



Original Research

A Systematic Study of the Rights and Obligations of the Parties in Ship Charter Contracts within the Framework of Iranian Maritime Law

Mohsen Falah ^{1*}, Khatereh Derogar lichahi ²

1 Assistant Professor of Public International Law, Department of Law, Faculty of Humanities, Nowshahr Branch, Islamic Azad University, Mazandaran, Iran.

2 Master's Student of Private Law, Department of Law, Faculty of Law and Political Science, Chalous Branch, Islamic Azad University, Mazandaran, Iran.

Article ID: ahrar-53437	
Received: November 21 ,2025 Accepted: February 19 , 2026 Available online: March 21 , 2026 Keywords: Obligations, Contract, Ship Charter, Maritime Transportation Main Subjects: Maritime law	Abstract This study examines the rights and obligations of the parties to ship charter contracts through a systematic approach based on the regulations of Iranian maritime law. As one of the key legal instruments in maritime transportation activities, the ship charter contract plays a significant role in regulating the relationship between the shipowner and the party utilizing the vessel, and its efficiency has a direct impact on facilitating the transport of goods and passengers. The legal framework governing this contract in the Iranian legal system, particularly the Maritime Law of 1964 and the supplementary provisions of the Civil Code, determines the principles and rules related to the nature, conditions, and effects of these obligations. The research adopts a descriptive-analytical method, and the data have been collected through library resources, legal documents, and specialized texts. The findings indicate that features such as consensuality, consideration, the binding nature of obligations, as well as the specification of duration and subject matter, contribute to transparency in the legal relationship between the lessor and the lessee and provide the necessary basis for contractual flexibility. The results of the study show that the Iranian maritime legal system, by clearly defining the rights and duties of the parties, has provided the grounds for the effectiveness of this contract and the enhancement of legal certainty in the process of maritime transportation.

*Corresponding Author: Mohsen Falah

Address: Assistant Professor of Public International Law, Department of Law, Faculty of Humanities, Nowshahr Branch, Islamic Azad University, Mazandaran, Iran

Email: Fallahsbu@yahoo.com

Extended Abstract

1. Introduction

Maritime law, as one of the branches of commercial law, regulates the legal relations related to maritime transport. Ship charterparty contracts, which are among the most important and most widely used contracts in this field, play a key role in facilitating international trade and the movement of goods by sea. Given the importance of these contracts, examining and analyzing their legal dimensions from the perspective of domestic and international laws and regulations is of particular importance. In Iranian law, the Maritime Act of 1343 and other related laws have established a framework for the conclusion and execution of ship charterparty contracts and the resolution of disputes arising from them. However, the complexity and diversity of these contracts also necessitate attention to international practices and the principles governing commercial law.

2. Theoretical Framework

In this regard, ship charterparty contracts are divided into two main categories, namely time charter and voyage charter, each of which has its own conditions and characteristics. In a time charter contract, the shipowner places the ship at the disposal of the charterer for a specified period, and the charterer acquires the right to use the ship in exchange for payment of hire. In contrast, in a voyage charter contract, the shipowner undertakes to carry a specified cargo from the port of loading to a specified destination and, in return, receives freight. Each of these contracts creates different obligations and liabilities for the parties, awareness of which is essential for preventing disputes and ensuring the proper performance of the contract. In addition, factors such as force majeure conditions, sanctions and international restrictions can also affect the performance of ship charterparty contracts and need to be precisely anticipated and provided for in the text of the contracts.

3. Methodology

The research method is descriptive-analytical and the data was collected based on library sources, legal documents, and specialized texts.

4. Results & Discussion

The ship charterparty contract, as one of the most important legal institutions in the field of maritime transport, plays a fundamental role in regulating the legal relations between the shipowner and its operator. A systematic examination of the rights and obligations of the parties in this type of contract shows that the existing legal frameworks in the Iranian legal system, especially the Maritime Act of 1343 and the provisions of the Civil Code, have provided a relatively coherent basis for explaining the nature, conditions and effects of this contract. By establishing principles such as the consensual nature, the onerous nature and the necessity of performing obligations, these regulations provide the necessary ground for the formation of clear and predictable legal relations between the parties to the contract. The research findings show that the precise determination of the rights and duties of the lessor and the lessee in a ship charterparty contract plays an important role in reducing disputes and establishing legal order in the process of operating the ship. The clarity of the limits of the parties' authority, the



responsibilities arising from operation, the maintenance of the ship and the payment of costs helps to increase the efficiency of this contract in maritime transport activities.

5. Conclusions & Suggestions

Overall, it can be said that the efficiency of a ship charterparty contract depends to a large extent on the clarity of the regulations and the precise formulation of the parties' obligations. Iran's maritime legal system has provided a suitable framework for the implementation of this contract by providing for the rules related to it; however, given the continuous evolution of the maritime transport industry and the expansion of international commercial relations, attention to updating the regulations and drawing on the legal experiences of other legal systems can help strengthen the efficiency and greater conformity of this legal institution with the modern needs of maritime trade.



مطالعه نظام‌مند حقوق و تعهدات طرفین در قرارداد اجاره کشتی در چارچوب حقوق دریایی ایران

محسن فلاح^۱، خاطره دروگر لیچاهی^۲

- ۱ استادیارحقوق بین الملل عمومی، گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد نوشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، مازندران، ایران
۲ دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد چالوس، دانشگاه آزاد اسلامی، مازندران ایران

کد مقاله: ahrar-53437	
چکیده در پژوهش حاضر، حقوق و تعهدات طرفین در قرارداد اجاره کشتی با رویکردی نظام‌مند و مبتنی بر مقررات حقوق دریایی ایران مورد بررسی قرار گرفته است. قرارداد اجاره کشتی به‌عنوان یکی از ابزارهای کلیدی در فعالیتهای حمل‌ونقل دریایی، نقش مهمی در نظم‌بخشی به روابط میان مالک کشتی و بهره‌بردار آن ایفا می‌کند و کارآمدی آن تأثیر مستقیم بر تسهیل جابه‌جایی کالا و مسافر دارد. چارچوب قانونی این قرارداد در نظام حقوقی ایران، به‌ویژه در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و مقررات مکمل قانون مدنی، اصول و ضوابط ناظر بر ماهیت، شرایط و آثار این تعهدات را تعیین می‌کند. روش پژوهش توصیفی-تحلیلی بوده و داده‌ها بر اساس منابع کتابخانه‌ای، اسناد حقوقی و متون تخصصی جمع‌آوری شده است. یافته‌ها نشان می‌دهد که ویژگی‌هایی همچون رضایی بودن، معوض بودن و لزوم اجرای تعهدات، همراه با تعیین مدت و موضوع مشخص، موجب شفافیت در روابط حقوقی بین موجر و مستأجر می‌شود و بستر لازم را برای انعطاف‌پذیری قرارداد فراهم می‌آورد. نتیجه مطالعه بیانگر آن است که نظام حقوق دریایی ایران با تعریف دقیق حقوق و تکالیف طرفین، زمینه کارآمدی این قرارداد و ارتقای امنیت حقوقی در فرآیند حمل‌ونقل دریایی را فراهم کرده است.	تاریخ دریافت: ۷ بهمن ۱۴۰۴ تاریخ پذیرش: ۳ اسفند ۱۴۰۴ تاریخ انتشار: ۱ فروردین ۱۴۰۵ کلیدواژه‌ها: تعهدات، قرارداد، اجاره کشتی، حمل و نقل دریایی موضوعهای موضوعی: حقوق دریایی

