مجله مطالعات حقوقی پانتا

شماره ۳۹،
دوره اول،
سال پنجم،
زمستان ۱۳۹۹،
صص ۳۶-۵۴

تعهدنامه جبران خسارت در حقوق حمل و نقل دریایی

دکتر محسن مولایی فرد [۱]، محسن لعل علیزاده [۲]

چکیده

حمل و نقل دریایی به دلیل سهولت در جابجایی کالا و هزینه کمتر همواره با استقبال بازرگانان مواجه بـوده اسـت. این حمل و نقل با اختصاص بیشترین سهم تجارت بین‌المللی به خود به لحاظ ویژگی‌های خاص، نقش اساسی در اقتصاد ملی کشورهای صاحب دریا و مرز آبی و همچنین کشور ما ایران دارد. یکی از موضوعاتی که در حمل و نقل دریای همیشه ذهن بازرگانان و دولت‌ها را به خود مشغول می‌کرده است موضوع خسارت‌های احتمالی است که برای حل این معضل تعهدنامه جبران خسارت ایجاد شده است. تعهدنامه‌های جبران خسارت به عنوان یکی از اقسام شرط تضمین جبران خسارت، در زمینهٔ حمل ونقل کالا در قراردادهای تجاری و به ویژه در حوزهٔ حمل ونقل دریایی به کار می‌روند. استفادهٔ صحیح از این تعهدنامه‌ها می‌تواند ضمن تأمین امنیت حقوقی معاملات، تسریع وتسهیل انجام قراردادهای تجاری را در پی داشته باشد و صرفه جویی در هزینه‌ها را به ارمغان آورد. در مقابل این امکان وجود دارد که از این اسناد به عنوان ابزاری برای تقلب استفاده شود و بدین وسیله امنیت حقوقی قراردادهای تجاری مورد تهدید قرار گیرد. علاوه بر این، در تبیین مفهوم این تعهدنامه‌ها، بحث از ماهیت حقوقی آنها و شناسایی کارکردشان امری اجتناب ناپذیر است. بدین منظور، در این پژوهش ضمن بررسی مفهوم، موضوع اعتبار و کارکردهای این سند بررسی خواهد شد.

واژگان کلیدی: حمل و نقل دریایی، خسارت، تعهد جبران خسارت

[۱]- استادیار گروه حقوق خصوصی دانشگاه شاندیز
[۲]- دانشجوی کارشناس ارشد حقوق خصوصی دانشگاه شاندیز

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

۱. مقدمه

گسترش تجارت بین المللی به عنوان ضرورت توسعه کشورها؛ نیازمند وجود نظام حقوقی کارآمد در حوزه قراردادهای تجاری است. نظامی که مورد قبول طرفین قرارداد بوده و ضمانت اجراهای متنوع و کارآمدی را برای حفظ حقوق طرفین، ارائه نماید.[۱] در عرصه تجارت بین‌الملل و مخصوصا حمل و نقل دریایی، شیوه‌های متفاوتی برای پرداخت‌های مبادلات بازرگانی درنظر گرفته شده و در سطح وسیع به کار بسته شده است. از اهم شیوه‌های مرسوم، می‌توان از پرداخت وجوه مبادلات بازرگانی در قالب اعتبار اسنادی و وصولی‌های اسنادی نام برد که هرکدام از این شیوه‌ها به چند روش متفاوت قابل اجرا هستند و در حقیقت، دامنه ابزارهای مالی را برای پرداخت وجوه مبادلات بازرگانی هرچه گسترده‌تر می‌نمایند. با این حال، ابزارهای دیگری نیز وجود دارند که در کنار اعتبارات و وصولی‌های اسنادی به جهت تسهیل مبادلات بازرگانی مورد استفاده قرار می‌گیرند. این ابزارها تحت نام تعهدهای جبران خسارت[۲] شناخته می‌شوند و نقش عمده آنها شباهت زیادی به بیمه‌نامه آتش‌سوزی و یا بیمه‌نامه باربری دارد. به عبارت دیگر، صادرکننده تعهدنامه، متعهد به جبران خسارت احتمالی موردنظر در جریان عملیات تجاری مربوطه می‌باشد.[۳]

تعهدنامه‌های جبران خسارت از اقسام قرارداد تضمین جبران خسارت[۴] هستند. از شرط تضمین جبران خسارت که به عنوان یکی از ابزارهای پرکاربرد در انواع مختلف قراردادها استفاده می‌شود، به شرطی تعبیر کرده‌اند که به موجب آن شخصی توسط شخص دیگر از آثار خطایش مصون می‌شود[۵] تعهدنامه‌های جبران خسارت به عنوان نوع خاصی از این نهاد حقوقی، در حوزهٔ قراردادهای تجاری بین المللی و به ویژه در زمینهٔ حمل و تحویل کالا از طریق دریا، توسط متصدی حمل، اجاره کنندهٔ کشتی، فروشنده، خریدار و بانک‌های آنان استفاده می‌شوند.

۲.تاریخچه حمل و نقل دریایی جهان

اقوام مینو ساکن جزیره کرت[۶] از اولین اجتماعاتی بودند که بازرگانی و رفت وآمد از راه‌های دریایی را به عنوان فعالیت‌های اقتصادی انتخاب کردند. از جوامع آسیایی، فنیقی‌ها دریانورد بودند و در پیوند با امپراتوری بزرگ ایران از استقلال نسبی برخوردار شده و بر محور امور دریایی و دریانوردی به همکاری با پارسیان پرداختند.

---

۱ . وطنی، امیر، زمانی، سید قاسم و جعفر زنگنه شهری، امکان جبران کامل خسارت در اصول قراردادها تجاری بین اللی، کنوانسیون قراردادهای بیع بین المللی کالا و حقوق ایران، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال چهارم، شماره دوازدهم، پاییز ۱۳۹٤، ص ۱۳۱.

2 . Indemnities

۳ .بیات، مجید، تعهدنامه جبران خسارت، vista.ir

4 . Contract of indemnity

5 . Mazeaud, Henry, Mazeaud, Leon (1932). *Traité Théorique et Pratique de la Responsabilité Civile*, T. III, Paris: Librairie du Recueil Sirey .P 711

6 .Crete

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

نیاز به توسعه دامنه تجارت، بخش دیگری از این انگیزه، تمایل به دریا و حمل‌نقل دریایی را تشکیل می‌دهد و این نهفته در هر عملکرد نظامی است. فاتحان پس از فتح کاخ‌ها به فتح بازارها اقدام می‌کنند و پس از ورود فرماندهان لشکری و سربازها، تجار و بازرگانان به سرزمین‌های جدید وارد می‌شوند. پس از کسب پیروزی، بازرگانان جامعه‌های کشاورزی، مبادرت به کشف بازارها می‌کردند و از آنجا که هزینه‌های حمل و نقل سنگین بود، بازرگانان سعی می‌کردند تا حد امکان به تجارت کالاهای کم‌وزن ولی دارای ارزش اقتصادی زیاد بپردازند. فرآورده‌های ابریشمی، ادویه معطر، اسباب تزئینی ظریف و سنگهای ریز قیمتی از انواع این کالاها بودند. اما بازارهای دیگری نیز برای کالاهای حجیم در آن سوی دریاها وجود داشت که فقط روش حمل و نقل دریایی پاسخگوی آن بود و می‌توانست راه مناسبی برای ارضای تمایلات رو به رشد تجارت باشد. چنین تمایلاتی در دوران متعلق به قرون وسطی به اوج شکوفایی رساند.

حمل و نقل دریایی از زمانهای دور زمینه‌ساز رشد و توسعه تمدن‌ها بوده و موجب تغییر و پیشرفت افق دید بشر گردیده است. از ٦٠٠٠ هزار سال پیش از میلاد مسیح، مصریان دارای کشتی‌هایی با دکل و بادبان بودند و از ٣٠٠٠ سال پیش از میلاد مسیح، کشتی‌هایی با نام گالی در رود نیل مورد استفاده قرار می‌گرفتند. در عصر حضرت سلیمان پیامبر (حدود سالهای ٩٢٢ تا ٩٦١ پیش از میلاد) کشتیهای گالی فنیقی‌ها از قبرس، مصر، آفریقا و دیگر سرزمینها، مس، کاغذ مصری(پاپیروس)، دندان فیل(عاج)، طلا و برده بارگیری می‌نمودند.

