

Original Article

A Comparative Study on Incorporation of Charterparty Arbitration Clauses into Bills of Lading (Selective Countries: England, China, Germany and Iran)

Esmaeil Yaghoobi^{*1}, Masoud Dadkhah²

¹ Assistant Professor, Faculty of Management & Humanitarian Sciences, Chabahar Maritime University, Chabahar, Iran

² MSc Student in Maritime Business Management, Faculty of Management & Humanities Chabahar Maritime University, Chabahar, Iran



10.22080/LPS.2021.20775.1224

Received:

January 16, 2021

Accepted:

June 2, 2021

Available online:

November 27, 2021

Main Subjects:

International law

Civil Law

Keywords:

Bill of Lading,

Charterparty, Arbitration,

Incorporation Clause,

Dispute Settlement

Abstract

Charterparties are being used for years as a common practice worldwide to provide shipping services in various international routes. A bill of lading is known as one of the most important documents in maritime transportation all over the world. There might be some discrepancies between the written consent on a charterparty and the terms and conditions stipulated on a bill of lading. The shippers or consignees in the bill of lading, and also its forthcoming transferees may be totally unaware about exact content of the parties' agreements. To facilitate settlement of the disputes which may arise between the terms of conditions of these two documents, incorporation of an arbitration clause in the charterparty is one of the methods which may contribute to resolution of the arguments. Different countries have their own laws so each of them takes different approaches towards settlement of their disputes by either courts or arbitration. The Maritime Law of Iran ratified as early as 1964 was primarily inspired from Hague Rules 1924. It has differences as well as similarities with the laws of other countries. The current paper intends to address incorporation of the charterparty arbitration clause into bills of lading among the selective countries including England, China, Germany and Iran. Establishment of technical maritime courts and professional arbitration committees in addition to updating the national maritime law in accordance with the latest national requirements and the most recent international conventions could be clues to improve the process of dispute settlement in this field.

*Corresponding Author: Esmaeil Yaghoobi

Address: Faculty of Management & Humanitarian Sciences, Chabahar Maritime University, Chabahar, Iran

Email: yaghoobi@cmu.ac.ir



Extended Abstract

1. Introduction

Charterparties are being used for years as a common practice worldwide to provide shipping services in various international routes. A bill of lading is known as one of the most important documents maritime transportation all over the world. There might be occasions in which some discrepancies appear between the written consent on a charterparty and the terms and conditions stipulated on a bill of lading. The shippers or consignees in the bill of lading, and also its forthcoming transferees may be totally unaware about exact content of the parties' agreements. To facilitate settlement of the disputes which may arise between the terms of conditions of these two documents, incorporation of an arbitration clause in the charterparty is one of the methods which may contribute to resolution of the arguments. Different countries have their own laws so each of them takes different approaches towards settlement of their disputes either by courts or arbitration. The Maritime Law of Iran ratified as early as 1964 was primarily inspired from Hague Rules 1924 which has differences as well as similarities with the laws of other countries. The current paper intends to address incorporation of the charterparty arbitration clause into bills of lading among the selective countries including England, China, Germany and Iran.

2. Methods

The approach of different countries towards the subject matter is studied among the selective countries such as England, China, Germany and they are compared with the position of Iranian authorities. The historic data and also

some of the most recent cases arisen on incorporation of the arbitration clauses on the bills of lading have been checked and the final decisions are contrasted against each other.

In the meantime, the recommended procedures for settlement of the disputes as per international conventions and global agreements have been reviewed in accordance with the prescribed methodology of the different countries under study against certain cases.

3. Findings

It has been found in this paper that establishment of technical maritime courts and professional arbitration committees in addition to updating the national maritime law in accordance with the latest national requirements and the most recent international conventions could be clues to improve the process of dispute settlement in this field.

4. Conclusion

Each country obeys its own procedure upon disputes between the contents of the charterparty agreement and the bill of lading document. England leading in the shipping industry follows the common law with no written text. However, the jurisdictions made and the sentences issued in this country benefits from a long history of maritime operations with the least disagreements and dissatisfaction. The general approach of England which has been accepted also by many other international authorities require a clear and definite reference to the charterparty. Those incorporations made generally without clear and specific addresses are not approved in such a way.

The situation is rather different in China where these subjects are much more complicated than England. The time and voyage charterparties are separated by the Chinese law and the arbitration clause discredited under a voyage charterparty.

The German law have been improved and adopted much more with the most recent international rules and regulations. They have been well updated in order to meet the requirements of the latest conventions.

The Iranian maritime law is ratified more than half a century before. It was a positive move towards being adopted with the international rules at that time, but its rather general definitions and unspecified articles are no longer effective and useful in references to solve the existing issues and resolve the complex disputes. Incorporation of additional clauses on bills of lading including the arbitration clause from charterparties or other agreements is not foreseen in any law and it is not clear how to deal with this matter anywhere in the Iranian maritime law.

Interpretation of the ambiguities and completion of the deficiencies in the Iranian maritime law via a comprehensive amendment or application of the state of the art contents of the most recent conventions are known as solutions which can be proposed in this respect. Meanwhile, provision of proper support in favor of the arbitration mechanisms in jurisdiction of the maritime disputes in Iran is something that is felt in the current situation more than before.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the paper. All of the authors approved the contents of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful for all the persons for their scientific consulting in this paper.



علمی پژوهشی

بررسی تطبیقی ارجاع به شرط داوری قرارداد اجاره کشتی در بارنامه دریایی (کشورهای منتخب: انگلستان، چین، آلمان و ایران)

اسماعیل یعقوبی^{۱*}، مسعود دادخواه^۲

^۱ استادیار گروه مدیریت دانشکده مدیریت و علوم انسانی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، چابهار، ایران
^۲ دانشجوی مقطع کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی دریایی، دانشکده مدیریت و علوم انسانی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی، چابهار، چابهار، ایران

 10.22080/LPS.2021.20775.1224

چکیده

اجاره کشتی سال‌هاست به روش متداولی برای ارائه خدمات حمل و نقل در مسیرهای دریایی مختلف تبدیل شده و بارنامه دریایی هم یکی از اصلی‌ترین اسناد حمل و تجارت بین‌الملل در میان تمام کشورهای دنیا پذیرفته شده است. در این میان ممکن است مواردی اتفاق بیافتد که بین مندرجات روی قرارداد اجاره کشتی و متن بارنامه دریایی اختلافاتی وجود داشته باشد. گیرندگان یا ارسال‌کنندگان بارنامه و نیز دارندگان بعدی آن که مالکیت کالا را با ظهرونیسی به دست آورده‌اند اطلاع دقیقی از توافقات بین مالک و مستأجر کشتی نداشته و این می‌تواند منشاء اختلافات شود. به منظور حل و فصل اختلافات بین مفاد بارنامه و قرارداد اجاره، درج شرط داوری یکی از شیوه‌هایی است که نحوه رسیدگی به اختلافات احتمالی بین طرفین را مشخص و تسهیل می‌کند. با توجه به رویکرد متفاوت قوانین کشورهای گوناگون نسبت به این موضوع و نظر به تحولات کنوانسیون‌های بین‌المللی، نحوه برخورد با این موضوع در دنیا متنوع است. قانون دریایی کشورمان نیز که با الهام از قواعد لاهه از سال ۱۳۴۳ تاکنون بدون تغییر اجرا می‌گردد با رویه کشورهای مختلف شباهت‌ها و تفاوت‌هایی دارد. مقاله حاضر درج شرط داوری مربوط به قرارداد اجاره کشتی داخل متن بارنامه دریایی را در میان کشورهای منتخب شامل انگلستان، چین، آلمان و ایران مورد بررسی قرار داده است. در پایان، بنظر می‌رسد تشکیل یک دادگاه تخصصی دریایی و کمیته‌های داوری حرفه‌ای در کنار به روزرسانی قوانین دریایی ایران با مقتضیات ملی و الزامات کنوانسیون‌های جدیدتر بتواند پیشنهادهایی برای بهبود رویه حل اختلافات در این زمینه باشد.

