

Journal of Islamic Law Research

پژوهش‌نامه حقوق اسلامی

Identification of Recoverable Consequential Damages in
Charterparty Contracts: An Exploration of Common Law
and Maritime Customs

Authors: Paria Sadat Pourhoseini | Nader Mardani |
Nejad Ali Almasi

Stable URL: <https://doi.org/10.30497/law.2024.245909.3507>

شناسایی اقسام خسارات تبعی قابل جبران در قرارداد اجاره کشتی؛
کاوشی در حقوق کامن‌لا و عرف دریانوردی

نویسندگان: پریاسادات پورحسینی | نادر مردانی | نجادعلی الماسی

پیوند دائمی: <https://doi.org/10.30497/law.2024.245909.3507>



Copyright 2025 The Author(s).

Published by *Imam Sadiq University*, Tehran, Iran.

This work is fully Open Access under the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) license, allowing non-commercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited and not modified. *Islamic Law Research* strictly follows the ethical guidelines of the Committee on Publication Ethics (COPE), which all readers, authors, reviewers, and editors are expected to observe and uphold.

Identification of Recoverable Consequential Damages in Charterparty Contracts: An Exploration of Common Law and Maritime Customs

Paria Sadat Pourhoseini • PhD Student in Private Law, Faculty of Law, Theology and Political Sciences, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.
ps.pourhoseini@gmail.com

Nader Mardani • Associate Professor, Department of International Law, Faculty of Law and Political Sciences, Shiraz University, Shiraz, Iran.
(Corresponding Author)
mardani@shirazu.ac.ir

Nejad Ali Almasi • Professor, Department of Private and Islamic Law, Faculty of Law and Political Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran.
nalmasi@ut.ac.ir

Abstract

1. Introduction

The charterparty agreement, a contract within maritime transport, governs the terms under which a vessel is leased. These agreements are pivotal in international trade, particularly in the shipping industry, where disputes often arise due to the complex nature of these contracts. The Iranian Maritime Law, which governs charterparty agreements in Iran, is primarily derived from international conventions, notably the Brussels Convention (Hague Rules) of 1924. However, the Iranian law remains largely silent on several crucial aspects, including the recoverability of consequential damages resulting from breaches of charterparty agreements. Consequential damages, also known as indirect damages, are those that do not directly result from the breach but arise as a secondary consequence, such as lost profits or additional liabilities incurred by the aggrieved party.

Given the international nature of maritime law, the resolution of disputes in this domain must align with international principles and customs. This is particularly important for Iranian shipping companies, which risk exclusion from global trade if their practices are not harmonized with international standards. This study seeks to explore the recoverability of consequential damages in charterparty contracts under both common law principles and



maritime customs, with a particular focus on English law. The examination of these issues is crucial for the development of a coherent legal framework that aligns with international standards, thereby ensuring the competitiveness of Iranian shipping companies in the global market.

2. Research Question

The central research question guiding this study is: To what extent can consequential damages arising from breaches of charterparty agreements be recovered under common law principles and maritime customs?

The study aims to determine whether consequential damages, which may result in greater harm than direct damages, can be claimed by the aggrieved party, be it the charterer or the shipowner.

3. Research Hypothesis

The study operates on the hypothesis that international maritime law, particularly as developed in jurisdictions with advanced legal systems, such as the United Kingdom, recognizes the recoverability of consequential damages in specific circumstances. The hypothesis suggests that the application of international principles and customs, as mandated by the Iranian Maritime Law in the absence of explicit domestic provisions, should logically extend to the recognition and recovery of consequential damages. The study hypothesizes that the aggrieved party in a charterparty agreement, whether a charterer or a shipowner, can claim consequential damages, provided that these damages are foreseeable and directly related to the breach of contractual obligations.

4. Methodology & Framework, if Applicable

This study adopts a qualitative research methodology, utilizing doctrinal legal research to examine the treatment of consequential damages in charterparty agreements under common law and maritime customs. The research framework is structured around a comparative analysis of Iranian Maritime Law with the legal principles established in common law jurisdictions, particularly English law. The selection of English law as a primary reference is due to its significant influence on international maritime law and its well-developed body of case law concerning charterparty agreements.

The research begins with an exploration of the concept of consequential damages in maritime law, drawing on definitions and interpretations from leading legal texts and case law in common law jurisdictions. The study then undertakes a comparative analysis of key legal precedents in English law that have shaped the understanding and application of consequential damages in the context of charterparty agreements. Cases such as the *Achilles* and *Hadley vs. Baxendale* are examined to illustrate the principles governing the recoverability of consequential damages.

The research also incorporates an analysis of maritime customs and practices, recognizing that customary practices play a crucial role in the interpretation and application of maritime law.

5. Results & Discussion

The analysis conducted in this study highlights the complexities and nuances surrounding the recoverability of consequential damages in charterparty contracts.

In Iranian law, consequential damages are generally not recoverable due to the legal requirement that damages be direct and immediate, as mandated by the Civil Procedure Code of 2000 (1379 SH). This principle is rooted in the Islamic legal maxim of "no punishment without prior notice," which implies that parties cannot be held liable for damages that were not foreseeable or explicitly acknowledged at the time of contract formation. Consequently, the unpredictability of consequential damages often leads to their exclusion from compensation claims under Iranian law. However, the study finds that there are exceptions, particularly in cases where the loss of profit can be justified with sufficient grounds. This has been evidenced in international arbitration cases where Iranian law is the governing law; here, tribunals have awarded compensation for loss of profit by interpreting Iranian law in light of broader international commercial principles.

In contrast, common law jurisdictions, particularly English law, provide a more structured framework for the recovery of consequential damages, though subject to certain limitations. The key principles at play are foreseeability and remoteness of damage. The study's review of influential cases, such as *Hadley v Baxendale* and *The Achilleas*, illustrates that damages are generally recoverable if they were foreseeable at the time the contract was made. If the damages were not foreseeable or are considered too remote, they are not recoverable. This approach offers a more flexible and pragmatic method of addressing consequential damages, allowing for compensation in cases where the aggrieved party can prove that the damages were within the reasonable contemplation of the parties at the time of contract formation.

The study identifies two categories of recoverable consequential damages in maritime law: typical consequential damages and specific consequential damages. Typical consequential damages are those that are recognized within maritime customs or market practices and are presumed to be foreseeable by the obligor at the time of contract formation. These damages are relatively straightforward to claim, as the burden of proof lies with the defendant to demonstrate that the damages were unforeseeable. Specific consequential damages, on the other hand, arise from the unique circumstances of the claimant and are not generally foreseeable unless the obligor was explicitly informed of the potential for such damages at the time of contracting. These specific damages

are recoverable if the obligor, with full knowledge, entered into the contract, thereby acknowledging the risk.

The study also discusses the implications of these findings for Iranian maritime law. Given that maritime customs are recognized as a source of law under the Iranian Maritime Law, there is a strong case for incorporating the categories and principles identified in common law into Iranian legal practice. This would not only align Iran's legal framework with international standards but also provide greater clarity and predictability for parties involved in charterparty contracts.

Furthermore, the study addresses the issue of general average and exemption clauses in charterparty contracts. It concludes that consequential damages generally conflict with the purpose of general average, which is to distribute losses equitably among interested parties, and are thus not recoverable. This is consistent with the York-Antwerp Rules, which explicitly exclude consequential damages from general average claims. As for exemption clauses, the study finds that while these clauses are common and legally permissible, their effectiveness depends on the proper characterization of the damages. If a court determines that the damages are direct rather than consequential, the exemption clause cannot be invoked, even if it purports to cover consequential damages.

6. Conclusion

The paper concludes that there is a clear divergence in the treatment of consequential damages between Iranian law and common law jurisdictions, with significant implications for parties engaged in maritime transport contracts. Under Iranian law, consequential damages are generally not recoverable unless there are specific grounds to justify compensation, such as in cases of loss of profit. This is in contrast to common law principles, where the foreseeability and remoteness of damage are key determinants of recoverability.

The research also underscores the importance of carefully drafting exemption clauses in charterparty agreements to clearly define the scope of consequential damages. Given the potential for disputes over the characterization of damages, it is recommended that such clauses be tailored to the specific circumstances of the contract and that the parties explicitly outline the types of damages they intend to exclude. This approach would mitigate the risk of legal challenges and provide greater certainty for all parties involved.

In summary, while Iranian maritime law currently limits the recoverability of consequential damages, there is a strong rationale for aligning it with international practices to enhance its relevance and applicability in the global maritime industry.

Keywords: Contractual Damages, Direct Damages, Indirect Damages, Maritime Customs, Charterparty.

شناسایی اقسام خسارات تبعی قابل جبران در قرارداد اجاره کشتی؛ کاوشی در حقوق کامن‌لا و عرف دریانوردی

پریاسادات پورحسینی • دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.
ps.pourhoseini@gmail.com
نادر مردانی • دانشیار، گروه حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران. (نویسنده مسئول)
mardani@shirazu.ac.ir
نجادعلی الماسی • استاد، گروه حقوق خصوصی و اسلامی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
nalmasi@ut.ac.ir

چکیده

خسارات ناشی از نقض قرارداد اجاره کشتی در یک تقسیم‌بندی به خساراتی که به محض نقض قرارداد آشکار می‌شود و خساراتی که به تبع نقض قرارداد و به‌طور غیرمستقیم از آن نمایان می‌گردد، تقسیم شده است. در لزوم جبران خسارات دسته اول که فوراً از نقض قرارداد اجاره کشتی حاصل می‌شود اختلافی در نظام‌های حقوقی وجود ندارد، اما در خصوص جبران قسم دوم خسارات، خساراتی که به‌واسطه نقض قرارداد اجاره کشتی، نه به‌طور مستقیم بلکه به‌طور غیرمستقیم به متضرر وارد می‌شود، در نظام‌های حقوقی اتفاق نظر وجود ندارد. این خسارات با نام «خسارات تبعی» شناخته می‌شوند؛ مانند از دست‌دادن بازار، سود ازدست‌رفته ناشی از فروش مجدد کالا، توقف تولید، نقض تعهدات نسبت به اشخاص ثالث و غیره. خسارات تبعی به‌دلیل غیرقابل‌پیش‌بینی بودن برای متعهد در زمان انعقاد قرارداد و تقابل با اصل حاکمیت اراده در قراردادها، اصولاً غیرقابل‌جبران است؛ قرارداد اجاره کشتی نیز از این امر مستثنی نخواهد بود، اما در شرایطی و به‌واسطه عرف شناخته‌شده در حقوق دریایی که یکی از منابع قابل‌توجه آن است، در مواردی حکم به جبران خسارت تبعی در این قراردادها صادر شده است، اگرچه این امر در رویه قضایی کشورها نیز محل اختلاف است. هدف از این پژوهش، شناخت خسارات تبعی در قرارداد اجاره کشتی و تمییز آن از خسارات مستقیم و حدود جبران این خسارات، با بررسی رویه قضایی کشورهای پیشرفته در زمینه حقوق دریایی با روش توصیفی تحلیلی بوده است. نتیجه جستار حاضر که ضمن رویکردی تطبیقی با بررسی رویه قضایی کشورهای پیش‌گفته و عرف دریانوردی حاصل شده، آن است که برخی از اقسام خسارات تبعی در قرارداد اجاره کشتی، از مفهوم سنتی فاصله گرفته و اصل بر قابلیت جبران و مطالبه آن‌ها است؛ از جمله خسارت تبعی نوعی و خسارت تبعی اصطلاحی.

واژگان کلیدی: خسارت قراردادی، خسارت مستقیم، خسارت غیرمستقیم، عرف دریانوردی، اجاره کشتی.



مقدمه

یکی از انواع قراردادهای باربری دریایی، قرارداد اجاره کشتی است که فصل ۹ قانون دریایی بدان پرداخته است. به استناد ماده ۱۶۱ قانون یادشده، بیشتر مواد مربوط به قرارداد اجاره کشتی جزو قوانین تکمیلی و بر توافق طرفین استوار است. با توجه به خلأ قانونی، موارد اختلافی در قراردادهای اجاره کشتی خصوصاً در مواردی که توافق صریحی در قرارداد میان طرفین وجود نداشته باشد، بسیار شایان توجه بوده که به حکم صریح ماده ۱۹۴ قانون دریایی، این موارد باید با رعایت «اصول و عرف بین‌المللی» حل و فصل شود.^۱ بنابراین، حل اختلافات ایجادشده در قرارداد اجاره کشتی به واسطه تخصصی بودن و جنبه بین‌المللی آن باید با شناخت قواعد و عرف‌های بین‌المللی و همگام با آن‌ها حل و فصل شود. اگر همگام با جوامع پیشرفته، مباحث بررسی و اختلاف برطرف نشود، شرکت‌های حمل و نقل با تابعیت ایرانی به مرور از تجارت جهانی حذف می‌شوند. از مواردی که قانون دریایی در قسمت خسارات قابل جبران نسبت به آن ساکت بوده، خسارات تبعی یا غیرمستقیم ناشی از نقض مفاد قرارداد اجاره کشتی است. در قرارداد اجاره کشتی پس از نقض تعهد و مشخص شدن مسئولیت، مسئله اصلی این است که چه خساراتی در این قراردادها، خسارات قابل مطالبه شمرده می‌شود. در یک تقسیم‌بندی، خسارات ناشی از نقض مفاد قرارداد حمل و نقل دریایی به دو دسته عمده تقسیم می‌شود. نخست، خساراتی که به‌طور مستقیم از نقض قرارداد وارد می‌شود و به محض نقض تعهد قراردادی قابل مشاهده است مانند خسارت وارد به کالا یا تلف کالا و دوم، خسارات تبعی یا غیرمستقیم ناشی از نقض قرارداد. دسته اخیر به تعبیری ناشی از خسارت مستقیم وارد به کالا نیست، اما ناشی از نقض تعهد قراردادی است مانند سود ازدست‌رفته‌ای که صاحب کالا از فروش مجدد محموله به دست می‌آورد یا توقف درآمد وی ناشی از متوقف شدن تولید به واسطه تأخیر در تحویل محموله یا اینکه نقض قرارداد اجاره کشتی منجر به نقض تعهدات بعدی متضرر نسبت به اشخاص ثالث و مسئولیت در مقابل آن‌ها شده است. در خصوص اینکه خسارت ناشی از تلف کالا، خسارت به کالا و خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا باید جبران شود، اختلافی وجود ندارد؛ زیرا این خسارات از نوع خسارات مستقیم

۱. ماده ۱۹۴ قانون دریایی: «در مواردی که در این قانون یا سایر قوانین مملکتی پیش‌بینی نشده است، ملاک، اصول و عرف بین‌المللی خواهد بود».

بوده و با جمع شرایط دیگر قابل جبران است، اما ازجمله مواردی که کمتر بدان پرداخته شده، خسارات تبعی قابل مطالبه در قرارداد اجاره کشتی است. به بیان دیگر، مسئله اصلی، قابلیت جبران خساراتی است که به‌طور مستقیم از نقض مفاد قرارداد اجاره کشتی حادث نشده، بلکه در شرایطی این نقض موجب بروز خساراتی بیشتر از خسارات مستقیم شده است. این خسارات افزون‌بر اینکه از جانب صاحب کالا قابل طرح است، از جانب مالک کشتی یا متصدی حمل نیز قابل تصور و ادعاست. با توجه به ریشه تدوین قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ که به‌جز چند فصل^۱ ترجمه‌ای از کنوانسیون بروکسل (لاسه) ۱۹۲۴^۲ است (امید، ۱۳۵۳، ج ۲، ص. ۲۱) و نیز تصریح ماده ۱۹۴ قانون یادشده، بررسی این خسارات بدون در نظر گرفتن قواعد و عرف‌های بین‌المللی که ناشی از رویه قضایی کشورهای دارای سابقه و پیشرفته در زمینه حقوق دریایی هستند و صرف تکیه بر حقوق داخلی، با جنبه بین‌المللی حقوق دریایی در تعارض است. هدف از پژوهش حاضر، مشخص کردن قابلیت جبران خسارت تبعی ناشی از نقض مفاد قرارداد اجاره کشتی با بررسی رویه قضایی کشورهای پیشرفته در زمینه حقوق دریایی به‌عنوان عرف دریانوردی است. پرسش اصلی این است که آیا در صورت نقض مفاد قرارداد اجاره کشتی چه از جانب مستأجر و چه از جانب موجر، متضرر می‌تواند خسارات تبعی ناشی از نقض تعهد قراردادی را هم مورد مطالبه قرار دهد یا خیر و تا چه اندازه این خسارات قابل جبران هستند؟ برای پاسخ به این پرسش‌ها ابتدا تعریف مختصری از خسارت، خسارت تبعی و قرارداد اجاره کشتی ارائه می‌کنیم و سپس به‌صورت تخصصی وارد مبحث خسارات تبعی در قراردادهای اجاره کشتی می‌شویم و با بررسی پرونده‌های تأثیرگذار در حقوق کامن‌لا به‌خصوص حقوق انگلیس، پاسخ را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۱. فصل‌های مربوط به تابعیت، فروش و انتقال کشتی، قسمت‌هایی از رهن و

۲. دولت ایران در بهمن ۱۳۴۴، به‌موجب ماده واحده الحاق دولت ایران، به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی که یکی از آن‌ها قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها (کنوانسیون بروکسل) است، ملحق شد.