طی قرن پانزدهم، دریانوردان اروپایی سفرهای مخاطره‌آمیزی را با هدف کشف راه‌ها و سرزمینهای جدید و انجام مبادلات بازرگانی وسیعتر آغاز کردند. توسعه حمل و نقل دریایی به سمت چین و هند و برتری‌جویی بر تجار و بازرگانان خاورمیانه از جمله اهداف آنان بود. در ادامه تعقیب چنین اهدافی قاره آمریکا کشف شد. اروپاییان و در ابتدا پرتغالی‌ها و اسپانیایی‌ها آنرا در اختیار گرفتند و ظرف پنجاه سال با غلبه برتمدن «اینکا» در پرو فعلی و «ازتک» در مکزیک بطور کامل، صاحب یک سرزمین ثروتمند و غنی شدند. در این شرایط آرام آرام تغییراتی در اوضاع طبقات اجتماعی پدیدار شد، بطوریکه احیای تجارت و پیدایش شهرها را در پی داشت، کشاورزی رونق زیادی پیدا کرد و به حمل و نقل محصولات کشاورزی (گندم، پارچه، ادویه، پنبه، ابریشم) جان تازه داد. تجارت دریایی باعث رونق حمل و نقل دریایی و شهرهای بندری و ساحلی گردید. جنوا، ونیز، مارسی، سواحل لومبارد، کرانه‌های دریای مانش، دریای مدیترانه و بالتیک و رود راین در این شرایط توسعه گسترده‌ای را شاهد بودند.[1]

٣. مفهوم خسارت:

[1]. شرکت تحقیق و انتشار مسایل حمل و نقل ایران،از دریای پارس تا دریای چین، تهران ١٣٤٦، ص ٦٥

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

خسارت (به فتح خاء و راء) از نظر لغوی مصدر و به معنای ضرر کردن، زیان بردن، زیان دیدن، زیانکاری و زیان و از دست دادن دارایی یا حق است.[1] این واژه در اصطلاح حقوقی به دو معنی به کار رفته است؛ یکی مالی که باید از طرف کسی که ضرر مالی به دیگری وارد نموده، به متضرر پرداخت شود و دیگری به زیان وارده اطلاق شده است. در قانون آیین دادرسی مدنی نظر قانونگذار از استعمال واژه خسارت در غالب موارد "ضرر" بوده است. چنانچه، ماده ۵۱۵ قانون آیین دادرسی مدنی مقرر می‌دارد: "خواهان حق دارد ضمن تقدیم دادخواست یا در اثنای دادرسی و یا به طور مستقل جبران خسارت ناشی از دادرسی یا تأخیر در انجام تعهد یا عدم انجام تعهد را ... مطالبه کند"، لیکن در بعضی از موارد، خسارت را در معنای جبران ضرر به کار برده است؛ مانند ماده ۵۱۷ قانون گفته شده که مقرر شده: «دعوایی که به طریق سازش خاتمه یافته باشد حکم به خسارت نسبت به آن دعوی صادر نخواهد شد...».

در قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ نیز در غالب موارد خسارت به معنای "زیان" به کار رفته، برای مثال در ماده ۲ مقرر شده است: "در مواردی که عمل واردکننده زیان موجب خسارت مادی یا معنوی زیاندیده شده باشد، دادگاه پس از رسیدگی و ثبوت امر او را به جبران خسارت مزبور محکوم می‌نماید ...". در مواردی نیز مقصود از خسارت همان جبران خسارت بوده است، مانند ماده ۳ که در آن مقرر شده است: "دادگاه میزان زیان و طریقه و کیفیت جبران آن را با توجه به اوضاع واحوال قضیه تعیین خواهد کرد... ".

بنابراین خسارت هم به زیان وارد شده و هم به مالی که برای جبران این زیان باید به متضرر پرداخت شود اطلاق میگردد. لذا حقوق دانان عبارات مختلفی را در معنای ضرر به کار بردهاند. برای مثال، عده ای ضرر را خالف نفع و سود، نقص در حق و عده ای دیگر آن را ضد نفع دانسته اند.

٤. انواع تعهد جبران خسارت:

٤ .١. تعهد جبران خسارت بابت صدور ترخیصیه کالای موضوع اعتبار اسنادی

این گروه از تعهدهای جبران خسارت، بابت صدور ترخیصیه جهت کالای موضوع اعتبار اسنادی به دو صورت متفاوت صادر می‌شود: در حالت اول، بانک مربوطه رأساً بنا به درخواست اقدام می‌نماید و در حالت دوم، بانک مربوطه صرفاً نسبت به ظهرنویسی تعهد صادره از سوی متقاضی اقدام می‌کند.

٤ . ٢. تعهد جبران خسارت مستقل از اعتبار اسنادی

در این بخش به صدور ضمانتنامه و یا تعهد جبران خسارت جهت ترخیص کالای سریع الوصول اشاره شده و از این منظر به بحث تعهدهای جبران خسارت مستقل از اعتبار اسنادی پرداخته می‌شود. با توجه به پیشرفت و

[1] 2 ج معین، فرهنگ. محمد . معین،

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

سرعت در ارائه خدمات مربوط به حمل و نقل کالا از سوی شرکت‌های حمل و نقل، در بسیاری از موارد مشاهده شده است که کالای موضوع مبادلات بازرگانی بین الملل، از طریق هوائی و یا از طریق مسیرهای کوتاه دریائی حمل شده و در بندر مقصد تخلیه شده اند، حال آنکه هنوز اسناد حمل به مقصد نرسیده است. این وضعیت در مواردی که اسناد از طریق راه هائی غیر از پست سریع ارسال می‌شوند، به طور آشکارتر مشهود می‌باشد. در چنین شرایطی، چنانچه اسناد حمل در مقصد در اختیار متقاضی کالا نباشد، ترخیص کالا از گمرک مربوطه امکانپذیر نیست و بنابراین، کالای ارسال شده در بندر مقصد به طور روزانه مشمول هزینه‌ها و تعرفه‌های مرتبط با انبارداری و دموراژ قرار می‌گیرد و چه بسا مشمول مقررات کالای متروکه نیز می‌شود.

۵.نمونه متن تعهد جبران خسارت:

اگرچه خیلی از سازمان‌های حمل و نقل بین الملل در تکاپوی تهیه متون استاندارد جهت صدور تعهد جبران خسارت می‌باشند، اما تاکنون هیچ یک از این تلاش‌ها به نتیجه نرسیده و در حال حاضر، متون تعهد جبران خسارت در میان شرکت‌های حمل و نقل و همچنین در میان بانک‌ها متفاوت بوده و هریک بنا بر مصالح داخلی خود، نسبت به تنظیم تعهدنامه اقدام می- نمایند. با وجود این، در تمام این متون موارد زیر به طور مشترک رعایت می‌شود:

تعهد جبران خسارت ممکن است بنا به تعهد متقاضی و ظهرنویسی بانک مربوطه باشد و یا اینکه صرفاً بنا به تعهد بانک مربوطه صادر گردد و بانک تعهد نماید که:

ـ هرگونه خسارت و ضرر و زیان احتمالی مترتبه بر شرکت حمل کننده کالا ناشی از صدور ترخیصیه و تحویل کالا به متقاضی مربوطه را جبران نماید.

ـ هرگونه هزینه تحمیل شده به شرکت حمل کننده در ارتباط با رفع شکایات مرتبط با صدور ترخیصیه کالای وارده را جبران نماید.

