



Legal Analysis of Sanctions Clauses in Oil Tanker Charter Party Contracts; with Emphasis on the Latest Changes in Standard Clauses

Seyed Mohamad Hassan Razavi*, Mojtaba Einy**

Abstract

The maritime transportation industry has undergone significant transformations with the widespread adoption of tanker charter party contracts, especially in the bulk transportation of oil and petroleum products. These contracts serve as vital instruments governing the intricate relationship between ship owners and Charterers, aiming to safeguard the interests of all parties involved. Although standardized forms are available, parties retain the flexibility to define specific terms and conditions. In practice, prefabricated standard contracts are often preferred due to their efficiency and familiarity within the industry.

In recent decades, the landscape of maritime transportation has been reshaped by economic and commercial sanctions. The fear of inadvertently violating sanctions laws has compelled parties to incorporate meticulous terms and clauses into their contracts. These terms serve as a shield, enabling parties to mitigate and manage risks associated with economic sanctions effectively. A focal point within these contracts is the inclusion of sanctions clauses, widely recognized standards established by reputable institutions such as BIMCO and Intertanko. These clauses encompass a spectrum of provisions, including explicit definitions of key concepts, assurances against

How to Cite: Razavi, S. M. H, Einy, M. (2024). Increase of Contractual Liability: Responding to Intentional Breach of Contract, *Journal of Legal Studies*, 15(4), 65-94.

* Assistant Prof., Department of Public and International Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran (Corresponding Author)

E. Mail: hassan.razavi@ut.ac.ir

** Ph. D Student in Oil and Gas Law, Department of Public and International Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran.

E. Mail: hassan.razavi@ut.ac.ir

sanctions imposition, guidelines for handling sanctions-related issues, protocols for refusing voyage orders that may contravene sanctions, procedures for contract termination, and avenues for claiming damages. Notably, it is mandatory to include sanctions clauses in sub-charters and issued bills of lading.

However, a critical inquiry arises: do these standardized sanctions clauses truly serve as robust risk management mechanisms for economic sanctions? Upon meticulous examination, it becomes apparent that these clauses are not without their limitations. Ambiguities within the language and criteria employed in these clauses create room for varied interpretations during judicial proceedings. The broad terminology and ambiguous phrasing often lean in favor of ship owners, leaving other involved parties at a disadvantage.

This article delves into a comprehensive evaluation of the sanctions clauses established by esteemed international institutions such as BIMCO and Intertanko, as well as major oil corporations like BP and Shell. These clauses, subject to regular updates, are subjected to meticulous scrutiny, highlighting both their strengths and inherent weaknesses. Through this analysis, the article aims to provide a nuanced understanding, considering the viewpoints of legal scholars and interpretations derived from judicial decisions.

In conclusion, the incorporation of sanctions clauses into oil tanker charter party contracts has become an industry standard, reflecting the necessity to navigate the complex waters of economic sanctions. However, the key lies in meticulous drafting. Precise definitions, avoidance of ambiguous language, and transparent criteria are essential to establish fairness and equity between ship owners and charterers. Despite being developed by esteemed international institutions and major corporations, these standard clauses are not binding and can be modified by the involved parties. Hence, it is imperative that these clauses are tailored to strike a balance, aligning with the interests of all parties involved and adopting an optimal approach to risk management, especially for countries like ours, continually exposed to foreign sanctions. This article serves as a valuable resource for economic stakeholders, offering insights to aid in the formulation of effective sanctions clauses.

Keywords: Charter party, Economic sanctions, Oil tanker, Sanctions Clauses.

Article Type: Research Article.

تحلیل حقوقی شروط تحریم در قراردادهای چارترپارتی نفت کش‌ها؛ با تأکید بر آخرین تحولات شروط استاندارد

سید محمدحسن رضوی*، مجتبی عینی**

چکیده

با گسترش استفاده از تحریم‌های اقتصادی و تجاری، درج شروط تحریم در قراردادهای چارترپارتی نفت‌کش‌ها اجتناب‌ناپذیر است. در بررسی شروط مذکور، نکات مهمی وجود دارد که می‌تواند تأمین متوازن منافع طرفین قرارداد را با تردید مواجه سازد. پرسش اساسی این است که اجرای مفاد شروط تحریم چه اثری بر قرارداد، حقوق و تعهدات طرفین قرارداد (مالک کشتی و اجاره‌کننده نفت‌کش) و در وهله دوم در خصوص اشخاص ثالث از جمله مالکین محموله، ارسال‌کنندگان، اجاره‌کنندگان فرعی، بیمه‌گرها و اشخاصی نظیر این‌ها خواهد داشت. به‌رغم تنظیم چنین شروطی توسط مؤسسات بین‌المللی معتبر، به نظر می‌رسد کاستی‌های متعددی از منظر زبان نگارشی، دلالت الفاظ، مفاد و محتوا، وجود دارد. تحلیل محتوای این شروط و بررسی نگارش و تفسیری که رویه‌های قضایی موجود از آن دارد، می‌تواند به شناخت و ارزیابی موضوع کمک کند. در مقاله حاضر کوشش شده است که با نگاه علمی به آخرین تحولات این حوزه و با بررسی منابع معتبر علمی از جمله شروط استاندارد و آرای قضایی و با روش استقرایی، تحلیل حقوقی مناسبی از موضوع ارائه شود. حسب یافته‌های این پژوهش، ابهام در زبان و نگارش این شروط و ناتوانی در تأمین متوازن منافع طرفین قرارداد، ضعف عمده شروط استاندارد تحریم است.

واژگان کلیدی: تحریم‌های اقتصادی، چارترپارتی، شروط تحریم، نفت‌کش.

نوع مقاله: مقاله پژوهشی.

* استادیار، گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
Email: hassan.razavi@ut.ac.ir (نویسنده مسئول).

** دانشجوی دکترای تخصصی حقوق نفت و گاز، گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
Email: mojtabaeiny@ut.ac.ir

سرآغاز

حمل و نقل تجاری بین‌المللی عمدتاً مبتنی بر حمل دریایی است که به‌ویژه در حمل محموله‌های نفت و فرآورده‌های نفتی اهمیتی استراتژیک می‌یابد و برای کشورهای مصرف‌کننده و تولیدکننده حیاتی است، چنانکه اختلال در حمل و نقل می‌تواند اقتصاد کشورهای ذینفع را متأثر سازد. معمولاً نفت‌کش‌ها به منظور حمل و نقل محموله‌های نفتی متناسب با ظرفیت موردنیاز و مبدأ و مقصد محموله، بر اساس اجاره‌های زمانی¹ یا سفری² اجاره می‌شوند³ که رابطه طرفین بر اساس سندی که چارترپارتی⁴ نامیده می‌شود، تبیین و تنظیم می‌شود.

در چند دهه اخیر تنش‌های فضای سیاسی باعث شده که برخی دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی از تحریم‌های اقتصادی و تجاری از جمله تحریم صنعت نفت و حمل و نقل دریایی به‌عنوان ابزاری برای تحمیل رویکردهای سیاسی خود علیه برخی دولت‌های دیگر استفاده کنند. تحریم بندرها، نفت‌کش‌ها، محموله‌ها، مالکین، اجاره‌کنندگان و خدمه، بیمه‌گرها و شرکت‌های ارائه‌کننده خدماتی نظیر بانکرینگ و لاینرینگ و نظایر آن باعث شده است که تحریم در این حوزه بسیار اثرگذار باشد.

1. Time Charter Party

2. Voyage Charter Party

3. در فرهنگ حقوقی آکسفورد در تعریف قرارداد اجاره کشتی آمده است: «یک قرارداد کتبی است که به موجب آن یک شخص (اجاره‌کننده)، به منظور استفاده از کشتی یا بخشی از آن برای حمل کالا از طریق دریا، کشتی را در ازای پرداخت کرایه، از مالک آن، اجاره می‌کند» (Martin, 2001, 76). در دایره المعارف بریتانیکا چارترپارتی این‌گونه تعریف شده است: «یک قرارداد مکتوب، یا بعضاً دست‌نویس و چاپی فی‌مابین یک تاجر و مالک کشتی است که به موجب آن کشتی به منظور حمل و نقل کالا در یک سفر معین یا برای یک دوره مشخص واگذار یا اجاره داده می‌شود» (Encyclopaedia Britannica, 1911). در لغت‌نامه حقوقی بلک چندین تعریف از اجاره کشتی به عمل آمده است. مطابق یکی از این تعاریف «قراردادی است که به موجب آن مالک کشتی می‌تواند یا ظرفیت و گنجایش کشتی را با استمرار به کارگیری فرمانده، خدمه و تجهیزات متعلق به خود در اختیار اجاره‌کننده قرار دهد یا با تسلیم کامل کشتی اجازه دهد که اجاره‌کننده این موارد را خود تهیه کند...» (Black, 1971, 299).

