



University of Tabriz

# Contemporary Comparative Legal Studies

Online ISSN: 2821-0514

Volum: 15 Issue: 36

Autumn 2024

Article Type: Research Article

Pages: 141-175

## 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

Mohammad Taghi Rafiei<sup>1</sup>| Amir Zaroudi<sup>2</sup>

1. Associate Professor, Farabi Faculties, University of Tehran-Qom, Iran (Corresponding Author)

rafiei@ut.ac.ir

2. PhD Candidate in Oil and Gas Law, Kish International Campus, University of Tehran, Hormozgan, Iran

amir.zaroudi@ut.ac.ir

### 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. 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 an 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 ports in international maritime transport contracts is of great importance in determining the liability of the charterer to the shipowner due to damages caused by unsafe ports. 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.

Received: 2023/11/06

Received in revised form: 2024/09/22

Accepted: 2024/10/14

Published: 2024/11/10

DOI: 10.22034/LAW.2024.59108.3331

Publisher: University of Tabriz

law@tabrizu.ac.ir



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

محمدتقی رفیعی<sup>۱</sup> | امیر زرودی<sup>۲</sup>

rafiei@ut.ac.ir

۱. دانشیار دانشکده‌گان فارابی دانشگاه تهران - قم، ایران (نویسنده مسئول)

amir.zarudi@ut.ac.ir

۲. دانشجوی دکتری حقوق نفت و گاز پردیس بین‌المللی کیش، دانشگاه تهران، هرمزگان، ایران

### چکیده

با جهانی شدن اقتصاد و ورود فناوری‌های مدرن در حوزه حمل و نقل، کشورهای درحال توسعه و توسعه‌یافته درصدد برآمدند تا از روش‌های نوینی در 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. قراردادهای اجاره کشتی جهت حمل و نقل بین‌المللی کالا، بیشتر در قالب قراردادهای چارتر سفری، چارتر زمانی و چارتر درست منعقد می‌شوند. از آنجا که یکی از تعهدات مهم مستأجر کشتی در قرارداد، استفاده از بندر امن برای بارگیری یا تخلیه کالا است، لذا این سؤال مطرح می‌شود که چه معیار و ضابطه‌ای برای تشخیص امن یا ناامن بودن بندر وجود دارد؟ علاوه بر این، باید روشن ساخت که آیا خسارات وارده به کشتی ناشی از ناامنی بندر بوده است یا از علل دیگر و نیز در صورت تعدد علت، دلیل اصلی ورود خسارت چیست؟ پاسخ به این سؤالات و روشن شدن معنی و مفهوم بندر امن در قراردادهای حمل و نقل دریایی بین‌المللی برای تعیین مسئولیت چارتر در مقابل مالک کشتی به سبب خسارات وارده ناشی از ناامنی بندر، از اهمیت بسزایی برخوردار است. با مطالعه اسناد و رویه قضایی کشورهای مختلف درمی‌یابیم 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 داده است؛ ولی در مقابل، رویکرد سیستم حقوقی ایران در مواجهه با این موضوع ابهامات بسیاری دارد.

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

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۸/۲۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۷/۲۳

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۷/۰۱

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۸/۱۵

DOI: 10.22034/LAW.2024.59108.3331

law@tabrizu.ac.ir

ناشر: دانشگاه تبریز

## مقدمه

کشتی‌رانی و حمل کالا و مسافر از طریق دریا سابقه‌ای بسیار طولانی در تاریخ زندگی بشر داشته است. انسان‌ها از هنگامی که به اهمیت دریا و آب‌های آزاد به‌عنوان یک راه ارتباطی و تجاری مهم پی بردند، زمینه را برای دریانوردی فراهم ساختند و در این خصوص نیز از جهات مختلف (نظیر کشتی‌سازی، ساختن بنادر و تجهیزات مرتبط با آن و شیوه‌های بهره‌برداری از کشتی) به پیشرفت‌های زیادی دست پیدا کردند. امروزه اهمیت حمل و نقل دریایی به حدی است که ابتکار جاده ابریشم دریایی جهت همکاری‌های بین‌المللی بلندمدت مطرح شده تا حدود ۶۵ کشور جهان بتوانند یک سوم اقتصاد دنیا را در دست بگیرند.<sup>۱</sup> ماهیت خاص تجارت بین‌الملل همواره متضمن مبادله انواع کالاها از کشوری به کشور دیگر بوده است که در این بین، حمل و نقل دریایی به جهت کم‌هزینه بودن در قیاس با سایر شیوه‌های حمل و نقل مانند زمینی و هوایی، و نیز بهره‌گیری از بیشترین ظرفیت برای جابه‌جایی، مرکز اصلی توجه حمل و نقل بین‌المللی قرار گرفته است.<sup>۲</sup>

از آنجا که بیش از ۹۰ درصد تجارت جهان از این طریق صورت می‌پذیرد، لذا می‌توان عنوان کرد که بنادر به‌عنوان دروازه اصلی تجارت هر کشور برای مبادلات دریایی بین‌المللی به‌شمار می‌روند. عموماً در قراردادهای حمل و نقل دریایی، هنگامی قرارداد اجاره کشتی به‌وقوع می‌پیوندد که مالک قبول می‌کند 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> می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در انتساب مسئولیت به هریک از آنها ایفا نماید. تشخیص و تمییز بندر امن از بندر ناامن در حمل و

1. 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؛ مسعودرضا رنجبر؛ رضا زارعی و حکمت‌اله عسکری، «بررسی مبنای مسئولیت طرف مجری در حمل و نقل دریایی کالا»، تحقیقات حقوقی بین‌المللی، ش ۴۶ (۱۳۹۸)، ص ۱۰۰.

3. Voyage Charterparty  
4. Time Charterparty  
5. Ship Owner  
6. Charterer

نقل بین‌المللی دریایی، همیشه با چالش‌های بسیاری همراه بوده است.<sup>۷</sup> حال این پرسش مطرح می‌شود که در صورت بروز حادثه در نتیجه ناامنی 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 می‌شود؟

در حقیقت، سؤال پیش‌گفته پرسش اصلی پژوهش حاضر را تشکیل می‌دهد و فرضیه ما این است که در برخی مواقع از سال بعضی بنادر به سبب وقوع طوفان‌های سهمگین و شرایط جوی نامناسب، از امنیت لازم برای بارگیری و یا تخلیه کالا برخوردار نیستند. پس به همین جهت مؤجر (مالک کشتی) در قراردادهای اجاره کشتی به منظور جلوگیری از وقوع خسارت‌های احتمالی تصریح می‌کند که بندر یادشده در قرارداد اجاره یا بندری که چارتر (مستأجر) بعداً معرفی می‌نماید باید بی‌خطر و امن باشد. اما در عمل، تشخیص این موضوع که چه بندری امن یا ناامن است، کاری بسیار دشوار به نظر می‌رسد. از یک طرف، منظور از خطر، تنها مخاطرات طبیعی و جوی نیست و از سوی دیگر ممکن است به سبب اغتشاش کارگران و یا بروز موارد غیرقابل پیش‌بینی دیگر، امکان ورود به بندر یادشده عملاً امکان‌پذیر نباشد که این خود می‌تواند اسباب ناامنی بندر را فراهم آورد و به تبع آن، شرایط و چگونگی تئوری انتساب مسئولیت به مالک کشتی یا چارتر را مطرح سازد. برای نمونه در قضیه *اسلندر شپینگ اینترپرایسز علیه امپرسا ماریتیمادل استادو*<sup>۸</sup>، به یک کشتی دستور داده شد تا به لنگرگاه وال پراسیو<sup>۹</sup> برود. کشتی در اسکله بارن<sup>۱۰</sup> به علت وضعیت بسیار بد هوا، گرفتار طوفان شدید شد و امکان ترک بندر به سوی دریای آزاد را ازدست داد. البته در بند ۶ فرم نمونه نیپ<sup>۱۱</sup>، قید شده بود که «اجاره‌دهنده‌ها یا نمایندگان آنها در هر اسکله یا مکانی که قادر باشند می‌توانند محموله یا محموله‌ها را هدایت، بارگیری و یا تخلیه نمایند؛ مشروط بر اینکه کشتی بتواند همیشه در هنگام جزر و مد، با خیال راحت شناور باقی بماند». بر همین اساس، به‌رغم واکنش به‌موقع سیستم هشدار اولیه تشخیص آب و هوای بد، کشتی یادشده قادر به ترک اسکله نشد، زیرا لنگرگاه از سوی دو کشتی دیگر

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

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

9. Valparaiso

10. Baron Wharf

11. The New York Produce Exchange (NYPE).

متعلق به اجاره‌کننده‌های زمانی، به نحوی مسدود شده بود که امکان جابه‌جایی آنها تا زمانی که در لنگرگاه باقی می‌ماندند 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 داوری را مبنی بر ناامنی بندر مورد تأیید قرار داد و اظهار نمود که نظر قاضی دونالدسون<sup>۱۲</sup> پیرامون بندر امن، ترکیبی از واقعیت و قانون است؛ زیرا هیچ نشانه‌ای از وجود سیستمی مطمئن در آنجا وجود نداشت که بتوان به وسیله آن اطمینان حاصل کرد که کشتی‌های دیگری هم که از این بندر استفاده می‌کنند، اگر مجبور به ترک فوری بندر باشند، فضای کافی برای آنها برای ورود به دریای آزاد وجود داشته باشد.<sup>۱۳</sup>

به‌طور کلی در رویه قضایی دادگاه‌های کشور انگلستان، تعبیر متفاوتی از بنادر امن مشاهده می‌شود و این تعبیر، تفاسیر مختلفی از قراردادهای اجاره کشتی را با خود به همراه می‌آورد. اما در قانون دریایی ایران پیرامون تعیین و معرفی بندر امن، از آنجا که مواد مربوط به اجاره کشتی از مواد منسوخ‌شده در قانون تجارت فرانسه اخذ شده است، لذا به‌طور آشکار حکم خاصی در این زمینه وجود ندارد و از این منظر، با تفسیر و تحلیل مواد قانون یادشده می‌توانیم 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 ایران و انگلستان در راستای رفع ابهامات موجود پیرامون تعیین بندر امن، شیوه‌های 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 درمی‌یابیم که واژه بندر امن به‌طور اخص تعریف نشده، 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 می‌شود که مقنن عمداً بندر

12. Justice Donaldson

13. "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.

