



موتوال یا موچوال - عمل خلاف و غیر قانونی کشتیان

دکتر محمد هوشنگی

دکتر غلامحسین جباری

آموزش

موتوال یا موچوال

Mutual-Mutuelle

دو عبارت بالا - یکی به زبان فرانسوی و دیگری انگلیسی - نام نوعی مؤسسه بیمه‌ای است که در نامگذاری درست برای آن تردید وجود دارد. غالباً در محاورات و یا در بعضی نوشته‌ها این نوع مؤسسه بیمه را که هنوز در ایران وجود ندارد، تعاونی نامیده‌اند. تردید ما از آنجاست که اولاً تمام مؤسسات بیمه اعم از دولتی و یا خصوصی بر اصل تعاون بنا شده‌اند و بیمه‌گر در واقع جز مدیریت یک رابطه تعاونی بین گروه بیمه‌گذاران، نقش عمده دیگری ندارد. اگر تعداد زیادی بیمه‌گذار متقاضی پوشش بیمه‌ای نباشند، بیمه‌گری وجود نخواهد داشت. ثانیاً رابطه‌ای که در این نوع مؤسسات وجود دارد با آن نوع رابطه که مثلاً در شرکت‌های تعاونی مصرف ملاحظه می‌کنیم دو تفاوت اساسی دارد:

۱ - برای عضویت در یک شرکت تعاونی مصرف بایستی ابتدا سهمی خریداری شود. به عبارت دیگر، عضو تعاونی مصرف سهامدار آن است اما در مؤسسه بیمه مورد نظر با خرید بیمه‌نامه رابطه عضویت برقرار می‌شود.

۲ - عضو شرکت تعاونی مصرف، اجباری به خرید از شرکت ندارد. اگر هیچگونه معامله‌ای با شرکت نکند، باز هم عضویت او معتبر است و از سود شرکت سهم می‌برد. در حالی که در مؤسسات بیمه مورد نظر، به محض انقضای مدت بیمه و یا ابطال و یا فسخ آن، رابطه عضویت نیز منتهی می‌شود.

بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که رابطه عضو شرکت تعاونی مصرف با شرکت خود، یک رابطه اختیاری و ضعیف‌تر از رابطه‌ای است که یک عضو مؤسسه بیمه مورد بحث دارا می‌باشد. به عبارت دیگر رابطه اخیر قوی‌تر و کاملتر از رابطه تعاونی است.

همانطور که اشاره شد در بعضی از کتاب‌ها و جزوه‌های درسی فارسی از این مؤسسات به عنوان تعاونی یاد شده است. ولی اخیراً

بعضی مؤلفین و اهل فن با توجه به توضیحاتی که به آن اشاره شد ترجیح داده‌اند که آنها را «مؤسسات بیمه متقابل» بنامند. در مقررات جدید مربوط به فعالیت مؤسسات بیمه در مناطق آزاد نیز همین عبارت برای این مؤسسات به کار رفته است. ظاهراً این نامگذاری درست است. شایان ذکر است که عبارت «متقابل» غالباً برای رابطه بین دو طرف بکار می‌رود؛ یعنی دو جانبه است. مانند اکثر قراردادهای تجاری و بین‌المللی که رابطه‌ای متقابل بین دو طرف ایجاد می‌کنند و حال اینکه در اینجا، یک نوع رابطه جمعی یا چند جانبه مطرح است که اگر نقش مدیریت بیمه‌گر را ندیده بگیریم، یک رابطه گروهی و محکم بین افراد بی‌شمار مطرح است و بیمه‌گر هم یک وسیله برای ایجاد ارتباط بین آنهاست. می‌دانیم که بیمه‌گر از هر بیمه‌گذار حق بیمه‌ای دریافت می‌کند که مجموع این حق بیمه‌ها در نهایت به جبران خسارت‌های گروه بیمه‌گذاران اختصاص می‌یابد. در واقع این بیمه‌گذاران هستند که خسارت‌های احتمالی یکدیگر را جبران می‌کنند و هر کدام با ورود در گروه و پرداخت حق بیمه، تأمین برای پوشش خطر خود بدست می‌آورند.

