



✓ واگذاری اتکایی صددرصد

✓ تأخیر در سفر کشتی و یا حمل کالا

● دکتر محمد هوشنگی

● دکتر غلامحسین جباری

۴. گاهی ماهیت یک خطر انجام واگذاری صددرصد را ایجاب می‌کند. می‌دانیم که در تمام بیمه‌نامه‌ها به طور معمول خطرهای هسته‌ای مستثنی هستند ولی صندوق‌های بین‌المللی وجود دارند که به شکل Pool اداره می‌شوند و تأسیسات اتمی غیر نظامی را تحت پوشش بیمه‌ای قرار می‌دهند. بنابراین بایستی در کشوری که این نوع تأسیسات وجود دارد یک بیمه‌گر محلی بیمه‌نامه را صادر کند و صددرصد آن را در مقابل دریافت کارمزد مختصر به آن صندوق واگذار نماید.

۵- گاهی هم تعارض قوانین موجب می‌شود که واگذاری صددرصد انجام شود. مثلاً اگر دولتی در یک کشور خارجی سرمایه‌گذاری و طرحی را اجرا می‌کند به موجب قوانین کشور خود باید خطرات مربوط به سرمایه‌گذاری را در کشور متبوع خود بیمه کند. از طرف دیگر ممکن است به موجب قوانین کشور محل سرمایه‌گذاری نیز کلیه اموال موجود در کشور بایستی نزد بیمه‌گران محلی بیمه شود. راه حلی که برای رفع تعارض این دو سیستم قانونی به نظر می‌رسد این است که بیمه‌نامه در کشور محل سرمایه‌گذاری صادر شود و همان بیمه‌نامه به صورت اتکایی صددرصد به بیمه‌گران کشور مبدأ سرمایه واگذار گردد.

صرف‌نظر از علت و توجیهی که می‌توان برای فرونتینگ ذکر کرد، این نوع رابطه به نفع کشوری که بیمه‌نامه صادر می‌کند، نیست و باید حتی‌المقدور و جز در موارد تعارض قوانین، که البته بایستی با اطلاع مراجع ذیصلاح دولتی باشد، از آن اجتناب کرد. به همین جهت در بعضی کشورها انجام این واگذاری ممنوع است. بدیهی است اگر واگذاری اتکایی رقمی کمتر از صددرصد باشد به آن فرونتینگ گفته نمی‌شود. مثلاً در بیمه

FRONTING

واگذاری اتکایی صددرصد

اصطلاح فرونتینگ در مواردی به کار برده می‌شود که بیمه‌نامه به صورت صددرصد به بیمه‌گر اتکایی واگذار شود. به عبارت دیگر بیمه‌گر صادر کننده بیمه‌نامه خود سهمی از خطر آن را نگهداری نمی‌کند و تمام حق بیمه و خطر آن را به یک یا چند بیمه‌گر اتکایی واگذار می‌کند و فقط کارمزدی دریافت می‌نماید. این نوع رابطه اتکایی ممکن است در موارد زیر انجام می‌شود:

۱. خطر به نوعی باشد که بیمه‌گر صادرکننده مایل به پذیرش سهمی از آن نباشد.

۲. بیمه‌گذار که در این صورت یک پیمانکار و یا به هر صورت یک شخص خارجی است، مایل باشد که صددرصد ریسک نزد بیمه‌گری که معمولاً با او رابطه دارد تحت پوشش باشد. شاید به این علت که به او اعتماد بیشتری دارد و یا از او تخفیف‌ها و امتیازات جالبی دریافت می‌کند.

۳. گاهی یک مؤسسه بزرگ که فعالیت بین‌المللی گسترده‌ای دارد یک نوع پوشش بیمه‌ای مسئولیت برای تمام معاملات خود تحصیل کرده است. به عبارت دیگر یک پوشش جهانی (World Wide) دارد و زمانی که وارد یک بازار جدید می‌شود می‌خواهد همان بیمه‌نامه جهانی مسئولیت او را در این محل جدید نیز دربرگیرد و شاید هم برای این افزایش پوشش، حق بیمه بسیار مختصری پرداخت کند. در صورتی که اگر بخواهد از بازار داخلی بیمه‌نامه‌ای مستقل تهیه کند حق بیمه آن به مراتب بیشتر باشد.

باشد تصمیم بیمه‌گر نسبت به فسخ قرارداد بیمه قابل توجیه خواهد بود. این نکته نیز قابل ذکر است که چنانچه تاخیر در سفر کشتی به علت عمل و تقصیر فرمانده و یا کارکنان کشتی باشد این تاخیر از موارد باراتری (BARRATRY) محسوب می‌شود. در این صورت بیمه‌گر حق فسخ قرارداد را ندارد. منتهی در صورتی که خطر باراتری، بیمه نشده باشد، خسارت آن قابل



پرداخت نخواهد بود. تاخیر ممکن است در نتیجه عواملی خارج از کنترل بیمه‌گذار به وجود آید، همچنین ممکن است تاخیر به علت هوای نامساعد دریا صورت پذیرد. به این معنی که توقف کشتی در بندر مبدا یا هر بندر بین‌راهی دیگر تا زمانی که هوای نامساعد به صورت غیر منتظره و غیرقابل پیش‌بینی وجود داشته باشد ادامه یابد. همچنین ممکن است تا زمانی که در بندر مقصد مثلاً خطر برخورد با یخ وجود دارد کشتی در بندر دیگری توقف نماید.

