

تحلیل روش های حل و فصل اختلافات در قراردادهای بیمه حمل و نقل دریایی داخلی و بین‌المللی

(تاریخ دریافت ۱۳۹۷/۰۲/۱۵، تاریخ تصویب ۱۳۹۷/۰۶/۱۵)

اشرف نصیرپور

کارشناسی ارشد حقوق تجارت بین‌الملل

چکیده

گسترش فعالیت‌های گوناگون اقتصادی و افزایش حجم مبادلات بازرگانی بین کشورها، سبب توسعه خدمات و صنایع مربوط به حمل و نقل خصوصاً حمل و نقل دریایی شده است که نسبت به سایر طرق از صرفه اقتصادی بیشتر برخوردار است و به همین دلیل نیاز به اخذ پوشش بیمه‌ای، لازم و ضروری است. حال در اجرای قرارداد بیمه ممکن است دعاوی حقوقی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذا و یا شخص ثالث صورت گیرد که در این خصوص بیمه‌گران برای جلوگیری از تعدد دعاوی مطرحه علیه ایشان که ممکن است به حسن شهرت آن‌ها لطمه بزند سعی می‌کنند دعاوی را به شیوه مسالمت‌آمیز حل و فصل نمایند (که این روش‌ها می‌تواند به صورت صلح، سازش، و داوری باشد) اما در صورتی که امکان مسالمت‌آمیز حل کردن اختلافات به دلیل تعارض آشکار منافع بین طرفین ممکن نباشد، طرفین ناچار متوسل به دادگستری خواهند شد. حال یکی از روش‌هایی که در سطح بین‌الملل حل و فصل نوع دعاوی بسیار گسترش یافته است، داوری است. لذا سوالی که مطرح می‌گردد این است که اولاً چه دعاوی در رابطه با بیمه به خصوص بیمه دریایی وجود دارد و در صورت داوری در این دعاوی، نحوه رسیدگی و انتخاب داوران به چه نحو خواهد بود و یا اینکه این مراجع ذی صلاح کدام ارگان‌ها هستند و اینکه آیا داوری می‌تواند در حل و فصل اختلافات در صنعت بیمه دریایی موجب کاهش ارسال پرونده‌ها به محاکم قضایی باشد. من حیث المجموع به نظر می‌رسد که روش‌های حل و فصل اختلافات بیمه‌ای در حمل و نقل در سطح ملی و بین‌المللی دارای تشابهات نسبی می‌باشد و داوری نیز تا حدودی می‌تواند موجب کاهش ارسال پرونده‌ها به محاکم قضایی در سطح بین‌المللی و داخلی شوند، اما گسترش بهره‌برداری از این نهاد و توسعه آن در حقوق ایران امری الزامی است.

واژگان کلیدی: بیمه، حمل و نقل دریایی، حل و فصل اختلافات، داوری، دادگاه صالح



بخش اول: کلیات

مؤسسات بیمه با توجه به نقشی که در اقتصاد جامعه دارند، می‌توانند با حفظ ثروت‌های ملی و جبران زیان‌های مالی بر اقتصاد و تامین و تضمین سرمایه‌گذاری‌های بزرگ در جامعه و نیز با توسعه آن‌ها، باعث رشد و توسعه کل مجموعه اقتصادی کشور گردند. یکی از حیثه‌هایی که بیمه نقش تاثیر گذاری در آن دارد، حمل و نقل داخلی و بین‌المللی علی‌الخصوص حمل و نقل دریایی است. در واقع، گسترش فعالیت‌های گوناگون اقتصادی و افزایش حجم مبادلات بازرگانی بین کشورها، سبب توسعه خدمات و صنایع مربوط به حمل و نقل خصوصاً حمل و نقل دریایی شده است که نسبت به سایر طرق از صرفه اقتصادی بیشتر برخوردار است و به همین دلیل نیاز به اخذ پوشش بیمه‌ای، لازم و ضروری است. حال در اجرای قرارداد بیمه ممکن است دعاوی حقوقی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذا و یا شخص ثالث صورت گیرد که در این خصوص بیمه‌گران برای جلوگیری از تعدد دعاوی مطرحه علیه ایشان که ممکن است به حس شهرت آن‌ها لطمه بزند سعی می‌کنند دعاوی را به شیوه مسالمت‌آمیز حل و فصل نمایند (که این روش‌ها می‌تواند به صورت صلح، سازش، و داوری باشد) اما در صورتی که امکان مسالمت‌آمیز حل کردن اختلافات به دلیل تعارض آشکار منافع بین طرفین ممکن نباشد، طرفین ناچار به توسل به دادگستری هستند. سوالی که مطرح می‌گردد این است که در صورت داوری در این دعاوی، نحوه رسیدگی و انتخاب داوران به چه نحو خواهد بود و یا اینکه این مراجع ذی صلاح کدام رگان‌ها هستند و آیا اصلاً امکان طرح دعاوی به این شکل در داوری مسیر است یا خیر؟

بند اول : مفهوم قرارداد بیمه حمل و نقل

حمل و نقل قراردادی میان اشخاص است که مسئولیت ناشی از آن نیز قراردادی بوده و جهت حمل کالا منعقد می‌گردد (تقی زاده، ۱۳۹۰، ص ۴۰). بر اساس بند ۶ ماده ۱ قواعد هامبورگ نیز قرارداد حمل عبارت است از: «... هر قراردادی که به موجب آن متصدی در قبال پرداخت کرایه متعهد به حمل کالا از طریق دریا از یک بندر به بندر دیگر می‌شود



«... همچنین، به موجب بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون سی.ام.ان.آی.^۱ «قرارداد حمل عبارت است از هرگونه قراردادی، از هر نوع که به موجب آن متصدی در قبال پرداخت کرایه متعهد به حمل کالا از طریق آبراه داخلی می‌شود». در بند ۱ ماده ۶ کوتیف - سی‌ای‌ام در مورد حمل ریلی، بیان می‌دارد «متصدی، با انعقاد قرارداد حمل، متعهد به حمل کالاها در قبال دستمزد به محل مقصد و تحویل آن‌ها به دریافت کننده است».

ویژگی مشترک همه این تعاریف، رضایی بودن ماهیت قرارداد حمل است. «این که آیا تعهد به پرداخت کرایه یا دستمزد عنصر لاینفک قرارداد حمل است یا خیر همچنان جای تأمل دارد» (Hoeks, ۲۰۰۹, ۲۶). در نظام‌های حقوقی داخلی نیز قرارداد حمل تعریف شده است. اگرچه تعریف ارائه شده در قوانین داخلی تا حدود زیادی شبیه تعریفی است که کنوانسیون‌ها ارائه داده‌اند، اما دقیقاً یکی نمی‌باشند. برای نمونه در حقوق آلمان، تعریف قرارداد حمل^۲، علیرغم شباهت زیادی که به تعریف ارائه شده در کنوانسیون‌ها دارد، اما دقیقاً تعریف قرارداد حمل نیست، بلکه خلاصه تعهدات ناشی از یک قرارداد حمل است. در بند ۱ ماده ۴۰۷ HGB^۳ مقرر شده است: «قرارداد حمل کالا متصدی را متعهد به حمل کالا به مقصد توافق شده و تحویل آن به دریافت کننده می‌نماید». همچنین به موجب بند ۲ همین ماده، «دریافت کننده متعهد به پرداخت کرایه توافق شده است».

در هلند بند ۲۰ ماده ۸ BW^۴ تعریف کلی از قرارداد حمل به شرح زیر ارائه می‌دهد: «... قراردادی که به موجب آن یک طرف (متصدی حمل) خود را متعهد به حمل اشیاء^۵ برای

¹ The Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway of 22 June 2001.

http://www.ccr-zkr.org/files/conventions/cmni_en.pdf

http://www.unecel.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html <last visit 18/Sep./2014>

² -Frachtvertrag.

³ - [Handelsgesetzbuch](#) (HGB) (Commercial Code, in German).

⁴ - Burgerlijk Wetboek (Dutch Civil Code)

^۵ - در این مقرر «اشیاء» (Things) ذکر شده و نه «کالا» (Goods) چرا که ترجمه تحت الفظی کلمه کالا در زبان هلندی «Goederen» است که شامل هم اشیای ملموس و هم مطالبات می‌شود.





طرف دیگر (دریافت کننده) می‌نماید». در این تعریف، بر خلاف موضع قانون آلمان، از ذکر هر گونه تعهد به پرداخت کرایه خودداری شد است. در حقوق ایران، قوانین مختلفی قرارداد (عقد) حمل و نقل را مورد توجه قرار داده‌اند. برای نمونه قانون مدنی در ماده ۵۱۳^۱ به بیان اقسام اجاره اشخاص پرداخته و تصدی به حمل و نقل را به عنوان یکی از اقسام آن آورده است. به موجب این ماده، مسافر یا صاحب کالا که از خدمات متصدی حمل و نقل بهره مند است، مستأجر است و متصدی حمل و نقل به عنوان اجیر تلقی می‌شود (شهیدی، ۱۳۸۵، ص ۲۵۰). در حقیقت، صحت و اعتبار قرارداد حمل و نقل تابع همان شرایطی است که برای اعتبار و صحت دیگر قراردادها لازم است. در این قرارداد متصدی متعهد می‌شود تا کار مورد تعهد را بر طبق آنچه در قرارداد پیش‌بینی و مشخص شده و یا عرفی و قانونی بر وی تحمیل می‌شود، انجام دهد. هنگامیکه متصدی تعهد به حمل کالا می‌نماید باید مانند یک فرد امین از کالا نگهداری کند و به محض مطالبه مالک یا نماینده وی آن را تحویل دهد. به علاوه قانون تجارت نیز به تعریف قرارداد حمل و نقل پرداخته است (اخلاقی، ۱۳۷۱، ص ۴). به موجب ماده ۳۷۷ قانون تجارت، قرارداد حمل و نقل قراردادی است که یک طرف در مقابل دیگری و یا اخذ اجرت معین حمل اشیای معینی را عهده دار می‌شود (یزدانیان، ۱۳۹۰، ص ۱۰)

منظور از بیمه نیز عملیاتی است که به موجب آن یک طرف (بیمه‌گر)^۲ تعهد می‌کند در برابر دریافت مبلغی^۳ (حق بیمه یا مشارکت)^۴، در صورت تحقق خطر معین (حادثه) به طرف دیگر (بیمه‌گذار یا ذی‌نفع مربوطه)^۵، غرامت (سرمایه یا مستمری) بدهد (حیاتی، ۱۳۷۹، ص ۱۲).

^۱ - بر اساس این ماده «اقسام عمده اجاره اشخاص از قرار ذیل است: ... ۲- اجاره متصدیان حمل و نقل اشخاص یا مال التجاره اعم از راه خشکی یا آب و هوا».

