Journal of Marine Science and Technology

Summer 2026, Vol. 25, No.2, pp. 45-.51.

Available Online: ***http://jmst.kmsu.ac.ir***

Original Article

Demurrage in Iranian and English Legal Systems: A Comparative Study of Legal Nature and Practical Enforcement Issues

Houri Navaseri *, Mohammad Habibi Mojndeh

Department of Law, Faculty of Law, Mofid University, Qom, Iran.

* **Corresponding Author Email:** houranavaseri1364@gmail.com

Received: 30 June 2025 **Revise Date:** 4 August 2025 **Accepted:** 9 September 2025

DOI: 10.22113/jmst.2025.531773.2649

Abstract

Demurrage is a foundational concept in maritime law and international trade, denoting the compensation payable to a shipowner when loading or unloading exceeds the laytime stipulated in the charterparty. Although widely employed in time and voyage charterparties, demurrage produces divergent effects across legal systems. This article therefore analyses the legal nature of demurrage, the challenges attending its enforcement, and its interpretation under Iranian and English law, with particular attention to the principal divergences between the two systems and the difficulties inherent in calculating demurrage accurately. Using analytical and comparative methods, the study examines legal instruments, judicial practice, and authoritative scholarship, drawing on analogous cases from both jurisdictions. The findings demonstrate that in English law demurrage is precisely regulated through clear contractual terms and instruments such as Incoterms, which enhance transparency and reduce disputes over the interpretation of laytime and responsibility. In Iranian law, by contrast, demurrage lacks precise statutory definition and is recognised informally through general principles of contractual liability, as reflected in Article 230 of the Civil Code; the absence of clear provisions on laytime and force majeure consequently generates difficulties of interpretation and enforcement in domestic contracts. The article concludes that demurrage functions not merely as a compensatory mechanism but also as an instrument for ensuring the efficiency of port operations and improving maritime commercial processes. To mitigate legal disputes, it is recommended that charterparties be drafted with greater precision and that laytime and force majeure conditions be clearly defined. It is further recommended that the experience of English law and the rules of Incoterms be drawn upon to enhance transparency in Iranian maritime contracts.

Keywords: Demurrage; Maritime Law; Charterparty; Incoterms; Force Majeure.

1. INTRODUCTION

Demurrage is a foundational concept in maritime law and international trade. It denotes the compensation payable to a shipowner when the loading or unloading of a vessel exceeds the permitted laytime stipulated in the charterparty. Typically calculated on a daily or hourly basis, demurrage indemnifies the shipowner for financial losses arising from delay, including vessel operating costs and lost commercial opportunities. Although demurrage is most commonly employed in time charterparties and voyage charterparties, its calculation depends on a range of factors, including the duration of the delay, the type of vessel, and prevailing port conditions.

Copyrights:
Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted Journal of Marine Science and Technology. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (http://creativecommons. org/licenses/ by/4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

The precise timing of loading and unloading operations is of paramount importance in maritime transport contracts, since delay may leave the vessel immobilised in port, generate additional operating costs, and forfeit commercial opportunities. This article analyses the legal nature of demurrage, its defining characteristics, and its position within the maritime legal framework. Given that demurrage produces divergent effects across legal systems—particularly those of Iran and England—the study undertakes a comparative examination of the concept in both jurisdictions. In English law, demurrage is widely applied in charterparties and, within the framework of well-established instruments such as Incoterms and international conventions, is regarded as damages payable in the event of delay in port operations. In Iranian law, by contrast, although no specific legislation governs demurrage, the concept has been informally recognised through judicial practice and by recourse to the doctrine of contractual damages, as reflected in provisions such as Article 230 of the Iranian Civil Code. Prior scholarship on demurrage has focused predominantly on maritime law and transport contracts, with particular attention to the legal divergences between different systems, especially those of Iran and England. This article seeks to address this scholarly gap by offering a comparative analysis of the various dimensions of demurrage under Iranian and English law.

