



## مروری بر انواع و شرایط بیمه های دریایی

### محمد یحیائی

دانشجوی کارشناسی ارشد دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی آزاد اسلامی خارك  
فرمانده شناورهای تجسس و نجات اداره بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

#### چکیده

زندگی، سلامت و دارایی افراد همواره در معرض حوادث و بلاهای طبیعی قرار دارد. بیمه یکی از روش هایی است که می تواند جان و مال انسان ها را در مقابل حوادث حفظ نماید. در میان انواع بیمه های گوناگونی که در عصر حاضر زندگی بشر را احاطه کرده اند، بیمه های دریایی به لحاظ قدمت تاریخی و همچنین ارزشی که موضوعات مورد بیمه شان دارند، از اهمیت خاصی برخوردارند. بیمه دریایی، با توجه به اینکه حمایت مالی در زمینه خسارات دریایی و حمل و نقل را فراهم می نماید، به گسترش و بهبود صنعت حمل و نقل دریایی کمک می نماید. در این مقاله تعهدات و تکالیف بیمه گر و بیمه گذار، شرایط جبران خسارات، اصول اساسی حاکم بر بیمه، خصوصیات بیمه حمل و نقل دریایی را بررسی می کنیم و در ابتدا نیز از بیمه، حقوق بیمه صحبت کرده و موارد فوق الذکر را به تفسیر شرح خواهیم داد و از گان کلیدی: بیمه دریایی، حمل و نقل دریایی، خسارات دریایی، حوادث دریایی

#### مقدمه:

قواعد حاکم بر حمل و نقل دریایی اولین بار تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۶ در شهر بروکسل تصویب شد ولی بر اساس نظر محققان و تاریخ نویسان در اواسط قرون وسطی بیمه دریایی پا به عرصه وجود نهاده و به عبارت بهتر اولین باری که بازرگانان اموال خود را از این طریق حمل و نقل نمودند و با خطرات آن آشنا شدند به فکر راه حلی مفید افتاده و به همین دلیل قوانین خاص و گوناگون که مربوط به حمل و نقل دریایی بود تکامل یافت. در عصر حاضر نیز در سایه رشد علوم و فنون در جهان، حمل و نقل از جایگاه بسیار والایی برخوردار است و با اینکه پیشرفت علم از شدت بسیاری از خطرات حمل و نقل کاسته، اما همگون با پیشرفت فناوری حمل و نقل، افزایش حجم محصولات و ازدیاد سرعت وسایل نقلیه، کالاهای مورد حمل در معرض تهدید ریسک های جدید قرار گرفته اند. (محمد زاده وادقانی) (۱). هم اکنون ۸۰ درصد تجارت بازرگانی

جهان از طریق حمل و نقل دریایی صورت می گیرد. با توجه به این جنبه باید خاطر نشان کرد که آثار زیانبار ناشی از تلف و یا آسیب دیدن کالای تجاری در حال حمل، آثار بسیار جدی را در جوامع امروز بر جای می گذارد و به همین دلیل نیاز به اخذ پوشش بیمه ای، لازم و ضروری است. همگانی و الزامی شدن بیمه حمل و نقل در بیشتر کشورها و نیز علم به این مطلب که بیمه دریایی ریشه برخی از بیمه های دیگر است خود دلیل روشن و رسایی برای اثبات ضرورت و بایستگی این رشته مهم بیمه است.

۱- [WWWahavanin.ir](http://WWWahavanin.ir) محمد زاده وادقانی علیرضا ۱۳۸۹ مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی

#### تعریف بیمه :

نمونه ای از تعاریف ارائه شده در رابطه با بیمه عبارتند از :

بیمه در لغت به معنای اطمینان و ضمانت یا حفظ و نگهداری در برابر خطراتی است که بیم وقوع آن میرود. در اصطلاح حقوقی عبارت است از توضع و تحمیل خسارات و زیان ناشی از حادثه غیر معین اتفاقی یا حتمی برای فرد یا افراد یا اموال و اشیاء به عهده شخص یا

اشخاص غیر متضرر ( پورتال بیمه دانا، ۱۳۸۷) (۱) «بیمه، ایمن کردن مال و جان از هر خطری، در مدت معین، در عوض پرداختن مبلغ معینی». (شمیم، فرهنگ امیر کبیر، بی تا، (۱۰) (۲) « بیمه عملی است که به موجب آن، یک طرف (بیمه گر) در مقابل دریافت مبلغی (حق بیمه) تعهد می کند خسارت طرف دیگر (بیمه گذار) را در موقع بروز خطر معینی بپردازد». (کریمی، ۱۳۷۲، ۱۳۷ (۳). عملیاتی است که به موجب آن یک طرف تعهد میکند در برابر دریافت مبلغی در صورت تحقق خطر معین به طرف دیگر غرامت (سر مایه یا مستمری بدهد (حیاتی، ۱۳۷۹) (۴)

« عملی است که به موجب آن شخص به عنوان بیمه گر در مقابل دریافت عوضی به نام حق بیمه یا وجه اشتراک و به موجب قوانین و تعرفه های خاص، جبران تعدادی از حوادث موجب خسارت از قبیل زلزله، حریق و ... را به عهده می گیرد، به طوری که عوض مزبور در صورت وقوع حادثه و پرداخت آن به بیمه گذار معادل خسارت وارده باشد». (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۰، ۱۳۲) (۵)

۱- پورتال بیمه دانا ۱۳۸۷ [www.dana-insurance.com](http://www.dana-insurance.com)

۲- شمیم، علی اصغر، فرهنگ امیر کبیر، بی تا

۳- کریمی ایت ۱۳۷۷، کلیات بیمه بیمه مرکزی، تهران چ ۳

۴- حیاتی محمد ۱۳۷۹ حقوق بیمه بیمه مرکزی ج.ا.ا. تهران چ ۲

۵- جعفری لنگرودی، محمد جعفر، ترمینولوژی حقوق، انتشارات گنج دانش، ۱۳۹۷ ه.ش

نهایتاً قانون بیمه ایران در ماده ۱ بیمه را چنین تعریف می کند:

«بیمه عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می کند در ازای پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارده بر او را جبران نموده یا وجه معینی را بپردازد».

