

## اطلاعیه آمادگی و دعاوی دموراژ ناشی از آن: بررسی دکترین‌ها و رویه قضایی

سید محمد طباطبائی نژاد\*

استادیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

مصطفی مداحی نسب

دانشجوی دکتری حقوق نفت گاز، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۸/۱۵ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۶/۱۰/۳)

### چکیده

در قراردادهای اجاره سفری کشتی‌ها برای جلوگیری از معطل ماندن کشتی و تأخیر در بارگیری یا تخلیه شرطی با عنوان دموراژ درج می‌شود. دموراژ نوعی وجه التزام است مبنی بر اینکه اگر بارگیری یا تخلیه محموله بیشتر از مهلت مشخص شده برای این منظور طول بکشد، اجاره‌کننده باید به‌ازای زمان بیشتری که صرف بارگیری یا تخلیه کرده است، به نرخ مشخصی مبلغ مابه‌ازا را بپردازد. معمولاً در قرارداد بین طرفین شرط می‌شود که پیش از شروع زمان مهلت بارگیری یا تخلیه مالک کشتی (توسط فرمانده کشتی) اطلاعیه آمادگی را در شرایط خاصی صادر کند. صدور اطلاعیه آمادگی پیش از محقق شدن شرایط الزامی آن همواره از دلایل اختلافات و دعاوی در زمینه دموراژ بوده است. در این پژوهش رویه داورها و رسیدگی‌های قضایی و دکترین ناشی از آنها نسبت به چنان دعاوی سؤال و چالش تحقیق بوده است، از این رو ابتدا در قالب کلیات ادبیات و تأسیسات حقوقی موضوع مورد بحث تبیین شده است، سپس با بررسی پرونده‌های اصلی که در دعاوی مربوط به اطلاعیه آمادگی پیش‌رس منشأ اثر بوده‌اند، رویه داورها و قضایی در مورد چنین اختلافاتی تبیین می‌شود.

### واژگان کلیدی

اجاره سفری، اطلاعیه آمادگی، دموراژ، کشتی، معطلی، مهلت بارگیری.

## ۱. مقدمه

در تجارت کشتیرانی، زمان عنصری حیاتی است. از این رو تا حد ممکن باید از تأخیر و معطل ماندن کشتی خودداری کرد، زیرا با معطل ماندن کشتی درآمدهای زیادی از دست خواهد رفت، درحالی که اگر از کشتی استفاده شود، سود و نفع چشمگیری را در بر خواهد داشت. از این رو در حقوق دریایی و به طور خاص حقوق حمل و نقل دریایی، راهکارهایی در نظر گرفته شده است تا از تأخیر و معطل ماندن کشتی جلوگیری به عمل آید. یکی از این راهکارها پیش‌بینی دموراژ<sup>۱</sup> در قراردادهای اجاره کشتی است (فیضی چکاب، ۱۳۹۱: ۱۱۲؛ Stewart, 2002: 235). به طور کلی دو نوع قرارداد اجاره کشتی مطرح است: اجاره سفری کشتی<sup>۲</sup> و اجاره زمانی کشتی<sup>۳</sup>. در اجاره زمانی، کشتی برای زمان مشخصی در اجاره اجاره‌کننده خواهد بود و براساس مدت زمان مشخص و به نرخ مشخص اجاره‌بها باید پرداخت شود. از این رو ریسک تأخیر و معطلی کشتی تماماً بر دوش اجاره‌کننده خواهد بود. در اجاره سفری اما، کشتی برای سفری مشخص برای بارگیری و تخلیه یک یا چند محموله اجاره می‌شود. در این مورد ریسک تأخیر و معطلی کشتی بر دوش مالک کشتی خواهد بود و در صورت معطل ماندن کشتی این مالک کشتی است که متضرر می‌شود (نجفی اسفاد، ۱۳۹۳: ۱۳۹۳؛ Vandeventer, 1975).

ریسک ناشی از تأخیر و معطل ماندن کشتی ممکن است ناشی از عوامل مختلفی مانند نگره داشتن کشتی جهت رتق و فتق امور معمول کشتی مانند پاکسازی و آماده کردن آن برای بارگیری، نگره داشتن کشتی برای انجام تعمیرات و ترمیم آن، معطل ماندن کشتی برای انجام امور اجرایی و عملیاتی مانند سوخت‌گیری، سوار کردن و انتظام بخشیدن به خدمه کشتی و وظایفشان، تأخیر ناشی از شرایط نامساعد جوی، تأخیر ناشی از ازدحام در بندر و به دست نیاوردن اسکله پهلوگیری، تأخیر در بارگیری و بارگذاری محموله‌ها باشد (Berlingieri, 1977: 498). از همین رو برای پوشش این ریسک و جلوگیری از ورود خسارات ناشی از آن به مالک کشتی در قراردادهای اجاره سفری کشتی‌ها شروطی مقرر می‌شود که ناظر بر تأسیسی است با عنوان دموراژ. بر این اساس دموراژ مبلغی است که اجاره‌کننده کشتی در ازای تأخیر در بارگیری یا تخلیه محموله باید به مالک کشتی بپردازد.

مطالبه دموراژ و کیفیات مربوط به آن همواره از دلایل رایج دعوی بین مالکان کشتی‌ها و اجاره‌کنندگان بوده است. یکی از مباحثی که در بسیاری از مواقع منشأ اختلاف بین طرفین بوده

---

1. demurrage  
2. Voyage charter party  
3. Time charter party

است، اختلاف در موردی است که اطلاعیه آمادگی صادرشده زودرس و در غیر شرایط لازم برای صحت و اعتبار این اطلاعیه صادر شده است.

از آنجا که بسیاری از دعاوی دموراژ ناشی از اختلاف بر سر اطلاعیه آمادگی بوده است، در این پژوهش قصد داریم این مبحث را در چارچوب دکتربین‌ها و رویه‌ها و عرف‌های موجود بررسی کنیم. بنابراین سؤال و چالش اصلی این پژوهش بررسی اطلاعیه آمادگی و کیفیت آن و رابطه آن با انتقال ریسک تأخیر به طرف دیگر قرارداد اجاره سفری، یعنی اجاره‌کننده و متعاقب آن پرداخت دموراژ است (توضیح داده شد که در قراردادهای اجاره زمانی کشتی ریسک معطلی بر دوش خود اجاره‌کننده قرار می‌گیرد، لذا طرح دموراژ در قراردادهای اجاره زمانی کشتی مبنایی ندارد).

در این پژوهش ابتدا ذیل کلیات، مفاهیم و چارچوب‌های بحث تبیین شده است، سپس با ابتنا بر این مفاهیم و ادراکات به تحولات مربوط به رویه و دکتربین‌های مربوط به دعاوی دموراژ و اطلاعیه آمادگی پرداخته شده است.

