



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

فرصت‌های سرمایه‌گذاری در توسعه بیمه قراردادهای حمل و نقل دریایی

بنادر، با توجه به نقش رقابت منطقه ای و فرامنطقه ای

کامبیز مالکی زاده؛ دانشگاه آزاد اسلامی، واحد بین الملل خلیج فارس، گروه حقوق

خصوصی، خرمشهر، ایران.

چکیده

با توجه به این که قسمت اعظمی از مباحث حقوقی بیمه دریایی به حقوق دریایی وابسته است، مال یا موضوعی که تحت پوشش بیمه دریایی قرار می‌گیرد و خسارت‌های ناشی از خطرات، تحت عنوان مشترک، مورد بیمه قرار می‌گیرد که عبارتند از: کالا، کشتی و... در این مقاله برخی از شرایط و موارد با توجه به مسایل بیمه‌ای مورد بررسی قرار می‌گیرند که بعضی از آن شرایط مانند: محتمل الوقوع بودن، پراکندگی، کثیرالوقوع بودن، غیرمنتظره و تصادفی بودن و تشابه و یکنواختی خطرهای بیمه شده جزو شرایط ذاتی و مشترک آن‌ها می‌باشد و شرایطی مانند معلوم و مشخص بودن، در معرض خطر قرار داشتن و مشروع بودن جزو شرایط شکلی آنها می‌باشد. به هر حال به نظر می‌رسد با توجه به رویه قضایی موجود، شرایط عمومی بیمه‌نامه‌هایی مانند شرایط A، B و C و نیز کنوانسیون‌های موجود می‌توان به برخی از مسایل مربوط به بیمه دریایی پاسخ داد؛ هر چند ضرورت قانونی جامع و مانع در آنچه که به طور عمد در بیمه حمل و نقل دریایی مورد توجه قرار می‌گیرد، پوشش قراردادن خسارت وارده بر محصولات در حال حمل است. براین اساس، مقاله حاضر بر آن است تا با تطبیق و بررسی ابعاد گوناگون بیمه حمل و نقل دریایی؛ از جمله ماهیت، خصوصیات، شرایط طرفین، تعهدات و مسوولیت‌های بیمه‌گر و بیمه‌گذار به تحلیل و بررسی قوانین بیمه دریایی ایران (۱۳۴۳) و بین الملل بپردازد.

کلید واژگان: بیمه، قرارداد، حمل و نقل، حقوق دریایی، ایران، بین الملل.

مقدمه:

حمل و نقل یکی از ارکان اصلی اقتصاد، رفاه اجتماعی، امنیت، حاکمیت و سیاست است. از بین انواع روش‌های حمل و نقل، حمل و نقل دریایی از اهمیت زیادی برخوردار است. توجه بیش‌تر به این بخش در قلمرو بین‌المللی، ساز و کارهای حقوقی آن را در سطح جهانی می‌طلبد. یکی از این سازوکارهای حقوقی تنظیم کنوانسیون‌های بین‌المللی است.

نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا بهره‌مند هستند از جمله ایران، با توجه به این که بیش از ۹۰٪ تجارت خارجی ایران از این طریق صورت می‌گیرد، مهم بوده و نیازمند توضیح زیاد نیست. قواعد حاکم بر این نوع حمل و نقل، برای اولین بار تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در شهر بروکسل به تصویب رسید. در تاریخ حمل و نقل، تصویب این معاهده نقطه عطفی در خاتمه بخشیدن به اجحافی بود که از طرف متصدیان حمل و نقل به صاحبان کالا وارد می‌شد. پیش از این متصدیان حمل و نقل در رسانیدن سالم کالا به مقصد به شکل‌های مختلف از خود سلب مسوولیت می‌نمودند. از افتخارات این معاهده همین بس که به موجب آن برای اولین بار نه تنها سلب مسوولیت متصدی در انجام وظیفه خود که حفظ و نگهداری و رسانیدن سالم کالا به مقصد است، منتفی اعلام شد، بلکه موارد عدم مسوولیت 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 و نقل 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 هر دو طریق^۴ از آن بهره‌مند شدند. با توجه به تحولاتی که بر اثر پیشرفت‌های فنی در ابعاد گوناگون در زمینه حمل و نقل دریایی طی چند دهه اخیر صورت گرفت، دیگر قواعد لاهه، قواعد مناسبی در پاسخگویی به مسایل و مشکلات ناشی از حمل و

^۴ ایران در سال ۱۳۴۴ (۱۹۶۶ میلادی) به معاهده لاهه ملحق شده است، و در شهریور ماه ۱۳۴۳ اقدام

به وضع قانون دریایی کرده است که این قانون با اندکی تغییر، ترجمه همان معاهده است.

نقل دریایی کالا نبود؛ بنابراین تصمیم بر اصلاح این قواعد گرفته شد که نتیجه آن تحت عنوان پروتکل لاهه ویزی در فوریه ۱۹۶۸ به تصویب رسید. از طریق این اصلاحیه، تغییراتی محدود در معاهده لاهه صورت گرفت. از جمله این که واحد حمل بر اساس بسته و وزن تصحیح گردید، و کانتینر، پالت و وسایل مشابه آن به عنوان واحد حمل تلقی شدند، اما در اصل مطلب یعنی در زمینه مسوولیت متصدی حمل و نقل دریایی تغییری داده نشد و علت عدم استقبال گسترده کشورها^{۴۱} از این پروتکل، همین امر، یعنی برطرف نکردن انتظار عمومی در ایجاد تغییرات اساسی در رابطه با قواعد مسوولیت بود؛ به عبارتی دیگر، قواعد لاهه که در زمینه مسوولیت دارای استثناهای متعددی است، از این پس با توجه به داده‌های فنی حفظ آنها قابل توجیه نبود، اما پروتکل اصلاحی آن‌ها را حفظ کرد. به عنوان مثال می‌توان از عدم مسوولیت متصدی حمل و نقل دریایی در صورت آتش سوزی و یا ارتکاب تقصیر در امر دریانوری و اداره کشتی و یا عدم مسوولیت او در حمل حیوانات زنده نام برد. نارضایتی از قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی آن موجب گردید تا کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد پس از بررسی‌های طولانی و نشست‌های متعدد در سال ۱۹۷۸ در گردهمایی خود در شهر هامبورگ آلمان، قواعد تازه‌ای در زمینه حمل و نقل دریایی به تصویب رساند که به قواعد هامبورگ معروفیت دارد.

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 دریایی 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.

^{۴۱} ایران به این پروتکل ملحق نشده است.

مفهوم حقوق دریایی:

غالب حقوقدانان حقوق دریایی را در معنای وسیع آن عبارت از مجموعه قواعد قانونی می‌دانند که به کشتیرانی یا دریانوردی مربوط می‌شود.^{۴۲}

حقوق دریایی به معنایی که گذشت، شامل قواعد حقوقی تنظیم کننده روابط دریایی میان دولت‌ها در زمان صلح و جنگ است. به این قواعد، «حقوق بین الملل عمومی دریایی»^{۴۳} اطلاق می‌شود، که موضوعاتی چون: آزادی دریانوردی، محاصره دریایی، قاچاق دریایی و غنایم جنگی را در بر می‌گیرد. بخش دیگری از قواعد دریایی به روابط بین اشخاص، که اقدام به بهره‌برداری دریایی می‌کنند، از یک طرف و دولت یا سازمان‌ها و نهادهای آن از طرف دیگر اختصاص دارد. این قواعد بر سلامت کشتی‌ها، قابلیت دریانوردی آن‌ها، استخدام دریا نوردان، شرایط کشتی‌ها و مهندسان دریایی، حاکم اند. از همین رو برای این بخش از مقررات، عنوان «حقوق اداری دریایی»^{۴۴} استفاده می‌شود. از سوی دیگر مجموعه‌ای از قواعد جرایم مربوط به کشتیرانی را دربر می‌گیرد که به «حقوق کیفری دریایی»^{۴۵} معروف شده است. به همین ترتیب مجموعه‌ای از قواعد حقوقی فوق، که در شاخه معینی از فعالیت‌های دریایی استفاده می‌شوند، «حقوق عمومی دریایی»^{۴۶} را تشکیل می‌دهند. اگرچه در مباحث آتی به ناچار باید به برخی از این قواعد پرداخت، اما مطالعه مستقل هریک از این بخش‌ها خارج از حوصله این مقاله است؛ بنابراین، باید در پی مطالعه حقوق دریایی به معنای اخص آن بود. برخی از مؤلفان، حقوق دریایی را به معنی اخص آن مجموعه قوانین، مقررات و عرف‌های دریایی می‌دانند که حاکم بر روابط افراد و دولت‌ها در

۴۲. ر.ک: کمال طه، مصطفی، ۱۹۵۲، اصول القانون البحري، الطبعة الاولى شماره ۱؛ الشعراوی، زکی، ۱۹۸۸،

القانون البحري، القاهرة: دارالنهضة العربية، الطبعة الثانية، ص ۹.