معنی دقیق کلمه موتوال یا موچوال در لغت‌نامه‌های معتبر فرانسوی و انگلیسی عبارت است از: مبادله چیزی یا چیزهایی بین دو یا چند نفر. در بعضی از لغت‌نامه‌ها علاوه بر معنی مبادله (Echange یا Exchange) معنی مشترک (Commun یا Comon) را نیز برای آن بیان کرده‌اند.

به هر حال، همانطور که از توضیحات بالا استنباط می‌شود، اساس کار این نوع مؤسسات بیمه، توزیع خطرها بین بیمه‌گذاران است. به بیان دیگر در این واحدهای بیمه‌ای، بیمه‌گذاران، خطرهای خود را مبادله می‌کنند. هر کس که خطری برای بیمه کردن دارد آن را به گروه واگذار می‌کند و در مقابل در پوشش خطرهای دیگران سهمی به عهده می‌گیرد که آن سهم، متناسب با حق بیمه‌ای است که می‌پردازد. شاید به همین علت است که مرحوم «دکتر شمس‌الدین جزایری» استاد ممتاز دانشکده حقوق و اقتصاد و علوم سیاسی دانشگاه تهران

که در حدود پنجاه سال پیش درس اصول بیمه را در بخش اقتصاد آن دانشکده تدریس می‌کرده در جزوه خود، از این نوع موسسات بیمه به نام «شرکت تبادلی بیمه» یاد کرده است. به نظر می‌رسد که لازم است اهل فن در این مورد، نظر واحدی را اعلام نمایند و یا مسئولیت این نام‌گذاری را به فرهنگستان ایران واگذار کنند.

نکته مهم درباره این مؤسسات بیمه- که در حال حاضر با تقلید از روانشاد دکتر جزایری، آنها را «تبادلی» می‌نامیم- روشن شدن ماهیت و نحوه کارایی این مؤسسات بیمه‌ای است تا در این موقعیت که به نظر بعضی در آستانه مرحله جدیدی از توسعه و نفوذ بیمه در زندگی فردی و اجتماعی جامعه قرار گرفته‌ایم، نقش و فایده این نوع بیمه در ابهام باقی نماند.

در زیر این نوع فعالیت بیمه‌ای را به طور مختصر معرفی می‌کنیم: مؤسسات بیمه تبادلی سابقه تاریخی مفصلی دارند. در قرن هیجدهم فعالیت قابل توجهی در کشورهای آمریکا، انگلیس، آلمان و فرانسه داشته‌اند. در حال حاضر در آن کشورها و بسیاری کشورهای اروپایی و همچنین در ژاپن فعالیت آنها بسیار قابل توجه است. در کشورهای جهان سوم هم نمونه‌هایی از آن دیده می‌شود ولی به نظر می‌رسد که این مؤسسات فعلاً در کشور فرانسه بیش از سایر کشورها رونق دارند.

طرز کار این مؤسسات به طور خلاصه چنین است که هر عضو، حق بیمه‌ای (معمولاً معادل با نرخ حق بیمه شرکت‌های بیمه و تجارتي و گاهی هم ارزانتر) می‌پردازد و اگر در پایان سال جمع حق بیمه‌ها از جمع خسارات وارده و ذخایر لازم تجاوز نمود، مازاد آن بین بیمه‌گذاران تقسیم می‌شود. هر بیمه‌گذار با خرید بیمه‌نامه به عضویت مؤسسه در می‌آید و با انقضای مدت بیمه، ارتباط او با شرکت قطع می‌شود؛ مگر اینکه بیمه‌نامه او تمدید و یا تجدید شود.

