



Original Research Paper

Risk Management in Maritime Transportation Contracts

Mohammad Abid

¹.Department of Law and Jurisprudence, Institute for Research and Development of Humanities, Organization for Research and Writing of Humanities Books (SAMT), Tehran

ARTICLE INFO

Article History:

Received: 2024/09/12

Revised: 2024/11/5

Accepted: 2024/11/5

Keywords:Risk Management ,
Contract,
MaritimeTransportation,
Risk

*Corresponding author:

✉ abidabid015@gmail.comDoi: [10.52547/joc.15.58.5](https://doi.org/10.52547/joc.15.58.5)

ORID:0000-0002-2324-2497

ABSTRACT

Background and Theoretical Foundations:

Risk management in maritime transport contracts is of significant importance due to the complex nature and specific conditions of these contracts. This research provides a comprehensive examination of the concept of risk management in maritime transport contracts, analyzing key factors, existing risks, and effective solutions in this field. Maritime transport, as a crucial component of global trade, faces various risks including natural factors such as storms, adverse weather conditions, and legal and operational issues. The paper explores theoretical concepts and legal tools related to risk management and emphasizes the importance of accurate identification and assessment of risks.

Methodology:

The paper employs descriptive and analytical research methods to investigate risk management in maritime transport contracts. The descriptive method focuses on identifying the features and legal and operational requirements, while the analytical method concentrates on analyzing complex relationships and causes of risks and identifying effective strategies. The combination of these methods provides a comprehensive and detailed picture of the current situation and a deeper analysis of risks.

Findings:

The research identifies and assesses various risks in maritime transport contracts and proposes suitable solutions for mitigating these risks. A key section of the paper analyzes the legal requirements and solutions for risk management, including accurate risk identification, assessment of impacts, and implementation of effective strategies for controlling and financing risks. Additionally, the paper examines risk allocation mechanisms such as exemption clauses, limitation of liability, indemnity clauses, penalty clauses, and insurance, and analyzes their impact on risk management.

Conclusion:

The research findings indicate that effective risk management in maritime transport contracts requires a comprehensive and systematic approach. This approach should include accurate identification of risks, proper assessment of their impacts, and implementation of suitable strategies for risk control and financing. The paper highlights that proper interaction and exchange of accurate information between contract parties and the establishment of clear and unambiguous terms are crucial factors in reducing risks and preventing disputes. Finally, it is recommended that the use of the scientific and practical methods presented can enhance risk management processes and contribute to reducing financial and legal losses.



NUMBER OF TABLES

0



NUMBER OF FIGURES

0



NUMBER OF REFERENCES

81

مقاله پژوهشی

مدیریت ریسک در قراردادهای حمل و نقل دریایی

محمد آبیید *

گروه حقوق و فقه، پژوهشکده تحقیق و توسعه علوم انسانی، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی (سمت)، تهران،

اطلاعات مقاله

چکیده

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۶/۲۲

تاریخ بازبینی: ۱۴۰۳/۸/۱۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۸/۱۵

واژگان کلیدی:

مدیریت ریسک،
قرارداد،
حمل و نقل دریایی،
ریسک

*نویسنده مسئول

✉ abidabid015@gmail.com

Doi: 10.52547/joc.15.58.5

ORID:0000-0002-2324-2497

پیشینه و مبانی نظری پژوهش: مدیریت ریسک در قراردادهای حمل و نقل دریایی به دلیل ویژگی‌های پیچیده و شرایط خاص این قراردادها، از اهمیت زیادی برخوردار است. این تحقیق به بررسی جامع مفهوم مدیریت ریسک در این نوع قراردادها پرداخته و به تحلیل عوامل کلیدی، ریسک‌های موجود و راهکارهای مؤثر در این زمینه می‌پردازد. حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از ارکان حیاتی تجارت جهانی، با ریسک‌های متنوعی از جمله عوامل طبیعی مانند طوفان‌ها، شرایط جوی نامساعد و مسائل حقوقی و عملیاتی مواجه است. مقاله به تحلیل مفاهیم نظری و ابزارهای حقوقی مرتبط با مدیریت ریسک پرداخته و بر اهمیت شناسایی و ارزیابی دقیق ریسک‌ها تأکید دارد.

روش‌شناسی: این مقاله از روش تحقیق توصیفی و تحلیلی برای بررسی مدیریت ریسک در قراردادهای حمل و نقل دریایی استفاده کرده است. روش توصیفی به شناسایی ویژگی‌ها و الزامات قانونی و عملیاتی پرداخته، در حالی که روش تحلیلی بر تحلیل روابط پیچیده و علل ریسک‌ها و شناسایی راهبردهای مؤثر تمرکز دارد. ترکیب این دو روش به ارائه یک تصویر جامع و دقیق از وضعیت موجود و تحلیل عمیق‌تر ریسک‌ها کمک کرده است.

یافته‌ها: تحقیق به شناسایی و ارزیابی ریسک‌های مختلف در قراردادهای حمل و نقل دریایی پرداخته و راهکارهای مناسب برای کاهش این ریسک‌ها را ارائه داده است. یکی از بخش‌های اصلی مقاله، تحلیل الزامات و راهکارهای حقوقی مدیریت ریسک است که شامل شناسایی دقیق ریسک‌ها، ارزیابی تأثیرات آن‌ها، و اجرای استراتژی‌های مؤثر برای کنترل و تأمین مالی ریسک‌ها می‌شود. همچنین، مقاله به بررسی مکانیسم‌های تخصیص ریسک مانند شروط عدم مسئولیت، محدودکننده، مصونیت، وجه التزام، و بیمه پرداخته و تأثیرات این مکانیسم‌ها بر مدیریت ریسک را تحلیل کرده است.

نتیجه‌گیری: نتایج تحقیق نشان می‌دهد که برای مدیریت مؤثر ریسک در قراردادهای حمل و نقل دریایی، نیاز به یک رویکرد جامع و سیستماتیک وجود دارد. این رویکرد باید شامل شناسایی دقیق ریسک‌ها، ارزیابی صحیح تأثیرات آن‌ها، و اجرای استراتژی‌های مناسب برای کنترل و تأمین مالی ریسک‌ها باشد. مقاله تأکید می‌کند که تعامل و تبادل اطلاعات صحیح میان طرفین قرارداد و تعیین شروط واضح و غیر مبهم، از عوامل کلیدی در کاهش ریسک‌ها و جلوگیری از بروز اختلافات است. در نهایت، پیشنهاد می‌شود که می‌توان با بهره‌گیری از روش‌های علمی و عملی ارائه‌شده، فرآیندهای مدیریت ریسک را بهبود بخشید و به کاهش خسارات مالی و حقوقی کمک کرد.

مقدمه

پژوهش با هدف ارائه راهکارهای عملی و کاربردی برای مدیریت ریسکها و بهبود عملکرد قراردادهای در صنعت حمل و نقل دریایی تدوین شده است.

پیشینه و مبانی نظری پژوهش

الف: پیشینه:

مدیریت ریسک در قراردادهای حمل و نقل دریایی از مسائل کلیدی در حوزه حقوق تجارت و بیمه به شمار می آید. این موضوع با توجه به جنبه های پیچیده حقوقی و مسئولیت های متصدیان حمل و نقل و شرایط حاکم بر قراردادهای، اهمیت بالایی پیدا کرده است. بررسی های متعدد نشان داده اند که عوامل گوناگونی بر مدیریت ریسک در قراردادهای حمل و نقل اثرگذار هستند.

حمید (۲۰۲۰) به بررسی اوصاف و ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل کالا پرداخته و حقوق و تکالیف متصدی حمل و نقل را از منظر قوانین مدنی و تجاری تحلیل کرده است. این پژوهش نشان می دهد که فهم دقیق حقوق و تکالیف می تواند به شناسایی ریسک های بالقوه و مدیریت بهتر آنها کمک کند. [1]

مطالعات هوشمند (۲۰۱۴) بر قواعد حقوقی حاکم بر قراردادهای حمل و نقل دریایی تمرکز داشته و تفاوت های موجود بین حقوق داخلی و بین المللی را مورد بررسی قرار داده است. این تفاوت ها می توانند به پیچیدگی های مدیریت ریسک افزوده و نیاز به تحلیل دقیق تر قراردادهای را ایجاد کنند. [2]

در پژوهش صادقی و همکاران (۲۰۲۳)، شروط مؤثر بر مدیریت ریسک در قراردادهای بررسی شده و نشان داده شده است که شرایط خاص قراردادی، مانند بندهای مرتبط با مسئولیت و جبران خسارت، می توانند نقشی کلیدی در کاهش یا افزایش ریسک های قراردادی داشته باشند. [3]

علیچانی و همکاران (۲۰۲۱) یک الگوی جامع برای مدیریت ریسک و بیمه در صنعت حمل و نقل دریایی طراحی کرده اند که به شرکت های حمل و نقل امکان می دهد تا با استفاده از روش های ترکیبی بهینه سازی، ریسک های مختلف را مدیریت کنند. [4]

پژوهش مهری و کیانی (۲۰۲۲) به تعهدات طرفین قرارداد حمل و نقل دریایی از منظر کنوانسیون های بین المللی و قوانین دریایی ایران پرداخته و نکات کلیدی برای مدیریت مسئولیت های قراردادی را شناسایی کرده است. [5]

بررسی اندرز و همکاران (۲۰۱۵) نیز به تحلیل مسئولیت های متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافران پرداخته و نشان داده که قوانین ایران و برخی کنوانسیون های بین المللی از جمله قواعدی هستند که برای حمایت از حقوق مسافران در مقابل ریسک های حمل و نقل تدوین شده اند. [6]

مدیریت ریسک در قراردادهای حمل و نقل دریایی، به عنوان یکی از موضوعات کلیدی در صنعت حمل و نقل بین المللی، اهمیت فزاینده ای پیدا کرده است. صنعت حمل و نقل دریایی به دلیل نقش حیاتی خود در جابجایی کالاها و محصولات در سطح جهانی، به طور مداوم با ریسک های متعدد و پیچیده ای مواجه است. این ریسک ها از عوامل طبیعی مانند طوفان های شدید و شرایط نامساعد جوی تا چالش های حقوقی، تأمین مالی، و عملیاتی را شامل می شوند. چنین عواملی نه تنها بر عملکرد اقتصادی شرکت های حمل و نقل تأثیر می گذارند، بلکه می توانند باعث خسارات عمده مالی و حقوقی نیز شوند. به همین دلیل، مدیریت صحیح این ریسک ها در قراردادهای حمل و نقل دریایی برای تضمین موفقیت و کاهش خسارات ضروری است.

