



Express and implied terms in maritime transport contracts with a comparative look at domestic law and international documents

fazel hamidi ¹ zohreh falahi ²

1- Department of Private Law, South Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

2- Master's degree in private law, Electronics Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

Article Info	Abstract
<p>Article type: Research Article</p> <p>Receive: 3 July 2024 Revise: 6 September 2024 Accept: 18 September 2024 Published online: 21 September 2024</p> <p>Keywords: Express term, Implied term, Maritime transport contracts, International instruments, Domestic law</p>	<p>Maritime transport contracts, as one of the most complex and specialized branches of international trade law, are based on precise agreements and mutual obligations between the carrier, the shipper, and the consignee. In this context, express and implied terms play a fundamental role in defining the scope of parties' responsibilities, obligations, and rights. An express term refers to agreements explicitly and formally included in the contract, whereas an implied term is derived from circumstances, trade customs, or the inherent nature of the contract.</p> <p>In Iranian domestic law, the analysis of these terms relies on general principles of contracts, the 1964 Maritime Code, and customary practices in maritime trade. In contrast, international instruments such as the Hague Rules (1924), Hamburg Rules (1978), and Rotterdam Rules (2008) provide a more comprehensive and harmonized framework for regulating the obligations and liabilities of carriers. Comparative study shows that international law tends to restrict implied terms through standardization of carrier obligations, while Iranian domestic law adopts a more flexible approach, considering trade customs and the specific conditions of each contract.</p> <p>This analytical-comparative study examines the position, effects, and scope of validity of express and implied terms in maritime transport contracts, ultimately emphasizing the necessity of aligning Iran's legal system more closely with international standards to ensure legal and commercial certainty.</p>

Cite this article (APA): Hamidi.F & Falahi. Z. (2025). Express and implied terms in maritime transport contracts with a comparative look at domestic law and international documents. *Journal of Business law and economics*, 2 (1), 555-569.

Sponsored by: Institute of Somamos Publications	10.22034/jble.2025.555983.1030	
Corresponding Author: fazel hamidi	https://orcid.org/0000-0003-1051-3595	
Email: f.hamidi@iau.ac.ir	This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License .	

شرط صریح و شرط ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی با نگاهی تطبیقی به حقوق داخلی و اسناد بین الملل

فاضل حمیدی^۱ زهره فلاحی^۲

^۱ استادیار گروه حقوق، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

^۲ دانشجوی کارشناس ارشد حقوق خصوصی، واحد الکترونیک، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

اطلاعات مقاله	چکیده
<p>نوع مقاله: مقاله پژوهشی</p> <p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۴/۱۲ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۶/۱۶ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۶/۲۷ تاریخ انتشار آنلاین: ۱۴۰۴/۰۶/۳۱</p> <p>واژه‌های کلیدی: شرط صریح، شرط ضمنی، قراردادهای حمل و نقل، اسناد بین المللی، حقوق داخلی.</p>	<p>قراردادهای حمل و نقل دریایی به‌عنوان یکی از پیچیده‌ترین و تخصصی‌ترین شاخه‌های حقوق تجارت بین‌الملل، مبتنی بر توافقات دقیق و تعهدات متقابل میان متصدی حمل، فرستنده و گیرنده کالا هستند. در این میان، شرط صریح و شرط ضمنی نقشی بنیادین در تعیین حدود مسئولیت‌ها، تعهدات و حقوق طرفین ایفا می‌کنند. شرط صریح، آن دسته از توافقاتی است که به‌طور مستقیم و مکتوب در قرارداد درج می‌شود، در حالی که شرط ضمنی از اوضاع و احوال، عرف تجاری، یا مقتضای ذات عقد استنباط می‌گردد. در حقوق داخلی ایران، تحلیل این شروط با تکیه بر قواعد عمومی قراردادهای، قانون دریایی ۱۳۴۳ و اصول عرفی تجارت دریایی صورت می‌گیرد؛ در حالی که در اسناد بین‌المللی همچون قواعد لاهه (۱۹۲۴)، قواعد هامبورگ (۱۹۷۸) و قواعد روتردام (۲۰۰۸)، چارچوبی جامع‌تر و هماهنگ‌تر برای تنظیم تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل تدوین شده است. مطالعه تطبیقی نشان می‌دهد که حقوق بین‌الملل گرایش به محدودسازی شروط ضمنی از طریق استانداردهای تعهدات متصدی حمل دارد، در حالی که حقوق داخلی ایران با انعطاف بیشتری به عرف و شرایط خاص هر قرارداد توجه می‌کند. این پژوهش با رویکرد تحلیلی-تطبیقی، به بررسی جایگاه، آثار و حدود اعتبار شروط صریح و ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی پرداخته و در نهایت بر ضرورت هم‌سویی بیشتر نظام حقوقی ایران با استانداردهای بین‌المللی برای تضمین امنیت حقوقی و تجاری تأکید می‌کند.</p>

لطفاً به این مقاله استناد کنید (APA): حمیدی، فاضل؛ فلاحی، زهره. (۱۴۰۴). شرط صریح و شرط ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی با نگاهی تطبیقی به حقوق داخلی و اسناد بین الملل. *دانشنامه حقوق کسب و کار و اقتصاد*، (۱)۲، ۵۶۹-۵۵۵.

	10.22034/jble.2025.555983.1030	تحت حمایت: موسسه انتشاراتی ساموس
	https://orcid.org/0000-0003-1051-3595	نویسنده مسئول: فاضل حمیدی
	این مقاله تحت شرایط https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.fa قابل بازنشر است.	ایمیل: f.hamidi@iau.ac.ir

قرارداد حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از اساسی ترین ابزارهای تسهیل تجارت بین المللی، نقش مهمی در انتقال کالا میان کشورها ایفا می کند. این قراردادها با توجه به ماهیت خاص دریا و پیچیدگی های حقوقی ناشی از تنوع نظام های حقوقی، مستلزم تنظیم دقیق حقوق و تعهدات طرفین هستند. از این رو، شروط قراردادی به ویژه شرط صریح و شرط ضمنی جایگاهی محوری در تعیین حدود مسئولیت ها و تضمین اجرای منصفانه قرارداد دارند.

