

تعهدنامه رفع توقیف کشتی و نقش باشگاه‌های حمایت و غرامت

مجید غمامی*

استادیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران
سیاوش سفیداری
کارشناس ارشد حقوق تجاری اقتصادی بین‌المللی دانشکده حقوق و علوم سیاسی
دانشگاه تهران
(تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۱/۳۱ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۵/۸/۱۲)

چکیده

کشتی‌های تجاری به دلایل مختلف و اغلب توسط خواهان در راستای تأمین هرچه بیشتر خواسته خود، به‌ویژه در دعاوی مربوط به صدمات بدنی، خسارات وارد به کالا و تصادم دریایی، ممکن است بازداشت شوند. در زمان بازداشت، مالک کشتی موظف به پرداخت هزینه‌های ضروری و بازگشت‌ناپذیر می‌شود. از طرف دیگر، راه‌های رهایی کشتی برای مالک آن زیاد نیست. از جمله مالک کشتی می‌تواند با ارائه ضمانت‌نامه بانکی یا پرداخت پول (در اغلب موارد همراه با احتساب خسارات تنبیهی)، نسبت به رفع توقیف کشتی اقدام کند. یکی از شیوه‌های معمول رهایی کشتی و ادامه فعالیت آن، تهیه تعهدنامه رفع توقیف کشتی صادره از باشگاه‌های حمایت و غرامت و ارائه آن به مدعی است. این نوشتار به روش توصیفی - تحلیلی، درصدد معرفی، بیان هدف، مزایا، شکل و مندرجات تعهدنامه، ماهیت حقوقی آن، موضوع پذیرش یا عدم پذیرش تعهدنامه از دو منظر خواهان و مرجع رسیدگی‌کننده و سرانجام، اثر این نوع تعهدنامه برآمده است.

واژگان کلیدی

آزادسازی/ بازداشت کشتی، بیمه، خسارت، صندوق تحدید مسئولیت، ضمانت‌نامه بانکی.

۱. مقدمه

در دعاوی دریایی، به‌ویژه صدمات بدنی^۱ و خسارات وارد به کالا،^۲ از ابزار زیان‌دیده با اهرم فشار زیاد، توقیف یا بازداشت (مجدد) کشتی^۳ است. مالک کشتی^۴ که کشتی وی توقیف یا بازداشت شده است، برای رهایی آن باید تضمین مناسبی را از نظر دادگاه (و در مواردی، حتی با اِعمال نظر از طرف خواهان)، ارائه و تسلیم کند. تضمین مذکور می‌تواند ضمانت‌نامه بانکی^۵ معتبر، پرداخت پول (به‌علاوه خسارات تنبیهی، بسته به نظر دادگاه)، تعهدنامه^۶ رفع توقیف کشتی صادره از باشگاه‌های حمایت و غرامت^۷ و غیره باشد. کشتی‌ها نیز در بیشتر موارد، در خصوص دعاوی بیمه‌شده^۸ بازداشت می‌شوند؛ دعاوی‌ای مانند صدمات بدنی، خسارات وارد به کالا، تصادم^۹ و نجات (جان و (یا) مال).^{۱۰} در اغلب موارد، تعهدنامه‌های صادره از باشگاه‌های حمایت و غرامت، به‌دلیل ترس و نگرانی از بازداشت احتمالی، توقیف کشتی یا توقیف مجدد آن صادر می‌شوند (Cohen, 2011: 256).

در خصوص موضوع مورد بحث، در حقوق ایران، «قانون دریایی ایران» مصوب کمیسیون مشترک مجلسین، مصوب ۱۳۴۳، ذیل قسمت دوم با عنوان «تحدید مسئولیت مالکین کشتی»، از فصل پنجم، مواد ۷۵ تا ۸۰ را به خود اختصاص داده که مواد آن از مواد غیرشکلی «کنوانسیون بین‌المللی راجع به تحدید مسئولیت مالکان کشتی‌های دریایی» تنظیم شده در سال ۱۹۵۷، اخذ شده است و کنوانسیون مذکور تحت عنوان «قرارداد بین‌المللی تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریایی» طی قانون «الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی»، در سال ۱۳۴۴، به تصویب رسیده است. «کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی» تنظیم شده در سال ۱۹۷۶م (۱۳۵۵)، در تاریخ ۱۳۹۳/۰۳/۰۵ طی قانون «الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی» به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. با توجه به اینکه قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۴ بوده و مبحث «تحدید مسئولیت مالکین کشتی» از مواد غیرشکلی کنوانسیون ۱۹۵۷ اخذ شده و سپس در سال ۱۳۴۴، کنوانسیون سال ۱۹۵۷ تصویب شده است، چاره‌ای جز این نبود که گفته می‌شد قانون دریایی

1. Personal (Bodily) Injury Claims

2. Cargo Loss (Damage) Claims

3. (Re) Arrest or Detention of a Vessel/ Ship

در این نوشتار، کلمات «بازداشت» و «توقیف» که از نظر نظری و عملی، تفاوت‌هایی با یکدیگر دارند، به یک معنا، یعنی «توقیف فیزیکی» کشتی، به‌کار رفته است.

4. Shipowner

5. Bank Guarantee

6. Letter of Undertaking

7. Protection and Indemnity Clubs (P & I Clubs)

8. Insured Claims

9. Collision

10. Salvage

ایران، در موردی اعمال می‌شود که موضوع، واجد وصف بین‌المللی نباشد و هر گاه در موضوعی، وصف بین‌المللی وجود داشته باشد، کنوانسیون ۱۹۵۷ اعمال خواهد شد. این موضع، تا پیش از تصویب کنوانسیون ۱۹۷۶ وجود داشت. اما با تصویب کنوانسیون ۱۹۷۶، اولاً، براساس بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون مذکور، این کنوانسیون، جایگزین کنوانسیون بروکسل ۱۹۵۷ شد؛ ثانیاً، در صورت وجود شرایط مطرح‌شده در بندهای ۲ و ۳ ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۷۶، امکان اعمال قانون دریایی ایران یا سایر قوانین و مقررات داخلی، وجود خواهد داشت. به عبارت دیگر، براساس بند ۲ همان ماده، دولت عضو از طریق مقررات خاص در قانون ملی، می‌تواند نظام تحدید مسئولیتی را در مورد شناورهایی با دو شرط تنظیم کند: الف) براساس قانون آن دولت، کشتی‌هایی که برای دریانوردی در آبراه‌های درون سرزمینی در نظر گرفته شده‌اند؛ ب) کشتی‌های کمتر از ۳۰۰ تن؛ دولت عضوی که از این اختیار استفاده می‌کند، باید امین اسناد را از حدود مسئولیت تصویب‌شده در قوانین و مقررات ملی خود یا این موضوع که حدودی وجود ندارد، آگاه کند. براساس بند ۳ ماده مذکور نیز، یک دولت عضو از طریق مقررات خاص در قوانین ملی، می‌تواند نظام تحدید مسئولیتی را تنظیم کند که در مورد دعوی ناشی از مواردی اعمال شود که آن موارد به‌هیچ‌وجه منافع اشخاص تبعه دولت‌های عضو دیگر را دربرنگیرد.