نویسنده مسئول: محسن فلاح

آدرس: استادیارحقوق بین الملل عمومی، گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد نوشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، مازندران، ایران

ایمیل: Fallahsbu@yahoo.com



۱-مقدمه

حقوق دریایی به عنوان یکی از شاخه های حقوق تجارت، به تنظیم روابط حقوقی مرتبط با حمل و نقل دریایی می پردازد. قراردادهای اجاره کشتی، که از جمله مهم ترین و پرکاربردترین قراردادها در این حوزه هستند، نقش کلیدی در تسهیل تجارت بین المللی و جابجایی کالاها از طریق دریا ایفا می کنند. (اعلائی فرد، ۱۳۸۷) با توجه به اهمیت این قراردادها، بررسی و تحلیل ابعاد حقوقی آنها از منظر قوانین و مقررات داخلی و بین المللی از اهمیت ویژه ای برخوردار است. در حقوق ایران، قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و سایر قوانین مرتبط، چارچوبی را برای انعقاد، اجرای قراردادهای اجاره کشتی و حل اختلافات ناشی از آنها تعیین کرده اند. با این حال، پیچیدگی و تنوع این قراردادها، ضرورت توجه به رویه های بین المللی و اصول حاکم بر حقوق تجارت را نیز ایجاب می کند.

در این میان، قراردادهای اجاره کشتی به دو دسته عمده زمانی و سفری تقسیم می شوند که هر یک شرایط و ویژگی های خاص خود را دارند. (فیضی چکاب و هاشمی زاده، ۱۳۹۱) در قرارداد اجاره زمانی، مالک کشتی، کشتی را برای مدت معین در اختیار مستأجر قرار می دهد و مستأجر، حق استفاده از کشتی را در ازای پرداخت اجاره بها به دست می آورد. در مقابل، در قرارداد اجاره سفری، مالک کشتی متعهد می شود که محموله معینی را از مبدأ به مقصد مشخص حمل کند و در ازای آن، کرایه دریافت کند. هر یک از این قراردادها، تعهدات و مسئولیت های متفاوتی را برای طرفین ایجاد می کنند که آگاهی از آنها برای جلوگیری از بروز اختلافات و تضمین اجرای صحیح قرارداد ضروری است. علاوه بر این، عواملی مانند شرایط فورس ماژور، تحریم ها و محدودیت های بین المللی نیز می توانند بر اجرای قراردادهای اجاره کشتی تأثیرگذار باشند و لازم است که در متن قراردادها به طور دقیق پیش بینی و تعیین تکلیف شوند.

در تحقیقی با عنوان "تحلیل حقوقی قابلیت دریانوردی در قراردادهای حمل و نقل دریایی کالا (بارنامه و چارتر پارتی)"، نویسندگان معتقدند که حمل و نقل دریایی به دلیل ظرفیت بالا و هزینه کم، بیش از ۹۳ درصد از جابجایی کالاها را به خود اختصاص داده است. کشتی مورد استفاده باید از هر نظر برای انجام مأموریت خود مناسب باشد، در غیر این صورت احتمال بروز حادثه برای کشتی، محموله، خدمه و مسافران وجود دارد. کنوانسیون های بین المللی، قوانین دریایی کشورها، قراردادها و عرف های حمل و نقل دریایی، مسئولیت قابلیت دریانوردی را در قراردادهای اجاره بر عهده مالک و در قراردادهای حمل و نقل بر عهده متصدی باربری قرار داده اند. بررسی ها نشان می دهد که قابلیت دریانوردی مفهومی نسبی است و ارزیابی آن فقط با بررسی مورد به مورد امکان پذیر است. همچنین مشخص شد که تعهد

به قابلیت دریانوردی از مبنای کلی مسئولیت متصدی حمل و نقل پیروی نمی کند و نوعی تعهد به وسیله است. (نوری یوشانلوئی و حسینی، ۱۴۰۲)

در تحقیق دیگری با عنوان "تعهد مستأجر به پرداخت اجاره بها در قراردادهای اجاره کشتی راجع به حمل کالا(با نگاهی تطبیقی)"، نویسندگان اظهار دارند پرداخت اجاره بها توسط مستأجر به مالک در قراردادهای اجاره کشتی یک تعهد قطعی است و فقط در موارد خاص و با تفسیر محدود می توان آن را کاهش داد یا معاوضه کرد. در قراردادهای اجاره مدت دار و سفری، معمولاً شرایطی به نفع مستأجر وجود دارد که در موارد خاص، او را از این تعهد معاف می کند. استفاده از این حق توسط مستأجر باید با بررسی دقیق مفاد قرارداد انجام شود. در صورت عدم ذکر موارد خاص در قرارداد، باید به منابعی که دادگاه باید به آنها مراجعه کند، توجه کرد. (غمامی و سفیداری، ۱۳۹۹)

در تحقیق با عنوان "بررسی تطبیقی ارجاع به شرط داوری قرارداد اجاره کشتی در بارنامه دریایی (کشورهای منتخب: انگلستان، چین، آلمان و ایران)"، نویسندگان دریافته اند که اجاره کشتی و بارنامه دریایی از ارکان اصلی حمل و نقل دریایی و تجارت بین الملل هستند. گاهی اوقات، بین مفاد قرارداد اجاره کشتی و بارنامه دریایی اختلافاتی پیش می آید که می تواند منجر به بروز مشکلاتی برای طرفین شود. از آنجا که گیرندگان و فرستندگان بارنامه و دارندگان بعدی آن از توافقات بین مالک و مستأجر کشتی بی اطلاع هستند، این اختلافات می تواند منشأ مشکلات بسیاری شود. برای حل این اختلافات، درج شرط داوری در قرارداد اجاره کشتی و بارنامه دریایی می تواند راهگشا باشد و نحوه رسیدگی به اختلافات احتمالی را مشخص و تسهیل کند. با این حال، با توجه به رویکردهای متفاوت قوانین کشورها و تحولات کنوانسیون های بین المللی، نحوه برخورد با این موضوع در دنیا متفاوت است. (یعقوبی و دادخواه، ۱۴۰۰)

در طی تحقیقاتی که تاکنون انجام شد اینگونه برداشت می شود که محققان به طور خاص، به مسأله قرارداد اجاره کشتی نپرداخته اند و موضوع اصلی تحقیق آنان نبوده است، اگرچه راجع به موضوع مذکور منابع واسناد محدودی وجود دارد اما در پژوهش حاضر نویسندگان سعی دارند تا خواننده را با مفهوم قراردادهای اجاره کشتی با توجه به حقوق ایران و اوصاف این نوع قرارداد آشنا نمایند. هدف پژوهش حاضر بررسی نظام مند حقوق و تعهدات طرفین در قرارداد اجاره کشتی در چارچوب حقوق دریایی ایران می باشد، درواقع این پژوهش با استفاده از روش توصیفی- تحلیلی و رجوع به مطالعات کتابخانه ای، به سوالاتی از قبیل قراردادهای اجاره کشتی در ایران چند نوع اند؟ و اوصاف این قراردادها کدامند؟ پاسخ می دهد.

