

رقابت‌های ژئوپولیتیکی موثر در ادغام شرکت‌ها بزرگ با رویکرد لایحه جدید تجارت و مقایسه تطبیقی آن با کشورهای عضو اتحادیه اروپا

ابوالحسن حیدری خالص

گروه حقوق خصوصی، واحد آمل، دانشگاه آزاد اسلامی، آمل، ایران

مهدی فلاح خاریکی^{۱*}

گروه حقوق خصوصی، واحد آمل، دانشگاه آزاد اسلامی، آمل، ایران

سیدحسن حسینی مقدم

گروه حقوق و علوم سیاسی، واحد مازندران، دانشگاه آزاد اسلامی، مازندران، ایران

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۲/۲۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۸/۰۶

چکیده

ژئوپولیتیک توضیح می‌دهد که چگونه کشورها، شرکت‌های بزرگ سعی در رسیدن به اهداف خود دارند. درباره شرکت‌های بزرگ از جمله این واکنش‌ها که می‌تواند تامین‌کننده اهداف و منافع آنها باشد، ادغام با شرکت‌های دیگر است. البته ادغام، در مباحث حقوقی با خلاء قانونگذاری مواجه است و در قانون تجارت و لایحه اصلاحی مورد غفلت قانون‌گذار مواجه شد. این روند در لایحه جدید قانون تجارت مورد توجه قرار گرفت در فصل سوم، مبحث اول، گفتار اول به این مقوله پرداخته می‌شود. در ماده ۵۹۰ ادغام شرکت‌ها به دو قسم ساده و مرکب انجام می‌گیرد. به جذب یک یا چند شرکت در شرکت دیگر، ادغام ساده و به تشکیل شرکت جدید از طریق ادغام حداقل دو شرکت در یکدیگر ادغام مرکب اطلاق می‌گردد. در ادغام ساده شرکت جذب شده و در ادغام مرکب شرکت‌های طرف ادغام شخصیت حقوقی خود را از دست می‌دهند. برای ادغام شرکت‌ها اخذ مجوز از شورای رقابت الزامی است. نقطه اشتراک و اختلاف این قانون با قانون تجارت کشورهای عضو اتحادیه اروپا در بحثی که تحت عنوان‌های نظریه ساختاری و رفتاری مطرح می‌شوند.

کلیدواژگان: ادغام شرکت‌ها، لایحه جدید قانون تجارت، ژئوپولیتیک، اتحادیه اروپا.

^۱ نویسنده مسئول: fallah.kh123@gmail.com

مقدمه

حمل و نقل دریایی نقش به‌سزایی در تجارت بین‌الملل دارد؛ برطبق قاعده حمل و نقل دریایی با جابه‌جایی از منطقه‌ای جغرافیایی تحقق می‌پذیرد. لذا هدف اصلی از حمل و نقل دریایی پیوستن از یک مکان به مکان دیگر است و گاهی حتی تا عرصه بین‌المللی پیش می‌رود و ممکن است هدف از حمل و نقل دریایی حمل کالا از بنادر داخلی کشور به بنادر خارج از کشور باشد؛ لذا حمل و نقل دریایی و جغرافیا دو عامل وابسته به یکدیگر می‌باشند به همین جهت در صنعت حمل و نقل دریایی با عناوین جغرافیایی هم چون بندر مبدا، بندر مقصد، موقعیت بندر و... مواجه هستیم. تعیین زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی همواره یکی از موضوعات مهم در حقوق حمل و نقل دریایی بوده است. بدان جهت که پس از سپری شدن زمان پهلوگیری کشتی، زمان مجاز برای بارگیری یا تخلیه به ضرر اجاره‌کننده کشتی می‌باشد؛ لذا ضروری است که این روزها به صورت دقیق و متعارف با در نظر گرفتن ریسک احتمالی کشتی تعیین شود. به عبارت دیگر اهمیت تعیین زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی از این رو می‌باشد که اجاره‌کننده با تعیین لی‌تایم باید به نحو احسن تعهدات خود را انجام دهد و در صورتی که وی نتواند تعهدات خود را مبنی بر بارگیری و تخلیه کشتی به سرانجام برساند مسئول جبران خسارت تحت عنوان خسارت مورر توافق (دموراژ) خواهد بود.

لازم به ذکر است که قرارداد اجاره کشتی به دسته منقسم است که عبارت است از قرارداد اجاره سفری، قرارداد اجاره زمانی و قرارداد اجاره دربست؛ که محل بحث این مقاله قرارداد اجاره سفری کشتی می‌باشد، که در این قرارداد کشتی برای سفر یا سفرهای معین قراردادی در مقابل کرایه مشخص اجاره داده می‌شود که مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی (لی‌تایم) نیز در این نوع قرارداد پیش‌بینی می‌شود؛ لذا قرارداد اجاره سفری کشتی چهارچوب مشخص دارد. برای شروع مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی باید مراحل به صورت متوالی انجام شود که عبارتند از: ۱- کشتی وارد مقصد شده باشد (کشتی واصله)، لذا ازدحام بندر نباید مانع رسیدن کشتی به بندر مورد توافق باشد؛ ۲- کشتی آمادگی جهت بارگیری و تخلیه را داشته باشد؛ ۳- اطلاعیه آمادگی کشتی صادر شده باشد. علاوه بر تعیین لی‌تایم قیود دیگری نیز ممکن است در قرارداد معین شود برای نمونه اینکه در صورت شرایط جوی نامساعد، روزهای یکشنبه و سایر تعطیلات عمومی مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه معلق شود لذا ممکن است مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی تعلیق شود که در این مقاله به بررسی آن خواهیم پرداخت.

همانگونه که پیش از این بیان شد تعیین مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی به عنوان یکی از موضوعات مهم حقوق دریایی خود تلاقی با منطقه جغرافیایی دارد؛ لذا با توجه به اینکه تعیین مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی دارای مباحث پیچیده و گسترده‌ای است در این مقاله به بررسی آنها خواهیم پرداخت.

محتوای قراردادهای اجاره سفری کشتی

باتوجه به اینکه به موجب قراردادهای اجاره سفری کشتی، توافقی فی مابین اجاره‌کننده و مالک کشتی مبنی بر اجاره کشتی برای یک یا چند سفر مشخص حاصل می‌گردد که کنترل کشتی و مسئولیت تجهیز آن بر عهده مالک کشتی

است و اجاره‌کننده متعهد به ارائه محموله مورد توافق و هزینه‌های مربوطه می‌باشد (Carr, 2010: 162)، می‌توان گفت که با پذیرفته شدن اصل آزادی قراردادی طرفین می‌توانند در قراردادهای فی‌مابین خویش، شرایط قراردادی را اصلاح کنند. با توجه به فرم‌های استاندارد که در این خصوص پذیرفته شده، برای مثال *Asbatankvoy* یا *Gencon*، در چارچوب اساسی قراردادهای اجاره سفری یکپارچگی دیده می‌شود، که می‌توان گفت در این خصوص شناسایی عناصر اصلی آن قراردادهای حائز اهمیت به سزایی است. (Wilson, 2010: 49) برای مثال در این قراردادها عبارات و بندهای مقدماتی درمورد توصیف کشتی، یا سفر مورد توافق یا کرایه یا طرفین هست که می‌توان گفت توصیف کشتی از یک جنبه به اجاره‌کننده و از جنبه دیگر به مالک کشتی مرتبط می‌باشد؛ یا این که قرارداد اجاره می‌تواند مشخص‌کننده بنادر بارگیری یا تخلیه باشد یا اینکه اجاره‌کننده حق معرفی آنها را داشته باشد یا از لیستی مشخص‌کننده می‌تواند بندر موردنظر را جدا کرده و معرفی نماید. (Wilson, 2010: 49) همچنین نرخ مورد توافق کرایه و زمان و مکان پرداخت آن را پیش‌بینی می‌کنند که خود این موضوع نیز دارای اهمیت بالایی است. چرا که در تخمین کرایه مشخص می‌شود که مبنای محاسبه آن بر اساس مقدار محموله حمل شده است یا مقدار تخلیه شده؛ زیرا در مواردی ممکن است بین ارقام به دلایلی اختلاف حاصل شود برای مثال برخی از محموله‌ها در معرض تبخیر هستند که باعث کاهش وزن آنها در زمان تخلیه می‌گردد یا این که به دلیل جذب رطوبت در طول سفر ممکن است افزایش وزن داشته باشند. (Wilson, 2010: 50) ولی آنچه که به مبحث حاضر ارتباط دارد و می‌توان گفت از مهمترین بندهای یک قرارداد اجاره سفری است، مقررات مربوط به لی‌تایم است که در قراردادهای اجاره سفری شاهد آن هستیم. همانطور که مباحث آتی نیز بدان پرداخته می‌شود، قراردادهای اجاره سفری حاوی مراحل هستند که با توجه به آن مراحل در قرار داد اجاره کشتی بندها و عبارات خاصی گنجانده می‌شوند، نشان‌دهنده این است که کدام یک از طرفین در یک مرحله خاص آن ریسک را برعهده دارد. (Singh, 2012: 62) از مهمترین بندهایی که در هر قرارداد اجاره سفری کشتی مشاهده می‌شود مدت زمان مجاز برای بارگیری و تخلیه محموله است که در اصطلاح *Lay days* نامیده می‌شود، می‌توان گفت بخش جدایی‌ناپذیر از مقررات مربوط به اجاره سفری این بند است؛ یعنی بندی که مشخص‌کننده دوره زمانی است که بارگیری و تخلیه محموله در آن طیف زمانی در دسترس می‌باشد. به عبارت دیگر زمان مجازی که توسط مالک کشتی به اجاره‌کننده سفر دریایی اعطا می‌شود تا در آن به بارگیری یا تخلیه محموله بپردازد. (Brodie, 2013: 154) این بند و عبارات مانند تمامی قیود دیگر دارای مقررات خاصی است که هدف پرداختن به آن مقررات و جزئیات آن است. روزهای بارگیری توافق شده به طور رایگان در دسترس اجاره‌کننده قرار می‌گیرد، البته لازم به ذکر است که مقصود از رایگان بودن آن است که در کرایه منظور شده است. (Wilson, 2010: 51) حال اگر از روزهای بارگیری و تخلیه کشتی (*Lay days*) نیز تجاوز شود بحث جبران خسارات مطرح می‌شود که خود مبحثی گسترده است و در این مقال نمی‌گنجد. همانطور که بیان گشت اغلب

مقرراتی در قراردادهای اجاره کشتی برای آغاز لی‌تایم موجود هستند که بیانگر شرایط شروع لی‌تایم و استثنائات حاکم بر آن و طول دوره‌هایی که لی‌تایم محاسبه نخواهند شد، می‌باشند.