ـ هرگونه هزینه مورد درخواست شرکت حمل کننده در ارتباط با پس کرایه، هزینه انبارداری و دموراژ را بپذیرد.

ـ در اسرع وقت نسبت به وصول اصل سند حمل و ارائه آن به شرکت حمل کننده کالا اقدام نماید و مسئولیت پاسخگوئی به افراد ذیربط را بپذیرد.

تعهد جبران خسارت ممکن است مشروط به شرایط محدودکننده از قبیل تاریخ انقضا و یا موارد دیگری باشد که در نهایت مورد پذیرش شرکت حمل کننده قرار نگیرد، اما اطلاعات زیر در همه تعهدهای جبران خسارت مشترک می‌باشد:

– مشخصات گیرنده کالا،

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

– نام کشتی و شماره سفر،

– شماره سند حمل مربوطه،

– شرح کالا و تعداد و مشخصات کانتینرها،

– ارزش کالای حمل شده.

به طور معمول، بانک‌ها از متقاضی می‌خواهند که نسبت به ارائه تعهد متقابل به نفع بانک اقدام نماید. این تعهدنامه از جمیع جهات ریسک‌های پیش روی بانک را پوشش داده و به بانک اجازه می‌دهد که عنداللاقتضا نسبت به برداشت وجه از حساب متقاضی اقدام نماید.

۵ .۱. تعهدات متقابل:

تعهد متقابل که از سوی متقاضی به نفع بانک گشاینده اعتبار صادر می‌گردد، بیانگر این است که متقاضی:

ـ تعهد می‌نماید که اصل اسناد مربوطه را بدون توجه به وجود مغایرت‌های احتمالی بپذیرد.

ـ تعهد مینماید که خسارات و هزینه‌های وارده به بانک، ناشی از صدور اسناد موصوف (ترخیصیه و حواله تحویل کالا) را تقبل نماید.

ـ تعهد می‌نماید که مابه التفاوت بیشبود ارزش کالای واصله را پرداخت نماید.

ـ به بانک گشاینده اعتبار اختیار غیرقابل برگشت می‌دهد که عنداللانقضا نسبت به برداشت وجه از حساب خود (متقاضی) بابت هزینه‌های محتمل اقدام نماید.

٦. تعهدنامۀ جبران خسارت:

ابزار مورد بحث در این بخش، گونه ای دیگر از تعهدهای جبران خسارت می‌باشد که ماهیتاً، شبیه با سایر موارد اخیرالذکر بوده و بیشتر در تجارت کالاهای نفتی کاربرد دارد، زیرا که محمولات نفتی در جریان حمل، به دفعات معامله می‌شوند.

تعهدنامۀ جبران خسارت در اصطلاح انگلیسی با عنوان «Letter of indemnity» و به اختصار «LOI» خوانده می‌شود که اگر بخواهیم آن را تعریف کنیم می‌توانیم به شرح ذیل عنوان کرد:

در فرهنگ علوم اقتصادی دکتر منوچهر فرهنگ تعریف زیر در ارتباط با LOI ارائه شده است: Letter of Indemnity (LOI)برگه ضمانت، قراردادی که برای زیان ناشی از یک اتفاق معین، بازپرداخت خسارت وارده به طرف دیگر را میپذیرد و در واقع، به نوعی یک قرارداد بیمه است.تعهد جبران خسارت، یکی از خدمات بانکی است که به‌طور مستقیم از سوی بانک بابت صدور ترخیصیه به شرکت حمل و نقل کالا و یا به نماینده تام‌الاختیار وی ارائه می‌گردد و جبران خسارت وارده به شرکت مذکور را تعهد می‌نماید.[1]

[1] . https://www.abdilawyer.com/

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

از جمله تعاریف دیگر این تعهدنامه عبارت است از:

تعهدنامه ای که به موجب آن شخصی که آن را امضا کرده، متصدی حمل دریایی یا اجاره دهندهٔ کشتی را در قبال نتایج زیانبار ناشی از تحویل کالایی که بدون بارنامه و برخلاف قواعد صورت پذیرفته است، محافظت می‌کند. سندی است که از جمله اهداف آن در ارتباط با بارنامه، امکان ترخیص کالا توسط گیرنده، بدون ارائهٔ بارنامهٔ ظهرنویسی شده یا تجویز صدور نسخهٔ المثنی از اسناد، در فرض مفقود یا گم شدن آنها در خلال حمل است.

۷. قلمرو تعهدنامهٔ جبران خسارت:

نقش حمل ونقل دریایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا بهره مند هستند (بعنوان مثال ایران، با توجه به اینکه بیش از ۹۰ ٪تجارت خارجی اش از این طریق صورت می‌گیرد) مهم بوده و نیازمند توضیح قواعد حاکم بر این نوع حمل ونقل برای اولین مرتبه تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲٤ در شهر بروکسل به تصویب رسید. در تاریخ حمل ونقل، تصویب این معاهده نقطه عطفی در خاتمه بخشیدن به اجحافاتی است که از طرف متصدیان حمل ونقل به صاحبان کالا وارد می‌شد. پیش از این متصدیان حمل ونقل در رسانیدن سالم کالا به مقصد به اشکال مختلف از خود سلب مسئولیت می‌کردند. از دستاوردهای این معاهده اینست که به‌موجب آن سلب مسئولیت متصدی در انجام وظیفه خود که حفظ و نگهداری و رسانیدن سالم کالا به مقصد است منتفی اعلام شد، و نیز موارد عدم مسئولیت او نیز به طور معین مشخص گردید. استقبال کم نظیر کشورها از این معاهده موجب شد که طی چندین دهه این قواعد در زمینه حمل ونقل دریایی حاکم مطلق شود. برخی از کشورها با تصویب و الحاق به معاهده لاهه و بعضی دیگر با وضع قانون مطابق معاهده و پارهای دیگر مثل ایران به هردو طریق از آن بهره مند شدند.[۱] در خصوص نوع این قرارداد در نظام کامن لا باید بگوییم که این تعهدنامه‌ها را در این نظام حقوقی، نوعی قرارداد تضمین جبران خسارت دانسته‌اند[۲] در بستر نظام حقوقی ایران، ممکن است در ابتدا تصور شود که تعهدنامهٔ جبران خسارت نوعی عقد ضمان است که به موجب آن صادرکننده، دین ذی نفع در برابر اشخاص ثالث را ضمانت می‌کند. در رد این نظر می‌توان گفت گذشته از اینکه به موجب قانون مدنی ما، موضوع عقد ضمان باید در ذمهٔ ضامن موجود باشد یا حداقل سبب آن ایجاد گردیده باشد (مادهٔ ٦۹۱ قانون مدنی) و این در حالی است که هیچ یک از این دو شرط در بحث تعهدنامهٔ جبران خسارت وجود ندارد، تمایز دیگر این نهاد و عقد ضمان در این است که در عقد ضمان، ضمانت میان مضمون له و ضامن منعقد م یشود و مضمون عنه نقشی در انعقاد آن ندارد. درحالی که در تعهدنامهٔ جبران خسارت، قرارداد، میان فرستنده و

---

[۱] . هاشمیان، نرگس سادات، خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا و خسارات معنوی و اقتصادی در خصوص حمل و نقل دریایی، فصلنامه علمی حقوقی قانون یار، دوره دوم شماره هفتم، پاییز ۱۳۹۷، ص۲۷٦

[2] . Arizon, Felipe, Semark, David (2014). *Maritime letters of indemnity*, New York: Informa law. P1