## ۲. کلیات

در روابط تجاری، زمان یک عنصر واجد اهمیت و ارزش مالی است. ازاین‌رو در حقوق دریایی و کشتیرانی همواره بر سرعت انجام گرفتن امور توجه ویژه‌ای شده است. ازاین‌رو به‌خصوص در اجاره سفری کشتی‌ها سازوکار مشخصی برای سرعت بخشیدن به امور و معطل نماندن کشتی در نظر گرفته شده است (Etting, 1884: 153). شاید بتوان گفت مهم‌ترین این سازوکارها، دموراژ است. در این بخش دموراژ در کنار دو تأسیس جانبی دیگری که با آن مرتبطاند، یعنی اطلاعیه آمادگی و شروع زمان بارگیری/ بارگذاری، شرح داده می‌شود.

### ۲.۱. دموراژ

دموراژ مبلغی است که صاحب کشتی بابت معطل ماندن کشتی بیشتر از زمان مجاز برای بارگیری یا تخلیه<sup>۱</sup> (در اجاره سفری) از اجاره‌کننده دریافت می‌کند (Byrne, 2006: 135).

در اجاره سفری، کشتی برای سفر مشخص و بارگیری و متعاقب آن بارگذاری مشخص اجاره می‌شود. ازاین‌رو برای مالک کشتی مهم است که این سفر هرچه سریع‌تر انجام گیرد و بتواند از کشتی خود استفاده و درآمدزایی بیشتری داشته باشد. ازاین‌رو دموراژ همواره به‌عنوان یکی از شروط استاندارد در قراردادهای اجاره سفری کشتی درج می‌شود. در واقع ماهیت و

---

1. Laytime for loading or discharge

فلسفهٔ دموراژ جبران خسارت ناشی از دست رفتن شانس مالک کشتی برای در اختیار داشتن آن و درآمدزایی بیشتر است (Wells, 2008: 77).

ماهیت حقوقی دموراژ بیش از هر چیز وجه التزام است. وجه التزام نوعی شرط ضمن عقد است که ماهیت یک کیفر مدنی یا تضمین تعهد را دارد. بدین سان که طرفین عقد شرط می‌کنند که در صورت تخطی متعهد از تعهداتش مبلغ مقطوعی به طرف مقابل پرداخت شود (کاتوزیان، ۱۳۹۴: ۲۱۳). در مورد دموراژ نیز چنین است، زیرا یک طرف (اجاره‌کننده) در برابر طرف دیگر (مالک کشتی) در قرارداد تعهد می‌کند که بارگیری یا تخلیه را در حیطهٔ زمانی مشخص شده تمام کند؛ وگرنه مبلغ معین یا قابل تعیینی را به مالک کشتی بپردازد. فارغ از اینکه از این تأخیر خسارتی به مالک کشتی وارد شده باشد یا نه (Etting, 1884: 155; Wells, 2008: 84).

بنا به نظر نویسندگان نوشتار حاضر مبنای دیگری که می‌توان برای تطبیق دموراژ با آن استفاده کرد، استیفاست، یعنی در واقع اجاره‌کنندهٔ کشتی وقتی بیش از زمان متعارف یا تعیین شده در قرارداد، کشتی را معطل نگه می‌دارد، مالک کشتی از باب استیفا می‌تواند مستحق دریافت مابه‌ازای زمانی باشد که کشتی معطل بوده است. شایان ذکر است که نظر مشهور در این زمینه تطابق دموراژ با نهاد وجه التزام است و اگر دعوایی با موضوع دموراژ که قانون ایران بر آن حاکم است مطرح باشد، به‌طور معمول باید قواعد ناظر بر وجه التزام مجری باشد. مبلغ دموراژ به‌ازای هر روز یا هر ساعت محاسبه می‌شود. این مبلغ براساس نرخ‌های مقیاس جهانی محاسبه می‌شود که بسته به نوع و اندازهٔ کشتی متفاوت است (Mankabady, 1987: 25).

## ۲.۲. اطلاعیهٔ آمادگی

اطلاعیهٔ آمادگی<sup>۱</sup> اعلامیه‌ای است که اجاره‌کنندهٔ کشتی، دریافت‌کننده یا هر شخص دیگری را که در قرارداد اجارهٔ کشتی مشخص شده است، از ورود کشتی به بندر<sup>۲</sup> یا مکان پهلوگیری<sup>۳</sup> و همچنین اینکه آمادهٔ بارگیری یا تخلیه است، آگاه می‌سازد (Pellant, 1981: 426). در واقع کشتی‌ها پس از ورود به بندر یا مکان پهلوگیری مشخص شده، پس از اینکه از همه جهت آمادهٔ بارگیری یا تخلیه بودند، باید اطلاعیهٔ آمادگی را صادر کنند.

صدور اطلاعیهٔ آمادگی می‌تواند تابع دو نظام عرفی و قراردادی قرار گیرد که در ذیل به‌طور جداگانه تبیین خواهد شد.

- 
1. Notice of readiness
  2. Port
  3. Berth

## ۲.۱. صدور اطلاعیه آمادگی تحت نظام حقوقی عرفی

براساس قاعده کلی در نظام حقوقی عرفی، اجاره‌کننده کشتی برای اینکه بتواند وظایف و تعهدات خود، از جمله بارگیری یا بارگذاری را به‌موقع و به‌درستی به انجام رساند، باید از رسیدن و آماده بودن کشتی در محل پهلوگیری باخبر باشد. این آگاهی می‌تواند از طریق صدور اطلاعیه آمادگی از طرف کشتی شکل گیرد یا اینکه اجاره‌کننده به‌نحو دیگری از آماده بودن کشتی مطلع شود. در هر صورت چیزی که به‌عنوان قاعده اصلی اهمیت دارد، آگاهی اجاره‌کننده از آماده بودن کشتی است (Nasirian, 2013: 33).

وقتی که در قرارداد اجاره (سفری) کشتی تصریحی به تعهد مالک کشتی مبنی بر صدور اطلاعیه آمادگی نشده باشد، موضوع تابع حقوق عرفی در این مورد خواهد بود. مطابق قواعد عرفی صدور اطلاعیه وظیفه مالک کشتی نیست، اما به هر حال شروع مهلت بارگیری یا بارگذاری به آمادگی کشتی در محل مناسب و آگاهی اجاره‌کننده از این وضعیت و متعاقب آن شروع عملیات بارگیری یا بارگذاری از جانب وی وابسته است؛ یعنی مهلت بارگیری یا بارگذاری بعد از آگاهی اجاره‌کننده نسبت به آمادگی کشتی شروع خواهد شد. بنابراین هرچند مالک کشتی چنین وظیفه‌ای ندارد، اگر به‌طور قابل اثباتی (مانند ارسال کتبی اطلاعیه آمادگی) اجاره‌کننده را از آماده بودن کشتی باخبر نسازد و تأخیری از جانب اجاره‌کننده در بارگیری یا بارگذاری صورت پذیرد، اصولاً اجاره‌کننده مسئولیتی برای پرداخت دموراژ نخواهد داشت، مگر اینکه مالک کشتی به‌نحو دیگری بتواند آگاهی اجاره‌کننده در زمینه آماده بودن کشتی را اثبات کند که با توجه به ذهنی بودن این امر اثبات آن به طرز حقوقی و قضایی بسیار سخت خواهد بود. از این‌رو مالک کشتی هرچند در اصل موظف به صدور اطلاعیه آمادگی نیست، بهتر است برای مدیریت ریسک آن به نفع خودش این اطلاعیه را به‌صورت کتبی صادر کند (Schofield, 2011: 123-124).

