

مطالعه تطبیقی ضمانت اجرای حقوقی اعلامیه‌ها در قراردادهای چارترپارتی در حقوق ایران و انگلستان

محمد مهریار

محمد کبیری

DOI: <https://doi.org/10.22096/law.2025.2058662.2294>

[تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۲/۰۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۷/۱۹]

چکیده

اعلامیه‌ها در قراردادهای چارترپارتی نقش بنیادینی در آغاز، استمرار و پایان تعهدات طرفین ایفا می‌کنند. از اعلامیه آمادگی و تخمین زمان رسیدن کشتی تا اعلامیه خروج، تحویل مجدد و انصراف، همگی ابزارهایی برای تضمین پیش‌بینی‌پذیری، حفظ تعادل قراردادی و مدیریت ریسک‌های تجاری به شمار می‌آیند. با این حال، ضمانت اجرای تخطی از این اعلامیه‌ها در نظام‌های حقوقی مختلف، تابع رویکردهای متفاوتی است. در حقوق ایران، قانون دریایی ۱۳۴۳ تنها به برخی از این اعلامیه‌ها به‌طور محدود پرداخته و در عمل، ضمانت اجرا را به قواعد عمومی مسئولیت قراردادی و مدنی فروکاسته است. به بیان دیگر، تنها نهاد جبران خسارت به‌عنوان ابزار واکنش به تخطی شناخته شده است. در مقابل، حقوق انگلستان با اتکا به رویه قضایی و آرای شاخص، علاوه بر جبران خسارت، نهاد فسخ قراردادی را نیز به‌عنوان ضمانت اجرای مکمل شناسایی کرده است. مسئله اصلی پژوهش حاضر، بررسی تطبیقی ضمانت اجرای تخطی از اعلامیه‌ها در قراردادهای چارترپارتی میان حقوق ایران و انگلستان است. روش تحقیق، توصیفی - تحلیلی و مبتنی بر مطالعه تطبیقی متون قانونی و رویه قضایی دو نظام حقوقی است. یافته‌ها نشان می‌دهد که فقدان سازوکار فسخ در حقوق ایران موجب کاستی در حمایت از منافع موجر یا مستأجر شده است. در حالی که حقوق انگلستان، با ترکیب دو نهاد فسخ و جبران خسارت، کارآمدی و پیش‌بینی‌پذیری بیشتری برای فعالان صنعت کشتی‌رانی فراهم می‌کند.

واژگان کلیدی: اجاره کشتی؛ چارتر زمانی؛ چارتر سفری؛ اعلامیه در چارترپارتی؛ قانون دریایی.

— استادیار، دانشکده حقوق، دانشگاه ادیان و مذاهب، قم، ایران. (نویسنده مسئول)

Email: m.mehryar@urd.ac.ir

— دانشجوی دکتری حقوق نفت و گاز، دانشکده حقوق، دانشکده‌گان فارابی، دانشگاه تهران، قم، ایران.

Email: mohammad77kabiri0217@gmail.com



۱. مقدمه

حمل و نقل دریایی، به دلیل مزایایی مانند هزینه پایین، ظرفیت زیاد، و امکان جابه جایی کالاهای سنگین، یکی از ارکان حیاتی تجارت جهانی به شمار می رود.^۱ قراردادهای مرتبط با این حوزه عمدتاً در قالب حمل و نقل عمومی یا قراردادهای چارتری تنظیم می شوند. قرارداد چارتری، که در حقوق ایران به «اجاره کشتی» تعبیر شده، توافقی است که طی آن مالک، کشتی یا بخشی از آن را برای مدت یا سفری معین، در اختیار مستأجر قرار می دهد.^۲ این قرارداد از مهم ترین قالب های حقوقی در عرصه حمل و نقل دریایی به شمار می آید و به مستأجر اجازه می دهد تا از تمام یا قسمتی از ظرفیت کشتی برای حمل کالاهای خود یا دیگران بهره برداری کند.^۳ این قرارداد از منظر حقوقی، به نوعی اجاره کشتی محسوب می شود که هدف اصلی آن، بهره برداری تجاری از کشتی بدون انتقال مالکیت آن است.

قرارداد چارتری در یک تقسیم بندی رایج، به دو نوع اصلی تقسیم می شود: چارتر سفری،^۴ چارتر زمانی^۵، هر یک از این اقسام، ویژگی ها و آثار حقوقی خاص خود را دارند. تنظیم این قرارداد، درج مواردی نظیر نام طرفین (مستأجر و متصدی حمل)، نام و ظرفیت کشتی، مدت اجاره، مشخصات ناخدا، نوع و مقدار کالا، و نرخ کرایه الزامی است.^۶ فقدان هر یک از این اطلاعات می تواند موجب بروز اختلافات عملی و حقوقی در تفسیر قرارداد گردد.

در چارتری، اعلامیه ها ابزارهای حقوقی مهمی برای تنظیم روابط طرفین، اطلاع رسانی وضعیت کشتی و مدیریت ریسک عملیاتی به شمار می آیند.^۸ اعلامیه هایی مانند آمادگی، تخمین ورود، انصراف، خروج از اجاره و تحویل مجدد، نقش تعیین کننده ای در اجرای قرارداد دارند. باین حال، در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، مقررات صریحی

1. UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2023* (Geneva: United Nations Publications, 2023), 12.

2. Julian Cooke et al., *Voyage Charters* (London: Informa Law from Routledge, 2020), 3.

3. Kevin Stephens, *Glossary of Chartering & Shipping Terms* (Hamburg: Rickmers-Linie, 2007), 12.

4. Voyage Charter.

5. Time Charter.

۶. هوشنگ امید، حقوق دریایی (تهران: مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۵۳)، ۱۱۷.

۷. حسن ستوده تهرانی، حقوق دریایی و هوایی (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴)، ۵۲.

8. John Schofield, *Laytime and Demurrage* (London: Informa Law from Routledge, 2016), 123.

درخصوص این اعلامیه‌ها پیش‌بینی نشده و همین امر موجب بروز ابهامات در تفسیر تعهدات شده است. ازسوی دیگر، نبود کنوانسیون جامع در سطح بین‌المللی برای چارترپارتی، بر چالش‌های حقوقی افزوده است.^۹

مطالعه حاضر با هدف تحلیل آثار حقوقی اعلامیه‌های رایج در چارترپارتی و مقایسه تطبیقی آن‌ها در نظام حقوقی ایران و نظام کامن‌لا انجام شده است. روش تحقیق، توصیفی - تحلیلی با رویکرد تطبیقی است و با بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای، رویه قضایی، قوانین و قراردادهای استاندارد بین‌المللی، تلاش دارد به این پرسش پاسخ دهد که ضمانت اجرای تخطی از اعلامیه‌ها در قراردادهای چارترپارتی میان حقوق ایران و انگلستان چیست.

۲. اعلامیه‌ها در قرارداد چارتر سفری و آثار آن

در قالب قرارداد چارتر سفری، مالک کشتی متعهد می‌شود که کشتی را به همراه خدمه آن، برای انجام یک یا چند سفر مشخص در اختیار مستأجر قرار دهد، به‌نحوی که حمل کالا طبق نیاز مستأجر و شرایط توافق‌شده صورت گیرد. در این نوع قرارداد، مسئولیت اداره و هدایت کشتی همچنان بر عهده مالک باقی می‌ماند و مستأجر صرفاً از ظرفیت حمل کشتی برای جابه‌جایی کالا بهره‌مند می‌شود. نکته مهم آن است که اگرچه اصطلاح «چارترپارتی» در ظاهر، به معنای اجاره تعبیر می‌شود، اما این قرارداد از منظر حقوقی، موجب انتقال مالکیت یا حقوق عینی بر کشتی به مستأجر نمی‌شود. مستأجر تنها دارای حق انتفاع موقت از خدمات کشتی است و مالکیت، کنترل فنی و حقوق مرتبط با آن، همچنان در اختیار موجر باقی می‌ماند.^{۱۰}

۱-۲. مفاد و مندرجات اعلامیه‌ها در چارتر سفری

اعلامیه‌ها در چارتر سفری اسنادی حقوقی هستند که اطلاعات ضروری درباره وضعیت کشتی، آمادگی برای عملیات، و زمان‌بندی سفر را به مستأجر یا سایر ذی‌نفعان منتقل می‌کنند. این اعلامیه‌ها برای اطمینان از اجرای صحیح قرارداد و پیشگیری از اختلافات حقوقی طراحی شده‌اند. سه اعلامیه اصلی در چارتر سفری شامل اعلامیه ظرفیت کشتی،

9. William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* (Montreal: Editions Yvon Blais, 2008), 189.

10. Andrew Baker et al., *Time Charters* (London: Informa Law from Routledge, 2014), 1.

آمادگی، و تخمین زمان رسیدن هستند که هریک شرایط صدور خاص خود را دارند.

۲-۱-۱. اعلامیه ظرفیت کشتی توسط فرمانده یا مالک کشتی به مستأجر

اعلامیه ظرفیت کشتی سندی است که مالک کشتی با هدف اطلاع‌رسانی به مستأجر درباره ویژگی‌های فنی کشتی، نظیر تناژ ناخالص، ظرفیت بارگیری و محدودیت‌های ابعادی ارائه می‌دهد.^{۱۱} این اعلامیه معمولاً پیش از انعقاد قرارداد چارتر و برای بررسی تناسب کشتی با نوع و حجم کالای موردنظر مستأجر صادر می‌شود. ارائه اطلاعات نادرست در این اعلامیه می‌تواند به عنوان نقض تعهد قراردادی تلقی گردد.

