

Conditions of Commencement of Laytime from the Perspective of Common Law Judicial Case Law and Arbitral Awards

Ali Moghaddam Abrishami * 

Associate Professor, Private Law Dept.,
Faculty of Law and Political Sciences,
Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

Mazyar Aghasi Javid 

M.Sc. Student in International Trade Law,
Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

Abstract


Laytime is the obligation of the ship's charterer to carry out loading / unloading operations within the stipulated time. Determining the exact point when laytime commences is determined by various factors and is important because exceeding laytime would result in the liability of charterer against shipowner and many cases have been formed on this issue in the Common law system. However, under Iranian law, the subject is not addressed and the lack of rules, reveals the need to study the matter. The present article seeks to extract the criteria of commencement of laytime by adopting an analytical and interpretive method and examining the existing judicial case law and arbitral awards under common law system, which is the main origin of shipping law and to study the most important issues around each criterion. The findings of the article, indicate that in general, under the common law legal system, three cumulative conditions exist, which lead to commencement of laytime when all of the mentioned conditions are met. These three conditions are the presence of the ship at the intended contractual destination, readiness of the ship, and finally the issuance of Notice of Readiness (NOR).


Keywords: Carriage of Goods, Shipping, Laytime, Charterparty, Judicial Precedence and Arbitral Case Law.

* Corresponding Author: Aliabrishami6@gmail.com

How to Cite: Moghaddam Abrishami, A., & Aghasi Javid, M. (2022). Conditions of Commencement of Laytime from the Perspective of Common Law Judicial Case Law and Arbitral Awards. *Private Law Research*, 10(39), 73- 101. doi: 10.22054/jplr.2023.65811.2642

شروط آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی از منظر رویه قضایی و داوری در کامن لا

علی مقدم ابریشمی *  دانشیار، گروه حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

مازیار آقاسی جاوید  دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق تجارت بین الملل، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

چکیده

«زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی»، تعهد مستأجر کشتی مبنی بر انجام عملیات بارگیری و تخلیه در زمان مقرر است. تعیین دقیق نقطه آغاز مدت زمان بارگیری و تخلیه، تحت تأثیر عوامل متفاوتی می باشد و به این دلیل حائز اهمیت است که تجاوز از چنین زمانی، منجر به مسئولیت مستأجر کشتی می گردد؛ به همین دلیل، پرونده های فراوانی در نظام حقوقی کامن لا حول این مسئله شکل گرفته است. مقاله حاضر در پی آن است تا با اتخاذ روشی تحلیلی و تفسیری و با بررسی رویه قضایی و داوری کامن لا که خاستگاه حقوق حمل و نقل دریایی است، شروط آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی را استخراج کرده و اهم مسائل پیرامون هر شرط را مطالعه نماید. یافته های تحقیق حاکی از آن است که به طور کلی، ذیل نظام حقوقی کامن لا سه شرط عمده جهت آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه در نظر گرفته شده است. هنگام حصول هر سه شرط به کشتی مورد نظر، کشتی وارده اطلاق می گردد و زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی آغاز می شود. سه شرط مزبور عبارتند از حضور کشتی در مقصد قراردادی معین، آمادگی کشتی و نهایتاً صدور اعلامیه آمادگی کشتی.

کلیدواژه ها: حمل و نقل کالا، حقوق حمل و نقل دریایی، زمان مجاز بارگیری و تخلیه، قرارداد اجاره کشتی، رویه قضایی و داوری کامن لا.

مقدمه

به تبع از دیاد تعداد کشتی‌ها پس از انقلاب صنعتی، گسترش تکنولوژی و ساخت بندرهای پیشرفته و مجهز صنعتی، «قراردادهای اجاره کشتی»^۱ نیز افزایش یافت. در «قراردادهای اجاره سفری کشتی»^۲ کرایه (اجاره‌بها) در قبال یک یا چند سفر کشتی پرداخت می‌گردد؛ لذا هرچه سفرهای مذکور طولانی‌تر باشد، ضرر مادی آن متوجه مالک کشتی خواهد بود. به همین دلیل، مستأجر کشتی موظف است تعهد خود مبنی بر بارگیری و تخلیه را در مهلت مشخصی که «زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی»^۳ نام دارد، ایفا نماید.^۴ بدیهی است که مالکین کشتی در مقابل، تلاش می‌نمایند تا به نحوی از انحاء و با توسل به شروط مختلف قراردادی تا حد ممکن بازه زمانی مدت‌زمان مذکور را محدود نمایند تا خساراتی که بابت معطلی و توقف کشتی عارض می‌شود را از مستأجرین مطالبه کنند. در پرتو این گزاره، حدوث مسائل مختلف، اهمیت و جایگاه بحث حاضر را پررنگ می‌نماید. مسائلی از قبیل اینکه: (۱) در کدام لحظه، کشتی از سیطره مالک به کنترل مستأجر درمی‌آید؟ (۲) مهلت مستأجر جهت بارگیری و تخلیه از چه زمانی آغاز می‌گردد؟ (۳) اگر در حین تحویل کشتی، حادثه‌ای مانع بارگیری و تخلیه گردد، مسئولیت آن حسب مورد بر عهده چه کسی است؟ (۴) جهت آغاز مدت‌زمان بارگیری و تخلیه برای مستأجر، کشتی نیازمند چه اوصاف و شرایطی است؟ (۵) آثار ناشی از نقض قرارداد در این خصوص برای طرفین چه می‌باشد؟

پاسخ به این مسائل، در بطن پرونده‌هایی نهفته است که در نظام حقوقی کامن‌لا، به‌عنوان یکی از کانون‌های اصلی گسترش حقوق حمل‌ونقل دریایی، از قرن‌های ۱۸ و ۱۹ میلادی به بعد، مطرح گردیده‌اند. به دلیل مقبولیت «دکترین الزام‌آور بودن رویه قضایی»^۵، رسیدگی‌های قضایی و داوری منبعی غنی به‌شمار می‌رود که ریشه بسیاری از عرف‌ها و اصول مندرج در قوانین و مقررات بین‌المللی و داخلی کشورها را شکل داده‌اند. با مطالعه این منبع، سه مؤلفه اصلی جهت آغاز مدت‌زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی، استخراج

1. Charterparty.
2. Voyage Charterparty.
3. Laytime

۴. مشهدچی، مجید، کشتیرانی و حمل و نقل دریایی، (تهران: انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران) چاپ نخست، (۱۳۶۱)، ص ۲۸.

5. Doctrine of Bindng Precedent.

می‌گردد. سه مؤلفه مزبور که به ترتیب در سه قسمت مجزا در ادامه به مطالعه آنها خواهیم پرداخت، عبارت‌اند از حضور کشتی در مقصد قراردادی معین، آمادگی کشتی و نهایتاً صدور «اعلامیه آمادگی کشتی»^۱.

۱. حضور کشتی در مقصد قراردادی معین

اولین مؤلفه آغاز مدت‌زمان مستأجرین برای بارگیری یا تخلیه، رسیدن کشتی به مقصدی از پیش تعریف شده در قرارداد اجاره کشتی می‌باشد که مقرر است کشتی در آن مکان جهت بارگیری به مستأجرین تحویل گردد. مقصد مورد توافق، ممکن است یک بندر،^۲ اسکله^۳ یا محل پهلوگیری^۴ باشد.^۵ بر همین اساس نیز به اعتبار مقصد مزبور، انواع قرارداد اجاره کشتی به تفکیک مورد مطالعه قرار می‌گیرد.

۱-۱. قرارداد اجاره کشتی به مقصد بندر معین

مقصودی که بیشترین اختلاف را در تفسیر اینکه آیا مالک کشتی به تعهد خود مبنی بر حاضر نمودن کشتی در مقصد معین ایجاد کرده، مقصد «بندر» است. دلیل وجود اختلاف، این است که کشتی صرفاً با ورود به حریم بندر، آماده بارگیری و تخلیه نیست و در ابتدا، باید در صف کشتی‌های در حال انتظار (عموماً در لنگرگاهی خارج از حریم بندر) باقی بماند. از آنجایی که بندرها شامل محوطه‌هایی بسیار بزرگ هستند، سؤالی که بدو در ذهن ایجاد می‌گردد این است که آیا صرف ورود کشتی به محوطه بندری جهت «به مقصد رسیده»^۶ تلقی نمودن آن کفایت می‌کند؟ یا شرایط دیگری باید حاصل گردد تا مالک کشتی به وظیفه قراردادی اش عمل نموده باشد؟ رویه قضایی و داوری کامن‌لا، معیارهای مختلفی در پاسخ به این سؤال ارائه داده‌اند که آثار حقوقی متفاوتی در پی اتخاذ هر معیار نهفته است. به ترتیب سابقه تاریخی، معیارهای ارائه شده بررسی می‌گردند.

1. Notice Of Readiness (NOR).

2. Port.

3. Dock.

4. Berth.

۵. گرامر، رابرت، حقوق حمل و نقل دریایی، ترجمه عباس رضائی، (تهران: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۱)،

ص ۱۲۸.