2. MATERIALS AND METHODS

Analytical and comparative methods are employed to examine and address the research questions. By conducting a comparative study and analysis of the legal instruments governing demurrage in Iranian and English law, this research identifies the principal differences and similarities in the application of the concept across the two legal systems. Furthermore, reliance on authoritative scholarly sources—including books, academic articles, and international legal documents—facilitates a comparative exposition of the nature of demurrage and the challenges attending its implementation. The research methodology encompasses the analysis of legal rules, the examination of judicial practice, and the review of existing academic literature in the field. For the purposes of comparative study, analogous cases drawn from the judicial practice and legal doctrine of Iran and England are analysed in detail.

3. RESULTS

The findings demonstrate that demurrage operates in both Iranian and English legal systems as a legal instrument for compensating losses occasioned by delays in port operations; however, significant differences persist in the manner in which the concept is regulated and enforced. Under English law, demurrage is precisely regulated in maritime contracts through the application of Incoterms rules, and the conditions governing delay are set out clearly and explicitly in contractual instruments. These rules are particularly effective in preventing disputes over the interpretation of terms and responsibilities, thereby affording greater transparency. In Iranian law, by contrast, the concept is introduced informally on the basis of general principles of contractual liability and lacks precise definition in national legislation. This gives rise to challenges in the interpretation and enforcement of demurrage in domestic Iranian contracts, since the concepts of laytime and force majeure are not clearly addressed in contractual instruments and are frequently subject to divergent interpretations. Consequently, greater transparency is required in Iran's maritime legislation and contractual practice.

4. DISCUSSION AND CONCLUSION

To reduce legal disputes and improve the conditions of maritime contracts under Iranian law, four recommendations are advanced. First, charterparties and other maritime contracts should be drafted with greater precision, explicitly specifying the permitted laytime, the conditions governing delay, and the method of calculating demurrage; the adoption of rules analogous to Incoterms would enhance transparency and help prevent disputes. Second, key concepts—including force majeure, laytime, and delay-related terms—should be clearly and explicitly incorporated into Iranian maritime transport contracts so as to avoid divergent interpretations and enforcement difficulties. Third, the experience and judicial practice of English law, particularly its precise methods of regulating demurrage and delay conditions in maritime contracts, could inform the improvement of Iranian domestic legislation and reduce litigation; the use of Incoterms as an international reference in domestic contracts is likewise recommended. Fourth, maritime industry participants and Iranian jurists should be trained in international rules and conventions and in the proper application of demurrage concepts. These measures would improve the state of maritime law in Iran, reduce enforcement and legal disputes in maritime contracts, and enhance international commercial relations.

مجله علوم وفنون دریایی، فصل نامه ی علمی پژوهشی

دوره ۲۵، شماره ۲، تابستان ۱۴۰۵، صفحات ۴۵ تا ۵۱.

مقاله پژوهشی

Available Online: *http://jmst.kmsu.ac.ir*

بررسی تطبیقی دموراژ در حقوق ایران و انگلیس: ماهیت حقوقی و چالش‌های اجرایی

حوری نواصری *، محمد حبیبی مجنده

گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق،دانشگاه مفید، قم، ایران.

* **نویسنده مسئول، پست الکترونیک:** houranavaseri1364@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۴/۰۹ **تاریخ بازنگری:** ۱۴۰۴/۰۵/۱۳ **تاریخ پذیرش:** ۱۴۰۴/۰۶/۱۸