۱. تعریف خسارت و شرایط خسارات قابل مطالبه قراردادی

۱.۱. تعریف خسارت در حقوق ایران و کامن‌لا

خسارت در فرهنگ لغت به معنای زیان بردن، آسیب، ضرر کردن، تباهی و از دست دادن دارایی یا حق آمده (معین، ۱۳۸۶، ج ۱، ص. ۱۴۱۹) و در فقه نیز از نظر لغوی به ضد نفع تعبیر شده است (نراقی، ۱۳۷۵، ص. ۴۸). در فقه اسلامی، از دست دادن هریک از مواهب حیات را ضرر می‌دانند اعم از اینکه مربوط به نفس یا مال یا عرض باشد یا غیر آن (مکارم شیرازی، ۱۴۱۱ق، ص. ۵۵). خسارت در اصطلاح حقوقی به دو معنا به کار می‌رود. یک معنا، زیان و ضرری است که به دیگری وارد می‌شود و معنای دیگر، مالی است که به‌عنوان جبران ضرر یا زیان به متضرر پرداخت می‌شود (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۵، ص. ۲۶۰). قوانین ایران خسارت و ضرر را تعریف نکرده است و حقوق‌دانان ضمن تأکید بر این نکته که مفهوم ضرر را باید در عرف جست‌وجو کرد (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۵، ص. ۹۸)، هرکدام تعاریفی را ارائه کرده‌اند که با جمع تعاریف مطرح‌شده از ضرر، جامع‌ترین تعریف را می‌توان این‌گونه بیان کرد که هر جا نقضی در اموال ایجاد شود یا ممانعت از به وجود آمدن نفعی شود که مقتضی آن حاصل شده است یا هرگونه تجاوز و لطمه‌ای که به جسم، سلامت، حیثیت و عواطف شخصی وارد شود، ضرری به بار آمده است (کاتوزیان، ۱۳۹۳، ج ۱، ص. ۲۴۲؛ جعفری لنگرودی، ۱۳۸۵، ص. ۴۱۵). در کامن‌لا نیز واژه Damage (در صیغه مفرد) به معنای ضرر استفاده شده و واژه Damages (در صیغه جمع) به معنای غرامت نقدی است که بابت جبران ضرر به متضرر پرداخت می‌شود (Garner, 2006, p. 174) و به هر تلف یا خسارتی که به شخص یا اموال وارد شود، ضرر گفته می‌شود (Garner, 2006, p. 174). در این مقاله، خسارت به معنای اول آن یعنی زیان و ضرری که در اثر نقض عهد به دیگری وارد می‌شود، به کار رفته؛ مفهومی که در ماده ۲۲۶ قانون مدنی ایران نیز استعمال شده است. وجه مشترک همه تعاریف، ایراد صدمه، نقص یا تلف به اموال در معنای کلی و عرفی مال یا به جسم، سلامتی، شخصیت و عواطف فرد است.

۲.۱. شرایط خسارات قابل مطالبه قراردادی

در حقوق ایران اساساً به صرف نقض قرارداد، متعهدله حق دریافت خسارت را نمی‌یابد، بلکه باید ضرر نیز به‌واسطه این نقض وارد شود و متعهدله بتواند این ضرر را ثابت کند؛ زیرا هدف از

مسئولیت قراردادی جبران ضرر متعهدله بوده است. بنابراین، ورود ضرر از شرایط ایجاد حق دریافت خسارت است.^۱ حقوق‌دانان با استفاده از برخی مواد قانون مدنی و به‌خصوص با استناد به ماده ۵۲۰ قانون آیین دادرسی مدنی، شرایط ضرر قابل جبران را بیان کرده‌اند. طبق این ماده، ضرر باید مستقیم و بی‌واسطه، قطعی و مسلم (حتمی) بوده و رابطه سببیت میان نقض تعهد یا تأخیر در انجام دادن آن با ورود خسارت نیز وجود داشته باشد (شهیدی، ۱۳۹۳، ص. ۷۴؛ صفایی، ۱۳۹۴، ج ۲، ص. ۲۲۷). برخی قابلیت پیش‌بینی خسارت را به تبعیت از حقوق فرانسه به شرایط ضرر قابل جبران افزوده‌اند (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ج ۴، ص. ۲۱۸)، اما قانون مدنی ایران این شرط را بیان نکرده و در توجیه این موضوع گفته شده است که از آنجا که ضرر پیش‌بینی نشده معمولاً ضرر غیرمستقیم است، با وجود شرط مستقیم بودن ضرر، نیاز به شرط قابل پیش‌بینی بودن از بین می‌رود و شاید به همین دلیل در قانون مدنی به این شرط تصریح نشده است (صفایی، ۱۳۹۴، ج ۲، ص. ۲۳۱). برخی نیز شرط قابلیت پیش‌بینی را در ذیل شرط قطعی بودن خسارت آورده‌اند (شهیدی، ۱۳۹۳، ص. ۷۹). به‌رغم نظرات مختلف مطرح شده در خصوص جایگاه شرط قابلیت پیش‌بینی خسارت، اما در وجود این شرط برای مطالبه خسارت اختلافی نیست. در حقوق ایران نخستین شرط مطالبه خسارت، اثبات ورود ضرر است، اما در حقوق انگلیس در صورت نقض قرارداد حتی در فرضی که خسارت به متعهدله وارد نشده باشد نیز می‌توان از دادگاه تقاضای خسارتی به نام خسارت اسمی^۲ را کرد (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ج ۴، ص. ۲۰۱). این خسارت نه از باب جبران خسارت، بلکه بیشتر برای نشان دادن محق بودن خواهان تعیین می‌شود.

در نظام حقوقی انگلستان، قاعده کلی خسارات قابل جبران در صورت نقض تعهدات قراردادی، از سال ۱۸۵۴ و در پرونده هدلی علیه بکسندل^۳ تبیین شده است. پیش از این پرونده، دادگاه‌ها بدون استفاده از هیچ قاعده منصفانه و مشخصی، بر پایه عدالت و انصاف و تفسیری که خود از عدالت داشتند، در هر پرونده خسارات را مشخص می‌کردند (Bauer, 1932, p. 678). بر

۱. مواردی که در قرارداد وجه التزام پیش‌بینی می‌شود و به استناد آن، متعهدله به محض نقض قرارداد یا تأخیر در انجام دادن تعهد مستحق دریافت مبلغ پیش‌بینی شده می‌شود، موضوعی استثنایی و بر پایه توافق طرفین و از موضوع بحث خارج است.

2. Nominal Damages

3. Hadley V. Baxendale [1854] EWHC J70.

اساس قاعده‌ای که در این پرونده برای تعیین خسارت‌های قابل جبران مشخص شد، خسارت‌های جبران‌پذیر به دو دسته تقسیم شدند. دسته نخست، خسارت‌هایی هستند که به‌طور طبیعی و مستقیم از نقض تعهدات قراردادی ناشی می‌شوند (خسارات مستقیم) و دسته دوم، خسارت‌هایی هستند که به‌طور مستقیم ناشی از نقض قرارداد نبوده (خسارات تبعی یا غیرمستقیم)، اما در زمان انعقاد قرارداد در حیطه پیش‌بینی طرفین بوده است. دیگر خسارت‌ها نیز به‌عنوان خسارات دور^۱ جبران‌ناپذیر تعرفه شدند (ابراهیمی و همکاران، ۱۳۹۷، ص. ۳۸۴) بنابراین، می‌توان گفت ضرر مستقیم که به‌طور طبیعی از نقض قرارداد و روند عادی امور ناشی می‌شود، در قسمت نخست این قاعده (Louchki, 2013, pp. 51 & 35) و زیان‌های تبعی که به‌طور غیرمستقیم و به دلیل شرایط خاص از نقض قرارداد ناشی شده‌اند یا برای مثال ناشی از قراردادهای فرعی متضرر هستند نیز تحت پوشش بخش دوم این قاعده قرار دارند. نکته حائز اهمیت این است که قاعده پذیرفته‌شده در دعوی هدلی علیه بکسندل در حقوق کامن‌لا نیز اصل ثابتی نبوده و در رویه قضایی، اختلافاتی در اجرای آن وجود داشته است و دارد.

۲. مفهوم و مبنای خسارت تبعی

۱.۲. مفهوم خسارت تبعی

حقوق و قانون در کشورهای کامن‌لا بر پایه رویه قضایی و بیشتر ساخته آرای قضات^۲ است و به‌واسطه بویایی آن، تقسیم‌بندی خسارات در نظام حقوقی کامن‌لا از تنوع بسیار زیادی برخوردار بوده است و حقوق‌دانان این کشورها با تکیه بر آرای صادره از محاکم، تقسیم‌بندی‌های نسبتاً دقیقی از خسارت ارائه می‌دهند. در تقسیم‌بندی‌ای، خسارت به خسارت مستقیم^۳ و خسارت تبعی^۴ تقسیم می‌شود. خسارت مستقیم که به آن خسارت عام^۵ نیز گفته می‌شود (Goldberg, 2018, p. 3)، نتیجه طبیعی و ضروری و بلافصل نقض قرارداد است، اما خسارت تبعی در جریان مستقیم و فوری عمل زیان‌بار ایجاد نمی‌شود، بلکه نتیجه غیرمستقیم آن عمل است (Garner, 2006, p. 1).

-
1. Remote Damages
 2. Judge Made
 3. Direct Damages
 4. Consequential Damages
 5. General Damages

174). به تعبیر جامع‌تر، «خساراتی هستند که نقض عهد در ایجاد آن‌ها به واسطه امور، اقدامات و حوادث دیگر رخ می‌دهد» (بادینی و همکاران، ۱۳۹۶، ص. ۱۰۲). نکته حائز اهمیت این است که خسارت تبعی به واسطه موضوع دیگری که نتیجه تخلف است، به وجود می‌آید (شهیدی، ۱۳۹۳، ص. ۸۳) که در توضیح آن می‌توان گفت خسارت تبعی مستقیماً از نقض قرارداد حاصل نمی‌شود، اما ناشی از نقض قرارداد است. اصطلاح خسارت تبعی در حقوق قراردادهای در معانی و مصادیق گوناگونی به کار می‌رود از جمله به معنای عدم‌النفع که زیان ناشی از عدم تحصیل مال موضوع تعهد است، از دست دادن سود، از بین رفتن کسب‌وکار خواهان، لطمه به شهرت تجاری، ضرر ناشی از توقف تولید و... در این پژوهش همه این مفاهیم در قالب عنوان کلی خسارت تبعی بررسی می‌شود؛ خسارتی که نه به‌طور مستقیم، بلکه به‌صورت موازی از نقض قرارداد حاصل می‌شود و تا اندازه زیادی به موقعیت خاص متعهدله وابسته است (Tettenborn, 2008, p. 183). خسارت تبعی با عناوینی مانند خسارت ویژه^۱، خسارت خاص و خسارت غیرمستقیم مترادف است (Goldberg, 2018, p. 1) و به ضرر کمانه‌کرده^۲ (زمانی و همکاران، ۱۳۹۹، ص. ۲۸) و خسارت فرعی^۳ (رنجبر، ۱۳۹۵، ص. ۶۵) نیز شناخته می‌شود.

در خسارت مستقیم، اساساً خسارت را تابعی از ارزش کالا در نظر می‌گیرند و فارغ از اینکه خواهان چه کسی باشد، محاسبه می‌کنند درحالی‌که خسارت تبعی یا غیرمستقیم کاملاً به شرایط و واقعیت‌های پیرامون تجارت خواهان بستگی دارد و شرایط متضرر در ورود و محاسبه این خسارات نقش مؤثری ایفا می‌کند (Tettenborn, 2007, p. 180). برای مثال، متصدی حملی که قرارداد اجاره کشتی را به لحاظ عدم مراقبت لازم از کالا نقض می‌کند، خسارتی که بابت از بین رفتن ارزش کالا به طرف قرارداد وارد می‌شود، خسارت مستقیم است، اما صاحب کالا به واسطه نقض قرارداد توسط موجر، خسارات دیگری را نیز متحمل می‌شود. از جمله ممکن است باعث توقف تولید کارخانه وی شود، قراردادهای بعدی را از دست دهد، شهرت تجاری وی به دلیل عدم انجام دادن به موقع تعهدات قراردادی لطمه ببیند و... که همه این خسارات ناشی از نقض قرارداد

1. Specific Damages
2. Ricochet Loss
3. Incidental

است. به همین دلیل، در مورد خسارات تبعی گفته شده است که این خسارات نه آن قدر واضح و صریح در زمان نقض قرارداد آشکار می‌شوند که بتوان به آن‌ها عنوان خسارت مستقیم را داد و نه آن قدر از نقض قرارداد دور هستند که بتوان گفت نتیجه پیش‌بینی نشده از نقض قرارداد هستند. از این رو رویه قضایی کشورها نیز در طول چندین دهه برای تمایز بیشتر و تعیین مرزهای بین خسارات مستقیم و تبعی در حوزه‌های مختلف قراردادی در تلاش هستند^۱، اما هنوز هم در تعیین مصادیق خسارات تبعی در کامن‌لا اختلاف وجود دارد که البته این اختلافات به واسطه شرایط خاص هر پرونده پذیرفتنی است. برای مثال، در پرونده معروف به دیپیک^۲ که نقض وظیفه مراقبتی و عدم ارائه اطلاعات درست طرف قرارداد باعث انفجار کارخانه متانول و در نتیجه، عدم تولید توسط صاحب کارخانه به نام دیپیک شد، هرچند در قرارداد بابت خسارات تبعی و غیرمستقیم شرط معافیت وجود داشت، اما دادگاه تجدیدنظر از دست دادن سود^۳ و هزینه‌های هدررفته^۴ کارخانه را به دلیل علم و اطلاع متعهد، به عنوان خسارت مستقیم و نه خسارت غیرمستقیم یا تبعی تشخیص داد و وی را محکوم به پرداخت کرد در حالی که اصولاً این خسارات به عنوان خسارات تبعی و غیرمستقیم شناخته می‌شوند. تشخیص این امر که خسارتی که وارد گردیده از نوع خسارت مستقیم می‌باشد یا تبعی در قابلیت یا عدم قابلیت جبران خسارت، چگونگی مطالبه آن و اعتبار یا عدم اعتبار شرط معافیت، تاثیرگذار است که در بندهای بعدی بدان پرداخته می‌شود.

۲.۲. مبنای خسارت تبعی

نظر به اینکه هدف از مسئولیت مدنی اعم از مسئولیت قراردادی و غیرقراردادی جبران خسارت زیان دیده است؛ به طوری که زیان دیده با جبران خسارت در موقعیتی قرار گیرد که اگر فعل زیان‌بار انجام نمی‌شد در آن وضعیت بود یا اگر نقض قرارداد صورت نمی‌گرفت، در آن موقعیت قرار داشت. به همین دلیل، اصل لزوم جبران کامل خسارت از قواعد بنیادین مسئولیت مدنی شناخته می‌شود (خدابخشی، ۱۳۹۳، ص. ۱۸۸). رعایت اصل جبران کامل خسارت جز با جبران خسارات

1. National Academies of Sciences, Engineering and Medicine (2022).
2. Deepak Fertilisers and Petrochemical Corporation v. Davy McKee (London) Ltd; ICI chemicals and polymers Ltd [19998] EWCA Civ J 1112-9.
3. Loss of Profit
4. Wasted Overhead

مستقیم و تبعی وارد شده به متعهدله امکان پذیر نیست. در حقوق ایران، اصل جبران کامل خسارت در قوانین به صراحت بیان نشده است، اما از مواد مربوط به جبران خسارت مشخص می‌شود که جبران کامل خسارت به عنوان یک اصل در مسئولیت مدنی مورد پذیرش است. در فقه اسلامی نیز آیات و روایاتی در خصوص لزوم جبران خسارت بیان شده است که از اطلاق آن جبران خسارت کامل برداشت می‌شود و بنای عقلا نیز موافق با اصل جبران کامل خسارت است. از مشهورترین قواعد فقهی در تأیید اصل جبران کامل خسارت، قاعده لاضرر^۱ و قاعده حرمت مال مؤمن^۲ است. ماده ۲۲۱ قانون مدنی^۳ نیز از جبران خسارت در مسئولیت قراردادی صحبت کرده که منظور جبران خسارت کامل است. در مسئولیت غیر قراردادی نیز مواد ۳۲۸ و ۳۲۹ قانون مدنی و ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی^۴، به صراحت جبران کامل خسارت ناشی از عمل زیان‌زننده را پیش‌بینی کرده است. در حقوق کامن‌لا، مبنای وجوب خسارات تبعی بیشتر دو نظریه نفع متوقع^۵ و نفع ایفاء^۶ بیان شده است که بر اساس هر کدام از این نظریات در جبران خسارات قراردادی، متعهدله باید در موقعیتی قرار گیرد که وضعیت او به انجام یا عدم انجام قرارداد وابسته نباشد و گویی قرارداد اجرا شده است (بادینی و همکاران، ۱۳۹۶، ص. ۱۰۳). به عبارت دیگر، خسارات وی طوری جبران شود که یا منافی که از قرارداد انتظار داشته است به وی پرداخت شود یا ضررهای ناشی از فقدان ایفاء جبران شود و وی را در موقعیتی قرار دهد که در صورت اجرای قرارداد در آن موقعیت قرار می‌گرفت. مبنای دیگری که برای جبران خسارات تبعی و غیرمستقیم در حقوق انگلیس بیان شده

۱. برای مطالعه بیشتر ر. ک به: محقق داماد، سیدمصطفی (۱۳۹۴). قواعد فقه. مرکز نشر علوم انسانی، صص. ۱۳۱-۱۶۲.

