



تاملی بر ماهیت خسارت ناشی از تاخیر در عملیات بارگیری و تخلیه کشتی: در پرتو کنوانسیون‌های هامبورگ و روتردام

بهاره شفیعی^۱

سعید منصوری^۲

احمد شمس^۳

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۰۳/۰۵ تاریخ پذیرش نهایی: ۱۴۰۱/۰۵/۳۱

چکیده

در قراردادهای اجاره سفری کشتی برای اجتناب از تاخیر در عملیات بارگیری و تخلیه، شرطی به عنوان دموراژ گنجانده می‌شود که بر اساس آن اجاره‌کننده متعهد به انجام عملیات بارگیری و تخلیه در مهلتی مقرر (لی‌تایم) می‌گردد. نزدیکترین اشاره به دموراژ در قانون مدنی را بایستی «وجه التزام» دانست؛ در نظام‌های حقوقی مختلف در مورد ماهیت دموراژ نظریات گوناگونی مطرح است؛ از جمله جریمه قراردادی، کرایه مکمل، خسارت که نتایج مهمی از هر یک از این نظریات منتج می‌شود و فهم دقیق از ماهیت دموراژ، کمک شایان در یافتن قواعد مربوط به دموراژ می‌نماید و تعیین ماهیت دموراژ منشا آثار مهمی است، لذا نباید بدان به عنوان یک مبحث نظری نگریست. در اثنای سفر دریایی خسارات گوناگونی قابل تحقق است که هر کدام از آنها به نحو خاصی جبران می‌شود. در نوشتار حاضر، ضمن پرداختن به جوانب مختلف امر، ماهیت دموراژ و انواع خسارات دریایی مورد بحث و بررسی قرار خواهد گرفت.

کلید واژه‌ها

دموراژ، خسارات، وجه التزام، ماهیت.

^۱ دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. Shafiei_bahar@yahoo.com

^۲ استادیار حقوق خصوصی، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. (نویسنده مسئول): Dr.mansouri63@gmail.com

^۳ دانشیار حقوق بین الملل، واحد تهران مرکز، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. Shams_ahmad1967@yahoo.com

مقدمه

حمل و نقل کالا از طریق دریا نقش بسیار اساسی در رفع موانع تجاری و رشد اقتصادی دارد. زمانی که مالک کشتی، خواه به صورت مستقیم و یا از طریق نماینده‌ای، متعهد به حمل کالاها از طریق دریا، یا متعهد به تامین و فراهم نمودن یک کشتی برای هدف تخلیه و بارگیری می‌شود، این ترتیب به عنوان قرارداد اجاره شناخته می‌گردد که چنین قراردادهایی می‌توانند قالبها و اشکال متنوعی داشته باشند. (Akarachotikavanith, 2016: 6)

در هر قرارداد اجاره سفری کشتی مقرراتی در خصوص مدت مجازی که در اختیار اجاره کننده برای بارگیری و تخلیه کشتی گذاشته می‌شود، گنجانده می‌گردد. در صورتی که در مدت معین شده، عملیات بارگیری و تخلیه کشتی خاتمه نیابد، اجاره کننده کشتی باید هزینه‌ای را جهت تاخیر در بارگیری و تخلیه «دموراژ» پرداخت نماید. به عبارت بهتر، اگر اجاره کنندگان از مدت مجاز بارگیری و تخلیه کشتی «لی تایم» تجاوز کنند، چنین موضوعی نقض قرارداد اجاره محسوب شده و مسئول خسارات در جهت جبران خسارات مالک کشتی قلمداد می‌شوند و می‌توان گفت که تعیین دموراژ امری متداول است که مالک کشتی و اجاره کننده «طرفین قرارداد» از قبل در مورد میزان خسارت قابل پرداخت ناشی از چنین نقضی توافق می‌کنند. (Hill & Yash Kulkarni, 2003: 163) لذا دموراژ مبنای قراردادی دارد که در صورت تاخیر اجاره کننده در عملیات بارگیری و تخلیه کشتی تقصیر وی محرز می‌شود و اگر هیچ مقرره‌ای در قرارداد در خصوص پرداخت دموراژ پیش بینی نشده باشد، اجاره کننده در صورت تاخیر در عملیات بارگیری و تخلیه می‌بایست مطابق عرف تجاری، دموراژ را پرداخت نماید. در جریان یک سفر دریایی ممکن است خسارات گوناگونی به کشتی، محموله و ... وارد شود که یکی از خسارتهایی که ممکن است در جریان سفر دریایی حادث شود، خسارت ناشی از تاخیر در عملیات بارگیری و تخلیه کشتی است و به تبع این نوع از خسارت، ضرر مادی یا معنوی محقق شود؛ برای نمونه ممکن است در اثر تاخیر در عملیات بارگیری یا تخلیه کشتی قیمت کالا نسبت به زمان مقرر افزایش یابد، لذا در این موارد تاخیر، موجبات ضرر مادی را فراهم کرده است؛ همچنین ممکن است متصدی حمل و نقل دریایی فقط قسمتی از کالا را به مرسل الیه تسلیم نماید و متصدی از تسلیم مابقی کالا متعذر باشد که چنین موردی مصداق تلف جزئی است. از دیگر موضوعات مهمی که در رابطه با دموراژ مطرح می‌شود، تعیین ماهیت حقوقی دموراژ است، به عبارت بهتر با بررسی ماهیت دموراژ، در پی کشف گوهر «ذات» حقوقی این نوع از خسارات در حقوق بوده تا بتوان با پی بردن به چیستی دموراژ، به تعیین مسئولیت ناشی از دموراژ پرداخت. لذا، در این مقاله درصدد شناسایی ماهیت و انواع خسارات دریایی بوده تا با شناخت ماهیت حقوقی دموراژ بتوان در جهت تعیین آثار ناشی از آن گام برداشت.

۱- اشکال ضرر در حقوق حمل و نقل دریایی

ابتدا باید بیان نمود ارائه تعریف کامل و دقیق از مفهوم ضرر دشوار است. برخی بیان نموده‌اند که «ضرر عبارت از هر کاستی و نقصانی است که بر مال یا حقوق مالی یا جسم یا حیثیت و شهرت یا عواطف شخص، به طور ناروا و ناخواسته، از طرف دیگری وارد شود.» (باریکلو، ۱۴۰۱: ۶۲) برخی دیگر نیز بیان کرده‌اند که ضرر عبارت است از «هرگونه صدمه‌ای که کسی به ناروا بر مال یا جسم یا حیثیت و عواطف دیگری وارد می‌آورد.» (حیاتی، ۱۳۹۸: ۹۶) لذا به عبارت بهتر، ضرر نقصانی است که در اموال (یا فوت منفعت مسلم)، حیثیت و عواطف یک شخص، سلامت (جسم) دیگری وارد می‌شود. به طور کلی متصدی حمل با دریافت کالا متعهد می‌شود که کالاها را، الف) با همان شرایطی که دریافت کرده و ب) در موعد معین، تحویل نماید. لذا فقدان کالا، آسیب کالا، تاخیر در تحویل کالا بر خلاف تعهدات قراردادی متصدی حمل و نقل دریایی می‌باشد و ضرر در حمل و نقل دریایی به یکی از صور ذیل قابل ذکر است که به بررسی اجمالی آن‌ها پرداخته می‌شود.

۱-۱- خسارت ناشی از تاخیر در تحویل کالا

تأخیر، در نتیجه تعیین مدت در قرارداد است، به گونه‌ای که عدم رعایت این مدت، مسئولیت متعهد را ایجاد می‌کند. اما در دوران قدیم باتوجه به طولانی بودن مدت و مسیر در حمل و نقل دریایی و شرایط ویژه این نوع از حمل و نقل، تعیین مدت، امری کاملاً فرعی بود. اما با گذشت زمان و پیشرفت تکنولوژی و افزایش سرعت کشتی‌ها، امروزه ضمن قرارداد حمل، تاریخی که کالا باید در بندر مقصد تحویل شود نیز مشخص می‌گردد و متصدی حمل و نقل، مسئول خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا خواهد بود چرا که تاخیر در تحویل کالا، موجب ایراد ضرر و زیان می‌شود. این خسارت هم می‌تواند خسارت مادی و فیزیکی به کالا باشد و هم شامل خساراتی می‌شود که صاحب کالا، به دلیل عدم دسترسی به موقع به کالای خود، متحمل می‌گردد. (تقی‌زاده، ۱۳۹۲: ۱۵۷-۱۵۸) به عبارت بهتر ممکن است تاخیر در تحویل کالا، شامل خساراتی باشد که به کالا وارد می‌شود، اما نه خسارات فیزیکی؛ بلکه خساراتی است که به دلیل عدم دسترسی به موقع صاحب کالا، از نظر اقتصادی^۱ و در نتیجه عواملی مثل پایین رفتن ارزش کالا، از دست دادن مشتری یا بالا رفتن مالیات و عوارض گمرکی به او وارد می‌گردد. (دستغیب، ۱۳۹۲: ۴۱) به طور کلی عدم تحویل کالا در موعد مقرر به چهار شکل می‌تواند ضرر آفرین باشد:

نخست نظر به ماهیت کالا می‌تواند آن را در معرض فساد و تلف قرار دهد یا از کیفیت آن بکاهد؛

^۱ خسارت اقتصادی، آن سرمایه از دست رفته زیانده است که در صورت عدم انجام عمل زیانبار به زیانده تحمیل نمی‌گردد. (بادینی، ۱۳۹۰: ۶۰)

دوم اینکه می‌تواند موجب فوت منفعت برای صاحب آن گردد؛ برای مثال تاجر که اقدام به خرید لاستیک ینج شکن برای فصل زمستان می‌نماید، انتظار ندارد پس از سپری شدن فصول یخبندان به کالای خویش دسترسی پیدا کند؛

در حالت سوم تاخیر در رسیدن کالا می‌تواند هزینه‌های تولیدی برای خریدار را افزایش دهد؛ برای مثال محموله بارگیری شده، مواد اولیه کارخانه خریدار می‌باشد و نرسیدن مواد اولیه به خطوط تولید موجب رکود و ضرردهی کسب و کار تاجر می‌گردد؛

و در نهایت فرضی است که در زمان تاخیر حاصله عوارض گمرکی تغییر کند یا مقررات حاکم بر واردات، کالایی را از شمول مقررات تسهیل کننده خارج نماید یا آن را مشمول مقرراتی سخت‌گیرانه کند، به طوری که برای تاجر هزینه اضافی نیز دربرداشته باشد. «صرف نظر از قابلیت یا عدم قابلیت پیش بینی تغییرات» (زارع و پازوکی، ۱۳۹۹: ۳۹۲).