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

متصدی منعقد می‌شود و طلبکار احتمالی آینده، نقشی در انعقاد این قرارداد ندارد. در جایی هم که گیرندهٔ کالا خود فرستنده باشد و قرارداد حمل را با متصدی منعقد کند، شخص ثالثی وجود ندارد تا از دین وی ضمانت شود. همچنین نباید از نظر دور داشت که اثر عقد ضمان حسب مورد یا انتقال دین است یا ایجاد مسئولیت تضامنی طولی یا عرضی در مقابل مضمون له و به این ترتیب، در همهٔ اقسام ضمان، ضامن در مقابل مضمون له متعهد است، درحالی که در تعهدنامهٔ جبران خسارت، که میان فرستنده و متصدی منعقد می‌شود، هیچ یک از طرفین در مقابل ثالث دریافت کنندهٔ کالا تعهدی به عهده نمی گیرد. نظر دیگری که ممکن است در زمینهٔ ماهیت این نهاد ارائه شود این است که تعهدنامهٔ جبران خسارت نوعی بیمه است، زیرا در این تعهدنامه‌ها نیز همانند عقد بیمه، صادرکننده مبادرت به بیمهٔ خسارات احتمالی وارد به ذی نفع می‌کند. این تشبیه از تشبیه تعهدنامهٔ جبران خسارت به ضمان بیشتر مقرون به واقع است، با این حال ماهیت چنین تعهدی با بیمه هم متفاوت است. نخست آنکه عملیات بیمه در قالب انعقاد قراردادی اصلی و از سوی یک شرکت بیمهٔ دارای صلاحیت انجام می‌گیرد که تجارت اصلی و اولیهٔ آن تقبل ریسک و زیان وارد به اعضای جامعه در برابر دریافت عوضی به نام حق بیمه است و تحت نظارت دولت‌ها هم قرار دارد[1] درحالی که تعهدنامهٔ جبران خسارت صرفاً به منظور پیشبرد اهداف قرارداد اصلی و از سوی شخصی که بیمه تجارت اصلی او محسوب نمی شود، صادر شده و تحت مقررات نظارتی بیمه نیز قرار نمی گیرد.

به علاوه برخلاف قرارداد بیمه که مسئولیت ناشی از ارتکاب تقصیر عمدی را پوشش نمی دهد[2] اصولاً در تعهدنامه‌های جبران خسارت، متصدی حمل با ارتکاب تقصیر عمدی مبادرت به صدور بارنامهٔ تمیز، تسلیم کالا بدون دریافت بارنامه یا تغییر مقصد کالا می‌کند. به عبارت دیگر اصل جبران خسارت در مسئولیت مدنی با اصل جبران خسارت در حقوق بیمه، هرچند از لحاظ هدف یکی است لیکن از نظر حقوقی و نظری دارای مبانی متفاوت می‌باشند زیرا: اول اینکه جبران خسارت در مسئولیت مدنی برمبنای مسئولیت غیرقراردادی و ضمان قهری است. حال آنکه جبران خسارت در حقوق بیمه مبتن یبر مسئولیت قراردادی و در راستای قرارداد بیمه منعقد شده بین بیمه گر و بیمه گذار است.[3]

دوم اینکه، جبران خسارت در مسئولیت مدنی ازآنجاکه نشئت گرفته از ضمان قهری و غیرقراردادی است، فاقد عوض و الزام به پرداخت آن ناشی از قانون می‌باشد. لیکن جبران خسارت در حقوق بیمه در عوض پرداخت حق بیمه ازسوی بیمه گذار بوده و از تعهدات قراردادی بیمه گر محسوب می‌شود.

---

1 . Mazeaud, Henry, Mazeaud, Leon (1932). *Traité Théorique et Pratique de la Responsabilité Civile*, T. III, Paris: Librairie du Recueil Sirey .P 711

۲. کاتوزیان، ناصر و محسن ایزانلو ، مسئولیت مدنی، بیمه مسئولیت مدنی، جلد دوم، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۷، ص ٤٤.

۳. امیران بخشایش، عیسی، باریکلو، علیرضا،پیشین، ص ۱۸٤

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

سوم اینکه، حقوق مسئولیت مدنی بر جبران فردی خسارت توسط شخص مسئول حادثه بنا نهاده شده است که هدف آن از حیث حقوق زیان دیده، تحقق عدالت ترمیمی بوده و بیمه‌های مسئولیت به کمک و تحقق این هدف وارد شده است، ولی اصولاً بیمه‌های خسارت مبتن یبر عدالت توزیعی می‌باشد که مبنا و رویکرد هرکدام با دیگری متفاوت است. لذا در ابتدای پیدایش بیمه گروهی از طرفداران مسئولیت مدنی با آن به مخالفت پرداختند. درواقع بیمه گر منابع پرداخت خسارت را از محل حق بیمه‌های دریافتی از جمع کثیری از بیمه گذاران تأمین می‌کند و به این نحو هزینه جبران خسارت را بر دوش همه کسانی توزیع می‌کند که در معرض خطر نقص مال(بیمه اموال) یا مسئول شناخته شدن (بیمه مسئولیت) هستند. در مرحله دیگر، بسیاری از بیمه گذاران نیز حق بیمه پرداختی را جزء هزینه تولید کالا یا ارائه خدمات به حساب آورده و پرداخت آن را در نهایت بر مصرف کنندگان تحمیل می‌کنند.[1]

چهارم اینکه، اگرچه بیمه جایگاه مسئولیت مدنی را در مقام جبران خسارت در سطح وسیعی گرفته، ولی در مورد پاسداری از هنجارهای رفتاری نتوانسته است جایگزین مسئولیت مدنی شود برخلاف حقوق مسئولیت مدنی که درعین حال به پاسداری از هنجارهای رفتار اجتماعی و جبران خسارت نظر دارد، توسعه بیمه ممکن است باعث شود بیمه گذار که با انتقال ریسک مسئولیت به بیمه گر، خود را از تحمل بار خسارت ناشی از سهل انگاری‌ها و خطاها معاف می‌بیند، با ب یاحتیاطی و بی مبالاتی نسبت به حقوق، جان و مال دیگران عمل نماید. درواقع احساس معافیت از مسئولیت و عدم تحمل بار جبران خسارت سبب خواهد شد که بیم هگذار به حقوق و جان و مال غیر توجه کافی نکند و در رفتار خود تعدی و تفریط نماید. لذا از طرفی، موضوع قائم مقامی بیمه گر از بیمه گذار به عنوان نهادی تعدیل کننده مطرح شده و ازطرف دیگر، جریمه هایی تحت عنوان خسارت تنبیهی برای بیمه گذاران بی احتیاط پیش بینی شده تا از اثر سوء توسعه بیمه در رفتار مسئولان احتمالی بکاهد و به همین دلیل وجود حقوق مسئولیت مدنی در کنار بیمه لازم و اجتناب ناپذیر شمرده شده است. به هرحال، اصل جبران خسارت از اصول آمره قراردادهای بیمه است، به نحوی که طرفین نمی توانند به مبلغی بیشتر از مبلغ خسارت توافق نمایند. ازاین رو، در ماده (۱۱) قانون بیمه مقرر شده، چنانچه بیمه گذار با قصد تقلب، مالی را اضافه بر قیمت عادله در موقع عقد قرارداد بیمه داده باشد، عقد بیمه باطل و حق بیمه دریافتی قابل استرداد نیست. فارغ از اینکه این ماده درصدد دفع نیت‌های بد در قرارداد بیمه است، به نوعی تلقی قانونگذار و بیانگر اهمیت اصل غرامت در بیمه‌های زیان است زیرا اگر این اصل مبنای پرداخت خسارت نباشد و قرارداد بیمه منبع استفاده بیمه گذار شود، موجب فساد می‌شود و بدین ترتیب بیمه کارکرد خود را از دست

[1]. همان ص ۱۸۵

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

می‌دهد، در حد مشوق ایجاد خسار تهای عمدی و رواج بی احتیاطی و بی مبالاتی تنزل می‌یابد، و مصداقی از اکل مال بالباطل می‌شود[۱].