امن را تعریف نکرده و آن را به نظر قضات دادگاهها واگذار نموده است.<sup>۱۴</sup> ارائه تعریفی مانع و جامع از بندر امن که بتواند کلیه ابواب مختلف مرتبط با موضوعات حوزه حمل و نقل بین‌المللی را پوشش دهد، به واسطه تعابیر گوناگون از مفهوم نسبی آن عملاً غیرممکن به نظر می‌رسد؛ زیرا گاه پیش آمده که یک بندر در فصلی از سال، امن و در فصلی دیگر ناامن تلقی می‌شود. همچنین، این امکان وجود دارد که عمق آب‌ها، تپه‌ها، موانع زیر آب‌ها، گلوگاه‌ها و نیز راه‌های ورودی یک بندر برای کشتی‌ها با توجه به وضعیت و کالایی‌هایی که حمل می‌کنند، امن باشد و برای حمل و نقل سایر کشتی‌ها ناامن تلقی شود.<sup>۱۵</sup>

برای روشن شدن مفهوم بندر امن، شاید بهترین روش این باشد که به بعضی از آرا و تصمیمات دادگاه‌های کشور انگلستان مراجعه کنیم. بر همین اساس، قاضی سنکی<sup>۱۶</sup> در قضیه *هال برُس علیه پُل*<sup>۱۷</sup> در سال ۱۹۱۴، 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 فرم‌های استاندارد قراردادهای اجاره کشتی، به تعریف قاضی سنکی به این موضوع برمی‌گردد. البته نواقصی هم در تعریف وی دیده می‌شود که متوجه راه‌های ورودی یا خروجی بنادر و نیز گلوگاه‌ها است. چه‌بسا گاهی راه‌ها و گلوگاه‌هایی وجود دارند که برای عبور و مرور کشتی‌ها مناسب نبوده، زمینه خطرهای متعددی را فراهم می‌آورد؛ به نحوی که بندر موردنظر را برای کشتی‌ها ناامن می‌سازد.<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 چارترر، در نزدیکی بندر نامبرده با توده عظیمی از یخ برخورد کرد و خسارت دید. در نهایت، دادگاه، بندر

۱۴. مصطفی آبادی‌خواه، *ارتباط حقوق بین‌الملل دریاهای و حقوق بین‌الملل دریایی*، (تهران: خرسندی، چ ۱، ۱۳۹۸)، ص ۱۳۱.

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

16. Judge Sankey

17. Hall Bros v. Paul Ltd

18. "Always Stay Afloat".

19. Kharchanka, Andrei. "The Meaning of a Good Safe Port and Berth in a Modern Shipping World". *Ph. D diss.* University of Groningen, Netherlands, (2019), p. 123.

20. "GW Grace and Co Ltd v General Steam Navigation Co Ltd". (1949).

هامبورگ را به لحاظ راه‌های ورودی غیر مطمئن، ناامن و خطرناک تشخیص داد و مستأجر را مسئول جبران خسارت به مالک کشتی قلمداد کرد. همان‌طور که ملاحظه می‌شود، در این قضیه، تعریف قاضی سنکی از بندر امن به هیچ وجه ناظر به خروج کشتی از بندر مربوطه نیست. بنابراین، بندر امن به بندری گفته می‌شود که علاوه بر دارا بودن خصایص یادشده از سوی قاضی سنکی، باید کشتی مربوطه بتواند به سلامت نیز از آن خارج شود.<sup>۲۱</sup>

در پرونده لیدز شپینگ کمپانی علیه سوسایتی فرانسز بانج<sup>۲۲</sup>، ذیل قرارداد اجاره کشتی پیش‌بینی 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، به بندری امن در ژاپن حمل گردد. چارترر به فرمانده کشتی دستور داده بود تا کشتی را به بندر موگادور<sup>۲۳</sup> هدایت کند. در خصوص کشتی‌های بزرگ‌تر در ماه‌های زمستان معمول بود که به هنگام آب و هوای بد در دریای آزاد منتظر بمانند. اما از یک طرف، بندر یادشده به علت نداشتن پناهگاه در معرض بادهای شدید موسمی غیرقابل پیش‌بینی قرار داشت که در هنگام وقوع طوفان، منجر به درهم کوبیده شدن لنگر کشتی‌ها به یکدیگر می‌شد و از سوی دیگر، این بندر به سبب واقع شدن در نزدیکی صخره‌های ساحلی و نامناسب بودن بستر دریا، محوطه لنگرگاه را برای تخلیه کالا بیش از پیش محدود می‌ساخت. با این اوصاف، اندکی پس از رسیدن کشتی پیش‌گفته به بندر و قبل از بارگیری، باد شدیدی شروع به وزیدن گرفت که باعث کشیدگی جزئی لنگر شد. فرمانده کشتی در صدد برآمد تا لنگر را بالا بکشد و به سمت دریای آزاد حرکت نماید، ولی کشتی در انجام این فرایند به صخره‌ها برخورد کرد و در اثر انفجار غرق شد. سپس مالک کشتی علیه مستأجر به سبب عدم معرفی بندر امن، طرح دعوا نمود. در نهایت، دادگاه تجدیدنظر بندر موگادور را ناامن تشخیص داد و مستأجر به پرداخت خسارت محکوم شد.<sup>۲۴</sup>

با توجه به وقایع پیش‌آمده در این قضیه، قاضی سلرز<sup>۲۵</sup> در تعریف بندر امن چنین اظهار داشته

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

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

23. Mogador

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

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

25. Judge Sellers

است: «بندری امن است که کشتی مربوطه در زمان مربوطه بتواند ضمن دسترسی و وارد شدن به آن، از بندر یادشده استفاده کرده، در نهایت به سلامت از آن مراجعت نماید. البته این بندر نباید به گونه‌ای باشد که در صورت نبود وقایع غیرمعمول در معرض خطرهایی قرار گیرد که حتی با وجود دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب نتوان از آنها اجتناب نمود». در اینجا، ضابطه شناسایی بندر امن با توجه به تعریف قاضی سلرز، حاوی نکات دقیق‌تر و جامع‌تری نسبت به قاضی سنکی است. اول، استفاده از واژه «کشتی مربوطه»<sup>۲۶</sup>، یعنی قصد داشت تا امن یا ناامن بودن بندر را مرتبط با خصوصیات کشتی در نظر بگیرد. دوم، واژه «زمان مربوطه»<sup>۲۷</sup>، یعنی زمانی را در نظر گرفت که کشتی مربوطه قرار است از راه‌ها و گلوگاه‌ها به بندر وارد شود و پس از استفاده، از آن خارج گردد. سوم، قاضی سلرز در تعریف بندر امن از عبارت «در معرض خطرهایی قرار گیرد که حتی با وجود دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب نتوان از آن خطرها اجتناب نمود» استفاده می‌نماید؛ یعنی آن دسته از خطرهای دریایی را که بشود از آنها با دریانوردی صحیح و داشتن دریانوردان خوب و کارآمد اجتناب کرد، اصولاً جزء خطرهای معمول دریاها و بنادر می‌داند و بر همین اساس، آنها را در شمار خطرهایی که بنادر را ناامن می‌سازد، قرار نمی‌دهد؛ زیرا به‌طور عمده همه بنادر با خطرهای گوناگونی همراه هستند و نباید تصور داشت که صرف وجود هر نوع خطری می‌تواند بنادر را ناامن و غیرقابل استفاده سازد. با وجود چنین ضابطه‌ای، خسارات ناشی از این خطرها 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 می‌شود.<sup>۳۰</sup> بنابراین، محاکم قضایی مکلف‌اند در هر پرونده به‌طور 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، اتخاذ تصمیم نمایند.

