

بخش
مقالات

دکتر محمد ابوعطا*

نقش بیمه دریایی در جبران خسارات ناشی از تصادم کشتی‌ها

چکیده:

امروزه نقش مهم بیمه دریایی در جبران خسارتهای ناشی از حوادث مختلف که همواره نوع بشر را تهدید می‌کند بر کسی پوشیده نیست به‌ویژه اینکه در پاره‌ای زمینه‌ها، در نتیجه رشد سریع علم و فناوری و پیچیدگی وسایل و ارتباطات، حمایت از زیاندیدگان در برابر تبعات مالی حاصل از مخاطرات گوناگون، ضروری به نظر می‌رسد. در این میان، بیمه دریایی یکی از حوزه‌های اصلی فعالیت تجاری بیمه‌گری است چه زیانهای سنگین ناشی از سوانح متنوع کشتیرانی، تامین پوششهای بیمه‌ای را برای مالکان کشتی‌ها و کالا، اجتناب ناپذیر ساخته است. تحقیق حاضر به بررسی جایگاه قابل توجه بیمه دریایی در جبران خسارات ناشی از یکی از حوادث سهمگین دریایی یعنی تصادم کشتی‌ها اختصاص یافته است.

واژگان کلیدی:

تصادم، بیمه، بیمه نامه، خسارت، تلف، موسسه بیمه، انجمن حمایت و جبران خسارت، نجات، قائم مقامی.

مقدمه

کشتی‌های بازرگانی، مهمترین نقش را در حمل و نقل بین‌المللی کالا ایفا می‌کنند و از سال‌های قبل، خطوط منظم کشتیرانی، بین اغلب بنادر مهم کشورهای دریایی جهان برقرار شده است. این جایگاه، اقتضاء می‌کند که ایمنی کشتیرانی تجاری از تمام جوانب مورد عنایت قرار گرفته تا با تمهید تدابیر علمی مرتبط، با خطرات دریا مقابله شده و احتمال بروز سوانح گوناگون که در پی رشد صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی، سلامت سفرهای دریایی را همچنان تهدید می‌کند به حداقل ممکن برساند.

در واقع امر، این حوادث هنوز روی می‌دهند و جالب اینکه براساس آمار موجود، حدود ۸۰٪ از سوانح دریایی از خطای انسانی ناشی می‌شود. (مامانه پیام دریا، ۱۳۸۱، شماره ۱۰۴، ص ۸۸).

یکی از این حوادث که شاید بتوان با توجه به سوابق، آن را شدیدترین و زیانبارترین سانحه دریایی دانست، تصادم کشتی‌ها یا به تعبیر رایج در حقوق دریایی انگلیس، "تصادم در دریا"^۱ است.

تصادم در مفهوم کلی خود، به برخورد کشتی با هرگونه وسیله شناور دیگر اعم از کشتی‌ها و وسایل کمک‌نلوبری مثل چراغ‌های دریایی همچنین برخورد کشتی‌ها با اموال غیرشناور بندری مانند اسکله‌ها اطلاق می‌شود اما از دیدگاه حقوق دریایی که تصادم کشتی‌ها یکی از مباحث اصلی آن است تصادم، مبین برخورد دو کشتی با یکدیگر است و قواعد مسوولیت خارج از قرارداد ناشی از تصادم کشتی‌ها به نحوی که در "معاهده بین‌المللی یکنواخت‌سازی برخی قواعد مربوط به تصادم کشتی‌ها مصوب ۱۹۱۰ بروکسل"^۲ موارد ۱۶۲ تا ۱۷۲ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، مواد ۳۳۵ قانون مدنی و ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی، مواد ۱ تا ۸ قانون شماره ۶۷-۵۴۵ مصوب ۷ ژوئیه ۱۹۶۷ در فرانسه و مقررات مربوط به تصادم کشتی‌ها مندرج در قانون

^۱ - Collision at sea.

^۲ - International Convention for the Unification of certain rules of law with respect to collision between vessels, Brussels, September 23, 1910.

معاهدات دریایی انگلیس مصوب ۱۹۱۱ مقرر شده است، همین واقعه حقوقی را پوشش می‌دهد. در عین حال، احکام مسوولیت قراردادی ناشی از تصادم کشتی‌ها بر اساس معاهدات بین‌المللی مختلف بویژه "معاهده بین‌المللی یکنواخت سازی برخی قواعد حقوقی مربوط به بارنامه‌ها (قواعد لاهه) مصوب ۲۵ اوت ۱۹۲۴ در بروکسل"^۱ و پروتکل‌های اصلاحی آن به ترتیب مصوب ۲۳ فوریه ۱۹۶۸ (مشهور به قواعد لاهه - ویزی) و مصوب ۲۱ دسامبر ۱۹۷۹ در بروکسل همچنین "معاهده ملل متحد درباره حمل کالاها از طریق دریا (قواعد هامبورگ) مصوب ۳۱ مارس ۱۹۷۸ در هامبورگ"^۲ و یا حسب مورد، قوانین ملی قابل اعمال نسبت به قرار دادهای محل کالا قابل حصول است. اما اهمیت بیمه دریایی در این زمینه از دو جهت عمده قابل توجه است :

۱- در مواردی که سوانح دریایی از قبیل "به گل نشستن"^۳، حریق و تصادم در اثر حوادث قهری روی می‌دهد، از دیدگاه حقوقی، شخصی ملزم به جبران خسارتهای وارده نیست و صرفا اگر اموال تلف شده یا صدمه دیده و مخاطره منتهی به زیان، پوشش بیمه ای داشته باشد، بیمه‌گر بدنه یا کالاها، اقدام به جبران زیانهای وارده خواهد کرد.

۲- در مواردی هم که سوانح در اثر خطای عوامل انسانی روی می‌دهد، رعایت قواعد مسوولیت ناشی از تصادم نه تنها مستلزم رعایت مقررات دادرسی و صرف وقت و هزینه بسیار است، بلکه همیشه نمی‌توان به نتیجه بخش بودن طرح دعوا علیه مسوولان حادثه امیدوار بود.

با توجه به مراتب فوق، مالکان کالاها و کشتی‌ها که حسب مورد دارای نفع بیمه‌ای می‌باشند، اموال و در مواردی، مسوولیت خود را در مقابل خطر تصادم بیمه کرده و

^۱ -International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading (Hague rules), Brussels, Agust 25, 1924.

^۲ - United Nations Convention on the Carriage of goods by sea (Hamburg rules), Hamburg, march 31, 1978.

^۳ - Stranding.

بدین ترتیب، در روند پر مخاطره کشتیرانی، تأمین خاطری مناسب برای خود فراهم می‌کنند. در ادامه، به تبیین احکام و مفاهیم مختلف بیمه دریایی که بعضاً خاص این شاخه از حقوق بیمه است و حدود مسولیت بیمه‌گران در جبران خسارتهای ناشی از تصادم کشتی‌ها خواهیم پرداخت.

۱- سابقه و مفهوم بیمه دریایی

بیمه دریایی، قدیمی‌ترین شاخه حقوق بیمه است. از آغاز فعالیت کشتیرانی تجاری در پهنه آبهای گیتی، همیشه مخاطرات گوناگون طبیعی و غیر طبیعی، منافع صاحبان کشتی‌ها و کالاهای موجود در آنها را تهدید می‌کرده است. گرچه با پیشرفت علوم و فنون، از تعداد سوانح دریایی کاسته شده اما با توجه نقش بارز خطای انسانی در این زمینه، این حوادث همچنان روی می‌دهد. بر همین اساس، از سده‌های گذشته، اندیشه تمهید راهکارهایی که بتواند صاحبان اموال دریایی را در برابر خطرات دریا، حمایت کرده و باعث تأمین آسایش خاطر آنها شود به ثمر نشست. صرفنظر از سوابق تاریخی دور، شکل اولیه بیمه، نخستین بار در قرن پانزدهم میلادی در گستره حمل و نقل دریایی کالا در کشورهای حاشیه دریای مدیترانه بویژه در ایتالیا ظهور کرد. عملیات بیمه‌ای بدین ترتیب بود که مالکان کشتی یا کالا، در ازای پرداخت مبلغی پول به تجار، از آنان تضمینی می‌گرفتند که در صورت وقوع سانحه و تلف شدن اموال، خسارت وارده از محل تضمین اخذ شده جبران شود. البته در این روند، درجه احتمال رویداد وقایع زیانبار اساساً مورد توجه بیمه‌گران و بیمه‌گذاران قرار نمی‌گرفت. (Birds & Hird, 2001, p.1)

در انگلیس، سابقه فعالیت منسجم بیمه دریایی از طریق موسسه‌ای معین، به قرن هفدهم و قهوه‌خانه شخصی به نام "ادوارد لویڈز" می‌رسد که بیمه‌گران و مالکان کشتی و کالا و به تعبیری تاجران وقت، در آنجا گرد هم آمده و ضمن مباحثه در مورد حق بیمه قابل پرداخت، خسارت قابل جبران و سایر شرایط اخذ پوشش بیمه‌ای،

قرارداد بیمه مورد نظر خود را منعقد می‌کردند. گرچه تجارت بیمه بعد از چند سال از این مکان فراتر رفته و در اماکن دیگری از شهر لندن نیز انجام می‌شد، ولی به دلیل نقشی که ادوارد لویدز در این زمینه از خود باقی گذاشت، نه تنها نام او در صنعت بیمه برای همگان آشنا است، بلکه اکنون یکی از بزرگترین موسسات بیمه دریایی جهان با نام او (بیمه لویدز لندن) مشغول به فعالیت است. (کشیرانی و حمل و نقل دریایی، ۱۳۶۱، صص ۱۳۹ و ۱۴۰) با گذشت زمان، کشورهای مهم دریایی، هرکدام در پی آن برآمدند که با تکیه بر عرفهای بیمه‌ای و اصول حاکم، اقدام به تدوین مقرراتی جامع و مدون در این زمینه کرده و به عبارت دقیقتر، قانون بیمه دریایی وضع کنند. در سال ۱۹۰۶، قانون بیمه دریایی انگلیس که متن اولیه آن در سال ۱۸۹۴ نگاشته شده بود به تصویب رسید. این قانون که با اصلاحاتی هنوز لازم الاجرا است، از همان زمان تصویب، مورد توجه سایر دولتها قرار گرفت بطوری که قانون بیمه دریایی استرالیا مصوب ۱۹۰۹ با الهام کامل از قانون مذکور تدوین شده است. در کانادا، تا سال ۱۹۹۳، هرکدام از ایالتهای کشور، دارای قانون بیمه خاص خود بودند ولی در این سال، قانون بیمه دریایی فدرال به تصویب رسید که بسیار شبیه به قانون بیمه دریایی انگلیس است. جالب توجه اینکه در ایالات متحده آمریکا که هیچ‌گاه قانون بیمه دریایی وضع نشده است، دادگاهها در مقام رسیدگی به اختلافات بیمه‌ای، اصول مندرج در قانون بیمه ۱۹۰۶ انگلیس را رعایت می‌کنند. در فرانسه، قانون شماره ۵۲۲-۶۷ مصوب ۳ جولای ۱۹۶۷ و تصویب نامه شماره ۶۷-۶۸ مصوب ۱۹ ژانویه ۱۹۶۸ که جایگزین مقررات بیمه قانون تجارت مصوب ۱۸۰۷ این کشور شده است، متضمن قواعد حقوق بیمه دریایی فرانسه است (Tetley, 2002, p. 580 and infra). نهایتاً در حقوق ایران با وجود تصریح ماده ۱۹۱ قانون دریایی مبنی بر اینکه "دولت مکلف است طرح قانون بیمه دریایی را تنظیم و به مجلسین تقدیم نماید"، این طرح هیچ وقت تنظیم نشده و طبعاً زمینه تصویب قانون مورد نظر نیز فراهم نشده است؛ بنابراین قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶، بدون تفکیک، بر بیمه دریایی و غیر دریایی حکومت می‌کند.