شناسه دیجیتال (DOI): 10.22113/jmst.2025.531773.2649

چکیده

دموراژ به‌عنوان یکی از مفاهیم کلیدی در حقوق دریایی و تجارت بین‌المللی، به هزینه‌ای اطلاق می‌شود که به دلیل تأخیر در بارگیری یا تخلیه کشتی، فراتر از زمان مجاز تعیین‌شده در قرارداد اجاره کشتی (چارتری)، به مالک کشتی پرداخت می‌گردد. این هزینه معمولاً بر اساس نرخ روزانه یا ساعتی تعیین شده و به‌منظور جبران خسارت‌های مالی ناشی از تأخیر، از جمله هزینه‌های عملیاتی کشتی و از دست دادن فرصت‌های تجاری محاسبه می‌شود. در حالی که دموراژ به‌طور معمول در قراردادهای تایم‌چارتر و ویج‌چارتر به‌کار می‌رود، نحوه محاسبه آن به عواملی همچون مدت تأخیر، نوع کشتی، و شرایط بندر بستگی دارد .مسئله اصلی در این پژوهش، تحلیل دقیق ماهیت حقوقی دموراژ، چالش‌های اجرایی و تفسیر آن در حقوق ایران و انگلیس است. به‌ویژه، تفاوت‌های عمده در تنظیم این مفهوم در دو سیستم حقوقی و چالش‌های موجود در محاسبه دقیق دموراژ در قراردادهای دریایی مورد بررسی قرار می‌گیرد. در این راستا، این مقاله به بررسی این موضوع می‌پردازد که علیرغم استفاده گسترده از دموراژ در حقوق بین‌الملل، در حقوق ایران این مفهوم به‌طور غیررسمی و از طریق قواعد عمومی خسارت مطرح می‌شود. نویسنده معتقد است که استفاده از قواعد اینکوترمز و شفاف‌سازی شرایط دموراژ در قراردادهای داخلی ایران می‌تواند به کاهش اختلافات اجرایی و افزایش کارایی در قراردادهای دریایی کمک کند. این مقاله به این نتیجه می‌رسد که دموراژ نه‌تنها به‌عنوان ابزاری برای جبران خسارت، بلکه به‌عنوان مکانیزمی برای تضمین کارایی عملیات بندری و بهبود فرآیندهای تجاری دریایی عمل می‌کند. برای کاهش اختلافات حقوقی در این زمینه، پیشنهاد می‌شود که قراردادهای چارتر با دقت بیشتری تنظیم شوند و شرایط فورس‌ماژور به‌طور شفاف تعریف گردد.

واژگان کلیدی: دموراژ، حقوق دریایی، چارترپارتی، اینکوترمز، فورس‌ماژور.

Copyrights:
Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted Journal of Marine Science and Technology. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (http://creativecommons. org/licenses/ by/4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

۱. مقدمه

دموراژ یکی از مفاهیم کلیدی در حقوق دریایی و قراردادهای حمل‌ونقل دریایی است که تأثیر زیادی در تنظیم روابط تجاری و قراردادهای بین‌المللی دارد. این مفهوم به هزینه‌ای اطلاق می‌شود که در اثر تأخیر در بارگیری یا تخلیه کشتی، فراتر از زمان مجاز تعیین‌شده در قرارداد اجاره کشتی (چارتری) به مالک کشتی پرداخت می‌شود. در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، زمان دقیق برای انجام عملیات بارگیری و تخلیه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، چرا که تأخیر در این فرآیند می‌تواند به توقف کشتی در بندر، هزینه‌های اضافی عملیاتی و از دست دادن فرصت‌های تجاری منجر شود. هدف این مقاله، تحلیل ماهیت حقوقی دموراژ، ویژگی‌های آن و جایگاه آن در نظام حقوقی دریایی است. از آن‌جا که دموراژ در بسیاری از سیستم‌های حقوقی، به‌ویژه در حقوق ایران و انگلیس، تأثیرات متفاوتی دارد، این تحقیق به بررسی تطبیقی این مفهوم در هر دو سیستم حقوقی می‌پردازد.

در حقوق انگلیس، این مفهوم به‌طور گسترده‌ای در قراردادهای چارتر دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد و در چارچوب قواعد شناخته‌شده‌ای نظیر اینکوترمز و کنوانسیون‌های بین‌المللی، دموراژ به‌عنوان خسارت قابل پرداخت در صورت تأخیر در عملیات بندری محسوب می‌شود. در حقوق ایران، اگرچه به‌طور خاص هیچ‌گونه قانونی تحت عنوان دموراژ وجود ندارد، اما از طریق تحلیل رویه‌های قضائی و استفاده از مفهوم خسارت قراردادی در مواد قانونی مانند ماده ۲۳۰ قانون مدنی ایران، این مفهوم به‌طور غیررسمی پذیرفته شده است.