مطابق با قواعد عرفی ناظر بر صدور اطلاعیه آمادگی، در درجه نخست اصلاً مالک کشتی موظف به صدور اطلاعیه آمادگی خطاب به اجاره‌کننده نیست و اگر این امر را برای حفظ حقوق خود انجام دهد نیز موظف نیست اطلاعیه‌ای که به‌طور خاص باب میل اجاره‌کننده است صادر کند. در واقع همین که شرایط اصلی برای صحت اطلاعیه آمادگی یعنی رسیدن کشتی به محلی که عرفاً بارگیری یا بارگذاری در آن صورت می‌گیرد و آماده بودن کشتی (طبق معیارهای عرفی و معمول) مهیا باشد، مالک کشتی می‌تواند اطلاعیه آمادگی را صادر کند (Rainey, 2009: 152-153)، البته باید توجه داشت که اگر مالک کشتی در شرایطی غیر از این اطلاعیه آمادگی را صادر کند، چنین اطلاعیه‌ای مؤثر قلمداد نخواهد شد و پیرو آن نمی‌توان شروع مهلت بارگیری یا بارگذاری را به‌حساب آورد. به‌طور مثال اگر اطلاعیه قبل از رسیدن

کشتی به محل معمول برای انجام بارگیری یا بارگذاری صادر شود یا قبل از آماده بودن از هر جهت که عرف آن را شناسایی و لازمه آماده بودن بداند، صادر شود، چنین اطلاعیه آمادگی واجد اثر نخواهد بود.

### ۲.۲.۲. صدور اطلاعیه آمادگی تحت نظام حقوقی قراردادی

چنانکه تبیین شد در حقوق عرفی هیچ الزامی مبنی بر صدور اطلاعیه آمادگی توسط مالک کشتی وجود ندارد، و این یک تعهد قراردادی است که برای مالک الزام ایجاد می‌کند. بدین‌سان که صدور و نحوه صدور اطلاعیه آمادگی در قرارداد اجاره بین طرفین شرط می‌شود. در نظام قراردادی نیز برای معتبر بودن این اطلاعیه دو شرط مقرر می‌شود:

۱. کشتی مربوطه، کشتی از راه رسیده<sup>۱</sup> باشد، یعنی دقیقاً به محل موردنظر که در قرارداد اجاره توسط اجاره‌کننده مشخص شده است (بندر یا مکان پهلوگیری مشخص) رسیده باشد.

۲. کشتی از هر نظر (اعم از فیزیکی و حقوقی) آماده بارگیری یا تخلیه باشد (Aspragkathou, 2007a: 191; Berlingieri, 1977: 502).

معمولاً در نمونه قراردادهای اجاره سفری مانند SHellvoy، abstankvoy و Bpvoy و سایر نمونه قراردادهای اجاره سفری نفت‌کش‌ها مقرر شده که اطلاعیه آمادگی باید کتبی باشد. به هر حال صدور اطلاعیه آمادگی در نظام حقوقی قراردادی، تابع اراده و توافق طرفین قرارداد خواهد بود.

صدور اطلاعیه آمادگی گام آغازین برای شروع لی تایم<sup>۲</sup> یا مهلت بارگیری و بارگذاری است (Aspragkathou, 2009: 134).

### ۲.۳. شرایط صحت اطلاعیه آمادگی

#### ۲.۳.۱. رسیدن کشتی به محل

رسیدن کشتی به محل معمول یا مشروط جهت بارگذاری یا بارگیری، علاوه بر اهمیتی که از نظر صدور اطلاعیه آمادگی دارد، از حیث انتقال ریسک تأخیر به جهت در دسترس نبودن مکان موردنظر به دلیل ترافیک و مانند آن نیز حائز اهمیت است، از این‌رو معمولاً طرفین قرارداد اجاره شرایطی در مورد محل بارگیری یا بارگذاری در قرارداد می‌گنجانند تا این ریسک مدیریت شود که در ادامه توضیح داده خواهد شد.

1. Arrived ship  
2. Lay time

قاضی دیپلاک<sup>۱</sup> در پرونده جوانا آلدندرف<sup>۲</sup> هر قرارداد اجاره سفری را واجد چهار مرحله می‌داند که عبارت‌اند از:

۱. عزیمت کشتی برای بارگیری که در آن کشتی برای بارگیری به محل مشخص شده در قرارداد می‌رود؛

۲. انجام عملیات بارگیری از بندر مشخص شده؛

۳. حمل بار به سمت مقصد معین شده در قرارداد؛

۴. انجام عملیات بارگذاری در بندر مشخص شده.

در مراحل مذکور رسیدن کشتی به محل‌های توافق شده مرز هر مرحله و همچنین انتقال ریسک به دیگری را تعیین می‌کند (7: Nasirian, 2013).

مالک کشتی زمانی شرط رسیدن به محل موردنظر را محقق می‌کند که کشتی به‌طور مؤثر و فوری در اختیار اجاره‌کننده جهت انجام بارگیری یا بارگذاری قرار گیرد. با حصول این شرایط پس از صدور اطلاعیه آمادگی ریسک تأخیر از صاحب کشتی به اجاره‌کننده منتقل می‌شود.

براساس نوع مکانی که کشتی باید به آن برسد، قراردادهای اجاره سفری به سه دسته تقسیم می‌شوند که عبارت‌اند از: قرارداد اجاره سفری اسکله<sup>۳</sup>، قرارداد اجاره سفری لنگرگاه<sup>۴</sup> و قرارداد اجاره سفری بندر<sup>۵</sup>. در هر کدام از مدل‌های مذکور اجاره‌کننده می‌تواند حسب مورد اسکله، لنگرگاه یا بندر به‌خصوصی را نام ببرد.