۴۳. Maritime public international law.

۴۴. Maritime administrative law.

۴۵. Maritime criminal law.

۴۶. Maritime public law.

امور حمل و نقل بار و مسافر در دریا بوده است و موضوعات و مسایل مربوط به کشتیرانی بازرگانی و ایمنی در دریا را در برمی گیرند.^{۴۷} یا حقوق کشتی دریا^{۴۸} برای حقوق دریایی قائل اند.

مفهوم حمل و نقل دریایی:^{۴۹}

علت وجود کشتی، بهره برداری از آن در حمل و نقل دریایی به ویژه حمل کالا است.^{۵۰} کشتی از دیر زمان وسیله اصلی برای جابه جا کردن کالا و محمولات تجاری محسوب می شده است و به رغم ورود دیگر وسایل جدید به حوزه صنعت حمل و نقل، این وسیله دریایی همچنان جایگاه و اهمیت اساسی خود را در جا به جا کردن کالا حفظ کرده است و در نتیجه حجم بسیار بزرگی از محمولات تجاری هنوز با کشتی حمل می شود.

اصطلاح حمل و نقل دریایی^{۵۱} دارای دو معنی می باشد؛ «اول» در مفهوم اقتصادی آن، حمل و نقل دریایی، به عملیاتی گفته می شود که دال بر جابه جایی کالا و مسافر از طریق دریا می باشد و «دوم» در مفهوم حقوقی، حمل و نقل دریایی، به یکی از قراردادهایی گفته می شود که برای تحقق این عملیات منعقد می شود.^{۵۲}

در ابتدا، تاجری که خود فاقد کشتی بود، برای حمل مال التجاره خود، با مالک کشتی، قراردادی منعقد می کرده است. این قرارداد که آزادانه و با در نظر گرفتن منافع طرفین منعقد می شد، به «قرارداد اجاره کشتی»^{۵۳} مشهور بود. در این قرارداد، تعهدات طرفین که باتوجه به

^{۴۷}. امید، هوشنگ، ۱۳۵۴، حقوق دریایی، جلد اول، نشریه شماره ۳، مدرسه عالی بیمه تهران، ص ۲.

^{۴۸}. Merchant shipping law.

^{۴۹}. Carriage of goods by sea.

۱۹. بوآیه، آلبر، منبع پیشین، ص ۶۹.

^{۵۱}. Transport mari ti me.

^{۵۲}. Martin remond –gouilloud, 1988. droit maritime , pedone , n, 456 .

^{۵۳}. Carrier.

شرایط و نیازهای آن‌ها ممکن است بسیار متنوع باشد، قید می‌گردید. به این ترتیب تا قرن «نوزدهم» تنها قرارداد اجاره کشتی، برای حمل و نقل کالا، متصور بود. ولی به تدریج با توسعه صنعت و تکنولوژی و پیدایش کشتی بخار، تعیین دقیق سفر دریایی، میسر گردید. از آن پس، تجار می‌توانستند با توجه به تاریخ دقیق رسیدن کشتی به بندر مورد نظرشان، امور خود را برنامه‌ریزی نمایند و متقابلاً برای پاسخگویی به این نیاز تجار، خطوط منظم کشتیرانی برقرار گردید. از طرف دیگر این خطوط منظم، به تجار خرده پا و متوسط که هیچگاه نمی‌توانستند به تنهایی اقدام به اجاره کشتی نمایند، امکان داد تا کالای خود را از طریق دریا به مقصد مورد نظر، ارسال نمایند و به این ترتیب، قرارداد حمل و نقل (در مقابل قرارداد اجاره کشتی) متولد شد. که می‌توان آن را بدین‌گونه تعریف کرد: «قراردادی است که به آن وسیله، متصدی حمل متعهد می‌شود در قبال دریافت کرایه حمل، محموله‌ای را از بندری به بندر دیگر از طریق دریا حمل نماید.»^{۵۴}

سهولت و آسانی حمل و نقل دریایی زمانی آشکار می‌شود و عملاً معنای واقعی پیدا می‌کند که فارق از مشکلات و مسایل حقوقی باشد، و این مهم در صورتی تحقق می‌یابد که روابط عوامل دخیل در حمل و نقل دریایی بر اصول و ضوابط قانونی استوار شوند و ظرافت‌های حقوقی مربوط، مورد توجه قرار گیرند. آنچه به عنوان مؤثرترین وسیله و مهم‌ترین ابزار حقوقی در این روابط نقش دارد، قرارداد حمل و نقل دریایی است.

قرارداد باربری، قراردادی است که براساس برنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریاست، منعقد می‌شود و نیز هر برنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی، رابطه بین متصدی باربری و دارنده برنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین کند، قرارداد باربری تلقی می‌گردد.^{۵۵}

در این تعریف که با اقتباس از جزء ب ماده ۱ کنوانسیون بین‌المللی به منظور هماهنگ‌سازی

^{۵۴}.Shipowner.

^{۵۵}.بند ۲ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران.

برخی قوانین بارنامه دریایی مصوب ۱۶ اوت ۱۹۲۴ بروکسل تهیه و تدوین شده، چند نکته قابل تأمل و بررسی است:

۱. قرارداد باربری یا همان قرارداد حمل و نقل منعقد نمی شود مگر براساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه.

قانونگذار با بیان این جمله که قرارداد باربری فقط قراردادی است که براساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر ... منعقد می شود ... موجودیت قرارداد حمل و نقل دریایی را منوط و موقوف به تنظیم بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر که پس از این به طور مفصل درباره آنها بحث خواهد شد، نموده است؛ بنابراین، انعقاد هر گونه قرارداد میان فرستنده کالا و متصدی حمل بدون صدور بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر، قرارداد حمل و نقل محسوب نمی شود.^{۵۶}

۲. قرارداد باربری دریایی باید بر اساس بارنامه دریایی^{۵۷} منعقد شود.

پیدایش بیمه دریایی در منطقه داخلی:

بیمه به شکل حرفه‌ای و امروزی آن برای اولین بار در سال ۱۲۶۹ هجری شمسی در کشور ما مطرح شده است. در این سال مذاکراتی بین دولت ایران و سفارت روس به عمل آمد و متعاقب آن امتیاز فعالیت انحصاری در زمینه بیمه و حمل و نقل برای مدت ۷۵ سال به یک تبعه روس بنام «لازاریلیاکف» واگذار شد. با این وجود نامبرده ظرف مهلت سه سالی که جهت آغاز فعالیت بیمه‌ای برای وی در نظر گرفته شده بود، قادر به تأسیس شرکت بیمه مورد نظر نگردید و به همین جهت این امتیاز از وی سلب شد. به دنبال آن، در سال ۱۲۸۹ هجری شمسی دو شرکت بیمه روسی به نام‌های «نادژدا» و «کافکازمرکوری» اقدام به تأسیس نمایندگی بیمه جهت بازدید

^{۵۶}.ر.ک: اثنی عشر، یدالله، ۱۳۳۷، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی (رساله کارشناسی ارشد) به

راهنمایی دکتر مرتضی نجفی اسفاد، ص ۲۴.

^{۵۷}. Bill of lading or connaissance.