مطالعات پیشین در زمینه دموراژ عمدتاً در حوزه حقوق دریایی و قراردادهای حمل‌ونقل متمرکز بوده و توجه ویژه‌ای به تفاوت‌های قانونی بین سیستم‌های حقوقی مختلف، به‌ویژه سیستم‌های حقوقی ایران و انگلیس داشته‌اند. این مقاله با هدف تکمیل این خلأ تحقیقاتی و ارائه تحلیل تطبیقی، به بررسی ابعاد مختلف دموراژ در حقوق ایران و انگلیس پرداخته است.

۲. مواد و روش ها

دموراژ به‌عنوان یکی از مفاهیم مهم در حقوق دریایی، نقش بسزایی در تنظیم قراردادهای دریایی و حمل‌ونقل ایفا می‌کند. در این بخش، به‌طور تخصصی به تحلیل مفهوم دموراژ در حقوق ایران و انگلیس پرداخته شده و تفاوت‌ها و شباهت‌های موجود در کاربرد این مفهوم در هر دو نظام بررسی می‌شود.

در حقوق انگلیس، دموراژ یک شرط در قراردادهای اجاره سفری (Voyage Charterparty) است. این قراردادها معمولاً برای حمل‌ونقل کالا در تجارت دریایی منعقد می‌شوند و در آن‌ها زمان مشخصی برای بارگیری و تخلیه تعیین شده است. چنانچه تأخیری در این عملیات رخ دهد، اجاره‌کننده مکلف به پرداخت خسارت موسوم به دموراژ به مالک کشتی است (Scrutton et al. 1984).

Foxton et al. (2024) بیان کرده‌اند است که دموراژ نوعی خسارت قراردادی است که برای جبران هزینه‌های ناشی از توقف کشتی، نگهداری و از دست دادن فرصت‌های تجاری در اثر تأخیر پرداخت می‌شود. طبق ماده ۱۸۰۳ قانون حمل‌ونقل دریایی انگلستان، دموراژ به‌عنوان جبران خسارت ناشی از نقض قرارداد اجاره در صورت تأخیر قابل مطالبه است. این مبلغ معمولاً به‌صورت روزانه و گاه ساعتی محاسبه می‌شود و میزان آن در قرارداد بسته به شرایط بندر و کشتی تعیین می‌گردد.

در حقوق ایران، قانون مستقلی در خصوص دموراژ وجود ندارد، اما این مفهوم از طریق اصول کلی حاکم بر مسئولیت قراردادی، به‌ویژه ماده ۲۳۰ قانون مدنی قابل استنتاج است. این ماده بیان می‌دارد که در صورت تأخیر در اجرای تعهدات، متخلف موظف به جبران خسارت است. از این‌رو، دموراژ در حقوق ایران به‌عنوان نوعی خسارت قراردادی و در قالب وجه التزام شناخته می‌شود (Rouhi and Moradi, 2021).

Bayat و Khaleghi (2022) بیان کردندکه: در قراردادهای تایم چارتر (Time Charter) و ویج چارتر (Voyage Charter)، توافق بر پرداخت دموراژ در صورت تأخیر در بارگیری یا تخلیه وجود دارد. با این حال، به دلیل نبود تعریف قانونی دقیق، استناد به قواعد عرفی و رویه‌های قضائی الزامی است.

در راستای بیان چالش‌های حقوقی دموراژ، زمان مجاز (Lay time) و فورس ماژور (Force Majeure) به عنوان چالش‌های مؤثر بر دموراژ از منظر حقوق انگلیس و ایران مورد بررسی قرار می‌گیرند.

Brown (2021) معتقد است که زمان مجاز به مدت زمانی اطلاق می‌شود که در قرارداد طرفین برای بارگیری یا تخلیه مشخص می‌کنند. این عامل نقش تعیین‌کننده‌ای در شناسایی تأخیر و محاسبه دموراژ دارد. شناخت زمان مجاز گام آغازین درجهت ایجاد مسئولیت برای متخلف از قرارداد اجاره‌ی کشتی (Charterparty) و پرداخت خسارت است. بررسی زمان مجاز در حقوق انگلیس وایران، شناخت بیشتری دراین زمینه فراهم می‌کند.

