



Legal Analysis of Safe Port in Tanker Charter Parties and its Challenges in the Context of Economic Sanctions

Seyed Mohamad Hassan Razavi¹ , Mojtaba Einy² 

1. Corresponding Author; Department of Public and International Law, Faculty of Law and Political Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: hassan.razavi@ut.ac.ir

2. Department of Public and International Law, in Oil and Gas Law, Faculty of Law and Political Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: moitabaeiny@ut.ac.ir

Article Info

Article type:
Research Article

Manuscript received:
9 January 2022
final revision received:
27 August 2022
accepted:
10 October 2022
published online:
16 August 2023

Keywords:

Safe Port, Economic Sanctions, Charter Party, Oil Tankers.

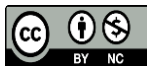
Abstract

Today, the chartering of oil tankers for the purpose of transporting oil cargo, oil products and liquid natural gas plays an important role in this industry. With the intensification of economic sanctions in recent decades, we have witnessed the seizure and confiscation of ships due to the carrying of sanctioned cargoes or going to the ports of the sanctioned governments, which raises various questions regarding the legal aspects of the challenges facing these contracts.

In search of obtaining a theoretical basis for analyzing the effect of economic sanctions on the performance of oil tanker charter party contracts, regardless of the general rules of contract law such as *force majeure*, frustration and economic hardship and the like, we come across the obligation of the charterers towards the safe port, which in short, its purpose is that the charterer does not allow the tanker to go to unsafe ports. The basic question is whether economic sanctions can be considered a risk that can be placed in the framework of the charterer's obligation to the safe port? If this is the case, what remedy is there to protect the rights of the owners of the tankers based on the violation of the safe port guarantee by the charterer?

As a preliminary answer, it may be said that the safe port guarantee, due to the background of its formation, includes the physical and purely inherent risks of ports and refrains from economic sanctions. In this article, by inductively examining scientific sources, judicial practices, and standard charter party contracts of oil tankers, it is briefly concluded that economic sanctions as a political risk can cause port unsafety, as a result of which the charterer is considered responsible to the ship owner.

Cite this article: Razavi, Seyed Mohamad Hassan; Mojtaba Einy. "Legal Analysis of Safe Port in Tanker Charter Parties and its Challenges in the Context of Economic Sanctions", *Energy Law Studies*, 9 (1): 99-118. DOI:<https://doi.com/10.22059/JRELS.2023.336362.476>



© The Author(s).



Publisher: University of Tehran Press.

DOI:<https://doi.com/10.22059/JRELS.2023.336362.476>



تحلیل حقوقی شرط بندر امن در قراردادهای چارترپارتی نفتکشها و

چالش‌های آن در شرایط تحریم اقتصادی*

سید محمدحسن رضوی^۱  مجتبی عینی^۲ 

۱. نویسنده مسئول: گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه:

hassan.razavi@ut.ac.ir

۲. گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، حقوق نفت‌وگاز، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه:

mojtabaeiny@ut.ac.ir

چکیده

اطلاعات مقاله

نوع مقاله:

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۰/۱۰/۱۹

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۱/۶/۵

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۱/۷/۱۸

تاریخ چاپ:

۱۴۰۲/۵/۲۵

کلیدواژه‌ها:

بندر امن، تحریم‌های

اقتصادی، چارترپارتی،

نفتکش.

استناد: رضوی، سید محمد حسن؛ مجتبی عینی (بهار و تابستان ۱۴۰۲). «تحلیل حقوقی شرط بندر امن در قراردادهای چارترپارتی نفتکشها و چالش‌های آن در شرایط

تحریم اقتصادی، ۹ (۱): ۹۹-۱۱۸. DOI:<https://doi.com/10.22059/JRELS.2023.336362.476>

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.

© نویسندگان.



DOI:<https://doi.com/10.22059/JRELS.2023.336362.476>

* مقاله حاضر مستخرج از رساله دکتری با عنوان «تحلیل حقوقی آثار تحریم‌های اقتصادی بر قراردادهای اجاره کامل تانکرهای نفتی با تأکید بر شروط قراردادی تحریم» می باشد.

مقدمه

بیشترین بخش حمل‌ونقل نفت، فراورده‌های نفتی و نیز گاز طبیعی مایع از طریق دریا و توسط نفتکش‌هایی انجام می‌شود که برای مدت معین (به‌صورت زمانی) یا یک یا چند سفر مشخص (به‌صورت سفری) اجاره می‌شوند. حقوق و تعهدات مالک و اجاره‌کننده در سندی که چارترپارتی^۱ نام دارد و معمولاً به‌صورت فرم استاندارد است، درج می‌گردد. امروزه مؤسساتی همچون شورای دریایی بین‌المللی و بالتیک^۲، فدراسیون اتحادیه‌های ملی کارگزاران و عاملان کشتی^۳، اتحادیه مستقل بین‌المللی مالکان نفتکش^۴ و اتحادیه کارگزاران و عاملان کشتی ایالات‌متحده^۵ و نیز شرکت‌های بزرگ نفتی مانند شل و بی.پی، به استانداردسازی این قراردادها اقدام می‌کنند. شروط و مفاد چارترپارتی‌ها در بستر زمان شکل گرفته و ریشه در عرف‌ها و سنت‌های تجاری دارند. در نظام حقوقی اجاره کشتی‌ها، اغلب بین انتفاع تجاری کشتی و ناوبری آن تمایز ایجاد می‌گردد. مالک با پذیرش ریسک‌های دریایی، ناوبری کشتی و قابلیت دریانوردی^۶ آن را تعهد می‌کند و منافع بازرگانی و ریسک‌های تجاری نیز به اجاره‌کننده واگذار می‌گردد. یکی از تعهدات مهم در چارترپارتی‌ها، تعهد بندر امن^۷ است؛ بدین معنا که اجاره‌کننده نباید کشتی را به بندری هدایت کند که آن را به خطر اندازد. مفاد این تعهد، نقض آن و ضمانت‌اجرائیش، اغلب در چارترپارتی بیان می‌شود (Plomaritou, 2014: 308-309).

در دهه‌های اخیر صنعت حمل‌ونقل دریایی متأثر از تحریم‌های اقتصادی بوده است. شورای امنیت سازمان ملل متحد، اتحادیه اروپا و به‌ویژه برخی دولت‌های غربی همچون آمریکا، به وضع تحریم اقدام می‌کنند. کالاهای خاص، کشتی‌ها، مالکان کشتی‌ها، اجاره‌کننده‌ها، ارسال‌کننده یا گیرنده کالا، بنادر، خدمات بیمه‌ای، بانکرینگ و مانند آن، هدف تحریم قرار می‌گیرند. تحریم‌ها، اشخاص را در معرض مجازات قرار داده و ظناً تعلق محموله به اشخاص تحت تحریم یا نقض تحریم، ممکن است کشتی را در معرض توقیف و مصادره قرار دهد؛ به‌ویژه آنجاکه محموله به روش کشتی به کشتی^۸ و در محل‌های پرریسک و به‌صورت شبانه به نفتکش انتقال می‌یابد (Salthouse, 2020: 2-3).

از منظر حقوق بین‌الملل، تحریم و به‌ویژه تحریم‌های یک‌جانبه که اغلب توسط دولت‌های غربی با اهداف سیاسی اعمال می‌گردد، موضوعی چالشی است. ایالات‌متحده آمریکا با استفاده از تحریم‌های ثانویه^۹ و مقررات

1. Charter Party
2. The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
3. The Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents (FONASBA)
4. The International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
5. The Association of Ship Brokers & Agents (ASBA)
6. Seaworthy
7. Safe Port
8. Ship to Ship
9. Secondary Sanctions

داخلی خود و اثر فراسرزمینی^۱ بخشیدن به آن، تحریم‌های اقتصادی را به منظور تحقق اهداف سیاسی خود علیه دولت‌های دیگر به کار می‌گیرد. برخی حقوق‌دانان، صرفاً تحریم‌های شورای امنیت ملل متحد را که در چهارچوب منشور آن و نظام امنیت جمعی وضع می‌گردد مشروع و قانونی تلقی می‌کنند و اقدامات یک‌جانبه را خارج از شمول عنوان تحریم می‌دانند (Kotelnikov, 2019: 3-5). این موضع از نقطه‌نظر کشورهای تحت تحریم نیز تا اندازه‌ای^۲ قابل قبول است؛ اما در رویه عملی مراجع قضایی و داوری، تحریم‌های یک‌جانبه منشأ اثر است. به منظور مدیریت تحریم در چارترپارتی نفتکش‌ها، از شروط تحریم^۳ استفاده می‌شود که پیامدهای آن، پیش‌بینی و مدیریت می‌گردد (Stavis, 2018: 1-2). روش دیگر، درج بند محدودیت‌های تجاری^۴ است که در آن تجارت با شخص یا اشخاص یا دولت‌ها ممنوع می‌گردد (UK Defense Club, 2020: 16).