۲. معرفی، هدف و مزایای تعه‌دنامه رفع توقیف کشتی

طرفین دعوا در اختلاف‌های راجع به کشتی، درصدد راهی به‌منظور امنیت دعوی خود هستند. در دعوی دریایی، خواهان اهرم قدرتمندی را پیدا می‌کند که با توقیف کشتی، حرفه تجارت مالک کشتی در زمان توقیف، متوقف می‌شود و نیز هزینه‌های زیادی را در زمان توقیف، بر کشتی وارد خواهد کرد؛ از جمله این هزینه‌ها می‌توان به هزینه سوخت (در مواردی)، دستمزد خدمه، هزینه‌های نگهداری و تعمیر ماشین‌آلات و تجهیزات کشتی و مطالبات و هزینه‌های بندری (در صورتی که کشتی در اسکله لنگر انداخته باشد) اشاره کرد. اگرچه امکان رهایی اموال توقیف‌شده با روش‌هایی غیر از شروط مندرج در ضمانت‌نامه یا پرداخت نیز وجود دارد، تعه‌دنامه‌های صادره از باشگاه‌های حمایت و غرامت، اکنون رایج‌ترین شکل این رهایی است. باشگاه‌های حمایت و غرامت، در واقع، پوشش‌دهنده ریسک‌های کشتی‌های ثبت‌شده، از جمله در خصوص دعوی مربوط به صدمات بدنی، استرداد خدمه به کشور^۱ و آلودگی نفتی^۲ است. باشگاه‌های بین‌المللی حمایت و غرامت^۳، که اغلب آنها بیش از صد سال قدمت دارند، پوشش

1. Crew Repatriation
2. Oil Pollution
3. International P&I Clubs

بیمه‌ای را برای کشتی‌های اقیانوس‌پیما^۱ فراهم می‌کنند. حتی اخذ تعهدنامه از آنها، به مراتب آسان‌تر از اخذ تضمین (ضمانت‌نامه) بانکی است. در پرونده‌هایی که کشتی در خصوص دعوای مسئولیت شخص ثالث^۲، بازداشت می‌شود، رایج‌ترین نوع ابزار تضمین، تعهدنامه‌ای است که از طرف یک (شرکت) بیمه‌گر صادر می‌شود. چنین نامه‌هایی، گاه، توسط بیمه‌گرهای تجاری^۳ و در اغلب موارد توسط باشگاه‌های حمایت و غرامت، صادر می‌شوند. از نظر تاریخی نیز پس از جنگ جهانی دوم، باشگاه‌های حمایت و غرامت به مزایای تعهدنامه‌ها پی بردند و به صدور آنها اقدام کردند. اولین تعهدنامه در سال ۱۹۵۳ در پرونده‌ای^۴ در انگلستان، از طرف یک باشگاه حمایت و غرامت صادر شد (Ibid.: 257). در این قسمت، به معرفی تعهدنامه^۵ رفع توقیف کشتی، هدف از صدور آن و در نهایت مزایای تعهدنامه‌های صادره از باشگاه‌های حمایت و غرامت نسبت به ضمانت‌نامه‌های بانکی می‌پردازیم.

۲.۱. معرفی تعهدنامه

وقتی کشتی وارد دریا می‌شود، خطر از تمام جهات آن را احاطه می‌کند. دامنه خطرها نیز بسیار وسیع است. از جمله خطرهایی که به‌طور معمول کشتی را تهدید می‌کند، قوای قاهره^۶، خطرهای دریایی^۷، دشمنان^۸، عیب ذاتی کالا^۹، تقصیر فرستنده^۹ و خطر عدم قابلیت دریانوردی کشتی^{۱۰} است که مورد اخیر، احتمالاً شایع‌ترین عبارت در حقوق دریایی است (Kimball, 2013: 1148). کشتی در مواجهه با خطرهای دریایی، ممکن است متحمل صدمات جانی یا خسارات مالی شود. خواهان دعوای می‌تواند از مرجع رسیدگی‌کننده، به‌منظور تأمین دعوای خود، توقیف کشتی را درخواست کند و مرجع رسیدگی‌کننده نیز پس از بررسی، نسبت به صدور دستور بازداشت کشتی اقدام خواهد کرد. براساس ماده ۲۱ قانون مدنی و ماده ۴۲ قانون دریایی، کشتی، اعم از کوچک و بزرگ، داخل در اموال منقول است، بنابراین اولاً کشتی، مال است، یعنی دارای ارزش اقتصادی است و ثانیاً، در گروه اموال منقول است. براساس قسمت اخیر ماده ۲۱ مذکور نیز، «... توقیف بعضی اشیاء مزبوره، ممکن است نظر به اهمیت آنها،

1. Ocean-Going Vessels
2. Third-Party Liability
3. Commercial Insurers
4. *Mut. S.S. Ass'n v. Morewitz, 1953 A.M.C. 2079 (E.D. Va.)*
5. Acts of God
6. Perils of the Seas
7. Acts of Public Enemies
8. Inherent vice of the Goods
9. Faults of the Shipper
10. Unseaworthiness

۱۲. در خصوص خطرهای دریایی ر.ک: Kristiansen, 2005: 19-52 و در خصوص تحلیل خطر و تکنیک‌های آن در حمل‌ونقل دریایی، ر.ک: Kristiansen 2005: 131-310.

موافق ترتیبات خاصه به‌عمل آید». یکی از مشهورترین خدماتی که باشگاه‌های حمایت و غرامت عرضه می‌کنند، همکاری در رهایی کشتی عضو آن باشگاه از توقیف، در برابر دعوای مطروحه است. اگرچه به این خدمت، عنوان ضمانت‌نامه^۱ نیز اطلاق شده است، تضمین سپرده‌شده توسط باشگاه مذکور برای رهایی کشتی از بازداشت، به‌ندرت در مفهوم سنتی و مرسوم ضمانت‌نامه (Baughen, 2009: Iv) (بنابر مفاهیمی که برای مثال در حقوق انگلستان وجود دارد) قرار می‌گیرد (Hazelwood, Semark, 2010: 247). اغلب باشگاه‌های حمایت و غرامت، در دستورالعمل‌های خود متذکر شده‌اند که باشگاه تعهدی به ارائه وجه التزام^۲ یا وثیقه^۳ از جانب عضو (کشتی) ندارد، اما متعاقب تصادمی که به طرح دعوا و بازداشت کشتی منجر می‌شود، یا در جایی که بیم بازداشت احتمالی کشتی توسط خواهان وجود دارد، باشگاه حمایت و غرامت، نسبت به صدور تعهدنامه به‌منظور اجتناب از بازداشت یا رهایی فوری کشتی از بازداشت و اجازه به ادامه سفر و در نتیجه، جلوگیری از خسارت‌های مالی و تأخیر بیش از حد کشتی، در عمل اقدام می‌کند (Gürses, Hjalmarsson, Pilley, 2014: 466). در تعهدنامه مقرر می‌شود که گیرنده نام (برای مثال خواهان)، در صورتی که از طریق مذاکره یا به موجب حکم نهایی دادگاه صالح^۴، مستحق دریافت وجه باشد، باشگاه حمایت و غرامت به‌صورت عندالمطالبه^۵ مبلغ مذکور را پرداخت کند (Id.).