بیمه حمل و نقل دریایی به علت دیرینگی و پیچیدگی قاعده و ضابطه های آن از تکنیک ویژه ای برخوردار است و قانون کشور خاصی ناظر به تنظیم رابطه ها و پیوندها و مسائل فنی و حقوقی نیست. بنابر این شرایط و ضوابط پایه ای آن و تعهد بیمه گران و بیمه گذاران پیرو چارچوبی پذیرفته شده و جهانی است. مؤسسه ی بیمه گران لندن یکی از موسسه هایی که در زمینه تدوین و تنظیم شرایط بیمه حمل و نقل نقش اساسی دارد و در بسیاری از کشورها از جمله ایران شرایط و ضوابط آن مبنای صدور بیمه های ترابری قرار گرفته است. نهایی ترین شرایط بیمه حمل و نقل دریایی در سال ۱۹۸۳ تنظیم شد که در برگزیده شرایط A, B, C است. در اینجا نگاهی مختصر به این شروط و نحوه های بیمه کرده و سپس به بحث اساسی خود خواهیم پرداخت:

#### نحوه بیمه A:

در این پوشش بیمه ای که فراگیر ترین فرمول تأمین در زمینه ی بیمه حمل و نقل کالا است. همه ی خطرها و حوادث دریا که در جریان حمل و نقل احتمال رخ دادن دارند موضوع بیمه قرار می گیرد (خطرهای عادی مشمول بیمه). ولی عیب ذاتی یا فساد و سرشتی و مانند آنها و مواردی که بیمه ی آنها مستلزم توافق ویژه ای میان بیمه گر و بیمه گذار است از گسترده تعهد بیمه گران بیرون است. در عمل، این فرمول پوششی در مورد کالای آسیب پذیر یا کالایی که احتمال ورود خسارت به آنها بر اثر حوادث دریا در جریان حمل و نقل مستقر است کاربرد دارد.

#### نحوه بیمه B:

در این نوع بیمه، بیمه گر فقط ملزم به جبران خسارات وارده بر اساس خطرات و حوادث تعیین شده در بیمه نامه می باشد خطرهای مورد تأمین مثل: به گل نشستن، غرق شدن یا واژگون شدن کشتی یا تصادف کشتی با اجسام خارجی، باراندازی کالا در بندر اضطراری و خسارت بر اثر به آب انداختن برخی از کالاها (زیان همگانی و مشترک).



### نحوه بیمه C :

در این نوع پوشش بیمه ای، تعهد بیمه گران محدودتر است و در بر گیرنده جریان خسارت هایی است که بر اثر حوادث پیش بینی شده در بیمه نامه به کالاهای مورد بیمه وارد می شود. حوادث مشمول بیمه در این فرمول عبارتند از : آتش سوزی یا انفجار، به گل نشستن، غرق شدن یا واژگون شدن کشتی

از نظر حقوقی و نیز شیوه اثبات ادعا تفاوت عمده ای میان شرایط فرمول A با فرمول B و C است. در شرایط A اصل بر متعهد بودن بیمه گر است مگر آنکه خود خلاف آن را یا عدم تعهد خود را به اثبات برساند در حالیکه در شرایط B و C بار اثبات خسارت یا اثبات رابطه علیت میان زیان وارده شده و وقوع خطر موضوع بیمه بر دوش بیمه گذار است.

[www.daryabary.persianblog.ir-1](http://www.daryabary.persianblog.ir-1)

حقوق دریایی ایران متأسفانه کمبودهای فراوانی دارد از جمله اینکه مسائلی راجع به مقررات کار دریایی و بیمه دریایی و آیین دادرسی دریایی که در متن قانون تصویب آنها به آیین نامه ارجاع شده همچنان نارساست ( دریاباری (۱) (۱۳۸۸)

### جایگاه بیمه دریایی در تقسیم بندی انواع بیمه ها :

امروزه بیمه های متعددی وجود دارد به نحوی که دیگر کمتر خطر و تحدیدی را میتوان یافت که شمول بیمه نباشد و اکثر قریب به اتفاق ریسک ها را بیمه پوشش میدهد، ولی بیمه ها را میتوان در یک دسته بندی کلی قرار داد.

قرار دادها بیمه بر اساس طبیعت تعهدات قراردادی بیمه گر و بیمه گذار به بیمه خسارت و بیمه اشخاص تقسیم می شوند، در بیمه خسارت تعهدات بیمه گر بسته به خسارت وارده در حادثه متفاوت خواهد بود. در واقع هدف بیمه خسارت حفظ سقف دارایی بیمه گذار است و چنانچه این دارایی به لحاظ صدمه به صدمه به اموال بیمه گذار یا افزایش بدهی او به واسطه مسئولیت در قبال ثالث کاهش یابد بیمه گر مکلف خواهد بود کاهش دارایی را ترمیم کند. در مقابل بیمه اشخاص معمولاً ارتباطی به میزان دارایی بیمه گر و کسری دارایی او در پی بروز خطر موضوع بیمه ندارد و بیمه گر متعهد میشود در صورت بروز حادثه مبلغ مشخص را به بیمه گذار یا ذینفع بیمه بپردازد (بابایی، ۱۳۸۶) (۱).