مهلت مجاز بارگیری و تخلیه کشتی (لی‌تایم)

در حقوق حمل و نقل دریایی زمان و کشتی از عناصر مهم تلقی می‌شوند؛ به همین جهت امروزه در حقوق دریایی سرعت انجام عملیات بارگیری یا تخلیه و امنیت کشتی از اهمیت به‌سزایی برخوردار است. چرا که با معطل ماندن کشتی موجب ورود خسارت می‌شود و مالکان کشتی همواره سعی در استفاده بهینه از زمان را دارند و از طرفی در قراردادهای سفری کشتی، مدت زمانی که کشتی در اختیار اجاره‌کننده قرار می‌گیرد مشخص نیست؛ لذا برای جلوگیری از هرگونه ضرر، راهکارهایی در قرارداد پیش‌بینی شده که عبارت است از تعیین مهلت مجاز بارگیری و تخلیه کشتی (لی‌تایم)، که در ذیل مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

مفهوم لی‌تایم (Lay time)

در هر قرارداد اجاره سفری، مقرراتی در خصوص مدت زمان مجاز و مورد توافقی که عملیات بارگیری و تخلیه باید در آن بازه زمانی به اتمام برسد، مقرر می‌گردد. به عبارت دیگر در خصوص وظیفه بارگیری و تخلیه کشتی در زمان مقرر قراردادی معمولاً شرایط و ضوابط دقیقی در قرارداد اجاره سفری گنجانده می‌شود که در اصطلاح معروف به زمان در نظر گرفته شده برای تخلیه و بارگیری است. (صدیق، ۱۳۹۵: ۱۸۷) به عبارت دیگر زمان مجازی است که از جانب مالک کشتی به اجاره‌کننده سفر دریایی یا دارنده بارنامه اعطا می‌شود. (Brodie, 2013: 153-154) البته در صورت وجود عدم چنین شرطی در قرارداد، این امر به طور ضمنی اجرا خواهد شد که عملیاتهای بارگیری و تخلیه در زمان متعارف انجام شوند که با در نظر گرفتن اوضاع و احوال حسب مورد مانند امکانات در دسترس بندر، عرف بندر و غیره لحاظ خواهد شد. (Carr, 2010: 170) این اصطلاح با عنوان روزهای در نظر گرفته شده برای بارگیری یا تخلیه نیز شناخته می‌شود. به عبارت دیگر لی‌تایم مدت مجازی است که در اختیار اجاره‌کننده می‌باشد و او حق دارد از آن به بهترین شکل که شایسته و مناسب است، استفاده نماید؛ مشروط بر آنکه از دوره زمانی توافق شده تجاوز نکند. همچنین مالک کشتی نمی‌تواند شکایتی مبنی بر اینکه امکان بارگیری در زمان کوتاهتری نیز وجود داشت مطرح نماید. (Todd, 2016: 74) لذا هزینه لی‌تایم معمولاً در کرایه لحاظ شده و در نتیجه در اختیار آزاد اجاره‌کننده قرار خواهد داشت. همانطور که در پرونده (Shipping Developments Corporation Delian Spirit SA v V/O Soujuzneftexport 1972) بیان گردیده: «اجاره‌کنندگان لی‌تایم را خریداری و در ازای آن کرایه پرداخت کرده‌اند و حق استفاده از آن را به روشی که مناسب باشد، دارند؛ مخصوصاً این که از آن به صورتی استفاده کنند که تاخیر را کاهش دهد یا از بین ببرد در غیر اینصورت مسئولیت بر عهده آنها قرار دارد.» (Girvin, 2011: 677)

زمان مجاز بارگیری به دو شکل تعیین می‌شود؛ یا لی‌تایم به صورت معین و به عبارتی قراردادی است و یا مدت زمان عرفی ملاک خواهد بود. ماده ۸ قانون ضوابط پرداخت خسارت تاخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با

صاحبان کشتی نیز در خصوص لی تایم مقرر می‌دارد: «زمان مجاز تخلیه و بارگیری مدت زمان مشخص است که کلیه محموله‌ها بر اساس قرارداد اجاره و الحاقیه‌های مربوط بایستی طی آن مدت تخلیه و بارگیری شود.»

انواع لی تایم

همانگونه که در مطلب قبلی بیان شد، لی تایم ممکن است در قرارداد مشخص شده باشد و یا زمان عرفی ملاک قرار گیرد که نمی‌توان در مواردی که ملاک عرفی به عنوان لی تایم در نظر گرفته شده، یک قاعده کلی را ارائه داد؛ بلکه براساس مولفه‌های مختلفی که مربوط به عرف بندر است معیارها نیز متفاوت است. فایده بحث در انواع لی تایم از حیث عملی می‌باشد چرا که برحسب اینکه لی تایم در قرارداد درج شده یا خیر دارای ضمانت اجرای متفاوتی است که پرداختن به آن خارج از بحث موضوعی مقاله حاضر می‌باشد.

لی تایم معین (قراردادی)

نوع دیگری از لی تایم که رایج‌تر نیز می‌باشد لی تایم معین است؛ همانگونه که از نام آن نیز پیداست وظیفه بارگیری یا تخلیه داخل در دوره زمانی معین برعهده مستاجر است که برای هرگونه تاخیر در بارگیری یا تخلیه مسئول خواهد بود مگر اینکه در قرارداد اجاره استثنا شده باشد؛ (Nasirian, 2013: 48) پس لی تایم دارای دوره زمانی معین خواهد بود و بر حسب روزها یا ساعات معین مشخص می‌شود. دعوی William Alexander & Sons علیه Aktieselskabet Dampskabet Hansa And Others (1919) که یک پرونده اسکاتلندی است، این امر را به خوبی نشان داده که در جایی که تاجر متعهد به تخلیه کشتی طی روزهای معینی خواهد بود، وی مسئول دموراژ برای تاخیر کشتی ماورای آن دوره زمانی است مگر اینکه چنین تاخیری قابل انتساب به تقصیر مالک کشتی یا کسانی که وی برا اقدامات آنها مسئول است باشد. (Nasirian, 2013: 48) به عبارت بهتر شرط لی تایم می‌تواند به اشکال مختلف در قرارداد درج شود که در ذیل به بررسی مهمترین موارد درج شده در قرارداد به عنوان شرط لی تایم پرداخته می‌شود.

روز کاری

روزهای کاری در معنی معمول آن ۲۴ ساعت است و برای توصیف روزهایی که در بندر مورد نظر به طور معمول کار در آن انجام می‌شود به کار می‌رود. (Schofield, 2011: 12) به عبارت بهتر منظور از روزهای کاری ایامی است که در بندر مورد نظر کارگران رسماً و قانوناً به کار اشتغال دارند و بدین ترتیب روزهای تعطیل مستثنی است. (Holman, 1964: 304) در اصل ممکن است این اصطلاح به طور خاص برای استثنای ایام یکشنبه و روزهای تعطیل به کار برده شده باشد. (Schofield, 2011: 12) لذا در قرارداد اجاره گاهی به جای استفاده از روزهای کاری، عبارت به استثنای یکشنبه و تعطیلات شرط می‌شود؛ اثر شرط مذکور این است که چنان چه طبق موافقت بین فرمانده و اجاره‌کننده، کشتی در این ایام مبادرت به بارگیری و تخلیه نماید تعطیلات قید شده جزء ایام بارگیری محسوب نمی‌شود. (Holman, 1964: 302)

مهمترین بحث در این مفهوم این است که آیا روز کاری شامل تمام ۲۴ ساعت روز است یا کمتر از آن است؟ برای نمونه آیا ۱۰ ساعت از یک روز، می‌تواند به عنوان روز کاری تلقی شود؟

قاضی Goddard در پرونده *The Rubysone (Alvion Steamship Corporation Panama v. Golban Lobo Trading Co SA of Havana. 1955)* حکم می‌دهد که عبارت روزهای کاری را نمی‌توان شامل ۲۴ ساعت یک روز دانست و اظهار نمود: «روز کاری دوره‌ای از ۲۴ ساعت است که اگر آن را شامل کل روز بدانیم این واقعیت نادیده انگاشته می‌شود که واژه (کاری) واژه (روز) را محدود می‌کند و آن را کاهش می‌دهد.» (Nasirian, 2013: 45) لذا به کارگیری اصطلاح روزهای کاری صرفاً برای تمایز آن از روزهای غیرکاری نمی‌باشد، بلکه برای تنزل تعداد ساعات، از ۲۴ ساعت به میزانی است که به طور معمول کار در آن صورت می‌پذیرد. (Cochran v Retberg (1800)) با مذاقه در این امر این نتیجه حاصل می‌شود که در ارتباط با ساعات کاری، توجه به قواعد و عرف بندرهای مختلف دارای اهمیت است؛ بدین معنا که روز کاری در یک بندر ممکن است در معنای تمام ۲۴ ساعت باشد و در بندر دیگری تنها ۱۰ ساعت از یک روز دربرگیرد. (Nasirian, 2013: 45) مطابق ماده ۳۰ مصوبه شورای هماهنگی ترابری در خصوص قانون ضوابط پرداخت خسارت تاخیر یا جایزه تسریع در تخلیه یا بارگیری با صاحبان کشتی «زمان مجاز با آغاز ساعات اداری در روز بعد از ارائه اعلامیه آمادگی شروع خواهد شد حتی اگر تخلیه زودتر شروع شود.» تبصره ماده فوق‌الذکر نیز اشعار می‌دارد: «اعلامیه آمادگی کشتی‌های حامل روغن و مایعات در هر زمان از شب و روز کاری (به جز تعطیلات) معتبر بوده و زمان تخلیه شش ساعت پس از ارائه اعلامیه آمادگی شروع خواهد شد حتی اگر تخلیه زودتر شروع شود.»

روز کاری با جو مساعد

روزهای کاری با جو مساعد به معنای یک روز کاری است که در آن شرایط جوی به کشتی خاص موردنظر اجازه می‌دهد که محموله درنظر گرفته شده را بارگیری و تخلیه نماید. (Schofield, 2011: 26) و اگر شرایط جوی نامناسب منجر به قطع عملیات بارگیری یا تخلیه بار کشتی شود، از مدت زمانی که به عنوان لی‌تایم محاسبه می‌شود، کسر خواهد شد؛ نکته شایان ذکر آن است که چنانچه صرفاً بخشی از روز برای بارگیری یا تخلیه استفاده شود، آن روز یک روز کاری با جو مساعد محسوب می‌شود، اما قسمتی از روز که به دلیل شرایط جوی نامناسب مورد استفاده قرار نمی‌گیرد از مدت لی‌تایم کسر می‌شود. (Nasirian, 2013: 46) مآلاً در فرض اخیر که به علت شرایط جوی نامناسب امکان تخلیه و بارگیری نمی‌باشد، مال‌الاجاره به نسبت قسمتی از ساعات روز که شرایط جوی اجازه بارگیری و تخلیه را داده است قابل پرداخت می‌باشد. (Holman, 1964: 394).

روزهای جاری (متوالی)

اصطلاح روزهای جاری (متوالی) به عنوان طریقی جهت تمایز این روزها از روزهای کاری می‌باشد. در این روش هر روز و شب متوالی از جمله یکشنبه‌ها و تعطیلات باید به عنوان روز بارگیری و تخلیه احتساب شود. (Nasirian, 2013: 44) بدین ترتیب چنانچه مدت ایام بارگیری در قرارداد اجاره ۱۴ روز متوالی ذکر شده و کشتی در نیم روز آماده بارگیری باشد مستاجر تا نیمه شب مکلف به بارگیری نخواهد بود ولی چنانچه در نیم روز شروع به بارگیری

نماید بقیه روز در حکم یک روز تلقی خواهد شد. (Holman, 1964: 301) سوالی که در این خصوص مطرح می-شود این است که اگر شرط لی تایم به صورت مطلق در قرارداد ذکر شود در فرض ابهام میان دو اصطلاح روزهای جاری و روزهای کاری کدام یک به عنوان مقصود طرفین تلقی می-شود؟ در این خصوص امکان اتخاذ یک شیوه به عنوان اصل حقوقی مقتضی که مورد ترجیح باشد، وجود ندارد اما بیان شده است که اگر زمان بسیار اندک بود چنانچه که در قرارداد یک یا دو روز برای لی تایم محاسبه شده باشد به دشواری می-توان گفت مقصود طرفین روزهای جاری بوده است، در صورتی که اگر زمان طولانی تر باشد مانند یک هفته یا بیشتر، شواهد و قرائن با قوت بیشتری امکان پذیرش روزهای جاری یا متوالی را می-دهد مگر این که قرارداد نشان دهد که چنین تفسیری مطابق با قصد طرفین نمی-باشد. (Tiberg, 2013: 383) در بعضی از قراردادهای اجاره اصطلاح (ساعات جاری) درج می-شود که شامل تمام روزها و شبها برای بارگیری و تخلیه می-باشد مگر اینکه مدت زمانی به صراحت در قرارداد اجاره یا به وسیله عرف استثنا شده باشد (Nasirian, 2013: 44).

