



Comparative Investigation of the Nature of Demurrage and Its Ability to Recover Other Marine Damages

Seyed Mohammad Tabatabaei Nejad^{1✉}, Sanaz Sedigh²

1. Associate Professor, Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: sm.tabatabaei@ut.ac.ir

2. PhD Candidate, Oil and Gas Law, Kish International Campus, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: sedigh.sanaz@ut.ac.ir

Article Info

Article type:
Research Article

Manuscript received:
4 November 2023
final revision received:
22 January 2024
accepted:
16 January 2025
published online:
19 January 2025

Keywords:

Demurrage, Detention,
Liquidated Damages,
Voyage Charter Party.

Abstract

Considering the vital role of the maritime transport industry as the most efficient method of international commercial exchanges and the irreplaceable role of the element of time in this field, any delay in the delivery of the vessel can result in significant financial losses for the owner. In the event of a delay in the delivery of the vessel, resulting from a number of factors, including the failure to clear the goods in a timely manner and port congestion, the owner of the vessel is subject to financial losses. To mitigate the risk of such delays and the subsequent extra costs of the vessel, a provision for demurrage is incorporated into every voyage charter party. Due to the new conditions and the demand for additional days, it is always considered one of the common reasons for the conflict between vessel owners and charterers, and this issue has resulted in numerous lawsuits in the legal system of different countries. Nevertheless, a matter that has given rise to considerable discord between the parties is the potential for the imposition of increased damages on the owner of the vessel. In certain instances, the delivery of a ship can be subject to delays that extend beyond the stipulated timeframe. Such delays can result in various forms of damages, including the loss of goods, as well as an increase in taxes and customs duties for the owner of the vessel. In this article, using an analytical descriptive method, while investigating the nature of demurrage in the legal system of different countries, we will examine the legal procedures governing the payment of demurrage with other maritime damages. The findings of the research indicate that judicial procedures, except in exceptional cases, consider demurrage as an exclusive method to cover all damages caused by vessel delay. In order to claim their actual losses and receive damages in excess of the fixed amount of the demurrer, it is necessary for the owner to prove a separate violation.

Cite this article: Tabatabaei Nejad, Seyed Mohammad; Sedigh, Sanaz. "Comparative Investigation of the Nature of Demurrage and Its Ability to Recover Other Marine Damages" *Private Law Studies*, 54 (4): 549 – 570.

DOI: <https://doi.com/10.22059/JLQ.2025.361726.1007782>



© The Author(s).

Publisher: University of Tehran Press.

DOI: <https://doi.com/10.22059/JLQ.2025.361726.1007782>

Introduction

In Maritime trade, the element of time has always been of special importance to ship owners. Because the extra stop of the ship causes the loss of profit and the expected benefit from the ship's operation. Therefore, within the framework of the voyage charter party, the owner tries to avoid the delay of the ship during this operation by including the contractual condition, while sharing the risk of the ship being delayed. In this regard, the parties to the voyage charter party agree that a stipulated period, known as laytime, is defined in the contract. This period is designated for the loading and unloading of cargo. In the event that the charterer fails to load or discharge by the charterer within the stipulated timeframe, this constitutes the breach of the contract and the owner can claim payment of a certain amount under the title of demurrage at an agreed rate. However, in certain instances, the victim may perceive the delay in loading or discharging the vessel as the origin of their losses, attributable to the vessel's additional stop, and may consequently seek redress for their losses.. It seems that the determination of the legal nature of demurrage and the determination of the liability arising from it, according to the review of judicial procedures, cannot be justified by the fact that demurrage can be collected with other damages. In this research, we seek to identify the answers to the following questions: if the charterer's violation regarding the extra stop of the ship causes other damages, is it possible to claim it despite the demurrage clause in the contract? Furthermore, in instances where the owner incurs damages that exceed the stipulated additional stoppage rent, it is imperative to ascertain the feasibility of recourse against the charterer.

Methods

The present study constitutes an attempt to initiate a new chapter in the field of maritime law by exploring the nature of demurrage and its capacity to collect other marine damages. This endeavor involves a comparative investigation of relevant foreign sources, including books, articles, and judicial procedures, with a view to adapting the findings to the accepted laws and principles of legal systems.

Conclusions

A thorough examination of cases pertaining to voyage charter parties involving the extension of the ship's tenure beyond the stipulated contractual duration can result in numerous complications, including the loss and damage to goods, the loss of customers, the imposition of additional taxes and customs duties, and other such consequences; Therefore, the owner of the ship seeks to redress for their actual losses. A careful examination of the cases related to the voyage charter party indicates that the compensation of the owner's losses caused by the extra stop of the ship; is only limited to the rent of additional stop days (demurrage). If the owner tries to claim his actual losses incurred, it is incumbent upon them to provide evidence of a separate violation of the extra stop of the vessel. However, determining whether an independent breach or multiple breaches have occurred in maritime disputes; is considered to be a very complex issue that leads to different interpretations regarding the nature of the rent for additional downtime as well as judicial procedures created by the courts of different countries. The prevailing approach of experts and current procedures in international sea transportation indicates that other damages caused due to delay in loading and discharging cannot be accumulated with demurrage and compensation will be possible only in the form of a demurrage.

Author Contributions

All authors equally contributed to preparing this article. The first author collected the sources and the second author used them along with planning.

Acknowledgements

We are grateful to all the people who have provided us with the necessary conditions to carry out this research by making available scientific resources and paving the way for the current research.

Ethical Considerations

This article is founded on the principle that all ethical principles are to be considered to avoid plagiarism by accurately mentioning the references, thereby ensuring that the ideas presented in this article are duly sourced.

Declaration of conflicting interests

The author declares no potential conflicts of interest with respect to the research, authorship, and/or publication of this article.

Funding

The authors received no financial support for the research, authorship, and/or publication of this article.



This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC-BY) license.



بررسی تطبیقی ماهیت دموراژ و قابلیت جمع آن با سایر خسارات دریایی

سیدمحمد طباطبایی نژاد^۱ ✉، ساناز صدیق^۲

۱. نویسنده مسئول دانشیار، گروه حقوق خصوصی و اسلامی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
رایانامه: sm.tabatabaei@ut.ac.ir

۲. دانشجوی دکتری، حقوق نفت و گاز، پردیس بین‌المللی کیش، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: sedigh.sanaz@ut.ac.ir

چکیده

اطلاعات مقاله

یکی از شیوه‌های حمل و نقل دریایی اجاره کشتی است. با توجه به نقش بی‌بدیل عنصر زمان در این حوزه، هرگونه دیرکرد در آزاد کردن (تحویل) کشتی، موجبات ورود خسارت به مالک کشتی را فراهم می‌آورد. تأخیر در تحویل کشتی علل متعددی همچون عدم ترخیص به‌موقع کالا و ازدحام بنادر، می‌تواند داشته باشد. در هر قرارداد اجاره سفری برای اجتناب از توقف اضافی کشتی و مدیریت ریسک تأخیر، مبلغی معین تحت عنوان دموراژ پیش‌بینی می‌شود. اگرچه شرایط بروز و مطالبه کرایه ایام توقف اضافی کشتی همواره یکی از دلایل رایج نزاع بین مالکان کشتی با اجاره‌کنندگان بوده، اما خسارت وارد بر مالک کشتی محدود به توقف اضافی آن نیست. در برخی مواقع تأخیر در تحویل کشتی فراتر از مدت زمان قراردادی می‌تواند خسارات زیادی مانند تلف کالا و یا بالا رفتن مالیات و عوارض گمرکی را برای مالک کشتی به‌همراه داشته باشد. در نوشتار حاضر با روش توصیفی تحلیلی ضمن بررسی ماهیت دموراژ در نظام حقوقی کشورهای مختلف، به بررسی حقوقی رویه‌های قضایی ناظر بر پرداخت خسارات دریایی علاوه بر دموراژ می‌پردازیم. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که رویه‌های قضایی به‌جز در موارد استثنایی، دموراژ را شیوه‌ای انحصاری برای پوشش کلیه خسارات ناشی از معطلی کشتی در نظر می‌گیرند؛ به‌طوری‌که اگر مالک به‌دنبال مطالبه ضرر و زیان واقعی خود برآید و درصد دریافت خسارتی فراتر از مبلغ مقطوع دموراژ باشد، می‌باید نقض جداگانه‌ای را ثابت کند.