قراردادهای حمل و نقل دریایی به عنوان توافقات قانونی میان طرفین، شامل مالک کشتی، بارفرستنده، و دریافت کننده، به منظور جابجایی کالاها از نقطه ای به نقطه دیگر تنظیم می شوند. این قراردادهای به دلیل پیچیدگی های مرتبط با ماهیت فنی و جغرافیایی حمل و نقل دریایی، در معرض مشکلات و ریسک های مختلفی قرار دارند. برای مثال، تأخیرات ناشی از شرایط غیرمترقبه جوی یا نقص فنی در کشتی می تواند تأثیر مستقیمی بر روند اجرای قراردادهای داشته باشد. از سوی دیگر، مسائل حقوقی و مالی مربوط به اختلافات میان طرفین و رعایت الزامات قانونی محلی و بین المللی نیز بر پیچیدگی این قراردادها افزوده است. بنابراین، برای مدیریت مؤثر این چالش ها، استفاده از ابزارها و روش های مدرن مدیریت ریسک بسیار حائز اهمیت است.

در این مقاله، با استفاده از روش تحقیق توصیفی و تحلیلی، به بررسی جامع و دقیق وضعیت قراردادهای حمل و نقل دریایی و مدیریت ریسک های مرتبط با آنها پرداخته می شود. این روش تحقیق به ما این امکان را می دهد که ریسک های موجود را شناسایی و ارزیابی کرده و راهکارهای مناسب برای کاهش این ریسک ها را پیشنهاد دهیم. از جمله موضوعات مورد بررسی در این مقاله، الزامات قانونی مرتبط با حمل و نقل دریایی، شرایط عدم مسئولیت و محدودیت مسئولیت، و نقش بیمه های دریایی در مدیریت ریسک است. هدف اصلی این پژوهش، ارائه یک چارچوب جامع برای مدیریت ریسک های موجود در این نوع قراردادهای است که می تواند به کاهش خسارات و بهبود عملکرد کلی قراردادهای حمل و نقل دریایی منجر شود.

بنابراین، در کنار شناخت دقیق ریسک ها و تحلیل تأثیرات آنها بر قراردادهای حمل و نقل دریایی، توجه به شرایط قانونی و روش های توزیع ریسک بین طرفین، اهمیت بسیاری در موفقیت این قراردادها دارد. این

قرار می‌گیرند [14]. همچنین، ریسک‌های سیاسی مانند تغییرات قانونی یا انقلاب‌ها می‌توانند به لغو قراردادهای یا از دست رفتن سرمایه منجر شوند [15].

۵- ریسک‌های حقوقی: اختلافات حقوقی میان طرفین قرارداد، عدم اجرای تعهدات یا تغییرات قوانین محلی و بین‌المللی از جمله ریسک‌های حقوقی محسوب می‌شوند که می‌تواند به دعاوی طولانی مدت و افزایش هزینه‌ها منجر شود.

لذا برای مدیریت ریسک در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، لازم است فرآیندهای شناسایی، ارزیابی و کنترل ریسک به صورت سیستماتیک پیگیری شود. مدیریت ریسک دریایی در سه مرحله اصلی صورت می‌گیرد: ۱- شناسایی ریسک‌ها: در این مرحله، تمامی عوامل خطرپذیری که می‌تواند قرارداد را تحت تأثیر قرار دهد، شناسایی می‌شوند. این شناسایی شامل عوامل فنی، طبیعی، مالی، و حقوقی است.

۲- ارزیابی ریسک‌ها: پس از شناسایی، لازم است میزان احتمال وقوع هر ریسک و پیامدهای آن‌ها به دقت ارزیابی شود. این ارزیابی بر اساس روش‌های کمی و کیفی صورت می‌گیرد.

۳- استراتژی‌های کنترل ریسک: کنترل ریسک‌ها شامل تدابیری است که برای کاهش یا انتقال اثرات منفی ریسک‌ها اتخاذ می‌شود. استراتژی‌های متداول شامل انتقال ریسک از طریق بیمه، محدود کردن مسئولیت‌ها در قرارداد، و اجرای شرایط خاص در قرارداد می‌باشد.

ابزارهای حقوقی مدیریت ریسک در مدیریت ریسک قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، استفاده از ابزارهای حقوقی اهمیت ویژه‌ای دارد. این ابزارها شامل شروط و مکانیسم‌های قراردادی می‌شود که نقش مهمی در کاهش ریسک دارند.

۱- بیمه: بیمه به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین ابزارهای مدیریت ریسک در حمل‌ونقل دریایی محسوب می‌شود. انواع بیمه‌های دریایی مانند بیمه بار، بیمه مسئولیت، و بیمه حوادث نقش کلیدی در جبران خسارات مالی و حقوقی دارند.

۲- شروط قراردادی: شروط قراردادی مانند شرط عدم مسئولیت، محدودیت مسئولیت، شرط مصونیت، و وجه التزام، آزادی قراردادی و سیاست عمومی از ابزارهای قانونی هستند که برای توزیع و مدیریت ریسک میان طرفین قرارداد استفاده می‌شوند. این شروط به طرفین اجازه می‌دهد مسئولیت‌های احتمالی را به صورت منصفانه تقسیم کنند و از بروز اختلافات جلوگیری کنند.

مدیریت ریسک در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی نیازمند رویکردی جامع و سیستماتیک است. این رویکرد شامل شناسایی دقیق ریسک‌ها، ارزیابی تأثیرات آن‌ها، و اجرای راهکارهای مناسب برای کنترل و کاهش این ریسک‌ها می‌شود [16].

روش‌های مختلفی برای شناسایی و ارزیابی ریسک‌ها وجود دارد که به شرح زیر است:

۱- مدل TIFEL

در تحقیقات رستمی و رحمانی (۲۰۱۷)، روابط طرفین قرارداد حمل‌ونقل دریایی در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی بررسی شده است. این مطالعه بیان می‌کند که شناخت دقیق این روابط و تعهدات قانونی مرتبط می‌تواند به شناسایی و کاهش ریسک‌های قراردادی کمک کند. [7]

در گاهی (۲۰۱۶) به حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی در زمان تحریم‌ها پرداخته و نشان داده است که مقررات بین‌المللی مانند اینکوترمز می‌توانند نقش مهمی در مدیریت ریسک‌ها و حل اختلافات ناشی از شرایط خاص سیاسی و اقتصادی ایفا کنند. [8]

پژوهش ابطحی و رشنوادی (۲۰۱۹) نیز به شناسایی و رتبه‌بندی عوامل ریسک در بیمه‌های باربری دریایی پرداخته و استفاده از رویکردهای تصمیم‌گیری چندمعیاره را برای مدیریت ریسک در این حوزه پیشنهاد کرده است. [9]

ب: مبانی نظری پژوهش

مدیریت ریسک در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی یکی از مهم‌ترین موضوعاتی است که با توجه به پیچیدگی‌های ذاتی این صنعت و مواجهه با شرایط طبیعی، فنی، و قانونی بسیار حائز اهمیت است. حمل‌ونقل دریایی، به عنوان یک بخش کلیدی از زنجیره تأمین جهانی، با انواع مختلفی از ریسک‌ها مواجه می‌شود که می‌تواند تأثیر قابل توجهی بر عملکرد مالی و عملیاتی شرکت‌های فعال در این صنعت داشته باشند. به همین دلیل، رویکردهای مدیریت ریسک در این زمینه به منظور کاهش خسارات و بهبود عملکرد قراردادهای ضروری است. [10] در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، ریسک‌ها به دسته‌های مختلفی تقسیم می‌شوند که هر کدام ویژگی‌ها و تأثیرات منحصر به فردی دارند. این دسته‌ها شامل ریسک‌های فنی، تجاری، اقتصادی و مالی، و همچنین ریسک‌های ناشی از رویدادهای فورس ماژور و سیاسی می‌شود. [11]

۱- ریسک فنی

ریسک‌های فنی شامل احتمال عدم دستیابی به اهداف پروژه در زمینه‌های اجرایی، هزینه و زمان‌بندی می‌شود. مشکلات فنی ممکن است ناشی از شرایط بد آب و هوایی، نواقص فنی کشتی، یا تأخیر در دریافت مجوزهای لازم باشد [12]. به عنوان مثال، شرایط جوی نامساعد یا مدیریت ناکافی منابع، می‌تواند منجر به تأخیر در اجرای پروژه و افزایش هزینه‌ها شود.

۲- ریسک‌های تجاری

ریسک‌های تجاری شامل فعالیت‌های بازرگانی، مانند تغییرات تعرفه‌ها و عوارض گمرکی، مشکلات در بازاریابی، و مسائل مالی مانند کمبود تقاضا یا مشکلات تأمین مالی می‌شود. [12]

۳- ریسک اقتصادی و مالی

این نوع ریسک‌ها شامل تغییرات در نرخ تورم، نرخ مبادله ارز، قیمت مواد اولیه، و ... می‌شود. تغییرات ناگهانی در این عوامل می‌تواند به کاهش سود مورد انتظار شرکت‌ها یا حتی وارد شدن ضررهای مالی منجر شود. [13]

۴- ریسک فورس ماژور و سیاسی

رویدادهای فورس ماژور، که شامل وقایع طبیعی مانند طوفان‌ها و زلزله‌ها می‌شوند، از دیگر ریسک‌های مهم هستند که معمولاً تحت پوشش بیمه

نتیجه اینکه مدیریت ریسک در قراردادهای حمل و نقل دریایی نیازمند رویکردی جامع، علمی و سیستماتیک است که شامل شناسایی دقیق ریسک‌ها، ارزیابی آن‌ها و تدوین استراتژی‌های مناسب برای کنترل ریسک‌ها می‌شود. از آنجا که حمل و نقل دریایی تحت تأثیر عوامل متعددی از جمله شرایط طبیعی، حقوقی و مالی قرار دارد، تعامل مؤثر میان طرفین قرارداد و استفاده از ابزارهای حقوقی مناسب از جمله بیمه و شروط قراردادی، نقش مهمی در کاهش ریسک‌ها و جلوگیری از خسارات ایفا می‌کند. به طور کلی، مدیریت ریسک در این حوزه نه تنها برای بهبود عملکرد قراردادها بلکه برای تضمین موفقیت بلندمدت در صنعت حمل و نقل ضروری است.