با توجه به آنچه گفته شد، به نظر می‌رسد که ماهیت این تعهدنامه‌ها را می‌توان در قالب مادۀ 10 قانون مدنی، تحت عنوان قراردادهای خصوصی توجیه کرد. در بیان ویژگی‌های این قرارداد خصوصی باید توجه داشت که اولاً، همچنان که گفته شد، این قرارداد، حاوی هیچ گونه تعهدی به نفع ثالث (دریافت کنندۀ کالا) نیست و اثر آن تنها میان طرفین ظاهر می‌شود؛ ثانیاً، مرور نمونه‌های تعهدنامۀ جبران خسارت، نشان می‌دهد که متصدی حمل نه تنها در برابر ثالث، بلکه حتی در برابر فرستنده هم تعهدی به عهده نمی گیرد و برای مثال متصدی در برابر فرستنده متعهد به تحویل کالا به شخصی غیر از دارندۀ بارنامه نیست. در نتیجه فرستنده نمی تواند از بابت عدم انجام تعهد قراردادی، مدعی خسارت شود یا او را به الزام به انجام تعهد وا دارد. برعکس، چنین تعهدنامه ای تنها برای فرستندۀ کالا ایجاد تعهد می‌کند تا خسارت وارد به متصدی را جبران کند. منتها این تعهد مشروط به آن است که متصدی حسب مفاد تعهدنامه عمل کرده باشد و در نتیجۀ آن متحمل زیانی شده باشد. به عبارت دیگر، شرط مقدم تعهد فرستنده، اقدام متصدی برحسب مفاد بارنامه و تحمل زیان ناشی از آن است. به این ترتیب، به زبان حقوقی فرانسوی می‌توان گفت که تعهدنامۀ جبران خسارت، یک عقد تعاهدی[۲] نیست، اما عقدی معوض[۳] و احتمالی[۴] است.[۵]

چرخه عمومی این عملیات به شرح زیر می‌باشد:

۱.یک محموله نفتی ممکن است در جریان حمل دریائی به دفعات معامله شود. تعداد این معاملات تا ۲۵مرتبه برای یک محموله نیز مشاهده شده است.

۲.ارزش این محموله‌ها بسیار بالا بوده و به طور معمول بین ۱۵ تا ۲۰ میلیون دلار یا معادل آن می‌باشد.

۳. بیشتر خریداران و فروشندگان این محموله ها، واسطه‌گرها می‌باشند و به طور معمول هیچ‌یک از ایشان تمایل ندارند که خریدار نهائی محموله باشند و صرفاً، با هدف کسب منفعت نسبت به خرید و فروش آنها اقدام می‌کنند. در این چرخه، ممکن است که فروشنده اولیه به یکی از خریداران ثانویه تبدیل شود.

---

۱. همان. ص ۱۸۶

2. Contrat synallagmatique
3. Contrat à titre onéreux
4. Contrat aléatoire

۵. با توجه به آنچه گفته شد، تفاوت تعهدنامۀ جبران خسارت با ضمانت نامۀ ضمانت خسارت می مشخص هم بانکی این ترین مهم شود. بانکی، نامۀ ضمانت خسارت، برخلاف جبران تعهدنامۀ در مندرج تعهد نیست؛ بانک یک خسارت، جبران تعهدنامۀ صادرکنندۀ است: زیر شرح به ها تفاوت ندارد صادرکننده جز ذی نفعی و کند ایجاد نمی ثالث برای حقی هیچ خسارت، جبران تعهدنامۀ آنکه متر مه و است مشروط تعهد یک.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

٤. به طور معمول اصل بارنامه دریائی به محض وصول و یا حمل کالا صادر می‌گردد، ولی از آنجا که ارائه بارنامه و سایر اسناد حمل، زمانبر می‌باشد، لذا واسطه‌ها جهت تسریع در معامله، نسبت به تقاضای صدور LOIاز بانک مربوطه اقدام می‌نمایند.

۸. اعتبار تعهدنامهٔ جبران خسارت:

مفهوم تعهدنامهٔ جبران خسارت، با مفهوم بارنامه عجین است و موارد صدور آن نیز در ارتباط مستقیم با بارنامه است. این تعهدنامه در مواردی صادر می‌شود که خللی در بارنامه وجود داشته باشد و در واقع به پشتوانهٔ این سند است که متصدی حمل مبادرت به صدور بارنامه ای می‌کند که در معرض عدم صحت و به عبارت بهتر عدم تطابق با واقع است. زمانی که این گزاره را در کنار این جملهٔ یکی از قضات انگلیسی می‌گذاریم که «بارنامه‌های نادرست، سرطان تجارت بین الملل هستند»[۱] درمی یابیم که اعتبار این سند به آسانی مورد پذیرش محاکم قرار نگرفته است و مخالفانی سرسخت دارد. اگر بخواهیم چکیدهٔ کلام منتقدان اعتبار تعهدنامهٔ جبران خسارت را بیان کنیم، این جمله قابل ذکر است که «گیرنده پول می‌دهد تا کالا بخرد، نه دعوا»[۲] این گفته بدان معناست که در صورت پذیرش اعتبار تعهدنامهٔ جبران خسارت، بستری مناسب برای انجام اعمال خلاف و دست بردن در بارنامه از سوی افراد فراهم می‌شود و این امر گیرنده ای را که اصولاً دارندهٔ بارنامه است، ملزم به توسل به مراجع قضایی جهت احقاق حق تضییع شدهٔ خود می‌کند، چراکه در اغلب موارد، این گیرنده است که قربانی صدور سند مزبور می‌شود. به همین دلیل برخی نویسندگان این ابزار را به سندی تعبیر کرده‌اند که برخلاف حسن نیت است و برای تقلب استفاده می‌شود[۳] این رویکرد به ویژه در حقوق کشور انگلستان غالب است[٤] حتی برخی بر این عقیده‌اند که برای مثال در مواردی که متصدی حمل مبادرت به صدور بارنامهٔ تمیز می‌کند، تقلب مفروض است، چراکه غیر از تقلب، دلیلی برای انجام چنین کاری وجود ندارد[٥] علاوه بر این، برخی اضافه کرده‌اند درصورتی که صدور این تعهدنامه سبب فریب اشخاص ثالث شود، از لحاظ قانونی بلااثر خواهد بود[٦]

۹-مسئولیتهای متعاملین:

ـ ابتدا متقاضی اولیه نسبت به ارائه درخواست گشایش اعتبار اسنادی برای ذینفع اولیه اقدام می‌نماید و در آن مشخص می‌کند که پرداخت در مقابل بارنامه و یا LOI صورت می‌پذیرد.

---

[1] . Standard Chartered Bank v Pakistan National Shipping Corp No2 1999. Int.Com.L.R. 12/03

[2] . Krouner, Leonard W., (1986). "Profile on indorsements in letter of indemnity, International business lawyer".P 2998

[3] . Hazelwood & Semark, 2010: 145; Baughen, 2012: Ixix; Bridge, 2015: 116; Paine Crawford, 1955: 418 .(Proctor, 1996: 53 – 54; Murray, 1983: 717; Tetley, 1977: 2013

[4] . Choo & Lemanski, 2013: 5; Brown Jenkinson and Co Limited v. Percy Dalton (London) Limited: CA 1957

[٥]. ایزانلو، محسن، پیشین، ص ٢٠٦

[٦] همان. ص ٢٠٧

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

ـ چنانچه ذینفع اعتبار به جای بارنامه، نسبت به ارائه LOI اقدام نماید، این سند می‌بایست به نفع متقاضی اعتبار باشد و از سوی ذینفع صادر شده و بانک ذینفع نیز آن را ظهرنویسی کرده باشد و یا اینکه صرفاً از سوی بانک ذینفع صادر گردد.

ـ با توجه به ایجاد تعهد مستقیم و یا متقابل از سوی بانک ذینفع، بدیهی است که کلیه مسئولیت‌های مترتبه برعهده آن بانک می‌باشد.

ـ وفق شرایط مندرج در اعتبار، ذینفع اعتبار میتواند با ارائه LOI به همراه سایر اسناد مربوطه، نسبت به مطالبه وجه اعتبار اقدام نماید.

ـ در این مرحله متقاضی اولیه به نوبه خود با اخذ LOI تبدیل به ذینفع ثانویه می‌گردد.