در هر مورد کشتی باید دقیقاً به مکان معرفی شده برسد تا امکان صدور اطلاعیه آمادگی مهیا و ریسک تأخیر به اجاره‌کننده منتقل شود. اگر بنا به دلایلی مانند ترافیک دریایی در مکان معرفی شده یا بدی آب‌وهوا کشتی موفق به پهلوگیری در آن محل نشود، ریسک ناشی از تأخیر چنین وقایعی به عهده مالک کشتی باقی می‌ماند و وی نمی‌تواند با طرح دلایلی مانند اینکه اجاره‌کننده می‌بایست مکان مناسبی را که چنین مشکلاتی نداشته باشد معرفی کند، مدعی دریافت خسارت تأخیر از اجاره‌کننده شود. کما اینکه همین مورد با چنین ادعایی از سوی مالک کشتی در پرونده مورال برادرز علیه شرکت معدن تارزیس<sup>۶</sup> مطرح شد که در پی آن رأی به بی‌حقی خواهان صادر شد و این دکترین با رویه قضایی تقویت گردید. در این رأی به این موضوع تأکید شده است که اجاره‌کننده کشتی مکان پهلوگیری را

1. Diplock

2. Johanna Oldendorff

3. Dock voyage charterparty

4. Berth voyage charterparty

5. Port voyage charterparty

6. Moral Brothers Co. v. Tharsis Sulphur & Copper Co.

متناسب با سهولت امر برای ایفا وظایف و استیفا حقوق خود معرفی می‌کند و این وظیفه مالک کشتی است که مکان معرفی شده را ارزیابی کند و در صورت عدم تطابق آن با شرایط مساعد مورد نظر خویش از قبول این مکان بپرهیزد، اما اگر مالک کشتی به موجب قرارداد مکان معرفی شده را قبول کند، باید مطابق اصل ایفا به عهد به تعهد قراردادی خود عمل کند.

#### ۲.۳.۲. آماده بودن کشتی

چنانکه گفته شد آماده بودن کشتی برای انجام عملیات بارگیری یا بارگذاری شرط دوم صدور اطلاعیه آمادگی است که موجب انتقال ریسک تأخیر به عهده اجاره‌کننده می‌شود.

کشتی باید هم از لحاظ فیزیکی و فنی و هم از لحاظ حقوقی کاملاً آماده بارگیری یا بارگذاری باشد. آمادگی فنی و فیزیکی چنانکه از عنوان آن پیداست، مربوط به صحت عملکرد و عدم نیاز به تعمیر در مواردی مانند سازوکار بارگیری یا بارگذاری آن، تجهیزات لازم و ایمنی و سایر موارد فنی و به‌خصوص در دسترس بودن بار و مهیا بودن شرایط فیزیکی مربوط به آن است. تا جایی که شرایط انجام عملیات بارگیری یا بارگذاری بدون مشکل فراهم شود.

آماده بودن کشتی به لحاظ حقوقی به معنی فراهم بودن اسناد و مدارک لازم به‌منظور انجام بارگیری یا بارگذاری و نبودن منع قانونی (به‌طور مثال موانع ناشی از مقررات محیط زیستی و یا قوانین دریایی کشورها) است. اسناد و مدارک لازم می‌تواند به موجب قرارداد لازم باشند مانند بارنامه<sup>۱</sup>. یا به موجب قوانین لازم باشد مانند گواهی‌های صحت و سلامت بهداشتی کشتی<sup>۲</sup> (Nasiran, 2013: 31).

#### ۲.۴. زمان بارگیری یا بارگذاری

زمان بارگیری / بارگذاری<sup>۳</sup> را این‌گونه تعریف کرده‌اند: دوره زمانی تعیین شده توسط طرفین قرارداد اجاره سفری کشتی که در خلال آن کشتی بدون تحمیل کرایه بیشتری می‌دهد و مهیای بارگیری یا بارگذاری خواهد بود (Pellant, 1981: 424).

اجاره‌کننده کشتی موظف است در سریع‌ترین زمان ممکن بارگیری یا بارگذاری را انجام دهد. از این رو فرمول‌هایی برای کمترین زمان لازم و متعارف برای بارگیری یا تخلیه در نظر گرفته شده است. برای مثال کل بار را بر حاصل ضرب نرخ روزانه بارگیری / بارگذاری (که با توافق طرفین تعیین می‌شود) بر تعداد دریچه‌ها و مدخل‌های بارگیری تقسیم می‌کنند؛

---

1. Bill of lading  
2. Free pratique and quarantine licence  
3. Lay time



$$\text{Lay time} = \frac{\text{Quantity of cargo}}{\text{Daily rate} \times \text{Number of hatches}}$$

برخی روزها به دلیل تعطیل بودن یا نبود شرایط مساعد برای بارگیری یا بارگذاری از شمار روزهای بارگیری/ تخلیه استثنا شده است. مگر اینکه طرفین قرارداد، در قرارداد خلاف آن را شرط کرده باشند. همچنین اگر اجاره‌کننده با اینکه می‌توانست از استثنا استفاده کند و بارگیری نکند، با این وصف بارگیری یا تخلیه را در روز استثنا شده انجام دهد، آن روز در شمار روزهای بارگیری/ بارگذاری به حساب خواهد آمد. همچنین اگر اجاره‌کننده برای مدت زمان بارگیری مدت زمان کمتری صرف کند، زمان صرفه‌جویی شده به مدت زمان تخلیه اضافه خواهد شد. در واقع مدت زمان بارگیری و تخلیه هرچند جدا از هم هستند، در آخر به طور مجموع به حساب خواهند آمد. همچنین در قراردادها شرط می‌شود که اگر اجاره‌کننده در مجموع زودتر از مهلت اعطاشده برای بارگیری/ تخلیه عملیات بارگیری یا تخلیه را به ثمر برساند، به اندازه وقت صرفه‌جویی شده مستحق دریافت مبلغی باشد که با همان مبنای تعیین دموراژ تعیین می‌شود، که به آن پاداش تسریع<sup>۱</sup> می‌گویند (ibid: 426).

شروع زمان بارگیری/ بارگذاری دقیقاً همراه با صدور اطلاعیه آمادگی نیست، معمولاً به این گونه است که اگر اطلاعیه آمادگی قبل از ساعت دوازده ظهر صادر شده باشد، مدت زمان بارگیری/ بارگذاری از ساعت یک بعدازظهر شروع می‌شود. اگر اطلاعیه آمادگی بعد از ساعت دوازده ظهر صادر شده باشد، لی تایم از ساعت شش صبح اولین روز غیرتعطیل شروع می‌شود (Aspragkathou, 2007b: 605).

### ۳. رویه داوری در زمینه دعاوی اطلاعیه آمادگی

گفته شد که برای معتبر بودن اطلاعیه آمادگی لازم است که دو شرط مهیا باشد؛ اینکه کشتی به مقصد معین وارد شده باشد، و دیگر اینکه از هر نظر آماده بارگیری یا تخلیه باشد. حال اگر این شرایط مهیا نبوده و مع الوصف اطلاعیه آمادگی صادر شده باشد، بر چنین اطلاعیه آمادگی چه آثاری مترتب خواهد شد؟

اصولاً پس از صدور چنین اطلاعیه آمادگی وقوع تأخیر در انجام عملیات بارگیری و بارگذاری نیز رخ خواهد داد، زیرا بعد از صدور اطلاعیه آمادگی مهلت بارگیری یا بارگذاری از نظر مالک کشتی شروع شده و این در حالی است که شرایط برای این امر هنوز مهیا نشده است. از طرفی از نظر اجاره‌کننده مالک تعهد خود در مورد صدور این اطلاعیه را به درستی

1. Dispatch money

انجام نداده است و از این رو ریسک تأخیر به وی انتقال پیدا نکرده است. در چنین شرایط پیچیده‌ای بروز اختلاف بین طرفین قرارداد اجتناب‌ناپذیر است و باید راه‌حلی برای جمع حقوق طرفین ارائه کرد.