تحلیل روابط و علل: در این بخش از تحقیق، تمرکز بر تحلیل روابط و علل مربوط به مدیریت ریسک در قراردادهای حمل و نقل دریایی است. روش تحلیلی به ما این امکان را می‌دهد که:

- روابط پیچیده بین عوامل مختلف مؤثر بر مدیریت ریسک را بررسی کنیم.
- علل و تأثیرات متقابل ریسک‌ها را تحلیل کنیم.
- راهبردهای مؤثر برای مدیریت و کاهش ریسک‌ها را شناسایی و ارزیابی کنیم.

فرآیند تحلیل: برای تحلیل داده‌ها، از روش‌های تحلیلی مختلف شامل تحلیل آماری و بررسی علل و معلول استفاده شده است. این روش‌ها به منظور درک بهتر روابط پیچیده و پیش‌بینی تأثیرات مدیریت ریسک بر قراردادهای حمل و نقل دریایی به کار رفته‌اند.

ترکیب روش‌های توصیفی و تحلیلی

- ترکیب این دو روش تحقیق به‌طور همزمان به ما این امکان را می‌دهد که: یک تصویر جامع و دقیق از وضعیت موجود و ویژگی‌های قراردادهای حمل و نقل دریایی ارائه دهیم.
- روابط پیچیده و علل ریسک‌ها را تحلیل کنیم تا درک عمیق‌تری از موضوع بدست آوریم.

این روش تحقیق به‌طور کلی به ارائه نتایج کاربردی و عملی کمک می‌کند و به پژوهشگران این امکان را می‌دهد که به‌طور جامع و دقیق به بررسی و تحلیل موضوع "مدیریت ریسک در قراردادهای حمل و نقل دریایی" بپردازند.

پیشوند "ترا" به معنای فراسو و فعل "بردن" تشکیل شده است. پیشوند "ترا" از پیشوندهای باستانی زبان فارسی است که مشابه واژه "ترنس" در انگلیسی به معنای جابجایی است [21]. در حوزه دریایی، حمل و نقل عمدتاً به جابجایی مسافر و کالا محدود می‌شود. بررسی کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند بروکسل، هامبورگ و روتردام نشان می‌دهد که تعریف جامع و دقیقی از قرارداد حمل و نقل دریایی ارائه نشده است [22]. در بیشتر قوانین، تعاریف حمل و نقل به صورت کلی ذکر شده‌اند [23]. در بند "ب" ماده ۱۱۱ قانون دریایی ایران، قرارداد حمل به عنوان توافقی تعریف شده که از سوی متصدی حمل برای جابجایی مسافر منعقد می‌شود. این قرارداد ناظر به حمل مسافر نیست بلکه به قرارداد میان مالک یا اجاره‌کننده کشتی و

این مدل، ابزاری جامع برای شناسایی ریسک‌های مرتبط با پروژه‌های حمل و نقل دریایی است که شامل جنبه‌های فنی، اقتصادی، بازرگانی، محیطی، و حقوقی می‌شود. [17]

۲- روش طوفان فکری

این روش با جمع‌آوری ایده‌های گروهی از کارشناسان و تحلیل آن‌ها، به شناسایی و حل مشکلات ریسک‌های پروژه کمک می‌کند. [18]

۳- روش دلفی

در این روش، نظرات کارشناسان به منظور دستیابی به اجماع در مورد یک مسئله پیچیده، مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد [19]

روش‌شناسی

در این مقاله، از روش تحقیق توصیفی و تحلیلی برای بررسی و تحلیل موضوع "مدیریت ریسک در قراردادهای حمل و نقل دریایی" استفاده شده است. این روش تحقیق، ترکیبی از تحلیل دقیق و توصیف جامع است که به منظور ارائه یک تصویر کامل و عمیق از موضوع انتخاب شده است.

۱- روش تحقیق توصیفی

توصیف ویژگی‌ها و وضعیت موجود: در این بخش از تحقیق، هدف اصلی توصیف و تحلیل ویژگی‌ها و وضعیت موجود قراردادهای حمل و نقل دریایی و مدیریت ریسک مرتبط با آن‌ها است. روش توصیفی به ما این امکان را می‌دهد که:

- ویژگی‌ها و ابعاد قراردادهای حمل و نقل دریایی را به‌طور دقیق شناسایی کنیم.
- شرایط و الزامات قانونی و عملیاتی مربوط به قراردادهای حمل و نقل را توصیف کنیم.
- فرآیندها و الزامات مدیریت ریسک در قراردادهای حمل و نقل را بررسی کنیم.

جمع‌آوری داده‌ها: داده‌های مورد نیاز از منابع مختلف شامل قوانین، کنوانسیون‌های بین‌المللی، مقالات علمی و مطالعات پیشین جمع‌آوری شده است. این داده‌ها به‌طور جامع و دقیق تجزیه و تحلیل شده‌اند تا تصویری روشن از وضعیت موجود ارائه دهند.

۲- روش تحقیق تحلیلی

یافته‌ها و نتایج

مفهوم حقوقی و بیان ماهیت قرارداد حمل و نقل دریایی

الف: مفهوم قرارداد حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی یکی از مهم‌ترین شیوه‌های حمل و نقل است که مزایای اقتصادی و زیست‌محیطی زیادی را ارائه می‌دهد و بیش از ۹۰٪ تجارت بین‌المللی را شامل می‌شود. سیستم‌های حمل و نقل دریایی (MTS) شامل یک شبکه پیچیده از زیرساخت‌ها، کشتی‌ها و تسهیلاتی هستند که در حمل و نقل دریا و آب‌های داخلی نقش دارند. [20] ترابری یا حمل و نقل به معنای جابجایی افراد و کالا از یک مکان به مکان دیگر است. این واژه از

حمل‌ونقل را به برخی عقود خاص ارجاع داده باشد و این قرارداد در حقوق تجارت به‌عنوان یک عقد لازم با ویژگی‌های ویژه خود شناخته می‌شود.

ج: الزامات و راه‌کارهای حقوقی مدیریت ریسک در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی

۱- ریسک و مدیریت ریسک

ریسک به مفهوم احتمال تغییر مثبت یا منفی در میزان منافع پیش‌بینی شده‌ی یک پروژه است که ممکن است به وسیله‌ی وقوع رویداد (غیر ارادی) یا یک تصمیم (ارادی) ایجاد شود. به این دلیل از احتمال سخن به میان می‌آید که قطعیت یا اطمینانی نسبت به تغییر در شرایط وجود ندارد؛ این در حالی است که اگر از وقوع رویداد یا حادثه‌ای مطمئن باشیم، کلیه‌ی تغییرات را لحاظ می‌کنیم و اجازه‌ی اثرگذاری ریسک را نمی‌دهیم [33]. مدیریت ریسک، یک فرآیند منظم و دقیق است که هدف آن کاهش احتمال و تأثیر ریسک‌ها در پروژه‌ها و قراردادهای می‌باشد [34]. این روش بهبود نتایج مثبت و کاهش پیامدهای منفی احتمالی را در پی دارد. بر اساس اصول مدیریت ریسک، شناسایی و مدیریت تمام ریسک‌ها ضروری است [35]. اگرچه گاهی واژه‌های ریسک و عدم قطعیت به‌جای یکدیگر استفاده می‌شوند، باید توجه داشت که آنها معادل یکدیگر نیستند. عدم قطعیت به مواردی اشاره دارد که احتمال وقوع آنها به‌طور کامل ناشناخته است، در حالی که ریسک به معنای وجود احتمال وقوع حوادث نامعلوم است [36]. مدیریت ریسک به‌عنوان یک مفهوم از اوایل دهه ۱۹۴۰ شناخته شده است و اولین بار در ادبیات بازاریابی کسب‌وکارها وارد در سال ۱۹۴۶ مورد اشاره قرار گرفت. با این حال، این رشته از جنبه‌هایی همچون تحلیل، کنترل و تأمین مالی ریسک که به تاریخ بشر برمی‌گردد، برخوردار است. انسان‌ها از دیرباز در تلاش بوده‌اند تا خطراتی که اموال و خانواده‌شان را تهدید می‌کند شناسایی و مدیریت کنند، بنابراین مدیریت ریسک پدیده‌ای جدید نیست بلکه از زمان‌های قدیم مورد استفاده قرار گرفته است [37]. اگرچه ممکن است برخی از پژوهشگران، واژه‌های ریسک و عدم قطعیت را به جای یکدیگر به کار برند، ولی باید گفت که عدم قطعیت تنها به رویدادهایی اشاره می‌کند که احتمال وقوع آنها کاملاً ناشناخته است. در مقابل، ریسک به مفهوم افزایش احتمال وقوع حوادث نامعلومی است که ممکن است به صورت مثبت یا منفی بر روی یک پروژه تأثیر بگذارد. بدین ترتیب وقتی از ریسک صحبت می‌کنیم، یعنی درکی از احتمال وقوع یک رویداد داریم؛ این در حالی است که وقتی سخن از عدم قطعیت می‌رود، در واقع احتمال وقوع یک رویداد برای ما کاملاً ناشناخته است [38].

۲- اهداف مدیریت ریسک

اهداف مدیریت ریسک به دو دسته اهداف پیش از وقوع زیان و پس از وقوع زیان تقسیم می‌شود.

اهداف پیش از وقوع زیان شامل:

مسافر اشاره دارد [24]. به‌علاوه، طبق بند ۲ ماده ۵۲ قانون دریایی و کنوانسیون بروکسل، قرارداد باربری بر اساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه تنظیم می‌شود و از لحظه صدور، رابطه بین متصدی و دارنده بارنامه را مشخص می‌کند. کنوانسیون هامبورگ نیز قرارداد حمل‌ونقل دریایی را به‌عنوان توافقی معرفی می‌کند که متصدی در ازای کرایه، کالا را از یک بندر به بندر دیگر جابجا می‌کند. با این حال، این تعریف مشکلاتی دارد، زیرا ممکن است محل بارگیری یا تخلیه محموله بندر نباشد [25]. در مقابل، کنوانسیون روتردام تعریفی جامع‌تر ارائه می‌دهد که شامل جابجایی کالا از طریق دریا یا ترکیب آن با سایر روش‌های حمل‌ونقل است. در قوانین مدنی و تجاری ایران، تعریفی دقیق از قرارداد حمل‌ونقل کالا وجود ندارد، اما این قرارداد را می‌توان تعهدی دانست که متصدی حمل در ازای اجرت، کالای تحویلی را در محل معین تحویل می‌دهد [26]. طرفین قرارداد شامل فرستنده، متصدی و گیرنده کالا هستند. فرستنده فردی است که بار را برای حمل تحویل می‌دهد، متصدی کسی است که مسئولیت حمل را بر عهده دارد و گیرنده شخصی است که حق دریافت کالا را طبق بارنامه دارد.

