

مسئولیت متقابل و قابلیت دریاوردی کشتی

آشنایی با اصطلاحات و مفاهیم بیمه‌ای (۳)



آموزش

دکتر غلامحسین جباری

دکتر محمد هوشنگی

مسئولیت متقابل

CROSS LIABILITY

اصل جانشینی یا « SUBROGATION » که در قوانین بیمه‌ای همه کشورها ملاحظه می‌شود، اقتضای طبیعت بیمه است. به موجب این اصل که در ماده ۳۰ قانون بیمه ایران هم به آن اشاره شده، بیمه‌گر پس از پرداخت و یا قبول پرداخت خسارت - تا حد معینی که پرداخت و یا قبول پرداخت کرده است - در مقابل مسئول و یا مسئولین خسارت، جانشین حقوق بیمه‌گذار می‌گردد. توجیه اصل جانشینی این است که اگر حق رجوع بیمه‌گذار به مسئول حادثه، پس دریافت خسارت باقی باشد، برای بیمه‌گذار امکان دریافت خسارت به طور مضاعف ایجاد می‌شود. به عبارت دیگر خسارت وارد به او از دو محل قابل جبران خواهد بود و این می‌تواند موجب انتفاع بیمه‌گذار و یا به عبارت دیگر موجب سوءاستفاده بیمه‌گذار شود که با نظم عمومی جامعه تناقض دارد. شاید بیشترین مورد استفاده عملی بیمه‌گران از حق جانشینی در بیمه‌های حمل و نقل است. مؤسسات بیمه‌ای پس از پرداخت خسارت به صاحبان کالاها به مؤسسات حمل و نقل مراجعه و خسارت پرداختی و یا بخشی از آن را با رعایت مقررات قانونی و یا کنوانسیون‌های بین‌المللی و نیز شرایط بارنامه مربوط مطالبه می‌کنند. اما در بیمه‌های مهندسی، استفاده بیمه‌گر از حق جانشینی در عمل مشکلات سختی را برای پیمانکاران ایجاد می‌کند. در کارگاه‌های بزرگ ساختمانی، تعداد زیادی پیمانکار متخصص در رشته‌های مختلف به فعالیت می‌پردازند و هر یک مسئولیت اجرای بخشی از پروژه کلی را به عهده دارند و غالباً، به‌طور هم‌زمان و در مجاورت یکدیگر به کار مشغول هستند. چه بسا

یکی از پیمانکاران به لحاظ عدم دقت عوامل انسانی و یا ماشین‌آلات خود، به کار در دست اجرای دیگری خسارت وارد کند. در این صورت بیمه‌گری که بیمه‌نامه مهندسی را صادر کرده است، خسارت را می‌پردازد و پس از آن با استفاده از حتی جانشینی به پیمانکار مسئول مراجعه می‌کند. بدیهی است این اقدام بیمه‌گر با اشکال‌های زیادی مواجه می‌شود؛ زیرا اثبات تقصیر پیمانکار اخیر همیشه کار آسانی نیست. علاوه بر آن ممکن است پیمانکار توان بازپرداخت خسارتی را که مسئول آن است نداشته باشد. از این جهت لذا لازم است که پیمانکاران علاوه بر بیمه اصلی مهندسی، مسئولیت خود را نیز در مقابل سایر پیمانکاران بیمه کنند.

به منظور پیش‌گیری از مجادله حقوقی و اقدام‌های قضایی و تسهیل در کار پیمانکاران و تنظیم رابطه میان آنان، نوعی پوشش بیمه‌ای ابداع شده است که به صورت شرط و یا الحاقی، تحت عنوان مسئولیت متقابل به بیمه‌نامه‌های مهندسی ضمیمه می‌شود. به موجب این شرط، بیمه‌گر از حق رجوع خود به هر یک از پیمانکاران فعال در طرح صرف‌نظر می‌کند؛ با این توضیح که اگر



به کار اجرا شده و یا در حال اجرای یکی از پیمانکاران خسارتی وارد شود و مسئول این خسارت، پیمانکار دیگری باشد که در کارگاه مشغول کار است، بیمه‌گر خسارت را جبران می‌کند؛ بدون اینکه بتواند از حق جانشینی موضوع ماده ۳۰ قانون بیمه استفاده نماید.

ذکر این توضیح لازم است که حق جانشینی اگر چه از قواعد اصلی بیمه می‌باشد و در قانون بیمه در مورد آن تصریح شده است، ولی از قواعد آمره قانون نیست؛ به این معنی که طرفین قرارداد بیمه می‌توانند با توافق این حق را منتفی سازند.

توصیه ما به بیمه‌گذاران در بیمه‌های مهندسی این است که اگر پروژه‌ای توسط پیمانکاران مختلف اجرا می‌شود، این پوشش را از بیمه‌گر درخواست نمایند تا در صورت وقوع هر مورد خسارت با مشکل بحث و جدل و اختلاف بین پیمانکاران و بیمه‌گر مواجه نشوند. بدیهی است برای تهیه این پوشش اضافی، بایستی حق بیمه آن پرداخت شود ولی بیمه‌گران که خود مایل به پیش‌گیری از بروز چنین مشکلاتی هستند، برای این پوشش، حق بیمه اضافی بسیار ناچیزی مطالبه می‌کنند و حتی گاهی بدون دریافت حق بیمه اضافی، پوشش مسئولیت متقابل را ارائه می‌نمایند.