6. Arrived Ship.

۱-۱-۱. معیار منطقه تجاری بندر

سابقه این موضوع به پرونده «لئونیس علیه رنک»^۱ در سال ۱۹۰۸ میلادی بازمی‌گردد که معیار «منطقه تجاری»^۲ برای نخستین بار استفاده گردید. در آن پرونده، کشتی خارج از اسکله‌ای که مستأجرین قصد بارگیری محموله را داشتند متوقف گردید؛ مکان توقف، محل معمول کشتی‌ها برای انتظار بود. در خصوص اینکه آیا کشتی در آن محل یک کشتی به مقصد رسیده تلقی می‌گردید یا خیر، میان مالک و مستأجر کشتی اختلاف حادث شد. دادگاه تجدیدنظر انگلستان در رأی خود، این کشتی را کشتی به مقصد رسیده تلقی نمود. استدلال اصلی قضات، بر این پایه استوار بود که واژه بندر، گستره معنایی وسیعی را در برمی‌گیرد و محدوده دقیق جغرافیایی آن توسط قانون یا مراجع ذی‌ربط تعریف نشده است. زمانی که بندری به‌عنوان مقصد کشتی تجاری انتخاب می‌شود، مطابق با منطق و مصلحت عملی، منطقه تجاری بندر باید مورد توجه باشد؛ چراکه هر بندر از لحاظ جغرافیایی، ممکن است دارای مجموعه‌های مختلفی از قبیل اداری، آموزشی و غیره باشد؛ بنابراین وقتی نام بندر در یک سند تجاری قید شده است، معنای تجاری باید در نظر گرفته شود. منطقه تجاری بندر، محدوده‌ای است که در آن کشتی‌هایی از همان نوع به‌طور معمول حاضر باشند و فرمانده کشتی بتواند درحالی‌که کشتی در آن لحظه آماده بارگیری باشد، آن را به‌طور مؤثر در اختیار مستأجرین قرار دهد. با گذر زمان و افزایش ابعاد کشتی‌های تجاری، تعیین محدوده تجاری با توسل به مؤلفه اخیر تقریباً غیرممکن گردید؛ چراکه برخی از کشتی‌ها به لحاظ عدم وجود شرایط لازم در اسکله (از قبیل عمق کافی آب و یا فضای مناسب)، امکان پهلوگیری نداشته و در محدوده‌ای خارج از بندرها و طبیعتاً خارج از محدوده تجاری بندر توقف می‌نمودند. از طرفی با تشکیل سرویس‌های فیدر^۳، در مواقعی کشتی هیچ‌گاه به بندر مقصد وارد نمی‌شد. در این شرایط، ضرر مادی متوجه مالکینی بود که به وظیفه خود عمل نموده بودند و کشتی خود را در لنگرگاه آماده کرده بودند. در چنین دوره‌ای، ضمن اینکه نگارش شروط قراردادی در

1. Leonis Steamship Company Limited V Joseph Rank Limited No. (1) 96 Ltr 458; [1907] 1 Kb 344; [1908] 1 Kb 499.

2. Commercial Area of the Port.

۳. سرویس فیدر (Feeder) به کشتی‌های کوچک با حجم کم اطلاق می‌گردد که محموله را از کشتی مادر (Mother Vessel) یا از بندر هاب (Hub) به بندرها دیگر منتقل می‌نماید.

خصوصاً زمان به مقصد رسیدن کشتی تغییر و تکوین یافت، قضات و داوران نیز رویکرد خود را به مقوله به مقصد رسیدن کشتی تغییر دادند که به معیار «الدندرف»^۱ منجر گردید.

۲-۱-۱. معیار الدندرف (دسترسی فوری و مؤثر داخل بندر)

تولد این معیار در سال ۱۹۷۳ با پرونده «یوهانا الدندرف»^۲ پدید آمد و پرونده اخیر، به عنوان پرونده‌ای مرجع برای تعیین به مقصد رسیدن کشتی شناخته شد. در این پرونده، مجلس اعیان انگلستان برخلاف آرای قبلی، معیار جدیدی را بنا نهاد که وفق این معیار، صرف ورود کشتی به محدوده بندر به نحوی که بتواند در دسترس فوری و مؤثر مستأجر قرار بگیرد، برای مقصد رسیدن کشتی کفایت می‌نماید. بر اساس این معیار، موقعیت دقیق جغرافیایی کشتی در داخل بندر، از موارد ثانویه و کم‌اهمیت تلقی می‌گردد.^۳

هرچند که پرونده الدندرف قدم مثبت و گامی مؤثر در خروج از تنگنا و تفسیر مضیق معیار «محدوده تجاری بندر» بود، اصلی‌ترین انتقاد وارد بر آن این است که این معیار، ورود کشتی به بندر را جزو شروط اصلی قلمداد می‌نماید.^۴ حال آنکه نخست، تعیین دقیق حدود و ثغور بندر امری دشوار و مبتنی بر عرف هر بندر است و در بسیاری از پرونده‌ها، مشکل اصلی قضات و داوران نه اصل معیار ارائه شده، بلکه اعمال آن نسبت به واقعیات پرونده می‌باشد. دوم، «لنگر گاهی»^۵ که کشتی‌ها عادتاً در آن توقف می‌نمایند (جهت جلوگیری از ترافیک دریایی و بندری) در اکثر موارد خارج از بندرها می‌باشد. سوم، تصور این امر که مقامات بندری به دلایل مختلف، موقتاً اجازه ورود کشتی به بندر را صادر نمایند، اما در عین حال کشتی از هر لحاظ آماده بارگیری و تخلیه و تحت امر مقامات باشد، به دور از ذهن نبوده ولی جایگاهی هم در معیار ارائه شده ندارد.

1. Oldendorff.

2. E.L. Oldendorff & Co. G.M.B.H V Tradax Export S.A. (The "Johanna Oldendorff") [1971] 2 Lloyd's Rep 96; [1972] 2 Lloyd's Rep. 292; [1973] 2 Lloyd's Rep 285.

3. Tiberg, Hugo, Arrived Ship and Demurrage: An English and a Swedish Approach, Scandinavian Studies in Law, 20, 1976, p. 264.

4. Aspragkathou, Despoina, Review of the Gencon Charter Clauses for the Commencement of Laytime: Analysis of the Time Lost in Waiting for a Berth to Count as Laytime or Time on Demurrage Clause, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 38, no. 4, October 2007.

5. Anchorage.

مقوله ورود کشتی به بندر، به این دلیل که کشتی همیشه در بدو ورود، امکان ورود به آن را ندارد، در عمل مشکلاتی را برای مالکین در پی داشت. به عبارت دیگر، خسارت زمان ازدست رفته کشتی در انتظار ورود به بندر، بر مالکینی بار می گردید که از هر جهت به تعهد خود عمل نموده بودند؛ لذا یکی از مواردی که داوران جهت تحقق عدالت، رویکرد متفاوتی را اتخاذ نمودند، پرونده «پلی فریدام»^۱ بود. استدلال داوران در پرونده مذکور چنین بود که در قرارداد اجاره کشتی به مقصد بندر معین، با رسیدن کشتی به «نزدیک ترین نقطه ای که در عمل برای آن ممکن بوده و عرفاً محل انتظار کشتی ها باشد»، مالکین به وظایف خود عمل نموده اند. در نتیجه این کشتی یک کشتی به مقصد رسیده تلقی می گردد. علاوه بر این پرونده که در نظام قضایی آمریکا مطرح گردید، نظام حقوقی کشور آلمان نیز در شرایط مشابه رأی به نفع مالکین کشتی صادر کرده است.^۲

پرونده فوق تبدیل به فرصت مناسبی جهت اصلاح عیوب معیار الدندر ف گردید؛ لذا در سال ۱۹۷۷ که پرونده «ماراتا انوی»^۳ در مقابل قضات تجدیدنظر انگلستان قرار گرفت، قاضی دیننگ،^۴ با اعمال رویکرد داوران پرونده پلی فریدام، استدلال «تعهد ضمنی مستأجر مبنی بر آماده سازی پهلوگاه» را مطرح نمودند. به اعتقاد ایشان، هنگامی که مستأجرین، بندری را به عنوان بندر بارگیری یا تخلیه اعلام می کند، به صورت ضمنی تعهد نموده اند محل پهلوگیری خالی را نیز در بندر بارگیری، مهیا نمایند؛ لذا در صورت عدم وجود محل پهلوگیری خالی، مالک کشتی چاره ای به جز انتظار در خارج از بندر ندارد. در چنین شرایطی، مستأجرین به طور ضمنی قبول نموده اند که خسارات مالکین را که در انتظار خالی شدن بندر عارض می گردد، جبران نمایند. با این وجود، متعاقباً مجلس اعیان رأی تجدیدنظر را نقض نمود و مجدداً، به معیار ناقص الدندر ف بازگشت. این در حالی است که چندی قبل از این پرونده، مجلس اعیان انگلستان در پرونده «گلفاسترام»^۵ وظیفه ضمنی مستأجرین

1. Polyfreedom New York Arbitration, 1974 cited by Davies, Donald, Commencement of Laytime (4th edn.) Informa Law Routledge, 2006, P. 14.

2. Trappe, Johannes, Laytime problems and comparison of law, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, May 1986, p. 251.

3. Federal Commerce And Navigation Co Ltd V Tradax Export S.A. (The "Maratha Envoy") [1975] 2 Lloyd's Rep 223; [1977] 1 Lloyd's Rep 217; [1977] 2 Lloyd's Rep 301.

4. Lord Denning.

5. Anders Utkilens Rederi A/S V. Compagnie Tunisienne De Navigation of Tunis (The "Golfstrom") [1976] 2 Lloyd's Rep. 97.

کشتی مبنی بر مهیا نمودن محل پهلوگیری خالی را به رسمیت شناخته بود. البته پرونده اخیر در خصوص قرارداد اجاره زمانی کشتی مطرح گردیده بود و نه قرارداد اجاره سفری. در پاسخ به ایرادات معیار الدنדרف، داوران به دو رویکرد مهم جهت دور زدن بی‌عدالتی ایجادشده ناشی از آن روی آوردند؛ در رویکرد اول، داوران به مقصد رسیدن کشتی را با توسل به عرف بندرها تبیین می‌نمودند. در واقع، این رویکرد عبارت است از اینکه عرف تجاری برخی بندرها و معقولیت تجاری، اقتضا می‌کند منطقه‌ای خارج از بندر، جهت به مقصد رسیده دانستن کشتی کفایت نماید. این استدلال در پرونده «کینگ‌تراس»^۱ در سال ۱۹۸۶ ظهور نمود.

در رویکردی دیگر، از آنجا که مجلس اعیان ورود به بندر را به‌عنوان یک عنصر اجباری در به مقصد رسیده دانستن کشتی در نظر داشت، برخی داوران به فکر گسترش معنای بندر به محدوده‌ای که تحت نظر مقامات بندری است (به عبارت دیگر محدوده اداری بندر) افتادند. در این راستا، در داوری «آنکو الیاس»^۲ که کشتی در لنگرگاه معمول کشتی‌ها در خارج از بندر قرار داشت، استدلال داور بر این پایه استوار بود که در عمل مقامات بندری هستند که به کشتی‌ها دستور می‌دهند در کدام منطقه لنگر ببندازند. در واقع نحوه حرکت و رفتار کشتی‌ها در این مناطق توسط دستورات مقامات بندری تعیین می‌گردد و از چنین دریچه‌ای، محل انتظار و لنگرگاه کشتی‌ها نیز جزو محدوده بندر محسوب می‌گردد. در پی پرونده فوق، داوران در داوری «تورم استرید»^۳ در برابر مسئله‌ای مشابه قرار گرفتند. رأی داوری کاملاً مشابه مورد قبل و مبتنی بر تعمیم معنای بندر به مناطق تحت اداره مقامات بندری صادر گردید.^۴

هرچند در طول زمان داوران راه‌حلی‌هایی گذرا برای ایراد فوق یافته‌اند، اما حتی تعیین دقیق محدوده اداری بندر نیز در مواردی با دشواری فراوان روبه‌رو بوده است. برای مثال در

1 Mosvolds Rederi A/S V. Food Corporation of India (The "Damodar General T. J. Park" And "King Theras") [1986] 2 Lloyd's Rep. 68.