۲. به تعبیر سیدمصطفی محقق داماد تا زمانی که تصرف و مزاحمت در مال مردم جبران و تدارک نشود، همچنان در حال ارتکاب شمرده می‌شود (محقق داماد، ۱۳۹۴، ص. ۲۱۵).

۳. ماده ۲۲۱ قانون مدنی: «اگر کسی تعهد اقدام به امری را بکند یا تعهد کند که از انجام امری خودداری کند، در صورت تخلف، مسئول خسارت طرف مقابل است مشروط بر اینکه جبران خسارت تصریح شده یا تعهد عرفاً به منزله تصریح باشد یا برحسب قانون موجب ضمان باشد».

۴. ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی: «هرکس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی، به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتی یا به هر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد شده [است]، لطمه‌ای وارد کند که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود است».

است، نظریه «نقض عهد کارا»^۱ است (زمانی و همکاران، ۱۴۰۰، ص. ۱۲۳). بر اساس این نظریه، متعهد برای کسب منفعت بیشتر می‌تواند در صورت جبران همه ضررهای وارده به متعهد، قرارداد را نقض کند که جبران خسارات مستقیم و غیرمستقیم یا تبعی ناشی از نقض تعهد نیز جزو ضررهای وارد به متعهد و قابل جبران است. این نظریه نیز برگرفته از اصل پذیرفته شده در همه نظام‌های حقوقی به نام اصل جبران کامل خسارات^۲ است. این اصل از دیرباز در کامن‌لا و حقوق انگلیس نیز وجود داشته است و در دعوی رابیسون علیه هارمن^۳ در سال ۱۸۴۸ که قاضی اعلام کرد جبران خسارت در نقض قرارداد باید به صورتی انجام شود که گویی قرارداد انجام شده است، اجرای این قاعده مهم و رعایت آن در حقوق انگلیس را نشان می‌دهد.

۳. جبران خسارات تبعی ناشی از نقض قرارداد

در خصوص شرایط ضرر قابل جبران گفته شده است که ضرر باید مستقیم، مسلم (حتمی) و قابل پیش‌بینی باشد تا متعهد بتواند جبران آن را مطالبه کند. دلیل اینکه مسئولیت متعهد محدود به ضرر مستقیم شده، این است که رابطه سببیت عرفی میان تقصیر قراردادی و خسارت وجود داشته باشد و به همین دلیل، متعهد نمی‌تواند جبران ضرر غیرمستقیم و باواسطه را مطالبه کند (صفایی، ۱۳۹۴، ج ۲، ص. ۲۲۸). به استناد ماده ۵۲۰ قانون آیین دادرسی مدنی نیز تنها ضرر بلاواسطه و مستقیم قابل مطالبه است و ضرر غیرمستقیم و دور قابل جبران نیست (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ج ۴، ص. ۲۱۸؛ صفایی، ۱۳۹۴، ج ۲، ص. ۲۲۸). بنا بر این نظریات، در حقوق ایران اصل را بر این می‌دانند که خسارات تبعی یا غیرمستقیم قابلیت جبران ندارند و دلیل عدم قابلیت جبران آن نیز پیش‌بینی ناپذیر بودن در نظر طرفین در زمان انعقاد قرارداد و به استناد قاعده «قیح عقاب بلا بیان» است (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ج ۴، ص. ۲۱۹؛ صفایی، ۱۳۹۴، ج ۲، ص. ۲۳۱؛ امامی، ۱۳۹۴، ج ۱، ص. ۲۹۷). البته اثبات این مسئله که ضرر وارد شده ناشی از نقض قرارداد بوده است، بر عهده متعهد

1. Efficient Breach

2. Full Compensation

۲. افزون بر نظام‌های حقوقی، در اسناد بین‌المللی نیز به اصل جبران کامل خسارت اشاره شده است از جمله ماده ۷۴ کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا ۱۹۸۰ و ماده ۲-۴-۷ اصول قراردادهای تجاری بین‌المللی و ماده ۵۰۲-۹ اصول حقوق قرارداد اروپا.

4. Robinson V. Harman (1848) 1 Ex Rep 850.

است و عرف مشخص می‌کند که خسارت وارد شده بلاواسطه از نقض قرارداد است یا غیرمستقیم و با واسطه ایجاد شده است. به‌رغم اینکه در حقوق ما مستقیم بودن خسارت یکی از شرایط ضرر قابل جبران عنوان شده و نظر بر این است که خسارت تبعی به دلیل اینکه غیرمستقیم ناشی از نقض قرارداد وارد می‌شود، قابل جبران نیست، اما در رابطه با قابلیت جبران سود ازدست‌رفته یا عدم‌النفع که از مصادیق خسارات تبعی و جزو این دسته از خسارات است و نزدیک‌ترین مفهوم به خسارت تبعی در حقوق ما شناخته می‌شود، اختلاف نظر وجود دارد.

۱.۳. عدم‌النفع به‌عنوان خسارت تبعی

در فقه اسلامی عدم‌النفع بیشتر با طرح مسئله حبس کردن انسان و مانع کار کردن وی شدن و جلوگیری از مالک برای فروش مبیع مطرح می‌شود که مشهور فقها قائل به عدم ضمان شده‌اند؛ زیرا کار انسان را منفعتی مستقل در نظر نگرفته‌اند و معتقدند اساساً استیلائی غیرمجاز یعنی غصب این منفعت امکان ندارد. بنابراین، به مقتضای اصل براءت، ضمان ید نیز منتفی است (نجفی، ۱۳۷۳، ج ۳۶، ص. ۱۴؛ حلی، ۱۴۰۸ق، ص. ۱۷۶). برخی فقها با تفکیک انسان شاغل و غیرشاغل در خصوص انسان صنعتگر (کسوب) در زمان اشتغال به صنعت، حبس وی را موجب ضمان دانسته‌اند (موسوی خمینی، ۱۳۹۰، ص. ۱۵۹). برخی فقها نیز با استناد به عموم قاعده لاضرر، عدم‌النفع را موجب ضمان می‌دانند (طباطبایی، ۱۴۲۲ق، ص. ۳۰۱؛ مقدس اردبیلی، ۱۴۰۳ق، ص. ۵۱۳). برخی حقوق‌دانان از نظر فقها این‌گونه استدلال می‌کنند که فقهای قائل به عدم جبران عدم‌النفع هستند، عدم‌النفع را مصداق ضرر نمی‌دانند. به همین دلیل، قائل به عدم جبران هستند و گرنه حکم قانونی بر عدم جبران آن نیست (خدابخشی، ۱۳۹۳، ص. ۸۰۳). این اختلاف‌نظر در دیدگاه حقوق‌دانان نیز وجود دارد، اما دکتترین حقوقی بیشتر به قابل مطالبه بودن عدم‌النفع گرایش دارد. نظر برگزیده از میان استدلال فقهای امامیه و دکتترین حقوقی که مطابق با مسائل و پیچیدگی‌های تجارت جهانی و همگام با نظام‌های حقوقی دنیا و اصول مسئولیت مدنی باشد و درعین‌حال، در تعارض صریح با فقه اسلامی و قوانین موجود نباشد، این است که به استناد قاعده لاضرر، اتلاف و تسبیب و بنای عقلا، عدم‌النفع محتمل‌الحصول را غیرقابل مطالبه، اما در مقابل، عدم‌النفع محقق‌الحصول را قابل مطالبه بدانیم که تشخیص این موضوع نیز باید به عرف واگذار شود. رویه قضایی به نظر اخیر گرایش داشته و در رأی سال ۲۰۱۴ دیوان بین‌المللی داوری نیز به شرح ذیل

به آن اشاره شده است.

در رأیی که در سال ۲۰۱۴ توسط دیوان بین‌المللی داوری^۱ در لندن با حضور داوران برجسته بین‌المللی و یک قاضی سابق ایرانی صادر شد و قانون ایران به‌عنوان قانون انتخاب‌شده طرفین اعمال شد، داوران با استناد به قوانین ایران و تفسیر آن با اصول قواعد تجاری بین‌المللی^۲، به پرداخت عدم‌النفع (سود ازدست‌رفته آینده) علیه شرکت ایرانی رأی صادر کردند (Ameli, 2015, p. 19). در صدور این رأی افزون‌بر استناد به نظر حقوق‌دانان برجسته ایرانی (دکترین)، به نظر مشورتی اداره کل حقوقی قوه قضائیه^۳ نیز استناد شده است و دیوان داوری با بررسی موارد فوق به این نتیجه رسید که در اصل، حقوق ایران عدم‌النفع را مستثنا نمی‌کند، بلکه محاکم ایرانی نیز تمایل دارند که عدم‌النفعی را که موضوع آن دلیل یا مقتضی وجودی دارد، مورد حکم قرار دهند. استدلال دیوان با استناد به مواد ۵۱۵ و ۵۲۰ قانون آیین دادرسی مدنی بر این بود که در دو صورت عدم‌النفع قابل جبران است. نخست، در جایی که اگر قرارداد نقض نمی‌شد، نفع و سود یادشده در جریان عادی امور محقق می‌شد که به دلیل اختلاف نظر علمای حقوق و اکراه قانون‌گذار به پذیرش صریح آن، این درجه اطمینان از تحقق باید به حد بالایی باشد یا زیان یادشده در زمان انعقاد

1. International Chamber of Commerce (ICC)

2. UNIDROIT

۳. نظریه مشورتی شماره ۷/۷۹۰۴ اداره کل حقوقی قوه قضائیه مورخ ۱۳۸۳/۱۰/۲۱: «منافع ممکن‌الحصول منافعی هستند که مقتضی وجود آن‌ها حاصل شده باشد مانند درختانی که شکوفه دارند و این شکوفه‌ها مقتضی میوه دادن است و میوه منفعت درخت به شمار می‌آید؛ چراکه به حکم عادت در آینده ایجاد می‌شوند و این‌گونه منافع را عرف و قانون در حکم موجود می‌داند و چنانچه کسی این‌گونه منافع را تلف کند، باید خسارت ناشی از این اقدام را جبران کند و آن را از این جهت منافع ممکن‌الحصول نامیده‌اند که قطعی‌الوصول نیست. مثلاً شکوفه‌های درختان در عرف مقتضی وجود میوه است، اما ممکن است که طوفان و سرما آن را ضایع کند، اما منافعی هستند که به احتمال در آینده ایجاد می‌شوند مثل فوت شدن منفعتی که از انجام به‌موقع یک تعهد می‌توانست حاصل آید. مثلاً خریدار آرد نتوانسته [است] آن را به‌موقع تحویل بگیرد و شیرینی بپزد و آن را بفروشد و حال شیرینی در بازار با نزول قیمت روبه‌رو شده است و از این جهت سود کمتری عاید خریدار می‌شود و قسمتی از آن سود احتمالی از دست وی رفته است که این را عدم‌النفع می‌گویند؛ یعنی مقتضی چنین منفعتی در عین وجود ندارد. دشواری دعوی عدم‌النفع در مشکل اثبات مسلم بودن منافع در صورت وفای به عهد است و نمی‌توان سیر تعارف امور را معیار احراز آن قرار داد. قانون نیز عدم‌النفع را نمی‌پذیرد؛ چراکه در دید عرف مسلم نیست. پس موضوع منافع ممکن‌الحصول و خسارات ناشی از عدم‌النفع یکی نیستند و منافع ممکن‌الحصول حسب بند ۲ ماده ۹ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب (در امور کیفری) مصوب ۱۳۷۸ قابل مطالبه هستند».

قرارداد برای طرفین قابل پیش‌بینی بوده باشد (Ameli, 2015, p. 20). افزون‌براین، در ادبیات حقوقی و فقهی ما نیز همان‌طور که بیان شد، از میان رفتن موقعیت کسب منفعت به شرط آنکه حصول منفعت مورد ادعا به داوری عرف و اوضاع و احوال قضیه به ظن قوی امکان‌پذیر بوده باشد، ضرر قابل جبران به شمار می‌آید (غمامی، ۱۳۸۴، ص. ۲۷۵). نکته حائز اهمیت در رأی دیوان داوری بین‌المللی این است که دیوان با استناد به قوانین ایران و تفسیر آن با قواعد بین‌المللی، جبران خسارت تبعی را در حقوق ایران مورد شناسایی قرار داده است. پس با توجه به اینکه در دعاوی بین‌المللی با حاکمیت قانون ایران به جبران این خسارات در صورت وجود شرایط دیگر، رأی صادر می‌شود، درست به نظر نمی‌رسد که در حقوق و رویه داخلی به صرف تبعی یا غیرمستقیم بودن، وصف قابل جبران را از این خسارات حذف کرد.

۲.۳. محدودیت جبران خسارات تبعی

همان‌طور که بیان شد، در حقوق ایران، مستقیم و بلاواسطه بودن خسارت یکی از شرایط ضرر قابل جبران بیان شده است. برخی حقوق‌دانان، مستقیم و بلاواسطه بودن ضرر را مربوط به احراز رابطه سببیت می‌دانند (کاتوزیان، ۱۳۹۳، ص. ۱۲۷) و معتقدند بحث خسارات تبعی مربوط به شرط بی‌واسطه بودن خسارات است که ماده ۵۲۰ قانون آیین دادرسی مدنی نیز به وجود این شرط تأکید دارد و وجود رابطه سببیت عرفی میان ضرر وارده و فعل زیان‌بار به معنی مستقیم و بلاواسطه بودن ضرر است (زمانی و همکاران، ۱۳۹۹، ص. ۵۳۳)، اما به نظر می‌رسد که همیشه وجود رابطه سببیت عرفی به معنای مستقیم و بلاواسطه بودن ضرر نیست؛ زیرا بین نقض مفاد قرارداد و ورود خسارات تبعی نیز رابطه سببیت وجود دارد. خسارت تبعی وارد شده، مستقیم از نقض قرارداد ناشی نشده، اما به واسطه نقض قرارداد ایجاد شده است؛ به‌طوری‌که اگر نقض قرارداد توسط متعهد صورت نمی‌گرفت، خسارت یادشده نیز به متضرر وارد نمی‌شد. بنابراین، در خسارات تبعی نیز رابطه سببیت ولو بسیار کم وجود دارد.

در حقوق کامن‌لا اصل بر این است که همه خسارات قابل جبران هستند و سپس محدودیت‌های جبران خسارت بررسی می‌شود و در صورت وجود یکی از عوامل محدود کننده مانند دور بودن خسارت یا فقدان رابطه سببیت، وصف قابل جبران از خسارت وارده برداشته می‌شود (ابراهیمی و همکاران، ۱۳۹۷، ص. ۳۸۹). قابلیت جبران خسارت تبعی در حقوق کامن‌لا

با دو محدودیت قابلیت پیش‌بینی و دوری ضرر مواجه است که در حقوق ایران نیز موضوع بحث حقوق‌دانان است.

۱.۲.۳. اصل قابلیت پیش‌بینی ضرر^۱

در حقوق ایران زیان‌های مستقیم ناشی از نقض قرارداد را به زیان‌های طبیعی و عادی (ضررهای قابل پیش‌بینی) و زیان‌های استثنایی و نامتعارف (ضررهای غیرقابل پیش‌بینی) تقسیم می‌کنند و تنها ضررهای قابل پیش‌بینی را جزو خسارات قابل جبران می‌دانند (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ج ۴، ص. ۲۲۱)؛ زیرا وفق اصل حاکمیت اراده در قراردادها، خواست طرفین ملاک عمل است که این موضوع با قابلیت پیش‌بینی احراز می‌شود. اگر ضرری برای طرفین در زمان انعقاد قرارداد قابل پیش‌بینی نباشد پس در اراده و توافق وی نیز نیست که در این حالت می‌توان به وجود رابطه سببیت نیز شک کرد. شرط قابل پیش‌بینی بودن ضرر از ماده ۲۲۱ قانون مدنی استنباط می‌شود (صفایی، ۱۳۹۴، ج ۲، ص. ۲۳۰). خسارات تبعی اصولاً به واسطه تقابل با این اصل محدود کننده، قابلیت مطالبه خود را از دست می‌دهد و دلیل آن قاعده «زشتی عقاب بلایان» گفته شده است (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ج ۴، ص. ۲۲۲). در حقوق کامن‌لا نیز یکی از محدودیت‌ها یا روش‌های محدودکننده مطالبه خسارت^۲ که کاربرد زیادی در اسناد بین‌المللی دارد، اصل قابلیت پیش‌بینی خسارت عنوان شده است (بهمنی، ۱۳۹۷، ص. ۱۳۹). این اصل از سویی به عنوان یکی از اوصاف ضرر قابل جبران آمده است و از سوی دیگر نیز به عنوان مهم‌ترین رکن رابطه سببیت از آن یاد می‌شود. ارتباط خسارات تبعی با قابلیت پیش‌بینی خسارت در این است که در قراردادها، زیان مستقیم عموماً قابل دریافت است، اما زیان ناشی از آن (زیان تبعی) در صورتی قابل جبران است که به وضوح قابل پیش‌بینی باشد (Tettenborn, 2008, p. 185)؛ به طوری که بتوان گفت خسارت وارد شده در اراده مشترک طرفین قرار داشته و در زمان قرارداد نیز در اندیشه طرفین وجود داشته است که همان‌طور که بیان شد، در بخش دوم قاعده دعوی هدلی علیه بکسندل نیز مطرح شده بود. مورد اخیر همان اصل قابلیت پیش‌بینی‌پذیری خسارات است که این اصل محدود به زیان‌های تبعی است و اساساً در مورد زیان‌های مستقیم کاربردی ندارد.

