

## بررسی حقوقی انعطاف‌پذیری تعهدات چارترکننده در فرم‌های پر کاربرد استاندارد چارتر حمل سفری نفت خام\*

عبدالحسین شیروی خوزانی\*\*

استاد گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه تهران (دانشکدگان فارابی)

سمیه سوری

دانشجوی دکتری حقوق نفت و گاز دانشگاه تهران (دانشکدگان فارابی)

### چکیده

این نوشتار با در نظر گرفتن پیچیدگی‌های صنعت حمل‌ونقل دریایی نفت‌خام از یک سو و محدودیت‌های سنتی قراردادهای چارتر سفری حمل دریایی نفت‌خام از دیگر سو، با بررسی فرم‌های پر کاربرد حمل سفری نفت‌خام شرکت‌های بزرگ نفتی به دنبال پاسخ دادن به این پرسش است که فرم‌های رایج استاندارد حمل دریایی نفت خام مورد بررسی، چه تأثیری بر تعهدات حقوقی چارترکننده قرارداد سفری حمل دریایی نفت‌خام داشته و آزادی عمل و انعطاف قراردادی به نفع آنان، ایجاد کرده‌اند یا خیر؟ بررسی نمونه‌های استاندارد رایج قراردادهای چارتر مانند *BPVOY4*، *SHELLVOY6* و *ExxonMobil VOY2005* بیانگر آن است که تعهدات چارترکنندگان فرم‌های قراردادی استاندارد بررسی شده، در پرتو قدرت چانه‌زنی بالای آنان، به دلایلی از جمله قیمت بالاتر نفت‌خام در مقایسه با قیمت سایر کالاها و حتی قیمت نفت‌کش‌ها و ویژگی راهبردی این کالا در تجارت جهانی از چهارچوب‌های سختگیرانه سنتی خود فاصله گرفته و به نفع چارترکنندگان انعطاف‌پذیرتر شده است.

واژگان کلیدی: آزادی اراده، تانکر، تعهدات، چارترکننده، حمل دریایی نفت‌خام، حمل نفت‌خام، فرم استاندارد قرارداد چارتر.

\* مقاله برگرفته از رساله دکتری با عنوان «نظام مسئولیت و نحوه توزیع آن در قراردادهای چارتر دریایی نفت‌خام» است.

Email: ashiravi@ut.ac.ir

\*\* نویسنده مسئول

تاریخ دریافت: ۲۱ اردیبهشت ۱۳۹۹، تاریخ تصویب: ۳۰ خرداد ۱۴۰۱

DOI:10.22059/JRELS.2021.300245.360

© University of Tehran

### مقدمه

مقایسه فرم‌های استاندارد حمل نفت خام با سایر نمونه‌های استاندارد حمل کالا، بیانگر شباهت‌ها و تفاوت‌هایی در حوزه حمل نفت خام با حمل سایر کالاهاست. اقتضات صنعت حمل و نقل دریایی نفت خام که از جمله آن‌ها می‌توان به بحران‌های مالی جهانی، رکود اقتصادی و تغییرات اقلیمی آب و هوا اشاره کرد، ویژگی‌های خاصی برای حوزه چارتر حمل نفت خام به وجود آورده است (N.F.S Abdul Rahman & others, 2015: 24).

با در نظر گرفتن اقتضات ویژه حمل دریایی نفت خام از یک سو و محدودیت‌ها و ضابطه‌های از پیش تعیین شده قرارداد چارتر سفری، مانند مشخص بودن بندر مبدأ و مقصد، حرکت در مسیر توافق شده، مشخص بودن روزهای توقف در بندر و حرکت نفت کش با سرعت مشخص از دیگر سو، هدف این نوشتار بررسی این مهم است که آیا چارترکنندگان این حوزه با اتکا بر مزیت‌های خاص خود، از جمله حمل بار توسط چارترکننده واحد، قیمت بالای محموله در مقایسه با سایر محمولات و حتی در مقایسه با خود کشتی و راهبردی بودن نفت خام در مقایسه با سایر کالاها توانسته‌اند مقرره‌هایی در نمونه‌های قراردادهای استاندارد<sup>۱</sup> چارتر دریایی حمل نفت خام به نفع خود، ایجاد و بر محدودیت‌ها و ضابطه‌های از پیش تعیین شده در قراردادهای سنتی چارتر سفری غلبه و انعطاف و آزادی عمل در این حوزه به نفع خود ایجاد کنند یا خیر؟

در این نوشتار، با هدف بررسی انعطاف‌پذیری فرم‌های استاندارد پرکاربرد چارتر سفری حمل نفت خام در مقایسه با قراردادهای چارتر زمانی و در بست، ابتدا مفهوم چارتر دریایی نفت خام از نظر گذراننده خواهد شد و سپس قراردادهای چارتر حمل دریایی نفت خام و اقسام آن مورد بررسی قرار خواهد گرفت. در پایان نیز، مصادیقی از آزادی عمل‌های پیش‌بینی شده برای چارترکنندگان قراردادهای چارتر استاندارد سفری نفت خام در نمونه‌های استاندارد شرکت‌های BP، ExxonMobil و SHELL از نظر خواهد گذشت.

امید می‌رود این پژوهش که با بررسی متون نمونه استاندارد حمل دریایی نفت خام در حوزه‌ای که کمتر مورد توجه حقوق‌دانان ایرانی قرار گرفته، نگارش یافته است، سهمی هرچند کوچک در آشنایی بیشتر علاقه‌مندان حوزه قراردادهای چارتر حمل دریایی نفت خام، با

۱. از اواخر قرن نوزدهم و در پی احساس این نیاز که قراردادهای چارتر باید به‌روز و یکسان‌سازی شوند، قراردادهای چارتر استاندارد (standard forms of contract) با اهتمام انجمن‌های کشتی‌رانی، از جمله شورای بین‌المللی دریانوردی بالتیک (BIMCO) (Baltic and International Maritime Conference) تهیه و تنظیم شد و به صورت گسترده مورد استفاده قرار گرفت (Niki, 2016: 14). قالب‌های استاندارد حوزه حمل انرژی به‌طور کلی و نفت خام به‌طور خاص به دلیل ماهیت خاص این کالاها توسط شرکت‌های بزرگ نفتی، مانند BP، SHELL و ExxonMobil ایجاد می‌شوند.

قراردادهای چارتر سفری حمل نفت‌خام و انعطاف‌های پیش‌بینی‌شده چارترکنندگان در فرم‌های پرکاربرد استاندارد سفری حمل نفت‌خام ایفا کند.

## ۱. چارتر دریایی نفت‌خام

افزایش روزافزون فعالیت‌های تجاری بین‌المللی، حمل دریایی کالا را به دلایل متعددی، مانند سهولت، کارایی و صرفه اقتصادی با استقبال فراوانی روبه‌رو ساخته است. با وجود چالش‌های متعددی<sup>۱</sup> که تجارت و حمل نفت‌خام با آن روبه‌روست حمل این کالا از طریق دریا با تانکرهای نفتی<sup>۲</sup> همچنان روشی مطلوب و مورد استقبال است (UNCTAD secretariat, op. cit :1). تا جایی که با توجه به آمار، نیمی از نفتی که در سراسر جهان مصرف می‌شود به وسیله نفت‌کش‌ها و از طریق دریا منتقل می‌شود (Statista, April 2020). حمل نفت‌خام، توسط نزدیک به ۲۲۱۰ تانکر نفتی (شامل ۸۱۰ نفت‌کش بسیار بزرگ، ۶۶۸ افرامکس، ۵۷۱ سوئز مکس و ۱۶۱ کشتی کوچک) انجام می‌شود (Statista, April 2020) که چیزی نزدیک به پانزده درصد ناوگان جهانی از نظر تعداد و ۲۹ درصد (۵۶۸ میلیون تن) حمل دریایی کالا از طریق دریاست (Statista, April 2020).

روش‌های مختلف بهره‌برداری تجاری از کشتی، محور اصلی حقوق دریانوردی یا حقوق دریایی<sup>۳</sup> است. یکی از این روش‌ها، چارتر کردن<sup>۴</sup> کشتی و استفاده از قراردادهای چارتر است که مباحث مربوط به آن، یکی از مهم‌ترین مباحث حمل‌ونقل دریایی را تشکیل می‌دهد (یعنی اسفاد، ۱۳۹۶: ۱۶۸).

طرفین قراردادهای چارتر حمل نفت‌خام، چارترکننده و مالک کشتی، بیشتر با مینا قرار دادن نمونه قراردادی استاندارد، به حمل دریایی نفت‌خام می‌پردازند (Working Group on International Shipping and Legislation, 1990).

---

۱. نوسانات قیمت، ذخیره‌سازی به‌منظور فرار از تبعات ریسک قیمت، تغییرات فصلی آب و هوا، احداث پالایشگاه‌های جدید در کشورهای تولیدکننده و اضافه شدن برخی کشورها به فهرست کشورهای تولیدکننده، ازجمله عواملی هستند که می‌توانند بر میزان حمل‌ونقل نفت‌خام از طریق دریا تأثیر بگذارند (UNCTAD secretariat, 2018: 9).

۲. حمل دریایی نفت و گاز، با نوع خاصی از کشتی‌ها انجام می‌شود که تانکرهای حمل نفت‌خام (oil tankers) نام دارند. تانکرها با ظرفیت‌های متنوع (کشتی‌های هندی سایز، هندی مکس، پاناماکس، افرامکس، سوئز مکس، مالاکا مکس، کیپ سایز، نفت‌کش‌های بسیار بزرگ (Very Large Crude Carrier یا VLCC) و نفت‌کش‌های فوق بزرگ (Ultra Large Crude Carriers یا ULCC) به حمل موادی، ازجمله نفت‌خام، مشتقات نفتی (Oil Products)، مواد شیمیایی (chemical products) و گاز طبیعی مایع (Liquefied Natural Gas یا LNG) می‌پردازند.

3. Admiralty Law or Maritime Law

۴. به دلیل اختلاف‌نظرهای موجود بین صاحب‌نظران در ماهیت قراردادهای چارتر (اجاره و یا خرید خدمات بودن آن) در سراسر این نوشتار، به جای واژه اجاره از واژه چارتر و به جای واژه مستأجر از واژه چارترکننده استفاده می‌شود.

## ۲. معرفی قراردادهای چارتر حمل دریایی نفت خام

به دلیل مشکلات حمل نفت خام<sup>۱</sup>، امروزه تولیدکنندگان، معمولاً به حمل نفت خام نمی‌پردازند (Hickey, 2009: 178) و حمل نفت خام، بیشتر به صورت جزئی یا کلی برون‌سپاری<sup>۲</sup> می‌شود (Chia-Chi Wang, 2010-11: 10-14). در واقع برون‌سپاری حمل نفت خام را می‌توان نقطه عطف پیدایش و اقبال به قراردادهای چارتر نفتی دانست (Niki, op. cit: 11).

همچنان که پیش‌تر بیان شد، قراردادهای چارتر به‌طور کلی به سه بخش قراردادهای چارتر دربست، زمانی و سفری دسته‌بندی می‌شوند که در زیر به‌اختصار معرفی می‌شوند: در قرارداد چارتر دربست، کشتی به صورت لخت، در اختیار چارترکننده قرار می‌گیرد و این چارترکننده است که به استخدام پرسنل و کنترل فنی، عملیاتی و تجاری کشتی می‌پردازد (صادق‌نشاط، ۱۳۹۱: ۹۳). در واقع با انتقال مسئولیت‌های قانونی مالک به چارترکننده<sup>۳</sup> (جعفری و مختاری، ۱۳۹۵: ۲۲۳)، وی از اختیارات و مسئولیت‌هایی شبیه مالک برخوردار می‌شود تا جایی که از چارترکننده کشتی به عنوان بدل مالک<sup>۴</sup> در مقابل مالک واقعی<sup>۵</sup> یاد می‌شود (Sinclair-Hughes, 2016: 268).

به‌کارگیری این روش در حمل نفت خام به اندازه سایر روش‌ها مرسوم نیست (Hickey, op. cit, 179) و در حمل دریایی نفت خام، بیشتر از قرارداد چارتر سفری و زمانی استفاده می‌شود. در هر دو قرارداد چارتر سفری و زمانی، مالک کشتی به چارتر دهن کشتی به‌همراه پرسنل به چارترکننده اقدام می‌کند و تفاوت این دو روش چارتر در این است که در قرارداد چارتر زمانی، مالک، کشتی را برای زمان خاص و در چارتر سفری برای سفر یا مجموعه‌ای از سفرهای مشخص به چارتر می‌دهد (Roberts, 2014: 305). به سخن دیگر، تمرکز در چارتر زمانی بر انجام سفر در زمان مورد توافق و در چارتر سفری تمرکز بر انجام سفر در مسیر خاص، در بازه‌های زمانی مورد توافق است.

۱. از جمله این مشکلات، می‌توان به کاهش امکان انتخاب مسیرهای دریانوردی، خالی برگشتن کشتی از بندر مقصد و تخصصی بودن آن اشاره کرد.

2. outsourcing crude oil transport

۳. چارترکننده در این نوع قراردادها، افزون بر این‌که مسئولیت تأمین پرسنل (manning)، تجهیزات (supplies) و امکانات (equipment) کشتی را دارد، بایستی هزینه‌های جاری (running costs)، هزینه سوخت (bunker costs) و در صورت امکان بیمه کشتی را نیز بپردازد. افزون بر این، مراقبت از کالا نیز از وظایف چارترکننده است. با این وصف، در این نوع قرارداد، بیشترین میزان انتقال حقوق و مسئولیت‌ها از مالک به چارترکننده انجام می‌شود (Chernoshntan, 2016: 8).

4. disponent owner

5. real owner

امروزه تمایل به استفاده از قراردادهای استاندارد چارتر که چهارچوب قراردادی طرفین را مشخص کند، افزایش یافته است (Nikaki, 2018: 67). قراردادهای چارتر حمل دریایی نفت‌خام نیز از اشتیاق به استانداردسازی<sup>۱</sup> مستثنا نیستند و دیرزمانی است که افراد از قراردادهای چارتر استاندارد حمل دریایی نفت‌خام که به‌خوبی تکامل یافته و به رسمیت شناخته شده‌اند، به عنوان چهارچوب و مبنای توافقات خود استفاده می‌کنند (Roberts, op. cit, 202).

در ادامه، در ذیل بندهای ۳، ۴ و ۵ پیش رو، با بررسی آرای قضایی و برخی بندهای فرم‌های پرکاربرد استاندارد قراردادی چارتر سفری نفت‌خام شرکت‌های بزرگ نفتی، به بررسی مصادیقی از آزادی عمل‌های پیش‌بینی‌شده برای چارترکننده در نمونه‌های قراردادی پرکاربرد پرداخته خواهد شد.

### ۳. انتخاب مجدد<sup>۲</sup> بندر مبدأ و مقصد

#### ۳.۱. بیان موضوع

در قرارداد چارتر سفری، مالک کشتی، براساس شرایط قراردادی مورد توافق طرفین، مسئول جابه‌جا کردن کالاهای خاصی بین بندرهای بارگیری و تخلیه است که توسط چارترکننده انتخاب شده است.<sup>۳</sup> به صورت سنتی، مالک کشتی در صورت تغییر بندر، حق خاتمه قرارداد چارتر را داشت، ولی در قالب‌های استاندارد ارائه‌شده توسط شرکت‌های نفتی، مالک در صورتی حق خاتمه قرارداد را دارد که حق وی درباره خاتمه در قرارداد چارتر پیش‌بینی شده باشد. دادگاه در پرونده ST Shipping & Transport Inc(chartere). v. Shipping Co SA [2015] (owner)<sup>۴</sup> که به بررسی شرط خاتمه قرارداد در صورت انتخاب مجدد بندر در قرارداد چارتری بر مبنای نمونه استاندارد BPVOY3 می‌پردازد، مقرر می‌دارد با توجه به این‌که BPVOY3 سندی است که به‌دقت تنظیم شده است، اگر در قرارداد به این مهم اشاره نشده باشد که با وجود انتخاب مجدد بندر، حق خاتمه قرارداد وجود دارد، مالک حق خاتمه قرارداد در صورت تغییر بندر توسط چارترکننده را ندارد؛ چراکه با در نظر گرفتن معنای عادی و طبیعی کلمات، قرارداد چارتر نهایت همکاری بین طرفین را اقتضاء می‌کند.<sup>۵</sup>

1. standardization

2. renomination

3. Article (3(1)) of SHELLVOY 6 provides: Subject to the provisions of this Charter the vessel shall perform her service with utmost despatch and shall proceed to such berths as Charterers may specify, in any port or ports ... **nominated by Charterers**...

4. For more information, refer to: <https://www.casemine.com/judgement/uk>

5. Since the Charterparty was based on the BPVOY3 form, a standard form which was drafted with considerable care, the lack of cross-reference suggested that Clause 24 was intended to give the Charterers unfettered liberty to re-nominate the load port. Had there been an intention that cancellation rights should survive, express words would have been used to that effect.

از رأی فوق می‌توان چنین استنباط کرد که برای اعمال هر حقی توسط طرفین قرارداد چارتر، آن حق از جمله حق انتخاب بندر مجدد، باید در قراردادهای چارتر حمل نفت‌خام که جزئیات قراردادی به تفصیل در آن پیش‌بینی می‌شود، درج گردد. از آنجاکه درج شرط مزبور، محدودسازی آزادی عمل طرف مقابل را در پی دارد، مستلزم قدرت چانه‌زنی قراردادی طرفی است که شرط به نفع وی گنجانده می‌شود.

حق چارترکننده در انتخاب بندرهای بارگیری و تخلیه در قراردادهای چارتر سفری باید در چهارچوب تعهد ضمنی به انتخاب بندر امن<sup>۱</sup> انجام شود که البته این تعهد ضمنی در بیشتر قراردادهای استاندارد چارتر از طریق درج عبارت صریحی بیان می‌شود (Plomaritou, 2014: 311). به باور برخی، شرطی که در برخی نمونه‌های استاندارد قرارداد چارتر کشتی<sup>۲</sup> راجع به بندر امن وجود دارد، متأثر از تعریف قاضی Sankey در پرونده Hall Bros v. Paul Ltd است که مقرر می‌دارد: «بندر امن بندری است که کشتی بتواند در آن همیشه شناور باقی بماند» (اریبی، ۱۳۸۳: ۳۰۲).

در پرونده The Evia (No. 2) دادگاه صادرکننده رأی بیان می‌دارد که در قراردادهای چارتر سفری حمل دریایی، انتخاب بندر امن، وظیفه اولیه و ثانویه چارترکننده است (The UK Defense Club, 2015: 12). در واقع، وظیفه اولیه چارترکننده، انتخاب بندری است که در زمان دستور به نحو منتظره‌ای امن باشد. چنانچه مشخص شود بندر تعیین‌شده در زمان انتخاب نامن بوده و یا بعداً نامن شود، چارترکننده وظیفه ثانویه‌ای برای انتخاب بندر دیگری خواهد داشت (The UK Defense Club, 2015: 12). این امر به خوبی در بند (۳) (۲۸) فرم استاندارد BPVOY4<sup>۳</sup> بازتاب یافته است. این بند مقرر می‌دارد: «چنانچه بعد از رسیدن کشتی به بندر بارگیری یا تخلیه، خطری درخصوص یخ زدن آن پیش آید، کشتی به نزدیک‌ترین محل امن و خالی از یخ رهسپار می‌شود و فرمانده به صورت هم‌زمان، از طریق تلکس از چارترکننده درخواست می‌کند تا دستورات خود را بازنگری نماید». از آنجاکه در این بند از فرم استاندارد BPVOY4، حق چارترکننده در انتخاب بندر امن و نیز وظیفه اولیه و ثانویه او در این باره، ناشی از قوه قاهره بوده، مندرجات بند مزبور نمی‌تواند به عنوان حق انتخاب برای چارترکننده شمرده شود و بنابراین آزادی عمل و انعطاف‌پذیری چندانی، به‌ویژه در مقایسه با قراردادهای دربست و

1. safe port

2. Article (5(1)) of BPVOY4 applies: The Vessel shall be loaded and discharged at any port in accordance with Charterers' Voyage Orders. Before instructing Owners to direct the Vessel to any port, Charterers shall exercise due diligence, to ascertain that the Vessel can always lie safely afloat at such port...

3. If, on or after the Vessel's arrival at the loading or discharge port, there is a danger of her being frozen in, the Vessel shall proceed to the nearest safe and ice-free position and at the same time the Master shall request Charterers by telex to revise Charterers' Voyage Orders.

زمانی برای چارترکننده به ارمغان نمی‌آورد. از این رو در نمونه‌های استاندارد بعدی قرارداد چارتر سفری، بندهایی پیش‌بینی شده است که حق چارترکننده به تعیین دوباره بنادر بارگیری و تخلیه را فراهم می‌آورد. این امر، در ایجاد آزادی عمل قراردادی برای چارترکننده‌ها و در نتیجه انعطاف‌پذیری قراردادهای سفری کمک شایانی می‌کند. در ادامه به برخی از این بندها اشاره می‌شود.

### ۲.۳. بررسی بندهای قراردادی

بندهای قراردادی ذیل از نمونه‌های استاندارد حمل سفری نفت‌خام درباره تغییر بندر، قابل توجه است:

- بند (۹) (ب) فرم استاندارد ExxonMobil VOY2005<sup>۱</sup>:

«بعد از تعیین بنادر بارگیری و تخلیه، چارترکننده ممکن است به انتخاب بندرها یا مکان جدیدی دست بزند، اعم از این‌که در محدوده بندرها و یا مکان‌های قبلی باشد یا نباشد و مالکان موظف به صدور دستورهای جدیدی در راستای این انتخاب جدید هستند».

- بند (۱) (۲۲) فرم استاندارد BPVOY4<sup>۲</sup>:

«اگر در هر زمانی بعد از شروع قرارداد چارتر، چارترکننده صرف‌نظر از آن‌که بندر بارگیری یا تخلیه را مشخص کرده باشند یا خیر، تصمیم به تغییر دستورات قبلی خود گرفته و به مالکان دستور توقف یا تغییر مسیر کشتی به سوی بندر جایگزین در محدوده مشخص شده صادر نماید یا باعث شود که کشتی در انتظار وصول دستور در یک‌جا یا مکان‌های بیشتر منتظر بماند، مالکان دستورات بازنگری شده‌ای را در راستای اثربخشی به دستورات جدید چارترکننده به فرماندهان کشتی می‌دهند و فرماندهان، به محض فارغ شدن از تعهدات ایجادشده به وسیله دستورات صادرشده پیشین، کشتی را در شرایط دستورات بازنگری شده جدید قرار می‌دهند».

- بند (۱) (۲۶) فرم استاندارد SHELLVOY 6<sup>۳</sup>:

1. After nominating loading and/or discharging port(s) or place(s)..., Charterer may nominate new port(s) or place(s), whether or not they are within the range of the previously nominated port(s) or place(s) and/or vary the rotation of any nominated port(s) or place(s) and Owner shall issue instructions necessary to make such change(s)...
2. If at any time after the date of this Charter, Charterers, notwithstanding that they may have nominated a loading or discharge port, wish to issue revised Charterers' Voyage Orders and instruct Owners to stop and/or divert the Vessel to an alternative port within any Ranges..., or cause her to await orders at one or more locations, Owners shall issue such revised instructions to the Master as are necessary to give effect to such revised Charterers' Voyage Orders and the Master shall comply with such revised instructions as soon as the Vessel is free of any previous charter commitments.
3. If, after loading and/or discharging ports have been nominated, Charterers wish to vary such nominations or their rotation, Charterers may give revised orders...

«اگر پس از آن که بنادر بارگیری و تخلیه مشخص شد، چارترکننده‌ها تصمیم به تغییر آن‌ها بگیرند، ممکن است دستورات بازنگری شده‌ای بدهند».

چنانکه مشاهده شد، امکان تغییر یا انتخاب مجدد بنادر تخلیه و بارگیری در فرم‌های استاندارد سه شرکت نفتی BP، SHELL و ExxonMobil پیش‌بینی شده است. البته اعطای انتخاب‌های قراردادی بیشتر به چارترکننده، تعهداتی را نیز برای ایشان به نفع مالکان کشتی، ایجاد می‌کند. در این باره، برای نمونه، مقرره‌های زیر از فرم‌های استاندارد قراردادی ExxonMobil VOY2005 و SHELLVOY 6 شایان توجه است:

– بند (۹) (۱) فرم استاندارد ExxonMobil VOY2005<sup>۱</sup>:

«... این امر پذیرفته و موافقت شده است که حق چارترکننده در انتخاب بندر بارگیری و تخلیه جدید، مستلزم صدور اعلام مجدد آمادگی کشتی<sup>۲</sup> نسبت به بندر قبلی انتخاب شده بوده و چنانچه تغییری در بنادر تعیین شده انجام شود که منجر به افزایش مدت دریانوردی<sup>۳</sup> شود، در وهله اول براساس نرخ روزانه انحراف و متناسب با آن براساس سهمی از زمان باید جبران خسارت شود. به علاوه، چارترکننده‌ها براساس مدارک ارائه شده توسط مالکان، باید هزینه سوخت اضافی مصرف شده را نیز پرداخت نمایند».

– بند (۱) (۲۶) فرم استاندارد SHELLVOY 6<sup>۴</sup> اشعار می‌دارد:

«چارترکننده‌ها برای هر انحراف یا تأخیری که ناشی از حق تغییر و تعیین دوباره بنادر بارگیری و تخلیه باشد، موظف به جبران خسارت مالکان سوخت مصرفی

1. "... It is understood and agreed, however, that the aforesaid option to nominate new loading port(s) or place(s) in different ranges shall lapse on Vessel tendering Notice of Readiness at a nominated loading port or place and that aforesaid option to nominate new discharging port(s) or place(s) in different ranges shall lapse on Vessel tendering Notice of Readiness at a nominated discharging port or place. If a change to, or varying the rotation of, nominated port(s) or place(s) occurs or if Vessel is sent to a destination for orders, any time by which the steaming time to the port(s) or place(s) to which Vessel is finally ordered exceeds that which would have been taken if Vessel had been ordered to proceed to such port(s) or place(s) in the first instance shall be compensated at the Deviation Rate per running day and pro rata for a part thereof. In addition, Charterer shall pay for extra bunkers consumed during such excess time at Owner's documented actual replacement cost at the port where bunkers are next taken".

۲. در قرارداد سفری، چارترکننده موظف است به محض آن که خبر ورود کشتی به بندر و اعلام آمادگی آن برای بارگیری به او داده شد (Notice of readiness)، ظرف روزهای معینی (Laytime/Laydays) اقدام به بارگیری کند (تابش، ۱۳۸۷: ۹۴-۹۵).

3. steaming time

4. Charterers shall reimburse Owners at the demurrage rate... for any deviation or delay which may result therefrom and shall pay at replacement cost for any extra bunkers consumed.



بر اساس نرخ دموراز<sup>۱</sup> هستند. همچنین باید هزینه سوخت اضافی مصرف‌شده را پرداخت کنند».

#### ۴. مسائل مربوط به سرعت

##### ۴.۱. بیان موضوع

سرعت کشتی دارای اهمیت شایانی برای چارترکننده و مالک کشتی است؛ زیرا در برآورد انجام تعهدات دریانوردی آن‌ها مؤثر است.

اگرچه به‌طور معمول، کشتی‌ها ساخته می‌شوند تا با در نظر گرفتن ملاحظات هیدرودینامیکی در حداکثر سرعت حرکت کنند، اما با در نظر گرفتن معیارهای مختلفی، از جمله قیمت بالای سوخت کشتی، حرکت در سرعت بالا همواره گزینه مطلوبی نیست (Lindstad & Gunnar, 2015: 243). تقاضای پایین بازار انرژی و قیمت بالای سوخت و تقاضای بالای بازار انرژی و قیمت پایین سوخت می‌تواند بر کاهش و افزایش سرعت کشتی‌ها اثرگذار باشد (N.F.S Abdulrahman & others, op. cit: 25). قاعده اولیه در نظام حقوقی عرفی، حرکت کشتی به سمت بندر بارگیری و تخلیه با سرعت معقول است، اما از آنجاکه این قاعده همیشه به نفع یکی از طرفین نیست<sup>۲</sup>، در فرم‌های استاندارد از جمله فرم‌های استاندارد حمل نفت‌خام، تعدیلاتی انجام و برای طرفین حقوقی شناسایی شده است؛ برای مثال، این حق برای چارترکننده پیش‌بینی شده است که قادر به صدور دستوراتی به مالک در راستای تغییر سرعت (افزایش و یا کاهش آن) باشد (William, 2018:235).

##### ۴.۲. بررسی بندهای قالب‌های استاندارد پرکاربرد

– بند (۴) (۳) فرم استاندارد BPVOY4<sup>۳</sup> مقرر می‌دارد: «چارترکننده این حق را دارد که در هر زمانی در خلال سفر بتواند دستورات لازم را به مالک کشتی برای تعیین سرعت کشتی بدهد». البته با نگاهی دقیق در ادامه این بند مشخص می‌شود که حق چارترکننده در تعیین سرعت، حقی بی‌قید و شرط نیست و از قواعدی پیروی می‌کند؛ برای نمونه، «چارترکننده نمی‌تواند به

۱. دموراز (demurrage)، یک اصطلاح فنی در حمل دریایی و به معنای مبلغ توافق‌شده‌ای است که به عنوان خسارت عدم اتمام بارگیری و تخلیه در مدت‌زمان مجاز بارگیری و تخلیه، باید از سوی چارترکننده پرداخت شود (همان: ۲۶۷).

۲. دلیل این امر، ممکن است نرسیدن به موقع کالاها به بندر و یا شلوغی بندر و معطلی بیشتر و در نتیجه پرداخت دموراز باشد که به نفع چارترکننده نیست. همچنین زودتر رسیدن کشتی به بندر ممکن است برای مالک کشتی هزینه‌های بیشتر بندری و یا هزینه بیشتر خرید سوخت را به همراه داشته باشد (Ibid).

3. Charterers shall have the right at any time during the voyage to instruct Owners to adjust the Vessel's speed.

مالک دستور بدهد که سرعت کشتی را از حداکثر سرعت پیش‌بینی شده برای آن بالاتر ببرد<sup>۱</sup>. افزون بر این، «چنانچه مالک در رعایت قاعده اولیه در صدر بند، مبادرت به افزایش سرعت کشتی نماید، هرگونه افزایش کرایه حمل ناشی از آن، بایستی در چهارچوب مشخص شده در این بند، محاسبه و پرداخت شود. همچنین اگر مالک در رعایت سرعت معینه کشتی کوتاهی نماید و یا در اجرای دستور چارترکننده مبنی بر افزایش سرعت کشتی قصور کند، وی مسئول جبران کلیه هزینه‌ها و خسارات مستقیم ناشی از این قصور خواهد بود؛ مگر این‌که مالک بتواند ثابت کند این قصور ناشی از شرایط بد دریا و آب و هوا بوده یا به علت رعایت الزامات دریانوردی ایمن بوده است. در چنین شرایطی چارترکننده محق است این‌گونه هزینه‌ها و خسارات را محاسبه و از مبلغ بدهی خود به مالک بابت دموراژ کسر کند. ضمن این‌که سایر حقوق وی برای جبران خسارت بر طبق قانون انگلستان محفوظ می‌باشد»<sup>۲</sup>.

- بند (L) (بخش یک) فرم استاندارد 6 SHELLVOY<sup>۳</sup> اشعار می‌دارد:

«چارترکننده این حق را دارد که با جبران هزینه‌های مالک درخصوص مصرف سوخت، براساس هزینه‌های جایگزینی به او دستور افزایش سرعت را بدهد. وی همچنین می‌تواند دستور به کاهش سرعت کشتی دهد که در این صورت دموراژ ناشی از زمان اضافه شده، در صورتی که کشتی در حالت دموراژ باشد، بر مبنای نرخ دموراژ محاسبه شده و میزان سوخت مصرف نشده به علت کاهش سرعت از ادعای دموراژ مالک کسر می‌شود».

همچنان که ملاحظه شد، در این بند نیز ضمن بیان قاعده اولیه مبنی بر وجود حق کاهش و یا افزایش سرعت برای چارترکننده، معیارهایی برای جبران هزینه و خسارت پیش‌بینی شده است.

1. Charterers shall not instruct Owners to increase the Vessel's speed such as to require the Vessel to proceed in excess of the Maximum Speed.

2. 3.4. If Owners increase the speed of the Vessel in accordance with Charterers' Voyage Orders, any increase in the freight rate consequent thereon shall be calculated in accordance with the Example set out in Clause 31.

3.5. If the Vessel fails to maintain Charter Speed, or Owners fail to comply with any instructions in Charterers' Voyage Orders requiring an increase of speed pursuant to this Clause 3, Owners shall, subject to Clause 38, be liable for all loss, damage, cost and expense arising as a direct consequence thereof save to the extent that Owners can prove that such failure was attributable either to adverse weather conditions and sea state or to the requirements for the safe navigation of the Vessel. Charterers shall be entitled to deduct any such loss, damage, cost and expense from any demurrage due to Owners hereunder without prejudice to any other rights available to Charterers under this Charter or otherwise under English law.

3. Charterers shall have the option to instruct the vessel to increase speed with Charterers reimbursing Owners for additional bunkers consumed, at replacement cost.

Charterers shall also have the option to instruct the vessel to reduce speed on laden passage. Additional voyage time caused by such instructions shall count against demurrage, if on demurrage, and the value of any bunkers saved shall be deducted from any demurrage claim Owners...

- فرم استاندارد ExxonMobil VOY2005:

این فرم استاندارد برخلاف دو فرم استاندارد BP و SHELL که با جزئیات بیشتری به حق چارترکننده درباره سرعت پرداخته‌اند، صرفاً در بند «۴» خود به حق چارترکننده مبنی بر صدور دستور به راندن کشتی با حداکثر سرعت پرداخته<sup>۱</sup> و درخصوص کاهش سرعت و ضمانت اجراهای کاهش و یا افزایش سرعت برای چارترکننده و ضمانت اجرای عدم تمکین مالک به دستورات چارترکننده ساکت است.

البته باید در نظر داشت پیش‌بینی نشدن مباحث مربوط به کاهش و یا افزایش سرعت در برخی فرم‌های استاندارد تهیه‌شده توسط شرکت‌های بزرگ نفتی، به مفهوم عدم امکان درج این شروط در قراردادهای چارتر حمل دریایی نیست و طرفین این قراردادها می‌توانند به استناد اصل آزادی قراردادهای، چنین شروطی را در قراردادهای چارتر بگنجانند.

بررسی فرم‌های استاندارد قرارداد چارتر حمل نفت‌خام بیانگر آن است که اعطای حق تعیین سرعت، در فرم‌های استاندارد این حوزه به شیوه‌های مختلفی انجام شده است؛ برای مثال، درحالی‌که فرم استاندارد SHELLVOY 6 به پیش‌بینی امکان افزایش و نیز کاهش سرعت و نحوه جبران هزینه‌ها در هر دو حالت افزایش و کاهش سرعت پرداخته، فرم استاندارد BPVOY4 فقط امکان تعیین سرعت (افزایش یا کاهش) را برای چارترکننده پیش‌بینی کرده و درباره چگونگی جبران هزینه‌های مالک در فرض کاهش سرعت، ساکت بوده و تنها راه‌حلی برای جبران هزینه مالک در فرض افزایش سرعت و جبران هزینه چارترکننده در صورت عدم تمکین مالک به دستورات چارترکننده را پیش‌بینی کرده است. در فرم استاندارد ExxonMobil VOY2005، تنها به امکان افزایش سرعت پرداخته است و مقرره‌ای درباره کاهش ملاحظه نشد که البته به معنای عدم امکان درج مقررات براساس توافق طرفینی به استناد اصل آزادی اراده نیست.

## ۵. تأخیر در بارگیری و تخلیه

### ۵.۱. بیان موضوع

همچنان که پیش‌تر نیز اشاره شد، برخلاف قرارداد چارتر زمانی که انجام تعهدات مندرج در آن، در چهارچوب زمان (در اختیار قرار دادن کشتی در زمان معین‌شده به چارترکننده) انجام می‌شود، قرارداد چارتر سفری ناظر بر حمل کالا از نقطه‌ای به نقطه دیگر است. بر این اساس،

---

1. 4- (a) Vessel shall proceed with utmost dispatch to any port(s) or place(s) as ordered by Charterer in accordance with Part I (C) and there load a cargo as specified in Part I (E) and (F). On completion of loading, Vessel shall then with utmost dispatch proceed to any port(s) or place(s) as ordered by Charterer in accordance with Part I (D) and there deliver said cargo. Except when required by reason of Vessel fault, lightering within port limits shall be at Charterer's expense.

به منظور ضابطه‌مند کردن عنصر زمان در قرارداد چارتر سفری، مقرراتی در این گونه قراردادها پیش‌بینی شده است که برخی متوجه مالک کشتی و برخی ناظر بر چارترکننده است. درحالی‌که حرکت با سرعت معقول و ورود به موقع به بنادر بارگیری و تخلیه از جمله تعهدات پیش‌بینی شده در قرارداد چارتر سفری برای مالک کشتی است، تعهداتی نیز به نحو دقیق برای چارترکننده در قراردادهای سفری پیش‌بینی شده که زمان مجاز بارگیری و تخلیه<sup>۱</sup> و پرداخت دموراژ، از جمله آن‌هاست (Baughen, 2015: 223).

طبق قاعده کلی، چنانچه بارگیری و تخلیه از مدت‌زمان مورد توافق چارترکننده و مالک کشتی فراتر رود، چارترکننده متعهد به پرداخت دموراژ است. البته با تدقیق در متن قراردادهای استاندارد چارتر نفتی، استثنائاتی در این باره دیده می‌شود. از آنجاکه شروط مربوط به زمان بارگیری و تخلیه کشتی از منافع مالک کشتی محافظت و حمایت می‌کند، استثنائات مدت‌زمان بارگیری و تخلیه، به نفع چارترکننده هستند (Schofield, 2011: 195).

البته باید توجه داشت که استثنا، تنها در چهارچوب خود اجرا می‌شود و بر این اساس، استثنائات جز در موارد روشن که به صراحت در قرارداد درج شده باشد، مورد عمل قرار نمی‌گیرند. در این باره رأی دادگاه تجدیدنظر در پرونده Triton Navigation Limited v. Vitol SA جالب توجه است. دادگاه در این رأی مقرر می‌دارد: «قرارداد چارتر سفری، وظیفه غیرقابل انکار و مطلق را درباره آماده بودن کالا برای بارگیری را برعهده چارترکننده می‌گذارد؛ مگر آن‌که با عبارتی شفاف، استثنایی در قرارداد چارتر به نفع چارترکننده درج شده باشد... از آنجاکه بند «۶» قرارداد چارتر درباره شرکت Vitol، جز دیر رسیدن خارج از کنترل چارترکننده به اسکله، استثنای دیگری را مقرر نکرده است، بنابراین تأخیر شرکت مزبور، نقض قرارداد چارتر بوده و مالک کشتی، محق برای دریافت دموراژ است»<sup>۲</sup>.

## ۲.۵. بررسی بندهای قالب‌های پرکاربرد استاندارد

– بند (۱۳) (ب) (۱) (۲) فرم استاندارد SHELLVOY 6:

«چنانچه تأخیر کشتی مربوط به اهداف چارترکننده و مستند به دستورات وی باشد، به میزان حداکثر دو ساعت به مدت‌زمان مجاز بارگیری/تخلیه برای قطع کردن شیلنگ‌های بارگیری/تخلیه اضافه می‌شود. لیکن اگر کشتی در جایی غیر از اسکله متوقف باشد، تمام یا بخشی از

۱. بعد از تحقق سه پیش‌شرط (رسیدن کشتی به مقصد تعیین‌شده، آماده بودن کشتی برای بارگیری و یا تخلیه و درنهایت صدور اعلام آمادگی (Notice of Readiness) از سوی فرمانده به چارترکننده)، در اصطلاح کشتی رسیده (arrived ship) تلقی شده و زمان مجاز بارگیری و تخلیه (laytime) آن آغاز می‌شود (Davies, 2005: 2).

2 Retrieved from: [https://archive.onlinedmc.co.uk/triton\\_navigation\\_v\\_vitol\\_sa.htm](https://archive.onlinedmc.co.uk/triton_navigation_v_vitol_sa.htm)

مدت‌زمان عبور به محل موردنظر که بعد از دو ساعت از باز کردن شیلنگ‌های بارگیری/تخلیه باشد، در مدت‌زمان مجاز بارگیری/تخلیه محاسبه نمی‌شود»<sup>۱</sup>.

همان‌طور که ملاحظه می‌شود در بند بالا، تخفیفاتی در محاسبه‌ی زمان در نظر گرفته شده است که در عمل باعث می‌شود چارترکننده با رعایت آن‌ها با پرداخت دموراژ روبه‌رو نشود.

- بند (۷) فرم استاندارد BPVOY4 نیز ضمن بیان قواعد کلی درباره‌ی زمان مجاز بارگیری و تخلیه و نیز پرداخت دموراژ، در بند (۷)(۳)(۱) تأسیسی با عنوان «زمان اضافی بارگیری»<sup>۲</sup> را به شرح زیر معرفی می‌کند که در واقع نوعی وسعت بخشیدن به زمان مجاز بارگیری برای چارترکننده و پرهیز از پرداخت دموراژ است:

«زمان بارگیری جز با توافق قبلی و مکتوب چارترکننده قبل از شش صبح وقت محلی آغاز نمی‌شود. در صورت توافق قبلی و مکتوب چارترکننده برای آغاز بارگیری قبل از ساعت شش صبح به وقت محلی، زمان مجاز بارگیری از زمان شروع بارگیری آغاز می‌شود. چنانچه بارگیری کشتی با توافق کتبی و قبلی چارترکننده قبل از ساعت شش وقت محلی در روز بارگیری شروع شود، زمان شروع بارگیری تا شش صبح به وقت محلی به عنوان زمان مجاز بارگیری اضافی در نظر گرفته می‌شود»<sup>۳</sup>.

- بند (۱۳) فرم استاندارد ExxonMobil VOY2005:

1. Time shall recommence two hours after disconnection of hoses if the vessel is delayed for Charterers' purposes and shall continue until the termination of such delay provided that if the vessel waits at any place other than the berth, any time or part of the time on passage to such other place that occurs after two hours from disconnection of hoses shall not count.

2. additional laytime

3. Laytime for the purposes of loading shall not commence before 6:00 local time on the Commencement Date stated in Section G of PART 1, unless with Charterers' prior agreement in writing, in which event laytime shall commence when the Vessel commences loading. If the Vessel, with Charterers' prior agreement in writing, has commenced loading prior to 6:00 hours local time on the Commencement Date, then the time from the commencement of loading to 6:00 hours local time on the Commencement Date shall constitute additional laytime.

این بند، ضمن پیش‌بینی مقرراتی مشابه با فرم‌های استاندارد BPVOY4<sup>۱</sup> و SHELLVOY6<sup>۲</sup> درباره مدت مجاز بارگیری، در بند (۱۴) به بیان استثنائاتی می‌پردازد که وقوع آن‌ها زمان مجاز بارگیری و یا دموراژ را تحت تأثیر قرار می‌دهد. ازجمله این استثنائات که تلقی آن‌ها در حصول انعطاف بیشتر قرارداد چارتر سفری حمل‌نفت‌خام مؤثر است، می‌توان به زمان تلف‌شده ناشی از مقررات دستوری صادرشده از سوی مالک و یا بندر درخصوص منع بارگیری و یا تخلیه، مشکلات مربوط به کشتی، اعتصاب، وقوع رعد و برق در لنگرگاه و غیره نام برد.

### نتیجه

بررسی فرم‌های پرکاربرد استاندارد حمل‌نفت‌خام، BPVOY4، SHELLVOY6 و ExxonMobile VOY2005، بیانگر آن است که چارترکنندگان قراردادهای چارتر سفری حمل‌نفت‌خام به دلیل برخورداری از مزایایی همچون قیمت بالای محموله در مقایسه با سایر محمولات و حتی در مقایسه با ارزش خود کشتی، حمل بار توسط چارترکننده واحد و راهبردی بودن نفت‌خام در مقایسه با سایر کالاها دارای قدرت چانه‌زنی بالایی بوده و مقرره‌هایی به نفع ایشان در فرم‌های استاندارد قرارداد چارتر حمل‌نفت‌خام پیش‌بینی شده است. از امکان انتخاب مجدد بندر مبدأ و مقصد، حق چارترکننده به تغییر سرعت توافق‌شده اولیه و کاهش یا افزایش آن و نیز امکان ایجاد تغییراتی در زمان مجاز بارگیری، می‌توان به عنوان مصادیقی از ایجاد انعطاف در تعهدات چارترکننده در فرم‌های پرکاربرد استاندارد حمل‌نفت‌خام نام برد. البته درج انعطاف قراردادی مزبور به معنای نادیده‌انگاری منافع مالک کشتی نبوده و در مواردی که انعطافی به نفع چارترکننده ایجاد شده است، تعهداتی نیز برای وی به‌منظور عدم خروج از تعادل قراردادی پیش‌بینی و اعمال شده است.

1 Article (13) provides: (a) Laytime shall not commence before 06:00 hours local time on the Commencing Date specified in Part I (B) unless Charterer shall otherwise agree, in which case laytime shall commence upon commencement of loading.

(b) EARLY LOADING. In the event Charterer agrees to load Vessel prior to commencement of laydays, laytime will begin at commencement of loading and the amount of time from commencement of loading until 06:00 hours local time on the commencing date specified in Part I (B), shall be added to the laytime specified in Part I (I).

2 The laytime specified in Part I (I) shall be allowed free of expense to Charterer for the purpose of loading and discharging cargo and all other Charterer's purposes. Laytime or, if Vessel is on demurrage, time on demurrage, shall continue until all cargo hoses have been completely disconnected upon the final termination of the loading or discharging operation. Disconnection of all cargo hoses shall be promptly effected. If Vessel is delayed in excess of two (2) hours after such disconnection of cargo hoses solely for Charterer's purpose, laytime or, if Vessel is on demurrage, time on demurrage shall resume upon the expiration of said two (2)-hour period and shall continue from that point until the termination of such delay.