2. The Anco Elias Arbitration, 1977 cited by Davies, Donald, Commencement of Laytime (4th edn.) Informa Law Routledge, 2006, P. 18.

3. 1978 Torm Estrid cited by Davies, Donald, Commencement of Laytime (4th edn.) Informa Law Routledge, 2006, P. 23.

4. Aspragkathou, Despiona, The Asbatankvoy Charterparty Clauses for the Commencement of Laytime - Interpretation under English and American Law, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 40, no. 1, January 2009.

پرونده «گاندولیک»^۱ شواهدی وجود داشت که موجب تردید داوران در این خصوص که آیا لنگرگاه کشتی‌ها در محدوده اداری بندر هست یا خیر، گردید؛ زیرا وفق کتابچه راهنمای بندری، لنگرگاه خارج از محدوده بندر محسوب می‌گردید، درحالی که جهت انتظار در آن محدوده، کشتی‌ها مقید به پرداخت هزینه اداری به مقامات بندری بودند؛ لذا تعیین محدوده بندری، خود چالشی برای داوران و قضاتی بود که با موضوعات مشابه برخورد می‌نمودند.^۲ ورود کشتی به بندر، تنها شرط اعمال معیار الدندر ف نیست. قابلیت در دسترس قرار دادن کشتی به مستأجرین به صورت فوری و مؤثر، شرط دیگر این معیار است. طبیعی است که این سؤال در ذهن متبادر گردد که در چه نقطه‌ای از زمان و مکان این پیش شرط تحقق می‌یابد؟ به عقیده برخی از نویسندگان، صرف رسیدن کشتی به مقصد قراردادی جهت به وقوع پیوستن این امر کفایت می‌کند.^۳ از آنجا که مقصد قراردادی ممکن است در هر پرونده متفاوت باشد، لذا پهلوگیری کشتی الزامی نیست. برخلاف نظر اخیر، به نظر می‌رسد تعیین اینکه آیا کشتی در اختیار فوری و مؤثر مستأجرین قرار دارد، امر ساده‌ای نباشد. در پرونده «کل علیه اندرسون»^۴ این گونه استدلال شد که برای تعیین این موضوع، باید توجه نمود که با در نظر گرفتن واقعیات پرونده، آیا کشتی می‌تواند به سرعت خود را به نقطه بارگیری و یا تخلیه برساند یا خیر؟ همین نظر در پرونده «براون علیه جانسون»^۵ نیز مورد استفاده قضات قرار گرفت.

در پرونده دیگری که به تازگی مطرح بوده است، رویکرد متفاوتی در این خصوص ارائه شد. در اعمال معیار الدندر ف در پرونده «آرون دل کستل»،^۶ دیوان عالی این گونه نظر داد که با ورود کشتی به منطقه‌ای که عرفاً کشتی‌های دیگر از همان نوع در آنجا به انتظار می‌ایستند، کشتی در اختیار فوری و مؤثر مستأجرین قرار دارد. در این خصوص قاضی برت^۷ در پرونده

1. The Gundulic 1980 cited by Davies, Donald, Commencement of Laytime (4th edn.) Informa Law Routledge, 2006, P. 24.

2. Also see LMLN 409 8 July 1995 (a 1993 arbitration on the same object) cited by Davies, Donald, Commencement of Laytime (4th edn.) Informa Law Routledge, 2006, P. 29.

3. Baughen, Simon, Summerskill on Laytime (6th edn.), Sweet & Maxwell Ltd, 2021, P. 92.

4. Kell v Anderson (1842) 10 M. & W. 498.

5. Brown v Johnson (1842) 10 M. & W. 331 at 307.

6. The Arundel Castle [2017] EWHC 116 (Comm); [2017] 1 Lloyd's Rep. 370.

7. Brett J.

«نلسون علیه دال»^۱ این گونه اظهار نظر می‌نمایند که یک کشتی به مقصد رسیده، در واقع کشتی‌ای است که به نحوی در اختیار مستأجرین قرار بگیرد که بتواند عملیات بارگیری/تخلیه را آغاز کند و این امر با پایان یافتن سفر کشتی محقق می‌شود. در نتیجه امروزه به نظر می‌رسد در قراردادهایی که نام یک بندر به عنوان مقصد در قرارداد اجاره کشتی قید می‌گردد، صرف حضور کشتی در لنگرگاه به عنوان نزدیک‌ترین محلی که در عمل برای مالک کشتی متصور است، به نحوی که کشتی بتواند به صورت مؤثر در اختیار مستأجرین قرار بگیرد و امکان بارگیری را به آن‌ها بدهد، جهت به مقصد رسیده تلقی نمودن کشتی، کفایت نماید.

۱-۲. قرارداد اجاره کشتی به مقصد اسکله معین

این نوع قرارداد اجاره کشتی امروزه به‌طور گسترده مورد استفاده قرار نمی‌گیرد. قرارداد اجاره کشتی به مقصد اسکله در اواخر قرن نوزدهم با طغیان گسترده سیستم‌های اسکله به منصفه ظهور رسیدند، اما در شرایط امروزی تقریباً ناشناخته‌اند. اگر قرارداد اجاره کشتی به مقصد اسکله‌ای وجود داشته باشد، موقعیت آن تا حدودی یکسان با قرارداد اجاره کشتی به مقصد بندر است؛ لذا از تکرار آنچه قبلاً گفته شده اجتناب می‌گردد. در این مبحث به همین مقدار بسنده می‌گردد که در قرارداد اجاره کشتی به مقصد اسکله، کشتی باید به اسکله وارد شده باشد تا کشتی «به مقصد رسیده» محسوب شود؛ لذا ورود کشتی به محل بارگیری و تخلیه (پهلوگاه) غیر ضروری است. لرد دیپلاک^۲ در پرونده الدندرِف به تعریف اسکله پرداخته‌اند. در نگاه ایشان، اسکله یک منطقه نسبتاً کوچک است که از طریق دروازه می‌توان به آن وارد شد و تعیین این که آیا کشتی به آن وارد شده است یا خیر، دشوار نیست. همچنین در پرونده «تپ اسکات علیه بالفور»^۳ این گونه استدلال گردید هنگامی که مقصد قرارداد اجاره کشتی، اسکله باشد، مالک کشتی با آوردن کشتی به محل معمول بارگیری و تخلیه در آن اسکله، به وظیفه خود عمل نموده است. در این خصوص، نیازی نیست که نام اسکله مقصد حتماً در قرارداد قید گردد. بلکه کافی است که در طول سفر کشتی، مستأجرین اسکله را تعیین

1. Nelson v Dahl (1879) 12 Ch.D. 568 at 583.

2. Lord Diplock.

3. Tapscott v Balfour (1872) L.R. 8 C.P. 46 at 52-53.

نمایند.^۱ در پایان باید اشاره کرد که برخی از نویسندگان، اسکله و محل پهلوگیری را یکی دانسته‌اند.^۲

۱-۳. قرارداد اجاره کشتی به مقصد محل پهلوگیری معین

استفاده قرارداد اجاره کشتی به مقصد محل پهلوگیری معین، متداول است. اگر در یک قرارداد اجاره کشتی، نام محل پهلوگیری خاصی ذکر شده باشد، کاملاً واضح است که مادام که کشتی به آن محل مشخص در قرارداد برسد، کشتی «به مقصد رسیده» تلقی نخواهد شد. این نکته توسط قاضی جنکینز در پرونده «رادنر»^۳ بدین نحو بیان شده است که در مورد قرارداد اجاره کشتی به مقصد محل پهلوگیری خاص که از طرف مستأجر مشخص می‌شود، تا زمانی که کشتی به محل مورد نظر نرسیده و آماده بارگیری یا تخلیه نباشد، یک کشتی ب مقصد رسیده نبوده و نمی‌تواند اعلامیه آمادگی کشتی را به شرحی که در قرارداد اجاره کشتی قید شده است برای مستأجر ارسال کند. به عبارتی دیگر تا پیش از ورود کشتی به محل مورد نظر، مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه آغاز نمی‌گردد. با عنایت به پرونده اخیر، اگر محل مشخص شده در قرارداد اجاره کشتی توسط کشتی دیگری اشغال باشد، کشتی موضوع بحث هنوز در مرحله سفر محسوب شده و زمان صرف شده به هزینه صاحب کشتی خواهد بود. ضمناً اگر در مسیر پهلوگاه، هرگونه مانع، ترافیک و یا عاملی باشد که ورود کشتی را به تأخیر بیندازد، هزینه آن بر عهده مالک است و نه مستأجر.^۴

لازم نیست نام پهلوگاه خاصی در قرارداد اجاره کشتی به مقصد محل پهلوگیری به کار برده شود تا این قرارداد، قرارداد اجاره کشتی به مقصد محل پهلوگیری به شمار رود، بلکه صرف معرفی پهلوگاه توسط مستأجر (بعد از انعقاد قرارداد) کافی است،^۵ اما در صورتی که مقصد، منطقه‌ای با وسعت بیشتری از یک پهلوگاه (مثلاً اسکله) باشد و در

1. Davies v McVeagh (1879) 4 Ex.D. 265 at 268.

۲. ایوامی، هاردی، حقوق دریایی: جامع حقوق حمل و نقل دریایی کالا، ترجمه منصور پورنوری، (تهران، انتشارات پیام عدالت، ۱۳۹۷)، ص ۲۵۴؛ کالینز، نیک، حمل و نقل دریایی و بررسی مباحث اجاره کشتی، ترجمه علی تابش، (تهران: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۷)، ص ۲۳۸.