4. Charter Party

کشورهای تحت تحریم نیز جهت فرار از نتایج تحریم‌ها به روش‌هایی چون جعل اسناد حمل، دست‌کاری در سیستم‌های فرکانسی شناور¹، جابجایی محموله از کشتی به کشتی دیگر در دریا، حمل شبانه، استفاده از شرکت‌های پوششی، درج شروط ضد تحریم² متوسل می‌شوند. این امر خود خطرهایی چون توقیف کشتی‌ها، دزدی دریایی، امکان تصادم‌ها و آلودگی دریایی را ایجاد می‌کند، به‌خصوص با توجه به اینکه معمولاً در بیمه‌نامه‌ها چنین محموله‌هایی پوشش داده نمی‌شوند، ریسک زیادی برای اشخاص ذینفع ایجاد می‌شود (Department of the Treasury, Department of State & United States Coast Guard, 2020:1).

اشخاص ذینفع معمولاً برای اجتناب از تحریم و مجازات به روش‌های مختلفی متوسل می‌شوند؛ قطع مراودات تجاری با اشخاص تحت تحریم مؤثرترین روش است که معمولاً در قراردادها، مراوده‌ی تجاری با کشورها و اشخاص تحت تحریم از شمول قرارداد خارج می‌شود (UK Defense Club, 2020: 16). دیگر روش استفاده از شروط تحریم است که در بیشتر قراردادهای تجاری بین‌المللی و به‌طور خاص در قراردادهای چارترپارتی نفت‌کش‌ها، به‌عنوان ابزاری جهت مدیریت قراردادی ریسک تحریم‌های اقتصادی درج می‌شود و طرفین با توافق پیامدهای تحریم‌های اقتصادی را پیش‌بینی می‌کنند (Stavis, 2018: 1-2). این شروط توسط سازمان‌ها و مؤسسات بین‌المللی به‌ویژه نهادهای صنفی و اتحادیه‌ها استانداردسازی می‌شود که اعضای خود را به درج چنین شروطی در قراردادهای خود رهنمون می‌شوند.

1. معمولاً در چارترپارتی‌ها شرطی قراردادی در خصوص دستکاری در سیستم فرکانسی شناور درج می‌شود که حتی می‌تواند مجوز فسخ قرارداد را به ذینفع بدهد. نمونه بارز چنین شروطی، شرط "AIS Switch" BIMCO "off" است که مطابق آن در صورت نقض مقررات بین‌المللی کنوانسیون بین‌المللی ایمنی حیات در دریا (SOLAS 1974) حق فسخ قرارداد را به ذینفع می‌دهد (IUMI, 2021).

در این مقاله بر اساس تحلیل محتوای چنین شروطی، آثار و پیامدهای آن بر قراردادهای چارترپارتی نفت‌کش‌ها، حقوق و تعهدات طرفین و اشخاص ثالث بررسی خواهد شد؛ بنابراین مفهوم شرط تحریم، استانداردسازی، محتوای و آثار آن در ارتباط با طرفین قرارداد و اشخاص ثالث بررسی خواهد شد و کوشش می‌شود تا با استفاده از منابع معتبر علمی و آخرین تحولات قراردادی و قضایی تحلیل جامعی از موضوع ارائه شود.

1. مفهوم، محتوا و استانداردسازی شروط تحریم

در این قسمت در ابتدا مفهوم شروط تحریم و نحوه ایجاد شروط استاندارد تحریم و محتوای این شروط و نکات مهم نگارش این شروط در قراردادهای اجاره نفت‌کش‌ها بررسی می‌شود.

1-1. مفهوم شرط تحریم

در آثار و نوشته‌های حقوقی کمتر مفهوم شرط تحریم بررسی شده است؛ شاید علت این باشد که به لحاظ محتوایی، شروط تحریم دربردارنده مسائل و موضوع‌های مختلفی است که ارائه تعریف دقیقی از آن را دشوار می‌سازد. چنانچه به محتوا و کارکرد این شروط توجه شود، می‌توان فهمید طرفین قرارداد به جهت اینکه بتوانند خود را از پیامدهای تحریم‌های اقتصادی مصون سازند، کوشش می‌کنند خود در قرارداد، چگونگی مواجهه با آن را مشخص کنند؛ بنابراین قطع نظر از نوع قراردادی که شرط تحریم در آن درج می‌شود، می‌توان گفت، شرطی است که به موجب آن، طرفین قرارداد جهت مدیریت ریسک‌های ناشی از تحریم‌های اقتصادی، تأثیر تحریم بر قرارداد فی‌مابین را مشخص کرده و حقوق و تعهدات خود در چنین وضعیتی را تبیین می‌کنند.

2-1. استانداردسازی شروط تحریم

طرفین چارترپارتی ممکن است جهت مدیریت ریسک‌های ناشی از تحریم، خود نسبت به تبیین مفاد شروط تحریم توافق کند. باوجوداین در عمل استفاده از قراردادها یا شروط استاندارد کاملاً مرسوم است که این امر می‌تواند منجر به یکپارچگی مفاد و آثار چنین شروطی شود؛ در حوزه حمل‌ونقل دریایی، مؤسسات و اتحادیه‌های ملی و بین‌المللی متعددی وجود دارند که اقدام به تدوین و انتشار شروط و قراردادهای استاندارد و متحدالشکل اجاره کشتی می‌کنند که مالکین و اجاره‌کنندگان کشتی‌ها از آن‌ها استفاده می‌کنند. شورای دریایی بین‌المللی و بالتیک¹ یک سازمان غیردولتی مستقل، متشکل از مالکین کشتی‌ها، اجاره‌کنندگان، دلالان و عاملین است که در حوزه استانداردسازی قراردادهای اجاره کشتی بسیار فعال است. اتحادیه کارگزاران و عاملین کشتی ایالات متحده² و فدراسیون اتحادیه‌های ملی کارگزاران و عاملین کشتی³ نیز مؤسسات دیگری هستند که در جهت یکسان‌سازی قرارداد اجاره کشتی‌ها فعالیت می‌کنند. همچنین در حوزه حمل‌تانکری نیز، نقش اتحادیه مستقل بین‌المللی مالکین تانکر⁴ قابل توجه است. شرکت‌های بزرگ نفتی از قبیل شل، موبیل، بی‌پی، کلتکس و نظایر آن‌ها نیز قراردادهای استاندارد اختصاصی خود را تنظیم می‌کنند و آن را به طرفین قراردادی خود ارائه می‌کنند.

قراردادهای استاندارد اجاره سفری متعددی وجود دارد که در حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد. شورای دریایی بین‌المللی و بالتیک قراردادهای استاندارد متعددی را برای این حوزه تدوین کرده است که Gencon 94 (مختص محموله فله خشک) از این قبیل است. Tankervoy 87 (مختص محموله فله مایع) و Shellvoy 5 (تیپ قرارداد استاندارد اجاره سفری شرکت شل) Bpvoy (تیپ

1. The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)

2. The Association of Ship Brokers & Agents (ASBA)

3. The Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents (FONASBA)

4. The International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)

قرارداد استاندارد اجاره سفری شرکت بی پی) هم دیگر قراردادهای استاندارد سفری شناخته شده این حوزه هستند. Shell Consec, Caltex Consec و Inter Consec 76 مرسوم‌ترین قراردادهای اجاره سفری پیاپی هستند که شرکت‌های نفتی استفاده می‌کنند. در مورد اجاره‌های زمانی نیز قراردادهای استاندارد متعددی وجود دارد که مهم‌ترین این نوع قراردادها، NYPE 93 (مختص محموله فله خشک)¹ و Intertank time 80 (مختص محموله فله مایع)² است. Gentime, Linertime, Baltimore 1939 همگی قراردادهای استاندارد اجاره زمانی هستند که توسط شورای دریایی بین‌المللی و بالتیک طراحی و منتشر شده است. شرکت‌های نفتی بزرگی چون شل، قرارداد Shelltime، موبیل، Mobilettime را تنظیم کرده‌اند که مورد استفاده آن‌ها است. باید توجه داشت، چنین قراردادهای استانداردی علی‌الاصول دارای جنبه ارشادی هستند و طرفین آزادی کامل دارد که محتوای آن را متناسب با نیازهای خود تغییر دهند. در قراردادهای فوق اغلب شروط تحریم نیز تبیین می‌شود (Djadjev, 2018: 20, Plomaritou, 2014: 307-308).