1. Foreseeability of Loss
2. Methods of Limiting Damages

۲.۲.۳. اصل دوری ضرر^۱

این اصل بیان‌کننده این است که اگر خسارت به‌اندازه‌ای دور باشد که بتوان گفت از قلمرو پیش‌بینی طرفین قرارداد خارج است، قابل جبران نخواهد بود. نزدیک بودن ضرر و دور نبودن آن، بدین معنی نیست که نباید هیچ فاصله و واسطه‌ای میان نقض قرارداد و ورود ضرر وجود داشته باشد، بلکه منظور لزوم وجود رابطه سببیت عرفی است؛ به‌طوری‌که عرف خسارت را به نقض قرارداد نسبت دهد (صفایی، ۱۳۹۴، ج ۲، ص. ۲۲۹). از نظر فقه و قانون مدنی گاه مسئولیت ناشی از تسبیب هم وجود دارد؛ یعنی حتی با وجود واسطه، اگر عرف خسارت را به مسبب نسبت دهد، او مسئول خواهد بود (ماده ۳۳۲ قانون مدنی). این قاعده در باب ضمان قهری و در بحث تسبیب مطرح شده، اما با توجه به وحدت بنیادی مسئولیت قهری و مسئولیت قراردادی (صفایی، ۱۳۹۴، ج ۲، ص. ۲۲۹)، قابل تعمیم به مسئولیت قراردادی نیز است. اصل دوری ضرر و اصل قابلیت پیش‌بینی ضرر، مکمل یکدیگرند و در بعضی دعاوی برای شناسایی و احراز قابلیت پیش‌بینی خسارت، دوری آن از نقض قرارداد را ملاک عمل قرار می‌دهند (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ج ۴، ص. ۲۲۹). به همین دلیل، اصولاً اصل دوری خسارت در حقوق انگلیس در ذیل مبحث قابلیت پیش‌بینی خسارت مورد بررسی قرار می‌گیرد (بهمنی، ۱۳۹۷، ص. ۱۵۵؛ شهیدی، ۱۳۹۳، ص. ۸۱).

۴. تمیز خسارات تبعی از خسارات مستقیم

تمیز خسارت تبعی از خسارت مستقیم در دعاوی مطالبه خسارت اهمیتی زیادی دارد. گاه مرزهای این دو خسارت چنان نزدیک هستند که به‌دشواری می‌توان مشخص کرد که کدام خسارت، تبعی شمرده می‌شود. در تمیز خسارت مستقیم از تبعی می‌توان گفت که خسارت مستقیم، خسارتی است که نزدیک‌ترین نتیجه تخلف از تعهد باشد و خسارت تبعی زیانی است که به‌واسطه موضوع دیگری که نتیجه تخلف است، به وجود می‌آید (شهیدی، ۱۳۹۳، ص. ۸۳). در فقه اسلامی نیز به‌واسطه رابطه سببیت عرفی میان تخلف و زیان وارده، در تعیین مصادیق اختلاف‌نظرهایی وجود دارد. برای مثال، گفته شده است که اگر شخصی در خانه‌ای را باز بگذارد و

1. Remoteness of Damage

به واسطه باز بودن در، دزدی به درون خانه برود و مالی از صاحب خانه سرقت کند، مسئولیتی متوجه شخص نیست؛ زیرا عرفاً مباشر اقوی است (نجفی، ۱۳۷۳، ج ۳۶، ص ۶۷). در فقه اسلامی برای اثبات مستقیم بودن خسارت تلاش می‌شود رابطه مستقیم میان تخلف و زیان احراز شود. در رویه قضایی نیز رابطه سببیت عرفی را برای مستقیم یا غیرمستقیم بودن خسارت در نظر می‌گیرند. برای مثال، در دادنامه شماره ۹۲۰۹۹۷۰۲۲۱۸۰۰۰۵۰ مورخ ۱۳۹۲/۱/۲۴ صادره از شعبه ۱۸ دادگاه تجدیدنظر استان تهران، دادگاه مسئول حادثه ناشی از گودبرداری نادرست را که موجب تخریب ملک مجاور شده بود، افزون بر پرداخت خسارت تلف ساختمان، مکلف به پرداخت اجاره‌بهای محل سکونت افراد در زمان بی‌خانمان شدن در اثر ریزش منزل کرد؛ با این استدلال که در صورت عدم ورود خسارت در اثر تخریب، موجبی برای تهیه منزل استیجاری و پرداخت اجور نبود و این خسارت را نیز خسارت مستقیم ناشی از تخریب در نظر گرفت.

در حقوق کامن‌لا در تمیز خسارت مستقیم از خسارت تبعی، بیشتر به علم و اطلاع خواننده و قابلیت پیش‌بینی وی از پیامدهای نقض قرارداد توجه می‌کنند و در خسارات تبعی اصل بر این است که معمولاً خواهان برای مطالبه آن با موانع بیشتری روبه‌روست (Tettenborn, 2008, p. 182). برای مثال، در دعوی Saint Line V. Richardson^۱، مالکان کشتی به دلیل نقض قرارداد توسط سازندگان موتورهایی که برای نصب در کشتی سفارش داده شده بودند و ایراد داشتند، ادعای خسارت سود ازدست‌رفته و حقوق کارکنان جایگزین و هزینه‌های انجام‌شده را داشتند. از سویی در قرارداد شرط معافیت از خسارت‌های تبعی نیز وجود داشت. دادگاه در تمایز خسارات مستقیم از خسارات تبعی عنوان کرد که خسارت مستقیم به‌طور طبیعی و بدون علل مداخله‌گر و مستقل از شرایط خاص، از نقض قرارداد ناشی شده است. هرچند خسارت غیرمستقیم نیز قطعاً از نقض قرارداد حاصل شده، اما تنها به دلیل برخی شرایط خاص^۲ که برای فروشنده ناشناخته بوده، ایجاد شده است و دادگاه در این دعوی از دست دادن سود ادعا شده توسط صاحبان کشتی را خسارت مستقیم و نه خسارت تبعی تشخیص داد. به عبارت دیگر، دادگاه تمایز خسارات مستقیم از خسارات تبعی یا غیرمستقیم را در علم و آگاهی خواننده به اوضاع و احوال و شرایط خاص

1. Saint Line Ltd V. Richardson West Garth & Co Ltd [1940] 2 KB 99.
2. Some Special Circumstances

خواهان دانسته است؛ به طوری که اگر خواننده از این موضوع اطلاع داشت یا با توجه به شرایط باید مطلع می‌بود، خسارات ناشی از نقض قرارداد برای خواننده قابل پیش‌بینی بود و در نتیجه، خسارت مستقیم تلقی می‌شود و قابل جبران است. همچنین، در پرونده معروف به خشک‌شویی ویکتوریا^۱ نیز این موضوع دوباره مورد استناد قرار گرفت. در این پرونده که مالک خشک‌شویی ویکتوریا برای قراردادهای سودآور، دیگ بخار بزرگی به خواننده سفارش داده بود که تحویل این دیگ بخار ۵ ماه به تعویق افتاد و خشک‌شویی سود بسیاری از قراردادهایی را که منعقد کرده بود، از دست داد. قاضی، شرکت خواننده را به پرداخت خسارات متعارف کسب‌وکار ناشی از توقف کار خشک‌شویی به دلیل اینکه شرکت خواننده از شغل و کسب‌وکار خواهان مطلع بود، محکوم کرد، اما مطالبه خسارات ناشی از از دست دادن سودی را که خشک‌شویی بابت قراردادهای خاص خود با اشخاص ثالث، ادعا کرده بود، به دلیل عدم اطلاع شرکت خواننده از این قراردادهای غیرقابل پیش‌بینی بودن آنها برای شرکت خواننده، رد کرد. بنابراین، به طور کلی می‌توان گفت اگر به ضررهای متعارف ناشی از نقض قرارداد توسط مالک کشتی یا متصدی حمل مینی‌بر عدم تحویل کالا یا تأخیر در تحویل کالا افزون بر ارزش خود کالا، خسارت‌هایی مثل از دست دادن سود معقول و قابل پیش‌بینی ناشی از تولید یا فروش مجدد محصول را بیفزاییم، این خسارات، خسارت‌های مستقیم تلقی می‌شوند، اما خسارت‌های بیشتر از جمله از دست دادن سودی که صاحب کالا می‌توانست با تولید و فروش بیشتر و قرارداد با اشخاص ثالث به دست آورد که اکنون به دلیل عدم تحویل یا تأخیر تحویل کالا این موارد را از دست داده و این موارد ناشی از شرایط خاص خواهان و موقعیت‌های پیرامون تجارت خواهان بوده است که نیاز به علم خاص برای طرف قرارداد دارد (Tettenborn, 2008, p. 180)، در تبعی شمردن این خسارات تردیدی وجود ندارد؛ البته این تفسیر و تقسیم‌بندی خسارات در قراردادهای حمل کمی متفاوت است که در ادامه بررسی می‌شود.

1. Victoria Laundry Ltd V. Newman Industries Ltd [1949] 2 KB 528.

۵. حمل‌ونقل دریایی کالا

۱.۵. انواع قراردادهای حمل‌ونقل دریایی کالا

قرارداد حمل‌ونقل دریایی کالا به هر نوع قراردادی که برای حمل کالا از طریق دریا صورت می‌گیرد، اطلاق می‌شود. این قراردادها ممکن است به دو صورت منعقد شود. نوع نخست، قراردادی که به موجب آن، متصدی باربری تعهد می‌کند در قبال دریافت کرایه حمل، کالای فرستنده را از بندری به بندر دیگر حمل کند و شرایط این قرارداد در بارنامه دریایی^۱ درج می‌شود (امید، ۱۳۵۳، ج ۲، ص. ۱۷۶). این سند دارای آثار حقوقی مهمی است از جمله اینکه کاشف از وجود قرارداد حمل است، رسید تحویل کالا است و سند مالکیت کالا نیز شمرده می‌شود. هرکدام از این موارد در جای خود آثار و پیامدهای حقوقی به همراه دارد. کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به حمل‌ونقل دریایی مانند کنوانسیون‌های لاهه^۲ و پروتکل اصلاحی آن، لاهه-ویزی^۳، هامبورگ^۴ و رتردام^۵ مربوط به این نوع قراردادهای حمل‌ونقل و از موضوع تحقیق حاضر خارج هستند. نوع دوم از قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، قرارداد اجاره کشتی^۶ است که مالک کشتی تمام یا قسمتی از کشتی خود را اجاره می‌دهد و مستأجر، کشتی را برای یک یا چند مقصد مشخص یا برای مدت معین اجاره می‌کند.

۲.۵. قرارداد اجاره کشتی

فصل ۹ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، به قرارداد اجاره کشتی پرداخته و در تعریف مختصری از قرارداد اجاره کشتی گفته شده است «قراردادهایی که بین مالک کشتی و مستأجر کشتی تنظیم می‌شود. به موجب این قرارداد، مالک کشتی تمام یا قسمتی از کشتی خود را به عنوان اجاره برای یک یا چند سفر بین بنادر مشخص یا برای مدت زمان معینی در اختیار مستأجر قرار می‌دهد» (امید، ۱۳۵۳، ج ۲، ص ۱۷۸). در ماده ۱۳۵ قانون دریایی نیز مشابه این تعریف آمده است.

-
1. Bill of Lading
 2. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading (Hague Rules 1924 or Brussels Convention).
 3. Hague-Visby Rules 1968-1979.
 4. United Nations Convention on the Carriage of goods by sea (Hamburg Rules 1978).
 5. United Nations Convention on Contract for the International Carriage of goods wholly or partly by sea (Rotterdam Rules 2008).
 6. Charter Party Agreement

از آنجاکه در قانون دریایی از قرارداد اجاره کشتی نام برده شده است، می‌توان گفت این قرارداد جزو عقود معین است که در الزام به رعایت شرایط عمومی قراردادها تابع قانون مدنی هستند و در موارد اختصاصی بر مبنای شرایط مندرج در قانون دریایی با رعایت عرف دریانوردی تعبیر و تفسیر می‌شوند (تقی‌ملا، ۱۳۹۹، ص. ۶۵). در قراردادهای اجاره کشتی زمانی که متصدی حمل، کالایی را برای حمل تحویل می‌گیرد، تعهد او بر این است که کالا را به همان شکلی که تحویل گرفته است، در موعد مقرر در مقصد به تحویل‌گیرنده قانونی تحویل دهد و اگر کالا به شکلی که تحویل گرفته شده است، تحویل داده نشود یا در موعد مقرر و تعیین‌شده تحویل نشود (ملک‌پور، ۱۳۹۱، ص. ۵۸) یا در مقصد به گیرنده قانونی تحویل نشود، خسارت وارد شده است. در لزوم جبران این خسارات که ناشی از تلف کالا یا خسارت به کالا است، اختلافی نیست؛ زیرا این خسارات از نوع خسارات مستقیم و با جمع شرایط دیگر قابل جبران هستند. میزان خسارت در این موارد نیز ارزش خود کالا یا مابه‌التفاوت ارزش کالای سالم و کالای معیوب است. گاه خساراتی به واسطه تأخیر متصدی در تحویل کالا به صاحب آن وارد می‌شود که ناشی از تعهدات بعدی صاحب کالا بوده و متعهد با نقض قرارداد، متعهدله را از سود و منفعتی که در دوران تأخیر در تحویل کالا به دست می‌آورده، محروم کرده است. از سوی دیگر، ممکن است مستأجر کشتی نیز به دلیل تأخیر در تحویل مجدد کشتی به مالک به‌رغم پایان مدت اجاره کشتی، مانع انجام دادن به‌موقع تعهدات مالک کشتی نسبت به اشخاص دیگر شود و از این بابت خساراتی به مالک کشتی وارد کند. بنابراین، خسارات تبعی در قراردادهای اجاره کشتی نیز مانند دیگر قراردادها ناشی از قراردادهای و تعهدات بعدی و به واسطه شرایط خاص متعهدله است که به دلیل نقض تعهد از جانب متعهد، خواهان افزون‌بر خسارت اصلی و مستقیم متحمل شده است.

۶. رویه قضایی در جبران خسارات تبعی

۱.۶. حقوق ایران

شیوه‌های محاسبه خسارت، میزان و روش‌های ارزیابی آن همیشه یکسان نبوده و در دوره‌های مختلف به واسطه اتفاقات و حوادث ایجادشده، تغییر کرده است و در حال تغییر نیز خواهد بود. در حقوق ایران برخلاف حقوق کامن‌لا، از آنجاکه قوانین موضوعه مبنای رسیدگی و صدور رأی هستند و تغییر قوانین نیز نیاز به انجام دادن تشریفات مقرر در قانون دارد و نیز به واسطه وابستگی

قوانین به قواعد فقهی، تغییرات و تطابق قوانین با مسائل روز حقوقی با تأخیر صورت می‌گیرد. در زمینه حقوق دریایی به‌رغم تأکید ماده ۱۸۸ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و همچنین ارسال لایحه تشکیل دادگاه دریایی^۱ به مجلس شورای اسلامی، تاکنون به دلیل عدم تشکیل دادگاه دریایی، دسترسی به آرای تخصصی دریایی امکان‌پذیر نبوده است و دادگاه‌ها به دلیل عدم تخصص لازم علی‌الاصول با رجوع به قوانین عام حقوق مدنی و حقوق تجارت، در خصوص دعاوی دریایی رأی صادر می‌کنند. بنابراین، رویه قضایی محاکم در مورد خسارت تبعی و مصادیق آن به‌صورت کلی مورد بررسی قرار گرفته است.