۲- مفاهیم و مبانی نظری

۲-۱- قرارداد اجاره کشتی

قرارداد اجاره کشتی، قراردادی است که موجر (مالک کشتی) در ازای دریافت مبلغی مشخص، تمام یا بخشی از کشتی خود را برای مدت معین یا سفر دریایی خاص در اختیار مستاجر قرار می‌دهد. (محمدی، ۱۳۸۸) در تعریف دیگری، قرارداد اجاره کشتی که با نام "چارت پارتی" نیز شناخته می‌شود، نوعی توافق‌نامه حمل‌ونقل دریایی است که به منظور جابجایی کالا از مبدا به مقصد معین، با تعیین میزان بار و اجاره تمام یا بخش اعظم یک کشتی، منعقد می‌گردد. (صدیق، ۱۳۹۷) همچنین مطابق با ماده ۱۳۵ قانون دریایی ایران، قرارداد اجاره کشتی به صورت یک سند کتبی بین مالک کشتی (یا نماینده قانونی او) و مستاجر منعقد می‌شود. در این سند، شرایط اجاره کشتی برای مدت مشخص یا برای یک یا چند سفر دریایی بین بنادر تعیین شده، ذکر می‌شود.

۲-۲- مالک کشتی

مالک کشتی، همانطور که از نامش پیداست، دارنده و صاحب آن است. در حالی که کنوانسیون‌های بین‌المللی تعریف مشخصی برای این اصطلاح ارائه نکرده‌اند، قانون دریایی ایران در ماده ۸۰ مکرر خود، تعریف دقیقی از مالک کشتی ارائه می‌دهد. بر اساس این ماده، مالک کشتی می‌تواند هر شخص حقیقی یا حقوقی باشد که نام او به عنوان مالک در دفتر ثبت کشتی‌ها در سازمان بنادر و دریانوردی به ثبت رسیده باشد. با این وجود، این تعریف یک تبصره مهم دارد و آن این است که در صورتی که خلاف این موضوع (مالکیت ثبت شده) به اثبات برسد، ملاک، مالکیت واقعی خواهد بود. به عبارت دیگر، ثبت نام در دفتر ثبت کشتی‌ها به خودی خود مالکیت را ثابت نمی‌کند، بلکه در صورت وجود شواهد و مدارک دیگر مبنی بر مالکیت فردی دیگر، آن فرد به عنوان مالک شناخته می‌شود.

مالک کشتی، مانند سایر فعالان عرصه حمل‌ونقل دریایی، از حقوق و مزایایی برخوردار است و در مقابل، تعهدات و تکالیفی نیز بر عهده دارد. طبق بند ۱ ماده ۱ مقررات لایه و بند ۱ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران، متصدی حمل به مالک کشتی یا اجاره‌کننده آن اطلاق می‌شود. این امر نشان می‌دهد که مالک کشتی، زمانی که به عنوان متصدی حمل‌ونقل فعالیت می‌کند، می‌تواند از حقوق و تعهدات مربوط به این جایگاه نیز بهره‌مند باشد. نکته حائز اهمیت دیگر در مورد مالک کشتی، نقش شرکت‌های بزرگ کشتیرانی است که معمولاً مالک کشتی‌ها هستند.

به همین دلیل، مالک کشتی می‌تواند هم شخص حقیقی و هم شخص حقوقی باشد.

۳- انواع قراردادهای اجاره کشتی

۳-۱- قرارداد اجاره کشتی زمانی

در قرارداد اجاره کشتی به صورت زمانی، کشتی برای مدت مشخصی، از سه ماه تا بیست سال، به اجاره داده می‌شود. (فصیحی زاده و جلالی، ۱۳۹۵) این نوع اجاره می‌تواند برای یک سفر دریایی ساده یا چندین سفر متوالی باشد. شرکت‌های کشتیرانی معمولاً زمانی از این نوع قرارداد استفاده می‌کنند که حجم کالای پیشنهادی برای حمل بیش از ظرفیت کشتی‌هایشان باشد. برای مثال، یک کشتی ممکن است برای یک سفر رفت و برگشت از بلژیک به ژاپن یا از اروپا به خاورمیانه اجاره شود. در این حالت، صاحب کشتی مبلغ اجاره را بر اساس مدت زمانی که کشتی در اختیار اجاره‌کننده است، دریافت می‌کند. پرداخت کرایه معمولاً به صورت دوره‌ای، مثلاً هر پانزده یا سی روز، انجام می‌شود و مبلغ آن از قبل تعیین و پرداخت می‌شود.

مبلغ اجاره کشتی در قراردادهای اجاره زمانی می‌تواند به صورت کلی (Lump Sum) تعیین شود، به این معنا که مبلغ اجاره بر اساس ظرفیت کشتی محاسبه نمی‌شود. با این حال، معمولاً مبنای محاسبه مبلغ اجاره، ظرفیت حمل کشتی یا وزن بار مرده (Dead Weight) آن است که اغلب بر اساس هر تن ظرفیت کشتی در طول یک ماه محاسبه می‌شود. (فیضی چکاب و هاشمی زاده، ۱۳۹۱) به عبارت دیگر، هر چه ظرفیت حمل کشتی بیشتر باشد، مبلغ اجاره نیز بیشتر خواهد بود. در این نوع قرارداد، هزینه‌های مربوط به سوخت، نگهداری و تعمیرات کشتی، و همچنین حقوق خدمه، بر عهده صاحب کشتی است و اجاره‌کننده فقط هزینه اجاره کشتی را پرداخت می‌کند.

بنابراین قرارداد اجاره کشتی زمانی به معنای اجاره یک کشتی برای مدت معین است. در این نوع قرارداد، مالک کشتی همچنان مسئولیت مدیریت آن را بر عهده دارد، اما اجاره‌کننده کنترل کامل عملیاتی کشتی را در اختیار دارد و می‌تواند بنادر و مسیر مورد نظر خود را انتخاب کند. در واقع، اجاره‌کننده موظف به پرداخت هزینه‌هایی مانند سوخت، هزینه‌های بندر، هزینه‌های جابجایی محموله، کمیسیون‌ها و هزینه کرایه بصورت روزانه است.