شرط صریح ناظر بر تعهداتی است که به طور آشکار و مکتوب در مفاد قرارداد گنجانده می شود و طرفین با اراده مستقیم خود آن را پذیرفته اند. در مقابل، شرط ضمنی از اوضاع و احوال، عرف تجاری، یا مقتضای ذات عقد استخراج می شود و حتی در صورت عدم تصریح، بر رابطه قراردادی حاکم است. اهمیت تمایز میان این دو نوع شرط در این است که شرط صریح مستقیماً به اراده طرفین بازمی گردد، در حالی که شرط ضمنی می تواند بر اساس تفسیر حقوقی و عرفی، اراده ای مفروض را بر قرارداد تحمیل کند.

در حقوق داخلی ایران، بررسی این دو نوع شرط در چارچوب قانون مدنی، قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و رویه قضایی مرتبط صورت می گیرد. در سطح بین المللی نیز اسناد معتبری همچون قواعد لاهه (۱۹۲۴)، قواعد هامبورگ (۱۹۷۸) و قواعد روتردام (۲۰۰۸) به تبیین و تحدید دامنه شروط قراردادی در حمل و نقل دریایی پرداخته اند. این اسناد با هدف ایجاد توازن میان منافع متصدیان حمل و صاحبان کالا، تلاش کرده اند تا از طریق استانداردسازی تعهدات، از تفسیرهای متعارض و سوءاستفاده های قراردادی جلوگیری کنند.

بنابراین، بررسی تطبیقی جایگاه شرط صریح و ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی، می تواند ضمن آشکار ساختن نقاط اشتراک و افتراق میان حقوق ایران و نظام بین الملل، زمینه ساز اصلاح و ارتقای چارچوب های قانونی موجود در جهت تقویت شفافیت، پیش بینی پذیری و اعتماد در معاملات دریایی شود.

۱: مبانی نظری:

مبانی نظری بررسی شرط صریح و شرط ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی بر پایه اصول کلی حقوق قراردادهای، نظریه های حاکم بر اراده طرفین، و ساختار خاص حقوق دریایی استوار است. در نظریه عمومی قراردادهای، اراده به عنوان عنصر اساسی تشکیل دهنده تعهد، مبنای اصلی پذیرش شروط قراردادی به شمار می رود. از این منظر، شرط صریح جلوه ای آشکار اراده طرفین است که در قالب الفاظ و عبارات مشخص بیان می شود، در حالی که شرط ضمنی بیانگر اراده مفروض یا مستنبط از عرف، قانون یا مقتضای ذات عقد است.

در ادبیات حقوقی، اصل آزادی قراردادها (Freedom of Contract) به عنوان سنگ بنای تحلیل شروط قراردادی مطرح می شود. بر اساس این اصل، طرفین می توانند با رعایت قوانین آمره، مفاد قرارداد را آزادانه تنظیم کنند و شرایط مورد نظر خود را در آن بگنجانند. با این حال، در حوزه حمل و نقل دریایی، به دلیل ماهیت بین المللی و وجود منافع متعارض میان متصدی حمل و مالک کالا، آزادی قراردادی به صورت مطلق پذیرفته نشده است.

اسناد بین‌المللی از جمله قواعد لاهه، هامبورگ و روتردام کوشیده‌اند با تعیین تعهدات حداقلی و غیرقابل اسقاط برای متصدی حمل، از تضعیف حقوق صاحبان کالا جلوگیری کنند. در نتیجه، بخشی از شروط صریح که با این قواعد مغایرت دارند، فاقد اعتبار تلقی می‌شوند.

از سوی دیگر، نظریه تکمیل اراده و تفسیر قرارداد نیز در تحلیل شروط ضمنی اهمیت دارد. بر اساس این نظریه، سکوت یا ابهام در قرارداد باید با استناد به عرف تجاری، رویه‌های مستمر، یا مقتضای نوع عقد تکمیل گردد. در حقوق دریایی، این امر به‌ویژه در شرایطی که قرارداد حمل و نقل به صورت استاندارد (Bill of Lading) تنظیم می‌شود، اهمیت دوچندان دارد؛ زیرا بسیاری از تعهدات متصدی حمل، نظیر مراقبت از کالا، ایمنی کشتی و تحویل صحیح محموله، حتی در صورت عدم ذکر صریح، به‌عنوان شروط ضمنی الزام‌آور شناخته می‌شوند.

در حقوق ایران نیز، مواد ۲۲۰ و ۲۲۵ قانون مدنی، مبنای نظری پذیرش شروط ضمنی را تشکیل می‌دهند. این مواد تصریح می‌کنند که مفاد عقد محدود به آنچه تصریح شده نیست، بلکه شامل لوازم عرفی و قانونی آن نیز می‌شود. بدین ترتیب، در قراردادهای حمل و نقل دریایی، عرف بازرگانی و قواعد خاص حاکم بر حمل دریایی نقش مهمی در تفسیر و تکمیل اراده طرفین ایفا می‌کنند.

در مجموع، مبانی نظری این پژوهش بر پیوند میان اراده صریح، عرف ضمنی و الزامات قانونی استوار است. این تعامل پیچیده میان آزادی قراردادی و محدودیت‌های ناشی از نظم عمومی بین‌المللی، بستر اصلی بررسی تطبیقی جایگاه شرط صریح و شرط ضمنی در حقوق داخلی و اسناد بین‌المللی دریایی را فراهم می‌سازد.