در مورد خسارت تبعی یا غیرمستقیم از آنجاکه یکی از شرایط ضرر، قابل جبران مستقیم و بی‌واسطه بودن بیان شده است، دادگاه‌ها نیز تحت تأثیر عدم قابلیت جبران عدم‌النفع که مشهور فقها با آن موافق هستند، غالباً به پرداخت خسارت غیرمستقیم رأی نداده‌اند و به‌محض عنوان کردن واژه عدم‌النفع که یکی از مصادیق خسارت تبعی است، بلافاصله به استناد تبصره ۲ ماده ۵۱۵ قانون آیین دادرسی مدنی، آن را غیرقابل مطالبه می‌دانند یا به استناد ماده ۵۲۰ قانون آیین دادرسی مدنی، به صرف عنوان خسارت غیرمستقیم و باواسطه، خسارت وارده را قابل جبران نمی‌دانند؛ البته برخی محاکم نیز با تأکید بر رابطه سببیت و کفایت رابطه سببیت عرفی حکم به جبران این خسارات می‌دهند. برای مثال، شعبه ۲۱۱ دادگاه عمومی تهران در دادنامه شماره ۸۶۳ مورخ ۱۳۸۲/۴/۲۲، خواسته خواهان بابت منافع تفویض‌شده ایام توقف خودرو را عدم‌النفع و حسب مفاد تبصره ۲ ماده ۵۱۵ قانون آیین دادرسی مدنی، آن را غیرقابل مطالبه دانسته است (زندى، ۱۳۹۲، ص. ۵۴). همین موضوع در رأی شماره ۱۴۰۰۹۱۳۹۰۰۱۷۳۷۲۷۰۴ مورخ ۱۴۰۰/۱۲/۲۵ صادره از شعبه ۲ دادگاه حقوقی شهرستان ملارد نیز تکرار شده و دادگاه به دلیل اینکه خواهان با خودرو کاری انجام نمی‌داده است، مطالبه وجه بابت خواب خودرو را به دلیل عدم احراز رابطه سببیت غیرقابل استماع دانسته است (رویه قضایی محاکم، ۱۴۰۲، ص. ۵۴). از سویی شعبه ۱۵ دادگاه تجدیدنظر استان تهران پیرو نظر مشهور فقها در رأی شماره ۱۳۰۶ مورخ ۱۳۸۳/۱۰/۱۹، خسارت ناشی از بیکار شدن مالک خودروی تاکسی صدمه‌دیده را که وسیله

۱. لایحه تشکیل دادگاه دریایی در معاونت حقوق و امور مجلس دستگاه قضایی در ۹ فصل و ۴۹ ماده تهیه و تدوین شده و در سال ۱۳۹۹، برای تقدیم به مجلس به تصویب هیئت دولت رسیده است.

کارش بوده، عدم‌النفع ندانسته، بلکه آن را تفویت منفعت و در نتیجه، قابل جبران به شمار آورده است (زندی، ۱۳۹۲، ص. ۱۰۴).

در رأی قابل انتقادی از شعبه ۳۲ دادگاه تجدیدنظر استان تهران که در تأیید دادنامه بدوی صادر شده، چنین آمده است «... وکیل خواهان بیان داشته است موکل در قرارداد اجاره شماره ۱۰۲۸۳۸ مورخ ۱۳۹۲/۲/۲۸، یک باب سوله را به مدت یک سال از ۱۳۹۲/۳/۱ تا ۱۳۹۳/۳/۱، با مال‌الاجاره معین از شخص خوانده اجاره می‌کند... به دلیل عدم پرداخت عوارض کمیسیون‌های شهرداری (ماده صد)، نهاد مربوط اقدام به پلمپ عین مستأجره به تاریخ ۱۳۹۲/۶/۳۱ می‌کند که با توجه به موضوع فعالیت موکل که در امر اسکلت‌سازی بوده، موجب شده [است] که موکل از تاریخ فوق هیچ‌گونه فعالیت نداشته [باشد] و خسارات به موکل وارد شود. فعالیت موکل به‌نحوی است که هیچ‌گونه مواد اولیه و محصولات قابل ورود و خروج نیست و هزینه‌های غیرمتعارف بر موکل وارد و حقوق پرسنل و دیگر هزینه‌ها بار شده است... دادگاه موضوع را به کارشناسی ارجاع داد که کارشناس بیان داشت "با لحاظ جمیع جهات به نظر بنده، خواهان پرونده در مدت اجاره قرارداد فی مابین با خوانده جهت انجام پروژه‌های خود از محل اجاره استفاده واقعی داشته است...، اما به لحاظ اینکه خواهان پرونده نتوانسته [است] کارهای بیشتری را قرارداد کند و کار خود را توسعه دهد و اینکه قرارداد آقای بابازاده را با تأخیر زیاد تحویل داده است ۱. بابت قراردادهای آقای بابازاده، عمده ضرر و زیان ایشان از ۴ قرارداد، ۲۰ میلیون تومان و از بابت عدم توسعه فعالیت‌ها که ناشی از عدم اطمینان آینده کار و درگیری‌های عملی با خوانده پرونده است، ۳۰ میلیون تومان است...". با توجه به مطالب معنونه یادشده و با توجه به اینکه مدت قرارداد اجاره به اتمام رسیده است و تأیید فسخ آن عملاً ثمره حقوقی ندارد و از سویی با توجه به اینکه از نظر کارشناسی عدم‌النفع لحاظ شده است و عدم‌النفع قابل مطالبه نیست و از سوی دیگر، ایشان در مدت پلمپ هم از مال‌الاجاره استفاده می‌کرده است، با توجه به مواد ۸۴ و ۸۹ قانون آیین دادرسی مدنی، قرار رد دعوی خواهان صادر و اعلام می‌شود...». به نظر می‌رسد رأی دادگاه در قسمت عدم مطالبه خسارت توسط خواهان به‌خاطر عدم توانایی مستأجر در توسعه کسب و کار خود، به‌درستی به دلیل احتمالی بودن نفع یادشده و ممکن‌الحصول بودن آن و از سویی نیز غیرقابل پیش‌بینی بودن این خسارت برای خوانده، خسارت را غیرقابل مطالبه

دانسته است، اما در قسمت دوم خواسته خواهان مبنی بر مطالبه خسارت از بابت قراردادهای خواهان با اشخاص ثالث که به دلیل تخلف خوانده، خواهان ملزم به پرداخت خسارت به اشخاص ثالث شده، در این مورد، رابطه سببیت میان فعل خوانده و ورود خسارت وجود داشته است؛ زیرا اگر تخلف خوانده نبود، نفع یادشده در قراردادها به مستأجر تعلق می‌گرفت و مستأجر ملزم به پرداخت خسارت بابت تأخیر به طرف قرارداد نمی‌شد. از سوی دیگر، دادگاه باید در خصوص علم و اطلاع خوانده از شغل خواهان و میزان پیش‌بینی وی از خساراتی که در صورت تخلف خوانده به خواهان وارد می‌شود، تحقیق و بر اساس آن اقدام به صدور رأی می‌کرد نه اینکه تنها به واسطه عنوان عدم‌النفع از رسیدگی خودداری و حکم به رد دعوی صادر کند. از این منظر رأی صادره قابل انتقاد است.

۲.۶. حقوق کامن‌لا

در حقوق کامن‌لا پیش از مطرح شدن دعوی معروف هدلی علیه بکسندل، در خصوص خسارات قابل جبران در نقض قراردادها، هیچ تلاشی برای تنظیم قاعده‌ای مشخص و منظم وجود نداشت و صدور حکم در این دعوی باعث تغییراتی در حقوق انگلستان و ایالات متحده آمریکا شد (Bauer, 1932, p. 687). در دعوی یادشده از خسارات قابل جبران، مستقیم یا تبعی بودن خسارت و اهمیت قاعده قابلیت پیش‌بینی خسارت صحبت شد. در این دعوی، خواهان به واسطه تأخیر یک هفته‌ای شرکت حمل‌ونقل در تحویل میل‌لنگ مربوط به آسیاب، از شرکت خوانده خسارت و منفعت از دست‌رفته در مدت تأخیر را به دلیل از کار افتادن آسیاب در مدت یادشده مطالبه کرد. در رأی صادرشده خسارات این‌گونه تفکیک و دسته‌بندی شد. بخش نخست، خساراتی که نتیجه طبیعی نقض قرارداد هستند و به اصطلاح برحسب جریان عادی امور از نقض قرارداد حاصل می‌شوند. این خسارات در زمان انعقاد قرارداد در قلمرو پیش‌بینی و قصد طرفین به صورت متعارف وجود دارند و بدون شک خواهان نیز مستحق دریافت این خسارات است. بخش دوم، خساراتی که نتیجه طبیعی نقض قرارداد و در قلمرو پیش‌بینی طرفین نیستند و به واسطه شرایط و اوضاع و احوال خاص خواهان، این خسارت به واسطه نقض قرارداد توسط خوانده به خواهان وارده شده که علی‌الاصول از حیطه خسارات قابل جبران خارج است. حال اگر این شرایط و اوضاع و احوال خاص خواهان به اطلاع متعهد رسیده یا در قرارداد تصریح شده باشد یا متعهد بتواند به هر

طریقی ثابت کند که این شرایط خاص در جهان انتخابی طرفین یعنی قرارداد وجود داشته و متعهد نیز علم به آن داشته است، این خسارات قابل جبران است. بنابراین، بر اساس استدلال قاضی در این پرونده، مبنای اصلی برای تعیین خسارات قابل جبران، علم و اطلاع و قابلیت پیش‌بینی متعهد از خساراتی است که ممکن است بر اثر نقض تعهد وی به متعهدله وارد شود. این رأی مبنای تعیین خسارات قابل مطالبه ناشی از نقض قرارداد در حقوق کامن‌لا قرار گرفته است و در بیشتر پرونده‌های مربوط به مطالبه خسارت ناشی از نقض قرارداد به صورت کلی اجرا می‌شود. در خصوص قراردادهای اجاره کشتی نیز به همین صورت بود و در بیشتر آرای صادره در این زمینه، ناقض قرارداد محکوم به پرداخت خسارات تبعی سنگینی می‌شد؛ زیرا استدلال بر این بود که موجر کشتی که می‌تواند مالک کشتی یا متصدی حمل باشد، از وضعیت تجارت مستأجر کشتی اطلاع دارد یا دست‌کم می‌داند که مستأجر تاجر است و به عنوان صاحب کالا قصد تجارت و فروش مجدد یا تولید و کسب سود را دارد. بنابراین، موجر کشتی می‌تواند خسارات ناشی از تأخیر در تحویل را پیش‌بینی کند. همان‌طور که در دعوی هدلی علیه بکسندل نیز بیشتر حقوق‌دانان کامن‌لا اتفاق نظر دارند (Turner, 2001, p. 661)، در فرضی که خواهان (آسیابان) به خوانده (شرکت حمل و نقل) اطلاع داده بود که تأخیر در تحویل میل‌لنگ آسیاب منجر به تعطیلی آسیاب و در نتیجه، منجر به از دست دادن سود می‌شود، سود ازدست‌رفته آسیابان به عنوان خسارت قابل مطالبه بود در حالی که در دادنامه صادره سود ازدست‌رفته یادشده به دلیل عدم قابلیت پیش‌بینی توسط متعهد، موضوع حکم قرار نگرفت. از سویی این انتقاد هم مطرح شد که اگر مبنا بر این باشد که همه خسارات تبعی جبران شود، ضررهای متعاقب ناشی از نقض یک قرارداد به خصوص نقض قرارداد اجاره کشتی که اصولاً ناشی از قراردادهای فرعی اجاره‌کننده است و ممکن است متعهد هیچ اطلاعی از آن‌ها نداشته باشد، دامنه بسیار گسترده‌ای می‌یابد. بنابراین، باید در قراردادهای اجاره کشتی حد معقولی را مورد نظر قرار داد. در غیر این صورت پیامدهای این گستردگی منجر به افزایش خسارت‌های پرداختی می‌شود و عدم توازن میان کرایه و ریسک سفر برای متصدی را به همراه خواهد داشت. در رأیی که در پرونده معروف به هرون^{۱۲} در خصوص

1. C.Czarnikow Ltd V. Koufos (The Heron II) [1966] 1 Lloyd's Rep 259.

قراردادهای اجاره کشتی صادر شد و در بند بعدی به آن پرداخته می‌شود، قاضی حد معقول و منطقی را برای جبران خسارت تبعی ایجاد کرد. براین اساس، مالک کشتی تنها به پرداخت خسارات تبعی که به‌عنوان نتیجه احتمالی نقض قرارداد به‌طور معقول و منطقی برای وی قابل پیش‌بینی بوده است، محکوم شد. این موضوع با تکرار در پرونده‌های دیگر، به‌صورت اصلی پذیرفته‌شده در قراردادهای اجاره کشتی مورد استناد قرار گرفت.

۷. خسارات تبعی در قرارداد اجاره کشتی

پرونده‌های معروف به هرون ۲ و آشیل^۱ در کامن‌لا از مهم‌ترین پرونده‌های مربوط به خسارات تبعی در قراردادهای اجاره کشتی هستند و بیشترین تأثیر را در این نظام حقوقی داشته‌اند. در این پرونده‌ها به لزوم پیش‌بینی معقول و منطقی و درجه بیشتری از احتمال وقوع خسارت تأکید می‌شود.

در پرونده هرون ۲، کشتی‌ای به نام «هرون ۲» به‌منظور حمل شکر به بصره اجاره شده بود. اجاره‌کننده که تاجر بود، قصد داشت به‌محض رسیدن محموله آن را بفروشد. مالک کشتی قرارداد اجاره را با تغییر و انحراف از مسیر نقض کرد؛ به‌طوری‌که محموله نه روز دیرتر از موعد مورد توافق به مقصد رسید. محموله شکر که تا قبل از این بازار خوبی داشت، در زمان رسیدن به مقصد، قیمت آن به‌شدت تنزل یافته بود (بهمنی، ۱۳۹۷، ص. ۱۶۰). اجاره‌کننده مطالبه خسارت‌های وارد ناشی از نقض قرارداد اجاره کشتی را کرد. در این پرونده پرسش اصلی این بود که آیا سود ازدست‌رفته ناشی از تفاوت قیمت شکر را در روزی که کشتی باید به بصره می‌رسید و روزی که واقعاً به بصره رسید، می‌توان به‌عنوان خسارت ناشی از نقض قرارداد مطالبه کرد؟ مجلس اعیان به این نتیجه رسید که مالک کشتی باید پیش‌بینی می‌کرد که ضرر واردشده نتیجه احتمالی نقض قرارداد است؛ زیرا این رویداد در جریان عادی تجارت قابل پیش‌بینی بود و هر دو طرف در زمان انعقاد قرارداد این را در نظر داشتند و این خسارت خیلی دور نیست و قابل‌بازیابی است. این پرونده افزون‌بر اینکه محدوده معقول و منطقی پیش‌بینی خسارت به‌واسطه موقعیت خواهان را مشخص کرد، به دلیل دیگری نیز در حقوق انگلیس دارای اهمیت است. این پرونده مبنای قابلیت

1. Transfield shipping Inc. V. Mercator shipping Inc. [2008] UKHL 48 (The Achilles).

جبران خسارت‌های دور و تبعی در قراردادها و در مسئولیت مدنی به معنای خاص (شبه جرم)^۱ را از هم تفکیک کرد و هنوز هم به عنوان منبعی معتبر در خصوص قابلیت مطالبه خسارت‌های تبعی مورد استناد قرار می‌گیرد.

همان‌طور که در مقدمه پژوهش نیز بیان شد، خسارات تبعی ممکن است از جانب مالک کشتی (اجاره‌دهنده) نیز مورد مطالبه قرار گیرد. در پرونده معروف به آشیل، کشتی «آشیل»^۲ به اجاره‌کننده به صورت اجاره برای مدت معین اجاره داده شد. اجاره‌کننده زمانی^۳ با نقض قرارداد اجاره و عدم تحویل به موقع کشتی (کشتی را با نه روز تأخیر تحویل داد) باعث شد که مالک دوره زمانی آمادگی کشتی^۴ برای تحویل به اجاره‌کننده بعدی را از دست بدهد. در این مدت، مالک کشتی که قرارداد اجاره دیگری منعقد کرده بود، مجبور به مذاکره مجدد با اجاره‌کننده بعدی شد و چون بازار حمل و نقل به طور محسوسی کاهش یافته بود، مجبور شد با نرخ پایین‌تری کشتی را در اختیار اجاره‌کننده بعدی قرار دهد. مالک کشتی از اجاره‌کننده اولیه که با نقض قرارداد باعث شد که مالک با نرخ اجاره کمتری قرارداد بعدی را منعقد کند، شکایت کرد و مدعی شد که اجاره‌کننده اولیه باید تفاوت قیمت اولیه توافق شده و قیمتی را که مجبور به توافق شدند، برای کل دوره اجاره به وی پرداخت کند. اجاره‌کننده زمانی اولیه ادعا کرد که مسئولیت ایشان محدود به پرداخت تفاوت بین قرارداد اول و نرخ حاکم بر بازار برای اجاره روزانه تنها در دوره تأخیر (نه روز) است. داوری لندن با اکثریت آرا به نفع مالک کشتی رأی دادند. داوران معتقد بودند که ضرر یادشده در بخش نخست قاعده دعوی هادلی علیه بکسندل قرار می‌گیرد و به طور طبیعی و طبق روال معمول، این خسارت از چنین نقض قراردادی حاصل می‌شود و اجاره‌کننده هنگام انعقاد قرارداد باید پیش‌بینی می‌کرد که بعید نیست در صورت نقض قرارداد چنین خسارتی وارد شود. دادگاه استیناف نیز استدلال کرد که اگر پرداخت خسارت ناشی از تحویل دیر هنگام به مالک را محدود به دوره تأخیر کنیم، مگر اینکه مالک کشتی ثابت کند که در زمان انعقاد عقد، اطلاعات ویژه و خاصی در مورد قراردادهای بعدی خود به اجاره‌کننده داده است، این عمل برخلاف اصول تجارت^۵ است و

1. Tort
2. The Achilleas
3. Time charterer
4. Laycan
5. Undesirable and Uncommercial

پذیرفتنی نیست و رأی صادره را تأیید کرد، اما مجلس اعیان به اتفاق آرا اعلام کرد که از دست دادن سود در قرارداد اجاره بعدی در چهارچوب قاعده هدلی و بکسندل قرار نمی‌گیرد و نظر دادگاه استیناف را نپذیرفت. مجلس لردها با استناد به غیرقابل پیش‌بینی بودن این خسارت برای اجاره‌کننده و عدم علم و اطلاع متعارف وی از این خسارت و با تأکید بر اینکه باید به پیشینه انتظارات بازار^۱ هم توجه کرد که در اینجا مسئولیت قرارداد بعدی برای خواننده کاملاً غیرقابل سنجش^۲ بوده است، دعوی مالک کشتی در خصوص خسارت مازاد بر نه روز را رد کرد^۳.