و پرداخت خسارت در ایران نمودند. در سال ۱۳۱۰ خورشیدی، فعالیت جدی ایران در زمینه بیمه آغاز شد. در این سال بود که قانون و نظام نامه ثبت شرکت‌ها در ایران به تصویب رسید و به دنبال آن بسیاری از شرکت‌های بیمه خارجی به تأسیس شعبه یا نمایندگی در ایران پرداختند. گسترش فعالیت شرکت‌های بیمه خارجی، مسوولان کشور را متوجه ضرورت تأسیس یک شرکت بیمه ایرانی کرد و دولت در شانزدهم شهریور ۱۳۱۴، شرکت سهامی بیمه ایران را با سرمایه ۲۰ میلیون ریال تأسیس نمود. فعالیت رسمی شرکت سهامی بیمه ایران از اواسط آبان ماه همان سال آغاز شد. تأسیس شرکت سهامی بیمه ایران، نقطه عطفی در تاریخ فعالیت بیمه‌ای کشور به‌شمار می‌رود زیرا از آن پس دولت با در اختیار داشتن تشکیلات اجرایی مناسب، قادر به کنترل بازار و نظارت بر فعالیت مؤسسات بیمه خارجی شد. دو سال پس از تأسیس شرکت سهامی بیمه ایران یعنی در سال ۱۳۱۶، "قانون بیمه" در ۳۶ ماده تدوین شد و به تصویب مجلس شورای ملی رسید. چراکه پیش از قانون ۱۳۱۶، قانون منسجم و جامعی در این حوزه مطرح نبود و این قانون که اساس روابط بیمه گر و بیمه گذار را ترسیم می نماید، توانست تا حدی خلاء های قانونی این عرصه را پر کند. پس از آن نیز مقررات دیگری در جهت کنترل و نظارت بر فعالیت مؤسسات بیمه از طریق الزام آن‌ها به واگذاری ۲۵ درصد بیمه‌نامه‌های صادره به صورت اتکایی اجباری به شرکت سهامی بیمه ایران وضع شد؛ در این رهگذر، الزام به بیمه کردن کالاهای وارداتی و صادراتی و اموال موجود در ایران و ایرانیان مقیم خارج از کشور نزد یکی از مؤسسات بیمه که در ایران به ثبت رسیده‌اند، بر استحکام شرکت‌های بیمه افزود. دومین قانون در این عرصه، قانون بیمه اجباری مسوولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر شخص ثالث که در تاریخ ۱۳۴۷/۹/۲۶ به تصویب رسید. و آیین‌نامه اجرایی این قانون که مصوب اسفند ۱۳۴۷ است، می باشد.

پیدایش بیمه دریایی در منطقه خارجی:

بدیهی است که پیدایش حقوق بیمه دریایی با پیدایش بیمه دریایی همزمان است و در این که بیمه دریایی قدیمی‌ترین نوع بیمه است نیز اختلافی بین صاحب‌نظران دیده نمی‌شود، ولی در عین حال در زمان و مکان ظهور و به عبارت دیگر منشاء آن اتفاق نظر وجود ندارد به طوری که باید گفت نظریات ابراز شده در این زمینه خالی از ابهام و اجمال نیست. در انگلیس، سابقه فعالیت منسجم بیمه دریایی از طریق مؤسسه ای معین، به قرن هفدهم و قهوه خانه شخصی به نام "ادوارد لویدز" می‌رسد، که بیمه گران و مالکان کشتی و کالا و به تعبیری تاجران وقت، در آن جا گرد هم آمده و ضمن مباحثه در مورد حق بیمه قابل پرداخت، خسارت قابل جبران و سایر شرایط اخذ پوشش بیمه ای، قرارداد بیمه مورد نظر خود را منعقد می‌کردند.^{۵۸} 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 آشناست، بلکه اکنون یکی از بزرگ‌ترین مؤسسات بیمه دریایی جهان با نام او (بیمه لویدز لندن) مشغول به فعالیت است. با گذشت زمان، کشورهای مهم دریایی، هر کدام در پی آن برآمدند که با تکیه بر عرف بیمه ای و اصول حاکم، اقدام به تدوین مقرراتی جامع و مدون در این زمینه کرده و به عبارت دقیق‌تر، قانون بیمه دریایی وضع کنند.^{۵۹}

موضوع قراردادهای بیمه حمل و نقل دریایی در حقوق داخلی و خارجی:

آنچه بیش از همه در بیمه حمل و نقل دریایی مورد بحث قرار می‌گیرد، موضوع خطر و جلوگیری از وقوع و ترمیم آثار آن است.

⁵⁸.Dr. Kyriaki NOUSSIA, The History, Evolution and Legislative Framework of Marine Insurance in England. <http://www.scribd.com/doc/20000408/History-of-Marine-Insurance.p2>.

⁵⁹.Ibid ,at 4.

خطرات واجد قابلیت بیمه پذیری:

خطراتی که تحت این عنوان قرار می گیرند، همگی از قابلیت بیمه پذیری برخوردارند، منتهمی تحت پوشش قرار گرفتن برخی از آنها، نیازمند توافق صریح طرفین در این باره و درج آنها در بیمه نامه است.

خطرات بیمه شده بدون نیاز به تصریح در بیمه نامه:

الف. خطرات دریایی:^{۶۰}

منظور خطراتی است که به نحوی مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از دریا باشد. مواردی مثل غرق شدن،^{۶۱} بر گل نشستن^{۶۲} و واژگون شدن کشتی^{۶۳} تحت این عنوان قرار می گیرند.^{۶۴}

ب. به دریا ریختن کالا:^{۶۵}

چون هدف از این عمل، نجات کشتی و سایر محصولات است، باید خسارت‌های وارده بین تمامی محصولات و کشتی تقسیم گردیده و همه اشخاص ذینفع در آن سهیم گردند. به همین جهت آن را هم تحت عنوان «خسارت‌های عمومی یا زیان همگانی» قرار می دهند.^{۶۶}

ج. خسارت ناشی از کارکنان کشتی:^{۶۷}

اعمالی که ممکن است از جانب فرمانده یا کارکنان کشتی سر بزند و به محصولات کشتی صدمه وارد نمایند، خواه از روی عمد و سوء نیت باشد و خواه ناشی از غفلت و بی احتیاطی را

⁶⁰. Seaperils.

⁶¹. sin kiny.

⁶². Strandiny.

⁶³. Capsiziny.

^{۶۴}. خداداد و عسگر، بی تا، کلیات حمل و نقل دریایی، ص ۲۸۹.

⁶⁵. Jettison.

^{۶۶}. رفیعیان، ۱۳۷۳، ص ۴.

⁶⁷. Barrarrcy.

«باراتری» می نامند.

د.عدم تحویل:^{۶۸}

چنانچه قسمتی از کالا به دلیل نامعلومی مفقود گردد و در مقصد به دست صاحبش نرسد، عدم تحویل کالا به وقوع پیوسته است. اگر محمولات به تعداد بسته های درست تحویل داده شوند ولی محتویات داخل آن‌ها کم شده باشد، در اینجا خطر کسری وجود دارد، نه عدم تحویل.

ه.خطر ادعای شخص ثالث:

ممکن است فرمانده یا کارکنان کشتی بیمه شده، بر اثر ارتکاب خطا و اشتباه وضعیتی پیش آورند که به محصولات کشتی بیمه شده یا به کشتی دیگر یا به مؤسسات بندری خساراتی وارد آورند. در مواردی که کارکنان کشتی یا خدمه مسوول شناخته می شوند، مالک یا متصدی حمل ملزم خواهد شد که در مقام بیمه گذار، خسارت وارده به اشخاص ثالث را از طریق بیمه گر جبران نماید.^{۶۹}

خطرات بیمه شده نیازمند تصریح در بیمه نامه:

ماهیت و طبیعت خاص برخی خطرات، شرایط و نرخ‌های متفاوت از سایر خطرات را ایجاب می‌کند که در عمل همه بیمه گران مایل به تحت پوشش قرار دادن چنین خطراتی نمی‌باشند. ماده ۲۸ قانون بیمه ایران به دو نمونه از این نوع خطرات اشاره نموده است. این ماده چنین مقرر می‌دارد:

«بیمه گر مسوول خسارت‌های ناشی از جنگ و شورش نخواهد بود مگر آن که خلاف آن در بیمه‌نامه شرط شده باشد.» شرکت های بیمه، خطر جنگ را طی نرخ و شرایط خاصی بیمه می‌کنند. نرخ جنگ معمولاً توسط «کمیته جنگ اوپدز»^{۷۰} و با توجه به شرط درگیری در مناطق

⁶⁸.Nondelivery.