۳-۲- قرارداد اجاره کشتی سفری

در این نوع قرارداد، کشتی برای حمل محمولات مشخص شده بین بنادر تعیین شده و برای یک یا چند سفر مورد توافق اجاره می‌شود. در این قرارداد، نوع کالا و نحوه بسته‌بندی آن (به عنوان مثال، کیسه‌ای یا بشکه‌ای) ذکر می‌شود. در قرارداد اجاره سفری، مالک کشتی متعهد می‌شود که در ازای دریافت کرایه، کشتی مجهز و مشخصی را برای انجام یک یا چندین سفر دریایی معین، بین بنادر تعیین شده، به منظور حمل کالاهای خاص، در اختیار مستأجر قرار دهد. (غمامی و سفیداری، ۱۳۹۵) بر اساس این قرارداد، تمام یا بخشی از کشتی به مستأجر اختصاص داده می‌شود تا او بتواند کالاهای خود را در آن بارگیری کند.

سؤالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که کرایه‌ای که مستأجر می‌پردازد، در ازای چیست؟ در پاسخ باید گفت که این کرایه در ازای انجام یا تعهد به انجام عملیات حمل و نقل کالا توسط مالک به وی پرداخت می‌شود. به عبارت دیگر، مستأجر در ازای استفاده از کشتی و خدمات حمل و نقل مالک، این مبلغ را پرداخت می‌کند. قرارداد اجاره سفری در واقع یک قرارداد حمل و نقل است و از جمله مواردی که در سند مربوط به این قرارداد ذکر می‌شود، نام کشتی و مشخصات آن است.

۳-۳- قرارداد اجاره کشتی دربست

قانون دریایی ایران تعریف مشخصی از قرارداد اجاره کشتی دربست ارائه نکرده و حتی برخلاف قراردادهای اجاره کشتی زمانی و سفری، در ماده ۱۳۶ به آن اشاره‌ای ننموده است. با این وجود، در ماده ۷۴ به طور ضمنی به این قرارداد اشاره شده است. این ماده که تحت عنوان تعهدات مستأجر کشتی آمده، مقرر می‌دارد: در صورتی که مستأجر کشتی، هزینه کارکنان، خواربار و اداره امور کشتی را شخصاً بر عهده گرفته باشد، از نظر مسئولیت‌های مربوط به مالک کشتی، در حکم مالک کشتی است.

قرارداد اجاره کشتی به صورت دربست، قراردادی است که به موجب آن موجر متعهد می‌شود در ازای دریافت اجاره بها، برای مدت معین، یک کشتی معین را بدون تجهیزات در اختیار مستأجر قرار دهد. به عبارت دیگر، موجر فقط کشتی را به مستأجر تحویل می‌دهد و مسئولیت تأمین خدمه و تجهیزات لازم برای بهره‌برداری از کشتی بر عهده مستأجر است. در ادامه این تعریف، تجهیز کشتی به این صورت تعریف شده است: تجهیز کشتی عبارت است از فراهم کردن خدمه کافی برای آن به نحوی که کشتی بتواند در شرایط مقرر قانونی راهی

دریا شود. بنابراین، در قرارداد اجاره کشتی به صورت دربست، مسئولیت تجهیز و آماده‌سازی کشتی برای سفر دریایی بر عهده مستأجر است.

در قرارداد اجاره کشتی به صورت دربست، منظور از عدم تجهیز کشتی، نبود نیروی انسانی و لوازم و تجهیزات کافی است. صرفاً نداشتن خدمه کافی به معنای عدم تجهیز کشتی نیست. در این نوع قرارداد، مستأجر جانشین مالک می‌شود و در طول مدت اجاره، کنترل کامل کشتی را در اختیار می‌گیرد. مالک، کشتی را به اصطلاح به صورت "دربست" به مستأجر تحویل می‌دهد، یعنی بدون خدمه، لوازم، سوخت، آذوقه و غیره. البته امکان تجهیز ناقص کشتی نیز وجود دارد. (صالحی و رنجبر، ۱۴۰۰) به عبارت دیگر، ممکن است مالک برخی از تجهیزات یا خدمات را فراهم کند، اما مسئولیت اصلی تأمین و تکمیل تجهیزات و نیروی انسانی بر عهده مستأجر است.

۴- یافته‌ها و بحث در نتایج تحقیق

۴-۱- اوصاف قرارداد اجاره کشتی

۴-۱-۱- رضایی بودن

در حوزه حقوق بین‌الملل، مفهوم تکمیلی بودن اصل رضایی بودن در بسیاری از موارد در قوانین مدون و حداقل در مباحث حقوقی و در راستای تفسیر قواعد عمومی و اصول کلی، مورد پذیرش قرار گرفته است. دیدگاه نوین حقوقی اروپا در مورد اصل رضایی بودن، این اصل را به عنوان یک اصل تکمیلی معرفی می‌کند. بر اساس تعریف رایج، عقد رضایی به قراردادی اطلاق می‌شود که صرفاً با توافق طرفین منعقد می‌شود و نحوه ابراز اراده در آن اهمیت چندانی ندارد. این اصل ارتباط نزدیکی با اصل آزادی اراده دارد، به این معنا که طرفین قرارداد در تعیین محتوای روابط قراردادی خود آزاد هستند و با اعتماد متقابلی که از اصل حسن نیت نشأت می‌گیرد، روابط قراردادی خود را شکل می‌دهند. به عبارت دیگر، اصل رضایی بودن به طرفین این امکان را می‌دهد که بدون نیاز به تشریفات خاص، صرفاً با توافق، قرارداد منعقد کنند و محتوای آن را بر اساس اراده خود تعیین نمایند. این اصل، بستری را برای انعطاف‌پذیری و آزادی در روابط قراردادی فراهم می‌کند و به طرفین امکان می‌دهد تا با توجه به شرایط خاص خود، قراردادهایی را منعقد کنند که بهترین منافع آن‌ها را تأمین می‌کند. (اسماعیلی،

قرارداد اجاره کشتی، بر مبنای اصل رضایی بودن شکل می‌گیرد، بدین معنا که صرف توافق طرفین، اعم از موجر و مستأجر، برای انعقاد آن کفایت می‌کند و نیازی به تشریفات خاص و پیچیده حقوقی نیست. با این حال، با توجه به اهمیت و ارزش بالای این نوع قراردادهای، عرف بر این است که برای جلوگیری از بروز اختلافات احتمالی در آینده، مفاد و شرایط آن به صورت کتبی تنظیم و ثبت شود. این سند کتبی، به عنوان مدرکی معتبر، حقوق و تعهدات طرفین را به طور شفاف مشخص می‌کند و از بروز ابهامات و سوء تفاهم‌ها جلوگیری می‌کند. (امینی و همکاران، ۱۳۹۹) در واقع، اگرچه اصل رضایی بودن، انعطاف‌پذیری و سهولت در انعقاد قرارداد را فراهم می‌آورد، اما تنظیم سند کتبی، ضامن امنیت و استحکام حقوقی این قرارداد است.