۲.۲. هدف از صدور تعهدنامه

هدف از صدور تعهدنامه، در واقع، اطمینان خاطر از این موضوع است که کشتی توسط طلبکار، در بندر توقیف نشود یا اینکه به کشتی‌ای که بازداشت شده است، اجازه حرکت دهد.^۶ بازداشت کشتی می‌تواند ابزاری به‌منظور احضار و حضور مالک کشتی در دادگاه و پاسخ و دفاع از دعوای مطرح‌شده باشد. در این صورت، مالک می‌تواند از باشگاه حمایت و غرامتی که عضو آن است، درخواست صدور تعهدنامه رفع بازداشت کشتی خود را کند (Richmond, 2010: 44). اعم از اینکه مالک یا مدیر کشتی تمایلی نداشته یا عملاً قادر نباشند مبلغی را بپردازند، نفع ایشان در این خواهد بود که کشتی، قادر به ادامه تجارت و کسب کرایه (حمل کالای) خود

1. (Bail) Bond
2. Bail
3. Security
4. Final judgment of the competent court
5. On Demand

۶. همچنین ر.ک:

Gregory C., 2006: 118, PANACONTI SHIPPING CO., S.A., v. M/V YPAPANTI, 1989 A.M.C. 1417, No. 88-3165

باشد (Gürses, Hjalmarsson, Pilley, *Op.cit.*: 465).^۱ رهایی سریع کشتی توقیف شده در مواردی حتی در جهت منافع طلبکار است؛ به عبارت دیگر، به مالک یا مدیر کشتی که در تنگنای مالی قرار دارند، این فرصت را می دهد تا بتوانند نسبت به پرداخت بدهی (از درآمدهایی که عاید کشتی پس از آزادی می شود) اقدام کنند. به وسیله تعهدنامه، باشگاه حمایت و غرامت، تضمینی مناسب را برای بدهی مالک یا مدیر کشتی با پذیرش تعهد نسبت به تسویه بدهی^۲ و پذیرش فرایند رسیدگی (در دعوی) نسبت به شیء^۳ در دادگاه صالح^۴ ارائه می کند. همچنین، تعهدنامه مذکور، به طرفین مجال می دهد تا بیشتر در خصوص میزان دقیق مسئولیت و قبول راه های پرداخت آن و نیز اجتناب از هرچه طولانی تر شدن مراجعه به دادگاه و وارد فرایند رسیدگی شدن، به مذاکره بپردازند (Ibid.: 465-466).

۳.۲. مزایای تعهدنامه باشگاه نسبت به ضمانتنامه های بانکی

یکی از جایگزین های تعهدنامه های صادره از باشگاه های حمایت و غرامت برای مالکان کشتی، صدور ضمانت نامه بانکی است. در برخی موارد، خواهان ممکن است اصرار بر ارائه و تسلیم چنین ضمانت نامه ای از طرف خواننده داشته باشد. اولین مسئله، این است که وقت بسیاری به تهیه ضمانت نامه بانکی اختصاص داده شود؛ درحالی که تعهدنامه های صادره از باشگاه های حمایت و غرامت، می تواند به سرعت صادر، ارائه و تسلیم شود. همچنین ضمانت نامه های بانکی بی شک هزینه بر است، درحالی که تعهدنامه های صادره از باشگاه های حمایت و غرامت، بدون هزینه برای اعضای آن باشگاه، صادر خواهند شد (Ibid.: 466, Cohen, *Op.cit.*: 256). حتی در شرایطی، برخی از باشگاه های مذکور، نسبت به صدور ضمانت غیرباشگاه^۵، یعنی برای موضوعات خارج از باشگاه^۶، اقدام می کنند. اما این امر معمولاً به صورت کوتاه مدت و موقت صادر می شود و تا زمانی ادامه می یابد که مالک یا مالکان، قادر به تحویل ضمانت نامه معتبر و مناسب نباشند (Gürses, Hjalmarsson, Pilley, *Op.cit.*: 466). در رأی^۷، به صراحت ذکر شده است که تعهدنامه های صادره از باشگاه های حمایت و غرامت، بی شک موجبات تسهیل تجارت کشتیرانی بین المللی^۸ را فراهم می کند، البته به ضعف های بالقوه آن تعهدنامه ها نیز اشاره شده است (Thattil, 2013). در کل، مزیت های تعهدنامه های صادره از باشگاه های حمایت

۱. همچنین ر.ک: Lauterpacht, 1982: 223

2. Settle the Debt
3. *Quasi in rem*
4. Competent Court
5. Non-Club Bail
6. Non-Club Matters
7. *The Piya Bhum et al [1994] 1 SLR 564*
8. International Shipping Trade

و غرامت را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد: ۱. تضمینی سریع به مقدار توافق شده در فرایند مذاکره؛ ۲. نیاز نداشتن به پرداخت پول یا تهیه ضمانت‌نامه بانکی؛ ۳. (تسهیل در فرایند) انتخاب مرجع رسیدگی با توافق طرفین (Bundock, 2011: 1)؛ ۴. اجتناب از تأخیر، هزینه و مشکلاتی که بازداشت، به‌ناچار سبب آن خواهد شد؛ ۵. تضمینی برای خواهان بدون ریسک (Hazelwood, Semark, *Op.cit.*: 248).

۳. شکل و مندرجات تعهدنامه

اغلب باشگاه‌های حمایت و غرامت، ضمانت‌نامه‌های از پیش تعیین شده استاندارد برای موقعیت‌های متفاوت دارند. باشگاه، در عوض رهایی مورد ادعا از بازداشت توسط خواهان یا خودداری از بازداشت کشتی مشخصی (کشتی ثبت شده^۱ یا هر کشتی دیگری تحت مالکیت مشابه)، پرداخت مبلغی را که ممکن است پس از رسیدگی (دادگاه یا داوری)، به نفع مدعی حکم صادر شود، برحسب مورد، به حداکثر میزان مشخص شده در آن نامه و به صورت عندالمطالبه، تعهد می‌کند. این تعهدنامه‌ها، با انواع غرامت‌نامه^۲، که برای مثال در خصوص تحویل کالا بدون ارائه بارنامه یا تحویل در بندری غیر از بندر مقصد یا صدور بارنامه متضمن کالای بدون عیب (درحالی که معیوب است)، تنظیم می‌شود، متفاوت است. از طرف دیگر، انواع تضامین باشگاه‌های حمایت و غرامت، اغلب متحدالشکل‌اند، زیرا به‌طور معمول توسط گروه(های) بین‌المللی^۳، تنظیم می‌شوند، درحالی که تعهدنامه‌های باشگاه‌ها برای رهایی کشتی برای مثال در دعاوی کالا، میان باشگاه‌ها متفاوت است. مندرجات معمول تعهدنامه‌های مذکور، شامل موارد زیر است: مشخصات طرفین، جزئیات دعوای اقامه شده، دلیل صدور تعهدنامه، ارجاع به قرارداد یا اوضاع و احوالی که بر مبنای آن تعهدنامه تسلیم می‌شود، حداکثر مبلغ تعهدشده، نحوه و فرایند پرداخت، موارد مربوط به حفظ حقوق و دفاعیات قابل طرح توسط عضو، قانون و مرجع صالح برای دعوی و هر نوع اجرای تعهدنامه.

۴. ماهیت حقوقی تعهدنامه و موضوع انتقال آن

تعهدنامه باشگاه حمایت و غرامت، شکل معمول تضمین ارائه شده در خصوص دعاوی مطروحه نسبت به شیء است (Tan, Toh, 2001: 11). تعهدنامه از نظر ماهیت حقوقی، ایقاع نیست، چراکه اگرچه صدور تعهدنامه مانند ایقاع با یک اراده حاصل می‌شود، اما صرفاً یکجانبه

