



«سرآمد» تحلیل می‌دهد؛

# شطرنج دموراژ کشتی‌ها در آب‌های خلیج فارس!

**۴ شاخص راهگشا برای مالکان، اجاره کنندگان کشتی، صاحبان کالاهای بیمه‌گران**

**گروه ترانزیت، حمید خانی پور** – با توجه به شرایط بحرانی و تحولات نظامی ماه‌های اخیر، وضعیت دموراژ و خسارت معطلی کشتی‌ها در منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز تحت تأثیر شدید شرایط فورس‌ماژور، محاصره دریایی و پروتکل‌های جدید امنیتی قرار گرفته است. دکتر حمید خانی پور، کارشناس ارشد حوزه حمل و نقل دریایی در نوشتاری به «سرآمد» به تحلیل معطلی کشتی‌ها در تنگه هرمز و محاسبات لای‌تایم (Laytime) در این وضعیت پرداخته است که در ادامه با هم می‌خوانیم: مواجهه با دموراژ (خسارت معطلی) کشتی در شرایط عادی نیز یکی از چالش‌برانگیزترین و پرهزینه‌ترین مباحث در حقوق دریایی و تجارت بین‌الملل است؛ اما زمانی که سایه جنگ و درگیری‌های نظامی بر زنجیره تأمین متبلور می‌شود، این چالش به یک بحران حقوقی و مالی تمام‌عیار تبدیل می‌گردد.

در زمان جنگ، بنادر مقصد یا مبدأ ممکن است با تهدیداتی چون حملات موشکی، انسداد آبراه‌ها، کمبود شدید نیروی کار به دلیل تخلیه شهرها، یا بوروکراسی‌های پیچیده نظامی و امنیتی روبرو شوند. این عوامل دست به دست هم می‌دهند تا کشتی‌ها روزها یا حتی هفته‌ها در انتظار پهلوگیری یا تخلیه بار معطل بمانند. در این میان، خطوط کشتیرانی به دلیل خواب سرمایه خود مطالبه



۲. چالش‌های حقوقی؛ شروط مستثنی‌کننده در قراردادهای اجاره (Charter Parties) در حقوق دریایی و قراردادهای استاندارد، محاسبات لای‌تایم در زمان جنگ به شدت وابسته به متن دقیق بندهاست. اگر در قرارداد، یک شرط استاندارد جنگی گنجانده شده باشد، زمان معطلی ناشی از اقدامات نظامی، دستورات نیروی دریایی برای توقف کشتی، یا فرار از منطقه خطر معمولاً جزو لای‌تایم محاسبه نمی‌شود. با این حال اجاره‌کننده گان کشتی و صاحبان کالاهای نباید از قاعده "یک بار دموراژ، همیشه دموراژ" (Once on Demurrage, Always on Demurrage) غافل شوند. اگر کشتی پیش از بروز اختلالات نظامی وارد وضعیت دموراژ شده باشد، طبق اصول سنتی حقوق دریایی، زمان معطلی ناشی از جنگ نیز همچنان به حساب دموراژ نوشته می‌شود، مگر اینکه در قرارداد به صراحت خلاف آن یا استثنای زمان جنگ (War Exception) ذکر شده باشد.

۳. اعلام وضعیت فورس‌ماژور (Force Majeure) بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی و خریداران کالا در مواجهه با محاصره یا مسدود شدن عملی مسیرها، به بندهای فورس‌ماژور متوسل می‌شوند. در صورت اثبات اینکه معطلی به طور مستقیم ناشی از شرایط جنگی خارج از کنترل طرفین بوده، مسئولیت پرداخت دموراژ ممکن است طبق قرارداد به حالت تعلیق درآید یا تعدیل شود. با این حال، اثبات رابطه علت و معلول مستقیم در دادگاه‌ها یا مراجع داوری دریایی چالش‌های پیچیده‌ای دارد.

۴. تأثیر افزایش نرخ بیمه بر هزینه‌های جانبی علاوه بر خود دموراژ، نرخ بیمه ریسک جنگی (War Risk Insurance Premium) برای ورود به خلیج فارس به شدت جهش داشته است. در بسیاری از موافقت‌نامه‌ها، این هزینه‌های اضافی در کنار اختلافات مربوط به معطلی کشتی، بار مالی سنگینی را به زنجیره تأمین و مدیریت مطالبات تجاری تحمیل کرده است. بنابراین نکته کلیدی برای بررسی دقیق هر پرونده دموراژ در شرایط فعلی، تفکیک دقیق زمان‌ها در برگه ثبت وقایع (Statement of Facts - SOF) است. باید مشخص شود چه میزان از معطلی ناشی از نقص فنی/کوتاهی بندر بوده و چه میزان مستقیماً به دستورات حاکمیتی، حملات یا محاصره دریایی بازمی‌گردد تا بتوان بر اساس مواد قرارداد، لای‌تایم را به درستی محاسبه کرد.