۴-۱-۲- معوض بودن

در حقوق قراردادهای، "عقد معوض" به توافقی اطلاق می‌شود که در آن، دو طرف درگیر، به تبادل متقابل اموال یا خدمات می‌پردازند. (شیروی، ۱۴۰۲) به عبارت ساده‌تر، هر طرف در ازای چیزی که به طرف مقابل می‌دهد، چیزی نیز دریافت می‌کند. این تبادل، که به آن "عوض" گفته می‌شود، جوهره اصلی عقد معوض را تشکیل می‌دهد. در این نوع قرارداد، هر دو طرف متعهد به انجام تعهداتی هستند که ارزش مالی یا معنوی قابل سنجشی دارند. مثال‌های بارز عقد معوض شامل قراردادهای خرید و فروش (بیع)، اجاره، و معاوضه است. در بیع، فروشنده در ازای دریافت مبلغی (ثمن)، مال خود (مبیع) را به خریدار واگذار می‌کند. در اجاره، موجر در ازای دریافت اجاره‌بها، منافع مال خود را به مستأجر منتقل می‌کند. و در معاوضه، دو طرف، اموال خود را با یکدیگر مبادله می‌کنند. در همه این موارد، تعهدات طرفین به گونه‌ای به هم مرتبط است که هر یک، در ازای انجام تعهد طرف مقابل، تعهدی را بر عهده می‌گیرد.

در عقود معوض، که اساس آن‌ها بر تبادل متقابل اموال یا خدمات است، ویژگی‌های متمایزی وجود دارد. نخست، باید بین ارزش عوضین، یعنی آنچه هر طرف ارائه می‌دهد، تناسب و تعادل منطقی وجود داشته باشد. دوم، هر یک از طرفین حق دارند تا زمانی که طرف مقابل تعهد خود را انجام نداده، از انجام تعهد خود خودداری کنند، که به این حق، "حق حبس" گفته می‌شود. سوم، اگر تعهد یکی از طرفین به هر دلیلی باطل شود، تعهد طرف دیگر نیز به تبع آن باطل خواهد شد. چهارم، عوضین در عقد معوض باید به طور دقیق مشخص و معین باشند تا از بروز ابهام و اختلاف جلوگیری شود. پنجم، در صورت تلف شدن مبیع (مال مورد معامله) قبل از تحویل به خریدار، مسئولیت آن



بر عهده فروشنده است. به طور خلاصه، عقود معوض بر پایه تبادل عادلانه، تعهدات متقابل، و مشخص بودن موضوع معامله استوار هستند.

در سیستم حقوقی ایران، قاعده "عوض" به عنوان یک اصل تکمیلی در قراردادها، جایگاه ویژه‌ای دارد. این قاعده، که بر اصل "لزوم" ارجحیت داده می‌شود، نقش مهمی در تفسیر قراردادها و تعیین تعهدات طرفین ایفا می‌کند. در واقع، در مواردی که ابهامی در خصوص لزوم یا جواز یک عقد معین وجود دارد، قاعده عوض می‌تواند راهگشا باشد. به طور کلی، در عقود معین، قانونگذار به صراحت لزوم یا جواز عقد را مشخص می‌کند و ابهامی در این خصوص وجود ندارد. اما با بررسی استقرایی عقود معین، می‌توان دریافت که در اغلب موارد، بین غیرمعوض بودن و جواز قرارداد، و معوض بودن و لزوم آن، رابطه‌ای منطقی برقرار است. این موضوع نشان‌دهنده هماهنگی بین نظام حقوقی ایران و نظریه عوض است. به عبارت دیگر، اغلب عقود معوض، لازم و عقود غیرمعوض، جایز هستند، مگر در مواردی که قانونگذار استثنائاتی را در نظر گرفته باشد. قاعده عوض، به عنوان یک ابزار تفسیری، می‌تواند به طرفین قرارداد کمک کند تا در صورت بروز اختلاف، به درک مشترکی از تعهدات خود دست یابند. (تفویضی و همکاران، ۱۳۹۸)

قرارداد اجاره کشتی، ماهیتی معوض دارد؛ بدین معنا که مستأجر در ازای بهره‌مندی از منافع کشتی، ملزم به پرداخت مبلغی مشخص به عنوان کرایه به مالک آن است. تبادل منافع در اجاره کشتی، رکن اصلی این نوع قرارداد را تشکیل می‌دهد. میزان کرایه و شیوه پرداخت آن، بر اساس توافق طرفین تعیین می‌شود و می‌تواند به صورت مبلغ ثابت، درصدی از درآمد حاصل از بهره‌برداری، یا ترکیبی از هر دو باشد. در واقع، مستأجر با پرداخت کرایه، حق استفاده از کشتی را برای مدت معین و با شرایط مشخص به دست می‌آورد. این منافع می‌تواند شامل حمل بار، جابجایی مسافر، یا انجام عملیات خاص دریایی باشد. از سوی دیگر، مالک نیز با دریافت کرایه، از منافع اقتصادی کشتی خود بهره‌مند می‌شود. در چنین شرایطی قرارداد، با تعیین دقیق حقوق و تعهدات طرفین، چارچوبی قانونی برای بهره‌برداری از کشتی فراهم کرده و از بروز اختلافات احتمالی جلوگیری می‌کند. به طور خلاصه، قرارداد اجاره کشتی، یک تبادل متقابل منافع است که در آن، مستأجر با پرداخت کرایه، از منافع کشتی و مالک نیز با دریافت کرایه، از منافع اقتصادی کشتی خود بهره‌مند می‌شود.

۴-۱-۳- لازم الاجرا بودن

با توجه به ماده ۱۸۳ قانونی مدنی، قرارداد عبارت است از اینکه یک یا چند شخص به صورت کتبی یا شفاهی درباره انجام کار یا ایفای تعهداتی با یکدیگر توافق کنند. موضوع این قراردادها ممکن است که تعهد به انجام کار یا انتقال مالکیت یک یا چند مال باشد. مطابق با ماده ۲۱۹ قانون مدنی، اگر قراردادی به صورت صحیح و قانونی تنظیم شده باشد، لازم الاجرا است. قرارداد لازم به قراردادی گفته می‌شود که اجرای مفاد آن الزامی است و فسخ آن نیز در هیچ صورتی امکان پذیر نمی‌شود، مگر آنکه قانونگذار اجازه داده باشد.