به‌طور خاص شورای دریایی بین‌المللی و بالتیک معمولاً به‌صورت مرتب شروط استاندارد تحریم را متناسب با نوع قرارداد اجاره کشتی تدوین و منتشر می‌سازد که آخرین نسخه‌های آن، که مربوط به موضوع مقاله حاضر است، شروط تحریم قراردادهای چارترپارتی زمانی 2020³ و شروط تحریم قراردادهای چارترپارتی سفری 2020⁴ است. آخرین نسخه شرط تحریم اینترتانکو نیز مربوط به سال 2011⁵ است که در عموم قراردادهای چارترپارتی قابل استفاده است.

1. این تیپ قرارداد استاندارد، توسط اتحادیه کارگزاران و عاملین کشتی ایالات متحده طراحی شده است.

2. این تیپ قرارداد استاندارد، توسط اتحادیه مستقل بین‌المللی مالکین تانکر تنظیم شده است.

3. BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties 2020.

4. BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties 2020.

5. INTERTANKO Sanctions Clause for Charter Parties 2011.

3-1. محتوای شروط تحریم

آن چنانکه گفته شد، شروط تحریم ابزاری قراردادی برای مدیریت ریسک‌های ناشی از تحریم‌هاست که عمدتاً به جای استناد به عموماً شروط قراردادی در مواقع بروز اختلاف‌ها در ارتباط با تحریم‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد. تبیین و تحلیل چنین شروطی بالأخص توسط اشخاصی که ممکن است در معرض فعالیت‌ها یا مرادده با اشخاص تحت تحریم باشند، حائز اهمیت است. لازم به ذکر است اغلب شروط استاندارد موجود جنبه ارشادی داشته و طرفین قرارداد می‌توانند با توافق محتوای آن را متناسب با نیازهای خود تغییر دهند (4: Sorheim, 2021). در ذیل محتوای چنین شروطی بر اساس شروط استاندارد مبتلابه در حمل و نقل نفت و فرآورده‌های نفتی بررسی می‌شود.

1-3-1. تضمین عدم شمول تحریم

به‌موجب چنین تضمینی مالک کشتی به اجاره‌کننده، تضمین می‌دهد که وی تحت تحریم نیست. به این ترتیب مالک در قبال اشخاصی از قبیل مالکین ثبتی کشتی، اجاره‌کنندگان، مالکین انتفاعی واسط، مدیران کشتی تضمین می‌دهد که طرف تحت تحریم¹ نیستند. از طرف دیگر اجاره‌کنندگان نیز به مالکین کشتی تضمین می‌دهند که اجاره‌کنندگان فرعی، ارسال‌کنندگان کالا، دریافت‌کنندگان کالا و ذینفعان محموله تحت تحریم نیستند. نکته قابل توجه این است که مطابق شرط تحریم استاندارد بیمکو چنین تضمینی هم در زمان انعقاد قرارداد و هم در تمام دوره اجرای آن معتبر و جاری است (BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties, 2020: b&c- BIMCO Sanctions) (Clause for Voyage Charter Parties, 2020: b&c).

1-3-2. پیش‌بینی ضمانت اجرای نقض شرط

در شروط تحریم ضمانت اجراهای نقض شرط صریحاً تعیین می‌شود. به این ترتیب معمولاً برای مالک حق مطالبه خسارت، فسخ قرارداد، امتناع از انجام یا ادامه اجرای

تعهد و مواردی از این دست پیش‌بینی می‌شود که در سطور آتی به تفصیل بررسی خواهد شد.

1-3-3. سلب مسئولیت

یکی دیگر از مواردی که در شروط استاندارد تحریم قید می‌شود این است که مالکین بر اجاره‌کنندگان شرط می‌کنند، نسبت به هر ادعای حقوقی که ممکن است از جانب اشخاص ثالث مطرح شود، از آن‌ها سلب مسئولیت¹ کنند. توضیح آنکه معمولاً اجاره‌کنندگان کشتی که خود متصدی حمل هستند اقدام به حمل کالای اشخاص ثالث از طریق کشتی چارتر شده می‌کنند که برای این اشخاص بارنامه صادر می‌شود یا ممکن است کشتی را به اجاره‌کنندگان فرعی اجاره دهند. در چنین مواردی چنانچه مالک در عمل به شرط تحریم اقدام به تخلیه محموله در بندری غیر از بندر مقصد کند یا از بارگیری محموله امتناع کند، ممکن است ارسال‌کنندگان کالا یا دریافت‌کنندگان آن یا اجاره‌کنندگان فرعی متحمل خسارت شوند. در این حالت به موجب شروط تحریم مسئولیت پاسخگویی به این اشخاص یا جبران آن بر عهده اجاره‌کننده کشتی است (BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties, 2020: h - BIMCO Sanctions) (Clause for Voyage Charter Parties, 2020: g).

1-3-4. درج شرط تحریم در اجاره‌های فرعی و بارنامه‌ها

چنانکه گفته شد، ممکن است که اجاره‌کننده کشتی، آن را به شخص ثالثی اجاره دهد یا جهت تصدی حمل محموله اشخاص ثالث بارنامه‌هایی را صادر کند؛ در چنین حالتی به جهت یکپارچگی و انطباق با چارترپارتی اصلی، حسب شروط تحریم، بر اجاره‌کننده اصلی شرط می‌شود که محتوای شرط تحریم در چارترپارتی‌های فرعی و بارنامه‌های صادره تحت چارترپارتی اصلی نیز درج شود تا از هرگونه اختلاف آتی پیشگیری شود

(BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties, 2020: i - BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties, 2020: h).

1-4-1. چالش‌های حقوقی در نگارش شروط تحریم

نظر به اینکه در چند دهه اخیر تحریم‌های اقتصادی علیه برخی کشورهای تولیدکننده نفت از جمله ایران، عراق، لیبی، ونزوئلا و دیگر کشورها استفاده شده و اینکه در حوزه حمل‌ونقل نفت و فرآورده‌های نفتی استفاده از نفت‌کش‌های چارتر شده کاملاً متداول است، نحوه نگارش شروط تحریم اهمیت بسیاری دارد و هرگونه بی‌توجهی نسبت به محتوای آن می‌تواند منجر به بروز اختلاف‌های بسیاری شود. در این قسمت نکات قابل توجه در نگارش این شروط مورد توجه قرار می‌گیرد.

1-4-1. تعیین مقام تحریم‌گر

تعیین دقیق مقام تحریم‌گر¹ یکی از مسائلی است که در شروط تحریم باید مورد توجه قرار گیرد. مطابق آخرین شروط استاندارد تحریم قراردادهای چارترپارتی بیمکو مقام تحریم‌گر عبارت است از سازمان ملل متحد، اتحادیه اروپا، پادشاهی انگلستان و ایالات متحده آمریکا یا هر مقام یا دولت ذی‌صلاح دیگر (BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties, 2020: a - BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties, 2020: a). مطابق قسمت اخیر این تعریف، مقام تحریم‌گر دارای دامنه شمول وسیعی است که می‌تواند هر دولت یا سازمان بین‌المللی را در برگیرد. چنین دایره شمول وسیعی می‌تواند به شدت مشکل‌آفرین باشد، زیرا در عمل تحریم هر دولت یا مقامی می‌تواند باعث به کار افتادن مکانیسم شرط تحریم شود؛ بنابراین لازم است که طرفین با توافق به‌طور دقیق مقام تحریم‌گر را تصریح کنند تا راه برای فرار از اجرای تعهدات به بهانه تحریم‌ها بسته شود. در شرط استاندارد اینترنتانکو در بیان مصادیق مقام

تحریم‌گر به سازمان‌های فراملیتی بین دولتی¹ و ایالات متحده امریکا اشاره شده است (Intertanko Sanctions Clause for Charter Parties, 2011).