همان‌طور که ملاحظه شد، در هر دو پرونده، ناقض قرارداد مسئول جبران خسارات تبعی شناخته شده و در پرونده دوم نیز اختلاف در خصوص میزان این خسارت است. بنابراین، در قراردادهای اجاره کشتی، چون طرفین به‌طور ضمنی علم دارند که از یک طرف مالک کشتی قطعاً قراردادهای اجاره بعدی نیز دارد و از طرف دیگر اجاره‌کننده نیز اصولاً این حجم از کالا را برای مصرف شخصی جابه‌جا نکرده و قصد کسب سود و منفعت دارد، بنابراین، در زمان انعقاد قرارداد این موضوع در اندیشه طرفین وجود داشته است و به‌نوعی علم بر آن دارند که در صورت نقض قرارداد، خسارت‌های بیشتری ممکن است به طرف قرارداد وارد شود؛ هرچند اطلاع دقیقی از خسارت یادشده نداشته باشند. به همین دلیل، در تعیین میزان این خسارت‌ها، علم و اطلاع خواننده حائز اهمیت است. این علم می‌تواند طبق استدلال مجلس اعیان به‌واسطه انتظارات بازار برای خواننده مفروض باشد یا به شیوه قابل اثباتی توسط خواهان به اطلاع خواننده رسیده باشد که براین اساس، به نظر نگارنده می‌توان خسارات تبعی قابل مطالبه را به شرح آتی تفکیک کرد.

۱.۷. خسارت تبعی نوعی

در قرارداد حمل‌ونقل دریایی مانند دیگر قراردادها اصل بر این است که هیچ مسئولیتی برای متعهد در قبال خسارات تبعی که نتیجه طبیعی و احتمالی نقض قرارداد نبوده یا متعهد هیچ اطلاع و پیش‌بینی‌ای نسبت به خسارت پیش‌آمده در زمان قرارداد نداشته، وجود ندارد. به عبارت دیگر، این خسارت‌ها نه به‌طور صریح و نه به‌طور ضمنی مورد حمایت قرارداد نبوده و قابل جبران نیستند

1. The Background of Market Expectation

2. Completely Unquantifiable

3. Transfield shipping Inc. V. Mercator shipping Inc. [2008] UKHL 48 (The Achilles).

(Bauer, 1932, p. 704)، اما برخی خسارات تبعی در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی به‌واسطه عرف دریانوردی و پیشینه انتظارات بازار مورد حمایت قرارداد و قابل جبران هستند؛ هرچند که در پیش‌بینی صریح طرف قرارداد نبوده باشند. این خسارت‌ها در طول دعاوی مختلف همیشه قابل جبران تلقی شده‌اند و حکم به جبران آن‌ها داده شده؛ به‌طوری‌که در قراردادهای حمل‌ونقل به‌صورت عرف درآمده است. با بررسی رویه قضایی و آرای صادره در این زمینه، موارد کم‌وبیش مشخص و استانداردشده‌ای از این خسارات را می‌توان در حمل‌ونقل تبیین کرد ازجمله زیان‌های ناشی از کاهش قیمت بازار کالاهای ارسال‌شده برای فروش مجدد در طول تأخیر که معمولاً میزان خسارت به‌صورت تفاوت ارزش کالا در زمانی که طبق شرایط صریح یا ضمنی قرارداد باید تحویل می‌شد و ارزش آن در زمانی که واقعاً تحویل شده است، محاسبه می‌شود؛ مانند موردی که در پرونده هرون ۲ مطرح شد، کاهش و افت کیفیت یا کمیت کالا در طول تأخیر که این موارد بیشتر در خصوص اجناس فاسدشدنی شایان طرح است که تأخیر باعث از دست دادن و افت کیفیت آن‌ها می‌شود. همچنین، در خصوص دام‌های زنده که باعث کاهش وزن آن‌ها می‌شود. این نوع خسارات تبعی را که به‌صورت ضمنی مورد حمایت هستند و به‌واسطه عرف دریانوردی در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی قابل جبران تلقی می‌شوند، در اصطلاح، خسارت تبعی نوعی^۱ نامیده‌اند (Bauer, 1932, p. 705) و از این بابت نوعی گفته می‌شود که این خسارات درعین حال که در دسته خسارات تبعی و غیرمستقیم قرار می‌گیرند، نوعاً در عرف دریانوردی شناخته‌شده و پیش‌بینی‌شده در نظر گرفته می‌شود و علی‌الاصول متعهدله در مطالبه این خسارات با موانع جدی روبه‌رو نخواهد بود؛ زیرا علم و اطلاع خواننده و پیش‌بینی وی از وقوع چنین خساراتی به‌عنوان شخص متعارف و معقول در بازار حمل‌ونقل برای دادگاه مفروض است. خسارات تبعی که در پرونده هرون ۲ و آشیل مورد حکم قرار گرفت، در این دسته قرار می‌گیرند.

خسارات تبعی نوعی در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، بسته به نوع فعالیت و عرف حاکم بر آن فعالیت تغییر می‌کند. برای مثال، در قراردادهای اجاره کشتی در بازار نفت و گاز از آنجاکه بازار نفت و گاز از دیرباز برای طرفین قرارداد، بازاری تقریباً انحصاری و کاملاً تجاری است، مسئولیت

برای خسارت تبعی گسترده‌تر محاسبه می‌شود؛ زیرا این بازار برای شاغلان در این حوزه شناخته شده است. در نتیجه، طرفین از تعهدات قراردادی بعدی طرف قرارداد مطلع هستند؛ هرچند به‌طور دقیق به اطلاع آن‌ها نرسیده باشد (Louchki, 2013, p. 39). در پرونده معروف به کشتی بالرز در سال ۱۹۹۳^۱، مالک کشتی در قرارداد اجاره از نوع ASBATANKVOY^۲، دو بار تاریخ تحویل کشتی را به تأخیر انداخت و در نهایت، اجاره‌کننده به استناد اتمام مدت زمانی که مالک باید کشتی را در بندر مشخص برای بارگیری تحویل دهد^۳، قرارداد اجاره را فسخ و کشتی دیگری را اجاره کرد. مجلس اعیان مالک کشتی را به پرداخت خسارت‌های اجاره‌کننده از جمله تفاوت در ارزش بازاری^۴ نرخ اجاره در زمان رسیدن کشتی و در روزی که قرارداد فسخ شد و نیز تسویه خسارت خریدار کالای موضوع حمل به دلیل عدم تحویل به‌موقع کالا و پرداخت مابه‌التفاوت ارزش کالا به دلیل افزایش لحظه‌ای نرخ کالا در بندر مبدأ، محکوم کرد. استدلال مجلس اعیان این بود که بازار مربوط به حمل محصولات نفتی و پتروشیمی آن‌قدر گسترده نبوده و مالک کشتی حداقل آگاهی و دانش را در مورد الگوهای بازاری و انتظارات بازار داشته است. تغییر لحظه‌ای نرخ نفت و گاز و به تبع آن محصولات پتروشیمی، موضوعی طبیعی و عادی در این بازار است. بنابراین، این زبان‌ها برای مالک کشتی خیلی دور و پیش‌بینی نشده نیست. با همین استدلال در پرونده کشتی اولیانوفسک^۵ نیز مالک کشتی به پرداخت خسارات تبعی اجاره‌کننده به دلیل تأخیر در تحویل و در نتیجه، کاهش قیمت گاز مایع^۶ در بندر مقصد محکوم شد (Louchki, 2013, p. 39). بنابراین، در بازار حمل‌ونقل نفت و گاز که نیازمند شناورها و کشتی‌های مخصوص است و معمولاً اشخاص محدودی در این حوزه فعالیت می‌کنند، خسارت تبعی نوعی و شناخته‌شده متفاوت از عرف دیگر قراردادهاست. در هر بخش فرض این است که بازار برای طرفین شناخته‌شده است و طرفین آگاهی لازم را در این زمینه دارند و در زمان انعقاد قرارداد به‌واسطه علم و اطلاعی که از بازار

1. Geogas S.A V. Trammo Gas Ltd (The Baleares) [1993] 1 Lloyd's Rep. 215.

۲. یکی از قراردادهای پرکاربرد در زمینه قراردادهای اجاره سفری، کشتی تانکری برای حمل محصولات نفتی یا پتروشیمی است.

3. Laycan

4. Market Value

5. Novorossisk shipping Co V. Neopetro Co, Ltd. (The Ulyanovsk) [1990] 1 Lloyd's Rep. 425.

6. Liquefied Petroleum Gas (LPG)

دارند، می‌توانند خسارت‌های ناشی از نقض قرارداد را پیش‌بینی و با علم به آن قرارداد را امضا کنند. از این‌رو در صورت نقض قرارداد نیز به پرداخت همه خسارت‌هایی که در زمان قرارداد پیش‌بینی کرده بودند یا باید پیش‌بینی می‌کردند، محکوم می‌شوند؛ البته بدیهی است که حتی در این بازار نیز باید رابطه سببیت میان خسارت وارده و نقض قرارداد وجود داشته باشد. در خسارات تبعی نوعی تنها بار اثبات علم و اطلاع خواننده و پیش‌بینی خسارت توسط متعهد از خواهان برداشته شده و این موضوع مفروض است.

۲.۷. خسارت تبعی اصطلاحی

همان‌طور که بیان شد، شرط اساسی و مهم مطالبه خسارات تبعی، علم و اطلاع و پیش‌بینی متعهد از بروز احتمالی خسارت تبعی در صورت نقض قرارداد است و در خسارت تبعی نوعی، فرض می‌شود که متعهد به‌عنوان فردی معقول و متعارف در حرفه خود، از شرایط کسب‌وکار متضرر مطلع بوده و در زمان انعقاد قرارداد خسارات وارد را پیش‌بینی کرده است؛ هرچند در واقع این‌گونه نباشد. در بعضی موارد متعهد^۱ در زمان انعقاد قرارداد، شرایط خاص کسب‌وکار خود را برای متعهد به‌صراحت بیان می‌کند؛ به‌طوری‌که خسارات وارده در صورت نقض قرارداد، در زمان انعقاد آن برای متعهد قابل پیش‌بینی می‌شود و با علم به این موضوع قرارداد را امضا می‌کند. در این حالت علم متعهد، علم واقعی شمرده می‌شود. به این خسارات که متعهد^۲ با ارائه اطلاعاتی، خساراتی را که در شرایط معمول پیش‌بینی‌ناپذیر است، برای متعهد قابل پیش‌بینی و در نتیجه، قابل مطالبه می‌کند، خسارات تبعی اصطلاحی^۳ گفته می‌شود (Turner, 2001, p. 661). به این دلیل به آن اصطلاحی می‌گوییم؛ زیرا اصولاً خسارات تبعی قابل مطالبه نیستند و با این اقدام، متعهد^۴ آن را قابل جبران می‌کند و به‌صورت اصطلاحی خسارت تبعی نامیده می‌شود. در پرونده خشک‌شویی ویکتوریا به دلیل اینکه به متعهد اخطار داده شده بود که نیاز فوری به دیگ بخار است، دادگاه با همین استدلال که با توجه به اخطار خشک‌شویی و اعلام وی، خسارات وارد برای متعهد نمی‌توانسته است پیش‌بینی‌ناپذیر باشد، به پرداخت خسارت تبعی ناشی از عدم استفاده از دیگ بخاری که تحویل نشده بود، به نفع صاحب خشک‌شویی رأی صادر کرد. صاحب کالا می‌تواند

1. Advised Consequential Damages

پیش‌بینی‌پذیر بودن خسارت و علم و اطلاع مالک کشتی یا متصدی حمل را با ارسال اخطاریه‌ای رسمی ثابت کند. پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود این است که آیا اطلاعی که صاحب کالا به متصدی حمل ارسال و وی را از شرایط کسب‌وکار خود آگاه می‌کند، حتماً باید قبل یا در هنگام قرارداد به متصدی اعلام شود یا اگر پس از قرارداد نیز اعلام شود می‌تواند دلیلی علیه متصدی باشد و متصدی حمل را در قبال خسارات تبعی غیرمعمول به واسطه آگاهی و قابل پیش‌بینی بودن آن مسئول کند؟ رویه قضایی انگلیس بر این است که این اعلام باید هنگام انعقاد قرارداد یا پیش از آن به متعهد داده شود (Bauer, 1932, p. 706) تا با آگاهی از آن قرارداد امضا شود؛ زیرا اعلام پس از انعقاد قرارداد، توافق و شرایط جدیدی در قرارداد ایجاد نمی‌کند که تغییری در حقوق طرفین به وجود آورد؛ البته گفتنی است که این موارد بستگی به شرایط هر پرونده و خسارت وارد دارد. در مواردی که صاحب کالا پس از انعقاد قرارداد شرایط خاص را به متصدی حمل اعلام می‌کند، اما متصدی حمل با بی‌توجهی به مسائل مطرح‌شده، قرارداد را نقض می‌کند، در این حالت متصدی حمل افزون‌براینکه مسئول خساراتی است که ناشی از سهل‌انگاری وی پس از دریافت اطلاعات مذکور بوده، مسئول پرداخت خسارات تبعی نیز است (Bauer, 1932, p. 706). از سویی به صرف اطلاع متصدی حمل از شرایط خاص متعهدله نمی‌توان وی را مسئول ورود هرگونه خسارتی ناشی از نقض قرارداد دانست؛ زیرا در این صورت هیچ متصدی حملی ریسک سفر دریایی را قبول نمی‌کند یا هزینه‌های سفر و حمل‌ونقل دریایی به‌شدت افزایش می‌یابد. بنابراین، منطقی، منصفانه و عادلانه به نظر نمی‌رسد که به صرف آگاهی متصدی حمل از اطلاعیه صاحب کالا در خصوص خسارات‌های تبعی که ممکن است از نقض قرارداد حاصل شود، وی را مسئول همه آن‌ها دانست. در این حالت با استفاده از محدودیت‌های دیگر خسارات قابل مطالبه مانند رابطه سببیت عرفی و دوری ضرر می‌توان از گستردگی این خسارات جلوگیری کرد.