در واقع بسیاری از دعاوی مربوط به دموراژ ناشی از صدور اطلاعیه آمادگی بدون اینکه شرایط پیش‌فرض محقق شده باشد، بوده است و در این مورد رویه‌های قضایی تحولاتی داشته است که دکترین‌های متفاوتی را نسبت به این چالش ایجاد کرده است. در ذیل به موارد اصلی که این تحولات را ایجاد کرده است، پرداخته می‌شود.

### ۳. ۱. دکترین نفوذ اطلاعیه آمادگی پیش‌رس

اولین دکترینی که برای حل چالش اطلاعیه آمادگی که قبل از حصول دو شرط رسیدن کشتی و آماده بودن آن ارائه شد، این‌گونه بود که این اطلاعیه معتبر تلقی می‌شد، منتها زمانی مؤثر واقع می‌شد و شروع مهلت بارگیری/ بارگذاری را به جریان می‌انداخت که شرایط مورد نیاز برای بارگیری یا بارگذاری مهیا می‌شد (Aspragkathou, 2007: 191).

در دعوی ماسالیا<sup>۱</sup> قاضی دیپلاک<sup>۲</sup> همین نظر روا دانسته است. در این دعوی کشتی برای حمل محموله آرد اجاره شده بود. کشتی پس از بارگیری محموله مربوطه می‌بایستی محموله‌های دیگری را که از آن اجاره‌کننده دیگری بود، بارگیری می‌کرد. از این رو محموله آرد که پیشتر بارگیری شده بود، در زمان تخلیه دور از دسترس بود و باید ابتدا محموله‌های دیگر پیاده می‌شدند تا محموله موردنظر در دسترس قرار می‌گرفت. اما از آنجا که اطلاعیه آمادگی بار رسیدن کشتی به محل بارگذاری صادر شده بود، از زمان تخلیه اجاره‌کننده مقداری گذشته بود، درحالی‌که بار مربوط به وی هنوز اساساً در دسترس قرار نگرفته بود تا بارگذاری شود، و بعداً به دلیل گذشتن از مهلت بارگذاری، مالک کشتی خواهان دموراژ از اجاره‌کننده مزبور شد، اجاره‌کننده استناد کرد که در لحظه صدور اطلاعیه آمادگی، بار وی در دسترس نبوده است، بدین‌سان ادعای مالک کشتی را مردود می‌دانست. داور در این مورد چنین رأی می‌دهد که از آنجا که در زمان صدور اطلاعیه آمادگی محموله وی آماده بارگذاری نبوده، اطلاعیه آمادگی در زمینه این اجاره‌کننده پیش‌رس<sup>۳</sup> بوده است، از این رو تأثیر و نفوذ آن زمانی نسبت به اجاره‌کننده تحقق می‌یابد که بار وی در دسترس قرار گرفته و آماده بارگذاری باشد.

1. Government of Ceylon v. Societj Franco.Tunisienne d'Armement –Tunis (The Massalia No 2)  
2. Diplock J.  
3. inchoate notice of readiness

در واقع مطابق با این رأی چنین اطلاعیه آمادگی معتبر قلمداد می‌شود و تعهد قراردادی مالک کشتی به صدور اطلاعیه آمادگی برای اجاره‌کننده، ایفا شده تلقی می‌شود. منتها برای اینکه عدالت نسبت به اجاره‌کننده رعایت شود، تأثیر و نفوذ اطلاعیه آمادگی به بعد از آن که شرایط برای بارگذاری محموله وی از هر جهت مهیا شود، تعلق می‌گیرد.

هرچند این رأی و رویه عادلانه به نظر می‌رسد و در عمل به نوعی منافع دو طرف را تأمین می‌کند، اگر دقت و ظرافت بیشتری به خرج دهیم، می‌توان این رأی و رویه را بیشتر متمایل به نفع مالک کشتی دانست، زیرا با اینکه تعهد خود را در خصوص صدور اطلاعیه آمادگی به درستی انجام نداده است، این نظریه تعهد وی را در این زمینه انجام گرفته تلقی می‌کند. در واقع این نظر همانند نظریه عدم نفوذ در حقوق قراردادهای ایران است، بدین معنا که با وجود نبود رضایت در عقد، رضایت آتی می‌تواند موجود ناقص متولد شده را کامل کند و به آن اعتبار حقوقی بخشد، برخلاف نظریه بطلان که نبود شرایط اساسی مانند قصد، حتی در آتی نیز نمی‌تواند موجود باطل ایجاد شده را اعتبار حقوقی بخشد.

دکترین نفوذ اطلاعیه آمادگی پیش‌رس با تأیید رأی مزبور ادامه داشت تا اینکه دعوی "مکزیکو یک" رویه مزبور را تغییر داد.

### ۳.۲. دکترین بطلان اطلاعیه آمادگی پیش‌رس

چنانکه گفته شد، تا زمان صدور رأی دعوی مکزیکو یک<sup>۱</sup>، رویه مبنی بر این بود که اطلاعیه آمادگی زودرس را معتبر قلمداد می‌کردند و صرفاً تأثیرش را منوط به مهیا شدن شرایط لازم که همانا رسیدن کشتی و آماده بودن برای بارگیری یا بارگذاری است، می‌کردند. چنین رویکردی هرچند عادلانه به نظر می‌رسد، با این حال می‌تواند برای اجاره‌کننده محلی برای طرح ادعایی باقی بگذارد. در واقع در قرارداد طرفین شرایطی را مدنظر دارند که در چنان شرایطی (ورود به بندر/ محل پهلوگیری مشخص و آماده بودن کشتی برای بارگیری یا تخلیه) اطلاعیه آمادگی باید صادر شود و تنها در چنان شرایطی اطلاعیه آمادگی می‌تواند معتبر باشد. از این رو با یک اطلاعیه آمادگی ناقص و خارج از شرایط مفروض نمی‌توان تعهد مالک کشتی را در این مورد ایفا شده تلقی کرد. از این رو اجاره‌کننده کشتی می‌تواند به طور کلی درخواست صدور اطلاعیه آمادگی جدیدی را مطابق با شرایط مورد توافق داشته باشد.

در دعوی مکزیکو یک نیز بار اجاره‌کننده در دسترس نبود و می‌بایست ابتدا بارهای دیگر بارگذاری شوند تا در دسترس قرار گیرد. با این حال اطلاعیه آمادگی خطاب به اجاره‌کننده صادر شده بود. پس از وقوع تأخیر و بروز اختلاف، اجاره‌کننده به اطلاعیه آمادگی صادر شده

1. Transgrain Shipping B.V v. Global Transporte Oceanico S.A. (The Mexico 1)

ایراد گرفت و آن را از اساس باطل قلمداد کرد. در دعوی که متعاقباً از سوی مالک کشتی علیه اجاره‌کننده مطرح می‌شود، در نهایت رأی مطابق با نظر اجاره‌کننده صادر می‌شود و بدین‌سان رویه در این مورد به دکترین بطلان اطلاعیه آمادگی تغییر می‌یابد و دیگر اطلاعیه آمادگی پیش‌رس و قابل نفوذ واجد اعتبار نبود.