Schofield (2022) بیان می‌کند که در حقوق انگلیس، زمان مجاز باید دقیق، شفاف و در قرارداد مشخص باشد. تمامی عوامل مؤثر بر تأخیر مانند: شرایط جوی، بندری و فنی در قرارداد لحاظ می‌شوند. در صورت تجاوز از این مدت، اصولاً اجاره‌کننده موظف به پرداخت دموراژ است.

در حقوق ایران، نظر به فقدان تعریف قانونی صریح از زمان مجاز، در فرض سکوت قرارداد، تعیین این مدت بر مبنای عرف

تجاری و اصول کلی حقوقی و با ملاحظه‌ی شرایط متعارف حمل‌ونقل صورت می‌گیرد.

در رابطه با فورس ماژور و تأثیر آن بر دموراژ، Baughen (2023) بیان کرد که فورس‌ماژور به عنوان شرایط غیرقابل پیش-بینی و اجتناب ناپذیر، می‌تواند تأثیر مستقیمی برزمان بارگیری و تخلیه داشته باشد. این شرایط که خارج از اراده طرفین است، می¬تواند منجر به توقف عملیات و در نتیجه غییر درمحاسبات دموراژ گردد.

Cooke et al. (2022) بیان کرد که در حقوق انگلیس، فورس‌ماژور معمولاً از طریق بندهای صریح در قراردادهای چارتر، مدیریت می‌شود. طبق رویه‌های قضایی و مستندات حقوقی، اگر شرایطی نظیر طوفان یا حوادث پیش‌بینی نشده‌ی قرارداد به عنوان فورس ماژور تعریف شده باشند، می¬تواند موجب معافیت از پرداخت دموراژ گردد. به عنوان مثال، اگر درقرارداد ذکر شده باشد که شرایط جوی شدید جزو استثنائات است، تأخیر ناشی ازآن مشمول محاسبه دموراژ نخواهد بود.

Rouhi و Moradi (2021) بیان کردند که در حقوق ایران، فورس‌ماژور به طور صریح در قانون مدنی تعریف نشده است، اما مفهومی نزدیک به آن در ماده ۲۲۷ قانون مدنی آمده است که اگر انجام تعهد در اثر حادثه‌ای غیرقابل‌دفع غیرممکن شود، مسئولیت از متعهد ساقط می‌شود. همچنین به نظر این پژوهشگران، درعمل، اگر فورس‌ماژور در قرارداد درج نشده باشد، طرفین می‌توانند به‌صورت توافقی، دوره تأخیر را از محاسبه دموراژ مستثنا کنند، اما این اقدام اغلب وابسته به تفسیر قضائی یا توافق شفاهی طرفین است.

Arbabi و Hatamipour (2017) در پژوهشی بیان کردند که تفاوت اصلی میان دو نظام حقوقی ایران و انگلیس در این است که در حقوق انگلیس، فورس‌ماژور دارای جایگاه حقوقی تثبیت‌شده و اجرایی است و در قراردادهای دریایی به‌صراحت لحاظ می‌شود. اما در حقوق ایران، نبود تعریف قانونی دقیق، موجب می‌شود که تفسیر شرایط اضطراری و تأثیر آن بر دموراژ، تابع عرف، تفسیر قضات و توافقات قراردادی باشد.

درخصوص نرخ دموراژ و شیوه محاسبه آن میان حقوقدانان اختلاف نظر دیده می‌شود؛ به‌طوری که گاها این اختلاف منجر به تفسیر قرارداد درمحاکم گردیده است.

در رابطه با نرخ دموراژ درحقوق انگلیس Baughen (2023) بیان کرد که در حقوق انگلیس، دموراژ معمولاً با نرخ روزانه‌ی از پیش تعیین‌شده، در قرارداد محاسبه می‌شود. این نرخ بسته به نوع کشتی، بار، بندر مقصد و مدت زمان تخلیه متغیر است. به‌طور معمول، برای هر روز تأخیر، اجاره‌کننده موظف به پرداخت دموراژاست. همچنین، در برخی قراردادها نرخ متفاوتی برای ساعات مختلف شبانه‌روز یا ایام تعطیل لحاظ می‌شود. این شفافیت در تعیین نرخ و معیارهای محاسبه باعث می‌شود که اختلافات ناشی از تأخیر کاهش یابد. اما در حقوق ایران، به دلیل فقدان تعریف قانونی دموراژ، محاسبه آن عمدتاً وابسته به توافقات قراردادی و عرف حمل‌ونقل دریایی است. اغلب طرفین برای هر روز تأخیر مبلغی را به‌عنوان وجه التزام تعیین می‌کنند، ولی در صورت فقدان توافق صریح، محاکم ناچار به تفسیر قرارداد خواهند بود (Arbabi and Hatamipour, 2017).