روزها براساس تقویم

در روش روزهای تقویم، روزها از نیمه شب تا نیمه شب بعد محاسبه می-شود. در ارتباط با این روش، بدون توجه به این موضوع که چه زمانی از روز بارگیری یا تخلیه شروع می-شود، کل روز به عنوان، روز بارگیری یا تخلیه محاسبه می-شود؛ در آغاز یک روز، همان یک روز است ممکن است به عنوان مورد دوشنبه، سه شنبه، یا چهارشنبه باشد؛ ممکن است کار در صبح آغاز شده و در غروب بر حسب تعداد ساعاتی که از هر بندری به بندر دیگر و در تجارت-های مختلف متغیر است، پایان یابد. اما تعداد ساعات هر چه که باشد در پایان روز دوشنبه یک روز بارگیری سپری شده و در آخر روز سه شنبه یک روز دیگری نیز به پایان رسیده است. و اگر ادامه کار وارد روز چهارشنبه شود، به عنوان یک روز کامل محاسبه خواهد شد. چرا که قاعده این است که قسمتی از روز باید به عنوان یک روز تلقی شود. به همین علت اجاره کننده کشتی تعهدی به استفاده از یک نیم روز ندارد. اگر اعلامیه آمادگی در طول روز به او داده شود، در صورت حق انتخاب، او می-تواند تا روز بعد منتظر بماند تا از یک روز کامل شروع کند. (Nasirian, 2013: 43)

لی تایم غیر معین (عرفی)

درموردی که لی تایم در قرارداد مشخص نباشد، لی تایم مجاز طول زمانی خواهد بود که در اوضاع و احوال بندر ویژه با کشتی ویژه زمان بارگیری یا تخلیه متعارف است. از آن جایی که این زمان از کشتی به کشتی دیگر متفاوت می-باشد و از زمانی به زمان دیگر فرق دارد پس امکان تعیین آن از قبل نمی-باشد. (Girvin, 2011: 677) لی تایم عرفی یکی از مهمترین اسناد تجاری است اما امروزه کمتر دیده می-شود، شایان ذکر است که این نوع لی تایم نقش مهمی در توسعه حقوق مربوط به لی تایم دارد؛ دلیل اینکه لی تایم های معین ترجیح داده می-شوند آن است که در زمان تخمین طول مجاز، اطمینان بیشتری دارند زیرا آنها از طریق استفاده از بندهای استثنا در تقسیم ریسک، انعطاف-

پذیری بیشتری دارند. اما گاهی طرفین قرارداد با استفاده از عباراتی ضوابطی را برای تعیین لی‌تایم معین می‌کنند و بدین منظور به شرح زیر بیان می‌شود:

(الف) بارگیری و تخلیه تا آن جا که ممکن است سریع انجام شود؛

(ب) با سرعت متعارف؛

(ج) با سرعت فوق‌العاده؛

(د) بارگیری و تخلیه طبق عرف بندر مربوطه انجام گیرد. (هوشنگ، ۱۳۵۳: ۱۶)

لذا اگر طرفین قرارداد اجاره کشتی هیچگونه توافقی در مورد زمان مجاز برای بارگیری یا تخلیه کشتی نداشته باشند، معیار زمان عرفی است که زمان متعارف برای بارگیری یا تخلیه کشتی باید در نظر گرفته شود. استفاده از اصطلاح (زمان متعارف) منجر به تفاسیر متفاوت در مورد این اصطلاح می‌گردد. در واقع سوالی مطرح می‌شود که معنای حقوقی اصطلاح (زمان متعارف) چیست؟ ایضاً این مطلب به مقدمه‌ای نیاز دارد. بحث تعهد بر بارگیری یا تخلیه در وضعیتی که مدت زمانی به عنوان لی‌تایم در قرارداد درج نشده باشد و لذا معیار زمان متعارف باشد، در دو پرونده قدیمی بررسی شده است. (Nasirian, 2013:47)

در پرونده Rodgers علیه (1810) Forrester در قرارداد اجاره کشتی در بندی به صراحت پیش‌بینی شده بود که کشتی باید کالاها را در یک مدت معمول و عرفی تخلیه کند؛ قاضی Ellenborough در این خصوص رای می‌دهد که زمان متعارف زمانی است که برای تخلیه در انبار متصل درون اسکله های آن ناحیه اتخاذ می‌شود، یعنی مدت زمانی که معمولاً کشتی پس از قرار گرفتن در اسکله تخلیه بار در آن انبار عمومی انجام می‌دهد. (Schofield, 2011: 53) در پرونده Ford and others علیه (1868) Cotesworth and other چنین رای صادر گشت که زمان متعارف و عرفی از بندری به بندر دیگر متفاوت است، لذا باید وضعیت عادی امور در آن بندر و نه شرایط پیش آمده تعیین گردد. در این تعریف، وضعیت بندر بارگیری یا تخلیه مهمترین موضوع در تعیین زمان لازم و ضروری برای لی‌تایم است؛ این استدلال به طرفین قرارداد و ضرورت تلاش‌های متعارف آنها برای اجرای عملیات بارگیری یا تخلیه، توجه نکرده است. (Nasirian, 2013: 53) این استدلال به وسیله قاضی Blackburn نقض و رد شده است. وی اظهار نمود: «اگر در قرارداد اجاره سفری به این مساله اشاره شد که کشتی باید به سمت بندر خاصی حرکت کند و عملیات تخلیه بار باید در حالت یک رفتار متعارف و معقول صورت پذیرد اما در خصوص زمان ساکت بود، قراردادی که قانوناً باید لحاظ شود این است که هر فردی در انجام آن قسمت از تعهد خود مبنی بر تحویل که بر حسب عرف متعهد شده است به شیوه رفتار متعارف عمل خواهد نمود و قراردادی ضمنی مبنی بر اینکه زمان باید بر حسب آن چه که به صورت معمول در بندر محاسبه می‌شود تعیین گردد، وجود دارد.» (Schofield, 2011: 53) در پرونده Postlethwaite علیه (1880) Freeland در رای اظهار گشت که: «در غرب لندن تخلیه باید مطابق عرف آن بندر (بندر کشور لندن) انجام شود، در آن بندر عرف این بود که چنان چه به دلیل ازدحام اسکله و فقدان قایق بارانداز برای حمل محموله از کشتی به بندر، کشتی مجبور شد ۳۱ روز برای تخلیه در بندر منتظر بماند.»

مجلس اعیان اظهار داشت: «دعوی در خصوص دموراژ منتفی است.» (Nasirian, 2013: 53) سوال دشواری که مطرح می‌شود درخصوص شرایطی است که زمان معقول و متعارف را مشخص می‌کنند. اگر همانند پرونده مورد بحث مدت زمان انجام یک تعهد به صورت نامعین باشد و معیار عرفی حاکم باشد هرمانعی که براساس عرف یا رویه غالب با رفتار و تلاش متعهد غیرقابل اجتناب باشد به عنوان شرایط باید در نظر گرفته شود، آنچه حائز اهمیت است آن است که تعیین زمان متعارف نمی‌تواند بر مبنای دیدگاه‌های فرضی تعیین گردد و یقیناً در هر مورد باید باتوجه به شرایط واقعی حادث شده این مساله مشخص شود. (Schofield, 2011: 52)

مآلاً این نتیجه حاصل می‌گردد که چنانچه مدت مجاز بارگیری و تخلیه در قرارداد تعیین نشود، اجاره‌کننده هیچ تعهد مطلقی نخواهد داشت و تعهد وی، تعهد به وسیله می‌باشد؛ لذا باید ثابت شود که وی در حد تسهیلات موجود در بندر از جمله تعداد کشتی‌های مورد استفاده و توانایی خویش در راستای ایفای تعهدات قراردادی خود در زمان متعارف تلاش نموده است و به عبارت بهتر در انجام تعهدات خود مرتکب تقصیر نشده است. از طرفی مواردی وجود دارد که اگر مستاجر در مهلت مجاز مقرر اقدام به بارگیری و تخلیه ننماید و تاخیری حادث شود از مسئولیت معاف خواهد بود. این موارد عبارتند از: ۱- هرگاه تاخیر حاصله در نتیجه تقصیر موجر یا تقصیر خدمه و نمایندگان از جانب موجر باشد که در حیطه اختیاراتشان اقدام نموده‌اند؛ ۲- هرگاه علت تاخیر در محدوده شر استثنائات استثنائات قرار گیرد، به عنوان مثال شرط شود که چنانچه حادثه‌ای اتفاق افتد که موجب تاخیر در عملیات بارگیری و تخلیه شود و جلوگیری از آن در کنترل اجاره‌کننده نباشد، مدت تلف شده جزء مدت مجاز محسوب نشود؛ ۳- هرگاه بارگیری و تخلیه غیرقانونی باشد. (اربابی، ۱۳۷۷: ۱۵۷)

شروع مدت مجاز بارگیری و تخلیه (لی تایم)

در یک شماء کلی از قراردادهای اجاره سفری، می‌توان ۴ مرحله پی در پی را برای آن در نظر گرفت:

- ۱- سفر بارگیری یا سفر مقدماتی (Loading or Approach voyage): یعنی سفر کشتی از هر جایی که قرار دارد در تاریخی که در قرارداد اجاره معین شده به مکانی که به عنوان مکان بارگیری مشخص شده است؛
 - ۲- عملیات بارگیری (Loading operation): یعنی تحویل گرفتن محموله در محل بارگیری و انبار کردن آن در کشتی، که شامل این دو امر می‌شود؛
 - ۳- سفر دریایی حمل (Carrying voyage) به بندر تخلیه: یعنی سفر کشتی از محل بارگیری به محل مشخص شده؛
 - ۴- عملیات تخلیه (Discharging operation): یعنی تحویل دادن محموله از کشتی به محل تحویل و دریافت آن.
- (Schofield, 2013: 1- Singh, 2012: 62) با توجه به مراحل ذکر شده بهتر می‌توان به اهمیت شروع لی تایم و جایگاه آن پی برد.

اولین مساله‌ای که در خصوص لی تایم موجود است در رابطه با محاسبه و شروع آن می‌باشد، چرا که در این خصوص باید به تعیین نقطه زمانی پرداخت که لی تایم شروع به اجرا می‌کند. به عبارت دیگر همانطور که به چهار

مرحله اصلی قراردادهای اجاره سفری اشاره شد، می‌توان به اهمیت ارتباط آن با مبحث حاضر پرداخت؛ در صورتی که در قرارداد اجاره بند صریحی که بیانگر این نکته باشد که ریسک هر مرحله متوجه چه کسی است مشاهده نشود، در اینصورت گفته می‌شود که ریسک متوجه مسئول مرحله‌ای است که ضرر یا خسارت در آن مرحله رخ داده است. درست است که معمولاً تشخیص شروع یک مرحله و پایان مرحله دیگر کاری ساده است ولیکن مواردی نیز هستند که تشخیص آنها چه بسا منطقه اختلاف نظر است که جلوتر بدان اشاره خواهد شد. (Singh, 2012: 62) از سوی دیگر اجاره‌های سفری کشتی بیشتر از سایر انواع اجاره‌های کشتی آسیب‌پذیر هستند و مستعد حوادثی مثل شرایط جوی نامناسب، خرابی، اعتصابها یا عدم دسترسی به اسکله در بندر تعیین شده قرار می‌گیرند (Girvin, 2011: 636) و با توجه به این موارد است که بررسی و تعیین نقطه‌ای که مراحل سفر مربوطه به اتمام رسیده و لی تایم شروع به اجرا کرده حائز اهمیت است. چرا که قاعده کلی این است که خطر و ریسک احتمالی تاخیر بر عهده طرفی قرار دارد که مسئول اجرای آن مرحله خاص در حین رخ دادن تاخیر می‌باشد. (Girvin, 2011: 636) با توجه به شرایط صریح قرارداد اجاره کشتی، در صورت وجود سه پیش شرط، لی تایم شروع به جریان خواهد کرد؛ اولین شرط عبارت است از اینکه کشتی با رسیدن به نقطه مشخص شده در قرارداد به عنوان مقصد، که ممکن است اسکله یا بندر باشد، تبدیل به کشتی وارد شده یا رسیده (Arrived ship) شود. (Girvin, 2011: 658) می‌توان گفت منطقه مورد اختلاف نیز همین جاست زمانی که کشتی برای اهداف لی تایم به کشتی وارد شده تبدیل می‌شود. (Singh, 2012: 60)

شرط دوم نیز اعلامیه آمادگی که مطابق با شرایط قرارداد اجاره ارائه شده است؛ بعد از آن که کشتی به یک کشتی رسیده یا وارد شده تبدیل گشت، مالک کشتی باید به اجاره‌کننده اعلامیه آمادگی بارگیری را ارائه دهد، و شرط سوم نیز اینکه کشتی واقعاً آماده باشد. (Baatz et al, 2014: 165) پس آنچه اهمیت دارد محاسبه لی تایم است و توجه به اینکه چه چیزی بستر این محاسبه را مهیا می‌کند و به چه شرایطی برای این شروع نیاز می‌باشد. به عبارت دیگر می‌توان گفت نوعی اطلاع رسانی به وسیله کشتی است که در زمان ارائه آن وضعیت آمادگی خواه بارگیری یا تخلیه را می‌توان متوجه شد. (Cooke et al, 2014: 385) هر کدام از این شرایط که می‌توانند موجب شروع لی تایم شوند، حال ممکن است با مانعی شروع آن متوقف شود؛ برای مثال ازدحام عاملی است که می‌تواند مانع از رسیدن کشتی به مقصد مورد توافق شود و دیگر نتوان گفت که کشتی تبدیل به یک کشتی رسیده شده است. حال سوالی که در این خصوص مطرح می‌شود این است که نتیجه این ریسک بر عهده چه کسی قرار خواهد گرفت؟ و آیا می‌توان گفت ازدحام تحت شمول زمان انتظار کشتی قرار خواهد گرفت؟ (Girvin, 2011: 658) به دیگر سخن باید گفت برای شروع لی تایم عاملی که کمک‌کننده شروع آن است تبدیل کشتی به یک کشتی وارد شده و آمادگی کشتی برای بارگیری یا تخلیه محموله و اعلام آن آمادگی است.