ـ متقاضی ثانویه نسبت به گشایش اعتبار اسنادی با شرایط فوق الذکر به نفع ذینفع ثانویه (متقاضی اولیه) اقدام می‌نماید.

و رویه فوق به همین منوال ادامه می‌یابد.

در این چرخه، موقعیت ذینفع و متقاضی به چه صورت می‌باشد؟

ذینفع اعتبار با ارائه اسناد حمل مطابق با شرایط اعتبار، نسبت به وصول وجه اعتبار اقدام می‌نماید. متقاضی اعتبار هم اسناد حمل موضوع اعتبار را به همراه LOI مربوطه اخذ نموده و متعاقباً نسبت به ارائه اسناد حمل به بانک خود جهت وصول وجه اعتبار ثانویه اقدام می‌نماید.

با توجه به مراتب فوق الاشاره، واضح است که ذینفع اولیه و متقاضی اولیه نسبت به وصول وجه محموله ارسالی اقدام نموده و هریک از طرفین در قبال LOI صادره از طرف خودشان، عندالانقضا، متعهد می- باشند.

۱۰. کاربردهای تعهدنامهٔ جبران خسارت:

مسئله ای که در زمینه جبران خسارت در قانون دریایی (و قواعد لاهه) به سکوت برگزارشده و از نقاط ضعف این قاعده است، مسئله خسارت ناشی از تأخیردر تحویل کالا است. در غیاب قاعده ای صریح در این زمینه، برخی با استناد به بند ۲ ماده ۳ قواعد لاهه که تصریح دارد بر معاهدات موجود و نیز دیگر تحقیقات صورت گرفته در سال‌های اخیر، به بررسی خسارات موجود علیه حمل ونقل کالا در دریا می‌پردازیم. سهم حمل ونقل دریایی در جابجایی کالاها در تجارت بین المللی حدوداً ۹۰ درصد کل این تجارت را تشکیل می‌دهد این میزان به لحاظ عددی حدوداً شش میلیارد تن از انواع کالاست که تقریباً یک سوم آن را کالاهای نفتی و یک سوم آن را کالاهای خشک و فله و بقیه را کالاهای غیر فله تشکیل می‌دهند. با توجه به احراز چنین درصدی از جابجایی کالا در تجارت جهانی اهمیت تجارت و حمل و نقل دریایی بعنوان دو بخش جدانشدنی قابل بررسی است. بنظر می‌رسد که ارائه خدمات کارآمد در حمل و نقل دریایی از پارامترهای لازم و تأثیرگذار در انجام تجارت موفق بین المللی

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

است. بررسی روند توسعه تجارت نمانگر توسعه همزمان چنین حمل ونقلی است، حمل و نقل کارآمد بطور یقین باعث افزایش تجارت بین المللی خواهد شد پارامترهای مؤثر بر چنین حملونقلی متأثر از مقررات و ضوابط حاکم حمل و نقل و همچنین حاکم بر خدمات جانبی که به نحوی بر هزینه‌های حمل و نقل اثرگذار خواهد بود می‌باشد. بنابراین حمل و نقل را میتوان بعنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین المللی اثرگذار خواهد بود می‌باشد. بنابراین حمل و نقل را می‌توان بعنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین المللی و تأمین نیازهای گوناگون فعالان اقتصادی معرفی نمود. محیط اقتصادی که صنعت حمل و نقل در آن فعالیت می‌کند، دارای ویژگی‌های نظیر چرخ‌های بودن بالا، نوسانی بودن و غیرقابل پیشبینی است. بازار دارای پروفایل ریسک بالایی است.[1]

طبق کنوانسیون رتردام، به طورکلی وقتی متصدی حمل و نقل کالایی را تحویل می‌گیرد از او انتظار میرود که کالا را همانطور که تحویل گرفته به مقصد برساند لذا چنانچه کالا معیوب یا ناقص شود و به واسطه این عیب و نقص ارزش کالا کم شود خسارت حادث گردیده همچنین است اگر کالا سالم تحویل گردد اما در موعد مقرر به دست صاحب آن نرسد. انواع خساراتی کنوانسیون رتردام مطرح می‌کند، عبارتند از:

الف) تلف کل کالا.

ب) نقص یا عیب کالا.

ج) تأخیر در تحویل. [2]

د) خسارات مشترک.

چنانکه بیان شد، تعهدنامه‌های جبران خسارت کارکردهای متعددی دارند که برخی از مهم ترین آنها به شرح ذیل اند:

۱۰. ۱. درخواست تحویل کالا بدون ارائهٔ بارنامه:

به موجب قواعد حقوق تجارت بین الملل، تحویل کالا از سوی متصدی حمل به خریدار مستلزم رعایت قاعده ای است که به « قاعدهٔ ارائه »[3] شهرت یافته است. به موجب قاعدهٔ مزبور که در مادهٔ ٦٤ قانون دریایی ایران نیز به آن اشاره شده، متصدی حمل، تنها در برابر ارائهٔ بارنامهٔ اصلی از سوی گیرنده است که می‌تواند کالا را به وی تحویل دهد چراکه در غیر این صورت، وی در برابر دارندهٔ با حسن نیت بارنامهٔ اصلی، به دلیل تسلیم نادرست کالا مسئول خواهد بود علی رغم قاعدهٔ مزبور، دو مؤلفهٔ صرفهٔ اقتصادی و سرعت که به عنوان دو

---

[1]. هاشمیان، نرگس سادات، پیشین، ص ۱۸۵

[2] .حسین سیمایی صراف, یاری، میثم، تعهدات و مسئولیتهای متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیونهای بروکسل و هامبورگ.

[3]. ایزانلو، محسن، پیشین، ص ۲۰۹

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

اصل اساسی در حوزهٔ تجارت بین الملل شناخته می‌شوند، سبب شده‌اند که به منظور صرفه جویی در زمان، هزینه‌های گزاف ناشی از معطل ماندن کشتی در بندر، هزینه‌های انبار، بیمه و امثال آن، راهکاری برای انعطاف در برابر این قاعده به وجود آید که نتیجهٔ آن، مطرح شدن تعهدنامهٔ جبران خسارت به عنوان ابزاری برای حل این معضلات بود از سوی دیگر، در برخی موارد این امکان وجود دارد که بارنامه مفقود یا سرقت شده باشد که مسلماً در چنین وضعیتی، باید چارهای برای رفع سرگردانی و معطلی متصدی حمل از یک سو و استیصال گیرندهٔ با حسن نیت از سوی دیگر اندیشید و بر قاعدهٔ مزبور استثنائاتی وارد دانست بنابراین، کاربرد نخست تعهدنامهٔ جبران خسارت در بستر رابطهٔ بین متصدی حمل و دریافت کننده و در مواردی تحقق می‌یابد که هنوز بارنامهٔ اصلی به دست دریافت کننده نرسیده است و وی قصد دارد به جای ارائهٔ بارنامهٔ اصلی به متصدی حمل، با ارائهٔ تعهدنامهٔ جبران خسارت به وی، کالا را از او تحویل بگیرد.