تاریخ دریافت:

۲۷ دی ۱۳۹۹

تاریخ پذیرش:

۱۲ خرداد ۱۴۰۰

تاریخ انتشار:

۶ آذر ۱۴۰۰

موضوعات:

حقوق بین‌الملل

حقوق خصوصی

کلیدواژه‌ها:

بارنامه دریایی، درج شرط،

داوری قرارداد، اجاره کشتی، حل

اختلاف

* نویسنده مسئول: اسماعیل یعقوبی

آدرس: دانشکده مدیریت و علوم انسانی، دانشگاه دریانوردی و ایمیل: yaghoobi@cmu.ac.ir

علوم دریایی چابهار، چابهار، ایران

۱ مقدمه

کرده است و درخصوص اجاره کشتی به صورت لخت مسکوت می‌باشد. گرچه در عمل قانون دریایی ایران این نوع اخیر را نیز شناخته و اجرا می‌کند. همچنین شرط کتبی بودن در ماده ۱۳۵ قانون دریایی ایران از ماده ۲۷۳ قانون تجارت فرانسه گرفته شده است. مطابق قانون تجارت فرانسه قرارداد اجاره کشتی باید کتبی باشد. از آنجا که قواعد مربوط به اجاره کشتی‌ها جزو قواعد آمره نیستند، چنانچه قرارداد اجاره به طریقی غیر از کتبی بودن نیز اثبات شود، معتبر و لازم‌الاجرا می‌باشد (اعلائی فرد، ۱۳۸۷: ۹۱ و ۹۰).

اگرچه چندان مرسوم نیست؛ ولی ممکن است یک قرارداد حمل اساساً بدون اسناد حمل دیگری منعقد و اجرا شود. در این صورت، ارسال‌کننده و حمل‌کننده می‌توانند توافق کنند. مثلاً وقتی طول سفر دریایی بین‌المللی خیلی کوتاه است، اساساً از یک سند حمل همچون بارنامه ی دریایی به طور کلی صرف نظر کنند. در این صورت، دیگر هیچ سند و مدرکی دال بر مالکیت وجود نخواهد داشت که بتوان حق مطالبه ی کالا برای تحویل را به دارنده ی آن داد (Majdzadeh Khandani, 2018: 33-34). حق مطالبه ی تحویل کالا در قانون دریایی ایران ذیل ماده ۶۴ آن آمده که مستلزم داشتن نسخه ی اصلی بارنامه ی دریایی و احراز هویت تحویل‌گیرنده است.

از منظر حقوق ایران، قرارداد اجاره کشتی برخلاف قرارداد حمل و نقل بارنامه‌ای تابع شرایط عمومی قراردادهاست. این نوع قرارداد دارای ماهیت مدنی است. از این رو، حتی در کشورهایی که محاکم خاص دریایی دارند، مانعی وجود ندارد که دعوی مربوط به اجاره کشتی در دادگاه عمومی طرح و رسیدگی شود (اعلائی فرد، ۱۳۸۷: ۹۰).

درحالی که قرارداد اجاره کشتی یا چارترپارتنی^۱ مدرکی است که متضمن شکل مکتوب توافق اجاره کشتی بوده و محتوی مفاد و شرایط حاکم بر ارتباط بین مالک کشتی و اجاره‌کننده است. بارنامه، سند حملی است که به حمل کالا مرتبط بوده و بر رابطه ی حاکم بین حمل‌کننده و ارسال‌کننده دلالت دارد و در ازای دریافت کالاها برای حمل صادر می‌شود (Plomaritou & Voudouris, 2019: 1).

طبق بند ۷ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران، بارنامه ی دریایی سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده ی کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده است، امضاء گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل‌گیرنده داده شود.

درخصوص بحث تحویل طبق بارنامه ی دریایی، به دلیل شباهت زیاد قانون دریایی ایران به قواعد بروکسل ۱۹۲۴ مسئولیت متصدی حمل و نقل صرفاً محدود به مدت حمل شده و عملاً قانون دریایی ایران فاصله زیادی با قواعد هامبورگ ۱۹۷۸ دارد. بند ۸ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران مدت حمل را مشابه کنوانسیون بروکسل، دوره ی زمانی بارگیری کالا در کشتی تا تخلیه کالا از کشتی تعیین می‌کند و بند ۹ همان قانون بارگیری و تخلیه را با اصطلاح «از چنگال جرثقیل تا چنگال جرثقیل» تعریف کرده که از قانون ۱۱ آوریل ۱۹۳۶ فرانسه گرفته شده است (فخاری و مفیدیان، ۱۳۸۷: ۱۲۳).

درخصوص چارترپارتنی، برابر ماده ۱۳۵ قانون دریایی ایران: «قرارداد اجاره کشتی سندی است کتبی که بین مالک کشتی و یا نماینده او و مستأجر منعقد می‌گردد و شرایط اجاره کشتی را برای مدت معینی و یا برای یک یا چند سفر بین بنادر مشخص تعیین می‌کند». ملاحظه می‌شود که قانون دریایی ایران فقط دو نوع قرارداد اجاره کشتی برای سفر معین و اجاره کشتی برای مدت معین را پیش‌بینی

¹ Charterparty



۲ ارجاع به شرط داوری قرارداد اجاره کشتی در برنامه ی دریایی

به کارگیری شروط داوری چارترپارتي در برنامه‌ها، موضوع مهم و حائز اهميتي در بحث حقوق تجارت کشتيراني است. دليل ديگري که برنامه‌ها شرايط چارترپارتي را در خود مي‌آورند اين است که، دريافت‌کنندگان يا خريداران ممکن است لازم باشد کرايه و دموراژ را هم پرداخت کنند ولو اينکه مستقيماً طرفين در چارترپارتي دخيل نباشند. در چنان شروطي مي‌تواند موجب ايجاد حق حبس^۱ در مقابل دريافت‌کنندگان کالا شود (Li, 2015: 1).

در اين خصوص قانون دريائي ايران در بند ۲ ماده ۱۴۳، پرداخت مال‌الاجاره طبق قرارداد را جزو تعهدات مستأجر دانسته است. ضمناً براساس ماده ۱۴۸ قانون دريائي ايران: «درصورتی که کشتي هنگام حرکت يا در بين راه يا در محل تخلیه ی کالا به علي که ناشي از عمل اجاره‌دهنده ی کشتي باشد، توقيف شود. مخارج مدت مزبور بر عهده ی اجاره‌دهنده است». از اين مواد چنين برمي‌آيند که اگر علل مذکور متوجه اجاره‌دهنده ی کشتي نباشد، بين مستأجر و تحويل‌گيرنده برسر هزينه‌هاي معطلی کشتي اختلاف به وجود خواهد آمد؛ مگر اينکه در توافقات ديگري از ايشان به صورت مشخص تعيين شده باشد.