ورود کشتی به مقصد

همانطور که بیان شد برای شروع لی تایم نیاز به شرایطی است که یکی از آن شرایط تبدیل کشتی به یک کشتی وارد شده است، یعنی به عبارت بهتر شرط تمامی قراردادهای اجاره سفری این است که قبل از اینکه لی تایم شروع شود

کشتی باید در اسکله یا جایی که به وسیله اجاره‌کننده معرفی شده، وارد شده باشد. به عبارت دیگر برای تعیین زمان ورود کشتی، لازم است که بدانید در چه مواردی قرارداد اجاره تصریح کرده است که کشتی باید به کار خود ادامه دهد؛ برای مثال ممکن است برای ادامه دادن کشتی شرط شود که به یک بندر امن یا اسکله امن برسد. (Baatz et al, 165: 2014) حال در مواردی ممکن است که بندر در دسترسی وجود نداشته باشد و کشتی موظف به انتظار باشد. (Brodie, 2013: 32)

بنابراین ورود الزاما در مفهوم فنی آن نمی‌باشد، گاهی کشتی ممکن است به دلایلی برای اسکله معرفی شده در انتظار باشد؛ زمانی که کشتی در محدوده بندر باشد و در تصرف فوری و موثر اجاره‌کننده باشد، کشتی وارد شده خواهد بود تا زمانی که اسکله در دسترس شود، زمانی در دسترس است که بتواند بطور مستقیم به سوی آن حرکت کند. (Baatz et al, 2013: 165) همانطور که در پرونده *The Lefthero (Ellis Shipping Corp v. Voest Alpine Intertrading*. (1992) رخ داد و عنوان شد که: «زمان از دست رفته در انتظار اسکله به عنوان لی‌تایم محاسبه می‌شود.» (Girvin, 687: 2011) بنابراین ممکن است که ازدحام مانع از رسیدن کشتی به مقصد مورد توافق شود (یعنی کشتی نمی‌تواند به کشتی وارد شده تبدیل شود) و در نتیجه ریسک ناشی از تاخیر بر عهده مالک کشتی قرار بگیرد مگر اینکه در قرارداد اجاره، بندی درج شود که مقرر نماید زمان انتظار برای اسکله به عنوان لی‌تایم محاسبه می‌گردد. (Girvin, 658: 2011) در مواردی که برخی از بنادر معمولاً ازدحام دارند یا ممکن است منطقه انتظار خارج از محدوده بندر باشد در اینصورت بندی در این خصوص مقرر خواهد شد مبنی بر اینکه لی‌تایم از زمانی که کشتی به نقطه خاصی برسد شروع خواهد شد ولیکن به دلیل موانع نمی‌تواند فرآیند خویش را ادامه بدهد. در این رابطه می‌توان به دعوی *Compania Naviera Termar SA v Tradax Export SA (The Ante Tropic 1966)* اشاره کرد که کشتی برای حمل ذرت به لندن یا Hull اجاره شده بود و دستور تخلیه در Hull داده شده بود، و در قرارداد اجاره بیان شده بود که در صورت رسیدن کشتی به Hull و عدم دسترسی به اسکله به دلیل ازدحام، در اینصورت زمان محاسبه لی‌تایم بعد از ورود کشتی به لنگرگاه Spurnhead خواهد بود و زمان استفاده شده در انتقال از لنگرگاه به اسکله در Hull به عنوان لی‌تایم محاسبه نخواهد شد. در این پرونده کشتی چهار روز دچار تاخیر شد و استدلال مالکان بر این مبنا بود که تنها فقط زمان واقعی حرکت نباید به عنوان لی‌تایم محاسبه شود و مجلس اعیان نیز با تاکید بر این نکته که معنای واژگان در قرارداد این بوده که زمان استفاده شده در انتقال نباید به عنوان لی‌تایم محاسبه شود پس چهار روز را در لی‌تایم محاسبه کرد. (Girvin, 2011: 662-663) (Girvin, 2011: 662) یا همچنین برخی از قراردادهای اجاره حاوی بندی است که اجاره‌کننده را ملزم به معرفی «اسکله در دسترس» در هنگام ورود کشتی به مقصدش می‌کند. (همانطور که در بند ۹ فرم *Asbatankvoy* قید گردیده). *voylayrules 1993* مقرر داشته که: «(قابلیت دسترسی در زمان ورود) یا (همواره در دسترس) بودن باید بدینصورت معنی شود که اجاره‌کننده متعهد می‌شود که در بدو ورود کشتی به بندر، یک اسکله بارگیری یا تخلیه موجود در اختیار او قرار بگیرد که در صورت عدم وقوع یک حادثه غیرعادی، بتواند بدون تاخیر به آنجا برسد.» بنابراین در این مورد اجاره‌کننده اگر اسکله ای را معرفی کند که با رسیدن کشتی به بندر امکان دسترسی به آن نباشد، قرارداد را نقض کرده است. بنابراین می‌توان گفت که در دعوی

The President Brand (Inca Compania Naviera SA And Commercial And Maritime Enterprises v Evanghelos P Nomikos SA v Mofinol Inc. 1967) بندر تخلیه Lourenco Marques بود. هنگام ورود به بندر کشتی به مدت ۴ روز قادر به عبور نبود؛ پس از عبور از بندر نیز در انتظار اسکله ماند چرا که کشتی دیگری اسکله مربوطه را اشغال کرده بود؛ اسکله در اواخر همان روز در دسترس قرار گرفت ولیکن کشتی به دلیل جزر و مد، در روز بعد نتوانست به اسکله دست یابد و به هنگام ورود اعلامیه معتبر آمادگی را ارائه دهد. در این پرونده قاضی Roskill J در مورد معنای (قابلیت دسترسی) اظهار داشت: «از نظر دستور زبانی قابلیت دسترسی به معنای این است (قادر است که در دسترس شود)، ولیکن ممکن است دلایل زیادی وجود داشته باشد تا اسکله خاص یا محل تخلیه خاص نتواند در دسترس شود. این عدم دسترسی می‌تواند ناشی از این باشد که کشتی دیگری آنجا را تصرف کرده باشد؛ و یا ممکن است به این دلیل باشد که بین محل کشتی و جایی که می‌خواهد برود مانع و انسدادی وجود داشته باشد و یا سایر دلایلی از این قبیل؛ وجود هرگونه از این موارد می‌تواند از قابلیت دسترسی اسکله خاص جلوگیری نماید. بر این اساس از نظر من تعهد اجاره‌کننده معرفی اسکله‌ای بوده که کشتی در بدو ورود بتواند به آن برسد و اگر قادر به انجام این کار نباشد آن تعهد را نقض نموده است.» (Girvin, 2011: 663) البته آنچه حائز اهمیت است آن است تشخیص داده شود که قراردادهای اجاره سفری از چه نوعی می‌باشند، به عبارت دیگر منوط به اینکه نقطه بارگیری به عنوان اسکله یا لنگرگاه تعیین شده یا بندر مشخص شده است. موقعیت در رابطه با قراردادهای اجاره لنگرگاه نسبتاً ساده است، در این خصوص مشخص شده که کشتی زمانی به کشتی وارد شده تبدیل می‌شود که وارد اسکله یا لنگرگاه مربوطه شده باشد. (Glencore Grain Ltd v Goldbeam shipping Inc. The Mass Glorry 2002) در این حالت، ریسک تاخیر در رسیدن به اسکله یا لنگرگاه باید بر عهده مالک کشتی باشد و در مواردی که اجاره‌کننده با داشتن حق صریح معرفی، اسکله‌ای شلوغ را معرفی می‌کند که در نتیجه بطور حتم منجر به تاخیر خواهد شد همین قاعده اعمال می‌گردد. ولی در خصوص قراردادهای اجاره بندر مشکلاتی ملاحظه می‌شود که تا حدودی به مساحت وسیع بندر ارتباط دارد. پس از تصمیمات مقتضی که اتخاذ شد، موضع توسط مجلس اعیان در پرونده Johanna Oldendorff روشن شد. (Wilson, 2010: 111) در پرونده Johanna Oldendorff اجاره‌کننده نقطه بارگیری را بندر Liverpool/ Birkenhead معرفی کرده بود، ولی زمانی که کشتی به بندر مذکور رسید هیچ اسکله‌ای در دسترس نبود و به کشتی دستور داده شد که Mersey Bar یعنی نقطه‌ای که حدود ۱۷ مایل از لنگرگاه فاصله داشت ولی در محدوده اداری بندر بود، لنگر بیاندازد. حال نکته‌ای که مورد بحث است این است که آیا می‌توان Johanna Oldendorff را در Mersey Bar به عنوان یک کشتی وارد شده تلقی کرد یا اینکه ۱۶ ساعت بعد یعنی زمانی که سرانجام کشتی در اسکله پذیرفته شد لی‌تایم شروع به اجرا خواهد کرد؛ با توجه به این موارد می‌توان گفت که دو نوع ملاک را می‌توان در نظر داشت:

۱- کشتی باید داخل در منطقه جغرافیایی و حقوقی بندر یعنی در مفهومی که برای کاربران قابل درک باشد قرار گیرد، پس اگر مقامات صلاحیت‌دار بندری دستور دهند که کشتی خارج از این منطقه قرار گیرد هرگز نمی‌توان کشتی را وارد شده قلمداد نمود.

۲- ملاک تعیین‌کننده این است که آیا کشتی در این نقطه بلافاصله و به طور موثری در اختیار اجاره‌کننده قرار گرفته باشد، یعنی در مفهومی که وی قادر باشد زمانی که از خالی شدن اسکله مطلع شد سریعاً به اسکله برسد می‌توان

گفت این ملاک، معیاری رضایت بخش است چرا که اگر کشتی در فاصله‌ای از اسکله مشخص شده نیز لنگر انداخته باشد اغلب از قبل هشدار از زمانیکه احتمال در دسترس شدن اسکله می‌رود، داده می‌شود. زمانی که کشتی در مکانی که معمولاً کشتی‌ها در انتظار اسکله‌ای در بندر قرار می‌گیرند، لنگر انداخته باشد فرض بر این است که کشتی به نحو موثری در اختیار اجاره‌کننده قرار دارد و اثبات خلاف آن بر عهده اجاره‌کننده است. حتی می‌توان گفت اگر کشتی در جای دیگری لنگر انداخته باشد مالک کشتی مجاز است که اثبات نماید که به همان اندازه کشتی به نحو موثری در اختیار اجاره‌کننده قرار دارد. پس در پرونده Johanna Oldendorff از آنجایی که Mersey Bar داخل در محدوده اداری بندر Liverpool/ Birkenhead بود و از آنجایی که لنگرگاه معمولاً مورد استفاده کشتی‌های در انتظار اسکله آن بندر بود، بدین صورت حکم داده شد که Johanna Oldendorff یک کشتی وارد شده محسوب می‌شود. (Wilson, 2010: 55-53) همچنین فرضیه‌ای وجود دارد که کشتی در تصرف و اختیار اجاره‌کننده است زمانی که کشتی در محل متعارف انتظار در بندر قرار دارد اگرچه این فرضیه قابل اعتراض است، بنابراین می‌توان گفت اگر در محل متعارف انتظار است به شرطی که در محدوده بندر باشد، آن کشتی وارد شده است؛ ولیکن اگر محل متعارف انتظار خارج از محدوده بندر باشد یا کشتی به دلیل شلوغی و ازدحام نتواند داخل بندر شود، از منظر مالک امری ناعادلانه و سخنگیرانه تلقی می‌گردد؛ پس مالک کشتی می‌تواند اصرار به گنجاندن بندی در قرارداد نماید که چه کشتی در بندر باشد و چه نباشد اعلامیه آمادگی را ارائه دهد. (Baatz et al, 2014: 165) پس می‌توان گفت آنچه عامل تعیین کننده است این است که آیا کشتی بلافاصله و به نحو موثری در اختیار اجاره‌کننده قرار گرفته است یا خیر. ولیکن می‌توان گفت رویکرد و ملاک اتخاذ شده در پرونده Johanna Oldendorff دارای ضعف است چرا که توانایی ارائه یک قاعده واقعی دقیق برای شناسایی ناحیه بندر در پرونده مشخص ندارد و نمی‌توان از آن به نقطه دقیقی برای انتقال ریسک زمان از دست رفته از مالک کشتی به اجاره‌کننده نائل شد.

