., The Hermine, [1979] 1 Lloyd’s Rep 212.

## **A Comparative Study of the Legal Effects of Determining a Safe Port in International Maritime Transport Contracts with an Emphasis on the Laws of Iran and England**

### **Abstract:**

*With the globalization of the economy and the introduction of modern technologies in the field of transportation, developing and developed countries sought to use new methods for international trade. For a long time, maritime transport and related agreements in the field of international trade law have always been associated with certain challenges and complexities. Generally, ship rental contracts for the international transport of goods are concluded in the form of charter voyages, time charters and closed charters. Whereas one of the most important obligations of a charterer in a contract is to use a safe port to load or unload goods; so, the question is, what are the criteria for determining whether a port is safe or unsafe? In addition, it should be clarified whether the damage to the ship was due to unsafe port or to other causes, and if so, what is the main reason for the damage? Answering these questions and clarifying the meaning and concept of safe port in international maritime transport contracts is of great importance in determining the liability of the charterer to the shipowner due for damages caused by unsafe port. Examining the documents and judicial procedures of different countries, we find that the English legal system has chosen an intermediate method in determining and introducing a safe port and tends to be an effective causal factor in resolving maritime disputes; On the contrary, the approach of the Iranian legal system in dealing with this issue is one of many ambiguities.*

**Keywords:** *Time Charterparty, Voyage Charterparty, Charterer Liability, International Maritime Transport, Safe Port.*