حذف حق جانشینی بیمه‌گر در بیمه‌های دیگر به خصوص در بیمه‌های حمل و نقل نیز متداول است. معمولاً وقتی که حمل کالا توسط صاحب کالا انجام می‌شود و یا در مواردی که صاحب کالا و موسسه حمل و نقل هر دو از شرکت‌های وابسته به یک گروه مالی هستند، حق رجوع بیمه‌گر به موسسه حمل در بیمه‌نامه باربری حذف می‌شود.

قابلیت دریانوردی کشتی

(SEAWORTHINESS OF THE VESSEL)

در بیمه کشتی و بیمه حمل دریایی کالا، تعهد بیمه‌گر این است که چنانچه به علت حوادث دریا به کشتی یا کالا خسارت وارد شود، زیان وارده را جبران نماید. در این بیمه‌ها این تعهد ضمنی (implied warranty) برای بیمه‌گذار مطرح است که کشتی برای انجام مأموریت باید قابلیت دریانوردی داشته باشد؛ به این معنی که می‌بایست این وسیله از نظر ساختار، ماشین‌آلات، بویلر (در مورد کشتی‌هایی که با نیروی بخار حرکت می‌کنند)، موتور (کشتی‌های موتوری) و هر نوع تجهیزات دیگر کاملاً سالم و مقاوم بوده و عیب و ایرادی نداشته باشد.

در غیر این صورت، چنانچه کشتی در وضعیت مطلوب نبوده و به سبب نقص و کمبود در هر یک از اجزا و تجهیزات آن دچار حادثه شود و خسارت به وجود آید، بیمه‌گر متعهد جبران خسارت نخواهد بود.



این تعهد، همانطور که بیان شد یک تعهد ضمنی است. یعنی لازم نیست در بیمه‌نامه به صورت

شرط قید شود که کشتی باید دارای تجهیزات کافی بوده و وضعیت مطلوبی داشته باشد. بلکه بیمه‌گذاری که برای سفری معین درخواست صدور بیمه‌نامه می‌نماید، باید به این موضوع توجه نموده و آگاه باشد که قابلیت دریانوردی کشتی، لازمه صحت قرارداد بیمه می‌باشد و چنانچه رعایت نشود، پوشش بیمه‌ای وجود نخواهد داشت. البته در بیمه حمل کالا با کشتی که بیمه‌گذار از وضعیت کشتی حامل کالا اطلاعی ندارد، موضوع قابلیت دریانوردی کشتی به صورت دیگری مطرح می‌شود که در ادامه در این مورد توضیح می‌دهیم.

با توجه به آنچه گفته شد، لازمه قابلیت دریانوردی در بیمه کشتی برای سفر معین، این است که کشتی از نظر ساختاری در وضعیتی قرار داشته باشد که در مقابل عوامل جوی و امواج دریا مقاوم باشد. همچنین در کشتی باید آنچه برای امرار معاش کارکنان آن برای مدتی که کشتی در سفر است، ضروری می‌باشد (شامل غذا، آب، دارو و غیره، سوخت برای حرکت کشتی، لوازم یدکی برای تعمیرات ضروری و هر نوع مایحتاج دیگری که در سفر دریایی مورد نیاز می‌باشد) وجود داشته باشد. علاوه بر اینها تعداد ملوانان و خدمه کشتی نیز باید کافی و در حد متعارف باشد. در صورتی که کشتی جهت حمل بار مورد استفاده قرار می‌گیرد، انبارهای آن باید وضعیت مطلوبی داشته و برای هر نوع کالایی که حمل می‌نماید، متناسب باشد و کالا نیز به نحو صحیح در انبارها بارچینی شود.

در صورت رعایت هر یک از موارد مذکور، کشتی قابلیت دریانوردی داشته و چنانچه در جریان سفر، حادثی به وقوع پیوندد و به کشتی یا محمولات آن خسارت وارد شود، بیمه‌گر طبق شرایط بیمه‌نامه متعهد جبران خسارت خواهد بود. در غیر این صورت، چنانچه حادثه مرتبط با کمبودها و نواقص موجود در



کشتی باشد، بیمه‌گر می‌تواند به علت عدم قابلیت دریانوردی کشتی از پرداخت خسارت خودداری نماید.

در صورتی که کشتی برای مدت توقف در بندر و سپس یک سفر معین تحت پوشش بیمه قرار گیرد (بیمه به صورت AT AND FROM A PORT) قابلیت دریانوردی به شرحی که گفته شد هم برای مدت توقف کشتی در بندر مبدأ، هم در جریان بارگیری و هم در طول سفر می‌بایست وجود داشته باشد. بنابراین نقص و کمبود در هر یک از مراحل سه‌گانه توقف در بندر، بارگیری و سفر، موضوع عدم قابلیت دریانوردی را به دنبال خواهد داشت.