آمادگی کشتی

ولیکن آنچه که پیش شرط، تحقق شرط دوم یعنی ارائه اعلامیه آمادگی معتبر است؛ آمادگی واقعی کشتی است. به عبارت دیگر اعلامیه آمادگی باید حاوی اظهارات دقیقی باشد مبنی بر ورود کشتی و مبنی بر اینکه کشتی در زمان ارائه اعلامیه آماده است؛ در صورتی که اظهارات خلاف واقع باشند چنین اعلامیه‌ای نامعتبر است مگر اینکه توسط اجاره‌کننده یا نمایندگان پذیرفته شود که از شرط اعلامیه آمادگی اعراض شده است. (Girvin, 2011: 672- Baatz et al, 2014: 168) در نتیجه اگر اعلامیه نامعتبری نیز ارائه شود لی‌تا‌ایم شروع نخواهد شد. این آمادگی در معنای آمادگی کشتی در تمامی جنبه‌های آن است؛ که بتوان گفت کشتی مذکور آماده برای بارگیری یا تخلیه است. (Nasiria, 2013: 31)

درخصوص آمادگی کشتی، این آمادگی به دو شاخه اصلی تقسیم می‌شود که مطالعه آنها اجتناب ناپذیر خواهد بود. آمادگی کشتی از دو حیث مدنظر است، که آمادگی به لحاظ فیزیکی و قانونی می‌باشد. آمادگی فیزیکی کشتی به سه

شرط اشاره دارد؛ شرط اول آن است که فضای کشتی آماده و در دسترس جهت قرار دادن محموله باشد، شرط دوم عبارت است از اینکه کشتی برای عملیات بارگیری و تخلیه باید مجهز باشد و شرط سوم، قابلیت دسترسی به محموله وجود داشته باشد. منظور از آمادگی قانونی کشتی نیز، عدم وجود موانع اداری یا حقوقی است. (Nasirian, 50: 2013) لذا منظور از آمادگی از جنبه تجاری به کاملترین شکل آن می‌باشد و تنها تطابق با استانداردهای فنی کفایت نمی‌کند. (Hill & Kulkarni, 2003: 224)

آمادگی فیزیکی

منظور از آمادگی فیزیکی کشتی آن است که کشتی در زمان بارگیری یا تخلیه تمامی مخازنش آماده باشد به گونه‌ای که هر قسمت کشتی در دسترس برای محموله و لذا تحت کنترل اجاره‌کننده است؛ به عبارت دیگر اجاره‌کننده حق دارد به تمامی فضای محموله دسترسی داشته باشد. در صورتی که حتی کوچکترین نسبت محموله قبلی باقی مانده باشد در اینصورت کشتی آماده بارگیری یا تخلیه نخواهد بود. (Girvin, 2011: 672) آمادگی فیزیکی کشتی بر عهده مالک کشتی می‌باشد؛ و جنبه دیگر آمادگی فیزیکی کشتی در مفهومی است که باید برای دریافت محموله توافق شده مناسب باشد؛ لذا انبارها باید تمیز و عاری از آلودگی باشند، ادوات بارگیری مورد نیاز باید معین باشد و هرگونه تجهیزات خاص مورد نیاز برای محموله‌های ویژه باید در دسترس باشند و در جای خود باشند. (Wilson, 2010: 610) فرم Gencon 1994 در بند ۶ ج مقرر می‌دارد: «اگر در زمان ورود کشتی به بندر بارگیری یا تخلیه، اسکله بارگیری یا تخلیه در دسترس نباشد، کشتی مجاز به ارائه اعلامیه آمادگی در ساعات معمول اداری می‌باشد. در اینصورت اگر تمامی جنبه‌های کشتی برای بارگیری یا تخلیه آماده باشد به شرطی که فرمانده نیز این آمادگی را تضمین نماید، لی‌تایم یا زمان دموراژ محاسبه خواهد شد. ولیکن زمان استفاده شده در حرکت و جابجایی از مکان انتظار به اسکله بارگیری یا تخلیه نباید به عنوان لی‌تایم محاسبه گردد. و در صورت بازرسی اگر مشخص شود که کشتی در تمامی جوانب آماده بارگیری یا تخلیه نبوده، در اینصورت زمان از دست رفته پس از کشف عدم آمادگی تا زمانی که کشتی مجدداً آماده بارگیری یا تخلیه شود، نباید به عنوان لی‌تایم محاسبه شود.»

همینطور voylayrules 1993 نیز مقرر داشته: «زمان از دست رفته انتظار برای اسکله باید به عنوان زمان بارگیری یا تخلیه محاسبه شود؛ یا به عنوان لی‌تایم.» این بدین معناست که در صورت عدم دسترسی به هیچ اسکله‌ای برای بارگیری یا تخلیه، و در صورتی که کشتی قادر به ارائه اعلامیه آمادگی در محل انتظار نباشد، در اینصورت هر زمان از دست رفته‌ای باید به عنوان لی‌تایم محاسبه گردد و در صورت انقضای لی‌تایم نیز به عنوان دموراژ محسوب می‌شود. و به محض اینکه اسکله در دسترس شد محاسبه متوقف خواهد شد. زمانیکه کشتی به محلی برسد که بتواند اعلامیه آمادگی را ارائه بدهد، لی‌تایم یا دموراژ پس از چنین ارائه‌ای از سرگرفته خواهد شد.» (Girvin, 2011: 665-666)

آمادگی قانونی

جنبه نهایی این آمادگی، آمادگی قانونی است که مستلزم انطباق با مقررات بندر می‌باشد، از قبیل الزامات بهداشتی، تحصیل مدارک لازم از گمرک، مقامات بهداشتی. (Girvin, 2011: 675) پس می‌توان گفت آماده بودن کشتی به

لحاظ قانونی به معنی فراهم بودن اسناد و مدارک لازم به منظور انجام بارگیری، بارگذاری و نبودن منع قانونی (بطور 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، یا به موجب قوانین لازم باشند مانند گواهی‌های صحت و سلامت بهداشتی کشتی. (Nasirian, 2013: 31) لذا کشتی باید جواز پاک بودن را اخذ کرده باشد و مشمول موانع گمرکی و سایر محدودیت‌ها نیز نباشد؛ علاوه بر آن ممکن است اخذ اسنادی به وسیله قوانین ملی یا محلی شرط گردد یا آنکه اسناد لازم به تشخیص مقامات مربوط سپرده شده باشد. (Summerskill, 1982: 89) لذا بر مبنای مفهوم آمادگی قانونی، کشتی‌ای آماده تلقی می‌شود که تمام اسناد ضروری که بر طبق قرارداد اجاره لازم است را دارا باشد و آن اسناد در اختیار اجاره‌کننده قرار گیرد. همانگونه که اشاره شد کشتی نباید مشمول موانع گمرکی باشد و ممکن است گمرک گواهی ثبت کشتی، بارنامه، دفترچه ثبت رسمی، لیست خدمه و کالاهای کشتی را بخواهد بازرسی کند؛ در دعوی *The Antclizo (Antclizo Shipping Corp v Food Corp of India. 1992)* شامل قرارداد اجاره سفری از ایالت متحده امریکا به بمبئی بود، بند ۳۴ این قرارداد اجاره مقرر می‌کند که: «در اولین یا تنها بندر یا محل تخلیه، زمان محاسبه از ۲۴ ساعت بعد از دریافت اعلامیه کتبی آمادگی برای تخلیه به اجاره‌کنندگان یا نمایندگانشان در طول ساعات معمول اداری در یک هفته قبل از ساعات ۴ ظهر ارائه شده، می‌باشد. همچنین کشتی وارد گمرک می‌شود و خواهان مجوز سلامتی (*In Free Pratique*) خویش است.» کشتی در ۳۰ دسامبر ۱۹۷۳ به بمبئی رسید و اعلامیه آمادگی در ۳۱ دسامبر ارائه شد. اجاره‌کنندگان مدعی شدند که داور پس از اتمام مراحل ورود قبلی در تشخیص اینکه کشتی دارای ترخیص کالا از گمرک در معنای بند ۳۴ قرارداد اجاره است، دچار اشتباه شده است؛ موضوع ترخیص گمرک تا حدی براساس قانون گمرک هند (*Indian Customs Act 1962*) اداره می‌شد، قاضی *Parker LJ* تصمیم داور را مبنی بر اینکه کشتی زمانی در اداره گمرک بمبئی وارد شد که اعلامیه آمادگی ارائه شده بود را تایید نمود. لذا اعلامیه آمادگی معتبر بوده و کشتی موانع حقوقی نداشته است و اعتراض اجاره‌کنندگان پذیرفته نمی‌باشد. (Girvin, 2011: 675)

اگر شرط خاصی در خصوص شرایط انبارها از حیث میزان پاکي درج نشده باشد تعیین این مساله موضوعی برحسب رویه آن تجارت خاص و میزان ویژه بودن کالا صورت می‌پذیرد؛ اگر انبارها پس از پاک شدن خیس باشند و احتمالاً کالاها پس از بارگیری آسیب ببینند کشتی آماده تلقی نمی‌شود؛ با این حال اگر اوصاف کالا به تفصیل مشخص نشود صاحب کشتی تا همان اندازه مسئولیت خواهد داشت. (Schofield, 2013: 96) همینطور در خصوص این مورد می‌توان به جواز ورود به بندر و پروانه ارتباط با بندر و قرنطینه اشاره نمود، علی‌الخصوص که می‌توان در این مورد با بیماری که در عصر حاضر دنیا را تحت شعاع قرار داده، یعنی ویروس کووید ۱۹ ارتباط برقرار کرد. مجوز ورود به بندر از مهمترین موضوعات در خصوص آمادگی قانونی است چرا که اگر کشتی نتواند این مجوز را دریافت کند ممکن است به وی محدودیتهای قرنطینه تحمیل شود و در نتیجه کشتی دیگر یک کشتی آماده محسوب

نمی‌شود. همچنین می‌توان گفت مجوز ورود سلامتی و قرنطینه در مفهوم حقوق دریایی چنین تعریف شده که: «مجوز به وسیله مقامات صلاحیتدار در بندر زمانی که از وضعیت سلامت کسانی که بر روی عرشه کشتی به محض رسیدن با ساحل در تماس و نزدیکی بودند راضی و قانع شوند، اعطا می‌شود» و «در طول دوره‌ای که کشتی وارد می‌شود، خدمه و... که مشکوک به بیماری مسری هستند در یک ایزولاسیون برای جلوگیری از شیوع چنین بیماری توقیف می‌شوند. در اینصورت کشتی ممکن است در قرنطینه قرار بگیرد به گونه‌ای که نتواند نقطه حفاظت شده را ترک کند.» (The Maritime & Shipping Dictionary 2012) پس بدیهی است که اگر کشتی نتواند اسناد مجوز ورود به بندر را دریافت کند اجاره‌کنندگان نمی‌توانند ارتباط فیزیکی با کشتی جهت بارگیری یا تخلیه محموله داشته باشند و کشتی طبق قرارداد اجاره بارگیری یا تخلیه نخواهد شد. (Davies, 2006: 31) همچنین این موضوع در دعوایی امریکایی (Pan Cargo Shipping Cargo v. United States) نیز به وضوح در نظر گرفته شده است: «هیچ کشتی در یک بندر خارجی نمی‌تواند با ساحل ارتباط برقرار کند به خصوص افرادی که کشتی را ترک می‌کنند یا بر روی عرشه کشتی می‌آیند یا محموله را بارگیری یا تخلیه می‌کنند، بدون مجوز قبلی مقامات صلاحیتدار ساحلی، اعطای این مجوز معمولاً تحت اختیار افسران پزشکی است. این مجوز معمولاً تحت عنوان Free pratique نامیده می‌شود.» همچنین پرونده Austin Friars (1894) از پرونده‌های کاربردی است که دارای نکات حائز اهمیت است. این کشتی بر مبنای قرارداد اجاره محموله‌ای را بارگیری می‌کند ولیکن در نتیجه برخورد با کشتی دیگر مجبور به بازگشت به مبدا برای تعمیر موقت می‌شود و در ساعت ۱۱ شب ماه اکتبر به Galatz مقصدش می‌رسد و چون برای بازرسی کشتی و اعطای مجوز ورود به بندر دیر بوده لذا عملیات بارگیری به روز بعد به تعویق افتاد و این مجوز در یازدهم اکتبر اعطا شد. در نتیجه اجاره‌کنندگان با استناد به عدم آمادگی کشتی خواستار فسخ شدند و قضات دیوان عالی اعلام کردند که اگر کشتی در نیمه شب دهم اکتبر نمی‌توانست آماده باشد، اجاره‌کنندگان مستحق فسخ قرارداد اجاره هستند چرا که کشتی نمی‌تواند گواهی مجوز به بندر را در زمان مورد توافق تحصیل کنند. در حقوق کامن لا کشتی که فاقد مجوز ورود به بندر باشد را نمی‌توان به عنوان یک کشتی آماده در نظر گرفت. در نتیجه دریافت آن امری تشریفاتی نمی‌باشد بلکه نقشی قانونی دارد. (Nasirian, 2013: 33)