۱-۲: مبانی نظری و چارچوب حقوقی تطبیقی در ایران و اسناد بین‌المللی:

در تحلیل تطبیقی قراردادهای حمل و نقل دریایی، شناخت چارچوب حقوقی حاکم بر شروط صریح و ضمنی در دو نظام حقوق داخلی ایران و اسناد بین‌المللی، نقشی اساسی در فهم ماهیت و حدود تعهدات طرفین دارد. این دو نظام هرچند در اهداف کلی خود - یعنی تضمین ایمنی حمل، حمایت از منافع تجاری، و ایجاد پیش‌بینی‌پذیری حقوقی - همسو هستند، اما در شیوه تنظیم روابط قراردادی و میزان مداخله قانون در اراده طرفین، تفاوت‌های قابل توجهی دارند.^۱

۱-۲-۱: چارچوب حقوقی در ایران:

حقوق ایران در حوزه حمل و نقل دریایی ترکیبی از قواعد عام قراردادی (در قانون مدنی) و مقررات خاص حمل و نقل دریایی است. بر اساس قانون مدنی ایران، مفاد هر قرارداد شامل شروط صریح و نیز آن دسته از

^۱ ایوامی، هاردی (۱۳۷۵). حقوق دریایی (حقوق حمل و نقل دریایی کالا)، ترجمه منصور پورنوری، تهران: مؤسسه انتشارات جهاد دانشگاهی، چاپ اول، ص ۴۴

شرط صریح و شرط ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی با نگاهی تطبیقی به حقوق داخلی و اسناد بین الملل: فاضل حمیدی، زهره فلاحی
لوازم و آثار ضمنی است که عرفاً یا قانوناً جزء تعهد محسوب می‌شوند (مواد ۲۲۰ و ۲۲۵). بدین ترتیب، حتی
در صورت عدم تصریح برخی تعهدات در قرارداد، عرف بازرگانی یا مقتضای عقد می‌تواند آن‌ها را الزام‌آور کند.

در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، اگرچه به صورت مستقیم به تفکیک شروط صریح و ضمنی پرداخته نشده، اما
مفاد مواد مختلف آن از جمله مواد ۵۲ تا ۸۸ (مربوط به مسئولیت متصدی حمل) نشانگر وجود تعهدات
ضمنی متصدی در حفظ کالا، ایمنی کشتی، و تحویل صحیح محموله است. در واقع، حتی در غیاب شرط
صریح، قانونگذار ایرانی با الهام از قواعد بین‌المللی، برخی از این تعهدات را غیرقابل اسقاط و ذاتی قرارداد حمل
تلقی کرده است. از سوی دیگر، اصل حاکمیت اراده نیز اجازه می‌دهد که طرفین با درج شروط صریح،
محدوده مسئولیت‌ها را تنظیم کنند؛ مشروط بر آنکه این شروط مغایر قوانین آمره نباشند.

۱-۲-۲: چارچوب حقوقی در اسناد بین‌المللی:

در عرصه بین‌المللی، سه سند مهم حقوقی یعنی قواعد لاهه ۱۹۲۴ (Hague Rules)، قواعد هامبورگ ۱۹۷۸
(Hamburg Rules) و قواعد روتردام ۲۰۰۸ (Rotterdam Rules) چارچوب اصلی تعهدات قراردادی در
حمل و نقل دریایی را تشکیل می‌دهند.

در قواعد لاهه، گرچه آزادی قراردادی متصدی حمل تا حدی حفظ شده، اما برخی تعهدات اساسی همچون
آماده‌سازی کشتی، مراقبت از کالا، و تحویل به موقع به عنوان شروط ضمنی الزام‌آور شناخته شده‌اند.

قواعد هامبورگ با رویکردی حمایتی‌تر نسبت به صاحبان کالا، محدوده بیشتری از مسئولیت‌های
غیرقابل اسقاط را تعیین کرده و امکان درج شروط صریح برای کاهش تعهدات متصدی حمل را محدود کرده
است. در نهایت، قواعد روتردام به عنوان نسل جدید مقررات دریایی، با ترکیب رویکردهای پیشین، نظامی
منعطف‌تر ارائه داده است که ضمن پذیرش آزادی قراردادی، تعهدات اساسی را به صورت غیرقابل تخلف حفظ
می‌کند.

۱-۲-۳: تحلیل تطبیقی:

مقایسه میان حقوق ایران و اسناد بین‌المللی نشان می‌دهد که نظام حقوقی ایران با وجود الهام از قواعد لاهه،
در عمل انعطاف بیشتری در پذیرش شروط صریح قائل است و تکیه قابل توجهی بر عرف تجاری و تفسیر
ضمنی قرارداد دارد. در مقابل، اسناد بین‌المللی، به ویژه از دوره هامبورگ به بعد، تلاش کرده‌اند با تحدید نقش
شروط ضمنی و استانداردسازی تعهدات، از تفسیرهای متنوع و گاه متعارض در نظام‌های ملی جلوگیری
کنند. در نتیجه، هماهنگی بیشتر میان قانون دریایی ایران و اسناد بین‌المللی، به ویژه در تعیین حدود اعتبار
شروط صریح و ضمنی، می‌تواند موجب ارتقای امنیت حقوقی، کاهش اختلافات قراردادی، و تسهیل در
پذیرش اسناد حمل در معاملات بین‌المللی گردد.

۲: ماهیت شرط صریح و ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی در حقوق داخلی و اسناد بین‌المللی:

۲-۱: ماهیت شرط صریح و ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی در حقوق داخلی:

در حقوق ایران، قرارداد حمل‌ونقل دریایی به عنوان یکی از انواع عقود معین تجاری، ماهیتی ترکیبی و تعهدی دارد؛ بدین معنا که از یک سو بر مبنای اصول کلی قراردادهای در قانون مدنی استوار است و از سوی دیگر، تابع مقررات خاص قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ می‌باشد. در این چارچوب، شرط صریح و شرط ضمنی دو سازوکار حقوقی اساسی برای تعیین حدود و آثار تعهدات طرفین محسوب می‌شوند.^۲

۲-۱-۱: ماهیت شرط صریح:

شرط صریح در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، جلوه‌ای از اراده آشکار طرفین است که به صورت مکتوب و روشن در متن قرارداد درج می‌شود. این شروط ممکن است ناظر به موضوعاتی چون نحوه حمل، زمان تحویل، محدودیت مسئولیت، یا نوع بارگیری باشند. بر اساس اصل آزادی قراردادهای (ماده ۱۰ قانون مدنی)، طرفین می‌توانند با توافق، هر شرطی را که مخالف قوانین آمره و نظم عمومی نباشد، در قرارداد بگنجانند.^۳

در این معنا، شرط صریح در حقوق ایران ماهیتی ارادی و اختیاری دارد و به طور مستقیم از اصل حاکمیت اراده ناشی می‌شود. با این حال، در حوزه حمل‌ونقل دریایی، این آزادی مطلق نیست؛ زیرا قانون دریایی ایران در مواردی چون مسئولیت متصدی حمل برای آماده‌سازی کشتی (ماده ۵۲) یا حفظ و تحویل کالا (مواد ۷۰ و ۷۲)، تعهدات غیرقابل اسقاط مقرر کرده است. بنابراین، شرط صریحی که این تعهدات را نفی یا محدود کند، فاقد اعتبار حقوقی است.