در مقررات لاهه، خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا، صریحا در زمره‌ی خسارات قابل مطالبه، به حساب نیامده است و به همین دلیل، در مورد اینکه آیا مقررات «لاهاه» بر خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا نیز حاکم می‌باشد یا خیر، اختلاف نظر ایجاد شده و کشورهای مختلف، رویه‌های متفاوت را در پیش گرفته‌اند. (محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۱: ۸۷)

اگرچه در کنوانسیون بروکسل، حکمی وجود ندارد، اما معمولا در ضمن قرارداد حمل و نقل که ممکن است جدای از «بارنامه» باشد، چنین تاریخی، تاریخ معقول برای تحویل ذکر می‌گردد، متصدی حمل و نقل، مکلف است کالا را در همان تاریخ مقرر یا در زمان معقول در بندر تخلیه، تحویل گیرنده دهد و آلا با تاخیر در تحویل کالا خسارتی به گیرنده وارد نموده است. به عبارتی تاخیر در تحویل کالا، خسارتی است که به کالا وارد می‌شود، اما نه خسارت مادی و فیزیکی، بلکه خسارتی که به دلیل عدم دسترسی به موقع صاحب کالا، از نظر اقتصادی و در نتیجه عواملی مانند پایین رفتن ارزش کالا، از دست دادن مشتری یا بالا رفتن مالیات و عوارض گمرکی به او وارد می‌آید. (تقی‌زاده، ۱۳۹۲: ۱۵۹) با این وجود، علیرغم اختلاف نظر در خصوص اینکه آیا براساس کنوانسیون «بروکسل» متصدی حمل و نقل، مسئول خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا هست یا خیر؟ با مذاقه در مواد کنوانسیون مخصوصا بندهای «ز»، «ی»، و «ل» پارگراف ۲، ماده ۴ و پارگراف ۴ ماده ۲ کنوانسیون بروکسل ملاحظه می‌شود که تاخیر در تحویل کالا نیز موجب مسئولیت متصدی حمل و نقل می‌شود. (زارع و پازوکی، ۱۳۹۹: ۲۸۴)

تعریف جامع و کاملی که می‌توان از تاخیر در تحویل کالا ارائه داد، تعریفی می‌باشد که در بند ۲ ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ مقرر شده است، بند مذکور اشعار می‌دارد: «تأخیر در تحویل، زمانی مصداق پیدا می‌کند که در مدت زمانی که در قرارداد صریحا توافق شده یا در غیر این صورت در مدت زمانی که برای یک متصدی حمل و نقل جدی «کوشا»، باتوجه به شرایط و اوضاع و احوال موجود در نظر گرفته

می‌شود، کالا در بندر تخلیه پیش بینی شده در قرارداد حمل و نقل دریایی تحویل داده نشود». همچنین در بند سوم ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ، مقرر می‌دارد «اگر کالاها چنانکه در ماده ۴ مقرر شده است، ظرف مدت ۶۰ روز متوالی پس از انقضای مهلت تحویل بر طبق بند ۲ این ماده تحویل نشده باشند، شخص ذبحق می‌تواند کالاها را مفقود شده تلقی نماید.» گنجاندن این بند در مقررات هامبورگ، برای فرستنده کالا این مزیت را دارد که اگر کالا پس از انقضای این مدت به مقصد برسد، وی می‌تواند با توجه به اوضاع و احوالی که کالا در بندر تخلیه دارد و نیز با توجه به ارزش اقتصادی آن بین طرح دعوی بر مبنای تاخیر و تلف کالا یکی را انتخاب نماید. (محمدزاده، ۱۳۷۳: ۲۶۰) همچنین بند یک ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام، خسارت تاخیر در تحویل کالا را پوشش داده است، اما تعریف تاخیر کالا در این کنوانسیون متفاوت ارائه شده است؛ ماده ۲۱ کنوانسیون روتردام بیان می‌دارد: «تاخیر در تحویل کالا زمانی رخ خواهد داد که کالا در مقصد مقرر در قرارداد حمل ظرف مدت زمان توافق شده تحویل نشود.» ملاحظه می‌گردد که کنوانسیون روتردام در ظاهر فقط به زمان مورد توافق طرفین استناد می‌کند و در صورت عدم تعیین چنین تاریخی ساکت است. (نامداری، ۱۳۹۶: ۱۰۶) اگرچه که مسئولیت متصدی برای جبران خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا، جزو مقررات اجباری کنوانسیون و غیر قابل عدول است.^۱ اما بدیهی است که طرفین با آزادی خویش در تعیین تاریخ تحویل کالا می‌توانند هر تاریخ دلخواهی را انتخاب کنند. به عنوان مثال متصدی می‌تواند فرستنده را برای ذکر تاریخی موخر از تاریخ واقعی رسیدن کالا به مقصد، مجبور به توافق نماید تا در صورت بروز تاخیر احتمالی از پرداخت خسارت در امان باشد. (تقی زاده، ۱۳۹۲: ۱۶۱)

۲-۱- تلف شدن کالا

یکی دیگر از اشکال ضرر، این است که کالایی که براساس قرارداد حمل به متصدی حمل و نقل سپرده می‌شود، تلف شود و از بین برود و در این صورت دو حالت متصور است: ۱. تلف کل کالا؛ ۲. تلف قسمتی از کالا (کسری محموله)؛ که به بررسی آن‌ها پرداخته می‌شود.

هنگامی از تلف کلی کالا صحبت به میان می‌آید^۲ که متصدی حمل و نقل هیچ یک از اجزای کالایی را که دریافت کرده است در بندر مقصد به دارنده بارنامه تحویل ندهد. لذا لزومی ندارد که کالا واقعا تلف شده باشد، بلکه ملاک عدم تحویل آن کالا در بندر مقصد است؛ هرچند که کالا به شخص دیگری به جز دارنده بارنامه تحویل داده شده باشد. هرگاه خسارت وارده به کالا به گونه‌ای باشد که با

^۱ ماده ۷۵ کنوانسیون روتردام.

^۲ در دعوا بارکر علیه جانسن^۲، قاضی ویلز^۳ شرایطی را که لازم است به وقوع بپیوندد تا کشتی مشمول تلف کلی واقعی گردد را اینگونه بیان کرده است: «اگر یک کشتی به نحوی آسیب ببیند که نتواند بدون انجام تعمیرات، دریانوردی کند و نتوان آن کشتی را به بندری جهت انجام تعمیرات رساند، تلف کلی واقعی رخ داده است.» (Hodges, 1999: 405)

وجود داشتن ارزش، در عرف خاص از آن چشم پوشی شود و یا اینکه هزینه تعمیر یا بازیافتن آن بیش از ارزش پس از تعمیر یا بازیافتش باشد، تلف و خسارت مزبور فرضی محسوب می‌شود. باتوجه به اینکه تاخیر در تحویل، تلف کالا نمی‌باشد، تا چه مدت می‌توان عدم تحویل را به حساب تاخیر گذاشت؟ کنوانسیون بروکسل در این زمینه ساکت است. (تقی‌زاده، ۱۳۹۲، ۱۶۲) در کنوانسیون هامبورگ همانگونه که در تیترا قبل اشاره کردیم براساس بند سوم ماده ۵ کنوانسیون مزبور، تا ۶۰ روز پس از موعد مقرر برای تحویل کالا، کالا را تلف شده تلقی می‌نماید. معیار اصلی در تلف کل کالا، تحویل آن در بندر مقصد است؛ هر چند که کالا حقیقتاً تلف نشده باشد. (دستغیب، پیشین: ۴۲) کنوانسیون روتردام، با وضع بند یک ماده ۲۳ مشابه کنوانسیون بروکسل عمل کرده است. (تقی‌زاده، ۱۳۹۲: ۱۶۴)

در بند یک ماده ۲۳ کنوانسیون روتردام مقرر شده است: «فرض آن است که متصدی حمل و نقل، کالاها را طبق توصیف آنها در مشخصات قرارداد تحویل داده است، مگر اینکه اطلاعیه‌ای مبنی بر زیان یا خسارت به کالاها با ذکر ماهیت کلی چنان زیان یا خسارتی پیش از زمان تحویل یا در زمان تحویل، در مکان تحویل به متصدی حمل و نقل یا طرف مجری حمل شده باشد.»