پرسش اساسی این است که تحریم‌های اقتصادی، چه اثری بر تعهد اجاره‌کننده نفتکش‌ها مبنی بر ایمنی بندر دارد؟ آیا تحریم می‌تواند مشمول این تعهد باشد؟ اگر چنین باشد، چه اثری بر روابط بین مالک و اجاره‌کننده دارد؟ ضمانت‌اجراهای نقض تعهد چیست؟ پاسخ به پرسش‌های یادشده کمتر مورد توجه نویسندگان بوده است که در این مقاله با بهره‌گیری از تحلیل منابع علمی معتبر روز و نیز قراردادهای استاندارد و آرای قضایی موجود، به آن پرداخته خواهد شد.

۱. ابعاد قراردادی شرط بندر امن در قراردادهای اجاره نفتکش‌ها

در اینجا مفهوم بندر امن، شیوه درج شروط ایمنی بندر در قرارداد و ماهیت آن تبیین می‌گردد.

۱.۱. مفهوم بندر امن در اصطلاح حقوق دریایی

بندر امن اغلب در قرارداد اجاره نفتکش تعریف می‌شود. در بیشتر آرا و منابع حقوقی، از یکی از آرای قدیمی^۵ نقل می‌گردد که قاضی فردریک سلرز، بیان داشته است:

یک بندر امن نخواهد بود، مگر در یک دوره مناسب زمانی، کشتی خاص بتواند به آن عزیمت و از آن مراجعت کند، بدون اینکه در غیاب رویدادی غیرطبیعی در معرض خطری قرار گیرد که نتوان با نوبری و دریانوردی مطلوب^۶ از آن اجتناب کرد (Gard Marine & Energy Ltd v. CNCC Ltd, [2017] UKSC 35).

1. Extraterritorial Sanctions Effect

۳. گفتنی است تحریم‌های شورای امنیت نیز با توجه به اینکه اغلب متأثر از مواضع سیاسی قدرت‌های بزرگ است، تا اندازه‌ای محل مناقشه است.

3. Sanctions Clauses

4. Trading Limits

5. Leeds Shipping Co Ltd v Société Française Bunge, 1958: 127-131 (The Eastern City).

6. Good Navigation and Seamanship

در نقد این تعریف، گفته شده است که قابل شمول بر تمامی پرونده‌های تعهد بندر امن نخواهد بود؛ زیرا بندر امن، امری موضوعی^۱ و مصداقی^۲ است که باید در هر پرونده براساس وقایع خاص آن بررسی گردد (Girvin, 2017: 7)؛ بدین ترتیب بیش از آنکه ذهنی یا انتزاعی^۳ باشد، باید در بستر هر پرونده به صورت موردی بررسی شود (Thomas, 2006: 597). اکنون پرسش این است که تعهد بندر امن چه زمانی ایجاد می‌شود؟ برخی ملاک را زمان انعقاد قرارداد و نام بردن بنادر خاص یا تعیین بندر خاص از میان طیفی از بنادر (در اجاره‌های سفری) و یا صدور دستور سفری (در اجاره‌های زمانی) می‌دانند. برخی دیگر با پذیرش دیدگاه «تعهد مطلق مستمر^۴»، ایمنی را افزون بر زمان‌های یادشده، به آینده نیز تسری می‌دهند. بنابر دیدگاه غالب، بندر امن «تعهدی معطوف به آینده^۵»، یعنی در زمانی است که کشتی قصد استفاده از بندر را دارد. پس کافی است که بندر در زمان ورود کشتی، استفاده و خروج از آن امن باشد. مجلس اعیان انگلستان در پرونده اویا^۶، این دیدگاه را پذیرفته است. همچنین بندر خاص باید در زمان خاص و برای کشتی خاص امن باشد. بنابراین امری کاملاً نسبی است (Thomas, 2006: 607-608; Kharchanka, 2014: 11).

۲.۱. درج صریح و ضمنی شرط بندر امن در قراردادهای اجاره نفتکش‌ها

در بیشتر قراردادهای استاندارد، شرط بندر امن به طور صریح درج می‌گردد؛ برای نمونه، در قرارداد استاندارد اجاره سفری نفتکش اتحادیه کارگزاران و عاملان کشتی^۷ آمده است:

۹. ... کشتی باید به نحو ایمن در هر مکان، اسکله یا مجاورت کشتی‌ها، یا لایترهایی که در بدو ورود او در دسترس هستند ...، بارگیری و تخلیه کند؛ مشروط بر اینکه کشتی بتواند به آن وارد شود، در آن پهلو گیرد و از آن خارج گردد؛ به نحوی که به طور ایمن شناور باقی بماند (ASBATANKVOY, 1977: Cl 9).

همچنین در قرارداد استاندارد اجاره سفری شرکت شل مقرر شده است: «اجاره‌کنندگان باید مراقبت مقتضی را نسبت به صدور دستور سفر به کشتی، صرفاً جهت اعزام به بنادر و اسکله‌هایی که ایمن هستند ... به عمل آورند» (Shellvoy 6, 2005: Part 2).

1. Question of Fact
2. Question of Degree
3. Subjective
4. Absolute Continuing Obligation
5. Prospectively Obligation
6. Evia (No 2)
7. ASBATANKVOY 77

در قراردادهای اجاره زمانی نفتکش‌ها، از جمله شل تایم ۴ و اجاره سفری هم‌چون اینترتانک وی ۱۷۶ و گاز وی ۲ نیز، بندر امن به‌طور صریح بیان گردیده است (Bogesjo, 2014: 10).

اکنون این پرسش پیش می‌آید که در فرض اطلاق قرارداد، چنین تعهدی وجود دارد یا خیر؟ در رویه قضایی مطابق برخی آراء، مقتضی اطلاق، وجود تعهد ایمنی بندر است؛ درحالی‌که برخی دیگر درج نشدن صریح آن را دلیل بر حذف عمدی آن می‌دانند (Girvin, 2017: 8-9).

در صورت عدم تصریح، تعهد بندر امن می‌تواند به‌طور ضمنی استنباط گردد. در استنباط ضمنی تعهد بندر امن بین چارترپارتی‌های سفری و زمانی تفاوت وجود دارد. در چارترپارتی‌های سفری گفته شده که چون بنادر تحویل و تخلیه نام برده^۳ می‌شوند، به‌طور ضمنی ایمنی آنها تعهد می‌گردد (UK Defense Club, 2020: 20). درمقابل، این نظر وجود دارد که چون مالک در زمان انعقاد قرارداد به بنادر تعیین شده آگاه است، به‌طور ضمنی ریسک امنیت آن را پذیرفته است. باوجوداین، چنانچه طیفی از بنادر برای بارگیری یا تخلیه، توافق شده باشد، درعمل نمی‌توان پذیرفت که مالک ایمنی همه را تضمین کرده است (Girvin, 2017: 11-12; Bogesjo, 2014: 11).

به باور برخی نویسندگان، در صورت تصریح نشدن تعهد ایمنی بندر، بعید است به‌صورت ضمنی قابل استنباط باشد. ازاین‌رو، در این قراردادها صرفاً در صورت تصریح، قائل به وجود چنین تعهدی هستند (Thomas, 2006: 600 & 619).