عمل خلاف و غیر قانونی کشتیان

Barratry

هرگاه فرمانده کشتی یا هر یک از ملوانان در زمینه امور دریانوردی و حمل و نقل کالا به وسیله کشتی دست به اقداماتی بزنند که از حدود اختیارات آنها خارج باشد و در نتیجه این امور به کشتی یا محمولات آن خسارت وارد شود به این اقدامات باراتری (Barratry) می‌گویند.

ریشه لغوی باراتری، فریب دادن و دروغ گفتن است. لیکن امروزه این واژه معنای لغوی خود را از دست داده و اعمال و اقداماتی که گفته شد اطلاق می‌شود. با این حال در این زمینه که باراتری در مجموع چه اعمالی را شامل می‌شود اتفاق نظر وجود ندارد. خاصه این که عمل خلاف ممکن است عمدی بوده و یا در حد تقصیر و

خطا باشد. همچنین ممکن است عمل خلاف جنبه کیفری داشته و یا حقوقی تلقی گردد. در حقوق فرانسه، باراتری به هر نوع عمل و اقدامی اطلاق می‌شود که توسط فرمانده یا کارکنان کشتی صورت بگیرد و در نتیجه آن به کشتی یا کالا خسارت وارد شود و یا به هر نحو بیمه‌گذار کشتی یا کالا متضرر گردد؛ اعم از اینکه این عمل عمدی و با سوء نیت باشد یا از روی بی‌احتیاطی صورت بگیرد. لیکن در حقوق انگلستان به معنای لغوی آن بیشتر توجه شده است. زیرا باراتری تنها به اعمال عمدی و با سوء نیت اطلاق می‌شود بدون اینکه انگیزه آن ایجاد خسارت برای مالک کشتی باشد. حتی ممکن است یک عمل خلاف توسط فرمانده برای مالک کشتی منافی هم در بر داشته باشد مانند حالتی که کشتی توسط فرمانده از مسیر عادی منحرف می‌شود و در مسیر جدید، مبادرت به حمل کالایی می‌کند که قانوناً حمل آن کالا مجاز نیست حال ممکن است در نتیجه این عمل خلاف، کرایه‌ای هم عاید مالک کشتی شود. منتهی این عمل، خلاف است و چه بسا ممکن است در جریان تغییر مسیر حوادثی به وقوع بپیوندد. که منجر به بروز صدماتی به کشتی و کالا شود و در نتیجه مالک کشتی یا کالا یا هردو متضرر شده و مطالبه خسارت کنند. در این جا اضافه می‌کنیم که در حقوق انگلستان تنها عمل خلاف فرمانده کشتی باراتری محسوب می‌گردد نه اعمالی که سایر ملوانان کشتی مرتکب آن شوند. در حالی که در حقوق کشورهای دیگر اروپا به اعمال خلاف و خطا و تقصیر فرمانده و هر یک از کارکنان کشتی باراتری گفته می‌شود.

باراتری در صورتی تحقق پیدا می‌کند که مالک کشتی نقشی در آن نداشته باشد؛ زیرا نتیجه باراتری، زیان وارد به کشتی یا کالا است. بنابراین مالک کشتی نمی‌تواند عامل زیان محسوب شود. مالک کشتی علیه خود، مبادرت به اقدامات خلاف قانون و مقررات نمی‌کند؛ اعم از اینکه زیان ناشی از باراتری متوجه کشتی یا کالا باشد، زیرا در صورت زیان وارد به کالا مسئولیت آن متوجه مالک کشتی خواهد بود. منتهی گاهی فرمانده در مالکیت کشتی نیز سهم دارد. در این صورت عمل باراتری زمانی صادق است که اقدامات خلاف فرمانده علیه سایر مالکان کشتی صورت بگیرد یعنی زیان به مالکان دیگر وارد شود.

باراتری از نظر حقوقی ابعاد گسترده‌ای دارد به عنوان مثال هرگاه کشتی به صورت لخت به اجاره واگذار شود (Demise Charter) یا اگر اجاره به صورت لخت نباشد ولی فرمانده کنترل کامل کشتی را در اختیار داشته باشد، عمل نادرست فرمانده باراتری محسوب می‌شود ولو اینکه مالک در صورت اطلاع از اقدامات فرمانده متعرض وی نشود.