همچنین تلف جزئی کالا یا کسری محموله زمانی مصداق پیدا می‌کند که فقط بخشی از کالای مورد حمل به وسیله متصدی حمل و نقل به گیرنده تحویل داده شود؛ حال اگر در محل تحویل، کالا را به مقداری که در محل دریافت، دریافت کرده است تحویل ندهد، تلف جزئی مصداق پیدا می‌کند. لذا این موضوع «تلف جزئی کالا» از مصادیق تلف کالا محسوب شده، بنابراین متصدی حمل و نقل مسئول خسارت وارده خواهد بود. (صمدی اهری، ۱۳۷۹: ۳۴)

۳-۱- خسارت به کالا

شکل دیگری از ضرر، خسارت وارده به کالایی است که برای حمل به متصدی حمل سپرده شده است. ممکن است کالایی که برای حمل به متصدی سپرده شده، در بندر مقصد با همان کمیت مندرج در بارنامه تحویل داده شود «عدم تحقق تلف یا کسری کالا»، ولیکن در عین حال از جهت کیفیت و شکل ظاهری، منطبق با مندرجات بارنامه نبوده باشد؛ به عبارت دیگر عیب و نقصی در آن حادث گردیده که موجب کاهش قابلیت استفاده از کالا گردیده و یا درخصوص کالاهای تجاری که به اعتبار مالیت خود موضوع داد و ستد قرار می‌گیرند از ارزش آن کاسته شود؛ که با اثبات این امر نیز، ورود ضرر محقق می‌باشد. (تقی‌زاده، پیشین: ۱۶۵) خسارت به کالا به دو دسته خسارت خاص و خسارت مشترک منقسم است که به بررسی آنها پرداخته می‌شود.

۳-۱-۱. خسارت خاص

اگر خطری که منشا ورود خسارت به شمار می‌آید، متوجه اموال به خصوصی باشد و زیان‌های ناشی از آن

صرفاً متوجه به شخصی خاص شود، به این گونه از صدمات، خسارات خاص گفته می‌شود. در مقابل وقتی خطر عمومی بوده و کشتی و محمولات بارگیری شده بر روی آن را تهدید نموده و منشا ورود خسارات به همه آنها باشد ولی با تقدیه یکی از اموال از زیان‌های عمومی جلوگیری شود، جبران چنین ضرری یا هزینه‌های تحمیل شده موضوع خسارات مشترک دریایی هستند. (نجفی اسفاد، ۱۳۹۷: ۳۲)

به عبارت بهتر از خصوصیات خسارت خاص این است که ضرر متوجه مالکان اموال خاصی است که متحمل خسارت شده‌اند، اعم از اینکه خسارت به علت عمدی و یا تصادف بوده باشد. برای مثال اگر به علت گرمای بیش از حد نیاز باشد که کالا در یک بندر بین راهی به فروش برود، مالک کالا مجبور خواهد شد تا ضرر ناشی از چنین فروشی را متحمل گردد. همین اصل در مورد هزینه‌های فوق العاده در حین سفر نیز اعمال می‌شود. اگر به علت هوای نامساعد کشتی متحمل خسارت شود و نیاز به تعمیر داشته باشد، هزینه این تعمیرات باید بر عهده مالک کشتی باشد. (ایوامی، ۱۳۹۷: ۲۳۱)

۲-۳-۱. خسارت مشترک

در گستره حقوق دریایی، خسارت مشترک از چند منظر تعریف شده و عمدتاً آن را بر اساس عمل زیان بار یا ایجاد کننده هزینه، تعریف کرده‌اند. برای مثال، برابر بند دوم ماده ۱۶۶ قانون بیمه دریایی انگلیس، این واژه از جمله به معنی تقدیه یا هزینه^۱ ای است که به طور ارادی و معقول و به منظور حفظ اموال در معرض حادثه مشترک تحمیل می‌شود، مثل به دریا انداختن کالا یا عقد قرارداد نجات دریایی. (ابوعطا، ۱۳۸۷: ۴) تعریف تخصصی خسارت مشترک تعریفی است که در بند اول قاعده الف قواعد یورک آنتورپ مقرر شده و براساس آن: «خسارت مشترک منحصرأ و فقط زمانی تحقق می‌یابد که تقدیه یا مخارج فوق العاده عمداً و به نحو مناسب و معقول برای ایمنی مشترک و به منظور حفظ اموال از مخاطراتی که در یک سفر دریایی پیش می‌آید انجام شود.» (صدیق، ۱۳۹۵: ۵) ماده ۱۸۵ قانون دریایی ایران خسارات مشترک را بدین نحو تعریف کرده است: «خسارت مشترک مخارج فوق العاده و خساراتی است که به طور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار آن به وجود آمده است.» که در ماده مزبور مقنن اشاره‌ای به هزینه‌های تبعی و جایگزین نکرده است. همچنین ماده ۱۸۷ قانون دریایی اشعار می‌دارد: «موارد خسارات مشترک دریایی و ترتیب و تعیین و تسهیم نسبی خسارات و طرز محاسبه آن به موجب قراردادهای خاص و در صورت نبودن قرارداد طبق آیین نامه‌ای خواهد بود که براساس مقررات و عرف بین المللی تنظیم و تصویب خواهد شد.» که تاکنون آیین نامه‌ای تصویب نشده، لیکن در قراردادهای حمل و نقل و بارنامه‌ها و آنچه به صورت رویه پذیرفته شده و به کار می‌رود آن است که مقررات یورک آنتورپ حاکم و مبنا قرار داده می‌شود. آنچه در خصوص خسارات مشترک در مقررات یورک آنتورپ آمده

^۱ Expenditure.

مورد قبول اهل فن قرار دارد و در اغلب بارنامه‌های دریایی این شرط قید می‌گردد و طرفین با امضا آن، مفاد آن را به عنوان قواعد حاکم بر خسارات مشترک می‌پذیرند. عرف تجاری و دریایی، این مقررات را به عنوان اصل عمومی لازم الاجرا تلقی نموده است. در آنتورپ دو شیوه و دو دسته مقررات آمده که قواعد عددی و قواعد حروفی می‌باشند. قواعد عددی ناظر به موارد خاص و قواعد حروفی ناظر به اصول و کلیات آن می‌باشد. در ابتدا قواعد عددی وضع شده‌اند ولیکن چون کافی نبودند، قواعد حروفی به عنوان مکمل قواعد عددی، وضع و تصویب شدند و مقررات عددی بر حروفی برتری دارند. در زبان همگانی قواعدی که به وسیله حروف و عدد مشخص شده‌اند حاکم بر هرگونه رسوم یا قوانین و مقررات معیار خواهند بود و به استثنای مواردی که در «قاعده پارامونت» و «قاعده شماره‌ای» مقررات خاصی برای آن پیش بینی شده است که زبان همگانی را براساس قواعد حروفی تعیین خواهد شد. مبنای حقوقی خسارات مشترک را قانون طبیعی، حقوق طبیعی، انتفاع بدون علت، حقوق اهالی بندر، عدالت و انصاف ذکر کرده‌اند. (امید، ۱۳۵۳: ۵۰۲)

عدالت طبیعی اقتضا می‌کند که همه صاحبان منافع موجود در حمل و نقل دریایی که از منفعت مال خود بهره می‌برند، باید در جبران خساراتی که عمداً و به منظور رفع خطر مشترک از کلیه منافع حادث شده، سهیم باشند؛ به عبارت بهتر اشخاص منتفع از یک مال می‌بایست در صورت ورود ضرر، آن ضرر را تحمل نمایند. قاعده فقهی (من له الغنم فعلیه الغرم) نیز بیانگر همین اصل بدیهی می‌باشد ولیکن در خسارت مشترک از این اصل و قاعده عدول شده است؛ به همین جهت نظریه عدالت، نظریه نمایندگی، نظریه دارا شدن بلا جهت، نظریه اداره اموال غیر، نظریه اشتراک منافع و نظریه قراردادی در جهت تعیین مبنای حقوقی خسارت مشترک ذکر شده است. یکی از مبانی خسارات مشترک اصل تملک بدون سبب قانونی، مطرح شده چرا که دلیلی وجود ندارد تا اشخاص بدون سبب قانونی نسبت به مالی مالک شوند که این مالکیت اعم از عین و منفعت است. (تقی ملا، ۱۳۹۹: ۲۵۷) به عبارت بهتر هر یک از اشخاص دخیل در حمل و نقل دریایی با یکدیگر توافق می‌نمایند که در صورت حدوث خسارت مشترک هر کدام به نسبت منافع خود در آن سهیم هستند.

۲- ماهیت دموراژ در نظام‌های حقوقی مختلف

در خصوص ماهیت حقوقی دموراژ نظریات متعددی مطرح شده است؛ دموراژ به عنوان خسارت، دموراژ به عنوان کرایه تکمیلی، دموراژ به عنوان جریمه قراردادی که در این مبحث به بررسی آن پرداخته می‌شود. در حقوق امریکا و انگلیس دموراژ از قرارداد نشأت می‌گیرد و به عبارت بهتر دموراژ یک مکون قراردادی است. درحالی‌که در دیگر نظام‌های حقوقی غالباً به وسیله قانون یا عرف خلق می‌شود. (Tiberg, 2013: 530) در این مبحث به صورت مختصر به تئوری‌هایی که درمورد ماهیت دموراژ ارائه شده پرداخته

می‌گردد؛ اما دیدگاه‌های ارائه شده در مورد ماهیت دموراژ محدود به موارد ذیل نبوده بلکه صرفاً در این مبحث دیدگاه‌هایی که حائز اهمیت بوده‌اند مورد بررسی قرار می‌گیرند.