از نظر شکلی، اعلامیه باید مکتوب و مبتنی بر اسناد رسمی مانند گواهینامه ثبت کشتی باشد. گرچه برخی نظام‌ها الزام کتبی را صریحاً مقرر نکرده‌اند، در عمل، اغلب قراردادهای چارتر، شکل مکتوب و ارسال از طریق ابزارهای رسمی (نظیر فکس یا پلتفرم‌های دیجیتال) را شرط اعتبار می‌دانند. اعلامیه‌های شفاهی، به‌ویژه در صورت پیش‌بینی الزام کتبی در قرارداد، فاقد اثر حقوقی هستند.^{۱۲}

۲-۱-۲. اعلامیه آمادگی توسط مالک کشتی به مستأجر

پیش از تعریف اعلامیه آمادگی، ضروری است مفهوم «آمادگی کشتی» تبیین شود. در حقوق حمل‌ونقل دریایی، کشتی زمانی آماده تلقی می‌شود که از نظر عملی، قانونی و اداری مهیای عملیات بارگیری یا تخلیه باشد.^{۱۳} آمادگی فیزیکی شامل پاک‌سازی انبارها، قابلیت دریانوردی و مهیا بودن کشتی برای حمل محموله است. آمادگی قانونی و اداری نیز به انجام تشریفات گمرکی، صدور اسناد و رعایت الزامات بندری اشاره دارد.^{۱۴} با این حال، برخی دیدگاه‌ها در حقوق تطبیقی معتقدند که حتی اگر کشتی به‌طور کامل آماده نباشد، در صورت پذیرش عرفی مستأجر، می‌توان آن را آماده تلقی کرد.^{۱۵} در این چهارچوب، اعلامیه آمادگی^{۱۶} سندی است که توسط مالک یا فرمانده کشتی، در زمان ورود کشتی به بندر و آماده بودن برای

11. Cooke, *Voyage Charters*, 78-88.

12. F. John Wilson, *Carriage of Goods by Sea* (London: Pearson Longman, 2010), 453.

13. Simon Baughen, *Shipping Law* (London: Routledge, 2015), Ixix.

14. Schofield, *Laytime and Demurrage*, 123.

15. Anthony Papadopoulos, *Ship Brokering and Chartering Practice* (London: Informa Law from Routledge, 2018), 480.

16. Notice of Readiness (NOR).

بارگیری یا تخلیه صادر می‌شود.^{۱۷} صدور این اعلامیه، شرط لازم برای آغاز ایام توقف و شکل‌گیری برخی تعهدات متقابل میان طرفین در چهارچوب قرارداد چارتر سفری است. در حقوق ایران، زمان مجاز تخلیه و بارگیری یا همان ایام توقف، مطابق ماده ۸ ضوابط پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با صاحبان کشتی، مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در سال ۱۳۶۸، عبارت است از مدت زمان مشخصی که کلیه محمولات براساس قرارداد اجاره و الحاقیه‌های مربوطه بایستی طی آن مدت تخلیه و بارگیری شود.

۲-۱-۳. اعلامیه زمان تخمین رسیدن کشتی

اعلامیه زمان تخمینی رسیدن کشتی^{۱۸} اطلاعیه‌ای است که مالک کشتی جهت اعلام زمان تقریبی ورود کشتی به بندر بارگیری یا تخلیه به مستأجر، فرستنده یا گیرنده کالا ارائه می‌دهد. هدف اصلی این اعلامیه، فراهم ساختن امکان برنامه‌ریزی عملیاتی، از جمله هماهنگی انبارداری و حمل‌ونقل زمینی است. این اعلامیه باید بر مبنای شرایط واقعی از جمله سرعت کشتی، مسیر دریایی و وضعیت آب‌وهوا تنظیم شود. ارائه تخمینی غیر واقعی یا اغراق‌آمیز می‌تواند، به‌ویژه در صورت تکرار یا خسارت، به‌عنوان نقض تعهد تعبیر شود.^{۱۹}

۲-۲. آثار حقوقی اعلامیه‌ها در قرارداد چارتر سفری

در نظام حقوقی ایران، اعلامیه‌های صادره در چارتر سفری، به‌ویژه اعلامیه ظرفیت کشتی و اعلامیه آمادگی، دارای آثار حقوقی قابل توجهی هستند که در مواد مختلف قانون دریایی، از جمله مواد ۱۴۱، ۱۴۲، ۹۶، ۹۶ مکرر ۲، ۱۳۵ و ۱۳۹ به آن‌ها اشاره شده است.

۲-۲-۱. ضمانت اجرای اعلامیه ظرفیت کشتی

اعلام ظرفیت کشتی در قراردادهای اجاره، به‌ویژه چارتر سفری، از بنیادی‌ترین تعهدات مالک یا فرمانده محسوب می‌شود، زیرا این اطلاعات مبنای اصلی تصمیم‌گیری مستأجر در خصوص انعقاد قرارداد و برنامه‌ریزی تجاری است. نقض این تعهد، چه از طریق اعلام خلاف واقع و چه از رهگذر اشتباه، پیامدهای حقوقی متعددی به دنبال دارد.

17. Baughen, *Shipping Law*, LXIX.

18. ETA (Estimated Time of Arrival).

19. Cooke, *Voyage Charters*, 89.

در حقوق ایران، مواد ۱۴۱ و ۱۴۲ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، به طور خاص، این موضوع را مورد توجه قرار داده‌اند. ماده ۱۴۱ تصریح می‌کند که اگر مالک یا فرمانده ظرفیتی بیش از میزان واقعی اعلام کنند، مسئول جبران خسارات مستأجر خواهند بود، زیرا مستأجر براساس این اطلاعات اقدام به انعقاد قرارداد می‌کند. ماده ۱۴۲ نیز مقرر می‌دارد چنانچه اعلام ظرفیت مبتنی بر گواهینامه‌های رسمی باشد و اختلاف تا یک چهارم ظرفیت واقعی باشد، فرمانده مسئولیتی نخواهد داشت؛ اما در صورت تجاوز از این حد، مسئولیت صرفاً متوجه مالک است. نکته اساسی این است که قانون‌گذار ایرانی در هیچ‌یک از این مواد، فسخ قرارداد را به عنوان ضمانت اجرا پیش‌بینی نکرده و صرفاً به جبران خسارت اکتفا کرده است.^{۲۰} این رویکرد نشان می‌دهد که قانون دریایی ایران، برخلاف برخی نظام‌های حقوقی پیشرفته، هنوز نگاه حداقلی به ضمانت اجرای ناشی از اعلام خلاف واقع ظرفیت دارد.

در عین حال، مواد دیگری همچون ۱۰، ۱۴، ۶۹ و ۱۳۵ قانون دریایی نیز به طور ضمنی، مؤید مسئولیت مالک در اعلام مشخصات صحیح کشتی‌اند. به ویژه ماده ۱۳۵ که رابطه قراردادی مستأجر با مالک (یا نماینده مجاز او) را تصریح می‌کند، مبنای مسئولیت قراردادی مالک در قبال مستأجر است. در مقابل، فرمانده کشتی که به طور مستقیم طرف قرارداد نیست، مسئولیتی شبه قراردادی یا خارج از قرارداد دارد؛ هر چند با توجه به جایگاه وی در مدیریت کشتی،^{۲۱} می‌توان مسئولیت او را ناشی از وظایف حرفه‌ای و نوعی «مسئولیت مبتنی بر خطر یا اتلاف» دانست. بدین ترتیب، در صورت بروز خسارت، مالک و فرمانده ممکن است مسئولیت تضامنی داشته باشند، مگر در مواردی که قانون صراحتاً مسئولیت را صرفاً متوجه مالک کرده است.

در حقوق انگلستان نیز اهمیت اعلامیه ظرفیت کشتی^{۲۲} به روشنی در رویه قضایی دیده می‌شود. پرونده شرکت دریایی و لایروبی هوارد علیه شرکت اوگدن و پسران^{۲۳} نمونه بارز آن است. در جریان مذاکرات، مالک کشتی ظرفیت بارها را براساس اطلاعات عمومی رجیستر لویدز،^{۲۴} معادل ۱۶۰۰ تن اعلام نمود، حال آنکه اسناد رسمی آلمانی که در دسترس و نزد

۲۰. امید، حقوق دریایی، ۱۴۳.

۲۱. قانون دریایی، مواد ۸۰ و ۹۶ مکرر.

22. DWT.

23. Howard Marine and Dredging Co Ltd v A. Ogden & Sons (Excavations) Ltd [1978] QB 574 (CA).

۲۴. یک سازمان جهانی مستقل است که خدمات ارزیابی ریسک و ایمنی را ارائه می‌دهد. این سازمان به صنایع دریایی، انرژی و سایر صنایع در زمینه طراحی، ساخت، بهره‌برداری و ایمنی دارایی‌ها و سیستم‌ها کمک می‌کند. لویدز رجیستری

نماینده مالک موجود بود، ظرفیت واقعی را حدود ۱۰۵۵ تن نشان می‌داد. نماینده مالک با وجود اطلاع از این اسناد، به داده‌های رجیستر لویدز اتکا کرد. پس از آغاز عملیات، مستأجر به مغایرت ظرفیت واقعی با اطلاعات ارائه‌شده پی برد و از پرداخت کرایه امتناع نمود. دادگاه استیناف انگلستان با استناد به بند ۱۲(۱) قانون اظهارات خلاف واقع،^{۲۵} مسئولیت را متوجه مالک دانست. این قانون مقرر می‌دارد که اگر اظهارات خلاف واقع (حتی به صورت غیرعامدانه) منجر به ورود به قرارداد و تحمل زیان توسط طرف دیگر شود، اظهارکننده مسئول خواهد بود، مگر اینکه بتواند اثبات کند در زمان اظهار نظر، دلایل معقولی برای باور به صحت آن داشته است. اکثریت قضاوت استدلال کردند که در دسترس بودن اسناد رسمی و موثق تر آلمانی، تکیه صرف بر اطلاعات رجیستر لویدز را غیر معقول می‌سازد. از این رو، مالک نتوانست از مسئولیت مبرا شود.^{۲۶} این رأی نشان می‌دهد که در حقوق انگلستان، اعلام ظرفیت کشتی یک شرط اساسی تلقی می‌شود و نقض آن می‌تواند به فسخ فوری قرارداد و مطالبه خسارت منجر گردد، حتی اگر زیان عملی قابل توجهی اثبات نشده باشد. این امر به دلیل نیاز اساسی بازرگانان به قطعیت در برنامه‌ریزی‌های تجاری است که توسط سازمان‌های بین‌المللی مانند شورای بین‌المللی دریایی و بالتیک^{۲۷} نیز مورد تأکید قرار گرفته است. فرم‌های استاندارد BIMCO مقررات صریحی در خصوص اعلامیه ظرفیت پیش‌بینی کرده‌اند که در صورت عدم انطباق اطلاعات اعلامی با وضعیت واقعی کشتی، به مستأجر اجازه فسخ بی‌نیاز از اثبات ضرر می‌دهد.

بنابراین، مطالعه تطبیقی نشان می‌دهد که اگرچه حقوق ایران با پیش‌بینی مسئولیت جبران خسارت در مواد ۱۴۱ و ۱۴۲ گام مهمی برداشته است، اما نسبت به نظام حقوقی انگلستان و اسناد استاندارد بین‌المللی، ضمانت اجرای پیش‌بینی شده ناقص به نظر می‌رسد. در انگلستان، اعلام خلاف واقع ظرفیت کشتی می‌تواند نه تنها به مسئولیت قراردادی مالک منجر شود، بلکه مستأجر را محق به فسخ فوری قرارداد سازد.