۱۰. ۲. درخواست صدور بارنامهٔ تمیز

کاربرد دوم تعهدنامهٔ جبران خسارت را در بستر رابطهٔ بین متصدی حمل و فرستنده و در وضعیتی می- توان مشاهده کرد که فرستنده در برابر ارائهٔ این سند، از متصدی حمل تقاضای صدور بارنامه ای تمیز غیرمشروط[1] را می‌کند بارنامه باید حاوی مشخصات کامل بار باشد (مادهٔ ٦٠ و همچنین بند ۷ مادهٔ ۵۲ قانون دریایی ایران) اگر کالا از حیث ظاهری سالم و مطابق با اظهارات فروشنده باشد، بارنامه ای را که از سوی متصدی حمل بدون هیچ گونه قیدی صادر و به فروشنده تسلیم می‌شود، بارنامهٔ غیرمشروط می‌گویند که متصدی حمل را مسئول خسارات وارد به کالا قرار می‌دهد (مادهٔ ۳۸۱ قانون تجارت، بند ۵ مادهٔ ۵ قانون دریایی ایران و مادهٔ L5422-٤ قانون حمل ونقل فرانسه) اما در صورت وجود هرگونه عیب و نقص در کالا و یا عدم تطابق مشخصات کالا با آنچه از سوی فروشنده اظهار شده است، متصدی حمل اقدام به صدور بارنامهٔ مشروط به فروشنده می‌کند و بدین ترتیب، شخص ثالث دارندهٔ بارنامه را آگاه می‌سازد که وی (متصدی حمل) علامت، ماهیت یا کیفیتی از کالا را که در بارنامه ذکر شده است تضمین نمی کند و بدین ترتیب فرض تحویل کالا در وضعیت مندرج در بارنامه به متصدی حمل را از بین میبرد با وجود این، گاهی فرستنده از متصدی حمل درخواست می‌کند که به جای صدور بارنامهٔ مشروط، مبادرت به صدور بارنامهٔ غیرمشروط (تمیز) کند و وی نیز در عوض با دادن تعهدنامهٔ جبران خسارت به وی، او را در برابر خسارات احتمالی ناشی از مشارکت وی در اظهارات خلاف واقع در خصوص وضعیت کالا و تطابق آن با بارنامه مصون دارد. علت طرح چنین تقاضایی از سوی فروشنده این است که درصورتی که وضعیت کالا در بارنامه معیوب قید شود، ممکن است که خریدار (یا بانک) از پرداخت ثمن خودداری کند چراکه موضوع بیعی که وی انجام داده، کالایی سالم بوده است و نه کالایی معیب و از سوی

[1] . Clean bill of lading / Le connaissement sans reserve / Le connaissement net

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

دیگر، متصدی حمل از زمان صدور بارنامه و اقباض کالا، مسئول هر گونه عیب و نقصی است که در کالا حادث می‌شود؛ در فرضی هم که علیرغم وجود عیب کالا، متصدی مبادرت به صدور بارنامهٔ تمیز می‌کند، در معرض دعوای مسئولیت از سوی خریدار قرار می‌گیرد، زیرا در این صورت، فرض بر این است که عیب و نقص در دورهٔ تصدی وی به حمل کالا در مبیع حادث شده که برای احتراز از همین موارد وی به تحصیل تعهدنامهٔ مزبور روی می‌آورد.

۱۰. ۳. درخواست تغییر مقصد

کاربرد سوم تعهدنامهٔ جبران خسارت نیز در رابطهٔ بین متصدی حمل و فرستنده است. بیان شد که متصدی حمل به موجب قرارداد حمل متعهد است که کالا را به مقصدی که در بارنامه مندرج است، حمل کند و در آنجا به گیرنده تحویل دهد. با این حال در مواردی ممکن است فرستنده از متصدی درخواست کند تا کالا را به مقصدی متفاوت با آنچه در بارنامه درج شده است، حمل کند. نخستین واکنشی که یک متصدی محتاط در چنین مواردی باید از خود نشان دهد، درخواست استرداد بارنامه و کلیهٔ اسناد حملی است که از جانب او به فرستنده تسلیم شده، چراکه در غیر این صورت، ممکن است وی در معرض دعاوی مختلف مسئولیت قرار گیرد. درصورتی که استرداد این اسناد به هر دلیلی متعذّر باشد، راه دیگر، درخواست صدور تعهدنامهٔ جبران خسارت توسط متصدی از فرستنده است.

۱۰. ٤. سایر کاربردهای تعهدنامهٔ جبران خسارت

کاربرد دیگری که برای تعهدنامهٔ جبران خسارت می‌توان برشمرد در مواردی است که فرستنده از متصدی حمل، تقاضای صدور بارنامه ای با تاریخ مقدم را می‌کند توضیح اینکه مطابق قواعد حاکم بر حمل کالا در حوزهٔ تجارت بین الملل، بارنامه باید مشتمل بر تاریخ ارسال کالا باشد. فرستنده همواره مایل است که تاریخ ارسال کالا همان تاریخی باشد که مورد توافق طرفین قرار گرفته و در زمرهٔ شروط پرداخت وجه اعتبارات اسنادی درج شده است. گاهی بنا به دلایلی، ممکن است فرستنده نتواند در موعد مزبور، کالا را برای گیرنده ارسال دارد و لذا در چنین مواردی اگر تاریخ ارسال کالایی که در بارنامه درج می‌شود، متفاوت از تاریخی باشد که مورد تراضی طرفین قرار گرفته و در اعتبارات اسنادی نیز درج شده است، ممکن است مشکلاتی را برای فرستنده در پی داشته باشد. برای مثال، ممکن است بانکی که تعهد پرداخت وجه اعتبارات اسنادی را بر عهده دارد، درصورتی که مشاهده کند تاریخ ارسال مندرج در بارنامه متفاوت با تاریخی است که در زمرهٔ شرایط پرداخت وجه اعتبار وجود دارد، از پرداخت وجه به فرستنده خودداری ورزد. بنا به دلایلی از این دست، ممکن است فرستنده از متصدی حمل تقاضا کند که بارنامه ای با تاریخ مقدم به وی تسلیم کند؛ یعنی همان تاریخی را که بین او و گیرنده مورد توافق

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

قرار گرفته است در بارنامه به عنوان تاریخ ارسال کالا اعلام کند. این عمل ممکن است متصدی حمل را در معرض مسئولیت قرار دهد، چراکه نوعی تقلب و تبانی است.[۱]

کاربرد دیگر تعهدنامهٔ جبران خسارت در بستر رابطهٔ بین بانک و فرستنده است که مجال بروز می- یابد، زیرا در روش پرداخت از طریق اعتبارات اسنادی، بانک تنها در صورتی می‌تواند وجه اعتبار اسنادی را که در واقع همان ثمن معامله است به فروشنده بپردازد که مفاد اسناد حمل با اعتبارات اسنادی مطابق باشد[۲] در غیر این صورت در برابر خریدار مسئول خواهد بود. به منظور احتراز از خطرهای ناشی از این مسئولیت، ممکن است بانکی که وظیفهٔ پرداخت وجه اعتبار اسنادی را بر عهده دارد، در صورت عدم تطابق اسناد حمل با مفاد اعتبار اسنادی، پرداخت وجه آن را موکول به تضمین جبران خسارات ناشی از این عدم مطابقت کند که این تضمین به وسیلهٔ صدور تعهدنامهٔ جبران خسارت از سوی ذی نفع (فروشنده) به عمل می‌آید. در واقع به موجب این نوع تعهدنامهٔ جبران خسارت که در حقوق کشورهای فرانسوی زبان از آن به «La lettre de garantie de réalisation» یاد می‌شود، فروشنده تعهد می‌کند که وی مالک کلیهٔ حقوق متعلق به محموله است و این حقوق را به خریدار منتقل کند و به محض وصول اسناد حمل منطبق با مفاد اعتبارات اسنادی، آنها را به بانک ارائه دهد و در غیر این صورت از عهدهٔ خسارات وارد به خریدار برآید. یکی دیگر از کاربردهای این سند، در رابطهٔ بین خریدار و فروشنده در قراردادهای نفتی و در مواردی است که فروشنده قادر به ارسال اسناد حمل برای خریدار، پیش از وصول کالا به مقصد نیست. در چنین حالتی ممکن است خریدار به مالکیت فروشنده بر کالا و صحت بیع واقع شده بین آنها تردیدهایی داشته باشد، که در این وضعیت، این خریدار است که از فروشنده تقاضای صدور تعهدنامهٔ جبران خسارت می- کند تا بتواند بدین وسیله خود را از خسارات احتمالی ناشی از عدم مالکیت فروشنده نسبت به کالا محفوظ دارد. در این گونه موارد تعهدنامهٔ مزبور حاوی چهار تعهد است؛ نخست اینکه فروشنده، مالکیت خود نسبت به کالا را تضمین می‌کند؛ دوم آنکه تعهد م یکند که اسناد حمل را تسلیم کند؛ سوم آنکه متعهد می‌شود که در صورت مخدوش بودن مالکیت خود نسبت به کالا، خسارات وارد به خریدار را جبران کند، و در نهایت این سند شامل تعهد وی نسبت به خساراتی می‌باشد که ممکن است به دلیل تأخیر در تسلیم اسناد حمل به خریدار وارد آید.[۳]