26. Relevant Ship

27. Relevant time

28. Unseaworthiness

29. Strict liability

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



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

یکی از نکات و مسائل 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 شده، نام آن در قرارداد ذکر می‌گردد؛ اما در بسیاری از موارد، مستأجر به‌موجب 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 اینکه عموماً در قراردادهای حمل و نقل دریایی، یک رشته بندر 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 بندر و یا یکی از بندر واقع شده در آن محدوده جغرافیایی مشخص را انتخاب می‌نماید. دوم اینکه مستأجر به‌موجب قرارداد متعهد می‌شود که بندری را تعیین کند تا برای کشتی، امن و بی‌خطر باشد. ولی چنانچه مستأجر بندری ناامن را برگزیند، در مقابل مالک کشتی مسئول خواهد بود. پس اگر بندر به‌طور معقول و در زمان صدور دستور امن باشد، ولی پس از صدور دستور در اثر بروز برخی حوادث غیرعادی و غیرمنتظره ناامن شود، مستأجر مرتکب نقض تعهد نشده است و مسئول نخواهد بود.<sup>۳۱</sup>

یکی از تعهدات مهم قراردادی مستأجر در چارترهای زمانی، معرفی و استفاده از بندری است که در حفظ سلامت و امنیت کشتی و کالاها نقش اساسی ایفا می‌کنند. همیشه تعهد به معرفی بندر امن در قراردادهای اجاره زمانی از اهمیت بیشتری برخوردار است، زیرا که مؤجر 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 به‌عنوان یک راه‌حل 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 اجاره به‌طور کامل به‌هم بخورد و مالک با فسخ قرارداد، خود را از سایر قیود قراردادی برهاند. اما این وضعیت

31. 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.

در مورد قرارداد اجاره زمانی با تفاوت چشمگیری همراه است. در قرارداد یادشده، به مستأجر این امکان داده می‌شود تا با معرفی یک بندر جایگزین، قرارداد را به هر طریقی حفظ کند.<sup>۳۲</sup>

سؤالی که گاهی از جانب برخی از حقوقدانان دریایی مطرح می‌شود، این است که در صورت ناامن 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 قائل به تفکیک است و استدلال می‌کند 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 خطرهای جنگ از ورود به بندر بارگیری یا تخلیه کالا خودداری کند، مکلف است موضوع را فوراً به چارترر اطلاع دهد. البته در صورت ناامنی بندر به واسطه بیم بروز جنگ، مالک کشتی می‌تواند بدون اطلاع قبلی به اجاره‌کننده در مورد قصد مؤجر نسبت به حمل و تخلیه کالا در بندر جایگزین دیگر، از انجام آن ممانعت به عمل آورد. لذا مالک کشتی می‌تواند 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 ندهد، مالک کشتی باید به انتخاب خود محموله را در هر بندر امن دیگری تخلیه کند. در این صورت، تمام ریسک‌ها و هزینه‌های تخلیه در بندر امن جایگزین به حساب چارترر است. 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 آنها این گونه آمده است: «کشتی باید بین بنادر خوب و امن رفت و آمد کند و یا جایی که بتواند با ایمنی کامل روی آب شناور بماند». پس اگر مستأجر، کشتی را به بندری بفرستد که به علت وجود طوفان یا مه شدید ناامن است و این موضوع را به مالک کشتی اطلاع نداده باشد، چارترر مسئول پرداخت

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

33. Professor Wilson

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

خسارت به مؤجر می‌شود. برای نمونه، در قضیه تیچ برکلوند علیه مونتورو شیپینگ کورپ<sup>۳۵</sup> یک کشتی به چات<sup>۳۶</sup> در کانادا جهت حمل کالا اعزام شد و هنگام بارگیری، بر اثر وزش باد شدید و طوفان به گل نشست. مالکان کشتی به استناد اینکه بندر بارگیری فاقد پناهگاه و وسیله ارتباطی برای اعلام هوای بد به کشتی بوده است و مستأجران نیز از اعلام خطر به فرمانده کشتی در مورد چنین هوای بدی و یا امکان وقوع خطر کوتاهی نموده‌اند، شکایت کردند. در نهایت، دادگاه با بررسی جوانب پرونده عنوان نمود که بندر، امن نبوده است؛ مگر آنکه پیش‌تر به کشتی موارد زیر اطلاع داده شده باشد:

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 موردنظر برای ماندن کشتی ناامن است.

پس با جمیع جوانب، چون مستأجران 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 غیرمعقول عمل نماید و با وجود اطلاع از خطر احتمالی، به بندر معرفی شده از سوی 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> در «قراردادهای چارتر»<sup>۳۹</sup> باید عنوان نمود که همیشه این بند 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 سینگو علیه فرسکاتی شیپینگ<sup>۴۰</sup> اشاره کرد. 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 دل‌اور<sup>۴۱</sup> نیوجرسی رسیدگی کرد.

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

36. Chat

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

38. Safe-Berth & Port Clause

39. Charter Parties

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

41. Delaware

در این پرونده، مالک کشتی (شرکت کشتی‌رانی فرسکاتی) مسئول هزینه‌های پاک‌سازی به مبلغ 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 برعهده گرفته است. البته مشکل اساسی در طولانی شدن روند رسیدگی به حل و فصل اختلاف این پرونده را می‌توان در زبان مبهم قراردادی پیرامون تفسیر واژگانی همچون «ضمانت‌نامه»<sup>۴۳</sup> و «دقت لازم»<sup>۴۴</sup> در بند اسکله امن عنوان نمود. از یک سو، ارائه شواهد بیرونی که نشان دهد طرفین نسبت به قرار دادن شرط اسکله امن دقیقاً چه هدفی را دنبال می‌کردند و از سوی دیگر، شناسایی این شرط قراردادی به‌عنوان یک ضمانت که باعث می‌شد تا اجازه‌کننده کشتی حتی اگر با احتیاط و بدون تقصیر عمل نماید و یا چنانچه فرمانده کشتی در نحوه نوبری کشتی دچار بی‌احتیاطی 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 هریک 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 سؤال به ذهن قضات رسیدگی‌کننده به پرونده یادشده متبادر شد که آیا بند اسکله امن در یک قرارداد چارتر سفری می‌تواند تضمینی برای ایمنی کشتی یا وظیفه احتیاط لازم برای فرمانده کشتی و چارترر به‌شمار آید یا خیر؟ پس از سال‌ها بررسی، سرانجام قاضی سونیا سوتوما‌یور<sup>۴۶</sup> به دادگاه عالی ابراز داشت که بند اسکله ایمن در قرارداد چارتر سفری، طرف قراردادی را ملزم می‌سازد تا اسکله‌ای ایمن برای کشتی تعیین کند و این موضوع، خود می‌تواند ضمانت ایمنی ایجاد نماید. پس دادگاه ابتدا در متن بند اسکله امن در قرارداد چارتر را مورد بررسی قرار داد و دریافت که این بند وظیفه انتخاب اسکله ایمن را برعهده چارترر قرار داده است. در نهایت، دادگاه عالی پس از بررسی‌های زیاد و طولانی مدت هیئت رسیدگی‌کننده و با رأی اکثریت ۷ به ۲، به این نتیجه رسید که زبان قراردادی ایجادشده بین سیتکو و فرسکاتی حاکی از آن است که سیتکو موظف بوده تا اسکله‌ای

42. The Oil Pollution Act. (1990).

43. Warranty

44. Due Diligence

45. Zhang, Yuanyan, "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.

46. Sonia Sotomayor Justice

ایمن را برای کشتی فراهم آورد و در نتیجه، مسئول نشت نفت و جبران خسارت است.<sup>۴۷</sup>

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

مستأجر به‌موجب قرارداد اجاره کشتی متعهد می‌شود تا پس از اعلام آمادگی کشتی، کالاها را ظرف مهلت معینی بارگیری یا تخلیه نماید. در این خصوص، لزوم ارسال کالا به بنادر مطمئن از جمله شروط بسیار مهمی به‌شمار می‌رود که به‌طور 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 آن، وظایف و مسئولیت‌های چارتر در هر یک از این قراردادها به‌گونه‌ای از یکدیگر متمایز می‌گردند.

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

یکی از نکات و مسائل 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 شده، نام آن در قرارداد درج می‌گردد. اما در بسیاری از موارد به‌موجب 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 شود: نخست در قرارداد برای سفری خاص، یک رشته از بنادر و یا یک محدوده جغرافیایی مشخص را برای ناوبری تعیین می‌کنند. در این صورت، مستأجر قادر است که یکی از آن رشته بنادر و یا یکی از بنادر واقع شده در آن محدوده جغرافیایی را انتخاب کند. دوم مستأجر به‌موجب قرارداد، به انتخاب و معرفی بندری متعهد می‌شود 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 متن قرارداد در مورد امن 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 باشد، در مقابل مالک

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

کشتی مسئول بوده، مکلف به پرداخت خسارت است. حال این سؤال مطرح می‌شود که بندر باید در چه زمانی 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 بودن بندر، منظور زمان صدور دستور است و بر مبنای این زمان باید قضاوت کرد که آیا تعهد، رعایت و اجرا شده است یا خیر. بنابراین، اگر بندر مربوطه به‌طور معقول در زمان صدور دستور، امن باشد، ولی بعداً در اثر بروز برخی حوادث غیرعادی و غیرمنتظره (پس از صدور دستور) ناامن گردد، مستأجر مرتکب نقض تعهد نشده است و مسئولیتی برای وی در پی نخواهد داشت. به‌موجب نظر دوم، این تعهد اشاره به امن بودن بندر در زمانی دارد که مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ لذا این امکان وجود دارد که یک بندر به دلیل وجود یخبندان در هنگام تعیین و صدور دستور ورود به آن، ناامن باشد؛ اما در زمان استفاده، دیگر یخبندانی در کار نباشد.<sup>۴۸</sup>