همچنین به عنوان یک انجمن طبقه‌بندی برای کشتی‌ها و سایر سازه‌های دریایی عمل می‌کند و استانداردهایی را برای اطمینان از ایمنی و انطباق با مقررات تعیین می‌کند. (Lloyd's Register)

25. Misrepresentation Act, 1967.

26. v Turkey, Aydin, Comm Rep, Badham v Hill, NZ Jur NS SC, Bainbrigge v Browne, and D. Ch. Table of Cases, Volume 31, 2002.

27. BIMCO.

۲-۲-۲. ضمانت اجرای اعلامیه آمادگی کشتی

اعلامیه آمادگی^{۲۸} در قراردادهای اجاره کشتی، به ویژه در چارتر سفری، نقشی بنیادین دارد. این اعلامیه نه تنها مقدمه آغاز ایام توقف^{۲۹} است، بلکه شرط لازم برای تحقق تعهدات متقابل موجر و مستأجر در مرحله بارگیری یا تخلیه به شمار می رود. صدور صحیح و به موقع اعلامیه، تضمین کننده نظم و قطعیت در فرایند تجاری است؛ حال آنکه صدور ناصحیح یا زود هنگام می تواند به اخلال در محاسبه لی تایم، بروز اختلاف و طرح دعاوی منجر شود.

در حقوق انگلستان، رویه قضایی معیارهای دقیق برای اعتبار اعلامیه آمادگی وضع کرده است. براساس قاعده کلی، اعلامیه تنها زمانی معتبر است که کشتی به بندر تعیین شده وارد شده، در موقعیتی امن و در دسترس قرار گرفته و از حیث فنی و عملی آماده عملیات بارگیری یا تخلیه باشد.^{۳۰} پرونده^{۳۱} *The Mexico I*^{۳۲} نقطه عطفی در این زمینه محسوب می شود. در این دعوا، کشتی در حالی اعلامیه آمادگی صادر کرد که بخش هایی از محموله ذرت به طور عملی در دسترس نبود. دادگاه تجدیدنظر تأکید نمود که شرط آغاز لی تایم، وجود آمادگی واقعی کشتی است و آگاهی مستأجر از وضعیت کشتی یا حتی حضور فیزیکی آن در بندر، جایگزین این شرط نمی شود. بنابراین، اعلامیه ای که بدون تحقق آمادگی واقعی صادر گردد، باطل است و آغاز ایام توقف را محقق نمی سازد؛ مگر آنکه مستأجر به صراحت یا به طور ضمنی آن را بپذیرد.

در مقابل، پرونده کشتی «هپی دی»^{۳۳} نشان دهنده انعطاف پذیری رویه انگلستان در این زمینه است. هر چند اعلامیه اولیه صادره در آن پرونده معتبر شناخته نشد، اما دادگاه تجدیدنظر حکم داد که با شروع تخلیه توسط مستأجر، وی به طور ضمنی، از حق اعتراض به بی اعتباری اعلامیه چشم پوشی کرده و به این ترتیب، لی تایم از روز بعد آغاز می شود. این رأی بر اهمیت رفتار بعدی طرفین و اصل وفاداری به قرارداد تأکید دارد و نشان می دهد که حتی

28. Notice of Readiness/NOR.

29. Laytime.

30. Schofield, *Laytime and Demurrage*, 132.

31. *Transgrain Shipping B.V. v Global Transporte Oceanico S.A. (The "Mexico I")* [1990] 1 Lloyd's Rep 507 (CA).

32. *The Happy Day* [2002] 2 Lloyd's Rep 487.

بی‌اعتباری اعلامیه اولیه می‌تواند با پذیرش عملی مستأجر جبران گردد.^{۳۳}

در حقوق ایران، قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ مقررده مستقلی درخصوص اعلامیه آمادگی پیش‌بینی نکرده است، اما می‌توان با تحلیل مواد ۹۶ و ۱۳۹ این قانون، مسئولیت مالک و فرمانده را در این زمینه استنباط کرد. ماده ۱۳۹ موجر را مکلف می‌سازد کشتی را مطابق مفاد قرارداد در اختیار مستأجر قرار دهد و به تبع آن، اعلام آمادگی کشتی جهت بارگیری یا تخلیه، بخشی از تعهد مالک به تحویل کشتی محسوب می‌شود. ماده ۹۶ نیز فرمانده را موظف می‌کند سفر دریایی را به‌نحو کامل به پایان رساند؛ تکلیفی که به‌طور منطقی، شامل صدور اعلامیه‌های ضروری و مرتبط با عملیات بارگیری و تخلیه نیز می‌شود. ماده ۹۶ مکرر ۲ نیز به‌صورت ضمنی، بر ضرورت اعلام ورود کشتی تأکید کرده که می‌تواند قرینه‌ای بر جایگاه قانونی اعلامیه آمادگی کشتی در نظام حقوقی ایران تلقی گردد. بدین ترتیب، هرچند قانون دریایی ایران همانند حقوق انگلستان تفصیل لازم را ندارد، اما می‌توان از مجموعه مقررات و با تفسیر موسع، تکلیف فرمانده و مسئولیت مالک در صدور اعلامیه صحیح را استنتاج کرد.

از حیث ضمانت اجرا، در حقوق انگلستان، صدور نادرست اعلامیه آمادگی کشتی می‌تواند به آثار مهمی مانند عدم آغاز لی‌تایم، لزوم صدور اعلامیه جدید و حتی مسئولیت جبران خسارت منجر شود.^{۳۴} در صورتی که اعلامیه خلاف واقع موجب شود مستأجر بیهوده عملیات بندری یا لجستیکی را سامان دهد، مالک یا فرمانده مکلف به جبران زیان خواهند بود. در حقوق ایران نیز اگرچه نص صریحی در این خصوص وجود ندارد، اما با استناد به قواعد عمومی مسئولیت قراردادی^{۳۵} و مسئولیت مدنی^{۳۶} می‌توان مالک و در برخی موارد فرمانده را مسئول دانست. افزون‌براین، با توجه به ماده ۶۹ قانون دریایی که مالک را در قبال اعمال فرمانده مسئول می‌شناسد، می‌توان نتیجه گرفت که در صورت صدور اعلامیه خلاف واقع توسط فرمانده، مسئولیت تضامنی مالک نیز برقرار خواهد بود.

۲-۳. ضمانت اجرای اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی

اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی^{۳۷} از ابزارهای کلیدی در مدیریت عملیات حمل‌ونقل

33. *Glencore Grain Ltd v Flacker Shipping Ltd (The Happy Day)*, [2002] 2 Lloyd's Rep 487, 487-500.

34. Baughen, *Shipping Law*, 225.

۳۵. قانون دریایی، ماده ۱۳۵.

۳۶. قانون مسئولیت مدنی، ماده ۱.

37. Estimated Time of Arrival – ETA.

دریابی است که به مستأجر و سایر ذی‌نفعان امکان می‌دهد برنامه‌ریزی‌های لازم درخصوص آماده‌سازی کالا، تخصیص تجهیزات بندری و هماهنگی نیروی انسانی را به‌موقع انجام دهند. باوجود این اهمیت عملی، جایگاه حقوقی اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی، نسبت به سایر اعلامیه‌ها از جمله اعلامیه آمادگی، محدودتر است. در حقوق انگلستان، رویه قضایی تمایز روشنی میان اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی و آمادگی کشتی برقرار کرده است: اعلامیه آمادگی شرط آغاز لی‌تایم و بخشی از تعهدات قراردادی محسوب می‌شود، اما اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی، در اصل، تعهدی مبنی بر اطلاع‌رسانی است که ماهیت الزام‌آور محدودی دارد.

نقض اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی به‌خودی‌خود مسئولیت ایجاد نمی‌کند، مگر در شرایط خاص. نخست، زمانی که اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی آگاهانه خلاف واقع یا گمراه‌کننده اعلام شود و مستأجر با اتکا به آن دچار زیان گردد، مسئولیت مدنی ناشی از اظهارات خلاف واقع و گمراه‌کننده متوجه مالک خواهد بود. دوم، هنگامی که تأخیر ورود کشتی ناشی از قصور یا تقصیر مالک یا فرمانده باشد، مسئولیت قراردادی یا تقصیری شکل می‌گیرد. سوم، در مواردی که مالک یا فرمانده، باوجود آگاهی از تأخیر پیش‌بینی‌پذیر، در اصلاح اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی کوتاهی کنند، براساس اصول حسن‌نیت و اعتماد مشروع، می‌توان موجبات مسئولیت را فراهم دانست.^{۳۸}

پرونده مشهور اختلاف بین شرکت کشتی‌رانی ماردلاتو (مالک کشتی) و شرکت بازرگانی پرگباو-هاندل^{۳۹} نقطه عطف در تحلیل حقوقی اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی است. در این پرونده، کشتی متعهد به حضور در تاریخ معین در بندری در ویتنام بود. پیش از موعد مقرر و با توجه به اوضاع جنگی، مالک کشتی قرارداد را فسخ کرد. مستأجران استدلال نمودند که شرط حضور در تاریخ تعیین‌شده، تعهدی اساسی و شرط ابتدایی^{۴۰} قرارداد است که نقض آن حق فسخ فوری و مطالبه خسارت را به آنان اعطا می‌کند. دادگاه استیناف این دیدگاه را پذیرفت و تصریح کرد که اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی یا اعلامیه مشابه، چنانچه در متن قرارداد درج شود، ماهیت شرط ابتدایی دارد و نقض آن به‌خودی‌خود مستأجر را محق به فسخ قرارداد می‌سازد، حتی بدون اثبات ورود ضرر.^{۴۱} این تفسیر بر نیاز اساسی تجارت

38. Papadopoulos, *Ship Brokering and Chartering Practice*, 339.

39. The *Mihalis Angelos* [1971] 1 QB 164.

40. Condition.

41. Paul Todd, *Principles of the Carriage of Goods by Sea* (London: Routledge, 2015), 96.

دریایی به قطعیت و پیش‌بینی‌پذیری استوار بود و در عمل، اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی را از یک ابزار اطلاع‌رسانی ساده به یک تعهد بنیادین ارتقا داد.