مفهوم بیمه دریایی، تفاوت اصولی با بیمه های غیر دریایی ندارد. در تعریف این صنف از بیمه گفته‌اند "قرار داد بیمه دریایی قرارداری است که بوسیله آن، بیمه گر متعهد می‌شود به طریق و تا حدودی که توافق می‌شود خسارات دریایی بیمه گذار یعنی زیانهای ناشی از مخاطره دریایی را جبران کند (ماده ۱ قانون بیمه دریایی انگلیس) ماده ۱ قانون بیمه ایران نیز مقرر می‌دارد:

"بیمه، عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازای پرداخت وجه یا وجهی از طرف دیگر، در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارده بر او را جبران نموده و یا وجه معینی را پردازد. متعهد را بیمه گر، طرف تعهد را بیمه گذار، وجهی را که بیمه گذار به بیمه گر می‌پردازد، حق بیمه و آنچه را که بیمه می‌شود، موضوع بیمه می‌نامند." بنابراین بیمه دریایی وسیله ای برای تامین جبران خسارت ناشی از کشتیرانی و سایر فعالیتهای دریایی مرتبط در چارچوب توافق طرفین قرار داد بیمه است.^۱

۲- انواع بیمه و بیمه نامه های دریایی

بطور کلی، بیمه دریایی در بردارنده بیمه کشتی (بیمه بدنه)، کالا و کرایه حمل است. همچنین این شاخه حقوق بیمه، مسئولیتهای ناشی از بهره برداری از کشتی در قبال اشخاص ثالث را پوشش می‌دهد. البته بیمه کشتی، کالا و کرایه حمل، عملاً بوسیله شرکتها و موسسات انتفاعی بیمه گر انجام می‌شود و مسوولیت به عنوان یکی از موضوعهای قابل بیمه، عمدتاً تحت پوشش مجامعی غیر انتفاعی که در بازار بیمه جهانی به "انجمنهای حمایت و جبران خسارت" یا "کلوهای پی اند آی" مشهور هستند قرار می‌گیرد. این انجمنها که پیدایش آنها نتیجه مقتضیات کشتیرانی و تجارت

^۱ - به موجب ماده ۱ - ۱۷۱ قانون بیمه های فرانسه:

"est régi par le présent titre, tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une operation maritime".

دریایی در قرن گذشته است، برخلاف شرکتهای بیمه، به معنای واقعی، عملیات بیمه انجام نمی‌دهند بلکه نظر به اینکه در قلمرو کشتیرانی، مالکان کشتی‌های عضو این انجمنها متقابلاً ملتزم می‌شوند که خسارت وارده به هر یک از اعضا را با شرایطی جبران کنند، در معنای عام، بیمه گر محسوب می‌شوند.

بیمه نامه های دریایی را که برای کشتی، کالا و کرایه حمل صادر می‌شود در سه دسته اصلی قرار می‌دهند:

الف - از حیث دوره قرار داد بیمه، بیمه نامه‌ها را به سه دسته "بیمه نامه برای مدت معین"^۱، "بیمه نامه برای سفر معین"^۲ و "بیمه نامه مختلط"^۳ تقسیم کرده‌اند. (ماده ۲۵ قانون بیمه دریایی انگلیس). بیمه نامه برای مدت معین یا بیمه نامه زمانی، موضوع بیمه را برای مدتی مشخص تحت پوشش قرار می‌دهد اعم از آنکه در آن مدت سفری انجام بشود یا نشود، در بیمه نامه سفری که پوشش لازم برای سفر یا سفرهای معینی فراهم می‌شود مشخصات بنادر مبدا و مقصد و نیز مسیری که باید بین دو بندر طی شود، در بیمه نامه ذکر می‌شود. مقصود از بیمه نامه مختلط، بیمه نامه‌ای است که در آن مدت بیمه، بصورت تلفیقی از سفر و مدت معین است مثلاً کشتی برای سفر بین بندر عباس و لیورپول (انگلیس) برای ۸ ماه بیمه می‌شود. در این مورد هر کدام از سفر یا مدت ۸ ماه که زودتر انجام شود یا سپری گردد، مدت بیمه نامه منقضی می‌شود. (صادقی نشاط، ۱۳۷۰، صص ۴۴ و ۴۵).

ب- از جهت ارزش مورد بیمه، بیمه نامه‌ها در دو دسته "بیمه نامه با ارزش توافق نشده"^۴ و "بیمه نامه با ارزش توافق شده"^۵ قرار می‌دهند. در بیمه نامه ارزش گذاری نشده، ارزش و بهای "مورد بیمه"^۶ تصریح نمی‌شود بلکه "ارزش قابل

^۱- Time Policy

^۲- voyage policy

^۳- Mixed policy

^۴- unvalued policy

^۵- valued policy

^۶- Insured subject matter

بیمه^۱ آن را باید متعاقباً و به روشی مشخص تعیین کرد (ماده ۲۸ قانون بیمه دریایی انگلیس). روند ارزیابی قیمت در قانون بیمه دریایی انگلیس در ماده ۱۶ تبیین شده است. برای نمونه ارزش قابل بیمه کالا، قیمت اولیه کالای بیمه شده به اضافه هزینه حمل و بیمه آن است (بند ۳). اما ارزش قابل بیمه کشتی عبارت است از ارزش آن در آغاز خطر که شامل تجهیزات، انبارها و تدارکات دریانوردان و خدمه، دستمزد پیش پرداخت شده دریانوردان و سایر هزینه های پرداخت شده برای آماده سازی کشتی به منظور انجام سفر و هزینه بیمه تمام موارد فوق است (بند ۱). بنابراین مبلغی که بعنوان مبلغ بیمه در بیمه نامه ذکر می شود، فقط بیان کننده حداکثر تعهد بیمه گر است به نحوی که اگر با محاسبه ارزش مورد بیمه، مبلغ بدست آمده بیشتر از مبلغ بیمه شود، بیمه گر نسبت به مازاد تعهدی نخواهد داشت و از طرف دیگر، چنانچه ارزش مورد بیمه، کمتر از مبلغ بیمه شود، این ارزش مورد بیمه است که حداکثر تعهد بیمه گر را نشان می دهد نه مبلغ بیمه. (صادقی نشاط، ۱۳۷۰، ص ۵۱) در مقابل به موجب ماده ۲۷ قانون بیمه دریایی انگلیس "بیمه نامه ارزش گذاری شده بیمه نامه ای است که ارزش توافق شده مورد بیمه را تبیین می کند".

این قیمت، در روابط بیمه گر و بیمه گذار، اصولاً مقطوع بوده و در فرض بروز صدمات و زیانهای کلی یا جزئی، مبنای محاسبه تعهد بیمه گر در جبران خسارت بیمه-گذار قرار خواهد گرفت (بند ۳ ماده ۲۷).

ذکر مثالی مطالب بالا را روشن تر خواهد کرد. فرض کنیم یک کشتی با ارزش توافق شده ۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال توسط بیمه گر برای مسیر بندر الف تا بندر ب و ۳۰ روز پس از ورود به بندر ب و با همین ارزش توافق شده بوسیله بیمه گر دیگری برای سفر برگشت یعنی از بندر ب تا بندر الف بیمه شده باشد و در مدت ۳۰ روز توقف در بندر ب دچار حادثه تحت پوشش بیمه شده و صدمه ببیند و از این بابت ۲۰۰۰۰۰۰ ریال

^۱- Insurable value

هزینه تعمیرات از بیمه گر نخست دریافت کند. از طرف دیگر پس از تعمیر کشتی و در مسیر بندر ب به الف، دچار حادثه دیگری شده و کالا تلف شود. در این صورت، بیمه گر دوم نیز باید بدون کسر هیچ مبلغی تمام ۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال را به بیمه گذار بپردازد. حال اگر در فرض بالا به جای بیمه نامه ارزش گذاری شده، بیمه نامه با ارزش توافق نشده صادر شده بود، بیمه گر دوم متعهد بود ارزش کشتی تعمیر شده را بپردازد. (صادق نشاط، ۱۳۷۰، ص ۵۳) لازم به ذکر است که در بازار کنونی بیمه دریایی، عموماً از بیمه نامه های با ارزش توافق شده استفاده می شود و بیمه نامه های ارزش گذاری نشده، ندرتاً مورد استفاده قرار می گیرند. (کلایوم، اشمیتوف، ۱۳۷۸، ج ۲، ص ۷۵۳)

ج- "بیمه نامه شناور"^۱ بیمه نامه ای است که تنها شرایط کلی بیمه را در بر دارد و تعیین نام کشتی یا کشتی‌ها و سایر نکات و شرایط بیمه نامه را به اعلام بعدی بیمه-گذار که از طریق نویسی بیمه نامه یا به هر طریق معمول دیگر محقق می شود موکول می کند (ماده ۲۹ قانون بیمه دریایی انگلیس) این بیمه نامه عموماً بوسیله تاجرانی که قصد دارند محموله‌های متعددی را از طریق دریا ارسال کنند مورد استفاده قرار می گیرد زیرا بجای اینکه برای هر مورد حمل کالا، بیمه نامه‌ای اخذ شود، کل محموله خود را به مبلغی مشخص^۲ بیمه می کنند. بعد از صدور بیمه نامه شناور، بیمه گذار باید تمام موارد حمل کالا، میزان هر محموله و ارزش آن همچنین نام کشتی را همزمان با ارسال کالا به اطلاع بیمه گر برساند. بنابراین با هر مورد حمل کالا و اعلام مشخصات لازم به بیمه گر، ارزش محموله از ارزش مذکور در بیمه نامه کسر شده و طبعاً مسوولیت بیمه گر نیز کاهش می یابد و این روند تا جایی ادامه می یابد که کل مبلغ مذکور در بیمه نامه مستهلک شده و مسوولیت بیمه گر خاتمه یابد. (Chorely and Giles, 1988, pp. 546.547)

^۱- Floating policy

^۲- lump sum

۳- پوشش جبرانی بیمه گران دریایی

۳-۱- بیمه کشتی^۱

بیمه کشتی‌ها که در اصطلاح بیمه دریایی به بیمه بدنه^۲ معروف است شامل بیمه بدنه، تجهیزات و ماشین آلات کشتی می‌شود (براون، ۱۳۷۵، ص ۹ و نیز ر.ک. Rodiere et du pontavice, 1997, p. 506, N.530). تا سال ۱۹۸۲ در انگلیس و بسیاری از کشورهای دیگر، بیمه بدنه بر مبنای فرم بیمه "کشتی و کالای لویدز"^۳ موسوم به (S.G) که در سال ۱۷۷۹ تنظیم شده بود انجام می‌گرفت. اما از این زمان کشتی‌ها عموماً براساس فرم متحدالشکل "بیمه نامه دریایی لویدز" مشهور به (MAR)^۴ یا فرم مشابه آن یعنی "بیمه‌نامه دریایی شرکتها"^۵ که بوسیله موسسه بیمه گران لندن^۶ (ILU) تهیه شده است انجام می‌شود.