تعیین و تشخیص بندر امن در قراردادهای چارتر از جهت مسئولیت مستأجر در حمل و نقل بین‌المللی دریایی به‌واسطه قضایای متعددی که امکان دارد در این حوزه به‌وقوع بپیوندد، همواره از ظرافت‌ها و پیچیدگی‌های خاصی برخوردار بوده است. قاضی اسکراتون<sup>۴۹</sup> پس از بیان نظر اول عنوان می‌کند: «این شرط که بندر باید در زمان صدور دستور، امن باشد؛ مستلزم این نیست که بندر حتماً می‌بایست در آن لحظه خاص، امن تلقی گردد. به‌ویژه اینکه اگر بندر در زمان ورود و در صورت عدم وجود وقایع غیرمنتظره امن باشد مستأجر به تعهد خود، عمل کرده است. پس اگر بندر در زمان صدور دستور، ناامن باشد، اما قبل از ورود کشتی به بندر، مانع برطرف گردد؛ در این صورت چنانچه حادثه‌ای غیرمنتظره مانع از این شود که بندر به حالت امن برگردد، مستأجر ناقض تعهد نبوده، مسئول قلمداد نخواهد شد». در حقیقت، این مطلب را می‌توان جمع بین دو نظر اخیر عنوان کرد و مطلبی است که قابل قبول به‌نظر می‌رسد؛ زیرا انتظار تعیین بندری از سوی مستأجر که صد در صد هنگام ورود کشتی به آن امن باشد، محال خواهد بود؛ به دلیل اینکه از یک

48. Plomaritou, Evi. "A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter". *Journal of Shipping & Ocean Engineering*, No. 4 (2014), p. 311-313.

49. Scrutton

طرف، چنین پیش‌بینی به‌طور قطع امکان‌پذیر نیست و از سوی دیگر در هنگام تعیین بندر و صدور دستور ورود به آن، ممکن است بندر به علل مختلف ناامن شود، ولی حادثه‌ای که آن را ناامن ساخته مسلماً حادثه‌ای موقتی و گذرا است و به‌طور معقول هم انتظار می‌رود تا آن مانع برطرف شده، 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 موردنظر را مورد ارزیابی قرار می‌دهند. در نتیجه، ممکن است بندری در شرایط گوناگون برای یک کشتی، امن و برای کشتی دیگر ناامن باشد. افزون بر این، اگر مستأجر در چارترهای سفری بندری را تعیین نماید که ناامن است و فرمانده کشتی هم نسبت به ورود یا باقی ماندن در آن، غفلت یا مسامحه 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 از سوی مستأجر، مالک کشتی باید کشتی را به بندر تعیین‌شده هدایت نماید. حال این پرسش مجدداً مطرح می‌شود که اگر بندر یادشده امن نباشد، آیا در این صورت مالک کشتی یا نماینده وی می‌تواند دستور مستأجر را اجرا نکند و یا اینکه ملزم به اجرای آن است؟ در خصوص این مورد هم دو نظر وجود دارد: بر مبنای نظر اول، پس از تعیین بندر امن و در صورت ناامن شدن آن، مالک کشتی یا نماینده او (فرمانده کشتی) می‌تواند از اجرای دستور امتناع ورزد؛ اما اگر به‌طور معقول، دستور را اجرا کند و خسارتی متوجه کشتی شود، مستأجر مسئول است. بر مبنای نظر دوم، پس از تعیین بندر تخلیه و قبول آن از طرف مالک کشتی یا نماینده وی، مالک کشتی حق ندارد به علت ناامنی 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 تعیین‌شده، اغلب در قراردادهای چارتر سفری پس از ذکر این موضوع که کشتی باید به بندر یادشده در قرارداد یا بندری که از سوی مستأجر تعیین می‌شود، وارد گردد، عبارت «یا تا آنجا که بتواند (ممکن است) با خیال راحت به آن نزدیک شود»<sup>۵۱</sup> را می‌آورند تا به علت وجود موانعی نظیر یخبندان، اگر کشتی نتوانست وارد

50. 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.

51. "Or So Near Therto as She Can (May) Safely Get...".

بندر تعیین شده گردد، مالک کشتی یا نماینده او بتواند آن را به نزدیک‌ترین 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 غیرمعقولی انتظار بکشد و می‌تواند در صورت برطرف نشدن مانع و با گذشت یک مدت معقول به نزدیک‌ترین بندر وارد شود. ولی اگر مانع پیش‌آمده از جمله موانعی باشد که بندر موردنظر را به‌طور دائم یا برای مدت زمان غیرمتعارف، ناامن ساخته است، مالک کشتی به محض بروز چنین مانعی حق دارد کشتی را به طرف محلی که کمترین فاصله با بندر موردنظر داشته است، هدایت نماید.<sup>۵۲</sup>

در مواردی که مانع به‌طور دائمی ایجاد شده، یا مدت زمان مدیدی وجود داشته باشد و از بین نرود، مالک کشتی یا نماینده او در صورتی قادرند از پهلو گرفتن و تخلیه کالا در بندر تعیین شده، استنکاف کنند و محموله را در نزدیک‌ترین بندر امن تخلیه نمایند که هیچ‌گونه علم و اطلاعاتی از وضعیت بندر یادشده نداشته باشند و موضوع هم در زمره حوادث قابل پیش‌بینی قرار نگیرد. برای مثال در قضیه متکالف علیه کارخانه آهن بریتانیا<sup>۵۳</sup>، محموله‌ای از ریل‌های راه آهن انگلستان به تاگرانوگ<sup>۵۴</sup> در دریای آزوف<sup>۵۵</sup> یا تا آنجا که کشتی می‌توانست با خیال راحت به آن نزدیک شود، حمل گردید. در نیمه ماه دسامبر با ورود کشتی به کرچ<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 شده است و احتمالاً تا بهار آینده نیز همین‌طور خواهد ماند. لذا مجبور شدند تا محموله را در کرچ تخلیه نمایند.<sup>۵۷</sup> دادگاه بدوی چنین حکم داد که مالک کشتی استحقاق دریافت کرایه حمل بابت تخلیه کالا را در نزدیک‌ترین بندر امن (بندری در دهانه دریای آزوف) ندارد، زیرا یخبندان دریای

52. Baatz, Yvonne. *Maritime Law: Charterparties*. (London: Informa Law from Routledge, 4th Ed, 2017), p. 156-157.

53. *Metcalfe v. Britannia Ironworks Co* (1877), 2 QBD 423.

54. Tagranog

55. Sea of Azov

56. Kerch

57. Nikpour, Hassan; Mohammad 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.



آزوف در آن وقت سال، امری است که طرفین (مستأجر و مالک کشتی) می‌توانستند آن را پیش‌بینی کنند. بنابراین، قاضی پرونده، لرد کولریج<sup>۵۸</sup>، با تأیید رأی دادگاه بدوی علیه مالک کشتی، عنوان کرد که لازم نیست بیش از این گفته شود انسداد موقتی بوده، این امر می‌توانست در هر قراردادی برای هر کشتی در سفر به دریای یخ‌زده رخ دهد و نمی‌توان از آن اجتناب نمود. پس با توجه به نظر ایشان در تمام این قبیل قراردادهای 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 فرم‌های استاندارد حمل و نقل دریایی درمی‌یابیم که شرط بندر امن به‌طور ضمنی در همه آنها به‌عنوان یکی از شروط قراردادی وجود داشته است. برای 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 اجاره‌دهندگان ارائه می‌دهد: 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 است. سوم، اعلام کنند که قصد لغو چارتر پارتی را دارند»<sup>۶۱</sup>. در این صورت، گزینه انتخاب‌شده از سوی چارترکننده‌ها باید ظرف مدت ۴۸ ساعت به مالکان اعلام گردد، زیرا به اجاره‌کننده‌ها باید زمان داده شود تا ترتیبی دهند که محموله جانشین از بندر بارگیری جایگزین در دسترس آنها قرار گیرد<sup>۶۲</sup>. البته در مواردی که بخشی از محموله بارگیری شده و فرمانده نگران یخ‌زدن کشتی است، فرمانده و یا مالکان به اجاره‌دهنده‌ها اطلاع می‌دهند که کشتی به نزدیک‌ترین مکان امن حرکت کند<sup>۶۳</sup>.

58. Lord Coleridge

59. Schofield, John. *Laytime and Demurrage*. (London: Informa Law from Routledge, 8th Ed, 2021), p. 186.

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

61. 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.