۲-۱-۲: ماهیت شرط ضمنی:

در مقابل، شرط ضمنی در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی ایران، برآمده از عرف تجاری، مقتضای عقد، یا حکم قانون است. مطابق مواد ۲۲۰ و ۲۲۵ قانون مدنی، قراردادهای محدود به شروط تصریح‌شده نیستند، بلکه آثار و لوازم عرفی و قانونی آن‌ها نیز نافذ است. این قاعده سبب می‌شود حتی در صورت سکوت طرفین، برخی تعهدات به طور ضمنی بر عهده متصدی حمل یا فرستنده کالا قرار گیرد.

برای نمونه، تعهد به مراقبت از کالا در طول مسیر، رعایت ایمنی کشتی، و تحویل صحیح کالا، از جمله شروط ضمنی ذاتی عقد حمل دریایی محسوب می‌شوند، هرچند در قرارداد ذکر نشده باشند. این نوع شروط در واقع ماهیتی تکمیلی و تفسیری دارند؛ یعنی برای پر کردن خلأهای قراردادی و تحقق هدف مشترک طرفین در نظر گرفته می‌شوند. در مواردی نیز قانون‌گذار، شرط ضمنی را به صورت الزامی و غیرقابل عدول در نظر گرفته

^۲ احمدی، محمدرضا (۱۳۸۸). تأملی در: مفهوم، مبانی و اقسام تعهد، پژوهش حقوق عمومی، ۱۱(۲۶)، ۴۲-۷.

^۳ نقی‌زاده باقی، پیام (۱۳۹۰). ماهیت حقوقی قرارداد حمل‌ونقل و مسؤولیت متصدی آن، تعالی حقوق، ۴(۱۳-۱۴)، ۵۷-۳۹.

شرط صریح و شرط ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی با نگاهی تطبیقی به حقوق داخلی و اسناد بین المللی: فاضل حمیدی، زهره فلاحی است. بدین ترتیب، برخی تعهدات متصدی حمل، حتی در صورت شرط خلاف، قابل اسقاط نیستند؛ زیرا در زمره قواعد آمره و نظم عمومی دریایی قرار دارند.

۲-۱-۳: ماهیت حقوقی و جایگاه تفسیری:

در مجموع، ماهیت شرط صریح در حقوق ایران بیانگر اراده واقعی طرفین و شرط ضمنی بیانگر اراده فرضی یا قانونی آنان است. هر دو نوع شرط در نظام حقوقی ایران با اصل رضایی بودن قراردادها و اصل حسن نیت در اجرای تعهدات پیوند دارند. از منظر تفسیری نیز، در صورت تعارض میان شرط صریح و ضمنی، شرط صریح برتری دارد، مگر آنکه شرط ضمنی از قواعد آمره ناشی شده باشد.

نتیجه آنکه، در حقوق ایران، شرط صریح ابزار تحقق آزادی اراده و تنظیم ارادی تعهدات است، در حالی که شرط ضمنی ابزاری برای تضمین عدالت قراردادی، حفظ نظم عمومی و اجرای مؤثر عقد حمل محسوب می‌شود. بدین ترتیب، نظام حقوقی ایران کوشیده است میان انعطاف قراردادی و الزام قانونی تعادل برقرار سازد تا هم آزادی متعاملین محفوظ بماند و هم حقوق طرف ضعیف‌تر در قراردادهای حمل و نقل دریایی تضمین گردد.^۴

۲-۲: ماهیت شرط صریح و ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی در اسناد بین المللی:

در نظام حقوقی بین‌المللی دریایی، قراردادهای حمل و نقل دریایی بر پایه مجموعه‌ای از اسناد متحدالشکل و چندجانبه تنظیم شده‌اند که هدف اصلی آن‌ها ایجاد تعادل میان منافع متصدی حمل و صاحب کالا و تضمین ایمنی و شفافیت در تجارت دریایی بین‌المللی است. در این چارچوب، شرط صریح و شرط ضمنی جایگاهی محوری در تبیین حدود مسئولیت‌ها، تعهدات و حقوق طرفین دارند. بررسی این دو مفهوم در سه سند اصلی - یعنی قواعد لاهه ۱۹۲۴ (Hague Rules)، قواعد هامبورگ ۱۹۷۸ (Hamburg Rules) و قواعد روتردام ۲۰۰۸ (Rotterdam Rules) - نشان می‌دهد که تحول تاریخی این قواعد، از آزادی اراده‌ی متصدی حمل به سوی استانداردهای و تحدید شروط قراردادی حرکت کرده است.

۲-۲-۱: ماهیت شرط صریح در اسناد بین‌المللی

شرط صریح در اسناد بین‌المللی دریایی، همانند حقوق داخلی، به توافق مکتوب و مشخص طرفین در قرارداد حمل اشاره دارد؛ مانند شرط محدودیت مسئولیت متصدی، شرط تعیین مسیر حمل، یا شرط انتخاب دادگاه. با این حال، این اسناد بین‌المللی آزادی طرفین را به صورت مطلق نپذیرفته‌اند و در موارد متعدد، شروط صریح را در برابر قواعد آمره محدود کرده‌اند.

^۴ گرایلی، محمدباقر؛ کرمی، فرزانه (۱۳۹۳). بررسی تطبیقی رفع عیب کالا در حقوق ایران و کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا وین ۱۹۸۰، پژوهشنامه فقه اسلامی و مبانای حقوق، ۲(۲)، ۴۵-۶۶.