۳.۷. خسارت تبعی در خسارات مشترک دریایی

خسارات دریایی به استناد مواد ۱۸۴ تا ۱۸۷ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ به خسارات مشترک دریایی^۱ و خسارات خاص^۲ تقسیم می‌شود. خسارات مشترک به‌نوعی بر عهده همه طرف‌های

1. General Average
2. Particular Average

ذی‌نفع در کشتی یا محموله آن است، اما در خسارات خاص با توجه به موضوع خسارت، جبران خسارت بر عهده هریک از طرف‌های ذی‌نفع در کشتی یا محموله‌اش است. طبق تعریف قانون دریایی از خسارات مشترک دریایی (ماده ۱۸۵)، خسارت مشترک دریایی عبارت است از مخارج فوق‌العاده و خساراتی که به‌طور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار آن به وجود آمده است. چگونگی تقسیم خسارات مشترک دریایی وفق قانون دریایی بر اساس قرارداد خاص طرفین و در نبود آن، طبق آیین‌نامه‌ای است که بر اساس مقررات و عرف بین‌المللی تنظیم می‌شود. تاکنون در کشور آیین‌نامه‌ای در این خصوص تصویب نشده است. کمیته بین‌المللی حقوق دریایی^۱ برای مدیریت و تقسیم خسارات مشترک دریایی، مقرراتی را به نام مقررات یورک آنتورپ^۲ تهیه کرده است. این مقررات نخستین بار در یورک انگلستان و آنتورپ بلژیک تصویب شد و تاکنون چندین بار مورد بازنگری قرار گرفته است.^۳ این مقررات شامل مجموعه‌ای از قواعد خاص هستند که چگونگی تقسیم خسارت را میان ذی‌نفعان خسارت مشترک دریایی تعیین می‌کند. این مقررات معمولاً به‌عنوان دستورالعمل تقسیم خسارات مشترک در قراردادهای باربری بیان می‌شوند یا به‌عنوان عرف تجاری و بین‌المللی در موارد مبتلا به مورد استناد قرار می‌گیرند. با توجه به قاعده C مقررات یورک آنتورپ می‌توان گفت که در خسارات مشترک دریایی تنها زیان‌های مستقیم قابل جبران است و زیان‌های تبعی ناشی از اعمال مربوط به خسارات مشترک جزو خسارات شمرده نمی‌شوند. در قاعده C آمده است «فقط آن قسمت از خسارات و مخارجی را که مستقیماً نتیجه خسارات مشترک است، می‌توان به حساب خسارات مشترک منظور کرد. هزینه‌های مربوط به کشتی یا کالا که ممکن است بر اثر تأخیر و معطلی در سفر یا پس از آن (مانند کرایه مربوط به ایام معطلی کشتی) ایجاد شود و هرگونه خساراتی که ممکن است به‌طور غیرمستقیم به‌نحو از انحا پیش آید (مانند زیان از دست دادن بازار) جزو خسارات مشترک شمرده نخواهد شد» (امید، ۱۳۵۳، ج ۲، ص. ۴۳۷). بنابراین، در خسارات مشترک دریایی با توجه به شرایط ویژه این خسارات که برای تقسیم خسارت و جلوگیری از تحمیل خسارت به یک طرف است، خسارات

1. CMI: Comité Maritime International

2. York Antwerp

۳. جدیدترین نسخه آن مربوط به سال ۲۰۱۶ است:

<https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/>

تبعی همان‌طور که در کنواسیون یورک آنتورپ نیز بیان شده، از شمول خسارات مشترک قابل مطالبه خارج است و در تقسیم خسارات محاسبه نمی‌شود؛ هرچند مشمول خسارات تبعی قابل مطالبه باشند.

۸. شرط معافیت از جبران خسارات تبعی

در مسئولیت قراردادی، در صحت شروط معافیت از مسئولیت اتفاق نظر وجود دارد و اعتقاد بر این است که با توجه به اینکه این‌گونه قراردادها در قانون منع نشده‌اند، بر اساس اصل حاکمیت اراده، طرفین می‌توانند نسبت به هر موضوعی که مخالف قواعد آمره نباشد، توافق کنند. تراضی در این شروط نیز به استناد مواد ۱۰ و ۲۱۹ قانون مدنی بر مبنای اصل آزادی اراده درست و معتبر است؛ البته در فرضی که متصدی حمل یا نمایندگان مجاز از طرف وی مرتکب تقصیر عمدی یا سنگین شوند (صفایی، ۱۳۹۴، ج ۲، ص. ۲۳۶) یا با علم به احتمال وقوع خسارت، اقدامی را انجام دهند یا از آن امتناع کنند، به دلیل تقابل با نظم عمومی این شروط غیرقابل استناد است که در بند ۳ ماده ۱۲۱ قانون دریایی ایران^۱ نیز به آن تصریح شده است.

همان‌طور که طرفین در خصوص خسارات مستقیم می‌توانند از شروط معافیت از مسئولیت استفاده کنند، در قبال خسارات تبعی قابل جبران نیز می‌توانند مسئولیت خود را محدود کنند، اما به دلیل اینکه تعریف جامع و مانعی از خسارات تبعی در قوانین وجود ندارد و گاه این خسارات بسیار گسترده می‌شوند، نحوه نگارش شرط تحدید مسئولیت در خسارات تبعی نسبت به خسارات مستقیم از اهمیت بیشتری برخوردار است. در برخی قراردادهای نمونه و بین‌المللی اجاره کشتی، بندهایی در خصوص معافیت از خسارت‌های تبعی بیان شده است از جمله در قراردادهای TOWCON^۲ بند (۳) ۱۸، SUPPLYTIME 1989^۳ بند (ج) ۱۲، SUPPLYTIME ۲۰۰۵ و

۱. ماده ۱۲۱ قانون دریایی: تحدید مسئولیت نمایندگان مجاز از طرف متصدی حمل، ۱. ۲. ۳. در صورتی که مأمور مجاز متصدی حمل در ایجاد خسارت عامد باشد یا با علم به احتمال وقوع خسارت مرتکب فعل یا ترک فعلی شود، نمی‌تواند به بندهای ۱ و ۲ استناد کند.

۲. نمونه قرارداد اجاره، یک‌کش اقیانوسی به صورت مبلغ یکجاست. این نمونه قرارداد توسط شورای دریایی بین‌الملل و بالتیک (BIMCO) تنظیم و ارائه شده است.

۲۰۱۷ بند ۱۴ و قرارداد HEAVYCON ۲۰۰۷ بند ۲۳ که افزون بر اینکه دلیلی بر قابل مطالبه بودن خسارات تبعی است، مصادیق خسارات تبعی نوعی را نیز در هر قرارداد نشان می‌دهد. برای مثال، قرارداد TOWCON در بند معافیت از خسارات تبعی، برخی مصادیق خسارات تبعی را برشمرده است از جمله از دست دادن سود^۱، زیان ناشی از استفاده^۲، زیان ناشی از تولید^۳ و درنهایت، به‌طور کلی بیان می‌کند که «یا هر آسیب غیرمستقیم یا تبعی دیگر به هر دلیلی مستثنا شده است»^۴. این عبارت نشان‌دهنده هر نوع خسارتی است که به‌صورت غیرمستقیم وارد شده باشد. نکته حائز اهمیت در عبارات معافیت از جبران خسارات تبعی این است که اگر خسارتی مانند از دست دادن سود یا زیان ناشی از تولید به‌طور مستقیم ناشی از نقض قرارداد باشد، دیگر نمی‌توان برای معافیت از جبران به این بند معافیت از جبران خسارات تبعی استناد کرد. در پرونده معروف به میلارز^۵، قاضی به‌رغم وجود بند معافیت از پرداخت خسارت تبعی در قرارداد، فروشندگان را با این استدلال که خسارت مطالبه‌شده تبعی نبوده، بلکه به‌طور مستقیم از نقض قرارداد ناشی شده است، محکوم به پرداخت خسارت کرد (Louchki, 2013, p. 48). همان‌طور که بیان شد، از آنجاکه مصادیق خسارات تبعی انحصاری نیست و با توجه به شرایط هر قرارداد و خسارت وارد متفاوت است، در رویه قضایی نیز فهرست محصور از مصادیق خسارات تبعی ارائه نشده است. در کامن‌لا حقوق‌دانان با استناد به دعاوی مطرح‌شده در قراردادهای تجاری به‌خصوص در قسمت شروط محدودکننده یا معافیت از مسئولیت، در صورتی که تعریف خاص یا تعریف توافق‌شده‌ای از خسارت تبعی وجود نداشته باشد، هر جا از زیان تبعی یا زیان غیرمستقیم صحبت شود، به خسارات یادشده در بخش دوم قاعده دعوی هادلی علیه بکسندل ارجاع می‌دهند (Louchki, 2013, p. 52). بهتر آن است که در صورتی که تعریف مشخصی از خسارت تبعی در قرارداد وجود نداشته باشد، بند معافیت از جبران خسارات تبعی با استفاده از مفهوم و مصادیق خسارات تبعی

۳. نمونه قرارداد اجاره زمانی در خصوص شناورهای خدماتی دریایی که توسط BIMCO تنظیم و ارائه شده و آخرین ویرایش آن مربوط به سال ۲۰۱۷ است.

1. Loss of Profit
2. Loss of Use
3. Loss of Production
4. Or any other indirect or consequential damage for any reason whatsoever.
5. Millar's Machinery Co V. David Way (1935) 40 Com Cas 240.

نوعی که عرف حاکم بر قرارداد و فعالیت یادشده است، تفسیر شود تا به اراده و قصد طرفین نیز نزدیک باشد. درنهایت، برای جلوگیری از بروز این اختلافات در رویه قضایی باید در قراردادهایی که شرط معافیت از خسارات تبعی بیان می‌شود، طرفین پیش از درج بند معافیت از جبران خسارات تبعی، بندی را به تعریف مشخص از این خسارات و تصریح مصادیق آن مطابق با زمینه فعالیت خود اختصاص دهند.

نتیجه‌گیری

در حقوق ایران اساساً به استناد ماده ۵۲۰ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی و قاعده «قبح عقاب بلا بیان»، خسارت تبعی را به دلیل غیرمستقیم بودن و غیرقابل پیش‌بینی بودن در زمان انعقاد قرارداد برای طرفین، غیرقابل جبران می‌دانند، اما برخی از مصادیق خسارت تبعی مانند عدم‌النفع در شرایطی که دلیل و مقتضی وجودی داشته باشد، موضوع حکم قرار می‌گیرند و حتی در داورهای بین‌المللی که قانون حاکم، قانون ایران باشد، اصولاً با تفسیر قوانین ایران به وسیله اصول قواعد تجاری بین‌المللی و استناد به دکترین حقوقی و نظریه مشورتی اداره کل حقوقی قوه قضائیه، به جبران عدم‌النفع رأی صادر شده است. در حقوق کامن‌لا نیز اصل بر این است که همه خسارات قابل جبران هستند و سپس محدودیت‌های جبران خسارت بررسی می‌شود. جبران خسارت تبعی در حقوق کامن‌لا با دو محدودیت اصل قابلیت پیش‌بینی ضرر و اصل دوری ضرر روبه‌روست و این خسارت به دلیل عدم قابلیت پیش‌بینی برای طرفین در زمان انعقاد قرارداد علی‌الاصول قابل مطالبه نیست.

در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی مانند دیگر قراردادها اصولاً مسئولیتی برای متعهد در قبال خسارات تبعی که نتیجه طبیعی و احتمالی نقض قرارداد نیست یا متعهد هیچ اطلاعی و پیش‌بینی نسبت به خسارت پیش‌آمده در زمان انعقاد قرارداد نداشته باشد، وجود ندارد. به عبارت دیگر، این خسارت‌ها نه به‌طور صریح و نه ضمنی مورد حمایت قرارداد و قابل جبران نیستند. در پژوهش حاضر با بررسی پرونده‌های مطرح در زمینه خسارات تبعی و به‌خصوص پرونده‌های مورد استناد در زمینه قراردادهای اجاره کشتی در کامن‌لا و حقوق انگلیس، می‌توان خسارات تبعی قابل جبران را بر اساس رویه قضایی به دو دسته تقسیم کرد. نخست، خسارات تبعی نوعی که این‌گونه خسارات در عرف دریانوردی یا عرف بازار موضوع فعالیت در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی،

شناخته شده هستند و علم و اطلاع متعهد از آن‌ها و پیش‌بینی آن در زمان انعقاد قرارداد برای دادگاه مفروض است. خواهان برای مطالبه این نوع خسارات به‌رغم تبعی بودن خسارت با مانع جدی روبه‌رو نخواهد بود و بار اثبات عدم پیش‌بینی متعهد در زمان انعقاد قرارداد بر عهده خواننده قرار می‌گیرد. نوع دوم این خسارات، خسارات تبعی اصطلاحی است. این خسارات در جریان عادی امور ایجاد نشده‌اند و جزو دسته خسارات تبعی نوعی هم قرار نمی‌گیرند و برای متعهد نیز به دلیل اینکه به شرایط خاص خواهان بستگی داشته و در زمان انعقاد قرارداد به‌طور معمول غیرقابل پیش‌بینی بوده، اما به‌واسطه اینکه متضرر با اختطاریه رسمی یا قابل اثبات در زمان انعقاد قرارداد احتمال وقوع این خسارات را در صورت نقض قرارداد به اطلاع متعهد رسانده و متعهد نیز با علم به این موضوع قرارداد را امضا کرده است، این خسارات قابل پیش‌بینی و در نتیجه، قابل مطالبه هستند. در قراردادهای اجاره کشتی، خسارات تبعی نوعی و خسارات تبعی اصطلاحی جزء خسارات تبعی قابل مطالبه شمرده می‌شوند. با توجه به اینکه عرف دریانوردی به‌عنوان یکی از منابع حقوق دریایی در قانون دریایی ایران بیان شده است، مصادیق یادشده و تقسیم‌بندی ارائه‌شده در حقوق ایران و دعاوی مربوط به مطالبه خسارت در قراردادهای اجاره کشتی به‌عنوان اصول و عرف دریانوردی می‌تواند مورد استفاده دادگاه‌ها قرار گیرد و در این خصوص در حقوق ایران نیز رویه مشخص و همگام با جوامع پیشرفته را در زمینه حقوق دریایی ایجاد کرد. در خصوص خسارات مشترک دریایی، قابل جبران بودن خسارت تبعی با هدف خسارت مشترک دریایی که تقسیم ضرر میان ذی‌نفعان است، قابل جمع نیست. از این‌رو اصولاً این خسارات قابل مطالبه نیست؛ همچنان‌که مقررات یورک آنتورپ نیز به‌صراحت خسارات تبعی را از شمول خسارات مشترک خارج کرده است و آن را در مورد خسارات مشترک غیرقابل مطالبه می‌داند. در مورد شرط معافیت از جبران خسارات تبعی نیز مشخص شد که این شرط با منع قانونی روبه‌رو نیست و در بیشتر قراردادهای نمونه اجاره کشتی نیز این شرط به‌عنوان پیش‌فرض درج شده است. با توجه به اختلافاتی که در رویه قضایی برای تعیین مصادیق خسارات تبعی وجود دارد، برای جلوگیری از بروز اختلاف در این بخش از قرارداد، پیشنهاد می‌شود که پیش از درج شرط معافیت از جبران خسارات تبعی، ابتدا مفهوم این خسارات با توجه به نوع قرارداد و بازار فعالیت، شخصی‌سازی و در حد امکان مصادیق آن محصور شود. شرط استفاده از بندهای معافیت از جبران خسارات تبعی،

احراز تبعی و غیرمستقیم بودن خسارت است و در صورتی که دادگاه خسارت یادشده را مستقیم تشخیص دهد، هرچند در قرارداد به عنوان خسارت تبعی ذکر شده است، امکان استفاده از شرط معافیت یادشده وجود نخواهد داشت.

منابع

- (۱) ابراهیمی، سید نصرالله، طجرلو، رضا و هوشمند، جابر (۱۳۹۷). حذف زیان تبعی در موافقت‌نامه‌های عملیات مشترک (معم) نفتی با تأکید بر نظام حقوقی انگلستان. نشریه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۸، شماره ۳، صص. ۳۸۳-۴۰۰. doi: 10.22059/jlq.2018.220865.1006827
- (۲) امامی، سیدحسن (۱۳۹۴). حقوق مدنی (جلد ۱). چاپ ۳۶، تهران: اسلامیه.
- (۳) امید، هوشنگ (۱۳۵۳). حقوق دریایی (جلد ۲). تهران: مدرسه عالی بیمه تهران.
- (۴) بادینی، حسن (۱۳۹۰). بررسی تطبیقی قابلیت جبران ضرر اقتصادی در مسئولیت مدنی. نشریه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۱، شماره ۱، ص. ۶۰.
- (۵) بادینی، حسن، تقی‌زاده، ابراهیم، علیدوستی، ناصر و پناهی اصانلو، پانته‌آ (۱۳۹۶). خسارات تبعی در بیع بین‌المللی کالا. نشریه تحقیقات حقوقی، شماره ۷۹، صص. ۹۹-۱۲۲. doi: 10.22034/jlr.2017.54389
- (۶) بهمنی، محمد (۱۳۹۷). مسئولیت قراردادی و جبران خسارت ناشی از نقض قرارداد (با مطالعه تطبیقی در کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا در حقوق ایران و انگلستان). چاپ ۱، تهران: خرسندی.
- (۷) تقی‌ملا، حسین (۱۳۹۹). حقوق دریایی (مسئولیت مالک شناور). چاپ ۱، تهران: میزان.
- (۸) جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۳۸۵). ترمینولوژی حقوق. چاپ ۱۶، تهران: گنج دانش.
- (۹) حلی، نجم‌الدین جعفر (۱۴۰۸ق). شرایع الاسلام. چاپ ۲، قم: مؤسسه اسماعیلیان.
- (۱۰) خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۳). مبانی فقهی آیین دادرسی مدنی و تأثیر آن در رویه قضایی. چاپ ۳، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- (۱۱) رنجبر، مسعودرضا (۱۳۹۵). تعیین خسارت ناشی از نقض قرارداد. چاپ ۳، تهران: بنیاد حقوقی میزان.
- (۱۲) رویه قضایی محاکم استان تهران (۱۴۰۲). رویه خسارت سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۴۰۱. تهران: دادگستری کل استان تهران.
- (۱۳) زمانی، مجتبی، طاهری، سهیل، پیروزی، پژمان و مظلوم رهنی، علیرضا (۱۳۹۹). نگرش انتقادی به مفهوم ضرر غیرمستقیم. نشریه مطالعات حقوق خصوصی، شماره ۳، صص. ۵۳۳-۵۵۱. doi: 10.22059/jlq.2020.290891.1007290
- (۱۴) زمانی، مجتبی، طاهری، سهیل، پیروزی، پژمان و مظلوم رهنی، علیرضا (۱۴۰۰). مبانی ضرر غیرمستقیم قابل جبران. نشریه آموزه‌های فقه مدنی، دانشگاه علوم اسلامی رضوی، دوره ۱۳، شماره ۲۳، صص. ۱۱۹-۱۴۴. doi: 10.30513/cjd.2021.25.1008

۱۵) زندی، محمدرضا (۱۳۹۲). رویه قضایی دادگاه‌های بدوی و تجدیدنظر استان تهران در امور مدنی. تهران: جنگل.