با توجه به تقسیم بندی فوق بیمه دریایی از جمله بیمه های خسارت محسوب شده و در آن سعی بر جبران خسارات وارده بر بیمه گذار است.

### اصول اساسی حاکم بر بیمه :

#### ۱- اصل جانشینی :

۱- بابائی، ایرج حقوق بیمه انتشارات سمت، تهران چ ۶.

۲- کریمی، آیت، کلیات بیمه، جلد اول، انتشارات زیبا، ۱۳۵۳ ه ش

با پرداخت خسارت، حق رجوع به بیمه گر منتقل می شود (از طریق وکالتنامه) و بیمه گر می تواند اقدام های قضایی لازم را بعمل آورد باید به این نکته توجه شود که اگر بیمه گذار قبل از دریافت خسارت از بیمه گر، خسارت را از مقصر حادثه دریافت کند، بیمه گر از خسارت مبرا است. (کریمی، ۱۳۸۳، ۸۷۰) (۲). ماده ۳۰ قانون بیمه ایران به شرح زیر اشاره به اصل جانشینی دارد :

«بیمه گر در حدودی که خسارت وارده را قبول یا پرداخت می کند، در مقابل اشخاصی که مسئول وقوع حادثه یا خسارات هستند، قائم مقام بیمه گذار خواهد بود و اگر بیمه گذار اقدامی کند که منافی با حق مزبور باشد در مقابل بیمه گر مسئول شناخته می شود.»

## ۲- اصل غرامت :

اگر در بیمه شرط شود که پس از وقوع حادثه چیزی بیشتر از خسارات وارده به بیمه گذار پرداخت شود، این شرط مقتضای عقد بیمه را تغییر داده و آن را تبدیل به قمار و شرط بندی می کند. هدف اصلی از انعقاد بیمه، ایجاد تأمین برای بیمه گذار است. بر این مبنا بیمه نباید به صورت منبع درآمدی برای بیمه گذار درآید و باعث شود که وضعیت مالی بیمه گذار پس از وقوع حادثه ی مورد بیمه مساعدتر از قبل شود. (شیبانی، ۱۳۵۲، ۱۵) (۱).

در حقوق ایران نیز ماده ۱۹ قانون بیمه در همین راستا اعلام می دارد: « مسئولیت بیمه گران در عقد بیمه عبارت است از تفاوت قیمت مال بیمه شده بلافاصله قبل از وقوع حادثه با قیمت باقی مانده آن بلافاصله بعد از حادثه »

## ۳- اصل حسن نیت :

۱- شیبانی، احمد علی، تاریخچه پیدایش و تحول بیمه، انتشارات مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۲ ه.ش.

۲- دانل، مارگریت، حسن نیت، ترجمه ی غلام علی سیفی و منصور امینی، مجله می کانون وکلا، ۱۳۷۵ ه.ش.

وجود حسن نیت در تمام قراردادهای لازم است اما بر حسب ماهیت قرارداد، درجه نیاز حسن نیت نیز می تواند متفاوت باشد. قرارداد بیمه از جمله قراردادهایی است که وجود حسن نیت در آن اهمیت بسیار دارد. (سیفی و امینی، ۱۳۷۵، ۱۹۶) (۲). این به عهده ی بیمه گر است که سوء نیت بیمه گذار را اثبات نمایند، زیرا اوست که به اسناد توسل بسته و امری را ادعا میکند. (همان) بیمه گر و بیمه گذار هر دو نیز باید دارای حسن نیت باشند ولی در کشورهای مختلف تأکید بر بیمه گر و بیمه گذار متفاوت است. در بریتانیا این وظیفه غالباً در ارتباط با اعمال بیمه گذاران بررسی می شود. در حقوق ایران نیز با توجه به قانون بیمه ۱۳۱۹، به نظر می رسد تأکید بر اجرای این اصل و اعمال ضمانت اجراهای آن بیشتر راجع به بیمه گذار است.

## ۴- اصل اتکایی:

نظامی که در آن بیمه گر صادر کننده بیمه را قادر میسازد با توجه به توان و زخایر خود برخی از ریسک ها را به حساب خود نگه دارد و مازاد بر آن را بین بیمه گران اتکایی تقسیم کند.

## خصوصیات بیمه حمل و نقل دریایی :

قرارداد بیمه دریایی کالا از دیدگاه حقوقی، متکی بر اصول حقوقی فرمانروا بر همه قرارداد هاست (رعایت مفاد ماده ۱۹۰ ق.م و مواد ۱۱ و ۱۲ و ۱۸ قانون بیمه)، ولی افزون بر این ها، قرارداد بیمه حمل و نقل از چند ویژگی برخوردار است که اشاره به آن ها بایسته به نظر می رسد. ( صالحی، حقوق بیمه) (۱).

## ۱- جنبه استمراری در قرارداد بیمه دریایی :

این بدان مفهوم است که آثار عقد قرارداد با انعقاد قرارداد زائل نمی شود، بلکه تا زمانی که کالای مورد بیمه به مقصد مندرج در بیمه نامه نرسیده و تحویل نگردیده، دارای اعتبار است. (دستباز، بیمه کالا، کشتی و هواپیما، بی تا، ۱۰۶) (۲).

## ۲- در بیمه حمل و نقل دریایی اصل غرامت حاکم است :

۱- صالحی، جانعلی، حقوق بیمه، انتشارات پژوهشکده بیمه وابسته به بیمه مرکزی

۲- دستباز، هادی، بیمه باربری کالا، کشتی، هواپیما، دانشکده علوم اقتصادی، تهران چ ۱،

. بند ۱ ماده ۲۲ قانون بیمه مصوب سال ۱۳۱۹ می گوید: «در بیمه حمل و نقل، خسارت بر حسب قیمت مال در مقصد حساب می شود. حداکثر تعهد بیمه گر بهای تمام شده کالا یا بهای روز آن در مقصد است، هر کدام که کمتر باشد.»