62. 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)

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

یکی دیگر از موارد تعیین بندر امن در فرم استاندارد بیمکو، بند مربوط به موضوع بیماری‌های مسری<sup>۶۴</sup> و شیوه تقسیم مسئولیت بین مالک کشتی و اجاره‌کننده در قراردادهای زمانی و سفری است. در واقع، این مهم با تأثیر همه‌گیری کووید-۱۹ بر حمل و نقل دریایی به اوج خود رسید و ناامنی بنادر را از ممنوعیت 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 در جایی تردد کند یا در مکانی باقی بماند که به تشخیص منطقی مالک پس از تاریخ چارتر پارتی به منطقه آسیب‌دیده (ناامن) تبدیل می‌شود.<sup>۶۵</sup> در ادامه، بند «د» مطابق با بند «ب» بیان می‌کند که قبل یا بعد از رسیدن به بندر تخلیه، اگر این بندر به‌عنوان منطقه آسیب‌دیده 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 باقی‌مانده در کشتی با رعایت شرایط و بندهای قرارداد حمل و نقل در بندر امن انتخابی او تخلیه شود.<sup>۶۷</sup> بنابراین در صورت تخلیه محموله در هر بندری غیر از بندر بارگیری یا هر بندری خارج از منطقه یادشده در چارتر، صاحبان این حق را خواهند داشت که هزینه‌های بیش‌ازحد چنین تخلیه‌ای را از چارترکننده مطالبه کرده، کل مبلغ پرداختی را به‌مثابه اینکه محموله به بندر تخلیه حمل شده است، دریافت نمایند. براساس مقررات بیمکو، در صورت بروز بیماری‌های عفونی و عدم شناسایی یا تعیین بندر امن در قرارداد سفری، مسئولیت می‌تواند بین اجاره‌کنندگان و مالکان کشتی تقسیم گردد؛ لذا، مالک کشتی مجبور می‌شود به‌طور مؤثرتری دقت لازم را به‌کار بندد، به‌ویژه زمانی که در ابتدا

64. BIMCO's Infectious or Contagious Diseases Clause (IOCD).

65. Subclause (b) Dictates that a Vessel is 'Not Obligated 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'.

66. 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.

67. 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 Cargoremaining On-Board in Case of Uncomplete Discharging to a Safe Port of Their Election Abiding the Terms and Clauses of The Contract of Carriage.

مسئولیت هزینه‌های بیش‌ازحد را نیز برعهده دارد.<sup>۶۸</sup> در نتیجه، با توجه به مطالب مطروحه، قضایای مختلف، ظرافت‌ها و پیچیدگی‌های به‌وجود آمده برای تعیین بندر امن در قراردادهای چارتر سفری، شیوه‌های مختلفی از انتساب مسئولیت به مستأجر یا مالک کشتی توجیه می‌گردد.

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

پایبندی به تعهدات قراردادی همواره از مسائل مهم حقوقی در عرصه تجارت بین‌الملل به‌شمار 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 دارد که به‌طور معمول در قراردادهای اجاره زمانی برای تنظیم تقسیم‌بندی چنین مسئولیت‌هایی گنجانده می‌شود.<sup>۷۰</sup> 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 چارتر تر تحویل دهد. در مقابل، مستأجر نیز موظف است تا اجرت استفاده از این منفعت را پرداخته، کشتی را با همان اوصاف به مؤجر برگرداند. البته در چارترهای زمانی، مستأجر متعهد است که تنها به تجارت مجاز و مشروع بپردازد و کالاهای مجاز را بارگیری کرده، نسبت به عدم بارگیری کالاهای خطرناک هم اهتمام ورزد. همچنین، مستأجر متعهد می‌گردد که دستور ورود به بنادر امن و بی‌خطر را صادر کند. اگرچه طرفین قرارداد مختار هستند آن‌طور که صلاح می‌دانند قراردادهای اجاره زمانی کشتی را تنظیم نمایند، اما معمول آن است که یکی از فرم‌های مخصوص قرارداد اجاره برای زمان معین مورد تأیید شورای اسناد اتاق کشتی‌رانی انگلستان مانند فرم ترانزیتین<sup>۷۱</sup> و یا فرم بالتایم<sup>۷۲</sup> را انتخاب کرده، در صورت نیاز آن را تغییر دهند. برای نمونه، ماده ۲ فرم استاندارد بالتایم در این زمینه مقرر می‌دارد: «کشتی می‌بایست در تجارت قانونی و مشروع برای حمل کالاهایی با چنین

68. Boviatsis, M. "Legal Assessment of BIMCO's Infectious or Contagious Diseases (IOCD) Clauses for Voyage and Time Charter Parties". *Marine Policy*, No. 144 (2022), p. 6.

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

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

71. Transitime

72. Balttime

اوصاف و تنها بین بنادر امن و یا آن دسته از مکان‌هایی 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، بدین‌گونه است که اجاره‌کننده در قرارداد اجاره زمانی می‌تواند با مالک کشتی وارد مذاکره شود<sup>۷۳</sup>.

اختیارات و تعهدات مستأجر در فرم‌های چارتر زمانی تحت عنوان «شرط به کارگیری (استفاده از کشتی) و تضمین غرامت»<sup>۷۴</sup> آمده است و یکی از مواردی که مشمول این بند دانسته شده، تعهد به تردد بین بنادر امن است.<sup>۷۵</sup>

نکات و مطالبی که پیش‌تر در خصوص رفت و آمد بین بنادر امن در چارترهای سفری عنوان شد، در این جا نیز صادق است؛ ولی اینک لازم به نظر می‌رسد 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>۷۶</sup> در حوزه حمل و نقل بین‌المللی دریایی با خود به همراه داشته است. اول اینکه، گاهی در چارترهای زمانی شرط می‌شود 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 محدوده‌های مورد توافق استفاده کند. حال این سؤال مطرح می‌شود که اگر مستأجر دستور ورود به منطقه‌ای 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 سؤال، بین چارترهای سفری و زمانی قائل به تفکیک شده و گفته‌اند: در چارتر سفری، فرمانده کشتی ملزم به تبعیت از چنین دستوری نیست و اگر تبعیت کند، مستأجر مسئول پرداخت خسارت نخواهد بود؛ ولی در چارتر زمانی، این الزام وجود دارد و مستأجر مسئول پرداخت خسارت وارده می‌شود. بر همین اساس، عدم انتخاب مسیر رفت و آمد مناسب برای کشتی *اورگیون* منجر شد تا با حکم دادگاه مصر، کشتی یادشده توقیف شود و چارترر مسئول پرداخت خسارت گردید.<sup>۷۷</sup> با دقت در علل و جهات شرط یادشده درمی‌یابیم که با توجه به حدود اختیارات

73. 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.

74. Employment and Indemnity Clause

75. 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.

76. Ever Given

77. Cha, Jaung; 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.

مستأجر در قرارداد، فرمانده کشتی تحت اختیار او قرار دارد و باید دستورات وی را اجرا کند. همچنین، محدوده‌های تجاری که مستأجر می‌تواند دستور ورود به بنادر واقع در آنها را بدهد، به‌طور 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 است؛ با این توضیح که اگر مستأجر به تعهد اولیه خود عمل کرد و به کشتی دستور ورود به یک بندر امن را داد، اما آن بندر پس از صدور دستور و حرکت کشتی به آن سمت نامن شد؛ در این حالت، مستأجر تحت تعهد جدیدی مبنی بر لغو دستور اصلی و صدور دستور جدید برای اعزام کشتی به بندری که در آن زمان امن باشد، قرار می‌گیرد. همچنین، اگر وضعیت و شرایط ناامنی 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 غیرمترقبه و غیرقابل اجتناب صورت بپذیرد؛ در این حالت، حتی اگر به کشتی یادشده (در اثر آن خطر) خساراتی در همان بندر اولیه وارد شود، مستأجر مسئولیتی نخواهد داشت. لذا به این 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 پیش‌آمده 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 فقط بنادر امن را مورد استفاده قرار دهد. در واقع، کشتی یادشده بر اساس فرم استاندارد بالتایم اجاره گردید و از جانب اجاره‌دهندگان دستور داده شد تا محموله سیمان را در کوبا برای حمل به بصره بارگیری کند. کشتی طبق دستور مستأجران به سمت بندر مربوطه

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

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

حرکت نمود و در تاریخ ۲۰ اوت ۱۹۷۹ به بندر بصره رسید و تخلیهٔ محمولهٔ آن تا تاریخ ۲۲ سپتامبر به طول انجامید. اما کشتی پس از تخلیهٔ کالا به دلیل وقوع جنگ میان ایران و عراق، قادر به ترک بندر نشد. بر همین اساس، مالکان از مستأجران به دلیل تأخیر ۶ ماهه برای خروج کشتی از بندر بصره، تقاضای پرداخت خسارت کردند. مجلس اعیان انگلستان در خصوص این قضیه چنین نظر داد: «در زمانی که بندر بصره را تعیین نمودند، پیش‌بینی می‌کردند که بندر یادشده امن باشد؛ اما بعد از ورود کشتی و بروز حوادث غیرمترقبه و غیرمنتظره، بندر ناامن شد. پس، از آنجا که صدور دستور جدید مبنی بر تعیین بندر امن دیگر بی‌اثر به نظر می‌رسید و ظاهراً مستأجران هم تعهد ثانویه‌ای برای معرفی بندر امن دیگری نداشتند، در نتیجه آنها 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، می‌توان عنوان کرد که بندر ناامن است. برای مثال در پروندهٔ *اونیترا/مپ علیه گارناک گرین*<sup>۸۱</sup>، یک کشتی در بندر بالتیمور<sup>۸۲</sup> اجاره شد تا محموله‌اش را در بندر دسترهان<sup>۸۳</sup> واقع در رودخانه می‌سی‌سی‌پی 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 ناامن دانسته، علیه مستأجر به علت تأخیر بیش‌ازحد و غیرمعمول کشتی اقامهٔ دعوا کردند. سرانجام دو داور منصوب، جان سلوین<sup>۸۴</sup> و الکساندر کازانتزیس<sup>۸۵</sup>، به نفع اجاره‌کننده‌ها رأی دادند و معتقد بودند با توجه به اینکه تأخیر حادث‌شده کل سفر دریایی را منتفی نکرده، نمی‌توان اظهار داشت که بندر ناامن است؛ اما باید اذعان داشت که هنوز این موضوع برای قراردادهای اجارهٔ سفری معین مرتفع نشده است.<sup>۸۶</sup> بنابراین، با توجه به مطالب عنوان‌شده، باید گفت که اصولاً بنادر در موقع انعقاد

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

81. "Unitramp v. Garnac Grain Co. Inc., *The Hermine*, [1979] 1 Lloyd's Rep 212".