1-4-2. تعیین معیار تشخیص ریسک ناشی از تحریم‌ها

یکی دیگر از مسائل مناقشه برانگیز در مورد تأثیر تحریم‌های اقتصادی بر قراردادهای چارترپارتی نفت‌کش‌ها، زمانی است که تحریم‌های اقتصادی می‌تواند بر قرارداد اثر گذاشته و باعث به کار افتادن مکانیسم‌های مندرج در شروط تحریم شود؛ سؤال این است آیا خطر تحریم‌ها باید فعلیت داشته و قریب‌الوقوع باشد یا صرف بالقوه‌بودن یا امکان در معرض قرارگیری با آن کفایت می‌کند؟ به عبارت بهتر اجرای قرارداد چارترپارتی که متضمن یک عنصر تحریمی است، باید چنان باشد که طرف ذینفع را در صورت اجرای قرارداد در معرض خطر قطعی تحریم قرار دهد یا امکان بالقوه آن هم کافی است؟ و نیز معیار تشخیص آن با چه کسی است؟

در آخرین شروط استاندارد بیمکو اصطلاح در معرض قرارگیری با تحریم² استفاده شده است (BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties, 2020: a - BIMCO)؛ به این معنی که فعالیت چنان باشد که طرف را در معرض تحریم توسط مقام تحریم‌گر قرار دهد. این در حالی است که در شرط استاندارد اینترتانکو از اصطلاح در معرض خطر تحریم‌ها³ استفاده شده است (Intertanko Sanctions Clause for Charter Parties, 2011). از نظر برخی نویسندگان اصطلاح در معرض قرارگیری با تحریم‌ها بسیار مبهم است (Stavis, 2018: 5-7). تفاوت این دو اصطلاح در این است که در حالت نخست در معرض‌گیری با خود تحریم می‌تواند باعث استناد به ضمانت اجراهای شرط تحریم شود ولی در حالت دوم حتی در معرض قرارگیری با خطر تحریم نیز می‌تواند باعث استناد به شرط تحریم

1. Supranational Governmental Organizations

2. Expose to Sanctions

3. Expose to Risk of Sanctions

شود. به عبارت بهتر حالت نخست دایره شمول کمتری از حالت دوم دارد. به این ترتیب حسب استاندارد بیمکو به نظر می‌رسد که چنانچه اجرای قرارداد طرف را تحت تحریم قرار دهد و این امر فعلیت یافته و قریب‌الوقوع باشد، می‌شود به شرط تحریم استناد کرد، اما حسب استاندارد ایترتانکو حتی در معرض قرارگیری با خطرات بالقوه تحریم نیز می‌تواند راه استناد به شرط تحریم را باز کند.

در یکی از دعاوی حقوقی که در انگلستان در سال 2018 مطرح شد¹، دادگاه عالی انگلستان در ارتباط با تفسیر شرط تحریم، وجود قانون لازم‌الاجرای تحریمی را شرط تعلیق پرداخت خسارت توسط بیمه‌گر دانسته است. توضیح آنکه دادگاه با تفسیر بند تحریم بیمه‌نامه، مقرر کرد که تا پیش از لازم‌الاجرا شدن تحریم‌های امریکا در 4 نوامبر، با توجه به اینکه خطر فعلیت یافته تحریم وجود ندارد، بیمه‌گر باید مطابق بیمه خسارات بیمه‌گذار را جبران کند. در این رأی مقرر شد که خسارت باید پرداخت شود و مفهوم آن این است که اگر از تاریخ 4 نوامبر 2018 به بعد خسارتی مطالبه شود و در بیمه‌نامه بند تحریم وجود داشته باشد، در عمل بیمه‌گرها می‌توانند از پرداخت خسارت خودداری کنند که این امر این استنباط را ایجاد می‌کند که نقض بالفعل قوانین تحریمی شرط استناد به شرط تحریم است (Mamancochet Mining Limited v. Aegis Managing Agency Limited & Others, [2018] EWHC 2643). در این پرونده دو تفسیر از عبارات مندرج در شرط تحریم بیمه‌نامه وجود داشت؛ نخست، اینکه در معرض قرارگیری با تحریم به این معنی است که بیمه‌گر مرتکب نقض قانون تحریمی شود که بتواند او را مشمول تحریم سازد؛ دوم، خطر اینکه مقام تحریم‌گر بتواند چنین نتیجه‌گیری کند که بیمه‌گر مرتکب رفتاری شده که قابل تحریم است بدون اینکه لزوماً نقض قانونی صورت پذیرفته باشد (Midwinter, 2018: 2&3). در پرونده اخیر قاضی صرف ریسک

1. اگرچه که موضوع دعوا در خصوص بیمه‌نامه است، اما با توجه به وحدت موضوع مورد اختلاف، نتایج آن در قراردادهای اجاره نیز قابل استفاده است.

تحریم شدن را کافی ندانسته و صراحتاً بیان داشته چنانچه پرداخت خسارت مطابق قوانین تحریمی ایالات متحده ممنوع باشد، به استناد شرط تحریم بیمه‌گر می‌تواند از پرداخت خسارت امتناع کند و جبران خسارت تا رفع تحریم معلق خواهد ماند (Ritchie & Crisp, 2019: 3). در پرونده دیگر¹ نیز که در دادگاه تجدیدنظر انگلستان در ارتباط با یک قرارداد اعطای وام منتهی به صدور رأی شد نیز دادگاه با استدلالی مشابه بین تحریم و خطر تحریم تفکیک قائل شده است که در نتیجه وام‌گیرنده را از بازپرداخت وام تا رفع تحریم‌های امریکا علیه وام‌دهنده معاف دانسته است (Hearn & Dickinson, 2020: 2-4). با این حال، چنانچه یک چارترپارتنری متضمن یک طرفی باشد که تحت تحریم است مطابق شروط استاندارد بیمکو 2020 می‌توان به شرط تحریم استناد کرد (Stavis, 2018: 5_7).

نکته مهم دیگر مرجع تشخیص این موضوع است که اجرای قرارداد می‌تواند طرف را در معرض تحریم یا خطر تحریم قرار دهد؛ در پاسخ به این پرسش باید گفت، در شروط تحریم استاندارد بیمکو 2020 مشخص نشده است که معیار تشخیص با چه کسی است. در نسخه 2010 این موسسه صریحاً معیار داوری متعارف مالکین کشتی² مقرر شده بود (NYPE, 2015: 46(a)). به این تعبیر که مالکین کشتی چنانچه حسب داوری متعارف خود تشخیص می‌دادند که کشتی، مالکین یا حتی اشخاص ثالثی نظیر مدیران، خدمه، بیمه‌گران، بیمه‌گران اتکایی در معرض هرگونه تحریم باشند، می‌توانند از اجرای دستور سفری اجاره‌کننده امتناع کنند. در آخرین نسخه این موسسه صریحاً مشخص نشده است که آیا تشخیص این موضوع با مالک است یا خیر. در آخرین استاندارد اینترتانکو 2011 از عبارت صلاح‌دید مطلق مالکین³ استفاده شده است. تعبیر اخیر اختیار وسیع و بی‌چون و چرایی به مالکین کشتی می‌دهد که می‌تواند زمینه سوءاستفاده و فرار از اجرای تعهدات قراردادی را فراهم آورد، به‌خصوص اینکه

1. Lamesa Investments Ltd v Cynergy Bank Ltd [2020] EWCA Civ 821 (30 June 2020).

2. Owner Reasonable Judgment

3. Owners Absolute Discretions

به موجب شرط استاندارد موسسه اخیر، صرف در معرض قرارگیری با خطر تحریم‌ها بدون اینکه نقض بالفعلی رخ داده باشد، می‌تواند استناد به شرط تحریم را ممکن سازد که این امر می‌تواند به شدت به زیان اجاره‌کنندگان تمام شود.

از آنجایی که کشور ما ذیل تحریم‌های بسیاری قرار دارد و همواره این امکان وجود دارد که طرفین قراردادی از اجرای تعهدات خود به بهانه تحریم‌ها طفره روند، به نظر می‌رسد، بهتر باشد که در شروط تحریم، در معرض قرارگیری فعلیت یافته با تحریم‌های اقتصادی با تشخیص یک شخص ثالث بی‌طرف از جمله یک کارشناس یا هیئت کارشناسی و اخذ نظریه وی به عنوان مقدمه استناد به شرط تحریم درج شود؛ به تعبیر بهتر استناد به شرط تحریم منوط به نقض قوانین تحریمی شود.