نوع مقاله:
مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۳ آبان ۱۴۰۲

تاریخ بازنگری:

۲ بهمن ۱۴۰۲

تاریخ پذیرش:

۲۷ دی ۱۴۰۳

تاریخ چاپ:

۳۰ دی ۱۴۰۳

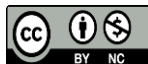
کلیدواژه‌ها:

خسارت ایام معطلی،
خسارات معین و منجز،
دموراژ، قرارداد اجاره سفری.

استناد: طباطبایی نژاد، سیدمحمد؛ صدیق، ساناز (۱۴۰۳، زمستان). «بررسی تطبیقی ماهیت دموراژ و قابلیت جمع آن با سایر

خسارات دریایی». *مطالعات حقوق خصوصی*، ۵۴(۴)، ۵۷۰-۵۴۹.

DOI: <https://doi.com/10.22059/JLQ.2025.361726.1007782>



© نویسندگان

ناشر: موسسه انتشارات دانشگاه تهران

۱. مقدمه

در تجارت دریایی، عنصر زمان همواره از اهمیت ویژه‌ای نزد مالکان کشتی برخوردار بوده است، زیرا که توقف اضافی کشتی نه تنها موجب از دست رفتن سود و منفعت قابل انتظار از فعالیت کشتی می‌شود، بلکه با توجه به هزینه‌های جاری و روزانه آن (شامل حقوق خدمه، هزینه بیمه، سوخت و خواربار) خسارات بسیاری را به بار می‌آورد. از این رو در قراردادهای اجاره سفری^۱ که مرحله بارگیری و تخلیه کالاها توسط اجاره‌کننده و یا اشخاص منصوب او انجام می‌شود، مالک می‌کوشد تا با درج شرط قراردادی، ضمن تقسیم ریسک معطلی کشتی و تعیین مدت زمان اختصاص یافته به عملیات بارگیری از تأخیر کشتی در طول این عملیات اجتناب کند (نبی فیضی چکاب و هاشمی‌زاده، ۱۳۹۱: ۱۱۲).

اجاره‌کننده^۲ یا فرستنده، به‌طور معمول در قراردادهای اجاره سفری محموله را در زمان و مکان مورد توافق در اختیار مالک کشتی قرار می‌دهد تا مالک بتواند آن را به مقصد مورد نظر حمل کند. در مقابل، اجاره‌کننده علاوه بر پرداخت اجاره باید بار را در مدت زمان مقرر بارگیری و تخلیه کند، در غیر این صورت متحمل پرداخت کرایه ایام توقف اضافی کشتی می‌شود. البته بر خلاف قراردادهای اجاره سفری در قراردادهای اجاره زمانی دموراژ اتفاق نمی‌افتد، زیرا مالک کشتی بر اساس دستورالعمل‌های ارائه شده از جانب اجاره‌کننده، خدماتی را در مدت زمان معین از طریق فرمانده و کارکنان تحت امرش جهت حمل و نقل کالاهایی که توسط مستأجر بارگیری شده است، ارائه می‌دهد (سان کیو و همکاران، ۲۰۲۱: ۲۶۴).

در قرارداد اجاره سفری، نرخ کرایه به خدمات ارائه شده بستگی دارد، بنابراین از دست دادن زمان بر عهده دریافت‌کننده کرایه حمل و نقل و یا به تعبیری مالک کشتی خواهد بود. رویه معمول در حمل و نقل دریایی حاکی از آن است که طرفین قرارداد اجاره، قید شرط FIO^۳ را ترجیح می‌دهند که به موجب آن در صورت فقدان شرط مخالف در قرارداد، هر تأخیری که در سفر مقدماتی از محل قرار گرفتن کشتی تا بندر بارگیری و در طول حمل از بندر مبدأ تا مقصد رخ می‌دهد، بر عهده مالک کشتی است. اما در حالتی که تأخیر در حین عملیات بارگیری و یا تخلیه کالا حادث می‌شود، خواه ناخواه مسئولیت بر مستأجر بار می‌شود. البته ضمان اجاره‌کننده در شرایطی صورت می‌پذیرد که کشتی کاملاً آماده به بندر مورد توافق رسیده باشد و مالک با صدور اعلامیه آمادگی، آن را به اطلاع اجاره‌کننده برساند.^۴ بر همین مبنا، طرفین قرارداد اجاره کشتی

1. Voyage Charter Party

2. Charterer

3. Free in and out

4. Available at: <http://seatransport.org/wp-content/uploads/2019/06/SV-83-ICS-Column.pdf>

توافق می‌کنند که مدت زمان خاصی تحت عنوان لی تایم^۱ در قرارداد مقرر شود تا در آن محدوده زمانی، کشتی برای بارگیری^۲ و تخلیه^۳ محموله^۴ در اختیار اجاره‌کننده قرار گیرد. عدم بارگیری و یا تخلیه توسط اجاره‌کننده در مدت زمان مجاز، به نقض قرارداد منجر می‌شود و مالک می‌تواند با نرخ توافقی، ادعای پرداخت مبلغی معین تحت عنوان دموراژ^۵ کند (پاداشه و نود، ۲۰۲۱: ۵۰۰). در صورتی که تأخیر ناشی از تقصیر مالک و یا مواردی همچون پیگرد قانونی کشتی رخ دهد، در این حالت قاعده کلی این است که مالک کشتی ریسک چنین تأخیری را متحمل شود. با این حال، اجاره‌کننده نمی‌تواند قرارداد را فسخ کند، مگر اینکه تأخیر به حدی باشد که هدف موردنظر قرارداد را ناکام بگذارد (فرانکو و جاویر، ۲۰۰۹: ۲). در واقع می‌توان گفت که دموراژ یک نرخ کرایه روزانه از پیش توافق شده است که برای خسارات معین و منجز^۶ تعیین می‌کنند (کوکپان، ۲۰۱۷: ۳).

چنانچه در قرارداد، هیچ‌گونه مقرره خاصی در خصوص پرداخت کرایه ایام توقف اضافی (دموراژ) پیش‌بینی نشده باشد، اجاره‌کننده کشتی می‌بایست در صورت توقف اضافی کشتی مطابق با عرف تجاری دموراژ را بپردازد. نکته قابل تأمل این است که گاهی کالا به سبب توقف اضافی کشتی در معرض فساد و تلف قرار می‌گیرد و یا اینکه موجب از بین رفتن منفعت برای صاحب کالا می‌شود. همین‌طور مالک را به علت عدم دسترسی به موقع کشتی از حمل محموله بیشتر در آن مدت زمان محروم می‌سازد (شفیعی و همکاران، ۱۴۰۱ [الف]: ۱۰۴-۱۰۲).