این موسسه اکنون با نام "انجمن بیمه بین‌المللی لندن"^۷ فعالیت می‌کند. این بیمه‌نامه‌ها صرفاً در بردارنده اطلاعات کلی مربوط به قرارداد بیمه مانند شماره بیمه نامه، نام بیمه گذار و کشتی، مدت یا سفری که قرارداد بیمه برای آن منعقد می‌شود، ارزش کشتی (در مورد بیمه نامه با ارزش توافق شده) یا مبلغ بیمه (در مورد بیمه نامه با ارزش توافق نشده) و حق بیمه است ولی شروط قرارداد بیمه که مبین حدود پوشش بیمه و حقوق و تعهدات بیمه گر و بیمه گذار است عملاً در یک یا چند فرم یکنواخت موسسه بیمه گران لندن که تحت عنوان "فیود موسسه"^۸ ضمیمه بیمه نامه‌ها است درج

1- Insurance on ship

2- Hull insurance-assurance sur corps

3- Lloyd's ship and goods (S.G) form of 1779

4- Lloyd's marin policy (MAR) form

5- Companies' marine policy (M.A.R,1) form

6- Institute of london under writers (I.I.U)

7- International underwriting association of london (IUA)

8 The institute time clauses Hulls 83 the .. مهم‌ترین فیود بدنه عبارتند از: Institute clauses

The Institute voyage clauses Hull 95 برای بیمه زمانی و Institute time clauses Hull 95

برای بیمه سفری.

می شود . (Tetley, 2002, p. 590)

بطور کلی، بیمه بدنه دو دسته از خسارتها را پوشش می دهد : ۱- تلف کشتی بیمه شده یا صدمات وارد به آن در اثر مخاطرات دریایی تحت پوشش بیمه ۲- پرداخت 3/4 خساراتی که در اثر تصادم ناشی از خطای کشتی بیمه شده به کشتی مقابل و کالاهای موجود در آن وارد شده است . در ادامه، ابتدا مصادیق خسارت‌های مشمول دسته نخست را بررسی کرده و سپس به خسارتهای دسته دوم خواهیم پرداخت .

۳-۱-۱- تلف کلی کشتی

مطابق حکم کلی مذکور در بند ۱ ماده ۵۵ قانون بیمه دریایی انگلیس که ناظر به تمام بیمه‌های دریایی است، بیمه‌گر فقط مسوول جبران خسارتهایی است که مستقیماً و بلاواسطه از مخاطرات تحت پوشش بیمه ناشی شده باشد مشروط به اینکه حسب قاعده حاکم در حقوق بیمه که درگستره حقوق بیمه دریایی نیز اعمال می شود، جز با تصریح خلاف در بیمه‌نامه، عمد بیمه‌گذار یا دیگر عوامل مصرح، سبب وقوع سانحه نشده باشد.^۱ (بخش الف بند ۲ ماده ۵۵) براین مبنا عموماً در قیود ضمیمه بیمه‌نامه‌های بدنه، فهرست مخاطرات گوناگون تحت شمول بیمه از جمله خطرات دریاها، رودخانه-ها، دریاچه‌ها یا سایر آبهای قابل دریانوردی، حریق، انفجار، برخورد با تجهیزات و تاسیسات بندری، صاعقه، حوادث زمان تخلیه و بارگیری، خطای فرمانده، افسران، خدمه و راهنما و ... همچنین خطرات خارج از شمول بیمه مثل خطر جنگ، اعتصاب و سلاحهای هسته‌ای گنجانده شده است . لازم به ذکر است که نخستین دسته از مخاطرات مشمول بیمه یعنی خطرات دریا در برگیرنده حوادث مختلفی مانند غرق

^۱ - حکم مذکور به عمد فرمانده یا دریانوردان کشتی تسری نمی یابد مگر اینکه در بیمه‌نامه، خلاف آن شرط شود. به موجب قانون شماره ۱۱۷۲-۸۴ (بخش دوم ماده ۱۳-۱۷۲ قانون بیمه‌های فرانسه):

”l'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré”.

لازم به ذکر است که برخلاف احکام حقوق بیمه دریایی انگلیس، به موجب ماده ۵-۱۷۳ قانون بیمه‌های فرانسه،

بیمه‌گر، جبران خسارتهای ناشی از عمد فرمانده کشتی در بروز حادثه را بر عهده نمی گیرد.

کشتی، واژگونی، طوفان، به گل نشستن، برخورد کشتی با کف دریا و هر جسم خارجی غیر از آب همچنین تصادم است. (اراج. براون، ۱۳۷۵، ص ۴۱) بنابراین در صورت تصادم و مشروط به اینکه بیمه گذار، مطابق قاعده اثبات در حقوق بیمه، ثابت کند که تلف در نتیجه برخورد کشتی‌ها واقع شده است، بیمه گر بدنه باید خسارتهای ناشی از تلف کلی کشتی تحت پوشش خود را جبران کند.

اینگونه زیان و احکام ناظر به جبران آن در دو فرض کلی قابل تصور است:

۱- تلف کلی واقعی^۱

۲- تلف کلی فرضی^۲

با وجود بررسی موارد فوق در بعضی دیگر از مباحث حقوق دریایی، اثر عمده این تفکیک در بحث از بیمه دریایی آشکار می شود. به موجب بند ۱ ماده ۵۷ قانون بیمه دریایی انگلیس "جایی که مورد بیمه نابود شود یا چنان صدمه ببیند که دیگر همان مال بیمه شده نباشد یا جاییکه بیمه گذار بطور غیر قابل بازگشت (قطعی) از آن محروم شود، خسارت کلی واقعی وجود دارد"، مانند اینکه کشتی در اثر انفجار، منهدم شده یا اینکه در آبهای عمیق دریا، غرق شود. همچنین به موجب ماده ۵۸ قانون: "جایی که کسنی مواجه با خطر، مفقود شده و پس از مدتی معقول، هیچ خبری از آن واصل نشود فرض بر ورود خسارت کلی واقعی است. بر این مبنا، در صورتی که کشتی در اثر سوانح دریایی از قبیل تصادم، دچار تلف کلی واقعی شود، بیمه گر باید در مورد بیمه نامه با ارزش توافق شده، مبلغ مذکور در بیمه نامه و در مورد بیمه نامه با ارزش توافق نشده معادل ارزش قابل بیمه کشتی را به بیمه گذار بپردازد مگر اینکه در بیمه نامه، جز این مقرر شده باشد (ماده ۶۸ قانون).

اکنون باید دید درچه مواردی با تلف کلی فرضی کشتی مواجه هستیم. مطابق بند ۲ ماده ۶۰ قانون بیمه دریایی انگلیس: "هنگامی که بیمه گذار از تصرف کشتی کالای خود

^۱- Actual total loss

^۲- Constructive total loss

در اثر خطر بیمه شده محروم شود و با توجه به اوضاع و احوال، احتمال بازیافت کشتی یا کالا نبوده یا هزینه بازیافت آن از ارزش کشتی یا کالا پس از بازیافت بیشتر شود و هنگامی که کشتی در اثر خطر مشمول بیمه، چنان آسیب ببیند که مخارج تعمیر، از ارزش آن پس از تعمیر افزون باشد، با خسارت کلی فرضی مواجه هستیم.^۱ در این حالات، بیمه گذار می تواند به نحوی که گفته خواهد شد زیان وارده به کشتی را از مصداقهای "خسارت جزئی" محسوب کند یا اینکه کشتی خود را ترک کرده و آن را به بیمه گذار واگذار کند و بدین ترتیب، خسارات خود را از سنخ کلی واقعی محسوب کند. (ماده ۶۱) اثر اقدام اخیر بیمه گذار،^۲ انتقال غیر مشروط تمام حقوق و منافع او در کشتی مصدوم یا مفقود به بیمه گر است. پس در صورت طرح دعوی علیه مالک کشتی، این بیمه گر است که باید پاسخگو باشد (Tetley, 2002, p.612) برای مثال: اگر کشتی مصدوم در آبهای پرتدد بندری قرار داشته باشد، مقام صالح بندری می تواند بیمه گر را ملزم به جابجایی لاشه کشتی کند. بیمه گذاری که مایل است خسارت کلی فرضی او از نوع خسارت کلی واقعی محسوب شود باید "اخطار رهاسازی و ترک مالکیت"^۳ به بیمه گر بدهد، در غیر این صورت زیانهای او، صرفاً از سنخ خسارتهای جزئی تلقی خواهد شد. این اعلام که مبین قصد بیمه گذار بر واگذاری قطعی مالکیت کشتی و منافع آن به بیمه گر است می تواند کتبی یا شفاهی و یا به هر دو طریق باشد ولی مهم آن است که بطور معقول پس از دریافت اطلاعات قابل اطمینان در مورد وضعیت کشتی به بیمه گرده شود. بیمه گر، مجاز است ترک مالکیت کشتی و انتقال آن به خود را صراحتاً و یا بطور ضمنی بپذیرد و در این صورت، مجاز به رجوع از تصمیم خود نخواهد بود.^۳ همچنین بیمه گر می تواند از لزوم اخطار بیمه گذار اغماض

^۱ - Abandonment - Délaissement

^۲ - Notice of Abandonment

^۳ - ممکن است به نظر رسد که ماهیت حقوقی اقدام بیمه گذار، "اغماض از مالکیت" و اقدام بیمه گر از مصداقهای تملک مال بدون مالک (حیازت مباح) است. این تصور را باید از ذهن زدود چه قصد بیمه گذار این نیست که بدون توجه به شرایط از مالکیت خود عدول کند بلکه با توجه به منفعی که از محل احتساب خسارت

کند (بندهای ۱ تا ۸ ماده ۶۲) و بدین ترتیب در موافقت با انتقال مالکیت کشتی به خود پیش قدم شود پس از موافقت بیمه گر با ترک مالکیت کشتی، از آنجا خسارت وارده از نوع کلی واقعی محسوب می شود بیمه گذار می تواند به همان ترتیب که در مورد حدود مسوولیت بیمه گر در مورد خسارات کلی واقعی گفته شد به او مراجعه کند.^۱

۳-۱-۲- تلف جزئی کشتی یا ورود صدمه به آن

در غالب موارد سوانح دریایی، کشتی فقط دچار صدمات جزئی یا خاص می شود مثل اینکه در نتیجه تصادم، در بدنه آن حفره‌ای ایجاد شده یا بخشی از ماشین آلات آن آسیب ببیند. به موجب ماده ۶۴ قانون بیمه دریایی انگلیس، "خسارت خاص"^۲ به معنای خسارت جزئی^۳ موضوع بیمه است که در اثر خطر مشمول بیمه ایجاد شده و خسارت مشترک نمی باشد". بنابراین مراد از خسارت جزئی هرگونه صدمه وارده به کشتی در اثر سانحه (تصادم) است و در صورتی که این گونه زیانها بطور ارادی و به منظور حفظ منافع عمومی همه اشخاص ذینفع در سلامت کشتی وارد شود، مشمول عنوان خسارت مشترک دریایی خواهد بود. در مورد اینگونه زیانها حدود الزام بیمه گر

کلی فرضی به عنوان خسارت کلی واقعی عاید او خواهد شد، قصد خود مبنی بر انتقال مالکیت کشتی را از طریق اعلام ترک مالکیت به اطلاع بیمه گر می رساند و پس از پذیرش صریح یا ضمنی پیشنهاد او به وسیله بیمه گر، انتقال مالکیت محقق می شود؛ بویژه اینکه اگر اعلام بیمه گذار را از سنخ اعراض که ماهیتا ایقاع است بدانیم، در صورت رد پیشنهاد بیمه گذار، او دیگر نباید مالک لاشه کشتی باشد در حالی که این نتیجه نیز مردود است. پس باید قایل به آن بود که با توجه به احکام مربوط و عرف مسلم بیمه دریایی، اراده طرفین در قالب ایجاب و قبول قراردادی که مبنای آن بطور ضمنی در قرارداد بیمه مبتنی بر قانون پذیرفته شده، قابل تحلیل است.