ب: ماهیت قرارداد حمل‌ونقل دریایی

با توجه به ماده ۳۷۷ قانون تجارت، تعریفی از متصدی حمل‌ونقل به دست می‌آید که به مسئول حمل کالا در ازای دریافت اجرت اشاره دارد. این تعریف به‌طور خاص به حمل اشخاص اشاره نکرده است، ولی برخی معتقدند که باید مفهوم «متصدی به حمل‌ونقل» را شامل حمل اشخاص نیز دانست. اختلاف نظر در این زمینه وجود دارد، زیرا ماده مذکور به صراحت به حمل اشخاص اشاره نکرده است [27]. همچنین، در قرارداد حمل‌ونقل، طرفین اصلی شامل متصدی حمل و فرستنده کالا هستند، اما گیرنده کالا نیز بر اساس تعهد به نفع ثالث، می‌تواند به‌طور مستقیم از متصدی مطالبه خسارت کند [28]. انتقاداتی به ماده ۳۷۷ وارد شد، از جمله عدم اشاره به مفهوم تصدی و حمل اشخاص، که این انتقاد ناشی از ترجمه ناقص قانون تجارت فرانسه (۱۸۰۷) به نظر می‌رسد [29]. ماده ۳۷۸ قانون تجارت قرارداد حمل‌ونقل را تابع مقررات وکالت می‌داند، ولی برخی معتقدند که این تطابق با واقعیت‌های امروزی سازگار نیست، زیرا قرارداد حمل‌ونقل باید قراردادی لازم و ویژه باشد [30]. علاوه بر این، مواد ۵۱۳ و ۵۱۶ قانون مدنی، قرارداد حمل‌ونقل را نوعی اجاره دانسته‌اند و مبنای مسئولیت متصدی را تئوری تقصیر معرفی کرده‌اند، در حالی که در واقع طرفین قرارداد حمل‌ونقل معمولاً قصد انعقاد اجاره ندارند. به نظر می‌رسد قرارداد حمل‌ونقل در حقوق مدنی نوعی عقد مشخص با ویژگی‌های خاص است [31]. همچنین، بر اساس مواد ۵۱۶ و ۶۳۱ قانون مدنی، متصدی حمل‌ونقل امین محسوب می‌شود و مسئولیت وی بستگی به اثبات تقصیر دارد، در حالی که در قانون تجارت، تعهد به حفظ کالا به‌طور ضمنی شامل مسئولیت برای حفاظت از کالا است [32]. با بررسی قوانین و تعاریف مختلف، می‌توان نتیجه گرفت که قانونگذار ممکن است ماهیت قرارداد

تکمیلی نه تنها هزینه‌های ناشی از ریسک را مدیریت می‌کنند، بلکه با پیش‌بینی ضررها و کاهش دوباره کاری‌ها، از نقض قرارداد پیشگیری می‌کنند. [39]

بند دوم: جلوگیری از بی‌احتیاطی در فرآیند قرارداد

یکی از اهداف اصلی شناسایی ریسک، جلوگیری از اعمال غیر محتاطانه در قراردادها است که می‌تواند به سلب اعتماد دوطرفه و زیان اقتصادی منجر شود. در طراحی قواعد مرتبط با نقض تضمینات، نظیر تدلیس، اشتباه یا اکراه، باید مسئولیت پیامدهای منفی به طرفی منتقل گردد که می‌توانسته با احتیاط مناسب از وقوع زیان جلوگیری کند یا مسئولیت خود را بیمه نماید [40]. در این راستا، عدم اجرای قرارداد یا ابطال آن می‌تواند به‌عنوان جایگزینی برای بی‌احتیاطی در نظر گرفته شود. قوانین ایران نیز به این قاعده توجه داشته و ماده ۴۹۳ قانون مدنی تصریح می‌کند که مستأجر در صورت عدم تفریط یا تعدی، مسئول نیست، ولی در صورت بی‌احتیاطی، مسئول شناخته می‌شود. همچنین، ماده ۶۱۴ قانون مدنی در مورد عقد ودیعه نیز بیان می‌کند که امین تنها در صورت تعدی یا تفریط، مسئول خواهد بود. این موضوع در مواد دیگر قانونی نیز مورد تأکید قرار گرفته و بر اهمیت ارزیابی ریسک تأکید می‌کند. ماده ۳۸۷ قانون مدنی نیز، با توجه به مبنای اختلافی آن، به عنوان قاعده‌ای استثنایی، نشان‌دهنده اهمیت توافق بر سر انتقال ریسک و ارزیابی دقیق آن در قراردادها است [41]. رویکردهای مدرن به تحلیل ریسک به وضوح نشان می‌دهند که تحلیل ریسک نقش مهمی در تصمیم‌گیری‌های مبتنی بر تحلیل‌های چندگانه ریسک ایفا می‌کند، به‌ویژه در تصمیماتی که شامل عدم قطعیت‌ها، انحراف از استانداردها و رویه‌های معمول، و امکان انتقال ریسک‌ها در طول فعالیت هستند، و برای این شرایط، مقررات قانونی دریایی کافی نیستند. چارچوبی که فرآیند تصمیم‌گیری را پشتیبانی می‌کند، مبنای مناسبی برای تصمیم‌گیری قابل‌اعتماد فراهم می‌کند. [42].

بند سوم: یافتن راه‌حل مناسب در برخورد با ریسک

درک و شناسایی خطرات قرارداد و داشتن دانش کافی درباره آنها به یافتن راه‌حل‌های مؤثر کمک می‌کند. اگر تنها به "احساس" تکیه کنیم، ممکن است دانش و تجربه قبلی که می‌تواند در تشخیص خطرات مفید باشد، نادیده گرفته شود و انتقال تجربه‌های قراردادی دشوار گردد. عدم دقت در شناسایی ریسک‌ها منجر به تخمین‌های ضعیف و افزایش مخاطرات می‌شود [43]. برای شناسایی ریسک‌های بالقوه، مطالعه موردی و آگاهی از شرایط تحقق آن ضروری است، هرچند این اقدامات به تنهایی کافی نیستند. مطالعه موردی به توصیف دقیق ریسک‌ها، شناسایی رخدادهای هشداردهنده و تعیین محدوده‌های غیر ضروری کمک می‌کند. این فرآیند به نام "شناخت ریسک" شناخته می‌شود و به دلیل دقت آن، می‌تواند احتمال وقوع خطرات را کاهش داده و راه‌حل‌های مناسبی ارائه دهد [44].

۱- آمادگی اقتصادی: مالکان کشتی و مؤسسات حمل‌ونقل باید برای مقابله با زیان‌های بالقوه آماده باشند. این آمادگی شامل تحلیل هزینه‌های امنیتی، حق بیمه‌ها، و هزینه‌های مرتبط با تکنیک‌های مقابله با زیان است.

۲- کاهش نگرانی: مدیریت ریسک باید نگرانی‌های ناشی از ریسک‌های موجود را کاهش دهد تا از تأثیرات منفی بر صاحبان کشتی و مؤسسات حمل‌ونقل جلوگیری شود.

۳- کنترل تعهدات قانونی: اجرای قوانین مرتبط، مانند استفاده از تجهیزات امنیتی برای کاهش خسارات وارده به کشتی و تجهیزات آن.

اهداف پس از وقوع زیان شامل:

۱- نجات کشتی و تجهیزات: اقدامات برای نجات کشتی، ماشین‌آلات، بار، و جان افراد سوار بر کشتی

۲- احیای فعالیت: تضمین امکان ادامه فعالیت کشتی و ایجاد ثبات در درآمد.

فرآیند مدیریت ریسک در حمل‌ونقل دریایی شامل چهار مرحله است:

۱- شناسایی ریسک: شناسایی خطرات بالقوه.

۲- ارزیابی ریسک: بررسی تأثیرات و احتمال وقوع ریسک‌ها.

۳- اندازه‌گیری ریسک: تعیین میزان ریسک و بررسی پیامدهای مالی.

۴- کنترل و تأمین مالی ریسک: اجرای استراتژی‌های مناسب برای کنترل و تأمین مالی ریسک‌ها [18].

۳- اهمیت شناسایی ریسک در قراردادها

قراردادها همواره با خطرات و عدم قطعیت‌هایی مواجه هستند که ناشی از انتخاب‌ها و روش‌های اجرایی مختلف می‌باشد. شناسایی و تحلیل جامع ریسک در قراردادها برای تأیید فرضیات و درک کامل از خطرات بالقوه ضروری است و امکان اقدام پیشگیرانه را فراهم می‌آورد. به همین دلیل، بررسی مزایای شناسایی ریسک از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است:

بند اول: تسهیم هزینه

هدف اصلی از قراردادها، توزیع بهینه منابع و محاسبه منافع و ضررها بر اساس تمایل هر طرف به پرداخت است. این تمایل ممکن است به مطلوبیت فردی یا توانایی پرداخت مرتبط باشد، به این معنا که افراد با توان کمتر مالی، تمایل کمتری به پرداخت دارند. خطرات موجود در قراردادها می‌تواند باعث ایجاد خلأهای قراردادی شود که به دلیل سهل‌انگاری یا عدم تجربه طرفین رخ می‌دهد. در این شرایط، قواعد تکمیلی قانونی یا عرفی به کمک می‌آیند و هزینه‌های معاملاتی را کاهش می‌دهند. این قواعد کمک می‌کنند تا طرفین از چانه‌زنی در جزییات خودداری کرده و توافق را به قانون واگذار کنند. به این ترتیب، قواعد

۴- بررسی عوامل کاهش ریسک در قرارداد

شنا سایی ریسک نقش حیاتی در تضمین موفقیت عملیاتی تجاری دارد، به‌ویژه در قراردادهای که باید با عواملی مانند منابع انسانی، قوانین، و شرایط ایمنی ادغام شود. بررسی احتمال آسیب و شناسایی ذینفعان به ایجاد قراردادهای منصفانه کمک می‌کند. برای رسیدن به این هدف، چندین راهکار ارائه شده که می‌توان آن‌ها را در سه دسته اصلی تقسیم کرد [45]