82. Baltimore

83. Destrehan

84. John Selwyn

85. Alexander Kazantzis

86. Todd, Paul, *op.cit.*, p. 227.

قراردادهای چارتر زمانی مشخص نمی‌شوند. بر همین اساس، در هنگام اجرای قرارداد است که برای هر سفر معین، بنادری را جهت بارگیری یا تخلیه کالا تعیین می‌کنند. ناگفته نماند که قوانین مرتبط با حمل و نقل دریایی بین‌المللی دریایی در حقوق داخلی برخی از کشورها، به‌طور معمول با پیچیدگی‌های خاصی همراه است؛ زیرا آثار حقوقی تعیین و معرفی بندر امن در سیستم‌های حقوقی کشورهای مختلف با توجه به رویه‌های قضایی محاکم داخلی آنها، همیشه زمینه را برای بروز اختلافات گوناگون به‌وجود می‌آورد.

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

رویه‌های قضایی در خصوص اختلافات دریایی، فی‌نفسه نشان‌دهنده پذیرش و شناسایی اهمیت قراردادهای حمل و نقل دریایی هستند. تشخیص رابطه و الزامات قراردادی در بیشتر آرای صادره از محاکم، ما را هرچه بیشتر با رویه قضایی سایر کشورها در برخورد با چنین اختلافاتی آگاه می‌سازد.

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

بندر امن در سیستم حقوقی کشور انگلستان، بندری است که یک کشتی با ویژگی‌های مخصوص به خود بتواند در آن پهلو بگیرد و عملیات تخلیه و بارگیری را به‌طور ایمن به‌پایان برساند. در واقع، رویه قضایی محاکم کشور یادشده پیرامون اختلافات حمل و نقل بین‌المللی دریایی، بیشتر ناظر به عواملی مانند «خصوصیات کشتی»، «امن بودن بندر در زمان ورود و خروج به آن» و نیز «خطرهایی است که حتی با وجود دریاوردی صحیح و دریاوردان خوب نتوان از آنها اجتناب نمود». در حقوق انگلستان، تعهد به معرفی بندر امن در دسته شروط بینابین قرار می‌گیرد؛ به این معنا که اگر نقض تعهد یادشده بتواند کارایی تجاری قرارداد را از بین ببرد، مؤجر حق فسخ خواهد داشت. اما اگر نقض آن چنین اثری نداشته باشد، مؤجر از حق مطالبه خسارت (آن هم پس از اثبات ورود ضرر به خود) بهره‌مند می‌گردد. در حقیقت، آنچه در این میان اهمیت دارد احراز رابطه علیت میان عدم معرفی بندر امن و ورود خسارت است؛ یعنی اگر خطرهای موجود در بندر از جمله خطرهای عادی و طبیعی باشند که با ناوبری مناسب قابل اجتناب هستند، دیگر نمی‌توان حوادث ایجادشده را به معرفی بندر نامن منتسب کرد. در نتیجه،

دادگاه‌های کشور انگلستان به هنگام بروز حادثه دقت می‌کنند که خسارت وارده به کشتی در اثر ناامنی بندر ایجاد شده است یا به سبب عدم قابلیت دریانوردی کشتی؛ زیرا اگر خسارت وارده به لحاظ ناامنی 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 خواهد بود.<sup>۸۷</sup>

در حقوق انگلستان، غفلت در زمره درجات خطای کیفری به‌شمار می‌رود. اما باید توجه داشت که غفلت به دلیل ماهیت خاصش می‌تواند با بی‌مبالاتی تفاوت‌های عدیده‌ای داشته باشد.<sup>۸۸</sup> لذا در سیستم حقوقی کشور یادشده، قضایای پیش‌آمده در عرصه مبادلات دریایی را بیشتر با ضابطه «سبب مؤثر»<sup>۸۹</sup> حل و فصل می‌نمایند و «مسئولیت تضامنی یا نسبی»<sup>۹۰</sup> طرفین را در این خصوص، فاقد مبنای حقوقی در نظر می‌گیرند؛ زیرا در انگلستان پیرامون قضایای دریایی و بر مبنای دکتترین «غفلت و مسامحه مشترک»<sup>۹۱</sup>، ابتدا میزان مسئولیت هریک از طرفین را مشخص می‌سازند و سپس ماهیت دعوا را مورد رسیدگی قرار می‌دهند. بنابراین، ضابطه و معیار تشخیص آن است که اگر دستور مستأجر مبنی بر اعزام کشتی به بندر امن با توجه به 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 آنها زنجیره سبب را بگسلد، در اینجا مستأجر به هیچ وجه مسئول قلمداد نمی‌شود. اما به‌طور معمول دادگاه‌های انگلستان در روبه‌رو شدن با اتهام سهل‌انگاری پیرامون اختلافات دریایی، نگاهی مسامحت‌آمیز به موقعیت فرماندهان کشتی 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 دائم در حمل و نقل دریایی تفکیک

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 احسان‌پور، «امکان‌سنجی تطبیق مفهوم خطای کیفری در فقه و حقوق موضوعه ایران با ابعاد غفلت در انگلستان»، مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، ش ۲۸ (۱۴۰۱)، ص ۶۸.

89. Effective Cause

90. Joint or Relative Liability

91. Contributory Negligence

92. Thomas, D. Rhidian. "The Safe Port Promise of Charterers from the Perspective of the English Common Law". *Singapore Academy of Law Journal*, No. 18, Special issue (2006), p. 618-619.



شده است. بر این اساس، هرگاه حادثه‌ای که مانع ورود کشتی به بندر گردیده است، 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 یادشده 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 نماید. این موضوع، همانند حالتی است که فرمانده کشتی در اثر آتش‌سوزی یک شناور در بندر مجبور شود 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 ترک کرده است؛ در اینجا فرمانده کشتی در اجرای شرط قرارداد، دچار تقصیر شده و موظف است تا هزینه تخلیه و سبک‌سازی کالا را در نزدیک‌ترین بندر بپردازد و در این مورد، مستحق دریافت دموراژ نیز نخواهد بود. همچنین، در دادگاه‌های 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 آنکه طرفین قرارداد به نحو دیگری با هم توافق کرده باشند.<sup>93</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 سوق‌الجیشی از این قاعده مستثنی نبوده، چه بسا آرا 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 و یا حتی مقطعی باشند، به‌عنوان

93. 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.

مصدافی برای ناامنی بنادر از جمله بنادر ایران به‌شمار نمی‌روند.<sup>۹۴</sup> بر همین اساس، دادگاه استیناف در قضیه شرکت مالی ترانس آتلانتیک علیه ایالات متحده آمریکا<sup>۹۵</sup>، افترای ارائه‌شده از سوی این شرکت علیه آمریکا را که به‌موجب قرارداد اجاره سفری برای حمل محموله کامل گندم از یک بندر در خلیج ایالات متحده به بندری امن در ایران پوشش می‌داد، به دلیل هزینه‌های 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 سؤال مطرح می‌شود که در صورت رجوع به قوانین ایران از چه معیارهایی می‌توان برای تشخیص امن یا ناامن بودن بندر استفاده نمود؟

از یک سو، در قانون دریایی ایران در خصوص تعیین و معرفی بندر امن صراحتی پیرامون تعهد مستأجر به معرفی و استفاده از بندر امن دیده نمی‌شود؛ اما با رجوع به بند یک ماده ۱۴۳ قانون یادشده درمی‌یابیم که مستأجر موظف شده است تا کشتی را مطابق با قرارداد اجاره بارگیری نماید. از آنجا که به‌کارگیری بندر امن از سوی مستأجر به‌طور معمول از تعهدات صریح قراردادی وی به‌شمار می‌رود، لذا مستأجر باید بندری امن را برای استفاده از کشتی به‌کار گیرد، والا مسئول پرداخت خسارت وارده به کشتی به سبب ناامنی بندر می‌شود. از سوی دیگر، در همین قانون تعریف صریحی از بندر امن و بی‌خطر دیده نمی‌شود و تنها ناگزیریم به حکم قانونی منع مستأجر از اعزام کشتی به چنین بنادری بسنده نماییم. همچنین، در صورت بروز خسارت وارده به کشتی باید بسیار دقت داشت که آیا خسارات یادشده به علت عدم قابلیت دریانوردی کشتی بوده است یا به سبب ناامنی بندر. در حقوق ایران، اگر خسارت به لحاظ ناامنی بندر ایجاد گردد، مستأجر مسئول خسارت وارده به مؤجر خواهد بود؛ ولی اگر خسارت یادشده به سبب عدم قابلیت دریانوردی کشتی به‌وجود آید در این صورت، نه‌تنها مستأجر مسئول شناخته نمی‌شود،

۹۴. سید محمدحسن رضوی و مجتبی عینی، «تحلیل حقوقی شرط بندر امن در قراردادهای چارترپارتی نفتکش‌ها و چالش‌های آن در شرایط تحریم اقتصادی»، مطالعات حقوق انرژی، ش ۱ (۱۴۰۲)، ص ۱۰۷.