در این رابطه تفاوت کلیدی میان سیستم حقوقی ایران و انگلیس در این است که در نظام انگلیسی، معیارهای محاسبه دموراژ دقیق، شفاف و قابل پیش‌بینی هستند. در حالی‌که در حقوق ایران، این محاسبه در نبود توافق صریح، تابع عرف یا تصمیم قضائی است و این امر می‌تواند باعث اختلافات فنی و حقوقی شود (Bayat and Khaleghi, 2022).

در ادامه درباره تأثیر کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی بر مفهوم دموراژ و نحوه اعمال آن در قراردادهای دریایی تحلیل می‌شود. از میان اسناد مهم، دو مجموعه قواعد نقش برجسته‌ای دارند: کنوانسیون هامبورگ و اینکوترمز.

در رابطه با درکنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸)، Tetley (2008) بیان می‌کند که این کنوانسیون اصول جامع و روشنی را درباره مسئولیت‌ها وجبران خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا ارائه داده است. اگرچه واژه «دموراژ» که مختص قراردادهای چارترپارتی است به‌طور مستقیم در این کنوانسیون ذکر نشده، اما مسئولیت حقوقی متصدی حمل ونقل در قبال خسارات ناشی از تأخیر به طورصریح پیش¬بینی شده است. کنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸)، چارچوب مشخصی را برای مسئولیت‌های متقابل طرفین، استثنائات قراردادی و شرایط معافیت از مسئولیت (نظیر فورس ماژور) تعیین کرده است. براساس این کنوانسیون، اگر تأخیر در تحویل کالا ناشی ازعواملی باشد که متصدی حمل نتواند از آن‌ها پیشگیری کند، او از مسئولیت معاف خواهد بود (Tetley, 2008).

در رابطه با نقش کنوانسیون‌های دیگر و اینکوترمز، Baughen (2023) معتقد است در حالی‌که کنوانسیون هامبورگ بیشتر به مسئولیت‌های حمل‌ونقل می‌پردازد، قواعدی مانند اینکوترمز نقش عملی‌تری در تعیین زمان‌بندی‌ها، هزینه‌های تأخیر و شرایط دموراژ دارند. برای مثال کنوانسیون‌های بین المللی مانند: هامبورگ (۱۹۷۸)، مسئولیت های کلی حمل و نقل را تنظیم می‌کنند و تعیین دقیق زمان بندی های بارگیری و تخلیه، و همچنین محاسبه هزینه‌های تأخیرو دموراژ، نیازمند ارجاع به شرایط خصوصی قراردادهای اجاره کشتی و بارنامه‌ها است، درحالی‌که قواعد اینکوترمز صرفاً نقاط انتقال ریسک و هزینه میان خریدار و فروشنده را مشخص می‌سازند.

اگرچه قواعد اینکوترمز مانند: FOB یا CIF، تعهدات، تقبل ریسک و تقسیم هزینه‌ها را میان خریدار و فروشنده در قرار داد بیع مشخص می‌کنند، اما اعمال شرایط فورس ماژور و معافیت از پرداخت هزینه‌های تأخیر و دموراژ، نیازمند پیش¬بینی صریح در بندهای قرارداد تجاری و انطباق باشرایط اسناد حمل اجاره کشتی است.

برخی از مدل‌های مختلف اینکوترمز به شرح زیر هستند:

FOB: هزینه دموراژ در تأخیر معمولاً بر عهده خریدار است.

CIF: فروشنده مسئول است، مگر آنکه تأخیر ناشی از فورس‌ماژور باشد.

CFR: مشابه CIF است ولی بدون بیمه. مسئولیت معمولاً با خریدار است.