^۱ - در قانون بیمه‌های فرانسه، ماده ۲۷-۱۷۲ به بیان حکم کامل ترک مالکیت کشتی اختصاص یافته است:

"Il [délaissement] transfère les droits de l'assuré sur les objets assurés à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de la somme et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifié à l'assureur sa volonté de délaisser. L'assureur peut, sans prejudice du paiement de la somme assurée, refuser le transfert de propriété".

^۲ - Partial loss

^۳ - Particular average

در جبران خسارتها به شرح زیر است :

الف - با رعایت شرط صریح بیمه نامه ، در صورتیکه کشتی تعمیر شده باشد، هزینه متعارف تعمیر آن را که در هر حال از مبلغ بیمه یا تعهد بیمه گر نسبت به هر حادثه بیشتر نیست با کسر "ما به التفاوت نو به جای کهنه"^۱ به بیمه گذار پردازد. (بند ۱ ماده ۶۹) در این زمینه ذکر توضیحاتی ضروری است :

- سقف تعهد بیمه گر در دوره قرار داد، شامل خسارتهای ناشی از مخاطرات متعدد مشمول بیمه است. بنابراین اگر در مدت اعتبار بیمه بدنه، کشتی چندین بار تصادم کند، بیمه گر ملزم است هزینه تعمیرات کشتی را که البته در مورد هر سانحه از مبلغ بیمه بیشتر نخواهد شد پردازد . مثلاً اگر میزان تعهد بیمه گر در بیمه با ارزش توافق شده، ۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال باشد و کشتی در مدت یکسال قرار داد بیمه، سه بار تصادم کند و به ترتیب ۴۰۰۰۰۰۰۰، ۱۰۰۰۰۰۰۰ و ۳۵۰۰۰۰۰۰ ریال هزینه تعمیر آن باشد، بیمه گر ملزم است در هر مورد، هزینه تعمیرات را پردازد ولو اینکه جمع این مبالغ از مبلغ بیمه بیشتر است . (بند ۱ ماده ۷۷) اما اگر در حالی که ضدمه جزئی وارده به کشتی، تعمیر و رفع نشده است، کشتی دچار تلف کلی شود، بیمه گذار فقط می تواند از حیث تلف کلی کشتی به بیمه گر بدنه رجوع کند چه در هر حال، بیمه گذار مستحق دریافت مبلغی بیشتر از خسارت کلی نیست .

- از آنجا که در راستای تعمیر کشتی، معمولاً قطعات نو که طبعاً نسبت به قطعات کهنه و مستعمل کشتی ارزش بیشتری دارند در کشتی به کار برده می شود، بیمه گذار از این وضعیت متفع شده و بخشی از خسارات او که ناشی از فرسودگی و استهلاک معمولی کشتی است (نه سانحه دریایی) نیز جبران می شود . در این مورد، بیمه گر می - تواند با توجه به حکم فوق و در صورتیکه خلاف آن در بیمه نامه شرط نشده باشد بخشی از ارزش قطعات را از مبلغ بیمه قابل پرداخت به بیمه گذار کسر کند .

^۱ - Deduction new for old

ب- در صورتیکه فقط بخشی از صدمات وارده به کشتی تعمیر شود، بیمه گذار مستحق دریافت هزینه متعارف تعمیرات انجام شده و دریافت کسر قیمت متعارف ناشی از صدمات تعمیر نشده است مشروط به اینکه جمع این مبالغ از هزینه تعمیر کل صدمات وارده که با شرایط مذکور در بالا، قابل محاسبه است بیشتر نباشد (بند ۲ ماده ۶۹). نکته ای که در اینجا ذکر آن ضروری است تفاوت بین خسارت خاص یا جزئی و "هزینه خاص"^۱ است. به موجب بند ۲ ماده ۶۴ قانون بیمه دریایی انگلیس "هزینه‌هایی که بوسیله یا از طرف بیمه گذار برای ایمنی یا محافظت از موضوع بیمه تقبل شده است، غیر از خسارت مشترک و هزینه های نجات، هزینه های خاص نامیده می شود. هزینه های خاص جزء خسارات خاص نیستند" چه همانطور که گفته شد خسارت خاص به معنای صدمات و نقایصی است که در اثر تصادم، متوجه کشتی شده است در حالیکه هزینه خاص، در برنده مبالغی است که به تعبیر قانون برای تامین سلامت و محافظت از کشتی پرداخت شده است. بنابراین هزینه های متعارف یدک کردن کشتی مصدوم از محل تصادم به بندر محل تعمیر یا حوضچه خشک و دستمزد خدمه‌ای که در دوره تعمیر کشتی باید در آن حضور داشته باشند را می توان از صنف این هزینه ها دانست. مصداق روشن هزینه های خاص مخارجی است که به موجب شرط "تقلیل یا جلوگیری از خسارت"^۲ که در بیمه نامه های دریایی ذکر می شود پرداخت می گردد. مقصود از این شرط این است که بیمه گذار یا نماینده او می تواند هر گونه هزینه ای را برای جلوگیری از وقوع خسارت و یا گسترش آن پرداخت کنند و بیمه گر موظف است هزینه های پرداخت شده را بدون اینکه از مبلغ خسارت که حداکثر معادل مبلغ

^۱ - Particular charges

^۲ - در ماده ۱۱-۱۷۲ قانون بیمه های فرانسه، این هزینه ها شناسایی شده اند:

"... L'assureur repond également:... 2- Des frais exposés par suite d'un risqué couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage materiel ou de limiter le dommage".

^۳ - sue and labour clause

بیمه است کسر کند، جبران کند. البته لازم است که هزینه های مذکور بطور معقول تقبل شود و ملاک آن این است که ببینیم آیا در صورتی که کشتی پوشش بیمه نداشته باشد، چنان مخارجی معمولاً پرداخت می شود؟

تعهد بیمه گر به جبران هزینه خاص اعم از آن است که این هزینه ها به نتیجه مثبت منتهی شود یا بی ثمر باقی بماند. (صادقی نشاط، ۱۳۷۰، ص ۱۷۴) برای مثال اگر کشتی مشمول بیمه بدنه با کشتی دیگری برخورد کند و مالک آن در پی سانحه، برای جلوگیری از وقوع خسارت کلی، مخارجی را برای استفاده از یدک کشها به منظور شناور نگهداشتن کشتی پردازد ولی در نهایت کشتی غرق شود، بیمه گر ملزم است هم معادل مبلغ بیمه را به عنوان خسارت کلی پردازد و هم هزینه های صرف شده را که در واقع تکمیل کننده قرار داد بیمه محسوب می شود به بیمه گذار تادیه کند^۱ (بند ۱ ماده ۷۸) البته باید متذکر شد که به موجب این شرط نمی توان خسارت مشترک و سهمیه هایی که در ارتباط با آن پرداخت شده است، هزینه پرداخت شده بابت پاداش نجات دریایی همچنین مخارجی که برای تقلیل یا جلوگیری از خسارتی که مشمول بیمه نیست یا مخاطره موجب آن تحت پوشش بیمه قرار ندارد را از بیمه گر کشتی وصول کرد. (بندهای ۲ و ۳ ماده ۷۸)

همانطور که در این شماره و شماره قبل گذشت، شناسایی خسارتهایی که در اثر تلف کلی یا جزئی به کشتی وارد می شود و ارزیابی حدود جبران آن، شقوق مختلفی را در بر می گیرد اما در قانون بیمه ایران فقط ماده ۱۹ که مبین حدود مسوولیت بیمه گر

^۱ - به موجب ماده ۱۵ قانون بیمه ایران "بیمه گذار باید برای جلوگیری از خسارت، مراقبتی را که عادتاً هر کس از مال خود می نماید نسبت به موضوع بیمه نیز بنماید و در صورت نزدیک شدن حادثه یا وقوع آن، اقداماتی را که برای جلوگیری از سرایت و توسعه خسارت لازم است به عمل آورد... مخارجی که بیمه گذار برای جلوگیری از توسعه خسارت می نماید به فرض که منتج به نتیجه نشود به عهده بیمه گر خواهد بود...". در حقوق بیمه دریایی انگلیس، این شرط تنها در فرضی که در قرارداد بیمه گنجانده شود موثر خواهد بود و به تعبیری، مبنای الزام آور بودن آن تراضی است نه حکم قانون.

است به مسایل اصلی مطروح مربوط می شود. به موجب این ماده "مسئولیت بیمه گر عبارت است از تفاوت قیمت مال بیمه شده بلافاصله قبل از وقوع حادثه با قیمت باقیمانده آن بلافاصله بعد از حادثه ... در هر صورت حداکثر مسئولیت بیمه گر از مبلغ بیمه شده تجاوز نخواهد کرد".

چنانچه ملاحظه می شود حکم ماده، کلی است و بسیاری از مطالب پیش گفته را شامل نمی شود و حتی قیمت مورد نظر قانون اصولاً ناظر به بیمه نامه ای است که در آن، بهای مال ذکر شده است و در مورد بیمه های دریایی باید با تفسیر آن بدین ترتیب که قیمت توافق شده نیز در حکم قیمت مال (قابل بیمه شدن) است، بیمه نامه های ارزش گذاری نشده را نیز مشمول ماده دانست. (صادقی نشاط، ۱۳۷۰، ص ۱۸۲) باتوجه به این وضعیت، در بیمه نامه های دریایی تحت حکومت قانون بیمه ایران، به منظور پرکردن خلا قابل توجه قانون، بسیاری از احکام مربوط که مبتنی بر عرف مسلم بیمه دریایی است و حجم عمده ای از آن در قانون بیمه دریایی انگلیس مقدر شده است گنجانده می شود.

۳-۲-۳- خسارات مشترک

بیمه گر بدنه با شرایطی ملزم به پرداخت خسارتهای مشترک دریایی^۱ یا سهمیه

^۱ - از گذشته های دور، در قواعد و عرفهای حاکم بر کشتیرانی چنین پذیرفته شده بود که اگر در جریان سفر دریایی، کشتی، دچار مخاطره شدیدی شود به طوری که برای نجات و حفظ کشتی و اموال موجود در آن، ریختن بخشی از کالاها به دریا به منظور سبک سازی کشتی ضرورت داشته باشد، مالک کشتی و صاحبان سایر اموال نجات یافته، ملزم بودند در جبران زیانهای مالک کالاها تلف شده شرکت کرده و هر کدام سهمی متناسب از خسارات وارده را جبران کنند. این قاعده حقوقی نه تنها با گذشت زمان، متروک نشد بلکه با تاثیر از اندیشه حاکم بر آن یعنی تعاون و همکاری و توزیع آثار مخاطرات دریایی، مصادیق اعمالی که می توانند منتهی به رفع خطر و تامین سلامت مشترک همه اموال شود گسترش یافته و از به دریا ریختن کالاها، فراتر رفته است. در حال حاضر نیز احکام این گونه خسارات در قوانین و مقررات دریایی کشورها پذیرفته شده و در عین حال قواعد یکسان بین المللی یورک - آنتورپ مصوب ۱۸ اکتبر ۱۹۹۴ در سیدنی، شناسایی و تسویه این خسارتهای را پوشش می دهد.

متناسب بیمه گذار در پرداخت این زیان است. در اینجا نیز ضابطه اساسی مسوولیت بیمه گر این است که زیانهای ناشی از عمل مربوط به خسارت مشترک، برای جلوگیری از وقوع مخاطره تحت پوشش بیمه (مانند تصادم انجام شده باشد مگر اینکه بیمه نامه خلاف این نکته را مقرر کند؛ حکمی که صراحتاً در بند ۶ ماده ۶۶ قانون بیمه دریایی انگلیس بیان شده است. مسوولیت بیمه گر نسبت به این گونه خسارتها را می توان از دو دیدگاه مطرح کرد :

الف - با رعایت شرط صریح بیمه نامه، در صورتی که به منظور رفع مخاطره و حفظ سلامت عمومی کشتی و اموال موجود در آن به تشخیص فرمانده، صدمه ای به کشتی وارد شود، بیمه گذار (مالک کشتی) می تواند بدون لزوم مراجعه به سایر اشخاص ذی نفع از تفدیه^۱ برای دریافت تمام خسارت خود به بیمه گر رجوع کند اما اگر در همین فرض، هزینه ای^۲ از جانب بیمه گذار پرداخت شود، بیمه گر فقط مسوول آن بخش از این هزینه است که نهایتاً برعهده بیمه گذار قرار می گیرد. (بند ۴ ماده ۶۶) به عبارت دیگر، بیمه گذار برای وصول سهمیه های صاحبان کالا در خسارت مشترک، باید به خود آنها یا بیمه گران کالاها رجوع کند.