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

96. *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>. (See on: 23/Aug/2024)

بلکه ممکن است مؤجر مسئول پرداخت به مستأجر قلمداد گردد.<sup>۹۷</sup>

در قراردادهای نمونه ایران ملاحظه می‌کنیم که با وجود تصریح به تعهد مستأجر مبنی بر معرفی بندر امن، معیاری برای تشخیص آن ارائه نشده است. بی‌شک، با تفسیر برخی از مواد قانون دریایی ایران می‌توانیم معیارهایی را جهت تشخیص امن یا ناامن بودن بندر مورد شناسایی قرار دهیم. به‌طور مثال، ماده ۱۳۱ همین قانون پیرامون حقوق مسافران و عدم حرکت کشتی بیان می‌دارد: «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 می‌گردد و هیچ‌یک 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 به‌شمار می‌رود. لذا این مهم می‌تواند به‌عنوان شروط تحریم در قراردادهای اجاره زمانی و سفری گنجانده شود تا چارترها ملزم شوند آن را در برنامه‌های صادره بگنجانند؛ در این صورت مالک کشتی قادر خواهد بود که به شرط یادشده در قرارداد حمل و نقل دریایی استناد کرده، خود را از هرگونه ادعایی نسبت به اشخاص ثالث مصون سازد.<sup>۹۸</sup>

البته ماده ۱۵۵ قانون دریایی ایران عنوان می‌کند «هرگاه به علت محاصره بندر یا هر قوه قهریه دیگر، 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 نزدیک‌ترین بندر تخلیه نماید و یا به بندر مبدأ عودت دهد». در واقع، این ماده بدون آنکه 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> در ضمن، ماده فوق صرفاً تعهد و وظیفه فرمانده کشتی را بیان نموده و به آثار عدم دریافت دستور و یا دریافت دستور غیرقابل 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 اجاره‌بهای

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

۹۸. مجتبی عینی و سید محمدحسن رضوی، «تحلیل حقوقی شروط تحریم در قراردادهای چارترپارتی نفت‌کش‌ها؛ با تأکید بر آخرین تحولات شروط استاندارد»، مطالعات حقوقی، ش ۴ (۱۴۰۲)، ص ۸۵.

۹۹. علی زارع و مهدیه پازوکی، مباحثی از حقوق حمل و نقل دریایی، (تهران: گالوس، چ ۲، ۱۴۰۲)، صص ۹۲-۹۴.

مدت اضافه بر حسب نرخ تعیین شده در قرارداد و نیز سایر هزینه‌های به‌عمل آمده همچون حق بیمه اضافی خواهد بود؛ ولی چارتر در موارد مشابه پیرامون قراردادهای اجاره سفری، مسئول پرداخت خسارت ناشی از تأخیر و هزینه عودت کالا و تخلیه آن خواهد شد. در حقیقت، مسئولیت‌های فوق در صورتی مطرح می‌شوند که کشتی به بندر وارد نشده باشد. اما اگر مستأجر یک بندر ناامن را در قرارداد تعیین کرده و یا به‌موجب قرارداد دستور اعزام کشتی به بندر ناامن را بدهد و کشتی نیز وارد آن بندر شده، دچار آسیب و خسارت گردد، در این حالت، مستأجر علاوه بر مسئولیت در قبال تأخیر، مسئول آسیب‌های فیزیکی وارده به کشتی و سایر خسارات دیگر هم می‌شود. 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 نامنی بندر اطلاع داشته و در امور مربوط به دریانوردی نیز مرتکب هیچ‌گونه قصوری نشده است.<sup>۱۰۰</sup>

### نتیجه

در این پژوهش ملاحظه شد که یکی از تعهدات اساسی مستأجر، معرفی و استفاده از بندر امن است که نقش بسیار مهمی را در حفظ سلامت و ایمنی کشتی و نیز کالاها ایفا می‌کند. بندر امن این امکان را به‌وجود می‌آورد تا از وقوع بسیاری از مشکلات در عرصه مبادلات دریایی بین‌المللی نظیر به‌گل نشستن و خسارات وارده به کشتی و کالاها جلوگیری به‌عمل آید. در واقع، بندری امن است که کشتی ضمن شناور بودن، قادر به لنگر انداختن و تخلیه کالا باشد، به شرط آنکه کشتی موردنظر در زمان‌های مربوطه بتواند به آن وارد و یا پس از تخلیه کالا از آن خارج شود. لزوم ارسال کالاها به بنادر امن، ازجمله شروط بسیار مهمی هستند که به‌طور گسترده در قراردادهای چارتر سفری و زمانی مورد استفاده قرار می‌گیرند. بر این اساس، مستأجر موظف است تا کشتی را در بندری به پهلو برساند که از هر جهت برای بارگیری یا تخلیه کالا ایمن باشد. البته شرط تعیین و معرفی بندر امن در قراردادهای اجاره زمانی و سفری از دو منظر قابل تفکیک است: نخست آنکه در قراردادهای چارتر سفری به هنگام انعقاد قرارداد، بنادر امن برای بارگیری و تخلیه کالا مشخص می‌شدند، زیرا ایمن بودن آنها وصف اساسی تلقی می‌شد. در واقع، حتی اگر فرمانده کشتی، مجاز به تخلیه محموله در چند بندر مشخص یا بندری که در یک خط ساحلی

۱۰۰. ابراهیم تقی‌زاده، حقوق حمل و نقل دریایی، (تهران: مجد، ج ۵، ۱۴۰۱)، ص ۱۶۹.

قرار داشتند، می‌بود، باز هم این انتخاب به انحای مختلف محدود می‌شد و فرمانده کشتی آزادی عمل مطلق نمی‌داشت. اما اصولاً بنادر امن در قراردادهای اجاره زمانی، از قبل تعیین نمی‌شدند و در زمان اجرای قرارداد برای هر سفر دریایی، بندر بارگیری یا تخلیه را معرفی می‌کردند.

آثار مترتب بر شرط تعیین و معرفی بندر امن در قراردادهای اجاره زمانی و سفری، کاملاً از یکدیگر متمایز هستند. هرگاه در چارتر سفری، بنداری که برای تخلیه یا بارگیری کالا تعیین شده‌اند ایمن نباشند، فرمانده کشتی می‌تواند محموله را در نزدیک‌ترین بندر امن تخلیه نماید. اما در چارتر زمانی، فرمانده از چنین اختیاری برخوردار نیست و صرفاً می‌تواند از انجام سفر یا ورود به بندر خودداری کند. در تعیین بندر امن، ناگزیریم به شاخصه‌های 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 گونه‌ای 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 بیماری‌های واگیردار مواجه نگردد. چنانچه فرمانده کشتی به دلیل ناامن بودن بندر از سفر یا ورود به آن خودداری نماید، مستأجر نمی‌تواند به استناد نقض تعهدات قراردادی به مالک کشتی مراجعه کند یا در صدد فسخ قرارداد برآید. بلکه برعکس، این خود مستأجر است که به دلیل بروز چنین حوادثی مسئول جبران خسارت وارده به کشتی قلمداد می‌شود. به بیان دیگر، تنها آن دسته از خطرهای دریایی (که ناشی از وقایع معمول نیستند) که حتی با دریانوردی صحیح و دریانوردان زبده هم امکان مقابله با آنها وجود ندارد، زمینه را برای بار کردن مسئولیت بر مستأجر فراهم می‌آورند.