در صورتی که کالا علاوه بر حمل دریایی در حمل زمینی نیز تحت پوشش بیمه باشد این مرحله از حمل و نقل هم (مقدمه و یا دنباله حمل دریایی) باید در مدت متعارف و بدون تاخیر صورت پذیرد. بیمه‌گر زمانی متعهد به جبران خسارت است که حمل کالا جریان عادی خود را طی کند. در صورتی که به علت عمل بیمه‌گذار کالا به جای اینکه ظرف مدت معینی به مقصد حمل شود در لنگرگاه یا انبار نگهداری شود تعهدات بیمه‌گر از تاریخ توقف غیر ضروری و غیرموجه خاتمه می‌یابد.

تاخیری که علت خسارت محسوب گردد

به صورت کلی خسارتی که علت مستقیم آن تاخیر باشد چه در بیمه کشتی و چه کالا مشمول تعهد بیمه‌گر نیست، حتی اگر تاخیر به علت وقوع خطر بیمه‌شده بوجود آید. مثلاً ممکن است

هوایمهای گرانقیمت و به خصوص بیمه مسئولیت آنها و همچنین در بیمه‌های مربوط به تاسیسات نفتی و به طور کلی در هر مورد که تعهد بسیار سنگین باشد، قسمت عمده خطر و حتی گاهی بیش از ۹۰ درصد آن به بیمه‌گران خارجی واگذار می‌شود. آنچه ناصحیح و نامطلوب است این است که بیمه‌گر محلی بیمه‌نامه‌ای برای خطرات عادی و مبالغ متوسط صادر کند و صددرصد آن به بیمه‌گران خارجی واگذار شود.

DEALY

تاخیر در سفر کشتی و یا حمل کالا

هر گاه خطر تحت پوشش بیمه بدون اطلاع و موافقت بیمه‌گر و در نتیجه عمل و یا قصور بیمه‌گذار وسعت یابد، بیمه‌گر حق دارد قرارداد بیمه را فسخ کند. عامل زمان یکی از موارد مهم و مؤثر در این قضیه است. در بیمه کشتی برای مدت توقف در بندر و سفر معین (بیمه به صورت AT and flow) فرض این است که کشتی ظرف مدت معقولی پس از صدور بیمه‌نامه به بندر مبدا وارد شود و مدت زمان معینی که عرفاً جهت انجام امور تخلیه و بارگیری تجهیز کشتی قابل پذیرش می‌باشد توقف کرده و پس از آن نیز سفر کشتی ظرف مدت زمان معقولی انجام شود. بنابراین چنانچه در هر یک از مراحل فوق در مدت توقف و یا سفر کشتی بدون علت موجه تاخیر صورت گیرد بیمه‌گر حق دارد در صورت عدم حصول توافق با بیمه‌گذار از تاریخ تاخیر غیر موجه قرارداد بیمه را فسخ کند. در واقع حق بیمه‌ای که در ابتدای صدور بیمه‌نامه محاسبه و از بیمه‌گذار دریافت می‌شود پاسخگوی خطر تاخیر در انجام امور کشتی‌رانی نیست. حق بیمه به میزانی محاسبه می‌شود که این امور ظرف مدتی که عرفاً قابل پذیرش می‌باشد انجام پذیرد. لذا این حق همواره برای بیمه‌گر محفوظ است که در صورت تاخیر بدون علت موجه، نسبت به فسخ قرارداد اقدام کند مگر این‌که خلاف آن در بیمه‌نامه شرط شده باشد. در توجیه مطلب به این موضوع اشاره می‌کنیم که معمولاً سفر کشتی در زمستان پرمخاطره‌تر از سفر در تابستان است. در آبهایی که طوفان‌های فصلی وجود دارد، سفر در فصل طوفان با خطر بیشتری مواجه است. بنابراین چنانچه قرار باشد که سفر کشتی در زمانی که هنوز طوفان‌های فصلی شروع نشده انجام پذیرد تاخیر در سفر و انجام آن در فصل طوفان تشدید خطر محسوب می‌شود که اگر تاخیر ناشی از عمل و تقصیر بیمه‌گذار

در کشتی آتش‌سوزی ایجاد شود و کشتی برای مدتی که تحت تعمیر قرار می‌گیرد قادر به ادامه سفر نباشد حال چنانچه کالایی که در کشتی بارگیری شده به علت تاخیر فاسد شود و یا قابلیت استفاده خود را از دست بدهد، مانند دارویی که تاریخ مصرف آن گذشته، این نوع خسارت در تعهد بیمه‌گر نمی‌باشد. تاخیر ممکن است موجب از دست رفتن بازار فروش کالا شود و یا در مورد