ب- با رعایت شرط صریح بیمه نامه، در فرضی که برای نجات اموال و حفظ سلامت عمومی، بخشی از کالاهای موجود در کشتی تفدیه شود، بیمه گذار (مالک کشتی) که سهم خود را از خسارت مشترک پرداخته یا ملزم به تادیه آن است می تواند مبلغ پرداختی را از بیمه گر بدنه مطالبه کند (بند ۵ ماده ۶۶). در ادامه ذکر دو نکته

به موجب قاعده A این قواعد: " هنگامی و فقط هنگامی یک عمل مشترک وجود دارد که تفدیه یا هزینه ای فوق العاده بطور عمدی و متعارف برای سلامت و ایمنی مشترک و به منظور حفظ اموال در معرض حادثه دریایی عمومی از مخاطره انجام شود. تفدیه ها و هزینه های خسارات مشترک بوسیله منافع مختلف سهم [خسارت] دهنده ... تحمل خواهد شد." برای مطالعه در مورد این موضوع که از پیچیده ترین مباحث حقوق دریایی است. رک: chorely and Giles, 1988, p. 289 and infra امید، ۱۳۵۳، ج ۲، ص ۴۰۸ به بعد.

^۱ - General average sacrifice

^۲ - General average expenditure

ضروری است :

- با رعایت شرط مندرج در بیمه نامه، چنانچه مبلغ بیمه بدنه از بهای کشتی به میزانی^۱ که در تعیین خسارت مشترک مینا قرار می گیرد^۲ کمتر باشد، ارزش اخیر مبنای محاسبه مسوولیت بیمه گر را تشکیل نمی دهد، برای نمونه اگر کشتی به کمتر از قیمت واقعی خود فرضاً به ۱۰۰۰۰۰ ریال بیمه بدنه شده باشد ولی در زمان ارزیابی بهای آن برای مشخص کردن سهمیه کشتی در پرداخت خسارت مشترک، کشتی، ۱۵۰۰۰۰ ریال قیمت داشته باشد، بیمه گر، تنها به ماخذ مبلغ بیمه مسوولیت دارد نه بیشتر.

- با رعایت مفاد بیمه نامه، اگر در جریان مخاطره منتهی به عمل مربوط به خسارت مشترک، کشتی دچار خسارت خاص مشمول بیمه شود، این خسارت که از ارزش کشتی می کاهد باید از مبلغ بیمه نیز کسر شود تا ماخذ مسوولیت بیمه گر روشن شود. (بند ۱ ماده ۷۳) ذکر مثالی موضوع را آشکار تر خواهد کرد :

مبلغ بیمه بدنه ۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال

ارزش کشتی به میزانی که باید در خسارت مشترک سهمیم باشد ۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال

خسارت خاص ۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال

$$۱۰۰۰۰۰۰۰ - ۱۰۰۰۰۰۰۰ = ۹۰۰۰۰۰۰$$

بنابراین به جای ۱۰۰۰۰۰۰۰، مسوولیت بیمه گر بدنه از ماخذ ۹۰۰۰۰۰۰ ریال

محاسبه خواهد شد .

^۱ - Contributory value

^۲ - به موجب قاعده XVII قواعد یورک - آنتورپ، ملاک ارزیابی، اصولاً قیمت خالص اموال نجات یافته در انقضای مخاطره است مگر در مورد کالا که بهای زمان تخلیه آن که از سیاهه تجاری و در صورت عدم وجود آن بر مبنای ارزش ارسال شده کالا قابل حصول است، ملاک عمل است.

۳-۱-۴- هزینه نجات

در صورتی که عملیات نجات دریایی^۱ با شرایط ویژه خود به منظور رفع مخاطره مشمول بیمه انجام شده باشد، بیمه گر، مسوول پرداخت هزینه های نجات خواهد بود چه این هزینه ها خسارت ناشی از خطر تحت شمول بیمه محسوب می شود (بند ۱ ماده ۶۵). لازم به ذکر است که مطابق بند ۲ ماده ۶۵ قانون بیمه دریایی انگلیس، هزینه نجات را با توجه به اوضاع و احوال انجام عملیات نجات می توان به عنوان "هزینه های خاص" یا "خسارت مشترک" از بیمه مطالبه کرد؛ بدین توضیح که اگر بوسیله بیمه گذار یا از جانب او هزینه هایی صرفاً برای حفظ ایمنی و رفع مخاطره کشتی پرداخت شود و در نتیجه، کشتی نجات یابد، بیمه گذار می تواند هزینه نجات را تحت عنوان هزینه خاص، از بیمه گر مطالبه کند اما در صورتی که حفظ منافع عمومی صاحبان کشتی و کالا، اقتضای عملیات نجات داشته باشد، پاداش پرداختی به نجات دهنده ماهیت خسارت مشترک دارد بنابراین با توجه به آنچه در زمینه مسوولیت بیمه گر نسبت به خسارت مشترک گفته شد، بیمه گذار از حق مراجعه به بیمه گر بدنه برخوردار است.

^۱ - در تعریف نجات دریایی گفته اند: "خدمتی است که کشتی یا بقایای کشتی و کالاها یا اشخاص موجود در آن را هنگامی که در دریا یا آبهای ساحلی در مخاطره قرار گرفته اند حفظ کرده یا در ایمنی و سلامت آنها نقش دارد مشروط بر اینکه این خدمت بطور داوطلبانه و نه در راستای انجام هرگونه وظیفه قانونی یا رسمی یا صرفاً به منظور محافظت از خود [و اموال خود] انجام شده باشد. شخصی که این خدمت را انجام دهد، مستحق دریافت پاداش نجات است. (Australian maritime law, 1991, p. 199, N.8.2.). مطابق این تعریف، برای اینکه عملیات دریانوردان و امدادگران، مشمول عنوان نجات دریایی بوده و سبب استحقاق دریافت پاداش شود، وجود شرایطی ضروری است که فهرست وار از قرار ذیل است:

- ۱- اموال نجات یافته از اموال دریایی باشد. ۲- عملیات نجات، داوطلبانه باشد.
- ۳- اموال باید از خطر نجات یافته باشد. ۴- عملیات نجات باید موفقیت آمیز باشد.

۳-۱-۵- بیمه مسولیت مدنی ناشی از تصادم

بیمه کشتی علاوه بر اینکه مصداق بارز بیمه اموال است و تلف کشتی یا خسارات مختلف وارد یا مرتبط به آن را پوشش می دهد، مسولیت مدنی ناشی از تصادم کشتی‌ها را نیز در بر می گیرد. (Ripert, 1953, T3, p99, N2134- Rodiere et du pontavice, 1997, p. 507, N. 530)

این نکته مبتنی بر یک قاعده حقوق بیمه است بدین ترتیب که مسولیت نیز می‌تواند موضوع عقد بیمه قرار گیرد. به موجب ماده ۴ قانون بیمه ایران: "موضوع بیمه ممکن است مال باشد اعم از عین یا منفعت یا هر حق مالی یا هر نوع مسولیت حقوقی..." بنابراین بیمه کشتی، در عین حال، بیمه مال^۱ و بیمه مسولیت^۲ است.

در سال ۱۸۳۶ در دعوای (De vaux V. Salvador)، صاحبان کشتی دارای پوشش بیمه بدنه علاوه بر جبران خسارت وارد به کشتی، خساراتی را که به دلیل مسولیت ناشی از تصادم مبتنی بر خطا، به مالک کشتی مقابل پرداخت کرده بودند از بیمه گر بدنه مطالبه کردند و در پی امتناع بیمه گر از پذیرش مسولیت این خسارات، موضوع به دادگاه ارجاع شد. دادگاه پس از بررسی پرونده، چنین رای صادر کرد که با وجود بیمه بودن خطر تصادم، مسولیت قانونی مالک کشتی که از تصادم ناشی شده است در تعهد بیمه گر بدنه قرار ندارد. پس از چندی پیشنهاداتی برای بیمه شدن مسولیت ناشی از تصادم ارائه شد اما بیمه گران با اعتقاد به اینکه بیمه مسولیت موجب بی دقتی فرماندهان کشتی‌ها می شود از ارائه پوشش بیمه مسولیت خودداری می‌کردند. این اختلاف نظر بین سالهای ۱۸۵۰ تا ۱۸۵۴ ادامه داشت و در نهایت بیمه گران پذیرفتند که مسولیت ناشی از تصادم را به عنوان یک بیمه اضافی تحت پوشش بیمه بدنه و ماشین آلات کشتی قرار دهند. در اواخر قرن ۱۹ که قیود استاندارد موسسه بیمه گران لندن انتشار یافت، مسولیت ناشی از تصادم تحت عنوان خاص (Running down clause)

^۱ - Assurance de chose-Assurance sur facultés

^۲ - Assurance de responsabilité

جزء پوشش بیمه گران کشتی قرار گرفت لیکن جهت رعایت احتیاط لازم و جلب رضایت بیمه گران بدنه، فقط $\frac{3}{4}$ این مسوولیت پذیرفته شد.

امروزه نیز گرچه بر اساس قیود ضمیمه بیمه نامه ها، $\frac{3}{4}$ مسوولیت باعنوان "مسوولیت ناشی از تصادم" (the collision liability) در تعهد بیمه گر بدنه است اما در بازار بیمه دریایی این پوشش با نام اولیه خود مشهور است. (براون، ۱۳۷۵، صص ۱۱۷ و ۱۱۸ نیزری: Parks, 1987, V3, p. 689)

البته این نکته را باید در نظر داشت که به موجب قیود زمانی موسسه بیمه گران لندن، حداکثر تعهد بیمه گر، $\frac{3}{4}$ مبلغ بدنه و ماشین آلات کشتی در هر سانحه است نه $\frac{3}{4}$ کل مبلغ مسوولیت بیمه گذار.

مثال ۱-

مبلغ بیمه = ۴۰۰۰۰۰۰ ریال میزان مسوولیت ناشی از تصادم = ۶۰۰۰۰۰۰ ریال
مسوولیت بیمه گر در جبران خسارت = ۳۰۰۰۰۰۰ = $\frac{3}{4} \times ۴۰۰۰۰۰۰$

مثال ۲-

مبلغ بیمه = ۴۰۰۰۰۰۰ میزان مسوولیت ناشی از تصادم = ۳۰۰۰۰۰۰ ریال
مسوولیت بیمه گر در جبران خسارت = $\frac{۲}{۳} \times ۳۰۰۰۰۰۰ = ۲۰۰۰۰۰۰$

در اینجا ذکر نکاتی دیگر ضروری به نظر می رسد:

۱- شمول مسوولیت بیمه گر بدنه وسیع است چه $\frac{3}{4}$ مبالغی را که بیمه گذار بابت جبران خسارتهای وارد به کشتی دیگر و اموال و کالاهای موجود در آن (که شامل خسارت مشترک و هزینه نجات هم می شود) پرداخته است در بر می گیرد.