3. North River Freighters Ltd V President of India (The "Radnor") [1955] 2 Lloyd's Rep 73; [1955] 2 Lloyd's Rep 668.

4. Tharsis Sulphur & Copper Mining Co Ltd v Morel Bros & Co [1891] 2 Q.B. 647 at 651.

5. Tapscott v Balfour (1872) L.R. 8 C.P. 46.

قرارداد اجاره کشتی، مستأجر حق داشته باشد که پهلوگاه یا محل تخلیه دیگری را معرفی کند، وقتی کشتی به منطقه با وسعت بیشتر برسد، «کشتی به مقصد رسیده» محسوب می‌شود و نه وقتی که بعداً به محل یا نقطه تخلیه اعلام شده برسد.^۱ همچنین در قرارداد اجاره کشتی، اگر از کلمه «پهلوگاه» قبل از نام بندر استفاده شود، توصیف مقصد، آن را به یک قرارداد اجاره کشتی به مقصد محل پهلوگیری تبدیل می‌کند، به طوری که در صورت عدم وجود هرگونه مقررات ویژه مربوط به شروع زمان بارگیری و تخلیه، کشتی باید قبل از این که بتواند اعلامیه آمادگی دهد، وارد محل بارگیری شود.^۲

در پایان این بحث، با نگاهی به تازه‌ترین پرونده‌هایی که منعکس‌کننده رویه قضایی در این خصوص می‌باشند، مشاهده می‌گردد که رویه قضایی به سان گذشته ادامه یافته است؛ با این تفاوت که قضات نقش بیشتری برای شروط قراردادی و اراده طرفین قائل می‌باشند. در پرونده «مریدا»^۳ قاضی گراس عمده استدلالات خود را مبنی بر اراده طرفین در قرارداد اجاره کشتی قرار داده و با تفسیر مفاد آن، اظهار نمود در صورتی که ابتدا به پهلوگاه اشاره گردد و سپس بندر، کشتی باید در پهلوگاه حاضر شود تا به مقصد رسیده تلقی گردد. در پرونده دیگری نیز که در سال ۲۰۱۶ در دادگاه تجدیدنظر سنگاپور مطرح گردید،^۴ مفاد چارترپارتی اولیه اصلاح گردید که در اصلاحیه، عبارت «پهلوگاه» به «بندر» تغییر یافت. قضات بر این باور بودند که آخرین اراده طرفین باید ملاک قرار داده شود و از این بابت، کشتی با حضور در بندر یک کشتی به مقصد رسیده است.

۲. آمادگی کشتی

دومین مؤلفه‌ای که ذیل نظام حقوقی کامن‌لا جهت آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی مقرر گردیده است، آمادگی کشتی برای انجام هدف قراردادی خود که همان

1. Stag Line Ltd v Board of Trade [1950] 1 K.B. 536 at 538, Approved by Lord Oaksey in the Court of Appeal [1950] 2. K.B. 194 at 195.

2. Cosmar Compania Naviera S.A. V. Total Transport Corporation (The "Isabelle") [1982] 2 Lloyd's Rep. 81.

3. Novologistics Sarl V Five Ocean Corp (The Merida) [2009] Ewhc 3046 (Comm); [2010] 1 Lloyd's Rep. 274.

4. Freight Connect (S) Pte Ltd v Paragon Shipping PTE Ltd [2016] 1 Lloyd's Rep. 184.

بارگیری یا تخلیه است، می‌باشد.^۱ این مقوله به آمادگی فیزیکی و حقوقی کشتی تقسیم می‌گردد.^۲ نکته‌ای که در ابتدا باید مورد اشاره واقع گردد، این است که آمادگی کشتی (مؤلفه دوم) نباید با به مقصد رسیدن کشتی (مؤلفه اول) خلط گردد. در نتیجه برای احراز آمادگی کشتی، اینکه کشتی در پهلوگاه باشد، یا خارج از اسکله و یا حتی بندر، تفاوتی ایجاد نخواهد نمود.^۳

۱-۲. آمادگی فیزیکی کشتی

آمادگی فیزیکی کشتی عمدتاً ناظر بر فضای بارگیری کشتی و تجهیزات مورد استفاده کشتی می‌گردد. در برخی موارد، قسم دیگری نیز در رویه قضایی و داوری به موارد اخیر اضافه گردیده که عبارت است از آمادگی کشتی از منظر وزن و تعادل که به طور خلاصه عبارت است از وظیفه مالک کشتی مبنی بر تنظیم وزن و تعادل کشتی به نحوی که کشتی آماده بارگیری یا تخلیه باشد. هر یک از این موارد در ادامه بررسی خواهند گردید؛ اما نکته‌ای که باید بدان توجه داشت، این است که کلیه این موارد باید در زمان «صدور اعلامیه آمادگی کشتی» وجود داشته باشند. در غیر این صورت، اعلامیه آمادگی کشتی فاقد اعتبار است. در نقطه مقابل و مفهوم مخالف جمله اخیر، در صورتی که در زمان صدور اعلامیه آمادگی کشتی از هر منظر آماده بوده باشد، اما متعاقباً دچار ایراد در یکی از موارد فوق‌الذکر گردد، خللی بر اعتبار اعلامیه آمادگی کشتی وارد نمی‌آید.^۴

آمادگی فضای بارگیری و تجهیزات کشتی، می‌تواند از زوایای مختلفی مورد بررسی قرار گیرد. در عمل یکی از مواردی که پرونده‌های بسیاری حول محور آن شکل گرفته است، نظافت انبار کشتی متناسب با کالا است. یکی از پرونده‌های مرجع در این زمینه، پرونده

1. Groves, Maclean & Co v Volkart Bros (1884) C. & E. 309; Government of Ceylon V Société Franco-Tunisienne D'armement-Tunis (The Massalia) (No 2) [1962] 2 Q.B. 416.

۲. اربابی، مسعود، «خسارت تأخیر در بارگیری و تخلیه (دموراز) و خسارت بلحاظ معطلی کشتی»، مجله تحقیقات حقوقی، دوره ۷، شماره ۲۳ و ۲۴، (۱۳۷۷)، ص ۱۶۶.

3. Armement Adolf Deppe v John Robinson & Co Ltd [1917] 2 K.B. 204; applied in The Demosthenes V (Gerani Compania Naviera SA v General Organization for Supply Goods) (No.1) [1982] 1 Lloyd's Rep. 275.

4. London Arbitration 14/05 (2005) 669 LMLN 3; London Arbitration 4/93 (1993) 351 LMLN 3.

«ترس فلورس»^۱ است که وفق آن، پیش از صدور اعلامیه آمادگی کشتی، فرمانده باید از نظافت، خشک بودن و مناسب بودن فضای بارگیری از هر نظر برای ماهیت کالا اطمینان حاصل نماید. یکی از استدلال‌های دیوان عالی در پرونده اخیر که بسیار مورد توجه قرار گرفته است، این بود که تنها مجموع شروط، «در کنار یکدیگر»^۲ است که می‌تواند موجب آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی گردد. نتیجه آنکه اگر هر یک از این شروط (از جمله آمادگی کشتی) تحقق نیابند، فرمانده کشتی نمی‌تواند اعلامیه آمادگی کشتی را صادر کند. استدلال دیوان عالی انگلستان در پرونده‌های بعدی نیز استفاده گردید و مورد پذیرش واقع شد.^۳

سؤالی که در یک پرونده داوری^۴ مطرح گردید، این بود که در صورتی که مقرر باشد فقط در برخی از انبارهای کشتی بارگیری صورت پذیرد، آیا باید همه انبارهای کشتی در حالت آماده‌باش قرار داشته باشند یا صرف وجود فضای کافی برای محموله موردنظر، برای آماده بودن کشتی کفایت می‌کند؟ پاسخ به این سؤال اهمیت فراوانی دارد؛ زیرا اعلامیه آمادگی کشتی تنها در صورت وجود کلیه شرایط معتبر است و این موضوع معمولاً به‌طور صریح در قرارداد اجاره کشتی قید می‌گردد. دیوان داوری با بهره‌گیری از آرا پیشین،^۵ این‌گونه استدلال نمود که از منظر قرارداد اجاره کشتی، انتظاری که مستأجرین به‌طور مشروع می‌توانند از کشتی داشته باشند، این است که بدون هیچ عیب یا نقصی، مبادرت به بارگیری کالای آن‌ها بنماید. برای این امر صرف در دسترس بودن انبار تمیز به میزان محموله کفایت می‌نماید و نیاز نیست که سایر انبارهای کشتی نیز دارای همان شرایط باشند. به عبارت دیگر، این نتیجه نیز از استدلال دیوان داوری برداشت می‌شود که وجود نقض‌هایی که به عملیات بارگیری و تخلیه خللی وارد نیاورند و موجب بروز تأخیر در سفر کشتی نگردند، ایرادی بر آمادگی کشتی وارد نمی‌آورد.

در هر قرارداد اجاره کشتی، با در نظر گرفتن ماهیت و اقتضاء کالا، میزان نظافت انبار متفاوت است. برای بسیاری از کالاهای عمومی و دارای بسته‌بندی مناسب، وجود بهداشت

1. [1972] 2 Lloyd's Rep. 384; [1973] 2 Lloyd's Rep. 247 (C.A.)