۱-۲- دموراژ به عنوان خسارت

دموراژ شرطی استاندارد در قرارداد اجاره سفری است، و مبلغی قابل پرداخت توسط اجاره‌کنندگان برای معطلی کشتی فراتر از لی‌تایم توافق شده می‌باشد. مالکان حق ندارند به صرف اینکه چون لی‌دیز منقضی شده است و قرارداد اجرا نشده با قرارداد (اجاره سفری) به عنوان قراردادی پایان یافته برخورد کنند و کشتی را مسترد نمایند؛ زمان عنصر اساسی و ماهیت قرارداد نیست، حتی اگر تعداد لی‌دیز برای بارگیری یا تخلیه معین شده باشد. ماهیت دموراژ و هدف از دموراژ جبران نمودن ضرر یا از دست دادن استفاده کشتی برای مالکان است، معطلی کشتی مانع از استفاده مالکان از کشتی به عنوان ابزار و، وسیله ای برای کسب و تحصیل کرایه قلمداد می‌شود. همانگونه که بیان شد در قرارداد اجاره کشتی، دموراژ پیش‌بینی و مقرر می‌شود تا اگر به دلیل اینکه اجاره‌کنندگان قادر به اتمام عملیات بارگیری یا تخلیه نبوده‌اند، کشتی مجبور به در انتظار ماندن در بندر شود؛ در اینصورت غرامتی که باید برای تأخیر در عملیات بارگیری و تخلیه کشتی پرداخت شود، قطعی بوده و در صورت اثبات معطلی بیش از لی‌تایم، مالکان بدون اثبات ضرری که در نتیجه متحمل شده‌اند، مستحق پرداخت بوده و حق دریافت آن را خواهند داشت. (Wells, 2008: 2) به عبارت بهتر بر طبق این دیدگاه مطالبه دموراژ به عنوان خسارات برای نقض قرارداد اجاره است و این دیدگاهی است که امروزه توسط دادگاه‌های انگلیس پذیرفته شده است. (Aceris law LLC: 2021: 1)

در پرونده Inverkip قاضی Scrutton بیان داشت: «مبلغ توافق شده برای کرایه «در یک قرارداد اجاره سفری»، استفاده از کشتی برای یک زمان توافق شده برای بارگیری یا تخلیه^۱ را تحت پوشش قرار میدهد. اما تقریباً همواره یک اصطلاح در قرارداد وجود دارد که برای معطلی فراتر از لی‌تایم توافق شده، یک پرداخت اضافی را مقرر و پیش‌بینی می‌کند که به عنوان دموراژ نامیده می‌شود. این موضوع در برخی موارد خساراتی توافق شده برای معطلی کشتی و گاهی اوقات به عنوان یک پرداخت توافق شده برای ماورای لی‌تایم محسوب می‌شود؛ صرف این واقعیت که اجاره‌کننده کشتی را در لی‌تایم بارگیری نکرده است، مالک کشتی را مجاز را به استرداد کشتی از خدمت نمی‌کند.» (Wells, Op. cit)

در پرونده Union of India قاضی Guest بیان نمود: «روزهای معین شده، روزهایی است که طرفین جهت بارگیری یا تخلیه محموله تعیین کرده‌اند، و اگر از آن روزها تجاوز شود اجاره‌کنندگان،

^۱ Lay days.

^۲ Union of India V. Compani Naviera Aeolus as (The Spalmatori) 1946.

قرارداد را نقض کرده‌اند؛ دموراژ، خسارت مورد توافقی است که باید به خاطر تاخیر پرداخت شود، البته به شرطی که کشتی در بارگیری یا تخلیه بیش از دوره توافق شده تاخیر نماید.» (Schofield, 2016: 343)

در دعوی Dias V Louis قاضی Diplock اظهار نمود: «اگر قبل از اینکه اجاره‌کنندگان عملیات تخلیه را به اتمام برسانند، لی تایم به پایان برسد؛ در اینصورت اجاره‌کننده قراردادش را نقض کرده و این نقض مستمر است و ادامه دارد. به عبارت بهتر تا زمانیکه تخلیه تکمیل شود و کشتی مجدداً در اختیار مالک کشتی برای استفاده جهت سفرهای دریایی دیگری قرار گیرد، این نقض ادامه دارد.» در پرونده Envoy قاضی Parker در مورد دموراژ اظهار نظر داشت که: «به نظر من، در حالیکه بدون شک می‌توان دموراژ را به لحاظ ماهیت خسارت در نظر گرفت اما به جهت معطلی کشتی نمی‌توان آن را با چنین خسارتی معادل و یکسان دانست و بسیار متفاوت است. می‌توان گفت که دموراژ یک تعهد قراردادی ساده توسط اجاره‌کننده است که در صورتی که عملیات تخلیه را در مدت لی تایم معین و تصریح شده نتواند تکمیل کند باید مبلغ معینی را که شروع و محاسبه آن خودش موضوعی توافقی می‌باشد، بپردازد.» (Akarachotikavanith, Op. Cit: 9)

با این حال این دیدگاه در مورد دموراژ به عنوان یک بدهی به وضوح با آنچه که پنج سال بعد توسط قاضی Brandon در مجلس اعیان در پرونده Lips بیان شده، ناسازگار و متناقض است و او این گونه بیان نمود: دموراژ مسئولیت برای خسارتی است که اجاره‌کننده موضوع آن می‌باشد، زیرا اجاره‌کننده از طریق معطلی کشتی مورد اجاره فراتر از روزهای معین شده، قراردادش را نقض کرده است. اکثر قراردادهای اجاره سفری، البته نه همه آنها، شامل عبارت و بند دموراژ هستند، که نرخ روزانه‌ای را که خسارات برای چنین معطلی معین می‌شوند را توصیف نموده است. اثر چنین ادعایی این است که خسارات قابل پرداخت را معین و تقویم می‌کند. (Schofield, Op. Cit: 354)

این موضوع ماهیت مسئولیت اجاره‌کننده را تغییر نمی‌دهد، بلکه مسئولیت اجاره‌کننده به جهت خسارات باقی می‌ماند، هر چند که خسارات معین و تقویم شده هستند. ماهیت مسئولیت اجاره‌کننده در قبال خسارات، تغییر نمی‌کند اگرچه معین شده است؛ براساس دیدگاه فعلی دموراژ، خسارت تقویم و تعیین شده برای عدم تکمیل بارگیری و تخلیه در مدت لی تایم است که نقض قرارداد اجاره محسوب می‌شود. (Akarachotikavanith, Op. Cit)

۲-۲- دموراژ به عنوان کرایه تکمیلی

در ادبیات حقوقی نویسندگان انگلیسی، دموراژ به عنوان یک خسارت معین تلقی می‌شود اما در اکثر محاکم دموراژ به عنوان یک کرایه تعمیم یافته به حساب می‌آید. (Davies, 2006: 127) عده‌ای از حقوق‌دانان معتقدند که دموراژ کرایه‌ای تکمیلی محسوب گشته و پیروان نظریه دموراژ به عنوان کرایه تکمیلی بر این واقعیت تاکید دارند که کرایه، در حالی که دموراژ به عنوان اجاره کشتی مورد توجه قرار گیرد، مناسب‌تر محاسبه می‌گردد. (Tiberg, Op. cit: 53)

در دعوی Lilly علیه Stevenson قاضی Truynner این دیدگاه را اتخاذ نمود که: «روزهایی که توسط تجار برای دموارژ در قرارداد تعیین می‌شوند همان روزهای تعیین شده همانند لی‌تایم هستند، لذا اگر در قرارداد اجاره مقرر کنند که اجاره‌کنندگان ۱۰ روز فرصت برای بارگیری محموله دارند، و ۱۰ روز بعدی نرخ روزانه معین برای دموارژ هست، فرستنده ۲۰ روز فرصت دارد تا بارگیری را انجام دهد. اگرچه او برای ۱۰ روز گذشته هزینه اضافی می‌پردازد، بارگیری ظرف ۲۰ روز به منزله انجام و تکمیل تعهد بارگیری است ...». دیوان عالی در دعوی Steel علیه Grand دیدگاه مشابهی اتخاذ نمود؛ قاضی Collins در این باره بیان نمود: «با وارد شدن قرارداد اجاره به دوره دموارژ این قرارداد نقض شده است اما این چنین نیست، زیرا دموارژ مقدار پرداختی به لحاظ استفاده از کشتی است و خسارتی جهت نقض قرارداد اجاره محسوب نمی‌شود.» (Akarachotikavanith, Op. cit: 7)

همچنین در پرونده Reidar علیه^۱ Arcos کشتی اجاره شده باید محموله‌ای از چوب را برای حمل به منچستر بارگیری کند. در این پرونده اجاره‌کنندگان از لی‌تایم تجاوز نموده و فراتر رفتند و دموارژ به تبع آن قابل پرداخت شد. این امر بر میزان محموله‌ای که کشتی می‌تواند به طور قانونی حمل کند تاثیر ثانویه می‌گذارد. به دلیل تاخیر، کشتی فقط می‌تواند یک بار عرشه زمستانی را حمل کند که حدود سی درصد کمتر از بار عرشه تابستانی است که می‌توانست محموله بارگیری شده در طی Lay days را حمل کند. دادگاه رایبی صادر کرد که مالکان کشتی مستحق جبران خسارت ناشی از تفاوت در کرایه بین محموله تابستانی و زمستانی هستند." (Bird: 2020: 1)

قاضی Bankers مبانی اصلی دعوی را شناسایی کرد. اجاره‌کنندگان به کشتی دستور دادند که محموله کاملی از چوب را بارگیری کند و به بندری در ایالت متحده انگلستان، فرانسه شمالی، هلند یا بلژیک به انتخاب اجاره‌کنندگان عزمیت کند. قرارداد اجاره شرایط مقرر و الزامات برای بارگیری و تخلیه را به تفصیل بیان داشته بود. اگر بارگیری با نرخ توافق شده اجرا میشد، محموله کاملاً بارگیری شده با استاندارد ۸۵۰ بود و کشتی می‌توانست بعد از ۲۰ اکتبر عزمیت نماید، محموله به نرخ توافق شده بارگیری نشده بود و تا ۲۳ اکتبر، آخرین روزی که کشتی باید برای رسیدن به بندری در ایالت متحده انگلستان عزمیت کند فقط ۵۴۴ استاندارد بارگیری شده بود. قاضی Bankers وقایع افشا شده را یک نقض در نظر گرفت، نقض قرارداد بارگیری با نرخ تصریح شده که منجر به دو دعوا و ادعای متمایز شد که عبارت است از ۱- معطلی کشتی؛ ۲- از دست دادن کرایه. (Wells, Op. Cit: 8)

در دعوی Falk قاضی Cleasby بیان داشت: «عبارت دموارژ بدون تردید ناظر بر مقدار قابل پرداخت در ازای مدت مضاعف توافق شده‌ای است که عموماً برای هر روز یک دوره مجاز اعم از اینکه به طور خاص معین شده باشد یا از محتوای سند (قرارداد اجاره) مشخص شود، درج می‌گردد اما مسلم

^۱ 1927.