⁶⁹.کریمی، ۱۳۵۳، ص ۲۲۰.

⁷⁰. War committee.

جنگی تعیین می شود.

- **استثنای عمومی:**^{۷۱} همان گونه که در ابتدای بحث و در تعریف خطر بیان شد، خطراتی خطراتی قابلیت بیمه پذیری را دارا هستند که واجد دو مشخصه باشند:

۱. وقوع این گونه خطرات به گونه ای احتمالی باشد.
۲. غیر قابل اجتناب باشد.

طبیعتاً حوادثی که فاقد هریک از این دو ویژگی باشد، از شمول تعهدات بیمه گرخارج هستند. مهم ترین این خطرات شامل موارد ذیل است:

۱. بسته بندی ناکافی یا نامناسب:^{۷۲}

عدم تعهد بیمه گر ناظر به بدی و ضعف بسته بندی کالا از جانب صاحبان کالا و متصدیان حمل و نقل است و اثبات این موارد و این که کالا بسته بندی نادرست داشته، به عهده بیمه گر است.^{۷۳}

۲. عدم بضاعت مالی مالکان و متصدیان کشتی:

اصولاً مالکان و متصدیان حمل و نقل موظفند در قبال دریافت کرایه حمل، کالا را تا مقصد مندرج در قرارداد حمل نمایند. اما اگر ورشکستگی و یا قصور در انجام وظایفشان باعث شود نتوانند تعهدشان را در قبال صاحبان محمولات انجام دهند، بیمه گر تعهدی در جبران خسارات وارده نخواهد داشت.

۳. خسارات ناشی از تأخیر در حمل:

خساراتی که معلول تأخیر متصدی حمل (بیمه گذار) هستند را بیمه گران تعهد نمی کنند. طبق قانون بیمه دریایی انگلیس مصوب سال ۱۹۰۶ خسارت هایی که تحت پوشش بیمه های

^{۷۱}. General Exclusion.

^{۷۲}. Insufficiency or Inadequacy.

^{۷۳}. هوشنگی، ۱۳۷۶، ص ۲۶.

حمل و نقل نیستند، به دو دسته به شرح زیر تقسیم می شوند:

الف. خسارت‌هایی که علت بلافصل آن‌ها، خطرهای بیمه شده در قرارداد بیمه نباشند (نداشتن رابطه علت و معلولی بین خطروخسارت).

ب. خسارت‌های ناشی از خطرهایی که از استثنای قرارداد بیمه است، شامل موارد زیر:

۱. تقصیر عمد بیمه گذار،
۲. تأخیر (حتی اگر تأخیر ناشی از خطرهای بیمه شده باشد باز هم تحت پوشش نیست)،
۳. کهنگی و فرسودگی،
۴. کسر وزن معمولی یا کسری متعارف،
۵. شکست معمولی،
۶. عیب ذاتی یا ماهیت کالا،
۷. موش خوردگی و کرم خوردگی.

محدوده مکان و زمان خطر:

محدوده مکان خطر:

مطالبی که در این رابطه مورد بررسی قرار می گیرند عبارتند از:

الف. نوع کشتی محموله:

هنگامی که متصدی حمل دریایی تصمیم به حمل کالایی می گیرد، لازم است کشتی انتخابی وی از نظر وضعیت ساختمانی، ظرفیت و سایر موارد، واجد ضوابط و استانداردهای معینی بوده و به عنوان شناوری مقاوم پذیرفته شود. هر کشتی که از حیث خصوصیات، معیارها و ضوابط معین، مورد تأیید مراجع ذیصلاح باشد،^{۷۴} «طبقه بندی شده»^{۷۵} نامیده می شود.

^{۷۴}. خداداد و عسگر، کلیات حمل و نقل دریایی کالا، ص ۳۶.

^{۷۵}. classifed vessd.

طبعاً کالایی که با این نوع کشتی حمل می گردد، محفوظ تر بوده و احتمال خسارت دیدن آن نیز کم تر است. برای همین نیز در بیمه های حمل دریایی کالا، متصدیان حمل دریایی ملزم به حمل با این کشتی ها هستند و چنانچه این امر رعایت نگردد، متصدی حمل باید حق اضافی پرداخت نماید و یا در صورت تخلف از این شرط، بیمه گر هیچ گونه تعهدی در جبران خسارت نخواهد داشت. علاوه بر این، رعایت شرط سنی کشتی نیز ضروری است مگر این که متصدی حمل از این الزام صریحاً معاف شده باشد.^{۷۶}

ب. مسیر حمل:

مسیر حمل علی الاصول باید عادی باشد. ممکن است حمل کالا از چندین مسیر جنبه عادی داشته باشد، در این صورت باید در بیمه نامه قید گردد که کدام مسیر مورد نظر متصدی حمل بوده و در مورد آن با بیمه گر توافق داشته است. در برخی مواقع، کشتی تغییر مسیر می دهد. این تغییر مسیر زمانی مصداق پیدا می کند که کشتی از مسیر پیش بینی شده در بیمه نامه منحرف گردد و یا اگر مسیری در بیمه نامه برای آن مشخص نشده باشد، از خط مسیر عادی و معمولی خود خارج گردد. این امر در حقوق بیمه حمل و نقل دریایی تحت عنوان «انحراف»^{۷۷} مطرح می شود. نکته مهمی را که باید در این خصوص ملحوظ داشت تفاوت «انحراف» با «تغییر مسیر»^{۷۸} است. تغییر مسیر به یکی از دو علت تغییر مبدأ یا مقصد تحقق می یابد، در حالی که در مورد انحراف هیچ تغییری در مبدأ یا مقصد سفر مورد نظر رخ نمی دهد و تنها مسیری که مابین این قرار دارد، به جهاتی تغییر می یابد.

محدوده زمان خطر:

منظور از آن، مدت زمانی است که در طی آن بیمه گر بر طبق قرارداد منعقد شده در قبال

^{۷۶}. هوشنگی، بیمه کشتی، ص ۲۷.

^{۷۷}. Deviation.

^{۷۸}. chany voyage.

بیمه‌گذار تعهد می‌کند تا خسارات ناشی از خطرات به وقوع پیوسته در طول این مدت را جبران نماید. بدیهی است که صحت عقد بیمه منوط به تعیین دقیق آغاز و پایان تعهدات بیمه‌گر در این برهه از زمان خواهد بود.

الف. سفر معین:

ممکن است مدت بیمه با تعیین آغاز و انجام سفر معین گردد؛ یعنی موضوع بیمه برای یک سفر خاص، بیمه شود. در این صورت پس از رسیدن موضوع بیمه به مقصد، پوشش بیمه ای نیز پایان می‌پذیرد. زمان و مدتی که این سفر ممکن است به طول انجامد، مورد توجه نیست. بیمه‌نامه‌ای که به طور معمول در این خصوص صادر می‌شود، بیمه نامه «سفری»^{۷۹} نام دارد؛ لذا مشخصات بنادر مبدأ و مقصد و مسیری که باید بین این دو بندر طی شود، نیز در بیمه نامه قید می‌شود.

ب. ترکیب سفر مدت معین:

در این نوع از بیمه، طول مدت سفر و مدت معین با هم مد نظر قرار می‌گیرند، منتهی این ترکیب همیشه به یک نحو نخواهد بود. بدین شرح که گاهی مورد بیمه به طور همزمان هم از جهت سفر معین و هم از جهت مدت، تحت پوشش قرار می‌گیرد. در این صورت هر کدام که زودتر به انجام برسد، مدت بیمه منقضی خواهد شد. صورت دیگر ترکیب مدت با سفر معین این است که به محض تمام شدن یکی، دیگری آغاز می‌گردد. بیمه نامه ای که در این خصوص صادر می‌شود، بیمه نامه «مختلط»^{۸۰} نام دارد.