از محدوده جنگی متوقف مانده‌اند. از طرف دیگر، حوادث امنیتی، هشدارها یا کمبود موقت تجهیزات به دلیل شرایط اضطراری در بنادر، نرخ تخلیه و بارگیری را کاهش داده است و این موضوع مستقیماً به نفع مالکان کشتی جهت ادعای دموراژ (Demurrage Claims) و به ضرر اجاره‌کنندگان (Charterers) تمام می‌شود. بنابراین گنجاندن یک بند در قراردادهای اجاره درباره شرایط جنگی و فورس‌ماژور می‌تواند از مسائل حقوقی پیش‌رو جلوگیری نماید.

**«نکته کلیدی برای بررسی دقیق هر پرونده دموراژ در شرایط فعلی، تفکیک دقیق زمان‌ها در برگه ثبت وقایع (Statement of Facts - SOF) است. باید مشخص شود چه میزان از معطلی ناشی از نقص فنی/کوتاهی بندر بوده و چه میزان مستقیماً به دستورات حاکمیتی، حملات یا محاصره دریایی بازمی‌گردد تا بتوان بر اساس مواد قرارداد، لای‌تایم را به درستی محاسبه کرد**



مدیرکل میراث فرهنگی و گردشگری استان بوشهر:

## احداث اسکله اختصاصی گردشگری در دیر ضروری است



**مدیرکل میراث فرهنگی و گردشگری و صنایع دستی گردشگری استان بوشهر** با تأکید بر ظرفیت‌های تاریخی و ساحلی شهرستان دیر گفت احداث اسکله اختصاصی گردشگری و ایجاد بازارچه دائم صنایع دستی از اولویت‌های توسعه این شهرستان است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، نصرالله ابراهیمی در آیین تکریم و معارفه مدیر میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری شهرستان دیر اظهار کرد: این شهرستان با برخورداری از

ظرفیت‌های غنی تاریخی گردشگری و صنایع دستی می‌تواند به یکی از قطب‌های مهم گردشگری استان تبدیل شود و لازم است با برنامه ریزی دقیق از این قابلیت‌ها بهره‌برداری شود.

مدیرکل میراث فرهنگی گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر با تأکید بر ضرورت توسعه زیرساخت‌های گردشگری ساحلی افزود: با توجه به سواحل زیبا و ظرفیت‌های موجود در حوزه گردشگری دریایی احداث اسکله اختصاصی گردشگری یکی از ضرورت‌های شهرستان دیر است که باید با جدیت از سوی مدیریت جدید پیگیری و اجرایی شود.

مدیرکل میراث فرهنگی گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر با اشاره به برنامه‌های حمایتی این اداره کل در حوزه صنایع دستی بیان کرد: ایجاد بازارچه دائم صنایع دستی از دیگر اولویت‌هاست که با تأمین و آماده سازی زمین مورد نیاز عملیات اجرایی آن در آینده نزدیک آغاز خواهد شد.

در ادامه این نشست علیرضا سجادی فرماندار شهرستان دیر نیز با بیان اینکه این شهرستان در حوزه‌های میراث فرهنگی گردشگری و صنایع دستی از ظرفیت‌های قابل توجهی برخوردار است بر لزوم ارتقای نمایندگی شهرستان به اداره تأکید کرد و خواستار پیگیری جدی این موضوع از سوی اداره کل شد.

وی با اشاره به آمادگی کامل فرمانداری برای حمایت از برنامه‌های توسعه‌ای تصریح کرد: فرمانداری شهرستان آماده است در راستای توسعه و رونق زیرساخت‌های گردشگری همکاری و هم‌افزایی لازم را با مجموعه اداره کل میراث فرهنگی استان داشته باشد.

در پایان این مراسم با قدردانی از خدمات محمدجواد حاجیان رئیس پیشین نمایندگی میراث فرهنگی گردشگری و صنایع دستی شهرستان دیر محمدرضا صالح‌نژاد به عنوان رئیس جدید این نمایندگی معرفی شد.