^۲ Insurer

^۳ Remuneration

^۴ Costation

Insurant^۵

در تعریفی که از حقوق دریای انگلستان گرفته شده است، قرارداد بیمه دریایی^۱، قراردادی است که به موجب آن بیمه‌گر عهده دار غرامت اموال بیمه شده به صورتی که توافق شده است، در مقابل زیان‌های ناشی از دریا که در سفر دریایی احتمال وقوع دارد، می‌باشد (Hodges, ۱۹۹۶, pp۴۵).

اما بنابر تعریف حقوقی «بیمه، عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد میکند در ازای پرداخت وجه یا جوهری از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارد بر او را جبران نموده یا وجهی معین بپردازد. متعهد را بیمه‌گر، طرف تعهد را بیمه‌گذار، وجهی را که بیمه‌گذار به بیمه‌گر می‌پردازد، حق بیمه^۲ و آنچه را که بیمه می‌شود موضوع بیمه^۳ می‌نامند (بابائی، ۱۳۸۶، ص ۳۴).

یکی از اقسام بیمه نیز، بیمه حمل و نقل است. به طور کلی بیمه حمل و نقل کالا را می‌توان به سه گروه تقسیم کرد: بیمه حمل و نقل دریایی، بیمه حمل و نقل زمینی، بیمه حمل و نقل هوایی. لذا بیمه حمل و نقل کالا بیمه‌ای است که به موجب آن بیمه‌گر در مقابل حق بیمه‌ای که از بیمه‌گذار دریافت می‌کند متعهد می‌شود چنانچه در جریان حمل کالا از نقطه‌ای به نقطه دیگر در نتیجه وقوع خطرهای موضوع بیمه، کالا تلف شده و یا دچار خسارت شود زیان وارده را جبران نماید. کالا ممکن است توسط وسایل نقلیه مختلف زمینی هوایی و یا دریایی حمل شود (نبری بناب، ۱۳۹۱، ص ۳). بیمه حمل و نقل دریایی نیز دربرگیرنده تأمین خطرهایی است که در جریان حمل و نقل کالا در دریاها و آبها اتفاق می‌افتد و موجب زیان دارندگان کالاها می‌شود» (دستباز، ۱۳۸۰، ص ۳۴). به عبارت دیگر، در بیمه‌نامه دریایی^۴ کلیه خطرات و خساراتی که بیمه‌گر متعهد به جبران آن است به تفصیل ذکر می‌شود. بیمه دریایی خسارات تصادفی و غیرقابل پیش‌بینی را می‌پوشاند، مانند خطرات ناشی از دریا که مفهوم آن خسارات ناشی از سفر دریایی است و هرگونه خسارت و نقصانی که احیاناً در دریا حادث

¹ Contract of Marine Insurance

² Premium

³ Subject Matter

⁴ Marine Insurance Policy

شود - مثلاً خسارت ناشی از توقیف کشتی در دریا - شامل بیمه دریایی نمی شود ولی چنانچه ناشی از تصادم اتفاقی کشتی با کشتی دیگر باشد شامل پوشش بیمه خواهد بود.

بند دوم: مراجع حل و فصل قراردادهای بیمه حمل و نقل

در هر قراردادی امکان بروز اختلاف هست. این اختلاف ممکن است در تفسیر موارد قرارداد، اجرای آن، قانون حاکم و یا مرجع صالح برای رسیدگی به اختلافات باشد. قرارداد بیمه دریایی نیز خصوصاً به خاطر آنکه نوعاً در صحنه بین‌المللی مطرح است و چه بسا بیمه‌گران مستقیم یا اتکائی آن در یک کشور نباشند و حتی مالک موضوع بیمه، بیمه‌گر مستقیم، بیمه‌گران اتکائی، محل وقوع مال یا مراحل مختلف سفر هر کدام در قلمرو کشورهای گوناگون و آب‌های آزاد بین‌المللی قرار داشته باشند چه بسا بیشتر از قراردادهای دیگر و یا سایر رشته‌های بیمه در معرض بروز اختلاف باشد. ولی علیرغم مطلب فوق به لحاظ آنکه اصول و ضوابط بیمه دریایی در سراسر جهان به صورت عرف مشخص درآمده که ریشه‌های چندساله دارد و از طرف دیگر مفاد مندرجات بیمه‌نامه‌ها و نیز شرایط ضمیمه آن معمولاً مشابه است، اختلافات قابل توجهی در قراردادهای بیمه مزبور که ناشی از ابهام مقررات عرفی یا قوانین مربوطه باشد پیش نمی‌آید و اگر اختلافی بروز کند ناشی از ابهام مندرجات بیمه‌نامه است که در سند مذکور و ضمائم آن منعکس می‌گردد و سپس احتمالاً هنگام اجرا مواجه با عدم تطابق نظرات طرفین و ناهماهنگی در عمل می‌شود. اما در هر حال، اختلافاتی هر چند جزئی مسئله مرجع صالح رسیدگی را در این اختلافات مطرح می‌سازد، اینکه چه مرجعی صالح بوده و کدام مرجع کارایی بهتری خواهد داشت. حل اختلاف و دعاوی ناشی از بیمه‌نامه‌های دریایی نیز مانند هر قرارداد دیگر داخلی یا بین‌المللی صورت می‌گیرد و تفاوتی بین آنها نیست. بنابراین با توجه به تجاری بودن ماهیت دعاوی و اختلافات، معمولاً طرفین سعی می‌کنند با مذاکرات، به حل و فصل دوستانه مسایل خویش بپردازند ولی در صورت عدم موفقیت، کار به داوری یا رسیدگی در دادگاه صلاحیت دار منجر خواهد شد. در این زمینه در



حقوق ایران مراجعی پیش بینی شده است، در سطح بین الملل نیز به مواردی اشاره شده است. در ادامه به بررسی آنها خواهیم پرداخت.

اولین مرجع قابل ذکر، شوراهای حل اختلاف است که در خصوص برخی دعاوی مالی از جمله بیمه تا سقف معینی صالح است. مطالعه تطبیقی در حقوق کشورهای مختلف حاکی از آن است که موضوع حل مسالمت آمیز اختلافات و مراجعه به شوراهای حل اختلاف به صورت گوناگون در سایر کشورها نیز مورد توجه قرار گرفته است از جمله در هند، چین و ژاپن از صدها سال پیش شرط اولیه اقامه دعوای مسئولیت، انجام میانجی گری بوده است. از سال ۲۰۰۱ مرکز میانجی گری برای حل اختلاف در هند تشکیل شده و قضات دیوان عالی کشور هند و دادگاه عالی مدرس با این مرکز همکاری می کنند. در این مرکز کلاس های آموزشی و سمینارهای علمی در خصوص حل اختلاف برگزار می شود. در نیویورک چهار شیوه علاوه بر رسیدگی قضایی جهت حل اختلاف وجود دارد: مشورت، میانجی گری، کارگشایی و داوری. درصد بسیار کمی از اختلافات به محاکم قضایی ارجاع می شود و قسمت اعظم اختلافات با استفاده از سایر روش ها حل و فصل می گردد. در ایالت ویرجینیا نیز آیین نامه اجرایی شوراهای حل اختلاف توسط مدیران عالی کشور به تصویب رسیده است.

بند سوم: شورای حل اختلاف

با توجه به خصوصیات دعاوی بیمه ای به شرح فوق و ویژگی های شوراهای حل اختلاف، به نظر می رسد که تشکیل شوراهای حل اختلاف می توانند به عنوان داور مرضی الطرفین به موضوع رسیدگی نمایند. درج شرط ارجاع اختلافات به داوری شورای حل اختلاف در شرایط عمومی قراردادهای بیمه می تواند مشکلات موجود را تا حدود زیادی برطرف نماید. در این شوراها می توان از افراد متخصص و کارشناس در زمینه مسایل بیمه ای استفاده کرد. البته توجه به این نکته نیز لازم است که تشکیل شوراهای حل اختلاف ویژه رسیدگی به دعاوی بیمه ای باید به نحوی باشد که مانع تصفیه مسالمت آمیز خسارت ها و موجب تشویق بیمه گذاران به طرح دعاوی بی اساس علیه بیمه گران نشود. لازم به ذکر است که در تهران به دنبال پیگیریها و اقدامات انجام شده و همچنین طرح موضوع با مسئولین شورای حل اختلاف ویژه اصناف



شورای حل اختلاف دریایی در محل این اتحادیه با حضور معاونت محترم دادستان و رئیس وقت شورای حل اختلاف و جمعی از مسئولین قضایی و اعضای منتخب شورا تاسیس و در ادامه پیگیریها و هماهنگیهای انجام شده احکام قضایی اعضا نیز صادر گردید. تاسیس شورای حل اختلاف دریایی و ارجاع اختلاف تجاری به آن بهترین شیوه حل و فصل آنها با توجه به کاستیهای موجود در دادگاههای دریایی می باشد و این شورا به موجب قانون به همین منظور تشکیل شده است و یقیناً استفاده از خدمات داوری این شورا برای حل و فصل اختلافات و دعاوی دریایی علاوه بر تامین سلامت، سرعت دقت در رسیدگی، موجب صرفه جویی در هزینهها و خصوصاً حل موضوع به شیوه تخصصی نیز میگردد و از هر نظر با توجه به قوانین جاری مملکتی به نفع طرفین خواهد بود. در حقیقت، اهمیت شورای حل اختلاف دریایی تخصصی بودن آن در امور دریایی است که با توجه به وسعت این موضوع می تواند بسیاری از اختلافات موجود در این زمینه را حل و فصل نماید. همچنین این شورا واحدی شبه قضایی است که میتواند خدمات گستردهای را به ارگانهای دریایی به منظور کاهش مراجعات آنان به محاکم دادگستری ارائه کند. اعضا شورای حل اختلاف دریایی از ۳ عضو اصلی تشکیل شده که از کارشناسان حاذق و شناخته شده جامعه دریایی بوده و رسیدگی به دعاوی دریایی مطرح شده از طرفین با حضور این کارشناسان با اعلام وقت رسیدگی بر مبنای صلح و سازش انجام می گردد. در این شورا رسیدگی به دعاوی و اختلافات در شورای حل اختلاف دریایی شامل مراحل زیر می باشد، تشکیل پرونده و تنظیم دادخواست، ابلاغ وقت رسیدگی، جلسه دادرسی و صدور رأی. در خاتمه باید اضافه کرد به طور کلی شورای حل اختلاف یکی از فرایندهای مهم روابط حقوقی و اجتماعی است که مبتنی بر اشاعه و گسترش بهداشت روانی بوده و در نهایت منتهی به ایجاد تفاهم و برادری خواهد شد. در واقع عدم تشریفات و مقررات آیین دادرسی و کم هزینه بودن رسیدگی به دعاوی و همچنین سهولت دسترسی به شوراهای حل اختلاف ایجاد شده در مناطق و در مقابل آن طولانی بودن زمان دادرسی در دادگاهها و عدم دسترسی راحت تر به آنها و سایر دلایل



دیگر، از علت‌های مراجعه بیشتر به شوراها حل اختلاف و گسترده شدن رسیدگی و حل اختلاف در خارج از دادگاه‌ها می‌باشد.