خصوصیات و ارکان قراردادهای حمل و نقل بیمه دریایی در حقوق داخلی و خارجی:

قرارداد بیمه دریایی کالا از دیدگاه حقوقی، متکی بر اصول حقوقی فرمانروا بر همه قراردادهای است (رعایت مفاد ماده ۱۹۰ قانون مدنی و مواد ۱۱، ۱۲ و ۱۸ قانون بیمه)، ولی افزون بر این‌ها،

⁷⁹. Voyage policy.

⁸⁰. mixed policy.

قرارداد بیمه حمل و نقل از چند ویژگی برخوردار است که اشاره به آن‌ها بایسته به نظر می‌رسد.^{۸۱}

ویژگی قراردادهای حمل و نقل بیمه دریایی:

قرارداد بیمه حمل و نقل دریایی، عملی تجاری است:

بند ۹ ماده ۲ قانون تجارت ایران نیز عملیات بیمه بحری و غیر بحری را بخشی از «معاملات تجاری» می‌شمارد، ولی بیمه حمل و نقل دریایی به دلیل آن‌که بیش‌تر مورد استفاده بازرگانان است، خصلت بازرگانی دارد. در دیگر رشته و شاخه‌های بیمه بازرگانی، اعمال بیمه‌ای (انعقاد قرارداد بیمه و خریدن بیمه نامه) تنها از جهت شرکت بیمه، یک معامله بازرگانی به شمار می‌رود و از حیث بیمه‌گذاران که بسیاری از آن‌ها تاجر یا بازرگان نیستند، معامله آنان عمل تجاری به شمار نمی‌رود.

قرارداد بیمه حمل و نقل دریایی، جنبه استمراری دارد:

این به آن مفهوم است که آثار عقد قرارداد با انعقاد قرارداد زائل نمی‌شود، بلکه تا زمانی که کالای مورد بیمه به مقصد مندرج در بیمه نامه نرسیده و تحویل نگردیده، دارای اعتبار است.

بیمه حمل و نقل دریایی، تابع اصل غرامت است:

یعنی بیمه نباید منبع درآمد و ثروت بیمه‌گذار باشد. جبران خسارت از طرف بیمه‌گر برابر است با زیانی که به بیمه‌گذار وارد شده است. بند ۱ ماده ۲۲ قانون بیمه مصوب سال ۱۳۱۶ بیان می‌دارد: «در بیمه حمل و نقل، خسارت بر حسب قیمت مال در مقصد حساب می‌شود. حداکثر تعهد بیمه‌گر بهای تمام شده کالا یا بهای روز آن در مقصد است، هر کدام که کمتر باشد.» به موجب اصل غرامت، آن قیمتی باید ملاک پرداخت خسارت باشد که فقط زیان بیمه‌گذار را بپوشاند، نه آن قیمتی که برای او ایجاد سود کند؛ بنابراین باید پذیرفت که قیمت در مقصد برابر

^{۸۱} صالحی، حقوق بیمه، ص ۳۲۸.

است با قیمت تمام شده کالا در مقصد؛ ولی در عمل بیمه گران در هنگام صدور بیمه‌نامه، فرمول $F\&C^{۸۲}$ به علاوه ۱۰ درصد سود مورد انتظار را پایه محاسبه حق بیمه و پرداخت خسارت قرار می‌دهند.^{۸۳} توجیه سود مورد انتظار این است که بر اثر از بین رفتن کالای مورد بیمه، بیمه‌گذار هم از بهای کالا و هزینه‌های پرداختی و هم از سود حاصل از فروش کالا در مقصد محروم می‌شود.^{۸۴}

شرایط تحقق خسارت مشترک بیمه حمل و نقل دریایی:

به طوری که درگفتار قبل آمد، به موجب قانون دریایی ومقررات یورک آنتورپ برای آن که بتوان به خسارات وارده و هزینه های متحمل در خلال سفر دریایی، خسارات مشترک اطلاق نمود، باید چند شرط در این خسارات دخیل باشد. معرفی هر یک از این شروط و توضیح مختصر در مورد هر یک از آنها موضوعی هستند که بندهای آینده را به خود اختصاص می دهند.

بند اول. خطر به طور جدی و واقعی، کشتی و اموال آن را تهدید نماید؛

برای آن که بتوان تفدیة کالا یا پرداخت هزینه های تحمیل شده در طول سفر را از مصادیق خسارات مشترک دریایی به شمار آورد باید:

اولاً: خطری کشتی و محموله آن را تهدید نماید؛

ثانیاً: این خطر باید واقعی باشد؛

ثالثاً: خطر به طور مشترک، کشتی و تمامی اموال آن را تهدید کند.

تشخیص این ویژگی ها کار دشوار و سختی است و بی تردید کسی از عهده آن به خوبی بر می آید که گذشته از تخصص لازم، از تجربه عملی بسیار زیادی نیز برخوردار باشد؛ این شخصی

⁸².Costand friyht.

کریمی، ۱۳۵۳، ص ۲۱۴) ^{۸۳}

صالحی، حقوق بیمه، ص ۳۲۹. ^{۸۴}

کسی نیست مگر فرمانده کشتی. از همین رو در بسیاری از مقررات دریایی کشورها این موضوع به فرمانده کشتی واگذار شده است و تنها اوست که می تواند در برابر واقعی و مشترک بودن خطر و دفع آن از طریق تفدیه و پرداخت هزینه های فوق العاده تصمیم بگیرد.^{۸۵}

بی گمان عبارت «معقولانه»^{۸۶} مندرج در ماده A مقررات یورک آنتورپ را باید در همین راستا تفسیر نمود و در نتیجه چنانچه فرمانده ای مجرب ضمن رعایت تمامی جوانب و ملاحظات لازم به طور محتاطانه خطری را محتمل الوقوع تشخیص دهد و به منظور پیشگیری از وقوع آن دست به تفدیه کالا بزند یا خسارتی را عمدی و به طور فوق العاده بر صاحبان کشتی و کالا تحمیل کند، این ضررها ماهیت خسارت مشترک داشته و باید مقررات مربوط به این نوع خسارت بر آنها حاکم شود.

بنابراین، هزینه های مربوط به تعمیر کشتی در حالتی که کشتی در معرض هیچ گونه خطری قرار ندارد، فاقد ماهیت خسارات مشترک بوده، و باید آن را از مصادیق خسارات خاص به شمار آورد.^{۸۷} به همین ترتیب اگر تصور نماییم که در یکی از بنادر کشور به دلیل جاری شدن سیل و قطع راه های ارتباطی و نبود امکان کمک رسانی به مردم آن منطقه، کمبود شدید مواد غذایی پیش آید و قحطی در این ناحیه حاکم شود و مصادف با همین واقعه کشتی ای که حامل مواد غذایی است در اثر نامساعد بودن اوضاع جوی مجبور به توقف و لنگر انداختن در یکی از بنادر این منطقه شود و مسوولین محلی با اطلاع یافتن از این موضوع با مراجعه به فرمانده، او را مجبور کنند تا با تخلیه کامل کالاهای کشتی و واگذاری آن به ساکنان این منطقه آنان را از

^{۸۵} برای مثال می توان به قانون نمونه تهیه شده برای دول آفریقای مرکزی مراجعه نمود. متن اصلی ماده ۲۰۶ این قانون که در همین باره تنظیم شده چنین است:

Article 206: "Les sacrifices et les depenses mentionnes a l'article ci-dessus doivent avoir ete decides par le capitaine.

^{۸۶} reasonably.

^{۸۷} کمال طه، مصطفی، القانون البحرى، پیشین، شماره ۵۳۲.

هلاکت نجات دهد، نظر به این که در این حالت خطر تنها محموله تجاری را تهدید کرده و تأثیری در کشتی نداشته است، لذا زیان های وارده را نمی توان از مصادیق خسارت مشترک به شمار آورد.