گاهی متضرر در پی توقف اضافی کشتی، منشأ زیان‌های خود را تأخیر کشتی در تخلیه و بارگیری می‌داند و در پی جبران خسارت خود برمی‌آید. به نظر می‌رسد که با مشخص کردن ماهیت حقوقی دموراژ و تعیین مسئولیت ناشی از آن با توجه به بررسی رویه‌های قضایی، نمی‌توان قابل جمع بودن دموراژ را با سایر خسارات توجیه کرد. بر همین اساس، در این پژوهش درصدد پاسخگویی به این پرسش‌ها هستیم که اگر تخلف مستأجر در خصوص توقف اضافی کشتی خسارات دیگری را به بار آورد، امکان مطالبه آن با وجود قید شرط دموراژ در قرارداد وجود دارد؟ علاوه بر این در صورتی که مالک متحمل خسارات بیشتری نسبت به مبلغ کرایه توقف اضافی شود، آیا مطالبه آن از مستأجر امکان‌پذیر است؟

1. Lay Time
2. Loading
3. Discharging
4. Cargo
5. Demurrage
6. Liquidated damages

۲. مفهوم دموراژ

در فرهنگ لغت کمبریج واژه دموراژ به پولی اشاره دارد که توسط اجاره‌کننده برای توقیف کشتی پرداخت می‌شود. با توجه به تعریف لغوی دموراژ، این مهم زمانی محقق می‌شود که کشتی برای مدت طولانی‌تری از زمان مقرر در قرارداد استفاده می‌شود یا کالاها دیرتر از موعد مورد توافق طرفین پس از تخلیه کشتی جمع‌آوری می‌شوند.^۱ در واژه‌نامه آکسفورد نیز دموراژ در سه بند مجزا تعریف شده است؛ حالت اول، به خسارت معین و منجزی اشاره دارد که بر اساس قرارداد اجاره با نرخ روزانه مشخص برای روزهای اضافه‌ای که جهت بارگیری و تخلیه محموله بعد از مدت مورد توافق نیاز است، تعیین می‌شود. در حالت دوم، دموراژ به خسارت غیرمعینی^۲ اشاره می‌کند که مالک کشتی مستحق دریافت آن است. این موضوع زمانی است که تخلیه و یا بارگیری در موعد مقرر مشخص نشده و کشتی بیش از مدت زمان معقول توقف داشته باشد. در حالت آخر، دموراژ در هر قرارداد به خسارت معین و منجزی گفته می‌شود که در هر قرارداد برای جبران خسارت شخص زیان‌دیده در نظر می‌گیرند. در واقع این مبلغ زمانی قابل پرداخت خواهد بود که طرف مقابل در انجام تعهداتش تأخیر کرده است. البته این موضوع اغلب در قراردادهای ساختمانی مصداق می‌یابد که حتی اگر زیان ناشی از تأخیر کمتر از دموراژ باشد، مبلغ مندرج در قرارداد باید به‌طور کامل از سوی اجاره‌کننده پرداخت شود.

در تعریف لغوی بیمکو^۳، دموراژ به معنای مبلغ توافق‌شده قابل پرداخت به مالک در خصوص تأخیر کشتی پس از انقضای روزهای تعیین‌شده است که مالک در آن به‌هیچ‌وجه نقشی ندارد. همچنین هیچ‌گونه استثنایی نسبت به پرداخت مبلغ مذکور رخ نخواهد داد؛ مگر آنکه به‌طور خاص در قرارداد این موضوع تصریح شده باشد.^۴ در حقیقت فلسفه دموراژ جبران شانس از دست‌رفته مالک در خصوص درآمد بیشتر از کشتی را توجیه می‌کند که مبلغ آن به ازای هر روز یا ساعت تعیین شده و محاسبه آن نیز بر مبنای نرخ‌های مصوب جهانی ارزیابی می‌شود (طباطبایی‌نژاد و مداحی نسب، ۱۳۹۷: ۵۵۲).

1. Available at: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/demurrage>

2. Available at:

<https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/oi/authority.20110803095709984#:~:text=Unliquidated%20damages%20to%20which%20a,unloading%20beyond%200a%20reasonable%20time.>

3. Baltic and International Maritime Council (BIMCO).

4. Available at:

<https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2018/10/VOYLAYRULES-2013.pdf>.

در حقوق دریایی انگلستان و فرانسه میان دو اصطلاح کرایه^۱ ایام توقف اضافی^۱ و خسارات ایام معطلی^۲ تمایز وجود دارد. کرایه ایام توقف اضافی پس از سررسید زمان بارگیری و یا تخلیه که در قرارداد قید شده است، آغاز می‌شود. نکته مهم این است که این مبلغ در قرارداد اجاره به‌طور صریح مقرر می‌شود. درحالی‌که خسارت معطلی، دامنه گسترده‌تری دارد و مبلغ خسارت ناشی از آن پیشتر توسط طرفین تصریح نشده است، بلکه بعد از ایام معطلی، خسارت بر اساس عرف بندر توسط دادگاه قابل تعیین خواهد بود (امید، ۱۳۵۳: ۱۷۲-۱۷۳). در حقیقت پرداخت خسارت ایام معطلی زمانی مصداق می‌یابد که زمان بارگیری و تخلیه منقضی شده و در قرارداد اجاره در خصوص ایام توقف اضافی موردی ذکر نشده باشد. در صورتی که مدت زمان بارگیری و تخلیه در قرارداد مقرر نشود و عرفاً زمان لازم برای این عملیات سپری شده باشد، خسارات ایام معطلی به مالک تعلق می‌گیرد. در حالت دیگر، اگر ایام توقف اضافی پیش‌بینی شده در قرارداد پایان یابد و همچنان بارگیری و تخلیه به اتمام نرسیده باشد، در این صورت تحقق چنین خساراتی مصداق پیدا می‌کند (کوکون، ۲۰۲۲: ۲۲). در رویه قضایی انگلیس اغلب به‌منظور تعیین میزان خسارت مرتبط با ایام معطلی، هزینه‌های جاری کشتی و نفعی را که مالک انتظار وصول آن را داشته است، مدنظر قرار می‌دهند. باید خاطر نشان کرد که در سیستم حقوقی فرانسه، دریافت خسارات توقف اضافی و همین‌طور معطلی کشتی دقیقاً همانند نحوه وصول مال الاجاره کشتی است. در واقع دادگاه صالح همان دادگاهی است که به اصل مال الاجاره رسیدگی می‌کند.

از دید صاحب‌نظران در این حوزه، دموراژ و حق توقیف دو مفهوم متفاوت و در عین حال مرتبط در زمینه حمل‌ونقل دریایی به‌شمار می‌روند که گاهی با یکدیگر اشتباه گرفته می‌شوند. بر مبنای دیدگاه آنان حق توقیف ماهیتی مشابه دموراژ دارد؛ با این تفاوت که هزینه‌های مرتبط با آن، زمانی قابل دریافت است که کشتی فاقد محموله در زمان تعیین‌شده قراردادی به محدوده یا بندر مورد توافق طرفین بازگردانده نشود (استورم، ۲۰۲۳: ۴). در واقع، تفاوت عمده این دو واژه در محل قرارگیری کشتی در زمان تأخیر است (فازی و رودبرگن، ۲۰۱۸: ۳). بنابراین، دموراژ به تأخیر تخلیه کالا از کانتینر یا وسیله حمل‌ونقل موردنظر اشاره می‌کند، اما حق توقیف به تأخیر در عودت و تحویل کانتینر یا وسیله حمل‌ونقل مربوطه بعد از تخلیه محموله می‌پردازد (یو، ۲۰۱۸: ۳). در حقیقت، چنین نگرشی درک این تمایز را برای متصدیان حمل‌ونقل جهت مدیریت کارآمد عملیات و اجتناب از انجام هرگونه هزینه‌های اضافی توجیه می‌سازد.