رویه‌های قضایی در حقوق انگلستان به‌عنوان مهم‌ترین منابع حقوقی به‌شمار می‌روند که توانسته‌اند بسیاری از خالاهای موجود را در مقررات قانونی برطرف سازند. به این ترتیب، امروزه کشور یادشده از مقرراتی نسبتاً کامل و متناسب با مقتضیات اقتصادی خود به‌ویژه در صنعت حمل و نقل دریایی بهره می‌برد. در حقیقت، مقررات این کشور به علت اقتباس از تغییرات و اصلاحات مقررات لاهه، توانسته است با مقتضیات فنی روز انطباق بیشتری پیدا کند؛ به طوری که دادگاه‌های آن به جزئی‌ترین موارد (از جمله تعیین و معرفی بندر امن) در حل و فصل اختلافات دریایی اهمیت خاصی می‌دهند. در سیستم حقوقی کشور انگلستان، تعهد به معرفی بندر امن در

دسته شروط بینابینی قرار می‌گیرد؛ به این معنا که اگر نقض این تعهد بتواند کارایی تجاری قرارداد را به‌طور کامل از بین ببرد، مؤجر حق فسخ خواهد داشت. اما اگر نقض آن چنین اثری نداشته باشد، مؤجر تنها حق مطالبه خسارت را آن هم پس از اثبات ورود ضرر پیدا می‌کند. البته چگونگی احراز رابطه علیت میان عدم معرفی بندر امن و ورود خسارت با ظرافت‌های خاصی همراه است؛ یعنی اگر خطرهای موجود در بندر جزء خطرهای عادی و طبیعی هستند که با ناوبری مناسب قابل اجتناب‌اند، در این صورت نمی‌توان حوادث ایجادشده را به معرفی بندر ناامن منتسب کرد؛ برعکس، ملاحظه می‌گردد که قانونگذار ایران تا زمان حاضر به متن اولیه کنوانسیون لاهه وفادار مانده و با عدم پذیرش مقررات ویزی 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 منسوخ‌شده قانون تجارت فرانسه اخذ شده است؛ لذا در خصوص تعیین و معرفی بندر امن در اقسام قراردادهای چارتر، حکم خاصی به‌چشم نمی‌خورد. البته ماده ۱۵۵ قانون دریایی ایران بدون آنکه تعریفی جامع و دقیق از بندر امن ارائه دهد، فقط به ذکر برخی مصادیق نامنی تحت عنوان مصادره بندر یا قوه قهریه اشاره نموده است. از آنجا که این ماده در فصل ۹ قانون دریایی با عنوان قرارداد اجاره کشتی آورده شده است، لذا پیشنهاد می‌گردد که از اصطلاح مستأجر به جای فرستنده در این ماده استفاده شود.

## منابع و مأخذ

### الف) منابع فارسی

#### – کتابها

۱. آبادی خواه، مصطفی (۱۳۹۸). *ارتباط حقوق بین الملل دریاها و حقوق بین الملل دریایی*. تهران: خرسندی.
۲. پورنوری، منصور (۱۳۹۷). *حقوق دریایی*. تهران: پیام عدالت.
۳. تقی زاده، ابراهیم (۱۴۰۱). *حقوق حمل و نقل دریایی*. تهران: مجد.
۴. زارع، علی و پازوکی، مهدیه (۱۴۰۲). *مباحثی از حقوق حمل و نقل دریایی*. تهران: گالوس.
۵. زمانی، مسعود و ابطحی، طلوع (۱۳۹۷). *تحلیل تطبیقی شروط ضمنی در اجاره کشتی*. تهران: مجد.

#### – مقالات

۶. احدی، فاطمه و احسان پور، سیدرضا (۱۴۰۱). امکان سنجی تطبیق مفهوم خطای کیفری در فقه و حقوق موضوعه ایران با ابعاد غفلت در انگلستان. *مطالعات حقوق تطبیقی معاصر*، ۱۳(۲۸)، ۵۳-۸۲. Doi: 10.22034/law.2022.41011.2681
۷. اربابی، مسعود (۱۳۸۳). استفاده از بندر امن یکی از تعهدات مستاجر کشتی. *تحقیقات حقوقی*، ۳۹(۷)، ۲۹۹-۳۱۶.
۸. جبر، علی خیری؛ قبولی درافشان، سید محمدمهدی 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*، ۱۲(۲۵)، ۷۵-۱۰۵. Doi: 10.22034/law.2021.43673.2802
۹. رضوی، سید محمدحسن و عینی، مجتبی (۱۴۰۲). تحلیل حقوقی شرط بندر امن در قراردادهای چارترپارتنری نفتکشها و چالشهای آن در شرایط تحریم اقتصادی. *مطالعات حقوق انرژی*، ۹(۱)، ۹۹-۱۱۸. Doi: 10.22059/jrels.2023.336362.476
۱۰. ظهیری، عادل؛ رنجبر، مسعودرضا؛ زارعی، رضا و عسکری، حکمت‌اله (۱۳۹۸). بررسی مبنای مسئولیت طرف مجری در حمل و نقل دریایی کالا. *تحقیقات حقوقی بین المللی*، ۱۲(۴۶)، ۹۹-۱۱۲.

۱۱. عینی، مجتبی و رضوی، سید محمدحسن (۱۴۰۲). تحلیل حقوقی شروط تحریم در قراردادهای چارتری نفتکشها؛ با تأکید بر آخرین تحولات شروط استاندارد. *مطالعات حقوقی*، ۱۵(۴)، ۶۵-۹۳.  
Doi: 10.22099/jls.2023.43161.4671

### ب) منابع انگلیسی

#### - Books

12. Baatz, Yvonne. (2017). *Maritime Law: Charterparties*. Informa Law from Routledge. 4<sup>th</sup> Ed.
13. Cooke, Julian; Tim Young; Michael Ashcroft; Andrew Taylor; John Kimball; David Martowski; Leroy Lambert and Michael Sturley. (2022). *Voyage Charters*. CRC Press. 5<sup>th</sup> Ed.
14. Kasi, Arun. (2021). *Time Charter: Apportionment of Cargo-Claims Liability*. The Law of Carriage of Goods by Sea, International Publishing.
15. Psaraftis, Harilaos N; Psaraftis Amboy; and Psaraftis. (2019). *Sustainable Shipping*. Berlin: Springer International Publishing.
16. Rogers, Anthony; Jason Chuah; Martin Dockray. (2016). *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*. 5<sup>th</sup> Ed, London: Informa Law from Routledge.
17. Schofield, John. (2021). *Laytime and Demurrage*. 8<sup>th</sup> Ed, London: *Informa Law from Routledge*.
18. Todd, Paul. (2015). *Principles of the Carriage of Goods by Sea*. 1<sup>st</sup> Ed, London: Informa Law from Routledge.
19. Wilson, John Furness. (2010). *Carriage of Goods by Sea*. 7<sup>th</sup> Ed, London: *Longman*.

#### - Articles

20. Babazadeh, Araz. (2018). Safe Port Clauses: A Comparison of English Law and Azerbaijani Law. *Baku St. UL Rev*, 4(2).
21. Boviatsis, M. (2022). Legal Assessment of BIMCO's Infectious or Contagious Diseases (IOCD) Clauses for Voyage and Time Charter Parties. *Marine Policy*, 144(2022). Doi: 10.1016/j.marpol.2022.105206



22. 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). Doi: 10.3390/su131910559
23. Clarke, M. A. (1969). Charterparty-Nomination of a Safe Port: The Dagmar. (Tage Berglund v. Montoro Shipping Corpn). *Malaya Law Review*, 11(2).
24. Dogan, Burak and Hasan Tahsin Azazagatglu. (2022). The Definition and Scope of the Safe Port Obligation under Charterparty Agreements in the Light of English Common Law. *Law & Justice Review*, 13(24).
25. Girvin, Stephen. (2017). The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer. *Pan-American Conference of Naval Engineering*. NUS Law Working Paper, No. 2017/019.
26. 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). Doi: 10.1080/01441647.2018.1453562
27. Luczywek, Cezary. (2020). Standard Forms of Shipping Documents. BIMCO Contribution to their Creation and Development. *Prawo Morskie*. Doi: 10.24425/pm.2020.134441
28. Nikipour, Hassan; Mohammad Sadeghi; Alireza Rajabzadeh and Alireza Mazloom. (2021). The Voyage Charter Party Considerations According to International Maritime Law. *International Journal of Maritime Policy*, 1(4). Doi: 10.22034/irlsmp.2021.272839.1030
29. Plomaritou, Evi. (2014). A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter. *Journal of Shipping & Ocean Engineering*, 4(2014).
30. Thomas, D. Rhidian. (2006). The Safe Port Promise of Charterers from the Perspective of the English Common Law. *Singapore Academy of Law Journal*, 18 (2006).
31. 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**

32. Font Manzano, Sergi. (2021). *The NYPE 2015 Time Charter Party. Bachelor's thesis*, Universitat Politècnica de Catalunya.
33. Kharchanka, Andrei. (2019). *The Meaning of a Good Safe Port and Berth in a Modern Shipping World. Ph. D diss.* University of Groningen, Netherlands.
34. 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.
35. 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**

36. Citgo Asphalt Refining Co. v. Frescati Shipping Co., 140 S. Ct. 1081. (2020). Available at: <https://www.oyez.org/cases/2019/18-565>.
37. GW Grace and Co Ltd v General Steam Navigation Co Ltd, Lloyd's Law Reports ,83 Ll.L.Rep. 297. (1949). Available at: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=146992>.
38. 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/>.
39. Leeds Shipping Company Ltd v. Societe Francaise Bunge. (1958). Available at: <https://vlex.co.uk/vid/leeds-shipping-company-ltd-792989317>.
40. Metcalfe v. Britannia Ironworks Co (1877) 2 QBD 423.
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.
42. 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>.

43. Tage Berglund v Montoro Shipping Corporation Ltd (The “Dagmar”) [1968] 2 Lloyd’s Rep 563. Available at: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=147035>.
44. 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>.
45. Unitramp v. Garnac Grain Co. Inc., The Hermine, [1979] 1 Lloyd’s Rep 212.