اعلامیه آمادگی

در قراردادهای اجاره سفری بحثی تحت عنوان اعلامیه آمادگی ملاحظه می‌گردد که به موجب آن، اجاره‌کنندگان از آمادگی و ورود کشتی اجاره شده به بندر بارگیری، آگاهی می‌یابند. چرا که اجاره‌کننده تا زمانیکه از تحقق تعهدات قانونی طرف دیگر مطلع نشده نمی‌تواند وظایف قانونی‌اش را شروع کند. در واقع آغاز تعهدات قانونی اجاره‌کننده به آگاهی وی از افعال و اقدامات طرف دیگر منوط است که این آگاهی از طریق گواهی آمادگی واقع می‌گردد. (Nasirian, 2013: 33) اعلامیه آمادگی عبارت است از آن چه که مالک کشتی یا اجاره‌کننده را از زمانی که کشتی وارد شده و آماده بارگیری یا تخلیه برای شروع محاسبه لی تایم است آگاه می‌سازد. (Brodie, 2013: 177) به محض اینکه کشتی به عنوان یک کشتی وارد شده تبدیل شد و سایر شرایط نیز مهیا بود، لی تایم شروع به اجرا خواهد

نمود. (Wilson, 2010: 52) مطابق مقررات قرارداد اجاره سفری مالک کشتی یا فرمانده باید اجاره‌کننده را زمانی که کشتی وارد شده و آماده بارگیری یا تخلیه برای محاسبه لی تایم است، آگاه نماید که بدان اطلاعیه آمادگی کشتی گفته می‌شود. (Brodie, 2013: 177) به عبارت دیگر به محض اینکه کشتی به یک کشتی وارد شده تبدیل گشت لی تایم در طول دوره مشخص شده از زمانی که مالک کشتی اعلامیه آمادگی بارگیری را ارائه کند شروع به کار می‌کند و لی تایم از همان زمان در برابر اجاره‌کننده اجرا می‌شود. (Girvin, 2011: 658) در واقع در قرارداد اجاره ممکن است پیش بینی شود که مالک کشتی باید اعلامیه زمان انتظار ورود کشتی را برای مثال ۲۴، ۴۸، ۷۲ ساعت قبل از زمان تخمینی ورود او، ارائه دهد؛ به طوری که اجاره‌کننده زمان بیشتری برای اطمینان از آماده بودن محموله و در دسترس بودن اسکله به محض ورود کشتی را دارد. اکثر فرمهای استاندارد قرارداد اجاره مقرر می‌کنند که لی تایم تا ۶ ساعت بعد از ارائه دادن اعلامیه آمادگی یا دریافت آن تا زمانی که کشتی لنگر انداخته باشد، حال هریک که زودتر رخ داد، شروع نخواهد شد. (Batz et al, 2014: 167) مآلاً باید بیان نمود که اعلامیه آمادگی کشتی برای عملیات بارگیری در مکان مورد توافق به اجاره‌کننده باید تحویل داده شود و این اعلامیه صرفاً در صورتی معتبر است که کشتی در لحظه تحویل اعلامیه به مستاجر، واقعا آماده بارگیری باشد. شایان ذکر است موجر موظف است فقط درمورد بارگیری اعلامیه آمادگی را به مستاجر ارائه دهد و چنین وظیفه‌ای درخصوص تخلیه وجود ندارد مگر آنکه در قرارداد خلاف آن شرط شده باشد. از طرفی بین شرایط تحقق لی تایم و تعهدات طرفین ارتباط منطقی وجود دارد؛ لذا اجاره‌کننده کشتی باید بادقت در انجام صحیح وظایف خود اهتمام ورزد و مرتکب قصور نشود. به عبارت بهتر برخی از ریسک‌ها به صورت قصور شخصی می‌باشند که دیگر امکان صدور اعلامیه آمادگی وجود ندارد، برای نمونه ممکن است کلیه شرایط برای عملیات بارگیری و تخلیه مهیا باشد ولیکن اجاره‌کننده به علت قصور خویش موجب تاخیر در عملیات بارگیری و تخلیه شود و یا آنکه اجاره‌کننده در انجام وظایف خویش مرتکب تقصیر نشده ولی به علت ازدحام، کشتی دیگری اسکله را مشغول کرده و کشتی حاضر، در انتظار نوبت اسکله بماند؛ که در اینجا باید این نکته را لحاظ نمود که برای اعلام آمادگی کشتی آیا حقیقتاً کشتی آماده است. در بسیاری از قراردادهای اجاره مکان و زمان ارائه اعلامیه را مشخص می‌کنند و لذا در اینجا این سوال مطرح می‌شود که آیا می‌توان اعلامیه آمادگی را خارج از اولین و آخرین زمانیکه کشتی باید در بندر آماده بارگیری باشد یا به اجاره‌کننده تحویل داده شود (Laycan)، ارائه داد نیز باید گفت اجاره‌کننده تمایلی به شروع لی تایم قبل از زمان مشخص شده ندارد، معمولاً فرصت اختصاص داده شده در طی برنامه بارگیری فرستنده شروع خواهد شد و اگر کشتی قبل از آن فرصت برسد مالک می‌تواند از اجاره‌کننده دعوت کند که کشتی را زودتر ببرد و توافق کنند که لی تایم زودتر شروع شود. (Batz et al, 2014: 167) حال به بررسی شکل و صدور اعلامیه آمادگی کشتی پرداخته می‌شود.

شکل اعلامیه آمادگی

شکل اعلامیه آمادگی کشتی می‌تواند به صورت کتبی یا شفاهی باشد. در مواردی که قرارداد اجاره مقرر می‌کند که اعلامیه آمادگی باید به صورت کتبی ارائه شود، اینکه به صورت کتبی به نمایندگان اجاره‌کنندگان فرستنده داده شود، کفایت می‌کند؛ حتی اگر به صورت شفاهی برای مثال از طریق رادیو، ایجاد شده باشد. اگر هیچ اعلامیه صورت نگرفته باشد، مالک کشتی باید اثبات کند که اجاره‌کننده در زمان رسیدن کشتی به مقصد تعیین شده در اولین بندر بارگیری آگاه بوده است. (Girvin, 2011: 668) طرفین قرارداد اجاره می‌توانند بر سر شکل و تعداد مورد نیاز اعلامیه آمادگی توافق کنند. در صورت فقدان یک توافق خاص، صاحب کشتی باید برای شروع بارگیری مبادرت به ارسال اعلامیه آمادگی کند. اما چنین مقرره‌ای در خصوص تخلیه بار وجود ندارد. دلیل تمایز میان بارگیری و تخلیه این است که اجاره‌کننده در انجام بارگیری نسبت به کالاهایی که قبلاً نمی‌توانست آنها را وارد کشتی کند، ذینفع می‌باشد؛ با این وجود اگر مالک کشتی به طریق دیگری ملتزم به این امر شده باشد، باید اقدام به این کار نماید. برای نمونه در جایی که بارنامه حاوی شرطی در خصوص تعیین فردی که اعلام باید به او صورت گیرد، باشد. (Dockray et al, 2019: 214)

اگر کشتی آماده بارگیری نباشد در اینصورت اعلامیه آمادگی بی‌اثر خواهد بود و لی‌تایم نیز شروع به اجرا نخواهد کرد؛ همچنین قبل از اینکه لی‌تایم بتواند شروع شود، مشروط بر اینکه کشتی آمادگی واقعی برای بارگیری یا تخلیه داشته باشد، ضروری است که اعلامیه جدیدی داده شود. (Girvin, 2011: 668) نکته حائز اهمیت آن است که در صورتی که پیش شرایط مخالفی وجود نداشته باشد، نیازی به ارسال اعلامیه آمادگی در بندر بعدی بارگیری نمی‌باشد؛ زیرا زمانی که کشتی به بندر نخست بارگیری برسد ممکن است بار ناشی از قرارداد اجاره قبلی را بر عرشه خود داشته باشد، و اجاره‌کنندگان ممکن است به وسیله نماینده‌شان از رسیدن کشتی آگاه شوند اما تا زمانی که از تکمیل تخلیه آن بار و قرار گرفتن کشتی در اختیار آنها آگاه نشده باشند متوجه این موضوع نمی‌شوند. (Schofield, 2011: 118) ماده ۲۴ ضوابط پرداخت خسارت تاخیر با جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با صاحبان کشتی در خصوص نحوه ارائه اعلامیه آمادگی و شروع زمان مجاز در بندر بارگیری مقرر می‌دارد: «بعد از ورود کشتی به محدوده بازرگانی اولین بندر بارگیری، کشتیرانی طی اعلامیه آمادگی، زمان ورود کشتی را به فرستنده کالا (یا نماینده وی) اطلاع خواهد داد. اعلامیه آمادگی در ساعات کار رسمی بندر بارگیری معتبر و قابل ارائه خواهد بود.»

اعلامیه آمادگی پیش از رسیدن به مقصد

اگر مالک کشتی تمایل داشته باشد می‌تواند زودتر اعلام کند که کشتی مشخصاً چند روز بعد از آن آماده خواهد بود. اگر محرز شود که محاسبه مالک کشتی در این خصوص اشتباه بوده است او مسئول جبران خسارات و نیز ارسال یک اعلامیه جدید در زمان مناسب خواهد بود. (Tiberg, 2013: 214) بعضی از پژوهشگران نیز معتقدند چنین اطلاعیه‌ای معتبر می‌باشد، ولی صرفاً زمانی موثر واقع می‌شود و شروع مهلت بارگیری یا تخلیه را به جریان می‌اندازد که شرایط مورد نیاز برای بارگیری یا تخلیه فراهم شود. (Aapragkathou, 2007: 191) اگر ارسال اطلاعیه آمادگی پیش از رسیدن در مقصد، در قرارداد شرط شود ولی مالک کشتی آن را رعایت نکند مانع ارسال اعلامیه آمادگی در

زمان رسیدن نمی باشد؛ اما اگر تاخیری از این بابت انجام شود که باعث ایجاد ضرر از این نقض تعهد برای اجاره-کننده شود، اجاره کننده می تواند تقاضای مطالبه دموراژ را نماید.