درخصوص مسائل تجارت دريائي، یک سؤال کليدي همواره کشف ارتباط بين قرارداد اجاره کشتي و برنامه ی دريائي است. زماني که یک برنامه در دست اجاره‌کننده باشد، شرايط و مفاد چارترپارتي مي‌تواند تحت تأثير مندرجات برنامه ی دريائي قرار گيرد، حتي اگر در چارترپارتي صرفاً به دنبال ماهيت قرارداد کرايه باشيم. با اين شرايط، اولاً برنامه دليلي بر قرارداد حمل کالا نبوده، و ثانياً چارترپارتي و برنامه، جدای از هم نبوده و برعکس با يکديگر

همبستگي نزديکي دارند. نهايتاً برنامه را مي‌توان تا حدودي قرارداد تکميلي چارترپارتي يا الحاقيه‌هاي بين مالک کشتي (حمل‌کننده) و اجاره‌کننده قلمداد نمود. وقتي برنامه ی دريائي در اختيار شخص ثالث خارج از چارترپارتي، مالک کشتي يا نمايندگان وي قرار داشته باشد، شخص ثالث داراي حسن نيت ناخودآگاه با برنامه ی دريائي به صورت سند حاکم بر حمل کالا برخورد خواهد کرد. در اين حالت، برنامه را بايد در حکم قرارداد بين مالک (حمل‌کننده) و دارنده ی برنامه تلقي نمود که مي‌تواند تغييرکند، ولي اين تغييرات ديگر به چارترپارتي ارتباطي نخواهند داشت (Jia, 2013: 2-6).

در اين ارتباط، قانون دريائي ايران در ماده ی ۵۶ خود اشاره مي‌نمايد: «متصدي باربري مختار است از تمام يا قسمتي از حقوق و عدم مسئوليت‌هاي خود صرف نظر کند يا مسئوليتي زايد بر آنچه در اين فصل پيش‌بيني شده است، قبول کند». گرچه توضيحات تکميلي همين ماده ملزم داشته که چنين انصراف يا افزايش مسئوليتي بايستي در برنامه ی دريائي قيد گردد. مضافاً اينکه مقررات اين فصل (فصل چهارم: باربري دريائي) شامل قرارداد اجاره کشتي دانسته نشده؛ ولي اگر برنامه ی دريائي براي یک کشتي که در اجاره است صادر شود، آن برنامه مشمول مفاد اين فصل قرار مي‌گيرد.

ترجيح برنامه‌هاي دريائي اين است که عمده شرايط حاکم بر خود را با ارجاع صريح و شفاف به یک چارترپارتي معين ارتباط دهند. يکي از دلایل به کارگيري شروط، قطعيت بخشيدن به قانون و مرجع قضايي ذيصلاح مابين حمل‌کننده و صاحب کالا است. طبق قوانين انگلستان، ميزان اثربخشي شروط به جمله‌بندي اصطلاحات شروط داوري بستگي داشته و براي اين منظور فرم‌هاي استاندارد همچون « برنامه ی صادره تحت چارترپارتي با شرايط عمومي مصوب ۲۰۰۷ شوراي

² CONGENBILL 2007

¹ Lien

دهه‌های اخیر به کرات در دادگاه‌های چین رخ داده است (Li, 2015: 2-3). برای حل اختلافات، اگر هرگونه مناقشه‌ی بین‌المللی بین طرفین رخ دهد، این اختلاف اغلب بایستی تحت مقررات مصالحه و داوری اتاق بازرگانی بین‌الملل^۳ توسط یک یا چند داور مورد رسیدگی قرار بگیرد. در کشور انگلستان چنین توافقی باید براساس قوانین انگلستان تفسیر شده و دادگاه‌های انگلستان دارای صلاحیت انحصاری قضاوت در برابر طرفین می‌باشند (Garnett, 2013: 8-9). از نظر قانون استرالیا^۴ چارترپارتهای اتفاق معمول صنعت کشتیرانی هستند و شروط داوری توسط طرفین قرارداد تا جایی که زورشان می‌رسد به صورت خیلی حرفه‌ای در مذاکرات به طرف مقابل تحمیل می‌شوند. درخصوص یک برنامه‌ی دریایی، ارسال‌کننده خود شخصاً نکته‌ی مؤثری روی برنامه نیافزوده و صاحب کالا نیز اساساً فاقد هرگونه اظهارنظری است (Allison, 2014: 8-9).

فرم استاندارد برنامه «بارنامه‌ی صادره تحت چارترپارتهی شرایط عمومی مصوب سال ۱۹۹۴^۵ شورای دریایی بالتیک و بین‌الملل^۶» شاید امروز پرکاربردترین اقسام برنامه‌ی مورد استفاده در کشتیرانی خطوط نامنظم باشد. وقتی کشتی حامل کالاهای تجاری تحت شرایط چارترپارتهی فوق اجاره شده، برای اطمینان از اعمال شرط داوری چارترپارتهی استفاده از این فرم استاندارد مؤکداً توصیه می‌شود (Goldby, 2007: 5-9).

اگر یک قرارداد حمل منعقد شود و در نتیجه‌ی آن بارنامه‌ای صادر شود، در اصل بین ارسال‌کننده و حمل‌کننده‌ی بار، مفاد و شرایط مندرج در قرارداد حمل بایستی بر مفاد و شرایط بارنامه حاکم باشند. این قاعده، مطابق کنوانسیون حمل کالا در آبراهه‌های داخلی^۷ (مصوب اجلاس سال ۲۰۰۰ در

دریایی بالتیک و بین‌الملل^۱) طراحی شده‌اند تا همه شرایط از جمله قانون حاکم و مرجع رسیدگی بر چارترپارتهی را شامل شوند (Walton, 2017: 1).

ارجاع به شرط داوری قرارداد اجاره کشتی (چارترپارتهی) در داخل متن برنامه‌ی دریایی موضوعی بوده که می‌توان ردپای قابل توجهی از آن را طی سالیان گذشته در پرونده‌های حقوقی کشورهای مختلف رصد نمود. باید در نظر داشت که اختلافات داوری همواره متعاقب نقض تعهدات یکی از طرفین حادث می‌شوند. بدون وجود نقض تعهدات، اقدامات قضایی و داوری هم بی معنی خواهد بود (Allison, 2014: 18).

قانون دریایی ایران در بیشتر مواد خود دادگاه را مرجع رسیدگی و حل اختلافات احتمالی دانسته و تنها در ماده‌ی ۱۱۸ ذیل فصل هشتم حمل مسافر اشاره‌ای گذرا به ابزار داوری یا دادگاه برای رسیدگی به اختلافات برسر تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل تنها برای مسافر نموده و هیچ صحبتی از بار نکرده است.

بخشی از آراء داوری و احکام دادگاه در کشور انگلستان درخصوص ارجاع شروط داوری چارترپارتهی روی برنامه‌ی دریایی بوده و با وجود پیشرفت‌های اخیر روی این موضوعات، موارد زیادی هم هنوز به طور کامل حل و فصل نشده‌اند (Goldby, 2007: 1). پرونده‌های نسبتاً معدودی در انگلستان در حوزه‌ی ارجاع به شرط داوری گزارش شده‌اند. وقتی الزامات موردنیاز برآورده شوند، شروط مربوط در یک چارترپارتهی می‌توانند به سهولت در یک برنامه دریایی نیز اعمال گردند. اخیراً تعدادی از آراء داوری وجود داشته که در دادگاه عالی خلق چین^۲ به عنوان بالاترین مقام قضایی آن کشور نیز تأیید شده‌اند. برعکس، در چین اوضاع خیلی پیچیده‌تر بوده و با عدم قطعیت خیلی زیادی همراه است و طی

⁵ CONGENBILL 1994

⁶ Baltic and International Maritime Council (BIMCO)

⁷ Budapest Convention on Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI) 2000

¹ Baltic and International Maritime Council (BIMCO)

² Supreme People's Court of China (SPC)

³ International Chamber of Commerce (ICC)

^۴ که خیلی به قانون انگلستان شبیه است.