2. Cumulatively.

3. Noemijulia v. Minister of Food, (1949-50) 83 Ll.L.Rep. 500; The Epaphus [1986]

2. Lloyd's Rep. 387; [1987] 2 Lloyd's Rep. 215.

4. London Arbitration 19/05 (2005) 676 LMLN 3.

5. LMLN 337—3 October 1992.

حداقلی انبار کفایت می‌کند. درحالی که جهت حمل محمولات خوراکی، بهداشتی و مایعات، معمولاً رعایت استانداردهای خاصی برای نظافت انبارها ضروری است که با توجه به واقعیات هر پرونده، متفاوت‌اند. برای مثال در یک پرونده داوری،^۱ کشتی پس از حمل محموله نفت خام، جهت بارگیری بنزین اعزام گردیده بود درحالی که پس از شست‌وشوی انبار (تانکر) کشتی، هنوز مقدار کمی نفت خام در آن وجود داشت. مسئله پیش‌روی داوران این بود که آیا کشتی موردنظر در تاریخ رسیدن به بندر مقصد، آمادگی لازم برای صدور اعلامیه آمادگی کشتی را دارا بوده است یا خیر. با عنایت به نظریه کارشناسی صادره در پرونده، دیوان بر این عقیده بود که میزان نفت خام در حدی ناچیز بوده که به خلوص بنزین خللی وارد نمی‌آورد؛ لذا آمادگی فضای بارگیری کشتی در رأی دیوان احراز گردید. همچنین در پرونده «مکزیکو ۱»،^۲ در قرارداد اجاره کشتی قید شده بود که انبارهای کشتی باید مطابق استاندارد تمیز باشد، اما نوع استاندارد مشخص نگردیده بود؛ لذا مالک کشتی انبارها را مطابق با عرف و استاندارد محل آخرین تخلیه کشتی تمیز کرد. هنگام رسیدن کشتی به بندر بارگیری، کارشناس مربوطه میزان تمیزی را مطابق با استاندارد بندر بارگیری احراز نمود و این امر موجب بروز اختلاف میان طرفین گردید. در راستای جلوگیری از چنین اختلافاتی، قرارداد اجاره کشتی می‌تواند شامل استاندارد خاص یک سازمان بازرسی مشخص (مثلاً سازمان بازرسی غلات ایالات متحده آمریکا) باشد.^۳

توازن و تعادل کشتی، یکی دیگر از عوامل احراز آمادگی کشتی است. معیار اندازه‌گیری وزن کشتی‌ها پارامتری تحت عنوان خط آبخور (یا خط شاهین) کشتی می‌باشد.^۴ بر روی کشتی، خطوط مدرجی وجود دارد که بیانگر فاصله سطح آب با عمیق‌ترین نقطه کشتی زیر آب است و وزن کشتی نیز از همین طریق کارشناسی و محاسبه می‌گردد که متعاقب آن «برگ توزین کشتی»^۵ صادر می‌گردد. از طرف دیگر، هر کشتی جهت حفظ تعادل خود، انبارهای مخصوصی دارد که معمولاً با آب یا شن پر می‌شود و به عملیاتی که توازن کشتی

1. London Arbitration 7/88 (1988) 239 LMLN 4.

2. The Mexico 1 [1990] 1 Lloyd's Rep. 507.

۳. برای مطالعه بیشتر، نک.

LMLN 445—23 November 1996; LMLN 332—25 July 1992.

4. Draft Or Draught.

5. Draft Survey.

با پر یا خالی نمودن آب و شن، کنترل می‌گردد، «کنترل توازن»^۱ اطلاق می‌گردد. ارتباط این مباحث با آمادگی کشتی، از دو جهت قابل بررسی است. نخست آنکه عملیات مرتبط با کشتی از قبیل تنظیم ارتفاع و توازن، ممکن است زمان‌بر و نیازمند فراهم آمدن مقدماتی باشند؛ لذا آغاز مدت‌زمان مجاز بارگیری و تخلیه ممکن است از این بابت تغییر یابد. نکته دوم این است که در برخی کشتی‌ها (علی‌الخصوص کشتی‌های تانکر مخصوص حمل مایعات)، انباری که برای پر شدن آب و نهایتاً حفظ تعادل و وزن کشتی استفاده می‌گردد، همان انباری است که قرار است کالا در آن بارگیری شود. در نتیجه کشتی هم‌زمان که کالا را بارگیری می‌نماید، سایر انبارهای خود را که در آن‌ها آب پر شده است، به تناسب تخلیه می‌نماید تا فضای بارگیری آماده گردد. در صورتی که فضای بارگیری بیش از نیاز کشتی به بحث حفظ تعادل اختصاص داده شود، احراز آمادگی کشتی دشوار می‌گردد و ممکن است منجر به محکومیت مالک کشتی به پرداخت خسارات گردد.^۲ در نقطه مقابل، در صورتی که جهت حفظ تعادل، مالک کشتی به اندازه مورد نیاز اقدام به کنترل توازن کشتی بنماید، مسئولیتی بر وی بار نمی‌گردد.^۳ در پرونده «ثوگر»،^۴ «صد هزار تن سیمان»^۵ (حدود یک‌ششم از کل ظرفیت کشتی) جهت حفظ توازن کشتی در کف آن قرار داده شده بود. دادگاه تجدیدنظر هنگام بررسی مسئله، مقدار مورد نظر را جهت حفظ تعادل کشتی ضروری تلقی نمود و از این لحاظ آمادگی کشتی مورد احراز قرار گرفت.

۲-۲. آمادگی حقوقی کشتی

به طور کلی کشتی باید از هر منظر در اختیار مستأجرین بوده و آماده بارگیری و تخلیه باشد. این امر شامل اخذ هرگونه مجوز و اسناد و همین‌طور رعایت قوانین و مقررات و یا عدم نقض آن‌ها می‌شود. در اکثر موارد، اخذ مجوز بهداشت،^۶ عدم نقض مقررات قرنطینه،^۷ تنظیم دقیق

1. Ballasting.

2. Weir v Union SS Co Ltd [1900] A.C. 525 at 532-533.

3. Vaughan V Campbell Heatley & Co (1885) 2 T.L.R. 33; London Arbitration 1/91 (1991) 299 LMLN 1.

4. Japy Frères & Co V RWJ Sutherland & Co (1921) 26 Com. Cas. 227.

5. One Hundred Tons of Cement.

6. Free Pratique (FP).

7. Free From Sanction Restrictions (FFSR).

سند ثبت وقایع کشتی،^۱ و ارائه گواهی ثبت کشتی،^۲ از عمده موارد لازم و مشترک در خصوص آمادگی حقوقی کشتی هستند. باید در نظر داشت که بندرها ممکن است مقررات خاص خود را داشته باشند و این وظیفه مالک کشتی است که از این مقررات مطلع باشد و آن‌ها را رعایت نماید. در پرونده داوری «پرمک»،^۳ به دلیل عدم اخذ «گواهی بازرسی کشتی تانکر»،^۴ آمادگی کشتی از لحاظ حقوقی احراز نگردید و نتیجتاً اعلامیه آمادگی کشتی فاقد اعتبار اعلام شد. البته استثنائاتی بر اصل فوق وارد است که در رویه قضایی و داوری مشاهده می‌شود. نخست، برای نقض آمادگی حقوقی کشتی، مانع به وجود آمده «باید» در امر تخلیه و یا بارگیری خللی ایجاد نماید؛ بنابراین اگر عدم رعایت یک مقررۀ قانونی برای مالک کشتی صرفاً جریمه نقدی در پی داشته باشد و یا از نظر زمانی موجب توقف کشتی نگردد، آمادگی کشتی نقض نشده است.^۵ دوم، نقض به وجود آمده باید ناشی از اهمال در انجام وظایف مالک کشتی باشد؛ در نتیجه اگر به دلیل عدم انجام امور گمرکی توسط گیرنده یا فرستنده کالا و یا عدم ارائه اصول اسناد، کالا قابلیت بارگیری و یا تخلیه را نداشته باشد، چنین امری متوجه مالک کشتی نخواهد بود.^۶ در خصوص بحث آمادگی حقوقی کشتی، دو موضوع حائز اهمیت است.

موضوع نخست، مبحث اخذ مجوز بهداشت و قرنطینه است. مجوز یا گواهی بهداشت و قرنطینه عبارت است از بررسی کشتی‌های ورودی از لحاظ رعایت مقررات بهداشتی و آلوده نبودن کشتی و یا خدمه آن به بیماری‌های واگیردار.^۷ در برخی از پرونده‌های شکل گرفته حول این محور، طرفین به صراحت اخذ مجوز بهداشت و قرنطینه را جزو آمادگی حقوقی کشتی قلمداد کرده‌اند.^۸ همین امر موجب بروز این سؤال گردیده که اگر به‌طور خاص به این موضوع در قرارداد اجاره کشتی اشاره‌ای نگردد، آیا در امکان صدور اعلامیه آمادگی

1. Official Log Book.
2. Certificate Of Registry.
3. The Permeke, LMLN 416, 14 October 1995.
4. Tanker Vessel Examination Certificate.
5. London Arbitration 19/07 (2007) 723 LMLN 2; Gill & Duffus SA V Rionda Futures Ltd [1994] 2 Lloyd's Rep. 67, Clarke J; London Arbitration 4/05 (2005) 659 LMLN 3.
6. London Arbitration 15/01 (2001) 566 LMLN 3; London Arbitration 7/02 (2002) 587 LMLN 4.
7. International Maritime Dictionary, Edited By De Kerchove, 2nd Edn (1961).
8. The Shackleford (Surrey Shipping Co Ltd V Compagnie Continentale (France) SA) [1978] 2 Lloyd's Rep. 154.

کشتی خللی به وجود می‌آید یا خیر؟ به نظر می‌رسد رویه واحدی در این خصوص موجود نباشد. حداقل در یک پرونده، اعلام شده است که در صورت عدم قید عبارت خاص در قرارداد، حق صدور اعلامیه آمادگی از فرمانده کشتی سلب نمی‌گردد.^۱ بررسی برخی از پرونده‌ها مشخص می‌سازد که در عمل، طرفین قرارداد اجاره کشتی، اعتبار اعلامیه آمادگی کشتی را معلق بر اخذ مجوز بهداشت می‌نمایند و در صورتی که متعاقباً مالک کشتی نتواند مجوز مزبور را اخذ نماید، اعلامیه آمادگی از ابتدا فاقد اعتبار تشخیص داده می‌شود.^۲ همچنین در پرونده «بو سدار»،^۳ دیوان عالی این گونه اظهار نظر نمود، در صورتی که اعتبار اعلامیه آمادگی کشتی معلق بر اخذ مجوز بهداشت گردیده باشد، مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه تا هنگام مشخص شدن وضعیت مجوز آغاز نخواهد گردید. در صورتی که کشتی در وضعیت «قرنطینه»^۴ قرار بگیرد، به دلیل عدم امکان بارگیری و یا تخلیه وصف آمادگی خود را از دست می‌دهد و مالک کشتی حسب مورد، باید از عهده خسارات وارده بر مستأجرین کشتی برآید. چنین شرایطی در پرونده‌های «وایت علیه وینچستر»^۵ و «آستین فریار»^۶ عارض گردید.

موضوع دوم، رعایت «مقرره بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و بندرها»^۷ است. مقرره اخیر، یک پروتکل اصلاحی بر «معاهده بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا»^۸ می‌باشد که از سال ۲۰۰۴ میلادی مورد تصویب کشورهای قرار گرفته است و به‌طور گسترده‌ای در کشورهای مطرح دنیا از جمله ایالات متحده آمریکا، انگلستان و اعضای اتحادیه اروپا، به اجرا درآمد.