در چارترپارتی‌های زمانی، تعهد بندر امن می‌تواند ضمنی باشد و در این امر اختلافی وجود ندارد. باوجوداین، به‌نظر می‌رسد درج شروطی از جمله شرط تحریم، حتی در چارترپارتی‌های سفری، می‌تواند به‌طور ضمنی دال بر این باشد که بنادر دولت‌های تحت تحریم از نظر طرفین امن تلقی نمی‌شوند. بنادری که در شرط محدودیت‌های تجاری ذکر می‌شود نیز به همین صورت خواهد بود (Kharchanka, 2014: 7-8; Bogesjo, 2014: 10).

۳.۱. ماهیت تعهد بندر امن

تعهد بندر امن در بستر تاریخ و سنت حمل‌ونقل دریایی ساخته و در قرارداد درج می‌گردد. عبارات و الفاظ در تفسیر آن مهم است؛ هرچند که استانداردهای قراردادهای تعابیر را مشابه ساخته است. در کامن‌لا در بیان آن از اصطلاح «ضمین بندر امن»^۴ استفاده می‌شود. باوجوداین، ماهیت آن، محل اختلاف است. اغلب دادگاه‌های

1. Intertankvoy 76

2. Gasvoy

3. Named Ports

4. Safe Port Warranty

۵. برخی واراتی را ناظر به تقسیم‌بندی مرسوم کامن‌لا از شروط قراردادی می‌دانند. به باور برخی نیز، اجاره‌کننده کشتی، بیمه‌گر تمامی خطرات بندری است؛ هرچند هیچ‌یک از این دو دیدگاه طرفداران چندانی ندارد (Thomas, 2006: 597).

انگلستان، آن را تعهدی مطلق^۱ و مسئولیت اجاره‌کننده را محض^۲ می‌دانند. اینکه اجاره‌کننده اثبات کند متعارف عمل کرده یا مراقبت‌های مقتضی را به کار برده، در رفع یا کاهش مسئولیت اثری ندارد (Thomas, 2006: 1-3 & 8-10; Kharchanka, 2014: 602). در امریکا نیز در اغلب آرای صادره، رویکرد این است که اجاره‌کننده ضامن ایمنی بندر است. در رأی مهمی که در سال ۲۰۲۰ صادر گردیده، دیوان عالی امریکا تعهد بندر امن را تعهدی مطلق تلقی کرده که اعمال مراقبت مقتضی^۳ توسط اجاره‌کننده نیز نمی‌تواند باعث معافیت وی از مسئولیت گردد. توضیح آنکه، مالک نفتکش^۴ اتوس وان^۵، آن را براساس قرارداد اجاره^۶ زمانی به شرکت دیگر^۶ اجاره داده بود. اجاره‌کننده نیز طی قرارداد اجاره^۷ فرعی که براساس فرم استاندارد اجاره^۷ سفری نفتکش اتحادیه^۷ کارگزاران و عاملان کشتی تنظیم شده بود، آن را به ثالثی^۷ اجاره می‌دهد. در یکی از سفرها محموله^۸ نفت خام سنگین از ونزوئلا به نیوجرسی حمل می‌گردد که پس از ورود به رودخانه^۸ دلور^۸ با برخورد یک لنگر قدیمی در آب، دچار صدمه می‌شود که در اثر آن بیش از ۲۶۴۰۰۰ گالن نفت وارد آب گردید و خسارتی بالغ بر ۱۳۳ میلیون دلار ایجاد کرد. نظر به قانون آلودگی نفتی ۱۹۹۰، مالک مسئول خسارات ناشی از پاک‌سازی گردید و این مسئولیت به میزان ۴۵ میلیون دلار بود؛ مابقی خسارت توسط صندوق امانی مسئولیت ناشی از نشت نفت دولت فدرال^۹ پرداخت شد. مالک و دولت فدرال دعوی را علیه اجاره‌کننده^۹ فرعی براساس شرط بندر امن مندرج در چارترپارتی فرعی مطرح کردند. دیوان عالی با توجه به درج شرط بندر امن در قرارداد و اینکه هیچ‌گونه قیدی درباره^۹ لزوم اعمال مراقبت مقتضی در تعیین بندر بیان نشده بود، تعهد اجاره‌کننده را مطلق تلقی و وی را مسئول خسارات وارده دانست (ATHOSI, 2020: 1-15). از این رأی برمی‌آید که چنانچه تعهد بندر امن بدون هیچ قیدی درج گردد، تعهد اجاره‌کننده مطلق و مسئولیت وی محض است. بنابراین تفسیر دادگاه مبتنی بر زبان و الفاظ شرط است و در نتیجه، اگر در قرارداد مسئولیت مبتنی بر تقصیر و تعهد در حد اعمال مراقبت مقتضی باشد، همان ملاک است (Boviatsis & Daniil, 2022: 27-28).

در رویه^۹ قراردادی اجاره^۹ نفتکش‌ها، تعهد اجاره‌کننده نسبت به ایمنی بندر بیشتر تابع قاعده^۹ تقصیر است؛ برای نمونه، در بند ۵،۱ قرارداد استاندارد شرکت بریتیش پترولیوم^{۱۰} آمده است:

1. Absolute
2. Strict Liability
3. Due Diligence
4. Frescati Shipping Co
5. Athos I
6. Stars Tankers
7. CITGO Asphalt Refining Co
8. Delaware River
9. The US Federal Government's Oil Spill Liability Trust Fund
10. BPVOY 4

«... اجاره‌کنندگان، ایمنی هیچ نوع بندری را تضمین نمی‌نمایند و نباید در این باره مسئول شناخته شوند، مگر در قبال هرگونه زیان یا خسارتی که به علت کوتاهی آنها از اعمال مراقبت مقتضی^۱ ایجاد شده باشد» (BPVOY 4, 1998: CI 5.1).

هم‌چنین در بند چهارم قرارداد اجاره زمانی شرکت شل^۲ نیز تعبیر مشابهی به کار رفته است: اجاره‌کنندگان باید مراقبت مقتضی را به منظور حصول اطمینان از اینکه کشتی صرفاً بین و در اماکن امن به کار گرفته می‌شود، به عمل آورند ... جایی که کشتی بتواند همواره به طور ایمن شناور بماند؛ ... اجاره‌کنندگان امنیت هیچ مکانی را ... تضمین نمی‌کنند و در قبال آن مسئول نمی‌باشند، مگر در خصوص زیان یا خسارتی که ناشی از قصور آنها در اعمال مراقبت مقتضی ... باشد (Shelltime 4, 2000: CI 4).

در قرارداد دیگری مقرر شده است:

اجاره‌کننده ایمنی هیچ بندر، اسکله ... یا هر محل دیگر را تضمین نمی‌نماید و نباید در قبال هرگونه ضرر، خسارت، آسیب یا تأخیر ناشی از شرایط چنین بندر و اسکله‌هایی ... که به علت تقصیر یا خطای اجاره‌کنندگان ایجاد نشده یا اینکه می‌توانسته با اعمال مراقبت متعارف فرمانده یا مالکان از آن اجتناب شود، مسئول باشند؛ ... اجاره‌کنندگان باید مراقبت مقتضی را اعمال کنند تا اطمینان حاصل نمایند که کشتی صرفاً بین و در مکان‌های ایمن به کار گرفته شده است (Marathon Petroleum Company LCC, 2007: CI 4).

در اینجا بار اثبات، تغییر آشکاری می‌یابد. در فرض مسئولیت مطلق، مالک صرفاً می‌بایست اثبات کند که بندر ناامن بوده تا بتواند به ضمانت‌اجراهای نقض تعهد بندر امن متوسل شود؛ اما در حالت دوم، مالک باید اثبات کند بندر ناامن بوده است و اجاره‌کننده برای مبرا شدن از مسئولیت باید اثبات کند مراقبت مقتضی و متعارف را معمول داشته و مرتکب تقصیر نشده است (Kharchanka, 2014: 7-8).