1-4-3. جلوگیری از سعه شمول شرط تحریم

از آنجایی که تحریم‌های اقتصادی یک ابزار اغلب سیاسی است که توسط برخی دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی جهت اجرای ملاحظات سیاسی به کار گرفته می‌شود و به‌طور خاص با توجه به اینکه تحریم‌های دولتی اغلب دارای تسری فرامرزی می‌شوند و معمولاً چنین تحریم‌هایی توسط مقام‌های اجرایی با رعایت کمترین تشریفات وضع می‌شود و به سرعت هم اجرایی می‌شود، لازم است در نگارش شروط تحریم نهایت دقت را به کار برد تا به واسطه گستردگی دامنه شمول الفاظ آن، زمینه سوءاستفاده فراهم نشود. اینکه چه نوع تحریم‌های می‌تواند بر قرارداد اثر بگذارد و واضح این تحریم چه کسی باشد، باید در شرط صریحاً قید شود. نکته دیگر این است که شخص در معرض تحریم هم باید مشخص شود که آیا صرفاً شامل مالک کشتی می‌شود یا شامل خدمه، مدیران، بیمه‌گران و سایر اشخاص هم می‌شود. به‌عنوان مثال اگر تحریمی بیمه‌گر کشتی‌ها را در معرض تحریم قرار دهد، آیا مالک کشتی می‌تواند به آن استناد کند؛ آثار اجرای شروط تحریم هم باید به‌طور دقیق مشخص شود، آیا حق تعلیق قرارداد یا فسخ آن را می‌دهد؟ چنانچه حق مطالبه خسارات وجود داشته باشد چه خساراتی را شامل

می‌شود؟ آیا اجاره و کرایه باید پرداخت شود؟ مسائلی از این دست باید صریحاً تصریح شود.

استفاده از الفاظ عام، کلی و مبهم می‌تواند باعث شود فعالیت‌هایی که ممکن است مشمول قوانین تحریمی نباشد، شامل شرط تحریم شود، در حالی که در واقعیت امر مداخله در چنین فعالیتی هیچ‌گونه تحریم و مجازاتی در بر نداشته باشد (Schwartz, et al, 2020: 46,47).

2. آثار اعمال شرط تحریم در قراردادهای چارترپارتی نفت‌کش‌ها

در بررسی آثار اعمال شرط تحریم در قراردادهای چارترپارتی نفت‌کش‌ها، تبیین اثرات اعمال شرط بر طرفین قرارداد یعنی مالک و اجاره‌کننده نفت‌کش و هم بر اشخاص ثالث ضروری است. بیان این توضیح لازم است که تمهید این شروط بیشتر توسط مالکین نفت‌کش‌ها و اغلب نیز در جهت منافع آن‌هاست. در این قسمت به بررسی اثرات اعمال شرط تحریم در رابطه با طرفین قرارداد و اشخاص ثالث خواهیم پرداخت.

2-1. آثار اعمال شرط تحریم بر طرفین قرارداد

در اینجا آثار استناد به شرط تحریم در ارتباط با مالک و اجاره‌کننده بررسی خواهد شد.

2-1-1. فسخ قرارداد و امتناع از اجرای آن

در صورتی که یکی از طرفین قرارداد، تضمین عدم شمول تحریم را نقض کند یا اینکه قبل از بارگیری کالا محرز شود که تحت تحریم است یا درگیر در فعالیتی است که مشمول تحریم است، این حق برای طرف مقابل وجود دارد که قرارداد را فسخ کند. در این حالت چارترپارتی کأن لم یکن می‌شود و کلیه تعهدات ناشی از آن ساقط می‌شود (BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties, 2020: d - BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties, 2020: d).

2-1-2 امتناع از ادامه اجرای تعهد

در صورتی که سفر آغاز شده باشد یا محموله بارگیری شده باشد¹ و محرز شود طرف قراردادی تحت تحریم است یا فعالیت مخالف با تحریم است، مالکین کشتی می‌توانند از ادامه کار امتناع کنند و محموله را در یک بندر یا محل امن به انتخاب خود تخلیه کنند. در این صورت چنانچه بندر بارگیری یا تخلیه متضمن تحریم نباشد، مالک می‌تواند محموله را در چنین بندرهایی تخلیه کند؛ در غیر این صورت باید به اجاره‌کننده کشتی اطلاع دهد تا یک بندر امن از منظر تحریم‌ها را ظرف 48 ساعت جایگزین کند و در صورت عدم جایگزینی بندر، مالکین می‌توانند قرارداد را فسخ کنند (BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties, 2020: e(ii)).

در اجاره‌های زمانی در چنین وضعیتی با اخطار مالک کشتی به اجاره‌کننده وی ملزم است ظرف مدت 48 ساعت دستور سفری جایگزین² را صادر کند. چنانچه دستور جایگزین صادر نشود، آن چنانکه گفته شد، مالک کشتی می‌تواند محموله را در هر بندر یا محل امنی که خود تشخیص دهد، تخلیه کند (BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties, 2020: f). به‌عنوان قاعده این حق مسلم برای مالکین وجود دارد که از اجابت دستورات سفری که متضمن نقض قوانین تحریمی باشد، امتناع کنند (Intertanko Sanctions Clause for Charter Parties, 2011).

3-1-2 پرداخت کرایه و اجاره

علی‌القاعده در مواردی که انتفاع از نفت‌کش به‌صورت موقتی امکان‌پذیر نیست، اجاره‌کننده تکلیفی به پرداخت اجاره و کرایه نخواهد داشت که اصطلاحاً در اجاره‌های زمانی گفته می‌شود کشتی آف‌هایر³ است. در مواردی از قبیل توقیف‌های موقتی، دزدی دریایی معمولاً چنین قاعده‌ای اجرا می‌شود. در پرونده النی، دادگاه عالی انگلستان،

1. Mid-Voyage

2. Voyage Substitute Orders

3. Off- Hire

رأی هیئت داوران را که به موجب آن دعوی مالک جهت مطالبه کرایه ایام توقف کشتی در زمانی که در تصرف دزدان دریایی خلیج عدن بود را رد کرده بودند، تأیید کرد. دلیل تأیید رأی هیئت داوری 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). البته باید توجه داشت که الفاظ و عبارات قراردادی در این خصوص تعیین کننده است؛ چنانکه در یک پرونده دادگاه تجاری انگلستان، با توجه به نحوه نگارش و ساختاری گرامری عبارات مربوطه توقیف و بازداشت ناشی از دزدی دریایی را سبب آف هایر دانسته است (*The Captain Stefanos*, 2012). در جایی که مالک به استناد شرط تحریم کشتی را به بندری غیر از بندر تعیین شده راهی سازد یا به واسطه امتناع از اجرای دستور سفری صادره کشتی متوقف شود در چنین حالتی این تردید ایجاد می شود که آیا مالک مستحق دریافت کرایه و اجاره کشتی است یا خیر؟ با توجه به اینکه اعمال شرط تحریم این حق را به مالک می دهد که از اجرای دستور اجاره کننده خودداری کند یا محموله را در بندر دیگری تخلیه کند، از آنجایی که به شرط تحریم عمل شده، نمی توان وی را ناقض قرارداد تلقی کرد، بلکه این امر اجرای مقتضی قرارداد¹ تلقی می شود. به همین دلیل در اجاره های سفری باید تمام کرایه پرداخت شود. در اجاره های زمانی نیز کشتی آن هایر² محسوب و تمام اجاره آن مدت باید پرداخت شود و اجاره کننده نمی تواند از اجاره بها کسر کند (*BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties*, 2020: f - *BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties*, 2020: f). در نتیجه، با توجه به اینکه در شروط تحریم صراحتاً تعلق کرایه و اجاره به مالک در زمان استناد و عمل به شرط تحریم پیش بینی شده است، اجاره کننده باید تمام کرایه را پرداخت کند. در اینجا نه تنها نفت کش آن هایر تلقی خواهد شد، بلکه کلیه هزینه های

1. Due Fulfillment
 2. On- Hire

مربوط به مراجعه به بندر امن جهت تخلیه محموله هم بر عهده‌ی اجاره‌کننده نفت‌کش است (Shamgholi, 2012: 37&38).