منظور قانون گذار از اصل غرامت آن است که بیمه خسارات برای بیمه گذار منبع سود آوری (بدون جهت نشود که اگر تعهد بیمه گر در برابر بیمه گذار موجب بهبود وضع بیمه گذار نسبت به وضع قبل از تحقق حادثه گردد در واقع چنین امری حادث خواهد شد (حیاتی ۱۳۷۹) (۱).

به موجب اصل غرامت، آن قیمتی باید ملاک پرداخت خسارت باشد که فقط زیان بیمه گذار را بپوشاند نه آن قیمتی که برای او ایجاد سود کند. بنابراین باید پذیرفت که قیمت در مقصد برابر است با قیمت تمام شده کالا در مقصد، ولی در عمل بیمه گران در هنگام صدور بیمه نامه، فرمول f&c بعلاوه ۱۰ درصد سود مورد انتظار را پایه محاسبه حق بیمه و پرداخت خسارت قرار می دهند، (کریمی، ۱۳۵۳، ۲۱۶) (۲) توجه بیمه سود مورد انتظار این است که بر اثر از بین رفتن کالای مورد بیمه، بیمه گذار هم از بهای کالا و هزینه های پرداختنی و هم از سود حاصل از فروش کالا در مقصد محروم می شود. (صالحی، حقوق بیمه، ۳۲۹) (۳).

### ۳- بیمه حمل و نقل دریایی عملا قراردادی تجاری است :

بند ۹ ماده ۴ قانون تجارت ایران نیز عملیات بیمه بحری و غیر بحری را بخشی از معاملات تجاری می شمارد ولی بیمه حمل و نقل دریایی به دلیل آن که بیشتر مورد استفاده بازرگانان است، خصلت بازرگانی دارد.

در دیگر رشته و شاخه های بیمه بازرگانی، اعمال بیمه ای ( انعقاد قرارداد بیمه و خریدن بیمه نامه) تنها از جهت شرکت بیمه یک معامله بازرگانی بشمار می رود و از حیث بیمه گذاران که بسیاری از آن ها تاجر یا بازرگان نیستند، معامله آنان عمل تجاری به شمار نمی رود.

۱- حیاتی، محمد ۱۳۷۹ حقوق بیمه، بیمه مرکزی ج.ا.ا.، تهران، چ ۲

۲- کریمی، آیت، کلیات بیمه، جلد اول، انتشارات زیبا، ۱۳۵۳ ه ش

۳- صالحی، جانعلی، حقوق بیمه، انتشارات پژوهشکده بیمه وابسته به بیمه مرکزی

### فرانشیز FRANCHISE :

فرانشیز که در اصطلاح بیمه به معافیت از جبران خسارت معروف است، عبارت از میزان معینی از خسارت است که بیمه گر از پوشش آن معاف است، مثلا: اگر فرانشیز بیمه ای دو هزار ریال باشد در صورتیکه خسارت وارده په کالا بالغ بر ۷۰۰۰ ریال باشد، شرکت بیمه از پرداخت دو هزار ریال اول معاف و فقط نسبت به ۵۰۰۰ ریال تأمین خسارت خواهد شد.

### شرایط صحت قرارداد بیمه حمل و نقل دریایی :

در اینجا به بررسی شرایطی خواهیم پرداخت که طرفیت عقد بیمه باید از این جهت که می خواهند عقد بیمه منعقد کنند باید دارا باشند .

### ۱- شرایط بیمه گذار :

به طور کلی در بیمه، خریدار بیمه را پیشنهاد دهنده و پس از انعقاد قرارداد بیمه گذار می نامند. در این جا منظور از بیمه گذار متصدی حمل و نقلی است که مسئولیت خود را در برابر دیگران بیمه می نماید. باید توجه داشت که متصدی حمل، در مقام بیمه گذار باید واجد شرایطی باشد که در صورت نداشتن شروط مزبور متصدی حمل و یا عدم انجام وظایفی که قانونگذار در این رابطه بر عهده وی نهاده است به قرارداد بیمه ای که منعقد نموده باطل یا غیر نافذ تلقی می گردد.

### ۱- دارای نفع بیمه ای باشد :

۱- هوشنگی، محمد، ۱۳۹۹ بیمه حمل و نقل کالا شرکت سهامی بیمه ایران تهران چ ۱

۲- کریمی، آیت، بیمه های اموال و مسئولیت، جلد اول، انتشارات دانشکده امور اقتصادی تهران، چاپ دوم، ۱۳۷۷ ه.ش.



اصولا هیچ کس حاضر نیست مالی را بیمه کند که در آن هیچ گونه نفعی ندارد زیرا بیمه مستلزم هزینه و انجام تعهداتی است که از آن جمله پرداخت حق بیمه است (هوشنگی ۱۳۶۹) (۱). بیمه خسارت تحت تأثیر مفهوم نفع نیز است که خود موضوع این عملیات است. در واقع فرض بر آن است که بیمه گذار یا ذی نفع در عدم تحقق خطر نفعی دارد (کریمی ۱۳۷۷) (۲). |