بند دوم. پرداخت مخارج فوق العاده و تغذیه کالا باید به صورت واقعی و

عمدی باشد؛

هر چند این شرط با اندکی دقت از متن ماده ۱۸۵ قانون دریایی کشورمان قابل دریافت می باشد، با این حال برخی از دستورات مندرج در مقررات یورک آنتورپ می تواند به درک بهتر آن کمک کند. مطابق این مقررات در صورتی تغذیه کالا و پرداخت هزینه های فوق العاده به عنوان خسارت مشترک دریایی به شمار خواهند آمد که:

اولاً: به صورت ارادی و عمدی انجام گرفته باشد.

ثانیاً: قسمتی از بار و قطعاتی که از کشتی به دریا انداخته می شود، از حیز انتقاع خارج نشده

باشد.^{۸۸}

بنابراین، هرگاه قسمتی از محموله کشتی که به دلایل مختلف نظیر رخنه آب یا روغن به داخل انبارهای کشتی یا به سبب جریان پیدا نکردن هوا فاسد شده و ارزش خود را از دست داده باشد و پس از آن، به دستور فرمانده به دریا ریخته شود، به رغم ارادی و عمدی بودن این عمل، چنین تغذیه ای ماهیت حقوقی خسارت مشترک دریایی را ندارد و مشمول احکام و مقررات مربوط نخواهد بود.

بند سوم. پرداخت هزینه های فوق العاده و تغذیه کالا باید با هدف دفع

خطری باشد که عارض سفر دریایی شده است؛

این احتمال وجود دارد که به دلایل مختلف فرمانده تصمیم بگیرد در خلال سفر دریایی

^{۸۸}.Rule IV-Cutting away wreck: Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be allowed as general average.

بخشی از بار به دریا ریخته شود یا نسبت به پرداخت هزینه هایی اقدام کند که در حالت عادی مرسوم نیست.

فرض کنیم بخشی از محموله بارگیری شده روی کشتی، کالاهای قاچاق به حساب آید و در صورت بازرسی و اعمال نظارت در مقصد برای فرمانده کشتی ایجاد مسوولیت نماید و منجر به پرداخت جریمه سنگین شود. به همین دلیل قبل از ورود کشتی به بندر مقصد به اراده فرمانده، کالاهای مذکور به دریا ریخته می شود یا اینکه فرضاً فرمانده به این دلیل که کارکنان احساس خستگی می کنند و نیاز به تفریح و استراحت دارند، دستور به لنگر انداختن کشتی در بندری را صادر کند و هزینه هایی را در این راه پرداخت کند. در هر دو حالت بالا، به دریا ریختن کالا و هزینه های جاری بابت لنگر انداختن کشتی، خسارت مشترک دریایی محسوب نمی شوند، زیرا هیچ گونه ارتباطی به دفع خطری که کشتی و اموال آن را تهدید می کرده است، ندارد. برای آن که تفدیه تعمدی و ارادی کالا، خسارت مشترک تلقی شود، شرط آن است که این تفدیه به دلیل حفظ منفعت یا سلامت مشترک به عمل آمده باشد. مراد از منفعت یا سلامت کشتی، منفعت یا سلامت کامل سفر دریایی است که شامل کشتی و بار آن می شود.^{۸۹}

به موجب مقررات دریایی اگر کالاها و وسایل زیر تفدیه شوند، در شمار خسارت مشترک نخواهند بود، اما اگر نجات یابند، مجبور به اشتراک در خسارات مشترک هستند:

۱. کالاهایی که برای آن ها بارنامه یا رسیدی به وسیله متصدی حمل و نقل دریایی یا فرمانده صادر نشده است و به طور مخفیانه در کشتی بارگیری شده اند.^{۹۰}
۲. کالاهایی که برخلاف عرف دریایی روی عرشه کشتی بارگیری شده، مگر آن که صاحب کالا ثابت کند که نسبت به بارگیری آن ها بر روی عرشه کشتی موافقت نکرده یا این که مقررات

^{۸۹}.Aventure maritime commune.

^{۹۰}.Article 216 "les marchnadises pour lesquelles il n' a pas e'te' de connaissance ou autre document faisant prevue du contrat de transport ne sont admises en avaries communes si ells sont sacrifiees ells contrribuent neanmoins si ells sont dauvees'.code cemar de la marine marchande.

جاری در بندر بارگیری یا ماهیت بار یا عرف جاری در آن بندر چنین بارگیری ای را اقتضا می کرده است یا مطابق مقررات کشتیرانی ساحلی، مشمول تعریف لوازم مربوط به تعمیر کشتی قرار می گرفته است.^{۹۱}

۳. کالاهایی که در مورد آنها اطلاعات دروغین ارائه شده است، مادامی که صاحب کالا حسن نیت خود را اثبات نکند.^{۹۲}

بند چهارم. کشتی و محموله تجاری در معرض خطر واقعی، از تفدیه و پرداخت مخارج فوق العاده منتفع شوند؛

مقصود از این که کشتی و محموله تجاری در معرض خطر به طور واقعی از تفدیه و پرداخت هزینه‌های غیر معمول منتفع شوند، این است که از اقدامات مذکور نتیجه مفیدی حاصل شود. هرچند به موجب آنچه از ماده ۱۸۵ قانون دریایی مستفاد می شود، به سختی می توان به چنین استنباطی دست یافت، با این حال به دلیل شباهت ماهوی میان پیامدهای نجات دریایی موضوع فصل یازدهم قانون دریایی کشورمان که پیش تر به آن پرداختیم و نتایج حاصل از خسارات مشترک دریایی، به نظر می رسد که دست یازدین به نتیجه مفید را باید یکی از شروط تحقق خسارت مشترک به شمار آورد و سرانجام به همان ترتیبی که در توجیه اجرت عملیات نجات دریایی بر نهاد دارا شدن بلاجهت استناد جستیم، اینجا نیز چنین نماییم و به مدد آن، مبنای نظری این استدلال را تقویت کنیم؛ بنابراین، خسارات زمانی مشترک است که نتیجه ای مفید در پی داشته باشد؛ یعنی در اثر تفدیه کشتی و بار آن از خطر نجات یابند، به همین دلیل نباید به ازدست دادن یک طرف اکتفا نمود، بلکه لازم است در پی این از کف دادن، دارا شدنی نیز رخ دهد.

^{۹۱} IL EN EST de me^me des marchandises charges chagees en pontee ,suf dans le cabotage ou ells sont.

^{۹۲} ماده ۲۶۶ قانون دریایی لبنان.

پروفسور آلبر بوآیه^{۹۳} با قبول این باور به نقل از پروفسور ریپر،^{۹۴} که نشان از هم فکری با او دارد، تحقق خسارت مشترک را منوط به اجتماع چهار شرط دانسته که یکی از آنها نتیجه مفید است.^{۹۵}

اما برخلاف این باور، به عقیده برخی از حقوقدانان عرب از جمله دکتر مصطفی کمال طه، در خسارت مشترک لازم نیست که عمل فرمانده در به دریا افکندن کالا یا پرداخت هزینه‌های غیر معمول، نتیجه مفید در پی داشته باشد.^{۹۶} ایشان معتقد است که قواعد یورک آنتورپ نیز بر همین نظر استوار بوده و تحقق خسارت مشترک را به نتیجه مفید منوط نساخته است.^{۹۷}

چنان که ملاحظه می شود، به موجب این ماده، برای آن که تسهیم و اشتراک در خسارت‌ها ممکن شود، دستیابی به نتیجه مفید لازم و ضروری است؛ یعنی باید تمامی کشتی و بار یا بخشی از آنها نجات یافته باشد و یا این که نجات یکی از آنها از راه تفدیه کامل دیگری حاصل شده باشد؛ بنابراین اگر کالا بدون آنکه کشتی نجات یابد به دریا افکنده شود و در نتیجه منجر به تفدیه کشتی و بار گردد، در این حالت جایی برای اشتراک و تسهیم در خسارت باقی نمی ماند، زیرا عناصر و عوامل موجب التزام به تسهیم در خسارت زایل شده اند.

بند پنجم. خطر نباید در نتیجه تقصیر یا خطای شخص مدعی اخذ غرامت بابت خسارت مشترک باشد؛

مقررات یورک آنتورپ در همین رابطه چنین مقرر کرده است که: «حق درخواست مشارکت در پرداخت خسارات مشترک باقی می ماند ولو آن که پیشامدهایی که منجر به تفدیه یا پرداخت

^{۹۳}. Alber boyer .