است که معنایی عام تر از جبران خسارت به جهت معطلی ناروا دارد و از کلیت قرارداد اجاره کشتی که شامل شرایط متعددی می‌شود می‌بایست استنباط نمود که کدام معنی در خصوص موضوع مناسب تر می‌باشد.» (Schofield, Op. Cit: 344) در واقع Claesby میان توقف یا معطلی مجاز و توقف ناروا تفاوت قائل شده است.

۳-۲- دموراژ به عنوان جریمه

بر مبنای رویکرد دیگری دموراژ به عنوان نوعی جریمه تلقی می‌شود. بر این مبنا که دموراژ ثابت و قابلیت جایگزینی ندارد، برخی معتقدند که دموراژ جریمه‌ای است که به لحاظ تجاوز اجاره کننده کشتی از زمان مجاز توافق شده (به لحاظ عملیات بارگیری و تخلیه) بر اجاره کننده تحمیل می‌شود. به همین علت است که پس از انقضای لی تایم، دموراژ به طور مستمر جریان می‌یابد. با این وصف به این مساله اذعان شده است که نرخ دموراژ در ارتباط با میزان کرایه کشتی تعیین می‌شود تا بدین وسیله هزینه‌ها و همچنین میزان سود قابل انتظار مالک کشتی، فراهم شود. (Hill & Yash, Op. Cit: 224)

۳- ماهیت دموراژ در نظام حقوقی ایران

همانگونه که بیان شد قرارداد اجاره سفری، قراردادی برای کرایه دادن کشتی برای یک سفر خاص است. مالکان تعهد به حمل یک محموله خاص در یک کشتی برای از بندر الف به بندر ب دارند؛ اجاره‌کنندگان در ازای اجرای سفر دریایی به مالکان کرایه پرداخت می‌کنند. در روند عادی حوادث، اجاره‌کنندگان برای بارگیری و تخلیه محموله مسئول هستند، همچنین مسئولیت بازدهی، کارایی، انتفاع، بارگیری و تخلیه را نیز برعهده دارند. (Wells, Op. Cit: 77)

همانگونه که عنوان شد در مورد دموراژ در نظامهای حقوقی مختلف، نظریات متعددی وجود دارد که این نوشتار درصدد تطبیق ماهیت دموراژ با نهادهای حقوقی ایران بوده است.

۳-۱- ارتباط دموراژ و عدم النفع

هدف از دموراژ جبران خسارتی است که مالک کشتی در نتیجه تاخیر غیرموجه کشتی در عملیات بارگیری و تخلیه، متحمل شده است و لذا مالک کشتی به تبع تاخیر مذکور، منفعت آینده خود را از دست خواهد داد؛ ممکن است با در نظر گرفتن این هدف از درج دموراژ در قراردادها، دموراژ معادل عدم النفع تلقی شود که بدین جهت به بررسی آنها پرداخته می‌شود. در آثار حقوقی تعاریف متعددی از عدم النفع بیان شده که هر یک از آنها خالی از اشکال نبوده است. مناسب‌ترین تعریفی که از عدم النفع ارائه شده عبارت است از: «خسارت عدم النفع خسارت ناشی از محرومیت از نفعی است که در صورت فقدان فعل زیانبار، یا اجرای تعهد به وسیله متعهدله پدید می‌آید، اعم از اینکه نفع مذکور ناشی از مال معین یا

شخص معین باشد یا نفعی باشد که صرفاً از انجام عمل مورد تعهد حاصل می‌شود.» (نقیبی و زارچی پور، ۱۳۹۷: ۱۲۳)

نکته شایان ذکر آن است که به نظر بعضی از حقوقدانان، بین فوت منفعت و عدم النفع باید تفاوت گذاشت: تفویت یا فوت منفعت که نوعی اتلاف یا تلف مال است در جایی به کار می‌رود که شخصی که عین معینی را در تصرف دارد سبب تلف منفعت آن مال به زیان مالک شود مانند خودداری موجر از تسلیم عین مستاجر در مدت اجاره، یا شخصی فرد اجیری را که منفعت او متعلق به دیگری است به ناحق زندانی کند و مانع کار شخص فعال و دارای کسب و کار، یا موجب سلب قدرت کار کردن او گردد. در این گونه موارد تفویت یا فوت منفعت مطرح می‌شود. اما عدم النفع در جایی مطرح می‌شود که بدون تصرف عین معین یا منع انسانی از انجام کار، شخصی بر اثر عدم اجرای تعهد یا عمل نامشروع زیان آور، دیگری را از سودی که بر حسب جریان عادی امور می‌بایست به او برسد محروم کند.^۱ (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۹۹) به عبارت بهتر در تفویت منفعت، منفعت موجود یا در حکم موجود است و تشخیص این امر، بسته به اینکه از نظر عرف مقتضی ایجاد منفعت وجود دارد یا خیر، صورت می‌پذیرد؛ در صورتی که عرف مقتضی وجود منفعت را موجود بداند، منفعت را موجود و تفویت آن را موجب ضمان می‌داند و البته در مورد منفعت آینده همیشه مقداری احتمال در مورد وجود آن در آینده هست، و همانگونه که در فوق نیز ذکر شد، همین منفعت است که موضوع عقد اجاره واقع می‌شود یا از بین بردن آن تحت عنوان تفویت منفعت، موجب ضمان است. (ذاکریان و لنگرودی و ملکوتی خواه، ۱۳۹۵: ۱۲۸) با مذاقه در مطالب پیشین چنین استنباط می‌شود که در قراردادهای اجاره کشتی که شرط دموراژ در آن پیش‌بینی می‌شود، اجاره‌کننده کشتی در صورت تاخیر در عملیات بارگیری و تخلیه موجبات از بین رفتن منافع مسلمی را محقق می‌سازد؛ لذا می‌توان گفت که خسارت ناشی از دموراژ ضمانت اجرای تفویت منافع است و عدم النفع محسوب نمی‌شود. به عبارت بهتر اجاره‌کننده کشتی با تاخیر در عملیات بارگیری و تخلیه مانع از حصول منافع محقق الحصول می‌شود و مکلف به جبران خسارت خواهد بود.

۳-۲- ارتباط انقضا موعد و شرط دموراژ

خسارت ناشی از تاخیر در عملیات بارگیری و تخلیه کشتی، نتیجه تعیین مدت در قرارداد است، به نحوی که عدم رعایت این مدت موجب مسئولیت متعهد بوده، چرا که تاخیر در عملیات بارگیری و تخلیه کشتی موجب ایراد ضرر و زیان می‌شود؛ لذا دموراژ دو ویژگی مهم دارد که عبارت است از:

^۱ تفویت منفعت ناظر به منفعت مال معین یا شخص معین است اعم از آنکه منفعت مزبور از بین رود یا از ایجاد آن جلوگیری شود؛ در حالی که عدم النفع به منفعت مال معین مربوط نبوده، بلکه ناظر به نفعی است که در صورت عمل به مورد تعهد، عاید شخص می‌شود. (فضیحی‌زاده، ۱۳۹۰: ۲۶۲)

- ۱- دموراژ، ضمانت اجرای مهلت‌های مجاز بارگیری و تخلیه کشتی محسوب می‌شود؛
- ۲- دموراژ مبلغی توافقی است که به جهت خسارت تاخیر در بارگیری و تخلیه کشتی به مالک کشتی پرداخت می‌شود.

با در نظر گرفتن موارد فوق الذکر شاید بتواند گفت که ماده ۲۲۶ قانون مدنی^۱ با مفهوم دموراژ ارتباط دارد که در ذیل مورد بررسی قرار گرفته می‌شود.

با استناد به ماده ۲۲۶ قانون مدنی برای انجام تعهد، دو حالت متصور است:
الف- زمان معینی برای انجام تعهد در قرارداد منظور شده است: در این حالت با گذشت زمان تعیین شده در عقد، متعهدله امکان ادعای خسارت را دارد و برای این ادعا لزومی به مطالبه اجرای تعهد نمی‌باشد.

ب- زمان معینی برای انجام تعهد در قرارداد منظور نشده است: در این حالت بیان شده که معمولاً عرف اقتضا می‌کند که تعهد فوراً اجرا گردد، مگر اینکه طبع کار برحسب عرف اقتضا کند که به تعهد مهلتی داده شود و نتیجه گیری شده است:

بنابراین اگر موعد اجرای تعهد در عقد معین نشده است، متعهد اصولاً باید تعهد را فوراً اجرا کند و در غیر اینصورت مسئول جبران خسارت وارده خواهد بود. (صفایی، ۱۴۰۰: ۲۰۷)

در موضوع انقضا موعد، بحث مهم دیگری که گاه با عنوان وحدت مطلوب یا تعدد مطلوب از آن یاد می‌شود، مطرح است. مقصود از عنوان وحدت مطلوب، نظرطرفین قرارداد در هنگام عقد، اجرای تعهد فقط در زمان معین بوده است؛ به گونه‌ای که اجرای تعهد در زمان دیگر برای متعهدله بی فایده باشد؛ و تعدد مطلوب سودمندی و خواستاری اجرای تعهد از سوی متعهدله پس از زمان مورد توافق است. در صورتی که اجرای تعهد به نحو وحدت مطلوب منظور باشد، عدم اجرای تعهد در زمان مقرر، موجب جبران خسارت توسط متعهد خواهد بود. برای نمونه تردد کشتی‌های زیر یکصد هزار تن در فصل زمستان در برخی مسیرها خطرناک است، هرگاه عقد اجاره کشتی جهت تحویل در فصل پاییز با این ظرفیت برای چنین مسیری منعقد گردد و مالک بخواهد آن را در ماه آخر پاییز تحویل دهد، به علت عدم سودمندی مکلف به جبران خسارت است. در تعدد مطلوب از آن جا که تعیین زمان جنبه فرعی برای متعهدله دارد، اجرای تعهد پس از انقضا موعد نیز سودمند است؛ در این خصوص انقضا موعد موجب سقوط تعهد

^۱ ماده ۲۲۶ اشعار می‌دارد: «در مورد عدم ایفاء تعهدات از طرف یکی از متعاملین طرف دیگر نمی‌تواند ادعای خسارت نماید، مگر اینکه برای ایفاء تعهد مدت معینی مقرر شده و مدت مزبور منقضی شده باشد، و اگر برای ایفاء تعهد مدتی مقرر نبوده طرف وقتی می‌تواند ادعای خسارت نماید که اختیار موقع انجام یا او بوده است و ثابت نماید که تعهد را مطالبه کرده است.»