۱۶) شهیدی، مهدی (۱۳۹۳). آثار قراردادهای و تعهدات. چاپ ۶، تهران: مجد.

۱۷) صفایی، سیدحسین (۱۳۹۴). حقوق مدنی؛ قواعد عمومی قراردادهای (جلد ۲). چاپ ۲۱، تهران: بنیاد حقوقی میزان.

۱۸) صفایی، سیدحسین و رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۹۵). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد). چاپ ۹، تهران: سمت.

۱۹) طباطبایی، سیدعلی (۱۴۲۲ق). ریاض المسائل. قم: نشر اسلامی.

۲۰) غمامی، مجید (۱۳۸۴). ضرر جبران‌پذیر از دیدگاه رویه قضایی. نشریه دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۷۰، صص. ۲۶۱-۲۷۶.

۲۱) کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰). قواعد عمومی قراردادهای (جلد ۴). چاپ ۶، تهران: شرکت سهامی انتشار.

۲۲) کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۳). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد) (جلد ۱). تهران: دانشگاه تهران.

۲۳) محقق داماد، سیدمصطفی (۱۳۹۴). قواعدفقہ. تهران: مرکز نشر علوم انسانی.

۲۴) معین، محمد (۱۳۸۶). فرهنگ معین (جلد ۱). تهران: زرین.

۲۵) مقدس اردبیلی، احمدبن محمد (۱۴۰۳ق). مجمع‌الفائده والبرهان. چاپ ۱، قم: دفتر انتشارات اسلامی.

۲۶) مکارم شیرازی، ناصر (۱۴۱۱ق). القواعد فقہیه. چاپ ۳، قم: مدرسه امیرالمؤمنین.

۲۷) ملک‌پور، امیرمحمد (۱۳۹۱). نحوه و میزان جبران خسارات دریایی با توجه به کنوانسیون هامبورگ و رتردام (پایان نامه کارشناسی ارشد). تهران: دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبایی.

۲۸) موسوی خمینی، سیدروح‌الله (۱۳۹۰). تحریرالوسیله، قم: دارالکتب العلمیه.

۲۹) نجفی، محمدحسن (۱۳۷۳). جواهرالکلام فی شرح شرایع الاسلام (جلد ۳۶). چاپ ۴، تهران: دارالکتب الاسلامیه.

۳۰) نراقی، ملااحمد (۱۳۷۵). عوائدالایام. چاپ ۱، قم: دفتر تبلیغات اسلامی.

31) Ameli, K. (2015). Iranian law of loss of profits in international arbitration. Transnational Dispute Management (TDM) Journal, 12(2), 1-23. Retrieved November 12, 2023, from: <https://ameliarbitration.com/wp-content/uploads/2021/07/Ameli%2C%20Iranian%20Law%20of%20Loss%20of%20Profits%20in%20International%20Arbitration%2C%20TDM%20tv12-2-article19.pdf>

- 32) Bauer, R. (1932). Consequential damages in contract. University of Pennsylvania Law Review, 80(5), 687-710. Retrieved November 5, 2023, from: <https://www.jstor.org/stable/3307967>
- 33) Garner, B. A. (2006). Black's law dictionary (3rd ed., p. 174). Thomson/West.
- 34) Goldberg, V. P. (2018). Consequential damages and exclusion clauses. Columbia Law and Economics Working Paper No. 582. Retrieved June 27, 2024, from: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3141440
- 35) Louchki, A. N. (2013). Exemption clauses for consequential loss considered under English law (Master's thesis, University of Oslo). University of Oslo. Retrieved November 3, 2023, from: https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/38169/5038_Master-Thesis_Consequential-Loss.pdf
- 36) National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2022). Consequential damages provisions in construction contracts: Legal issues. The National Academies Press. from: <https://doi.org/10.17226/26828>
- 37) Tettenborn, A. (2008). Consequential damages in contract: The poor relation. Loyola of Los Angeles Law Review, 42(1), 177-196. Retrieved April 11, 2023, from: <https://digitalcommons.lmu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2650&context=1lr>
- 38) Turner, P. (2001). Consequential damages: Hadley v. Baxendale under the Uniform Commercial Code. SMU Law Review, 54(2), 655-677. Retrieved November 3, 2023, from: <https://scholar.smu.edu/smulr/vol54/iss2/10>

References

- 1) Ameli, K. (2015). Iranian law of loss of profits in international arbitration. *Transnational Dispute Management (TDM) Journal*, 12(2), 1-23. Retrieved November 12, 2023, from: <https://ameliarbitration.com/wp-content/uploads/2021/07/Ameli%2C%20Iranian%20Law%20of%20Loss%20of%20Profits%20in%20International%20Arbitration%2C%20TDM%20tv12-2-article19.pdf>
- 2) Bādīnī, Ḥasan (1390 SH/2011). Barrasī-ye Taṭbīqī-ye Qābeliyat-e Ġabrān-e Zārar-e Eqtešādī dar Mas'ūliyat-e Madanī [Comparative Study of Economic Loss Recoverability in Civil Liability]. *Našriye-ye Moṭāla'āt-e Ḥoqūq-e Košūši* [Journal of Private Law Studies], Year 41, No. 1, p. 60 [in Persian].
- 3) Bādīnī, Ḥasan, Taqīzāda, Ebrāhīm, 'Alidūstī, Nāšer & Panāhī Asānlū, Pānte'ā (1396 SH/2017). Kešārāt-e Taba'ī dar Bay'-e Beyn al-Melalī-ye Kālā [Consequential Damages in the International Sale of Goods]. *Našriye-ye Taḥqīqāt-e Ḥoqūqī* [Legal Research Journal], No. 79, pp. 99-122. doi: 10.22034/jlr.2017.54389 [in Persian].
- 4) Bahmanī, Moḥammad (1397 SH/2018). Mas'ūliyat-e Qarārdādī va Ġabrān-e Kešārāt-e Nāši az Naqž-e Qarārdād (bā Moṭāla'e-ye Taṭbīqī dar Konvānsyūn-e Bay'-e Beyn al-Melalī-ye Kālā dar Ḥoqūq-e Īrān va Engelestān) [Contractual Liability and Compensation for Breach of Contract (A Comparative Study under CISG in Iranian and English Law)] (1st ed.). Tehran: Kōrsandī [in Persian].
- 5) Bauer, R. (1932). Consequential damages in contract. *University of Pennsylvania Law Review*, 80(5), 687-710. Retrieved November 5, 2023, from: <https://www.jstor.org/stable/3307967>
- 6) Ebrahīmī, Sayyed Našr Allāh, Tağarlū, Rezā & Hūšmand, Ġāber (1397 SH/2018). Ḥaẓf-e Zīān-e Taba'ī dar Mowāfeqatnāmeḥ-hā-ye 'Amaliyāt-e Moštarak-e Naftī bā Ta'kīd bar Neẓām-e Ḥoqūqī-ye Engelestān [Elimination of Consequential Damages in Joint Operating Agreements (JOAs) in Oil Projects with Emphasis on the Legal System of England]. *Našriye-ye Moṭāla'āt-e Ḥoqūq-e Košūši* [Journal of Private Law Studies], Year 48, No. 3, pp. 383-400. doi: 10.22059/jlq.2018.220865.1006827 [in Persian].
- 7) Emāmī, Sayyed Ḥasan (1394 SH/2015). Ḥoqūq-e Madanī [Civil Law] (Vol. 1, 36th ed.). Tehran: Eslāmīya [in Persian].
- 8) Ġa'farī Langarūdī, Moḥammad Ġa'far (1385 SH/2006). Terminology-ye Ḥoqūq [Legal Terminology] (16th ed.). Tehran: Gaṅg-e Dāneš [in Persian].
- 9) Ġamāmī, Mağīd (1384 SH/2005). Zārar-e Ġabrān-Pazīr az Didgāh-e Rowye-ye Qazāyī [Compensable Damage from the Viewpoint of Judicial Practice]. *Našriye-ye Dāneškade-ye Ḥoqūq va 'Olūm-e Siyāsī-ye Dānešgāh-e Tehrān* [Journal of the Faculty of Law and Political Science, University of Tehran], No. 70, pp. 261-276 [in Persian].
- 10) Garner, B. A. (2006). *Black's law dictionary* (3rd ed., p. 174). Thomson/West.
- 11) Goldberg, V. P. (2018). Consequential damages and exclusion clauses. *Columbia Law and Economics Working Paper No. 582*. Retrieved June 27,

2024, from:

https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3141440

- 12) Ḥilli, Naḡm al-Dīn Ḡa'far (1408 AH/1988). Šarā'e' al-Islām (2nd ed.). Qom: Esmā'iliān Institute [in Arabic].
- 13) Judicial Practice of Tehran Provincial Courts (1402 SH/2023). Rowye-ye Kešārat Sālḥā-ye 1382 tā 1401 [Judicial Practice of Tehran Provincial Courts: Damages from 2003 to 2022]. Tehran: Tehran Province Judiciary [in Persian].
- 14) Kātūziyān, Nāṣer (1390 SH/2011). Qavā'ed-e 'Ommī-ye Qarārdādḥā (Vol. 4) [General Rules of Contracts] (6th ed.). Tehran: Sherkat-e Sahāmī-ye Enteshār [in Persian].
- 15) Kātūziyān, Nāṣer (1393 SH/2014). Mas'ūliyat-e Madanī (Elzāmāt-e Kārej az Qarārdād) (Vol. 1) [Civil Liability (Non-Contractual Obligations)] (n.ed.). Tehran: University of Tehran [in Persian].
- 16) Qodābaḡšī, 'Abdollāh (1393 SH/2014). Mabānī-ye Feqhī-ye Āyīn-e Dādrasī-ye Madanī va Ta'sīr-e Ān dar Rowye-ye Qazāyī [Jurisprudential Foundations of Civil Procedure and Their Influence on Judicial Practice] (3rd ed.). Tehran: Sherkat-e Sahāmī-ye Enteshār [in Persian].
- 17) Louchki, A. N. (2013). Exemption clauses for consequential loss considered under English law (Master's thesis, University of Oslo). University of Oslo. Retrieved November 3, 2023, from:
https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/38169/5038_Master-Thesis_Consequential-Loss.pdf
- 18) Makārem Širāzī, Nāṣer (1411 AH/1990). al-Qawā'ed al-Feqhīya (3rd ed.). Qom: Madrasa Amīr al-Mo'menīn [in Arabic].
- 19) Malekpūr, Amīr Moḥammad (1391 SH/2012). Naḥve va Mizān-e Ḡabrān-e Kešārat-e Daryā'ī bā Tavajjoh be Konvānsyūn-e Hāmburg va Roterdām (Pāyān-Nāme-ye Kārnameh-ye Aršad) [Method and Extent of Maritime Damage Compensation Based on Hamburg and Rotterdam Conventions (MA Thesis)]. Tehran: Faculty of Law and Political Science, 'Allāmeḥ Ṭabāṭabā'ī University [in Persian].
- 20) Moḥaqqueq Dāmād, Sayyed Moṣṭafā (1394 SH/2015). Qavā'ed-e Feqh [Principles of Jurisprudence]. Tehran: Center for Humanities Publication [in Persian].
- 21) Mo'in, Moḥammad (1386 SH/2007). Farhang-e Mo'in (Vol. 1) [Mo'in Dictionary]. Tehran: Zarrīn [in Persian].
- 22) Moqaddas Ardabili, Aḥmad ibn Moḥammad (1403 AH/1983). Maḡma' al-Fā'eda wa al-Burḥān (1st ed.). Qom: Islamic Publications Office [in Arabic].
- 23) Mūsavī Komeynī, Sayyed Rūḥollāh (1390 SH/2011). Taḥrīr al-Wasīla. Qom: Dār al-Kotob al-'Ilmiya [in Arabic].
- 24) Naḡafī, Moḥammad Ḥasan (1373 SH/1994). Ḡawāher al-Kalām fi Šarḥ-e Šarā'e' al-Islām (Vol. 36, 4th ed.). Tehran: Dār al-Kotob al-Eslāmiya [in Arabic].
- 25) Narāqī, Mollā Aḥmad (1375 SH/1996). 'Awā'ed al-Ayyām (1st ed.). Qom: Daftar-e Tabliḡāt-e Eslāmī [in Arabic].
- 26) National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2022).

- Consequential damages provisions in construction contracts: Legal issues. The National Academies Press. from:
<https://doi.org/10.17226/26828>
- 27) Omīd, Hūšang (1353 SH/1974). Hoqūq-e Daryā'ī [Maritime Law] (Vol. 2). Tehran: Tehran Higher School of Insurance [in Persian].
 - 28) Ranjbar, Mas'ūd-Rezā (1395 SH/2016). Ta'yīn-e Qesārat-e Nāši az Naqz-e Qarārdād [Determination of Damages from Contract Breach] (3rd ed.). Tehran: Bonyād-e Hoqūqī-ye Mizān [in Persian].
 - 29) Šafā'ī, Sayyed Ḥosayn & Raḥīmī, Ḥabībollāh (1395 SH/2016). Mas'ūliyat-e Madanī (Elzāmāt-e Kārej az Qarārdād) [Civil Liability (Non-Contractual Obligations)] (9th ed.). Tehran: SAMT [in Persian].
 - 30) Šafā'ī, Sayyed Ḥosayn (1394 SH/2015). Hoqūq-e Madanī; Qavā'ed-e 'Ommī-ye Qarārdādhā (Vol. 2) [Civil Law; General Rules of Contracts] (21st ed.). Tehran: Bonyād-e Hoqūqī-ye Mizān [in Persian].
 - 31) Šahidī, Mahdī (1393 SH/2014). Ātār-e Qarārdādhā va Ta'ahhūdāt [Effects of Contracts and Obligations] (6th ed.). Tehran: Majd [in Persian].
 - 32) Ṭabāṭabā'ī, Sayyed 'Alī (1422 AH/2001). Riyāz al-Masā'el. Qom: Nashr-e Eslāmī [in Arabic].
 - 33) Taqī-Molā, Ḥosayn (1399 SH/2020). Hoqūq-e Daryā'ī (Mas'ūliyat-e Mālek-e Šenāvar) [Maritime Law: Liability of the Shipowner] (1st ed.). Tehran: Mizān [in Persian].
 - 34) Tettenborn, A. (2008). Consequential damages in contract: The poor relation. *Loyola of Los Angeles Law Review*, 42(1), 177-196. Retrieved April 11, 2023, from:
<https://digitalcommons.lmu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2650&context=llr>
 - 35) Turner, P. (2001). Consequential damages: Hadley v. Baxendale under the Uniform Commercial Code. *SMU Law Review*, 54(2), 655-677. Retrieved November 3, 2023, from:
<https://scholar.smu.edu/smulr/vol54/iss2/10>
 - 36) Zamānī, Moğtabā, Ṭāherī, Sohayl, Pīrūzī, Pežmān & Maḥlūm Rahnī, 'Alīrezā (1399 SH/2020). Negaresh-e Enteqādī beh Maḥlūm-e Ḥārah-e Ġayr-e Mostaqīm [A Critical View on the Concept of Indirect Loss]. *Našriye-ye Moṭāla'āt-e Hoqūq-e Košūši* [Journal of Private Law Studies], No. 3, pp. 533-551. doi: 10.22059/jlq.2020.290891.1007290 [in Persian].
 - 37) Zamānī, Moğtabā, Ṭāherī, Sohayl, Pīrūzī, Pežmān & Maḥlūm Rahnī, 'Alīrezā (1400 SH/2021). Mabānī-ye Ḥārah-e Ġayr-e Mostaqīm-e Qābel-e Ġabrān [Foundations of Compensable Indirect Damages]. *Našriye-ye Āmūzehā-ye Feqh-e Madanī* [Civil Jurisprudence Studies], Razavī Islamic Sciences University, Year 13, No. 23, pp. 119-144. doi: 10.30513/cjd.2021.25.1008 [in Persian].
 - 38) Zandī, Moḥammad-Rezā (1392 SH/2013). Rowye-ye Qazāyī-ye Dādgāh-hā-ye Badvī va Tajdid-e Naẓar-e Ostān-e Tehrān dar Omūr-e Madanī [Judicial Practice of Tehran's Primary and Appellate Courts in Civil Matters]. Tehran:

۶۳۹ پژوهش‌های حقوق اسلامی | پریاسادات پورحسینی و همکاران

Gangal [in Persian].