چهارشنبه- ۱۳ خرداد ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۰۲

## دریاپایه

بنادر

صنایع دریایی، یکی از پیشران‌های اصلی اشتغال پایدار در خوزستان



مدیر کل صنعت، معدن و تجارت خوزستان گفت: صنایع دریایی، یکی از پیشران‌های اصلی رشد اقتصادی، اشتغال پایدار و توسعه زنجیره‌های صنعتی استان است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهram روانبخش در نشست تأمین و توسعه صنایع دریایی با محوریت «تحول صنایع دریایی در استان خوزستان» افزود: توسعه صنایع دریایی صرفاً یک برنامه بخشی نیست، بلکه یک مسیر کلیدی برای افزایش توان تولیدی استان، تقویت ساخت داخلی و فعال‌سازی ظرفیت‌های صنعتی و خدماتی مرتبط است.

وی خاطر نشان کرد: اداره کل صمت استان با رویکرد «تحول محور» در حال پیگیری ایجاد سازوکارهای عملی برای حمایت از واحدهای فعال و نیز جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید در صنایع دریایی است که برای تحقق این هدف، باید نیازهای واقعی واحدها احصا شود و مسیر تأمین مالی، صدور مجوزها، تأمین مواد اولیه و توسعه بازار به شکل هماهنگ و زمان‌بندی‌شده پیش برود.

همچنین جواد کاظم‌نسب الباجی، معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری خوزستان با اشاره به اهمیت صنایع دریایی در اقتصاد منطقه، به هم‌افزایی دستگاه‌های اجرایی و بانک‌ها برای تسریع در اجرای طرح‌های اولویت‌دار تأکید و خواستار پیگیری منظم مصوبات و حصول نتیجه عملی در کوتاه‌ترین زمان ممکن شد.

در ادامه جلسه، نمایندگان بانک‌ها دیدگاه‌ها و پیشنهادهای خود را درباره سازوکارهای تأمین مالی طرح‌های مرتبط ارائه کردند و موضوعاتی از جمله نحوه اولویت‌بندی طرح‌ها، تضمین‌ها، دوره تنفس و امکان استفاده از ظرفیت‌های حمایتی موجود بررسی شد.

در پایان مقرر شد با محوریت اداره کل صمت استان، جمع‌بندی نیازها و طرح‌های اولویت‌دار صنایع دریایی انجام شود و برای تصمیم‌گیری نهایی و ورود به مرحله اجرا، برنامه عملیاتی مشترک با مشارکت دستگاه‌های مرتبط و شبکه بانکی تدوین شود.

امیرآباد، جایگزین مطمئن بنادر جنوبی برای تأمین کالاهای اساسی



رئیس کمیته حمل و نقل جاده‌ای کمیسیون عمران مجلس با تأکید بر ضرورت توسعه کریدورهای جایگزین بنادر جنوبی گفت: با پیگیری کمیسیون عمران و همراهی رئیس‌جمهور و وزیر راه و شهرسازی مقرر شده از ظرفیت بنادر شمالی به‌ویژه بندر امیرآباد به‌عنوان یکی از مسیرهای مهم تأمین کالاهای اساسی استفاده شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، غلامرضا شریعتی اندراتی، با اشاره به ضرورت توسعه کریدورهای جایگزین بنادر جنوبی، به خانه ملت گفت: با پیگیری‌های کمیسیون عمران و همچنین رئیس‌جمهور و وزیر راه و شهرسازی، مجموعه مقرر شده است مسیرهای جایگزین به‌ویژه در شمال کشور فعال‌تر شود.

وی افزود: یکی از ظرفیت‌های بسیار خوب کشور در شمال، بندر امیرآباد است که به عنوان سومین بندر بزرگ ایران شناخته می‌شود و خوشبختانه در حوزه تأمین کالاهای اساسی، نقش مؤثری ایفا می‌کند.

رئیس کمیته حمل و نقل جاده‌ای کمیسیون عمران ادامه داد: با توجه به ظرفیت ژئوپلیتیکی کشورمان از یک سو با کشورهایی مانند روسیه و قزاقستان در ارتباط هستیم و از سویی دیگر از طریق کریدوری که از مسیر راه‌آهن به ترکمنستان متصل می‌شود و در ادامه به چین می‌رسد، این مسیر با همت راه‌آهن جمهوری اسلامی فعال شده است.

شریعتی اندراتی با اشاره به روند فعالیت‌ها در بندر امیرآباد گفت: در حال حاضر بندر به صورت شبانه‌روزی در حال فعالیت است. نیازهایی هم وجود داشت که رئیس محترم سازمان بنادر در همین ایام دو مرتبه بازدید کرد و ما نیز نظارت داشتیم؛ خوشبختانه کار به صورت مستمر در جریان است و ظرفیت‌های بندر در حال به فعلیت رسیدن است.