قرارداد لازم، توافقی است که طرفین نمی‌توانند به سادگی آن را فسخ کنند. به عبارت دیگر، این نوع قراردادها غیرقابل فسخ بوده و طرفین ملزم به اجرای تعهدات خود طبق مفاد آن هستند. (کاتوزیان، ۱۴۰۳، ج ۱) یکی از نمونه‌های بارز قرارداد لازم، قرارداد بیع است که در معاملات خرید و فروش اموال منقول و غیرمنقول مانند خودرو یا ملک کاربرد دارد. پس از امضای مبایعه‌نامه، طرفین دیگر حق فسخ معامله را ندارند، مگر در موارد استثنایی که قانون پیش‌بینی کرده باشد. (کاتوزیان، ۱۴۰۲، ج ۱) این الزام به عدم فسخ، ناشی از لازم‌الاجرا بودن قرارداد بیع است. به طور کلی، قراردادهای لازم به منظور ایجاد ثبات و اطمینان در روابط حقوقی طرفین منعقد می‌شوند و از تغییرات ناگهانی و بی‌دلیل در تعهدات جلوگیری می‌کنند.

اصل لزوم توافق‌ها که در بیشتر نظام‌های حقوقی جهانی مورد پذیرش قرار گرفته، به این معناست که افراد پس از انعقاد قرارداد برای انجام کار یا انتقال مالکیت، باید به تعهدات خود پایبند باشند. این اصل، اساس ثبات و نظم در روابط اقتصادی، تجاری و اجتماعی را تشکیل می‌دهد و از بروز هرج و مرج و بی‌نظمی در این روابط جلوگیری می‌کند. به عبارت دیگر، این اصل به طرفین قرارداد اطمینان می‌دهد که تعهدات آن‌ها به طور قانونی مورد حمایت قرار می‌گیرد و طرف مقابل نمی‌تواند به سادگی از اجرای آن‌ها سر باز زند. (ایمانی پیرآغاج و روشن، ۱۴۰۰)

این اصل، نقش حیاتی در ایجاد اعتماد و اطمینان در معاملات و روابط تجاری ایفا می‌کند. بدون وجود چنین اصلی، افراد از ورود به معاملات و قراردادها واهمه خواهند داشت، زیرا هیچ تضمینی برای اجرای تعهدات طرف مقابل وجود نخواهد داشت. در این نوع معاملات، طرفین نیاز دارند که از پایداری و ثبات روابط خود اطمینان حاصل کنند تا بتوانند با خیال آسوده به انجام تعهدات خود بپردازند؛ بنابراین پس از امضای قرارداد اجاره کشتی، طرفین ملزم به رعایت مفاد آن هستند و نمی‌توانند به طور یک‌جانبه از اجرای تعهدات خود سر باز

زنند. (غمامی و سفیداری، ۱۳۹۹) این الزام، ناشی از اصل لزوم قراردادهای است که در حقوق مدنی مورد تأکید قرار گرفته است. به عبارت دیگر، قرارداد اجاره کشتی پس از انعقاد، برای طرفین لازم‌الاجرا بوده و آن‌ها بایستی به تعهدات خود عمل نمایند.

۴-۱-۴- مدت دار بودن

در قراردادهای، تعیین دقیق مدت زمان از اهمیت بالایی برخوردار است و باید به صورت روشن و صریح مشخص شود. توصیه می‌شود که تاریخ شروع و پایان قرارداد، چه به صورت عددی و چه به صورت حروفی، در متن قرارداد قید شود. در صورتی که تاریخ شروع قرارداد به هر دلیلی فراموش شود، تاریخ امضای قرارداد به عنوان تاریخ شروع در نظر گرفته می‌شود. با این حال، باید توجه داشت که تاریخ انتقال یا انجام کار ممکن است با تاریخ تنظیم قرارداد متفاوت باشد. بنابراین، بهتر است در یک بند جداگانه، تاریخ انتقال یا انجام کار به طور دقیق مشخص شود؛ عدم تعیین مدت در قرارداد، به ویژه در قراردادهایی مانند اجاره، می‌تواند منجر به بطلان آن شود. (یونسی و باقری، ۱۴۰۰) تاریخ انعقاد قرارداد و همچنین مدت اجرای آن، از جمله مواردی هستند که باید به طور دقیق در قرارداد ذکر شوند. این امر به ویژه در قراردادهایی که موضوع آن‌ها ارائه خدمات یا انجام کار است، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

قرارداد اجاره کشتی، توافقی است که معمولاً برای مدت معینی بین طرفین منعقد می‌شود. این مدت می‌تواند متغیر بوده و بسته به توافق طرفین، از دوره‌های کوتاه تا بلندمدت متغیر باشد. در این نوع قرارداد، طرفین با تعیین مدت اجاره، ملزم به رعایت تعهدات خود در آن بازه زمانی می‌شوند؛ علاوه بر اجاره مدت‌دار، نوع دیگری از قرارداد اجاره کشتی نیز وجود دارد که برای یک سفر مشخص منعقد می‌شود. (غمامی و سفیداری، ۱۳۹۹) در این حالت، مدت قرارداد با انجام سفر مورد نظر به پایان می‌رسد. به عبارت دیگر، با رسیدن کشتی به مقصد و تحویل بار یا مسافران، قرارداد به طور خودکار خاتمه می‌یابد.

۴-۱-۵- موضوعیت داشتن

موضوع قرارداد، که در قانون مدنی با عنوان «مورد معامله» شناخته می‌شود، در واقع همان چیزی است که طرفین در یک توافق حقوقی بر سر آن به تفاهم می‌رسند. به عبارت ساده‌تر، موضوع قرارداد، مال یا عملی است که هر یک از طرفین متعهد می‌شوند آن را به طرف مقابل تسلیم یا اجرا کنند. برای مثال، در قرارداد خرید و فروش یک کشتی، موضوع قرارداد همان کشتی است که فروشنده متعهد به تحویل آن به

خریدار می‌شود. یا در قرارداد ارائه خدمات، موضوع قرارداد انجام عملی مشخص توسط یک طرف برای طرف دیگر است. در ماده ۲۱۴ قانون مدنی به صراحت بیان شده که مورد معامله باید مال یا عملی باشد که هر یک از متعاملین تعهد تسلیم یا ایفاء آن را می‌دارد.

قراردادی قابل اجراست که مال یا عمل موضوع آن دارای اوصاف ذیل باشد:

الف) مالیت داشتن: برای اینکه موضوع یک قرارداد از نظر حقوقی دارای اعتبار باشد، باید قابلیت مبادله اقتصادی داشته باشد. به این ویژگی، «مالیت داشتن» گفته می‌شود؛ این بدان معناست که موضوع قرارداد باید بتواند در بازار یا میان افراد، ارزش اقتصادی داشته باشد و قابلیت خرید و فروش یا معاوضه داشته باشد. (رضایی استخرویه و اسفندیاری مهنی، ۱۳۹۴) با این حال، باید توجه داشت که لزوماً ارزش اقتصادی موضوع قرارداد نباید برای همه افراد جامعه یکسان باشد. گاهی اوقات، ممکن است موضوع قرارداد فقط برای طرفین قرارداد دارای ارزش مالی باشد و از نظر سایر افراد جامعه، فاقد ارزش اقتصادی تلقی شود.