در حقوق ایران، قانون دریایی ۱۳۴۳ مقررده مستقلی درباره اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی پیش‌بینی نکرده است. ماده ۹۶ و ماده ۹۶ مکرر ۲ تنها به تکالیف فرمانده در پایان سفر و صدور «اعلامیه‌های لازم» اشاره دارند، اما اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی در زمره اعلامیه‌های ضروری محسوب نشده است. بدین ترتیب، از منظر حقوق ایران، اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی تعهدی قراردادی محسوب نمی‌شود، مگر آنکه صراحتاً در متن قرارداد چارترپارتی شرط شود. در چنین حالتی، عدم صدور یا صدور خلاف واقع اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی می‌تواند با استناد به قواعد عمومی مسئولیت قراردادی^{۴۲} یا قواعد مسئولیت مدنی، موجب مسئولیت موجد یا فرمانده گردد. در غیر این صورت، اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی صرفاً نقشی مشورتی و تسهیل‌کننده در روابط تجاری دارد. با این حال، بررسی سایر مقررات قانون دریایی نشان می‌دهد که آثار حقوقی ناشی از تأخیر کشتی، ولو بدون ذکر مستقیم عنوان «اعلامیه تخمین»، به‌طور ضمنی شناسایی شده است. مطابق ماده ۱۴۸، اگر کشتی به عللی که ناشی از عمل اجاره‌دهنده (مالک) باشد در بندر یا مسیر توقیف شود، کلیه مخارج ناشی از مدت تأخیر بر عهده او خواهد بود. به همین ترتیب، ماده ۱۴۹ مقرر می‌دارد که در صورتی که تأخیر ناشی از قصور فرمانده باشد، وی موظف به جبران خسارات وارده به مالک یا مستأجر است. این دو ماده نشان می‌دهند که قانون‌گذار ایرانی اصل مسئولیت موجد و فرمانده را در برابر تأخیرات غیرموجه به رسمیت شناخته است، هرچند قالب آن به‌صورت مستقیم ناظر بر اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی نیست.

تفاوت بنیادین میان دو نظام حقوقی در این است که حقوق انگلستان، تحت‌تأثیر رویه قضایی، اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی را در صورت درج در قرارداد، به سطح یک شرط ابتدایی ارتقا داده و امکان فسخ بی‌نیاز از اثبات ضرر را برای مستأجر فراهم می‌کند. در مقابل، حقوق ایران با فقدان تصریح تقنینی و محدودیت در پذیرش اعلامیه تخمین زمان رسیدن کشتی به‌عنوان تعهد الزام‌آور، عمدتاً به مسئولیت جبران خسارت بسنده کرده و فسخ قرارداد را تنها در صورت تصریح قراردادی، به‌عنوان تخلف شرط ضمنی می‌پذیرد.

۳. اعلامیه‌ها در قرارداد چارتر زمانی و آثار آن

قرارداد چارتر زمانی نوعی از قرارداد اجاره کشتی است که به موجب آن، مالک کشتی (موجر) متعهد می‌شود در قبال دریافت کرایه، کشتی را برای مدت معین در اختیار مستأجر قرار دهد. در این نوع قرارداد، مالک همچنان اداره و هدایت فنی کشتی را حفظ می‌کند، اما استفاده تجاری از کشتی شامل انتخاب مسیرها، بنادر و کالا، بر عهده مستأجر خواهد بود. در چارتر زمانی، ممکن است موجر علاوه بر اجرت، مستحق دریافت خسارت ناشی از تأخیر نیز باشد، به ویژه در شرایطی که مستأجر از محدوده زمانی یا الزامات عملکردی مقرر تخطی کند.^{۴۳} بنابراین، این قرارداد چهارچوبی منعطف برای حمل و نقل دریایی فراهم می‌سازد که در آن، مسئولیت‌های عملیاتی و مالی میان دو طرف تقسیم می‌شود. کرایه در این نوع، به صورت دوره‌ای (معمولاً ماهانه) پرداخت می‌شود و تعهدات مالک شامل تضمین وضعیت مناسب کشتی است.

۱-۳. مفاد و مندرجات اعلامیه‌ها در چارتر زمانی

اعلامیه‌ها در قراردادهای اجاره زمانی کشتی، نقش محوری در تضمین کارآمدی و پیش‌بینی‌پذیری اجرای تعهدات دارند. این اعلامیه‌ها نه صرفاً ابزارهای اطلاع‌رسانی، بلکه سازوکارهایی حقوقی و عملیاتی برای تنظیم روابط قراردادی، مدیریت زمان‌بندی سفر و کاهش ریسک‌های تجاری و حقوقی محسوب می‌شوند. از میان آن‌ها، اعلامیه خروج از اجاره، اعلامیه انصراف و اعلامیه تحویل مجدد، برجسته‌ترین جایگاه را دارند، زیرا صدور صحیح و به موقع آن‌ها شرط اساسی برای استمرار منظم قرارداد و پیشگیری از بروز اختلافات میان مالک و مستأجر است.

اهمیت این اعلامیه‌ها در آن است که نقض یا تأخیر در صدور آن‌ها می‌تواند آثار حقوقی و اقتصادی جدی به همراه داشته باشد. از جمله این آثار می‌توان به تغییر بار اثبات در دعاوی، ایجاد مسئولیت‌های قراردادی یا مدنی، الزام به جبران خسارات مالی، و حتی انحلال یا فسخ قرارداد اشاره کرد. بدین ترتیب، اعلامیه‌ها در چارتر زمانی، علاوه بر کارکرد اطلاع‌رسانی، واجد جنبه انشایی و حقوقی‌اند و به عنوان بخشی از تعهدات اصلی یا تبعی طرفین شناسایی می‌شوند.

در نتیجه، بررسی دقیق شرایط شکلی و ماهوی صدور این اعلامیه‌ها و تحلیل آثار آن‌ها بر تعهدات و ضمانت اجرای قراردادی، ضرورتی اساسی در فهم نظام حقوقی حاکم بر چارتر زمانی است. این بررسی امکان می‌دهد تا روشن شود که اعلامیه‌ها چگونه در عمل می‌توانند به‌عنوان ابزاری برای تضمین تعادل منافع و کاهش تعارضات میان موجر و مستأجر ایفای نقش کنند.

۳-۲. اعلامیه خروج کشتی از زمان اجاره^{۴۴}

خروج کشتی از اجاره، نهادی حقوقی در چهارچوب قراردادهای اجاره زمانی است که به حالتی اشاره دارد که کشتی به‌طور موقت از چرخه بهره‌برداری مستأجر خارج می‌شود و به‌تبع آن، مدت توقف در محاسبه اجاره‌بها منظور نمی‌گردد. این وضعیت معمولاً ناشی از بروز نقایص فنی، ضرورت انجام تعمیرات اساسی یا اضطراری، یا وقوع حوادث غیرقابل پیش‌بینی است که مانع انتفاع مؤثر مستأجر از کشتی می‌شود. از منظر حقوقی، این نهاد به‌عنوان یک «حق حمایتی» برای مستأجر عمل می‌کند و به وی اجازه می‌دهد در صورت محرومیت از منافع قراردادی، از پرداخت اجاره‌بهای ایام بلااستفاده معاف گردد.^{۴۵}

در اغلب قراردادهای چارتری، شرایط و ضوابط صدور اعلامیه خروج به‌صورت دقیق در بندهای موسوم به Off-Hire درج می‌شود. براساس این مفاد، مستأجر مکلف است بلافاصله پس از وقوع حادثه یا ایجاد وقفه در عملیات، در زمان و مکان مقتضی، اعلامیه رسمی خروج را به مالک کشتی ارسال نماید. عدم رعایت این تکلیف، علاوه بر دشوار شدن بار اثبات در مراجع قضایی یا داوری، می‌تواند اعتبار ادعای مستأجر را مخدوش سازد.^{۴۶} از مهم‌ترین ادله اثباتی در این خصوص، دفتر وقایع روزانه کشتی است که طبق ماده ۸۳ قانون دریایی ایران، از حجیت اثباتی برخوردار است و می‌تواند مبنای احراز وضعیت خروج از اجاره قرار گیرد.

مصادیق خروج کشتی از اجاره طیف متنوعی را در بر می‌گیرد که از جمله آن‌ها می‌توان به لزوم تعمیرات حیاتی برای حفظ ایمنی و قابلیت عملیاتی کشتی، فقدان نیروی انسانی یا تدارکات اساسی، بروز نقص جدی در تجهیزات ناوبری یا موتورخانه، و نیز حوادثی نظیر

44. Off-Hire.

45. Baker et al., *Time Charters*, 441.

46. Christopher Hill, *Maritime Law* (United Kingdom: Informa Law from Routledge, 2003), 181.

برخورد یا آسیب‌های ساختاری کشتی اشاره کرد. رویه تجاری و حقوقی نشان می‌دهد که در صورتی که این وقایع منجر به توقف فعالیت کشتی برای مدتی بیش از ۲۴ ساعت متوالی گردد، اعمال بند خروج از اجاره توجیه‌پذیر خواهد بود.^{۴۷} در نهایت، صدور به‌موقع و صحیح اعلامیه خروج از اجاره، شرط اصلی بهره‌مندی مستأجر از آثار حمایتی این نهاد است. به‌موجب آن، اجاره‌بهای دوره توقف تعلیق می‌شود و مالک مستحق دریافت کرایه در آن بازه زمانی نخواهد بود.

۳-۳. اعلامیه انصراف توسط مالک کشتی به مستأجر^{۴۸}

در نظام قراردادهای اجاره زمانی کشتی، اعلامیه انصراف نهادی حقوقی است که به موجب (مالک کشتی) اختیار می‌دهد در صورت نقض تعهدات بنیادین مستأجر - به‌ویژه عدم پرداخت به‌موقع و کامل اجاره‌بها - قرارداد را به‌طور یک‌جانبه منحل نماید. این حق که در اغلب قراردادهای چارتر به‌عنوان شرط صریح درج می‌شود، ریشه در اصل وفاداری به تعهدات مالی و ضرورت صیانت از منافع موجر در برابر نقض‌های اساسی دارد. مطابق رویه مستقر در حقوق دریایی انگلستان، قصور مستأجر در پرداخت اجاره‌بها نقض اساسی محسوب شده و موجر را مجاز می‌سازد با صدور اعلامیه انصراف، کشتی را از اختیار مستأجر خارج کرده و به رابطه قراردادی پایان دهد.^{۴۹}

با این حال، تحقق اثر انحلالی این اختیار منوط به رعایت تشریفات شکلی و ماهوی خاصی است. نخست، از حیث زمان و نحوه صدور، اعلامیه باید در فرصت معقول و بدون تأخیر غیرموجه صادر گردد، زیرا تأخیر در اعمال حق ممکن است به‌منزله اسقاط ضمنی آن تلقی شود. در برخی قراردادها نیز این شرط به‌صورت صریح پیش‌بینی می‌شود که هرگونه تأخیر در ارسال اعلامیه، موجب زوال اعتبار آن خواهد بود. دوم، از حیث مخاطب، اعلامیه باید به‌طور مستقیم به مستأجر ابلاغ شود؛ ارسال آن به اشخاص ثالث یا نمایندگان، مگر با تصریح قراردادی یا وجود عرف خاص، فاقد اثر حقوقی است. افزون‌براین، اثر انشایی اعلامیه از زمان وصول به مستأجر تحقق می‌یابد و صرف صدور یا ارسال آن کافی نیست. این قاعده با هدف تضمین اصل «اطلاع‌رسانی مؤثر» در حقوق قراردادهای توجیه می‌شود. از حیث

۴۷. ادوارد ریچارد هاردی آیوآمی، حقوق دریایی: جامع حقوق حمل‌ونقل دریایی کالا به انضمام حقوق دریایی و رویه قضایی ایران، ترجمه منصور پورنوری (تهران: انتشارات پیام عدالت، ۱۳۹۷)، ۶۰.