^{۹۴}. Ripper .

^{۹۵} بوآیه، آلبر، حقوق دریایی، پیشین، ص ۸۷.

^{۹۶} کمال طه، مصطفی، القانون البحري، پیشین، ش ۵۳۶.

^{۹۷} همان.

مخارج فوق العاده گردیده در اثر خطای یکی از اشخاص ذینفع در سفر باشد، اما این حق، مانع از مطالبه خسارات وارده از شخص مذکور برای جبران چنین خطایی نخواهد بود.^{۹۸}

بند ششم. پرداخت هزینه های فوق العاده و تفدیه کالا باید متناسب با خطری

باشد که کشتی و اموال آن را تهدید می نماید؛

به نظر می رسد که مناسب ترین مستند درباره این موضوع، همان عبارت معقولانه^{۹۹} مندرج در ماده A مقررات یورک آنتورپ باشد. همان طوری که پیش تر خاطر نشان شد، مطابق این ماده برای آن که خسارت مشترک قابل قبول باشد، باید تفدیه و پرداخت مخارج فوق العاده، طبیعی «معقولانه» داشته باشد. درحقیقت، این صفت یک اصل بنیادین در حقوق است که فقدان آن امکان هر کاری را از ما سلب می کند.^{۱۰۰} یکی از مفاهیم قابل استنباط از این عبارت، لزوم برقراری اصل تناسب میان خطر تهدید کننده از یک سو و تفدیه و پرداخت هزینه های فوق العاده از سوی دیگر است که باید در رفتار طبیعی یک فرمانده جدی، مسوول و با حسن نیت پدیدار شود.

نتیجه و بحث:

قرارداد بیمه از جمله حمل و نقل دریایی، از دیدگاه حقوقی، قراردادی متکی بر اصول حقوقی حاکم بر همه قراردادهای است. ولی افزون بر آن، این قرارداد از لحاظ تکلیف طرفین در مقابل هم، ضمانت اجرای عدم انجام این تکالیف و اثر آنها، با قواعد عمومی حاکم بر سایر قراردادهای متفاوت است و علت این تفاوتها را در طبیعت خاص قراردادهای بیمه از جمله اصول و ماهیت حقوقی آنها می توان جست و جو کرد. بیمه گر بر اثر اطلاعاتی که بیمه گذار راجع به موضوع بیمه

⁹⁸.RULE D.

⁹⁹.REsonably.

¹⁰⁰.Regles devarie commune ivr et commentaire edition 2006 adoptees par le conseil dadministration au 2006.

به او می‌دهد، اقدام به تعیین حق بیمه می‌نماید؛ بنابراین اگر بیمه گذار با نهایت حُسن نیت، تمام اطلاعات را در اختیار بیمه گر قرار ندهد و یا اظهارات خلاف واقع نماید، قرارداد باطل می‌شود، در حالی که ضمانت اجرای چنین عملی در قواعد عمومی قراردادها، ایجاد حق فسخ برای متضرر است. برخلاف عرف حاکم بر سایر انواع بیمه که باید نام بیمه گذار آن مشخص و معین باشد (بند ۲ ماده ۳ قانون بیمه)، در بیمه حمل و نقل دریایی به دلیل آن که در طول حمل ممکن است کالا چندین بار مورد نقل و انتقال قرار گیرد، می‌تواند به صورت حامل منعقد گردد (ماده ۶ قانون بیمه). بیمه حمل و نقل دریایی نوعی تعهد به نفع شخص ثالث است که آثاری را به دنبال دارد. از جمله این که به محض اعلام رضایت صریح یا ضمنی ثالث به تعهد مضبوط در عقد، نهاد مستقلی بوجود می‌آید که جز در مورد بطلان من البدو عقد اصلی، بقای آن وابسته به بقای این عقد نیست. بر همین مبنا، چنانچه بیمه گر و بیمه گذار، عقد بیمه را پس از رضایت ثالث فسخ نمایند یا تغییری دهند، تأثیری در حقوق او به وجود نمی‌آید. همچنین پس از الحاق رضایت ثالث به تعهد مضبوط در بیمه نامه، رابطه قراردادی مستقیم بین او و بیمه گر ایجاد می‌شود که بر مبنای آن مستقیماً می‌تواند به بیمه گر مراجعه نماید. این امر را قانون گذار در ماده ۱ قانون تعهد به نفع ثالث (مصوب فوریه ۱۹۹۹) مورد تأیید قرار داده و در قانون ایران صرف نظر از قسمت اخیر ماده ۱۹۶ قانون مدنی، ماده ۶۰ قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران و بیمه گری ۱۳۵۰، تلویحاً حق مراجعه مستقیم ثالث زیان دیده به بیمه گر را شناخته است و تمام این‌ها درحالی است که مقررات بیمه اجباری دارندگان وسیله نقلیه موتوری، این حق را از مدتها پیش به رسمیت شناخته است. برخلاف قانون بیمه ایران که انتقال بیمه نامه را جزء لاینفک موضوع بیمه می‌داند (ماده ۱۷)، در حقوق بیمه دریایی، منتقل الیه موضوع بیمه، تنها در صورتی می‌تواند از پوشش بیمه ای موجود در زمان انتقال استفاده کند که بیمه نامه همراه با موضوع بیمه نامه به وی منتقل شده باشد. برخلاف قانون بیمه ایران (ماده ۱۲) که کتمان و اظهارخلاف واقع عمدی را موجب بطلان بیمه نامه می‌داند و به بیمه گر اجازه می‌دهد نه تنها حق بیمه پرداخت شده از سوی بیمه گذار را نزد خود نگه دارد، بلکه اقساط عقب افتاده را نیز مطالبه کند، بند ۱ ماده ۸۱ قانون بیمه دریایی

مقرر می‌دارد: «اگر بیمه‌گذار در ابراز حقایق قصور ورزد، بیمه‌گر می‌تواند قرارداد بیمه را فسخ نماید.» باتوجه به اینکه یکی از وظایف بیمه‌گران، ارائه اطلاعات لازم به بیمه‌گذار است، ولی در عمل بیمه‌گران بخصوص نمایندگی‌ها، به این وظیفه خود عمل نکرده و بیمه‌گذار در زمان بروز خسارت یا هنگام تمدید و یا موارد دیگر با مشکل مواجه می‌شود، لذا پیشنهاد می‌شود قانون‌گذار با وضع قوانین لازم، این مشکل را مرتفع نماید.

در دوران حاکمیت شرایط قراردادی، بر روابط متصدیان حمل و نقل و صاحبان کالا، اجحافات فراوان بر صاحبان کالا وارد می‌شد که با توجه به وضعیت فنی موجود در آن دوران، تدوین نظام قانونی حاکم بر حمل و نقل دریایی همچون قواعد «لاسه» برای اولین مرتبه، ایده آل به نظر می‌رسید. استقبال گسترده کشورها از این قواعد (زیرا قوانین دریایی اغلب کشورها مثل قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ چیزی بیش از ترجمه مواد این معاهده نیست) موجب شد قواعد «لاسه» همراه با نارسایی‌های آن، مستقیماً وارد حقوق این دسته از کشورها شود. دگرگونی صورت گرفته در زمینه فنی و دریانوردی در این فاصله از سال ۱۹۲۴، یعنی زمان تصویب قواعد «لاسه»، باعث شد که قواعد لاهه و قوانین متأثر از آن به هیچ وجه، دیگر امروز منطبق با واقعیات روز و انتظارات طرفین قرارداد حمل و نقل نباشد.

پروتکل تکمیلی قواعد «لاسه مصوب ۱۹۶۸» نیز علیرغم آورده‌هایش، نتوانسته است مشکلات قواعد «لاسه» را برطرف نماید و پاسخگوی انتظارات باشد. به علاوه، بسیاری از کشورها از جمله «ایران» به این پروتکل ملحق نشده‌اند؛ بنابراین انجام این مهم به عهده معاهده «هامبورگ مصوب ۱۹۷۸» قرار می‌گیرد.