در اینجا این نکته قابل ذکر است که عمل نادرست فرمانده کشتی و دیگر ملوانان، زمانی باراتری محسوب می‌شود که در زمینه شغل آنها صورت بگیرد. بنابراین اگر کارکنان کشتی در زمینه‌های دیگر مرتکب خلاف شده و در نتیجه عمل آنها، به کشتی یا کالا خسارت

وارد شود، بارتری نخواهد بود. مانند اینکه هر یک از این افراد، زمانی که خارج از کشتی هستند در رابطه با امور دیگر غیر دریانوردی، اقداماتی انجام دهند که احیاناً موجب بروز خسارت به کشتی یا کالا شود، عمل آنها بارتری نخواهد بود.

با توجه به آنچه گفته شد، بارتری جزو حوادث و اتفاقاتی است که در نتیجه تحقق آن به کشتی یا کالا خسارت وارد می‌شود و یا به نحوی به بیمه‌گذار (کشتی، کالا، کرایه و دیگر منافع مترتب بر آنها) زیان وارد می‌شود و لذا بارتری جزو ریسک‌های بیمه‌پذیر محسوب می‌گردد. حال این سؤال مطرح می‌شود که آیا خطر بارتری به عنوان یک حادثه دریا (Perils Of The Sea) همواره تحت پوشش بیمه می‌باشد و بدون اینکه در بیمه‌نامه از آن نام برده شود بیمه‌گر مسئول جبران خسارت ناشی از بارتری خواهد بود یا اینکه به طور مطلق این خطر پوشش ندارد مگر اینکه در بیمه‌نامه به صراحت از آن نام برده شود و در صورت ضرورت مشمول حق بیمه اضافی قرار بگیرد؟

در بیمه کشتی، خطر بارتری جزو خطرهایی است که در بیمه‌نامه قید می‌شود و چنانچه در شرایط عمومی یا خصوصی بیمه‌نامه ذکری از این خطر نشده باشد، بیمه‌گر تعهدی ندارد. در بند ۶ شرایط بیمه زمانی کشتی (شرایط مؤسسه بیمه‌گران لندن) تحت عنوان خطرهای بیمه شده آمده است: «بارتری فرمانده، افسران یا کارکنان کشتی به شرط اینکه خسارت وارده، ناشی از اهمال یا غفلت در انجام وظیفه بیمه‌گذار یا مالکان یا مدیران کشتی نباشد.»

در بیمه کالا، چنانچه بیمه‌نامه با شرایط A صادر شود، خطر بارتری مشمول تعهد بیمه‌گر می‌باشد. زیرا در این بیمه هر نوع خسارت وارد به مورد بیمه، اعم از تلف یا آسیب‌دیدگی و یا هزینه‌هایی که به منظور جلوگیری از بروز یا توسعه خسارت توسط بیمه‌گذار به مصرف می‌رسد، تحت پوشش بیمه می‌باشد (به جز استثنائات مذکور در شرایط بیمه‌نامه) که خطر بارتری جز استثنائات قید نگردیده لکن در بیمه‌های با شرایط B و C بارتری مشمول بیمه نیست و جزو استثنائات می‌باشد. در بند ۷-۴ شرایط بیمه کالا (شرایط B و C مؤسسه بیمه‌گران لندن) چنین آمده است: «آسیب عمدی یا تخریب عمدی کالای مورد بیمه یا قسمتی از آن توام با سوء نیت از طرف هرکس» کلمه «هرکس» شامل فرمانده و کارکنان کشتی شود. البته این نکته قابل ذکر است که چون این شرایط در رابطه با حقوق انگلستان می‌باشد و در کشور مذکور همانطور که گفتیم اعمال عمدی توام با سوء نیت فرمانده کشتی بارتری محسوب می‌شود مندرجات بند ۷-۴ بارتری به معنای فوق را از تعهدات بیمه‌گر خارج می‌کند لکن صدماتی که جنبه عمدی نداشته و سوء نیتی در کار نباشد در شمول این استثنا قرار نمی‌گیرد. این در حالی است که در کشورهای دیگر اروپا اولاً اعمال خلاف کلیه کارکنان کشتی بارتری می‌باشد ثانیاً در این کشورها شرط عمدی و توام با سوء نیت

جنبه حصری ندارد بلکه خطا و تقصیر نیز بارتری محسوب می‌گردد.