1. Entered Vessel
2. Letters of Indemnity / Letters of Guarantee
3. International Group

نیست، بلکه نیاز به قبول طرف دیگر (خواهان یا شاکی دعوا)، یعنی مخاطب تعهد دارد؛ والا مانند ایجابی است که قبولی در خصوص آن تحقق نیافته و موجب می‌تواند (با شرایطی، بنابر نظری) از ایجاب خود رجوع کند. به عبارت دیگر، قبول مدعی یا دادگاه، برحسب مورد، شرط استقرار تعهد باشگاه است و بدون آن، تعهدی برای باشگاه، ایجاد نخواهد شد. این در حالی است که در ایقاعات، قبول طرف مقابل، هیچ‌گونه موضوعیتی ندارد. اما تعهدنامه اگر ایقاع نیست، از چه ماهیتی برخوردار است؟ پاسخ به این پرسش، به دلایلی ممکن است آسان نباشد. در مواردی، تعهدنامه، یک نوع قرارداد (جدید) دانسته شده است (Hudson, Harvey, 2010: 271). در حقوق ایران، ماهیت تعهدنامه، نمی‌تواند ضمانت باشد؛ چراکه در ضمانت، وجود دین سابق، از شرایط صحت ضمان است، درحالی‌که در زمان صدور تعهدنامه، نه تنها دینی محرز نشده، بلکه حتی پس از صدور حکم دادگاه نیز، احتمال دارد نه مالک کشتی یا خود کشتی، به پرداخت هیچ مبلغی محکوم نشوند. ممکن است ایراد شود در زمان صدور تعهدنامه، باشگاه تعهدی به پرداخت مبلغی نمی‌کند، مگر پس از صدور حکم مبنی بر محکومیت مالک یا کشتی. در نتیجه، تعهد باشگاه، متعاقب مسئولیت مالک یا خود کشتی به پرداخت آنچه در حکم دادگاه آمده، است، بنابراین شرط وجود دین سابق در ضمانت نیز، در این فرض، وجود دارد. در پاسخ باید گفت اگرچه در تعهدنامه‌ها، معمولاً تصریح می‌شود که صرفاً پس از اتمام کلیه مراحل تجدید نظر و فرجام، تعهدنامه مذکور، قابلیت پرداخت را خواهد داشت (Berlingieri, 2011: 336) و حتی در بیشتر پرونده‌ها، باشگاه‌های حمایت و غرامت بر این امر اصرار دارند که در تعهدنامه‌ای که در خصوص مسئولیت مالک کشتی صادر می‌شود، ترتیب (اصل)، به این صورت باشد که اول، مالک کشتی موظف به پرداخت باشد و در مرتبه بعد، خود باشگاه (International Maritime Organization (IMO), 1995: 32)؛ با وجود این، باشگاه در زمان صدور تعهدنامه، تعهد کرده و دیگر، تعهد دومی پس از صدور آن نخواهد کرد. به عبارت دیگر، ایجاد تعهد باشگاه همزمان با صدور تعهدنامه رخ می‌دهد و خواهان نیز بر مبنای همین تعهد حاضر به رفع توقیف از کشتی یا عدم توقیف آن می‌شود. همچنین، اگر ایراد شود در زمان صدور تعهدنامه، سبب ضمان (طرح دعوا) وجود دارد و پس از صدور حکم، دین، مستقر و ثابت می‌شود، در پاسخ باید گفت با صرف طرح دعوا و حتی با تشخیص کافی بودن دلایل خواهان از طرف دادگاه و صدور دستور بازداشت کشتی، هیچ سببی برای دین به وجود نمی‌آید و بلکه حکم دادگاه، خود سببی برای ضمان خواهد بود. حتی اگر بتوان گفت که سبب ضمان، همان ورود خسارت به خواهان بوده و با ورود خسارت، سبب ضمان نیز تحقق پیدا کرده، و اقامه دعوا تنها وسیله‌ای است برای تعیین و تشخیص قطعی میزان خسارت، در پاسخ باید گفت ورود خسارت دلیلی بر بودن سبب، مبنی بر مسئول بودن مالک یا کشتی نیست و چه بسا در

فرایند رسیدگی، قاضی تشخیص دهد خود خواهان، مسئول اعمال خویش و سبب ورود خسارت به خود بوده است، نه مالک کشتی یا خود کشتی.

به نظر می‌رسد از نظر حقوقی، ماهیت تعهدنامه، بیشترین شباهت را به عقود احتمالی دارد. از نظر شباهت با عقد بیمه باید گفت رابطه میان باشگاه حمایت و غرامت و عضو باشگاه، همانند رابطه میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار است. از یک طرف، عضو باشگاه با پرداخت حق عضویت خود، شبیه بیمه‌گذاری عمل می‌کند که حق بیمه به بیمه‌گر خود می‌پردازد؛ از طرف دیگر، جبران (کامل یا بخشی از) خسارت از طرف باشگاه در خصوص دعوای خواهان، همانند جبران خسارت از ناحیه بیمه‌گر در مقابل ثالث است. با وجود این، تفاوت آشکاری میان این دو وجود دارد: در عقد بیمه، تعهد بیمه‌گر از ابتدای عقد بیمه منعقدشده میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار، آغاز می‌شود، اما در فرض مسئله، حتی با وجود تمام شرایط و نیز پرداخت کلیه حق عضویت باشگاه از طرف عضو، باشگاه، همچنان می‌تواند از صدور تعهدنامه خودداری ورزد و هیچ‌گونه تعهدی در خصوص جبران خسارت نداشته باشد. در پاسخ می‌توان گفت این تفاوت، ظاهری است و خدشه‌ای به شباهت این دو عقد وارد نخواهد کرد؛ چراکه در تعهدنامه نیز از ابتدای صدور تعهدنامه از طرف باشگاه و قبول آن توسط خواهان دعوا، برای باشگاه همانند آنچه در عقد بیمه وجود دارد، تعهد به جبران خسارت ایجاد شده است.

تعهدنامه، سندی است باارزش؛ در خصوص اینکه آیا این سند باارزش، قابلیت انتقال ارادی را دارد یا خیر، به نظر می‌رسد به مفاد ذکرشده در تعهدنامه بستگی دارد. در صورتی که انتقال تعهدنامه، با توجه به شروط و مفاد آن، اجازه داده شده باشد، دارنده سند با انتقال دعوا (در فرض پذیرش)، می‌تواند آن را انتقال دهد، یا کلیه حقوق متصوره مربوط به موضوع دعوا را به دیگری واگذار کند. در خصوص انتقال فهری مانند فوت نیز، باید بر این نظر بود که ورثه دارنده، وارد دعوا شده و از مفاد تعهدنامه بهره‌مند خواهند شد.

۵. پذیرش یا عدم پذیرش تعهدنامه

از دو منظر، پذیرش یا عدم پذیرش تعهدنامه‌های صادره از باشگاه‌های حمایت و غرامت، قابلیت بررسی دارد؛ از دید خواهان، و از دید مرجع رسیدگی‌کننده.

۵.۱. پذیرش یا عدم پذیرش تعهدنامه از طرف خواهان

اگرچه تعهدنامه‌های صادره از باشگاه‌های حمایت و غرامت، اغلب به‌عنوان تضمین کافی شناخته می‌شوند، این امر دلیل بر این نخواهد بود که این‌گونه تعهدنامه‌ها، از طرف خواهان،