1. Logs & Timber Products (Singapore) Pty Ltd V Keeley Granite (Pty) Ltd (The Freijo) [1978] 2 Lloyd's Rep. 1 At 3.

2. London Arbitration 11/00 (2000) 545 LMLN 3; London Arbitration 1/00 (2000) 538 LMLN 1; London Arbitration 9/98 (1998) 488 LMLN 1(2); London Arbitration 19/04 (2004) 648 LMLN 1(2).

3. Odfjell Seachem A/S v Continentale des Petroles et d'Investissements [2004] EWHC 2929 (Comm); [2005] 1 All E.R. (Comm) 421; [2005] 1 Lloyd's Rep. 275.

۴. قرنطینه به دوره‌ای که معمولاً ۴۰ روزه است اطلاق می‌گردد که در آن مدت، اشخاصی که دارای بیماری واگیردار

هستند، به صورت انفرادی به‌دوراز دسترس دیگران نگهداری می‌شوند. برای مطالعه بیشتر، نک:.

Shorter Oxford English Dictionary, 3rd Edn (Oxford: Oxford University Press, 1944 Revised 1956)

5. White V Winchester SS Co (1886) 23 Sc.L.R. 342.

6. The Austin Friars (1894) 10 T.L.R. 633.

7. International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

8. Safety Of Life at Sea (SOLAS) Convention.

هدف مقررہ تضمین امنیت کشتی‌ها، بندرها و اشخاص از طریق اعمال سیاست‌هایی خاص و نظارت مکرر بر آن‌ها است. به‌طور مثال، هر کشتی باید مجهز به لوازم ایمنی و «نقشه ایمنی»^۱ باشد و «مأموری»^۲ به این منظور در کشتی حضور دائم و فعال داشته باشد. به همین منظور هر پنج سال یک‌بار، پس از بازدید مجدد از کشتی‌ها، «مجوز بین‌المللی ایمنی کشتی»^۳ برای کشتی مذکور صادر می‌گردد. یکی از موارد اعمال مقررہ اخیر، کشتی‌های باری است که از این جهت مقررہ فوق با بحث آمادگی کشتی ارتباط پیدا می‌کند. بر اساس مفاد مقررہ، فرمانده هر کشتی در بدو ورود به بندر، باید «اظهارنامه ایمنی»^۴ را صادر و اعلام نماید. در صورت عدم رعایت مقررات اخیر، از ورود کشتی به بندر جلوگیری به‌عمل می‌آید و این امر آمادگی حقوقی کشتی را سلب می‌کند.^۵

۳. صدور اعلامیه آمادگی کشتی

سومین مؤلفه ضروری جهت آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه، صدور اعلامیه آمادگی کشتی است.^۶ اعلامیه آمادگی کشتی، اعلامیه‌ای است که توسط فرمانده کشتی به مستأجرین، فرستنده و گیرنده کالا و سایر اشخاصی که بر اساس قرارداد اجاره کشتی معین شده‌اند، ارسال شده و مراتب حضور کشتی در مقصد قراردادی و همچنین آماده بودن کشتی از هر لحاظ را به آن‌ها اطلاع می‌دهد.^۷

مبنای وجود این مؤلفه، این است که در مواقعی که اقدامات یک‌طرف قرارداد معلق بر اقدامات طرف دیگر است، طرف اخیر باید به محض انجام تعهدات خویش سایر اطراف قراردادی را مطلع سازد.^۸ در نتیجه در صورت عدم وجود شرط قراردادی برخلاف این موضوع، اصل بر عدم اطلاع مستأجر کشتی از ورود و آمادگی آن است. به عقیده برخی از نویسندگان، در نظام حقوقی کامن‌لا مالک کشتی صرفاً هنگام ورود کشتی برای بارگیری

1. Ship Security Plan (SSP).
2. Ship Security Officer (SSO).
3. International Ship Security Certificate (ISSC).
4. Declaration Of Security (DOS).
5. The Doric Pride [2006] EWCA Civ 599; [2006] 2 Lloyd's Rep.175.
6. Carver, Thomas & Colinvaux, Raoul, Carvers's Carriage by Sea (13th Edn.), Sweet & Maxwell, 1995, P. 1315.
7. Charterparty Laytime Definitions 1980.
8. Vyse V Wakefield (1840) 6 M. & W. 442 At 452; Makin V Watkinson (1870) L.R. 6. Ex. 25.

وظیفه دارد اعلامیه آمادگی را صادر نماید و این امر به تخلیه تسری نمی‌یابد؛ زیرا پس از بارگیری، مستأجرین از امور مربوط به کشتی و حرکت آن به سمت مقصد مطلع بوده و دیگر فرض بر بی‌اطلاعی آنان نیست.^۱ حتی اگر صحت چنین استدلالی مفروض باشد، صدور اعلامیه آمادگی برای تخلیه مزید بر علت بوده و دفاعیات مالک کشتی را از نظر اسنادی تقویت می‌نماید؛ لذا صدور اعلامیه آمادگی کشتی برای تخلیه نیز امری ضروری به نظر می‌رسد. مضافاً اینکه در پرونده «تیمنا»،^۲ قاضی دونالدسون اظهار نمود که در مواقع شک و تردید، بهتر است که اعلامیه آمادگی صادر شود.

۳-۱. شرایط صحت اعلامیه آمادگی کشتی

از لحاظ شکلی، اصل بر این است که فرم خاصی جهت اعلام آمادگی کشتی وجود ندارد، بلکه اطلاع یافتن مستأجرین هدف اصلی اعلامیه مذکور است؛ بنابراین در صورتی که به جای عبارت «اعلامیه آمادگی کشتی» از عبارت «اعلامیه ورود کشتی» یا عبارات مشابه دیگر استفاده شود، مادام که این اعلامیه ورود کشتی به مقصد معین و آماده بودن آن را اطلاع‌رسانی نماید، مقصود محقق شده است،^۳ اما باید توجه داشت که فرض اخیر در صورتی حاکم است که در قرارداد میان طرفین، استثنایی برای آن قائل نشده باشد. برای مثال در پرونده «پورت راسل»،^۴ بند مربوط به اعلامیه آمادگی کشتی در قرارداد اجاره کشتی، مقرر کرده بود که پس از صدور اعلامیه آمادگی کشتی به هر ترتیبی که باشد، اعلامیه باید در ساعات اداری نیز به نشانی تماس مستأجرین فکس گردد. متعاقباً فرمانده کشتی تنها به صورت ایمیل مراتب آمادگی کشتی را اعلام کرده بود که دادگاه، چنین اعلامیه‌ای را خلاف مفاد قراردادی و در نتیجه بدون اعتبار دانست. مشکل از آنجا حادث می‌گردد که ساعات اداری در هر کشور متفاوت بوده و همین امر می‌تواند در بحث آغاز مدت‌زمان بارگیری و تخلیه اختلال ایجاد کند. در یک پرونده داوری،^۵ دیوان داوری اظهار نمود که به دلیل عدم رعایت

1. Baughen, Simon, Summerskill on Laytime (6th Edn.), Sweet & Maxwell Ltd, 2021, P. 137.

2. Zim Israel Navigation Company Ltd V Tradax Export S.A. (The "Timna") [1970] 2 Lloyd's Rep 409 at 411.

3. London Arbitration 15/01 (2001) 566 LMLN 3.

4. The Port Russel [2013] EWHC 490 (Comm); Lloyd's Law Reports, [2013] 2 Lloyd's Rep. 57. Trafigura Beheer BV v Ravennavi Spa.

5. London Arbitration 15/80 (1980) 15 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 3(2).

شرایط قراردادی از لحاظ ارسال اعلامیه آمادگی در ساعات اداری، مدت زمان مجاز بارگیری آغاز نگردیده است. پُر واضح است که عدم رعایت دقیق مفاد قرارداد توسط مالک و فرمانده کشتی، ممکن است خساراتی از این دست در پی داشته باشد.^۱ در صورتی که در قرارداد اجاره کشتی، تأیید اعلامیه آمادگی کشتی توسط مستأجرین، متعاقب صدور آن از جانب فرمانده کشتی شرط شده باشد، بر اساس رویه موجود، پس از صدور اعلامیه آمادگی کشتی، فرض بر آن است که مستأجر تأیید خود را اعلام نموده است، مگر اینکه در مدت زمان معقولی، نکول اعلامیه آمادگی توسط مستأجر کشتی دریافت گردد.^۲

۲-۳. ضمانت اجرای صدور ناقص اعلامیه آمادگی کشتی

مسئله مهمی که در خصوص اعلامیه آمادگی کشتی مطرح است، ضمانت اجرای صدور ناقص آن می باشد. آیا پس از رفع نواقص موجود، ارسال مجدد اعلامیه جهت آغاز مدت زمان بارگیری و یا تخلیه ضروری است؟ در ابتدا، دو دیدگاه اصلی ولی متفاوت در خصوص ضمانت اجرای صدور ناقص اعلامیه آمادگی مطرح گردید.

دیدگاه دسته اول که توسط قاضی دیپلاک در پرونده «ماسالیا ۲»^۳ ارائه گردید، این بود که اعلامیه ناقص تا زمان برطرف گشتن نواقص، «نارسا»^۴ خواهد بود و بلافاصله پس از رفع مانع موجود، مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه، خودبه خود آغاز خواهد شد. این دیدگاه، صدور مجدد اعلامیه آمادگی کشتی را لازم نمی دانست؛ زیرا هدف اصلی از چنین اعلامیه ای، اطلاع مستأجرین کشتی می باشد که به حد کافی محقق گردیده است.^۵ در نقطه مقابل این دیدگاه، دسته دوم به پیروی از قاضی دونالدسون در پرونده «کریستن علیه

۱. برای مطالعه پرنده های مشابه در خصوص صدور اعلامیه آمادگی در ساعات اداری رجوع کنید به:

London Arbitration 13/02 (2002) 594 LMLN 1(2); London Arbitration 12/01 (2001) 562 LMLN 3; London Arbitration 8/81 (1981) 44 LMLN 2(2).

2. London Arbitration 8/08 (2008) 748 LMLN 2(2); London Arbitration 9/96 (1996) 434 LMLN 3; London Arbitration 31/92 (1992) 338 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 4.