در قواعد لاهه (۱۹۲۴): شرط صریح تنها تا جایی معتبر است که با تعهدات اساسی متصدی حمل، مانند آماده‌سازی کشتی، مراقبت از کالا، و تحویل صحیح مغایرت نداشته باشد. ماده ۳ این قواعد، مسئولیت‌های متصدی را به صورت غیرقابل اسقاط بیان می‌کند و شرط صریح خلاف آن را باطل می‌داند.

در قواعد هامبورگ (۱۹۷۸): دامنه‌ی اعتبار شرط صریح باز هم محدودتر می‌شود. این سند با رویکرد حمایتی نسبت به صاحب کالا، تصریح می‌کند که هیچ شرط قراردادی نمی‌تواند متصدی حمل را از تعهد به مراقبت و تحویل سالم کالا معاف کند. در نتیجه، شرط صریح خلاف آن، فاقد اثر است.

در قواعد روتردام (۲۰۰۸): نظامی میان‌گیر میان لاهه و هامبورگ ارائه شده است. در این قواعد، طرفین می‌توانند برخی شروط را با توافق مشخص تنظیم کنند، اما تعهدات اصلی متصدی حمل، مانند ایمنی کشتی و تحویل کالا، همچنان غیرقابل عدول باقی می‌مانند.^۵

بنابراین، ماهیت شرط صریح در حقوق بین‌الملل دریایی، ارادی اما مقید به قواعد آمره و نظم عمومی بین‌المللی است؛ یعنی اگرچه طرفین آزادی در تنظیم مفاد قرارداد دارند، اما نمی‌توانند با شرط صریح، تعهدات اساسی متصدی حمل را نفی کنند.

۲-۲-۲: ماهیت شرط ضمنی در اسناد بین‌المللی

شرط ضمنی در اسناد بین‌المللی دریایی، برخلاف شرط صریح، از عرف بین‌المللی، ماهیت عقد، یا الزامات قانونی استنباط می‌شود. این شروط بیانگر اراده مفروض جامعه بین‌المللی برای حمایت از منافع عمومی تجارت دریایی هستند.

در قواعد لاهه: شرط ضمنی عمدتاً بر مبنای عرف تجاری دریایی شکل گرفته است. برای مثال، حتی اگر در قرارداد ذکر نشده باشد، متصدی حمل مکلف به آماده‌سازی کشتی، بارگیری ایمن، و تحویل سالم کالا است؛ این تعهدات ضمنی، از مقتضای طبیعی عقد حمل دریایی محسوب می‌شوند.

در قواعد هامبورگ: شرط ضمنی تقویت شده و به سطح قواعد الزام‌آور ارتقا یافته است. این سند فرض می‌کند که تعهد متصدی حمل برای مراقبت از کالا و تحویل آن، شرط ضمنی غیرقابل اسقاط است و در حکم شرط قانونی محسوب می‌شود.

در قواعد روتردام: شرط ضمنی جایگاه منعطف‌تری دارد. این قواعد تلاش کرده‌اند تا میان حفظ عرف‌های تجاری و نیاز به شفافیت قراردادی تعادل برقرار کنند. به همین دلیل، برخی شروط ضمنی که از عرف یا رویه‌های بین‌المللی نشأت می‌گیرند، در صورتی قابل اجرا هستند که با تعهدات صریح مندرج در قرارداد تعارض نداشته باشند.

⁵ Baughen, S. (2015). *Shipping Law*, London: Routledge, 6th edition.

شرط صریح و شرط ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی با نگاهی تطبیقی به حقوق داخلی و اسناد بین الملل: فاضل حمیدی، زهره فلاحی در نتیجه، در اسناد بین المللی، شرط ضمنی ماهیتی قانونی و حمایتی دارد و اغلب برای تکمیل سکوت قرارداد یا حمایت از طرف ضعیف تر (صاحب کالا) به کار می رود. این نوع شروط در واقع بازتابی از سیاست های بین المللی برای تضمین عدالت قراردادی و جلوگیری از سوءاستفاده های ناشی از برتری اقتصادی متصدیان حمل است. تحلیل تطبیقی نشان می دهد که ماهیت شرط صریح و ضمنی در اسناد بین المللی حمل و نقل دریایی بر پایه اصل محدودسازی آزادی قراردادی در برابر منافع عمومی تجارت جهانی استوار است.^۶

شرط صریح: دارای ماهیت ارادی، اما محدود به تعهدات غیر قابل اسقاط است.

شرط ضمنی: دارای ماهیت قانونی و عرفی، و در بسیاری موارد جایگزین سکوت یا نارسایی قرارداد می شود. به طور کلی، تحول از قواعد لاهه تا روتردام نشانگر گذار از قرارداد محوری مطلق به عدالت محوری قراردادی است. این تحول بیانگر گرایش نظام بین الملل به سمت تضمین شفافیت، پیش بینی پذیری و حمایت از تعهدات بنیادین در حمل و نقل دریایی است؛ امری که می تواند الگویی مؤثر برای بازنگری در قوانین دریایی ایران و انطباق بیشتر آن با معیارهای جهانی فراهم آورد.

۳: مکانیزمهای اعمال شرط صریح و ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و اسناد بین المللی:

۳-۱: مکانیزمهای اعمال شرط صریح و ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی در حقوق ایران:

در نظام حقوقی ایران، اجرای شروط قراردادی در قراردادهای حمل و نقل دریایی بر پایه اصول کلی حقوق مدنی، قواعد خاص قانون دریایی ۱۳۴۳ و عرف تجاری بین المللی صورت می گیرد. شرط صریح و شرط ضمنی هر یک از سازوکارهای متفاوتی برای ایجاد، تفسیر و اجرای آثار حقوقی خود برخوردارند. این مکانیزمها به گونه ای طراحی شده اند که هم اصل آزادی اراده ی طرفین حفظ شود و هم الزامات قانونی و نظم عمومی که تضمین کننده عدالت و ایمنی در حمل و نقل دریایی است، رعایت گردد.