به صورت اجباری و ناخواسته پذیرفته شود.^۱ در خصوص اینکه خواهان از قبول این تعهدنامه بدون دلیل موجه خودداری می‌کند، در نظام‌های قضایی مختلف، در خصوص این پرسش که آیا مالک (مالکان) کشتی، تضمین مناسب را فراهم کرده است یا خیر، اختلاف نظر جدی وجود دارد. در نمونه‌ای دیگر، ذی‌نفعان کالا، کشتی الوبا^۲ را در رتردام (۱۹۸۲)، توقیف کردند. از یک طرف، باشگاه حمایت و غرامتی که کشتی موصوف عضو آن بود، پیشنهادی را در خصوص ارائه و تسلیم تعهدنامه رفع توقیف کشتی مطرح کرده و از طرف دیگر، ذی‌نفعان کالا بر این مطلب اصرار می‌ورزند که باید یک ضمانت‌نامه بانکی به‌عنوان تضمین، تهیه و تسلیم شود. با وجود این، نه مالکان کشتی و نه باشگاه حمایت و غرامت، چنین ضمانت‌نامه بانکی را فراهم نمی‌کنند و موضوع به دادگاه بخش رتردام^۳، ارجاع می‌شود. البته در خصوص این دعوا، نه تنها مبلغ و مفاد تعهدنامه، مورد اختلاف طرفین نیست، بلکه حتی طرفین بر این نظر بودند که تعهدنامه صادره از باشگاه در برابر ضمانت‌نامه بانکی مطالبه‌شده از طرف ذی‌نفعان کالا، از نظر هزینه‌ها، مقرون به صرفه است. بدین ترتیب، مالکان اعلام می‌کنند که ایشان «تضمین کافی»^۴ را همان‌گونه که مواد مربوط به آیین دادرسی هلند^۵ تصریح کرده است، فراهم و ارائه کرده‌اند. دادگاه در نهایت تصمیم می‌گیرد که مالکان، تضمین مناسب و کافی را فراهم کنند و دستور می‌دهد تا کشتی بازداشت‌شده، به محض تحویل تعهدنامه باشگاه حمایت و غرامت توسط یا از جانب مدیران باشگاه به ذی‌نفعان کالا، آزاد شود (Hazelwood, Semark, *Op.cit.*: 247-248). نکته دیگر اینکه چنانچه صاحب کالایی، کشتی را براساس بارنامه یا اسناد مشابه حمل، طبق آنچه در قانون دریایی وجود دارد، توقیف کرده باشد، صاحب کشتی می‌تواند با رعایت سایر شرایط مقرر در قانون دریایی، به تحدید مسئولیت خود استناد کرده و به همان میزان، تضمین مناسب را برحسب مورد، ارائه کند. اما در صورتی که بارنامه یا اسناد مشابه حملی در میان نبوده و قانون تجارت حاکم باشد، براساس ماده ۳۸۶ قانون مذکور، متصدی حمل و نقل، سقف مسئولیت ندارد و باید خسارات وارده به صاحب بار به‌طور کامل جبران کند. در نتیجه، میزان تعهد پذیرفته‌شده توسط باشگاه نیز، متفاوت خواهد بود.

1. THYSSEN, INC. v. M/V SENA DENIZ, Civil Action No. 00-3455, Section "N". (E.D. La. Nov 30, 2000), Decided November 30, 2000, Civil Action No. 00-3455, Section "N", United States District Court, E.D. Louisiana, November 30, 2000; "The Court merely rules that it will not force an unwilling plaintiff to accept a letter of undertaking from an unauthorized surety in lieu of a bond."

2. "Elloba"

3. Rotterdam District Court

4. Sufficient Security

5. Dutch Procedural Code

۲.۵. پذیرش یا عدم پذیرش تعه‌دنامه از طرف دادگاه

اغلب دادگاه‌ها در کشورهای مختلف، تعه‌دنامه‌های صادرشده از باشگاه‌های حمایت و غرامت را به‌عنوان تضمینی در برابر رهایی کشتی توقیف‌شده می‌پذیرند. اگرچه، نظرهای قضایی مختلف و متنوعی در این زمینه وجود دارد، دادگاه‌ها به سمت پذیرش این‌گونه تعه‌دنامه‌ها، در عوض رهایی کشتی و جایگزینی برای ضمانت‌نامه، پیش‌قدم هستند^۱ (Buffalow, 2006: 119). در حقوق ایران، براساس بند ۱ ماده ۷۹ قانون دریایی با عنوان «اخذ تضمین یا تأمین»: «در کلیه مواردی که مالک مجاز است به موجب این قانون مسئولیت خود را محدود کند و هنگامی که کشتی یا هر کشتی و یا هر مال دیگر متعلق به مالک در قلمرو ایران توقیف شده است و یا برای احتراز از توقیف، تضمین یا تأمین دیگر داده شده است دادگاه یا هر مرجع صلاحیت‌دار دیگر می‌تواند بر رفع توقیف از کشتی یا از مال دیگر و یا به فک تأمین دستور لازم را صادر نماید. مشروط بر اینکه مالک تضمین یا تأمین دیگری معادل با میزان کامل مسئولیت خود به‌نحوی که این قانون مقرر می‌دارد داده باشد و در این مورد تضمین و تأمین باید طوری باشد که عملاً قابل استفاده بوده و تکافوی حقوق مدعی را بنماید». همچنین شرط دیگری در بند ۲ همان ماده وجود دارد، براساس بند مذکور: «در صورتی که مطابق شرایط مذکور در بند یک این ماده، تضمین یا تأمین کافی در محل‌های ذیل داده شده باشد دادگاه یا مقام صالح دیگر به فک توقیف از کشتی یا رفع تضمین و یا تأمین رأی می‌دهد: الف. در بندری که حادثه موجد طلب به‌وقوع پیوسته است. ب. در نخستین بندر توقف پس از حادثه اگر حادثه در بندر روی نداده است. ج. در بندر مقصد یا تخلیه برحسب آنکه خسارت بدنی یا مربوط به کالا باشد». بنابراین، با احراز شرایط مندرج در بندهای ۱ و ۲ ماده مذکور، مالک کشتی می‌تواند از طریق ارائه تعه‌دنامه رفع توقیف کشتی صادره از باشگاه‌های حمایت و غرامت، درخواست رفع توقیف از کشتی را از دادگاه بنماید، چراکه اولاً تعه‌دنامه مذکور، می‌تواند به تشخیص دادگاه، به‌عنوان تضمین یا تأمین مناسب، مورد قبول واقع شود و ثانیاً، تکافوی حقوق مدعی را (البته با رعایت بند ۳ همان ماده) بنماید. براساس بند ۲ ماده ۱۳ قانون «الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعای دریایی»، «پس از اینکه صندوق تحدیدی طبق ماده (۱۱) ایجاد شد، هر کشتی یا سایر اموال متعلق به شخصی که از طرف او صندوق تشکیل شده است، در قلمرو تحت صلاحیت دولت عضوی که دعوی علیه صندوق ممکن است در آن طرح شود، توقیف یا ضبط شده باشد یا هر تضمینی داده شده باشد، ممکن است به موجب

1. "LOU no less adequate than cash or bond as security".

همچنین، برای مطالعه بیشتر، ر.ک:

Nelson Marketing Int'l, Inc. v. Wilhelmsen Lines, 2000 AMC 1325 (C.D.Cal.2000), Maritima Antares, S.A. v. Vessel ESSI CAMILLA, 633 F.Supp. 694, 695, (E.D.Va.1986).