در واقع در این دعوی تغییر رویه به این‌گونه بود که دیگر اطلاعیه آمادگی پیش‌رس معتبر تلقی نشده و مالک کشتی با صدور چنین اطلاعیه‌ای ایفا تعهد نکرده است. با این حال با شروع عملیات بارگیری یا بارگذاری ریسک تأخیر به اجاره‌کننده منتقل می‌شود. در واقع تنها تفاوت رویه جدید باطل قلمداد کردن اطلاعیه آمادگی زودرس بوده است.

### ۳.۳. دکترین عدول از حق بر دریافت اطلاعیه آمادگی معتبر

دعوی شکلفورد<sup>۱</sup> نیز یک دیگر از دعاوی بود که در رویه مربوط به دعاوی اطلاعیه آمادگی واجد اثراتی بوده است. البته نمی‌توان گفت که در دعوی شکلفورد رویه ناشی از مکزیکو یک، تغییر کرده، می‌توان گفت ارتقا پیدا کرده است.

در این دعوی کشتی وارد بندر شده بود و برای وارد شدن به لنگرگاه موردنظر باید در انتظار باقی می‌ماند، از این‌رو کشتی در لنگرگاه دیگری لنگر انداخت و برای اجاره‌کننده اطلاعیه آمادگی را صادر کرد. در حالی که می‌بایست پس از ورود به لنگرگاه مشخص و مورد توافق این کار را انجام می‌داد. از طرفی اجاره‌کننده نیز اطلاعیه را پذیرفت و اعتراضی نکرد، در حالی که به شرایط واقف بوده است، یعنی با اینکه می‌دانست اطلاعیه براساس شرایط توافق شده صادر نشده است، اما آن را رد نکرد. در ادامه نیز به دلیل مخالفت مقامات محلی اجازه پهلویی به کشتی داده نشد و شرایط پیچیده‌تر شد. در دعوی صورت‌گرفته، اجاره‌کننده با استناد به رویه ناشی از دعوی مکزیکو یک ادعای بطلان اطلاعیه آمادگی را مطرح کرد، اما در نهایت رأی صادرشده برخلاف خواسته وی صادر شد.

در استدلال رأی صادرشده آمده است که اجاره‌کننده با علم به شرایطی که در آن اطلاعیه آمادگی صادر شده است، آن را پذیرفته و در وقت مقتضی نسبت به بطلان آن اعتراضی نکرده و این بیانگر آن است که وی از حق خود در خصوص صدور اطلاعیه آمادگی با چنان شرایطی که در قرارداد آمده بود، عدول کرده است.<sup>۲</sup> یا به‌نوعی طرفین عقد با اعمالی که صورت داده‌اند، این‌گونه نشان داده‌اند که گویا توافق ضمنی دیگری کرده‌اند و شرایط جدیدی برای صدور

1. Surrey Shipping Co Ltd v. Compagnie Continentale (France) S.A. (The Shackleford)

2. The doctrine of waiver

اطلاعیه آمادگی در نظر گرفته‌اند که بدین سبب موجب می‌شود، اطلاعیه آمادگی صادرشده صحیح و بدون نقص تلقی شود.

در مورد این رأی نکته قابل تأمل این است که در حقوق کامن‌لا، فسخ و اقاله باید اصولاً صریح باشد. فسخ، اقاله و جایگزین کردن شروط قرارداد با شروط جدید به‌طور ضمنی مورد تأیید نیست، مگر اینکه دادرس یا داور رسیدگی‌کننده چنین تلقی کند که برحسب اوضاع و احوال و عرف حاکم بر قضیه فسخ یا اقاله به‌طور ضمنی صورت گرفته است و مورد قبول است در چنین مواردی نیز دادرس یا داور باید براساس اقداماتی محرز و مشخص فسخ ضمنی را تأیید کند. برای مثال سکوت محض در چنین مواردی نمی‌تواند مبنای درستی برای استنباط دادرس یا داور باشد (Beatson, 2010: 462).

بدین‌سان پس از دعوی شکلفورد رویه مربوط به دعاوی اطلاعیه آمادگی پیش‌رس ارتقا یافت و وارد فاز جدیدی شد، بدین‌سان که هرچند همچنان اصل رویه مربوط به مکزیکوئیک و بطلان اطلاعیه آمادگی پیش‌رس را معتبر می‌داند، اما یک استثنا به آن وارد می‌کند مبنی بر اینکه در شرایطی که همین اطلاعیه آمادگی پیش‌رس مورد اعتراض اجاره‌کننده قرار نگیرد و براساس اوضاع و احوال عکس‌العمل وی به‌گونه‌ای باشد که مثبت قبول چنان اطلاعیه آمادگی‌ای باشد، این اطلاعیه آمادگی صحیح و نافذ خواهد بود، زیرا بیانگر تعویض ضمنی شرایط مربوط به صدور اطلاعیه آمادگی با شرایط انجام‌گرفته جدید است.

با توجه به اینکه آیا اجاره‌کننده به شرایط صدور اطلاعیه علم داشته و به‌موقع اعتراض کرده، رأی دادگاه‌ها و دیوان‌های داوری تغییر کرد و دعاوی زیادی که صورت‌مسئله‌ای مانند صورت‌مسئله دعوی شکلفورد داشتند، با رأی مشابهی روبه‌رو شدند (Aspragkathou, 2007: 195-198).

### ۳.۴. دکتربین عدم انتقال ریسک تأخیر به اجاره‌کننده با وجود شروع عملیات بارگیری یا بارگذاری توسط وی

چنانکه بیان شد، در رویه ناشی از مکزیکوئیک تنها تغییر و تحولی که در دعاوی ناشی از اطلاعیه آمادگی زودرس داده شد، نامعتبر تلقی کردن چنین اطلاعیه‌ای بود. اما این رویه نسبت به آثار بعدی تفاوتی را ایجاد نمی‌کرد و کماکان با شروع بارگذاری یا بارگیری توسط اجاره‌کننده مهلت وی را آغازشده تلقی می‌کرد و ریسک تأخیر پس از آن را به عهده اجاره‌کننده قرار می‌داد. هرچند مالک کشتی اطلاعیه آمادگی جدیدی صادر نکرده باشد.