کشتی‌هایی که مبادرت به سفر طولانی می‌کنند، معمولاً در بنادر بین راهی توقف کرده و سوخت‌گیری می‌نمایند. در چنین حالتی لازم است که سوخت کافی در هر یک از بنادر بین راه تا رسیدن به بندر بعدی در کشتی ذخیره شود؛ ضمن این که گفته شده برای احتیاط باید مقدار بیشتری هم ذخیره شود تا چنانچه به علت وضعیت جوی مسیر با توجه به فصول مختلف سال، سوخت بیشتری مصرف شود، مشکل کمبود سوخت به وجود نیاید.

در این جا اضافه می‌شود که در رابطه با موضوع قابلیت دریانوردی کشتی، بین حقوق انگلستان و آمریکا این تفاوت وجود دارد که طبق قوانین انگلستان، چنانچه کشتی در ابتدای سفر وضعیت مطلوبی داشته و از قابلیت دریانوردی برخوردار باشد، بیمه‌گذار تا پایان سفر تحت پوشش بیمه خواهد بود؛ حتی در صورتی که در بین راه وضعیت تغییر کرده و کمبودهایی پدید آید و قابلیت دریانوردی را خدشه‌دار سازد. در حالی که در حقوق آمریکا موضوع قابلیت دریانوردی کشتی باید از ابتدا تا انتهای سفر همواره موجود باشد. به عبارت دیگر، مالک کشتی یا نمایندگان او همواره باید به موضوع قابلیت دریانوردی کشتی توجه داشته و مراقب باشند که عیب و ایرادهایی که احیاناً پدید می‌آید در کوتاه‌ترین زمان ممکن برطرف شده و کشتی قابلیت دریانوردی را بازیابد.

در رابطه با بیمه حمل دریایی کالا، با توجه به این که معمولاً



صاحب کالا از این موضوع که کشتی حامل، قابلیت دریانوردی دارد یا نه بی‌اطلاع می‌باشد و از آنجا که این موضوع یکی از ارکان صحت قرارداد بیمه به شمار می‌رود، موضوع قابلیت دریانوردی



کشتی - که باید رعایت شود - به صورت شرط در بیمه‌نامه قید می‌گردد. علاوه بر آن این موضوع نیز مورد پذیرش طرفین قرارداد بیمه می‌باشد که چنانچه کالا بدون اطلاع بیمه‌گذار با کشتی که قابلیت دریانوردی ندارد حمل شود، بیمه‌گذار محق به دریافت خسارت از بیمه‌گر خواهد بود. اما در چنین حالتی بیمه‌گر حق دارد طبق اصل قائل مقامی، پس از پرداخت خسارت، وجه پرداختی را از مالک کشتی مطالبه نماید.

در مجموعه شرایط بیمه کالا که توسط موسسه بیمه‌گران لندن تدوین شده در رابطه با موضوع فوق (بنده شرایط) اشاره شده است که این بیمه به هیچ وجه زیان، آسیب یا هزینه ناشی از عدم قابلیت دریانوردی کشتی یا کرجی را پوشش نمی‌دهد. همچنین در ادامه این بند تصریح شده که: «بیمه‌گر از هرگونه نقض تعهدات ضمنی مربوط به عدم قابلیت دریانوردی کشتی و نامناسب بودن کشتی برای حمل مورد بیمه به مقصد صرف نظر می‌نماید، مگر این که بیمه‌گذار یا کارکنان وی از چنین عدم قابلیت دریانوردی یا نامناسب بودن اطلاع داشته باشند.»

به این ترتیب، ضمن این که قابلیت دریانوردی کشتی برای حمل کالا از ارکان اساسی بیمه می‌باشد، چنانچه کالا بدون اطلاع بیمه‌گذار با شناوری که قابلیت دریانوردی ندارد، حمل گردد؛ حق بیمه‌گذار در مطالبه خسارت از بیمه‌گر محفوظ خواهد بود. لیکن همانطور که گفتیم بیمه‌گر می‌تواند پس از پرداخت خسارت به مالک کشتی مراجعه و خسارت پرداختی را از وی مطالبه نماید.

در قانون بیمه دریایی انگلستان (MARINE INSURANCE ACT - 1906) در رابطه با بیمه زمانی کشتی (TIME INSURANCE) ضمن این که در این بیمه، تعهد ضمنی برای بیمه‌گذار - مبنی بر این که کشتی باید قابلیت دریانوردی داشته باشد - در هیچیک از مراحل سفر در نظر گرفته نشده، اما به این موضوع اشاره شده است که چنانچه بیمه‌گذار با علم و اطلاع به این مسأله که کشتی فاقد قابلیت دریانوردی می‌باشد آن را در جریان سفر قرار دهد و به دنبال آن خسارتی وارد شود، آن خسارت قابل پرداخت نخواهد بود. عدم قابلیت دریانوردی خطر بیمه شده تلقی نمی‌شود.