بخش دوم: بررسی داوری در حقوق ایران

یکی دیگر از روش‌های حل و فصل اختلافات بیمه‌ای، داوری است. بدین صورت که جبران خسارت^۱، تعهد اساسی شرکت‌های بیمه و رضایت بیمه‌گذاران، هدف غایی این شرکت‌هاست. شرکت‌های بیمه با قبول پیشنهاد بیمه‌گذاران و صدور بیمه‌نامه، جبران خسارت آن‌ها را به عهده می‌گیرند. لذا شرط موفقیت آن‌ها، ارائه خدمات مناسب و به ویژه ایفاء به موقع و به نحو احسن تعهداتی است که پذیرفته‌اند و تصفیه مسالمت‌آمیز خسارت‌ها، مطلوب بیمه‌گران و بیمه‌گذاران است. هیچیک از طرفین تمایلی به مراجعه به دادگستری و طی طرق قضایی ندارد. طرح دعاوی متعدد علیه بیمه‌گر به کیفیت و شهرت کار او لطمه می‌زند. بیمه‌گذار نیز خواهان آن است که با دریافت هرچه سریعتر خسارت، به وضعیت عادی و قبلی خویش بازگردد و از شرایط سختی که بر اثر تحقق خطر بر او تحمیل شده است، هرچه سریعتر رهایی یابد، لذا معمولاً بیمه‌گران برای کاهش حجم مراجعات بیمه‌گذاران به دادگاه‌ها، در قراردادهای بیمه شرط مصالحه و سازش و ارجاع دعاوی به داوری را درج می‌نمایند و نظر داوران را قطعی و غیرقابل اعتراض تلقی می‌کنند.

لذا اگرچه در متن بیمه‌نامه‌ها به صراحت این نهاد حقوقی تعریف نشده است لیکن از عرف موجود، قوانین عام و حتی اساسنامه شرکت‌های بیمه می‌توان وجود نهاد داوری را در ضمن شرایط کلیه بیمه‌نامه‌ها به عنوان یک شرط ضمنی لازم الاجرا^۲ احراز کرد که با توجه به یکطرفه بودن مقررات ارزیابی خسارت، پیچیدگی شرایط بیمه‌نامه‌ها و اهمیت تسریع در جمع بندی و پرداخت خسارت برای زیان دیده، استفاده از نهاد داوری در این صنعت اهمیت خاصی به خود گرفته است.

^۱- Principal of Indemnity

^۲ Implied Condition



لازم به ذکر است که در قانون دریایی ایران در ماده ۱۱۸ تنها به دعاوی خاصی که قابل ارجاع به داوری است اشاره نموده است. ماده ۱۱۸ بیان می‌دارد: "آثار ناشی از شرایط خاص. در صورتی که قبل از وقوع حادثه موجد خسارات در قرارداد شروطی به منظور بری ساختن متصدی حمل در مقابل مسافر (نماینده او و وارث و یا اشخاصی که تحت تکفل او هستند) شده باشد و یا در مورد تحدید مسئولیت مبلغی کمتر از آنچه در این فصل ذکر گردیده تعیین شود و یا در مواردی که اثبات امر به عهده متصدی حمل باشد تغییری داده شود و یا آنکه شرط شود که اختلافات به داوری و یا دادگاه مخصوص ارجاع گردد شرایط مذکور باطل است ولی مبطل خود قرار داد که تابع این فصل است نخواهد بود". اما این مسئله مانع از ارجاع دعاوی حمل و نقل به داوری نمی‌باشد؛ چراکه موضوعات قابل واگذاری یا انتقال به داوری، همه موضوعاتی هستند که به روابط قراردادی و تجاری و یا به حقوق اموال مربوط می‌شوند. به عبارتی غالب بودن جنبه خصوصی موضوع مورد اختلاف مدنظر است. شرط منفی و به عبارتی مانع قابلیت ارجاع به داوری، همان نظم عمومی است که در خصوص این دعاوی مصداق ندارد.

طبق قاعده، تمامی اختلافات می‌تواند به داوری ارجاع شود؛ در عین حال این اختلافات ارجاع شده به داوری، باید به مربوط به حقوقی باشد که طرفین بتوانند آزادانه آن را واگذار نمایند؛ به عبارت دیگر، اختلاف، باید قابلیت داوری داشته باشد (شمس، ۱۳۸۸، ص ۱۶۷). در مقررات داوری ملی ایران، عنوان داوری و یا قابلیت ارجاع بین‌المللی نیز در بند دوم ماده قانون داوری تجاری بین‌المللی ۳۶ بیان می‌دارد، "این قانون نسبت به سایر قوانین جمهوری اسلامی ایران که به موجب آن نمی‌توان اختلاف خاصی را به داوری ارجاع کرد، تاثیری ندارد". به موجب ماده ۴۵۵ قانون آیین دادرسی مدنی، حتی قبل از بروز اختلاف و دعوا، متعاملین می‌توانند ضمن معامله یا به موجب قرارداد جداگانه تراضی نمایند که در صورت بروز اختلاف بین آنان، به داوری مراجعه کنند و نیز می‌توانند داور یا داوران خود را قبل یا بعد از بروز اختلاف تعیین نمایند. بنابراین، قاعده بر این است که اشخاص در ارجاع اختلافات خود به مرجع داوری و نیز در چگونگی تعیین داور از آزادی عمل برخوردارند. در مورد استثنائات قبول داوری در دعاوی بطور کلی می‌توان؛ مواردی همچون ممنوعیت ناشی از نظم عمومی،

ممنوعیت ناشی از اخلاق حسنه و ممنوعیت حاصله از قوانین امری را نام برد. علاوه بر این سه حوزه کلی ممنوعیت ارجاع دعاوی به داوری دعاوی؛ همچون دعاوی مربوط به مالکیت‌های صنعتی و معنوی، معاملات سهام، ضد تراست^۱، دعاوی کیفری^۲، ورشکستگی و برخی از دعاوی مربوط به حقوق خانواده را در بر می‌گیرد. در اغلب نظام‌های حقوقی، قانونگذاران برای اموری که قابل ارجاع به داوری نیستند ضابطه‌ای تعیین کرده‌اند. قانونگذار ایران در این خصوص حکم صریحی وضع نکرده، ولی با توجه به مصادیقی که تعیین کرده و با توجه به ماده ۱ قانون امور حسبی که دادگاه‌ها را مکلف کرده است نسبت به آن امور اقدام کنند؛ بدون اینکه رسیدگی به آن امور متوقف بر وقوع اختلاف باشد، می‌توان نتیجه گرفت که در بعضی از دعاوی خاص، هدف اصلی قانونگذار رسیدن به حقیقت است، نه حل و فصل دعوا.

آنچه در این حیظه مهم است این است که از میان کارشناسان این حرفه، داورانی از سوی طرفین منصوب می‌شوند تا در اسرع وقت و با هزینه کمتر مسائل را مورد رسیدگی قرار داده مبادرت به صدور رأی نمایند.

ضمناً به لحاظ آنکه بسیاری از مسائل بیمه دریایی فرع بر مسائل دریانوردی و حمل و نقل از طریق دریاست در تمام موارد که لازم می‌شود تا داوری یا محاکم دریایی، رأی یا حکمی صادر نمایند خود به خود مسائل بیمه‌ای نیز به تبع آن منوط به نظر مراجع ذکر شده و غیر مستقیم تابع آن‌ها می‌گردد حتی اگر در خود بیمه‌نامه در خصوص مرجع رفع اختلاف مطلبی پیش‌بینی نشده باشد. مثلاً از موارد شایع مسئله اجرت نجات است که تعهد بیمه‌گر فرع بر تعهد

^۱ - اکثر قوانین جهانی، دعاوی را که ناشی از نقض قوانین ضد تراست است را به طور سنتی از حوزه‌های عدم قابلیت ارجاع می‌دانند. راجع به این مساله در کشورهای مختلف، حسب مورد گاه قانون صریح وجود دارد و گاه رویه قضایی تصمیم می‌گیرد.

^۲ - در قانون داوری ایران گرچه منع صریحی بر عدم قابلیت ارجاع دعاوی کیفری به داوری وجود ندارد، ولی به طور ضمنی از ماده ۴۷۸ قانون آیین دادرسی مدنی می‌توان این ممنوعیت را استنباط کرد؛ علاوه بر آن موضوعات کیفری به علت ارتباط مستقیم با نظم عمومی، اساساً قابلیت ارجاع به داوری را هم ندارد. لذا نمی‌توان کشف حقیقت و مجازات مجرم را به داور سپرد.





مالک مال نجات داده شده می‌باشد و تا زمانی که اصل تعهد و میزان آن معلوم نشود بیمه‌گر وجهی بابت اجرت نجات پرداخت نخواهد نمود. در این گونه موارد همان طور که قبلاً توضیح داده شد در عین حالی که قراردادی از قبل بین نجات دهنده و نجات داده شده منعقد نشده است، معذالک نجات دهنده ابتدا فرم خاصی^۱ را با فرمانده کشتی به امضاء می‌رساند که بر اساس آن چنانچه اجرت نجات با توافق معلوم نشود مبلغی که توسط داوران کمیته لویدز تعیین خواهد شد قابل پرداخت باشد. بدین ترتیب بیمه‌گری نیز که موظف به جبران هزینه نجات است باید به تبع مالک کشتی طبق رأی داوران کمیته مزبور عمل کند اگر چه خود در داوری مزبور هیچ نقشی نداشته است (صادقی نشاط، ۱۳۹۱، ص ۱۷۶). حال مهم است که بررسی شود که آیا مناقشات خاصی به داوری در این نوع دعاوی ارجاع می‌گردد و یا خیر. می‌توان پاسخ داد که محدوده داوری در بیمه می‌تواند شامل هر و همه اختلافات ناشی از آن باشو یا اختلافات خاصی را تحت پوشش قرار دهد. اما عناصری وجود دارد که در هر داوری از این دست باید مورد توجه قرار گیرد. آشنایی با هر یک از عناصر معمول یک بند داوری به متخصص بیمه کمک خواهد کرد که در مذاکره بتواند به نحو مطلوبی ظاهر گردد. در خصوص اینکه چه موضوعاتی در حیطه داوری قرار می‌گیرد، اختلاف نظر وجود دارد، برخی از دادگاه‌ها تصریح کرده اند که مگر اینکه طرفین بر روی موضوعی در داوری توافق کنند، وگرنه امکان ارجاع همه اختلافات به داوری در این حیطه وجود ندارد، برخی نیز بیان داشته اند که این حق ارزیابی مخصوص دادگاه‌ها بوده و مسئله قضایی است، مگر اینکه طرفین به وضوح و بدون شک موضوع را مشخص کرده باشند.^۲ حال آنکه اخیراً این رویه پذیرفته شده که این داوران هستند که در خصوص موضوعات تحت شمول داوری باید نظر بدهند.^۳ این قاعده که صلاحیت داوری خوانده می‌شود به این مفهوم است که داور بایستی قبل از آغاز کار

^۱ - Lloyd's standard form of salvage agreement-LOF.