اعتبار اعلامیه آمادگی

یکی از مسائلی که در خصوص اعلامیه آمادگی کشتی مطرح است صحت و اعتبار اعلامیه آمادگی می باشد؛ در پرونده (The Happy Day (Glencore Grain Ltd v. Flacker Shipping Ltd 2001 در قرارداد اجاره این گونه مقرر شد که اعلامیه آمادگی معتبر صرفاً زمانی که کشتی به صورت ایمن در اسکله لنگر انداخته باشد، ارسال خواهد شد؛ فرمانده کشتی در زمانی که در انتظار فرآیند جزر و مد جهت لنگر انداختن کشتی بود اقدام به ارسال اعلامیه کرد و پس از آن هیچ اعلامیه دیگری صادر نشد؛ اجاره کننده نیز استدلال کرد که هیچ اعلامیه معتبری ارسال نشده و لذا متعاقباً لی تایم نیز هرگز آغاز نشده است. قاضی Potter LJ اظهار نمود: شواهد و دلایل کافی (به عنوان مستند) موجود است که اجاره کننده از حق خود در خصوص اعلامیه آمادگی معتبر اعراض نموده است. دادگاه تجدید نظر این گونه رای داد:

۱- در جایی که یک اعلامیه آمادگی نامعتبر ارسال شود؛ (همانطور که در دعوی The Eagle Valencia (AET Inc Limited V Arcadia Petro;eum Limited 2010 با توجه به استدلال اجاره کنندگان مبنی بر بی اعتباری اعلامیه آمادگی در بندر دوم به دلیل اینکه کشتی نتوانسته مجوز ورود به بندر را در خلال محدودیتهای زمانی قراردادی دریافت کند، دادگاه تجدیدنظر حکم بر بی اعتباری اعلامیه داد. چرا که دریافت مجوز ورود به بندر نیز یکی از موارد آمادگی است.) (Baatz et al, 2014: 170)

۲- اجاره کنندگان آن اعلامیه غیرمعتبر را رد نکرده یا حقوق خود را بر آن حفظ نکرده یا دلیلی مبنی بر لزوم ارسال یک اعلامیه آمادگی دیگر پیش از آغاز لی تایم وجود نداشته باشد؛

۳- کشتی آمادگی داشته و بر مبنای اطلاع اجاره کنندگان شروع به عملیات بارگیری و تخلیه نماید؛

۴- عملیات بارگیری یا تخلیه بعد از آن براساس دستورات اجاره کننده صورت پذیرد.

در صورت این شرایط اجاره کنندگان کشتی از حق خود در مورد اعلامیه آمادگی نامعتبر اعراض کرده اند. در صورتی که اعلامیه آمادگی بعداً ارسال شود، لی تایم نیز متعاقباً در آن زمان آغاز خواهد شد. این نکته نیز حائز اهمیت است که تمام شرایط فوق الذکر باید توسط مالک کشتی اثبات گردد. (Nasirian, 2013: 43) همچنین پرونده Mexico 1 (Transgrain Shipping BV v Global Transport Occanico SA 1990) در خصوص آگاهی آمادگی غیرمعتبر است که در سایر رای ها نیز به آن اشاره شده است، در این پرونده به محض رسیدن (ورود) کشتی با محموله مازاد از تخلیه محموله ممانعت به عمل آمد. ذکر این نکته حائز اهمیت است زمانی که محموله مازاد باشد کشتی در واقع قابلیت دسترسی ندارد و نمی توان کشتی را به عنوان یک کشتی آماده در نظر گرفت و متعاقب آن اجازه ارائه گواهی آمادگی داده نمی شود؛ اما در بدو ورود به مقصد کشتی گواهی آمادگی را ارائه می دهد، در حالیکه کشتی آماده تخلیه به دلیل عدم دسترسی به محموله، نمی باشد؛ دو هفته پس از ارائه گواهی، محموله مازاد برداشته می شود و متعاقباً

کشتی آماده می‌شود اما به دلیل اینکه محموله قابلیت دستیابی برای تخلیه را دارد، اعلام بعدی برای تخلیه داده نمی‌شود؛ داوران اینگونه رای دادند که آگهی در زمان صدور، آگهی نامعتبر تلقی می‌شده است ولی در زمان آمادگی کشتی، آگهی به یک آگهی معتبر تبدیل شده است، و اصولاً یک آگهی غیرمعتبر نمی‌تواند به عنوان یک آگهی ناقص در نظر گرفته شود یعنی اعتبار سنجی یک آگهی زمانی است که کشتی به یک کشتی آماده تبدیل شود. (Baatz et al, 2014: 169) حتی می‌توان گفت اگر فرمانده تصور می‌کرد که کشتی آماده است و اگر کشتی در بدو ورود به بندر بارگیری بازرسی نشود، و در انتظار اسکله باقی بماند و نهایتاً زمانیکه اسکله‌ای اختصاص داده می‌شود و سپس کشتی بازرسی شده و به مالک اعلام می‌گردد که کشتی آماده نیست، در اینصورت زمانی محاسبه نخواهد شد چرا که ملاک آماده شدن کشتی بوده است. (Baatz et al, 2014: 170) در نتیجه زمانیکه نسبت به اعتبار اعلامیه آمادگی تردید وجود دارد در اینصورت باید اعلامیه آمادگی دیگری زمانی که ورود و آمادگی کشتی واضح شد ارائه دهد، و در صورتی که اعلامیه آمادگی هرگز ارائه نشود، در اینصورت مالک باید به وضوح مطالبه اعراض نماید. (Baatz et al, 2014: 169)

تعویق یا قطع روزهای بارگیری و تخلیه (لی تایم)

در این مبحث به اهم عوامل قطع‌کننده جریان لی تایم پرداخته خواهد شد که این عوامل الزاماً منجر به قطع کامل دوره لی تایم نمی‌شوند بلکه پس از برطرف نمودن مانع، جریان لی تایم ادامه خواهد یافت. قبل از ورود به بحث باید گفت همانطور که در مباحث پیشین اشاره شد دوره لی تایم می‌تواند به طرق مختلفی در قرارداد اجاره پیش‌بینی شود، برای مثال بصورت یک دوره زمانی مشخص یا فرمولی مانند میزان مشخص محموله در هر روز. بنابراین یک قرارداد اجاره نفت‌کش معمولاً ۷۲ ساعت لی تایم برای پوشش دادن عملیات بارگیری و تخلیه در نظر گرفته می‌شود یا اینکه ۳۶ ساعت لی تایم در بندر بارگیری و ۳۶ ساعت لی تایم در بندر تخلیه در نظر گرفته می‌شود. لازم به ذکر است که طریق اول از جانب اجاره‌کننده ترجیح داده می‌شود، چرا که اگر فقط ۳۰ ساعت در بندر بارگیری استفاده شود در اینصورت ۴۲ ساعت در بندر تخلیه در دسترس خواهد بود، در حالیکه ۳۶ ساعت در هر بندر قابل برگشت نخواهد بود. (Baatz, 2014: 170) پس لی تایم بطور متوالی و پیوسته از زمانیکه اعلامیه آمادگی ارائه شده اجرا می‌شود مگر اینکه به صراحت به نحو دیگری توافق شده باشد. برای مثال عنوان شود که روزهایی که بندر فعالیتی ندارد از محاسبه لی تایم استثناء می‌گردد مثل شنبه‌ها و یکشنبه‌ها یا بعدازظهرهای پنج‌شنبه و جمعه در کشورهای مسلمان. (Baatz et al, 2014: 170) ولیکن سوالی که در این خصوص مطرح می‌شود این است که چه شرایطی می‌تواند لی تایم را متوقف یا معلق نماید؟ در پاسخ به این سوال باید گفت اگر در قرارداد اجاره هرگونه لی تایم معینی وجود نداشته باشد، به نظر می‌رسد که هر مانعی که بطور موثری بارگیری را قطع کند اجاره‌کننده را معاف خواهد کرد به شرطی که خارج از کنترل وی باشد. (Wilson, 2010: 74) همانطور که در دعوی Pantland Hick v. Raymond & Reid (1893) رخ داد و به محض رسیدن کشتی تحویل گیرندگان اقدام به تخلیه کالاها کردند ولی عملیات تخلیه به دلیل اعتصاب کارگران متوقف شد و باعث تاخیر در عملیات تخلیه گشت. در صورتی که در قرارداد اجاره عبارات صریحی دال این مورد ذکر نشده باشد، در اینصورت تعیین هرگونه زمان برای اجرای قرارداد، مطابق قاعده عمومی که محدود به قراردادهای حمل کالا از طریق دریا نمی‌باشد، باید در زمان متعارف اجرا شود.

بنابراین وظیفه اجاره‌کنندگان فقط محدود به بارگیری یا تخلیه در زمان متعارف بر مبنای اوضاع و احوال بندر خاص می‌باشد، در چنین شرایطی هر مساله‌ای که مانع اجاره‌کنندگان از انجام وظایف خویش شود، عذر مناسبی برای سود بردن از مفهوم استثنائات لی‌تایم خواهد بود. (Singh, 2012: 105- Nasirian, 2013: 45) زمانی که لی‌تایم مورد توافقی در قرارداد مشخص شده باشد، به موجب آن اجاره‌کننده تعهدی مطلق به بارگیری در زمان محدود معین شده دارد و باید ریسک هرگونه موانع مداخله‌کننده را برعهده بگیرد مگر اینکه آنها تحت پوشش استثنا در قرارداد اجاره قرار بگیرند یا اینکه ناشی از تقصیر مالک کشتی باشند. در اینصورت اجاره‌کننده مسئول پرداخت هزینه زمان از دست رفته در نتیجه ازدحام بندر یا اعتصاب متصدیان بارگیری که توسط مالک کشتی استخدام شده‌اند یا آب و هوا نامساعد می‌باشد. (Wilson, 2010: 74) ولیکن در دعوی Budgett v Binnington (1891) که حاوی لی‌تایم معین بود ولی در آن استثنا اعتصاب درج نشده بود، در حین تخلیه محموله اعتصاب رخ داد و تا پس از انقضای لی‌تایم نیز پایان نیافت؛ که در این خصوص رای صادر شد مبنی بر اینکه تحویل‌گیرندگان محموله برای پرداخت دموراژ مسئول هستند. (Singh, 2012: 105-106) پس میتوان گفت در قراردادهای اجاره ممکن است استثنائاتی در رابطه با مقررات لی‌تایم وجود داشته باشد، اما این موارد در رابطه با دموراژ تأثیری نخواهند داشت مگر اینکه به صراحت این اثر بیان شده باشد. (Girvin, 2011: 686- Carr, 2010: 170) این استثنائات معمولاً به ازدحام بندر، اعتصابها، آب و هوای نامساعد، تاخیر (Triton Navigation Ltd v Vitol SA (The Nikmary) 2003)، آشوبهای داخلی (Steamship Induna Co Ltd v British Phosphate Commissioners (1949)) و حتی هر دلیل دیگری خارج از کنترل اجاره‌کنندگان مربوط می‌شود. ماده ۳۶ ضوابط قانون پرداخت خسارت تاخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با صاحبان کشتی مقرر می‌دارد: «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 لیکن مدت مزبور در دموراژ جزء زمان استفاده محاسبه می‌شود.» همانطور که در پرونده The Forum Craftsman (Islamic Republic of Iran shipping lines v Ierax shipping Co of Panama 1991) مقرر گشت: «مقررات قراردادی می‌تواند بر لی‌تایم اثر بگذارد و ممکن است استثنائاتی وجود داشته باشند که بخواهند در یک دوره زمانی، لی‌تایم محاسبه نشود حتی اگر مدت مربوطه داخل در روزهای بارگیری و تخلیه کشتی باشد. به عبارت دیگر به محض تجاوز از لی‌تایم، بندی باید موجود باشد که ممکن است مسئولیت دموراژ را از بین ببرد یا محدود کند و یا حتی ادامه عملیات تخلیه را متوقف نماید، در غیر اینصورت منجر به تعهد به پرداخت دموراژ می‌گردد. و با توجه به اینکه این بند، دارای ویژگی استثنایی است پس باید به طور واضح تصریح شود.» (Girvin, 2011: 682) همچنین دعوی Compania Naviera Aeolus SA v Union Of India (1964) برجسته‌ترین پرونده در خصوص استثنا مربوط به خرابی تجهیزات است؛ بند ۶ فرم Asbatankvoy مقرر می‌دارد: «درموردی که تاخیر کشتی بعد از اعلامیه آمادگی به هر دلیلی که اجاره‌کننده کنترلی بر آن نداشته باشد، چنین تاخیری نباید به عنوان لی-تایم استفاده شده یا دموراژ محاسبه شود.» و بند ۸ این فرم نیز نحوه محاسبه لی‌تایم را در خصوص خرابی تجهیزات مقرر کرده است. در این پرونده نیز پس از مشاهده روغن در سطح آب عملیات تخلیه به تعویق درآمده بود، و پس

از تکمیل تخلیه مالک کشتی درصدد دموراژ برآمد ولیکن اجاره‌کننده با استناد به استثنا و استدلال مبنی بر اینکه تاخیر واقع شده به دلیل خرابی تجهیزات بوده، موفق شد که از استثنای بند ۸ بهره مند شود. (Girvin, 2011: 683) نکته‌ای که حائز اهمیت است آن است که اگر فعل یا ترک فعل اجاره‌کنندگان منجر به تاخیر شود، آنها نمی‌توانند به استثنا اعتصاب استناد نمایند، حتی اگر تاخیر ناشی از اعتصاب نیز باشد، چرا که اجاره‌کنندگان تعهدات خویش را رعایت نکردند. همانطور که در پرونده (Poulsen & Co (Dampskibsselskabet Danmark v. Co 1913 نیز اینگونه رای داده شد. (Nasirian, 2013: 65) می‌توان گفت بند اعتصاب فرم Gencon یکی از بندهای کاربردی در قراردادهای اجاره سفری است.