حکم دادگاه یا مقام صالح دیگر دولت مزبور آزاد شود. با این حال، آزادسازی مزبور همواره در صورتی مورد حکم قرار می‌گیرد که صندوق تحدید در یکی از محل‌های زیر ایجاد شده باشد: (الف) در بندری که واقعه رخ داده است، یا اگر واقعه در خارج از بندر رخ داده است، در اولین بندر ورود پس از واقعه؛ یا (ب) در مورد دعاوی از دست دادن جان یا ورود جراحات شخصی، در بندر محل پیاده شدن؛ یا (پ) در مورد خسارت به کالا؛ در بندر تخلیه؛ یا (ت) در کشوری که توقیف انجام شده است. پرسشی که مطرح می‌شود این است که آیا عبارت «یا هر تضمینی»، صرفاً تضمین‌های مندرج در قوانین داخلی، از جمله قانون «آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب (در امور مدنی)» مصوب ۱۳۷۹، و نیز، قانون «اجرای احکام مدنی» مصوب ۱۳۵۶ (همان‌گونه که در ذیل به آن پرداخته خواهد شد)، است یا خیر، بلکه، علاوه بر تضمین‌های قابل قبول مندرج در قوانین داخلی، سایر تضمین‌ها، از جمله تعهدنامه رفع توقیف کشتی را نیز شامل می‌شود؟ به نظر می‌رسد دادگاه می‌تواند با توجه به عبارت عام «یا هر تضمینی»، در برابر دریافت تعهدنامه رفع توقیف کشتی، دستور آزادسازی کشتی را صادر کند. دلیل ما، عبارتی است که در بند ۲ ماده ۱۱ کنوانسیون مذکور آمده است: «... یا ارائه تضمین قابل قبول به موجب قوانین و مقررات دولت عضوی که صندوق در آنجا ایجاد شده است...»؛ به عبارت دیگر، چنانچه تنها تضمین‌های مندرج در قوانین داخلی برای آزادسازی کشتی، موضوعیت داشت، در بند ۲ ماده ۱۳ قانون «الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی» نیز، می‌بایست ذکر می‌شد و نه عبارت «یا هر تضمینی». رویه موجود در قانون دریایی ایران و نیز، قانون «الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی» با رویه‌ای که در قانون «آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب (در امور مدنی)» مصوب ۱۳۷۹، و نیز، قانون «اجرای احکام مدنی» مصوب ۱۳۵۶، در خصوص تبدیل مال (کشتی) توقیف‌شده وجود دارد، تا حدودی متفاوت به نظر می‌رسد. به موجب ماده ۱۲۴ قانون آیین دادرسی مذکور، «خوانده می‌تواند به عوض مالی که دادگاه می‌خواهد توقیف کند و یا توقیف کرده است، وجه نقد یا اوراق بهادار به میزان همان مال در صندوق دادگستری یا یکی از بانک‌ها ودیعه بگذارد. همچنین می‌تواند درخواست تبدیل مالی را که توقیف شده است به مال دیگر بنماید مشروط به اینکه مال پیشنهادشده از نظر قیمت و سهولت فروش از مالی که قبلاً توقیف شده است کمتر نباشد. در مواردی که عین خواسته توقیف شده باشد تبدیل مال منوط به رضایت خواهان است». با توجه به این ماده، تعهدنامه مذکور، مشمول تعریف اوراق بهادار نمی‌شود، زیرا براساس بند ۲۴ ماده ۱ قانون «بازار اوراق بهادار جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۸۴، اوراق بهادار «هر نوع ورقه یا مستندی است که متضمن حقوق مالی قابل انتقال برای عین و یا منفعت آن باشد»،

درحالی‌که دارنده تعهدنامه، هیچ‌گونه مالکیتی بر عین یا منفعتی ندارد و فقط دارای حقوقی با شرایط مندرج در تعهدنامه است. بنابراین، چنانچه براساس ماده مذکور، صاحب کشتی بخواهد درخواست تبدیل مال توقیف‌شده (کشتی) را بکند، باید وجه نقد، اوراق بهادار و یا مال دیگری را معرفی و ارائه نماید. از طرف دیگر، تعهدنامه‌های صادره از باشگاه‌های حمایت و غرامت را نمی‌توان براساس این ماده قانونی، به‌عنوان «مال دیگر» در نظر گرفت، چراکه اگرچه عنوان مال دیگر، مطلق است و شامل تعهدنامه نیز می‌شود، با وجود این، در ادامه ماده مذکور آمده است: «مشروط بر اینکه مال پیشنهادشده، از نظر قیمت و سهولت فروش از مالی که قبلاً توقیف شده است کمتر نباشد». بنابراین، از آنجا که چنین تعهدنامه‌هایی قابلیت مزایده و به فروش گذاشتن را ندارد، از نظر این ماده، قابلیت پذیرش جهت تبدیل مال توقیف‌شده را نخواهد داشت. همین وضعیت، در ماده ۵۳ قانون «اجرای احکام مدنی» نیز وجود دارد. البته در هر موردی که مدعی، به تعهدنامه مذکور رضایت دهد، اعم از اینکه مال توقیف‌شده (کشتی) عین خواسته باشد (قسمت اخیر ماده ۱۲۴ از قانون مذکور) یا نباشد (وحدت ملاک)، دادگاه، چاره‌ای جز پذیرش تعهدنامه‌های صادره از باشگاه‌های حمایت و غرامت، برای تبدیل مال توقیف‌شده ندارد.

از دیدگاه مالکان کشتی، مزیت اصلی و مهم تعهدنامه‌های صادره از باشگاه‌های مذکور، مبتنی بر سهولت صدور و نیز انعطاف در مفاد آن است. البته در برخی موارد دادگاه‌ها به دلایلی از پذیرش چنین تعهدنامه‌هایی خودداری می‌کنند. برای مثال دادگاه‌های هند، به‌طور معمول، از پذیرش این‌گونه تعهدنامه‌ها، خودداری می‌ورزند و همین مسئله موجب تأخیر در رفع بازداشت از کشتی تا زمان تحصیل تضمین بانکی یا تأمین وجه به میزان مقررشده در قرار توقیف کشتی خواهد شد (Thattil, *Op.cit.*). در حقوق آمریکا نیز، مالک کشتی همواره حق دارد کشتی را به‌وسیله ارائه یک ضمانت‌نامه، با دو برابر مبلغ ادعایی خواهان، از بازداشت درآورد (Section 2464 of Title 28 of the United States Code). مانع اصلی از پذیرش گسترده تعهدنامه‌های مذکور، به‌عنوان تضمین، در شرطی است که اغلب دادگاه‌ها در خصوص ارائه‌کننده تضمین در نظر می‌گیرند. شرط مذکور این است که ارائه‌کننده تضمین در حوزه قضایی که قرار است تعهدنامه در آن اجرا شود، دارای مال و دارایی باشد. این در حالی است که اغلب باشگاه‌ها، دفتر یا دارایی در بسیاری از حوزه‌های قضایی خارج از کشور خود ندارند. شایان ذکر است که دادگاه‌ها، نقشی در کاهش یا افزایش مبلغ مندرج در تعهدنامه‌ها ندارند.^۱ حتی از این نیز می‌توان فراتر رفت و در مواردی که مبلغ تعهدنامه، مورد توافق طرفین باشد،

۱. برای مطالعه بیشتر در این خصوص، ر.ک:

STEMCOR USA, INC. v. M/V CERN URKMEZ, United States District Court, S.D., Alabama Southern Division, No. CIV.A. 00-00127-CB-L, May 8, 2000.

دادگاه در خصوص مبلغ مورد توافق طرفین، حق اعتراض نخواهد داشت. از طرف دیگر، با احراز تقلب یا تدلیس^۱، دادگاه می‌تواند به توقیف مجدد کشتی اقدام کرده و در این خصوص دستور مقتضی را صادر کند. در این موارد، حتی دادگاه می‌تواند در خصوص افزایش مبلغ تعهدنامه دستور صادر کند.^۲

۶. اثر تعهدنامه

در این قسمت، با ذکر سه نمونه آثار تعهدنامه بیان می‌شود:

الف) در دعوایی، یک کشتی توقیف و سپس در برابر تعهدنامه صادره از باشگاه حمایت و گرامتی که مالک کشتی در آن باشگاه عضویت داشت، آزاد می‌شود. در محدوده زمانی مشخصی، مذاکراتی میان طرفین صورت می‌گیرد و پیش از شروع دعوا، مالک کشتی، کشتی را می‌فروشد. در نتیجه، نمایندگان باشگاه از قبول ابلاغ و ورود به فرایند رسیدگی، امتناع می‌کنند. قاضی تصمیم می‌گیرد چنانچه باشگاه در فرایند رسیدگی مشارکت نداشته باشد، با وجود بیع، باشگاه مذکور ممکن است مشمول نقض تعهدنامه قرار گیرد و در نتیجه، باید ابلاغ را قبول و مفاد آن را اجر کند، زیرا این امر، غیرقابل پذیرش خواهد بود که کشتی‌ای توسط خواهان توقیف شده و سپس بر مبنای مفاد تعهدنامه و اعتباری که باشگاه صادرکننده، به آن می‌دهد، آزاد می‌شود، اما به دلیل بیع کشتی مورد نظر، آن باشگاه، از تعهدات خود سرباز زند. تأکید قاضی در این پرونده بر اساس هدف تجاری تعهدنامه و نقش آن در تجارت دریایی بوده است (Gürses, Hjalmarsson, Pilley, *Op.cit.*: 468).