48. Notice of withdrawal.

49. Baughen, *Shipping Law*, Glossary part.

محتوا نیز، اعلامیه باید صریح، روشن و عاری از هرگونه ابهام در بیان قصد انشایی موجر باشد. عبارات دویپهلوی یا کلی، به‌ویژه آن دسته که صرفاً جنبه هشدار یا اعتراض دارند، فاقد کارکرد انشایی بوده و نمی‌توانند موجب انحلال قرارداد گردند.^{۵۰} بنابراین، تنها اعلامیه‌ای که اراده قطعی موجر به فسخ را آشکار سازد، اثر حقوقی خواهد داشت.

در حقوق ایران، قانون دریایی ۱۳۴۳ نهادی مستقل با عنوان «اعلامیه انصراف» را به‌صراحت شناسایی نکرده است. فسخ قرارداد اجاره، در این نظام حقوقی، تابع قواعد عمومی قراردادها و مقررات خاص قانون دریایی است. براساس مواد ۱۴۸ و ۱۴۹، مسئولیت ناشی از تأخیر یا تقصیر فرمانده و مالک تعیین گردیده، اما ابزار مستقلاً به‌عنوان اعلامیه انصراف وجود ندارد. در عمل، مالک صرفاً می‌تواند در صورت نقض تعهدات اساسی مستأجر، به قواعد عمومی شروط ضمن قرارداد استناد کند و صدور اعلامیه صرفاً به‌عنوان ابزاری شکلی یا قراردادی، نه نهادی مستقل در قانون، قابل توجیه است. این تفاوت نشان می‌دهد که برخلاف حقوق انگلستان که اعلامیه انصراف کارکردی انشایی و مستقل دارد، در حقوق ایران چنین نهادی وجود نداشته و انحلال قرارداد مستقیماً به تصمیم قضایی یا شرط قراردادی وابسته است.

۳-۴. اعلامیه تحویل مجدد توسط مستأجر به مالک کشتی^{۵۱}

در چهارچوب قراردادهای اجاره زمانی کشتی، اعلامیه تحویل مجدد از سوی مستأجر به مالک، ابزاری شکلی و در عین حال، دارای آثار ماهوی است که پایان بهره‌برداری قراردادی از کشتی را مشخص می‌سازد. تحویل مجدد به معنای بازگرداندن کشتی به مالک در پایان مدت اجاره و بازگشت کنترل فیزیکی و مدیریتی کشتی به وی است.^{۵۲} این فرایند علاوه بر آنکه بیانگر خاتمه رابطه استیجاری است، مبنای محاسبه حقوق و تعهدات نهایی طرفین نیز قرار می‌گیرد. در بسیاری از قراردادهای استاندارد چارتر، از جمله فرم‌های بیمکو، مستأجر مکلف است چند روز پیش از تاریخ تحویل نهایی، اعلامیه‌ای مبنی بر قصد خود برای بازگرداندن کشتی صادر نماید تا مالک بتواند نسبت به تنظیم قراردادهای آتی، آماده‌سازی عملیات بندری و مدیریت تعهدات اقتصادی خود اقدام کند.

50. Anthony Rogers, Jason Chuah, and Martin Dockray, *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea* (United Kingdom: Cavendish Publishing Limited, 2004), 310.

51. Notice of redelivery.

52. Norman Lopez, *Bes' Chartering and Shipping Terms* (United Kingdom: Barker & Howard Ltd, 1992), 90.

این اعلامیه غالباً در دو مرحله صادر می‌شود: نخست اعلامیه مقدماتی با ماهیت اطلاع‌رسانی که معمولاً چندین روز یا حتی هفته قبل از موعد تحویل ارسال می‌شود^{۵۳} و سپس اعلامیه قطعی که زمان و مکان دقیق تحویل کشتی را مشخص می‌سازد. رویه عملی نشان می‌دهد که این اعلامیه‌ها، علاوه بر نقش اطلاع‌رسانی، واجد اثر الزام‌آور هستند و عدم صدور آنها یا صدور ناقص و خارج از مهلت مقرر، به مثابه نقض صریح قرارداد تلقی می‌شود.^{۵۴} به بیان دیگر، اگر قرارداد مستأجر را مکلف به ارسال اعلامیه حداقل سه روز قبل از تحویل نموده باشد،^{۵۵} عدم رعایت این تشریفات، نقض تعهد قراردادی محسوب می‌شود، حتی اگر تحویل فیزیکی کشتی در موعد مقرر انجام پذیرد.

از منظر حقوق تطبیقی، در نظام کامن‌لا، دادگاه‌ها معمولاً تأکید دارند که اعلامیه تحویل مجدد بیشتر کارکردی عملی و تسهیل‌کننده برای موجر دارد و به‌تنهایی موجب ایجاد تعهد ماهوی جدید در خصوص تاریخ تحویل نمی‌شود، مگر آنکه شرط صریح قراردادی در این خصوص درج شده باشد. بدین ترتیب، ضمانت اجرای اصلی تأخیر یا عدم رعایت اعلامیه، مطالبه خسارات قراردادی محدود به تفاوت میان اجرت‌المسمی و اجرت‌المثل بازار در دوره اضافی است و خسارات ناشی از عدم‌النفع قراردادهای بعدی به‌طور معمول قابل مطالبه نیست.

در حقوق ایران، قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ نهادی مستقل تحت‌عنوان «اعلامیه تحویل مجدد» پیش‌بینی نکرده است و این مفهوم تنها در پرتو مفاد قراردادی قابل شناسایی است. با این حال، برخی مواد قانون مزبور می‌توانند به‌طور غیرمستقیم، در تحلیل آثار حقوقی تحویل مجدد مؤثر واقع شوند. برای نمونه، ماده ۱۴۸ در مواردی که کشتی در نتیجه عمل موجر توقیف یا متوقف شود، هزینه‌های مدت توقف را بر عهده موجر دانسته است و بدین وسیله مسئولیت نهایی بازگرداندن کشتی را به مالک منتقل می‌کند. همچنین، ماده ۱۴۹ مقرر می‌دارد که اگر تأخیر ناشی از قصور فرمانده باشد، وی مکلف به جبران خسارت است. این مقررات هرچند به‌صراحت از نهاد اعلامیه تحویل مجدد نام نبرده‌اند، اما در عمل، بر روابط مالی و حقوقی طرفین در مقطع پایانی قرارداد تأثیرگذارند.

53. Rogers, Chuah, and Dockray, *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 590.

54. Yvonne Baatz et al., *Maritime Law* (United Kingdom: Informa Law from Routledge, 2014), 148.

55. Michael Bundock, *Shipping Law Handbook* (United Kingdom: Informa Law from Routledge, 2011), 715.

از این رو، در حقوق ایران، تعهد مستأجر به صدور اعلامیه تحویل مجدد صرفاً در صورتی الزام‌آور خواهد بود که در قرارداد چارترپارتی پیش‌بینی شده باشد. در غیر این صورت، خاتمه دوره اجاره صرفاً با اتمام عملیات حمل و تخلیه و بازگرداندن عملی کشتی تحقق می‌یابد و صدور اعلامیه فاقد کارکرد حقوقی مستقل است. بدین ترتیب، برخلاف حقوق انگلستان که اعلامیه تحویل مجدد نقشی نسبتاً تثبیت‌شده در رویه قضایی دارد، در حقوق ایران، این نهاد ماهیتاً قراردادی است و تنها براساس توافق صریح طرفین می‌تواند به‌عنوان شرط الزام‌آور شناخته شود.

۳-۵. آثار حقوقی اعلامیه‌ها در قرارداد چارتر زمانی

اعلامیه‌ها در چارتر زمانی آثار حقوقی متعددی دارند که در حوزه‌های مسئولیت‌ها، خسارات، فسخ قرارداد، و تغییر بار اثبات و انقلاب دعوا بررسی می‌شوند. این آثار در نظام‌های حقوقی ایران و کاملاً تفاوت‌های قابل توجهی دارند که تحلیل تطبیقی آن‌ها خلأهای حقوقی ایران را روشن می‌کند.