همچنین یکی از این استثنائات تقصیر مالک کشتی است، یعنی زمانی که تاخیر در نتیجه تقصیر مالک کشتی یا افرادی که وی مسئولیت آنها را برعهده دارد واقع شود. در پرونده (The Fontevivo (Gem Shipping Co of Monrovia v Babanaft (Lebanon) SARL 1975 اظهار گشت که تقصیر در این معناست که: «صرف این واقعیت که مالک کشتی از طریق بعضی اعمال خود مانع بارگیری یا تخلیه کشتی می‌شود، برای قطع جریان روزهای بارگیری و تخلیه کافی نمی‌باشد. بلکه این نکته ضروری است که اثبات شود که تقصیری از جانب مالک کشتی رخ داده است.» بنابراین طبق تعریف پیش گفته شده هر اقدام از جانب مالک کشتی را نمی‌توان تقصیر پنداشت. در واقع به منظور بررسی مفهوم تقصیر مالک کشتی، وی باید تعهدی را نقض کرده باشد و بین تقصیر وی و فعلی که منجر به تقصیر شده رابطه‌ای وجود داشته باشد. در زمان ارائه اعلامیه آمادگی کشتی باید به نحو موثری در اختیار اجاره‌کنندگان قرار بگیرد پس اگر مالک کشتی با اراده هرچیزی که بر علیه حق اجاره‌کنندگان درخصوص واگذاری کشتی باشد را انجام دهد این موضوع تحت عنوان تقصیر مالک کشتی مطرح خواهد شد. (Nasirian, 2013: 40) پس در صورت تقصیری از جانب مالک کشتی زمان علیه اجاره‌کننده جریان نخواهد داشت. یا استثنا دیگری که می‌توان به آن اشاره کرد آب و هوای نامساعد است. ولیکن تا حدودی می‌توان آن را مفهومی نسبی دانست، چرا که برای مثال آب و هوای بارانی در بندر بارگیری یا تخلیه شکر فله می‌تواند به عنوان نمونه‌ای از آب و هوای نامساعد در نظر گرفته شود درحالی‌که برای تخلیه با بارگیری روغنی از تانکر مشکلی ایجاد نخواهد کرد. (Nasirian, 2013: 56) همچنین تعطیلات نیز می‌تواند وقفه‌ای برای جریان لی‌تایم در نظر گرفته شود. و به نظر می‌رسد که برای یافتن نمونه‌های تعطیلات لازم است که به مقررات، قانون، رویه و عرف بندر مراجعه شود. لازم به ذکر است که در قراردادهای اجاره عبارات متفاوتی مثل «تعطیلات عمومی و محلی» یا «تعطیلات قانونی» مشاهده می‌شوند که یکی از معروفترین این عبارات، عبارت است از «همانطور که در تقویم Bimco معین شده است» به این دلیل که هر ساله شورای دریایی بین‌المللی بالتیک (Balitic and International Maritime Council) تقویمی از انواع تعطیلات را در بنادر مختلف جهان تهیه می‌کند. (Nasirian, 2013: 57) چه بسا بتوان گفت زمان انتقال کشتی از لنگرگاه به اسکله‌اش نیز می‌تواند استثنای دیگری بر جریان لی‌تایم باشد چرا که این امر در قراردادهای اجاره اسکله‌ای به عنوان بخشی از سفر دریایی در نظر گرفته خواهد شد حتی اگر قرارداد اجاره مجاز به دادن اعلامیه آمادگی زودتر از ورود در اسکله باشد. در نتیجه همانطور که پیشتر نیز بیان شد اجاره‌کننده، لی‌تایم را در کرایه پرداخته و اجاره‌کننده حق دارد کشتی را برای کل لی-

تایم حفظ کند؛ حتی اگر بتواند در زمان کمتری بارگیری کند؛ و در مواردی که قرارداد اجاره مقرر می‌کند که اجاره-کننده باید یک اسکله در دسترس به محض ورود را تعیین کند و تازمانی که چنین اسکله‌ای را تعیین نکرده اجاره-کننده نمی‌تواند به هیچ استثنایی از لی تایم استناد کند. (Baatz et al, 2014: 171)

نتیجه گیری

در قراردادهای اجاره سفری به منظور تنظیم روابط قراردادی میان طرفین همواره شرطی به عنوان لی تایم (مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه) پیش‌بینی می‌شود و حتی در صورتیکه چنین شرطی در قرارداد ذکر نشود، وجود آن نیز مفروض است و در این صورت مدت عرفی مناط عمل قرار خواهد گرفت. به عبارت بهتر اگر در خصوص مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی شرط مصرحی در قرارداد ذکر نشود مدتی معقول به وسیله قانون در نظر گرفته می‌شود که در تعیین مدت مذکور معیارهایی مانند تعداد انبارهای کشتی، نوع کالا از حیث ماهیت، امکانات بندر تخلیه و... نقش اساسی دارند. در این مدت مجاز بارگیری و تخلیه اجاره‌کننده بدون تحمیل کرایه مضاعف کشتی را آماده بارگیری و تخلیه می‌نماید اما این گونه نمی‌باشد که هیچ تعهد مالی برعهده اجاره‌کننده نباشد بلکه باید در این مدت، کرایه استفاده از منفعت کشتی را بپردازد. زمان در عرصه روابط تجاری از اهمیت به سزایی برخوردار است و به همین جهت اجاره‌کننده کشتی موظف است در سریعترین زمان ممکن بارگیری و تخلیه را انجام دهد چرا که معطلی کشتی موجب ورود خسارت به مالک کشتی خواهد شد. مسئولیت ناشی از عدم انجام عملیات بارگیری و تخلیه در صورت تعیین لی تایم بر عهده اجاره‌کننده کشتی است.

البته شایان ذکر است که در صورت عدم انجام عملیات بارگیری و تخلیه کشتی در زمان معین باید میان چند حالت قائل به تفکیک شد:

۱- حالت اول آن است که اجاره‌کننده حق دارد از تمام دوره لی تایم استفاده نماید لذا اگر در جریان لی تایم، کشتی متوقف بماند در این صورت حقی برای مالک کشتی مبنی بر جبران خسارت ایجاد نخواهد شد و اگر مالک کشتی مانع از اختیار حق قانونی اجاره‌کننده شود به موجب قاعده (منع سواستفاده از حق) مسئول است. برای مثال اگر مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه در قرارداد ۱۲ روز تعیین شده باشد و اجاره‌کننده در ۱۰ روز عملیات بارگیری و تخلیه را انجام دهد دو روز باقیمانده نیز در اختیار اجاره‌کننده است.

۲- حالت دوم آن است که فضای اسکله آزاد و در دسترس است و شرایط جوی مساعدی برای بارگیری و تخلیه موجود باشد اما اجاره‌کننده در انجام تعهدات خود قصور نماید و موجبات نقض قرارداد را فراهم آورد؛ در این صورت اجاره‌کننده موظف به جبران خسارت ناشی از عدم انجام بارگیری و تخلیه در مدت زمان مجاز خواهد بود.

۳- حالت سوم آن است که دوره لی تایم بسیار طولانی‌تر از آنچه که طرفین در قرارداد پیش‌بینی کرده‌اند، باشد. برای مثال به علت ازدحام بندر و یا شرایط جزر و مد نامناسب موجب تاخیر در سازوکار عملیات بارگیری و تخلیه گردد؛ در این حالت ریسک ناشی از تاخیر چنین وقایعی بر عهده مالک کشتی است.

محاسبه دوره لی‌تایم نیز یکی دیگر از مباحثی است که می‌تواند منشا بروز اختلافات حقوقی شود؛ در واقع از زمانیکه استفاده از کشتی در مبادلات تجاری امری مرسوم گشت در پرتو آن نیز اصول محاسبه مدت زمان عملیات بارگیری و تخلیه به وجود آمد. معمولاً برای جلوگیری از اختلافات و دعاوی حقوقی شرط لی‌تایم در قرارداد معین می‌شود که در این صورت اجاره‌کننده موظف است در طول آن مدت عملیات بارگیری و تخلیه کشتی را انجام دهد، برخی از روزها به علت تعطیلی و شرایط جوی نامساعد نیز از شمار روزهای بارگیری و تخلیه مستثنی می‌شوند. همچنین ممکن است عواملی منجر به تعلیق دوره لی‌تایم گردد که این عوامل بر مبنای فرض قانونی هستند و باید در نظر داشت که چنین عواملی منجر به قطع کامل دوره لی‌تایم نمی‌شوند بلکه بعد از برطرف شدن مانع، جریان لی‌تایم ادامه خواهد یافت. به طور کلی زمان مجاز عملیات بارگیری و تخلیه به طرق زیر می‌تواند تعلیق شود:

اولاً: بر اثر رویداد خارج از اراده طرفین (قوه قاهره) مانند سیل، اعتصاب، آتش سوزی و

ثانیاً: در اثر تقصیر مالک کشتی که باید در این مورد تقصیر مالک کشتی اثبات شود، لذا اثبات اینکه مالک کشتی صرفاً از تداوم عملیات بارگیری و تخلیه خودداری به عمل آورده است کافی برای تعلیق دوره لی‌تایم نمی‌باشد. ثالثاً: از آن جا که بستر لی‌تایم قراردادهای اجاره سفری است و اصولاً قراردادها نیز تابع اصل آزادی قراردادی هستند، لذا طرفین قرارداد می‌توانند در کنار عوامل تعلیق‌کننده جریان لی‌تایم، شروطی را نیز به عنوان استثناء لی‌تایم در قرارداد بگنجانند؛ برای مثال ممکن است قید روز کاری با جو مساعد برای دوره لی‌تایم در قرارداد درج شود. مآلاً این نتیجه حاصل می‌شود که وضعیت پهلوگاه، بارانداز و بنادر تجاری از حیث جغرافیایی نقش به‌سزایی در تعیین مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی دارد.

منابع

اربابی، مسعود (۱۳۷۷)، خسارت تاخیر در بارگیری و تخلیه «دموراژ» و خسارت بلحاظ معطلی کشتی، مجله تحقیقات حقوقی، ۲۳ و ۲۴، ۱۵۷.

امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، حقوق دریایی. تهران: مدرسه عالی بیمه.

صدیق، حسن (۱۳۹۵)، اصول کلی حقوق دریایی. تهران: انتشارات جنگل.

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, 191.

Baatz, Yvone & Others (2014), Maritime Law, London: Informa.

Brodie, Petter (2013), Dictionary Of Shipping Terms, London: Informa

Carr, Indira (2010), International Trade Law, USA & Canada: Cavendish.

Cooke, Julian & Others (2014), Voyage Charters, London: Informa.

Davies, Donald (2006), Commencement of laytime, London: Informa.

Dockray, Martin & Others (2019), Cases & Materials On The Carriage Of Goods By Sea, London: Routledge

Girvin, Stephen (2011), Carriage of Goods by Sea, Oxford university press.

Hill, Christopher, Kulkarni, Yash (2003), Maritime law, London: Informa.

Holman, H, L, (1964), a handy book for shipowners and masters, London: John Adams.

Nasirian, Yashar (2013), Revisions In the concept of commencement of Lay time and Demurrage-Lay time And Demurrage Clauses in International Sale Contracts, Master Thesis, Faculty of Law, Lund University.

- Singh, Lachmi (2012), the Law of Carriage of Goods by Sea, UK: Bloomsbury Professional.
- Schofield, John (2011), Lay time And Demurrage, London: Informa
- Summerskill, Michael (1982), Laytime, Stevens & Sons Limited.
- Tiberg, Hugo (2013), Law of Demurrage, UK: Sweet & Maxwell.
- Todd, Paul (2016), Principles of Carriage of Goods by Sea, London: Routledge.
- Wilson, John (2010), Carriage of Goods by Sea, England: Pearson.