۲. تحلیل ریسک تحریم‌های اقتصادی از نقطه نظر ایمنی بندر

حمل و نقل دریایی نفت، فراورده‌های نفتی و ال.ان.جی، در بردارنده ریسک‌های متعدد است و در اجاره نفتکش‌ها، توزیع ریسک در قرارداد انجام می‌شود. پرسش این است که چه نوع ریسک‌هایی تحت شمول تعهد بندر امن است و اینکه آیا تحریم‌های اقتصادی، در شمار این ریسک‌هاست؟

1. Due Diligence

2. Shelltime 4

۱.۲. ریسک‌های تحت شمول شرط بندر امن

نخستین ریسک تحت شمول شرط بندر امن، مخاطرات فیزیکی^۱ هستند که متعارف و ذاتی بندر است (Kharchanka, 2014: 11)؛ هم‌چون عمق ناکافی بندر، یخ‌های شناور، صخره‌های پنهان و انسداد بستر کانال. اجاره‌کننده این ریسک‌ها را تضمین می‌کرده است؛ مشروط بر آنکه مالک کشتی نتواند با اجرای ناوبری خوب از آن پیشگیری کند (Girvin, 2017: 14). با گذر زمان، ریسک‌های سیاسی^۲ نیز تحت پوشش قرار گرفت؛ برای مثال، بسته شدن بنادر به دستور دولت‌ها در شرایط جنگی یا اغتشاشات و همانند آن، ممنوعیت‌ها، محاصره و دزدی دریایی (Ibid: 15). دسته سوم ریسک‌های تحت پوشش، ریسک‌های اداری^۳ است که ناظر به اداره بندر توسط مقامات ساحلی است؛ برای نمونه، نبود فضای کافی پهلوگیری یا فقدان علایم هشداردهنده و یا عواملی که باعث تأخیر در ورود و خروج کشتی‌ها شود، از مصادیق ریسک اداری تلقی می‌گردند (Kharchanka, 2014: 142).

۲.۲. ریسک‌های خارج از شمول شرط بندر امن

ریسک‌های فیزیکی، سیاسی و اداری، چنانچه مقطعی و موقت باشند، تحت شمول بندر امن نیستند. جزرومد، یخ‌زدگی و تعطیلی موقت بندر نمی‌تواند مصداق ناامنی بندر تلقی گردد، مگر اینکه به لحاظ تجاری غیرقابل قبول باشد (Girvin, 2017: 17). هم‌چنین، اگر ریسک با دریانوردی مطلوب، قابل احتراز باشد، تحت شمول تعهد بندر امن قرار نمی‌گیرد. اینکه اجاره‌کننده، ایمنی بندر را تضمین کند، رافع تعهد مالک و فرمانده کشتی نسبت به کشتیرانی و ناوبری متعارف نیست و چنانچه قصور مالک و فرمانده خسارتی به بار آورد، اجاره‌کننده مسئولیتی ندارد؛ زیرا رابطه سببیت^۴ بین نقض تعهد بندر امن توسط اجاره‌کننده و بروز خطر یا خسارت قطع می‌شود (Thomas, 2006: 610 & 617-618). دسته آخر ریسک‌های خارج از شمول، ریسک‌های غیرعادی^۵ هستند. اجاره‌کننده نفتکش مسئول ریسک‌های غیرعادی، استثنایی و غیرقابل پیش‌بینی نیست. چنین ریسک‌هایی، ذاتی یک بندر نیستند (Girvin, 2017: 19)؛ برای نمونه، دزدی دریایی در بنادر آفریقا امری عادی، ولی در بنادر اروپایی غیرعادی تلقی می‌گردند. در پرونده اویا، کشتی در مارچ ۱۹۸۰ از کوبا به بصره حرکت و در اول ژولای به آبراهه شط‌العرب رسید که ورود آن به دلیل ترافیک دریایی تا ۲۰ آگوست به تأخیر افتاد و سرانجام محموله در ۲۲ سپتامبر تخلیه شد. به دلیل جنگ ایران و عراق کشتی از خروج بازماند. در زمان صدور سفارش یا ورود کشتی به بصره هیچ دلیلی بر امکان بروز جنگ ایران و عراق وجود نداشت و خطر

1. Physical Risks
2. Political Risks
3. Administrative Risks
4. Novus Actus Interveniens
5. Abnormal Risks

کاملاً غیرعادی تلقی گردید (Thomas, 2006: 610; The Evia, 1982: 332). برعکس در پرونده لوسیل^۱، کشتی در ۲۲ سپتامبر به دلیل بسته شدن شطالعرب در بندر بصره معطل گردید؛ درحالی که اجاره‌کننده با علم به خطر جنگ عراق و ایران، سفارش را صادر کرده بود که در نهایت ناقض تعهد بندر امن تلقی گردید (Thomas, 2006: 616; Bogesjo, 2014: 25; The Lucille, 1984: 244).

۳.۲. ریسک تحریم‌های اقتصادی

قطع نظر از تحریم‌هایی که در چهارچوب منشور سازمان ملل متحد توسط شورای امنیت و به منظور تأمین امنیت جمعی و با مقاصد از جمله صیانت از صلح جهانی وضع می‌گردد و با اجماع بین‌المللی همراه است، برخی دولت‌های غربی برای مقابله با دولت‌های دیگر، به صورت یک‌جانبه به وضع تحریم می‌پردازند. در نظم کنونی، حمل‌ونقل دریایی متأثر از تحریم‌هاست^۲. چنانچه دولتی تحریم باشد، مراجعه نفتکش‌ها به بنادر آن، ممکن است به توقیف و مصادره کشتی یا محموله کشتی یا حتی بعدی آن بینجامد. مالک، فرمانده، خدمه و اجاره‌کننده در معرض مجازات قرار می‌گیرند^۳؛ حتی مراجعه به بنادر دولت‌های ثالث، نیز خطر توقیف و مصادره کشتی را در پی دارد. پرسش این است که آیا مراجعه کشتی به یک بندر تحریمی یا بندری که در طول مسیر تحریم می‌شود یا مراجعه به بندر دولتی که تحریم نیست، اما به واسطه ظن تحریمی بودن محموله، ممکن است کشتی در خطر قرار گیرد، می‌تواند مصداق خطری^۴ باشد که موجب استناد به شرط بندر امن شود؟ به بیان بهتر، آیا تحریم باعث ناامنی بندر می‌شود؟ پاسخ این است که جز در موارد تصریح به شمول تحریم، تردید جدی وجود دارد. منشأ تردید این است که شرط بندر امن خطراتی را پوشش می‌دهد که مختص به بندر و ذاتی آن باشد. به نظر می‌رسد، تحریم باعث ناامنی بندر می‌شود؛ زیرا امکان مجازات، توقیف و مصادره کشتی، درج در فهرست سیاه و مانند آن، فلسفه‌ای را که مبنای مفهوم بندر امن است، نقض کند. مبنای تعهد این بوده که با توجه به لزوم تبعیت مالک از دستورات اجاره‌کننده و اینکه مالک صرفاً هدایت کشتی به نحو

1. The Lucille

۲. همچنان که در مقدمه نیز توضیح داده شد، باید گفت این اختلاف هست که آیا اقدامات یک‌جانبه برخی دولت‌های غربی نیز تحریم تلقی می‌گردد یا خیر؟ قطع نظر از چنین اختلافی، رویه قضایی و داوری کنونی اقدامات یک‌جانبه دولت‌هایی، مانند آمریکا و انگلستان را تحریم تلقی می‌کند که این امر ضرورت تحلیل موضوع را ایجاب می‌نماید؛ هرچند از لحاظ حقوقی تحریم‌های یک‌جانبه نامشروع و برخلاف اصل برابری دولت‌ها و به معنای تسری دادن قوانین داخلی به ورای مرزها و دخالت در قلمرو قانون‌گذاری دولت‌های دیگر است.

۳. نمونه بارز آن، تحریم پنج نفتکش دارای پرچم ایران به نام‌های Fortune, Forest, Faxon, Clavel و Petunia و فرماندهان ایرانی آنها در ۲۴ ژوئن ۲۰۲۰ توسط ایالات متحده آمریکا به علت حمل‌ونقل بنزین ایران به ونزوئلاست (ر.ک: U. S. Department of Treasury, 2020).