۳-۱-۱: مکانیزم اعمال شرط صریح

شرط صریح، بر اساس توافق مستقیم طرفین ایجاد و از طریق درج در متن قرارداد حمل (مانند بارنامه دریایی) اعمال می شود.

الف) مبنای قانونی:

مطابق ماده ۱۰ قانون مدنی، قراردادهای خصوصی تا زمانی که مخالف صریح قانون نباشند، معتبرند. از این رو، طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی می توانند شروطی را در زمینه ی نحوه حمل، زمان تحویل، حدود مسئولیت،

^۶ Bjorn, M. (2014). Maritime Safety and the ISM code, WMU Journal of Maritime Affairs, 13, 1-25.

خسارت تأخیر یا فورس‌ماژور تعیین کنند. این شروط پس از امضا، ماهیت الزام‌آور پیدا می‌کنند و متصدی حمل و فرستنده کالا ملزم به رعایت آن‌ها هستند.^۷

ب) حدود اعتبار و نظارت قانونی:

اگرچه قانون مدنی ایران آزادی قراردادی را به رسمیت می‌شناسد، اما قانون دریایی ۱۳۴۳ برخی از تعهدات متصدی حمل را غیرقابل اسقاط می‌داند. برای مثال: ماده ۵۲ قانون دریایی، متصدی حمل را موظف می‌داند که کشتی را برای دریانوردی آماده و ایمن کند. ماده ۷۰ نیز بر مسئولیت متصدی در حفظ و تحویل کالا تأکید دارد. بنابراین، شرط صریحی که بخواهد این تعهدات را نفی یا محدود کند، فاقد اثر است. به بیان دیگر، مکانیزم اعمال شرط صریح در ایران مشروط به رعایت مرز میان آزادی اراده و قواعد آمره‌ی دریایی است.

ج) نقش عرف و رویه تجاری:

در عمل، بسیاری از قراردادهای حمل‌ونقل دریایی از طریق بارنامه‌های استاندارد بین‌المللی (Bill of Lading) تنظیم می‌شوند. این اسناد حاوی شروط صریح از پیش تعیین‌شده‌ای هستند که طبق عرف بین‌المللی پذیرفته شده‌اند. پذیرش این اسناد از سوی طرفین در حقوق ایران، به منزله‌ی امضای شروط مندرج در آن است.

۳-۱-۲: مکانیزم اعمال شرط ضمنی

شرط ضمنی در حقوق ایران بر پایه‌ی اوضاع و احوال، عرف تجاری و مقتضای عقد اعمال می‌شود و حتی بدون تصریح در قرارداد، اثر الزام‌آور دارد.

الف) مبنای قانونی:

مبنای اصلی اعمال شرط ضمنی در قراردادهای دریایی، مواد ۲۲۰ و ۲۲۵ قانون مدنی است: ماده ۲۲۰ مقرر می‌دارد: عقود نه تنها متعاملین را به اجرای چیزی که در آن تصریح شده، ملزم می‌سازد، بلکه شامل تمام نتایجی است که به موجب عرف و قانون از عقد حاصل می‌شود. و ماده ۲۲۵ از این قرار است که متعارف بودن امری در عرف و عادت، به منزله‌ی ذکر آن در عقد است. بنابراین، حتی اگر قرارداد ساکت باشد، عرف دریایی و الزامات قانونی می‌توانند شرط ضمنی ایجاد کنند.^۸

ب) مصادیق عملی:

در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، مهم‌ترین شروط ضمنی عبارت‌اند از:

- تعهد متصدی حمل به آماده‌سازی کشتی برای دریانوردی.

^۷ محمدی، عباس (۱۳۸۶). قرارداد اجاره کشتی، رساله دکتری دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ص ۳۴۱
^۸ نقی‌زاده باقی، پیام (۱۳۹۰). ماهیت حقوقی قرارداد حمل‌ونقل و مسئولیت متصدی آن، تعالی حقوق، ۴(۱۳-۱۴)، ۵۷-۳۹.

- تعهد به بارگیری، حمل و تخلیه‌ی ایمن کالا.
- تعهد به تحویل کالا در مقصد در شرایط سالم.

این شروط در واقع از مقتضای ذاتی عقد حمل دریایی ناشی می‌شوند و عدم رعایت آن‌ها تخلف قراردادی محسوب می‌شود، حتی اگر در قرارداد ذکر نشده باشد.

(ج) نقش عرف بین‌المللی و تفسیر قضایی:

محاکم ایرانی در صورت بروز اختلاف، هنگام تفسیر قراردادهای دریایی از عرف تجاری بین‌المللی و رویه قضایی بین‌المللی نیز الهام می‌گیرند، به‌ویژه در مواردی که قانون دریایی ایران ساکت است. برای مثال، دادگاه‌ها ممکن است با استناد به عرف بین‌المللی حمل کالا (مانند عرف لاهه یا هامبورگ)، تعهداتی ضمنی برای متصدی حمل شناسایی کنند.

۳-۱-۲: تعامل و تقدم میان شروط صریح و ضمنی

در نظام حقوقی ایران، اصل بر این است که در صورت تعارض میان شرط صریح و شرط ضمنی، شرط صریح مقدم است؛ زیرا اراده‌ی واقعی طرفین بر اراده‌ی فرضی مقدم دانسته می‌شود.

اما اگر شرط ضمنی از قواعد آمره یا الزامات قانونی ناشی شده باشد، بر شرط صریح مقدم خواهد بود. به عنوان نمونه، حتی اگر در قرارداد ذکر شود که متصدی حمل مسئولیت تلف یا خسارت کالا را نمی‌پذیرد، این شرط صریح به دلیل تعارض با مواد آمره قانون دریایی باطل است.

مکانیزم اعمال شرط صریح و ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی در حقوق ایران بر سه اصل استوار است:

۱. اراده‌ی آزاد طرفین در تعیین شروط صریح (تا جایی که با قانون مغایرت نداشته باشد).

۲. لزوم رعایت عرف و مقتضای عقد در ایجاد شروط ضمنی.

۳. تقدم قواعد آمره‌ی قانون دریایی بر هر نوع شرط قراردادی مخالف.