حق جانشینی بیمه‌گر

همانطور که بیان شد به هر نوع عمل متقلبانه و غیر قانونی و یا تقصیر و خطای بزرگ بارتری اطلاق می‌شود که بوسیله فرمانده کشتی یا هر یک از افسران یا کارکنان کشتی انجام گرفته و نتیجه آن ورود صدمه به کشتی یا تلف و یا آسیب‌دیدگی کالا باشد. در صورتی که خطر بارتری بیمه باشد بیمه‌گر حق دارد پس از پرداخت خسارت به مسئول حادثه مراجعه و مطالبه خسارت کند. در صورت خسارت وارد به کالا، مسئول حادثه متصدی حمل و به عبارتی مالک کشتی خواهد بود. بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت به صاحب کالا خسارت پرداختی را از متصدی حمل مطالبه می‌کند و متصدی حمل معمولاً در دسترس بیمه‌گر می‌باشد و در مواردی بیمه‌گر می‌تواند قبل از اینکه کشتی بندر مقصد را ترک کند در مورد استیفای حقوق خود نسبت به کالایی که مفقود شده یا خسارت زیادی به آن وارد گردیده مبادرت به توقیف کشتی کند. در حالی که در بیمه کشتی مطالبه خسارت بارتری از مسئول حادثه (فرمانده یا کارکنان) کار ساده‌ای به نظر نمی‌رسد.

مطلب دیگری که در رابطه با خطر بارتری قابل ذکر می‌باشد این است که در پرداخت خسارت ناشی از بارتری به موضوع علت تامه خسارت (Proximate Cause) که لازمه تعهد بیمه‌گر در جبران خسارت ناشی از خطرات بیمه شده می‌باشد، دقیقاً تکیه نمی‌شود. زیرا در بسیاری از موارد نفس اعمال متقلبانه و خلاف قانون ایجاد خسارت نمی‌کند بلکه خسارت متعاقب تحقق این امور منتهی به سبب امر دیگری وارد می‌شود. مثلاً فرمانده، کشتی را خلاف مقررات موضوعه از مسیر عادی منحرف می‌کند (بارتری) و کشتی در مسیر جدید دچار آتش‌سوزی یا خطر جنگ می‌شود یا به گل می‌نشیند. در چنین حالتی علت تامه خسارت (Proximate Cause) آتش‌سوزی یا جنگ یا به گل نشستن است نه بارتری. منتهی چنانچه بارتری بیمه شده باشد بیمه‌گر متعهد جبران خسارت ناشی از خطرات مذکور است.

مثال‌های بارتری

از جمله موارد بارتری علاوه بر تغییر مسیر کشتی بدون اجازه بیمه‌گذار که به آن اشاره شد می‌توان از فروش غیر قانونی و متقلبانه کشتی یا کالا، سرقت بوسیله کارکنان کشتی، شورش ملوانان، بارگیری نامنظم یا اضافه بارگیری توسط فرمانده کشتی و مواردی نظیر این گونه امور را که به وسیله فرمانده کشتی انجام شود نام برد. همچنین هرگاه کاپیتان کشتی با علم به این که کالای بیمه‌گذار قبل از این که در کشتی بارگیری شود سرقت شده اعم از این که خود در سرقت دست داشته باشد و یا افراد دیگر مبادرت به این امر کرده باشند، و برای چنین کالایی بارنامه صادر کند این عمل بارتری می‌باشد.