در معاهده «هامبورگ» راه حل‌هایی جدید باتوجه به تکنیک‌های جدید ارائه شده است. در این معاهده به نحو شایسته‌ای، موازنه بین صاحبان منافع در قرارداد حمل و نقل دریایی رعایت شده و قواعد آن با توجه به قواعد حاکم در سایر رشته‌های حمل و نقل وضع شده است؛ بنابراین لازم است «قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳» با توجه به قواعد «هامبورگ» مورد بازنگری قرار گیرد. به این ترتیب می‌توان گفت که با رفع و اصلاح بسیاری از نقایص، ایرادات و کاستی‌های

مقررات لاهه، تعادل بیشتری میان منافع طرفین قرارداد حمل ایجاد نموده است، هرچند که این مقررات خالی از ایراد نیست که از جمله این ایرادات، واحد محاسبه مسوولیت متصدی حمل می‌باشد، زیرا از آنجایی که تمامی ارزشهای موجود در سبد پول مورد بحث در تعیین ارزش «حق برداشت ویژه» خود دچار تورم جهانی و کاهش ارزش شده و می‌شوند، این واحد محاسبه نیز چندان کارآمد نمی‌باشد.

اما با وجود این ایرادات، به جهت مزایای قوانین ایران در برابر بین الملل قابل توجیه است. به‌ویژه این‌که این مقررات بیش از مقررات «لاسه»، منافع صاحبان کالا را در نظر دارد و کشور ما بیش از این‌که کشوری صاحب کشتی باشد، کشوری صاحب کالاست.

پیشنهادها:

در اولین فرصت باید مشکلات زیربنایی و ساختاری‌ای که در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ به وضوح مقرر گردیده و به مواردی از آن در این مقاله اشاره شد به مرحله اجرا در آید. قوه قضائیه در راستای تحقق ماده ۱۸۸ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ دادگاه‌های خاص دریایی را در تهران و استان‌های مرتبط احیا کند و با استفاده از افراد متخصص در وضعیت موجود که توانایی قضاوت دریایی دارند، قانون دریایی فوق را بصورت تخصصی اجرایی نمایند.

۱. آموزش حقوق دریایی توسط دانشگاه‌های معتبر داخلی، و در صورت نیاز خارجی و غیره به صورت جدی انجام گیرد.

۲. بحث بیمه دریایی توسط یک تیم متخصص و عالم به علم بیمه دریایی به سر انجام رسانده شود

۳. تعهدات و مشکلات قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ که مشکلات داخلی دارد با هماهنگی و مساعدت ارگان‌های ذیربط داخلی رفع گردد.

۴. ماده ۱۹۴ تا تدوین (یا بازنگری) قانون دریایی کاملاً اجرایی گردد.

۵. بازنگری قانون دریایی: پس از برطرف نمودن مشکلات بند ۱، یا همزمان، بازنگری قانون

دریایی توسط یک تیم متخصص و عالم به علم حقوق دریایی انجام گیرد. در بازنگری متن قانون دریایی باید به نکاتی چون گسترش صنعت حمل و نقل دریایی کشور و توسعه روابط اقتصادی و تجاری با دیگر کشورها، اصل استقلال، برابری و منافع متقابل و روال فعلی فعالیت‌های بین‌المللی کشتیرانی در نظر گرفته شود. چون قوانین و مقررات تدوین شده بصورت اهم بر امور کشتیرانی که ماهیت بین‌المللی دارد اعمال می‌گردد، ضروری است که در متن قانون جدید مناسبات بین‌المللی و جهانی این صنعت در راستای هماهنگی و نزدیک به یکنواختی دیده شود. قانون دریایی جدید باید به روز، جامع و قابلیت پذیرش الحاقیه و متمم را داشته باشد.

Archive of SID

منابع:

الف. منابع فارسی:

۱. آقای، بهمن، ۱۳۷۸، فرهنگ حقوقی بهمن، کتابخانه گنج دانش، تهران.
۲. اشمیتوف، کلاویو، ام، حقوق تجارت بین الملل، ترجمه: دکتر بهروز اخلاقی و دیگران، ۱۳۷۸، انتشارات سمت، تهران.
۳. امید، هوشنگ، ۱۳۵۳، حقوق دریایی، تهران: مدرسه عالی بیمه، جلد اول.
۴. بهمن ۱۳۵۳، حقوق دریایی، جلد دوم، مدرسه عالی بیمه ایران.
۵. ایوامی، هاردی، حقوق دریایی، جلد اول، ترجمه: دکتر منصور پورنوری، ۱۳۷۵، انتشارات ماجد، تهران.
۶. پرنوری، منصور، تابستان ۱۳۷۳، حقوق دریایی در دادگاه دریایی، انتشارات مهد حقوق، تهران.
۷. پرنوری، منصور؛ حبیبی، محمد، پاییز ۱۳۸۳، حقوق بین الملل دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲، مرکز ملی اقیانوس شناسی، گروه حقوق دریاها.
۸. چرچیل، رابین و آلن لو، حقوق بین الملل دریاها، ترجمه: دکتر بهمن آقای، ۱۳۷۷، کتابخانه گنج دانش، تهران.
۹. دستباز، هادی، ۱۳۷۴، بیمه کالا، کشتی و هواپیما، انتشارات بهمن، تهران.
۱۰. دویدار رهایی، محمد، حقوق دریایی براساس مقررات دریایی لبنان و معاهدات بین المللی، ترجمه: عزیز فیضی طالب، ۱۳۸۰، انتشارات رایحه عترت، تهران.
۱۱. ربیعی، فرانک، ۱۳۸۶، حقوق حمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی، انتشارات آریان، تهران.
۱۲. رضانی، عباس، ۱۳۷۱، حقوق حمل و نقل دریایی، تهران: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.
۱۳. ستوده تهرانی، حسن، دی ۱۳۵۰، حقوق تجارت، جلد چهارم.
۱۴. -----، ۱۳۴۴، حقوق دریایی و هوایی، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۵. صفوی، سیدحسن، ۱۳۶۲، حقوق بین المللی هوایی و فضایی، تهران: مؤسسه خدمات چاپ، جلد ۲.

۱۶. عرفانی، توفیق، ۱۳۸۴، مسوولیت مدنی متصدیان حمل و نقل زمینی، نشر آریان، تهران.
۱۷. فرمانفرمائیان، ابوالبشر، اسفند ۱۳۴۹، حقوق دریایی، بحث تحلیلی درباره قانون دریایی ایران، چاپخانه خرمی.
۱۸. کاتوزیان، ناصر، ۱۳۶۲، حقوق مدنی، ضمان قهری، مسوولیت مدنی، دهخدا، تهران.
۱۹. -----، ۱۳۸۰، قواعد عمومی قرار دادها، جلد پنجم، انتشارات برنا، چاپ سوم.
۲۰. کاشانی، سید محمود، ۱۳۵۴، نظریه تقلب نسبت به قانون، دانشگاه شهید بهشتی، چاپ دوم.
۲۱. لوراسا، میشل، مسوولیت مدنی، ترجمه: محمد اشتری، ۱۳۷۵، نشر حقوقدان، تهران.
۲۲. مشهد چی، مجید، مهر ۱۳۶۱، کشتیرانی و حمل و نقل دریایی، انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.
۲۳. -----، آذر ۱۳۶۴، قوانین بارنامه دریایی (ترجمه)، انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.
۲۴. هوشنگی، محمد، ۱۳۵۳، بیمه حمل و نقل کالا، تهران: انتشارات شرکت سهامی بیمه ایران.

ب. منابع 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. Brides, 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. Phail, Jhon, (2004), Protection and Indemnity Insurance (P & I Clubs), Imo international Maritim law Institute, Malta.
7. Lack Henry (1968). "Law Dictionary", 4th ed., West Publishing Co.

8. Lichtenstein E.A. (1994). "contract law", 16th ed., HLT publications.
9. Padfield Colin (2001), "Law Made Simple", 9th ed, Tehran, Majd Publication.
10. Powell Raphael (1956), "Good Faith in Contracts", 9 Current Legal Problems.
11. Treitel G. (2003), "the Law of Contract" , 3rd ed. ,London, Sweet & Maxwell.

Archive of SID