به این ترتیب، نظام حقوقی ایران تلاش کرده است میان انعطاف قراردادهای تجاری و حفظ نظم و ایمنی در حمل و نقل دریایی تعادلی منطقی برقرار سازد؛ تعادلی که در صورت توسعه‌ی هماهنگ با اسناد بین‌المللی، می‌تواند زمینه‌ساز ارتقای جایگاه حقوق دریایی ایران در عرصه‌ی تجارت جهانی گردد.^۹

۳-۲: مکانیزم اعمال شرط صریح و ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی در اسناد بین‌المللی

^۹ Adascalitei, O. (2013). An Overview on the Implied Obligations in a Contract of Affreightment, Procedia – Social and Behavioral Sciences, 92, 7-15.

در نظام حقوقی بین‌المللی دریایی، اعمال شروط صریح و ضمنی در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی از طریق اسناد و کنوانسیون‌های بین‌المللی متعددی مانند قواعد لاهه ۱۹۲۴ (Hague Rules)، قواعد لاهه-ویزبی ۱۹۶۸ (Hague-Visby Rules)، قواعد هامبورگ ۱۹۷۸ (Hamburg Rules) و قواعد روتردام ۲۰۰۸ (Rotterdam Rules) تنظیم شده است. این اسناد با هدف یکسان‌سازی مقررات حمل‌ونقل دریایی و تعیین حدود مسئولیت متصدیان، چارچوبی دقیق برای اعتبار و اجرای شروط قراردادی ارائه داده‌اند.

۳-۲-۱: مکانیزم اعمال شرط صریح

در این نظام‌ها، شرط صریح زمانی معتبر و قابل اعمال است که در سند حمل‌ونقل (مانند بارنامه دریایی یا قرارداد چارتر پارتی) به صورت مکتوب و شفاف درج شده باشد. با این حال، اسناد بین‌المللی با هدف جلوگیری از سوءاستفاده متصدیان حمل، محدودیت‌هایی را بر شروط صریح تحمیل کرده‌اند. به طور خاص، ماده ۳ بند ۸ قواعد لاهه و لاهه-ویزبی مقرر می‌دارد که هر شرطی که موجب سلب یا کاهش مسئولیت متصدی حمل در قبال تعهدات قانونی خود شود، باطل و بی‌اثر است. به همین دلیل، شرط صریح تنها در صورتی معتبر است که با مقررات آمره کنوانسیون در تعارض نباشد. در مقابل، شروط صریحی که به منظور تعیین دقیق‌تر مسئولیت‌ها یا بهبود شرایط حمل تنظیم شده‌اند، به رسمیت شناخته می‌شوند.

۳-۲-۲: مکانیزم اعمال شرط ضمنی:

در خصوص شرط ضمنی، رویه بین‌المللی بر این مبناست که حتی در صورت فقدان تصریح در قرارداد، تعهداتی به صورت ضمنی بر عهده متصدی حمل قرار دارد. از جمله، در ماده ۳ بند ۱ قواعد لاهه و ماده ۵ قواعد هامبورگ، متصدی حمل مکلف است که کشتی را برای دریانوردی ایمن آماده سازد، کارکنان مجرب به کار گیرد و از کالا به طور مناسب نگهداری کند. این تعهدات، اگرچه ممکن است در قرارداد تصریح نشده باشند، ولی به عنوان شروط ضمنی قانونی (implied by law) به صورت قهری در هر قرارداد حمل‌ونقل دریایی وارد می‌شوند.^{۱۰}

در قواعد روتردام ۲۰۰۸، مکانیزم اعمال شرط ضمنی توسعه بیشتری یافته است؛ زیرا این سند ضمن گسترش دامنه شمول خود به حمل چندوجهی (دریایی، زمینی و هوایی)، مقرر می‌کند که عرف تجاری، رویه‌های عملی متداول، و حتی سوابق معاملاتی پیشین طرفین می‌توانند مبنای استنباط شروط ضمنی قرار گیرند. بدین ترتیب، نظام بین‌المللی جدید با پذیرش منبع عرف و سابقه معاملاتی، انعطاف‌پذیری بیشتری در تفسیر و اجرای قراردادهای حمل‌ونقل ایجاد کرده است.

در مجموع، مکانیزم اعمال شرط صریح در اسناد بین‌المللی مبتنی بر اصل آزادی قراردادی با محدودیت‌های آمره و مکانیزم اعمال شرط ضمنی مبتنی بر اصل انصاف، عرف و الزامات قانونی بین‌المللی است. این ترکیب

^{۱۰} رزم‌دیده، نسرین (۱۳۹۱) حدود آزادی قراردادی در حمل‌ونقل دریایی کالا، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ص ۱۴۱

شرط صریح و شرط ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی با نگاهی تطبیقی به حقوق داخلی و اسناد بین الملل: فاضل حمیدی، زهره فلاحی
به نحوی طراحی شده که تعادل میان منافع متصدیان و صاحبان کالا حفظ شود، از تفسیرهای ناعادلانه
جلوگیری گردد و ثبات در نظام حمل و نقل دریایی جهانی تضمین شود.

نتیجه گیری:

بررسی تطبیقی شرط صریح و شرط ضمنی در قراردادهای حمل و نقل دریایی در حقوق داخلی ایران و اسناد
بین المللی نشان می دهد که هر دو نظام حقوقی بر اهمیت تعادل میان آزادی اراده طرفین و حمایت از نظم
عمومی و منافع اقتصادی تجارت دریایی تأکید دارند، اما در شیوه اعمال و محدودسازی این شروط تفاوت هایی
بنیادین وجود دارد.

