

خسارت تأخیر در بارگیری و تخلیه (دموراژ)

و

خسارت بلحاظ معطلی کشتی

دکتر مسعود اربابی

مقدمه

حمل و نقل کالا از طریق دریا معمولاً به یکی از دو صورت زیر انجام می‌گیرد:

۱- از طریق انعقاد قرارداد اجاره کشتی (Charterparty)، که در این صورت طرفین قرارداد عبارتند از: موجر یا مالک کشتی (Shipowner) از یکسو و مستأجر کشتی (Charterer) از سوی دیگر و سندی که در این ارتباط صادر می‌شود قرارداد اجاره کشتی نامیده می‌شود.^۱

۲- از طریق انعقاد قرارداد باربری و حمل و نقل (Carriage Contract)، که در اینجا طرفین قرارداد عبارتند از: متصدی باربری و حمل و نقل (Carrier) از یکسو و فرستنده کالا (Shipper) از سوی دیگر و سند صادره در این ارتباط بارنامه دریایی (bill of lading) نامیده می‌شود.^۲

قرارداد اجاره کشتی خود دارای انواعی می‌باشد که عبارتند از: قرارداد اجاره کشتی به صورت لخت (Demise Charterparty)، قرارداد اجاره کشتی برای

۱. ماده ۱۳۵ قانون دریایی ایران.

۲. ماده ۵۲ قانون دریایی ایران - ماده یک کنوانسیون ۱۹۲۴ لاهه.

مدت معین (Time Charterparty) و قرارداد اجاره کشتی برای سفر معین^۳ (Voyage Charterparty).

موضوع مورد بحث این مقاله یعنی خسارت تأخیر در بارگیری و تخلیه (دموراژ (Demurrage) و خسارت بلحاظ معطلی کشتی (Damages for Detention) فقط در قرارداد اجاره کشتی برای سفر معین و یا بارنامه دریایی که متضمن چنان قرارداد اجاره کشتی باشد ممکن است وجود آید^۴ چرا که تنها در این نوع قرارداد اجاره کشتی است که مستأجر موظف است^۵ که در طی روزهای تخلیه و یا بارگیری، اعم از این که در قرارداد مقرر شده یا عرفاً مشخص شوند،^۶ این اقدامات را انجام دهد؛ روزهایی که پایان آن ارتباط نزدیکی با تعیین دموراژ دارد. در انواع دیگر قرارداد اجاره کشتی هیچگونه مدتی برای بارگیری و تخلیه تعیین نمی شود و زمان برای مستأجر واجد اهمیت بوده و این مستأجر است که باید در طول مدت قرارداد اجاره کشتی بتواند عملیات بارگیری، انجام سفر و تخلیه را به انجام برساند؛ برای ماجر فرقی نمی کند که کشتی مثلاً در طول مدت قرارداد اجاره کشتی برای مدت معین به سفر پردازد و یا زمان قابل توجهی از مدت قرارداد را صرف بارگیری و تخلیه نماید.

کشور ما ایران با توجه به تعداد و وضعیت بنادر موجود و حجم زیاد حمل و نقل دریایی یکی از کشورهای است که به دلایل مختلف متأسفانه درگیر مسأله دموراژ و خسارات بلحاظ معطلی کشتی بوده و سالانه باید مبالغ هنگفتی را به عنوان خسارت تأخیر تخلیه و بارگیری پردازد. یکی از علل عمده توقف کشتی ها در بنادر و در نتیجه بروز خسارات ناشی از تأخیر در تخلیه و بارگیری (دموراژ) تراکم

۳. ماده ۱۳۵ قانون دریایی. همچنین رجوع کنید به:

E. R. H. Ivamy, *Payne & Ivamy Carriage of Goods by sea*, 12th ed, London, Butter Worths, 1985, p. 8.

۴. همان منبع صفحه ۲۲۴.

5. *Scrutton on Charterparties*, 19th ed., Sweet & Maxwell, London, 1984, p. 316.

۶. همان منبع صفحه ۳۲۰.

کشتی‌ها در بنادر می‌باشد. آمار موجود نشان می‌دهد که از کل مبلغ ۴۸,۰۶۴,۷۳۲ دلار دموراز سال ۱۳۶۶ حدود ۴۳/۶ درصد آن مربوط به دمورازی بوده که به خاطر تراکم کشتی‌ها در بنادر بوجود آمده است.^۷ مبلغ فوق‌الذکر در سالهای ۶۷ و ۶۸ به ترتیب به حدود ۴۵ و ۶۸ میلیون دلار رسیده است.^۸

بنابراین با توجه به اهمیت موضوع دموراز، در این مقاله سعی شده است که ابتدا نکات عمده‌ای در ارتباط با دموراز مورد بحث قرار گیرد و سپس نگاهی به قوانین موجود در ایران در رابطه با دموراز داشته باشیم.

خسارت تأخیر در بارگیری یا تخلیه (دموراز Demurrage)

۱. تعریف

خسارت تأخیر در بارگیری و یا تخلیه (دموراز) مبلغی است که مستأجر کشتی به خاطر تأخیری که در مهلت‌های مجاز بارگیری و تخلیه بوجود آمده و موجب معطلی کشتی شده است باید طبق قرارداد بپردازد، این خسارت در واقع ضمانت اجرایی جهت مهلت‌های مذکور می‌باشد. در زبان انگلیسی (در حقوق انگلیس)، هم به تأخیری که در مهلت‌های مجاز بارگیری و تخلیه کشتی بوجود می‌آید و هم به خسارتی که بدان جهت پرداخت می‌شود دموراز گفته می‌شود،^۹ البته واژه «دموراز» در مفهوم مضیق بیشتر ناظر به دومی یعنی خسارت تأخیر در بارگیری و تخلیه می‌باشد.

پروفسور آیوامی در این رابطه چنین می‌گوید: «قرارداد اجاره کشتی معمولاً شماری از روزها را که به آنها روزهای بارگیری و تخلیه می‌گویند مقرر می‌دارد که طی آنها کشتی باید، برحسب مورد، بارگیری و یا تخلیه شود. خسارت تأخیر در

۷. مجله صنعت حمل و نقل، شماره ۸۴، ص ۳۰.

۸. همان منبع، شماره ۹۲، ص ۹۲.

9. M. B. Summerskill, *Lay Time*, London, 1973.

بارگیری و تخلیه (دموراژ) مبلغی است معین در قرارداد اجاره کشتی که توسط مستأجر به عنوان خسارتی مقطوع برای تأخیر در چنان مهلت‌هایی پرداخت می‌شود.^{۱۰} بنابراین تأخیرهایی که مربوط به مهلت‌های مذکور نبوده، مثلاً تأخیری که کشتی در طول سفر و قبل از رسیدن به مقصد دارد، تحت پوشش دموراژ قرار نمی‌گیرد.^{۱۱} همچنین کارور «دموراژ را چنین تعریف نموده است:

«قرارداد اجاره کشتی علاوه بر مهلت‌های معینی که جهت بارگیری و تخلیه مقرر می‌نماید به مستأجر اجازه می‌دهد که در مدت معین اضافی نیز به کار ادامه داده و بابت این مدت اضافی با نرخ معین مبلغی بپردازد که مبلغ پرداختی جهت این مدت اضافی دموراژ نامیده می‌شود».

در همین خصوص ماده ۶ آیین نامه اجرایی قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری به صاحبان کشتی مصوب ۶۷/۸/۲۳ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور از وزارت راه و ترابری مقرر می‌دارد: «خسارت تأخیر یا جریمه دیرکرد روزانه، مبلغی است معین و از قبل تعیین شده که به سبب معطلی کشتی مازاد بر زمان مجاز تخلیه یا بارگیری براساس قرارداد اجاره و الحاقیه‌های مربوط محاسبه و به مالک کشتی پرداخت می‌شود». بنابراین دموراژ به عنوان نوعی خسارت مقطوع و از قبل تعیین شده تنها زمانی جریان می‌یابد که در قرارداد اجاره کشتی بدان تصریح شده باشد و امکان تغییر مبلغ خسارت حتی با اثبات ورود خسارت کمتر یا بیشتر وجود ندارد.

10. H. Ivamy, *Payne & Ivamy Carriage of Goods by Sea*, 12th ed. Butterworths, London, 1984, p. 225.

11. Hugo Tiberg, *The Law of Demurrage*, 3rd ed., Stevens & Sons, London, 1979, p. 529.

12. *Carver's Carriage by sea*, 13th ed., London, 1982, Para. 1812.

۲. تفاوت بین دموراژ (خسارت تأخیر تخلیه و بارگیری) و خسارت بلحاظ معطلی

کشتی

مفید فایده است که بدانیم که کشورهای دارای سیستم حقوقی کامن لو از جمله انگلستان و امریکا که دارای بزرگترین ناوگان حمل و نقل دریایی بوده و از اعضاء کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل (The 1924 Hague Rules) می باشند^{۱۳} بین مفهوم دو واژه دموراژ و خسارت بلحاظ معطلی کشتی (Damages for Detention) اختلاف قائل هستند و اصولاً هرگاه در قرارداد اجاره کشتی دموراژ مشخص نشده باشد مالک کشتی یا موجر را مستحق دریافت «خسارت بلحاظ معطلی کشتی» می دانند که البته این اصطلاح بیشتر در حقوق انگلستان به کار برده می شود و در امریکا به این خسارت اغلب تحت عنوان «خسارت با ماهیت دموراژ» اشاره می شود که اساساً این خسارت، برخلاف دموراژ که مبلغ معینی در قرارداد است، باید مبلغی باشد که خسارت واقعی مالک کشتی یا موجر را در بر بگیرد.^{۱۴}

در موارد زیر مالک کشتی یا موجر مستحق دریافت «خسارت بلحاظ معطلی کشتی» می باشد:

۱. اگر مهلت مجاز بارگیری و تخلیه منقضی شده ولی در قرارداد هیچگونه دموراژی مقرر نشده باشد؛ یا
۲. اگر بین موجر و مستأجر در خصوص تعداد روزهای بارگیری و تخلیه (لی تایم Lay Time) توافق نشده ولی یک فرصت معقول و متعارفی بلحاظ بارگیری و تخلیه منقضی شده باشد؛ یا
۳. اگر هم روزهای بارگیری و تخلیه (لی تایم) و هم تعداد روزهای توافقی به منظور تأخیر در بارگیری و تخلیه (دموراژ) منقضی شده باشند و باز هم تأخیر

۱۳. ایران در سال ۱۳۴۴ این کنوانسیون را پذیرفته و بخشی از قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ ترجمه همین کنوانسیون می باشد.

۱۴. منبع مذکور در پاورقی شماره ۱۱، صفحه ۴ همین مقاله (H. Tiberg)، ص ۵۵۶.

بیشتری حادث شود.^{۱۵}

بنابراین اگر قرارداد اجاره کشتی صرفاً روزهای بارگیری و تخلیه را معین نموده و هیچگونه دموراژی (روزهای تأخیر در بارگیری و تخلیه و خسارت بدان جهت) را مقرر نکرده باشد؛ و یا این که مقرر کرده باشد ولی هم روزهای بارگیری و تخلیه و هم روزهای تأخیر در بارگیری و تخلیه منقضى شده باشد و باز هم تأخیر بیشتری در بارگیری و تخلیه پدید آید؛ و یا این که قرارداد اجاره کشتی تعداد روزهای بارگیری و تخلیه را معین نکرده و این روزها مطابق عرف معین و سپری شوند ولی باز هم بارگیری و تخلیه تکمیل نشده و تأخیر در روزهای عرفاً تعیین شده حادث شود، خسارات مربوط به تمامی اینگونه تأخیرات دموراژ نبوده بلکه «خسارت بلحاظ معطلی کشتی» می باشد. البته اگر قرارداد مدت دموراژ را مشخص ولی مبلغ آن را مشخص نکرده یا به صورت مبهم مشخص کرده باشد در این صورت ملاک تعیین مبلغ دموراژ معمولاً عرف بندر بارگیری یا تخلیه است و در صورت نبود عرف مشخص و یا اثبات عدم تراضی طرفین به مبلغ عرفی دموراژ جریان نیافته و خسارت بلحاظ معطلی کشتی مطرح می شود.

Scrutton در این زمینه می نویسد: «دموراژ در مفهوم مضیقش مبلغی است مورد توافق مستأجر که باید به عنوان خسارت معین بلحاظ تأخیر بیش از مدت مقرر یا متعارف جهت بارگیری و تخلیه پرداخت شود. در مواردی که مبلغ دموراژ باید برای یک تعداد روز معین پرداخت شود ولی تأخیر بیشتری رخ می دهد، جبران موجر یا مالک کشتی این است که خسارت نامعینه ای (یعنی خسارتی که از قبل تعیین نشده و میزان آن بعداً مشخص می شود) بلحاظ معطلی کشتی دریافت دارد. البته لفظ دموراژ گاهی با مسامحه مورد استفاده قرار می گیرد تا هر دوی «خسارت تأخیر در بارگیری و تخلیه (دموراژ)» و «خسارت بلحاظ معطلی کشتی» را بیوشاند.^{۱۶}

۱۵. H. Ivamy سابق الذکر ص ۲۲۴؛ Scrutton سابق الذکر ص ۳۰۹، H. Tiberg سابق الذکر، ص ۵۵۶.

۱۶. در این خصوص همچنین مراجعه کنید به:

H. Holman, *A Handybook for Shipowners and masters*, London, 1964, p. 30.

لذا به منظور محاسبه خسارات مربوطه، درخصوص شروع و طول دوره «خسارات بلحاظ معطلی کشتی» باید گفت که، بسته به مورد، اگر دمورازی در کار نباشد، روز بلافاصله بعد از آخرین روز مهلت مجاز بارگیری و تخلیه (اعم از مهلت مجاز قراردادی یا عرفی) روز شروع دوره می باشد و اگر دمورازی مقرر شده باشد، روز شروع دوره، روز بعد از آخرین روز دموراز می باشد و این دوره تا تکمیل شدن بارگیری و تخلیه ادامه می یابد. البته این در صورتی است که توافق صریح و یا عرف بندری وجود نداشته باشد.^{۱۷}

از تفاوت‌های عمده‌ای که بین خسارت تأخیر در بارگیری و تخلیه کشتی (دموراز) و خسارت بلحاظ معطلی کشتی وجود دارد این است که در خسارت تأخیر در بارگیری و تخلیه کشتی اولاً، خسارت پرداختی به موجر محدود به همان مبلغی می شود که در قرارداد معین شده و موجر مستحق بیش از آن نیست و اصولاً این خسارت مبلغ توافق شده‌ای است که در نتیجه به وجود آمدن شرایط خاص به مالک کشتی پرداخت می شود^{۱۸} در حالی که خسارت بلحاظ معطلی کشتی مبلغ معین و محدودی که از قبل توافق شده باشد بلکه مبلغی است معادل با خسارت واقعی‌ای که مالک کشتی متحمل شده؛ ثانیاً، لازم نیست که واقعاً بلحاظ تأخیر در بارگیری و تخلیه خسارتی به موجر وارد آمده باشد و آن را اثبات کند بلکه به مجرد انقضای مهلت مجاز بارگیری و تخلیه و توقف کشتی بعد از آن محقق می گردد به گونه‌ای که در صورت عدم وجود خسارت هم قابل وصول است^{۱۹} در صورتی که خسارات ناشی از معطلی کشتی از جمله خسارات ناشی از نقض قرارداد بوده که مالک کشتی باید دچار خسارت شده باشد و در دادگاه ثابت کند که در نتیجه معطلی

۱۷. Scrutton سابق الذکر، ص ۳۰۸.

۱۸. رضائی، عباس. حقوق حمل و نقل دریایی، مؤسسه آموزش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۱، ص ۱۳۲؛ و ماده ۸ آیین نامه اجرایی قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه به صاحبان کشتی مصوب ۶۷.

۱۹. H. Ivamy سابق الذکر، صفحات ۲۲۵-۶؛ رضائی، سابق الذکر، ص ۱۳۲.

کشتی دچار چنان ضرری شده است.^{۲۰} برای مثال، در امریکا دادگاه در پرونده راندال بر علیه اسپراک^{۲۱} رأی داد که دموراژ نوعی خسارت معین مندرج در قرارداد است که قابل پرداخت می باشد اعم از این که موجد واقعاً خسارتی را متحمل شده باشد یا نه.

هلمن در کتاب خود می نویسد: «عموماً مسؤولیت مستأجر کشتی صراحتاً به مبلغ معینه مورد توافق نسبت به هر روز یا جزئی از روز که کشتی خارج از مدت مقرر یا متعارف تأخیر نماید محدود می گردد. بنابراین اگر مستأجر کشتی را بیش از مدت مورد توافق نگهدارد و یا در صورت عدم وجود توافقی، کشتی را بیش از زمان معقول و متعارف نگهدارد، او مرتکب نقض قرارداد گردیده و در نتیجه مالک کشتی حق مطالبه خسارت بلحاظ معطلی کشتی را خواهد داشت».^{۲۲}

۳. فرم و شکل شرط مربوط به خسارت تأخیر در بارگیری و تخلیه (دموراژ)

باید دانست که شکل یکنواخت و هماهنگی برای شرط دموراژ در هیچ یک از قوانین و نهادهای حقوقی وجود نداشته و طرفین ملزم به رعایت شرط خاصی در قرارداد خود نمی باشند، به عبارت دیگر طرفین قرارداد اجاره کشتی یعنی موجد و مستأجر آزادند هر نوع مقررهای را در خصوص دموراژ در قراردادشان مورد توافق قرار دهند. مع ذلک شروط مربوط به دموراژ ممکن است به صورت یکی از اشکال ذیل باشد:

۱. **حالتی که شرط به طور کامل مربوط به دموراژ باشد؛** مثل این که گفته شود: «۱۰ روز برای بارگیری و بعد از آن دموراژ با نرخ روزانه ۲۰ پوند محاسبه می شود». چنین شرطی تمامی تأخیر بعد از مهلت ۱۰ روز را در بر می گیرد یعنی تمامی روزهای بعد از ۱۰ روز جزء دموراژ محسوب می شود و نه خسارت بلحاظ

۲۰. رضانی، سابق الذکر، صفحات ۳-۱۳۲.

21. (1896) 74 F. 27.

۲۲. H. Holman سابق الذکر.

معطلی کشتی. به عبارت دیگر در صورت وجود چنین شرطی مالک کشتی یا موجر نمی تواند ادعا نماید که مقرره مربوط به دموراژ روزانه ۲۰ پوند فقط باید برای یک مدت معقول و متعارف اعمال شود و سپس خسارات بلحاظ معطلی کشتی محاسبه گردد.^۳

۲. **حالتی که شرط بعضاً مربوط به دموراژ باشد؛** مثل این که گفته شود: «۱۰ روز بارگیری، ۱۰ روز برای دموراژ با نرخ روزانه ۲۰ پوند». در این صورت تمامی تأخیر بعد از ۲۰ روز (۱۰ روز بارگیری و ۱۰ روز دموراژ) جزء خسارت بلحاظ معطلی کشتی محسوب می شود و نه دموراژ.^۴

۳. **حالتی که در شرط دموراژ مطرح نشده باشد؛** مثل این که گفته شود «۱۰ روز برای بارگیری» یا «مهلت بارگیری برطبق عرف بندر». در این صورت تمامی تأخیرات بعد از زمان مجاز بارگیری جزء خسارات بلحاظ معطلی کشتی و نه دموراژ، محسوب می گردد.^۵

۴. مهلت مجاز بارگیری و تخلیه (لی تایم Lay Time)

همانگونه که خواهیم دید، تعداد روزهای بارگیری و تخلیه دارای نقش بسیار با اهمیتی در محاسبه دموراژ و خسارت بلحاظ معطلی کشتی می باشد و به همین خاطر معمولاً در قراردادهای اجاره کشتی برای سفر معین مقرراتی راجع به تخلیه و بارگیری درج می شود. بنابراین لازم است مسائل مهمی را که در ارتباط با مهلت مجاز (لی تایم) مطرح هستند در اینجا مورد بحث قرار دهیم.

۴.۱. تعریف

در تعریف «روزهای بارگیری و تخلیه» می توان گفت که مدت مجازی است، اعم از قراردادی یا عرفی، که در طول آن مستأجر باید اقدام به انجام وظایف

۳. ۲. Scrutton سابق الذکر، ص ۳۰۶.

۴. ۲. Scrutton سابق الذکر، ص ۳۰۶.

۵. ۲. Scrutton سابق الذکر، ص ۳۰۷.

بارگیری و تخلیه کشتی مورد اجاره نموده و عملیات مربوطه را به پایان برساند.^{۲۶} این مدت را در حقوق انگلیس، «لی تایم» گویند. شرط لی تایم آن گونه که در قرارداد اجاره کشتی یا بارنامه دریایی گنجانده می شود معمولاً تعهدی از سوی مستأجر و به نفع موجر می باشد.^{۲۷} البته اگر بارگیری یا تخلیه، برخلاف دموراژ، زودتر از مدت مجاز به پایان برسد مالک کشتی ممکن است مطابق قرارداد موظف به پرداخت جایزه تسریع در عملیات بارگیری و تخلیه (Despatch Money) به مستأجر باشد. این جایزه معمولاً نصف میزان دموراژ است.^{۲۸}

مدت مجاز بارگیری یا تخلیه (لی تایم) ممکن است در قرارداد اجاره کشتی درج شده باشد که در این صورت مدت مجاز قراردادی خواهد بود؛ و یا ممکن است مدت مجازی در قرارداد تنظیمی مشخص نشده باشد که در این صورت مدت مجاز را برحسب عرف بندر (بندر بارگیری یا تخلیه)، نوع کالا، تعداد انبارهای کشتی مشخص^{۲۹} کرده و مدت مجاز عرفی می نامیم. البته امروزه این مطلب پذیرفته شده که بارگیری تا زمانی که کالا در داخل کشتی چیده نشده کامل نمی باشد^{۳۰} یعنی اگرچه مستأجر کشتی مکلف به انتقال کالا و بارگیری نمودن آنها بر روی کشتی است اما مالک مکلف به چیدن آنها در جایگاه های مخصوص می باشد و لذا وظیفه مستأجر این است که عمل انتقال کالا به کشتی را قبل از انقضاء لی تایم به گونه ای انجام دهد که مالک فرصت کافی برای چیدن بار در مهلت لی تایم داشته باشد؛ در غیر این صورت بارگیری بعد از مهلت لی تایم ادامه یافته و موجر مستحق دریافت خسارات وارده خواهد بود. از سوی دیگر هرگاه عملیات بارگیری یا تخلیه قبل از انقضاء لی تایم پایان پذیرد مستأجر حق دارد تا زمان انقضاء لی تایم کشتی را

۲۶. H. Tiberg سابق الذکر، ص ۱۷۷.

27. (1971) 1 Lloyds, Rep. p. 206.

۲۸. H. Ivamy سابق الذکر، ص ۲۴۲.

۲۹. فخاری، امیرحسین. جزوه درس حقوق دریایی، دانشگاه شهید بهشتی، ص ۲۶.

30. Holman. H. A Handybook for Shipowners and Masters, p. 309.

در اختیار داشته باشد و از این بابت خسارتی برای موجر متصور نیست.

۴.۲. اثر این که روزهای بارگیری و تخلیه (لی تایم) مشخص شده یا نشده باشد

هرگاه لی تایم در قرارداد اجاره کشتی معین شده باشد، که امروزه معمولاً معین می شود، مستأجر موظف است که در طول این مدت اقدام به بارگیری و یا تخلیه نماید و الا مسؤول خواهد بود. مع ذلک مواردی وجود دارد که اگر مستأجر در مهلت مجاز مقرر اقدام به بارگیری و تخلیه ننماید و تأخیری حادث شود از مسؤولیت معاف خواهد بود. این موارد عبارتند از:

۱. هرگاه تأخیر حاصله در نتیجه تقصیر موجر یا تقصیر خدمه و نمایندگان از موجر باشد که در حیطه اختیاراتشان فعالیت می نمایند؛

۲. هرگاه علت تأخیر در محدوده شرط استثناء کننده مسؤولیت قرار گیرد. مثلاً شرط شود که چنانچه حادثه ای اتفاق افتد که موجب تأخیر در عملیات بارگیری و تخلیه شود و جلوگیری از آن در قدرت مستأجر نباشد مدت تلف شده جزء مدت مجاز محسوب نشود؛

۳. هرگاه بارگیری و تخلیه غیر قانونی باشد.^{۳۱}

از سوی دیگر هرگاه مهلتی برای بارگیری و تخلیه (لی تایم) در قرارداد اجاره کشتی معین نشده باشد قاعده کلی این است که مستأجر موظف به بارگیری یا تخلیه کشتی ظرف یک مدت معقول و متعارف می باشد. البته در تعیین مهلت معقول و متعارف شرایط و مسائل زیادی در نظر گرفته می شود. برای مثال در پرونده **هایک علیه ریموند**^{۳۲} هیچگونه مدت مجازی برای تخلیه در قرارداد مشخص نشده بود و تخلیه بلحاظ اعتصابی که در لنگرگاهها وجود داشت با تأخیر صورت گرفت هرچند که گیرندگان محموله سعی فراوان نمودند تا کالا را از سایر طرق و با به کارگیری کارگران دیگر تخلیه نمایند. دادگاه در تعیین زمان معقول و متعارف

۳۱. H. Ivamy سابق الذکر ص ۲۳۵، همچنین رجوع کنید به مجله صنعت حمل و نقل، شماره تیرماه ۶۳، ص ۴۶ و پرونده Re Ropner Shipping Co. (1927) I. K. B. 879

32. (1893) AC 22.

اعتصاب را نیز به عنوان یکی از فاکتورها در نظر گرفت و رأی داد که موجرین مستحق دریافت خسارت بلحاظ معطلی کشتی نمی باشند زیرا مستأجرین تلاش معقول خود را به کار برده اند.^{۳۳} همانگونه که ملاحظه می گردد در این پرونده دادگاه در تعیین مدت معقول علاوه بر اوضاع و احوال موجود به تلاش معقول مستأجر نیز توجه داشته است. البته با توجه به پرونده هایی که اخیراً مطرح شده اند می توان گفت که در تعیین مدت معقول، این «معقول بودن» مطابق با اوضاع و احوال، وسایل و امکانات موجود و همینطور رویه و عرف تجاری موجود در بندر بارگیری و تخلیه ارزیابی می گردد.^{۳۴}

۴.۴. شروع و پایان مدت مجاز بارگیری و تخلیه (لی تایم)

همانگونه که ملاحظه شد برای تعیین و محاسبه دموراژ و یا خسارت بلحاظ معطلی کشتی تشخیص مدت بارگیری و تخلیه از اهمیت بالایی برخوردار است. برای تشخیص این مدت لازم است که شروع و پایان دوره بارگیری و تخلیه را مشخص کنیم. البته عواملی وجود دارند که موجب قطع جریان لی تایم شده و پایان آن را به تعویق می اندازند که بعداً مورد بحث قرار خواهند گرفت.

در خصوص شروع لی تایم باید گفت که مهلت مجاز بارگیری و تخلیه معمولاً به هنگامی آغاز می گردد که هر سه شرط ذیل مجتمعاً محقق گردند:

الف. کشتی موضوع قرارداد یک «کشتی وارد شده» باشد؛ و

ب. کشتی موضوع قرارداد آماده بارگیری یا تخلیه باشد؛ و

ج. مالک کشتی اعلامیه ای دال بر آمادگی کشتی برای بارگیری داده باشد.^{۳۵}

حال به بررسی یکایک شرایط فوق می پردازیم.

۳۳. H. Ivamy سابق الذکر ص ۲۳۴.

34. Carton S.S. Co. V. Castle Mail Co. (1988) A. C. 489.

۳۵. H. Ivamy سابق الذکر ص ۲۲۸.

الف - کشتی وارد شده» باشد

برای این که یک کشتی، «کشتی وارد شده» محسوب گردد لازم است که این کشتی به محل مورد توافق در قرارداد اجاره کشتی وارد شده باشد و این امر بستگی به این مطلب دارد که آیا قرارداد منعقد شده یک قرارداد اجاره کشتی - بندر (Port-Charterparty) است یا یک قرارداد اجاره کشتی - اسکله (Berth-Charterparty). البته فرد باید بین محلی که در آن محل کشتی طبق قرارداد «وارد شده» محسوب و نتیجتاً لی تایم آغاز می گردد و محلی که مستأجر ملزم به بارگیری کشتی است تمایز قائل شود و در هر موردی این دو محل بستگی به شرایط قرارداد دارد. این دو محل ممکن است برطبق قرارداد یکی باشند و یا محل اولی (محلی که کشتی وارد شده محسوب می شود) بر محل دوم (محلی که مستأجر ملزم به بارگیری است) تقدم داشته باشد.^{۳۶}

ب - قرارداد اجاره کشتی - بندر (Port-Charterparty)

اگر در قرارداد اجاره کشتی صرفاً نام بندر محل بارگیری یا تخلیه درج شده باشد بدون این که جزئیات بیشتری از بندر (مثل اسکله، بارانداز) ذکر شده باشد در این صورت قرارداد ما یک قرارداد اجاره کشتی - بندر خواهد بود. در این حالت کشتی زمانی «وارد شده» محسوب می گردد که با ورود به نقطه ای در داخل محدوده بندر، اگر نتواند به دلیل تراکم بندری یا دلایل دیگر مستقیماً در اسکله پهلو گیرد،^{۳۷} در دسترس مؤثر و مستقیم مستأجر باشد.^{۳۸} بنابراین اگر به هنگام ورود کشتی به محدوده بندر تراکم بندری وجود نداشته و اسکله یا اسکله‌هایی خالی جهت پهلوگیری موجود باشند، این کشتی وارد شده محسوب نخواهد شد مگر

۳۶. "Arrived Ship". رضانی، سابق الذکر ص ۱۲۷؛ Ivamy سابق الذکر ص ۲۲۹.

۳۷. Scrutton سابق الذکر ص ۱۳۸.

۳۸. H. Tiberg سابق الذکر ص ۲۲۹.

۳۹. Scrutton سابق الذکر ص ۱۴۰.

این که در یکی از اسکله ها پهلو گیرد.^{۲۰}

حال سؤال این است که چه اماکنی «داخل در محدوده بندر» محسوب می شوند؟ آیا محل های خاصی که معمولاً کشتی ها در آنجا، به دلیل تراکم بندری، در نوبت می مانند تا اسکله خالی شود اماکن «داخل در محدوده بندر» محسوب می شوند؟ عبارت «داخل در بندر بودن» حداقل دو معنی می تواند داشته باشد: ۱- داخل در محدوده قانونی مقامات بندری، ۲- داخل در محدوده تجاری بندر.^{۲۱} سؤال دیگر این است که برای این که کشتی «وارد شده» محسوب شود کدامیک از دو مورد فوق را باید بپذیریم؟ دادگاههای انگلستان و امریکا لازم می دانند که کشتی به محدوده تجاری بندر رسیده باشد.^{۲۲} امروزه دادگاههای انگلستان اظهار می دارند که در قرارداد اجاره کشتی - بندر در صورتی کشتی «وارد شده» محسوب می شود که در دسترس و اختیار مؤثر و مستقیم مستأجر قرار داشته باشد و این هنگامی است که کشتی در محلی باشد که کشتی های منتظر نوبت معمولاً در آنجا هستند. این محل ممکن است در فاصله مشخصی از محوطه بارگیری باشد ولی باید به اندازه کافی برای کشتی نزدیک باشد تا بتواند بدون تأخیر زیاد به اسکله برسد.^{۲۳} در چنین صورتی یعنی وقتی کشتی در صف کشتی های منتظر نوبت قرار دارد اصل بر این است که آن کشتی در محدوده بندر بوده و در دسترس مؤثر و مستقیم مستأجر است مگر در صورت وجود شرایطی خاص که در این صورت بار اثبات این شرایط و این که کشتی در دسترس مستأجر نبوده بر دوش مستأجر است. از سوی دیگر اگر کشتی در محلی غیر از محل کشتی های منتظر نوبت به انتظار بماند اصل بر این است که در دسترس مؤثر و مستقیم مستأجر نیست مگر این که موجد بتواند ثابت نماید که کشتی به طور کامل در دسترس مستأجر بوده درست مثل

۲۰. Scrutton سابق الذکر ص ۱۴۰، پاورقی ۱۲.

۲۱. رضانی سابق الذکر، ص ۱۲۸.

۲۲. H. Tiberg سابق الذکر ص ۲۲۸ و همچنین نگاه کنید به:

Kennedy. C. in *Leonis S. S. Co. v. Yank* (1975)2 L.I. Rep. p. 65.

۲۳. H. Tiberg سابق الذکر، ص ۲۲۹.

این که کشتی در نزدیکی اسکله بارگیری و تخلیه بوده باشد.^{۴۴} برای مثال در پرونده ای معروف به **جوهانا الدندروف**^{۴۵} قضیه بدین شکل بود که کشتی ای که بر طبق قرارداد اجاره کشتی - بندر اقدام به حمل غله نموده بود در لنگرگاه Mersay Bar در لیورپول لنگر انداخت. این لنگرگاه در فاصله ۱۷ مایلی اسکله ای بود که معمولاً تخلیه در آنجا صورت می گرفت اما در عین حال محلی بود که کشتی های حامل غلات معمولاً در آنجا به انتظار اسکله خالی می ماندند. موجر که مدعی بود که کشتی «وارد شده» می باشد در سوم ژانویه اعلامیه آمادگی جهت تخلیه صادر نمود و سپس بعد از گذشت مهلت مجاز تخلیه تقاضای دموراژ نمود. اما مستأجر مدعی بود که کشتی «وارد شده» نبوده و شرط اول شروع لی تایم (روزهای بارگیری یا تخلیه) تحقق نیافته است. مجلس لردها (House of Lords) که بالاترین مرجع قضایی انگلستان است در رأی خود اعلام نمود که هنگامی که کشتی جوهانا الدندروف به لنگرگاه مرسی بار رسیده است «وارد شده» محسوب می گردد چرا که این لنگرگاه محلی است که کشتی های حامل غلات به طور معمول در آنجا لنگر می اندازند و داخل در محدوده بندر است و کشتی در آنجا در دسترس مؤثر و مستقیم مستأجرین قرار داشته است. همچنین در یک پرونده مشابه به نام پرومتس (The Prometheus)،^{۴۶} «کشتی پرومتس به لنگرگاهی در بننوس آیرس رسید که کشتی ها معمولاً در آنجا به انتظار نوبت جهت پذیرش به اسکله توسط مقامات بندری بودند. در این پرونده نیز دادگاه رأی داد که کشتی «وارد شده» محسوب است.»^{۴۷}

در این رابطه ذکر نکاتی چند ضروری به نظر می رسد؛ اول این که هرگاه سفر به پایان نرسیده باشد و کشتی در محلی که کشتی ها معمولاً منتظر نوبت می مانند

۴۴. Ivamy سابق الذکر ص ۲۲۹؛ Scrutton سابق الذکر ص ۱۴۰ با توجه به پاورقی ۱۳ا.

45. (1973)2 L.I. Rep. p. 285.

46. (1974)1 L.I. Rep. p. 350.

۴۷. H. Ivamy سابق الذکر ص ۲۳۰.

منتظر نوبت نمانده باشد این کشتی، «وارد شده» محسوب نمی‌شود حتی اگر از نقطه نظر قانون در داخل محدوده بندر باشد. در پرونده ماراتا انوی (The Maratha Envoy)⁴⁸ قضیه بدین صورت بود که کشتی ماراتا انوی که حامل غله بود در ۸ دسامبر ۱۹۷۰ در محلی به نام Weser Light لنگر انداخت و در بندر Brake منتظر یک اسکله خالی شد. در همان روز آن کشتی اقدام به گردش در بندر Brake نمود و سپس دور زد و به همان منطقه بازگشت. در روز ۱۲ سپتامبر نیز گردش مشابهی صورت داد و به بندر Brake بازگشت و به همان منطقه رفت. دادگاه در رأی خود چنین اظهار نظر کرد که کشتی ماراتا انوی در روز ۸ یا ۱۲ سپتامبر «وارد شده» محسوب نمی‌شود به دلیل این که سفر کشتی ماراتا پایان نیافته بوده و آن نقطه انتظار، نقطه ای از بندر Brake نبوده است. به عبارت دیگر کشتی در انتظار نبوده بلکه صرفاً در سفر به سوی بندر Brake و بازگشت به Weser Light بوده است. لذا کشتی «وارد شده» نبوده و نمی‌توانسته در آن نقطه اعلامیه مؤثر آمادگی صادر نماید.⁴⁹

نکته دوم این که هرگاه مستأجر طبق قرارداد متعهد به تعیین بندر تخلیه ظرف مدت زمان محدودی شده باشد ولی اقدام به تعیین بندر تخلیه ظرف مدت مقرر ننماید، این امر موجب آن نخواهد شد که خود ناخدا اقدام به تعیین بندر تخلیه نموده و در نتیجه کشتی «وارد شده» محسوب گردد. در پرونده تیمنا (The Timna)⁵⁰ مستأجرین طبق قرارداد موظف به تعیین بندر تخلیه بودند. در ۳۱ دسامبر ۱۹۶۸ مستأجرین به ناخدا گفتند که به سوی مقصد Weser حرکت نماید. در دوم ژانویه ۱۹۶۹ کشتی «تیمنا» به Weser در ۲۵ مایلی دهانه رودخانه Weser رسید. در اینجا ناخدا هیچگونه دستور دیگری از طرف مستأجرین دریافت نداشت، فلذا خود ناخدا در سوم ژانویه کشتی را به بندر بریمرهیون (Bremer haven) حرکت داد و در آنجا اعلامیه آمادگی تخلیه برای مستأجرین صادر نمود. بعداً بین

48. (1975)2 L1. Rep. p. 222.

49. H. Tiberg, p. 229.

50. (1970)2 L1. Rep. p. 409.

موجر و مستأجرین در خصوص «کشتی وارد شده» و در نتیجه شروع لی تایم، و دموراژ اختلاف حاصل شد. دادگاه در رأی خود اظهار داشت که کشتی تیمنا در بندر بریمرهیون هرگز یک کشتی «وارد شده» نبوده و اعلامیه آمادگی صادره جهت تخلیه غیر معتبر و باطل بوده است.^{۵۱}

بالاخره مطلب آخر این که حتی اگر کشتی در داخل محدوده تجاری بندر باشد عرف ممکن است مانع از این شود که کشتی «وارد شده» محسوب گردد. مثلاً عرف ممکن است ایجاب نماید که کشتی به قسمت یا محل خاصی در داخل بندر وارد گردد تا «وارد شده» محسوب شود.^{۵۲}

- قرارداد اجاره کشتی - اسکله (Berth-Charterparty)

هرگاه قرارداد اجاره کشتی صریحاً این حق را به مستأجر بدهد تا وی اسکله یا بارانداز خاصی را جهت بارگیری یا تخلیه تعیین نماید، در این صورت فقط زمانی که کشتی با اجازه معتبر مقامات بندری^{۵۳} بدان اسکله^{۵۴} یا بارانداز^{۵۵} خاص وارد شود «وارد شده» محسوب است،^{۵۶} و مستأجر تنها زمانی موظف به بارگیری یا تخلیه خواهد بود که کشتی بدان نقطه خاص برسد. در این صورت نقطه ای که کشتی «وارد شده» محسوب و نقطه ای که مستأجر موظف به بارگیری یا تخلیه است یکی است.^{۵۷} اما وقتی محل مذکور در قرارداد محلی متشکل از چندین اسکله است (dock) با ورود بدان محل کشتی «وارد شده» محسوب است مگر این که عرف

۵۱. H. Ivamy سابق الذکر ص ۲۳۱.

۵۲. Scrutton سابق الذکر ص ۱۴۱، پاورقی های ۱۴، ۱۵ و ۱۶.

۵۳. Scrutton سابق الذکر ص ۱۳۹.

۵۴. H. Tiberg سابق الذکر ص ۲۲۹ با توجه به پاورقی شماره ۹.

۵۵. همان منبع، پاورقی شماره ۸.

۵۶. Scrutton سابق الذکر ص ۱۳۸؛ رضانی سابق الذکر ص ۱۲۸.

۵۷. Scrutton سابق الذکر صفحات ۹-۱۳۸ با توجه به پرونده های مطروحه.

بندر ورود به اسکله منتخبه توسط مستأجر را بطلبد^{۵۸} که مستأجر مستحق خواهد بود اسکله ای را تعیین و در آنجا بارگیری نماید یعنی تازمانی که کشتی به اسکله منتخبه نرسیده مستأجر موظف به بارگیری نیست. در این صورت نقطه ای که کشتی «وارد شده» محسوب می شود و نقطه ای که مستأجر موظف به بارگیری یا تخلیه است ممکن است یکی نباشد.^{۵۹}

به سخن دیگر می توان گفت که در قرارداد اجاره کشتی - اسکله برای این که کشتی «وارد شده» محسوب گردد صرف ورود به بندر بدون ورود به اسکله یا بارانداز خاص کافی نمی باشد. برای مثال در پرونده ای^{۶۰} قرارداد اجاره کشتی مقرر می داشت که کشتی باید بنا به دستور فرستندگان کالا (مستأجرین) به محل یا محلهایی از یک یا دو بندر امن در شرق کانادا یا نیوفاندلند برود. به کشتی دستور داده شد تا به سوی بندر میرامیچی حرکت کند و به هنگام ورود به بندر میرامیچی از کشتی خواسته شد تا در میلبانک، محلی در داخل بندر میرامیچی، بارگیری نماید. چون در زمان دستور هیچ اسکله ای برای بارگیری خالی نبود کشتی باید ۶ روز منتظر می ماند که در این خصوص مالکین کشتی ادعای دموراژ نمودند. دادگاه در رأی خود چنین اظهار نمود که قرارداد اجاره کشتی یک حق صریحی مبنی بر تعیین «محل» به مستأجرین می دهد که این به معنای اسکله ای در داخل بندر می باشد. لذا کشتی مربوطه مادام که وارد اسکله نشده است «وارد شده» محسوب نشده و هیچگونه دموراژی قابل پرداخت نمی باشد. البته اگر کشتی برای ورود به اسکله با موانعی مواجه شود که توسط مستأجر ایجاد شده و باعث تأخیر در ورود به اسکله شود مستأجر مسؤول خواهد بود.^{۶۱} همچنین اگر فقدان اسکله در نتیجه تقصیر مستأجر یا کوتاهی وی در انجام وظیفه اش مثل تدارک کالا و یا تعهد صریح وی مبنی بر

۵۸. Scrutton سابق الذکر صفحات ۱۴۰-۱۳۹ و پاورقی شماره ۸ همان صفحه.

۵۹. همان منبع ص ۱۳۹.

۶۰. Stay Line Ltd. V. Board of Trade (1950)2 K. B. p. 194.

۶۱. Carver's سابق الذکر پاراگراف ۱۹۴۰.

اسکله خالی باشد در این صورت مالک کشتی ممکن است ادعای خسارت نماید.^{۶۲} البته در حقوق امریکا شرط مناطق جغرافیایی (مثل بندر - بارانداز - اسکله) با آن دقت و تأکیدی که در حقوق انگلیس وجود دارد اعمال نمی شود. در حقوق انگلیس، همانگونه که گفتیم، کشتی حتماً باید وارد محل خاص مذکور در قرارداد کشتی مثل بارانداز بشود تا «وارد شده» محسوب گردد در حالی که در حقوق امریکا صرف پهلو گرفتن در قسمت ورودی بارانداز هم کفایت می کند. برای مثال در قضیه *Manson V. N.Y.N.H.& N.R.* کشتی در قسمت ورودی باراندازی که بدانجا فرستاده شده بود پهلو گرفت و بعداً به خاطر یخبندان نتوانست وارد بارانداز گردد. دادگاه رأی داد که کشتی «وارد شده» محسوب می گردد. در رابطه با قراردادهای اجاره کشتی - بندر، پرونده های اخیر نشان می دهد که محل انتظار کشتی های منتظر نوبت لازم نیست «داخل در بندر» باشد و می تواند، برخلاف نظرات دادگاه های انگلیس، خارج از بندر باشد.^{۶۳} اما در رابطه با قرارداد اجاره کشتی - اسکله، شرط ورود به اسکله مورد قبول دادگاه های امریکاست و هرگاه کشتی نتواند به اسکله مذکور در قرارداد وارد شود مالک نمی تواند ادعای دموراز نماید.

ب - کشتی آماده بارگیری یا تخلیه باشد

شرط دومی که به منظور شروع لی تایم لازم است محقق گردد این است که کشتی آمادگی لازم را جهت بارگیری یا تخلیه داشته باشد. به عبارت دیگر مهلت مجاز بارگیری یا تخلیه آغاز نخواهد شد مگر این که کشتی آماده دریافت یا تخلیه کالای مربوطه باشد.^{۶۴} البته اگر مستأجر باعث تأخیر در آمادگی کشتی گردد مثلاً در

۶۲. H. Tiberg سابق الذکر ص ۲۳۰.

۶۳. 31 F. 297 (CC Conn. 1887) مذکور در Tiberg سابق الذکر ص ۲۳۰.

۶۴. H. Tiberg سابق الذکر ص ۲۲۹ با توجه به باورقی شماره ۷ همان صفحه.

۶۵. H. Ivamy سابق الذکر ص ۲۳۱.

تحصیل مجوزهای لازم و اخذ مدارک کوتاهی نماید مهلت مجاز آغاز خواهد شد.^{۶۶} اصولاً آمادگی کشتی بدین معنی است که کشتی چه از نظر قانونی چه از نظر فیزیکی (عملاً) قادر به تخلیه یا بارگیری بوده و منعی در این موارد وجود نداشته باشد. آمادگی قانونی یعنی این که کشتی تشریفات و مقررات بندری و ساحلی که توسط قوانین محلی مقرر یا با صلاحدید مقامات ذی صلاح تعیین شده اند را رعایت کرده و مجوزهای لازم را به دست آورده به گونه ای که هیچگونه منع قانونی جهت دسترسی مستأجر به کشتی و استفاده از آن وجود نداشته باشد. برای مثال اگر کشتی از یک منطقه خاصی آمده باشد که قانوناً باید به محض ورود به بندر بارگیری یا تخلیه قرنطینه شود تا پروانه تماس با بندر برای او صادر شود در این صورت نمی توان گفت که این کشتی مادام که پروانه تماس با بندر صادر نشده آمادگی قانونی دارد.^{۶۷} لذا مستأجر برای این چنین تأخیراتی مسؤولیت ندارد.^{۶۸} البته اگر پروانه ارتباط با بندر بتواند در زمانی صادر شود که هیچگونه احتمال تأخیری در بارگیری به وجود نیاید در این صورت صرف این حقیقت که پروانه ارتباط با بندر اخذ نشده است به معنای عدم آمادگی کشتی نیست.^{۶۹} برای مثال در پرونده دلین اسپیرت^{۷۰} (The Delion Spirit) کشتی دلین در ساعت ۱ بامداد ۱۹ فوریه به منطقه تجاری توپس رسید و ناخدا اعلامیه آمادگی بارگیری را صادر نمود. کشتی در ۲۴ فوریه به اسکله مربوطه هدایت و در ساعت ۱۳/۲۰ وارد آنجا شد و پس از معاینه کشتی در قرنطینه جواز تماس با بندر در ساعت ۱۶ صادر گردید و بارگیری در ساعت ۲۱/۵۰ همان روز آغاز شد. در این پرونده دادگاه رأی داد که اعلامیه آمادگی معتبر و صحیح بوده (یعنی لی تایم از روز ۱۹ فوریه آغاز شده) چرا که جواز

۶۶. Ivamy سابق الذکر ص ۲۳۱ با توجه به پاورقی شماره ۵؛ و رضانی سابق الذکر ص ۱۳۰.

۶۷. H. Tiberg سابق الذکر ص ۳۱۹.

۶۸. H. Ivamy سابق الذکر صفحات ۲۳۱-۲ با توجه به پاورقی شماره ۶ همان صفحه.

۶۹. Ivamy ص ۲۳۳؛ Scrutton ص ۱۴۶.

تماس با بندر می توانست در زمانی قبل از بارگیری بدون این که احتمال تأخیر در بارگیری وجود داشته باشد اخذ شود.

آمادگی فیزیکی کشتی مربوط به خود کشتی می شود یعنی این که کشتی از جمله انبارهای آن بتوانند تحت کنترل و در دسترس مستأجر یا مستأجرین جهت عملیات بارگیری یا تخلیه قرار گیرند. البته باید دانست که کشتی وقتی آمادگی فیزیکی دارد که نسبت به تمامی انبارهایش آمادگی داشته تا کنترل کاملی از تمامی قسمت های مربوط به کالا به مستأجر ارائه دهد. برای مثال، در پرونده ای^{۷۱} کشتی با این شرط به اجاره داده شده بود که اگر تا و یا قبل از ۳۱ می آماده بارگیری نباشد مستأجرین حق فسخ داشته باشند. در روز ۳۱ می آن کشتی فقط ۲ تا از انبارهایش را خالی کرده بود و تا اواسط روز بعد به طور کامل تخلیه نشد. دادگاه رأی داد که مستأجرین حق فسخ قرارداد را دارند.

کشتی باید تجهیزات لازم جهت بارگیری و تخلیه را داشته باشد هر چند تازمانی که منتظر بارگیری است و هنوز شروع به بارگیری نکرده لازم نیست که این تجهیزات آماده باشد.^{۷۲} برای مثال اگر جراثقال کشتی که از تجهیزات بارگیری یا تخلیه به شمار می رود در لحظه بارگیری شکسته باشد، این کشتی آماده نیست تا اعلام نماید؛^{۷۳} و یا این که اگر روزنه ها و دریچه های بارگیری و تخلیه کشتی همگی در دسترس نباشند، این کشتی آماده محسوب نمی شود مگر این که دلائل خاصی مثل دلائل مربوط به ایمنی و سلامت کار موجود باشد که عدم آمادگی دریچه های مزبور را در آغاز عملیات توجیه نماید.^{۷۴}

سؤالی که ممکن است در اینجا مطرح شود این است که آیا آمادگی لازم برای کشتی یک آمادگی مطلق و صد در صد کامل است یا این که فقط یک آمادگی

71. Groves, Maclean & Co. V. Vollcart (1884) C. & E. p. 309.

۷۲. H. Tiberg سابق الذکر ص ۳۲۲، پاورقی ۵b.

۷۳. همان منبع پاورقی شماره ۹ همان صفحه؛ همچنین توجه شود به ماده ۳۳ آیین نامه اجرایی، سابق الذکر.

۷۴. Summerskill سابق الذکر پاراگراف های ۴ الی ۲۷.

نسبی کفایت می‌کند؟ در پاسخ باید گفت که میزان آمادگی لازم برای کشتی در برابر آمادگی مستأجرین یا تحویل‌گیرندگان کالا بلحاظ انجام تعهدشان از یک درجه نسبی برخوردار است. لذا در صورتی که کشتی بتواند به محض آمادگی کامل مستأجرین یا گیرندگان کالا خود را به طور کامل برای بارگیری یا تخلیه آماده سازد دیگر ضرورتی ندارد که در زمانی که مستأجرین یا گیرندگان کالا در وضعیتی از آمادگی نیستند تا تمامی وظایف قراردادی خود را انجام دهند، به طور کامل آماده باشد.^{۳۵}

ج. موجر اعلامیه آمادگی کشتی جهت بارگیری را داده باشد

شرط سوم جهت شروع لی‌تایم این است که مالک کشتی یا موجر اعلامیه ای کتبی دال بر آمادگی کشتی جهت بارگیری در محل مورد توافق را به مستأجر بدهد^{۳۶} مگر این که طبق قرارداد اعلامیه آمادگی شفاهی هم قابل قبول باشد.^{۳۷} تحت قرارداد اجاره کشتی، یکی از وظایف موجر این است که کشتی مورد اجاره را به محل توافق شده جهت بارگیری، و یا در صورت نبود چنان توافقی به محل معمول بارگیری بفرستد و سپس اعلامیه آمادگی کشتی جهت بارگیری را به مستأجر بدهد.^{۳۸} به عبارت دیگر مستأجر هیچ وظیفه ای ندارد که گوش به زنگ باشد تا پی به آمادگی کشتی ببرد. بنابراین اگر موجر وظیفه خود را در خصوص دادن اعلامیه آمادگی به مستأجر انجام ندهد و موجب تأخیر در شروع بارگیری گردد مستأجر مسؤول نخواهد بود.^{۳۹} اگر محل بارگیری طبق قرارداد صرفاً بندر یا بارانداز باشد در این صورت به محض این که کشتی وارد آن بندر یا بارانداز شد امکان دادن اعلامیه آمادگی وجود دارد اگرچه هنوز کشتی وارد نقطه خاصی که بارگیری در آنجا

۳۵. Scrutton سابق الذکر ص ۱۴۵ پاورقی شماره ۴۴.

۳۶. Ivamy سابق الذکر ص ۲۲۸ و Scrutton ص ۱۴۷، پاورقی شماره ۵۶.

۳۷. Scrutton ص ۱۴۷ و پاورقی ۵۷ همان صفحه.

۳۸. H. Tiberg سابق الذکر ص ۲۰۳؛ همچنین توجه شود به ماده ۲۰ آیین نامه اجرایی سابق الذکر.

۳۹. Ivamy ص ۱۳۳ و Scrutton ص ۱۴۸ و پاورقی شماره ۶۱ همان صفحه.

انجام می‌گردد نشده باشد؛ اما اگر محل بارگیری با خصوصیات بیشتری در قرارداد بیان شده باشد مثلاً نام یا شماره اسکله نیز درج شده باشد، در این صورت تا زمانی که کشتی به آن محل خاص وارد نشده اعلامیه آمادگی نمی‌تواند صادر شود.^{۸۰} راجع به زمان دقیق شروع مهلت مجاز بارگیری و تخلیه (لی تایم) معمولاً یک شرط صریحی در قرارداد اجاره وجود دارد که مقرر می‌دارد که مهلت مجاز بارگیری و تخلیه باید بعد از این که یک مدت زمان معین از دادن اعلامیه آمادگی سپری گردد آغاز شود. برای مثال ماده (۳) ۶ از فرم جنکن Gencon که یکی از فرمهای استاندارد در زمینه قرارداد اجاره کشتی است مقرر می‌دارد: «هرگاه اعلامیه آمادگی قبل از ظهر داده شود مهلت مجاز برای بارگیری و تخلیه از ساعت یک بعد از ظهر همان روز، و اگر اعلامیه آمادگی در طول ساعات اداری بعد از ظهر داده شود از ساعت ۶ صبح روز اداری بعد آغاز خواهد شد».^{۸۱}

اعلامیه آمادگی جهت بارگیری یا تخلیه در صورتی معتبر است که کشتی در لحظه دادن اعلامیه به مستأجر واقعاً آماده بارگیری یا تخلیه باشد. لذا اگر اعلامیه‌ای صرفاً دلالت بر آمادگی کشتی در آینده نزدیک نماید، این اعلامیه معتبر نخواهد بود.^{۸۲} برای مثال در پرونده ای^{۸۳} جریان بدین صورت بود که ناخدا در ساعت ۹ صبح روز ۲۸ اکتبر ۱۹۶۷ اعلامیه‌ای به مستأجر تسلیم نمود مبنی بر این که کشتی در ۲۹ اکتبر جهت بارگیری آماده خواهد بود. بعداً در خصوص اعتبار یا عدم اعتبار چنین اعلامیه‌ای که مشخص کننده شروع یا عدم شروع لی تایم بود بین موجر و مستأجر اختلاف به وجود آمد. دادگاه رأی داد که چنان اعلامیه‌ای معتبر نمی‌باشد چرا که مربوط به آمادگی کشتی در آینده بوده و تلویحاً به مستأجر می‌فهماند که کشتی در لحظه دادن اعلامیه آماده نمی‌باشد.

۸۰. Ivamy ص ۱۳۳ و پاورقی شماره ۴ همان صفحه.

۸۱. مقایسه کنید با تبصره‌های یک و دو از ماده ۲۴ و مواد ۲۵، ۲۶، ۲۹ و ۳۰ آیین نامه اجرایی، سابق الذکر.

۸۲. Ivamy ص ۲۳۴: Scrutton ص ۱۴۷.

83. Christensen V. Hindustan Steel Ltd. [1971] 1 L.L. Rep. p. 395.

اگر مستأجر به نحوی اعلامیه آمادگی را بپذیرد مثلاً شروع به بارگیری یا تخلیه نماید دیگر نمی تواند از ادامه کار منصرف و اعتبار اعلامیه آمادگی را مورد سؤال قرار داده و منکر شود.^{۸۴} البته تنها موردی که اعلامیه آمادگی می تواند بعد از پذیرش رد شود موردی است که اعلامیه با تقلب صادر شده باشد.^{۸۵}

همانطور که دیدیم موجر موظف است که اعلامیه آمادگی کشتی جهت بارگیری به مستأجر بدهد. چنین وظیفه ای در خصوص تخلیه وجود ندارد^{۸۶} مگر آن که عرف محلی یا شرایط قراردادی خلاف آن را ایجاب نماید.^{۸۷} شاید علت این که موجر چنین وظیفه ای را در خصوص بارگیری دارد این است که آمادگی کشتی در بندر بارگیری از مواردی است که معمولاً در حوزه اطلاع خاص و مشخص مالک است که به سادگی از آن مطلع می شود و باید به مستأجر اطلاع دهد، در حالی که برای مستأجر مشکل است که از ورود و آمادگی کشتی اطلاع حاصل نماید. قاضی Abubger در پرونده ای^{۸۸} اظهار داشته است: «... در مواردی که یک طرف قرارداد متعهد به انجام کاری معین در موضوعی مشخص می گردد که ممکن است به اطلاع او رسیده باشد یا این که او بتواند به طریقی مطلع شود، او محق به دریافت اعلامیه نیست مگر این که او متعهد به انجام کاری باشد که در محدوده اطلاع ویژه طرف مقابل است که در این صورت اخطار آمادگی باید به او ارائه شود».

اما در خصوص تخلیه کشتی، موجر یا مالک هیچ تعهدی به دادن اعلامیه آمادگی کشتی جهت تخلیه به مستأجر ندارد،^{۸۹} چرا که قسمت اعظم عملیات آماده سازی کشتی در مرحله تخلیه به عهده مستأجرین یا دارندگان بارنامه دریایی

۸۴. Ivamy ص ۲۳۴ و Scrutton ص ۱۴۸.

۸۵. Scrutton ص ۱۴۸ پاورقی ۶۰a همان صفحه.

۸۶. Ivamy ص ۲۲۸ و ۱۴۹.

۸۷. Ivamy ص ۱۴۹.

88. Vyse V. Wakefield.

۸۹. Ivamy صفحات ۱۴۹-۱۴۸.

می باشد و آنها هستند که باید چشم انتظار ورود کشتی باشند.^{۹۰} مالکین مسؤلیت کمتری در این مرحله دارند و مسؤلیت اخذ مجوز تخلیه و دیگر مجوزها با مستأجرین یا دارندگان بارنامه دریایی می باشد.^{۹۱} بنابراین آنها (مستأجرین) می توانند، آن گونه که قاضی Abubger گفت، به طریقی از آمادگی کشتی جهت تخلیه اطلاع حاصل نمایند و دیگر نیازی به دادن اعلامیه آمادگی تخلیه توسط موجر نمی باشد. دلیل دیگری که برای این قاعده وجود دارد این است که بارنامه دریایی با توجه به طبع خاص خود ممکن است در طول سفر از دستی به دست دیگر واگذار و در نتیجه ممکن است ناخدا فرد مستحق دریافت کالا را نشناسد.^{۹۲} مع ذلک هرگاه عدم اطلاع مستأجر یا تحویل گیرنده کالا از ورود کشتی در نتیجه اشتباهی از سوی موجر یا مالک کشتی باشد مثلاً نام کشتی را در دفتر گمرک بندر به غلط وارد کرده باشد در این صورت مستأجر یا تحویل گیرنده کالا مسؤول تأخیری که بدان جهت واقع می شود نمی باشد.^{۹۳}

بنابراین هرگاه سه شرط مذکور مجتمعاً محقق گردند مهلت مجاز بارگیری یا تخلیه (لی تایم) آغاز می گردد. اما پایان مهلت فوق (لی تایم) به این امر بستگی دارد که تعداد روزهای بارگیری یا تخلیه در قرارداد اجاره کشتی مشخص شده یا نشده باشد. اگر مهلت مجاز در قرارداد مشخص شده باشد با سپری شدن مدت مقرر لی تایم به پایان می رسد؛ اما اگر مهلت مزبور در قرارداد معین نشده باشد، با سپری شدن یک مدت معقول و متعارف مهلت بارگیری و تخلیه به اتمام می رسد؛ البته منوط به این که عوامل قطع کننده جریان لی تایم که بعداً خواهیم دید حادث نگردند که در این صورت هرگونه تأخیری که پس از پایان لی تایم حادث گردد، بسته به مواردی که قبلاً دیدیم، یا مرتبط با دموراز است و یا مرتبط با خسارت معطلی کشتی.

۹۰. Carver's سابق الذکر، پاراگراف ۱۸۹۰.

۹۱. رضانی سابق الذکر ص ۱۳۱.

۹۲. Ivamy ص ۱۴۹.

۹۳. همان منبع ص ۱۴۹.

اما اگر در اثناء دوره لی تایم حوادثی بروز نماید که جریان لی تایم را قطع و معلق نماید مثلاً با اعتصاب کارگران بندر و یا بدی آب و هوایی مواجه شویم که فرضاً ۳ روز به طول انجامد، در این صورت دیگر لی تایم در پایان مدّت مقرر در قرارداد یا مدت معقول و متعارف به اتمام نرسیده بلکه مدّت ۳ روز به آن اضافه خواهد شد.

۴.۴. قطع روزهای بارگیری یا تخلیه و به تعویق افتادن پایان آن

علاوه بر تجمع شروطی که در شروع لی تایم نقش مهم و اساسی را عهده دارند و بحث در تحقق یا عدم تحقق هر یک از آنها که باعث شروع یا عدم شروع لی تایم می باشد و می تواند منشأ اختلاف و دعاوی زیادی در دادگاهها شود، مشکل دیگر در مورد عواملی است که باعث قطع روزهای بارگیری یا تخلیه شده، دوره لی تایم را به تعویق انداخته، محاسبه مدت لی تایم را با اشکال مواجه ساخته و در واقع باعث اختلاف و دعوی در مورد دموراژ یا خسارت بلحاظ معطلی کشتی می شوند.

در رابطه با محاسبه دوره لی تایم یعنی این که دقیقاً از چه زمانی شروع و در چه زمانی خاتمه می یابد باید مفاهیم کلمات یا عباراتی از قبیل «روزها»، «روزهای متوالی»، «روزهای اداری و کاری» و «روزهای کاری با جوّ مساعد» که معمولاً در قراردادهای اجاره کشتی به کار می روند را تا حدودی روشن کنیم چرا که بعضی از روزها مثل «روزهای تعطیل و غیر اداری» و «روزهای با جوّ نامساعد برای کار»، همانطور که خواهیم دید، اگر در خلال مهلت مجاز قرار گیرند جزء مهلت مجاز محسوب نشده یعنی جریان لی تایم را قطع و بقیه لی تایم پس از پایان چنان روزهایی ادامه می یابد.

«روزها» - «روزهای متوالی»

کلمه «روز» به معنای یک دوره ۲۴ ساعته ای که از لحظه ورود کشتی محاسبه شود نبوده بلکه معمولاً به معنای یک روز تقویمی و رسمی می باشد.^{۱۱}

۱۱. H. Tiberg سابق الذکر ص ۳۸۵؛ Ivamy ص ۲۲۶ و Scrutton ص ۳۱۱، پاورقی شماره ۴۴.

هرگاه قرارداد اجاره کشتی شماری از «روزها» یا «روزهای متوالی» را به عنوان مهلت مجاز بارگیری یا تخلیه تعیین نماید این به معنای تمامی روزهایی است که پی در پی واقع می شوند یعنی روزهای تعطیل و غیر اداری را هم در بر می گیرد.^{۹۵} به عبارت دیگر تمامی روزهای سال را بدون هیچ استثنایی در بر گرفته^{۹۶} و زمان بدون وقفه ادامه می یابد و هرگونه استثنایی مربوط به تعطیلات باید صریحاً مقرر یا توسط عرف و رویه محل پذیرفته شده باشد.^{۹۷} در واقع قید «روزهای متوالی» در قرارداد برای آن است که روزهای کامل و بدون قید و شرط را از روزهای کاری و اداری تفکیک نماییم. بنابراین با درج شماری از «روزهای متوالی» به عنوان لی تایم در قرارداد، لی تایم از لحظه شروع بدون آن که تعطیلات آن را قطع یا استثنایی داشته باشد ادامه می یابد.

«روزهای کاری و اداری»

«روزهای کاری و اداری» تمامی روزهایی هستند که معمولاً در آن روزها در بندر مورد نظر کار انجام می شود.^{۹۸} قید «روز کاری» از این نظر در قرارداد درج می شود که از روزهای تعطیلی و غیر کاری متمایز شود.^{۹۹} در حقوق امریکا روزهایی که پی در پی می آیند به استثناء یکشنبه ها و تعطیلات را روزهای کاری می دانند.^{۱۰۰} بنابراین اگر قرارداد اجاره کشتی صرفاً شماری از «روزهای کاری و اداری» را به عنوان لی تایم مقرر نماید در این صورت روزهای تعطیل و غیر کاری در لی تایم محاسبه و منظور نخواهد شد.

۹۵. Ivamy ص ۲۲۶.

۹۶. همان منبع ص ۷.

۹۷. Summerskill سابق الذکر پاراگراف ۱۶-۲.

۹۸. Ivamy صفحات ۷ و ۲۲۶.

۹۹. Scrutton ص ۳۱۲ و پاورقی شماره ۵۷.

۱۰۰. H. Tiberg ص ۳۹۶ و پاورقی شماره ۴.

«روزهای کاری با جو مساعد»

«روزهای کاری با جو مساعد» تمامی روزهای کاری و اداری هستند که با توجه به شرایط جوی موجود امکان کار در بندر مربوطه وجود داشته باشد.^{۱۱} لذا اگر قرارداد شماری از «روزهای کاری با جو مساعد» را به عنوان لی تایم معین نماید در این صورت روزهای کاری که هوا به علت مثلاً بارندگی شدید، برف، طوفان، یخبندان یا غیره اجازه کار و فعالیت در بندر را نمی دهد جزء لی تایم محسوب نمی شود حتی اگر مستأجر به واقع قصد کار کردن در آن ایام را هم نداشته باشد و در نتیجه آن شرایط نامساعد جوی به واقع مانعی برای کار نباشد. برای مثال در پرونده ای،^{۱۲} قضیه بدین نحو بود که قرارداد اجاره شماری از روزهای کاری با جو مساعد را به عنوان مهلت مجاز برای تخلیه تعیین نموده بود. در طول مهلت مجاز تخلیه به دفعات بارندگی های شدید وجود داشت به نحوی که تخلیه را، اگر صورت می گرفت، متوقف یا مانع می شد. اما در حقیقت آن بارندگی ها مانعی برای تخلیه نبودند چرا که مستأجرین قصد تخلیه کالا را در اوقات بارندگی نداشتند و تخلیه هم نکردند یعنی حتی اگر هوا هم در آن اوقات خوب می بود کالا را تخلیه نمی کردند. دادگاه در تصمیم گیری خود اظهار داشت که در محاسبه مهلت مجاز مدت‌هایی که بارندگی است باید از مهلت مجاز کسر شود و محسوب نشوند چرا که یک «روز کاری با جو مساعد» صرفاً باید با توجه به وضعیت هوا در آن روز معین و مشخص شود حتی اگر هیچ قصدی برای کار کردن در آن زمان به خصوص وجود نداشته باشد. قاضی Pearson در این پرونده گفت: «به نظر من یک تعریف صحیح از «روز کاری با جو مساعد» روزی است که در آن آب و هوا اجازه انجام کار را می دهد، خواه شخص از این امکان بهره ببرد یا خیر. به عبارت دیگر مادام که آب و هوا مناسب است، یک روز کاری با جو مساعد تلقی می شود».

۱۰۱. Ivamy ص ۲۲۶؛ Tiberg ص ۴۰۸؛ Scrutton ص ۳۱۴.

102. Compania Naviera Azuero SA V. British Oil and Cake Mills Ltd. (1975) 2 Q. B. 293;

همچنین توجه شود به ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی سابق الذکر.

البته باید دانست که علاوه بر موارد فوق که از محاسبه لی تایم استثناء می شوند، موارد دیگری نیز وجود دارند که معمولاً در قراردادهای اجاره کشتی درج و در محاسبه مهلت مجاز در نظر گرفته نمی شوند. این موارد عبارتند از وقوع اعتصابات،^{۱۰۳} وقفه های کاری بلحاظ تقصیر مالک کشتی یا خدمه وی،^{۱۰۴} قوه قاهره یا فورس ماژور.^{۱۰۵} در خصوص عدم محاسبه مدت اعتصاب در لی تایم پرونده ای^{۱۰۶} در سال ۱۹۷۵ در دادگاههای انگلیس مطرح شد. در این پرونده جریان از این قرار بود که کارگران بارانداز شب کاری را تحریم نمودند در حالی که عرف رانندگان جراثقال و وسائل مکش در بندر مربوطه بدین صورت بود که به صورت شیفتی ۲۴ ساعته کار کنند. در نتیجه این تحریم عملیات بارگیری کشتی با تأخیر صورت گرفت. دادگاه چنین رأی داد که عمل کارگران از مصادیق اعتصاب بوده که براساس قرارداد اجاره جزء زمان مجاز بارگیری محسوب نمی گردد. در پرونده دیگری^{۱۰۷} وقفه ای که به واسطه اقدام ناخدا در جریان لی تایم حادث شد جزء مدت لی تایم شناخته نشد زیرا اقدام ناخدا بی مورد و نابجا تشخیص داده شد. جریان بدین صورت بود که کشتی به بندر لاتاکیا در سوریه وارد شد. بعد از ورود کشتی به بندر، فعالیت هایی از سوی هواپیماهای نظامی در نزدیکی بندر مشاهده شد که بلافاصله موشک های زمین به هوای ضد هواپیمایی سوریه اقدام به عمل نمودند. این حادثه بیش از یک ساعت به طول نیانجامید. خدمه کشتی که اوضاع را چنین دیدند در خصوص حضور خود در آنجا به فرمانده کشتی اعتراض کردند و حدود ۵ ساعت بعد ناخدا تسلیم فشار آنها گردید و تصمیم به ترک بندر گرفت. دادگاه چنین رأی داد که

۱۰۳. Ivamy ص ۲۲۶؛ همچنین توجه شود به ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی قانون پرداخت خسارت تأخیر... سابق الذکر.

۱۰۴. همان منبع ص ۲۲۵.

۱۰۵. امروزه فورس ماژور به طور عموم و در عرف تجاری به عنوان یکی از عوامل متوقف کننده لی تایم شناخته شده: Tiberg ص ۵۰۶.

106. The New Horizon (1975)2 L1. Rep. 314.

107. The Fontevivo (1975)1 L1. Rep. p. 335.

اقدام ناخدا براساس مدارک موجود بی مورد بوده و مدت عدم حضور کشتی در بندر جزء مهلت مجاز (لی تایم) محسوب نمی شود.

۵. محاسبه دموراژ

به منظور محاسبه دموراژ لازم است که مطالبی چون شروع دموراژ، ادامه و قطع جریان دموراژ، طول مدت دموراژ و نرخ دموراژ را مورد بحث و بررسی قرار دهیم.

۵.۱. شروع دموراژ

اگر در قرارداد اجاره کشتی یا بارنامه دریایی که متضمن قرارداد اجاره کشتی است مهلتی به عنوان دموراژ مشخص شده باشد جهت شروع این مهلت باید به مهلت مجاز بارگیری یا تخلیه توجه شود. اگر چنین مهلتی هم در قرارداد مشخص شده باشد در این صورت به محض اتمام مهلت مجاز بارگیری و تخلیه، مهلت دموراژ به خودی خود آغاز می شود،^{۱۳۸} و اگر مهلت مجاز بارگیری و تخلیه در قرارداد مشخص نشده باشد، این مهلت، همانگونه که قبلاً گفته شد، توسط عرف بندر مشخص و سپس بعد از پایان این مهلت، دموراژ آغاز می گردد. البته در محاسبه دموراژ ممکن است تصمیم گیری در خصوص لحظه دقیق «تکمیل بارگیری» ضروری باشد زیرا جهت تعیین یک مدت معقول و متعارف به عنوان مهلت مجاز بارگیری باید به تکمیل بارگیری توجه شود یعنی باید ببینیم که «تکمیل بارگیری» یعنی چه؟ آیا صرف دریافت کالا توسط کشتی و یا ریختن کالا در داخل کشتی به معنای تکمیل شدن بارگیری است؟ قاعده کلی این است که صرف دریافت یا ریختن کالا روی کشتی به معنی تکمیل بارگیری نیست چرا که عملیات بارگیری مستلزم این است که کالای داخل کشتی در شرایط و به نحوی قرار گیرد که بتواند به همان صورت حمل

شود.^{۱۱۰} برای مثال در پرونده ای،^{۱۱۱} ضروری بود که غلات، هم به خاطر امنیت کشتی و هم به خاطر مقررات لازم الاجرای بندر بارگیری، در کیسه ریخته و سپس در کشتی چیده شوند در حالی که گندم ها به صورت فله ای بار شده تا در روی کشتی در کیسه ریخته و چیده شوند. سؤال این بود که آیا با این وضعیت بارگیری تکمیل شده است تا مهلت بارگیری (لی تایم) پایان یابد و موجر بتواند ادعای دموراز نماید؟ دادگاه در رأی خود اظهار نمود که بارگیری تا زمانی که غلات در کیسه ریخته نشده و چیده نشده اند تکمیل نشده است.

۲. ۵. ادامه و قطع جریان دموراز

بلافاصله بعد از پایان لی تایم دموراز شروع و به طور مداوم و بدون وقفه ادامه می یابد. براساس یک اصل شناخته شده در عالم کشتیرانی که تقریباً پذیرش عام و جهانی دارد «دموراز به محض شروع همیشه ادامه خواهد یافت».^{۱۱۲} لذا در صورت وجود شرط دموراز در قرارداد، به محض پایان لی تایم دموراز شروع و برای تمامی مدت دموراز قابل پرداخت خواهد بود یعنی، برخلاف لی تایم، روزهای تعطیل، قوه قاهره و استثنائات دیگر باعث قطع جریان دموراز نخواهد شد مگر این که قرارداد صریحاً دلالت بر آن نماید.^{۱۱۳} دلیل این امر آن است که اگر مستأجر قرارداد اجاره را نقض ننموده بود و در مهلت مجاز بارگیری و تخلیه اقدام به این عملیات نموده بود کشتی بندر را قبل از فرا رسیدن مثلاً روزهای تعطیل یا اعتصاب ترک می کرد و در چنان روزهایی امکان ادامه مسافرت در دریا برای کشتی وجود داشت.^{۱۱۴} قاضی Reid در این خصوص اظهار داشت: «اگر قبل از پایان مهلت مجاز بارگیری یا تخلیه اعتصابی رخ دهد هیچ یک از طرفین مقصر نمی باشند، اما

۱۰۹. Ivamy ص ۲۳۸؛ Holman سابق الذکر ص ۳۰۹.

110. Argonaut Navigation Co. Ltd. V. Ministry of Food (1949)1 K. B. p. 572.

111. "Once demurrage always demurrage";

قسمت آخر ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی سابق الذکر.

۱۱۲. H. Tiberg ص ۵۵۱.

۱۱۳. فخاری سابق الذکر ص ۲۸.

اگر اعتصاب بعد از شروع مدّت دموراز صورت گیرد مالک کشتی می تواند ادعا کند که: درست است که نقض قراردادتان در معطل نمودن کشتی ام بعد از مهلت مجاز بارگیری به علت اعتصاب بوده، اما اگر شما قراردادتان را نقض نکرده و اجرا می کردید اعتصاب هیچ ضرری را بر من تحمیل نمی نمود زیرا کشتی قبل از شروع اعتصاب در دریاهاى آزاد در حال سفر بود. لذا این منطقی تر است که شما باید خساراتی را که من تحمل نموده ام متحمل شوید».

البته همانگونه که گفته شد اگر شرط دموراز حاکی از این باشد که علت یا عللی مثل روزهای تعطیل یا اعتصاب بتواند آن را قطع نماید در این صورت توافق طرفین حاکم است یعنی در صورت وقوع آن علت خاص مدّت دموراز قطع می شود. برای مثال در پرونده ای^{۱۱۴} شرط دموراز مقرر می داشت که: «دموراز بایستی با نرخ ۱۲/۶ شیلینگ در ساعت پرداخت شود مگر آن که توقف کشتی به خاطر درگیری کارگری یا اعتصاب باشد». دادگاه رأی داد که به خاطر مدتی که در آن اعتصاب مانع بارگیری شده هیچ دمورازی قابل پرداخت نیست.^{۱۱۵}

یکی دیگر از مواردی که جریان دموراز قطع می گردد وقتی است که کشتی از دسترس مستأجر خارج گشته و امکان بارگیری یا تخلیه از بین می رود. در پرونده Binnington علیه Budgett^{۱۱۶} قاضی Esher اظهار داشت: «تعیین این امر که چه کسی با تقصیر خود مسؤول عدم دسترسی به کشتی برای تخلیه است، اهمیت اساسی دارد. ... مثلاً اگر ناخدای کشتی از تخلیه خودداری کند مالک مسؤول است». همچنین در پرونده دیگری^{۱۱۷} موقعی که کشتی در وضعیت دموراز بود و هیچگونه محموله ای جهت بارگیری آماده نبود مالکان کشتی را به محل سوختگیری هدایت کرده و از دسترس مستأجر خارج ساختند و بعد از چند روز به محل بارگیری

114. Stevenson V. Lilly.

۱۱۵. Carver's سابق الذکر قسمت ۱۸۱۸.

۱۱۶. مذکور در Summerskill سابق الذکر، پاراگراف ۵۵-۸.

117. Re Ropner Shipping Co. & Cleves V. C. [1927] 1 K. B. p. 879.

بازگشتند. دادگاه رأی داد که جریان دموراز برای تمام مدتی که کشتی در جایگاه سوختگیری بوده و امکان بارگیری برای مستأجر وجود نداشته قطع شده است.

۵.۳. طول مدت دموراز

مدت دموراز یا مدت محدودی است که معمولاً در قراردادهای اجاره کشتی یا بارنامه‌های دریایی متضمن قرارداد با عبارات و مضامین مختلف بدان اشاره می‌شود مثل این که گفته شود: «دموراز ده روز متوالی به نرخ ... پوند در روز یا به نسبت برای هر بخش از روز، قابل پرداخت به طور روزانه که بایستی در بندر بارگیری یا تخلیه تأدیه شود»؛ و یا مدت نامحدودی است بدین صورت که قراردادهای اجاره کشتی گاهی اوقات در مورد نرخ دموراز تصریح می‌کنند بدون این که قیدی از مدت دموراز داشته باشند، مثلاً عباراتی از این قبیل: «دموراز به نرخ ... پوند به ازاء هر روز کاری و اجزاء روز به همان نسبت محاسبه خواهد شد»؛ و یا «اگر کشتی ظرف مهلت مقرر اعزام نشود، صاحبان کالا بایستی دموراز را با نرخ ... در ساعت کاری، قابل پرداخت به طور روزانه، تأدیه نمایند».^{۱۱۸}

۵.۴. نرخ دموراز

نرخ دموراز معمولاً در قرارداد اجاره کشتی یا بارنامه دریایی متضمن قرارداد مشخص می‌شود^{۱۱۹} و در این صورت روشن است که در محاسبه مبلغ دموراز با مشکل روبرو نخواهیم شد. برای مثال فرم قرارداد اجاره کشتی Gencon در ماده ۷ صریحاً نرخ دموراز را به صورت زیر مقرر می‌دارد:

«ده روز متوالی به عنوان دموراز با نرخ ۲۰۰ پوند به ازاء هر روز یا به نسبت برای هر جزئی از روز، که روز به روز قابل پرداخت خواهد بود و تجار مجاز خواهند بود این ده روز را در بندر بارگیری و یا تخلیه، به بارگیری و یا تخلیه بپردازند».

به همین ترتیب اگر طرفین نرخ دموراز را به قرارداد دیگری یا به عرف ارجاع

118. Coal Charter (B.W.S.C.) 1921 (Baltcon).

۱۱۹. Tiberg سابق الذکر ص ۵۵۲ و Carver's سابق الذکر پاراگراف ۱۸۱۲؛ ماده ۹ آیین‌نامه اجرایی، سابق الذکر.

داده باشند و بتوان به سهولت آن را به دست آورد در محاسبه مبلغ دموراژ مشکلی پیش نخواهد آمد. اما اگر نرخ دموراژ صراحتاً یا تلویحاً در قرارداد مشخص نشده باشد دیگر نمی‌توان گفت که شرط دموراژ در قرارداد وجود دارد و از مواردی است که باید خسارت بلحاظ معطلی کشتی را مطالبه نمود. البته اگر در قرارداد مدت دموراژ مشخص شده باشد ولی به عللی نرخ دموراژ مقرر نشده باشد شاید بتوان گفت که در این صورت باید نرخ دموراژ را با توجه به عرف بندر مربوطه تعیین و دموراژ پرداخت نمود چون مقصود طرفین با توجه به تعیین مدت دموراژ، خسارت بلحاظ معطلی کشتی نبوده بلکه دموراژ بوده است. اما اگر هیچگونه دموراژی (نه مدت دموراژ و نه نرخ دموراژ) در قرارداد مشخص نشده باشد در این صورت خسارتی که برای تأخیرات بعد از لی‌تایم تعلق می‌گیرد همان خسارت بلحاظ معطلی کشتی است که میزان آن معادل خسارتی است که موجد واقعاً متحمل شده است.^{۱۱} بنابراین همانگونه که ملاحظه می‌شود برای محاسبه دموراژ، دو عامل مدت و نرخ دموراژ از اهمیت بالایی برخوردارند که باید همواره مورد توجه قرار گیرند.

در رابطه با محاسبه مبلغ دموراژ ذکر نکاتی چند نیز ضروری به نظر می‌رسد:

۱. در بعضی موارد ممکن است قرارداد اجاره ذکری از چگونگی محاسبه دموراژ برای اجزاء روز نداشته و ساکت باشد. در این صورت فرض این است که جزئی از روز به عنوان یک روز کامل محاسبه شود. البته این فقط یک فرض است و ممکن است توسط شرایط ضمنی قرارداد اجاره شکسته شود.^{۱۲}

۲. گاهی اوقات قرارداد اجاره کشتی مهلت مجاز بارگیری و تخلیه را روی هم در نظر نگرفته و آنها را جدا جدا تعیین می‌کند. مثلاً مقرر می‌دارد که ۵ روز برای بارگیری و ۵ روز برای تخلیه. در این صورت غیر معمول نیست که مقررهای هم در قرارداد اجاره کشتی درج شود که این حق را به مستأجر بدهد که تعادلی بین روزهای بارگیری و تخلیه به وجود بیاورد یعنی به عوض اخذ جایزه تسریع

۱۲۰. H. Tiberg سابق الذکر ص ۵۵۳.

۱۲۱. Summerskill سابق الذکر پاراگراف ۴۷-۸.

در بارگیری یا تخلیه بعضی از روزهای استفاده نشده بارگیری را برای تخلیه یا برعکس استفاده نماید تا از وقوع دموراز اجتناب نماید^{۳۳} و مثلاً طوری نباشد که روزهای بارگیری اضافه بیاید در حالی که روزهای تخلیه کم آمده و دچار دموراز گردد و برعکس. هرگاه مستأجر چنین حقی را اعمال نماید طریق صحیح اثر بخشیدن به چنان مقررره ای این است که وضعیت را به طور جداگانه برای هر دو عملیات بارگیری و تخلیه بررسی کنیم و ببینیم که برای هر یک چند روز صرف شده و سپس بلحاظ محاسبه دموراز و یا جایزه تسریع زمانی را که در یکی از عملیاتها (مثلاً تخلیه) اضافه آمده در برابر زمان اضافه ای که در عملیات دیگر صرف شده قرارداد داده و تهاتر نماییم.^{۳۴}

۳. گاهی اوقات قرارداد اجاره مهلت مجاز بارگیری و تخلیه را جداگانه تعیین می کند اما در عین حال این حق را به مستأجر می دهد که روزهای مجاز هر دو عملیات بارگیری و تخلیه را به هم بیافزاید. وقتی مستأجر چنین حقی را اعمال می کند اثر همان مقررره ای را دارد که یک مهلت خاص را برای هر دو عملیات بارگیری و تخلیه در نظر می گیرد.^{۳۵}

باید توجه داشت که اگر حقوق مذکور در نکات ۲ و ۳ فوق الذکر به مستأجر داده نشود هیچیک از طرفین مجاز به یکجا نمودن مهلت های مجاز بارگیری و تخلیه نبوده بلکه هر یک از عملیات بارگیری و تخلیه باید به طور مجزا محاسبه شوند.^{۳۶}

۴. هرگاه نرخ دموراز مثلاً به صورت پوند باشد و مبلغ دموراز با پوند محاسبه شود سؤال این است که آیا مبلغ دموراز باید به صورت پوند پرداخت شود یا باید به پول خارجی رایج در بندر بارگیری یا تخلیه تبدیل شود؟ و اگر باید تبدیل شود نرخ تبدیل نرخ چه روزی است؟ نرخ روز پرداخت یا نرخ روزی که دموراز دین

۱۲۲. Scrutton ص ۳۱۰ باورقی ۳۸.

۱۲۳. همان منبع ص ۳۱۱ و باورقی ۴۰.

۱۲۴. همان منبع ص ۳۱۱ و باورقی ۴۲.

۱۲۵. همان منبع ص ۳۱۰.

و قابل پرداخت می‌شود؟ در این مورد قاعده این است که هرگونه پرداختی در خصوص دموراژ، اگر فرضاً به صورت پوند باشد، باید به ارزش خارجی رایج در بندر بارگیری یا تخلیه تبدیل شود و نرخ تبدیل حاکم در روز پرداخت ملاک است نه نرخ تبدیلی که مربوط به روزی است که دموراژ به صورت دین درآمده و قابل پرداخت شده است.^{۱۲۶}

۶. دموراژ در قوانین ایران

با نگاهی به قوانین عام، در خصوص موقعیت دموراژ (خسارت تأخیر در بارگیری یا تخلیه کشتی) باید گفت که متأسفانه قوانین ما اشاره‌ای به این موضوع نداشته و این نقیصه‌ای است که در ارتباط با حمل و نقل دریایی و خسارات ناشی از تأخیر در بارگیری و تخلیه و معطلی کشتی وجود دارد. برای مثال قانون تجارت ما که تحت تأثیر قوانین خارجی بوده و دارای مقرراتی راجع به تنظیم روابط تجاری است در این زمینه خاص پیش‌بینی صریحی ندارد. قانون مدنی نیز متضمن هیچگونه مقررات صریحی در این خصوص نمی‌باشد. البته شاید بتوان با استناد به مقررات کلی مندرج در قانون مدنی به نحوی دموراژ را از آن استنباط کرد. برای مثال ماده ۲۲۶ قانون مدنی مقرر می‌دارد:

«در مورد عدم ایفای تعهدات از طرف یکی از متعاملین طرف دیگر نمی‌تواند ادعای خسارت نماید مگر این که برای ایفای تعهد مدت معینی مقرر شده و مدت مزبور منقضی شده باشد و اگر برای ایفای تعهد مدتی مقرر نبوده...»

اما با کمی دقت در می‌یابیم که ماده ۲۲۶ قانون مدنی بیشتر با تعریف و مفهوم لی‌تایم (مهلت مجاز بارگیری یا تخلیه)، آن هم نه به طور کامل، هماهنگ است چرا که مستأجر موظف به ایفای تعهد ظرف مهلت مجاز مقرر در قرارداد است و این ماده از مهلت مجاز عرفی صحبتی به میان نیاورده است یعنی اگر مدت معینی

۱۲۶. Ivamy سابق الذکر ص ۲۴۰، پاورقی یک.

برای ایفای تعهد در قرارداد نباشد خسارت قابل پرداخت نیست البته به استثناء موردی که در انتهای ماده ذکر شده است. از طرف دیگر خسارت عنوان شده در این ماده به نظر می‌رسد که بیشتر با خسارت بلحاظ معطلی کشتی سازگار باشد و نه با دموراژ زیرا همانگونه که گفته شد این ماده با تعریف لی تایم هماهنگ است و دیگر ذکری از روزهای بعد از مدت معین ایفای تعهد (یعنی روزهای دموراژ) و همینطور نرخ دموراژ ندارد.

همچنین ماده ۲۳۰ قانون مدنی مقرر می‌دارد:

«اگر در ضمن معامله شرط شده باشد که در صورت تخلف، متخلف مبلغی به عنوان خسارت تأدیه نماید حاکم می‌تواند او را به بیشتر یا کمتر از آنچه که ملزم شده است محکوم کند.»

شاید بتوان گفت که ماده ۲۳۰ قانون مدنی نزدیکترین اشاره را به مفهوم دموراژ دارد چرا که، همانگونه که گفتیم، دموراژ مبلغی است معین که به عنوان خسارتی مقطوع بلحاظ نقض قرارداد باید توسط متخلف (ناقص قرارداد) پرداخت شود و این مطلب تحت عنوان «شرط دموراژ» در قرارداد درج می‌گردد. در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ و قراردادهای بین‌المللی هفتگانه که دولت ایران در سال ۱۳۴۴ به آنها محلق شده است نیز هیچگونه مقررۀ خاصی را در زمینه موضوع ما نحن فیه نمی‌توانیم بیابیم. البته می‌توان گفت که قسمت اول ماده ۱۴۸ قانون دریایی اشاره‌ای به اصل دموراژ دارد ولی از آنجایی که علت تأخیر، عمل خود موجه می‌باشد و طبق همین ماده خود موجه مسؤل آن است از بحث ما که مستأجر مسؤل پرداخت دموراژ است خارج می‌گردد. ماده ۱۴۸ قانون دریایی در قسمت اول خود مقرر می‌دارد:

«در صورتی که کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا به عللی که ناشی از عمل اجاره‌دهنده کشتی باشد توقیف گردد مخارج مدت مزبور به عهده اجاره‌دهنده است.»

به هر حال نقصی که در خصوص دموراژ در قوانین موجود وجود داشت موجب آن شد که قانونگذار قوانین خاص را در خصوص موضوع دموراژ و همینطور جایزه تسریع در بارگیری و تخلیه به تصویب برساند؛ از جمله لایحه قانونی راجع به تشکیل کمیسیونی به منظور رسیدگی و اتخاذ تصمیم در مورد خسارت دیرکرد و جایزه تسریع در تخلیه کالا بود که به صورت ماده واحده ای در جلسه مورخ ۵۸/۱۲/۲۲ به تصویب شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران رسید.

این ماده واحده مقرر می دارد:

«از تاریخ تصویب این لایحه قانونی به منظور رسیدگی به میزان خسارات ناشی از تعویق در تخلیه کالاهای خریداری شده و تعیین رقم قطعی سورسارژ (دموراژ) قابل تأدیه و همچنین تعیین میزان جایزه مربوط به تسریع در تخلیه این کالاها (زودتر از زمان توافق شده) در بنادر کشور کمیسیونی با شرکت نمایندگان تام الاختیار گمرک ایران، شرکت بازرگانی دولتی، سازمان بنادر و کشتیرانی و همچنین نماینده سازمان صاحب کالا به عنوان ناظر حسب ضرورت، در شرکت بازرگانی دولتی تشکیل می گردد. تصمیمات اتخاذ شده در این کمیسیون در مورد میزان خسارت دیرکرد یا جایزه مربوط به تسریع در تخلیه قطعی و لازم الاجرا است.»

البته تصویب این قانون هرچند تعریف جامع و کاملی از دموراژ به دست نمی دهد اما نقطه عطفی در خصوص موضوع می باشد چرا که اولین قانون خاص در این زمینه است. همچنین در ۶۷/۸/۲۶ قانونی تحت عنوان «قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری به صاحبان کشتی» به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید که در تاریخ ۶۷/۹/۹ مورد تأیید شورای نگهبان قرار گرفت. قانون مذکور که مشتمل بر ماده واحده ای می باشد مقرر می دارد:

«از تاریخ تصویب این قانون به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود برابر ضوابطی که از طریق شورای عالی هماهنگی ترابری کشور ابلاغ می گردد، رأساً نسبت به تسویه حساب با صاحبان کشتی اقدام نماید. کمیسیونی که اعضای آن از طرف شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تعیین می گردد بر حسن اجرای ضوابط تعیین شده از طرف شورای عالی هماهنگی ترابری کشور نظارت و نتیجه کار را به شورا گزارش خواهد داد».

البته همانطور که ملاحظه می گردد نکته جالب توجه در اینجا نقشی است که قانونگذار به کشتیرانی جمهوری اسلامی اعطاء کرده و در خصوص مسأله دموراژ و دیسپاژ (جایزه تسریع) کشتیرانی یک طرف قضیه خواهد بود.

در اجرای این قانون وزارت راه و ترابری آیین نامه اجرایی این قانون را در پنج فصل و ۴۴ ماده در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور طرح و به تصویب رساند که برخی از مهمترین مواد آن به شرح زیر هستند:

ماده ۸ آیین نامه اجرای مذکور اقدام به تعریف دموراژ نموده و آن را خسارتی معین و از قبل توافق شده دانسته است. این ماده مقرر می دارد:

«خسارت تأخیر یا جریمه دیرکرد روزانه، مبلغی است معین و از قبل توافق شده که به سبب معطلی کشتی مازاد بر زمان مجاز بارگیری یا تخلیه، براساس قرارداد اجاره و الحاقیه های مربوطه محاسبه و به مالک کشتی یا نماینده قانونی وی پرداخت می شود».

طبق ماده ۹ آیین نامه مذکور صاحب کالا یا نماینده وی موظف است که از جمله نرخ دموراژ را در قرارداد خرید بگنجانند؛ که البته اگر فروشنده کالا اقدام به انعقاد قرارداد اجاره کشتی یا قرارداد حمل کالا و اخذ بارنامه دریایی متضمن قرارداد اجاره نماید طبیعتاً این نرخ دموراژ را در آنها درج می نماید. در این ماده صحبتی از درج مدت دموراژ به میان نیامده است. بنابراین با عدم درج مدت دموراژ

در قرارداد اجاره کشتی، این مدت (مدت دموراز) نامحدود خواهد بود و هر میزان تأخیر بعد از لی تایم جزء دموراز محسوب و با نرخ دموراز مندرج در قرارداد محاسبه خواهد شد. به عبارت دیگر در این حالتی که ماده ۹ پیش بینی نموده است ما فقط دموراز خواهیم داشت و مسأله خسارت بلحاظ معطلی کشتی پیش نخواهد آمد؛^{۱۲۷} و دموراز به محض شروع ادامه می یابد و بروز حوادث قهری و خارج از کنترل انسان مثل جنگ، اعتصابات، آتش سوزی و غیره باعث قطع جریان دموراز نمی شود یعنی مدت زمان تلف شده بلحاظ آن حوادث جزء دموراز محسوب می شود.^{۱۲۸} ماده ۹ مقرر می دارد:

«صاحب کالا یا نماینده قانونی وی موظف است موارد زیر را به تناسب محموله در قرارداد خرید بگنجانند: نوع کالا، مقدار کالا... نرخ دموراز...».

گاهی اوقات طبق قراردادهای بیع بین المللی فروشنده کالا متعهد به انعقاد قرارداد اجاره کشتی یا حمل و نقل کالای فروخته شده نیز می گردد. در صورت انجام چنین تعهدی فروشنده کالا طرف قرارداد اجاره کشتی یا حمل و نقل کالا قرار گرفته و در نتیجه مستأجر یا فرستنده کالا محسوب و در صورت بروز دموراز، مسؤول پرداخت دموراز می باشد؛ یعنی دموراز را باید به موجد پرداخت نموده و جهت آن به خریدار کالا مراجعه نماید. ماده ۱۰ آیین نامه اجرایی مذکور ناظر به این مورد است با این تفاوت که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایفای نقش نموده و ممکن است دموراز مستقیماً بین کشتیرانی و فروشنده تسویه گردد. البته این ماده دارای تبصره هایی در رابطه با وظایف کشتیرانی و خریدار به هنگام عدم توافق کشتیرانی با فروشنده در خصوص دموراز، و به هنگام وجود اختلاف بین کشتیرانی و خریدار است. ماده ۱۰ مقرر می دارد:

۱۲۷. رجوع کنید به صفحه ۸ این مقاله حالتی که شرط به طور کامل مربوط به دموراز است.

۱۲۸. قسمت آخر ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری به صاحبان کشتی مصوب سال ۶۷.

«جریمه دیرکرد یا پاداش زودکرد بارگیری کشتی در بندر بارگیری مستقیماً بین فروشنده و کشتیرانی و در صورت نیاز طبق درخواست کشتیرانی از طریق خریدار با فروشنده تسویه می‌گردد».

جالب توجه است که طبق این آیین نامه اجرایی نحوه محاسبه مهلت مجاز بارگیری و تخلیه (لی تایم) و در نتیجه محاسبه دموراژ در بندر بارگیری یا بندر تخلیه متفاوت است. مواد ۲۳ الی ۲۷ آیین نامه مربوط به نحوه محاسبه لی تایم و دموراژ در بندر بارگیری است. ماده ۲۴ و ۲ تبصره آن در خصوص زمان ارائه اعلامیه آمادگی کشتی و شروع مهلت مجاز بارگیری بوده که دارای اختلافاتی جزئی با مطالب مشابه در فرم چارترپارتنی مذکور در صفحه ۲۳ این مقاله می باشد؛ البته طبق تبصره ۲ این ماده زمان شروع مهلت مجاز بارگیری می تواند زمانی غیر از آنچه که در تبصره یک ماده ۲۴ مقرر شده باشد که مورد توافق طرفین قرار گیرد. ماده ۲۴ مقرر می‌دارد:

«بعد از ورود کشتی به محدوده بازرگانی اولین بندر بارگیری، کشتیرانی طی اعلامیه آمادگی، زمان ورود کشتی را به فروشنده کالا (یا نماینده وی) اطلاع خواهد داد. اعلامیه آمادگی در ساعات رسمی بندر بارگیری معتبر و قابل ارائه خواهد بود.

تبصره ۱:

چنانچه اعلامیه آمادگی قبل از ساعت ۱۲۰۰ ارائه گردید زمان مجاز بارگیری از ساعت ۱۵۰۰ همان روز شروع خواهد شد. لیکن چنانچه اعلامیه آمادگی بعد از ساعت ۱۲۰۰ ارائه گردید زمان مجاز بارگیری از ساعت شروع روز کاری بعد محاسبه خواهد شد.

تبصره ۲:

صاحبان کالا و کشتیرانی در صورت لزوم می توانند شرایط دیگری غیر از موارد اشاره شده در ماده فوق را با یکدیگر توافق نمایند».

معذک باید توجه داشت که اگر عملیات بارگیری قبل از زمان مقرر در تبصره یک و دو از ماده ۲۴ آغاز گردد مهلت مجاز بارگیری از روز و ساعت شروع عملیات بارگیری محاسبه می شود.^{۱۲۹}

چنانکه ملاحظه می شود برای تحقق «کشتی وارد شده» (یعنی شرط اول برای شروع لی تایم) ماده ۲۴ نیز ورود کشتی به محدوده تجاری را مد نظر داشته و نه محدوده قانونی که قبلاً مورد بحث قرار گرفت.^{۱۳۰} اما نکته ای که باید توجه کرد این است که این ماده ورود کشتی به محدوده بازرگانی **اولین بندر بارگیری** را متذکر شده است. این بدان معناست که اگر کشتی باید طبق قرارداد به دو یا چند بندر جهت بارگیری کالا مراجعه نماید صرف ورود به محدوده تجاری اولین بندر بارگیری و دادن اعلامیه آمادگی و سپری شدن زمان مقرر در تبصره یک ماده ۲۴ جهت شروع مهلت مجاز بارگیری کفایت خواهد کرد و این مهلت آغاز خواهد شد. به عبارت دیگر مدت زمان هایی که کشتی جهت رفتن به بندر یا بندرهای دیگر به منظور تکمیل بارگیری صرف می کند جزء مهلت مجاز بارگیری محسوب خواهد شد.

ماده ۲۷ آیین نامه مذکور بیانگر یکی از مواردی است که جزء استثنائات مهلت مجاز بارگیری قرار می گیرد یعنی وقت صرف شده در طی آن جزء مهلت مجاز بارگیری محسوب نمی شود. ماده ۲۷ مقرر می دارد:

«زمان صرف شده جهت باز کردن اولیه درب انبارها (یک نوبت) جزء زمان مجاز بارگیری محسوب نخواهد شد».

مواد ۲۸ به بعد این آیین نامه در خصوص نحوه محاسبه مهلت مجاز تخلیه و دموراژ در بندر تخلیه است. طبق بند ب ماده ۲۸ تعطیلات آخر هفته و رسمی جزء مهلت مجاز تخلیه محسوب نمی گردد حتی اگر در آن روزها تخلیه صورت گیرد. در

۱۲۹. ماده ۲۵ آیین نامه اجرایی مذکور در این قسمت.

۱۳۰. به صفحات ۱۳ و ۱۴ همین مقاله توجه شود.

رابطه با اعلامیه آمادگی، کشتیرانی باید بعد از ورود کشتی به محدوده بازرگانی اولین بندر تخلیه طی اعلامیه آمادگی زمان ورود کشتی را به صاحب کالا اطلاع دهد؛ البته این اعلامیه آمادگی در صورتی معتبر خواهد بود که در روزهای کاری و بین ساعات اداری بندر تخلیه داده شود.^{۱۳۱} در خصوص زمان دقیق شروع مهلت مجاز تخلیه ماده ۳۰ آیین نامه مذکور مقرر می‌دارد:

«زمان مجاز تخلیه با آغاز ساعت اداری در روز بعد از ارائه اعلامیه آمادگی شروع خواهد شد حتی اگر تخلیه زودتر شروع شود. کلیه زمانها از شروع زمان مجاز تا پایان تخلیه به حساب صاحب کالا خواهد بود...».

بنابراین مشاهده می‌شود که برطبق مواد یاد شده فوق غیر از تعطیلات آخر هفته و رسمی که قطع کننده مهلت مجاز تخلیه هستند تمامی زمانهای دیگر به حساب صاحب کالا خواهد بود. البته موارد ذیل جزء مهلت مجاز تخلیه محسوب نخواهند شد:

۱. چنانچه کشتی جهت تخلیه تمام یا بخشی از محموله به بندری غیر از بندر ورودی اولیه اعزام شود، زمان دریانوردی بین بنادر به حساب زمان مجاز تخلیه محسوب نخواهد شد.^{۱۳۲}
۲. زمان صرف شده جهت باز کردن اولیه درب انبارها (یک نوبت در هر بندر) جزء زمان مجاز تخلیه محسوب نخواهد شد.^{۱۳۳}
۳. زمانهای معطلی عملیات به خاطر نقص تجهیزات کشتی به عهده مالک کشتی خواهد بود و در مورد خرابی جرثقیلها مدت زمان توقف تخلیه به دلیل مذکور به نسبت تعداد انبارها جزء زمان مجاز محسوب نخواهد شد ولی چنانچه عوامل پیمانکار تخلیه برحسب تشخیص کارشناس مرضی الطرفین باعث خرابی

۱۳۱. ماده ۲۹ آیین نامه اجرایی سابق الذکر.

۱۳۲. ماده ۳۱ آیین نامه اجرایی سابق الذکر.

۱۳۳. ماده ۳۲ آیین نامه اجرایی سابق الذکر.

تجهیزات گردند، کلیه زمانهای مربوطه جزء زمان مجاز محسوب می‌گردند.^{۳۳}

۴. هرگاه در نتیجه بارندگی یا به سبب بروز حوادث قهری و خارج از کنترل انسان (مانند جنگ، اعتصابات، آتش‌سوزی و غیره) عملیات تخلیه متوقف گردد چنانچه به کشتی دموراژ تعلق نگرفته باشد جزء زمان مجاز محاسبه نخواهد شد، لکن مدت زمان مذکور در دموراژ جزء زمان استفاده شده محسوب می‌گردد.^{۳۴}

نهایتاً با توجه به مواد مطروحه فوق و بر طبق ماده ۱۹ آیین نامه اجرایی مذکور کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران موظف است که مهلت مجاز بارگیری یا تخلیه و مبلغ دموراژ را، اگر دموراژی تعلق گرفته باشد، محاسبه و تقویم زمان مجاز و صورتحساب مربوط به دموراژ را برای صاحب کالا ارسال نماید. صاحب کالا پس از دریافت آنها می‌تواند با توجه به مواد قانونی مربوطه و اسناد و مدارک موجود صحت یا عدم صحت لی تایم و دموراژ را بررسی و محاسبه نماید؛ اما موظف است حداکثر ظرف ۱۵ روز پس از دریافت آنها مراتب قبولی یا عدم قبولی خود را به کشتیرانی اعلام نماید^{۳۵} و در صورت قبولی آنها، طبق ماده ۱۳ آیین نامه باید ظرف دو هفته اقدام به پرداخت صورتحساب دموراژ بنماید. در صورتی که محاسبه لی تایم و در نتیجه صورتحساب دموراژ مورد تأیید صاحب کالا نباشد و طبعاً در این خصوص با کشتیرانی اختلاف داشته باشد باید طبق ماده ۱۴ آیین نامه و تبصره‌های آن عمل کرد یعنی صاحب کالا نقطه نظرات خود را مستنداً ظرف ۱۵ روز پس از دریافت تقویم زمان مجاز و صورتحساب دموراژ به کشتیرانی اعلام نماید که در صورت قبول کشتیرانی و مالک کشتی صورتحساب مربوطه اصلاح^{۳۶} و در صورت عدم پذیرش

۱۳۴. ماده ۳۳ آیین نامه اجرایی سابق الذکر.

۱۳۵. ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی سابق الذکر.

۱۳۶. ماده ۱۲ آیین نامه اجرایی سابق الذکر.

۱۳۷. ماده ۱۴ تبصره یک از آیین نامه اجرایی سابق الذکر.

آنها کارشناسان ذی ربط صاحب کالا و کشتیرانی و نماینده مالک کشتی موارد اختلاف را بررسی تا به نتیجه مشترک و مورد توافقی دست یابند.^{۱۳۸}

۱۳۸. ماده ۱۴ تبصره دو از آیین نامه اجرایی سابق الذکر.