Tabatabaei Nejad و Sedigh (2025) بیان کردندکه در نظام حقوقی ایران، اینکوترمز جایگاه قانونی صریح ندارد، اما در عمل در قراردادهای بین‌المللی و حتی داخلی استفاده می‌شود. طرفین می‌توانند با اشاره به این قواعد، شرایط دموراژ، فورس‌ماژور و زمان مجاز را مشخص کنند.

اینکوترمز در حقوق ایران دارای چالش‌هایی است، Rouhi و Moradi(2021) بیان کردندکه در غیاب قوانین صریح داخلی درباره دموراژ، استفاده از اینکوترمز می‌تواند شفافیت بیشتری به قراردادهای حمل‌ونقل بدهد. با این حال، تفسیر این قواعد در دادگاه‌های ایران، خصوصاً در غیاب پذیرش رسمی، همچنان ممکن است با چالش مواجه باشد. همچنین

Tabatabaei Nejad و Sedigh (2025) بیان می‌کنند که در قراردادهای CIF، فروشنده مسئول حمل و بیمه کالا تا بندر مقصد است. در صورت تأخیر و نبود شرط فورس‌ماژور، ممکن است فروشنده طبق اصول اینکوترمز مسئول پرداخت دموراژ باشد.

۳. نتایج

مطالعه تطبیقی دموراژ در نظام حقوقی ایران و انگلیس نشان داد که حقوق انگلیس با بهره‌گیری از چارچوب قانونی روشن، قواعد قراردادی شفاف و رویه‌های قضائی مشخص، زمینه مناسبی برای اجرای مؤثر دموراژ فراهم کرده است. در مقابل، در حقوق ایران، نبود قانون خاص، باعث شده است که دموراژ در قالب مفاهیمی مانند: وجه التزام یا خسارت قراردادی تعریف و اعمال شود.

همچنین، استفاده از کنوانسیون‌ها و قواعد بین‌المللی مانند: کنوانسیون هامبورگ و اینکوترمز می‌تواند در کاهش اختلافات حقوقی و افزایش شفافیت قراردادهای دریایی مؤثر باشد.

نتایج حاصل از این تحقیق نشان می‌دهند که دموراژ در هر دو سیستم حقوقی ایران و انگلیس به‌عنوان یک ابزار حقوقی برای جبران خسارت‌های ناشی از تأخیر در عملیات بندری استفاده می‌شود، اما تفاوت‌های عمده‌ای در نحوه تنظیم و اجرایی شدن آن‌ها وجود دارد. در حقوق انگلیس، دموراژ به‌طور دقیق در قراردادهای دریایی و با استفاده از قواعد اینکوترمز تنظیم می‌شود و شرایط مربوط به تأخیر، به‌طور شفاف و دقیق در قراردادها قید می‌شود. این قواعد به‌ویژه برای جلوگیری از اختلافات در تفسیر شرایط زمانی و مسئولیت‌ها بسیار مؤثر هستند و شفافیت بیشتری را فراهم می‌آورند. اما در حقوق ایران، این مفهوم به‌طور غیررسمی و بر اساس قوانین عمومی خسارت مطرح است و به‌طور دقیق در قوانین ملی تعریف نشده است. این امر منجر به چالش‌هایی در تفسیر و اجرای دموراژ در قراردادهای داخلی ایران می‌شود، زیرا مفاهیم مرتبط با زمان مجاز و فورس‌ماژور به‌طور شفاف در قراردادها ذکر نمی‌شود و اغلب تفسیرهای مختلفی از آن‌ها وجود دارد. در نتیجه، نیاز به شفاف‌سازی بیشتری در زمینه حقوقی و قراردادهای دریایی ایران وجود دارد.

٤. بحث

برای کاهش اختلافات حقوقی و بهبود شرایط قراردادهای دریایی در حقوق ایران، پیشنهاد می‌شود که:

الف. تنظیم دقیق قراردادها: قراردادهای چارتر و دیگر قراردادهای دریایی در حقوق ایران باید با دقت بیشتری تنظیم شوند. این قراردادها باید به‌طور مشخص زمان مجاز برای بارگیری و تخلیه، شرایط تأخیر و محاسبه دموراژ را تعیین کنند. استفاده از قواعد مشابه اینکوترمز می‌تواند به شفافیت بیشتر و جلوگیری از بروز اختلافات کمک کند.