۴. باید گفت دیدگاه غالب این است که تعهد بندر امن، در معرض قرارگرفتن با خطرات را نیز پوشش می‌دهد و لزومی به ورود خسارت واقعی و بالفعل وجود ندارد. در فرض اخیر در صورت نقض تعهد بندر امن، مالک نفتکش می‌تواند به ضمانت‌اجراهای نقض تعهد بندر امن استناد کند که برای نمونه می‌تواند در چارترپارتهای زمانی، اجاره‌کننده را ملزم به صدور دستور جایگزین سازد (Thomas, 2006: 598-609).

متعارف در دریا را برعهده دارد، وی در معرض خطراتی قرار نگیرد که حتی با دریانوردی مطلوب نیز اجتناب‌ناپذیر باشد. خطر تحریم می‌تواند منافع مالک کشتی را تهدید کند.

افزون‌براینکه ریسک‌های سیاسی در آرای متعددی مشمول تعهد بندر امن تلقی شده‌اند. پس می‌توان گفت چنین بندری، ناامن است. ضمن اینکه محموله‌های بعدی کشتی را نیز در معرض مصادره قرار می‌دهد (UK Defense Club, 2020: 17; Kharchanka, 2014: 125). دستورالعمل‌های دولت‌های تحریم‌گر، از جمله آمریکا که در آن الزاماتی، هم‌چون تنظیم برنامه‌های نهادینه انطباق با تحریم‌ها، ایجاد رویه‌های مطلوب نظام شناسایی خودکار شناورها و درج آن در قراردادها، نظارت مستمر بر کشتی‌ها و رعایت مراقبت مقتضی در مناطق پرخطر را اعلان نموده است، در عمل توسط فعالان حمل‌ونقل دریایی اجرا می‌گردند (Department of the Treasury, Department of State & United States Coast Guard, 2020: 2-5 & 13-18). اگر در قرارداد ایمنی بنادر از نظر تحریم‌ها ذکر نشده باشد، شروطی مانند شروط تحریم، به‌طور ضمنی این استنباط را ایجاد می‌کند که مراجعه به هر بندری که کشتی را در معرض آثار تحریم‌ها قرار دهد، ناامنی تلقی می‌شود.

پروندهٔ گریک فایتر^۱ که در دادگاه تجاری انگلستان توسط قاضی کلن رسیدگی شد، مربوط به تحریم‌های اقتصادی است. طی چارترپارتی زمانی، نفتکش به شرکت حمل‌ونقل فال^۲ اجاره داده شده و بنا بود کشتی به مدت نه ماه در خورفکان^۳ به‌عنوان مخزن ذخیره‌سازی نفت استفاده شود. در آن زمان به دلیل تحریم‌های بین‌المللی علیه عراق، حمل نفت عراق ممنوع بود. متعاقباً و در زمان استفاده کشتی به‌عنوان مخزن، گارد ساحلی امارات به دلیل حمل محمولهٔ ممنوعهٔ نفتی عراق در گذشته و به دلیل نقض تحریم‌های بین‌المللی، کشتی را توقیف و طی حراج عمومی به فروش رساند. اگرچه توقیف کشتی مدت‌ها پس از بارگیری و ترانسشیپ نفت تحریمی عراق رخ داده بود، اما از رأی صادره، باتوجه به اینکه قاضی، بندر خورفکان را ناامن تشخیص داده بود، استنباط می‌شود که تحریم‌های اقتصادی بین‌المللی می‌تواند عامل ناامنی بندر تلقی گردد؛ زیرا اجاره‌کننده متعهد به عدم حمل کالاهایی بود که کشتی را در معرض توقیف و مصادره قرار می‌دهد (The Greek Fighter, 2006: 99). این رأی ثابت کرد کشتی و محموله ممکن است نه‌تنها در زمان ورود یا خروج از بنادر کشورهای تحت تحریم، بلکه در بندر کشوری ثالث توقیف گردد. اجاره‌کننده باید بررسی کند که ارسال‌کننده، گیرنده یا مالک محموله در فهرست تحریم‌ها نباشند. بنابراین در این پرونده، اجاره‌کننده هرچند به منشأ نفت حمل‌شده آگاه نبود، مسئول شناخته شد (Kharchanka, 2014: 128; Bogesjo, 2014: 23-24).

در سال‌های اخیر، موضوع توقیف و مصادرهٔ نفتکش‌ها به دلیل نقض تحریم‌ها و به جهت منشأ محموله یا مالکیت اشخاص تحت تحریم یا مراوده با بنادر تحریمی به‌شدت مالکان را تهدید می‌کند؛ در نتیجه برحسب

1. The Greek Fighter
2. Fal Shipping Company Ltd
3. Khorfakkan

رویه کنونی، بی شک تحریم اقتصادی ریسکی جدی است که در چهارچوب تعهد ایمنی بندر قابل تحلیل است (Kharchanka, 2014: 128). از نظر قضایی، امن بودن یا نبودن بندر امری موضوعی است که تشخیص آن با مقام رسیدگی کننده است (Bogesjo, 2014: 15). همچنین اینکه چه نوع اقدامی تحریم تلقی گردد، نیز کاملاً وابسته به قانون حاکم بر موضوع و نظام قضایی مقرر است؛ چنانکه برای نمونه، قوانین تحریمی امریکا در برخی کشورها، از جمله انگلستان، به عنوان قواعد امره و لازم‌الاجرا شناسایی شده‌اند (Lamesa Investment Ltd v. Cynergy Bank Ltd, 2020: 14-16).

۳. ضمانت اجرای نقض تعهد بندر امن به علت تحریم اقتصادی

باتوجه به مطالب پیشین، پرسش این است که اگر اجاره‌کننده، تعهد بندر امن را به دلیل نقض تحریم نقض کند، با چه ضمانت‌اجرایی روبه‌روست؟ در تبیین این مسئله، باید بررسی کرد که آیا مالک می‌تواند از پیامدهای نقض بندر امن جلوگیری کند؟ و چنانچه خسارتی به مالک کشتی وارد آید - برای مثال، مدت زیادی توقیف یا مصادره شود یا به فروش رسد - تکلیف خسارت وارده چیست؟ در ادامه این موضوع‌ها بررسی می‌گردد.

۳.۱. امکان الزام اجاره‌کننده به تعیین بندر جایگزین

میان اجاره‌های سفری و زمانی باید فرق گذاشت. مبنای تمایز این است که در اجاره‌های سفری معمولاً از پیش بنادر بارگیری و تخلیه صریحاً نام برده می‌شوند یا طیفی مشخص از بنادر برای تخلیه یا بارگیری معین می‌شود (برای مثال، بنادر حوزه دریای مدیترانه) و از این رو مالک و اجاره‌کننده، آگاه به بنادر هستند؛ اما در اجاره‌های زمانی، بنادر بارگیری و تخلیه در زمان صدور «دستورات سفری»^۱ تعیین می‌شوند و در زمان عقد قرارداد مشخص نیستند. بنابراین باید بین «بنادر نامبرده شده»^۲ و «بنادر تعیین شده»^۳ تفکیک قائل شد.