**انواع نفع پذیری در بیمه دریایی :**

نفع بیمه پذیر در حمل و نقل دریایی به نفع بیمه پذیری کالا و نفع بیمه پذیری بدنه کشتی تقسیم می شود، کسانی که به ترتیبی در بقاء مال ذینفع و از اتلاف آن نگران هستند مانند مالک، مرتهن، محافظ و نظایر آن ها، می توانند با انعقاد قرارداد بیمه، تأمین مورد نظر خود را بدست آورند، در واقع نفع بیمه پذیر کالا شامل انواع منافع مربوط به حمل کالا است. مسئولیت مالک کشتی نیز مصداق دیگری از نفع بیمه پذیر است که در زمره نفع بیمه پذیر بدنه کشتی قرار می گیرد و شامل مواردی می گردد که مالک کشتی از حیث مالکیت خویش در مقابل اشخاص ثالث مسئولیت می یابد. متصدی حمل و نقل نیز برای کالایی که بدین منظور به او سپرده شده است دارای منافع قابل بیمه است. هر چند متصدی حمل و نقل مالک واقعی کالا نیست ولی می تواند مسئولیت خویش را نسبت به خسارات وارده به کالا و سایر موارد بیمه نماید باید توجه داشت که تنها مسئولیتی که برای مالک کشتی از این جهت در بیمه نامه های عادی دریایی بیمه پذیر است، مسئولیت ناشی از تصادم است. در عمل، در کلیه ی بیمه نامه های بدنه کشتی شرطی گنجانده شده است که به موجب آن مسئولیت ناشی از تصادم دارای پوشش بیمه ای است. دیگر مسئولیت ها در قبال اشخاص ثالث از جمله فوت، صدمه بدنی، تجاوز، حقوق متصدیان بندری و... در بیمه نامه های عادی کشتی قابل بیمه شدن نیست و معمولا مالکان کشتی این قبیل مسئولیت ها را توسط انجمن های حمایت و خسارات « پی اند آی » بیمه می کنند.

## ۲- حسن نیت :

عواملی که در یک قرارداد بیمه، خطر بر مبنای آن محاسبه می شود تا حد زیادی به اطلاعات ارائه شده از سوی بیمه گذار بستگی دارد. بین جهتگفتن حقایق مربوط به موضوع بیمه یکی از مهم ترین نمونه های حسن نیت که یکی از اساسی ترین شروط است میباشد، زیرا. ماده ۱۸ قانون دریایی انگلستان حاوی اصل مهمی است که عبارت است از تکالیف بیمه گذار در ابراز اطلاعات عمده ی مربوط به موضوع بیمه به بیمه گر « این ماده چنین مقرر می دارد: «بیمه گذار باید پیش از انعقاد قرارداد بیمه، تمامی اوضاع و احوال عمده را که از آن باخبر است به اطلاع بیمه گر برساند». البته فرض بر این است که بیمه گر باید از همه ی اوضاع و احوالی که قاعدتا در جریان عادی کار بایستی از آن با خبر شود، اطلاع داشته باشد. اگر بیمه گذار چنین اطلاعاتی را در اختیار بیمه گر قرار ندهد، بیمه گر می تواند قرارداد را فسخ نماید. بند ۲ ماده ۱۸ قانون دریایی انگلستان چنین مقرر می دارد: «هر اوضاع و احوالی زمانی عمده است که روی تصمیم گیری بیمه گری محتاط در تعیین حق بیمه و قبول یا عدم قبول خطر تأثیر بگذارد.»

## ۲- شرایط بیمه گر:

### ۱- توانایی ارائه تأمین :

از آنجایی که بیمه گر در ازاء دریافت حق بیمه به بیمه گذار تأمین می دهد، بنابراین لازمه ی تأمین آن است که بیمه گر قدرت و توانایی مالی لازم جهت ارائه ی این تأمین داشته باشد. بنابراین چنانچه بیمه گر فاقد این توانایی در زمان اجرای تعهد باشد، عقد بیمه به دلیل عدم قدرت بر تسلیم تأمین بیمه ای بیمه گر باطل خواهد بود. شهیدی، ۱۳۸۰، (۵۱) (۱).

## ۲- داشتن شخصیت حقوقی :

به موجب ماده ۳۱ قانون تأسیس بیمه مرکزی و بیمه‌گری مصوب ۱۳۵۰/۲/۳۰، عملیات بیمه در ایران به وسیله شرکت‌های سهامی عام ایرانی که کلیه سهام آنها با نام بوده و با رعایت این قانون و طبق قانون تجارت به ثبت رسیده باشند انجام می‌شود. بنابراین یکی از شرایط اساسی بیمه‌گر چه در بیمه اموال و مسئولیت و چه در سایر اقسام بیمه، برای انعقاد عقد بیمه این است که شخص حقوقی باشد.

۱- شهیدی، مهدی، حقوق مدنی ۳ تعهدات، انتشارات مجد، چاپ اول، ۱۳۸۰ ه.ش.

## ۳- حسن نیت :

بیمه‌گر موظف است در بیمه‌نامه‌ها هر آنچه را که نشان دهنده تعهدات اوست چه از لحاظ کیفی و چه از لحاظ کمی، به وضوح ذکر کند و مواردی را که به نحوی از انحاء در صورت بروز حادثه می‌تواند موثر در پرداخت خسارت باشد، در بیمه‌نامه قید کند. (کریمی، ۱۳۵۳، ۷۷) (۱) در صورت عدم بیان هر یک از موارد فوق، میزان تأمین‌کننده که بیمه‌گر می‌خواهد به بیمه‌گذار به عنوان یکی از عوضین عقد ارائه نماید، مجهول می‌ماند و نتیجتاً عقد بیمه به دلیل مجهول بودن یکی از عوضین باطلان مواجه می‌شود.

## خسارت در بیمه دریایی :

### تعریف :

واژه خسارت در لغت به معنی ضرر و زیان، ضرر کردن، زیان کردن، نیازمندی و زیان کاری است و در اصطلاح حقوقی، گاهی به معنی ضرر و زیان و گاهی عبارت از مال یا وجهی است که شخص عامل زیان باید به متضرر بدهد. اما در اصطلاح بیمه، خسارت معنی و مفهوم ویژه‌ای دارد. برخی از حقوقدانان خسارات را واقعه‌ای که موجب مسئولیت بیمه‌گذار در مقابل اشخاص زیان دیده است می‌دانند و برخی دیگر درخواست غرامت زیان دیده از بیمه‌گذار یا ادعای جبران زیان را رکن اصلی خسارت تلقی کرده‌اند. ۱- کریمی، آیت، کلیات بیمه، جلد اول، انتشارات زیبا، ۱۳۵۳ ه.ش.