ب. گنجاندن مفاهیم کلیدی در قراردادها: شرایط فورس‌ماژور، زمان مجاز و مفاهیم مرتبط با تأخیر باید به‌طور دقیق و شفاف در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی ایران گنجانده شوند. این موارد باید به‌وضوح تعریف شوند تا از تفسیرهای مختلف و اختلافات اجرایی جلوگیری شود.

ج. استفاده از تجربیات حقوقی انگلیس: تجربیات و رویه‌های قضائی حقوق انگلیس می‌تواند در بهبود قوانین داخلی ایران مؤثر باشد. به‌ویژه، روش‌های مشخص و دقیق حقوق انگلیس در تنظیم شرایط دموراژ و تأخیرات در قراردادهای دریایی می‌تواند به حقوق ایران در کاهش دعاوی حقوقی و ارتقاء شفافیت کمک کند. استفاده از اینکوترمز به‌عنوان مرجع بین‌المللی در قراردادهای داخلی نیز پیشنهاد می‌شود.

د. آموزش و آگاهی‌بخشی: به‌منظور بهبود وضعیت اجرای قراردادهای دریایی و کاهش اختلافات، لازم است که فعالان صنعت

حمل‌ونقل دریایی و حقوق‌دانان ایرانی با قوانین و قراردادهای بین‌المللی آشنایی بیشتری پیدا کنند و نحوه استفاده صحیح از مفاهیم مربوط به دموراژ را یاد بگیرند.

این پیشنهادات می‌تواند به بهبود وضعیت حقوق دریایی در ایران و کاهش اختلافات اجرایی و حقوقی در قراردادهای دریایی کمک کند و روابط تجاری بین‌المللی را بهبود بخشد.

References:

Arbabi, M. and Hatamipour, N., 2017. A comparative study of the functions and the contractual role of maritime bill of law in Iranian and British law. *Legal Research Quarterly, 20 (79), pp.123-145*. (In Persian). Doi: 10.22034/jlr.2017.54390

Baughen, S., 2023. *Shipping law*. 8th edn. Abingdon: Routledge.

Bayat, S. and Khaleghi, A., 2022. Looking into the status of women victims in the Code of Criminal Procedure with a comparative approach. *Comparative Law Review*, *13*(1), pp.141-164. https://www.sid.ir/fileserver/jf/1170-281117-x-1149113.pdf

Brown, J.C.P., 2021. *The protection of confidentiality in arbitration: balancing the tensions between commerce and public policy* (Doctoral dissertation, London Metropolitan University). https://repository.londonmet.ac.uk/id/eprint/6685

Cooke, J., Young, T., Ashcroft, M., Taylor, A., Kimball, J., Martowski, D., Lambert, L. and Sturley, M., 2022. *Voyage charters*. Taylor & Francis.

Foxton, D., Bennett, H., Berry, S., Smith, C.F. and Walsh, D., 2024. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. 25th edn. London: Sweet & Maxwell.

Rouhi, E. and Moradi, M., 2021. Comparative study of hardship theory, force majeure and contract sterilization. *Modern Jurisprudence and Law*, *3*(6), pp.73-95. (In Persian). Doi: 10.22034/jaml.2021.246512

Schofield, J., 2022. *Laytime and demurrage*. 8th edn. Abingdon: Routledge. Doi: 10.4324/9781003198406

Scrutton, T.E., Boyd, S.C., Mustill, M.J. and Mocatta, A.A., 1984. *Scrutton on charterparties and bills of lading.* 19th edn. London: Sweet & Maxwell.

Tabatabaei Nejad, S. M. and Sedigh, S., 2025. Comparative Investigation of the Nature of Demurrage and Its Ability to Recover Other Marine Damages. *Law Quarterly*, *54*(4), pp.549-570. (In Persian). https://jlq.ut.ac.ir/article_100347.html?lang=en

Tetley, W., 2008. Marine Cargo Claims, 4th edn., 2 vols. *Cowansville,[Toronto]: Blais*.