در این رابطه سؤال دیگر این است، چنانچه اجاره‌کننده تحت تحریم قرار گیرد و مالک مستند به شرط تحریم کشتی را به منظور تخلیه محموله راهی یک بندر امن سازد، نظر به اینکه در این حالت کشتی آن هایلر تلقی می‌شود، آیا اجاره‌کننده می‌تواند از پرداخت اجاره و کرایه به دلیل اثر تحریم‌ها امتناع کند؟ به تعبیری آیا طرف تحت تحریم هم می‌تواند از تعلیق ناشی از تحریم‌ها منتفع شود؟ در پاسخ باید توجه داشت، اساساً تحریم امری خارجی است که قرارداد را تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ بنابراین اثر آن جنبه موقتی دارد که با رفع تحریم‌ها حیات قراردادی ادامه می‌یابد و به جای آنکه باعث سقوط تعهدات¹ شود، باعث تعلیق² آن‌ها می‌شود. در یکی از پرونده‌هایی که در سال 2020 در دادگاه عالی انگلستان و ولز مطرح شده بود، شرکت نفت ونزوئلا طی دو قرارداد اعطای اعتبار مالی در سال‌های 2016 و 2017 مبالغی از یک بانک پیش از تشدید تحریم‌های امریکا علیه ونزوئلا در دولت ترامپ در سال 2018 دریافت کرده بود. پس از تحریم صنعت نفت ونزوئلا، شرکت نفت ونزوئلا از بازپرداخت وام‌ها به علت تحریم‌های امریکا امتناع کرد، در حالی که خود این شرکت تحت تحریم قرار گرفته بود. در نهایت دادگاه تشخیص داد، با توجه به اینکه در اوضاع و احوال پرونده، شرط مندرج در قرارداد که اجازه‌ی تعلیق اجرای تعهدات را می‌داد، به نفع بانک به‌عنوان وام‌دهنده بوده، شرکت نفت ونزوئلا می‌بایست، اقساط وام را پرداخت کند و نمی‌تواند به استناد تحریم‌ها بازپرداخت را معلق کند (Banco San Juan Internacional, Inc. v Petroleos De Venezuela, S.A., 2020). در نتیجه، می‌توان گفت چنانچه اجاره‌کننده نفت‌کش تحت تحریم قرار گیرد و مالک کشتی در عمل به شرط تحریم،

1. Extinguish of Obligations
2. Suspension of Obligations

نفت کش را استفاده کند، تمام اجاره و کرایه باید پرداخت شود و تحریم‌ها باعث تعلیق در پرداخت نخواهد شد.

2-1-4. مطالبه خسارت

معمولاً در شروط تحریم تصریح می‌شود، چنانچه در اثر نقض تضمین یا هر تعهد دیگر ناشی از شرط تحریم خسارتی به یکی از طرفین وارد آید، وی می‌تواند از ناقض مطالبه‌ی خسارت کند. خساراتی که در چنین مواردی وارد می‌شود می‌تواند شامل خسارات وارد بر محموله یا کشتی، خسارات ناشی از توقف یا حتی مصادره کشتی باشد (BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties, 2020: d - BIMCO) (Sanctions Clause for Voyage Charter Parties, 2020: d).

2-2 آثار اعمال شرط تحریم در ارتباط با اشخاص ثالث

اغلب اجاره‌کنندگان کشتی‌ها، متصدیان حملی هستند که در ازای حمل کالای اشخاص ثالث بارنامه صادر می‌کنند. همچنین گاه اجاره‌کنندگان، تمام یا جزئی از کشتی اجاره‌شده را به اجاره‌کنندگان فرعی اجاره می‌دهند و به این ترتیب در طول اجاره اصلی ممکن است یک یا چند اجاره فرعی نیز منعقد شود. به‌طورکلی قطع نظر از مالک و اجاره‌کننده اصلی، ممکن است اشخاص ثالثی نظیر ارسال‌کنندگان کالا، صاحبان کالا، اجاره‌کنندگان فرعی، بیمه‌گران محموله‌ها نیز از اجرای شرط تحریم تأثیر بپذیرند. در اینجا آثار استناد به شرط تحریم در ارتباط با این اشخاص بررسی خواهد شد.

2-2-1. استنادپذیری شرط تحریم در مقابل اشخاص ثالث

به‌عنوان قاعده عام با توجه به اینکه چارترپارتی‌ها قراردادی فی‌مابین مالک کشتی و اجاره‌کننده هستند، آثار آن به اشخاص ثالث تسری نخواهد یافت، زیرا به‌مانند سایر عقود واجد وصف نسبی بودن هستند. چارترپارتی و تمامی شروط ضمن آن از جمله شرط تحریم در برابر اشخاص ثالث قابل استناد نیست. در نتیجه چنانچه مالک به استناد

آن، قرارداد را فسخ کنند، هیچ‌گونه تعهدی در قبال صاحب کالا که حمل محموله را به اجاره‌کننده واگذار کرده است، ندارد و در قبال خسارات وارده به ثالث مسئول نیست.

2-2-2. درج شرط تحریم در قراردادها و اسناد تبعی

به‌رغم اینکه چارترپارتی در برابر اشخاص ثالث غیرقابل استناد است، ممکن است اشخاص ذی‌نفع اقدام به طرح دعاوی خسارت علیه مالکین کنند. ازاین‌رو در شروط تحریم چارترپارتی‌های اصلی این امر شرط می‌شود که اجاره‌کننده ملزم است که مفاد شرط تحریم را در بارنامه‌های صادره، اجاره‌های فرعی درج کنند که در این حالت مالک می‌تواند در برابر تمامی اشخاص ثالث به شرط تحریم چارترپارتی اصلی استناد کند و خود را در برابر هرگونه ادعای حقی مصون سازد. به این جهت در شروط تحریم بیمکو 2020 به صراحت چنین تکلیفی بر عهده اجاره‌کننده قرار داده شده است (BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties, 2020: i - BIMCO Sanctions) (Clause for Voyage Charter Parties, 2020: h). لازم به ذکر است، چنانچه مالک دقیقاً در مطابقت با شرط تحریم اقدام به امتناع از سفر یا بارگیری کند یا مطابق آن محموله را تخلیه کند، از مسئولیت مدنی در قبال اشخاص ثالث مبری است؛ بنابراین آن چنانکه گفته شد در مواردی که محموله در کشتی بارگیری شده و مالک با توسل به شرط تحریم محموله را تخلیه می‌کند این تکلیف بر عهده وی وجود دارد که آن را در نزدیک‌ترین بندر امن تخلیه کند؛ پس در چنین فرضی اگر مالک کشتی، محموله را در بندر دیگری تخلیه کند در قبال اشخاص ثالث مسئول خواهد بود. در ماه مارس سال 2021 دولت امریکا محموله کشتی آشلیس¹ را که قرار بود در چین تحویل شود به ظن حمل نفت ایران، توقیف کرد. مالکین کشتی پس از تهدید مقام‌های امریکایی مسیر کشتی را تغییر داده و محموله را در هوستن امریکا تخلیه کردند. اندکی بعد شیخ فحیره که مالک یک شرکت واسطه‌گری نفتی است، مدعی مالکیت محوله شد و با این ادعا که نفت را از عراق

1. Achilleas

خریداری کرده، 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 صورت نپذیرفت (Dipaola & Kassai, 2021). نمونه دیگر چهار نفت‌کش حامل بنزین ایران به ونزوئلا¹ بود که در 14 اوت 2020 ایالات متحده امریکا آن‌ها را بازداشت کرد. کشتی‌های مذکور پس از تهدید ایالات متحده امریکا مبنی بر مجازات مالکین، فرماندهان و بیمه‌گراها، مسیر خود را به سمت هوستن امریکا تغییر دادند. در 29 اکتبر 2020 دولت امریکا اعلام کرد که محموله‌های توقیفی را 40 میلیون دلار فروخته است (U. S. Department of Justice, 2020).

نظر به ارتباط تنگاتنگ موضوع بیمه‌نامه با چارترپارتی نفت‌کش‌ها، لازم است توضیحی پیرامون اثر تحریم‌های اقتصادی بر بیمه‌نامه و بالتبع آن بر چارترپارتی نفت‌کش‌ها داده شود. با توجه به ریسک‌های زیادی که در حمل‌ونقل نفت و فرآورده‌های نفتی وجود دارد، بیمه‌نامه‌های متنوعی از جمله بیمه‌نامه بدنه و تجهیزات ماشینی کشتی²، بیمه بدنه و منفعت کرایه³، بیمه‌نامه خسارت ناشی از جنگ، بیمه محافظت و مصونیت⁴ در برابر دعاوی مسئولیت اشخاص ثالث، بیمه خسارات ناشی از سلب اجاره‌بها⁵، مورد استفاده قرار می‌گیرد (Rydenfelt, 2013: 17-28). همچنین بیمه‌نامه‌های ناشی از آلودگی‌های نفتی و سوخت کشتی نیز در صنعت حمل‌ونقل نفت و گاز ضروری است. در قراردادهای چارترپارتی نفت‌کش‌ها اخذ و دریافت اغلب بیمه‌نامه‌ها بر عهده مالک کشتی است⁶ و به طور استثنایی در برخی از انواع

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

2. Hull & Machinery Insurance

3. Hull & Freight Interest Insurance

4. Protection & Indemnity Insurance

5. Loss of Hire Insurance

6. به‌عنوان نمونه در BPVOY 4، دریافت بیمه‌نامه آلودگی نفتی بر عهده مالک نفتکش است که این بیمه‌نامه در تمام طول دوره حیات چارترپارتی باید معتبر باشد (BPVOY 4, 1998: Ar 44).