۲- در فرض مقصر بودن هر دو کشتی در تصادم، بیمه گران بدنه هر کشتی باید با توجه به میزان مسوولیت کشتی، کشتی تحت پوشش خود و مستقلاً اقدام به جبران زیانهای کشتی مقابل کنند^۱ و بر خلاف مالکان کشتی‌ها، تهاثر مبالغ خسارات و

^۱-single liability

پرداخت مازاد احتمالی^۱ در مورد بیمه گران قابل اجرا نیست. (Chorely and Giles, 1988, pp. 577-578, N30,3.18)
۳- همانطور که بعداً گفته خواهد شد ۱/۴ باقیمانده از مسوولیت مالک کشتی خاطی را انجمن های حمایت و جبران خسارت (P & I Clubs) برعهده می گیرند .

۳-۲- بیمه کالا

در انگلیس و بسیاری از کشورها، بیمه کالا بوسیله بیمه نامه های موسوم به (M.A.R) که در بیمه کردن کشتی ها مورد استفاده قرار می گیرد و البته با اعمال اصلاحات متناسب با بیمه باربری انجام می شود. در اینجا نیز بیمه نامه، متضمن اطلاعات کلی مربوط به قرار داد بیمه است و تفصیل حقوق و تعهدات بیمه گر و بیمه گذار (صاحب کالا) در قیود سه گانه بیمه کالا^۲ که بوسیله موسسه بیمه گذاران لندن تهیه شده و با حروف C,B,A مشخص می شود گنجانده شده است و در عمل یکی از این قیود، ضمیمه بیمه نامه می شود (Tetley, 2002, p. 591) البته تا قبل از معمول شدن بیمه نامه های مذکور، بیمه دریایی کالا همانند بیمه بدنه براساس فرم "بیمه نامه اس. جی لویڈز"^۳ که در سال ۱۷۷۹ تهیه شده و ضمیمه قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ انگلیس بود انجام می شد اما با توجه به مشکلاتی که به مرور زمان در زمینه درک و تفسیر مفاد آن بروز کرد، کمیسیون تجارت و توسعه ملل متحد، تغییراتی در بیمه نامه مذکور بوجود آورد و به این ترتیب، زمینه تنظیم بیمه نامه های جدید و قیود الحاقی آن فراهم شد. (اشمیتوف، ۱۳۷۸، ج۲، صص ۷۸۳ و ۷۸۴). مخاطرات تحت پوشش قیود C,B,A یکسان نیست چه فرم A "پوشش تمام خطر"^۴ ارایه می کند بدین معنا که جز خطرات معدود مصرح، سایر مخاطرات، تحت پوشش بیمه قرار دارند اما قیود C,B، به ترتیب مخاطرات معدودتری را پوشش می دهند منتها موضوع مورد بحث ما یعنی خطر تصادم

^۱-Cross liability

^۲-Institute cargo clause

^۳-S.G Lloyd's policy

^۴-All Risks coverage

در همه قیود مذکور گنجانده شده است. بنابراین با لحاظ مفاد بیمه نامه و ضمیمه آن، بیمه گر جز در مورد خسارتهای ناشی از عمد صاحب کالا و دیگر مخاطرات استثناء شده، اصولاً ملزم به جبران زیانهای ناشی از تلف کلی (اعم از واقعی و فرضی)، تلف جزئی یا آسیب دیدگی کالا همچنین خسارت مشترک و هزینه نجات است.

الف - تلف کلی کالا

آنچه پیشتر در مورد شناسایی موارد تلف کلی کشتی اعم از واقعی یا فرضی و روش جبران خسارات بیمه گذار گفته شد، در اینجا نیز قابل اعمال است. فقط این نکته را باید افزود که علاوه بر بخش "الف" بند ۲ ماده ۶۰ قانون بیمه دریایی انگلیس، مطابق بخش "ج" همان بند "در مورد ورود زیان به کالا، جایی که هزینه تعمیر و ارسال کالاها به مقصد، از قیمت آنها در زمان ورود (به مقصد) بیشتر باشد" نیز با یکی از مصداقهای تلف کلی فرضی کالا مواجه هستیم.

ب- تلف جزئی یا آسیب دیدگی کالا

انواع خسارت جزئی محموله و روش جبران و تسویه آن بوسیله بیمه گر را باید در ماده ۷۱ قانون بیمه دریایی انگلیس دید. به موجب این ماده، خسارت جزئی محموله به دو صورت ممکن است اتفاق افتد: یکی اینکه قسمتی از کالای بیمه شده کلاً از بین برود و صورت دوم اینکه، تمام کالا تحویل بشود ولی در حالتی که کلاً یا بخشی از آن آسیب دیده باشد. ضمناً خسارت به هر یک از دو صورت که باشد ممکن است بر طبق بیمه نامه با قیمت توافق شده یا مطابق با بیمه نامه با قیمت توافق نشده جبران شود. بنابراین چهار صورت در تسویه خسارات جزئی محموله قابل تصور است. اصادقی نشاط، ۱۳۷۰، ص ۱۸۵ و بعد.

۱- قسمتی از محموله از بین رفته و بیمه نامه با ارزش توافق شده است. در این صورت، خسارت قابل پرداخت به نسبت ارزش قابل بیمه شدن مقدار از بین رفته

به ارزش قابل بیمه شدن تمام کالا از ارزش توافق شده خواهد بود به عبارت دیگر:

ارزش قابل بیمه شدن کالای تلف شده × ارزش توافق شده = خسارت قابل پرداخت

ارزش قابل بیمه شدن تمام کالا

۲- قسمتی از محموله از بین رفته و بیمه نامه با ارزش قابل بیمه شدن (توافق نشده)

است. در این حالت، خسارت عبارت خواهد بود از ارزش قابل بیمه شدن بخشی از

کالا که از بین رفته است به عبارت دیگر:

ارزش قابل بیمه شدن کالای تلف شده × ارزش قابل بیمه شدن تمام کالا = خسارت قابل پرداخت

ارزش قابل بیمه شدن تمام کالا

۳- محموله به صورت آسیب دیده تحویل گردیده و بیمه نامه با ارزش توافق شده

است در این صورت خسارت قابل پرداخت عبارت است از نسبت ارزش کالای آسیب

دیده به کالای سالم از ارزش توافق شده به عبارت دیگر:

ارزش کالای آسیب دیده در مقصد - ارزش کالای سالم در مقصد × ارزش توافق شده = خسارت قابل پرداخت

ارزش کالای سالم در مقصد

۴- محموله به صورت آسیب دیده تحویل گردیده و بیمه نامه با ارزش قابل بیمه

شدن (توافق نشده) است. در این حالت خسارت قابل پرداخت عبارت خواهد بود از:

ارزش کالای آسیب دیده در مقصد - ارزش کالای سالم در مقصد × ارزش قابل بیمه شدن تمام کالای سالم = خسارت قابل پرداخت

ارزش کالای سالم در مقصد

نکته‌ای که در اینجا ذکر آن ضروری است تفاوت قانون بیمه دریایی انگلیس و

قانون بیمه ایران از حیث نحوه ارزیابی ارزش قابل بیمه شدن موضوع بیمه است. گفته

شد که به موجب بند ۳ ماده ۱۶ قانون بیمه دریایی انگلیس، ارزش قابل بیمه کالا

عبارت از قیمت اولیه کالای بیمه شده به اضافه هزینه حمل و بیمه آن است در حالی

که به موجب ماده ۲۲ قانون بیمه ایران: "در بیمه‌های ذیل، خسارت به این طریق

حساب می‌شود: ۱- در بیمه حمل و نقل، قیمت مال در مقصد...". از عبارت ماده

چنین استفاده می‌شود که نفع حاصل از فروش به اضافه هزینه‌های انجام شده، قابل

بیمه شدن است و جبران خسارت، تا مبلغ بیمه در تعهد بیمه گر خواهد بود و بدین

ترتیب، برخلاف قانون بیمه ایران، در محاسبه ارزش قابل بیمه شدن کالا به موجب قانون بیمه دریایی انگلیس، نفع قابل انتظار حاصل از فروش کالا در مقصد مورد توجه قرار نمی‌گیرد. بنابراین در صورتی که بیمه کالا تابع قانون بیمه ایران باشد باید به اثر متفاوت اجرای بند ۱ ماده ۲۲ توجه داشت.

ج- هزینه خاص، خسارت مشترک و هزینه نجات

آنچه در بحث از بیمه بدنه کشتی در مورد مسولیت بیمه گر به پرداخت هزینه های خاص، خسارت مشترک و هزینه نجات به بیمه گذار (مالک کشتی) گفته شد در اینجا نیز بطور کلی بر مسئولیت بیمه گر در مقابل صاحب کالا، قابل انطباق است.

در انتهای بحث بیمه کالا، اشاره‌ای به معاهده بین‌المللی مسولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹ مفید به نظر می‌رسد. با توجه به اهمیت قابل توجه زیانهای ناشی از آلودگیهای نفتی و لزوم تمهید راهکاری مناسب جهت تامین جبران این گونه خسارات، حسب ماده ۷ معاهده، مالکان کشتی‌هایی که در یکی از دول عضو، ثبت شده و بیش از ۲۰۰۰ تن نفت حمل می‌کنند، ملزم شده‌اند بیمه یا هر گونه تضمین معتبر دیگر مثل ضمانت نامه بانکی که سقف مسولیت مدنی آنها مطابق ماده ۴ معاهده را پوشش دهد (۲۰۰ هزار فرانک برای هر تن ظرفیت کشتی و حداکثر ۲۱۰ میلیون فرانک برای هر سانحه) تهیه کنند همچنین گواهینامه دولت محل ثبت کشتی مبنی بر اینکه تضمین مورد نظر معاهده با رعایت تمام شرایط فراهم شده است باید در کشتی موجود باشد. گرچه با تصویب معاهده بین المللی تاسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی، ظاهراً از اهمیت نقش بیمه یا سایر تضمین ها در ارایه پوشش مالی و تامین جبران خسارتها کاسته شده است اما عمده دولتها از ورود نفتکش‌های فاقد تضمینهای مذکور در معاهده به بنادر خود جلوگیری می‌کنند.

۳-۳- بیمه کرایه حمل

در بازار بیمه دریایی، بیمه کرایه حمل همانند بیمه بدنه و کالا براساس بیمه‌نامه (MAR) انجام می‌شود که "قیود کرایه زمانی"^۱ یا "قیود کرایه سفری"^۲ به حسب نوع قرار داد بیمه به آن ضمیمه می‌شود. برخلاف مالکان کشتی یا کالا که عموماً در عقد قرار داد بیمه ذینفع بوده و به عبارتی حفظ منافع آنها در زمان تحقق مخاطرات دریایی ایجاب می‌کند که کشتی یا محموله خود را بیمه کنند، در مورد کرایه حمل، خطر از دست رفتن کرایه یا عدم امکان وصول آن به نحوی که مستلزم وجود نفع قابل بیمه و مقتضی تامین پوشش بیمه کرایه باشد، همیشه متوجه مالک کشتی نیست. البته از آنجا که معمولاً کرایه تا پایان سفر و تحویل بار قابل مطالبه نیست، خطر عدم امکان وصول کرایه یا تلف (حکمی) آن در نتیجه عدم تحویل یا تحویل ناقص کالا در انقضای سفر، عموماً متوجه مالک کشتی است اما وقتی که کرایه بطور پیش پرداخت تادیه شده و طرفین قرار داد حمل یا اجاره کشتی توافق کرده اند که در صورت به اتمام نرسیدن سفر، در هر حال، مالک، کرایه را عودت نخواهد داد، منافع صاحب کالا یا مستاجر کشتی در مخاطره بوده و به تعبیری دارای نفع بیمه ای است؛ بنابراین حسب مورد و با توجه به مفاد قرارداد حمل، هر کدام از آنها می‌تواند کرایه را بیمه کند. (Chorely and Giles, 1988, pp.357-358, N29-2)

حقوق دریایی ایران، مالکی که کشتی خود را اجاره داده است، در مورد کرایه، دارای نفع قابل بیمه است چه به موجب ماده ۱۶۰ ق.د.ا "به باری که در نتیجه غرق شدن و یا به گل نشستن کشتی و غارت دزدان دریایی یا بر اثر ضبط از طرف دشمن از بین برود کرایه تعلق نخواهد گرفت. در این موارد فرمانده موظف است کرایه بار را اگر قبلاً دریافت نموده مسترد دارد ولی چنانچه در این قبیل موارد، بین طرفین قرارداد جداگانه‌ای بوده و یا در بارنامه دریایی شرط دیگری شده باشد،

^۱-Institute time freight clauses

^۲- Institute voyage freight clauses

طرفین باید بر طبق آن قرار داد یا شرط عمل کنند. به کالایی و اشیایی که به مقصد نرسیده یا به علت غرق شدن یا عدم قابلیت دریانوردی کشتی در مقصد تحویل نشده است، کرایه تعلق نخواهد گرفت^۱.