۳-۶. ضمانت اجرای اعلامیه خروج کشتی از زمان اجاره

اعلامیه خروج کشتی از اجاره در چارتر زمانی، جایگاهی ویژه در تنظیم روابط مالی و عملیاتی میان طرفین دارد. این اعلامیه که عموماً از سوی مستأجر صادر می‌شود، ناظر بر شرایطی است که کشتی به دلایلی همچون نقص فنی یا موانع غیرقابل پیش‌بینی، از چرخه بهره‌برداری خارج می‌شود. ویژگی بارز این اعلامیه آن است که برخلاف سایر اعلامیه‌های قراردادی مانند اعلامیه آمادگی، صرف صدور آن موجب انتقال بار اثبات به مالک کشتی نمی‌گردد. به بیان دقیق‌تر، حتی پس از ارسال اعلامیه، مستأجر همچنان مکلف است وقوع وضعیت منطبق با «شرط خروج از اجاره» را اثبات کند. نکته مهم این است که تحقق این وضعیت نیازی به اثبات تقصیر موجر ندارد و صرف احراز وجود حادثه یا وضعیت موجب تعلیق تعهدات، برای معافیت مستأجر کفایت می‌کند.^{۵۶}

از منظر حقوقی، اعلامیه خروج آثاری چندگانه دارد. نخستین اثر تعلیق تعهد مستأجر به پرداخت اجاره‌بها در دوره توقف کشتی است. در این حالت، مستأجر به دلیل عدم بهره‌برداری واقعی از منافع کشتی، مکلف به پرداخت اجاره نیست؛ البته مشروط بر آنکه وقوع حادثه یا

56. Tetley, *International Maritime and Admiralty Law*, 152.

وضعیت توقف از طریق اعلامیه معتبر مستند شده باشد. دومین اثر انتقال مسئولیت کشتی در طول مدت توقف به مالک است، بدین معنا که خسارات وارد بر کشتی یا تأخیر در حمل، در این بازه، بر عهده موجر خواهد بود، چراکه بهره‌برداری عملی از کشتی خارج از اختیار مستأجر قرار گرفته است. سومین اثر تغییر در زمان‌بندی قرارداد است، زیرا هرگونه وقفه عملیاتی موجب لزوم اصلاح مدت اجاره می‌شود. در عمل، این اصلاح معمولاً از طریق توافق طرفین و درج الحاقیه صورت می‌گیرد. با این حال، بازگشت به وضعیت عادی و احیای حق موجر برای مطالبه اجاره‌بها تنها زمانی محقق می‌شود که کشتی عملاً آماده بهره‌برداری گردد، نه صرفاً از زمان پایان تعمیر یا رسیدن به بندر.^{۵۷} البته این قاعده ماهیت آمره ندارد و طرفین می‌توانند به موجب توافق قراردادی، زمان استحقاق اجاره را به گونه‌ای دیگر معین کنند.^{۵۸}

در حقوق ایران، نهاد «اعلامیه خروج کشتی از اجاره» به عنوان یک سازوکار مستقل همانند نظام حقوقی انگلستان پیش‌بینی نشده است، با این حال می‌توان آثار و کارکردهای آن را به‌طور ضمنی در برخی مقررات قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و اسناد تکمیلی شناسایی کرد. نخستین مقررۀ مرتبط، ماده ۱۴۸ قانون دریایی است که در صورت توقیف کشتی ناشی از فعل مالک (موجر)، هزینه‌های توقف و مسئولیت‌های مالی کشتی را بر عهده وی قرار داده است. این حکم بیانگر آن است که هرگاه بهره‌برداری از کشتی خارج از اختیار مستأجر قرار گیرد، مسئولیت عملی و مالی بر عهده مالک خواهد بود؛ امری که با فلسفه وجودی اعلامیه خروج، یعنی انتقال بار مسئولیت در دوره توقف هم‌راستا است.

ماده ۱۵۰ قانون دریایی نیز با ارجاع به مفهوم قوه قاهره، گامی دیگر در جهت تبیین آثار اعلامیه خروج برمی‌دارد. این ماده، تعهدات طرفین را در صورت وقوع حوادث غیرقابل پیش‌بینی معلق می‌داند و مستأجر را از پرداخت اجاره‌بها در طول مدت توقف معاف می‌سازد، در حالی که هزینه‌های مربوط به خدمه و نگهداری کشتی همچنان بر عهده مالک باقی می‌ماند. این رویکرد، ضمن حفظ تعادل قراردادی، بر اصل استمرار قرارداد و محدود بودن حق فسخ تأکید می‌کند. بند (الف) همین ماده نیز تصریح می‌کند که توقف در مدت متعارف، مانع بقا و تداوم قرارداد نیست و تنها در شرایط خاص، امکان فسخ برای طرفین ایجاد می‌شود؛ تفسیری که به‌طور طبیعی وابسته به عرف دریایی و توافق قراردادی خواهد بود. علاوه بر این، ماده ۱۵۷ قانون دریایی در زمینه تأخیر ناشی از تعمیر کشتی صراحت

57. Ma Li, *Legal Analysis of Off-hire Clauses* (Shanghai: World Maritime University, 2009), 49.

۵۸. آیوامی، حقوق دریایی: جامع حقوق حمل و نقل، ۶۳.

دارد که مستأجر در دوره تعمیر حق فسخ ندارد، مگر آنکه ادامه سفر ناممکن گردد. در چنین وضعی، فرمانده موظف به اجاره کشتی جایگزین است و در غیر این صورت، مسئول جبران خسارت خواهد بود. این مقررہ بار دیگر بر استمرار قرارداد و محدودیت موارد فسخ تأکید دارد و تلویحاً نشان می‌دهد که خروج موقت کشتی از چرخه بهره‌برداری (اعم از تعمیر یا حوادث دیگر) آثار تعلیقی بر تعهدات مالی مستأجر خواهد داشت. افزون‌بر قانون دریایی، مقررات داخلی نیز در راستای تقویت این رویکرد قابل استناد هستند. به موجب ماده ۶ «ضوابط پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری» مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در سال ۱۳۶۸، خسارت تأخیر یا جریمه دیرکرد روزانه مبلغی است معین و توافق شده که در صورت معطلی کشتی مازاد بر زمان مجاز، براساس قرارداد اجاره و الحاقیه‌های مربوط محاسبه و به مالک کشتی یا نماینده قانونی وی پرداخت می‌شود. این قاعده هرچند به‌طور مستقیم ناظر بر مفهوم اعلامیه خروج نیست، اما به‌خوبی نشان می‌دهد که نظام حقوقی ایران نیز در مقام عمل، آثار مالی توقف و خروج کشتی از چرخه بهره‌برداری را شناسایی کرده و راهکاری جبرانی برای آن پیش‌بینی نموده است.

در مجموع، هرچند حقوق دریایی ایران فاقد نهادی مستقل با عنوان «اعلامیه خروج از اجاره» است، اما از طریق مجموعه‌ای از مقررات پراکنده، به‌ویژه مواد ۱۴۸، ۱۵۰ و ۱۵۷ قانون دریایی و مقررات مکمل شورای عالی هماهنگی ترابری، می‌توان آثار حقوقی مشابهی با این اعلامیه را استنباط کرد. بنابراین، در نظام ایران ضمانت اجرای خروج کشتی، عمدتاً در قالب تعلیق تعهدات مستأجر به پرداخت اجاره‌بها و انتقال مسئولیت‌های مالی و عملیاتی به مالک متجلی می‌شود.

اما در حقوق انگلستان، رویه قضایی به‌طور گسترده به تبیین جایگاه حقوقی این اعلامیه پرداخته است. پرونده ^{۵۹}NYK Bulkship (Atlantic) NV v Cargill International SA یکی از آرای محوری دیوان عالی بریتانیا است که به‌طور دقیق، به ماهیت حقوقی تعهدات مستأجر و دامنه مسئولیت او در برابر اقدامات اشخاص ثالث می‌پردازد. این پرونده، برخلاف برداشت‌های رایج، به مسئله تحویل مجدد کشتی و خسارات مرتبط با آن نمی‌پردازد، بلکه بر تفسیر دقیق شرط خروج از زمان اجاره کشتی متمرکز است. موضوع اصلی اختلاف آن بود که آیا مستأجر می‌تواند نسبت به تقصیر نماینده‌ای که برای عملیات بارگیری در بندر منصوب کرده است، مسئول شناخته شود یا خیر. دادگاه عالی حکم داد که در چنین شرایطی، نماینده به‌مثابه

59. The Global Santosh [2016] UKSC 20 – Supreme Court of the United Kingdom.

بازوی اجرایی مستأجر عمل می‌کند و اقدامات او در چهارچوب قرارداد به مستأجر منتسب خواهد شد. بنابراین، مستأجر نمی‌تواند با استناد به استقلال نماینده یا فقدان رابطه مستقیم قراردادی، از بار مسئولیت معاف گردد. در این پرونده، عمل توقیف کشتی توسط مستأجر بعدی، خارج از چهارچوب وظایفی بود که به‌عنوان «نماینده» برای انجام عملیات بارگیری یا تخلیه بر عهده داشت. در نتیجه، این عمل به مستأجر اصلی قابل انتساب نبود و کشتی برای کل دوره توقیف، خارج از زمان اجاره محسوب شد.^{۶۰}

همچنین، دادگاه تجاری در پرونده *Navision Shipping A/S v Precious Pearls Ltd*^{۶۱} به بررسی اعتبار اعلامیه‌های خروج از زمان اجاره پرداخت. در این پرونده، پرسش اصلی دادگاه تجاری انگلستان آن بود که آیا مستأجر می‌تواند با اتکا به اعلامیه‌ای که زمان تحویل مجدد کشتی را به صورت تقریبی و فاقد دقت لازم بیان کرده است، موجر را ملزم به پذیرش آثار حقوقی خروج از اجاره نماید یا خیر. دادگاه با تحلیل ماهیت حقوقی اعلامیه‌های خروج تصریح کرد که چنین اعلامیه‌ای صرفاً زمانی معتبر است که بر پایه اطلاعات واقعی، دقیق و قابل اتکا صادر شده باشد.

رای دادگاه تأکید نمود که اعلامیه خروج از اجاره، صرفاً یک تشریفات شکلی نیست، بلکه ابزاری عملی و حقوقی برای تنظیم روابط مالی و برنامه‌ریزی عملیاتی موجر محسوب می‌شود. بنابراین، مستأجر مکلف است در صدور آن، معیارهای دقت معقول و حسن‌نیت تجاری را رعایت کند. هرگونه ابهام، کلی‌گویی یا اتکا به داده‌های غیرمطمئن می‌تواند موجب بی‌اعتباری اعلامیه گردد و مسئولیت ناشی از تأخیرها یا اختلالات بعدی را متوجه مستأجر نماید.^{۶۲}

این تحلیل تطبیقی نشان می‌دهد که در حقوق ایران، آثار اعلامیه خروج بیشتر به‌طور ضمنی و در قالب تعلیق تعهدات و استمرار قرارداد پذیرفته شده است، درحالی‌که در حقوق انگلستان، با اتکا بر رویه قضایی، جایگاه این اعلامیه به‌عنوان نهادی مستقل و روشن در قراردادهای چارتر زمانی تثبیت شده است.

60. Johanna Hjalmarsson, *Maritime Law in 2016: A Review of Developments in Case Law* (Southampton: University of Southampton, 2017), 7.

61. *Navision Shipping A/S v Precious Pearls Ltd*, 2021.

62. Kyriaki Noussia et al., "The application of Section 69 of the English Arbitration Act 1996 in the shipping industry," *International Arbitration Law Review* 26, no. 2 (2023): 119-138.