اجاره¹ ممکن است، اجاره‌کننده دریافت بیمه‌نامه را بر عهده داشته باشد یا برخی ریسک‌ها باید توسط اجاره‌کننده پوشش داده شود.²

همان‌گونه که در قراردادهای چارترپارتی نفت‌کش‌ها شروط تحریم درج می‌شود، در بیمه‌نامه‌ها نیز استفاده از این شروط، مرسوم و حتی ضروری است؛ به‌عنوان نمونه مطابق آخرین اصلاحات شرط محدودیت و استثنای ناشی از تحریم پیشنهادی اتحادیه بیمه‌گران دریایی نوردیک³ مقرر شده است: «بیمه‌گر مسئول ارائه پوشش و پرداخت هرگونه مطالبه ادعایی و تأمین هرگونه منفعت ناشی از بیمه‌نامه نخواهد بود، در جایی که ارائه چنین پوششی یا پرداخت چنین مطالبه‌ای یا تدارک چنین منفعتی بتواند بیمه‌گر یا بیمه‌گران اتکایی وی را در معرض هرگونه تحریم اعم از اولیه یا ثانویه، محدودیت یا ممنوعیت ناشی از قطعنامه‌های سازمان ملل متحد، تحریم‌های تجاری یا اقتصادی، قوانین و مقررات اتحادیه اروپا، پادشاهی انگلستان، ایالات متحده آمریکا یا هر دولتی که بیمه‌گر یا بیمه‌گران اتکایی وی اداره ثبت‌شده یا محل دائمی کسب‌وکار آن‌ها در آن واقع است، قرار دهد. در صورتی که موضوع بیمه‌شده⁴ درگیر در یا در شرف درگیری در هر نوع فعالیتی باشد که بتواند بیمه‌گر یا بیمه‌گران اتکایی وی را در معرض هرگونه تحریم اعم از اولیه یا ثانویه، محدودیت یا ممنوعیت، قوانین یا مقررات فوق‌الذکر قرار دهد، بیمه‌گر حق دارد به‌موجب یک اخطاریه 14 روزه، بیمه‌نامه را فسخ کند...» (Cefor Sanctions Limitation and Exclusion Clause, 2022: Cl 2-17).

1. به‌عنوان نمونه در Barecon 2017 دریافت بیمه‌نامه‌های مختلف بر عهده اجاره‌کننده کشتی بصورت لخت، قرار گرفته است (Barecon, 2017: Ar 17(b)).

2. به‌عنوان نمونه در یک قرارداد اجاره زمانی حمل‌ال ان جی، اگرچه اخذ پوشش بیمه ای مربوط به ریسک‌های ناشی از جنگ بر عهده مالک است ولی پرداخت حق بیمه اضافی به مالک بر عهده اجاره‌کننده است (LNG Time Charter Party, 2015: Ar 36(a)).

3. The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor) Sanctions Limitation and Exclusion Clause (2022).

4. Subject-Matter Insured

حال پرسش این است، چنانچه بیمه‌گر نفت‌کش به‌موجب شرط تحریم مندرج در بیمه‌نامه از پرداخت خسارت امتناع کند، یا از صدور بیمه‌نامه یا تمدید آن امتناع کند، یا بیمه‌نامه صادره را فسخ کند، چنین امری چه اثری بر قرارداد چارترپارتی نفت‌کش دارد؟ پاسخ این پرسش مهم و حیاتی است، زیرا در عمل فقدان بیمه‌نامه باعث می‌شود که حرکت نفت‌کش در دریا مختل یا حتی به‌موجب برخی مقررات بین‌المللی یا داخلی ممنوع شود. آن چنانکه که در بالا نیز اشاره شد، در برخی شروط استاندارد تحریم مربوط به چارترپارتی نفت‌کش‌ها پیش‌بینی شده است که چنانچه دستور سفری صادره شده توسط اجاره‌کننده بتواند بیمه‌گر نفت‌کش را در معرض تحریم قرار دهد، مالک می‌تواند صدور دستور جایگزین را از اجاره‌کننده مطالبه کند؛ اما زمانی که بیمه‌نامه به جهت اعمال شرط تحریم مندرج در آن ملغی یا فسخ شود، به‌خصوص در چارترپارتی‌های سفری، عملاً اجرای قرارداد چارترپارتی نیز متعذر یا ممتنع می‌شود (Wallace and et al, 2022: 3-4)؛ زیرا با توجه به مقررات حاکم بر حمل‌ونقل دریایی عملاً به‌کارگیری چنین شناوری ممنوع می‌شود¹ و موضوع فراتر از جایگزینی دستور سفری صادره است؛ در این حالت چنانچه طرف متعهد به اخذ بیمه‌نامه، نتواند از طریق بیمه‌گران دیگر بیمه‌نامه را تحصیل کند، با توجه به اینکه تحریم‌ها از جهت رفع دارای موعده مشخص نیستند، ذینفع می‌تواند

1. به عنوان نمونه مطابق با بند 1 ماده 3 کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (1992)، مالک کشتی مسئول جبران خسارات ناشی از نشت آلودگی نفتی در دریا است که در عمل با توجه به هنگامت بودن چنین خساراتی، فقدان بیمه ریسک غیرقابل قبولی را ایجاد می‌کند. ضمن اینکه ماده 7 همین کنوانسیون، فله‌برهای حامل بیش از 2000 تن را ملزم به دریافت بیمه یا دیگر تضمین‌های جبران خسارت کرده است که این امر باید به تأیید مقام‌های ذیصلاح برسد و همواره در کشتی موجود باشد (CLC, 1992: 3&7). همچنین مطابق ماده 7 کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی مخزن کشتی (2001) دریافت بیمه‌نامه یا دیگر تضمین‌های جبران خسارت توسط مالکین ثبتی کشتی‌های با ظرفیت بیش از 1000 تن اجباری است؛ لازم به ذکر است که مطابق بند 11 ماده 7 کنوانسیون اخیر، دولت متعهد صاحب پرچم می‌تواند از فعالیت کشتی که فاقد گواهی بیمه یا تضمین‌های مقتضی جبران خسارت باشد، ممانعت به عمل آورد (Bunker Convention, 2001: 7).

به آموزه‌هایی چون تعسر در اجرای قرارداد¹، عقیم شدن قرارداد² یا فورس ماژور³ حسب تحقق شرایط آن متوسل شود و قرارداد را فسخ کند یا قرارداد خودبه‌خود منفسخ شود (Williams, 2013: 369-371)؛ به هر تقدیر تحلیل دقیق این موضوع نیازمند، نگارش مقاله‌ای مستقل است که در این مقال نمی‌گنجد.

فرجام سخن

آن‌گونه که ملاحظه شد شروط تحریم شروطی هستند که به‌منظور مدیریت ریسک تحریم‌های اقتصادی و تجاری در قراردادهای مختلف از جمله چارترپارتی نفت‌کش‌ها استفاده می‌شوند. مؤسسات معتبر بین‌المللی از جمله بی‌آی‌ام‌کو و اینترتانکو به‌عنوان سازمان‌هایی فعال در زمینه حمل‌ونقل دریایی به استانداردسازی این شروط اقدام کرده‌اند. در تحلیل آخرین شروط استاندارد این مؤسسات می‌توان فهمید که اغلب شروط مذکور دارای وسعت زیادی در الفاظ و ابهام‌های متعدد تفسیری هستند و اغلب نیز به سمت تأمین منافع مالکین نفت‌کش‌ها هستند. با توجه به اینکه کارکرد اساسی شروط تحریم این است که طرفین قرارداد را از استناد به شروط و قواعد عام قرارداد بی‌نیاز سازد و در بزنگاه تحریم‌ها بتواند به‌گونه‌ای متناسب منافع مالک و اجاره‌کننده را تأمین کند، لازم است در نگارش این شروط نهایت دقت را به کار برد؛ بنابراین استفاده از الفاظ مبهم و موسع می‌تواند خود مشکل را دوچندان سازد. بنا بر آخرین اصلاحات شروط استاندارد و تفسیر رویه قضایی از موارد مشابه می‌توان گفت یکی از شروط اساسی استناد به شروط تحریم فعلیت داشتن تحریم‌های اقتصادی است، به‌نحوی که اجرای چارترپارتی بتواند شخص را در معرض تحریم قرار دهد. در چنین حالتی مقتضای شرط این است که چنانچه محموله بارگیری نشده باشد مالک از بارگیری امتناع کند و چنانچه محموله بارگیری شده باشد آن را

1. Hardship Doctrine
2. Frustration Doctrine
3. Force Majeure Doctrine

در نزدیک‌ترین بندر امن تخلیه کند. چنانچه سفارش سفری که اجاره‌کننده صادر می‌کند، مستلزم نقض قوانین تحریمی باشد مالک می‌تواند صدور دستور جایگزین را تقاضا کند. حسب مفاد شروط مذکور حق فسخ قرارداد در برخی موارد و مطالبه خسارت نیز پیش‌بینی شده است. ضمن اینکه عمل به شرط تحریم اجرای مقتضی قرارداد تلقی می‌شود که موجب می‌شود اجاره و کرایه نفت‌کش به مالک تعلق یابد. همچنین در مقایسه با شرط تحریم بیمکو، شرط تحریم اینترتانکو بسیار موسع است و اختیارات وسیعی را به مالک داده و چندان به منافع اجاره‌کنندگان توجهی نکرده است.