بند اول: تبادل اطلاعات

ذینفعان در صنعت دریایی به مجموعه‌های مختلفی از داده‌ها نیاز دارند. متأسفانه، این داده‌ها غالباً به‌صورت جزیره‌ای جمع‌آوری می‌شوند و به ندرت به اشتراک گذاشته می‌شوند، که در نتیجه باعث می‌شود روندها و شیوه‌های عملیاتی در این صنعت به صورت مبهم و غیر شفاف باقی بمانند. همچنین عدم وجود یک فرهنگ قوی ایمنی که از رده‌های بالا به پایین در سازمان جاری باشد، تأکید بر مسائل ایمنی را کاهش می‌دهد و به ایجاد سیستم‌های گزارش‌دهی ناکارآمد دامن می‌زند. این شرایط باعث می‌شود که افراد از اشتراک‌گذاری اطلاعات خودداری کنند و نتوانند از حوادث تکراری درس بگیرند. [46] در حوزه حقوق قراردادها، همواره دغدغه‌ای وجود دارد مبنی بر اینکه چگونه طرفین می‌توانند از منافع قراردادی به بهترین نحو بهره‌برداری کنند و تناسب مناسبی بین نیازهای نامحدود خود و منابع و خدمات محدود قرارداد برقرار سازند تا به سازگاری اقتصادی دست یابند [47]. یکی از عوامل کلیدی در این سازگاری اقتصادی، تبادل اطلاعات میان طرفین قرارداد است که می‌تواند به کاهش یا حذف ریسک‌های ناشی از فعالیت‌های اقتصادی کمک کند. عدم انتقال صحیح اطلاعات از سوی طرفی که دارای اطلاعات و قدرت بیشتری است به طرف دیگر، می‌تواند تعادل قراردادی را به هم بزند و منافع طرف مطلع را به نفع او تغییر دهد. بنابراین، آزادی قراردادی به نوعی محدود می‌شود و زمینه سوء استفاده از فرصت‌ها و انتقال ریسک بدون پرداخت هزینه معقول به وجود می‌آید. تعهد به ارائه اطلاعات دقیق و مرتبط، امری حیاتی است. بسیاری از نویسندگان بر این باورند که عدم افشای اطلاعات یا انتقال نادرست آن می‌تواند منجر به فسخ یا ابطال قرارداد شود و این مسئله تحت عنوان هزینه‌های معاملاتی مطرح می‌شود. نظریه‌های حقوقی نیز به تقلب، کوتاهی در افشای اطلاعات، ناکارآمدی موضوع قرارداد و اشتباه دو طرفه پرداخته و فرض تقلب به معنای دروغ‌گویی و فرض عدم افشای اطلاعات به معنای عدم رعایت عرف و قانون است. در حقوق فرانسه، سکوت در مواجهه با اطلاع نیز به عنوان تقلب محسوب می‌شود، در حالی که قانون مدنی ایران در این زمینه نظری ارائه نداده است [48]. نگرانی‌های رکود اقتصادی در سال ۲۰۲۴ وجود دارد که می‌تواند بر تقاضا برای تجارت جهانی و خدمات حمل‌ونقل تأثیر بگذارد. مالکان و اپراتورهای کشتی با افزایش هزینه‌های ناشی از سرمایه‌گذاری‌های ضروری در کربن‌زدایی و رعایت مقررات جدید زیست‌محیطی مواجه هستند که این امر ریسک عدم پرداخت و ورشکستگی طرف قرارداد را افزایش می‌دهد. بر این اساس دقت در تنظیم پیشنهاد قرارداد در این زمینه ریسک را کاهش می‌دهد. در بسیاری از

موارد، فسخ آخرین راه‌حل است و اگر اعتبار طرف مقابل و عدم پرداخت در مراحل اولیه شناسایی شود، می‌توان به یک نتیجه تجاری قابل قبول دست یافت. در صورتی که اعمال حق فسخ ضروری شود، مهم است که شرایط قرارداد به‌طور واضح حقایق روشنی برای اعمال این حق در صورت عدم پرداخت یا ورشکستگی ارائه دهد. [49]

بند دوم: زدودن ابهام قراردادی

یکی از روش‌های کاهش ریسک در فعالیت‌های اقتصادی، افزایش شفافیت و رفع ابهام است، که در مورد قراردادهای نیز صدق می‌کند. هر معامله‌ای به طور ذاتی با ابهام‌هایی همراه است که می‌توان آن‌ها را با تنظیمات قراردادی مناسب کاهش داد. به طور کلی، دو نوع ابهام قراردادی وجود دارد:

۱- ابهام در ویژگی‌های مورد معامله: این نوع ابهام زمانی به وجود می‌آید که اطلاعات کافی و شفاف در مورد خصوصیات اموال یا خدماتی که طرفین معامله می‌کنند، در دسترس نباشد. به همین دلیل، خطر اشتباه یا فریب در مورد معامله یا قیمت آن افزایش می‌یابد. قانون مدنی ایران برای مقابله با این نوع ابهام، در ماده ۲۱۶ بیان می‌کند: «مورد معامله باید مبهم نباشد، مگر در موارد خاص که علم اجمالی به آن کافی است» همچنین، ماده ۲۳۳ این قانون مقرر می‌دارد که شرط مجهولی که موجب جهل به عوضین شود، باطل است و موجب بطلان عقد می‌شود. از نظر حقوق دانان ایرانی، رضای مبتنی بر ابهام، که در فقه به آن "غرر" گفته می‌شود، منجر به بطلان معامله می‌شود، همان‌طور که از حدیث نبوی «نهی النبی عن بیع الغرر» مستفاد است [50]

۲- ابهام در فرآیند اجرای قرارداد: بسیاری از قراردادهای به طور فوری اجرا نمی‌شوند و فاصله زمانی بین توافق و اجرای کامل قرارداد وجود دارد. این فاصله زمانی می‌تواند به تغییر شرایط و کاهش مطلوبیت معامله منجر شود، به گونه‌ای که ممکن است اجرای قرارداد به دلیل تغییرات غیرقابل پیش‌بینی در آینده، مناسب نباشد. در نتیجه، طرفین ممکن است به پیمان‌شکنی دچار شوند که ریسک قراردادی را افزایش می‌دهد [51]

بند سوم: تعیین زمان اجرای قرارداد

یکی از راه‌های کاهش ریسک، توجه به برنامه زمان‌بندی قرارداد و اجرای کامل آن است. مشابه رانندگی در جاده‌ای تاریک که تنها چراغ‌های جلوی خودرو به راننده اجازه می‌دهند مسیری محدود را ببینند، در قراردادهای نیز دید محدود وجود دارد. به‌خصوص در قراردادهای بلندمدت، که طرفین یا یکی از آن‌ها ملزم به انجام تعهدات مستمر هستند. عواملی مانند نرخ تورم، مسائل فنی، حقوقی، اقتصادی، سیاسی و... می‌توانند منجر به ایجاد این محدودیت‌ها شوند، و صحت و دقت قراردادهای را برای بیش از چند ماه غیر قابل پیش‌بینی کنند. این عدم قطعیت در برنامه‌ریزی‌های بلندمدت می‌تواند ریسک قابل توجهی برای زمان‌بندی به همراه داشته باشد. بنابراین،

می‌توانند در زمان انعقاد قرارداد در مورد نحوه توزیع مسئولیت و جبران خسارت‌های ناشی از ریسک‌های احتمالی توافق کنند. در این صورت، قرارداد با استفاده از شروط مشخصی مسئولیت طرفین را تعیین می‌کند. این شروط، که به عنوان شروط تخصیص ریسک شناخته می‌شوند، شامل مواردی مانند وجه التزام برای تعیین مبلغ جبران خسارت از پیش، و شروطی همچون عدم مسئولیت، تحدید مسئولیت و مصونیت از مسئولیت می‌باشند. همچنین، ممکن است قرارداد طرفین را ملزم به داشتن سطح مشخصی از بیمه برای پوشش خسارت‌های خاص کند [58]

۱-۶- شرط عدم مسئولیت

یکی از ابزارهای اصلی در توزیع ریسک قراردادی است. این شرط به طرفین امکان می‌دهد که از مسئولیت جبران خسارت مشخصی که ممکن است به دلیل عوامل معین ایجاد شود، چشم‌پوشی کنند و مسئولیت را به دیگری منتقل کنند. به این ترتیب، طرفی که بر اساس قانون ممکن بود مسئول شناخته شود، با استفاده از شرط قراردادی از مسئولیت معاف می‌شود و ریسک به طرف مقابل منتقل می‌گردد [59]. بنابراین، با اعمال شرط عدم مسئولیت، یکی از طرفین از مسئولیت جبران خسارت‌های ناشی از یک ریسک معین معاف می‌شود. تفاوت اصلی بین شرط عدم مسئولیت و شرط مصونیت در این است که شرط عدم مسئولیت را به کلی حذف می‌کند، در حالی که شرط مصونیت شامل تعهد به جبران خسارت نیز می‌شود. شرط مصونیت تنها در صورتی مؤثر است که طرف مصون‌کننده توان مالی کافی برای پرداخت خسارت داشته باشد [60] در نظام حقوقی فرانسه، شرط عدم مسئولیت قبل از وقوع خسارت در موارد مسئولیت‌های قراردادی معتبر است، اما برای خسارت ناشی از تقصیر عمدی، سنگین و صدمات به جسم یا شخصیت افراد، این شرط معتبر نیست. در حقوق انگلستان نیز، طبق قانون شروط ناعادلانه قراردادی، این شرط نمی‌تواند در مورد آسیب‌های جسمی و مرگ که ناشی از غفلت هستند، اعمال شود و اگر این شرط منجر به ناعادلانگی شود، باطل است [61]. در حقوق ایران، شرط عدم مسئولیت در موارد مالی با استناد به اصل آزادی قراردادی (ماده ۱۰ قانون مدنی) و قاعده تسلیط (ماده ۳۰ قانون مدنی) معتبر است. همچنین طبق مواد ۳۸۷ و ۳۸۶ قانون تجارت، امکان تعیین مسئولیت کمتر از خسارت واقعی وجود دارد. با این حال، در مواردی که شرط عدم مسئولیت ناظر به مرگ، صدمات جسمی، تقلب یا تقصیر عمدی باشد، این شرط باطل محسوب می‌شود، زیرا خلاف نظم عمومی است [62]. این شروط نقش مهمی در هشدار دادن به افراد برای جلوگیری از بی‌احتیاطی‌ها دارند و از بین بردن آن‌ها می‌تواند به بی‌نظمی و عدم رعایت احتیاط منجر شود. [63]