دعوی دیگری که موجب ارتقای رویه مربوط به دعاوی اطلاعیه آمادگی شد، دعوی هپی دی<sup>۱</sup> بود. در این قضیه در واقع به اثر تعهد مالک مبنی بر صدور یک اطلاعیه آمادگی معتبر توجه شده است. در این قضیه کشتی اجاره شده باید بعد از رفتن به اسکله مشخص و پهلوگیری در آن با لحاظ سایر شرایط آماده بودن برای بارگذاری، اطلاعیه آمادگی را صادر می کرد. کشتی در زمانی که برای ورود به محل پهلوگیری تلاش می کرد، اطلاعیه آمادگی را در ساعت ۱۶:۳۰ تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۹۸ صادر می کند، اما موفق به پهلوگیری نمی شود. از این رو اطلاعیه آمادگی صادر شده مصداق یک اطلاعیه آمادگی تابع شرایط مورد توافق نبوده است. با این حال کشتی در ابتدای ساعت اداری روز بعد، شروع به بارگذاری بار کرد و بارگذاری در صبح روز ۲۶ سپتامبر ۱۹۹۸ توسط اجاره کننده آغاز شد. با وجود این روند بارگذاری کند پیش رفت و سه ماه به طول انجامید و این تأخیر سبب شد که مالک خواهان پرداخت دموراژ از سوی اجاره کننده شود و در نهایت اختلاف به داوری ارجاع شد. ابتدا در رأی داوری با استناد به رویه سابق که از مکزیکو یک نشأت گرفته بود، اطلاعیه آمادگی نامعتبر قلمداد شد و حکم به شروع مهلت بارگذاری از زمانی که اجاره کننده مشغول بارگذاری شده بود، داده شد. از این رو مطابق این رأی اجاره کننده باید دموراژ را می پرداخت، زیرا تأخیر بعد از اینکه بارگذاری توسط وی آغاز و ریسک به وی منتقل شده بود، واقع شده بود. اما این حکم از سوی اجاره کننده با اعتراض روبه رو شد، زیرا وی معتقد بود به دلیل عدم صدور اطلاعیه آمادگی معتبر از سوی مالک کشتی اصلاً مهلت بارگذاری وی آغاز نشده و به تبع آن اصلاً ریسک تأخیر به وی منتقل نشده است. بنابراین نه تنها نباید دموراژ به مالک بپردازد، بلکه مالک باید بابت تمام مهلت مقرر جهت بارگذاری به وی دیسپچ پرداخت کند. در مرحله تجدیدنظرخواهی دادگاه تجدیدنظر با توجه به لزوم ایفای تعهد از سوی مالک این ادعا را برای اجاره کننده تأیید می کند و به نفع وی حکم می دهد. از این رو پس از این رأی، رویه مکزیکو یک حداقل در موردی که مالک تحت نظام قراردادی ملزم به صدور اطلاعیه آمادگی بود، اصلاح شد، زیرا به موجب قرارداد اجاره کشتی، تنها در صورت ایفای تعهد قراردادی خود مبنی بر صدور اطلاعیه آمادگی معتبر مهلت لی تایم آغاز شده تلقی می شود و ریسک تأخیر به اجاره کننده منتقل می شود. با همه اینها باید گفت که رویه مکزیکو هنوز در موردی که اطلاعیه آمادگی تابع نظام عرفی باشد، قابل استناد است، زیرا در این مورد چنانکه توضیح داده شد، اجاره کننده به هر طریقی که از آماده بودن کشتی مطلع شود، کفایت می کند و با شروع عملیات بارگیری یا بارگذاری توسط اجاره کننده به هر حال آگاهی اجاره کننده حداقل در آن لحظه مسلم است، از این رو ریسک تأخیر به وی تعلق می گیرد.

1. *Glencore Grain Ltd v. Flacker Shipping Ltd (The Happy Day)*

### ۵. نتیجه‌گیری

در قراردادهای اجاره سفری کشتی برای مدیریت ریسک تأخیر و جلوگیری از معطل ماندن کشتی در زمان بارگیری یا تخلیه، شرط قراردادی معروف به دموراژ، از سوی طرفین قرارداد در قرارداد اجاره کشتی درج می‌شود و بدین‌سان ریسک تأخیر و معطل ماندن کشتی مدیریت شده و اجاره‌کننده در صورت معطل گذاشتن کشتی بیش از حد مجاز مسئول پرداخت مبلغ دموراژ خواهد بود.

دموراژ در واقع نوعی وجه التزام است که اجاره‌کننده در برابر تأخیرش در بارگیری یا تخلیه به مالک کشتی باید بپردازد. در قراردادهای اجاره سفری کشتی همچنین مدت زمان مشخصی برای بارگیری یا تخلیه تعیین می‌شود که اجاره‌کننده باید در همان بازه زمانی بارگیری و تخلیه را به انجام برساند و اگر این امور بیشتر از مدت زمان تعیین شده طول بکشد، اجاره‌کننده باید به‌ازای مدت زمان اضافی به نرخ مشخصی مبلغ دموراژ را بپردازد.

شروع مهلت بارگیری یا تخلیه، ترتیبات و تشریفات خاص خودش را دارد که در قالب صدور اطلاعیه آمادگی متجلی می‌شود. صدور اطلاعیه آمادگی تعهدی قراردادی است که مالک کشتی باید آن را مطابق با شرایط و ویژگی‌هایی که در قرارداد توافق شده است، ایفا کند. اگر اطلاعیه آمادگی پیش از محقق شدن ویژگی‌ها و شرایط مورد توافق صادر شود، به چنین اطلاعیه آمادگی‌ای، اطلاعیه آمادگی پیش‌رس می‌گویند.

اطلاعیه آمادگی پیش‌رس مبنای بسیاری از اختلاف‌ها و دعاوی بین طرفین قراردادهای اجاره سفری کشتی بوده است. در این مورد رویه‌های داوری و قضایی در سطح حقوق دریایی بین‌المللی و حقوق دریایی کشورهایی که آرای دعاوی مطرح شده در آنها در سطح بین‌المللی رویه‌ساز بوده است (مانند انگلستان و ایالات متحده آمریکا)، با تحولات بسیاری همراه بوده است.

در بررسی رویه داوری و قضایی در خصوص دعاوی ناشی از اطلاعیه آمادگی پیش‌رس، چنانکه بررسی شد، به‌طور کلی ابتدا رویه این‌گونه بود که اطلاعیه‌های آمادگی پیش‌رس را معتبر می‌دانستند و نفوذ آنها (شروع مهلت بارگیری/تخلیه) را به بعد از مهیا شدن شرایط مورد توافق موکول می‌کردند. اما پس از دعاوی مکزیکو یک، به‌طور کلی چنین اطلاعیه‌های آمادگی‌ای را باطل دانستند و تعهد مالک کشتی را مبنی بر صدور اطلاعیه آمادگی معتبر پابرجا قلمداد کردند. از این‌رو پس از رأی این دعوا که یک رأی تجدیدنظرخواهی شده نیز بود، تعهد مالک کشتی با صدور اعلامیه آمادگی ناقص و پیش‌رس دیگر ایفاشده تلقی نمی‌شد. با وجود این ریسک تأخیر پس از شروع بارگذاری یا بارگیری توسط اجاره‌کننده به وی منتقل شده

به حساب می‌آید، هرچند اطلاعیه آمادگی جدید و معتبری صادر نشده باشد. در واقع در رأی مکزیکو یک به نظر می‌رسد که به نوعی طرز تلقی عرفی با نظام قراردادی ناظر بر صدور اطلاعیه آمادگی تلفیق شده است، زیرا به نظر می‌رسد پس از اینکه آگاهی اجاره‌کننده نسبت به آمادگی کشتی محرز می‌شود (با شروع بارگیری یا بارگذاری توسط وی)، دیگر بدون نیاز به صدور اطلاعیه آمادگی جدید مسئولیت ناشی از تأخیر به پای اجاره‌کننده نوشته می‌شود و از آن زمان به بعد مهلت وی برای بارگیری/ بارگذاری محاسبه می‌شود تا در صورت تأخیر به‌ازای آن دمووراژ بپردازد.