است. در این پرونده با اینکه دعوی بین‌المللی و به سفر دریایی مربوط است که به نظر مقررات دریایی باید بر آن حاکم باشد، متأسفانه دادرسی رسیدگی‌کننده، برای کشف قانون حاکم تلاشی نکرده است و مشخص نیست به چه دلیل مقررات دریایی درخصوص این دعوی حاکمیت نداشته است (فخاری، ۱۳۹۹: ۶۴ و ۶۵).

۳ بررسی رویکرد قوانین کشورهای منتخب

۳٫۱ قرارداد اجاره در کشورهای منتخب

طبق قانون انگلستان که براساس کامن لا است، اگر قرار بر داشتن شرایط قرارداد اجاره و به خصوص اعمال کامل قانون و شرط دادگاه مندرج روی بارنامه باشد، توصیه آکید می‌شود که قرارداد اجاره کشتی خیلی شفاف مشخص شده و به رسمیت شناخته شود (مثلاً از طریق اشاره به تاریخ عقد قرارداد مذکور داخل متن بارنامه و عباراتی شبیه متن بارنامه‌های با فرمت استاندارد چارترپارتنی (Walton, 2017: 1)).

در چین بسیاری از بارنامه‌های دریایی، تحت قراردادهای اجاره کشتی صادر می‌شوند که قانون انگلستان حاکم بر آنهاست. از این رو، جایگاه قوانین انگلستان در این خصوص از جمله عبارات و اصطلاحات به کاررفته برای اعمال شروط در چارترپارتنی و سازگاری بین متن چارترپارتنی و بارنامه صادره را باید مورد توجه قرار داد (Li, 2015, pp.3-4).

طبق ماده ۶۵۶ قانون مدنی آلمان^۲، محتوای بارنامه ی دریایی برای تعیین موقعیت صاحبان کالا (اشخاص ثالث) در برابر حمل‌کننده قطعیت دارد. این نشان می‌دهد که مسئولیت شروط قراردادی داخل بارنامه اصولاً بر عهده ی صاحب کالا است. اگر متن بارنامه شامل این عبارت باشد که «پرداخت کرایه و سایر شرایط طبق چارترپارتنی است»، آن گاه برای درج کلیه ی شرایط داخل قرارداد بارنامه و ابراز

شهر بوداپست رومانی)، همچنین قوانین آلمان و هلند تدوین شده است (Smeele, 2009: 1-2).

بسیاری از نظام‌های حوقی دنیا مثل انگلستان و استرالیا، نسبت به تفویض اختیار به دادگاه‌ها اقدام می‌کنند تا بدین وسیله عملاً از اجرای دادرسی‌های خارجی که مخالف مصالح ملی تشخیص داده شوند، امتناع بورزند. می‌توان گفت اجرای یک حکم استرالیایی علیه توافق داور، موجب نقض اختیارات طرفین خواهد شد که در کنوانسیون نیویورک هم به رسمیت شناخته شده است. اما در جایی که مدعی به دنبال اجرای حکم در انگلستان باشد، این عدم صلاحیت رسیدگی تقریباً تضمین شده است (Allison, 2014: 17-18).

در ایران، در غیاب قوانین کامل و به روز دریایی از جمله مواردی که بحث ارجاعات به شروط داور را در بارنامه به صورت شفاف معین کرده باشند، بار دعاوی دریایی عملاً بر دوش سیستم قضایی افتاد. در این راستا و پس از سال‌ها مراجعه به دادگاه‌های عمومی، بانی تشکیل اولین دادگاه دریایی کشور در سال ۱۳۷۳ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی بودند. سرانجام با تقاضا و مراجعه ی مکرر این دو ارگان به قوه ی قضائیه، رئیس قوه ی قضائیه ی وقت، دستور تشکیل دادگاه دریایی را صادر کرد. یکی از این قضات^۱ از سال ۱۳۷۳ تا سال ۱۳۸۵ رسیدگی به دعاوی دریایی را به صورت اختصاصی در شعبه ی ۳ مجتمع قضایی امام خمینی (ره) به عهده داشت. اما پس از انتقال وی از شعبه ۳، این شعبه از لحاظ دعاوی دریایی بلاتصدی ماند و تا امروز همچنان فاقد دادگاهی تخصصی هستیم هرچند از سال ۱۳۹۶ عمده دعاوی دریایی به شعبه ۴۸ دادگاه عمومی تهران واقع در مجتمع قضایی شهید مدنی ارجاع داده می‌شوند (پورنوری، ۱۳۹۹: ۱). نقد مشابهی از تخصصی نبودن رسیدگی، درخصوص رأی صادره یک دادگاه عمومی در زمینه ی مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی مطرح شده

² German Civil Code

^۱ دکتر منصور پورنوری

با توجه به اینکه خلاء قواعد لاهه^۱ و به تبع آن قانون دریایی ایران در به رسمیت شناختن حل اختلافات از جمله رویه ی داوری ملموس است، به نظر می‌رسد بخشی از عزم کشورها برای الحاق به کنوانسیون‌های جدیدتر از جمله هامبورگ^۲ و روتردام^۳ و همچنین تطبیق شرایط به روزتر و محتوای اختصاصی‌تر متناسب با نیاز بازار بین‌المللی، درک همان نواقص قبلی بوده که همواره منشاء اختلافات بوده‌اند.

۳٫۲ ارجاع به شرط داوری در کشورهای منتخب

در خصوص قانون انگلستان حتی اگر الزامات یک شرط داوری مندرج در آن هم سختگیرانه‌تر از شروط عمومی درج باشند، اعمال چنین شرطی ممکن است توسط قضات انگلیسی به خاطر کلمات اختصاصی و اصطلاحات مناسب لغوی مورد تأیید قرار بگیرد. اما با وجود بیش از یکصد سال تجربه ی مفید و کارآمد پرونده‌های قبلی، این موضوع همچنان مورد تردید است که کدام رویکرد می‌تواند منطقی‌ترین شیوه برای شناسایی چارترپارتنی نافذ بر برنامه باشد، حتی در پرونده‌های اخیر که آراء و احکام اولیه آن‌ها صادر شده ولی بحث روی آن‌ها همچنان باقی مانده و محل مناقشه‌اند (Jia, 2014: 69-70).

هر ساله، تعداد کثیری از اختلافات دریایی در انگلستان به داوری ارجاع داده می‌شوند. بسیاری از قراردادهای اجاره کشتی در قالب و فرم قراردادهای استاندارد هستند و سازمان‌هایی همچون شورای دریایی بالتیک و بین‌الملل^۴ اقدام به طراحی فرم استاندارد اجاره کشتی برای استفاده توسط حمل‌کنندگان نموده‌اند. این سازمان‌ها طرفین درگیر در توافقات بین‌المللی را نسبت به حقوق و تعهداتشان آگاه می‌سازند، برای مثال، ماده ی ۲۲ قرارداد عمومی اجاره زمانی^۵ می‌گوید: «این قرارداد اجاره مطابق با و تحت حاکمیت قانون انگلستان

مخالفت در برابر صاحب کالا مؤثر خواهد بود. حتی ممکن است بارنامه ی دریایی تعهدات پرداخت مالی هم بر عهده ی صاحب کالا قرار دهد، که در این صورت طبق ماده ی ۶۱۴ قانون مدنی آلمان مادامی که صاحب کالا محموله را تحویل نگرفته باشد، این تعهدات بر عهده ی وی نخواهد بود (Smeele, 2009, p.23).