۳-۷. ضمانت اجرای اعلامیه انصراف توسط مالک کشتی به مستأجر

اعلامیه انصراف در قراردادهای اجاره زمانی کشتی، به‌مثابه مهم‌ترین ابزار اعمال حق فسخ از سوی مالک، واجد ماهیتی انشایی، قطعی و غیرقابل رجوع است. صدور این اعلامیه، به شرط رعایت الزامات شکلی و ماهوی پیش‌بینی‌شده در قرارداد، منجر به خاتمه فوری و یک‌جانبه رابطه قراردادی می‌شود. اساس اعتبار و اثرگذاری این نهاد، شفافیت و صراحت در بیان اراده مالک است، به‌گونه‌ای که هرگونه ابهام، دوپهلویی یا استفاده از الفاظ غیرقاطع می‌تواند اعلامیه را از کارکرد انشایی خالی سازد و آن را صرفاً در حد اخطار یا اعتراض قابل ارزیابی کند.^{۶۳} بدین ترتیب، ماهیت اعلامیه اقتضا دارد که صرفاً برای انحلال قطعی قرارداد به کار رود و استفاده از آن برای تعلیق یا توقف موقت اجرای تعهدات نه‌تنها فاقد مبنای حقوقی است، بلکه می‌تواند مصداق سوء استفاده از حق تلقی گردد.^{۶۴}

آثار حقوقی اعلامیه انصراف با تحقق شرایط فسخ و انقضای مهلت پرداخت آغاز می‌شود و صرف تاریخ صدور آن برای انحلال قرارداد کفایت نمی‌کند. اعلامیه‌ای که پیش از موعد یا بدون رعایت شرایط مقرر صادر گردد، فاقد اثر انشایی است. در مقابل، اعلامیه‌ای که به‌درستی صادر و به مستأجر ابلاغ شود، قرارداد را منحل می‌سازد و مالک را محق می‌گرداند تا خسارات ناشی از نقض تعهدات مستأجر را مطالبه کند، از جمله تفاوت میان اجرت‌المسمی و اجرت‌المثل بازار و نیز هزینه‌های مرتبط با تخلیه بار در صورت باقی ماندن کالا بر عرشه. پس از تحقق انحلال، وضعیت مستأجر از بهره‌بردار قانونی به «امانت‌دار قانونی» تنزل می‌یابد، به این معنا که صرفاً مکلف به حفظ و تحویل ایمن کشتی است و حق بهره‌برداری اقتصادی از آن را ندارد.^{۶۵}

در حقوق انگلستان، رأی مشهور دادگاه استیناف در پرونده شرکت کشتیرانی تاکس استیم‌شپ علی‌ه مالکان کشتی موتوری بریمنز^{۶۶} جایگاه حقوقی اعلامیه انصراف را به‌روشنی تبیین کرده است. در این پرونده، اختلاف بر سر اعتبار زمانی اعلامیه فسخ بود که از طریق تلکس به مستأجر ارسال شده بود. دادگاه اصل مهمی را تثبیت نمود: معیار اعتبار اعلامیه،

63. Baker et al., *Time Charters*, 297.

64. Donald Davies, *Commencement of Laytime* (London: Informa Law from Routledge, 2006), 554.

65. Martin Davies and Anthony Dickey, *Shipping Law* (Sydney: Thomson Reuters Australia, 2016), 555-560.

66. *Tenax Steamship Co v Owners of the Motor Vessel Brimnes*, 1974.

وصول آن به محل تجاری یا سیستم ارتباطی مستأجر در ساعات متعارف است، نه اطلاع واقعی او از محتوا. بنابراین، قصور یا اهمال مستأجر در بررسی مکاتبات نمی‌تواند مانع از تحقق آثار فسخ گردد. این تفسیر، در حقوق دریایی انگلستان نقش کلیدی در تضمین قطعیت روابط قراردادی ایفا می‌کند و مانع از آن می‌شود که طرف متخلف، با توسل به تأخیر در اطلاع‌یابی، آثار حقوقی فسخ را به تعویق اندازد. این رأی در زمینه قراردادهای اجاره کشتی اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا روشن می‌سازد که اعلامیه انصراف یا فسخ مالک، در صورت ارسال صحیح و به موقع، حتی در فرض اهمال یا بی‌توجهی مستأجر به بررسی پیام‌های دریافتی، معتبر خواهد بود. چنین تحلیلی در حقوق دریایی از آن جهت اساسی است که امنیت و قطعیت روابط قراردادی را تضمین می‌کند و مانع از آن می‌شود که یک طرف با سوءاستفاده از تأخیر در اطلاع‌رسانی، آثار فسخ را به تعویق اندازد.^{۶۷}

در حقوق ایران اما، قانون دریایی ۱۳۴۳ نهادی مستقل تحت عنوان «اعلامیه انصراف» را پیش‌بینی نکرده است. فسخ قرارداد اجاره در این نظام حقوقی، تابع قواعد عمومی قراردادها و مقررات خاص قانون دریایی است. مواد ۱۴۸ و ۱۴۹ این قانون صرفاً به مسئولیت‌های ناشی از تأخیر و تقصیر فرمانده یا مالک پرداخته‌اند، بی‌آنکه سازوکاری مشابه اعلامیه انصراف در آن‌ها دیده شود. بدین ترتیب، در حقوق ایران، فسخ قرارداد اجاره زمانی تنها از طریق استناد به شروط قراردادی مندرج در چارتر پارتی یا قواعد عام قراردادی در حقوق مدنی امکان‌پذیر است. از این منظر، اعلامیه انصراف در ایران بیشتر یک ابزار شکلی قراردادی است تا یک نهاد حقوقی مستقل. این تفاوت اساسی نشان می‌دهد که در حالی که در حقوق انگلستان، اعلامیه انصراف اثر انشایی و مستقیم دارد، در حقوق ایران، انحلال قرارداد نیازمند مبنای قراردادی یا قضایی است و اعلامیه صرفاً جنبه تشریفاتی و اثباتی پیدا می‌کند.

۳-۸. ضمانت اجرای اعلامیه تحویل مجدد توسط مستأجر به مالک کشتی

اعلامیه تحویل مجدد کشتی در قراردادهای اجاره زمانی، از جمله ابزارهای کلیدی در تنظیم روابط موجر و مستأجر به شمار می‌رود و کارکرد اصلی آن ایجاد شفافیت و پیش‌بینی‌پذیری در فرایند خاتمه قرارداد است. اصل بر آن است که صدور این اعلامیه الزام قانونی ندارد، مگر آنکه به عنوان شرط صریح یا ضمنی در قرارداد گنجانده شود. در این صورت، اعلامیه از

67. Malcolm Alistair Clarke et al., *Commercial law: Text, cases, and materials* (Oxford: Oxford University Press, 2017), 570.

یک ابزار اطلاع‌رسانی صرف به تعهدی شکلی و الزام‌آور تبدیل می‌گردد و عدم رعایت آن می‌تواند نقض قرارداد تلقی شود.^{۶۸}

اهمیت این اعلامیه از دو منظر قابل تبیین است: نخست، از حیث حقوقی، اعلامیه تحویل مجدد می‌تواند به منزله تأیید ضمنی تعهد مستأجر به بازگرداندن کشتی در موعد مقرر تفسیر شود. با وجود این، رویه قضایی در نظام کامن‌لا، چنین تفسیری را به‌طور مطلق نپذیرفته و تأکید کرده است که اعلامیه عمدتاً جنبه اطلاع‌رسانی دارد و تعهد الزام‌آور مستقلی برای تحویل در تاریخ دقیق ایجاد نمی‌کند، بلکه هدف اصلی آن تسهیل برنامه‌ریزی مالک برای انعقاد قراردادهای آتی است.^{۶۹} دوم، از منظر اقتصادی، این اعلامیه ابزاری برای تضمین پیش‌بینی‌پذیری و مدیریت ریسک‌های تجاری محسوب می‌شود. موجر بر مبنای اطلاعات مندرج در اعلامیه می‌تواند ترتیبات بعدی را برای بهره‌برداری از کشتی، انعقاد قراردادهای متوالی یا تنظیم زمان‌بندی عملیات خود اتخاذ کند.^{۷۰}

در صورت تأخیر در تحویل کشتی، مالک حق دارد خسارات ناشی از این تخلف را مطالبه کند، هرچند رویه دادگاه‌های کشورهای کامن‌لا غالباً دامنه این خسارات را محدود به تفاوت میان نرخ اجاره مندرج در قرارداد و نرخ متعارف بازار در دوره اضافی می‌دانند و زیان‌های ناشی از فرصت‌های ازدست‌رفته یا قراردادهای آتی نافرجام را به رسمیت نمی‌شناسند. افزون‌بر این، ارسال اعلامیه تحویل مجدد می‌تواند متضمن اثر ضمنی دیگری نیز باشد؛ بدین معنا که کشتی در زمان اعلام‌شده آزاد و عاری از هرگونه تعهد استیجاری موازی است و مستأجر عملاً تأیید می‌کند که هیچ مانعی برای تحویل کشتی به مالک وجود ندارد.^{۷۱}

در غیاب شرط قراردادی صریح، پایان دوره اجاره معمولاً با اتمام عملیات تخلیه محموله تعیین می‌شود. با این حال، تحویل کشتی در زمانی متفاوت از تاریخ اعلام‌شده - اگر اعلامیه صرفاً ماهیت اطلاع‌رسانی داشته باشد - می‌تواند از حیث حقوقی به‌عنوان نقض قرارداد تلقی شده و مسئولیت جبران خسارت بر عهده مستأجر قرار گیرد.

در این زمینه، رویه قراردادی نیز تحولات مهمی را به خود دیده است. نمونه بارز آن، فرم

68. Baker et al., *Time Charters*, 96.

69. Paul Todd, *Principles of the Carriage of Goods by Sea* (London: Routledge, 2016), 171.

70. Baker et al., *Time Charters*, 270.

71. David Joseph Attard, *The IMLI Manual on International Maritime Law* (Oxford: Oxford University Press, 2016), 301.

استاندارد چارترپارتی بیمکو^{۷۲} ۲۰۲۰ است که با پیش‌بینی دقیق سازوکار اعلامیه‌های تحویل، تعادل میان منافع موجر و مستأجر را تقویت می‌کند. مطابق این الگو، مستأجر مکلف به صدور دو نوع اعلامیه است: نخست، یک اعلامیه مقدماتی^{۷۳} که باید حداقل سی روز کاری پیش از تاریخ تقریبی تحویل صادر شود و حاوی زمان تخمینی و محدوده بنادر احتمالی باشد؛ دوم، یک اعلامیه قطعی^{۷۴} که باید حداقل چهارده روز کاری پیش از تاریخ تحویل واقعی صادر شود و مکان و زمان دقیق تحویل را مشخص کند. این سازوکار نه تنها به مالک امکان برنامه‌ریزی دقیق برای بهره‌برداری بعدی از کشتی را می‌دهد، بلکه از منظر حقوقی نیز مبنای الزام‌آور ایجاد می‌کند. در نتیجه، هرگونه قصور در صدور این اعلامیه‌ها یا ارائه اطلاعات نادرست در آن‌ها، نقض تعهد قراردادی محسوب شده و مسئولیت مدنی مستأجر را به دنبال خواهد داشت.