در پایان پیشنهاد می‌شود با توجه به ارشادی بودن شروط استاندارد تحریم، طرفین چارترپارتی با استفاده از الفاظ دقیق و شفاف شروط تحریم مختص به قرارداد خاص خود را تنظیم کنند.

References

- Black, H. C. (1971). *Black's Law Dictionary (Revised Fourth Edition)*, 23/10/2023, in <https://heimatundrecht.de/sites/default/files/dokumente/Black%27sLaw4th.pdf>
- Britannica (1911). Encyclopaedia, 30/12/2021 in https://en.wikisource.org/wiki/1911_Encyclop%C3%A6dia_Britannica/Charter-party
- 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, 23/10/2023 in <https://ofac.treasury.gov/media/37751/download?inline>
- Dipaola, A., Kassai, L. (2021). UAE Sheikh Lays Claim to Oil Cargo U.S. Says is from Iran, 30/12/2021 in <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-12/fujairah-owned-company-claims-stake-in-oil-cargo-seized-by-u-s>
- Djadjev, I. N. (2016). Law and Practice of the Obligations of the Carrier Over the Cargo: The Hague-Visby Rules, 18/10/2022 in <https://research.rug.nl/en/publications/law-and-practice-of-the-obligations-of-the-carrier-over-the-cargo>

- Hearn, M., Dickinson, H. (2020). Recent UK Case Studies: The Impact of US Sanctions on the Contractual Right to Withhold Payment and Key Compliance Takeaways, 11/02/2020 in <https://sanctionsassociation.org/recent-uk-case-studies-the-impact-of-us-sanctions-on-the-contractual-right-to-withhold-payment-and-key-compliance-takeaways>
- Martin, E. A. (Editor). (2001). *Oxford Dictionary of Law* (Fifth Edition), 23/10/2023 in <https://www.ekhtebare.ir/wp-content/uploads/2018/10/Oxford-Dictionary-Of-Law.pdf>
- Midwinter, E. (2018). Guidance on Drafting and Interpreting Contractual Sanctions Clauses, 23/10/2023 in <https://www.lexology.com/commentary/shipping-transport/united-kingdom/wikborg-rein/guidance-on-contractual-sanctions-clauses-in-commercial-maritime-agreements>
- Plomaritou, E. (2014). A review of shipowner's & charterer's obligations in various types of charter, 23/10/2023 in <http://www.davidpublisher.com/Public/uploads/Contribute/550a993f0831a.pdf>
- Ritchie, N., Crisp, J. (2019). *Sanctions, insurance and the case of Mamancochet Mining Limited v. Aegis Managing Agency Limited & Others*, 23/10/2023 in <https://www.collascrill.com/news-updates/articles/mamancochet-mining-limited-v-aegis-managing-agency-limited-others/>
- Rydenfelt, M. (2013). Insurances in Ship Finance, 23/10/2023 in <https://lup.lub.lu.se/student-papers/search/publication/3803166>
- Schwartz, M. J., Renzi, A. J., Helder, J., Segall, W. H., Myers, K. M., Boyle G., (2020). Making Waves: The Impact of Increasingly Complex Sanctions on the Maritime Industry, 23/10/2023 in <https://www.akingump.com/en/news-insights/Making-Waves-The-Impact-of-Increasingly-Complex-Sanctions-on-the-html>
- Sorheim, E. D. (2021). Sanctions and STS Transfers- Legal Risks, 23/10/2023 in <https://www.skuld.com/topics/legal/sanctions/sanctions-and-sts-transfers--legal-risks/>
- Stavis, K. E. (2018). Interpreting BIMCO's Standard Sanctions Clause for Time Charter Parties in Light of US Sanctions Against Iran (Master's thesis), 23/10/2023 in <https://www.duo.uio.no/handle/10852/63757>
- Shamgholi, F. (2012). Sanctions against Iran and their effects on the global shipping industry, 23/10/2023 in <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=2520391&fileId=3046709>

- UK Defense Club. (2020). Trading in Uncertain Times: The Impact on Charter parties and Issues for Consideration, 30/12/2021 in <https://www.ukdefence.com/insights/september-2019-trading-in-uncertain-times-150000/>
- U. S. Department of Justice. (2020). Largest U. S. Seizure of Iranian Fuel from Four Tankers, 30/12/2021 in <https://www.justice.gov/opa/pr/largest-us-seizure-iranian-fuel-four-tankers>
- Wallace, J., Lerede, F., Didier, M., Venezia, G. (2022). Ukrainian & Russian Hostilities – Charter party and Cover Issues Standard Club, 23/10/2023 in <https://www.standard-club.com/knowledge-news/ukrainian-russian-hostilities-charterparty-and-cover-issues-4177/>
- Williams, R., & Williams, R. (2013). *Gard guidance on maritime claims and insurance*, 23/10/2023 in https://www.gard.no/Content/20823111/Gard%20Guidance%20on%20Maritime%20Claims_final.pdf

Contracts

- BIMCO (2017). Bareboat Charter Party (Barecon), 21/10/2022 in <https://www.unica.it/unica/protected/346056/0/def/ref/MAT341682/>
- BIMCO (2020). Sanctions Clause for Voyage Charter Parties, 11/02/21 in https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions_clause_for_voyage_charter_parties_2020
- BIMCO (2020). Sanctions Clause for Voyage Charter Parties, 11/02/2021 in <https://adamassur.hypotheses.org/files/2019/12/lien-1.pdf>
- BIMCO (2015 NYPE, 04/02/2022 in <https://www.smf.com.sg/wp-content/uploads/2018/11/22-document-nype-2015-sample-copy.pdf>
- BP (1998). BP Voyage Charter Party, 18/10/2022 in <https://pdf4pro.com/cdn/bpvoy4-voyage-charter-party-1cfcfa.pdf>
- Cefor (2022). Cefor Sanctions Limitation and Exclusion Clause, 18/10/2022 in https://www.swedishclub.com/media_upload/files/Circulars/2022/2022-288-sanction-limitation-and-exclusion-addendum.pdf
- Golar Grand Corporation & Golar trading Corporation (2015). LNG Time Charter Party, 18/10/2022 in Available at: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1415916/000141591615000020/exhibit41timecharteragreem.htm>
- Intertanko (2011). Sanctions Clause for Charter Parties, 04/02/2022 in <https://www.intertanko.com/info-centre/model-clauses-library/templateclausearticle/sanctions-clause>
- IUMI (2021). BIMCO AIS Switch-Off Clause, 04/02/2022 in <https://iumi.com/news/news/ais-switch-off-clause-published-by-bimco>



Conventions

- Banco San Juan Internacional, Inc. v Petroleos De Venezuela, S.A. (2020); EWHC 2145 (Comm), 11/02/2022 in <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2020/2145.html>
- Eleni Shipping Limited v Transgrain Shipping B.V, (2019); EWHC 910 (Comm), 30/12/2021 in <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2019/910.html>
- International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damages. (2001). 18/10/2022 in <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/2001-International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage.pdf>
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages. (1992). 18/10/2022 in: http://library.arcticportal.org/1617/1/Liability_Convention_1992.pdf
- Lamesa Investments Ltd v Cynergy Bank Ltd (2020); EWCA Civ 821, 11/02/2022 in <https://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2020/821.html>
- Mamancochet Mining Limited v. Aegis Managing Agency Limited & Others, (2018); EWHC 2643, 11/02/2022 in <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2018/2643.html>
- Osmium Shipping Corporation v. Cargill International S.A (the Captain Stefanos), (2012); 2 Lloyd's Rep. 46, 04/02/2022 in <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff76760d03e7f57eac29a>