1. Demurrage.
2. Detention.

۳. ماهیت‌شناسی دموراژ

در بیان ماهیت دموراژ در خصوص مدت زمان مورد نیاز جهت عملیات بارگیری و تخلیه طرفین قرارداد با یکدیگر توافق می‌کنند تا بندی را تحت عنوان مدت ایام توقف کشتی^۱ در قرارداد درج کنند. البته باید در نظر داشت که اغلب در فرایند بارگیری و تخلیه کالا اتفاقاتی رخ می‌دهد که امکان دارد روند موردنظر را مختل سازد و در نتیجه سبب انقضای مهلت مورد توافق شود. البته این وقفه موجبات التزام اجاره‌کننده را به پرداخت هزینه اضافی در قالب دموراژ فراهم می‌آورد (دیامار و چندراولان، ۲۰۲۱: ۶۱-۶۲).

همچنین در قرارداد اجاره سفری مالک مکلف است کشتی را در وضعیتی قرار دهد که امکان بارگیری و تخلیه در محدوده جغرافیایی مورد توافق، امکان‌پذیر شود (پلوماریتو، ۲۰۱۴: ۳۰۹-۳۱۰). به این معنی که کشتی باید در بندر یا اسکله مورد توافق به‌گونه‌ای از لحاظ فیزیکی و قانونی آماده باشد که بتواند بدون معطلی و بر اساس دستورهای اجاره‌کننده، عملیات باربری را آغاز کند (گیروین، ۲۰۱۷: ۸-۹). علاوه بر این، مالک بر اساس تعهد قراردادی مکلف است تا پس از ورود کشتی به بندر یا مکان پهلوگیری مورد توافق، اطلاعیه آمادگی را صادر کند (طباطبائی‌نژاد و مداحی نسب، ۱۳۹۷: ۵۵۲-۵۵۴). البته در صورت وقوع موارد استثنا که در قرارداد مقرر می‌شود و یا در شرایطی که مالک موجبات این تأخیر را فراهم می‌آورد، ریسک تأخیر به مالک منتقل می‌شود. انتقال ریسک به مالک کشتی در حالتی امکان‌پذیر است که اجاره‌کننده، وقوع استثنا و یا تقصیر مالک را ثابت کند (فرانکو و جاویر، ۲۰۰۹). بر همین اساس، دیدگاه‌های متفاوتی نسبت به ماهیت حقوقی دموراژ در سیستم‌های حقوقی کشورهای مختلف وجود دارد که در ذیل به بررسی آنها می‌پردازیم.

۳.۱. نظام حقوقی فرانسه

نظریه غالب در نظام حقوقی برخی کشورها همچون فرانسه، دموراژ را به‌عنوان نوعی مال‌الاجاره اضافی قلمداد می‌کنند که مبلغ آن در قرارداد تعیین می‌شود. در واقع کشور مزبور در خصوص نظریه دموراژ به‌عنوان کرایه تکمیلی بر این نکته صحنه می‌گذارد از آنجا که دموراژ به‌عنوان اجاره کشتی مورد توجه قرار می‌گیرد، می‌تواند به‌عنوان کرایه‌ای مناسب برای قراردادهای حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی ارزیابی و محاسبه شود.

این رویکرد را قانونگذار فرانسه در ماده R ۵۴۲۳-۲۳ قانون حمل و نقل اتخاذ کرده است. آثار ناشی از این ماده بیانگر آن است که مال الاجاره ایام توقف اضافی کشتی بر اساس میزان اجاره مقرر شده محاسبه می‌شود؛ درحالی‌که اگر دموراژ را به‌عنوان جبران ضرر و زیان وارده به مالک شناسایی کنیم، غرامت مذکور بیش از میزان اجاره خواهد بود. علاوه بر این، کرایه ایام توقف اضافی در دسته مطالبات ممتاز قرار می‌گیرد و همانند اصل مال الاجاره، قابل مطالبه هستند؛ اما اگر آن را صرفاً به‌عنوان خسارت در نظر بگیریم، دیگر جزء حقوق ممتاز به‌شمار نمی‌آید. افزون بر این اوصاف، از آنجا که سیستم حقوقی کشورهای ایران و فرانسه مدت مرور زمان کرایه حمل را یک سال در نظر می‌گیرند، در صورتی‌که دموراژ را به‌منزله خسارت تلقی کنیم، مشمول مرور زمان عادی (در حقوق ایران ۱۰ سال و در حقوق فرانسه ۳۰ سال) می‌شود (امید، ۱۳۵۳: ۱۶۷-۱۶۸). شایان ذکر است که در حقوق فرانسه شیوه دریافت خسارات مرتبط با ایام اضافی کاملاً همانند مال الاجاره کشتی است. به تعبیری دادگاه‌های صالح کشور مذکور جهت رسیدگی به این موضوع، همان دادگاهی است که به اصل مال الاجاره کشتی رسیدگی می‌کند (امید، ۱۳۵۳: ۱۷۴).

۲.۳. نظام حقوقی انگلستان

در نظام حقوقی انگلستان این باور وجود دارد که به محض شروع ایام توقف اضافی، مدت زمان توقف کشتی آغاز می‌شود. البته بر مبنای این دیدگاه تلاقی این مهم با روزهای تعطیل و یا مواجه شدن آن با سایر معاذیر، مانعی را برای پرداخت کرایه ایام توقف اضافی فراهم نمی‌آورد؛ مگر اینکه طرفین قرارداد شرطی را مغایر با آن در قرارداد مقرر کرده باشند. بر همین اساس، این مفهوم حقوقی می‌تواند تحت عنوان «همین که کشتی در وضعیت توقف اضافی قرار گرفت؛ این توقف اضافی همیشه وجود خواهد داشت»^۲ مطرح شود (امید، ۱۳۵۳: ۱۷۰). برای روشن کردن این

1. Article R5423-23.

Pour chaque jour, dépassant le nombre de " jours de planche " convenus dans la " charte-partie ", pour le chargement ou le déchargement du navire, l'affrèteur doit des " surestaries ", qui sont considérées Comme un supplément du fret.

Available at:

https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000033744469/2021-06-18.

2. Once on demurrage always on demurrage

اصطلاح دو پرونده اتحادیه هند علیه کمپانی ناویرا آلوس اس ای^۱ و دعوای لیلی و دیگران علیه استیونسون و شرکا^۲ را در ذیل بررسی می‌کنیم.

در پرونده اتحادیه هند علیه کمپانی ناویرا آلوس اس ای^۳ بر اساس توافق مالک کشتی و اجاره‌کنندگان در ۲۰ فوریه ۱۹۵۷، کشتی با محموله ۹۹۵۰ تن گندم به سمت «تاکوما»^۴ در ایالت واشنگتن حرکت کرد. این قرارداد شامل بندی بود که بر مبنای آن در صورت اعتصاب، شورش و یا آشوب‌های مدنی کارگران که مانعی جهت بارگیری و تخلیه محموله به‌شمار می‌آمد، در آن مدت زمان هیچ ادعایی برای دریافت خسارت توسط دریافت‌کنندگان محموله و یا مالک کشتی در خصوص دموارژ تعلق نمی‌گرفت. البته مشروط بر اینکه امکان جایگزینی نیروی کار مناسب با همان نرخ وجود نداشته باشد. زمانی که کشتی در موعد مقرر به بمبئی وارد شد، تخلیه بار بعد از لی تایم مقرر در قرارداد، کماکان ادامه پیدا کرد، ولی بندر مزبور با اعتصاب کارگران مواجه شد. مجلس اعیان انگلستان با رأی اکثریت مستشاران بیان کرد که منظور طرفین قرارداد از اعتصاب، حالتی است که در حین بارگیری به‌وقوع می‌پیوندد و در دعوای مذکور چون کشتی پس از اتمام عملیات بارگیری با اعتصاب مواجه شده است، دلیلی جهت پرداخت مال الاجاره ایام توقف اضافی وجود ندارد (تود، ۲۰۱۵: ۱۴۲). در این پرونده لرد رید^۵ اظهار می‌کند که اگر اعتصابی قبل از پایان زمان مقرر در قرارداد صورت پذیرد، هیچ‌یک از طرفین مقصر شناخته نمی‌شود. در صورتی که اگر این امر پس از شروع زمان توقف اضافی اتفاق بیفتد، مالک می‌تواند ادعا کند که تأخیر در عملیات بارگیری و یا تخلیه به‌دلیل اعتصاب نبوده است. به همین دلیل مستأجر، خود مسئول پرداخت مال الاجاره ایام توقف اضافی شناخته می‌شود.