۲- صادقی، امیر، حقوق زیان دیدگان و بیمه شخص ثالث، جلد اول، انتشارات دانشکده مدیریت دانشگاه تهران، ۱۳۷۲ ه.ش. به نظر دیوان عالی کشور آلمان، تا زمانی که ثالث زیان دیده به بیمه‌گذار مراجعه نکرده و ادعای غرامت نکند، ضرورتی برای جبران آن بوجود نمی‌آید. نظریه فوق مستنبط از ماده ۱۵۲ قانون بیمه آلمان است که به موجب آن بیمه‌گذار متعهد است ظرف مدت ۸ روز هر نوع ادعای ضرر اشخاص ثالث زیان دیده را به بیمه‌گر اعلام کند. (صادقی، حقوق زیان دیدگان، بی تا، ۶۱) (۲)

### خساراتی که در بیمه‌نامه دریایی تحت پوشش قرار می‌گیرد :

باید توجه داشت که فقط خطرات و خساراتیکه جنبه اتفاقی و غیر قابل پیش بینی دارد در تحت بیمه‌نامه دریایی پوشیده است، لذا، خساراتیکه ناشی از فرسودگی طبیعی کشتی و یا کالا و عیب ذاتی کالا مثلاً کرم خوردگی در خشکبار، زنگ زدن در تیر آهن باشد شامل پوشش بیمه نمی‌باشد، بنابراین خسارات وارده به دو طبقه مشخص تقسیم می‌شود.

۱- خسارات عمادی که ممکن است از روی حسن نیت و بمنظور حفظ کشتی و جلوگیری از غرق شدن آن حادث شده باشد مانند ریختن کالا به دریا به منظور سبک کردن کشتی در مواقع طوفان که در این صورت تابع مقررات جنرال اورج خواهد بود.

۲- خسارات غیر عمدی که در اثر حوادث اتفاقی و غیر قابل پیش بینی به وجود آید بشرح زیر می‌باشد  
الف) زیانهای حاصل از دریا: این خسارات شامل کلیه خساراتی می‌گردد که در اثر سفر دریا حاصل می‌شود مانند: تصادم کشتی با کشتی دیگر یا به گل نشستن و غرق شدن کشتی.



ب) آتش سوزی در دریا که ممکن است کشتی یا کالا بطور اتفاقی دچار آتش سوزی شود و یا کالا به علت اطفاء حریق آبدیده شود.

ج) احتراق کالاهای محترقه یا آیدگی با خطرات ناشی از دزدان دریایی

### خسارت خاص :

از نظر قانون بیمه دریایی خسارت خاص عبارت است از خسارتی محدود به کشتی یا محمولات که در اثر خطرات دریایی ایجاد شده و مورد خسارت در قبال آن خطر یا خطرات تحت پوشش بیمه بوده و شامل خسارت عام نباشد. در خسارت خاص زیان وارده باید تصادفی و بطور اتفاقی و در اثر خطراتی که محموله در قبال آن بیمه شده بوقوع پیوندد و موضوع خسارت منحصرآ مربوط به بیمه کننده و بیمه گر باشد، برای مثال ممکن است کشتی با هوای طوفانی مواجه شده و در اثر فرو ریختن امواج بر روی عرشه و انبار های کشتی محموله کشتی (مثلا اگر شکر باشد) قسمتی از شکرها در آب حل گردند، در این صورت صاحب کشتی نیز بخشی از کرایه خود را هنگام تحویل محموله در مقصد از دست خواهد داد. در انتها بیان تفاوت عمده بین خسارت عام و خاص زوروری مینمایاند که عبارت است از خسارت خاص از طرف بیمه گر، بر خلاف خسارت عام، تابع فرانشیز مندرج در بیمه نامه می باشد.

### جنرال اورج (خسارات عمومی)

خسارت عمومی با همگانی خسارتهایی هستند که در مواقع بحرانی بنا بر تصمیم عاقلانه و کاردانی ناخدای کشتی و به عبارت بهتر در زمان فورس مازور با توجه به ضروریات سفر دریایی صرفاً بمنظور نجات کشتی، به قسمتی از کشتی با محمولات آن وارد میاید. خسارات عمومی باید از دارای خصوصیات زیر باشد

۱- خسارات باید ماهیت فوق العاده داشته باشد

۲- قبول خسارت و فداکردن محموله باید از روی تعقل و عاقلانه صورت گیرد.

۳- اقدام به خسارت عمومی باید داوطلبانه و عمومی صورت گیرد بنابراین خسارتهای تصادفی شامل آن نمیشود.

۴- خسارت عمومی در صورت به مخاطره افتادن کلی و عمومی کشتی موجه است. هدف از قبول خسارت عمومی باید حفظ و نگهداری محصولات کشتی باشد.

وقتی که در یک سفر عمل جنرال اورج انجام میشود کلیه طرفهای ذینفع که به علت اقدام به جنرال اورج از خسارت و زیان رهایی یافته اند به تناسب مشمول پرداخت سهم خود در خسارت یا هزینه ها می شوند.