ب) قابلیت انتقال: برای اینکه یک قرارداد از نظر قانونی معتبر باشد، موضوع آن باید قابلیت نقل و انتقال قانونی داشته باشد. (رونده و بیاتی، ۱۴۰۱) به عبارت دیگر، موضوع قرارداد باید چیزی باشد که قانون و شرع اجازه خرید و فروش یا انتقال آن را بدهند. (شعبانی و باقری، ۱۳۹۷) بنابراین، نمی‌توان مواردی مانند مواد مخدر، مشروبات الکلی، اسلحه (مگر در موارد مجاز)، کتب ممنوعه یا اراضی شهری (مگر در موارد مشخص شده در قانون) را به عنوان موضوع قرارداد تعیین کرد. این موارد به دلیل مغایرت با قوانین و مقررات جاری، قابلیت نقل و انتقال قانونی ندارند و قراردادهایی که بر پایه آنها منعقد می‌شوند، فاقد اعتبار قانونی خواهند بود.

ج) معلوم و معین بودن: یکی از الزامات اساسی برای اعتبار یک قرارداد، «معلوم بودن» موضوع آن است. این بدان معناست که موضوع قرارداد باید از نظر جنس، مقدار و مشخصات، به طور دقیق و واضح تعیین شده باشد. (عبدی پور فرد و استادی، ۱۳۹۷) از طرفی نمی‌توان موضوع قرارداد را به صورت مبهم و مردد تعیین کرد. به عبارت دیگر، نباید موضوع قرارداد یکی از چند چیز بدون تعیین دقیق آن باشد. برای مثال، نمی‌توان در قرارداد ذکر کرد که یکی از این سه کشتی به عنوان موضوع قرارداد انتخاب خواهد شد، بلکه باید به طور مشخص تعیین شود که کدام کشتی مورد معامله قرار می‌گیرد.

د) قابلیت تسلیم: باتوجه به ماده ۳۴۸ قانون مدنی، موضوع یک قرارداد زمانی می‌تواند به عنوان موضوع معتبر تلقی شود که قابلیت تحویل به طرف مقابل را داشته باشد. (دارویی، ۱۳۹۹) این قابلیت تحویل، ممکن است به دلیل توانایی و قدرت خود طرف قرارداد در تحویل مال یا

انجام عمل مورد نظر باشد. برای تعیین قابلیت تحویل موضوع قرارداد، باید به عرف رایج و ویژگی‌های خاص هر تعهد توجه کرد. به عبارت دیگر، باید بررسی کرد که آیا با توجه به شرایط موجود و عرف جامعه، امکان تحویل مال یا انجام عمل مورد نظر وجود دارد یا خیر. برای مثال، اگر در یک قرارداد ذکر شود که طرف اول متعهد است کالاهای غرق شده طرف دوم را تحویل دهد، باید بررسی شود که آیا با توجه به امکانات و توانایی‌های طرف اول و همچنین عرف موجود در زمینه نجات و تحویل کالاهای غرق شده، این تعهد قابل انجام است یا خیر. در واقع قابلیت تحویل موضوع قرارداد، به معنای امکان عملی و قانونی تحویل مال یا انجام عمل مورد نظر به طرف مقابل است. (لطفی، ۱۳۹۷)

۴-۲- آثار قرارداد اجاره کشتی

۱- ایجاد رابطه حقوقی الزام‌آور میان طرفین: یکی از مهم‌ترین آثار قرارداد اجاره کشتی، ایجاد یک رابطه حقوقی الزام‌آور میان موجر و مستأجر است که بر اساس اصل لزوم قراردادهای در حقوق ایران (ماده ۲۱۹ قانون مدنی) طرفین را به مفاد تعهدات خود پایبند می‌کند. از لحظه انعقاد قرارداد، موجر مکلف است کشتی را مطابق اوصاف مورد توافق، سالم، آماده بهره‌برداری و قابل دریانوردی در اختیار مستأجر قرار دهد. در مقابل، مستأجر نیز موظف به پرداخت کرایه (Hire/Freight)، استفاده صحیح از کشتی و رعایت محدودیت‌ها و دستورالعمل‌های قراردادی است.

۲- انتقال محدود حق بهره‌برداری از کشتی: قرارداد اجاره کشتی موجب انتقال مالکیت کشتی نمی‌شود، اما حق بهره‌برداری از آن را تحت شرایط مشخص به مستأجر منتقل می‌کند. دامنه این حق بسته به نوع قرارداد اجاره زمانی، سفری یا لخت محدودیت‌ها و وسعت متفاوتی دارد. برای نمونه، در اجاره لخت، مستأجر کنترل کامل کشتی را در اختیار دارد و باید تمامی هزینه‌های عملیاتی را خود بپردازد، در حالی که در اجاره زمانی، مالک همچنان کنترل ناوبری و عملیات فنی را حفظ می‌کند. بنابراین، اثر مهم قرارداد، تعیین دقیق مرزهای اختیار مستأجر در استفاده از کشتی و حفظ حقوق مالک است.

۳- تعیین مسئولیت‌ها و ریسک‌های مرتبط با عملیات دریایی: یکی دیگر از آثار اساسی قرارداد اجاره کشتی، تعیین مسئولیت‌ها و توزیع ریسک بین طرفین است. این مسئولیت‌ها شامل ایمنی، نگهداری، خسارت به کشتی، خسارت به بار، تأخیر در حمل و هزینه‌های مربوط به عملیات دریایی است. در حقوق دریایی، موضوع «قابلیت دریانوردی» نقش مهمی دارد و موجر باید کشتی را به گونه‌ای تحویل دهد که از نظر فنی و ایمنی آماده سفر باشد. با این حال، در جریان بهره‌برداری، بخشی از ریسک به مستأجر منتقل می‌شود، مانند خسارت ناشی از



بارگیری نادرست یا استفاده نامناسب. بنابراین، قرارداد تعیین می‌کند که در هر مرحله از عملیات دریایی، کدام طرف مسئول چه نوع خسارتی است.

۴- تأثیر بر روابط تجاری و زنجیره حمل‌ونقل: قرارداد اجاره کشتی به دلیل نقش مستقیم در جابه‌جایی کالا و مسافر، آثار گسترده‌ای بر روابط تجاری، برنامه‌های حمل‌ونقل و زنجیره تأمین دارد. این قرارداد مبنای صدور اسناد حمل مانند بارنامه قرار می‌گیرد و بر مسئولیت‌های ناشی از حمل‌ونقل در برابر اشخاص ثالث نیز تأثیر می‌گذارد. اجرای صحیح مفاد قرارداد، موجب نظم‌بخشی به روابط بین متصدیان حمل، بارفرستندگان، گیرندگان کالا و سایر عوامل دریایی می‌شود. در نتیجه، قرارداد اجاره کشتی نه تنها رابطه موجر و مستأجر، بلکه ساختار کلی حمل‌ونقل دریایی را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد.