۲-۶- شرط محدودکننده مسئولیت

شرط تحدید مسئولیت به جای حذف کامل مسئولیت یک طرف، میزان تعهدات شخص را تا سقف مشخصی محدود می‌کند. این شرط به طرف قرارداد اجازه می‌دهد که میزان مسئولیت خود را برای جبران خسارت

مدیریت ریسک نیازمند توصیه‌های دوره‌ای برای بازنگری و تنظیم مجدد برنامه‌ریزی‌ها بر اساس فرضیات و داده‌های موجود در پروژه است [52]

۵- تخصیص قراردادی ریسک

در فقه اسلامی، مفهوم مسئولیت تحت عنوان "ضمان" شناخته می‌شود که به دو بخش اصلی تقسیم می‌شود: مسئولیت قهری یا الزامات خارج از قرارداد، و مسئولیت قراردادی [53]. برای اینکه مسئولیتی محقق شود، باید منشأ قانونی یا قراردادی داشته باشد که فرد با نقض آن مسئول شناخته می‌شود. منشأ این مسئولیت ممکن است ناشی از قوانین یا از توافقی باشد که در قرارداد تنظیم شده و بر اساس اراده طرفین به وجود آمده است [54]. قرارداد به عنوان تعهدی بین دو یا چند طرف، وظایف و تعهدات هر یک را به وضوح مشخص می‌کند و طرفین موظف به رعایت مفاد آن هستند. از این رو، قراردادها ابزار مهمی برای توزیع ریسک محسوب می‌شوند و تعیین می‌کنند چه کسی مسئولیت پذیرش ریسک‌های معین را بر عهده دارد [55]. بر اساس اصل مسئولیت قراردادی، هر شخص باید مسئولیت تعهدات خود را بپذیرد و خسارت ناشی از آن را جبران کند. در هر قرارداد، طرفین تلاش می‌کنند تا ریسک‌های خود را کاهش داده و سود خود را به حداکثر برسانند، اما این روند گاهی باعث ایجاد اختلافات میان طرفین می‌شود. به منظور پیشگیری از چنین اختلافاتی، طرفین می‌توانند در زمان تنظیم قرارداد از شروطی مانند شرط عدم مسئولیت، شرط تحدید مسئولیت، شرط مصونیت، وجه التزام و الزام به بیمه استفاده کنند تا حقوق و تعهدات مشخص شده و ریسک‌ها به طور دقیق تقسیم شوند [56]. تخصیص ریسک از طریق قرارداد، با تکیه بر اصل آزادی قراردادی، نسبت به تخصیص ریسک از طریق قانون یا قضاوت قضایی کارآمدتر است؛ زیرا طرفین قرارداد بهتر از قضات می‌توانند منافع خود را بشناسند و ریسک‌ها را به طرفی که توانایی بیشتری در مدیریت آن دارد، تخصیص دهند. این نوع تخصیص ریسک همچنین از هزینه‌های اضافی بیمه و توقف پروژه‌ها به دلیل اختلافات قراردادی جلوگیری می‌کند. با این حال، اگر توزیع ریسک به شکل ناعادلانه انجام شود - برای مثال به دلیل ضعف یکی از طرفین در مذاکره یا موقعیت نابرابر مذاکره - ممکن است این عدم تعادل ریسک‌های بیشتری را ایجاد کند. در شرایطی که یکی از طرفین قرارداد ریسکی را بپذیرد که توانایی مدیریت آن را ندارد، این امر نه تنها برای آن طرف بلکه برای طرف دیگر قرارداد نیز خطرناک خواهد بود، زیرا ممکن است جبران خسارت ناشی از ریسک به درستی انجام نشود و به نوعی قرارداد نتواند به هدف اصلی خود در تخصیص ریسک دست یابد [57]

۶- مکانیسم‌های تخصیص قراردادی ریسک در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی

با توجه به ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی ایران، مسئولیت به طور کلی بر اساس تقصیر بنا شده است، به این معنا که در صورت اثبات تقصیر، متضرر حق دریافت خسارت را خواهد داشت. با این وجود، طرفین قرارداد نیز

کمتر از میزان خسارت واقعی باشد [74]. بنابراین، برخلاف شرط محدودیت مسئولیت که میزان خسارت واقعی باید جبران شود، در شرط وجه التزام، حتی اگر خسارت واقعی کمتر از مبلغ تعیین شده باشد، مبلغ مشخص شده در قرارداد باید پرداخت شود. همچنین، برخلاف قاعده عمومی که نیازمند اثبات خسارت است، در صورت تعیین وجه التزام، تنها اثبات تخلف کافی است و نیازی به اثبات خسارت واقعی نیست [75]

۵-۶- بیمه

بیمه اموال و مسئولیت مشمول اصل غرامت است که بیان می‌کند هر فرد نباید در اثر وقوع حادثه بیمه شده‌ای بیش از مقدار واقعی خسارت، غرامت دریافت کند. قرارداد بیمه، توافقی است که در آن بیمه‌گر در ازای دریافت حق بیمه، متعهد به جبران خسارات یا پرداخت وجهی معین پس از وقوع حادثه مشخصی می‌شود [76]. بیمه به عنوان روشی برای تقسیم ریسک عمل می‌کند، به این صورت که با پرداخت حق بیمه، ریسک به بیمه‌گر منتقل می‌شود. عامل مهم در تعیین طرف مناسب برای پذیرش ریسک، انتخاب کسی است که با هزینه کمتر بتواند آن را بیمه کند. ریسک به معنای احتمال وقوع حادثه‌ای در آینده است که زمان دقیق آن مشخص نیست و نباید به اراده طرفین قرارداد وابسته باشد. در برخی موارد، مفهوم ریسک به معنای خسارت ناشی از حادثه است، حتی اگر وقوع خسارت احتمالی باشد [77]. بیمه، وظیفه اصلی خود را در انتقال و توزیع ریسک از بیمه‌گذار به بیمه‌گر انجام می‌دهد. بیمه‌گذار با خرید بیمه‌نامه، ریسک اقتصادی خود را به بیمه‌گر منتقل کرده و آرامش خاطر دریافت می‌کند. بیمه‌گر نیز ریسک را از طریق سرمایه‌گذاری و بیمه اتکالی توزیع می‌کند. برای اینکه بیمه معتبر باشد، باید بیمه‌گذار نسبت به موضوع بیمه، نفع بیمه‌پذیر داشته باشد، به این معنا که در صورت وقوع خسارت، زیان مالی متحمل شود. این اصل برای جلوگیری از سوءاستفاده و شرط لازم برای مشروعیت قرارداد بیمه است [77]. بیمه اموال و مسئولیت نیز تابع اصل غرامت است که می‌گوید نباید بیش از مقدار واقعی خسارت، غرامت دریافت شود.

۷- آزادی قراردادی و سیاست عمومی

آزادی قراردادی به معنای اختیار طرفین در تنظیم قراردادها است و از اصول مهم حقوق قراردادهای به شمار می‌آید. طبق این اصل، طرفین بهترین افراد برای تصمیم‌گیری بر اساس منافع خود هستند و قانون باید از مفاد قرارداد حمایت کند. با این حال، برای تأمین مصالح اجتماعی یا حمایت از زیان‌دیده، گاهی این آزادی محدود می‌شود و رعایت استانداردهایی خاص ضروری است [78]. در برخی حوزه‌های حقوقی کاملاً، شروط غیرمنصفانه در قراردادها که ناعادلانه باشند، معتبر نخواهند بود [79]. اصل آزادی قراردادی در ماده ۱۰ قانون مدنی و اصل چهارم قانون اساسی ایران نیز مطرح شده است. این اصول بیان می‌کنند که هیچ‌کس نمی‌تواند از حقوق خود به طوری استفاده کند که به دیگران یا منافع عمومی آسیب برساند. در حقوق قراردادهای، این محدودیت باعث می‌شود که آزادی

ناشی از عملکرد خود پیش‌بینی و محدود کند [64]. سقف مسئولیت ممکن است بر اساس درصد مشخصی از خسارت یا یک مبلغ ثابت تعیین شود [65]. اگر خسارت واقعی از سقف تعیین شده در قرارداد بیشتر باشد، مسئولیت شخص عامل زیان تا سقف مذکور محدود خواهد بود، اما اگر خسارت واقعی کمتر باشد، جبران خسارت محدود به میزان واقعی خواهد بود. در مواردی که شرط تحدید مسئولیت به طور زیادی مسئولیت را کاهش دهد، عملکرد آن بسیار شبیه به شرط عدم مسئولیت خواهد بود. در نظام حقوقی ایران، اعتبار شروط تحدید مسئولیت با استناد به مواد ۱۰ و قوانین آیین دادرسی مدنی (ماده ۵۱۵) و قانون تجارت (مواد ۳۸۶ و ۳۸۷) قابل استنباط است [66]

۳-۶- شرط مصونیت

شرط مصونیت یکی از ابزارهای توزیع ریسک است که به موجب آن، یکی از طرفین قرارداد از مسئولیت نسبت به ریسک‌های معین معاف می‌شود و طرف دیگر موظف به جبران خسارات است [67]. در شرط مصونیت متقابل، طرفین توافق می‌کنند که بدون توجه به اینکه تقصیر از سوی کدام طرف بوده، خسارات وارده به اموال و کارکنان خود را پذیرفته و طرف مقابل را از مسئولیت معاف کنند [68]. این نوع مصونیت ممکن است به صورت مصونیت جمعی باشد که شامل پرسنل، شرکت‌های فرعی و اشخاص زیرمجموعه نیز می‌شود [69]. شرط مصونیت شامل دو بخش است: در ابتدا، طرف مصون شده از مسئولیت معاف می‌شود و در مرحله بعد، شخص مصون‌کننده موظف به جبران خسارات وارده خواهد بود. در حقوق ایران، هر چند شرط مصونیت به صراحت بیان نشده است، اما می‌توان از قواعد حقوقی موجود برای تحلیل اعتبار آن استفاده کرد. بخش اول از اعتبار شرط عدم مسئولیت و بخش دوم از اعتبار شرط ضمان بر اساس ماده ۶۸۴ قانون مدنی بهره‌برداری می‌شود [70].