ب) در پرونده‌ای دیگر، تضمینی در قالب تعهدنامه ارائه و در نتیجه، از بازداشت مجدد کشتی، جلوگیری شد. این امر، در واقع، به منزله این است که تضمین کافی (که در هر پرونده‌ای این‌گونه نیست)، ارائه شده است. ارائه‌کننده تضمین، ورشکسته می‌شود. در پرونده «روتا»^۳، چنین موضوعی رخ داد و موضوع اصلی حول این محور بود که شخصی که این تضمین را تحصیل کرده، در خصوص عایدات حاصل از فروش کشتی‌ای که بابت رهایی آن، تعهدنامه باشگاه سپرده شده است، تا چه اندازه نسبت به سایر طلبکاران، اولویت دارد؟ یا اینکه برعکس، نه تنها هیچ حق تقدمی ندارد، بلکه متعاقب سایر طلبکاران، باید نسبت به وصول

1. Fraud or Misrepresentation.

۲. همچنین، رک:

L & L MARINE TRANSP., INC. v. M/V HOKUETSU HOPE, CIV. NO. 95-0317-AH-M., 895 F.Supp. 297 (1995), United States District Court, S.D. Alabama, Southern Division, August 25, 1995, UNITED COOPERATIVES OF ONTARIO v. M/V GOOD TRADER, etc, 622 F.Supp. 335 (1985), Civ. A. No. 85-1032, United States District Court, E.D. Louisiana, April 23, 1985.

3. *Ruta*

(بخش یا کل) طلب خود اقدام کند. در دعوی مذکور، تصادمی میان چندین کشتی با سبب کشتی کوچک باری (روتا) اتفاق می‌افتد. باشگاه حمایت و غرامتی که روتا عضو آن بود، تضمینی به مالکان لوترا ۲^۱، در قالب تعهدنامه به منظور تضمین رهایی روتا ارائه و تسلیم می‌کند. تعهدنامه‌ای برای دو کرجی (قایق بادبانی)^۲ دیگر که در تصادم درگیر بودند، ارائه نمی‌شود. کشتی رها شد، اما دوباره بازداشت و در معرض فروش گذاشته شد. باشگاه صادرکننده تعهدنامه، ورشکسته شده و در واقع، تعهدنامه بی‌ارزشی را تسلیم کرده بود. متعاقب دستور دادگاه مبنی بر فروش روتا، طلبکاران یعنی اشخاصی که تعهدنامه را قبول نکرده بودند، دارای حق اولویت (تقدم)^۳ در عایدات ناشی از فروش کشتی بودند و سؤال این بود که آیا، دارندگان تعهدنامه، که در حال حاضر، اعتباری تضمین‌نشده و نامطمئن است، باید چنین حق تقدمی را محترم شمارند یا خیر؟ دادگاه با توجه به مصلحت حقوق دریایی، بیان کرد که چنین حق تقدمی باید محترم شمرده شود (*id.*).

ج) دادگاه‌های انگلیس، استفاده از تعهدنامه باشگاه‌های حمایت و غرامت را به‌عنوان جایگزین پرداخت پول به دادگاه، با هدف تأسیس یک صندوق تحدید (که هدف تعهدنامه است نه پول)، اجازه می‌دهند.^۴ در رأی، قاضی مقرر کرد که باید صرفاً پول به دادگاه پرداخت شود و در واقع، یک صندوق تحدیدی که شامل مقداری پول است، در زمینه موضوع پرونده تشکیل شود. دادگاه پژوهش، این حکم دادگاه (تالی) را نقض^۵ و مقرر کرد که از یک تضمین، از جمله تعهدنامه صادره از باشگاه حمایت و غرامت نیز می‌توان برای تشکیل صندوق تحدید مسئولیت استفاده کرد (Gürses, Hjalmarsson, Pilley, *Op.cit.*: 468)؛ بنابراین، یکی از آثار مهم دیگر این‌گونه تعهدنامه‌ها، کفایت امر در تشکیل صندوق تحدید مسئولیت است. در حقوق ایران، ماده ۷۸ قانون دریایی با عنوان «تشکیل و تقسیم وجوه حساب مخصوص»، مقررات مربوط به تشکیل و تقسیم وجوه (حساب مخصوص) موکول به آیین‌نامه‌ای شده بود که، هیچ‌گاه تصویب نشد. از طرف دیگر، براساس بند ۲ ماده ۱۱ قانون «الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی»، تحت عنوان «ایجاد صندوق» آمده است: «صندوق می‌تواند از طریق تودیع مبلغ معین، یا ارائه تضمین قابل قبول به موجب قوانین و مقررات دولت عضوی که صندوق در آنجا ایجاد شده است و از سوی دادگاه یا دیگر مقام صالح کافی محسوب شده است، تشکیل شود»، در نتیجه، می‌توان گفت در

1. *Lutra II*

2. *Yacht*

3. *Priority Interest*

4. *Limitation Fund*

5. *Kairos Shipping Limited v Enka & Co LLC*, Case No: A3/2013/1927, [2014] EWCA Civ 217, Royal Courts of Justice.

خصوص پذیرش تعهدنامه‌های رفع توقیف کشتی، برای تشکیل صندوق تحدید مسئولیت، ممنوعیتی وجود ندارد، مگر اینکه قانون خاصی برای اخذ تضمین در راستای تشکیل صندوق، به تصویب برسد.

۷. نتیجه

از مشهورترین خدمات ارائه‌شده توسط باشگاه‌های حمایت و غرامت، تعهدنامه رفع توقیف کشتی است. تعهدنامه مذکور، معمول‌ترین روش رهایی کشتی بازداشت‌شده یا جلوگیری از توقیف (مجدد) کشتی است. هدف اصلی تعهدنامه نیز، امکان ادامه تجارت کشتی و کسب کرایه (حمل) است. از نظر صدور، اخذ و ارائه، تعهدنامه‌های رفع توقیف کشتی در مقایسه با ضمانت‌نامه‌های بانکی، از مزیت‌های بیشتری مانند سرعت بیشتر و هزینه کمتر، برخوردارند. اگرچه باشگاه‌های حمایت و غرامت در تعهدنامه‌های خود، شروط معمولی را ذکر می‌کنند، این‌گونه تعهدنامه‌ها، مانند اغلب تضمین ارائه‌شده از طرف آنها، متحدالشکل نیستند. ماهیت حقوقی تعهدنامه نیز، نمی‌تواند ایقاع، عقد ضمانت یا حتی عقد بیمه باشد؛ بلکه قسمی از عقد احتمالی، مانند بیمه است. برای صدور تعهدنامه نیز، باشگاه‌های حمایت و غرامت، شروط و مقررات خاصی را به‌منظور جلوگیری از سوءاستفاده از تسهیل ارائه شده، وضع کرده‌اند. اگرچه تعهدنامه‌های مذکور، اغلب به‌عنوان تضمین، کافی شناخته می‌شود، پذیرش یا رد تعهدنامه، از دو منظر خواهان و نیز مرجع رسیدگی‌کننده، قابلیت بحث و بررسی دارد. این‌گونه تعهدنامه‌ها نیز، دارای آثار حقوقی‌ای از جمله الزام باشگاه به انجام تعهدات خود، تضمین کافی به‌منظور تشکیل صندوق تحدید مسئولیت است.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب (در امور مدنی)، مصوب ۱۳۷۹.
۲. قانون اجرای احکام مدنی، مصوب ۱۳۵۶.
۳. قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی، مصوب ۱۳۴۴.
۴. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید مسؤلیت برای دعاوی دریایی، مصوب ۱۳۹۳/۰۳/۰۵.
۵. قانون بازار اوراق بهادار جمهوری اسلامی ایران، مصوب ۱۳۸۴/۰۹/۰۱.
۶. قانون تجارت، مصوب ۱۳۱۱.
۷. قانون دریایی ایران، مصوب کمیسیون مشترک مجلسین، ۱۳۴۳/۰۶/۲۹.
۸. قانون مدنی، مصوب ۱۳۰۷.