کشتی ممکن است تاخیر سبب از دست رفتن اجاره بهای کشتی شود. این موارد زیان غیرمستقیم تلقی می‌شود و از قلمرو اصل Proximate Cause یعنی علت نزدیک و تامه خسارت خارج است. بنابراین بیمه‌گر در مورد چنین خسارت‌هایی تعهد ندارد. با این حال خطر دیگری نیز در این مورد مطرح شده است. بدین شرح که تاخیر در مدتی که خطر تحت پوشش بیمه به وقوع می‌پیوندد سبب بروز خسارت شود، چنین خسارتی مشمول تعهد بیمه‌گر می‌باشد زیرا در این مورد علت نزدیک و تامه خسارت خطر تحت پوشش بیمه محسوب می‌شود نه تاخیر در حمل. در یکی از آرایه‌ها که در دیوان عالی آمریکا (Supreme Court) صادر گردیده نظر فوق لحاظ شده است. به این معنی که خطر بیمه شده علت نزدیک خسارت تلقی گردیده نه تاخیر در حمل. قضیه به این صورت بوده که یک کشتی حامل موز در حین حمل کالا به گل می‌نشیند. بدنبال آن، اقدامات لازم جهت نجات کشتی صورت می‌گیرد تا مجدداً شناور شده و قادر به ادامه سفر گردد. منتهی این اقدامات مدتی به طول می‌انجامد. در خلال این مدت محموله موز فاسد شده و خسارت کلی وارد می‌شود.

براساس رای دیوان عامل آمریکا علت تامه خسارت وارد شده به محموله کشتی، به گل نشستن آن محسوب می‌گردد نه تأخیر

در حمل. در نتیجه حکم به الزام بیمه‌گر نسبت به پرداخت خسارت صادر می‌گردد. در حالی که اگر در زمان به گل نشستن کشتی و شناور کردن آن به محموله مورد بحث خسارت وارد نمی‌شد و خسارت پس از شناور شدن کشتی و در ادامه سفر، ولی به علت تاخیر در رسیدن محموله به مقصد ایجاد می‌گردید، بیمه‌گر متعهد به پرداخت آن نبود. زیرا در چنین حالتی علت تامه خسارت، تاخیر محسوب می‌شود نه به گل نشستن کشتی.

زیان‌های ناشی از حقوق و مزایای کشتی و آذوقه مصرفی در مدت تعمیر کشتی که ممکن است مورد مطالبه مالک آن باشد در شمول تعهد بیمه‌گر قرار نمی‌گیرد، مگر اینکه این نوع خسارت‌ها جنبه زیان همگانی داشته باشد. در این صورت طبق مقررات حاکم از جمله (YORK ANTWERP ROLES) قابل محاسبه و تقسیم بین پرداخت کنندگان خسارت خواهد بود که در نهایت هر بیمه‌گری سهم خود را می‌پردازد.

دموراژ (DEMURREGE)

دموراژ به مبلغی گفته می‌شود که اجاره کننده کشتی در صورتی که بارگیری یا تخلیه کالا بیش از مدت تعیین شده و یا مدت متعارف به طول بیانجامد بابت غرامت به مالک کشتی می‌پردازد. هرگاه در صورت ورود کشتی به بندر مقصد، اسکله آماده جهت پهلو گرفتن کشتی به منظور تخلیه کالا وجود نداشته باشد و کشتی مجبور باشد مدتی خارج از محوطه بندر توقف کرده و منتظر بماند وجهی که بابت این معطلی به مالک کشتی پرداخت می‌شود نیز دموراژ نام دارد.

همچنین در صورتی که کشتی به علت وقوع حادثه دریا یا هر علت دیگر برای مدتی از فعالیت بازمانده و از این بابت زیانی متوجه مالک آن شود، مبلغی که بابت این زیان (عدم‌النفع) محاسبه می‌شود نیز دموراژ نام دارد. این نوع خسارت در بیمه دریایی تحت پوشش قرار نمی‌گیرد و به حساب زیان همگانی نیز منظور نمی‌شود. منتهی زیان مذکور در صورت برخورد دو کشتی به یکدیگر بخشی از خسارتی تلقی می‌شود که طرف مقصر در حادثه باید به زیان‌دیده غیرمقصر بپردازد. همچنین در صورتی که بین دو کشتی تصادم ایجاد شده و به هر دو کشتی خسارت وارد شود و هر دو کشتی نسبت به هم مسئولیت متقابل داشته باشند (Both To Blame Collision) عدم‌النفع مذکور بخشی از خسارت محسوب می‌شود. در نتیجه، بیمه‌گری که مسئولیت را بیمه کرده موظف است سهم بیمه‌گذار خود را از خسارتی که باید به طرف دیگر بپردازد، تامین نماید.