۴-۶- شرط وجه التزام

شرط وجه التزام، که به عنوان شرط خسارت یا خسارت قراردادی نیز شناخته می‌شود، به معنای تعیین مبلغ ثابتی برای جبران خسارت ناشی از عدم یا تأخیر در اجرای تعهدات در زمان انعقاد قرارداد است [71]. در نظام حقوقی انگلیس، وجه التزام به دو دسته تقسیم می‌شود:

۱- اگر وجه التزام به صورت جریمه و غیرمتناسب با خسارت واقعی تنظیم شده باشد، دادگاه معمولاً آن را به عنوان جریمه غیرقانونی رد می‌کند [72]

۲- اگر وجه التزام به گونه‌ای طراحی شده باشد که برای تعیین خسارت مقطوع نسبت به خسارت واقعی قابل قبول باشد، دادگاه آن را به عنوان وجه التزام معتبر می‌پذیرد و خواهان می‌تواند بدون اثبات خسارت واقعی، مبلغ تعیین شده را دریافت کند [73]. در حقوق ایران، طبق ماده ۲۳۰ قانون مدنی، در صورت تعیین مبلغی به عنوان خسارت در قرارداد، دادگاه موظف به اجرای همان مبلغ تعیین شده است، حتی اگر این مبلغ بیشتر یا

فرآیند مستمر و پویا است که نیازمند توجه و تلاش مستمر همه ذینفعان این صنعت می‌باشد.

تشکر و قدردانی شایسته است مراتب قدردانی خود را از سردبیر و مدیر داخلی محترم نشریه اقیانوس‌شناسی جناب آقای دکتر اکبرپور و تیم ایشان اعلام دارم.

تعارض منافع

«هیچ‌گونه تعارض منافع توسط نویسندگان بیان نشده است.»

منابع

- [1] Hamid, K. (2020). Legal characteristics and nature of freight contracts with a focus on the rights and obligations of the carrier under the Civil Code and the Commercial Code. *Fiqh and New Legal Studies*, 3, 32
- [2] Houshmand, M. M. (2014). Legal rules governing maritime transport contracts from the perspective of international and domestic law. In *The First National Conference on Sustainable Development of Sea-Based Industries*.
- [3] Sadeghi, S., Barikloo, A., & Azarbayjani, A. (2023). Effective conditions on risk management in contracts. *Economic Jurisprudence Studies*, 5 (Special issue on Jurisprudence and Law).
- [4] Alijani, H., Khanizadeh, F., & Bordal, Z. (2021). Designing a model for risk management and insurance in the maritime transport industry. In *Proceedings of the 24th National Conference on Insurance and Development*.
- [5] Maheri, A., & Kiani, L. (2022). Parties to the maritime transport contract and their obligations towards each other: A comparative study of the Hamburg and Rotterdam conventions and Iran's maritime law.
- [6] Andarzi, D., Montazeri, M., & Masoudi, F. (2015). The liability of maritime carriers towards passengers in Iranian law (with a brief comparative study). *Legal Studies Quarterly*, 53(2), 21-53.
- [7] Rostami, H., & Rahmani, M. (2017). The relationship between parties in maritime transport contracts in Iranian law and international documents. *Political Science, Law, and Jurisprudence Studies*, 3(4/1), 14.
- [8] Dargahi, H. (2016). International maritime transport during international sanctions against

قراردادی به نفع عمومی و عدم اضرار به دیگران محدود شود [80]. همچنین قانون باید تخصیص ریسک در قراردادهای را بررسی کند تا از رفتارهای ناعادلانه جلوگیری کند. بسیاری از جوامع موافق‌اند که در موارد تقصیر سنگین یا سوء رفتار عمدی، شروط معافیت از مسئولیت نباید معتبر باشد و فرد مسئول باید پاسخگویی خسارت‌های ایجاد شده باشد [81].

نتیجه‌گیری

مقاله حاضر با هدف بررسی جامع عوامل مؤثر بر مدیریت ریسک در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی به این موضوع پرداخته است. تحقیق نشان می‌دهد که پیچیدگی‌های ذاتی این صنعت، از جمله عوامل فنی، جغرافیایی و قانونی، لزوم اتخاذ رویکردی نظام‌مند و علمی برای مدیریت ریسک‌ها را بیش از پیش آشکار می‌سازد.

مطالعه حاضر بر اهمیت شناخت دقیق قراردادهای حمل‌ونقل دریایی و تفاوت‌های آن با سایر قراردادهای تأکید کرده و نقش کلیدی مدیریت ریسک در کاهش خسارات مالی و بهبود عملکرد قراردادهای برجسته ساخته است. شناسایی دقیق ریسک‌ها، ارزیابی صحیح تأثیرات آنها و اجرای استراتژی‌های مناسب برای کنترل و تأمین مالی ریسک‌ها از جمله مواردی است که در این پژوهش به عنوان عوامل کلیدی در مدیریت ریسک معرفی شده‌اند.

علاوه بر این، مقاله به اهمیت کسب اطلاعات دقیق، بهبود شفافیت قراردادهای مدیریت زمان و مکانیسم‌های مختلف تخصیص ریسک، مانند شرایط عدم مسئولیت، محدودکننده، مصونیت، وجه‌التزام و بیمه پرداخته است. نتایج نشان می‌دهد که تعامل و تبادل اطلاعات صحیح میان طرفین قرارداد و تعیین شروط واضح و غیر مبهم در کاهش ریسک‌ها و جلوگیری از بروز اختلافات بسیار مؤثر است.

در نتیجه می‌توان گفت که مدیریت ریسک در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، فراتر از یک الزام قانونی، به عنوان یک استراتژی کلیدی برای موفقیت در این صنعت مطرح می‌شود. اتخاذ رویکردی جامع و سیستماتیک مبتنی بر شناسایی، ارزیابی و کنترل ریسک‌ها، می‌تواند به کاهش خسارات مالی، بهبود عملکرد قراردادها و افزایش اطمینان طرفین قرارداد کمک شایانی کند.

با توجه به پیچیدگی‌های صنعت حمل‌ونقل دریایی و تغییرات مستمر در محیط کسب و کار، لازم است که سازمان‌های فعال در این حوزه به طور مداوم به ارزیابی و به‌روزرسانی استراتژی‌های مدیریت ریسک خود بپردازند. همچنین، همکاری نزدیک با سایر ذینفعان، از جمله شرکت‌های بیمه، دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی، در جهت ایجاد یک چارچوب قانونی و نظارتی مناسب برای مدیریت ریسک در این صنعت ضروری است. در کل، می‌توان گفت که مدیریت ریسک در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، یک

- [25] Yazdani, Alireza. Principles of Civil Liability of Carriers in Cargo Transport Contracts in Iranian and French Law. 2011. pp. 17-18.
- [26] Hassan Setoudeh Tehrani. Commercial Law (Volume Four) (Commercial Contracts and Bankruptcy and Liquidation). 16th Edition. Dadgostar, 2011.
- [27] Selected Scientific Theses in the Field of Civil Law (Volume Four). First Edition. Jungle, 2008.
- [28] Selected Scientific Theses of Judges. First Edition. Jungle, 2009.
- [29] Yedollah Bazgir. Principles of Commercial Law in the Rulings of the Supreme Court. Second Edition. Bazgir, 2007.
- [30] Rostami, Halimeh; Rahmani, Majid. "Study of the Relations Between the Parties to Maritime Transport Contracts in Iranian Law and International Documents." Political Science, Law, and Jurisprudence Studies. Winter 2017, Third Volume - Issue 4/1.
- [31] <http://www.tnovin.com/view/DQCVN/menu-hotdeals%20hidden-sm%20hidden-xs>
- [32] Miarafiān, M. Risk Management of Reservoirs in Upstream Projects. Oil, Gas, and Energy Monthly. 2010; 1(2): 35-36.
- [33] Hopkin, P. Risk Management. 2nd ed. London: Kogan Page; 2017. p. 198.
- [34] Institute of Risk Management (IRM). A Risk Management Standard. AIRMIC; 2002. pp. 2-3.
- [35] Pritchard, C. L. Risk Management: Concepts and Guidance. 4th ed. CRC Press; 2014. p. 10.
- [36] Mazlumi, M. Risk Management in History. Tehran: University of Tehran; 1975.
- [37] Alijani, Hamid, Khanizadeh, Farbod, Bardal, Zahra. "Designing a Risk Management and Insurance Model in the Maritime Transport Industry." Collection of Articles from the Twenty-Fourth National Insurance and Development Conference.
- [38] Epstein, Richard A. (2009), "The Many Faces of Fault In Contract Law: or How to Do Economics Right, Without Real Trying," 107 Mich. L. Rev. 15-16.
- [39] Trebilcock, Michael. (1998). The Lessons and Limits of Law and Economics, p. 36. Available at: [www.crdpumontreal.ca/fr/activites/evenements/050125mt-textepdf](www.crdpumontreal.ca/fr/activites/evenements/050125mt-textepdf). Here is the translation of the new sources into English:
- [40] Sarmadi, Abbas; Haqiqat Saba. Legal Analysis of Risk in Contractual Systems with a Focus on the Islamic Republic of Iran with a focus on Incoterms rules and regulations. Legal and Legal Studies Quarterly, 3(1), 10.
- [9] Abtahi, S. A. R., & Rashnavadi, Y. (2019). Identifying and ranking risk factors in marine cargo insurance: A combined multi-criteria decision-making approach. Business Research Quarterly, 95, 22-195.
- [10] 11- Elisabetta, C. (2013). Legal and ommercial risks in maritime ransport. Journal of aritime Law, 11-23.
- [11] 12- John, T. (2007). Technical risks in shipping projects. Maritime Engineering Journal, 7-15
- [12] 13- Ebrahimi, S. (2011). TIFEL model for risk identification. Risk Management Quarterly, 194-208
- [13] Mahajeri, A. (2010). Natural disasters and their insurance coverage. Legal Insights on Maritime Law, 3-9.
- [14] Asadi, L. (2012). Risk management in maritime contracts. Journal of Transport Studies, 75-89.
- [15] 16- Danuta, K. (2014). The Delphi method: A tool for evaluating complex risks. Management Review, 331-345.
- [16] Ebrahimi, S. (2011). TIFEL model for risk identification. Risk Management Quarterly, 194-208.
- [17] Asadi, L. (2012). Risk management in maritime contracts. Journal of Transport Studies, 75-89.
- [18] Danuta, K. (2014). The Delphi method: A tool for evaluating complex risks. Management Review, 331-345.
- [19] Fu, S., Gu, S., Zhang, Y., Zhang, M., & eng, J. (2023). Towards system-theoretic risk management for maritime transportation systems: A case study of the Yangtze River estuary. *Ocean Engineering*, 286(Part 2), 115637. <https://doi.org>
- [20] Dekhoda, Ali Akbar. Dekhoda Dictionary. University of Tehran Publications; 1985.
- [21] Davood, Montazeri Mahdi, and Masoudi Farzad. "The Liability of the Marine Carrier Towards Passengers in Iranian Law (Comparative Study)." Scientific-Research Quarterly of Civil Law Knowledge, First Period, First Issue, 2012. p. 78.
- [22] Dehghan, Ramadan. "Exemption Clauses and Similar Concepts." Tehran, Mavi Journal, Second Year, Issue Thirty-Three, 2002. p. 7.
- [23] Habibi, Habibollah. Legal Terminology and Maritime Disputes. Dourandishan Publications; First Edition, 2011. p. 36.
- [24] Hamburg Convention.