(ب) خارجی

9. Baatz, Yvonne (2014) “**Charterparty**”, (In: Maritime Law, Edited by Yvonne Baatz, Chapter 4, Third Edition), Informa Law from Routledge.
10. Barter, Simon, Preaus, Eugene R. (2001) “**Admiralty and Maritime Law: The Use Of Bonds And Other Security Devices In The Legal Framework Of International Shipping**”, (In: The Law of Miscellaneous and Commercial Surety Bonds, Chapter 17, Edited by Todd C. Kazlow, Bruce C. King), **American Bar Association (ABA)**, Printed in the United States of America.
11. Baughen, Simon (2009) *Shipping Law*, Fourth Edition, Cavendish Publishing Limited.
12. Berlingieri, Francesco (2011) **Berlingieri on Arrest of Ships**, Informa Law from Routledge, Lloyd’s Shipping Law Library.
13. Buffalow, Gregory C. (2006) “**Maritime: Letters of Undertaking in the Courts**”, *Journal of Transportation Law, Logistics & Policy*, Number 73.
14. Bundock, Michael (2011) *Shipping Law Handbook*, Fifth Edition, Informa Law from Routledge, Printed in Great Britain.
15. Cohen, Michael Marks (2011) “**Restoring the Luster to the P & I Letter of Undertaking**”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Volume 42, Number 2.
16. Gürses, Özlem, Hjalmarsson, Johanna, Pilley, Richard (2014) “**Marine Insurance**”, (In: Maritime Law, Edited by Yvonne Baatz, Chapter 11, Third Edition), Informa Law from Routledge.
17. Kairos Shipping Limited v Enka & Co LLC, Case No: A3/2013/1927, [2014] EWCA Civ 217, Royal Courts of Justice, Available at:
<http://www.20essexst.com/sites/default/files/judgments/Atlantik%20Confidence%E2%80%9D%20%E2%80%93%20Kairos%20Shipping%20Ltd%20v%20Enka%20%2526amp%3B%20Co%20LLC%20and%20Ors%20%5B2014%5D%20EWCA%20Civ%20217.pdf>
18. Kimball, John D. (2013) “**The Central Role of P&I Insurance in Maritime Law**”, *Tulane Law Review*, Volume 87, Issue 5 & 6.
19. Kristiansen, Svein (2005) *Maritime Transportation Safety Management and Risk Analysis*, Elsevier Butterworth-Heinemann, Printed and bound in Great Britain.
20. Hazelwood, Steven J., Semark, David (2010) *P&I Clubs: Law and Practice*, Fourth Edition, Informa Law from Routledge, Lloyd’s Shipping Law Library Series, August 1.
21. Hudson, N. Geoffrey, Harvey, Michael D. (2010) *The York-Antwerp Rules*, Third Edition, Informa Law from Routledge, Lloyd’s Shipping Law Library Series, Published 2014.
22. International Maritime Organization (IMO) (1995) *Manual on Oil Pollution (Section II) – Contingency Planning*, IMO Publishing, Third Edition, Printed in the United Kingdom.
23. Kristiansen, Svein (2005) *Maritime Transportation: Safety Management and Risk Analysis*, Elsevier Butterworth-Heinemann.
24. L & L MARINE TRANSP., INC. v. M/V HOKUETSU HOPE, CIV. NO. 95-0317-AH-M., 895 F.Supp. 297 (1995), United States District Court, S.D. Alabama, Southern Division, August 25, 1995. Available at:
http://www.leagle.com/decision/19951192895FSupp297_11114
25. Lauterpacht, Elihu (1982) *International Law Reports*, Cambridge University Press.
26. Maritima Antares, S.A. v. Vessel ESSI CAMILLA, 633 F.Supp. 694, 695, (E.D.Va.1986). Available at: <http://www.ecases.us/case/nysd/2569669/chiquita-intern-ltd-v-liverpool-and-london-ss-prot>
27. Nelson Marketing Int’l, Inc. v. Wilhelmsen Lines, 2000 AMC 1325 (C.D.Cal.2000). Available at: <http://www.ecases.us/case/nysd/2569669/chiquita-intern-ltd-v-liverpool-and-london-ss-prot>
28. PANACONTI SHIPPING CO., S.A., v. M/V YPAPANTI, 865 F.2d 705, 1989 A.M.C. 1417, No. 88-3165, United States Court of Appeals, Fifth Circuit, Feb. 17, 1989. Available at: <https://law.resource.org/pub/us/case/reporter/F2/865/865.F2d.705.88-3165.html>
29. Richmond, Duncan (2010) “Third Party Claims against P&I Clubs and the “Pay to be Paid” Rule”, Lund University, Faculty of Law, Master’s Programme in Maritime Law, Semester Four.
30. STEMCOR USA, INC. v. M/V CERN URKMEZ, United States District Court, S.D., Alabama Southern Division, No. CIV.A. 00-00127-CB-L, May 8, 2000. Available at:

- http://www.buffalow.net/images/Stemcor_v_Urkmmez.pdf
31. Tan, Kenneth Michael Wee Kheng, Toh, Kian Sing (2001) “**Admiralty and Shipping Law**”, *Singapore Academy of Law (SAL Annual Review)*. Available at: <http://www.sal.org.sg/digitallibrary/Lists/SAL%20Annual%20Review/Attachments/28/2001-2-SALAnnRev-011-AdmShipping.pdf>
32. Thattil, Joy, P&I Club letter: An Easier Option for Arrested Ships, May 5, 2013. Available at: <http://www.thehindubusinessline.com/industry-and-economy/logistics/pi-club-letter-an-easier-option-for-arrested-ships/article4686486.ece>
33. The United States Code.
34. THYSSEN, INC. v. M/V SENA DENIZ, Civil Action No. 00-3455, Section “N”. (E.D. La. Nov 30, 2000), Decided November 30, 2000, Civil Action No. 00-3455, Section “N”, United States District Court, E.D. Louisiana, November 30, 2000. Available at: <https://casetext.com/case/thyssen-inc-v-mv-sena-deniz>
35. UNITED COOPERATIVES OF ONTARIO v. M/V GOOD TRADER, etc, 622 F.Supp. 335 (1985), Civ. A. No. 85-1032, United States District Court, E.D. Louisiana, April 23, 1985. Available at: http://scholar.google.com/scholar_case?case=16145630969573370965&q=united+cooperatives+of+ontario+v.+mv+good+trader&hl=en&as_sdt=2006&as_viss=1