اشیاء گرانبها مانند فلزات گران قیمت، پول و اسکناس و اسناد بهادار که بطور کلی در اصطلاح بیمه Specie نامیده میشود، مشمول جنرال اورج می گردند. تنها استثنائات محمولات پستی، متعلقات کارکنان و اموال شخصی مسافری است که برای آنها

بارنامه صادر نشده باشد عموماً طرفهای ذینفع سهم خود را بر اسرزش اهدائی یا کمکی Contributing \_ Value

نام دارد و مبلغی که مبتنی بر ارزش یاد شده بطرفهای خسارت دیده بر اثر اقدام به جنرال اورج پرداخت میگردد وجه جبران خسارت خوانده میشود. لازم به تذکر است که صاحب محموله خسارت دیده نیز سهم خود را در جبران خسارت میپردازد.



## سه عامل کمک کننده در جنرال اورج عبارتند از کالا، کرایه و کشتی.

### ۱- کالا:

صاحب کالا سهم خسارت جنرال خود را بر اساس ارزش خالص محموله در بندر مقصد پس از کسر کرایه (اگر کرایه در مقصد پرداخت می شود و دیگر هزینه هایی که در صورت جریان عادی تحویل محموله مانند هزینه های گمرکی و دلالی و غیره متحمل می شود می پردازد.

### ۲- کرایه:

صاحب کشتی بابت آن قسمت از کرایه خالص که بعثت اقدام به جنرال اورج احیا شده است خسارت می پردازد. مخارج بندری و حقوق کارکنان که در اثر اقدام به جنرال اورج ایجاد شده است از کرایه مشمول پرداخت سهمیه خسارت کسر می گردد، بدین علت برای پرداخت سهمیه خسارت، در این زمینه به کرایه خالص اشاره شده است. کرایه از پیش پرداخت شده جزء قیمت افزوده شده کالا محسوب شده و لذا صاحب کالا آنرا میپردازد

### ۳- کشتی:

متناسب با ارزش کشتی جنرال آن پرداخت میگردد ارزیابی توسط لژیاب متخصصی که از جانب محاسب جنرال اورج گمارده می شود تعیین می گردد، چنانچه کشتی خسارت دیده باشد ارزش آن بر اساس قیمت قبل از خسارت دیدگی در بندر مقصد و یا در بندر بین راهی که کشتی مجبور به توقف در آن شده تعیین می گردد

### شرایط جبران خسارت:

#### ۱- اثبات وقوع خطر مورد بیمه :

اصل عمومی چنین است که هر گاه خطری بیمه شده باشد، خسارت وارده ناشی از آن خطر باشد. این بیمه گران هستند که مسئول پرداخت خسارت هستند و یا این که بایستی بتوانند ثابت کنند که خسارت وارده از خطراتی که در بیمه نامه و یا قانون استثناء شده، ناشی شده است. البته اگر قرائن حاکی از آن باشد که بیمه گذار مرتکب تخلف عمدی یا تقصیر سنگینی شده است، در این صورت به عهده ی بیمه گذار است که ثابت نماید تحقق خسارت ناشی از خطرات تحت شمول بیمه نامه بوده است.

#### ۲- اثبات به وقوع پیوستن خسارت :

بیمه گذار است که میبایست ثابت کند به او خساراتی وارد آمده تا بتواند از بیمه گر مطالبه کند.

#### ۳- اثبات این که خسارت به وجود آمده بر اثر خطر مورد بیمه بوده است :

خسارات وارده به بیمه گذار زمینی پرداخت میشود که ثابت نماید خسارت وارده بر اساس خطر بیمه شده است. گاهی اوقات ممکن است خطرات استثناء شده نیز در ورود ضرر موثر باشد. آیا به دلیل این که یکی از علل خسارت، خطر استثناء شده است، باید بیمه گر را از جبران خسارت معاف دانست؟

قانون بیمه در این مورد ساکت است و رویه قضایی نیز فرصت تصمیم گیری نیافته است. اما دادگاه استیناف در پرونده ی کشتی موتوری (مپس سپی جی جی « اظهار عقیده کرد: «زمانی که دو علت همزمان و مساوی و یا تقریباً مساوی، سبب خسارت شده است و فقط یکی از دو علت یاد شده تحت پوشش قرار دارد، بیمه گر به دلیل وجود همین علت تحت تأمین، مسئول جبران خسارت وارده است مگر این که علت دیگری که علت پوشش نیست، صریحاً در بیمه نامه از تعهدات بیمه گر مستثنی شده باشد.» (فالگر، ۶۹) (۱). در حقوق ایران تقسیم خسارت نسبت به میزان تاثیر در ورود ضرر پذیرفته شده است. بنابراین باید



ترتیبی داد تا تعهد بیمه گر به نسبت درجه تاثیر خطر تحت پوشش، در ایجاد خسارت معین شود. به عنوان مثال اگر میزان تاثیر دو عامل که یکی تحت پوشش بیمه و دیگری جزء مستثبات به طور مساوی باشد، بیمه گر نیز بعضی از خسارت وارده را پرداخت خواهد نمود. برای توجیه این تقسیم مسئولیت می توان به وحدت ملاک ماده ۱۴ ق.م.م که مقرر می دارد: میزان مسئولیت هر یک از آنان، با توجه به نحوی مداخله هر یک، از طرف دادگاه تعیین خواهد نمود» و مندرج ماده ۱۹۵ قانون دریایی که توزیع مسئولیت را بین کسانی که به طور اجتماع برای ثالث ایجاد خسارت کرده اند مقرر داشته، استناد نمود. (کاتوزیان، ۷۵) (۲).