پس مالک کشتی که آن را از طریق اجاره برای سفر^۱ یا مدت معین^۲ در اختیار مستاجر گذارده است، می تواند مخاطره مربوط به تلف کامل یا جزئی کرایه حمل را بیمه کند و در صورت تحقق شرایط مذکور در ماده، برای جبران خساراتی که از این بابت متوجه او شده است به بیمه گر رجوع کند.^۳ این نکته را باید مورد توجه داشت که مسوولیت بیمه گر مشروط بر این است که تلف کرایه، ناشی از مخاطرات تحت پوشش بیمه نامه باشد مثل اینکه در اثر تصادم و افتادن تعدادی از کانتینرهای یکی از کشتی‌ها به دریا، مالک نتواند بخشی از محموله را در خاتمه سفر، تحویل دهد. در این فرض، مالک کشتی از وصول بخشی از کرایه حمل محروم خواهد شد. بنابراین در حقوق دریایی ایران مانند قوانین پاره ای دیگر از کشورها، اصولاً کرایه نسبت به مسافت طی شده قابل پرداخت نیست و حکم ماده ۱۵۳ ق.د.ا را که مقرر می دارد: "اگر فرستنده بار تقاضا کند کالای او در بین راه تخلیه گردد موظف است تمام کرایه را به اضافه هزینه جابجا شدن سایر کالاها بپردازد ... " همچنین حکم بند "ب" ماده ۱۵۴ قانون مبنی بر اینکه " ... چنانچه تجارت با کشوری که کالا به سوی آن حمل می شود ضمن مسافرت ممنوع گردد و فرمانده مجبور به مراجعت شود، فقط حق مطالبه کرایه مسیر طی شده به طرف مقصد را خواهد داشت ولو اینکه کشتی بر طرق قرار داد برای

^۱-Voyage charter – Affrètement au voyage

^۲-Time Charter-Affrètement à temps

^۳ - البته این حکم در مورد صنف سوم قرارداد اجاره کشتی که در نوشته های حقوق دریایی ایران به "بجازه کشتی بطور دربست یا لخت" موسوم است اجرا نمی شود چه در قرارداد اخیر، مالک، کشتی خود را در مدت معین، تحت تصرف و کنترل کامل مستاجر قرار می دهد و این مستاجر است که اداره امور مختلف دریانوردی و بازرگانی کشتی را به عهده می گیرد و به تعبیری در مدت قرارداد، در حکم مالک (موقت) کشتی است. برای مطالعه بیشتر رک: (Bartle, 1968, p147, N10.3.1). این قرارداد در حقوق دریایی فرانسه به "Affrètement coque nue" و در حقوق دریایی انگلیس به Barboat Charter یا Demise مشهور است.

رفت و برگشت اجاره شده باشد" باید احکام خاص ناظر به مورد دانست .
 با توجه به مطالب فوق، مسوولیت بیمه گر کرایه حمل را می توان در دو فرض مورد
 بررسی قرار داد: در صورتی که به دلیل مخاطره بیمه شده (تصادم)، کشتی و کالاها
 دچار تلف کلی واقعی یا فرضی شوند یا اینکه قرارداد حمل، عقیم مانده و خاتمه نیابد،
 بیمه گر، مسوول پرداخت کل کرایه حمل به بیمه گذار است. (Tetley, 2002, p.611) اما
 اگر بخشی از محموله در مقصد تحویل نشود و یا در وضعیتی تحویل شود که تغییر
 ماهیت داده باشد تنها به قسمتی از محموله که بدون تغییر ماهیت تحویل شده، کرایه
 تعلق خواهد گرفت چه خسارت وارد به کرایه، جزیی محسوب و بر طبق بیمه نامه و
 شرایط مربوط، تسویه خواهد شد .

در قانون بیمه دریایی انگلیس، حکم مربوط به نحوه تسویه خسارت جزیی کرایه در
 ماده ۷۰ بیان شده است . بر اساس این ماده، اگر بیمه نامه با ارزش توافق شده باشد به
 نسبت خسارت وارده به میزان کرایه از ارزش توافق شده پرداخت می شود به عبارت
 دیگر :

کرایه از دست رفته \times ارزش توافق شده = خسارت قابل پرداخت

کل کرایه حمل

مثال :

ارزش کرایه توافق شده در قرارداد بیمه = ۵۰۰۰۰۰۰

کل کرایه حمل = ۴۰۰۰۰۰۰

کرایه از دست رفته = ۲۰۰۰۰۰۰

$\frac{۲۰۰۰/۰۰۰}{۴۰۰/۰۰۰} \times ۵۰۰/۰۰۰ =$ میزان کرایه قابل پرداخت بوسیله بیمه گر

۲۵۰/۰۰۰

اما در صورتیکه بیمه نامه با ارزش توافق شده نباشد، ترتیب تسویه خسارات به
 همان ترتیب مذکور در فوق خواهد بود با این تفاوت که به جای ارزش توافق شده،
 ارزش قابل بیمه شدن قرار می گیرد. (صادقی نشاط، ۱۳۷۰، ص ۱۹۰)

۳-۴- قائم مقامی بیمه گر

در بیمه های جبران خسارت، پس از پرداخت مبلغ بیمه، درمورد حقوق و جبران خساراتی که نسبت به منفعت بیمه شده برای بیمه گذار ایجاد شده است، بیمه گر، قائم مقام بیمه گذار در رجوع به مسوول حادثه می شود.^۱ البته این قائم مقامی فقط تا حدودی است که بیمه گر بر اساس مفاد قرار داد بیمه خسارات بیمه گذار را جبران کرده است؛ حکمی که صراحتاً در ماده ۷۹ قانون بیمه دریایی انگلیس مقرر شده است.^۲ در این خصوص ماده ۳۰ قانون بیمه ایران نیز چنین اشعار می دارد:

"بیمه گر در حدودی که خسارات وارده را قبول یا پرداخت می کند در مقابل اشخاص که مسوول حادثه یا خسارت هستند قائم مقام بیمه گذار خواهد بود ... " هدف از قائم مقامی این است که بیمه گذار نتواند برای جبران ضرر خود، بیش از یکبار مبلغی وصول کند. برای مثال در موردی که به سبب تصادم کشتی‌ها، کالاهایی تلف شود، بیمه گذار نمی تواند از یک طرف مبلغ بیمه را از بیمه گر وصول کند و سپس با طرح دعوا علیه مالکان کشتی خاطی، مطالبه خسارت کند. بر اساس قائم مقامی، با پرداخت مبلغ بیمه بوسیله بیمه گر. حق اقامه دعوا علیه مالکان کشتی مقصر از بیمه گذار به بیمه گر منتقل می شود. بیمه گر نسبت به کلیه حقوقی که از قرار داد یا واقعه حقوقی برای بیمه گذار حاصل می شود برای نمونه حقوق بیمه گذار (صاحب کالا) در مقابل متصدی حمل که مبتنی بر قرار داد است یا حقوق مالک کشتی در مقابل مالک کشتی دیگر که مبتنی بر قواعد مسوولیت غیر قراردادی است قائم مقام بیمه گذار می شود. بنابراین اگر بیمه گذار، ابتدا خسارات خود را از مسوول حادثه دریافت کند دیگر حق رجوع به بیمه گر خود نخواهد داشت و در صورتی که بیمه گر نیز مبلغ بیمه را به بیمه - گذار خود پرداخت کرده باشد می تواند برای استرداد وجوه پرداختی به بیمه گذار

^۱-subrogation

^۲ - ماده ۲۹-۱۷۲ قانون بیمه های فرانس، متضمن قاعده کلی قائم مقامی است:

"L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, Tous les droit de l'assuré des dommages qui ont donne lieu à garantie".

رجوع کند. البته آشکار است که اگر بخشی از خسارات بیمه گذار، تحت پوشش بیمه قرار نداشته باشد او می‌تواند علاوه بر دریافت مبلغ بیمه، برای جبران خسارت خارج از پوشش بیمه به مسوول حادثه مراجعه کند.

نکته ای که در مورد زمان ایجاد حق قائم مقامی لازم به ذکر به نظر می‌رسد این است که مطابق ماده ۷۹ قانون بیمه دریایی انگلیس و ماده ۲۹-۱۷۲ قانون بیمه های فرانسه، بیمه گر از زمانی جانشین بیمه گذار می‌شود که خسارات بیمه گذار را پرداخت کند در حالی که طبق ماده ۳۰ قانون بیمه ایران، قائم مقامی از زمانی که بیمه گر خسارات بیمه گذار را "قبول" یا "پرداخت" کند محقق می‌شود.

با وجود اینکه حق قائم مقامی بیمه گر مبتنی بر قانون و عرف مسلم دریایی است، در عمل، بیمه گر با پرداخت مبلغ بیمه، از بیمه گذار در خواست می‌کند یک برگه قائم مقامی^۱ را نیز امضاء کند و در مورد بیمه کالا، اسناد مربوط از جمله بارنامه را نزد خود نگه می‌دارد تا حقوق ناشی از قائم مقامی خود را مطالبه کند. (اشمیتوف، ۱۳۷۸، ج ۲، ص ۸۱۶)

۴- پوشش جبرانی انجمنهای حمایت و جبران خسارت

۴-۱- توصیف انجمنها

بیمه دریایی در معنای عام، بوسیله انجمنهای حمایت و جبران خسارت^۲ نیز انجام می‌شود. سابقه تشکیل این مجامع به نیمه قرن ۱۹ و دعوی مشهور^۳ می‌رسد. با توجه به اینکه بیمه گران فقط 3/4 مسوولیت ناشی از تصادم بیمه گذاران خود را می‌پذیرفتند، همچنین شرکتهای بیمه، بخش عمده ای از مسوولیتهای مالکان کشتی‌ها در برابر اشخاص ثالث را بیمه نمی‌کردند و در عین حال، تداوم فعالیت دریانوردی، منوط به حمایت مانی از مالکان بود، زمینه تشکیل این انجمنها فراهم شده و در سال ۱۸۵۰،

^۱-letter of subrogation

^۲-protection and Idemnity club (p & I club)

^۳- De vous V. Salvador

نخستین "انجمن حمایت" بوجود آمد. مدتی پس از آغاز فعالیت این انجمنها، در سال ۱۸۷۰ در دعوی (westen hop) یکی از انجمنها از پرداخت خسارات مورد ادعای مالک کشتی که در اثر تلف کالاها وارد شده بود با این استدلال که خسارت نه در اثر خطرات دریا بلکه به سبب غفلت در دریانوردی وارد شده است خودداری کرد. این نکته نیز موسسان انجمنها را به ارایه پوشش "جبران خسارت" از طریق انجمنهای حمایت ترغیب کرد و با به ثمر نشستن این اندیشه، انجمنهای (کلوبهای) حمایت و جبران خسارت به مفهوم امروزی شکل گرفت. (دادخدا، ۱۳۷۷، صص ۲ و ۳)