- think/Risk-and-compliance-in-the-maritime-sector-how-will-you-keep-up-in-2024]
- [49] Katoozian, Nasser. (Summer 2001). "Praising Contracts or Managing Contracts," Journal of the Faculty of Law and Political Science, No. 52, pp. 180-183.
- [50] Nili Cohen, Evane, Mckendrick. (2005). Comparative Remedies for Breach of Contract, Volumes published with Hart Publishing, Oxford and Portland.
- [51] Kendrick, Tom. (2010). Identifying and Managing Project Risk: Essential Tool For Failure Proofing Your Project, Hardcover, Second Edition.
- [52] Saffari, Mohsen; Pakteint, Hossein. (2010). "Delictual and Contractual Liability: Differences and Functions," Journal of Law, Faculty of Law and Political Science of Tehran University, 40(4), pp. 248.
- [53] Bigdeli, Saeed. (2014). "Comparing Andre Tunk's View on the Basis of Civil and Contractual Liability with Iranian Civil Code Position," Islamic Law Research Journal, 15(40), pp. 143.
- [54] Charrett, Donald. (2018). The Application of Contracts in Engineering and Construction Projects, New York: Informa Law from Routledge, p. 33.
- [55] Dilmi, Shiva. (2017). "Risk Allocation in Contract Law," PhD Dissertation in Private Law, Tehran University, p. 222.
- [56] Ibrahimpour Esanjan, Adel. (2016). "The Legal and Contractual Role of the Three Factors of Liability, Acceptance of Liability, Compensation for Damages, and Their Transfer to Insurance Companies and Their Interaction in Risk Allocation: A Case Study of Buyback Contracts in Iran's Oil and Gas Industry and Oil Concession Contracts in England," PhD Dissertation in Oil and Gas Law, Tehran University, p. 54.
- [57] Wan Zulhafiz Zahari. (2017). "On the Contractual Risk Allocation in Oil and Gas Projects," The Law Review, pp. 168-193, 174. SSRN: https://ssrn.com/abstract=3052064.
- [58] Ahmad Makoei, Iraj Mahdavi, and Fatemeh Farokhian. "Appropriate Risk Allocation to Employers and Contractors in Project Execution." Paper presented at the Fourth International Conference on Project Management, Tehran, Portal of Humanities Sciences, 2008, p. 4.
- Imam Khomeini's Views. Vol. 17, No. 67 - Continuous Number 67, September 2015, pp. 97-122.
- [41] Ştefanov, O., Agape, A., & Stoenciu, D. (2022). Study of the risk analysis associated with multimodal maritime transport. Technium, 4(4), 32-36. Retrieved from https://typeset.io/pdf/study-of-the-risk-analysis-associated-with-multimodal-16io4e3u.pdf [https://typeset.io/pdf/study-of-the-risk-analysis-associated-with-multimodal-16io4e3u.pdf]
- [42] Ping Chen, David Pargington. (2006). "Tree Conceptual Levels of Construction Project Management Work," International Journal of Management of Project, 24. Available at: www.elsevier.com/locate/ijproman [www.elsevier.com/locate/ijproman].
- [43] Richard Nielson. (2007). Risk Project, September. Available at: www.pmi.bc.ca/storage/iscop/Project%20Risks%20-%20Sept%202007.doc [www.pmi.bc.ca/storage/iscop/Project%20Risks%20-%20Sept%202007.doc].
- [44] Harold R. Kerzner. Project Management Metrics, KPIs, and Dashboards: A Guide to Measuring and Monitoring Project Performance. Paperback, International Institute for Learning (IIL), p. 145.
- [45] **Broadhurst, P.** (2024). International Maritime Organization reports on developments in maritime laws and regulations and their impact on risk management in the maritime transport industry. Senior Vice President of Safety & Security, InmarsatMaritime. https://cesmar.it/wp-content/uploads/2023/09/Inmarsat_Future_Maritime_Safety_Report_2023.pdf.gc.pdf
- [46] Posner RA. (1995). Contract Law in the Welfare State: A Defense of the Unconscionability Doctrine, Usury Laws and Related Limitations on the Freedom of Contract, Journal of Legal Studies.
- [47] Ansari, Mehdi. (2011). Economic Analysis of Contract Law. Janghal Publications, 1st Edition.
- [48] Waters, J. (2024, February 27). *Risk and compliance in the maritime sector: How will you keep up in 2024?* Retrieved from [https://www.dacbeachcroft.com/en/What-we-

- Political Science, Tehran University, 2001; 53: 91.
- [70] Mohammad Bagher Ghorbaniwand. "Analysis of the Position of Penalty Clauses in Contracts." *Monthly Journal of the Bar Association*, 2005; 188-189: 90.
- [71] Mohammadreza Pasban, Parviz Rahmati, and Sara Gharibi. "Economic Analysis of the Penalty Clause with Emphasis on Common Law and Roman-Germanic Legal Systems." *Civil Law Studies*, 2014; 3(2): 17.
- [72] Mohammad Hassan Sadegh Moghadam. *Insurance Law*. Tehran: University of Tehran Publications, 2013, Vol. 1, pp. 5-6.
- [73] Feldman A and Brown R. *Insurance Law*. New York: Oxford University Press, 1987, p. 7.
- [74] Mohammad Hassan Sadegh Moghadam. *Insurance Law*. Tehran: University of Tehran Publications, 2013, Vol. 1, pp. 5-6.
- [75] Kermani, *Insurance and Risk*. Tehran: Mogh Publishing, 2000, p. 28.
- [76] Feldman; Brown. "Insurance and Liability." *International Insurance Journal*, 1987.
- [77] Dilemi, *Principles of Contract Law*. Tehran: Faculty of Law Publishing, 2001, p. 58.
- [78] Abdolhossein Shirouyi. "Unfair and Unconscionable Contract Clauses." *Qom Higher Education Institute* 4(14) (2002): 40.
- [79] Abbas Asadi, Mohammad Bagher Parsa Poor, and Hassan Badini. "Protection of the Weaker Party in Contracts through Constitutional Law." *Private Law Research* 23 (2018): 26.
- [80] Jalil Ghavani. "The Principle of Contractual Freedom: Contracts and Unfair Clauses." *Islamic Studies: Jurisprudence and Principles* 42 (Issue 85/1) (2009): 136.
- [81] Dilemi, *Principles of Contract Law*. Tehran: Faculty of Law Publishing, 2001, p. 58.
- [59] Seyyed Hossein Safaee and Habibollah Rahimi. *Civil Liability: Extracontractual Obligations*. Tehran: Samt Publications, 2013, pp. 182-183.
- [60] Mohammad Eisaei Tafrihi, Khadijeh Shirvani, and Alireza Abin. "Exemption Clauses in Contractual Liability: A Comparative Study in Shia Jurisprudence, Iranian Law, and English Law." *Comparative Legal Research* 21(4) (2017): 128.
- [61] Mohammad Nokooei. *Exemption Clauses: A Comparative Study*. Tehran: Mizan Publishing, 2011, p. 189.
- [62] Nasser Katouzian. *Extracontractual Obligations, Tortious Liability*. Tehran: University of Tehran Publications, 2013, 12th ed., p. 581.
- [63] Glenn D West and Benton Lewis W. "Contracting to Avoid Extra-Contractual Liability: Can Your Contractual Deal Ever Really Be the 'Entire' Deal?" *The Business Lawyer* 64 (2009): 999.
- [64] Amin Khormian Esfahani. "Contractual Damage Compensation in the Light of Risk Allocation in (Upstream) Oil and Gas Contracts." Master's thesis in Oil and Gas Law, Tehran University, 2014, p. 48.
- [65] Nasser Katouzian. *General Rules of Contracts*. Tehran: Public Publishing Company, 2015, Vol. 4, p. 244.
- [66] Khormian Esfahani, Amin. "Contractual Damage Compensation in the Light of Risk Allocation in (Upstream) Oil and Gas Contracts." Master's thesis in Oil and Gas Law, Tehran University, 2014, p. 119.
- [67] Gordon G and Paterson J. *Oil and Gas Law: Current Practice and Emerging Trends*. Dundee: Dundee University Press, 2007, p. 337.
- [68] Mohaya Moji. "Exemption Clauses in Upstream Oil and Gas Contracts." Master's thesis in International Trade Law, Allameh Tabatabai University, 2016, p. 17.
- [69] Morteza Adel. "Compensation for Damages in Contracts." *Journal of the Faculty of Law and*

در فایل بدون نام، این بخش حذف شود

AUTHOR(S) BIOSKETCHES

Abid, M., assistant professor, Private rights, Department of Law and Jurisprudence, Institute for Research and Development of Humanities, Organization for Research and Writing of Humanities Books (SAMT), Tehran

✉ abidabid015@gmail.com

 **0000-0002-2324-2497**

این قسمت توسط نشریه تکمیل می‌گردد:



HOW TO CITE THIS ARTICLE

-  <http://doi.org/10.52547/joc.15.58.5>
-  <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1816-fa.html>
-  <https://orcid.org/0000-0002-2324-2497>



COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.