به‌عنوان نمونه‌ای دیگر در قضیه لیلی و دیگران علیه استیونسون و شرکا^۶ مطابق با مفاد قرارداد مستأجر قرار بود محموله را ظرف مدت ۶۰ ساعت در بندر مدنظر بارگیری کند. به موجب قرارداد چنانچه در مدت زمان مذکور کشتی نتواند عملیات را به اتمام رساند، مالک امکان دریافت کرایه توقف اضافی را خواهد داشت. مگر آنکه توقف کشتی به‌سبب اعتصاب کارکنان کارگاه‌ها و یا معادنی که کشتی قرار بود محصولات آنها را حمل کند، اتفاق افتد. در ۱۴ نوامبر کشتی در بندر مورد توافق پهلو گرفت؛ اما به‌دلیل فقدان کالا در بندر، کشتی در ۲۲ نوامبر نتوانست بارگیری را

1. Union of India v Compania Naviera Aeolus S.A.

2. Lilly and others v. Stevenson & co

3. Union of India v Compania Naviera Aeolus S.A.

4. Tacoma

5. Lord Reid

6. Lilly and others v. Stevenson & co

انجام دهد. متعاقباً در ۲۳ نوامبر، کارگران اعتصاب کردند و تا ۱۱ دسامبر نیز ادامه یافت. در پی شکایت خواهان، دادگاه اعلام کرد که ۶۰ ساعت پس از تاریخ بارگیری یعنی از ساعت ۱۸ روز ۱۶ نوامبر، مال الاجاره ایام اضافی قابل پرداخت است؛ ولی با توجه به مفاد قرارداد و اعتصاب کارگران، مالک کشتی امکان مطالبه کرایه بین ۲۳ نوامبر تا ۱۱ دسامبر را نخواهد داشت (هاردی ایوامی، ۱۹۶۰: ۴۳۸).

نکته قابل تأمل آن است که خواه در قرارداد تعداد روزهای توقف اضافی (دموراژ) قید شده باشد و خواه محدودیت زمانی برای این موضوع در نظر گرفته نشود، مالک کشتی می‌تواند قرارداد را فسخ کند. با این حال این موضوع زمانی امکان‌پذیر است که تأخیر در بارگیری یا تخلیه آنچنان طولانی شود که هدف قرارداد را در نظر نگیرد (نصیریان، ۲۰۱۳: ۶۳).

شایان ذکر است که این مهم در حقوق انگلستان به لحاظ ماهیت تشابهات زیادی با سیستم حقوقی فرانسه دارد. بر همین اساس در قضیه لیلی و دیگران علیه استیونسون و شرکا^۱ قاضی تراینر^۲ اظهار کرد که روزهای تعیین شده در قرارداد برای دموراژ توسط تجار همانند مدت ایام توقف کشتی به‌شمار می‌روند. از این رو اگر در قرارداد اجاره مقرر کنند که اجاره‌کنندگان ۱۰ روز برای بارگیری محموله فرصت دارند و ۱۰ روز بعدی، به‌صورت نرخ روزانه معین برای دموراژ محسوب شود، در این صورت فرستنده ۲۰ روز فرصت خواهد داشت تا بارگیری را به انجام رساند. اگرچه او برای ۱۰ روز دوم هزینه اضافی می‌پردازد، اما بارگیری ظرف ۲۰ روز به‌منزله انجام و تکمیل تعهد بارگیری خواهد بود.^۳ علاوه بر این در دعوی هریس علیه جیکوب^۴، برت ام آر^۵ در جریان استدلال خود، اذعان کرد که دموراژ یک مبلغ توافق شده برای ضرری است که باید به‌سبب توقف کشتی که ناشی از تقصیر اجاره‌کننده در شروع یا پایان سفر است، پرداخت شود. ده سال بعد لرد ترینر^۶ در راستای تفسیر رأی خود اظهار کرد روزهایی که به‌وسیله مالک جهت پرداخت دموراژ معین می‌شود، ادامه همان روزهای معین شده جهت بارگیری و تخلیه است که می‌بایست برای آن کرایه پرداخت شود.

اگر مطابق با قرارداد اجاره، مستأجر عملیات بارگیری و یا تخلیه را ظرف مدت ۱۰ روز انجام دهد و ۱۰ روز دیگر با نرخ مشخصی دموراژ معین شود، در این صورت اجاره‌کننده ۲۰ روز فرصت

1. Lilly and others v. Stevenson & co

2. Truynner

3. Available at:

<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff81760d03e7f57eb9df8/amp>

4. Harris v Jacob

5. Brett MR

6. Lord Trayner

بارگیری دارد، اگرچه برای ۱۰ روز آخر کرایه اضافی پرداخته است (اکاراجوتیکاوانیت، ۲۰۱۵: ۱۱-۱۲). بر اساس رأی دادگاه تجدیدنظر در پرونده استیل، یونگ علیه شرکت گزند کنری زغال سنگ^۱ قرارداد اجاره با قرار گرفتن در حالت ایام توقف اضافی نقض نشد، بلکه پرداخت دموراز صرفاً به منزله پرداخت هزینه برای استفاده کشتی لحاظ شد (ولز، ۲۰۰۸: ۸۴). در پرونده سوییس آتلانتیک^۲ لرد ویلبرفورس^۳ در بررسی شرط دموراز اظهار کرد که هیچ مقررۀ قانونی وجود ندارد که ایجاب کند شرط دموراز باید به عنوان بند جبران خسارت تفسیر شود، زیرا این شرط را نمی توان به عنوان تحمیل نوعی محدودیت در نظر گرفت، چراکه در نظر گرفتن شرط مذکور در قرارداد به عنوان مبلغ مورد توافق طرفین به شمار می آید (مج، ۱۹۷۴: ۱۵۰).

۳.۳. نظام حقوقی ایران

با مراجعه به قانون دریایی ایران درمی یابیم که هیچ گونه مقررۀ خاصی در زمینه موضوعات مرتبط با دموراز به چشم نمی خورد. شاید قسمت اول ماده ۱۴۸ قانون دریایی ایران، این موضوع را نشان دهد که این ماده در خصوص دموراز سخن به میان آورده است. در صورتی که ماده مزبور حاکی از خسارت ناشی نسبت به اعمال اجاره کننده کشتی است که به طور اخص از مباحث حوزه دموراز خارج خواهد بود. بر همین اساس، ماده ۶ آیین نامه اجرایی قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری به صاحبان کشتی مصوب ۱۳۶۸ اشعار می دارد: خسارت تأخیر یا جریمه دیرکرد روزانه عبارت است از مبلغ معین توافق شده که به سبب معطلی کشتی، مازاد بر زمان مجاز تخلیه یا بارگیری، بر اساس قرارداد اجاره و الحاقیه های مربوط، محاسبه شده و به مالک کشتی یا نماینده قانونی او پرداخت می شود. با توجه به تعریف ارائه شده در این ماده، اولاً دموراز مبلغی توافقی است که اجاره کننده کشتی به دلیل عدم انجام صحیح تعهدات قراردادی خود در موعد مقرر به مالک کشتی پرداخت می کند و سپس در صورت عدم تعیین شرط دموراز در قرارداد، دادگاه با توجه به اوضاع و احوال و با جلب نظر کارشناس، خسارات ایام توقف اضافی را معین می کند. بدین ترتیب خساراتی که محکمه بعداً مشخص می سازد، از شمول دموراز خارج خواهد بود؛ ثانیاً این امکان وجود دارد که دموراز در قرارداد اجاره تعیین نشود و ما با رجوع به الحاقیه ها و بارنامه ها، آن را تعیین کنیم (شفیعی و همکاران، ۱۴۰۱: ب: ۹۴).