۳.۱.۱. اجاره زمانی نفتکش‌ها

در اجاره زمانی نفتکش‌ها، در زمان صدور دستورات سفری توسط اجاره‌کننده، بندر بارگیری یا تخلیه تعیین می‌گردد. تعهد ایمنی بندر باتوجه به اینکه تعهدی ناظر به آینده است، در زمان صدور سفارش ایجاد می‌شود؛ اما اثرگذاری آن، زمان ورود نفتکش به بندر، استفاده از آن و خروج از بندر است (Thomas, 2006: 607; Kharchanka, 2014: 11). پرسش این است که اگر در زمان صدور سفارش، بندر امن باشد؛ اما در حین حرکت ناامن گردد، تکلیف چیست؟ در این حالت براساس عرف حمل‌ونقل دریایی و رویه قراردادی، اجاره‌کننده

1. Voyage Orders
2. Named Ports
3. Nominated Ports

تعهدی ثانوی مبنی بر «عدول»^۱ از سفارش پیشین و صدور سفارش جایگزین دارد (Thomas, 2006: 621). اگر اجاره‌کننده از صدور دستور جایگزین امتناع کند، این امر می‌تواند «نقص قابل پیش‌بینی قرارداد»^۲ تلقی گردد و مالک به ضمانت‌اجراهای قرارداد متوسل گردد. افزون‌براینکه مالک و فرمانده الزامی به تبعیت از دستور سفری اولیه نخواهند داشت. چنانچه اجاره فرعی وجود داشته یا بارنامه‌ای صادر شده باشد، لازم است تدابیر قراردادی مقتضی برای رویارویی با چنین وضعیتی در اجاره فرعی یا بارنامه ملحوظ گردد (Thomas, 2006: 621-623)؛ بدین منظور معمولاً در چارترپارتی اصلی شروطی درج می‌شود که درج آن عیناً در چارترپارتی فرعی و یا بارنامه صادره تحت چارترپارتی نیز الزامی می‌گردد تا تناقضی میان مفاد آنها با چارترپارتی اصلی ایجاد نگردد؛ برای نمونه، در یک قرارداد اجاره زمانی ال.ان.جی.^۳، مالک کالا (در بارنامه تحت چارترپارتی) ملزم شده است که بندری جایگزین را برای تخلیه کالا معرفی کند. در فرضی که ظرف ۷۲ ساعت از صدور اخطار، بندر جایگزین تعیین نگردد، متصدی حمل می‌تواند کالا را در مکانی امن تخلیه کند (LNG Time Charter Party, 2015: CI 41).

۲.۱.۳. اجاره سفری نفتکش‌ها

در اجاره سفری که بنادر بارگیری و تخلیه در زمان عقد قرارداد، نام برده می‌شود، چنانچه تعهد ایمنی بندر به صورت صریح یا ضمنی وجود داشته باشد، تعهد به ایمنی بندر در زمان انعقاد قرارداد ایجاد، اما اثرگذاری آن در زمان ورود به بندر، استفاده و خروج از آن است و چنانچه در زمان ورود به بندر یا استفاده یا خروج از آن، کشتی به علت تحریم‌ها توقیف یا مصادره یا معطل گردد، اجاره‌کننده از نظر نقض تعهد بندر امن، مسئول است. در اینجا، فرمانده حق دارد که از ورود به بندر یا استفاده یا خروج از آن خودداری کند. باتوجه به تصریح اسم بنادر در قرارداد، در عمل نمی‌توان اجاره‌کننده را ملزم به تعیین بندر دیگری نمود و اجاره‌کننده نیز نمی‌تواند مالک را ملزم سازد به بندر دیگری مراجعه کند. بنابراین، تعیین بندر دیگر مستلزم توافق طرفین است. معمولاً در چارترپارتی‌های سفری، شرطی با عنوان «نزدیک‌ترین بندری که کشتی در ایمنی کامل می‌تواند به آن برسد»^۴ درج می‌گردد (Thomas, 2006: 621). در این صورت فرمانده می‌تواند کشتی را به نزدیک‌ترین بندر^۵ امن جایگزین راهی نماید. در ماه مارچ سال ۲۰۲۱ دولت آمریکا محموله کشتی آشلیس^۶ را که قرار بود در چین تحویل شود، به ظن حمل نفت ایران، توقیف کرد. مالکان کشتی پس از تهدید آمریکا با تغییر مسیر کشتی، محموله را در هیوستن آمریکا تخلیه کردند. اندکی بعد، شیخ فجیره امارات، مدعی مالکیت محموله شد

1. Withdraw

2. Repudiatory Breach of Contract

۳. این قرارداد بین دو شرکت Golar Trading Corporation و Golar Grand Corporation در سال ۲۰۱۵ منعقد گردیده است.

4. So near thereto as she may safely get ...

5. Nearby Port

6. Achilleas

و با این ادعا که نفت را از عراق خریداری نموده، اقدام به طرح دعوا در امریکا کرد. با تحلیل شرط بندر امن، مالک چنانچه حق رد بندر چینی را داشته باشد، باید محموله را در نزدیک‌ترین بندر امن تخلیه می‌کرد که این امر انجام نشد (Dipaola & Kassai, 2021: 1-3). نمونه دیگر، چهار نفتکش حامل بنزین ایران به ونزوئلا^۱ بود که در ۱۴ آگوست ۲۰۲۰ توسط امریکا بازداشت شد (U. S. Department of Justice, 2020).

چنانچه بندر نام‌برده شده ناامن باشد و در قرارداد نیز امکان مراجعه به نزدیک‌ترین بندر امن جایگزین، پیش‌بینی نشده باشد و طرفین بر مراجعه به بندر امن دیگری توافق نکنند، برخی بر آنند که قرارداد تابع قاعده عقیم شدن قرارداد^۲ بوده و منحل خواهد شد. البته این در صورتی خواهد بود که بنادر نام‌برده شده به صورت طیفی از بنادر نباشد که بدیهی است در حالت اخیر باید به یکی از آن بنادر امن نام‌برده شده مراجعه کرد؛ به‌هرحال، برخلاف چارترپارتی‌های زمانی در چارترپارتی‌های سفری، موضوع محل اختلاف بسیار است (Kilmashkina, 2014: 52-57).

۲.۳. حق رد دستورات اجاره‌کننده توسط مالک و فرمانده

چنانچه در زمان صدور سفارش سفر یا پس از آن، بندر تعیین شده از نظر تحریمی ناامن باشد، این حق برای مالک کشتی و فرمانده وجود دارد که از اجرای دستور امتناع کنند (UK Defense Club, 2020: 21). چنین امتناعی موقت است و با رفع ناامنی، فرمانده باید از دستور تبعیت کند؛ هرچند ماهیت تحریم‌ها بلندمدت یا دست‌کم زمان اتمام آن نامعین است. به‌هرحال، چنین امتناعی کاملاً موجه^۳ است و عدم تبعیت از اجاره‌کننده، باید طی اخطاریه^۴ به وی اعلام گردد (Thomas, 2006: 622).

از آنجاکه تعهد بندر امن ارتباطی با نظم عمومی ندارد و بیشتر مبتنی بر مصالح بازرگانی طرفین است، مالک می‌تواند از آن «اعراض» کند. اعراض می‌تواند صریح یا ضمنی باشد و در هردو حالت برگشت‌ناپذیر است. حال این پرسش طرح می‌شود که آیا اعراض از حق رد، حق مطالبه خسارت را زائل می‌سازد یا خیر؟ به‌عنوان قاعده، چنین اعراضی نمی‌تواند به معنای اسقاط حق مطالبه خسارت باشد (Thomas, 2006: 624; Bogesjo, 2014: 29). در پرونده کانچن‌جونگا^۵، اعراض مالک از حق رد دستور سفر، ساقط‌کننده حق مطالبه خسارات ناشی از نقض تعهد بندر امن تلقی نگردید. توضیح آنکه، دستور سفر کشتی به جزیره خارک داده شده

۱. نام این نفتکش‌ها، Luna و Pandi, Bering, Bella است که حامل پرچم لیبریا بودند.

2. The Doctrine of Frustration

۳. باید توجه داشت که در بیشتر چارترپارتی‌ها با پیش‌بینی شروط تحریم، این حق برای مالکان وجود دارد که از اجرای هرگونه دستور سفری که کشتی یا مالک را در معرض تحریم یا آثار اجرایی تحریم قرار دهد، امتناع کنند. در اینجا بحث این است که آیا تعهد بندر امن، خودبه‌خود چنین اختیاری را برای مالکان ایجاد می‌کند یا خیر؟

4. Note of Caution

5. Waiver

6. The Kanchenjunga

بود. مالک هم کشتی را برای بارگیری محموله به خارک اعزام کرده بود. با حمله هوایی، فرمانده جزیره را ترک و طبق قرارداد از اجاره‌کننده، تعیین بندر امن دیگری را مطالبه کرد که با امتناع اجاره‌کننده روبه‌رو شد. با اقامه دعوا در دیوان داوری، داوران اجاره‌کننده را به دلیل تعیین جزیره خارک ناقض قرارداد شناختند. سرانجام مجلس اعیان با رد تجدیدنظرخواهی اجاره‌کنندگان، رأی داوران را تأیید کرد (The Kanchenjunga, 1990: 280). برعکس، در پرونده شیمیکال ونچر^۱، به‌رغم وجود شرط بندر امن و لزوم مراقبت مقتضی در قرارداد، اجاره‌کننده، دستور سفر به بندر مینالاحمدی را صادر کرد که با پیشنهاد پرداخت پاداش، مالک سفارش را پذیرفت. در طول مسیر، نفتکش به علت اصابت موشک دچار خسارت گردید. مالک با توجه به نقض تعهد بندر امن به مطالبه خسارت اقدام کرد که دادگاه به دلیل دریافت مبلغ اضافی و پذیرش ریسک توسط مالک، دعوی را نپذیرفت (Pearl Carriers Inc v. Japan Line Ltd, 1993: 508).