3. Government of Ceylon V Société Franco-Tunisienne D'armement-Tunis (The Massalia) (No 2) [1962] 2 Q.B. 416.

4 Inchohate.

۵. طباطبایی، سید محمد؛ مداحی نسب، مصطفی، «اطلاعیه آمادگی و دعاوی دموراژ ناشی از آن: بررسی دکترین ها و

رویه قضایی»، مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۸، شماره ۳، (۱۳۹۷) ص ۵۵۹.

هندوستان استیل»^۱ بر این عقیده بودند که اعلامیه آمادگی ای که به صورت ناقص صادر شده باشد، باطل است و هیچ گونه اثری ندارد؛ لذا پس از رفع نواقص موجود، اعلامیه جدیدی باید صادر و به طرفین اعلام شود.

اختلاف نظر موجود، دوام چندانی نداشت؛ چراکه دادگاه تجدیدنظر، در پرونده «مکزیکو ۱»^۲ صراحتاً نظریه بطلان اعلامیه آمادگی کشتی را پذیرفت. استدلال دادگاه اخیر بر این امر استوار بود که مستأجر کشتی، بر اساس قرارداد اجاره عمل می کند؛ لذا برای وی، مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه صرفاً پس از وصول اعلامیه ای کامل آغاز خواهد گشت. مگر اینکه خلاف چنین امری به صراحت در قرارداد قید شده باشد. نتیجتاً در صورت فقدان چنین شرطی، فرمانده کشتی وظیفه دارد هنگامی که کلیه شروط قرارداد محقق گردیده باشد، اعلامیه را صادر کرده و هرگونه اعلامیه ناقصی که پیش از آن صادر شده باشد، محکوم به بطلان است.^۳ از آن پس، استدلال دادگاه تجدیدنظر در موارد مشابه مورد استفاده واقع گردید که پرونده های «آگامنون»^۴ و «هپی دی»^۵ مثال های خوبی در این مورد هستند.

سوالی که در این مرحله که ممکن است ایجاد شود، این است که اگر مستأجرین کشتی یا نماینده آنان، با وجود علم و آگاهی از ناقص بودن اعلامیه آمادگی کشتی، آن را قبول و تأیید کنند، اثر چنین تأیید و قبولی توسط مستأجر بر اعتبار اعلامیه آمادگی کشتی چه خواهد بود؟ این پرسش در پرونده «شکلفورد»^۶ مطرح گردید که پس از صدور اعلامیه آمادگی کشتی، تخلیه محموله به دلیل اعتصاب کارگران بندر با مشکل مواجه شده بود، اما نماینده مستأجر کشتی به توضوح اعلامیه را قبول کرده و آن را مبدأ آغاز مدت زمان مجاز مستأجر تلقی نموده بود. در رأی داور، چنین استدلال شده بود که مالک کشتی اقدامات بعدی خود را با اتکا به قبولی نماینده مستأجر انجام داده است؛ لذا در چنین شرایطی، فرض می شود که اعلامیه آمادگی کشتی ولو با وجود نقص، معتبر بوده است. دادگاه تجدیدنظر نیز رأی داور

1. Christensen v Hindustan Steel Ltd [1971] 1 Lloyd's Rep. 395.

2. The Mexico 1 [1990] 1 Lloyd's Rep. 507.

3. The Mexico 1 [1988] 2 Lloyd's Rep. 149 at 154 col 1.

4. T.A Shipping Ltd V Comet Shipping Ltd (The "Agamemnon") [1998] 1 Lloyds Rep 675.

5. Glencore Grain Ltd V Flacker Shipping Ltd (The "Happy Day") [2001] 1 Lloyd's Rep 754; [2002] 2 Lloyd's Rep 487.

6. The Shackleford (Surrey Shipping Co Ltd v Compagnie Continentale (France) SA) [1978] 2 Lloyd's Rep. 154 at 159-160.

را عیناً تأیید کرد. در پرونده «نورث گیت»^۱ نیز استدلال و رأی مشابهی صادر گردید. مضافاً موافقت مستأجرین کشتی لزوماً نباید کتبی باشد و ممکن است به صورت عملی رخ دهد. اعمالی نظیر آغاز بارگیری و تخلیه و یا صدور دستورات مقتضی می تواند مثال قبولی عملی مستأجرین تلقی گردد.^۲

نتیجه

با توجه به آنچه گذشت، می توان گفت تعیین مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه، یکی از شایع ترین موارد بروز اختلاف میان مالک و مستأجر کشتی است. بر اساس عرف ها و رویه تجار که در رویه قضایی متبلور شده است، آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه، به سه شرط اصلی گره خورده است. حضور کشتی در مقصد مورد نظر که حسب مورد بندر، اسکله یا پهلوگاه است، آمادگی فیزیکی و حقوقی کشتی و نهایتاً صدور اعلامیه آمادگی کشتی سه شرط فوق را تشکیل می دهند. وجود هر سه شرط جهت آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه ضروری است که مشخص شدن فقدان هر یک پس از گذشت زمان و اثبات آن، معادله میان طرفین را تغییر می دهد. ضمن اینکه وجود یا عدم وجود شرط خاص قراردادی در رابطه طرفین، دارای اثر خواهد بود، اما اصل وجود سه مؤلفه گفته شده را تغییر نمی دهد. اگرچه شروط آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه همواره یکسان بوده است، لیکن نهاد مزبور، دارای ماهیتی پویا بوده و به اقتضاء تغییرات به وجود آمده طی سالیان متمادی، در پوشش هایی جدید و با معیارهای سازگار با عرف تجاری ظاهر گردیده است؛ لذا اکتفا به پیش بینی چنین نهادی در متون قوانینی که دهه ها ثابت می مانند، با واقعیات روز منطبق نیست. در این نهاد، از آنجایی که تعهد مستأجر کشتی در مقابل مالک کشتی قرار می گیرد و با در نظر گرفتن نقش تعیین کننده عوامل مختلف در عملیات بارگیری و تخلیه، مدیریت ریسک از اهمیت بسیاری برخوردار است. از همین رو شروط قراردادی بی شماری تکوین یافته و به این موضوع پرداخته اند که اتخاذ هر کدام بدون دلیلی منطقی و واقع بینانه، ترجیح بلا مرجح است.

1. Ocean Pride Maritime Ltd Partnership v Qingdao Ocean Shipping Co [2007] EWHC 2796 (Comm); [2008] 1 Lloyd's Rep. 511.

2. Emeraldian Ltd Partnership v Wellmix Shipping Ltd, Guangzhou Iron & Steel Corp Ltd [2010] EWHC 1411 (Comm); [2010] 1 C.L.C. 993; The Helle Skou [1976] 2 Lloyd's Rep. 205 (Sofial SA v Ove Skou Rederi A/S) at 214.

در اکثر موارد طرفین قرارداد در خصوص مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه شروطی را درج می کنند و مالکین کشتی همواره سعی در افزایش مسئولیت مستأجر و تحدید مسئولیت خود داشته اند. با این وصف، مادام که کشتی در دسترس مؤثر مستأجر کشتی قرار نگیرد، یک کشتی وارده تلقی نخواهد شد. تعیین اینکه کشتی در چه موقعیتی به دسترسی مؤثر مستأجر درآمده است، بسیار به واقعیت های مجزای هر پرونده و نوع مقصد کشتی در قرارداد اجاره (بندر/اسکله/پهلوگاه) بستگی خواهد داشت. همچنین برخلاف دیدگاه موجود در گذشته، صرف آمادگی کشتی و تجهیزات آن، تکافوی صدور اعلامیه آمادگی را نمی نماید و با عنایت به کنوانسیون های بین المللی مربوطه، قوانین داخلی کشورها و همچنین عرف های شکل گرفته، کشتی باید دارای وصف آمادگی حقوقی نیز باشد که شامل اخذ کلیه مجوزها و گواهی هایی می گردد که بر عهده مالک کشتی است.

پس از حضور کشتی در مقصد مشخص شده و آمادگی فیزیکی و حقوقی آن، صدور اعلامیه آمادگی کشتی موجب آغاز مدت زمان مجاز مستأجر می گردد که اعلامیه اخیر تابع هیچ گونه شکل و فرم خاصی نیست مگر اینکه میان طرفین، به صراحت شرط خاصی پیش بینی گردد. در نتیجه، اصل بر آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه پس از صدور اعلامیه مزبور است. در صورتی که در قرارداد طرفین، تأیید مستأجر شرط نفوذ اعلامیه آمادگی باشد نیز فرض بر تأیید مستأجر است، مگر اینکه وی در مهلت معقولی عدم قبولی خود را اعلام کند. در صورتی که اعلامیه آمادگی کشتی ناقص و یا اشتباه صادر گردد، ضمانت اجرای آن بطلان اعلامیه است. در نتیجه مالک کشتی باید پس از رفع نقص یا اشتباه موجود، اعلامیه جدیدی را صادر کند و تاریخ اعلامیه جدید ملاک آغاز زمان مجاز مستأجر خواهد بود.

ORCID

Ali Moghaddam

Abrishami

Mazyar Aghasi Javid



<http://orcid.org/0000-0003-3876-3882>



<http://orcid.org/0000-0002-8604-9846>

منابع

الف) فارسی

- اربابی، مسعود، «خسارت تأخیر در بارگیری و تخلیه (دموراژ) و خسارت بلحاظ معطلی کشتی»،
مجله تحقیقات حقوقی، دوره ۷، شماره ۲۳ و ۲۴، (۱۳۷۷).
- ایوامی، هاردی، حقوق دریایی: جامع حقوق حمل و نقل دریایی کالا، ترجمه منصور پورنوری،
چاپ ۳ (تهران: انتشارات پیام عدالت، ۱۳۹۷).
- طباطبایی، سیدمحمد؛ مداحی نسب، مصطفی، «اطلاعیه آمادگی و دعاوی دموراژ ناشی از آن:
بررسی دکتین ها و رویه قضایی»، مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۸، شماره ۳، (۱۳۹۷).
- کالینز، نیک، حمل و نقل دریایی و بررسی مباحث اجاره کشتی، ترجمه علی تابش، چاپ ۱ (تهران:
انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۷).
- گرایم، رابرت، حقوق حمل و نقل دریایی، عباس رضانی، چاپ ۱، (تهران: انتشارات کشتیرانی
جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۱).
- مشهدچی، مجید، کشتیرانی و حمل و نقل دریایی، چ ۱ (تهران: انتشارات کشتیرانی جمهوری
اسلامی ایران، ۱۳۶۱).