به موجب اجرای اصل ۱۲۳ قانون اساسی در خصوص تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی ها در بنادر که با عنوان طرح «جلوگیری از پرداخت دموراز به کشتی ها»، به مجلس

1. Steel Young & Co. v. Grand Canary Coaling CO
 2. Suisse Atlantique
 3. Lord Wilberforce

شورای اسلامی تقدیم شد، در جلسه علنی مجلس به تاریخ ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵ و با تأیید شورای نگهبان به دولت وقت ابلاغ شد.^۱

۴. حالات بروز و تعلق دموراژ در قالب قراردادهای اجاره سفری

قابل دسترس بودن خسارات دریایی در مواردی که یک یا چندین نقض قراردادی صورت می‌پذیرد، دو موضوع کاملاً مجزا از هم هستند که می‌توانند نتایج متفاوتی را به همراه آورند. از این رو لازم است تا مشخص شود که آیا حقایق یک قرارداد اجاره سفری، صرفاً نقض مستقلی^۲ را آشکار می‌سازد و یا اینکه دربرگیرنده چندین نقض متفاوت^۳ خواهد بود. به تعبیری باید مشخص کرد که تنها نقض صورت گرفته در این نوع قرارداد، تأخیر در بارگیری و معطلی کشتی را شامل می‌شود یا علاوه بر آن، نقض جداگانه‌ای نیز صورت پذیرفته است. با این حال، تعیین اینکه در یک اختلاف تنها یک نقض واحد وجود دارد و یا چندین نقض ممکن است رخ دهد، بسیار دشوار به نظر می‌رسد. در واقع بر مبنای این دیدگاه، مالکان قادر به بازیابی زیان‌های اضافی در صورت وجود یک تخلف واحد نیستند، لیکن در صورت اثبات چندین نقض متعدد اجاره‌کننده می‌بایست خسارات ناشی از معطلی کشتی را جبران کند (ولز، ۲۰۰۸).

در قرارداد اجاره کشتی گاهی محاکم صرفاً به شرط دموراژ توجه نمی‌کنند و به شخص زیان دیده اجازه می‌دهند تا خسارت واقعی خود را دریافت کند. برای نمونه در دعوای وال علیه لاگیود^۴ (۱۹۱۵) دادگاه بر این باور بود که مالک کشتی می‌تواند شرط دموراژ را نادیده بگیرد و برای ضرر واقعی که متحمل شده است، شکایت کند. در واقع موضع حقوق انگلیس نسبت به چنین استنباطی این است که شخص زیان دیده گاهاً قادر خواهد بود تا کرایه ایام توقف اضافی توافق شده در قرارداد را نادیده بگیرد و برای مطالبه ضرر واقعی که متحمل شده است، شکایت کند. همچنین رویکرد دیگری را در سیستم حقوقی اردن شاهدیم که در چنین شرایطی به دادگاه اختیار داده می‌شود تا ضرر واقعی شخصی را که در معرض خسارت قرار گرفته است، محاسبه و او را محکوم به پرداخت مبلغی متفاوت از کرایه ایام توقف اضافی کند (اوبدیت، ۲۰۰۴: ۱۸۱-۱۸۲). بنابراین در ادامه امکان بروز و تعلق گرفتن دموراژ را در قالب قضایای متعددی که رخ داده است، بررسی می‌کنیم.

۱. ر.ک: <https://rrk.ir/Laws/ShowLaw.aspx?Code=10380>

2. Independent breach
3. Different type of loss or breach
4. Wall v rederiaktiebolaget Luggude (1915)

۱.۴. ارتکاب یک نقض مستقل

زمانی که بازه زمانی مقرر در قرارداد (لی تایم) آغاز می‌شود، برای هرگونه توقیف کشتی توسط مستأجر، سازوکار دموراژ اعمال می‌شود. در قضیه اینورکیپ استیمشیپ کو ای ال تی دی علیه بانج و شرکا^۱، مالک کشتی درصدد اجتناب از دموراژ به دلیل نقض مستقل توسط اجاره‌کننده برآمده بود؛ اما در نهایت موفق به انجام این کار نشد. بر اساس قرارداد اجاره، ابتدا بندر بارگیری گالوستون انتخاب شده بود که به دلیل یک موج جزر و مد این بندر آسیب دید و بندر مورد توافق بین طرفین تغییر یافت. طرفین قرارداد در توافق جدید بندر نیوپورت نیز را به عنوان بندر جایگزین برگزیدند. بر اساس انتخاب بندر جدید جهت بارگیری، میزان کرایه کاهش یافت، ولی تمامی توافقات طرفین همانند قبل باقی ماند. طبق قرارداد مستأجر می‌بایست ظرف مدت پنج روز عملیات بارگیری را انجام دهد؛ اما به دلیل تغییر مسیر سایر کشتی‌ها از گالوستون، این بندر نیز با مشکل مواجه شد. نتیجه این ترافیک آن بود که بعد پس از انقضای پنج روز، همچنان اجاره‌کنندگان شروع به بارگیری نکرده بودند. به دنبال آن مالکان کشتی مدعی شدند که قرارداد را فسخ کرده و کشتی را پس خواهند گرفت، با وجود این ادعا همچنان قرارداد را زنده نگاه داشتند. در نهایت یک ماه پس از پایان مدت مقرر در قرارداد، عملیات بارگیری انجام گرفت. مالکان کشتی ادعا کردند در صورتی محدود به دریافت کرایه ایام توقف اضافی بودند که عملیات مذکور ظرف مدت معقولی پس از ایام مقرر در قرارداد انجام می‌شد و آماده نبودن محموله جهت بارگیری خود نقض مستقلی به‌شمار می‌آید. دادگاه تجدیدنظر در رأی خود اعلام کرد که آنها تنها مستحق دریافت میزان مقرر در قرارداد اجاره هستند که کمتر از خسارت واقعی است. اسکروتون ال جی^۲ بعد از بررسی‌های لازم به این مهم رسید که نتیجه آماده نبودن محموله جهت بارگیری، تنها توقف کشتی بیش از ایام تعیین شده است و به همین دلیل نیز مستأجر صرفاً مکلف به پرداخت دموراژ است (ولز، ۲۰۰۸: ۸۰). در دعوی مشابهی، در دعوی چندریس علیه ایبراندسون مولر^۳، اجاره‌کننده اقدام به حمل محموله خطرناک کرد که بدون شک با این عمل قرارداد را نقض کرده بود. با وجود این مالک کشتی محموله را پذیرفت و همچنان قرارداد را زنده نگاه داشت. به دلیل ماهیت خطرناک محموله، مدت زمان بارگیری ۱۶ روز بیش از مدت زمان مقرر در قرارداد به طول انجامید. بر اساس ادعای مالک، دولین جی^۴ اظهار کرد با آنکه میزان خسارت مالک بیشتر از مال الاجاره آن ۱۶ روز بوده است، او صرفاً می‌تواند برای ۱۶ روز توقف اضافی کشتی، ادعای مطالبه مال الاجاره اضافی کند. نتایج حاصل از آرای این دعوی حاکی از آن است

-
1. Inverkip Steamship Co Ltd v Bunge & Co (1917)
 2. Scrutton L J.
 3. Chandris v Isbrandtsen Moller Co Inc (1951)
 4. Devlin J.

که توقف کشتی حتی اگر ناشی از یک نقض مستقل باشد، کماکان مالک مستحق دریافت مال الاجاره اضافی مقرر در قرارداد است (تود، ۲۰۱۵: ۱۳۷).