در دعوی شیکلفورد نیز همین رویه ارتقا پیدا کرد. در این دعوا به این موضوع توجه شد که اگر اطلاعیه آمادگی پیش‌رس باشد، اجاره‌کننده با وجود اطلاع از آن نسبت به آن اعتراضی نکند و بپذیرد که از حق خود برای دریافت اطلاعیه آمادگی معتبر عدول کرده است و مانند این است که گویا در عمل با مالک کشتی، در مورد شرایط صدور اطلاعیه آمادگی توافق جدیدی کرده است. در این رأی این دعوا به‌طور کلی قاعده جدیدی تأسیس نشد، بلکه به یک قاعده حقوقی توجه شد و به نوعی می‌توان گفت که عدول یا تغییر تعهد به وسیله کنش و واکنش صورت گرفته، مورد توجه قرار گرفت و اعلام شد و این تحول در واقع تحول اعلامی جدیدی بود که در زمینه رویه مربوطه صورت گرفت.

آخرین تحول رویه دآوری و قضایی در مورد دعوی اطلاعیه آمادگی پیش‌رس به دعوی هپی دی برمی‌گردد. در این دعوا صدور اطلاعیه آمادگی معتبر و مطابق با شرایط قرارداد، مبنای اصلی شروع مهلت بارگیری یا تخلیه قلمداد شد. هرچند در عمل بارگیری یا تخلیه از قبل شروع شده باشد و محموله در حقیقت در حال تخلیه باشد. در واقع در دعوی سابق، بعد از اینکه بارگیری یا تخلیه در عمل شروع می‌شد، دیگر مبنای صدور اطلاعیه آمادگی معتبر از دست می‌رفت و به هر حال همان زمان (زمانی که بارگیری/ تخلیه در عمل آغاز شده) زمان شروع مهلت بارگیری یا تخلیه تلقی شده و انتقال ریسک به اجاره‌کننده تلقی می‌شد. اما در این قضیه با اینکه تخلیه در عمل شروع شده بود، رأی صادر شده آغاز مهلت بارگذاری را شناسایی نکرد و آغاز مهلت تخلیه را منوط به صدور اطلاعیه آمادگی معتبر دانست، هرچند تخلیه در عمل شروع شده بود. از این رو رأی به پرداخت مبلغ تسریع بارگذاری (دیسپچ) به نفع اجاره‌کننده داده شد. در واقع با رأی هپی دی نقص موجود در دکترین و رویه‌های سابق برطرف شد و اطلاعیه آمادگی آنچنان که نظام قرارداد حکم می‌کرد، مورد طلب قرار گرفت که می‌توان گفت نکته ظریفی بوده است برای حفظ حق قراردادی اجاره‌کننده.



## الف) فارسی

۱. فیضی چکاب، غلام نبی؛ هاشمی‌زاده، سید علیرضا (۱۳۹۱). «مسئولیت پرداخت دموراژ در قراردادهای اجاره کشتی برای سفر معین»، *مجله مطالعات حقوق تطبیقی*، دوره ۳، ش ۱، ص ۱۳۱-۱۱۱.
۲. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۴). *قواعد عمومی قراردادها*، ج ۴، چ نهم، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۳. نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۹۳). *حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی*، ج ششم، تهران: سمت.

## ب) خارجی

4. Aspragkathou, Desponia (2007). "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 & Commerce*, Vol. 38, No. 4, pp. 603- 615.
5. Aspragkathou, Desponia (2009). "The Asbatankvoy Charterparty Clauses for the Commencement of Laytime- Interpretation under English and American Law", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 40, No. 1, pp. 133- 148.
6. Aspragkathou, Desponia, (2007). "The Happy Day and Issues of the Invalidity of a Notice of Readiness under English Law", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 38, No. 2, pp. 191- 213.
7. Beatson, Jack and Andrew Burrows and John Cartwright (2010). "Anson's law of contract", *Oxford University press*, 29<sup>th</sup> edition, New York.
8. Berlingieri, Francesco (1977). "The Allocation of Risk of Delay in Voyage Charter Parties", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 8, No. 4, pp. 497-504.
9. Byrne, William P., (2006). "Competing Periods in Determining Laches in Demurrage Dispute", *Transportation Law Journal*, Vol. 33, pp. 135-143.
10. Etting, Theodore M., (1884). "Demurrage", *The American Law Register*, Vol. XXXII. \_\_\_ 20, pp. 153- 161.
11. Mankabady, Samir (1987). "Arbitration in Shipping Disputes under English Law" *Northern Kentucky Law Review*, Vol. 14, pp. 13- 40.
12. Nasirian, Yashar, (2013). "Revisions in the concept of commencement of laytime and demurrage clauses in international sale contracts", *Master thesis in maritime law in Lund University under supervision of Dr. Abhinayan Basu Bal*.
13. Pellant, Fiona, (1981). "Charterparty Laytime Definitions 1980", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 12, No. 3, pp. 421- 426.
14. Schofield, John (2011). "Laytime and Demurrage", *Informa*, Sixth edition, London
15. Stewart, Paul W and Christine H. Scheinberg (2002). "Time and Demurrage and the Case for Uniformity" *Transportation Law Journal*, Vol. 29, pp. 235-246
16. Vandeventer, Braden (1975). "Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties", *Tulane Law Review*, Vol. 49, pp. 806- 844
17. Wells, Michael John (2008). "Demurrage and the Availability of General Damages", *A&NZ Mar LJ*, Vol. 22, pp. 76- 88

## Cases:

18. El Oldendorff & Co GmbH v tradax Export SA (The Johanna Oldendorff) [193] 2 Lloyd's Rep. 285.
19. Glencore Grain Ltd v. Flacker Shipping Ltd (The Happy Day) [2001] 2 Lloyd's Rep. 487
20. Government of Ceylon v. Societj Franco-Tunisienne d'Armement –Tunis (The Massalia No 2) [1960] 2 Lloyd's Rep. 352
21. Tharsis Sulphur & Copper Mining Co. Ltd. V. Moral Brothers Co [1891] 2 Q.B. 647 (C.A.)
22. Transgrain Shipping B.V v. Global Transporte Oceanico S.A. (The Mexico 1) [1988] 2 Lloyd's Rep. 149; [1990] 1 Lloyd's Rep. 507
23. Surrey Shipping Co Ltd v. Compagnie Continentale (France) S.A. (The Shackelford) [1978] 2 Lloyd's Rep. 154.