۵- نتیجه گیری

قرارداد اجاره کشتی به عنوان یکی از مهم ترین نهادهای حقوقی در حوزه حمل و نقل دریایی، نقش اساسی در تنظیم روابط حقوقی میان مالک کشتی و بهره بردار آن ایفا می کند. بررسی نظام مند حقوق و تعهدات طرفین در این نوع قرارداد نشان می دهد که چارچوب های حقوقی موجود در نظام حقوقی ایران، به ویژه قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و مقررات قانون مدنی، مبنای نسبتاً منسجمی برای تبیین ماهیت، شرایط و آثار این قرارداد فراهم کرده اند. این مقررات با تعیین اصولی همچون رضایی بودن، معوض بودن و لزوم اجرای تعهدات، زمینه لازم برای شکل گیری روابط حقوقی شفاف و قابل پیش بینی میان طرفین قرارداد را فراهم می سازند. یافته های پژوهش نشان می دهد که تعیین دقیق حقوق و تکالیف موجر و مستأجر در قرارداد اجاره کشتی، نقش مهمی در کاهش اختلافات و ایجاد نظم حقوقی در فرآیند بهره برداری از کشتی دارد. مشخص بودن حدود اختیارات طرفین، مسئولیت های ناشی از بهره برداری، نگهداری کشتی و پرداخت هزینه ها، به افزایش کارآمدی این قرارداد در فعالیتهای حمل و نقل دریایی کمک می کند.

در مجموع می توان گفت که کارآمدی قرارداد اجاره کشتی تا حد زیادی به شفافیت مقررات و تنظیم دقیق تعهدات طرفین بستگی دارد. نظام حقوق دریایی ایران با پیش بینی قواعد مربوط به این قرارداد، چارچوبی مناسب برای اجرای آن فراهم کرده است؛ با این حال، با توجه به تحول مستمر صنعت حمل و نقل دریایی و گسترش روابط تجاری بین المللی، توجه به به روز رسانی مقررات و بهره گیری از تجربیات حقوقی سایر نظام های حقوقی می تواند به تقویت کارایی و انطباق بیشتر این نهاد حقوقی با نیازهای نوین تجارت دریایی کمک کند.



References

1. Aelaeifard, M. (2008). Maritime law: International maritime transport. Nakhle Danesh. **[In Persian]**
2. Abdipour Fard, E., & Ostadi, M. (2018). A comparative study of the validity of open contracts in national legal systems and international trade. 5(1), 131–154. **[In Persian]**
3. Amini, A., Jafarzadeh, S., Nikkhah Sartaghi, R., & Alipour Ghoshchi, S. (2020). Conditions and effects of transferring a lease contract to a new tenant in Islamic jurisprudence and Iranian law. Teachings of Civil Jurisprudence, 21, 35–64. **[In Persian]**
4. Daroui, A. (2020). The nature and validity of the obligation to renew a contract. 12(22), 263–286. **[In Persian]**
5. Esmaili, K. (2024). The principle of consensual nature of contracts. The 14th National Conference on Modern Research in Education, Psychology, Jurisprudence, Law and Social Sciences. **[In Persian]**
6. Fasihizadeh, A., & Jalali, M. (2016). Realizing the objectives of timeshare contracts through the general indeterminate lease contract in Iranian law. Islamic Jurisprudence and Law Research, 13(46), 31–48. **[In Persian]**
7. Feizi Chekab, G., & Hashemizadeh, S. A. (2012). Liability for payment of demurrage in



voyage charterparty contracts. *Comparative Law Studies*, 3(1), 111–131. **[In Persian]**

8.Ghamami, M., & Sefidari, S. (2020). The tenant's obligation to pay rent in ship charterparty contracts for the carriage of goods (a comparative perspective). 11(2), 715–738. **[In Persian]**

9.Imani Piraghaj, A., & Roshan, M. (2021). The moral-obligational view versus the instrumental view in contract law: An economic analysis. *Legal Research Quarterly*, 24(94), 59–84. **[In Persian]**

10.Katouzian, N. (2023). Civil law course: Specific contracts (Vol. 1, 7th ed.). Ganj-e Danesh. **[In Persian]**

11.Katouzian, N. (2024). Civil law course: General rules of contracts (concept, formation and validity of contract) (Vol. 1, 10th ed.). Ganj-e Danesh. **[In Persian]**

12.Lotfi, E. (2018). Legal conformity of goods with the contract in light of the Convention on the International Sale of Goods. 7(33), 145–163. **[In Persian]**

13.Mohammadi, A. (2009). The legal nature of the ship charterparty contract. *Private Law Studies Quarterly*, 39(4). **[In Persian]**

14.Nouri Yoshanlouei, J., & Hosseini, S. S. (2023). A legal analysis of seaworthiness in maritime carriage-of-goods contracts (bill of lading and charterparty). *Journal of Legal Studies*, 15(2). **[In Persian]**

15.Ravandeh, H., & Bayati, M. H. (2022). Examining the nature of the barter contract in Iranian law. 5(11), 3791–3807. **[In Persian]**



- 16.Rezaei Estakhrouyeh, M., & Esfandiari Mahni, A. (2015). Economic analysis of the subject matter of the contract and its effect on the sanctions of specific performance, termination and contractual liability. *Parliament and Strategy Scientific Quarterly*, 22(81), 283-315. **[In Persian]**
- 17.Salehi, H., & Ranjbar, M. R. (2021). The nature of mutual and accessory obligations of primary and secondary sea carriers of goods: A comparative study of Iranian law and the Hague, Hamburg and Rotterdam Conventions. *International Legal Research Quarterly*, 14(51). **[In Persian]**
- 18.Sedigh, H. (2018). *Maritime law* (2nd ed.). Jangal-e Javdaneh. **[In Persian]**
- 19.Shabani, M., & Bagheri, A. (2018). A jurisprudential review of the legitimacy and consequences of accidental ghabn (loss). 50(1), 47-68. **[In Persian]**
- 20.Shirvi, A. (2023). *Law of contracts* (6th ed.). SAMT. **[In Persian]**
- 21.Tafvizi, H., Khandani, S. P., & Tavassoli, S. (2019). Examining and explaining the application of the rule of consideration (iwaz) in Iranian civil law. *Iranian Sociology Quarterly*, 2(4), 2501-2522. **[In Persian]**
- 22.Yaghubi, M., & Dadkhah, E. (2021). A comparative study of incorporation of the arbitration clause of a charterparty into the bill of lading (selected countries: England, China, Germany and Iran). *Comparative Law Research Journal*, 5(1). **[In Persian]**
- 23.Younesi, F. Z., & Bagheri, S. R. (2021). The necessity or non-necessity of specifying a term in contracts and its legal effects. *Journal of Legal Studies*, (15), 511-52. **[In Persian]**