۲.۴. ارتکاب چندین نقض متفاوت

همان‌طور که پیشتر اشاره شد در قضایای اینورکیپ و چندریس تنها ضرر مالک از دست دادن فرصت اجاره کشتی و دریافت مال الاجاره بیشتر بود. حتی اگر دلیل توقف کشتی نقض شرط متفاوتی از قرارداد باشد، ضرر و زیان مالک تنها به وسیله دریافت مال الاجاره اضافی که در قرار مقرر شد، قابل جبران خواهد بود. بر خلاف این قضایا در صورتی که توقف کشتی بیش از زمان مقرر موجبات آسیبی با ماهیت کاملاً متفاوت را فراهم آورد، موقعیت کاملاً متفاوتی را برای طرفین رقم می‌زند. در این حالت امکان دارد مالک بتواند برای مطالبه خسارات بیشتر، طرح دعوا کند. برای مثال در قضیه ریدار علیه آرکوس^۱، کشتی اجاره شده می‌بایست محموله‌ای از چوب را برای حمل به منچستر بارگیری کند. به موجب آن، اجاره‌کنندگان کشتی از زمان معمول قراردادی فراتر می‌روند و بر همین اساس، مال الاجاره اضافی قابل مطالبه و پرداخت می‌شود. در واقع این امر بر مقدار محموله‌ای که کشتی می‌تواند به‌طور قانونی حمل کند، تأثیر منفی می‌گذارد و به دلیل این تأخیر، کشتی صرفاً قادر به حمل بار عرشه زمستانی می‌شود. در حقیقت این مقدار، حدود ۳۰ درصد کمتر از مقدار واقعی قابل حمل است. قاضی جان الدن بنکر^۲ عنوان کرد که تنها، نقض تعهد اجاره‌کننده مبنی بر بارگیری کشتی در مدت زمان معین رخ داده است و نرخ دموراژ، نمی‌تواند مانع از ادعای مالک کشتی در رابطه با نوع دیگری از ضرر شود. در حقیقت علاوه بر دریافت مال الاجاره اضافی امکان مطالبه سایر خسارات وارده نیز امکان‌پذیر است؛ به تعبیری جبران خسارات وارده به متضرر، صرفاً به دموراژ محدود نمی‌شود. بی‌شک نرخ دموراژ، کمیت توافق شده‌ای است که طرفین قرارداد به‌منظور جبران زیان مالک کشتی مبنی بر از دست دادن کرایه برای حمل و نقل بیشتر و یا به‌نوعی حق توقف لحاظ می‌کنند (اوبدیت، ۲۰۰۴: ۱۳۵).

در مقابل قضات دیگر سارگانت^۳ و اتکین^۴ معتقد بودند در این دعوا، یک نقض جداگانه به‌وقوع پیوسته است که آن هم ناشی از ناتوانی اجاره‌کنندگان در بارگیری یک محموله کامل است و به همین دلیل نیز مالکان کشتی را در بازبایی ضرر و زیان ناشی از آن محق می‌دانند. نکته بحث‌برانگیز آن است که مطابق با نظر بانکر ال جی، فقط یک نوع نقض قرارداد وجود دارد و آن هم توقف اضافی کشتی است که بر اساس قرارداد در قالب دموراژ جبران می‌شود؛

1. AKTIESELSKABET REIDAR v. ARCOS, LIMITED (1924)
2. Bankes John Eldon
3. Sargant
4. Atkin

درحالی‌که سارگانت و اتکین، در مقابل باور داشتند که در این دعوا، دو نوع نقض تعهد مجزا صورت پذیرفته و همین امر نیز مبنای رأی دادگاه قرار گرفته است (پیل، ۲۰۲۲: ۲-۳). البته مواردی مانند پرونده آرکوس علیه ریدار نادرند، به‌طوری‌که در اغلب موارد مالک ملزم به دریافت دموراژ بر اساس قرارداد می‌شود.

۵. نتیجه

هنگام عقد قرارداد اجاره میان مستأجر و مالک کشتی در سیستم حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی، مدت زمانی مجاز و منطقی برای تخلیه و یا بارگیری تحت عنوان ایام توقف کشتی مقرر می‌شود. بر این اساس در صورتی‌که بارگیری و تخلیه کشتی بیش از زمان تعیین‌شده طول بکشد، مستأجر بر اساس میزان مشخص در قرارداد اجاره موظف به پرداخت کرایه ایام توقف اضافی می‌شود. همان‌طور که در سیستم حقوقی کشورهای فرانسه و انگلستان بررسی شد، اغلب موارد دموراژ به‌عنوان مال‌الاجاره اضافی در نظر گرفته می‌شود و ماهیتی مشابه با کرایه کشتی دارد. اگرچه تعیین دموراژ توسط طرفین امری متداول به‌شمار می‌رود، اما عدم تعیین چارچوب حقوقی آن و بی‌دقتی در شناخت ماهیت دموراژ و نیز نبود تعریفی جامع در خصوص آن در بسیاری از موارد به طرح اختلافات متعدد و گاه طولانی در محاکم منجر می‌شود. با توجه به اینکه توقف کشتی فراتر از مدت زمان مقرر قراردادی می‌تواند اشکالات متعددی همچون تلف و ورود خسارت به کالا و یا از دست دادن مشتری و نیز بالا رفتن مالیات و عوارض گمرکی را در پی داشته باشد، از این‌رو مالک کشتی در پی جبران خسارات خود واقعی خود برمی‌آید. بررسی دقیق قضایای مرتبط با قراردادهای اجاره سفری حاکی از آن است که جبران ضرر و زیان مالک که ناشی از توقف اضافی کشتی است، صرفاً محدود به کرایه ایام توقف اضافی (دموراژ) می‌شود. در صورتی‌که مالک در صدد مطالبه ضرر و زیان واقعی خود برآید، می‌بایست نقض جداگانه‌ای از توقف اضافی کشتی را ثابت کند. با این حال، تعیین اینکه در اختلافات دریایی آیا یک نقض مستقل به‌وقوع پیوسته و یا چندین نقض رخ داده است، موضوعی کاملاً پیچیده تلقی می‌شود که تفاسیر مختلف را نسبت به ماهیت کرایه ایام توقف اضافی و همچنین رویه‌های قضایی ایجادشده از سوی محاکم کشورهای مختلف در پی دارد. در حقیقت رویکرد غالب صاحب‌نظران و رویه‌های جاری در حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی حاکی از آن است که سایر خسارات وارده به‌سبب تأخیر در بارگیری و تخلیه، قابلیت جمع شدن با دموراژ را پیدا نمی‌کنند و جبران خسارت صرفاً در قالب دموراژ امکان‌پذیر خواهد بود.

بیانیه نبود تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌کنند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را شامل پرهیز از دزدی ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوءرفتار و غیره، به‌طور کامل رعایت کرده‌اند.

قدردانی

از تمامی افرادی که با در دسترس قرار دادن منابع علمی، شرایط لازم برای انجام این تحقیق را برای ما فراهم کردند و مسیر انجام پژوهش حاضر را هموار ساختند، کمال تشکر و قدردانی را داریم.

منابع

امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، حقوق دریایی. ج ۲، تهران، نشریه شماره ۷ مدرسه عالی بیمه تهران. شفیع، بهاره؛ منصور، سعید؛ شمس، احمد (۱۴۰۱[الف]). تأملی بر ماهیت خسارت ناشی از تأخیر در عملیات بارگیری و تخلیه کشتی: در پرتو کنوانسیون‌های هامبورگ و تردام. فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری، (۵۳)، ۱۲۲-۱۰۱.