کشور ایران با وجود بیش از ۱۸۰۰ کیلومتر مرز آبی بین‌المللی در جنوب و ۶۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال و سابقه ی طولانی دریانوردی، تا سال ۱۳۴۳ فاقد قانون مدون و جامع دریایی بوده است. تنها بخش‌های محدودی از قانون تجارت سال ۱۳۱۱ اشاره‌ای به حمل و نقل دریایی و کشتی‌سازی و بیمه ی بحری آن‌ها را جزو عملیات تجاری قلمداد کرده است. نهایتاً در سال ۱۳۴۲ نخستین قانون دریایی به تصویب هیات وزیران رسید. قانون مذکور مدت کوتاهی به صورت آزمایشی به مرحله ی اجرا درآمد. پس از آن با تجدیدنظر کامل در سال ۱۳۴۳ در ۱۴ فصل و ۱۹۴ ماده به تصویب مجلسین رسید و از آن زمان تاکنون اجرا می‌گردد (اعلائی فرد، ۱۳۸۷: ۳۲ و ۳۳). این روش قانونگذاری که با اقتباس از کشورهای فرانسه و ایتالیا به صورت مجموعه قانون متشکل از موارد مختلف در قالب یک سند است، امروزه تقریباً در بسیاری از کشورهای جهان منسوخ شده و به جای آن هر بخش از قانون به صورت قانون اختصاصی تهیه و تدوین شده است. در مجموع، قانون دریایی ایران ناقص و مختصری است که بسیاری از مباحث مهم حقوق دریایی از جمله بیمه ی دریایی، محاکم دریایی، حل اختلافات و غیره در آن لحاظ نشده است. همچنین آن بخش از کنوانسیون‌های بین‌المللی که در آن‌ها دخل و تصرفی صورت پذیرفته، آن را از اصالت خارج ساخته و موجب بروز تعارض در اجرا و تفسیر شده است (اعلائی فرد، ۱۳۸۷: ۳۳).

⁴ BIMCO

⁵ GENTIME

¹ The Hague Rules 1924

² Hamburg 1978

³ Rotterdam 2007



دادگاه عالی چین، اگر یک دادگاه بدوی تصمیم بگیرد رأی داورى سایر کشورهای عضو کنوانسیون نیویورک را اجرا نکند، دادگاه‌های دیگر بایستی پیش از هرگونه اعلام نظری، موضوع را به دادگاه عالی گزارش نمایند و اگر دادگاه عالی موافقت کرد، دادگاه‌های بدوی تصمیم می‌گیرند آن آراء را اجرا نکنند، درغیراین صورت، دادگاه‌های بدوی ملزم خواهند بود آن آراء خارجی را بدون عذر و بهانه اجرا نمایند (Li, 2015, pp.5-11).

نکته ی قابل توجه اینکه، طبق ساختار قانون دریایی جمهوری خلق چین، چارترپارتي سفري به صورت قرارداد حمل کالا دیده می‌شود، درحالی که چارترپارتي زماني به قرارداد کرایه شهرت یافته است. به علاوه، ارتباطی بین قراردادهای حمل کالا و کرایه در قوانین این کشور به رسمیت شناخته نشده است (Jia, 2013, pp.2-6).

طبق ماده ی ۹۵ قانون دریایی جمهوری خلق چین^۲ وقتی دارنده ی بارنامه، اجاره کننده نباشد (مثل صدور بارنامه ی دریایی تحت قرارداد اجاره ی سفري)، آن گاه حقوق و تعهدات حمل کننده و دارنده ی بارنامه بایستی بر شروط بارنامه ی دریایی حاکم باشند. البته، اگر شروط قرارداد اجاره ی سفري داخل بارنامه گنجانده شده باشند، همان شروط مرتبط با چارترپارتي سفري هم حاکم هستند (Li, 2015, pp.5-11).

طبق قانون مدنی کشور آلمان، تعهدات تحت بارنامه ی دریایی حتی اگر هیچ گونه قرارداد حمل معتبري هم منعقد نشده باشد باز هم پابرجا خواهند بود. از این رو، محتویات بارنامه در اصل برای موقعیت صاحب کالای شخص ثالث نسبت به حمل کننده قطعیت خواهد داشت. اگر یک بارنامه عبارت «کرایه حمل و کلیه ی شرایط دیگر طبق چارترپارتي» را داشته باشد، برای درج همه ی این شرایط در قرارداد بارنامه مؤثر خواهد بود و آنها را برای اقدام علیه صاحب کالای شخص ثالث معتبر

بوده و هرگونه اختلافی ناشی یا در ارتباط با آن باید مطابق با قانون داورى ۱۹۹۶ یا اصلاح و تصویب مجدد قانونی آن رسیدگی گردد» (Allison & Dharmaranda, 2000:4).

در کشورهای تابع کامن لا، آزمون مناسبی برای حل اختلافات دادرسی بین دادگاه‌های کشورهای مختلف، اعمال اصول اختیاری مرجع مناسب با اولویت به مرجعی است که تقدم زمانی دارد (Garrett, 2013: 9).

طبق متن استاندارد فرم چارترپارتي مصوب سال ۲۰۰۷ «کلیه مفاد و شرایط، اختیارات و معافیت‌های چارترپارتي تاریخ مندرج در ظهر این بارنامه از جمله کلوز داورى و قانون حاکم و بند حل اختلاف بدین وسیله نافذ و جاری می‌باشند». طبق قانون انگلستان، میزان درج شروط چارترپارتي در بارنامه به عوامل مختلفی بستگی دارد از جمله؛ اینکه آیا این مفاد و شرایط واقعاً در زمانی که درج اتفاق افتاده وجود داشته یا خیر؛ اینکه شرطی که قرار است به کار گرفته شود با سایر شرایط بارنامه سازگاری دارد یا خیر؛ و اینکه اساساً بارنامه دریایی آن شرطی که به دنبال آن‌هاست را توصیف می‌کند یا خیر (Walton, 2017: 2).

دادگاه‌های انگلستان پرسش مرغ و تخم مرغ را همیشه به بهانه ی اشاره به قانون حاکم قطعی بر بارنامه ی دریایی بدون پاسخ باقی گذاشته‌اند. وقتی که بارنامه حاوی گزینه ی آشکار یا تحمیلی قانون نباشد، در برخی تصمیمات دادگاه‌ها چنین استنباط کردند که طرفین اصلی بارنامه قانون حاکم بر بارنامه را مشابه قانون مورد رجوع در داخل قرارداد اجاره کشتی بدانند. در این مورد چنین استدلال می‌شود که به هر حال چارترپارتي و بارنامه را باید قراردادهایی دانست که ارتباط خیلی نزدیکی باهم دارند (Ozdel, 2010: 4).