۳.۳. مطالبه خسارات ناشی از نقض تعهد بندر امن

تعهد بندر امن تعهدی معطوف به آینده^۲ است و در زمان استفاده از بندر دارای اثر است؛ اما در صورت نقض، پیامدهای آن از زمان ایجاد تعهد متوجه اجاره‌کننده است. به بیان بهتر، نقض تعهد دارای اثر عطف به ماسبق شونده^۳ است. مطالبه خسارات وارده تابع قواعد عام است (Thomas, 2006: 625). این خسارت‌ها شامل خسارات فیزیکی وارد به کشتی، خسارات ناشی از توقف، معطلی، مصادره و فروش کشتی است. بنابراین اجاره‌کننده مسئول تعیین نامناسب^۴ بندر است (Kharchanka, 2014: 13; Bogesjo, 2014: 33). در پرونده اوچن علیه گراهام، اجاره‌کنندگان کشتی را به بندر کریسال باجو^۵ اعزام کرده بودند؛ در حالی که دولت شیلی به دلیل شورش آن را بسته و ورود و خروج مستلزم دریافت مجوز بود. سرانجام پس از سرکوب شورش، مجوز صادر شد و کشتی با تأخیری سی‌وهشت روزه توانست محموله را تخلیه کند. مالکان دعوی خسارت زمان تفویض شده^۶ و حق توقف^۷ را به استناد نقض تعهد بندر امن علیه اجاره‌کنندگان طرح کردند. قاضی پرونده رأی داد که با توجه به اینکه در زمان تعیین بندر، وضعیت آن به گونه‌ای بوده که مالک کشتی نمی‌توانسته، کشتی را به آنجا هدایت کند، اجاره‌کننده تعهد بندر امن را نقض نموده و بدین ترتیب مسئول خسارات ناشی از عدم تعیین بندر امن و حق توقف کشتی در مدت بیشتر از متعارف است (Kharchanka, 2014: 13 & 126).

1. the Chemical Venture
2. Prospectively
3. Retrospectively
4. Bad Nomination
5. Carrisal Bajo
6. Lost Time
7. Detention Right

پرسش دیگر اینکه، چنانچه فرمانده پس از صدور سفارش سفر و با علم به ناامنی، به بندر مورد نظر مراجعه و به علت تحریم‌ها دچار خسارت گردد، آیا مالک می‌تواند بابت خسارات وارده به اجاره‌کننده رجوع کند؟ باتوجه به آموزه استثنای بی‌احتیاطی ثالث^۱ و نظر به اینکه فرمانده، مستخدم مالک کشتی است، مسئولیت متوجه مالک است؛ زیرا در مراجعه مالک به اجاره‌کننده، همه مسائل مربوط به قطع رابطه سببیت، تقصیر زیان‌دیده و کاهش مسئولیت و مانند آن، حکم‌فرماست. چنانچه اجاره‌کننده به فرمانده تضمین دهد که بندر امن است و فرمانده مبتنی بر آن وارد بندر شود، در صورت ورود خسارت، اجاره‌کننده مسئول است. در این باره دادگاه تجدیدنظر ایالات متحده مقرر کرده است: «... بدین ترتیب، زمانی که فرمانده اطمینانی صریح دریافت کرده که اسکله امن است و به این اطمینان اتکا کرده باشد، او مرتکب تقصیر نشده است» (Kharchanka, 2014: 9-10).

موضوع مهم پایانی اینکه در زمان توقف کشتی به علت نقض تعهد بندر امن، اجاره‌کننده باید اجاره کشتی را پرداخت کند و کشتی آن‌ها برآید؛ مگر اینکه در قرارداد طرفین پیش‌بینی شده باشد که چنانچه کشتی به علت تحریم‌ها توقیف یا مصادره گردد، کشتی آف‌هایر^۲ تلقی می‌گردد؛ در غیر این صورت، وی باید کرایه ایام توقف کشتی را پرداخت کند (UK Defense Club, 2020: 23).

در پرونده النی، دادگاه عالی انگلستان، رأی هیأت داوران را که به موجب آن، دعوی مالک را برای مطالبه کرایه ایام توقف کشتی در زمانی که در تصرف دزدان دریایی خلیج عدن بود، رد کرده بودند، تأیید کرد. دلیل تأیید رأی هیأت دآوری درج شروط قراردادی بود که صراحتاً توقف ناشی از دزدی دریایی در خلیج عدن را مانع تعلق کرایه دانسته بود (Eleni Shipping Limited v. Transgrain Shipping B.V., 2019).

نتیجه

تعهد اجاره‌کننده نفتکش نسبت به ایمنی بنادر، ناظر به زمانی است که کشتی قصد ورود به بندر، استفاده و خروج از آن را دارد که این تعهد می‌تواند به‌طور صریح یا ضمنی در قرارداد شرط گردد. حسب رویه دادگاه‌های انگلستان و امریکا، این تعهد مطلق است و اعمال مراقبت مقتضی و اثبات آن توسط اجاره‌کننده در معافیت از مسئولیت اثری ندارد؛ هرچند رویه قراردادهای استاندارد به این سوسست که مسئولیت مبتنی بر تقصیر باشد. اجاره‌کننده و مالک نفتکش معمولاً از طریق شروط تحریم یا محدودیت تجاری، ریسک ناشی از تحریم‌های اقتصادی را مدیریت می‌کنند. چنانچه شروط اخیر در قرارداد درج نشده باشد، اگر تعهد بندر امن در قرارداد به‌صورت صریح یا ضمنی وجود داشته باشد، می‌تواند مورد استناد قرار گیرد؛ زیرا تحریم‌های اقتصادی نوعی

1. Intervening Negligence Exception
2. On Hire
3. Off Hire

ریسک سیاسی است که می‌تواند منافع مالک کشتی را به جهت مراجعه کشتی به بندر تحریمی یا حتی به واسطه ظن به منشأ به دلیل بازداشت، توقیف و حتی مصادره و فروش به خطر اندازد. البته در مورد خود تحریم، این مناقشه وجود دارد که آیا صرفاً تحریم‌های شورای امنیت ملل متحد را دربرمی‌گیرد یا اقدامات یک‌جانبه دولت‌ها را نیز شامل می‌شود که حسب رویه‌های موجود، اقدامات یک‌جانبه پیش‌گفته نیز تحریم تلقی می‌گردد. در چارترپارتنری‌های زمانی، چنانچه اجاره‌کننده به نفتکش دستور دهد که به بندری مراجعه کند که در تحریم است، این حق برای مالک وجود دارد که از اجابت دستور اجاره‌کننده امتناع کند و اجاره‌کننده باید دستوری جایگزین صادر نماید. در اینجا چنانچه محموله بارگیری شده باشد، مالک می‌تواند آن را در نزدیک‌ترین بندر امن تخلیه کند. در چارترپارتنری‌های سفری، چنانچه بندر خاصی نام برده شده باشد، امکان مراجعه به بندر امن دیگر وجود ندارد؛ مگر اینکه در خود چارترپارتنری امکان مراجعه به بندر امن دیگری تصریح شده باشد یا در قرارداد طیفی از بندر امن مشخص گردیده باشند. اگر مالک از حق رد استفاده نکند، بنابر قاعده چنین اراضی ساقط‌کننده مطالبه بعدی خسارات وارده نیست. چنانچه مالک دچار خساراتی، هم‌چون توقیف کشتی و در نتیجه توقف و معطلی آن شود یا کشتی توسط دولتی مصادره گردد یا به فروش رسد، وی می‌تواند براساس قواعد مسئولیت مدنی به اجاره‌کننده مراجعه کند؛ مشروط بر اینکه عملکرد مالک به گونه‌ای نباشد که قاطع رابطه سببیت باشد یا خسارت متناسب به تقصیر زیان‌دیده باشد. افزون‌براینکه بنابر قاعده، نفتکش در چنین وضعیتی آن‌ها را تلقی می‌گردد.