ب) انگلیسی

- Arbabi, Masoud, (Demurrage and Detention), *Legal Reseraches*, Vol, 7, No. 23 and 24, (1998) [In Persian].
- Aspragkathou, Despiona, (The Asbatankvoy Charterparty Clauses for the Commencement of Laytime - Interpretation under English and American Law), *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 40, no. 1, (2009).
- Aspragkathou, Despoina, (Review of the Gencon Charter Clauses for the Commencement of Laytime: Analysis of the Time Lost in Waiting for a Berth to Count as Laytime or Time on Demurage Clause), *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 38, no. 4, (2007).
- Baughen, Simon, *Summerskill on Laytime* (6th edn.), Sweet & Maxwell, 2021.
- Carver, Thomas & Colinvaux, Raoul, *Carvers's Carriage by Sea* (13th edn.), Sweet & Maxwell, 1995.
- Collins, Nick, *The Essential Guide to Chartering*, (A. Tabesh Trans.) (1st edn.), IRISL, 2008 [In Persian].
- Davies, Donald, *Commencement of Laytime* (4th edn.) Informa Law Routledge, 2006.

- Foxton, David et al., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, (19th edn.), Sweet & Maxwell, 1984.
- Girvin, Stephen, *Carriage of Goods by Sea* (2nd edn.) Oxford, 2011.
- Grime, Robert, *Shipping Law*, (A. Ramezani Trans.) (1st edn.), IRISL, 1991 [In Persian].
- Hill, Christopher, *Maritime Law* (6th edn.), Informa Law from Routledge, 2003.
- Ivamy, Hardy, *Casebook on Shipping law*, (M. Poornori Trans.) (3rd edn.) Payam-e- Edalat, 2018, [In Persian].
- Mashhadchi, Majid, *Shipping and Maritime law* (1st edn) IRISL, 1984 [In Persian].
- Schofield, John, *Laytime and Demurrage* (7th edn.), Routledge, 2016.
- Tabatabayi, Seyyed Mohammad, Maddahi Nasab, Mostafa, (Notice of Readiness and Demurrage Claims Derived from it: Examination of Doctrine and Case Law), *Private Law Research*, Vol. 48, No. 3 (2011) [In Persian].
- Tiberg, Hugo, (Arrived Ship and Demurrage: An English and a Swedish Approach), *Scandinavian Studies in Law*, 20, (1976).
- Tiberg, Hugo, *The Law of Demurrage* (3rd edn.) Stevens&Sons, 1979.
- Trappe, Johan, (Laytime problems and comparison of law), *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (1986).
- پ) پرونده
- Anders Utkilens Rederi A/S V. Compagnie Tunisienne De Navigation of Tunis (The "Golfstrom") [1976] 2 Lloyd's Rep. 97.
- Armement Adolf Deppe V John Robinson & Co Ltd [1917] 2 K.B. 204.
- Brown V. Johnson, (1842) 10 M. & W. 331.
- Christensen V Hindustan Steel Ltd [1971] 1 Lloyd's Rep. 395.
- Compania De Naviera Nedelka S.A. V Tradax International S.A. (The "Tres Flores") [1972] 2 Lloyd's Rep 384; [1973] 2 Lloyd's Rep 247.
- Cosmar Compania Naviera S.A. V. Total Transport Corporation (The "Isabelle") [1982] 2 Lloyd's Rep. 81 Queen's Bench Division (Commercial Court).
- Mosvolds Rederi A/S V. Food Corporation of India (The "Damodar General T. J. Park" And "King Theras") [1986] 2 Lloyd's Rep. 68. Queen's Bench Division (Commercial Court).
- Davies V Mcveagh (1879) 4 Ex.D. 265.
- E.L. Oldendorff & Co. G.M.B.H V Tradax Export S.A. (The "Johanna Oldendorff") [1971] 2 Lloyd's Rep 96; [1972] 2 Lloyd's Rep. 292; [1973] 2 Lloyd's Rep 285.
- Emeraldian Ltd Partnership V Wellmix Shipping Ltd, Guangzhou Iron & Steel Corp Ltd [2010] Ewhc 1411 (Comm); [2010] 1 C.L.C. 993.

- Eurico S.P.A. V. Philipp Brothers (The Epaphus) [1986] 2 Lloyd's Rep. 387; [1987] 2 Lloyd's Rep. 215.
- Federal Commerce And Navigation Co Ltd V Tradax Export S.A. (The "Maratha Envoy") [1975] 2 Lloyd's Rep 223; [1977] 1 Lloyd's Rep 217; [1977] 2 Lloyd's Rep 301.
- Freight Connect (S) Pte Ltd V Paragon Shipping Pte Ltd [2016] 1 Lloyd's Rep. 184.
- Gill & Duffus SA V Rionda Futures Ltd [1994] 2 Lloyd's Rep. 67.
- Glencore Grain Ltd V Flacker Shipping Ltd (The "Happy Day") [2001] 1 Lloyd's Rep 754; [2002] 2 Lloyd's Rep 487.
- Government of Ceylon V Société Franco-Tunisienne D'armement-Tunis (The Massalia) (No 2) [1962] 2 Q.B. 416.
- Groves, Maclean & Co V Volkart Bros (1884) C. & E. 309.
- Kell V Anderson (1842) 10 M. & W. 498.
- Leonis Steamship Company Limited V Joseph Rank Limited No. (1) 96 Ltr 458; [1907] 1 Kb 344; [1908] 1 Kb 499.
- Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 332—25 July 1992.
- Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 337—3 October 1992.
- Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 409 8 July 1995.
- Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 445—23 November 1996.
- Logs & Timber Products (Singapore) Pte. Ltd. V. Keeley Granite (Pty) Ltd. (The "Freijo") [1978] 2 Lloyd's Rep. 1 Court of Appeal.
- London Arbitration 1/00 (2000) 538 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 1.
- London Arbitration 11/00 (2000) 545 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 3.
- London Arbitration 12/01 (2001) 562 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 3.
- London Arbitration 12/98 – Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 488, 21 July 1998.
- London Arbitration 13/02 (2002) 594 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 1(2).
- London Arbitration 14/05 (2005) 669 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 3.
- London Arbitration 15/01 (2001) 566 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 3.
- London Arbitration 15/80 (1980) 15 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 3(2).
- London Arbitration 19/04 (2004) 648 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 1(2).
- London Arbitration 19/05 (2005) 676 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 3

- London Arbitration 19/07 (2007) 723 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 2.
- London Arbitration 31/92 (1992) 338 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 4.
- London Arbitration 4/05 – Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 659, 23 February 2005.
- London Arbitration 4/93 (1993) 351 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 3.
- London Arbitration 7/02 (2002) 587 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 4.
- London Arbitration 7/88 (1988) 239 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 4.
- London Arbitration 8/08 (2008) 748 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 2(2).
- London Arbitration 8/81 (1981) 44 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 2(2).
- London Arbitration 9/96 (1996) 434 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN) 3.
- Makin V Watkinson (1870) L.R. 6 Ex. 25.
- Nelson V Dahl (1879) 12 Ch.D. 568.
- Noemijulia V. Minister of Food, (1949–50) 83 Ll.L.Rep. 500.
- North River Freighters Ltd V President of India (The "Radnor") [1955] 2 Lloyd's Rep 73; [1955] 2 Lloyd's Rep 668.
- Novologistics Sarl V Five Ocean Corp (The Merida) [2009] Ewhc 3046 (Comm); [2010] 1 Lloyd's Rep. 274.
- Ocean Pride Maritime Ltd Partnership v Qingdao Ocean Shipping Co [2007] EWHC 2796 (Comm); [2008] 1 Lloyd's Rep. 511.
- Odfjell Seachem A/S V Continentale Des Petroles ET D'investissements [2004] Ewhc 2929 (Comm); [2005] 1 All E.R.
- Ransgrain Shipping B.V. Global Transporte Oceanico S.A. (The "Mexico 1") [1990] 1 Lloyd's Rep. 507 Court Of Appeal.
- Sofial Sa V Ove Skou Rederi A/S (The Helle Skou) [1976] 2 Lloyd's Rep. 205.
- Stag Line Ltd V Board Of Trade [1950] 1 K.B. 536, Approved By Lord Oaksey In The Court Of Appeal [1950] 2.
- Surrey Shipping Co. Ltd V Compagnie Continentale (France) S.A. (The "Shackleford") [1978] 1 Lloyd's Rep 191; [1978] 2 Lloyd's Rep 154.
- Tapscott V Balfour (1872) L.R. 8 C.P. 46.
- Tharsis Sulphur & Copper Mining Co Ltd V Morel Bros & Co [1891] 2 Q.B. 647.
- The Anco Elias Arbitration, 1977.
- The Arundel Castle [2017] Ewhc 116 (Comm); [2017] 1 Lloyd's Rep. 370.

شروط آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی از... | مقدم ابریشمی و آقاسی جاوید | ۱۰۱

The Austin Friars (1894) 10 T.L.R. 633.
The Demosthenes V (Gerani Compania Naviera SA V General Organization for Supply Goods) (No.1) [1982] 1 Lloyd's Rep. 275.
The Doric Pride [2006] Ewca Civ 599; [2006] 2 Lloyd's Rep.175.
The Gundulic Arbitration, 1980.
The Polyfreedom New York Arbitration, 1974.
The Port Russel [2013] Ewhc 490 (Comm); Lloyd's Law Reports, [2013] 2 Lloyd's Rep. 57. Trafigura Beheer Bv V Ravennavi Spa.
The Torm Estrid Arbitration, 1978.
Vaughan V Campbell Heatley & Co (1885) 2 T.L.R. 33.
Vyse V Wakefield (1840) 6 M. & W. 442.
Weir V Union Ss Co Ltd [1900] A.C. 525.
White V Winchester Ss Co (1886) 23 Sc.L.R. 342.
Zim Israel Navigation Company Ltd V Tradax Export S.A. (The "Timna") [1970] 2 Lloyd's Rep 409.



استناد به این مقاله: مقدم ابریشمی، علی و آقاسی جاوید، مازیار. (۱۴۰۱). شروط آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی از منظر روبه قضایی و داوری در کامن‌لا. پژوهش حقوق خصوصی، ۱۰(۳۹): ۷۳-۱۰۱. doi: 10.22054/JPLR.2022.67763.2670



Private Law Research is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.