چین عضو کنوانسیون نیویورک بوده و آراء داورى خارجی را به رسمیت شناخته است. طبق نظر

² Chinese Maritime Code (CMC)

¹ CONGEN 2007

قرارداد اجاره که نام آن‌ها باید در مقدمه قرارداد ذکر شود، عبارتند از: مالک کشتی و مستأجر. در واقع یک قرارداد حاصل مذاکرات، چانه‌زنی‌ها و توافقات این افراد به شمار می‌رود. اما از آنجایی که طرفین اصلی غالباً از نظر فنی، بازرگانی و حقوقی آمادگی لازم برای حضور در جلسات مذاکره را ندارند یا به هر دلیل دیگر، مایل به انجام این کار نیستند، در بازارهای بین‌المللی اجاره کشتی مسئولیت این نوع اقدامات و انعقاد چارترپارته‌ها را به واسطه‌ها یا دلالان حرفه‌ای محول می‌کنند. این افراد به عنوان نماینده‌ی مسئولیت نمایندگی مالکان کشتی و مستأجران را که بی‌شبهت به وکالت نیست، برعهده می‌گیرند و از جانب آن‌ها وارد مذاکرات می‌شوند و چانه‌زنی‌ها را به طور حرفه‌ای و تخصصی به انجام می‌رسانند و در نهایت قرارداد اجاره را با شرایط مورد علاقه طرفین اصلی امضا می‌کنند. در واقع، این افراد به حساب دیگری و برای تأمین هدف، غرض و مصالح مالک کشتی یا مستأجر اقداماتی را به انجام می‌رسانند، خواه وکیل باشند خواه نه (نجفی اسفاد، ۱۳۹۳: ۱۷۴).^۲

درخصوص تعریف تقصیر متصدی حمل، با توجه به مواد ۵۴ و ۵۵ قانون دریایی ایران که همان تقریر انگلیسی مواد ۳ و ۴ قواعد لاهه هستند، مبنای مسئولیت قدری مبهم بیان شده است. بنابراین، در این مورد که فرض بر مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی بوده یا فرض بر تقصیر او باشد محل اختلاف است. برخی از استادان، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مبتنی بر فرض تقصیر عنوان کرده‌اند. برخی دیگر از محققان، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مبتنی بر اماره‌ی واقعی مسئولیت می‌دانند، زیرا صرف اثبات عدم ارتکاب تقصیر به وسیله‌ی متصدی حمل و نقل، رافع مسئولیت وی نمی‌باشد. بنابراین، وی مسئول خساراتی است که علت آن‌ها ناشناخته است (تقی زاده، ۱۳۹۴:

می‌سازد (Smeele, 2009, pp.5-7). در طی سال‌های اخیر، انجام اصلاحات داوری در کشور آلمان این فرصت را ایجاد نموده تا قاعده‌ی خاصی بر داوری دریایی اعمال گردد (Marella, 2005: 1072-1073).

همان طور که پیش‌تر آمد، قانون دریایی ایران تنها در ماده‌ی ۱۱۸ ذیل فصل هشتم حمل مسافر، به رویه‌ی داوری برای رسیدگی به اختلافات درخصوص مسئولیت متصدی فقط برای مسافر اشاره‌ای نموده و هیچ نامی از بار نیآورده است.^۱ شاید توجه خاص به دادگاه و عدم توجه کافی به رویه‌ی داوری را بتوان تاحدودی به پیش‌بینی تشکیل دادگاه دریایی در فصل ۱۳ ماده‌ی ۱۸۸ قانون دریایی ایران دانست که انتظار می‌رفت تا یکسال بعد از تصویب قانون دریایی ایران تشکیل شود.

از منظر بعضی از واژه‌نامه‌های حقوقی، اجاره کشتی قراردادی است کتبی که بین مالک یا فرمانده‌ی کشتی از یک سو و صاحب کالا (مستأجر) از سوی دیگر منعقد می‌شود و شامل حقوق و تعهدات طرفین، جزئیات مربوط به کشتی و کالا و بسیاری از موارد مرضی‌الطرفین دیگری است. قانون دریایی ایران نیز در همسویی با تعریف اخیر و تأکید بر کتبی بودن آن، در ماده‌ی ۱۳۵، قرارداد اجاره کشتی را تعریف کرده است. همان گونه که از متن این ماده ملاحظه می‌شود، از نظر قانونگذار ایرانی قرارداد اجاره کشتی به توافقی اطلاق می‌شود که به صورت کتبی و با رعایت شرایط اصلی موردنظر طرفین منعقد شده باشد. بنابراین، اگر توافقی با رعایت کلیه شرایط به صورت شفاهی حاصل شود، مشمول تعریف قانون دریایی ایران نخواهد بود، هرچند اسناد، مدارک و قرائنی برای اثبات این توافق در دست باشد (نجفی اسفاد، ۱۳۹۳، ۱۶۹ و ۱۷۰). طبق ماده‌ی ۱۳۵ قانون دریایی ایران، طرفین اصلی

^۱ بار در بند ۳ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران تعریف شده است

^۲ با این وجود، دور از ذهن است که بتوان براساس قانون دریایی ایران، طرفین بارنامه‌ی دریایی را که متفاوت از اطراف قرارداد اجاره کشتی هستند از جمله نمایندگان فوق به شمار آورد.



این مناقشه مرتبط با کیسه‌های برنج تحت یک فقره بارنامه دریایی مرتبط با چارترپارتنی مشخص، شامل کلوز داوری و قانون حاکم بود و موجب گردید قانون انگلستان اعمال شده و عبارت «هرگونه اختلافی خارج از این چارترپارتنی» به داوری در لندن ارجاع داده شود (Goldby, 2007: 9-10).

یک تصمیم قدیمی‌تر در کشور انگلستان معروف به مسینیایی برگن^۶ شامل قراردادی بود که حاوی هر دو شرط داوری لندن و دادگاه انگلستان بود. البته شاکي به دادگاهی واقع در ایالات متحده آمریکا شکایت برد و متهم با موفقیت حکم تبرئه گرفت و بعداً در دادگاه انگلستان با درخواست داوری مطابق با توافقنامه داوری در لندن اقامه دعوی نمود. دادگاه حکم داد که توافق اختیاری داوری سبب تعهد یکی از طرفین برای انجام داوری گردیده است. بنابراین داوری مشخصاً در این پرونده مورد تأیید قرار گرفت. چراکه این رویه به روشنی توسط طرفین دخیل در قرارداد تصریح گردیده بود (Garnett, 2013: 9-10). پرونده اجاره بعدی از این دست یرانو^۷ نام دارد که در صورت بروز اختلاف با شرایط بارنامه، مندرجات قرارداد اجاره دارای اولویت تشخیص داده شده بودند. طرفین در بارنامه روی قانون انگلستان و رفع اختلاف دادگاه توافق کرده بودند، درحالی که در پشت بارنامه عبارتی وجود داشت که در آن شرط داوری قرارداد اجاره کشتی نافذ و جاری شناخته شده بود. شرط داوری در این قرارداد اجاره معین نمود که اختلافات ایجادشده بایستی در لندن داوری شوند. شاکي به خاطر خسارت وارده به کالا در دادگاه تجاری انگلستان شکایت کرد و متهم هم با رأی داوری که به نفعش صادر شده بود، تبرئه گردید (Garnett, 2013: 15-16).