اما در حقوق ایران، همان‌طور که پیش‌تر بیان شد، قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ نهادی مستقل تحت‌عنوان «اعلامیه تحویل مجدد» را شناسایی نکرده است. به همین دلیل، صدور این اعلامیه تنها در پرتو توافق قراردادی میان طرفین معنا می‌یابد و ضمانت اجرای نقض آن نیز بر مبنای قواعد عمومی مسئولیت قراردادی و مدنی تفسیر می‌شود. با وجود این خلأ، برخی مواد قانون دریایی من جمله ماده ۱۴۸ و ۱۴۹ می‌توانند به‌طور تلویحی در تحلیل ضمانت اجرا مؤثر باشند. این مقررات اگرچه به‌طور صریح به اعلامیه تحویل مجدد اشاره ندارند، ولی مبنایی برای استنباط ضمانت اجرای تعهد تحویل و مدیریت خسارات ناشی از تأخیر فراهم می‌آورند.

بدین ترتیب، در حقوق ایران، ضمانت اجرای تخطی از صدور اعلامیه تحویل مجدد، در صورت پیش‌بینی قراردادی، عمدتاً در قالب الزام به جبران خسارت تجلی می‌یابد، در حالی که در حقوق انگلستان، علاوه بر جبران خسارت، رویه قضایی در شرایطی خاص، امکان اعمال فسخ قراردادی را نیز به‌عنوان ضمانت اجرای مکمل به رسمیت شناخته است. این تفاوت، بیانگر آن است که حقوق ایران به جای ایجاد ابزارهای متنوع برای مدیریت پایان قرارداد، صرفاً به جبران خسارت بسنده کرده و ماهیت اعلامیه را نهادی صرفاً قراردادی و غیرقانونی باقی گذاشته است.

72. BIMCO Time Charter Party 2020.

73. Preliminary notice.

74. Definite notice.

۴. نتیجه‌گیری

در قراردادهای چارترپارتی، اعلامیه‌ها جایگاهی بنیادین در تضمین اجرای صحیح تعهدات، تنظیم روابط مالی و عملیاتی و ایجاد شفافیت در تعاملات طرفین دارند. مطالعه تطبیقی حاضر نشان می‌دهد که حقوق انگلستان با اتکا به رویه قضایی مستقر، اعلامیه‌ها را به‌عنوان نهادهایی با ماهیت انشایی و الزام‌آور شناسایی کرده و ضمانت اجراهای متنوعی همچون حق فسخ قرارداد و مطالبه خسارت را برای نقض آن‌ها پیش‌بینی نموده است. آرای شاخصی مانند *The Global Santosh* و *The Brimnes*، *The Mihalis Angelos* نشانگر آن است که نظام حقوقی انگلستان، به‌طور نظام‌مند، درصدد ایجاد تعادل میان منافع مالک و مستأجر است و از طریق تأکید بر دقت و شفافیت در صدور اعلامیه‌ها، امنیت حقوقی و پیش‌بینی‌پذیری روابط تجاری دریایی را تضمین می‌کند.

در مقابل، حقوق ایران براساس قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، فاقد نهادی مستقل تحت‌عنوان اعلامیه‌های قراردادی است و ضمانت اجراها در این حوزه عمدتاً به جبران خسارت مالی محدود می‌شوند. هرچند مقرراتی چون مواد ۱۴۸، ۱۴۹، ۱۵۰ و ۱۵۷ به‌طور تلویحی برخی آثار مشابه را پذیرفته‌اند، اما به‌دلیل عدم تصریح قانون به جایگاه و ضمانت اجرای اعلامیه‌ها، نقش آن‌ها صرفاً به سطح تعهدات قراردادی و شروط ضمن عقد محدود مانده است. این نقصان در حالی است که حتی مواد پراکنده موجود مانند مواد ۱۳۵، ۱۳۹ و ۱۴۸ نیز بیشتر بر مبانی عمومی مسئولیت مدنی استوارند تا منطق ویژه حقوق دریایی. این وضعیت در مقایسه با نظام پیشرفته حقوق دریایی انگلستان، بیانگر ضعف کارکردی و محدودیت در انعطاف‌پذیری قراردادهای اجاره کشتی در حقوق ایران است.

با توجه به اهمیت روزافزون حمل‌ونقل دریایی در تجارت بین‌المللی، پیشنهاد می‌شود قانون‌گذار ایرانی در راستای اصلاح قانون دریایی، با الهام از نظام‌های پیشرفته و قراردادهای استاندارد بین‌المللی (به‌ویژه فرم‌های استاندارد BIMCO)، نهادی مستقل برای اعلامیه‌های قراردادی در چارترپارتی پیش‌بینی کند و ضمانت اجراهای متناسب با تخطی از آن‌ها را به‌طور شفاف تعیین نماید. این ضمانت اجراها باید متضمن دو بُعد اصلی باشند: نخست، جبران خسارت مالی در موارد نقض تعهدات شکلی یا تأخیرهای جزئی؛ و دوم، پیش‌بینی حق فسخ در موارد نقض اساسی و بنیادین. بدین ترتیب، حقوق ایران ضمن هم‌سویی با استانداردهای بین‌المللی و رویه قضایی انگلستان، می‌تواند کارآمدی، امنیت حقوقی و تعادل میان منافع طرفین قراردادهای اجاره کشتی را تضمین نماید.

سیاهه منابع

الف- منابع فارسی:

- آیوایی، ادوارد ریچارد هاردی. حقوق دریایی: جامع حقوق حمل و نقل دریایی کالا به انضمام حقوق دریایی و رویه قضایی ایران. ترجمه منصور پورنوری. تهران: انتشارات پیام عدالت، ۱۳۹۷.
- امید، هوشنگ. حقوق دریایی. تهران: مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳.
- ستوده تهرانی، حسن. حقوق دریایی و هوایی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴.
- قانون دریایی، ۱۳۴۳.
- قانون مسئولیت مدنی، ۱۳۳۹.
- ضوابط پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری، ۱۳۶۸.

ب- منابع لاتین:

- Attard, David Joseph. *The IMLI Manual on International Maritime Law*. London: Oxford University Press, 2016.
- Baatz, Yvonne, et al. *Maritime Law*. United Kingdom: Informa Law from Routledge, 2014.
- Baker, Andrew, Julian Kenny, John D. Kimball, and Thomas H. Belknap Jr. *Time Charters*. London: Informa Law from Routledge, 2014.
- Baughen, Simon. *Shipping Law*. London: Routledge, 2015.
- Bundock, Michael. *Shipping Law Handbook*. United Kingdom: Informa Law from Routledge, 2011.
- Clarke, Malcolm Alistair, Richard JA Hooley, Roderick JC Munday, Leonard Sedgwick Sealy, P. G. Turner, and A. M. Tettenborn. *Commercial law: Text, cases, and materials*. Oxford: Oxford University Press, 2017.
- Cooke, Julian, Tim Young, Michael Ashcroft, Andrew Taylor, John Kimball, David Martowski, LeRoy Lambert, and Michael Sturley. *Voyage Charters*. London: Informa Law from Routledge, 2020.
- Davies, Donald. *Commencement of Laytime*. London: Informa Law from Routledge, 2006.
- Davies, Martin, and Anthony Dickey. *Shipping Law*. Sydney: Thomson Reuters Australia, 2016.
- Glencore Grain Ltd v Flacker Shipping Ltd (The Happy Day). [2002] 2 Lloyd's Rep 487.
- Hill, Christopher. *Maritime Law*. United Kingdom: Informa Law from Routledge, 2003.
- Hjalmarsson, Johanna. *Maritime Law in 2016: A Review of Developments in Case*

- Law. Southampton: University of Southampton, 2017.
- Howard Marine and Dredging Co Ltd v A. Ogden & Sons (Excavations) Ltd [1978] QB 574(CA).
- Li, Ma. *Legal Analysis of Off-hire Clauses*. Shanghai: World Maritime University, 2009.
- Lopez, Norman. *Bes' Chartering and Shipping Terms*. United Kingdom: Barker & Howard Ltd, 1992.
- Misrepresentation Act,¹1967.
- Navision Shipping A/S v Precious Pearls Ltd, 2021.
- Noussia, Kyriaki, Maria Glynou, Stanislava Nedeva, and Mohammed Al Muqaimi. "The application of Section 69 of the English Arbitration Act 1996 in the shipping industry." *International Arbitration Law Review* 26, no. 2 (2023): 119-138
- Papadopoulos, Anthony. *Ship Brokering and Chartering Practice*. London: Informa Law from Routledge, 2018.
- Rogers, Anthony, Jason Chuah, and Martin Dockray. *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*. United Kingdom: Cavendish Publishing Limited, 2004.
- Schofield, John. *Laytime and Demurrage*. London: Informa Law from Routledge, 2016.
- Stephens, Kevin. *Glossary of Chartering & Shipping Terms*. Hamburg: Rickmers-Linie, 2007.
- Tenax Steamship Co v Owners of the Motor Vessel Brimnes, 1974.
- Tetley, William. *International Maritime and Admiralty Law*. Montreal: Éditions Yvon Blais, 2008.
- The Global Santosh [2016] UKSC 20 – Supreme Court of the United Kingdom.
- The Mihalis Angelos [1971] 1 QB 164.
- Todd, Paul. *Principles of the Carriage of Goods by Sea*. London: Routledge, 2016.
- Transgrain Shipping B.V. v Global Transporte Oceanico S.A. (The "Mexico I") [1990] 1 Lloyd's Rep 507 (CA).
- Treitel, G.H. *The Law of Contract*. London: Sweet & Maxwell, 2020.
- UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2023*. Geneva: United Nations Publications, 2023.
- v Turkey, Aydin, Comm Rep, Badham v Hill, NZ Jur NS SC, Bainbrigge v Browne, and D. Ch. *Table of Cases*, Volume 31, 2002.
- Wilson, F. John. *Carriage of Goods by Sea*. London: Pearson Longman, 2010.