نخواهد شد و متعهد علاوه بر انجام تعهد، در صورت تقاضای متعهدله، مکلف به جبران خسارت ناشی از تاخیر خواهد بود. (داراب پور، ۱۴۰۰: ۹۹)

لذا مطابق ماده ۲۲۶ قانون مدنی شرط مطالبه خسارت قراردادی، فرا رسیدن موعد انجام تعهد قراردادی است و مطالبه خسارت منوط به انقضا مدت معین می‌باشد. مآلاً باید گفت در ماده ۲۲۶ قانون مدنی مسئولیت به موجب عدم اجرای تعهد در مدت مقرر، معین شده است؛ در صورتیکه اگر شرط دموراژ در قرارداد اجاره کشتی معین نشده باشد، امکان مطالبه خسارت بابت معطلی یا تاخیر در عملیات بارگیری و تخلیه کشتی وجود دارد.

۳-۳- مفهوم وجه التزام و ارتباط آن با دموراژ

توافقات طرفین قرارداد به عنوان یکی از ابزارهای اساسی در تنظیم روابط حقوقی میان اشخاص تلقی می‌شود و طرفین قرارداد می‌توانند هرگونه شرطی را با رعایت برخی از موارد قانونی در قرارداد خود لحاظ کنند؛ این خصیصه در پرتو اصل حاکمیت اراده می‌باشد. وجه التزام، مبلغی است که در قرارداد برای تخلف متعهد از اجرای تعهدات، شرط می‌شود. (ره‌پیک، ۱۳۹۹: ۱۳۵) به عبارت دیگر وجه التزام مبلغی است که متعاقبین در حین انعقاد عقد، به موجب توافق، خواه ضمن همان قرارداد اصلی باشد خواه به موجب موافقت نامه مستقل، که در اینصورت باید پیش از بروز تخلف متعهد، از تعهد باشد، به عنوان میزان خسارت مادی یا معنوی محتمل الوقوع ناشی از عدم اجرای تعهد و یا ناشی از تاخیر در اجرای تعهد پیش بینی کرده و بر آن توافق می‌کنند. (قربان‌وند، ۱۳۸۴: ۱۸۸-۱۸۹) تعریف مذکور با مفاد ماده ۲۳۰ قانون مدنی نیز مطابقت دارد؛ به گونه‌ای که قانونگذار در این ماده اشعار می‌دارد: «اگر ضمن معامله شرط شده باشد که، در صورت تخلف، متخلف مبلغی به عنوان خسارت تادیه نماید، حاکم نمی‌تواند او را به بیشتر یا کمتر از آن چه ملزم شده است محکوم کند.» در حقوق ایران شرطی که میزان خسارت را مقطوع می‌کند با عناوینی مانند شرط جزایی یا کیفری و، وجه التزام یاد می‌شود. (کاتوزیان، ۱۳۹۴: ۲۱۳)

مآلاً باید گفت وجه التزام که از آن به شرط خسارت، خسارت مقطوع یا خسارت قراردادی تعبیر می‌شود، عبارت است از آنکه متعاقبین در زمان قرارداد، مالی را به عنوان جبران خسارت ناشی از نقض قرارداد تعیین نمایند. در واقع چنین شرطی، ابزاری با دو کارکرد متفاوت، برای دو مقطع زمانی مختلف است. در زمان اجرای قرارداد، به عنوان ابزاری برای تضمین اجرای تعهد و در زمان نقض قرارداد، برای جبران خسارت ناشی از تخلف و مجازات متعهد به کار می‌رود. (پاسیان و رحمتی و غریبی، ۱۳۹۳: ۱۵)

لذا، کاربردهای مذکور که علی القاعده از جمله مقتضیات قراردادهای هستند و دسترسی به آنها به جهت هدف و غایت قرارداد است، برخی مواقع برای ذینفع واجد اهمیت فراوان هستند که به شرح زیر می‌توان آنها را دسته بندی کرد:

- برای تعیین پیشاپیش خسارت نقض تعهد؛

- برای ایجاد محدودیت در مسئولیت؛
- برای تشدید الزام و اجبار به اجرای تعهد. (صدقی، ۱۴۰۰: ۲۳۴-۲۳۵)

به طور کلی در مسئولیت قراردادی، توافق درباره میزان خسارات به صورت مقطوع، با دو هدف انجام می‌شود؛ اولاً، زیان دیده از اثبات ضرر و ارزیابی آن معاف می‌گردد و ثانیاً، تبیین وجه التزام تضمین اجرای تعهدات خواهد بود. (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۲: ۲۶۳)

به علاوه بدین وسیله عامل احتمالی زیان، رفتاری متعارف در پیش گرفته و از ورود خسارت، جلوگیری می‌کند. اما اثبات ورود ضرر به عهده زیان دیده باقی می‌ماند و لذا باید ارکان مسئولیت قهری یعنی فعل زیانبار، ورود ضرر و رابطه سببیت اثبات شود ولی ارزیابی میزان ضرر لازم نمی‌باشد؛ اگر چه وجه التزام هم در حوزه مسئولیت قراردادی و هم مسئولیت قهری قابل تصور است، باید اذعان کرد که در قراردادها وجه التزام بیشتر جنبه تضمینی و در مسئولیت قهری چهره جبران کننده و حمایتی دارد؛ البته پذیرش این امر که وجه التزام تعیین شده در حوزه مسئولیت خارج از قرارداد سبب داشتن رفتار متعارف و جلوگیری از وقوع ضرر می‌شود، شناسایی چهره تضمینی در کنار چهره حمایتی و جبران کننده را توجیه می‌کند. (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۷۲۹) به عبارت بهتر، بسیاری از دکترین حقوقی و محاکم، عدم النفع و ضرر اقتصادی و از دست دادن فرصت تحصیل نفع و دفع زیان را، به دلایل مسلم نبودن زیان و فقدان رابطه سببیت، ضرر تلقی نمی‌کنند. در هنگام شرط تعیین خسارت از قبل، این مشکل وجود ندارد. طرفین در انعقاد یا عدم انعقاد قرارداد آزاد هستند و هرچه مبلغ شرط شده بیشتر باشد، قیمت عوض مقابل بالاتر است و بدین ترتیب متعهد هزینه‌های پیشگیری اضافی و تامین خطرات اضافی را محاسبه و در قیمت لحاظ می‌کند. وجود این موانع قانونی و عملی، به عنوان یک واقعیت حقوقی و اقتصادی، پیش بینی شرط وجه التزام را در روابط قراردادی توجیه می‌کند تا متعهدله بتواند به صرف نقض قرارداد و فارغ از بار اثبات ورود ضرر و مقدار آن، خسارت مقطوع توافقی را دریافت نماید. (عابدی، ۱۳۹۲: ۶۲)

لذا در صورتی که وجه التزام در قرارداد گنجانده شود، متعهدله نیازی به اثبات ورود ضرر ندارد. وجه التزام تا حدودی با دموراژ هم پوشانی دارد ولی نمی‌توان گفت که این هم پوشانی به صورت کامل است، اما از آن جهت که هر دو خسارت در برابر عدم انجام تعهد می‌باشند با یکدیگر شباهت دارند و دموراژ نوعی تعیین خسارت مقطوع است.

۴-۳- ماهیت وجه التزام

در مورد ماهیت وجه التزام همچون دموراژ دیدگاه‌های مختلفی وجود دارد که به بررسی آنها پرداخته می‌شود. مطابق دیدگاه اول، وجه التزام جریمه تخلف از انجام تعهد است. برخی معتقدند که وجه التزام ماهیتی کاملاً غیرترمیمی «تنبیهی» دارد و ضرورتاً در برابر زیان پرداخت نمی‌شود و سونیت خوانده باید

احراز شود. (داراب پور و سلطانی احمدآباد، ۱۳۹۴: ۷۸) و یا به عبارت بهتر خسارت تنبیهی مبلغی است که وقتی خواننده از روی بی احتیاطی و سونیت ضرر و زبانی به خواهان وارد نماید با عنوان خسارت تنبیهی به نفع خواهان مورد حکم قرار می گیرد. (Garner, 2014: 164)

به عبارت بهتر خسارات تنبیهی خسارتهایی هستند که دارای ماهیت ترمیمی نمی باشند و برای تنبیه و جلوگیری از تکرار رفتار قابل سرزنش خواننده مورد حکم قرار می گیرند و این در فرضی است که رفتار خواننده علاوه بر خود خسارت نسبت به خواهان اهانت امیز باشد یا بی اعتنایی او نسبت به ایمنی دیگران را نشان دهد یا همراه با تمهیدی برای خودداری از جبران خسارت باشد. (دهقانی و همکاران، ۱۳۹۸: ۴)