انعطاف‌های ایجادشده در فرم‌های استاندارد قراردادهای چارتر سفری در صنعت پرچالش و غیرقابل پیش‌بینی حمل‌ونقل نفت‌خام که لازمه موفقیت در آن، سازگار شدن با تغییرات ناگهانی این حوزه است، می‌تواند نویدبخش اقبال بیشتر چارترکنندگان به قراردادهای سفری حمل‌ونقل نفت‌خام و امکان استفاده بیشتر از آن‌ها باشد.

## منابع

### الف) فارسی

۱. اربابی، مسعود (۱۳۸۳). «استفاده از بندر امن یکی از تعهدات مستأجر کشتی». فصلنامه تحقیقات حقوقی، شماره ۳۹، ص ۳۱۶-۲۹۹. <http://ensani.ir/file/download/article/20120329150257-5034-17.pdf> (۱۴ اسفند ۱۳۹۹).
۲. تابش، علی (۱۳۸۷). *حمل‌ونقل دریایی و بررسی مباحث اجاره کشتی*. تهران، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.
۳. جعفری، فیض‌الله؛ مختاری، مهرناز (۱۳۹۵). «شرایط اعمال تحدید مسئولیت صاحبان کشتی دریایما (بررسی کنوانسیون بین‌المللی تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶)». *مجله حقوقی بین‌المللی*، شماره ۵۵، ص ۲۳۲-۲۱۱. DOI:10.22066/cilamag.2016.23530
۴. حبیبی، حبیب‌الله (۱۳۹۰). *ترمینولوژی حقوق و دعاوی دریایی*. تهران، انتشارات دوراندیشان.
۵. صادقی نشاط، امیر (۱۳۹۱). *حقوق بیمه دریایی*. تهران، انتشارات میزان.
۶. نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۹۶). *حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی*. تهران، انتشارات سمت.

### ب) خارجی

7. Antoniadou Niki (2016). "CHARTER PARTIES An Outdated Form of Contract?". Greece: University of Piraeus.
8. Baughen, Simon (2015). *Shipping Law*. London and New York, 6<sup>th</sup> Edition: Routledge.
9. BPVOY4 Standard Form of Charter Party.
10. Chernoshtan, Artem (2016). *Charter Party Clause anno 2016: time for a new standard*. Belgium: UNIVERSITEIT GENT.
11. Chia-Chi Wang Jessica (2010-2011). *Chartering Strategies for Oil Companies*. Netherland: Erasmus University of Rotterdam.
12. Davies, Donald (2005). *COMMENCEMENT OF LAYTIME*. London, 4<sup>th</sup> Edition: informa.
13. Hakkon Lindstad; S. Eskeland Gunnar (2015). "Low carbon maritime transport: How speed, size and slenderness amounts to substantial capital energy substitution". Norway, *ELSEVIER Ltd*, p244-256. DOI: 10.1016/j.trd.2015.10.006
14. ExxonMobil VOY2005 Standard Form of Charter Party.
15. Hickey, Denys (2009). *SHIPPING ARRANGEMENT*. London: Business Publishing Ltd.
16. Nikaki, Theodora (2018). *Enhancing Standardization and Legal Certainty through Standard Charter Party Contracts- The NYPE 2015 Experience*. London: Informa.
17. N.S.F Abdul Rahman; Hanafiah R.Md; Ahmad Najib A. F; Abdul Halim W.M.H (2015). "Selecting Tanker Steaming Speed under Uncertainty: A Rule- Based Bayesian Reasoning Approach". Norway, *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy*, P24-37. DOI: 0.1016/j.enavi.2015.06.003
18. Plomaritou, Evi (2014). "A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter". *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, Frederick University, p 307- 321. Available at: <http://www.davidpublisher.com/Public/uploads/Contribute/550a993f0831a.pdf> (Accessed 19 March 2019).
19. Roberts, Peter (2014). *GAS AND LNG SALES AND TRANSPORTATION AGREEMENTS PRINCIPLES AND PRACTICE*. THOMAS REUTERS.
20. Schofield, John (2011). *LAYTIME AND DEMURRAGE*. London: Informa.

21. Sinclair- Haugue Sandra (2016). *Oil and Gas Contracts: Principles and Practice*. First Edition, London: Sweet & Maxwell/Thomson Reuters.
22. SHELLVOY 6 Standard Form of Charter party.
23. UK Defense Club (2015). *THE LAW RELATING TO UNSAFE PORT from EASTERN CITY to OCEAN VICTORY*. London: Thomas Miller Ltd.
24. UNCTAD secretariat (2018). *Review of Maritime Transport*. New York, United Nation Publication.
25. William, Richard (2018). *CHARTER PARTIES LAW, PRACTICE AND EMERGING LEGAL ISSUES*. New York: Informa law.
26. Working Group on International Shipping Legislation (1990). *CHARTER PARTIES A comparative analysis*. Geneva: UNITED NATION.

**- Websites**

27. <https://www.statista.com> (Business Data Platform).
28. <https://archive.onlinedmc.co.uk> (DMS CaseNote).
29. [www.casemine.com/judgement/uk](http://www.casemine.com/judgement/uk)





## Investigation of Flexibility of Charterer Legal Obligations in Crude Oil Mostly Used Voyage Standard Forms of Charter Party Agreements

**Abdolhossein Shiravi Khozani\***

*Professor of Law Faculty at Frabi Campus of Tehran University*

**Somayeh Souri**

*PhD Student of Oil and Gas Law at Frabi Campus of Tehran University*

### Abstract

By considering the complexities of seaborne carriage of crude oil on the one hand and the traditional restrictions of voyage charter parties from the other, this Article tends to study the effects and the number of contractual flexibilities of under-investigation standard forms of agreements on the charterers' legal obligations in crude oil voyage charters. Investigation of mostly used standard forms of charter party agreements including BPVOY4, SHELLVOY6 and ExxonMobil VOY2005 indicates that charterer obligations in those agreements, in the light of high bargaining power of voyage crude oil charterers due to the reasons such as high price of crude oil in comparison with other cargos and even in comparison with price of tanker itself and the strategic nature of crude oil in contrast with other cargos, has taken distance from its traditional strict framework and has found remarkable flexibilities.

**Keywords:** Freedom of will, Tanker, Charterer, Seaborne carriage of crude oil, Standard charter party agreement, Seaborne carriage of crude oil, Obligations.

---

\* Corresponding Author  
Received: 10 May 2020, Accepted: 20 June 2022

Email: ashiravi@ut.ac.ir  
© University of Tehran



This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC-BY) license.