در چین، برای اینکه یک حمل‌کننده ی خارجی براساس بارنامه ی دریایی اقدام به دادرسی نزد داوری لندن نماید، تلاش برای اعمال قرار منع تعقیب

۱۹۰ و ۱۹۱). مطابق بندهای بخش ۲ ماده ی ۵۵ قانون دریایی ایران که همان بندهای بخش ۲ ماده ی ۴ قواعد لاهه هستند، مصادیق علل غیرقابل انتساب به متصدی حمل و نقل عبارتند از: خطرات و حوادث دریا و یا سوانح دریا و آب‌های قابل کشتیرانی، بلیات طبیعی^۱، عملیات دشمنان جامعه^۲، جنگ و نتایج آن، بازداشت یا متوقف‌شدن کشتی در نتیجه عملیات قهریه یا به سبب امر یا عمل حکام یا مردم یا مقامات قضایی، محدودیت‌های قرنطینه، اعتصاب و خودداری از کار به طور کلی و جزئی به هر علتی که باشد و شورش و یا اعتشاش.

۳،۳ رویه ی قضایی در کشورهای منتخب برای ارجاع به شرط داوری اجاره کشتی داخل بارنامه

به نظر می‌رسد تحت قانون انگلستان تعیین یک چارترپارتنی مشخص که شرایط آن داخل بارنامه ی دریایی دیده شده، برای اعتبار درج شروط الزامی نباشد. یکی از دلایلی که دادگاه در مورد پرونده ی وینسون^۳ به نتیجه رسید، استفاده از فرم استاندارد بارنامه براساس چارترپارتنی بود، که نشان می‌داد طرفین قصد دارند ملاحظات موردنظر خود را از یک چارترپارتنی یا سایر قراردادهایی اعمال نمایند که نام بردند اعمال نمایند. بعلاوه، شرایط پرونده طوری بود که دادگاه می‌توانست با قطعیت تشخیص دهد از بین سه چارترپارتنی احتمالی که مالکان کشتی منعقد کرده‌اند کدامیک دقیقاً مورد ارجاع قرار گرفته است. این زمانی است که شناسایی چارترپارتنی موردنظر علیرغم سعی و تلاش کافی دادگاه ممکن نباشد (Goldby, 2007: 5-9).

علاوه بر مورد وینسون^۴، یک پرونده اختلاف درخصوص بارنامه دریایی که حاوی شرط داوری چارترپارتنی بوده، در رأی داوری خبرنامه قانون دریایی لویدز^۵ در سال ۲۰۰۶ منتشر گردید. کالای موضوع

⁵ Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN)

⁶ The Messiniaki Bergen

⁷ The Nerano

¹ Act of God

² Act of Public Enemies

³ The Winson

⁴ The Winson

گرفت و خواهان مطالبه خسارت تأخیرات را از خواننده داشت. خواننده با استناد به شرط داوری انگلستان به صلاحیت دادگاه ایراد کرده و تأخیر در بارگیری را متوجه شرکت بازرگانی بین‌المللی ... دانستند و با طرح دعوی جلب ثالث با استناد به قرارداد منعقد شده بین او و شرکت ... که مسئولیت بارگیری را پذیرفته بود محکومیت وی را خواستار شدند. مجلوب ثالث نیز دفاع موجهی به عمل نیاوردند. نتیجه اینکه طبق بررسی دادگاه:

اولاً خواهان و خواننده هر دو شرکت‌های ایرانی بودند و طبق ماده ۹۶۸ قانون مدنی ایران محل وقوع عقد ایران بوده، و چون وزارت بازرگانی یک طرف دولتی بوده که طبق اصل ۱۳۹ قانون اساسی برای ارجاع به داوری نیازمند اجازه هیات دولت بودند، ایراد عدم صلاحیت مردود گردید. ثانیاً با توجه به مستندات ابرازی خواهان (شرکت کشتیرانی ...) که در آن مدت مجاز برای بارگیری و تخلیه^۲ معین شده بود و خواننده (وزارت بازرگانی) خارج از آن مطابق گزارش کارشناس خبره‌ی امر با تأخیر بارگیری و تخلیه نموده بود، مستند به مواد ۱۳۵ (قرارداد اجاره کشتی) و ۱۴۳ (تعهدات مستأجر) و ملاک ماده ۱۴۸ (تأخیر) قانون دریایی ایران، حکم به محکومیت خواننده به پرداخت ۷۵۰۶۹ دلار بابت اصل خواسته به اضافه خسارت دادرسی در حق خواهان صادر شد. ثالثاً نظر به مسئولیت بارگیری به موقع در بندر بارگیری طبق قرارداد منعقد شده بین خواننده و مجلوب ثالث مستند به مواد ۱۰ و ۱۸۰ قانون مدنی و بند ۱ ماده ۱۴۳ و همچنین مفهوم مخالف ماده ۱۴۸ قانون دریایی ایران و ماده ۱۹۸ قانون آیین دادرسی مدنی حکم به محکومیت مجلوب ثالث (شرکت بازرگانی بین‌المللی ...) به پرداخت ۳۹۴۱۶ دلار بابت خسارت تأخیر در بارگیری و مبلغ خسارت دادرسی در حق خواننده صادر شد (پورنوری، ۱۳۹۷: ۴۴۵-۴۴۷).

توسط دادگاه‌های انگلستان به طور معمول در نظر گرفته می‌شود. چنین تلاشی در هنگ کنگ نیز صورت پذیرفت با این فرض که سرزمین اصلی (چین) و هنگ کنگ هر دو در یک کشور، ولی دارای دو سیستم قانونگذاری متفاوت هستند. دادگاه انگلستان این قدرت را دارد که برای یکی از طرفین دعوی به خاطر نقض توافقنامه داوری در برابر اجرای احکام دادرسی خارجی قرار منع تعقیب صادر کند. وقتی رأی داوری براساس شرط داوری مندرج روی بارنامه صادر می‌شود، دارنده ی بارنامه می‌تواند استدلال نماید که توافق داوری معتبری بین طرفین وجود ندارد، پس دادگاه هم قادر است از تأیید و اجرای رأی داوری در کشور چین براساس مفاد ۲ یا ۵ کنوانسیون نیویورک امتناع ورزد (Li, 2015, pp.11-15).

شایسته است با اشاره به یکی از معدود پرونده‌های دعوی دریایی ایران در یک دادگاه تخصصی دریایی که صدور دادخواست آن مرتبط با موضوع حاضر بوده و مثالی از موضوع مورد بحث است، خاطر نشان گردد اعتماد سیستم قضایی کشور به متخصصان امر چطور توانسته بود علیرغم قدیمی بودن و نقص و ابهام قانون دریایی ایران، گره از مشکلات حقوقی در زمینه ی حمل و نقل دریایی کشورمان بگشاید.