از جهات متعددی وجه التزام در حقوق ایران با خسارت تنبیهی شباهت دارد. وجه التزام نیز می تواند شامل مبالغی علاوه بر خسارات مادی و معنوی وارد بر خواهان باشد و از این جهت مثل خسارت تنبیهی جنبه غیرترمیمی دارد. همچنین وجه التزام به ویژه در مواردی که مبلغ آن زیاد و سنگین است شاید به طور کامل جنبه بازدارندگی داشته باشد و مانع نقض قرارداد در آینده شود. همانطور که میزان مبلغ خسارت تنبیهی شاید با میزان ضرر وارده تناسبی نداشته باشد و گاهی مبالغ هنگفت و بسیار سنگینی به وسیله دادگاه مورد حکم قرار گرفته است. (امینی و ابک، ۱۳۹۳: ۷۷) یکی از پیامدهای کیفر تلقی نمودن وجه التزام، قابلیت جمع مطالبه وجه التزام و خسارت تخلف از تعهد است. به عبارتی اگر وجه التزام را ماهیتاً کیفر تخلف از تعهد تلقی کنیم، مبلغ مندرج در شرط، با آن چه که به عنوان جبران خسارت پرداخت می شود دو مقوله جدا از هم می باشند، لذا متعهدله در صورت نقض قرارداد، علاوه بر مطالبه وجه التزام، از طرف دیگر نیز می تواند با رعایت قواعد عمومی مربوط به جبران خسارت قراردادی، خسارت وارد شده در نتیجه نقض قرارداد را از متعهد مطالبه نماید. از پیامدهای دیگر کیفر تلقی نمودن وجه التزام این است که مبلغ مندرج در شرط وجه التزام هیچ تناسبی با میزان خسارات وارد شده ندارد و لذا نمی توان به بهانه متناسب نمودن مبلغ آن با میزان خسارت واقعی وارد شده، وجه التزام را تعدیل نمود. (پاسبان و رحمتی و غریبی، پیشین: ۱۶)

گروه دیگر معتقدند که وجه التزام ماهیتی ترمیمی یا جبرانی دارد و خساراتی است که از باب ضرر به زیان دیده به دلیل نقض قرارداد پرداخت می شود و مبنای دریافت خسارت، تحمل ضرر از جانب خواهان است نه سودی که خواننده دریافت می کند. (حسینی مدرس و گلشنی، ۱۳۹۲: ۲۸)

به عبارت بهتر بر پایه این دیدگاه، وجه التزام نوعی از خسارت است که طرفین از پیش بر میزان آن توافق کرده اند و، وجه التزام ماهیتی جز خسارت ندارد، به همین جهت است که طرفین در بسیاری از عقود آن را مورد تصریح قرار میدهند؛ چرا که در واقع متعاملین درصدد آن هستند تا خساراتی که در صورت عدم اجرای تعهد اصلی ناشی از عقد و یا تاخیر در اجرای آن به وجود خواهد آمد را از پیش معین سازند. بدین ترتیب، هرگاه متعهد از انجام تعهد خویش خودداری نماید، متعهدله به آسانی بتواند مبلغ وجه التزام تعیین شده در قرارداد را از وی مطالبه کند و دیگر نیازی به اجرای قواعد عمومی، یعنی التزام متعهد

در مواردی که اجرای تعهد هنوز موثر است «تعدد مطلوب» و یا اثبات ورود زیان به خود و محاسبه میزان خسارت توسط مرجع قضایی، در مواردی که اجرای تعهد بعد از زمان مقرر در قرارداد دیگر از مطلوبیت مورد نظر متعهدله برخوردار نمی‌باشد، نیست؛ لذا طرفداران این نظریه نیز در تعاریفی که از وجه التزام آورده اند به عنصر خسارت بودن وجه التزام تصریح نموده‌اند و آن را مفهومی برابر با خسارت دانسته‌اند. (پاسبان و رحمتی و غریبی، پیشین)

این گروه معتقدند خسارت تنبیهی در حقوق داخلی ایران فاقد مبنای صریح قانونی است. (قاسمی حامد و خسروی فارسانی و آقا بابایی، ۱۳۹۲: ۱۶۳) و از طرفی خسارت تنبیهی توسط دادگاه مشخص می‌شود و عنصر قهر و اجبار همراه آن است؛ در صورتیکه طرفین از قبل به صورت مقطوع میزان وجه التزام را مشخص کرده و جایگزین خسارت ترمیمی میدانند، اما میزان خسارت تنبیهی غیر قابل پیش بینی و فاقد جنبه ترمیمی است. (داراب پور، پیشین: ۸۰) به عبارت بهتر باید توجه داشت که مفهوم خسارت تنبیهی ناظر به مواردی است که بین طرفین دعوی توافقی راجع به این گونه خسارات وجود ندارد و موضوع به طور کامل در حیطه مسئولیت مدنی «قهری» است. اما در خصوص مواردی که دو طرف قبل از ورود هرگونه خسارت یا قبل از وقوع هرگونه اختلاف، توافق کرده‌اند که متعهد در صورت عدم اجرای تعهد یا اجرای غیر مطابق با قرارداد یا اجرای با تاخیر، مبلغ معینی به عنوان خسارت به طرف مقابل بپردازد و این مبلغ بیش از تمام خسارات مادی و معنوی متعهدله باشد «وجه التزام یا شرط کیفری» به طور دقیق خارج از موضوع خسارت تنبیهی است. البته در حقوق ایران حتی در مواردی که وجه التزام بیشتر از کلیه خسارات متصور باشد، برخی از حقوقدانان عقیده دارند برخلاف ماده ۲۳۰ قانون مدنی ایران، باید این اختیار به قاضی داده شود که بتواند وجه التزام گزاف و نامعقول را تعدیل یا باطل کند، زیرا این اختیار برای قاضی منطبق با عدالت و انصاف و حتی هماهنگ با حقوق تطبیقی است. (صفایی، پیشین: ۲۲۴)

دیدگاه سوم نیز، بر این عقیده هستند که، وجه التزام هر دو چهره کیفری و جبران خسارت را با هم دارد و به همین جهت ادعای خلاف آن در دادگاه مسموع نمی‌باشد، بدین ترتیب شرط وجه التزام، همچون سایر قراردادهای قانون حاکم بر مسئولیت قراردادی است و دادرسی باید با تفسیر شرط در دامان قرارداد، اراده مشترک طرفین را درباره آن اجرا کند. (کاتوزیان، ۱۳۹۴: ۲۱۴-۲۱۵)

اما باید توجه داشت که نویسندگان مذکور میان انگیزه «هدف» و ماهیت خلط بحث نموده‌اند. ممکن است انگیزه از درج وجه التزام، تحت فشار قراردادن متعهد باشد، اما این امر به طور کلی به ماهیت خسارتی وجه التزام تعرضی نمی‌کند. چنانچه انگیزه به حدی از نامتعارف و غیر معقول بودن برسد، آنگاه به ماهیت خسارتی وجه التزام لطمه وارد شده و آن توافقی دیگر وجه التزام محسوب نمی‌شود. همچنین ماهیت وجه التزام، بسیط و واحد است، به حکم منطوق ماده ۲۳۰ قانون مدنی عبارت است از «خسارت» و نمی‌توان برای آن بدون دلیل خاص و از باب اتکاء بر انگیزه متعهدله یک ماهیت دوگانه در نظر گرفت.

علاوه بر این تفسیر «به عنوان خسارت» از باب غلبه، خلاف ظاهر و منطوق ماده ۲۳۰ قانون مدنی مذکور است. همانگونه که اشاره شد وجه التزام در حقوق ایران یک حقیقت قانونی است و مبنای متقن آن ماده ۲۳۰ قانون مدنی می‌باشد که بررسی مفردات آن قطعی، معتبر و قابل استناد بوده و می‌توان گفت که مقنن در مقام بیان ارکان ماهیت وجه التزام از جمله ماهیت خسارتی این تاسیس حقوقی بوده است و لذا، بدون دلیل خاص نمی‌توان اشاره به «عنوان خسارت» را از باب غلبه دانست. (حاتمی، ۱۳۹۱: ۶۵)

نتیجه:

در قراردادهای اجاره سفری کشتی، مدت مجاز بارگیری و تخلیه معین می‌شود، دموراژ مبلغی است که با توافق طرفین قرارداد برای تاخیرات پس از لی تایم معین و به مالک پرداخت می‌شود. شرط دموراژ ممکن است توسط طرفین به موجب قرارداد و یا به وسیله عرف «عرف بندری» پیش بینی شود. نظریات متعددی در مورد ماهیت دموراژ وجود دارد، برخی دموراژ را به معنای خسارتی قلمداد نموده‌اند که به علت انقضای مهلت مجاز بارگیری و تخلیه کشتی طبق قرارداد اجاره باید به مالک کشتی پرداخت شود؛ اما مطابق حقوق ایران خسارت نیاز به اثبات دارد، در حالیکه پرداخت دموراژ نیاز به اثبات ایراد خسارت ندارد. مالا این گونه استنباط می‌شود که ماهیت دموراژ، متفاوت از خسارت است. مطابق قانون مدنی، طرفین قرارداد می‌توانند در ضمن قرارداد شرط نمایند که در صورت تخلف، متخلف باید مبلغی را به عنوان خسارت تادیه نماید، و از وجه التزام به عنوان شرط کیفری یاد شده است و مطابق ماده ۲۳۰ قانون مدنی نیازی به اثبات بین میزان وجه التزام و خسارت وارده به متضرر نیست؛ به عبارت بهتر نیازی به اثبات تناسب میان خسارت وارده به متضرر و میزان وجه التزام نمی‌باشد. می‌توان گفت این ماده تا حدودی با دموراژ همخوانی دارد ولیکن این انطباق نیز کامل نمی‌باشد و دارای تفاوت‌هایی با یکدیگر هستند. باتوجه به نظراتی که در مورد ماهیت حقوقی دموراژ در سیستم‌های مختلف ارائه گردید، به نظر می‌رسد دیدگاه دموراژ به عنوان خسارت واقع بینانه تر باشد؛ لذا نگارنده معتقد است باید به «دموراژ» به عنوان نهادی مستقل نگریست و دموراژ نمی‌تواند به طور کامل با قانون مدنی و یا نظرات ارائه شده «کرایه تکمیلی، جریمه قراردادی، خسارت» همپوشانی داشته باشد، بلکه دموراژ نهادی منحصر به فرد است که می‌تواند دارای شباهت‌هایی با برخی از مواد قانون مدنی و نظرات ارائه شده باشد.