در حقوق ایران، اساس اعتبار شرط صریح بر مبنای اصل حاکمیت اراده (ماده ۱۰ قانون مدنی) و توافق آزادانه
طرفین استوار است؛ به گونه ای که مادامی که شرط صریح برخلاف قوانین آمره و نظم عمومی نباشد، الزام آور و
معتبر است. در مقابل، شرط ضمنی از مقتضای ذات عقد، عرف تجاری و اوضاع و احوال خاص استنباط
می شود و نقش تکمیلی در تفسیر و اجرای قرارداد دارد. مواد ۲۲۰ و ۲۲۵ قانون مدنی، مبنای اصلی برای
شناسایی و اجرای چنین شروطی در حقوق داخلی به شمار می روند. بنابراین، نظام حقوقی ایران در اعمال
شروط قراردادی از انعطاف پذیری بالایی برخوردار است و تفسیر عرفی و اراده ضمنی را در کنار اراده صریح
معتبر می شمارد.

اما در اسناد بین المللی حمل و نقل دریایی، به ویژه در قواعد لاهه، هامبورگ و روتردام، شرط صریح تنها در
صورتی معتبر شناخته می شود که منجر به کاهش یا حذف مسئولیت های قانونی متصدی حمل نگردد. این
محدودیت در راستای حمایت از صاحبان کالا و حفظ تعادل در روابط قراردادی وضع شده است. در مقابل،
شرط ضمنی در این اسناد عمدتاً جنبه قهری و قانونی (implied by law) دارد و حتی بدون تصریح در
قرارداد، تعهداتی مانند ایمن بودن کشتی، مراقبت از کالا و رعایت عرف دریایی را بر متصدی تحمیل می کند.
افزون بر آن، در اسناد جدیدتر مانند قواعد روتردام، مفهوم شرط ضمنی توسعه یافته و شامل عرف تجاری،
رویه های مستمر و سابقه معاملاتی طرفین نیز می شود که انعطاف بیشتری در تفسیر قرارداد فراهم می آورد.

به طور کلی، می توان گفت که حقوق ایران بیشتر بر اراده و توافق طرفین تأکید دارد، در حالی که اسناد
بین المللی بر موازنه منافع و حمایت از ذی نفعان ضعیف تر در قرارداد (مانند صاحبان کالا) تمرکز کرده اند. در
نتیجه، ترکیب این دو رویکرد می تواند الگویی جامع برای تنظیم قراردادهای حمل و نقل دریایی فراهم سازد؛
الگویی که ضمن احترام به آزادی قراردادی، از سوء استفاده و تفسیرهای ناعادلانه جلوگیری کند و امنیت
حقوقی تجارت دریایی را تضمین نماید.

منابع و مأخذ:

الف. فارسی

- احمدی، محمدرضا (۱۳۹۸). تأملی در: مفهوم، مبانی و اقسام تعهد، پژوهش حقوق عمومی، ۱۱(۲۶)، ۴۲-۷.
- اخلاقی، بهروز (۱۳۹۲). بحثی پیرامون ماهیت حقوقی قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق مدنی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۲۹، ۳۸-۳.
- امید، هوشنگ (۱۳۹۳). حقوق دریایی، تهران، انتشارات زیبا، جلد اول.
- ایوامی، هاردی (۱۳۹۵). حقوق دریایی (حقوق حمل و نقل دریایی کالا)، ترجمه منصور پورنوری، تهران: مؤسسه انتشارات جهاد دانشگاهی، چاپ اول.
- تقی زاده، ابراهیم؛ احمدی، افشین (۱۳۹۴). بررسی تطبیقی حدود و مبای مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون تردام با کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ، مطالعات حقوق تطبیقی، ۶(۲)، ۴۶۷-۴۴۳.
- دمرچیلی، محمد (۱۳۸۳). مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی (مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، انگلیس و کنوانسیون هامبورگ)، رساله دکتری دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
- رزم دیده، نسرین (۱۳۹۱). حدود آزادی قراردادی در حمل و نقل دریایی کالا، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
- فرمانفرمایان، ابوالشیر (۱۳۹۹). حقوق دریایی، تهران: چاپخانه فرمی، چاپ اول.
- گرایلی، محمدباقر؛ کرمی، فرزانه (۱۳۹۳). بررسی تطبیقی رفع عیب کالا در حقوق ایران و کنوانسیون بیع بین المللی کالا وین ۱۹۸۰، پژوهشنامه فقه اسلامی و مبانی حقوق، ۲(۲)، ۶۶-۴۵.
- محمدزاده، علیرضا (۱۳۹۳). کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی قواعد هامبورگ، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۳۲، ۲۸۲-۲۵۳.
- محمدی، عباس (۱۳۸۶). قرارداد اجاره کشتی، رساله دکتری دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
- نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۹۳). حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین المللی دریایی، تهران: سمت، چاپ ششم.
- نقی زاده باقی، پیام (۱۳۹۰). ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل و مسئولیت متصدی آن، تعالی حقوق، ۴(۱۳-۱۴)، ۵۷-۳۹.

ب: منابع لاتین:

- Adascalitei, O. (2013). An Overview on the Implied Obligations in a Contract of Affreightment, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 92, 7-15.
- Ahmad Hussam, K. (2006). *The Legal Aspects of Seaworthiness, Current Law and Development*, London: Swansea.

Ahmadi, M. (2009). A research about: Concept, Basis, and Types of Commitments, *Public Law Research*, 11(26), 7-42 [in Persian].

Akhlaghi, B. (1993). A Discussion about Legal Nature of Contracts of Carriage from Civil Law Aspect, *Journal of Law and Political Science, University of Tehran*, 29, 3-38 [in Persian].

Alian, A. (2005). Classification Societies, 12/11/2016 in <http://marinebusiness.blogfa.com>),

Baughen, S. (2015). *Shipping Law*, London: Routledge, 6th edition.

Bjorn, M. (2014). Maritime Safety and the ISM code, *WMU Journal of Maritime Affairs*, 13, 1-25.

Chen, L. (2000). Seaworthiness in Charterparties, *Journal of Business Law*, 3, 1-28.

Damerchili, M. (2004). Carrier's Civil Liability (Comparative Study in Iranian Law, English Law and Hamburg Rules), PH. D Thesis in Faculty of Law and Political Science of the University of Tehran [in Persian].

Farmanfarmaeian, A. (1970). *Maritime Law*, Tehran, Formi Publication, 1st edition [in Persian].

Force, R. (2004). *Admiralty and Maritime Law*, Michigan, University of Michigan Library