بیانیه نبود تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌کنند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را شامل پرهیز از دزدی ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوءرفتار و غیره، به‌طور کامل رعایت کرده‌اند.

منابع

1. Association of Ship Brokers & Agents (1977). Tanker Voyage Charter Party. Available at: <http://www.petrogas.es/transporteatk/pdf/asbatankvoy.pdf> (Accessed 18 August 2022).
2. Bogesjo, Victor (2014). *Charterer's Liability for Unsafe Ports - A Comparison of English and Scandinavian Law*. Faculty of Law, Lund University. Available at: <http://lup.lub.lu.se/student-papers/record/4584086> (Accessed 30 December 2021).
3. Boviatsis, M; Daniil, G (2022). "Legal Analysis of the U.S. Supreme Court Position Upon a Safe Berth Warranty and Evaluation of the UK Legal Position". *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Vol 16, No 1, pp 27-32. DOI: 10.12716/1001.16.01.01

4. BP Shipping Limited (1998). *BPVOY 4 (BP Voyage Charter Party)*. 1st Edition, pp 1-35. Available at: <https://pdf4pro.com/cdn/bpvoy4-voyage-charter-party-1cfcfa.pdf> (Accessed 30 December 2021).
5. CITGO Asphalt Refining Co. v. Frescati Shipping Co, Ltd (ATHOS I), (2020). Available at: https://www.supremecourt.gov/opinions/19pdf/18-565_3d93.pdf (Accessed 18 August 2022).
6. Department of the Treasury, Department of State & United States Coast Guard (2020). “Sanctions Advisory for the Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities: Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices”. pp 1-35. Available at: https://home.treasury.gov/system/files/126/05142020_global_advisory_v1.pdf (accessed 30 Dec 2021).
7. Eleni Shipping Limited v Transgrain Shipping B.V (2019). *EWHC 910 (Comm)*. Available at: <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2019/910.html> (Accessed 30 Dec 2021).
8. Girvin, Stephen (2017). “The Safe Port in Maritime Law: Decade of Certainty or Muddier Waters?”. *NUS Center for Maritime Law Working Paper 17/02*, PP 1-27. DOI: <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2933945>
9. Gard Marine & Energy Limited v China National Chartering Company Ltd (2017) UKSC 35. Available at: <http://www.bailii.org/uk/cases/UKSC/2017/35.html> (Accessed 25 August 2022).
10. Kharchanka, Andrei (2014). *The Meaning of a Good Safe Port and Berth in a Modern Shipping World*. PhD Thesis, University of Groningen. Available at: https://pure.rug.nl/ws/portalfiles/portal/32037387/Complete_thesis.pdf (Accessed 30 December 2021).
11. Kassai, Lucia; Dipaola, Anthony (2020). “UAE Sheikh Lays Claim to Oil Cargo U.S. Says is from Iran”. *Bloomberg*. Available at: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-12/fujairah-owned-company-claims-stake-in-oil-cargo-seized-by-u-s> (Accessed 30 December 2021).
12. Kilmashkina, Liudmila (2014). *The safe port warranty in charter party agreements: The certain problematic aspects under English Law*. University of Oslo. Available at: <http://urn.nb.no/URN:NBN:no-46494> (Accessed 19 August 2022).
13. Kodros Shipping Corp of Monrovia v. Empresa Cubana de Fletes (The Evia), (1982). 1A.C. 334. Available at: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=148728> (Accessed 30 December 2021).
14. Kotelnikov, Andrei (2020). “Contracts Affected by Economic Sanctions: Russian and International Perspectives”. *Transnational Dispute Management*, Vol 17, Issue 1, PP 294-326. DOI: https://doi.org/10.1163/9789004447875_018

15. Lamesa Investment Ltd v. Cynergy Bank Ltd (2020). EWCA Civ 821. Available at: <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2020/07/Lamesa-v-Cynergy.APPROVED-JUDGMENTS.pdf> (Accessed 20 August 2022).
16. Leeds Shipping Co Ltd v Société Française Bunge (The Eastern City), (1958). 2 Lloyd's Rep 127, 131. Available at: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=147006> (Accessed 30 December 2021).
17. LNG Time Charter Party (2015). Between Golar Grand Corporation and Golar Trading Corporation. Available at: https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1415916/000141591615000020/exhibit41ti_mecharteragreem.htm (Accessed 18 August 2022).
18. Marathon Petroleum Company LCC and PI 2 Pelican State LLC (2007). Time Charter Party. Available at: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1507571/000119312511092861/dex1010.htm> (Accessed 30 December 2021).
19. Motor Oil Hellas (Corinth) Refineries S. A v. Shipping Corporation of India (The Kanchenjunga), (1990). 108 N. R, 280(HR). Available at: <https://ca.vlex.com/vid/motor-oil-corinth-v-680918289> (Accessed 30 December 2021).
20. Plomaritou, Evi (2014). "A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter". *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, 4, PP 307-321. Available at: <https://fliphtml5.com/qaad/auim/basic> (Accessed 30 December 2021).
21. Salthouse, Mike (2020). "Sanctions Compliance in the Shipping Industry". *North P & I Club*, PP 1-10. Available at: <https://www.nepia.com/articles/sanctions-compliance-in-the-shipping-industry/> (Accessed 30 December 2021).
22. Shell International Trading and Shipping Company Limited, Shelltime 4 (Shell Time Charter Party), (2003). amended December 2003. Version 1.1, PP 1-18. Available at: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1507571/000119312512143649/d307623dex1012.htm> (Accessed 30 Dec 2021).
23. Stavis, Katherin Elizabeth (2018). *Interpreting BIMCO's Standard Sanctions Clause for Time Charter Parties in Light of U.S Sanctions Against Iran*. Master Thesis, University of Oslo. Available at: <https://www.duo.uio.no/handle/10852/63757> (Accessed 30 Dec 2021).
24. Thomas, D. Rhidian (2006). "The Safe Port Promise of Charterers from the Prospective of the English Common Law". *18 SACLJ*, PP 597-628. Available at: <https://journalsonline.academypublishing.org.sg/Journals/Singapore-Academy-of-Law-Journal-Special-Issue/eArchive/ctl/eFirstSALPDFJournalView/mid/513/ArticleId/400/Citation/JournalsOnlinePDF> (Accessed 30 December 2021).

25. UK Defense Club (2020). Trading in Uncertain Times: The Impact on Charter parties and Issues for Consideration, PP 1-28. Available at: <https://www.ukdefence.com/insights/september-2019-trading-in-uncertain-times-150000/> (Accessed 30 December 2021).
26. Ullises Shipping Corporation v. Fal Shipping Co Ltd (The Greek Fighter), (2006). 1Lloyds Rep 99. Available at: <https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=153514> (Accessed 30 December 2021).
27. Uni-Ocean Lines Pte. Ltd. v. C-Trade S.A. (The Lucille), (1984). 1 Lloyds Rep 244. Available at: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=148760> (Accessed 30 December 2021).
28. U. S. Department of Treasury (2020). Treasury Sanctions Five Iranian Captains Who Delivered Gasoline to the Maduro Regime in Venezuela. Available at: <https://home.treasury.gov/news/press-releases/sm1043> (Accessed 30 December 2021).
29. U. S. Department of Justice (2020). Largest U. S. Seizure of Iranian Fuel from Four Tankers. Available at: <https://www.justice.gov/opa/pr/largest-us-seizure-iranian-fuel-four-tankers> (Accessed 30 December 2021).
30. Vardinoyannis v. The Egyptian General Petroleum Corp. (The Evaggelos), (1971). 2Lloyds Rep 200. Available at: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=147051> (Accessed 30 December 2021).