در: <https://elmnet.ir/account/login?returnUrl=%2Fdoc%2F2621566-93412>
(۱۷ آذر ۱۴۰۳)

شفیع، بهاره؛ منصور، سعید؛ شمس، احمد (۱۴۰۱[ب]). بررسی نقش تأخیر و معطلی در بارگیری کشتی‌ها در اثربخشی تحریم‌های بین‌المللی: مطالعه مقایسه‌ای جغرافیای تقنینی ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی. فصلنامه علمی-پژوهشی جغرافیا و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، ۱۲(۴)، ۹۱-۱۰۷
10.22034/jgeoq.2022.255792.2799.۱۰۷

طباطبائی نژاد، سیدمحمد؛ مداحی نسب، مصطفی (۱۳۹۷). اطلاعیه آمادگی و دعاوی دموراز ناشی از آن: بررسی دکتین‌ها و رویه‌های قضایی. فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، ۴۸(۳)، ۵۴۹-۵۶۵.
10.22059/jlq.2018.244011.1006949

نبی فیضی چکاب، غلام؛ هاشمی‌زاده، سیدعلیرضا (۱۳۹۱). مسئولیت پرداخت دموراز در قراردادهای اجاره کشتی برای سفر معین. مجله حقوق تطبیقی، ۳(۱)، ۱۳۱-۱۱۱.
DOI: 10.22059/jcl.2012.32108

References

- Akarachotikavanith, W. (2015). Legal problems on demurrage in voyage charters. Master of Laws Program in Business Laws. Faculty of law, Thammasat University. Thailand. at: <https://so05.tcithaijo.org/index.php/TBLJ/article/download/112713/8776>

- Diamar, R. P., & An Chandrawulan (2020). Charter's Liability on Demurrage:an Indonesia's Perspective. *Transnational Business Law Journal*, 1(1), 58-72. at: <https://jurnal.fh.unpad.ac.id/index.php/transbuslj/article/view/285>. (Accessed 21 Nov. 2023).
- Fazi, S., & Kees Jan RoodBergen (2018). Effects of demurrage and detention regimes on dry-port-based inland container transport". *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, (89), 1-18. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trc.2018.01.012>
- Girvin, S. (2019). "The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer". In Proceedings of the 25th Pan-American Conference of Naval Engineering—COPINAVAL 25. *Springer International Publishing*, 421-438. at: <https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm?abstractid=3093178>. (Accessed 8 Dec. 2023).
- Hardy-Ivamy, E. R. (1960). Exceptions clauses and the liability for demurrage. *The Modern Law Review*, 23(4), 437-440. at: https://www.researchgate.net/profile/Tran-Nguyen-Giang/publication/350896532_NOTES_OF_CASES/links/60795f89907dcf667ba1a781/NOTES-OF-CASES.pdf. (Accessed 18 Dec. 2023).
- Κοκκόρη, Καλλιόπη Π. (2013). Laytime and demurrage. Master's diss., *University of Piraeus (Greece)* at: <https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5281/Kokkori.pdf?sequence=2>. (Accessed 28 November. 2023).
- Kokpan, B. S. (2017). Re-Appraising the Concept of Laytime in Charterparties. *Journal of Property Law and Contemporary*, 6(1), 1-16.at: <https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm?abstractid=3819800> (Accessed 28 October. 2023).
- Madge, P. (1974). A Fresh Look at Demurrage in English Law. *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management*, 41(3), 150-173. at: <https://kluwerlawonline.com/api/Product/CitationPDFURL?file=Journals%5CAMDM%5CAMDM1974031.pdf> (Accessed 20 December. 2023).
- Nabi Feizi Chekap, GH., & Hashemizadeh, S.A. (2012). Responsibility for payment of demurrage in ship charter contracts for a certain voyage. *journal of Private law studies*, 3(1), 111-131.10.22059/jcl.2012.32108. [in Persian]
- Nasirian, Y. (2013). Revisions in the concept of commencement of laytime and demurrage—Laytime and demurrage clauses in international sale contracts. JASM01 Master Thesis Maritime Law 30 higher education credits. at:

- <https://lup.lub.lu.se/student-papers/record/3865263/file/3865266.pdf>
(Accessed 31 Oct. 2023).
- Obeidat, Y. M. G. (2004). The penalty clause in English law: a critical analysis and comparison with Jordanian law. Doctoral Dissertation. University of Leeds. at:
<https://etheses.whiterose.ac.uk/11265/1/412029.pdf>. (Accessed 18 December. 2023).
- Padayachee, C., & Naude, M. J. (2021). Laytime and demurrage implications in voyage charterparties for chemical tankers. *International Journal of Innovation and Sustainable Development*, 15(4), 496-516. at:
<https://www.inderscienceonline.com/doi/pdf/10.1504/IJISD.2021.118420>
(Accessed 3 Dec. 2023).
- Peel, E. (2022). The scope of a demurrage clause. *Law Quarterly Review*, (138), 1-5. at:
<https://ora.ox.ac.uk/objects/uuid:1b73dc0c-05c0-4408-9233-f3b5cb24028e/files/r2227mq29q>. (Accessed 7 Dec. 2023).
- Plomaritou, E. (2014). A review of shipowner's & charterer's obligations in various types of charter. *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, (4), 307-321. at:
<https://davidpublisher.com/Public/uploads/Contribute/550a993f0831a.pdf>
(Accessed 24 Oct. 2023).
- Storms, K., Christa Sys, Thierry Vanel slander, and Ruben Van Deurne (2023). Demurrage and detention: from operational challenges towards solutions. *Journal of Shipping and Trade*, 8(1), 1-31. S<https://doi.org/10.1186/s41072-023-00132-1>.
- Shafiei, B., Mansoori, S., & Shams, A. (2022). Investigation the role of delays and detention in loading ships in the effectiveness of international sanctions: A comparative study of the legislative geography of Iran and international convention. *Quarterly of Geography (Regional Planning)*, 12(3), 91-107. 10.22034/jgeoq.2022.255792.2799[in Persian]
- Shafiei, B., Mansoori, S., & Shams, A. (2022). A reflection on the nature of damage caused by delays in loading and unloading of ships: in the light of the Hamburg and Rotterdam Conventions. *Private and Criminal Law Research Quarterly*, 53, 101-122.
at:<https://elmnet.ir/account/login?returnUrl=%2Fdoc%2F2621566-93412>.
[in Persian]
- Tabatabaei Nejad, M., & Maddahinasab, S.M. (2018). Notice of readiness and resulting demurrage claims: A review of doctrines and case law. *Journal of Private law studies*, 48(3), 549-565.
10.22059/jlq.2018.244011.1006949. [in Persian]

- Wells, M. J. (2008). Demurrage and the Availability of General Damages. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, 22(1), 76-88. at:
<https://maritime.law.uq.edu.au/index.php/anzmlj/article/download/1349/1227>. (Accessed 29 Dec. 2023).
- Sun, Q., Meng, Q., & Chou, M. C. (2021). Optimizing voyage charterparty (VCP) arrangement: Laytime negotiation and operations coordination. *European Journal of Operational Research*, 291(1), 263-270. at:
<https://www.academia.edu/download/104473997/j.ejor.2020.09.03220230723-1-ud7b91.pdf> (Accessed 15 Nov. 2023).
- Todd, P. (2016). Principles of the Carriage of Goods by Sea. *Routledge*. at:
<https://static2.tinn.ir/servev2/YU6zp4kEPKeo/hhF3zQUm1m4,/Principle+of+the+Carriage+of+Goods+by+Sea.pdf>. (Accessed 3 Dec. 2023).
- Yu, M., Jan C., Fransua, and Chung-Yee Lee (2018). Detention decisions for empty containers in the hinterland transportation system. *Transportation Research Part B: Methodological*, 110, 188-208.
DOI: 10.1016/j.trb.2018.02.007