^۲ - Painewebber v. Elahi, 87 F.3d 589, 594-95 (1st Cir. 1996) (citing First Options of Chicago v. Kaplan, 514 U.S. 938 (1995)).

^۳ - See National Union Fire Ins. Co. of Pittsburgh, Pa. v. Raytheon Co., 2004 WL 34443 (S.D.N.Y., Jan. 7, 2004) (Scheidlin, J.).

نسبت به این امر اطمینان پیدا کند؛ بنابراین قبل از قبول داوری، داور باید بتواند خود را متقاعد سازد که امکان انجام این وظیفه را هم از نظر حرفه‌ای و هم از نظر صلاحیتی دارد(تی، گینز، ۱۳۶۸، ص ۲۲۶).

در سطح بین الملل نیز در خصوص دعاوی بیمه‌ای نیز می‌توان گفت، اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) و کمیته بین‌المللی دریایی (CMI) در پاسخ به نیاز به جایگزین مناسب برای دادرسی به طور مشترک مجموعه‌ای از قوانین مناسب برای دریای تولید نموده اند که در سال ۱۹۷۸ تصویب شد. اداره پرونده‌های داوری که تحت قوانین داوری ICC / CMI ارائه شده به قوانین IMAO معروف است که برای انجام اختلافات داوری مربوط به دریاها طراحی شده اند که امور مربوطه از جمله احزاب چارتر، قراردادهای حمل کالا از طریق دریا یا حمل و نقل ترکیبی، قراردادهای بیمه دریایی، تخریب و به طور کلی، قراردادهای کشتی سازی و تعمیر کشتی، قراردادهای فروش کشتی‌ها و سایر قراردادهای ایجاد حقوق در کشتی‌ها را بررسی می‌نمایند (Yves, ۱۹۸۱, p ۵۱). علاوه بر این موارد امکان شرط داوری در خصوص دعاوی بیمه‌ای نیز وجود دارد. لذا بندی در بیمه‌نامه‌ها وجود دارد که شرط داوری در آن گنجانده می‌شود که برای شرکت بیمه و بیمه شده این امکان را فراهم می‌سازد که حل و فصل اختلافات خود را از طریق روش داوری حل نمایند که به موجب آن یک شخص معمولی اختلاف را بر اساس مقررات قانون داوری کشور مربوطه حل خواهد کرد. حتی اخیراً این نوع شروط رو به گسترش و توسعه نیز هست، به نحوی که حتی در مواردی شرط داوری به مواردی چون مسئولیت شخص ثالث نیز تعمیم داده شده است^۱.

بند اول : میانجی‌گری

امروزه پیدایش شیوه‌های جایگزین حل اختلاف نمونه‌ای بارز از این گونه نهادهای نوظهور تلقی می‌گردند. شیوه‌هایی که جایگزین رسیدگی قضایی شده و هدف آن حل سریع دعاوی به

^۱ - 9Best's Insurance News, Thursday, Oct. 9, 2003, 2003 WL 59121462 (reporting that "insurers and other businesses like arbitration agreements because they keep conflicts out of courts, where disputes can turn costly, messy and public").





وسیله اشخاص خصوصی است. این شیوه‌ها با وجود آنکه دارای فراوانی و تنوع بسیار بوده، همگی ناشی از توافق و تراضی متداعیین هستند. داوری، میانجی‌گری، سازش و مذاکره نهادهایی از این نوع می‌باشند (مصلحی، ۱۳۸۳، ص ۳). توسل بدین راه حل‌ها در جهت حل اختلافات سیاسی در سطح بین‌المللی نیز بنا بر مفاد پیمان گات^۱ و مصوبه نهایی سازمان تجارت جهانی رایج بوده است (حقوق بشر و چشم‌اندازها، ۱۳۸۱، ص ۵۶). همزمان با رونق صنعت بیمه در نظام‌های حقوقی و انجام عملیات‌های گسترده بیمه‌ای توسط مؤسسات بیمه‌گر، اختلافات و دعوی ناشی از این گونه قراردادهای بیمه‌ای نیز رو به فزونی خواهد نهاد. بنابراین با توجه به حجم بالای این دعاوی و به واسطه فقدان ظرفیت‌های لازم در بدنه دستگاه قضایی در خصوص رسیدگی سریع و به موقع به موضوعات تخصصی و فنی بیمه‌ای، ضرورت می‌یابد رسیدگی به این موضوعات اختلافی میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار قبل از طرح هرگونه شکایت یا تقدیم دادخواست در محاکم عمومی (که مطابق اصل ۱۵۹ قانون اساسی مرجع رسمی رسیدگی به تظلمات می‌باشند)، از طریق پیش‌بینی در متن قرارداد بیمه از روش‌ها و شیوه‌های جایگزین حل اختلاف انجام شود. یکی از مهم‌ترین شیوه‌های رایج و متداول در این زمینه، استفاده از «میانجی» جهت حل اختلافات ناشی از قرارداد بیمه است. به کارگیری فرایند میانجی‌گری برای حل یک مسئله به‌طور کلی زمان بسیار کمتری از فرایند حل آن مسئله از مجاری استاندارد قانونی نیازمند است. در قراردادهای بیمه‌ای ممکن است اختلافات حقوقی متعددی رخ می‌دهد که ناشی از عدم انجام تعهدات از ناحیه هریک از طرفین قرارداد است. برای نمونه، مؤسسه بیمه، خسارت وارده به بیمه‌گذار را به ادعای عدم ارائه مستندات کافی پرداخت ننماید.^۲ در چنین مواردی توجه به جایگاه میانجی بیشتر مورد توجه قرار خواهد گرفت (آقامیری، ۱۳۹۳، ص ۸۶-۸۹). نکته‌ای که ضروری است تا بدان اشاره گردد آن است که پیش‌بینی روش‌های جایگزین حل اختلاف در متن قرارداد بیمه به طور کلی مانع از حق

^۱ - The General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)

^۲ - see: Nurbaiti, Mediation: As one of alternatives of Insurancedispute Resolution in Indonesia, Asian pacific mediation forum, 16th to 18th June 2008, Harun M. Hashim Law Centre, International Islamic university Malaysia (IIUM), 2008.

دادخواهی و دسترسی طرفین قرارداد به مراجع و تشکیلات مستقل قضایی نخواهد بود؛ چرا که مطابق اسناد و موازین بین‌المللی موجود در زمینه حقوق بشر و منابع فقه امامیه، حق نسبت به دادرسی در مرجع مستقل، حق در دسترسی داشتن مرجع قضاء و حق مورد استماع قرار گرفتن از اصول بنیادین و اساسی اصحاب دعوی تلقی گردیده اساساً اصول دادرسی عادلانه اقتضاء آن را دارد که زیان دیده بتواند جهت احقاق حق خود به محاکم عام دادگستری دسترسی داشته باشد (رستمی، ۱۳۸۸، ص ۵۶).

البته در این میان، تفسیر رویه قضایی محاکم نیز خالی از لطف نیست؛ چرا که مطابق رویه قضایی حاکم در این زمینه میزان اعتبار و الزام روش‌های جایگزین از منظر قضات ما متفاوت است؛ چنانچه برخی قائل بدان هستند که پیش‌بینی شیوه‌های جایگزین که مطابق با توافق و تراضی طرفین صورت پذیرفته و در متن قرارداد درج گردیده لازم‌الرعايه بوده و متعاقدین ملزم به تبعیت از نظر ارائه شده هستند، لکن دیدگاه رایج دیگر که قابل تأمل است اینکه پیش‌بینی این شیوه‌های جایگزین مانع از اصل صلاحیت عام محاکم دادگستری نبوده و در صورتی که خواننده تا پایان اولین جلسه دادرسی اعتراضی ننماید رسیدگی دادگاه بلامانع و قانونی خواهد بود و همانطور ماده ۳ قانون تشکیلات عمومی و انقلاب دادگستری مقرر می‌دارد، این مراجع حق رسیدگی در کلیه دعاوی مدنی جزئی را دارند؛ بنابراین با وجود نظریه میانجی یا داور در خصوص موضوع اختلاف، اصلی صلاحیت عام دادگاه‌ها جهت صدور رأی محفوظ است.

در سطح بین‌الملل نیز می‌توان گفت، در برخی کشورها مانند ایالت متحده آمریکا، میانجی نقش فعال‌تری نسبت به سازش دهنده ایفاء می‌نماید. این در حالی است که سازش دهنده به صورت کمتری روند سازش را تسهیل می‌کند. میانجی با ارائه پیشنهادات و تلاش جهت اقناع طرفین نقش فعال‌تری بر عهده می‌گیرد و دخالت وی در روند سازش رسمی‌تر است. در برخی دیگر از کشورها مانند انگلستان، ژاپن و هندوستان، موضوع برعکس بوده و سازش دهنده نسبت به میانجی نقش فعال‌تری ایفاء می‌کند.^۱ طبق بند ۲ ماده ۱ قانون نمونه آنستیرال^۱، سازش

^۱ - See: Rao, M., Jagannadha, Concepts of conciliation and mediation, 2003.





به فرایندی اطلاق می‌شود که طرفین اختلاف از شخصی یا اشخاصی تقاضا کنند که به آن‌ها کمک نموده تا بلکه بتوانند اختلاف ناشی از رابطه قراردادی یا حقوقی خود را از طریق دوستانه حل و فصل نمایند و از این حیث تفاوتی ندارد که طرفین از واژه «سازش» یا «میانجی‌گری» استفاده نمایند. (Brown, ۱۹۹۷, p۹۳).

رایج کردن یک مکانیسم میانجی‌گری در صنعت بیمه از اکتبر ۱۹۹۳، نشان‌دهنده عزم بیمه‌گران به ارتقاء تعامل با مشتریان است. هر بیمه‌گذاری که با یک شرکت بیمه، دعوی حقوقی دارد می‌تواند به یک میانجی مراجعه کند که خواه توسط بنگاه بیمه و خواه توسط سازمان حرفه‌ای که بنگاه مذکور بدان تعلق دارد، تعیین شده باشد. در حقوق فرانسه، سه میانجی حرفه‌ای به ترتیب توسط فدراسیون بیمه فرانسه، گروه بنگاه‌های تعاونی بیمه و گروپامای^۲ تعیین می‌شوند. شخص میانجی یک شخص بیرونی بوده که مأموریت خود را با استقلال کامل به انجام می‌رساند. او نظر و تصمیم خود را به طور مستدل بیان خواهد نمود. این نظر تعهدی برای طرفین ایجاد نخواهد نمود. قانون چهارم ژانویه ۱۹۹۴، اجبار بیمه‌گر به مطلع کردن بیمه‌گذاران در رابطه با چگونگی بررسی شکایاتی که در قرارداد می‌تواند مطرح کند و در صورت نیاز وجود مراجع خاص رسیدگی را پیش‌بینی کرده است. طرح دعوی نزد میانجی می‌تواند مستقیماً یا از طریق مکاتبه با میانجی‌گری بیمه‌ای که توسط سازمان مدیریت اطلاعات ریسک اتومبیل اداره می‌شود، صورت پذیرد (کوئیلبو و الیاسبرگ، ۱۳۹۲، ص ۷۶). در روش میانجی‌گری، منطق روش آن است که دلیل اصلی اختلاف ریشه‌یابی و شناسایی شود و دو طرف درگیر، به یک راه حل مورد قبول برسند (مؤسسه بیمه‌ای چارتر ۱۳۹۲، ص ۲۸). میانجی‌گری یا به ابتکار شخص میانجی و صرفاً به صورت مداخله خیرخواهانه به منظور نزدیک کردن مواضع طرفین به یکدیگر و ایجاد سازش بین آن‌ها به عمل می‌آید یا با تعیین شخص ثالث توسط دادگاه یا با تراضی طرفین به دخالت یک یا چند نفر به منظور حل اختلاف و ایجاد سازش محقق می‌گردد.

^۱ - UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration, 21 June 1985

^۲ - Groupe des Assurances Mutuelles Agricoles (Groupama).

علاوه بر موارد بالا، قواعد و مقرراتی نیز در خصوص میانجی‌گری در بیمه، علاوه بر موارد بالا وضع شده است، نمونه اخیر این مورد، هیئت بین‌المللی صالح و مصالحه لندن در سال ۲۰۰۶ است که هدف آن حل و فصل اختلافات حمل و نقل از طریق مقرون به صرفه و ابزارهای سریع از جمله میانجی‌گری است. این مجموعه مقررات مصالحه / میانجی‌گری دریایی که عمدتاً بر اساس مقررات آنسیترال می‌باشد، با هدف ارائه خدمات به بیمه‌های دریایی و سایر دعاوی مرتبط، مقررات خاصی را نیز پیش‌بینی کرده است، (Tetley ۱.۲۰۰۸، p ۲۸) شرط میانجی‌گری نیز در بیمه‌نامه‌های دریایی روبه گسترش است. نمونه دیگر این قواعد و مقررات در حقوق انگلیس، کمیته مشترک هیئت مدیره (JHC) است^۱ که مقررات کیفی بین‌المللی جدید خود را در تاریخ ۱ نوامبر ۲۰۰۲ به اجرا گذاشت. ماده ۵۳ این مقررات بیان می‌دارد که بیمه‌گذاران و بیمه‌گران ممکن است هر گونه اختلاف به میانجی‌گری را به عنوان یک فرم جایگزین ADR برای حل اختلافات ارجاع دهند. JHC یک طرح مشترک از انجمن بین‌المللی بیمه‌نامه لندن و انجمن بیمه‌نامه‌های لویدز است که مجموعه‌ای جدید از مقررات بیمه را ایجاد کرد تا دقیقاً منعکس کننده نیازها و الزامات صاحبان کشتی‌ها و بیمه‌گران امروز باشد.

بند دوم: مراجع قضایی

هرچند در قانون مدنی ایران از عقد بیمه به عنوان یکی از عقود معین نامی برده نشده است اما امروزه کمتر حقوقدانی را می‌توان یافت که اهمیت این عقد را کمتر از عقود معین بدانند. قرارداد بیمه چه از لحاظ وسعت موضوعی، چه از لحاظ کمیت بیمه‌شدگان به عنوان یکی از طرفین قرارداد و چه از لحاظ بودجه‌ای که در اجرای این قراردادها ردوبدل می‌شود جایگاهی بس خطیر و حساس در نظام اجتماعی و اقتصادی کشورمان دارد. در این وضعیت به نظر می‌رسد اختلاف بین دست‌اندرکاران مسائل بیمه‌ای، از مسائل صنفی گرفته تا موافق نبودن طرفین در میزان خسارات وارده و مبلغی که باید توسط شرکت بیمه‌گر جبران شود «نمک»

¹ - IMCAM.

² - The Joint Hull Committee (JHC).





حوزه بیمه است. مرجع دادخواهی بابت این اختلافات نیز نظام قضایی است. در برخی موارد قوانین مراجع اداری را نیز برای رفع و رجوع این اختلافات صالح دانسته‌اند. با این وجود حقوقدانان توصیه می‌کنند که در صورت بروز اختلاف طرفین سعی کنند با روش‌های مذاکره، داوری و ارجاع به کارشناس مسئله را حل کنند که هم خودشان زودتر به حقتشان برسند و هم از هزینه‌های جامعه بکاهند. فرهنگ قضایی در ارزیابی حق دادخواهی مهم است و به همین دلیل در قانون برنامه پنجم توسعه^۱، قوه قضاییه متولی توسعه فرهنگ حقوقی قضایی و منظم کردن آن شده است. البته این امر تنها با قوه قضاییه نیست بلکه نهادهای دیگر نیز باید همراهی کنند. به طور کلی می‌توان گفت که اهمیت دادخواهی و تعیین آن به عنوان یکی از وجوه زندگی، مورد غفلت قرار گرفته و به همین دلیل است که انواع قراردادها و مناسبات حقوقی دیگر، با بی‌نظمی همراه است و اختلافات متعددی را باعث می‌شود. اگر اینگونه به حق دادخواهی توجه شود و نه اینکه تنها آن را در استماع دعاوی یا حق دسترسی به دادگاه بی طرف محدود کنیم، باید گفت که قوه قضاییه تا تحقق این حق، راهی طولانی خواهد داشت (شاگری، ۱۳۸۹، ص ۵۰).

قراردادهای بیمه‌ای با توجه به نظارت بیمه مرکزی و تعیین شرایط عمومی و نمونه‌ای که این مرجع پیشنهاد می‌کند و باید رعایت شوند، در بسیاری از موارد ابهام ندارند و در موارد ابهام نیز، رویه بیمه‌گران بر عدم پرداخت خسارت نیست بلکه در موارد اختلاف، یکی از ارکان دعوا ثابت نبوده یا تردید حقوقی وجود داشته است که می‌توان با تعیین راهکار حل اختلاف درونی، به حل آن امیدوار بود. رتال جامع علوم انسانی

یکی از راه‌کارهایی که مغفول مانده، این است که بیمه مرکزی در آیین‌نامه شماره ۷۱ یا با وضع آیین‌نامه دیگر باید با تشکیل کارگروه، موارد عمده اختلافی را تعیین و پاسخ آن را مقرر دارد تا بیمه‌گران در موارد مشابه، برآن اساس اقدام کنند و نیازی به طرح دعوا در مراجع قضایی نباشد اما مواردی نیز وجود دارد که برای حل آن‌ها دخالت و حضور مراجع قانونی و

^۱ -سند چشم انداز بیست ساله کشور- برای سال‌های ۱۳۹۰ الی ۱۳۹۴

قضای الزامی می‌باشد. بنابراین تشکیل دادگاه و دادرسی ویژه دعاوی بیمه‌ای می‌تواند راه را برای کم کردن حاشیه‌ها و سرعت عمل در رسیدگی به پرونده‌های مرتبط دوچندان کند. هرکدام از مراجع قضایی، مستقیم یا غیرمستقیم با دعاوی بیمه‌ای در ارتباط هستند. برای مثال با اینکه مراجع جزایی، قراردادهای بیمه‌ای و تعهدات بیمه‌گر را به طور مستقیم ارزیابی نمی‌کنند و این مراجع مدنی (حقوقی) هستند که تفسیر قراردادها و الزام بیمه‌گران به اجرای تعهدات را دنبال می‌کنند؛ اما در همان مراجع جزایی نیز به دلیل حضور بیمه‌گر در فرآیند تصفیه خسارات بدنی (دیه)، بیمه‌گران باید در مقابل این مراجع پاسخگو باشند و بخش مهمی از تعهدات خود را پرداخت و مرجع قضایی را مستحضر نمایند و مثلاً گاه در جلسات دادرسی یا دادگاه جزایی حضور یابند. اما این ارتباط حقوقی، در عین اهمیت، متفاوت با بحث صلاحیت مراجع مذکور است. در بحث صلاحیت، سخن از شناسایی مرجعی است که تکلیف دارد به دعاوی اقامه شده علیه بیمه‌گر رسیدگی کند و در صورت اثبات ارکان دعوا، حکم مستقیم، له یا علیه بیمه‌گر صادر کند. در این معنا، دادگاه‌های مدنی (عمومی حقوقی) و شوراهای حل اختلاف در اولویت هستند. به این عنوان که جز در مورد بیمه‌های دولتی، دعاوی تا مبلغ ۲۰ میلیون تومان در صلاحیت شوراهای حل اختلاف است^۱ و اگر خواسته دعوا بیشتر از این مبلغ باشد، به دادگاه مدنی ارجاع می‌شود. البته در دعاوی مربوط به خسارات مالی و جبران زیان وارده به وسیله نقلیه، برحسب ماده ۱۷ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری... (۱۳۸۷)^۲ کمیسونی پیش‌بینی شده است ولی به دلیل عدم تشکیل آن در برخی حوزه‌های قضایی، این دعاوی نیز در دادگستری متمرکز شده و رسیدگی می‌شوند.

اما با توجه به مقررات حاضر می‌توان این مسایل ذیل را مطرح نمود: در عقد بیمه، بیمه‌گر و بیمه‌گذار توافق می‌کنند در صورت اختلاف، بدواً قضیه را از طریق داوری حل کنند و اگر پس از ارجاع به داوری قضیه حل و فصل نشد، به محاکم مراجعه کنند. البته بهترین روش برای

^۱ - قانون شورای حل اختلاف مصوب ۱۳۹۴.

^۲ - قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب



دریافت سریع خسارت حل اختلاف از طریق داوری است و حل اختلاف مسالمت آمیز است، چون در محاکم دادگستری ممکن است قضیه به اطاله گرفتار شود و زمان زیاد و هزینه بسیاری صرف شود اما حق طرفین قرارداد برای مراجعه و دادخواهی از مراجع قضایی در قانون محفوظ است. در ادامه رسیدگی به این دعاوی را در سطح داخلی توضیح خواهیم داد. اما مسئله عدم وجود دادگاه دریایی در حقوق ایران است. با توجه به اینکه بالغ بر ۳۰۰ شهر در ایران، وجود یک یا چندین مجتمع قضایی در هر شهر و وجود تعدادی شعب در هر مجتمع قضایی، متأسفانه در حال حاضر هیچ شعبه تخصصی برای رسیدگی به دعاوی دریایی در ایران سراغ ندارم. تنها شعبه تخصصی دعاوی دریایی، شعبه سوم دادگاه عمومی حقوقی یعنی مجتمع قضایی امام خمینی (ره) به ریاست دکتر منصور پور نوری متخصص امور دریایی بود که بعداً با حفظ سمت به ریاست مجتمع قضایی شهید بهشتی منصوب و اکنون نیز بازنشسته شده و به گفته خودش (گفت‌وگو با خبرگزاری تسنیم در تاریخ ۱۳۹۴) پس از ایشان دادگاه دریایی تعطیل شده است. به عبارت دیگر با وجود چند هزار کیلومتر مرز آبی و بنادر بسیار بزرگ مثل بندر شهید رجایی و ... که هزاران کانتینر و صدها هزار تن بار جابه‌جا می‌شود، بازرگانان، شرکت‌های حمل‌ونقل، سازمان‌های دولتی و خصوصی برای حل اختلافات حمل و نقلی خود هیچ محلی برای مراجعه ندارند. در سطح بین‌الملل در خصوص مسئله صلاحیت رسیدگی به دعاوی ناشی از حمل و نقل دریایی در قواعد لاهه و یزبی مقررات روشنی وجود ندارد اما گفته می‌شود مقررات بارنامه‌هایی که اختلافات را به کشورهای که عضو کنوانسیون‌های لاهه-ویزبی نیستند ارجاع می‌دهند به استناد ماده (۸) ۳ بی اعتبار اعلام شده است. در کنوانسیون هامبورگ برای حل و فصل اختلافات طرفین قرارداد حمل و نقل هر دوی مراجع قضایی و داوری پیش‌بینی شده اند (صدیق، ۱۳۹۳، ص ۴۵۳). این در حالیست که در مورد دادگاه صالح برای طرح دعوی نیز مقررات «بروکسل» مجمل است. در پرونده‌ای نیز^۱ دعوی مطالبه خسارت در «دوم نوامبر ۱۹۵۵» در «دادگاه نیویورک» طرح شد. چون کالا در «۱۲ دسامبر

^۱ - *Compania Colombia desequeros v. pacifid steam navigation company empresa detelefons de begota v. same*

۱۹۵۴» تحویل شده بود، بنابراین دعوی در مهلت، طرح شده بود. در بارنامه مربوطه ضمن یکی از شروط، صلاحیت انحصاری «دادگاه‌های انگلیس» مقرر شده بود. «دادگاه نیویورک» در تاریخ «۱۶ می ۱۹۵۶» بدین دلیل که دادگاه فاقد صلاحیت است، دعوی را مختومه کرد. در تاریخ «۷ ژانویه ۱۹۶۰»، خواهان، دعوایی علیه مالکین کشتی، در دادگاه انگلیس اقامه کرد و اظهار نمود چون دعوی در دادگاه نیویورک ظرف مدت یکساله مقرر در ماده ۳ کنوانسیون بروکسل طرح شده است، بنابراین مالکین کشتی نمی‌توانند به پاراگراف ۶ ماده مزبور استناد نمایند. دادگاه انگلیس در اظهار نظر خود اعلام نمود که عبارت «مگر دعوی، ظرف یکسال طرح شود»، در مورد این دعوی، بدین معنی است که دعوی نزد این دادگاه طرح شود و لذا طرح دعوی در دادگاه نیویورک موجب «انقطاع مرور زمان» نشده و بنابراین، دعوی بدین دلیل که در خارج از مهلت، طرح شده مشمول مرور زمان گردیده و رد می‌شود. بنابراین اقامه دعوی چنانچه در قرارداد حمل، شرط انحصاری یا هرگونه شرط دیگری در این مورد آمده باشد، باید بر اساس همان شرط یا شروط طرح شود و عدول از آن پذیرفته نیست. اما اگر قرارداد حمل در این خصوص ترتیبی معین ننموده باشد، صرف طرح دعوی، موجب قطع مرور زمان خواهد شد. در کنوانسیون هامبورگ با درج مقرراتی امکان درج شرطی که صلاحیت انحصاری دادگاه خاصی را مقرر نماید از میان رفته است، در عین حال پس از طرح دعوی و آغاز جریان رسیدگی، ممکن است با توافق طرفین، دعوی در یک دادگاه توافق شده ادامه یابد. بر اساس این مقررات، خواهان می‌تواند دعوی خود را در یکی از دادگاه‌هایی که به نحوی با قرارداد حمل مربوط می‌شود، طرح نماید.

۱- این اختیار در ماده ۲۱ کنوانسیون بدین شرح پیش‌بینی شده است:

«۱- در رابطه با حمل کالا، تحت این کنوانسیون، خواهان می‌تواند به اختیار خود دعوی را طبق قوانین کشوری که دادگاه صالحه در آن مستقر بوده و حوزه قضایی آن در یکی از مکان‌های زیر واقع شده، طرح نماید.

الف- مرکز اصلی فعالیت یا در صورت نبودن چنین محلی، محل اقامت خوانده یا؛

ب- محلی که قرارداد منعقد شده مشروط بر آنکه خوانده در آن محل، مکانی برای انجام فعالیت‌های خود، یا نمایندگی که از طریق آن قرارداد منعقد شده، داشته باشد؛

ج- بندر بارگیری یا بندر تخلیه؛





برطبق ماده ۲۱ قواعد هامبورگ که ناظر بر مسئله صلاحیت رسیدگی قضایی است به خواهان اختیار و آزادی طرح دعوی در یکی از مراجع زیر را اعطا می‌کند.^۱

ماده (۲) ۲۱ نیز صراحتاً اعلام می‌دارد که دادگاه‌های بنادر و محل‌هایی که واقع در قلمرو کشورهای عضو که در آن‌ها کشتی حامل کالا یا یک کشتی که متعلق به همان شرکت کشتیرانی است بر طبق قواعد قابل اعمال آن کشور یا حقوق بین‌الملل توقیف شده است نیز صالح به رسیدگی خواهند بود. در صورتی که کالای حمل شده بین یک کشور عضو کنوانسیون لاهه و ویزی و کشور عضو کنوانسیون هامبورگ باشد گستره وسیع محل‌هایی که صلاحیت رسیدگی به دعوی بر طبق قواعد هامبورگ را دارند ممکن است باعث تعارض صلاحیتی شود.

در فصل‌های ۱۴ و ۱۵ قواعد روتردام به ترتیب در خصوص حل و فصل اختلافات ناشی از حمل و نقل دریایی و رسیدگی از طریق قضایی و داوری به دعاوی مذکور مقررات جامع و مفصلی وجود دارد (تقی زاده، ۱۳۹۴، ص ۴۴۱).

کنوانسیون‌های حاکم بر موضوع حمل و نقل دریایی کالا عموماً دارای قواعد و مقرراتی هستند که به موجب آن‌ها دادگاه‌های کشورهای عضو به عنوان مراجع صالح برای رسیدگی به اختلافات ناشی از حمل و نقل دریایی پذیرفته شده‌اند. اما در سلسله مقررات مربوطه قواعد روتردام ضمن اعمال و گسترش قاعده عام صلاحیت رسیدگی دادگاه‌های کشورهای عضو به اراده و توافق طرفین قرارداد حمل و نقل نیز توجه شده است.

موضوع دیگری که در امر حل و فصل اختلافات ناشی از حمل دریایی کالا حائز اهمیت است مسئله شناسایی و اجرای رأی صادره از دادگاه است. زیرا صدور رأی از سوی یک مرجع صلاحیت دار قضایی یا داوری به منزله پایان اختلاف نیست بلکه پایان اختلاف زمانی است که

د- هر جای دیگری که در قرارداد حمل و نقل دریایی تعیین شده باشد؛

۲- الف- با وجود شرایط قبلی، در هر یک از دادگاه‌های بنادر و نقاط دیگر یک کشور طرف قرارداد که در آن کشتی حمل‌کننده یا هر کشتی دیگری که متعلق به همان مالک باشد و طبق قوانین بین‌المللی، توصیف شده باشد. البته در چنین مواردی بر اساس درخواست خوانده، خواهان باید شکایت

رأی صادره اجرا شود. بر اساس تجارب حاصله از حل و فصل قضایی و داوری اختلافات بین‌المللی یکی از ارکان صلاحیت رسیدگی و پایان دادن به اختلافات در نظر گرفتن راه حلی آسان که دارای کاربرد علمی است در خصوص شناسایی و اجرای آراء قضایی و داوری می‌باشد.

طبق ماده ۷۳ قواعد روتردام که ناظر بر شناسایی و اجرای احکام دادگاه‌ها است «رأی که در دادگاه‌های صلاحیت دار یک کشور عضو بر طبق مقررات کنوانسیون روتردام صادر می‌شود در دیگر کشورهای عضو مورد شناسایی قرار می‌گیرد و نتیجتاً دستور اجرای چنین رأی صادر می‌شود».

در کنوانسیون هامبورگ مقررات مشابهی وجود ندارد و از این‌روی امر اجرای احکام صادره در یک کشور عضو کنوانسیون ممکن است در دیگر کشورهای عضو به لحاظ موانع قانونی که در نظام‌های حقوقی داخلی در خصوص شناسایی و اجرای احکام دادگاه‌های دیگر وجود دارد با مشکل روبرو شود.

در خصوص دعاوی بیمه نیز می‌توان گفت، در صورتی که موضوع مسألت‌آمیز حل شود رسیدگی به این نحو است که اولین قدم در خصوص طرح دعوا، گزارش حادثه خوانده شده، بدین صورت که کاپیتان به شرکت حمل و نقل، شرکت بیمه‌گزارش می‌دهد و شرکت بیمه باید از این ادعا مطلع شود. در این میان باید ادله مربوط نیز از طرف کشتی جمع‌آوری گردد. البته شرکت بیمه نیز می‌تواند بازرس و نماینده‌ای را انتخاب کند. سپس گزارش کارگزار که با حل و فصل ادعاهایی مواجه است و کسی است که مذاکره کرده است، تحویل داده می‌شود (Hudson , , ۲۰۰۰, p.۱۲).

اما در خصوص اینکه اگر موضوع به دادگاه رجوع گردد چه دادگاهی صالح است، باید گفت، کنوانسیون‌هایی در این خصوص وجود دارد. یکی از کنوانسیون‌های مرتبط با بیمه، کنوانسیون رم است موضوع کنوانسیون رم، تعارض قوانین در زمینه‌های تعهدات قراردادی است که در آن راجع به هر مورد راه حل مناسب و مطلوب و قابل قبول برای کشورهای عضو ارائه شده است. کنوانسیون رم، وحدت انعطاف‌پذیر حقوق بین‌الملل خصوصی قراردادها را در



کشورهای عضو جامعه اقتصادی اروپا تعیین می‌کند. این کنوانسیون از اول آوریل ۱۹۹۱ قدرت اجرایی پیدا کرده است. برای تهیه و آماده ساختن این سند ۱۰ سال وقت لازم بود و سالیان متمادی دیگر نیز باید سپری می‌شد تا کنوانسیون به تصویب هفت کشور عضو برسد که طبق ماده ۲۹ کنوانسیون برای لازم‌الاجرا شدن آن کاملاً ضرورت داشت (آرین، ۱۳۸۴، ص ۴۸).

کنوانسیون رم، همچنین از تبلور قواعد تعارض قوانین در کشورهای عضو از طریق تدوین قوانین ملی یا کنوانسیون‌های منطقه‌ای جلوگیری کرد، و به علاوه در رفع خطر انتخاب «دادگاه صلاحیت‌دار» که از کنوانسیون ۲۷ سپتامبر ۱۹۶۸ بروکسل ناشی می‌شود تا حدی چاره‌اندیشی می‌کند. موضوعاتی که از نظر کنوانسیون رم استثنا شده‌اند عبارتند از: احوال شخصیه، اهلیت اشخاص حقیقی، تعهدات قراردادی مربوط به روابط خانوادگی، تعهدات ناشی از اسناد قابل معامله، قراردادهای داوری و انتخاب دادگاه، حقوق شرکت‌ها، اختیارات ناشی از نمایندگی، تراست‌ها، دلیل اثبات دعوی آیین دادرسی، و قراردادهای بیمه (ماده ۱ کنوانسیون رم). این عدم شمول، تنها قراردادهای بیمه مستقیم را دربرمی‌گیرد که خطرهای احتمالی واقع در سرزمین ما عضو جامعه اقتصادی اروپا را می‌پوشاند، و شامل قراردادهای بیمه غیرمستقیم یا اتکایی نمی‌شود (پاراگراف چهارم ماده ۱ کنوانسیون).

باید دانست که پیش از رفع موانع موجود برای عرضه آزادانه خدمات در زمینه بیمه، مشکل تعارض قوانین قابل حل نیست. راجع به بیمه‌های مستقیم به جز بیمه عمر. دستورالعمل شماره ۸۸/۳۵۷ مورخ ۲۲ ژوئن ۱۹۸۸ که قانون شماره ۸۹.۱۰۱۴ مورخ ۳۱ دسامبر ۱۹۸۸ فرانسه به طور ناشیانه از آن پیروی کرده است. با وضع قواعد حل تعارض قوانین برای قراردادهای منعقد شده توسط مؤسساتی که مرکز آنها در یک دولت عضو بوده و خطرات واقعه در یک دولت عضو را بیمه می‌کنند، خلاء موجود در کنوانسیون رم به طور جزئی پر شده است. حقوق ملی هر دولت عضو نسبت به خطرات واقع در یک دولت عضو بیمه شده توسط بیمه‌گری که مرکز آن خارج از جامعه اروپا است، قابل اجرا باقی خواهد ماند.

تعریف خطر^۱ که کنوانسیون آن را به قانون داخلی قاضی رسیدگی کننده واگذار نموده، به وسیله دستورالعمل (بند د ماده ۲) و قانون ۳۱ دسامبر ۱۹۸۹ (ماده ۳۵۱.۳ قانون جدید بیمه) انجام شده است. در مورد بیمه عمر، رهنمود شماره ۹۰-۹۱۶ مورخ ۸ نوامبر ۱۹۹۰ قواعد تعارض ویژه‌ای مطرح کرده است.

براساس رهنمود شماره ۹۰-۹۱۶ مورخ ۸ نوامبر ۱۹۹۰، قراردادهای بیمه عمر تابع موادی هستند که تا حدی در برگیرنده قواعدی مشابه قواعد کنوانسیون رم می‌باشند. در مورد انتخاب قانون، آزادی بسیار کمی داده شده است. محل وقوع خطر، محلی است که بیمه‌گذار در آنجا سکونت عادی دارد (که به کشور محل تعهد^۲ موسوم است). اگر هیچ قانون قابل اعمالی انتخاب نشده باشد، قانون قابل اعمال، قانون کشوری است که بیمه‌گذار در آنجا سکونت عادی دارد. در صورتی که شخص بیمه شده خارج از اتحادیه اروپا اقامت داشته باشد کنوانسیون رم قابل اعمال است. بنابراین رهنمود شماره ۹۰-۹۱۶ مورخ ۸ نوامبر ۱۹۹۰ با تنها شابل وضعیتی می‌شود که بیمه‌گر در قلمرو اتحادیه اروپا اقامت گزیده است. هر چند، بعضی از کشورهای عضو در مورد قواعد حقوق بین‌الملل خصوصی، قوانین اجرایی^۳ خاص خود را تنظیم کرده‌اند. در چنین شیوه‌ای، آن‌ها تنها میان خطراتی که داخل قلمرو اتحادیه اروپا (دستورالعمل)، یا خارج از آن (کنوانسیون رم) واقع می‌گردند، تمایز قائل می‌شوند و مهم نیست که بیمه‌گر کجا اقامت دارد. به عنوان مثال هلند، برای گنجاندن این دستورالعمل‌ها برای جنبه‌ای از حقوق بین‌الملل خصوصی خود دو قانون خاصی وضع کرده است: قانون ۷ جولای ۱۹۹۳ در مورد بیمه‌های غیر عمر و قانون ۲۳ دسامبر ۱۹۹۲ در خصوص بیمه‌های عمر، دستورالعمل سوم در مورد بیمه عمر هنوز اجرا نشده است. تمام خطرات بیمه، به خطرات



¹ - Risque

² - State of commitment

³ - Implementing laws



داخلی یا خارج اتحادیه اروپا تقسیم می‌شوند و تفاوتی ندارد که محل فعالیت بیمه‌گر داخل یا خارج اتحادیه اروپا باشد.^۱

انگلستان دستورالعمل مربوط به بیمه غیر عمر را از طریق مقررات اصلاحی شرکت‌های بیمه مورخ اول جولای ۱۹۹۰، و نیز مقررات جدیدی که در قانون شرکت‌های بیمه ۱۹۸۲ وارد کرده، به مرحله اجرا گذاشته است. درج مقررات جدید در قانون شرکت‌های بیمه ۱۹۸۲ در نتیجه دستورالعمل مربوط به بیمه عمر از طریق مقررات اصلاحی شرکت‌های بیمه ۱۹۹۳ لازم‌الاجرا شده‌اند. دستورالعمل سوم در مورد بیمه عمر و بیمه غیر عمر به وسیله مقررات شرکت‌های بیمه که از اول جولای ۱۹۹۴ لازم‌الاجرا شده، اجرا گردید.^۲ در فرانسه، این دستورالعمل‌ها به وسیله قانون شماره ۸۹.۱۰۱۴ مصوب ۳۱ دسامبر ۱۹۸۹ ناظر بر پذیرش قواعد بیمه مربوط به افتتاح بازار اروپایی به مرحله اجرا گذاشته شد.^۳ در آلمان، این دستورالعمل‌ها در یک قانون‌گذاری ترکیبی به نام «قانون مربوط به مقررات ناظر بر بیمه در ارتباط با موضوع توصیه‌های جامعه اروپا» اجرا می‌شوند.^۴

مورد دیگر عهدنامه ۱۹۶۸ بروکسل و تعیین دادگاه صلاحیت‌دار در خصوص دعاوی مربوط به بیمه است.

این عهدنامه که ناظر بر تعیین دادگاه صالح جهت رسیدگی به دعاوی میان اعضای اتحادیه اروپا است، در سال ۱۹۶۸ به مرحله اجرا درآمد. مقررات این عهدنامه شامل موضوعات مدنی و تجاری است، ولی این موارد از شمول حدود مقررات این عهدنامه خارج است (ماده ۱): وضعیت و اهلیت قانونی اشخاص حقیقی و حقوق ناشی از قرابت، ازدواج، وصیت، وراثت، ورشکستگی، اقدامات مربوط به امور تصفیه شرکت‌های ورشکسته، موافقت‌نامه‌های قضایی، تامین اجتماعی، حکمیت و داوری. مواد ۹ الی ۱۲ عهدنامه بروکسل ۱۹۶۸ به دعاوی مربوط به

^۱ - همان‌گونه که در دستورالعمل‌ها به این نحو آمده است، زیرا اتحادیه اروپا نمی‌تواند هیچ قاعده‌ای از طرف دیگر، یک کشور مستقل از اتحادیه اروپا می‌تواند نسبت به گسترش دامنه اجرایی خود تصمیم بگیرد.

^۲ - Dicey and Morris (1993), suppl (1995), p 1339-1350.

^۳ - Journal official, de janvier 3/ 1990, p 90-63.

^۴ - Bundesgesetzblatt, 1/1249, June 28, 1990.

بیمه اختصاص یافته است. در ارتباط با بیمه مسئولیت، علاوه بر تعیین دادگاه محل اقامت خواننده به عنوان دادگاه صلاحیت‌دار جهت رسیدگی به دعوی، می‌توان دادگاه‌های محلی که حادثه زیان بار اتفاق افتاده نیز به عنوان دادگاه‌های صالح تعیین کرد. همین مطلب در مورد اموال منقول و غیرمنقولی که تحت پوشش یک بیمه‌نامه هستند و به هر دو متقابلاً با یک حادثه صدمه رسیده باشد، قابل اعمال است (ماده ۹ عهدنامه بروکسل). برای مثال، چنانچه اتومبیلی در انگلستان توسط یک شرکت بیمه، بیمه شود، و سپس راننده با همان اتومبیل وارد فرانسه شود و با شخصی یا با اتومبیل دیگری تصادف کند، در صورتی که راننده مقصر باشد از آنجا که حادثه تصادف در فرانسه روی داده، دادگاه فرانسوی نیز علاوه بر دادگاه محل اقامت خواننده (دادگاه انگلیسی) حق رسیدگی به این دعوی را خواهد داشت. همچنین، براساس بند اخیر ماده ۹، در خصوص رسیدگی به دعاوی مربوط به اموال منقول، در صورت وجود دو شرط می‌توان در همان محل وقوع حادثه زیان بار اقامه دعوی کرد؛ اول آن که اگر این اموال منقول همراه با اموال غیرمنقول تحت پوشش یک بیمه‌نامه قرار گرفته باشند، و دوم آن که هر دو نوع مال متقابلاً با یک حادثه دچار زیان شده باشند؛ در غیر این صورت باید در محل اقامتگاه بیمه‌گر طرح دعوا کرد.

در ارتباط با بیمه مسئولیت نیز اگر چنانچه قانون حاکم بر دادگاه اجازه دهد، بیمه‌گر می‌تواند به دعوی طرف زیان‌دیده‌ای که طرح دعوا علیه بیمه‌گذار کرده است، ملحق شود. در بدو امر، ذکر این مقررہ ممکن است موجب توهم شود که بیمه‌گر، خود می‌تواند به عنوان شخص ثالث وارد دعوی میان بیمه‌گذار و شخصی زیان‌دیده شود. ولی در اینجا باید میان «ورود ثالث دعوی» و «جلب ثالث به دعوی» تفاوت قائل شویم. برای مثال، هرگاه شخص ثالثی در موضوع دادرسی اصحاب دعوی اصلی، برای خود مستقلاً حقی قائل باشد و یا خود را ذی‌نفع در محقق شدن یکی از طرفین بداند، می‌تواند بآدم که اعلان ختم دادرسی نشده است، وارد دعوی شود، که به این عمل «ورود ثالث به دعوی» گفته می‌شود. در حالی که در «جلب ثالث به دعوی» هریک از اصحاب دعوی که جلب ثالثی را لازم بداند، می‌تواند به موجب دادخواست از دادگاه درخواست جلب آن شخص را بنماید.



در واقع، مقصود نویسندگان عهدنامه بروکسل، جلب ثالث به دعوی است. زیرا بیمه‌گر داخل در دعوای میان شخص زیان‌دیده علیه بیمه‌گذار نیست؛ با این حال شخص زیان‌دیده می‌تواند با اجازه دادگاه و تقدیم دادخواست، بیمه‌گر را به دعوی جلب نماید. همچنین، زیان‌دیده می‌تواند علیه هر دو بیمه‌گر و بیمه‌گذار اقامه دعوی کند که این، خود نشانگر غیرمعمول بودن این دعوی است. زیرا مطابق مقررات داخلی اکثر کشورهای اروپایی نمی‌توان هر دو طرف بیمه‌گر و بیمه‌گذار را داخل دعوی کرد. ماده یازدهم عهدنامه بروکسل به طرح دعوی توسط بیمه‌گر اختصاصی دارد. این ماده روشن می‌کند بیمه‌گر در چه دادگاهی می‌تواند علیه بیمه‌شده اقامه دعوی کند. این مقرر در این مورد، دادگاه اقامتگاه خواننده را صالح به رسیدگی می‌داند. در واقع، هدف از چنین امری، همانند قراردادهای مربوط به مصرف‌کنندگان مندرج در کنوانسیون رم، حمایت از بیمه‌گذار در برابر شرکت‌های عظیم بیمه است. یعنی همانطور که انتخاب قانون حاکم توسط متعاملین نمی‌توانست این اثر را داشته باشد که مصرف‌کننده را از حمایتی محروم سازد که قواعد امری قانون کشور محل سکونت عادی او، آن را تضمین کرده است، در صورت فقدان انتخاب قانون قابل اجرا توسط طرفین، قرارداد تابع قانون کشوری است که محل سکونت عادی مصرف‌کننده در آنجا واقع است. ماده ۵ کنوانسیون رم، این تمهیدات حمایتی را مشخص می‌کند.

در صورتی که بیمه‌گر بخواهد دعوای متقابلی علیه شخصی زیان‌دیده طرح کند، این دعوای متقابل باید در همان دادگاهی که به دعوای اصلی میان شخصی زیان‌دیده و بیمه‌گر رسیدگی می‌کند، یعنی دادگاه محل اقامتگاه شخص زیان‌دیده، مطرح شود. دعوی متقابل، دعوایی است که در برابر دعوای دیگری که دعوای اصلی نام دارد طرح می‌شود و با دعوای اصلی منشأی مشترک و ارتباط کاملی دارند. آنچه در پایان این مقاله لازم ذکر آن است که مفاد این سواد، تنها به واسطه توافق در تعیین صلاحیت ممکن است در موارد زیر استثنا شود:

۱. توافق در تعیین صلاحیت بعد از بروز اختلاف.
۲. توافق در تعیین صلاحیت در جایی که به دارنده بیمه‌نامه یا بیمه‌شده و یا ذی‌نفع اجازه داده شده که دعوای غیر از دادگاه‌های مذکور در این مواد مطرح نماید.

۳. جایی که بین دارنده بیمه‌نامه و بیمه‌گر قراردادی منعقد شده باشد که بر اعطای صلاحیت به دادگاه‌های کشوری که هر دو در آنجا اقامت دارند تاکید شده باشد؛ مشروط بر این که چنین توافقی مخالف قانون آن کشور نباشد.

۴. توافق در تعیین صلاحیت، جایی که با دارنده بیمه‌نامه قرارداد منعقد شده باشد که در کشور متعاقد مقیم نمی‌باشند؛ مگر تا جایی که بیمه اجباری است یا در ارتباط با اموال غیرمنقول در کشور متعاقد باشد.

جدای از کنوانسیون‌های مرتبط در سطح بین‌الملل بیشتر قوانین ملی در مورد صلاحیت، از جمله سوئد، دادگاه‌های کشور را در صورتی که عقد بیمه در آنجا منعقد شده باشد در خصوص حل اختلافات بیمه صالح می‌دانند. نمونه این مورد پرونده‌ای در دادگاه‌های سوئد بود که صاحب کشتی سوئدی بیمه‌ای را از شرکت بیمه نروژی دارا بوده و در واقع عامل بیمه در سوئد اقامت نداشت و بیمه صرفاً از طریق پست به طور مستقیم به صاحب کشتی فرستاده شده بود. در واقع، شرکت بیمه شرکت در سوئد اقامت نداشت، لذا دیوان عالی کشور بر این عقیده بود که هیچ اختیاری در خصوص حل اختلافات بیمه‌ای طرفین برای دادگاه‌های سوئدی وجود ندارد.^۱

لکن به تدریج مقررات حقوق اروپا این رویه را عوض کرد و اکنون قوانینی در خصوص صلاحیت در موارد بیمه، از جمله بیمه دریایی وجود دارد که با توجه به این قوانین، بیمه‌گر، ممکن است نه تنها در دادگاه‌هایی که در آن محل سکونت دارد، بلکه متعهد، بیمه شده یا هر یک از ذینفعان نیز ممکن است در یک کشور عضو دیگر اقامه دعوا کنند. یعنی، بیمه‌گر می‌تواند در کشوری که شاکی در آن مستقر است اقامه دعوا کند. نمونه این مورد تصمیم دادگاه عالی در یک مورد^۲ است که بیان داشت صاحب کشتی که محل اقامت وی در استکهلم، سوئد می‌باشد بیمه‌ای را در یک شرکت که در شهر برگن نروژ مستقر است، امضا نموده است. سپس با وقوع خسارت، تصمیم دادگاه عالی آن بود که ماده ۸، بند ۱، ۲ کنوانسیون

¹ Axel Johnsson NJA 1923.

² - Barbro NJA 2000 p. 3, ND 2000 p. 1 (SSC).



لوگانو مقرر نموده است که صاحب بیمه می‌تواند در محل اقامت بیمه‌کننده طرح دعوا نماید. همچنین گفته شد که این کنوانسیون این مزایا را به بیمه‌گذار که به طور معمول طرف ضعیف تر است، وضع نموده است. (Johansson, ۲۰۰۳, p۱۲۶)

لذا می‌توان گفت حقوق بین‌الملل اختیارات گسترده‌ای را برای دادگاه‌های مختلف در خصوص دعاوی بیمه نسبت به حقوق ایران قایل شده است.

نتیجه‌گیری

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 خاصی قراردادهای بیمه از جمله اصول و ماهیت حقوقی آن‌ها می‌توان جست و جو کرد. آنچه در این مقاله در خصوص بیمه‌های دریایی مورد توجه قرار گرفت، حل و فصل دعاوی آن است. اینکه نه تنها امکان استفاده از میانجی‌گری و داوری در حقوق ایران در خصوص دعاوی بیمه وجود دارد، بلکه دادگاه‌ها نیز امکان حل و فصل اختلافات بیمه‌ای را دارند. البته دادگاه محل عقد قرارداد بیمه، این در حالیست که در سطح بین‌الملل نه تنها دادگاه محل انعقاد بیمه بلکه دادگاه محل اقامت بیمه‌گر و بیمه‌گذار نیز صالح به رسیدگی هستند. مسئله دیگر اینکه در ایران هیچ دادگاه تخصصی به رسیدگی پرونده‌های دریایی اختصاص ندارد، یکی از مهم‌ترین دلایل این موضوع این است که تقریباً هیچ‌کدام از قضات و وکلای مجرب ایران به قوانین دریایی و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی اشراف ندارند. در سال ۱۳۷۰ بود که شعبه سه دادگاه شهید بهشتی علاوه بر رسیدگی به پرونده‌های عمومی، مرجع رسیدگی به دعاوی دریایی نیز شد و بعد از آن پرونده‌های دریایی را به این دادگاه ارجاع دادند. پس از آن در سال‌های بعد چند شعبه دیگر در بعضی از شهرهای بندری از جمله بندرعباس به دادگاه‌های دریایی علاوه بر رسیدگی به پرونده‌های عمومی اختصاص یافت، اما هیچ دادگاه تخصصی به رسیدگی



پرونده‌های دریایی اختصاص ندارد که این امر نیازمند اصلاح و توجه ویژه قانون گذاران ایرانی است. لذا اگر این دادگاه‌ها تاسیس گردد چه بسا حل و فصل اختلافات بیمه دریایی نیز به صورت تخصصی در صلاحیت این مراجع قرار گیرد تا تحت نظر کارشناسان متخصص این حوزه اختلافات آن حل گردد. مسئله دیگر عدم توجه به مسئله داوری در حقوق ایران در خصوص دعاوی بیمه‌ای است؛ در واقع نه تنها در آثار حقوق دانان به این امر توجهی نشده است، بلکه در قوانین دریایی نیز توجهی به این روش سریع و مسالمت‌آمیز حل و فصل اختلافات نشده است. اما می‌توان گفت که حل و فصل اختلافات از این دست در حقوق ایران با هیچ محدودیتی روبرو نبوده و موارد تحت شمول آن را تحت قاعده صلاحیت در صلاحیت داوری، خود داوران می‌توانند تعیین نمایند.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

منابع و مأخذ

۱. بابائی، ایرج، حقوق بیمه، انتشارات سمت، تهران، چاپ سوم، ۱۳۸۶
۲. تقی زاده، ابراهیم، حقوق حمل و نقل دریایی، انتشارات مجد، چاپ چهارم، ۱۳۹۴
۳. حقوق بشر و چشم‌اندازها، تهیه و تنظیم مرکز مطالعات حقوق بشر، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ ۱، ۱۳۸۱
۴. حیاتی، محمد، حقوق بیمه، بیمه مرکزی ج.ا.ا، تهران، جلد دوم، ۱۳۷۹
۵. دستباز، هادی، بیمه باربری کالا، کشتی، هواپیما، دانشکده علوم اقتصادی، تهران
۶. رستمی، ولی، آقای طوق، مسلم، لطفی، حسن، دادرسی عادلانه در مراجع اختصاصی اداری ایران، نشر گریش، ۱۳۹۲
۷. سوادکوهی فر، سام، رابطه نظام دادرسی با حقوق شهروندی، مجموعه مقالات همایش حقوق شهروندی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ ۱، ۱۳۸۸
۸. شمس، عبدالله، دوره بنیادین آیین دادرسی مدنی، جلد سوم، انتشارات دراک، چاپ هفتم، ۱۳۸۸
۹. شهیدی، مهدی، برخورد مقررات قانون مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل، مجموعه مقالات حقوقی، مجد، چاپ نخست ۱۳۸۵
۱۰. صادقی نشاط، امیر، حقوق بیمه دریایی، انتشارات میزان، ۱۳۹۱
۱۱. صدیق، حسن، اصول حقوق دریایی، انتشارات جنگل، ۱۳۹۳
۱۲. کوئیلو و الیاسبرگ، اصول بنیادی بیمه، ترجمه ابراهیم عباسی، تهران، پژوهشکده بیمه
۱۳. مؤسسه بیمه‌ای چارتر، اصول بیمه ۴، شیوه بررسی ادعای خسارت بیمه‌ای، ترجمه رضا افقی، تهران، پژوهشکده بیمه ۱۳۹۲
۱۴. یزدانین، علیرضا، مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۳، سال ۷۵، ۱۳۹۰.