در خصوص دعوی شرکت کشتیرانی ... به طرفیت وزارت بازرگانی به خواسته و مطالبه ۹۷۸۹۳ دلار بابت خسارت معطلی کشتی (دموراژ) و همچنین در خصوص دعوی وزارت بازرگانی به طرفیت شرکت بازرگانی بین‌المللی ... به خواسته جلب ثالث و مطالبه ی خسارت ناشی از تأخیر در بارگیری، قرار بود ۷۲۱۱ تن قیر بشکه‌ای تهیه و در بندرعباس در کشتی خواننده بارگیری شود تا به مقصد بندر مومباسا در کشور کنیا حمل گردد. علیرغم صدور اعلامیه ی آمادگی^۱ برای بارگیری و ابلاغ آن به خواننده، بارگیری با ده روز تأخیر انجام شد و علاوه بر آن در بندر مقصد نیز تخلیه با سیزده روز معطلی انجام

² Lay Time

¹ Notice of Readiness (NOR)



۴ نتیجه‌گیری

حین بروز تعارض در رویه‌ی حل اختلاف بارنامه و قرارداد اجاره، کشورهای مختلف دنیا رویکردهای متفاوتی را نسبت به این موضوع اتخاذ کرده‌اند. قانون کشور انگلستان به عنوان یکی از پیشروان صنعت دریانوردی دنیا تابع کامن لا بوده و فاقد قوانین مکتوب و نوشته می‌باشد؛ اما با این وجود، احکام قضات و آراء داوری صادره در آن کشور با بهره‌گیری از سابقه‌ی طولانی دریانوردی آن کشور با حداقل نارضایتی‌ها همراه بوده است. رویکرد کلی انگلستان در درج ملاحظات قرارداد اجاره کشتی داخل بارنامه‌ی دریایی در قانون انگلستان که توسط بسیاری از مراجع بین‌الملل دیگر هم رعایت شده برای نافذ بودن بخشی از توافقات طرفین، نیاز دارند تا در بارنامه ارجاع صریح و شفافی به چارترپارتنی موردنظر شده باشد و از نظر ایشان استفاده از کلمات و عبارات عمومی و کلی کافی نیست. درخصوص قانون کشور چین، این موضوعات از پیچیدگی به مراتب بیشتری برخوردار است. از یک طرف، قراردادهای اجاره سفری و زمانی از هم تفکیک شده‌اند که موجب تشدید عدم اعتبار شرط داوری مندرج تحت یک چارتر زمانی می‌گردد. از طرف دیگر، هیچ‌گونه منعی روی درج شرط داوری تحت یک چارتر سفری وجود نداشته و قانون داوری هم از نظر شکل و وجود توافق داوری از دایره شمول گسترده‌ای برخوردار است. قانون کشور آلمان نیز به عنوان بخشی که اصولاً از قواعد رومن و ژرمن استخراج گردیده در سال‌های اخیر تلاش نموده تا مفاد خود را با مقتضیات زمان و شرایط جدید بازارهای بین‌المللی بیشتر وفق دهد.

درمورد قانون دریایی ایران، اما بیش از نیم قرن از تصویب آن می‌گذرد. گرچه در زمان ظهور خود گام مفید و پیشرفت مهمی در عرصه‌ی حقوق دریایی کشورمان بود، اما تعاریف کلی آن از بارنامه‌ی دریایی و قرارداد اجاره کشتی و ذکر برخی کلیات آن‌ها سال‌هاست که دیگر جوابگوی نیازهای پیچیده کشتیرانی و حمل و نقل دریایی نمی‌باشد. درج شروط اضافی در متن بارنامه‌ی دریایی از جمله شرط داوری که از قرارداد اجاره کشتی یا سایر توافقات طرفین درگیر آمده باشد در هیچ ماده‌ای از قانون دیده نشده و نحوه‌ی برخورد با آن هرگز پیش‌بینی نشده است.

سی سال پس از تصویب قانون دریایی ایران، یکی از دادگاه‌های عمومی تهران به رسیدگی تخصصی به دعاوی دریایی پرداخت که علیرغم موفقیت و اقتدار در صدور آراء تخصصی در سطح استانداردهای بین‌المللی، بیش از دوازده سال دوام نداشت. آنچه امروز جای خالی آن کاملاً احساس می‌شود تفسیر ابهامات و تکمیل نواقص قانون مصوب سال ۱۳۴۳ طی الحاقیه یا قانون جدید با بهره‌گیری از محتویات به روز کنوانسیون‌های جدیدتر و همچنین رواج بیشتر رویه‌ی داوری در رسیدگی به اختلافات حقوق دریایی است. امید آن می‌رود چنین قانونی بتواند از ابزار دادگاه‌های تخصصی و کمیته‌های داوری حرفه‌ای بهره‌مند شده و ضمن برداشتن بار زیادی از دوش سیستم قضایی کشور، زمینه‌ی ارائه‌ی خدمات حقوقی بهتر به صنعت کشتیرانی و بازار حمل و نقل دریایی را فراهم آورد.

منابع

- Alayifard, M.A. (2008). *Maritime Law (International Maritime Transportation)*. 1st Edition. Nakhle-Danesh. Tehran. [in Persian].
- Allison, S. (2014). Choice of Law and Forum Clauses in Shipping Documents-Revising Section 11 of the Carriage of Goods by Sea Act 1991(CTH). *Monash University Law Review*. Vol.40. No.3.
- Allison, S., Dharmananda, K. (2014). Incorporating Arbitration Clauses: The Sacrifice of Consistency at the Altars of Experience. *Arbitration International*. Vol.30. Issue 2.
- Fakhari, A.H. (2009). A Statement on the Court Sentence Issued about Responsibility of Maritime Carrier. *Legal Researches*. Vol. 49. [in Persian].
- Fakhari, A.H., Mofidian, Sh. (2008). A Comparative Study on Delivery Right of Consignee in Different Transport Contracts. *Encyclopedia of Law and Politics*. No.10. [in Persian].
- Garnett, R. (2013). Coexisting and Conflicting Jurisdiction and Arbitration Clauses. *Journal of Private International Law*. Vol.9. No.3. 361-386.
- Goldby, M. (2007). Incorporation of Charterparty Arbitration Clauses into Bills of Lading: Recent Developments. *Denning Law Journal*. Vol.19, pp.171-180.
- Jia, Sh. (2013). Incorporation of Arbitration Clauses under a Charterparty and a Bill of Lading: English and Chinese Law Perspectives. JASM01 Master's Thesis. Faculty of Law. Lund University.
- Li, L. (2015). Recognition of Incorporation of Arbitration Clauses into Bills of Lading under PRC Law and its Practical Implications. *London Maritime Arbitrators Association (LMAA)*.
- Majdzadeh Khandani, K. (2018). Rights and Liabilities of the Consignees/Endorsees: A Comparative Study of the Rotterdam Rules and English Law. A Thesis Submitted to the University of Manchester for the Degree of PhD Law in the Faculty of Humanities.
- Marella, F. (2005). Unity and Diversity in International Arbitration: The Case of Maritime Arbitration. *American University International Law Review*. Vol.20. Issue 5.
- Najafi Asfad, M. (2014). *Maritime Law (based on Iranian Maritime Law and International Maritime Regulations)*. 6th Edition. SAMT Publications. Tehran. [in Persian].
- Ozdel, M. (2014). Incorporation of Arbitration Clauses into Bills of Lading. *London Maritime Arbitrators Association (LMAA)*.
- Plomaritou, E., Voudouris, Y. (2019). The Relationships of Bill of Lading, Charterparty and Other



- Transport Documents. *Journal of Economic, Management and Trade (JEMT)*. Vol.24. No.6. pp.1-8.
- Pournouri, M., Iwami, H. (2018). *Maritime Law (Comprehensive Laws on Maritime Transportation of Goods Including Iranian Maritime Law and Jurisdiction)*. 3rd Edition. Edalat Publication. Tehran. [in Persian].
- Pournouri, M. (2020). *Payam-e-Darya*. <http://www.payamdarya.ir/110/index.aspx?nid=79005&mId=13800>. [in Persian].
- Smeele, F. (2009). *Bill of Lading Contracts under European National Laws: Civil Law Approaches to Explaining the Legal Positions of the Consignee under Bills of Lading*. London Maritime Arbitrators Association (LMAA).
- Taghizadeh, E. (2015). *Maritime Transportation Law*. 4th Edition. Majd Publication. Tehran. [in Persian].
- Walton, E. (2017). *Incorporation of Charter party Terms into Bills of Lading*. Club's London Office. July 2017.