این انجمنها که هر کدام از تعدادی از مالکان کشتی‌ها تشکیل می‌شوند را "موسسات بیمه متقابل" خوانده اند زیرا اعتبار مالی سالیانه آنها از محل مبالغی که در پی درخواست انجمن، بوسیله اعضا پرداخت می‌شود و در اجرای تعهدات انجمن مبنی بر تامین جبران خسارات هر کدام از مالکان، هزینه می‌گردد فراهم می‌شود. (کشتیرانی و حمل و نقل دریایی، ۱۳۶۱، ص ۱۵۸) به عبارت دیگر مالکان کشتی‌هایی که عضو انجمن هستند نسبت به یکدیگر هم بیمه گر هستند و هم بیمه گذار. در واقع در ازای مبلغی که مالکان با توجه به ظرفیت کشتی یا کشتی‌های خود به انجمن می‌پردازند و بدین ترتیب "گواهینامه ورود کشتی به انجمن"^۱ را که نوعی بیمه نامه محسوب می‌شود دریافت می‌کنند، انجمن متعهد است مبالغی را که مالک هر کشتی به عنوان خسارات ناشی از بهره برداری و مخاطرات دریایی مشمول پوشش به اشخاص (ثالث) پرداخت کرده است به او بپردازد. سهمیه سالانه هر عضو به تعداد و اهمیت سوانحی که به وقوع می‌پیوندد بستگی دارد و ممکن است در نتیجه پرداختهای متعدد، انجمن در طول سال نیز مبالغی را از اعضای خود مطالبه کند تا بتواند در موارد لزوم، پوشش جبرانی متناسب را ارائه کند. بنابراین برخلاف شرکتهای بیمه که به معنای دقیق کلمه، تاجر بوده و فعالیت انتفاعی انجام می‌دهند، انجمنها که با هدف حمایت متقابل صاحبان کشتی‌ها از یکدیگر

^۱-certificate of entry

تشکیل شده اند، موسسه انتفاعی نیستند. در حال حاضر، چهارده انجمن در سراسر جهان بطور جدی فعالیت می کنند و نظر به تبعات مالی بسیار مساعد عضویت در این مجامع، اکثر کشتی‌هایی که وارد بنادر کشورهای مختلف از جمله بنادر ایران می شوند، در یکی از انجمنها ثبت شده و دارای پوشش بیمه ای هستند .

۴-۲- گستره پوشش بیمه ای انجمنها

- پوشش بیمه ای انجمنها، امروزه مخاطرات و خسارات گوناگونی را در بر می گیرد. ذیلاً برخی از مصداقهای خطرات و زیانهای تحت پوشش انجمنها را ذکر می کنیم :
- الف- فوت، صدمه بدنی یا بیماری دریانوردان، مسافران و کارکنان تخلیه و بارگیری
 - ب- هزینه بازگرداندن دریانوردان به کشور و استخدام جانشین آنها
 - ج- هزینه ناشی از انحراف مسیر کشتی به منظور معالجه اشخاص بیمار و پیاده کردن افرادی که بطور غیر قانونی وارد کشتی شده اند
 - د- تلف اثاث و لوازم اختصاصی دریانوردان و مسافران
 - ه- مسوولیت ناشی از قرارداد حمل در برابر مسافران
 - و- صدمات وارد به اموال ثابت یا شناور بندری و دریایی مثل اسکله‌ها، موج‌شکنها، جرثقیلها و بویه‌ها
 - ز- خسارات ناشی از آلودگی نفتی یا غیر نفتی دریا همچنین هزینه های پیشگیری یا تقلیل آثار سنگین آلودگی
 - ح- مخارج ضد عفونی و قرنطینه کشتی در پی شیوع بیماری مسری در کشتی
 - ط- مسوولیت در مقابل شخص ثالثی که اقدام به نجات دریانوردان یا هر شخص دیگر حاضر در کشتی کرده است تا حدی که بیمه بدنه پوشش ندهد .
 - ی- مسوولیت ناشی از قرارداد یدک کشی
 - ک- سهم کالا از خسارت مشترک هنگامی که مالک کشتی به دلیل نقض قرارداد حمل نمی تواند به مالک محموله رجوع کند .

ل- جریمه هایی که در نتیجه نقض مقررات مربوط به شرایط امینی کار، مهاجرت نگهداری اسناد مربوط به کشتی و کالا بوسیله مالک کشتی پرداخت شده است .

م- $\frac{1}{4}$ خساراتی که در اثر تصادم به کشتی دیگر و اموال موجود در آن وارد شده است همچنین مخارج سبک کردن کشتی مصدوم و تخلیه کالا از آن.

با توجه به اینکه در شرط "مسئولیت ناشی از تصادم" بیمه نامه های بدنه، بیمه گرا فقط $\frac{3}{4}$ مسئولیت مالک کشتی بیمه شده را در جبران خسارات ناشی از تلف و صدمات وارد به کشتی مقابل و کالاهای موجود در آن همچنین پرداخت هزینه نجات خسارت مشترک بر عهده می گیرند و $\frac{1}{4}$ باقیمانده بدون پوشش بیمه ای قرار دارد، از سالها قبل، انجمنهای حمایت و جبران خسارت، این بخش از مسئولیت مالکان کشتی های عضو را بیمه می کنند. (mc phail, 2000, p.3) بدین ترتیب در فرض تصادم ناشی از خطای کشتی دارای پوشش بیمه بدنه و بیمه پی.اند.آی باکشتی دیگر و جبران زیانهای وارد به کشتی اخیر و کالاهای موجود در آن بوسیله مالک کشتی خاطی، از می تواند معادل $\frac{3}{4}$ خسارت پرداختی به زیاندیدگان را از بیمه گر بدنه و $\frac{1}{4}$ دیگر را از انجمن پی.اند.آی مطالبه کند. البته در رجوع به بیمه گر بدنه باید به این نکته توجه داشت که در صورت تصریح در بیمه نامه کشتی، سقف $\frac{3}{4}$ مسئولیت بیمه گر بر اساس مبلغ بیمه سنجیده می شود بنابراین در صورتی که حداکثر مسئولیت مالک در اثر تصادم، بیش از مبلغ بیمه باشد، $\frac{3}{4}$ مسئولیت بیمه گر را باید به ماخذ بیمه سنجیده نه به میزان مسئولیت واقعی بیمه گذار. ذکر این نکته نیز خالی از فایده نیست که در فرض عدم ارائه پوشش بیمه بدنه، انجمنهای پی.اند.آی می توانند با رعایت مقررات خود در ازای دریافت مبالغ لازم از مالک کشتی، بیش از $\frac{1}{4}$ مسئولیت ناشی از تصادم را نیز تحت پوشش بیمه ای خود قرار دهند.

نتیجه

نقش وسائل تامین جبران خسارت در مباحث حقوق دریایی از جمله و بویژه

تصادم کشتی‌ها بسیار قابل توجه است. این وسائل در دو چهره پوشش شرکتها و موسسات بیمه دریایی و پوشش انجمنهای حمایت و جبران خسارت ظاهر می شوند. فعالیت تجاری بیمه گری در معنای خاص، از طریق شرکتهای بیمه محقق می شود. بطور کلی بیمه دریایی در بر دارنده بیمه کشتی (بدنه و ماشین آلات) بیمه کالا، بیمه کرایه حمل و بیمه مسوولیت مدنی ناشی از تصادم است. بیمه کشتی طبع دوگانه دارد: از سویی بیمه جبران خسارت است و بدین ترتیب جبران زیانهای ناشی از تلف کلی کشتی اعم از واقعی یا فرضی، تلف جزئی محموله یا ورود صدمه به آن بعلاوه پرداخت هزینه نجات و سهمیه خسارت مشترک کالاها را تحت پوشش قرار می دهد. در بیمه کرایه، با توجه به مفاد قرار داد حمل و نحوه محاسبه و پرداخت کرایه، حسب مورد، مالک یا مستاجر کشتی دارای نفع قابل بیمه بوده و می تواند خسارت ناشی از تلف یا از دست دادن کرایه را بیمه کنند. در بیمه جبران خسارت، پس از اینکه بیمه‌گر، خسارتهای بیمه گذار را پرداخت کند، قائم مقام او شده و می تواند برای وصول معادل مبلغی که به بیمه گذار پرداخته است به عامل حادثه یا مسوول اعمال او رجوع کند. از سوی دیگر، بیمه مسوولیت است و حداکثر $\frac{3}{4}$ میزان مسوولیت کشتی بیمه شده را که خطای آن سبب وقوع تصادم و ایراد صدمه و زیان به کشتی دیگر شده است پوشش می دهد. امروزه انجمنهای حمایت و جبران خسارت که از مالکان کشتی‌های عضو تشکیل شده و در حقوق بیمه دریایی بعنوان موسسات بیمه متقابل شناخته می شوند، اقدام به ارائه پوششهای متنوع بیمه ای جبران خسارت و مسوولیت می کنند برای نمونه $\frac{1}{4}$ باقیمانده مبلغ مسوولیت مدنی ناشی از تصادم را که شرکتهای بیمه تقبل نمی کنند، این انجمن‌ها تحت پوشش خود قرار می دهند.

منابع و مأخذ:

الف - فارسی

۱- امید، هوشنگ (۱۳۵۳). حقوق دریایی، ج ۲. موسسه عالی بیمه تهران

- ۲- اشمتوف، کلايوم (۱۳۷۸)، حقوق تجارت بين الملل، ترجمه بهروز اخلاقی و... ج ۲، چاپ اول، انتشارات سمت.
- ۳- براون، اراج (۱۳۷۵)، بیمه بدنه کشتی، ترجمه خسرو فرشچیان، چاپ اول، شرکت سهامی بیمه آسیا.
- ۴- دادخدا، سحر (۱۳۷۰)، پوششهای بیمه ای انجمنهای حمایت و غرامت، انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.
- ۵- صادقی نشاط، امیر (۱۳۷۰)، حقوق بیمه دریایی، چاپ اول، موسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.
- ۶- کشتیرانی و حمل و نقل دریایی (۱۳۶۱)، انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.

ب - فرانسه:

- 1- Code de commerce francais, 2001, Dalloz.
- 2- Ripert, Georges, (1953), Droit maritime, T3, 4 Edition, Edition Rousseau et ci, paris.
- 3- Rodiere, Rene et du Pontavice, Emmanuel, (1997), Droit maritime, 12 Edition, Dalloz, Paris.

ج - انگلیسی:

- 1- Australian maritime law, (1991), Edited by Micheal William Dukette, the Federation press.
- 2- Bartle, Roland, (1968), Introduction to Shipping Law, 2th Edition, Sweet and Maxwell, London.
- 3- Birds, J & Hird, N.J (2001) Modern Insurance Law, 5th Edition, London.
- 4- Brice, Geoffrey. (1999), Maritime law of Salvage, Sweet and Maxwell, London.
- 5- Chorely and Giles' Shipping Law, (1988), 8th Edition, Pitman Publishing, London.
- 6- Parks, Alex (1987), The Law and Practice of Marine Insurance and average, Cornel Maritime press.
- 7- Phail, Jhon, (2004), Protection and Indemnity Insurance (P & I Clubs), Imo international Maritim law Institute, Malta.
- 8- Tetley, William (2002), International Maritime and Admiralty Law, Edition yvon Blais INC.
- 9- The Marine Insurance Act, An Act to Codify the Law Relating to Marine Insurance, 21 December 1906.