---

۱. ایزانلو، محسن، پیشین، ص ۲۱۰

۲. شیروی، عبدالحسین، پیشین، ص ۲۴۸

۳. ایزانلو، محسن، پیشین، ص ۲۱۱

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

نتیجه گیری

جهانی شدن دنیای کوچکتر و در دسترس‌تری را ایجاد و اعضای آنرا به‌هم پیوسته کرده است. هم‌اکنون هر سرمایه‌گذاری برایش این امکان وجود دارد که در یک نقطه از جهان، حتی در نقاط دور افتاده شغلی را به وجود آورد. پیشرفت تکنولوژی و فناوری کشتی‌های جدید را به دنیای کشتیرانی معرفی کرد. بنادر برای همسو شدن با تغییرات کشتی‌ها و جا نماندن از هدایت آنها به سمت خود راهی جز تغییر و به‌روز شدن نداشتند. در جهان فعلی تجارت و حمل و نقل دریایی، سرعت، ایمنی و امنیت حرف اول را می‌زند. تدوین و تصویب کنوانسیون‌های مختلف و قوانین در جهت تامین این مهم بوده است. اتفاقات ناگوار عرصه حمل و نقل ایمنی کشتی‌ها و بنادر نسل جدید را درپی داشت. در این راستا برای کاهش استرس در تجارت تعهد نامه جبران خسارت پیش بینی شده است. ملاحظه شد که با توجه به اهمیت ویژه حمل و نقل دریایی، جایگاه جبران خسارت در این روش حمل و نقل بسیار حائز اهمیت می‌باش به گونه ای که در کنوانسیون‌های بین المللی در خصوص جبران خسارت به قوانین بسیاری پرداخته شده است. اصل جبران خسارت به عنوان یکی از بنیادی ترین اصول در قراردادها همیشه مدنظر بوده است. تعهدنامۀ جبران خسارت یکی از اقسام شرط تضمین جبران خسارت است که صادرکنندۀ آن را در برابر دریافت کنندۀ سند ملزم به جبران خساراتی می‌کند که از انجام عمل موضوع این تعهدنامه برای او ایجاد می‌شود. مهم ترین مزیت آن افزایش سرعت و صرفۀ اقتصادی معاملات تجاری و مهم ترین عیب آن امکان سوءاستفاده و ارتکاب تقلب می‌باشد که این امر تهدیدی برای امنیت حقوقی معاملات تجاری محسوب می‌شود. این تعهدنامه، ماهیتاً با عقد ضمان، ضمانت نامۀ بانکی و بیمه متفاوت است و اگرچه به عقد بیمه نزدیک تر است، قرارداد خصوصی مستقل محسوب می‌شود؛ قراردادی که یک تعهدی، معوض و احتمالی است. کاربردهای این سند در حمل و نقل زیاد می‌باشد که مهم ترین آنها عبارتند از استفاده برای تحویل کالا بدون ارائۀ بارنامه، درخواست صدور بارنامۀ تمیز، درخواست تغییر مقصد حمل کالا، تقاضای صدور بارنامه به تاریخ مقدم، درخواست پرداخت وجه اعتبارات اسنادی از بانک علی رغم عدم تطابق مفاد اسناد حمل با اعتبارات اسنادی و تضمین مالکیت فروشنده نسبت به کالا. با وجود تمامی کاربردهای این تعهدنامه اما به سود و زیان ثالث اثری ندارد و نمی تواند بر مبنای این تعهدنامه، علیه متصدی مدعی حقی شود و از سوی دیگر، وجود این تعهدنامه نمی تواند مانع مسئولیت قراردادی یا مسئولیت متصدی بر مبنای غصب در برابر دارندۀ بارنامه(مالک کالا) گردد. در حقیقت، چنین قراردادی نه تنها به زیان ثالث، اثر ندارد، در برابر او قابل استناد هم نیست.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

منابع:

۱. امیران بخشایش، عیسی، باریکلو، علیرضا، مفهوم اصل جبران خسارت در حقوق بیمه، مجلس و راهبرد، سال ۲۱، شماره ۸۰.

۲. حسین سیمایی صراف, یاری، میثم، تعهدات و مسئولیتهای متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیونهای بروکسل و هامبورگ.

۳. شرکت تحقیق و انتشار مسایل حمل‌و نقل ایران،از دریای پارس تا دریای چین، تهران ۱۳٤٦.

٤. فصلنامه علمی حقوقی قانون یار ، دوره دوم-شماره هفتم، پاییز ۱۳۹۷ .

۵. کاتوزیان، ناصر و محسن ایزانلو ، مسئولیت مدنی، بیمه مسئولیت مدنی، جلد دوم، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۷، ص ٤٤.

٦. معین، محمد، فرهنگ معین، نشر زرین، ۱۳۸٦.

۷. وطنی، امیر، زمانی، سید قاسم و جعفر زنگنه شهری، امکان جبران کامل خسارت در اصول قراردادها تجاری بین المللی، کنوانسیون قراردادهای بیع بین المللی کالا و حقوق ایران، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال چهارم، شماره دوازدهم، پاییز ۱۳۹٤.

8. هاشمیان، نرگس سادات، خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا و خسارات معنوی و اقتصادی در خصوص حمل و نقل دریایی، فصلنامه علمی حقوقی قانون یار، دوره دوم شماره هفتم، پاییز ۱۳۹۷.

9. Arizon, Felipe, Semark, David (2014). *Maritime letters of indemnity*, New York: Informa law.

10. Choo & Lemanski, 2013: 5; Brown Jenkinson and Co Limited v. Percy Dalton (London) Limited: CA 1957

11. Hinkelman, Edward G., (2005). *Novato: Dictionary of international trade*, World trade press

12. Krouner, Leonard W., (1986). "Profile on indorsements in letter of indemnity, International business lawyer.

13. Mazeaud, Henry, Mazeaud, Leon (1932). *Traité Théorique et Pratique de la Responsabilité Civile*, T. III, Paris: Librairie du Recueil Sirey [1] Stansfield, Robert H., (1987). "Letters of indemnity in arbitration", Journal of international dispute esolution,

14. Standard Chartered Bank v Pakistan National Shipping Corp No2 1999. Int.Com.L.R.

15. https://www.vekalatonline.ir/

16. vista.ir

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

Compensation agreement in maritime transport law

Dr. Mohsen Molaeifard[1]

Mohsen Lal Alizadeh[2]

Abstract

Maritime transport has always been welcomed by traders due to its ease of movement and lower costs. This transportation, with the largest share of international trade in terms of special characteristics, plays a key role in the national economy of the countries with sea and water border, as well as our country Iran. One of the issues that has always occupied the minds of merchants and governments in sea transportation is the issue of possible damages that have been created to solve this problem of the Compensation Agreement. Compensation agreements are used as one of the conditions for guaranteeing compensation in the field of freight transport in commercial contracts, especially in the field of maritime transport. Proper use of these commitments can ensure the legal security of transactions, expedite and facilitate the execution of commercial contracts, and bring cost savings. On the other hand, it is possible that these documents can be used as a tool for fraud and thus threaten the legal security of commercial contracts. In addition, in explaining the meaning of these letters of commitment, a discussion of their legal nature and identification of their function is inevitable. For this purpose, in this study, while examining the concept, the issue of validity and functions of this document will be investigated.

Keywords: Shipping, Damage, Compensation Commitment

[1] Assistant Professor of Law, Shandiz University

[2] Master student of private law at Shandiz University

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]