منابع:

- ۱- ابوعطا، محمد، «خسارت مشترک دریایی»، مجله مطالعات حقوق خصوصی، شماره ۳، مهر ۱۳۸۷.
- ۲- امینی، اعظم و صدیقه ابک، «بررسی نظریات بازاریاندگی و منفعت زدایی راجع به خسارت تنبیهی در دعای مسئولیت مدنی»، فصلنامه دانشنامه حقوق اقتصادی، شماره ۶، پاییز و زمستان ۱۳۹۳.

- ۳- امید، هوشنگ، «حقوق دریایی»، جلد دوم، چاپ اول، انتشارات مدرسه عالی بیمه، سال ۱۳۵۳.
- ۴- ایوومی، هاردی، «حقوق دریایی، جامع حقوق حمل و نقل دریایی به انضمام حقوق دریایی و رویه قضایی ایران»، مترجم منصور پورنوری، چاپ اول، انتشارات پیام عدالت، سال ۱۳۹۷.
- ۵- بادینی، حسن، «بررسی تطبیقی قابلیت جبران ضرر اقتصادی در مسئولیت مدنی»، فصلنامه حقوق، شماره ۱، بهار ۱۳۹۰.
- ۶- باریکلو، علیرضا، «مسئولیت مدنی»، چاپ دهم، انتشارات میزان، سال ۱۴۰۱.
- ۷- پاسبان، محمدرضا و پرویز رحمتی و سارا غریبی، «تحلیل اقتصادی نهاد وجه التزام؛ با تأکید بر نظام حقوقی کامن لا و رومی ژرمنی»، مجله دانش حقوق مدنی، شماره ۲، اسفند ۱۳۹۳.
- ۸- تقی زاده، ابراهیم، «حمل و نقل دریایی»، انتشارات مجد، چاپ چهارم، سال ۱۳۹۲.
- ۹- تقی ملا، حسین، «حقوق دریایی، مسئولیت مالک شناور»، چاپ اول، انتشارات میزان، سال ۱۳۹۹.
- ۱۰- حاتمی، علی اصغر و عبدالرضا صادقی، «وجه التزام غیرعادلانه»، مجله دانش و پژوهش‌های حقوقی، شماره ۲، دی ۱۳۹۱.
- ۱۱- حسینی مدرس، مهدی و عصمت گلشنی، «طریق جبرانی پرداخت خسارت نقض تعهدات قراردادی در حقوق انگلستان و طرح آن در حقوق ایران»، مجله دانش حقوق مدنی، شماره ۲، اسفند ۱۳۹۲.
- ۱۲- حیاتی، علی عباس، «حقوق مدنی ۴، مسئولیت مدنی»، انتشارات میزان، چاپ دوم، سال ۱۳۹۸.
- ۱۳- داراب پور، مهرباب، «مسئولیت‌های خارج از قرارداد، پرداخت خسارت، استرداد عین و امتیازات»، انتشارات مجد، چاپ چهارم، سال ۱۴۰۰.
- ۱۴- داراب پور، مهرباب و سعید سلطانی احمد آباد، «فلسفه حقوقی و ماهیت خسارت تنبیهی»، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۲، بهار و تابستان ۱۳۹۴.
- ۱۵- دستغیب، احمدرضا، «مقایسه تطبیقی حقوق و تکالیف مالک در قراردادهای سنتی و الکترونیکی در حمل و نقل دریایی»، کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد واحد امارات، سال ۱۳۹۲.
- ۱۶- دهقانی، محمد و ابراهیم شعاریان ستاری و ابراهیم تقی زاده و جلال سلطان احمدی، «بازدارندگی به مثابه توجه به اصل اخلاق در خسارت تنبیهی»، مجله اخلاق زیستی، شماره ۳۱، بهار ۱۳۹۸.
- ۱۷- ذاکریان، اکبر و محمد مرتضوی لنگرودی و مهدی ملکوتی خواه، «مبانی فقهی مسئولیت ناشی از فوت فرصت»، مجله مطالعات فقهی و فلسفی، شماره ۲۸، بهمن ۱۳۹۸.
- ۱۸- ره پیک، حسن، «حقوق مدنی: حقوق قراردادها»، انتشارات خرسندی، چاپ اول، سال ۱۳۹۹.
- ۱۹- زارع، علی و مهدیه پازوکی، «حقوق حمل و نقل دریایی»، انتشارات گالوس، چاپ اول، سال ۱۳۹۹.

- ۲۰ - صدقی، غلامعلی، «وجه التزام ناشی از تعهدات پولی تحلیل مبانی فقهی و حقوقی و پاسخ سوالات، اشکالات و ابهامات رای وحدت رویه ۸۰۵ هیات عمومی دیوان عالی کشور»، مجله حقوقی مجله تخصصی دیوان عالی کشور، شماره نخست، پاییز ۱۴۰۰.
- ۲۱ - صدیق، حسن، «اصول کلی حقوق دریایی»، چاپ دوم، انتشارات جنگل، سال ۱۳۹۵.
- ۲۲ - صفایی، حسین، «حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها»، جلد دوم، انتشارات میزان، چاپ سی و ششم، سال ۱۴۰۰.
- ۲۳ - صفایی، حسین و حبیب اله رحیمی، «مسئولیت مدنی تطبیقی»، موسسه مطالعات و پژوهشهای حقوقی شهر دانش، چاپ اول، سال ۱۳۹۷.
- ۲۴ - صفایی، حسین و حبیب اله رحیمی، «مسئولیت مدنی، الزامات خارج از قرارداد»، انتشارات سمت، چاپ پنجم، سال ۱۳۹۲.
- ۲۵ - صمدی اهری، محمد هاشم، «مسئولیت مدنی مخصوص حمل و نقل دریایی»، انتشارات روزنامه رسمی، چاپ، سال ۱۳۷۹.
- ۲۶ - عابدی، محمد، «تحلیل اقتصادی و حقوقی اعتبار شرط کیفری (وجه التزام)»، دو فصلنامه دانشنامه حقوق اقتصادی، شماره چهارم، مهر ۱۳۹۲.
- ۲۷ - فصیحی زاده، علیرضا، «تفویت منفعت و مبانی ضمان آور»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، شماره ۳، مهر ۱۳۹۰.
- ۲۸ - قاسمی حامد، عباس و علی خسروی فارسانی و فهیمه آقا بابایی، «خسارت تنبیهی در حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۸۱، بهار ۱۳۹۲.
- ۲۹ - قربان وند، محمد باقر، «تحلیل موقعیت وجه التزام در قراردادها»، مجله کانون وکلا دادگستری مرکز، شماره ۱۸۸، ۱۸۹، بهار و تابستان ۱۳۸۴.
- ۳۰ - کاتوزیان، ناصر، «الزامهای خارج از قرارداد، ضمان قهری»، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ هفتم، سال ۱۳۸۶.
- ۳۱ - کاتوزیان، ناصر، «قواعد عمومی قراردادها، اجرای قراردادها»، جلد چهارم، انتشارات شرکت سهامی انتشار، چاپ نهم، سال ۱۳۹۴.
- ۳۲ - محمدزاده، علیرضا، «کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی (قواعد هامبورگ)»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۳۲، تابستان ۱۳۷۳.
- ۳۳ - محمدزاده وادقانی، علیرضا، «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۵، بهار ۱۳۸۱.

۳۴ - نامداری، سبحان، «مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی؛ با نگاهی به مقررات روتردام ۲۰۰۸ و مقررات مندرج در قانون حمل و نقل دریایی ایالات متحده»، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس، سال ۱۳۹۶.

۳۵ - نجفی اسفاد، مرتضی، «حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین المللی دریایی»، چاپ دهم، انتشارات سمت، سال ۱۳۹۷.

۳۶ - نقیعی، ابوالقاسم و روح اله زارچی پور، «نظریه جبران خسارت عدم النفع محقق الحصول در فقه امامیه»، مجله جستارهای فقهی و اصولی، شماره ۱۱، شهریور ۱۳۹۷.

- 1- Aceris Law LLC, "Demurrage claims in international arbitration", <https://www.acerislaw.com/demurrage-claims-in-international-arbitration/>, 18/06/2021.
- 2- Akarachotikavanith, Weena, "Legal problems on demurrage in voyage charters", Thammasat university, August 2016.
- 3- Bird, Tom, "The availability of damages in addition to demurrage", <https://www.quadrantchambers.com/news/availability-damages-addition-demurrage-tom-bird>, 07/09/2020.
- 4- Davies, Donald, "Commencement of laytime", Informa law, fourth edition. 2006.
- 5- Garner, Bryan, "Black's Law Dictionary", Thomson West, tenth edition, 2014.
- 6- Hill, Christopher & Yash Kulkarni, "Maritime Law", Informa Law from Routledge, sixth edition, 2003.
- 7- Hodges, Susan, "Cases and Materials on Marine Insurance Law", Routledge-Cavendish, First edition, 1999.
- 8- Schofield, John, "Laytime and demurrage", Routledge, Seventh Edition, 2016.
- 9- Tiberg, Hugo, "Law of demurrage", Sweet & Maxwell, fifth edition, 2013.
- 10- Wells, John, "Demurrage and the availability of general damages", Australian and New Zealand maritime law journal, 22, 2008.