### شیوه جبران خسارت بیمه گذار به وسیله بیمه گر :

- ۱- فالگر، آرتور، نکاتی پیرامون قانون بیمه دریایی، ترجمه ی دایره تحقیق نمایندگی آسیا، ماهنامه صنعت حمل و نقل شماره ۱۱
- ۲- کاتوزیان، ناصر، اعمال حقوقی، انتشارات بهمن برنا، چاپ اول، ۱۳۷۰ ه.ش

ماده ۱۹ قانون بیمه نحوه جبران خسارت را بدین گونه معین مینماید مسئولیت بیمه گر عبارت است از تفاوت قیمت مال بیمه شده بلافاصله قبل و بعد از وقوع حادثه با قیمت باقی مانده بعد از حادثه . خسارت ایجاد شده به پول نقد پرداخت خواهد شد، مگر اینکه حق تعمیر یا عوض برای بیمه گر در سند بیمه پیش بینی شده باشد . در این صورت بیمه گر ملزم است موضوع بیمه را در مدتی که عرفا کمتر از آن نمیشود ، تعمیر کرده یا عوض را | تهیه و یا تحویل نماید».

این حکم در مورد تلف ، نقص و عیب مال به یک صورت عمل میکند : اگر مال در اثر حادثه معیوب شود اختلاف قیمت مال سالم و ناقص محاسبه میشود و در صورت تلف کلی مال ، خسارت پرداختی مطابق قاعده فوق معادل قیمت قبل از حادثه خواهد بود (بابایی ۱۳۸۹) (۱)

- ۱- بابائی ، ایرج حقوق بیمه انتشارات سمت، تهران چت

### نتیجه گیری :

با توجه به مطالب ارائه شده و تجارت در قرن اخیر میبینیم که همواره تجارت دریایی به دلیل فواید آن از رونق بسیاری برخوردار است و به همین دلیل تمایل افراد به بیمه اینگونه حمل و نقل بیشتر شده و در بیمه دریایی بیمه گر بر اثر اطلاعاتی که بیمه گذار راجع به موضوع بیمه به او می دهد، اقدام به تعیین حق بیمه می نماید. بنابراین اگر بیمه گذار با نهایت حسن نیت، تمام اطلاعات را در اختیار بیمه گر قرار ندهد و با اظهارات خلاف واقع نماید، قرارداد باطل می شود. در حالی که ضمانت اجرای چنین عملی در قواعد عمومی قراردادها، ایجاد حق فسخ برای متضرراست. و در بیمه حمل و نقل دریایی نوعی تعهد به نفع شخص ثالث وجود دارد و چنانچه بیمه گر و بیمه گذار، عقد بیمه را پس از رضایت ثالث فسخ نمایند یا تغییری دهند، تاثیری در حقوق او بوجود نمی آید و باید طرفین بیمه انواع و نیز در هر نوع بیمه وظایف و تکالیف خود و طرف دیگر را بهتر بدانند تا حقوقشان تضییع نشود و بهترین نوع بیمه را متناسب با وضع خود انتخاب نمایند.

### منابع :

- ۱) بابائی ، ایرج حقوق بیمه انتشارات سمت، تهران چ ۶
- ۲) فالگر، آرتور، نکاتی پیرامون قانون بیمه دریایی، ترجمه ی دایره تحقیق نمایندگی آسیا، ماهنامه صنعت حمل و نقل شماره ۱۱
- ۳) کاتوزیان، ناصر، اعمال حقوقی، انتشارات بهمن برنا، چاپ اول، ۱۳۷۰ ه.ش
- ۴) شهیدی، مهدی، حقوق مدنی ۳ تعهدات، انتشارات مجد، چاپ اول، ۱۳۸۰ ه.ش
- ۵) صادقی، امیر، حقوق زبان دیدگان و بیمه شخص ثالث، جلد اول، انتشارات دانشکده مدیریت دانشگاه تهران، ۱۳۷۲ ه.ش

- ۶) هوشنگی، محمد، ۱۳۹۹ بیمه حمل و نقل کالا شرکت سهامی بیمه ایران تهران چ ۱
- ۷) کریمی، آیت، بیمه های اموال و مسئولیت، جلد اول، انتشارات دانشکده امور اقتصادی تهران، چاپ دوم، ۱۳۷۷.ه.ش
- ۸) حیاتی، محمد ۱۳۷۹ حقوق بیمه، بیمه مرکزی ج.ا.، تهران، چ ۲
- ۹) کریمی، آیت، کلیات بیمه، جلد اول، انتشارات زیبا، ۱۳۵۳ ه ش
- ۱۰) صالحی، جانعلی، حقوق بیمه، انتشارات پژوهشکده بیمه وابسته به بیمه مرکزی
- ۱۱) دسباز، هادی، بیمه باربری کالا، کشتی، هواپیما، دانشکده علوم اقتصادی، تهران چ ۱
- ۱۲) شیبانی، احمد علی، تاریخچه پیدایش و تحول بیمه، انتشارات مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۲ ه.ش
- ۱۳) دائل، مارگریت، حسن نیت، ترجمه ی غلام علی سیفی و منصور امینی، مجله ی کانون وکلا، ۱۳۷۵ ه.ش
- ۱۴) کریمی، آیت، کلیات بیمه، جلد اول، انتشارات زیبا، ۱۳۵۳ ه ش
- ۱۵) ([www.daryabary.persianblog.ir-1](http://www.daryabary.persianblog.ir-1))
- ۱۶) پورتال بیمه دانا 1387 [WWW.dana-insurance.com](http://WWW.dana-insurance.com)
- ۱۷) شمیم، علی اصغر، فرهنگ امیر کبیر، بی تا
- ۱۸) کریمی ایت ۱۳۷۷، کلیات بیمه بیمه مرکزیج. اها، تهران چ ۳
- ۱۹) جعفری لنگرودی، محمد جعفر، ترمینولوژی حقوق، انتشارات گنج دانش، ۱۳۶۷ ه.ش
- ۲۰) [Www.ghavanin.ir](http://Www.ghavanin.ir) محمد زاده وادقانی علیرضا ۱۳۸۹ مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی