

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات ۱۹۴-۱۷۷

نقش مکانیزم های حقوقی و اخلاقی

در پیشبرد اهداف صنعت بیمه های دریایی P&I Club

^۱ امیر قیصر زاده

^۲ محمود عرفانی

^۳ مرتضی شهبازی نیا

چکیده

توجه به صنعت بیمه های دریایی P&I Club با تمام مزایای خود در ایران نسبتاً ناشناخته مانده است. توجه به تعهدات قراردادی بیمه دریایی و اطلاع از شمول مفاد قراردادی بیمه شرکت های بیمه دریایی و دسترسی به اطلاعات تفسیری آن نسبت به مالکان کشتی از اصول وظایف حقوقی و اخلاقی شرکت های بیمه محسوب می شود و عدم توجه به این موضوع یک خلاء آشکار در توضیح حقوق مالکان کشتی دریایی بشمار می رود. بنابراین بررسی و شناخت اثرات مکانیزم های حقوقی و اخلاقی در پیشبرد اهداف صنعت بیمه مرکزی حوزه دریایی P&I Club به منظور رعایت و جلوگیری از بداخلاقی شرکت های بیمه و پیامدهای ناشی از آن در جبران خسارت و غرامت و اثرات قهری و جبری نامطلوب طرفین بیمه گر و بیمه گذار، ضروری به نظر می رسد. بررسی ها حاکی از خلاهای قانونی و اخلاقی فرار روی صنعت بیمه دریایی بدلیل عدم استحکام و کارایی لازم نسبت به ایفای تعهدات می باشد. ضرورتاً استفاده از نتایج این پژوهش و سیر پژوهش های مشابه که در این زمینه بکار رفته، می توان مشکلات حقوقی و اخلاقی صنعت بیمه را با بکاربردن استراتژیک های مدیریتی بصورت کلان بویژه در مناطق ساحلی - تجاری و بندرگاه های مناطق آزاد در راستای ارتقای کیفیت اخلاق گرایانه بیمه دریایی در برابر مالکان کشتی - رعایت اصول بیمه دریایی - تجربه و الگو گیری از صنعت دریایی کشورهای جهان - روش های مطمئن و بدور از بداخلاقی در ایفای تعهدات نسبت به حوادث ناشی از آن و... را در کشور، شاهد تحول عظیمی را خواهیم بود. لذا این پژوهش بدلیل توصیف و تحلیل مسائل و تدقیق در منابع از پیش آمده به روش کتابخانه ای استقرار دارد که امید است اعتلای مرزهای صنعت بیمه دریایی حوزه های وسیع تجاری را گسترش دهد.

واژگان کلیدی

اخلاق سازمانی، بیمه دریایی، حمل و نقل تجاری، P&I Club

۱. دانشجوی دکتری تخصصی، گروه حقوق خصوصی، واحد امارات، دانشگاه آزاد اسلامی، دبئی، امارات متحده عربی.

Email: Amir.GheisarZadeh@Yahoo.Com

۲. استاد، گروه حقوق تجارت بین الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ایران. (نویسنده مسئول)

Email: Ir Merfany@Ut.ac.Ir

۳. استاد گروه حقوق خصوصی، دانشگاه تربیت مدرس، ایران.

Email: Shahbazinia@Modares.ac.Ir

پذیرش نهایی: ۹۸/۲/۲۸

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱۱/۹

طرح مسأله

بی‌شک رشد و توسعه موفق تجارت از طریق صنعت حمل و نقل دریایی در بهبود تحولات اقتصادی کشورهای که از نعمت دسترسی به دریا بهره‌مند هستند، بسیار حائز اهمیت است. شناورهای دریایی پیوسته در معرض انواع خطرهای و اتفاقات غیرمنتظره و زیانبار قرار دارند. در این میان زیان‌های سنگین ناشی از سوانح متنوع کشتیرانی، تامین پوشش‌های بیمه‌ای را برای مالکان کشتی‌ها و کالا را بوجود آورده و حوادث مختلفی همواره کشتیرانان را مورد تهدید قرار داده و حمایت از آنان بصورت مالی و گاه معنوی در برابر مخاطرات گوناگون جهت رفع این دغدغه خطیر را بوسیله کلپ‌های بیمه دریایی بین‌المللی مانند P&I Club با گستردگی خطرات و پرهزینه بودن ریسک‌ها، تشکیل شده و اکنون بصورت غیرانتفاعی تجاری اداره می‌شود، مالکان همان اعضای هستند که مسئولیت یکدیگر را بصورت متقابل در برابر ریسک‌های دریایی پوشش می‌دهند. بیمه دریایی P&I Club؛ زائیده دغدغه‌های همین آسیب‌دیدگان از حوادث خطرناک جانی و مالی در دریا بود.

سقوط اخلاقی در صنعت بیمه عواقبی سلسله وار می‌آفریند. مانند عقیم ماندن برنامه‌های راهبردی و بلند مدت شرکتها به دلیل عدم حمایت از خسارت‌های غیر قابل جبران و غرامت از بیمه گذار عرصه ایفای تعهد را تنگ تر کرده و از سوی بی‌اعتمادی نسبت به بازار رقابت و کنترل بازار را با مخاطره مواجه می‌سازد. امروزه ۱۸ کلپ P&I بین‌المللی تحت-عنوان IGA فعالیت دارند. پوشش بیمه‌ای P&I کشتی‌ها با ورود و عضویت آنها در یکی از کلپ‌ها مطابق با میزان تعهدات و جبران خسارت طبق لایه بندی صورت گرفته، آغاز می‌گردد. در این مقاله تلاش شده نظام حقوقی حاکم بر بیمه‌های دریایی P&I Club شامل ساختار کلپ‌های P&I، خطرات و تصادم‌های تحت پوشش و نحوه جبران خسارت در این نوع بیمه‌ها از دیدگاه حقوقی و کارکردهای اخلاقی شرکت‌های بیمه مورد بررسی قرار گیرد. سؤالات این مقاله عبارتند از: ماهیت نظام حقوقی بیمه دریایی تحت حاکمیت و صلاحیت ملی دولت‌ها با تاکید بر P&I Club بر چه پایه و اساسی اخلاقی حاکم می‌باشد؟ در پاسخ باید گفت که به نظر می‌رسد در نظام حقوقی بیمه‌های دریایی برخوردار از P&I Club بر دو عنصر مهم حقوقی و اخلاقی بیمه گذار و زیان دیده، بر صنعت بیمه دریایی حاکم می‌باشد. سوال دوم نیز چنین است که: مطابق قوانین حقوقی و اخلاقی کلپ P&I چگونه متصدی حمل و نقل دریایی مسئول خسارات وارده می‌باشد؟ در پاسخ باید گفت که به نظر می‌رسد، متصدی حمل و نقل نیز با شرایطی مسئول خسارات است که بر خلاف تعهد اخلاقی و قانونی خود کشتی خود را مطابق قوانین P&I Club بیمه نماید. (بیمه کشتی جنگی، دعاوی ناشی از فعالیتهای غیرقانونی و فعالیت تجاری خطرناک مشمول این انجمن نخواهد بود و... اما در سایر موارد پیش بینی شده در این انجمن ضامن

متصدی حمل نقل خواهند بود.) لذا نتایج پژوهش بیانگر این امر است که در حقوق ایران، تاسیسی بنام بیمه‌های دریایی P&I Club از تاسیسات بیمه‌ای ناشناخته است و قانون‌مدونی در خصوص این کلوپ‌ها وجود ندارد. لذا اهم اهداف این پژوهش عبارتند از:

۱- نیاز به مشخص نمودن ماهیت نظام حقوقی و اخلاقی بیمه دریایی تحت حاکمیت و صلاحیت ملی دولت‌ها با تاکید بر P&I Club و وضعیت و جایگاه آن در قراردادهای حمل نقل دریایی و جبران خسارت‌های ناشی وارده در دریا و...

۲- تعیین اصول حاکم بر غرامت‌های بیمه دریایی در نظام اخلاقی - حقوقی و استفاده از نظریات و تئوری‌های حقوقدانان بسیار مهم ارزیابی شده است. با توجه به اینکه هدف از پژوهش، حل یک سؤال یا پاسخ یک ابهام از نظر نگارنده پژوهش است؛ لذا نوع پژوهش تحلیلی کاربردی برای از بین بردن موضوعات نافی اخلاق بیمه‌گری و بیمه‌گذاری خواهد بود، زیرا عموماً هدف قانونگذار این است که قوانین و مقررات ایجاد شده در عمل مورد استفاده و کاربرد جامعه قرار گیرد. کتبی از قبیل کتابهای ارزشمند همچون آقای دکتر عرفانی در زمینه حقوق تجارت بین الملل - "حقوق تجارت بین‌الملل" ترجمه دکتر بهروز اخلاقی "و حقوق بیمه دریایی" تالیف دکتر امیر صادقی نشاط جزء سوابق این موضوع بشمار می‌روند. خاطر نشان می‌سازد با توجه به اینکه کتاب یا پایان‌نامه‌ای در خصوص موضوع وجود ندارد این موضوع می‌تواند اقدامی موثر در تحول بیمه دریایی کشورمان باشیم. در یک مقاله، نوع روش پژوهش نیز همگام و همسان با آن باید در برگیرنده تطبیق بین قاعده یا قواعد حقوقی باشد، زیرا در علوم انسانی برخلاف سایر علوم، با توجه به نظری بودن آن نیاز به تحلیل، امعان نظر و دقت در توصیف حالت یا حالتهاست. لذا با توجه به توضیحات فوق، روشن است که روش پژوهش به صورت تحلیلی - توصیفی خواهد بود.

۱- ادبیات پژوهش

بسیاری از مسایل نظام اخلاقی و حقوقی بیمه دریایی مبتنی بر مسایل حقوق دریایی و حقوق تجارت است و اساساً توسعه روز افزون آن به سبب رشد و گسترش حمل و نقل دریایی و تجارت بین الملل می‌باشد. مفهوم بیمه دریایی، تفاوت اصولی با بیمه‌های غیردریایی ندارد. در تعریف این صنف از بیمه گفته اند: "قرارداد بیمه دریایی قراردادی است که بوسیله آن، بیمه‌گر متعهد می‌شود به طریق و تا حدودی که توافق می‌شود خسارات دریایی بیمه‌گذار یعنی زیانهای ناشی از مخاطره دریایی را جبران کند (ماده ۱ قانون بیمه دریایی انگلیس) ماده ۱ قانون بیمه ایران نیز مقرر می‌دارد: بیمه، عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازای پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر، در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارده بر او را جبران نموده و یا وجه معینی را بپردازد. متعهد را بیمه‌گر، طرف تعهد را بیمه‌گذار، وجهی را که

بیمه گذار به بیمه گر می پردازد، حق بیمه و آنچه را که بیمه می شود، موضوع بیمه می نامند. "بنابراین بیمه دریایی وسیله ای برای تامین جبران خسارت ناشی از کشتیرانی و سایر فعالیت های دریایی مرتبط در چارچوب توافق طرفین قرارداد بیمه است.

برای فهم رابطه اخلاق و حقوق بیمه دریایی باید مفهوم آنها و کارکردهایشان را بشناسیم. حقوق مجموعه قواعد الزام آور کلی است که به منظور ایجاد نظم و عدالت بر یک جامعه حکومت می کند و از طرف دولت تضمین شده است. بنابراین قواعد حقوقی بیمه دریایی در مقابل جبران خسارت و غرامت ناشی از تصادم کشتی های دریایی و مخاطرات دریا برای شرکت های بیمه در هنگام انعقاد قراردادهای بیمه دریایی الزام آور است. حقوق مجموعه ای از باید و نباید است. قاعده ای رفتاری و کلی است. بنابراین تصمیماتی که قوه مقننه در مورد خاص می گیرند، حقوق نیست زیرا حقوق باید کلی باشد، تمام کسانی که مصداق آن هستند باید تابع آن باشند. علم حقوق ۲ هدف دارد که گاه با هم متعارض هستند: ۱- ایجاد نظم ۲- استقرار عدالت. این دو بدون دیگری فایده مطلوب را ندارند. اساس عدالت باید بر زمینه نظم باشد. اما موضوع اصلی مورد بحث اخلاق است: قواعد اخلاقی تکیه بر وجدان شخص دارد، یعنی اعتبار این قواعد از درون تضمین می شوند نه از برون در حالی که قواعد حقوق از طرف دولت تضمین می شود که منشاء این موضوع کاوش این موضوع در بیمه های دریایی و پرداخت غرامت است. لذا ذیلاً به بررسی ماهوی این موضوع خواهیم پرداخت و سپس نقش کارکردی موضوع را با توجه به اخلاق و قانون در قانون بیمه دریایی ایران و کشورهای پیشرو در این صنعت مورد کنکاش قرار می دهیم.

۱-۱- مفهوم پیوندی اخلاق و بیمه دریایی

ظهور اخلاق نه تنها در برخی اصول، (که فلسفه وجودی آن وجود خود اخلاق است)، قابل مشاهده می باشد، بلکه در رشته های مختلف بازرگانی نیز قابل تأمل است. همچنین در حقوق بازرگانی، صداقت و حُسن نیت، اصولی که حاصل از اصل کلی شفاف سازی، مفهومی که از اخلاق به حقوق راه یافته است اکنون در حقوق خصوصی و بالاخص در حقوق قراردادها در زمان اجرای قرارداد نقشی اساسی ایفا می نماید. این مفهوم، همچنین طرفین را ملزم می دارد که در زمان انعقاد عقد نیز دارای حُسن نیت باشند زیرا عدم آن، نتایج منفی حقوقی به بار می آورد. همین گونه است که در جریان اجرای این اصل، حفظ اسرار حرفه ای می تواند نقش ناقص اصل حُسن نیت را ایفا نماید. در این راستا، و در مورد اسرار قرارداد بیمه دریایی، عدم آگاه نمودن یک بیمه گذار از مفاد قراردادی به موقعیت مدیران در هنگام ورود خسارت به کشتی و خدمه و.. خطر مالی بودن وی توسط بیمه گر، دلیل اصلی عدم پرداخت غرامت خواهد بود. در حقیقت، این حُسن نیت بیمه گر را نشان می دهد که به بیمه گذار اجازه ندهد که بدون آگاهی از موقعیت

قراردادی و پرداخت غرامت مالی، مبادرت به امضای قرارداد بیمه بنماید.

بیمه در اصطلاح حقوقی عبارت است از توزیع و تحمیل خسارات و زیان ناشی از حادثه- معین یا غیر معین اتفاقی یا احتمالی برای فرد یا افراد یا اموال و اشیاء به عهده شخص یا اشخاص غیر متضرر. در واقع، بیمه، عملیاتی است که به موجب آن یک طرف (بیمه گر) ۱ تعهد می کند در برابر دریافت مبلغی ۲ (حق بیمه یا سهم مشارکت) ۳، در صورت تحقق خطر معین (حادثه) به طرف دیگر (بیمه گذار یا ذی نفع مربوطه) ۴ غرامت (سرمایه یا مستمری) بدهد. (حیاتی: ۱۳۷۹: ۶۸)

بر اساس این نگرش «اخلاق غالباً به عنوان راهی برای قانونمند ساختن افراد در جوامع، پنداشته شده است. اخلاق عکس العملی است نسبت به مشکل همکاری در میان افراد یا گروه های رقیب، و هدفش فرو نشاندن نزاع هایی است که ممکن است در ظروف اجتماعی رخ دهد. البته اعمال قدرت هم راهی است برای داوری در مقام تنازع، ولی اخلاق با اعمال قدرت فرق می کند: اخلاق به اصول و قواعدی از عمل متمسک می شود که قانونی موجه به شمار می آیند؛ یعنی در نماد خود با نوعی وجاهت و تایید همراهند که بالقوه مورد قبول آحاد جامعه اند.» (خرمشاهی: ۱۳۷۴: ۵-۶).

۱-۲- مفهوم کلوپ های بیمه دریایی P&I Club

بیمه دریایی P&I Club، امروزه یکی از معمول ترین و با اهمیت ترین نوع از شرکتهای تخصصی بیمه کشتی هستند که گوناگونی پوششهای قابل عرضه آنها به علاوه ساختار عملیاتی- مخصوص به خود، آنها را به صورت یکی از مهمترین ابزار ایمنی در کشتیرانی بین المللی در آورده است. این کلوپ ها، هم در ارتباط با خدمه کشتی و هم در ارتباط با عملیات کشتی به منزله نوعی بیمه شخص ثالث عمل می کنند و تعهدات مالکان کشتی را در گستره ای مانند: آلودگی- دریا، قرنطینه و... تا جریمه بعضی از تخلفات کشتیرانی مورد پوشش قرار می دهند. کلوپ های P&I Club تعاونی هایی هستند که مالکان کشتی به وجود آورده اند تا ریسکهایی را که در بازارهای معمولی بیمه های دریایی بیمه نمی شوند پوشش دهند. هر مالک، کشتی خود را به کلوپ- وارد می کند و گواهی ورود دریافت می دارد. مالک کشتی برای ورود باید مبلغی با توجه به تناژ کشتی یا کشتیهای خود بپردازد که معمولاً درصدی از آن را پیش پرداخت می کند و درصدی از آن را در قسط بعدی، بعد از احتساب کل درآمد و هزینه کلوپ در آخر هر سال مالی خواهد پرداخت. این کلوپ غیرانتفاعی را یک مدیر اداره می کند و کمیته ای که اعضای کلوپ منصوب-

1. Insurer.
2. Remuneration.
3. Cotisation.
4. Insurant.

کرده‌اند، بر کار وی نظارت دارد، شایسته یادآوری است که نرخ و شرایط حق بیمه‌ای که در قانون ۱۹۰۶ بیمه‌های دریایی اعمال می‌شوند در اینگونه بیمه‌های تعاونی مصداق پیدا نکرده است بلکه در آخر سر، حق بیمه با موافقت اعضاء تعدیل می‌شود. (کشتیرانی و حمل و نقل دریایی: ۱۳۶۱: ۱۵۸).

در حال حاضر، ۱۴ انجمن در سراسر جهان بطور جدی فعالیت می‌کنند و نظر به تبعات مالی بسیار مساعد عضویت در این مجامع، اکثر کشتی‌هایی که وارد بنادر کشورهای مختلف از جمله بنادر ایران می‌شوند، در یکی از انجمنها ثبت شده و دارای پوشش بیمه‌ای هستند. البته بیمه کشتی، کالا و کرایه حمل، عملاً بوسیله شرکتها و موسسات انتفاعی بیمه‌گر انجام می‌شود و مسئولیت به عنوان یکی از موضوعهای قابل بیمه، عمدتاً تحت پوشش مجامعی غیرانتفاعی که در بازار بیمه جهانی به "انجمنهای حمایت و جبران خسارت" یا "کلوپهای P&I Club" مشهور هستند قرار می‌گیرد. این انجمنها که پیدایش آنها نتیجه مقتضیات کشتیرانی و تجارت دریایی در قرن گذشته است، برخلاف شرکتهای بیمه، به معنای واقعی، عملیات بیمه انجام نمی‌دهند بلکه نظر به اینکه در قلمرو کشتیرانی، مالکان کشتی‌های عضو این انجمنها متقابلاً ملتزم می‌شوند که خسارت وارده به هر یک از اعضاء را با شرایطی جبران کنند، در معنای عام، بیمه‌گر محسوب می‌شوند. گروه بین‌المللی P&I، تحت‌نظام‌نامه‌ای که حقوق و وظایف اعضاء کلوپها و هماهنگی‌های اجرایی گروه را مشخص می‌کند، اداره می‌شود. بمنظور آشنایی عضو گروه بین‌المللی کلوپهای P&I و سایر کلوپهای متقابل غیرعضو در گروه بین‌المللی و همچنین کلوپهای تجاری بهمراه مقایسه‌ای از نحوه فعالیت آنها ارائه خواهد شد. با توجه به موارد بالا می‌توان دریافت که چگونه این کلوپ‌ها سیر تکاملی خود را تا به امروز ادامه داده و به شرکتهای بیمه فوق‌العاده تخصصی و پیشرفته تبدیل گشته‌اند. ترتیب تاریخی بعضی از کلوپ‌ها که در آغاز کار بر اساس دریافت حق بیمه ثابت برای هر کشتی کار می‌کرده‌اند و امروز آنها به علاوه چندین کلوپ دیگر «گروه بین‌المللی» را تشکیل داده‌اند - که خود نوعی صندوق اتکایی است - به ترتیب زیر عبارتند از:

۱. اتحایه بیمه تعاونی انگلستان که در سال ۱۸۷۱ به باشگاه P&I Club تبدیل گشت؛

۲. اتحادیه سوئدی ۱۸۷۲: (کلوپ حمایت و جبران خسارت سوئد)^۱

۳. P&I Club ساندرلند ۱۸۷۹؛

۴. اتحادیه بیمه تعاونی لندن که در سال ۱۸۸۹ به باشگاه P&I Club تبدیل شد؛

۵. اتحادیه نروژی ۱۸۹۷: (گارد P&I (برمودا) با مسئولیت محدود - انجمن بیمه‌های

1. Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club.

اسکالد^۱ - کشور نروژ^۲

۶ P&I Club امریکا ۱۹۱۷؛^۳

۷. اتحادیه بیمه تعاونی لیورپول که در سال ۱۹۲۴ به باشگاه پی.اند.آی تبدیل شد؛

۸. P&I Club ژاپن^۴؛ (Marime...:1991:P.32)

۹. انجمن متقابل بیمه گران (برمودا) با مسئولیت محدود؛^۵

۱۰. انجمن متقابل بیمه مالکان کشتی های بخار بریتانیا (برمودا) با مسئولیت محدود؛^۶

۱۱. انجمن متقابل بیمه مالکان کشتی غرب انگلستان (لوگزامبورگ)؛^۷

۱۲. انجمن متقابل حمایت و پرداخت خسارت مالکان کشتی (لوگزامبورگ)؛^۸

۱۳. انجمن متقابل حمایت و پرداخت خسارت صاحبان کشتی های بخار امریکا؛^۹

۱۴. انجمن بیمه کشتی های بخار بریتانیا با مسئولیت محدود؛^{۱۰}

۱۵. انجمن متقابل حمایت و پرداخت خسارت مالکان کشتی ژاپن؛^{۱۱}

۱۶. انجمن متقابل بیمه مالکان کشتی های بخار لندن با مسئولیت محدود؛^{۱۲}

۱۷. انجمن متقابل حمایت و پرداخت خسارت شمال انگلستان با مسئولیت محدود؛^{۱۳}

۱۸. انجمن متقابل استاندارد حمایت و پرداخت خسارت مالکان کشتی (برمودا) با مسئولیت

محدود.^{۱۴}

با توجه به مطالب فوق اجمالاً باید گفت که کلپ های P&I تعاونیهایی هستند که مالکان کشتی آن را به دلیل مخاطرات دریایی متنوع و عدم پوشش بیمه دریایی داخلی در هر کشور آن را تاسیس نموده اند. هر مالک، کشتی خود را به کلپ وارد می نماید و گواهی ورود دریافت می- دارد. مالک کشتی برای ورود باید مبلغی با توجه به تناژ کشتی یا کشتیهای خود بپردازد که معمولاً درصدی از آن را پیش پرداخت (First Call) می کند، و درصدی از آنرا در قسط بعدی، بعد

1. Assuranceforeningen Skuld.
2. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited.
3. American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
4. The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association.
5. The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited.
6. United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited.
7. The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg).
8. The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg).
9. American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
10. Gard P&I (Bermuda) Ltd.
11. The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association.
12. The London Steam Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited.
13. The North of England Protecting & Indemnity Association Limited.
14. The Standard Club Ltd.

از احتساب کل درآمد و هزینه کلپ در آخر هر سال مالی خواهد پرداخت. این کلپها غیرانتفاعی را یک مدیر اداره می کند و کمیته ای که اعضای کلپ منصوب کرده اند، بر کار وی نظارت دارد. شایسته یادآوری است که نرخ و شرایط حق بیمه ای که در قانون ۱۹۰۶ بیمه های دریایی اعمال می شود در اینگونه بیمه های تعاونی، مصداق پیدا نکرده است، بلکه در آخر سرحق بیمه با موافقت اعضاء تعدیل می شود. (Brown, Robert H; 1993, .132) صدور گواهی بیمه (پوشش نامه) و الحاقیه مدیریت دعاوی نیز که به شکل عمده به شرح ذیل تقسیم می شود مورد پوشش کلپ بین المللی:

- رسیدگی به دعاوی مربوط به تصادم کشتیها و فرد یا افراد مسئول؛^۱
 - مباحث و دعاوی حوزه حقوق دریایی در آن و رژیمهای دریایی را دارا باشند؛^۲
 - رسیدگی به دعاوی مطرح شده توسط مقامات بندری در خصوص آلودگی آب دریا^۳ و پاکسازی آن و همچنین صدور گواهی؛^۴
 - رسیدگی به دعاوی مطرح شده توسط مقامات بندری جهت بیرون کشیدن لاشه کشتی غرق شده و یا متعلقات آن؛^۵
 - رسیدگی به خسارات وارده به محمولات و یا کسری کالا؛^۶
 - رسیدگی به دعاوی مربوط به اجسام ثابت و شناور؛^۷
 - رسیدگی به مصدومیت، فوت و هزینه های پزشکی خدمه کشتی؛^۸
 - هماهنگی های لازم با مقامات مسوول جهت بازگرداندن مسافر قاچاق؛^۹
 - رسیدگی به جرائم مطرح شده توسط مقامات بندری و یا سایر مراکز به هنگام نقض مقررات؛^{۱۰}
 - رسیدگی به دعاوی مطرح شده توسط مقامات بندری یا دادگاهها در ارتباط با قاچاق ناشی از عملکرد خدمه کشتی.^{۱۱}
- با وجود آنکه هیچ نوع الزام حقوقی مالکان کشتی را متعهد به بیمه کردن در قبال خسارت

1. Collision Liability.
2. Admiralty.
3. Pollution.
4. Blue Card.
5. Wreck Removal.
6. Cargo Claim.
7. Fix & Floating Objects.
8. Stowaway & Crew Claim.
9. Stowaway.
10. Fines.
11. Smuggling.

نمی کند معیناً روش های جدید مالی کشتیرانی و تجارت دریایی را همی جز بیمه کردن برای آنها باقی نگذاشته است. حال با توجه به موضوع مقاله پیش رو تدقیق در این موضوع بسیار ارزشمند کمکی شایان در تلاش دریانوردان و صنعت گران بیمه در جهت تعالی و ارتقای پوشش های حمایتی و غرامت جبران خسارت مالکان در کلپ های بین المللی را مفتوح گذاشته و بهره گیری از نیروهای متخصص و کارشناس همراه با شعب مختلف در بندرگاه های دنیا چالش های پیش روی حقوقی و بیمه ای کشتیرانان - مالکان در قبال تصادم - آلودگی - تلف مال و کالا در دریا و... را بصورت کامل مورد پوشش قرار دهد.

۱-۳- مفهوم بداخلاقی در نظام بیمه دریایی

موضوع بداخلاقی در بازار رقابت شرکت های بیمه دریایی معمولاً براساس قرارداد کارفرما و عاملی که برای او فعالیت می کند، در نظام بیمه دریایی با توجه به نوع سوانح پیش خواهد آمده، مطرح شود که این عامل و یا نماینده بیمه می تواند افراد حقیقی و یا حقوقی باشند. در کلیه مواردی که مساله مخاطره بداخلاقی بیمه مطرح می شود بدین معنا که مقدار کاری را که عامل روی یک قرارداد بیمه دریایی مانند P&I منعقد نماید، بازپرداخت خسارت های احتمالی و پرداخت غرامت ها و... را تحت تاثیر قرار دهد و کارفرما نمی تواند مستقیماً کار عامل را تحت نظر بگیرد و نظام اخلاقی بیمه را در مقابل بیکه گذار تحت شعاع قرار دهد.

۲- عوامل حقوقی - اخلاقی موثر بر برتری بیمه دریایی P&I نسبت بر بیمه گران ثابت

در زمان صدور بیمه نامه مجموعه ای از اصول عمومی باید استانداردهای اساسی حمایت از فعالیت های بیمه ای را تهیه نماید. این مجموعه بایستی فعالیت های بیمه ای، تشویق رقابت و حمایت از بازار سالم را آسان سازد. چارچوب اصول هدایت را مهیا ساخته به طوری که مشخص سازد چه بخشی از فعالیت های بیمه ای بارز قابل قبول و قانونی است. اگر این اصول بین المللی بتواند به صورت واحد مورد پذیرش واقع شود، وظایف قانون گذاران محلی راحت تر خواهد بود. این موضوع بر اینکه هر قلمرو قضایی بایستی بر اساس قوه مقننه خود تصمیم گیری، اجرا و پاسخگوی اصول باشد، دلالت دارد. ابطال پروانه بایستی با اخطار، تاکید و در صورت نیاز با به اجرا گذاردن ضمانت های اجرایی همراه باشد. حسب اهمیت قرارداد بیمه و به دلیل ویژگی خاص آن و همچنین با توجه به تاثیر نظام بیمه در سیستم اقتصاد ملی، حقوق بیمه دارای بایسته ها و الزاماتی است که تقریباً در تمام نظام های حقوقی جهان پذیرفته شده است و به صورت اصول حاکم بر نظام بیمه در نظر حقوقی و اخلاقی اعمال می شوند:

۲-۱- بررسی کارکردی حقوقی و اخلاقی نفع بیمه‌ی در P&I - عدم در نظر گرفتن سود دهی^۱

کلوپ های P&I بدلیل غیرانتفاعی بودنشان سودرسانی به شخص یا سرمایه گذاری را ندارند. اعتبارات کلوپ ها تنها از طریق اعضاء و برای تامین هزینه خسارت‌ها، خرید بیمه اتکایی و اداره کلوپ فراهم می‌شود. اعتبار مازاد پس‌انداز و به ذخایر اضافه می‌شود. اما در مقابل بیمه‌گران تجاری / تسهیلات حق بیمه ثابت در شرکت‌های تجاری بیمه، سهام‌دارانی دارند که انتظار سود دهی در سرمایه‌گذاری دارند. به‌طور مشابه، سندیکاهای لویزر سرمایه‌گذارانی دارند که برای اخذ حق بیمه، سرمایه خود را به خطر می‌اندازند. در قوانین کلیه کشورها تصریح شده که هر کس بدون داشتن نفع مشروع اقدام به بیمه کردن مال بنماید مجرم شناخته شده و ملزم به پرداخت جرایم معینه در قانون می‌باشد. بیمه نامه‌هایی که تحت عنوان «P.P.I.» (یعنی بیمه نامه دلیل ذینفع بودن در بیمه است) صادر می‌گردید، به کلی ممنوع است. ماده ۴ قانون بیمه دریایی انگلیس مصوب ۱۹۰۶، بیمه نامه‌های شرط بندی و قمار و بیمه نامه‌هایی که در آنها جمله «وجود یا عدم وجود منافع» ذکر شده باشد، باطل و فاقد اعتبار دانسته است. (E.R.Hardy, ivamy:1979:p. 25) اصولاً 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: ۱۳۶۹:۲۸) 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: ۴۶).

۲-۲- نظارت^۲

کلوپ‌های P&I توسط صاحبان کشتی که عضو کلوپ هستند اداره می‌شود و هیئت مدیره با رای گیری از میان مالکان عضو انتخاب می‌شوند. اما در مقابل بیمه‌گران تجاری / تسهیلات حق بیمه ثابت شرکتهای بیمه، بیمه‌های تجاری را تنظیم و کنترل می‌کنند. مالکیت کلوپ‌ها از آن اعضاء و توسط نمایندگان آنها اداره می‌شوند و این امتیاز را دارند که پوشش‌های واقعی مورد نیاز اعضاء‌یشان را در اختیارشان قرار دهند. در کلوپ های P&I مالکان کشتی باهم یک صندوق تشکیل می‌دهند که هر زمان خسارتی برای یکی از کشتی‌های اعضاء پیش آمد از محل صندوق جبران و طی سال‌های بعد آن مالک با پرداخت بیشتر حق عضویت آن را جبران کند. این اتفاق مربوط به ۱۵۰ سال پیش در انگلستان است و تا امروز ادامه دارد. از آنجا که ۹۰ درصد کالاهای دنیا از طریق دریا حمل و نقل و انتقال می‌شوند اهمیت کلوپ‌های P&I نیز بیشتر شده و ناوگان

1.Profit.

2.Control.

دریایی کشورها از آن استقبال می کنند. در منطقه نیز ترکیه ۲ سال است که کلپ P&I را راه اندازی کرده و به تازگی هند نیز آن را آغاز کرده است و چین و کره جنوبی که قبلاً این فعالیت را شروع کرده اند. نکته قابل توجه این است که سال های گذشته ۹۰ درصد متخصصان دریا در کشورمان خارجی بودند. اما در حال حاضر در خصوص دانش دریا، ایران یکی از کشورهای پیشرفته در سطح جهان و اول در منطقه است. در کلپ P&I بیمه گر و بیمه گذار خود مالکان کشتی و اعضای هیات مدیره هستند. در این کلپ سوددهی و انتفاعی بودن معنا ندارد زیرا سهامداری وجود ندارد.

۲-۳- نقش جبران خسارت و غرامت ناشی از حوادث دریایی همگام در برابر اخلاق قراردادی طرفین

مشخصه مشترک بیمه های خسارت آن است که همگی در صدد جبران خسارت ناشی از حادثه اند. بنابراین در این بیمه ها تکلیفی که بر عهده بیمه گر قرار دارد محدود به جبران خسارت وارد است و از آن تجاوز نمی کند. همچنین توافق طرفین عقد بیمه می تواند میزان تعهدات و پوشش خسارت توسط بیمه گر را محدود کند. اصل جبران خسارت (اصل غرامت) منشأ آثار و احکام بسیاری در بیمه های خسارت است. هدف این بیمه حفظ سطح دارایی زیان دیده و پوشش خسارت وارده است و موجب افزایش دارایی بیمه گذار نمی شود. این اصل از طرفی - چهارچوب کلی نحوه جبران خسارت را تعیین می کند و از طرف دیگر موجب محدودیت تعهدات - بیمه گر تا سقف میزان خسارت می شود. توافق طرفین نیز می تواند تعهدات بیمه گر را محدود کند. (Noussia:2007:73.)

۲-۴- امتیازات حقوقی و اخلاقی P&I در برابر مالکان کشتی

تمام کسانی که در صنعت دریانوردی فعالیت دارند به این نکته واقفند که در بیشتر سفرهای دریایی حوادث پیش بینی نشده ای اتفاق می افتند. برای پذیرش مسئولیت این حوادث، بیمه حمایت و جبران خسارت P&I توسط موسسات بیمه متقابل (کلوپها) عرضه شده است. کلوپهای P&I به اجتماعی از مالکان کشتی اطلاق می شوند که برای بیمه کردن تعهدات یکدیگر در قبال اشخاص ثالث، در یک ساختار تعاونی و غیرانتفاعی گرد هم جمع شده اند. کلپ P&I هزینه های خود را از درآمدهای حاصل از گرفتن حق عضویت از اعضا، باز یافت خسارت و سود ناشی از سرمایه گذاری هایی که از طرف اعضا انجام می دهند تامین می کنند. مالکین شناورها برای مدیریت هزینه ها، به پیش بینی منطقی و دقیقی برای هزینه های عملیات خود از جمله هزینه انتقال ریسک از طریق خرید بیمه نامه P&I که انتظار می رود در طی سال پرداخت شود، نیاز دارند. همچنین یک کلپ P&I نیاز به تخمین درستی از تعهدات احتمالی سال بیمه ای دارد تا بتواند پشتوانه مناسبی برای پرداخت خسارات و هزینه های دیگر تامین کند. امروزه داشتن بیمه نامه

P&I از کلوپ‌های ۱۳ گانه بین‌المللی در تامین منابع مالی مورد نیاز از طریق بانکها، دریافت استاندارد از موسسات اعتبارسنجی، بستن قراردادهای اجاره کشتی و ورود به بنادر و ترمینال‌های مهم نفتی برای مالکان شناورها که قصد ورود به بازارهای جهانی دارند الزامی است. در بیمه خسارت - به عنوان اصلی بنیادین - پذیرفته شده است که بیمه نمی‌تواند مبلغی بیش از خسارت واقعی را پرداخت نموده و باعث افزایش دارایی شود. این امر مانع از آن نیست که بیمه موارد عدم النفع را تحت پوشش قرار دهد، چون عدم النفع از جمله خسارات به شمار می‌رود (Noussia:2007:84). روشی که قانون برای جبران خسارت معین کرده، تضمین کننده عدم پرداخت مبلغی مزاد بر خسارت واقعی است. در واقع محدود کردن تعهد بیمه‌گر تا سقف مال قبل از وقوع حادثه مبین آن است که در هر حال بیمه خسارت موجب پرداختی علاوه بر خسارت واقعی نخواهد بود. (Kristiansen, S:2005:p.142).

۲-۵- محدوده پوشش اخلاقی و بیمه ای کلوپ های P&I Club

دامنه پوشش‌های کلوپ تنها به ریسک‌هایی که در کتابچه قانون کلوپ آورده شد، ختم نمی‌گردد و در زمانی که حادثه ای خارج از ریسک‌های عنوان شده در متن کتابچه قوانین حادث گردد، مدیران کلوپ پس از بررسی‌های لازم دارای صلاحیت تصمیم‌گیری برای تخصیص پوشش در آن مورد خاص هستند. در کلوپ‌های P&I کارها توسط اعضای کلوپ انجام می‌شود و کارمندان قادر هستند با مناسب‌ترین هزینه‌ها و به صورت حرفه‌ای به خسارتهای بزرگ رسیدگی کنند. رابطه کاری نزدیکی بین این کارمندان و اعضای کلوپ وجود دارد. کلوپ‌های P&I طیف گسترده ای از خدمات جانبی را به اعضا ارائه می‌دهند.

۳- مشکلات حقوقی و اخلاقی ارائه پوشش بیمه ای از طریق کلوپ

با توجه به مطالب آمده، کلوپ‌های P&I Club^۱ امروزه یکی از معمولی‌ترین و با اهمیت‌ترین نوع از شرکتهای تخصصی بیمه کشتی تضمین کننده اخلاق قراردادی در مقابل اشخاصی هستند که با توجه به حوادث قهریه و... تمام حقوق و تعهداتشان را پایمال می‌نمایند. توجه به گستره و گوناگونی پوشش‌های قابل عرضه آنها به علاوه ساختار عملیاتی مخصوص به خود را بصورت یکی از مهمترین ابزار ایمنی در کشتیرانی بین‌المللی در آورده است. کشورهای آلمان، ژاپن، یونان و هنگ کنگ در بیمه P&I پیشرفته هستند. این کلوپ‌ها، هم در ارتباط با خدمه کشتی و هم در ارتباط با عملیات کشتی به منزله نوعی بیمه شخص ثالث عمل می‌کنند و تعهدات مالکان کشتی را در گستره ای مانند آلودگی دریا، قرنطینه و... تاجر بیمه‌بعضی از تخلفات کشتیرانی مورد پوشش قرار می‌دهند.

اصولاً در حدود ۹۵٪ تمام کشتی های بازرگانی جهان پوشش مسئولیت در قبال اشخاص ثالث را از کلپ های P&I خریداری کرده اند. هر یک از کلپ ها عضو گروه بین المللی کلپ های P&I هستند. این گروه بین المللی شامل شانزده کلپ مختلف است که در سراسر دنیا پراکنده شده اند. تعداد اندکی از کلپ های P&I وجود دارند که بدلائل مختلف عضو این گروه بین المللی نیستند.

۳-۱- امکان سنجی کلپ های P&I در ایران

در پی اعمال برخی محدودیت های بین المللی برای پوشش بیمه کشتی های ایرانی، شرکت بیمه معلم با راه اندازی شرکت مستقل بیمه P&I توانست ضمن اخذ مجوزهای لازم بین المللی با تشکیل کنسرسیوم بیمه مشترک، کشتی های ایرانی را تحت پوشش انواع بیمه ها قرار دهد. بیمه P&I یا همان بیمه حمایت و غرامت مخصوص تحت پوشش قرار دادن تمام اجزای کشتی ها، مسئولیت کشتی ها در برابر آلودگی آب ها با مواد سوختی و نفت، خسارت به کالاها و جرح پرسنل روی کشتی است. این بیمه به صورت کلپ (صندوق) اداره می شود و بیمه گذاران P&I پرداخت حق بیمه عضو کلپ خواهند شد. در صنعت بیمه کشور ما کاری نو و البته کاملاً تخصصی است. این بیمه فقط کشتی ها و خطرات دریایی را تحت پوشش قرار می دهد. بیمه P&I به صورت یک صندوق که اعضای آن شرکت های کشتیرانی هستند و خطرات خود را با عضویت در آن به بیمه گر اصلی واگذار می کنند که در واقع مالک آن صندوق است. در کشور ما نیز شرکت بیمه معلم گام مهمی را برداشت و توانست با اخذ مجوزهای لازم از بازارهای بین المللی بیمه P&I را در کشور اجرایی کند. راه اندازی بیمه P&I اصلاً کار ساده ای نبوده و بیمه معلم برای اخذ مجوزهای مورد تایید کشورهای دنیا پروسه ۵ ماهه و مشکلی را پشت سر گذاشت. هیچ کشتی در دنیا بدون داشتن بیمه نامه معتبر نمی تواند در آب ها تردد داشته باشد و به دنبال تحریم های صورت گرفته علیه ایران، گرفتن این مجوزها و صدور بیمه نامه معتبر کشتی های ایرانی برای بیمه معلم ضمن یک اعتبار بین المللی، می تواند یادگاری با ارزش برای صنعت بیمه کشورمان در دوران آتی باشد. کشورهای آلمان، ژاپن، یونان و هنگ کنگ در بیمه P&I پیشرفته هستند و گرفتن مجوزهای لازم برای اولین شرکت بیمه ایرانی نیازمند مدارک کامل و مطابق با استانداردهای بین المللی است که از جمبه بیمه های ایران می توان از بیمه معلم یاد کرد که توانست نظر مساعد وزارت راه و ترابری آلمان را بگیرد؛ پس از آن موافقت ژاپن را هم گرفت و امروز نام بیمه معلم به عنوان یک بیمه ایرانی در فهرست گروه بیمه گران P&I ثبت شده است و کشتی ها می توانند تحت پوشش انواع بیمه ها قرار بگیرند و آزادانه به تمام آب های دنیا سفر کنند. این موفقیت بزرگی برای صنعت بیمه ایران محسوب می شود.

در حال حاضر ۱۴۰ کشتی تحت پوشش بیمه P&I معلم هستند و به ۶۰ کشور دنیا تردد

دارند. شرکت‌های کشتیرانی با پرداخت حق عضویت یا همان حق بیمه برای یک سال، کشتی‌ها و تمام خطراتی که آنها را تهدید می‌کند تحت پوشش قرار می‌دهند و به‌عنوان عضوی از صندوق چنانچه هر اتفاقی برای کشتی‌ها در هر نقطه از دنیا رخ دهد، با اطلاع به بیمه معلم خسارات خود را دریافت می‌کنند. ارزیابی خسارت کشتی‌ها توسط کارگزاران خارجی که بومی بودن آنها در اولویت است، انجام می‌شود. تمام دنیا با کارگزاران متخصص کار می‌کنند. چون راه‌اندازی دفاتر و باجه‌های بیمه‌گری در سایر کشورها کارهای پرهزینه‌ای است و اصلاً توجیه اقتصادی ندارد. بنابراین با انعقاد قرارداد با شرکت‌های کارگزاری، این بخش از فرآیند ارزیابی خسارت انجام می‌شود و پس از ارسال گزارش کارگزار به دایره بیمه تا P&I معلم مراحل بعدی پرداخت خسارت انجام می‌شود. P&I، کاملاً تخصصی است و دارای پیچیدگی‌های خاص آن می‌باشد، از این رو P&I بیمه معلم با بهره‌مندی از نیروهای متخصص میهمان این فعالیت را انجام می‌دهد. ضمن آنکه به زودی دوره‌های آموزش تخصصی نیروهای بیمه معلم آغاز می‌شود. نیروهای مهمان کاپیتان‌های ایرانی هستند که با داشتن سال‌ها تجربه از کشتیرانی به بیمه معلم ملحق شدند. در بیمه P&I معلم ضمن رعایت شرایط و نرخ‌های حق بیمه مندرج در (ROOL BOOK) کتاب مخصوص صندوق‌های P&I برای تعیین حق بیمه سابقه ۵ سال گذشته کشتی را بررسی می‌کند و البته با درصدی بالاتر از قبل حق بیمه را تعیین می‌کند، این درصد بالاتر به خاطر ریسک‌های بیشتری است که در مقایسه با گذشته (شرایط قبل از تحریم) تحت پوشش قرار می‌گیرند.

۳-۲- چالش‌های پیش روی کلوپ‌های حمایت در ایران

عمر فعالیت باشگاه حمایت و غرامت در ایران بسیار کم و تجربه در این زمینه ناچیز است. شهریور ماه ۱۳۹۰ آغاز کار اولین باشگاه حمایت و غرامت در ایران بوده است. (روزنامه دنیای اقتصاد: شماره ۲۲۲۱، ۱۶ آبان ۱۳۸۹: ۱۲) در شرایطی که باشگاه‌های بین‌المللی دارای سال‌ها تجربه کاری می‌باشند. بنابراین مهمترین چالش پیش روی باشگاه‌های داخلی نبود تجربه کاری لازم برای آن‌ها می‌باشد. بیمه‌های ایرانی از ابتدای تشکیل خود نیز فعالیتی در زمینه‌های دریایی نداشته‌اند، لذا فقدان کارشناسان و متخصصان آموزش دیده و مجرب در بیمه دریایی نیز در کشور احساس می‌شود. یکی دیگر از چالش‌های باشگاه‌های حمایت و غرامت در ایران مشکلات و مسائل مالی می‌باشد. در ابتدای تاسیس باشگاه حمایت و غرامت در قشم و کیش، دولت با کمک مالییک میلیارد دلاری شرایط راه‌اندازی آنها را بوجود آورد. اما بدلیل تعداد کم اعضا در این باشگاه (۱۴۰ کشتی) و عدم استقلال مالکان کشتی‌ها (کشتی‌ها مرتبط به بخش دولتی هستند)، موجودی صندوق باشگاه‌ها افزایش ناچیزی دارد. بدلیل نبود اعضای خارجی، سرمایه ارزی نیز وارد صندوق باشگاه نمی‌شود. از طرفی به علت تحریم‌ها شرایط برای سرمایه‌گذاری کردن موجودی صندوق در خارج از کشور و بدست آوردن درآمد ارزی نیز مهیا نیست.

قدرت مالی پایین در باشگاه های حمایت و غرامت موجب کاهش توان پرداخت خسارت های احتمالی از طرف باشگاه ها می گردد. در صورت بروز حادثه، باشگاه قادر به انجام مهمترین وظیفه خود یعنی جبران خسارت مالکان نخواهد بود. لذا مسائل و مشکلات مالی دومین چالش پیش روی باشگاه های حمایت و غرامت در ایران می باشد. مسائل ذکر شده، مشکلات اساسی باشگاه های حمایت و غرامت در داخل کشور بودند، اما مشکلاتی برای باشگاه های بین المللی نیز وجود دارد که همگانی و فراگیر هستند. مسئله دزدی دریایی و عدم پوشش خسارت های ناشی از آن همواره مورد بحث بین شرکت های بیمه و باشگاه های حمایت و غرامت بوده است. کمبود ارتباطات بین باشگاه های مختلف و عدم اشتراک گذاری جامع و گسترده اطلاعات از دیگر مسائل موجود در ابعاد جهانی می باشند.



نتیجه گیری

پژوهش حاضر نشان می‌دهد که یکی از هدف‌های حقوقی و اخلاقی تاسیس کلپ P&I حمایت از صاحبان کشتی و بیمه کردن مسئولیت‌های مالکان و اجاره کنندگان کشتی است. حوزه تاثیرگذاری اخلاق در بیمه بسیار گسترده است و گستردگی آن همه را در بر می‌گیرد. از یک بازرگان حمل و نقل دریایی جزء قوانین کشتی و قواعد حاکم بر آن از مبدا تا مقصد، همه تابع یک سلسله قواعد اخلاقی هستند. این قواعد همه جانبه، حُسن کارکرد، پیشگیری از بی‌نظمی و فعالیت شرکت‌های بیمه دریایی - بازرگانی سالم و صحیح را در راستای تحکیم و اعتمادسازی شرکت‌های بیمه تجاری در جامعه صنعتی تضمین می‌کنند. عینی‌ترین حضور اخلاق در دنیای بازرگانی، همان مجموعه قواعد رفتاری با کدهای اخلاقی است. امروزه با پوشش‌های وسیعی که توسط شرکت‌های بیمه و انجمن‌های حمایت و غرامت (P&I) در اختیار مالکان کشتی‌ها قرار گرفته است، بخش اعظم خسارت‌ها و تعهدات مالی ناشی از وقوع حوادث مختلف قابل جبران می‌باشد، منتهی استفاده از این پوشش‌ها باید با بررسی کامل در چارچوب نظرات و توصیه‌های متکی به کارشناسی صورت‌پذیرد و خط مشی به نحوی باشد که با پرداخت حداقل حق بیمه به بیمه‌گر و یا حق عضویت به انجمن تامین لازم و کافی تحصیل گردد. اخلاق تجاری پدیده‌ای است که در دنیای تجارت وجود داشته و کارکرد آن نیز به خوبی حضور آن را در محیط بازرگانی و حمل و نقل دریایی توجیه می‌کند. با این حال حقوق بیمه دریایی صحنه را به طور کامل ترک ننموده و آنجا که ضرورت داشته بر پایه اخلاق بیشتر از پیش، در دنیای اقتصادی و بازرگانی حضوری فعال دارد. اصولاً عملیات شرکت‌های بیمه بازرگانی عملیاتشان براساس سود دهی تنظیم گردیده است. اینکه شرکت‌های بزرگ بیمه دریایی اکنون بر اخلاق گرای تأکید ورزند و خود را متعهد به مسایل حقوق دریایی در پرداخت‌های خسارت و غرامت ویژه دانسته از یکدیگر پیشی گیرند، بسیار مهم و قابل تحسین است. اما به نظر می‌رسد که این خود به تنهایی کافی نیست و گاهی اوقات شاید این پیشی گرفتن و نمایش دادن رقابتی و بدون شفاف سازی در مفاد قرائت قرارداد و ورود ضرر و زیان قطعی ناشی از عدم تدقیق در انعقاد بیمه دریایی ضروری بنظر می‌رسد و تا کنون اقدامات صورت گرفته پیش از آنکه حقیقی و صادقانه باشد، ژستی تجاری - اخلاقی است که قابل تقدیر نیست. هرچند که تا همین اندازه گرایش به تهذیب‌گرایی در شرکت‌های تجاری، قابل تأمل است. در اینجا به برخی تفاوت‌های شرکت‌های تجاری بیمه با کلپ‌های بیمه اشاره می‌کنیم:

۱. نگاه به رویکرد اخلاق‌گرایانه و روحیه قانونی این کلپ‌ها در کشورمان احساس می‌شود که به نوعی حق و حقوق مالکان کشتی در راستای بیمه نمودن کشتی در مقابل حوادث ناقل در حمل و نقل تاثیر خود را به مراتب افزون تر نماید.

۲. شرکت های بیمه و بیمه گران لویدز که سرمایه های خود را در عملیات بیمه گری به خطر انداخته اند انتظار سود معقول و متناسبی را دارند، در حالی که کلوپهای P&I با اهداف سوددهی تشکیل نشده اند و این مصداق بارز اخلاقی و قانون مداری تعهد این کلوپ نسبت به مالکان کشتی دریایی را بوجود آورده که خود از اعتماد بالای این کلوپ ها و قدمت تاریخی آنها حکایت دارد.

۳. شرکتهای بیمه بازرگانی براساس شرایط موجود در بازار فعالیت می نمایند و در واقع تابع اصل عرضه و تقاضا بوده و هر زمان که شرایط ایجاب نماید، تمایل دارند- که سود و منافع خود را به حداکثر برسانند تا جبران خسارات وارده در سال های بد را بنمایند و به همین دلیل دیده شده که نوسانات فوق العاده زیادی در هزینه های بیمه گری، بدون در نظر گرفتن ضریب خسارات- ایجاد شده است لذا بصورت غیر مستقیم در راستای تکمیل رسالت قانونی و اخلاقی خود کوشیده شده تا تعهدات مالکان کشتی را با خیالی راحت به ارمغان برسانند و مالکان کشتی را از آفت های تهدید آمیز حوادث باز دارد.

۴. شرکتهای بیمه بخش بازرگانی معمولاً از نرخ های حق بیمه ثابت غیر قابل برگشت استفاده می نمایند در حالی که کلوپ های P&I این حق را برای خود محفوظ داشته اند که در صورت نیاز، طلب حق بیمه اضافی دیگری از اعضاء بنمایند شاید این مسئله یکی از جنبه های منفی عملیات کلوپ های P&I باشد، اما در عوض، کلوپ پوشش نامحدودی در اختیار اعضاء خود برای هر حادثه قرار می دهد. این سیستم باعث می گردد که کلوپ هرگز با مشکلات اعسارپذیری مواجه نگردد لذا تعهدات این کلوپ از اعتماد اخلاقی بالا و روحیه قانون مداری و تعادل آن نسبت به طرف خود و ظرفیت حقوقی آن برخوردار است.

فهرست منابع

الف. منابع فارسی

۱. آراف. اتکینسون، ۱۳۷۰، درآمدی به فلسفه اخلاق، ترجمه سهراب علوی نیا، مرکز ترجمه و نشر کتاب، تهران.
۲. بابائی، ایرج، ۱۳۸۶، حقوق بیمه، انتشارات سمت، تهران، چ ۶.
۳. حیاتی، محمد، ۱۳۷۹، حقوق بیمه، بیمه مرکزی ج.ا.ا، تهران، چ ۲.
۴. خرمشاهی، بهالدین، ۱۳۷۴، دین و اخلاق - فرهنگ و دین، طرح نو، تهران.
۵. روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۲۲۲۱، ۱۶ آبان ۱۳۸۹، ص ۱۲.
۶. کشتیرانی و حمل و نقل دریایی، ۱۳۶۱، انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.
۷. کریمی، آیت، ۱۳۷۷، کلیات بیمه، بیمه مرکزی ج.ا.ا، تهران، چ ۳.
۸. هوشنگی، محمد، ۱۳۷۲، کلپ های P&I، مشکلات حمل و نقل دریایی در دهه هفتاد، سمینار مربوط به کشتی میرزا کوچک خان در دریای خزر، انتشارات سازمان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.
۹. هوشنگی، محمد، ۱۳۶۹، بیمه حمل و نقل کالا، شرکت سهامی بیمه ایران، تهران، چ ۱.

ب. منابع لاتین

1. Brown, Robert H; Marime Insurance-Hull Practice London: Witherby Co LTD, 1993.
2. E.R.Hardy, ivamy, General principles of insurance law, fourth edition , London, butter worth's, 1979.
3. MarimeRisks and TheirAssessment(London:The Chartered Ins.Institutue, 1991.
4. Noussia, K, The principle of indemnity in marine insurance contracts, a Comparative Approach, Springer, London. 2007.
- Kristiansen, S, Maritime transportation safety management and risk analysis, Elsevier Butterworth.Heinemann, 2005.