

بررسی مجموعه شرایط قدیم و جدید بیمه باربری

محمدجواد محمدیان امامی

مقدمه

شرایط سال ۱۹۶۳ بیمه گران انگلستان (F.P.A, W.A, All Risks) به همراه فرم بیمه نامه S.G مورد استفاده قرار می گرفت و برای تفسیر آنها علاوه بر متون مذکور، از قانون بیمه دریایی و عرف بیمه گری هم کمک می گرفتند. حال آنکه شرایط ۱۹۸۲ (A و B و C) همراه با فرم جدید بیمه نامه استفاده می شوند. فرم جدید بیمه نامه سند ساده ای است که در آن نام بیمه گر و بیمه گذار و شرط مورد نظر درج می شود. شرط مندرج در بیمه نامه، تعهدات بیمه گر را روشن می سازد. کلیه اطلاعات تعیین کننده ریسک بیمه شده، و مبلغ بیمه در جدولی درج و به بیمه نامه الصاق می شود و بخشهایی از بیمه نامه S.G که ضروری به نظر می رسد، در شرایط گنجانده شده اند. البته نمی توان شرایط قدیم و جدید را با هم مقایسه کرد، لیکن می توان دو مجموعه قدیم و جدید را بررسی و تفاوت های آنها را مشخص نمود. بنابر این، مبنا را بر متوال فوق قرار می دهیم و تفاوت پوشش های بیمه ای ۱۹۶۳ و ۱۹۸۲ را به اختصار برمی شماریم. اما قبل از پرداختن به این تفاوتها ذکر دو نکته ضروری است:

۱. شاخص ترین تفاوت های شرایط جدید و قدیم در صراحت و روانی بیشتری نهفته است که در شرایط جدید ملحوظ است. در شرایط جدید خطرهای تحت پوشش و استثنای آن در قسمتهای مشخصی فهرست شده اند. افزون بر این، خطرهای تحت پوشش تحت سه زیر شماره فرعی از هم متمایز شده اند:

- گروهی از خطر ها که فقط کافی است بتوان خسارت را به آنها ارتباط داد.
- گروهی از خطر ها که رعایت رابطه علیت، بین خسارت و خطر ضروری است.
- خطر رها شدن محموله از قلاب که در این خصوص بیمه گذار باید ثابت کند که

بسته رها شده از قلاب، تماماً روی عرشه کشتی از بین رفته (تلف شده است).

۲. پوششهای شرط تمام خطر در شرط A گنجانده شده است. بنابراین عمده تفاوتها مربوط به شرایط B و C (به ضمیمه بیمه نامه جدید) و شرایط W.A و F.P.A (به ضمیمه بیمه نامه S.G) است.

تفاوتهای موجود در خطرهای تحت پوشش شرایط قدیم و جدید

۱. فرانشیز از بیمه نامه حذف شده است. بنابراین خسارتهای جزئی اتفاقی، خواه مشمول رابطه علیت باشد یا خیر، در هر سه شرط به طور کامل پرداخت می شود.

۲. شرط اجتناب از زیان و پیشگیری از توسعه خسارت^۱ که از بیمه نامه S.G استخراج شده در شرایط جدید به نام شرط وظایف بیمه گذار^۲ معرفی شده است.

۳. هزینه های ارسال محموله (در صورت خاتمه سفر قبل از مقصد) که همواره موضوع اختلاف بود به نحوی روشن و صریح در شرط شماره ۱۲ شرایط جدید تحت پوشش قرار گرفته است.

۴. به هر علتی که زیان همگانی و نجات روی داده باشد بیمه گر مسئول جبران سهم شرکت زیان همگانی و هزینه نجات است و در صورتی که مورد بیمه به مبلغی کمتر از ارزش واقعی بیمه شده باشد، قاعده نسبی سرمایه اعمال نمی شود (توضیح: در شرایط قدیم بیمه گر زمانی مسئول جبران سهم شرکت زیان همگانی و هزینه های نجات بود که زیان همگانی یا نجات به منظور اجتناب از خطر بیمه شده به وجود می آمد و در صورتی که مورد بیمه به ارزشی کمتر از ارزش واقعی بیمه شده بود قاعده نسبی اعمال می شد.

۵. در شرایط قدیم تکلیف خسارتهایی که در ارتباط با حوادث وسایل نقلیه زمینی وارد می آیند به روشنی معلوم نبود، در حالی که شرایط جدید به صراحت خطرهای چپ شدن و از خط خارج شدن این وسایل را تحت پوشش قرار می دهد.

۶. شرایط قدیم، به استثنای تمام خطر، خطرهای زلزله، آتش فشان و صاعقه را تحت پوشش قرار نمی داد. حال آنکه طبق شرایط جدید این خطرها علاوه بر شرط A تحت پوشش شرط B هم قرار دارند (خطرهای مذکور در شرط C تحت پوشش نیستند).

۷. سبک سازی کشتی که در تعریف زیان همگانی می گنجد در شرایط قدیم هم

تحت پوشش بود، لیکن چنانچه کشتی و کالا متعلق به یک نفر باشد، دیگر موضوع زیان همگانی منتفی خواهد بود. در چنین حالتی، شرایط قدیم، بیمه‌گر را مسؤول جبران زیان ناشی از سبک‌سازی کشتی نمی‌دانست. اما در شرایط جدید، خطر سبک‌سازی تحت پوشش قرار گرفته، بنابراین بیمه‌گر در مورد دوم هم مسؤول جبران زیان است.

۸. شسته شدن کالا از روی عرشه^۱، یکی دیگر از مبانی اختلاف بود. به موجب شرایط تمام خطر و W.A می‌شد اثبات نمود که این خسارت بر اثر طوفان دریا اتفاق افتاده و خسارت را از بیمه‌گر مطالبه کرد. لیکن در شرایط جدید، شرط B صراحتاً این خطر را پوشش داده است، حال آنکه خطر مذکور به موجب شرط C استثنا شده است.

۹. شرط B خطر ورود آب دریا، دریاچه یا رودخانه را به محوطه کشتی، کرجی، وسیله حمل، کانتینر، یا لیفت وانی که کالا در آن نگهداری می‌شود تحت پوشش قرار می‌دهد. به علاوه شرط B ورود آب به محوطه کشتی ناشی از هر علتی را تحت پوشش قرار خواهد داد. بنابراین اگر آب دریا که به منزله آب تعادل در کشتی وجود دارد وارد انبار کشتی شود و به محموله آسیب برساند، خسارت تحت پوشش است. حال آنکه به موجب شرط W.A بیمه‌گذار باید ثابت نماید که علت ورود آب دریا به محوطه کشتی ناشی از تحقق یک خطر بیمه شده (برای مثال طوفان دریایی) است. بی‌تردید عمده‌ترین ویژگی این شرط ورود آب دریا به محل نگهداری کالا است. به ویژه اینکه در مورد محل نگهداری هیچ‌گونه محدودیتی قایل نشده است. بدین ترتیب محل نگهداری مشمول هر دو محل پوشیده و رویاز می‌شود و با این حساب ورود آب به چنین محلی مشمول پوشش بیمه است؛ خواه این ورود آب به علت طغیان آب دریا باشد (خطرهای دریا) که در شرط W.A هم تحت پوشش بود، یا به علت طغیان آب دریاچه و رودخانه روی دهد، یا اینکه آب باران وارد محل مذکور شود. موارد اخیر تحت پوشش شرط W.A نبود. بنابراین در شرایط جدید دیگر نیازی نیست که آب دریا، دریاچه، رودخانه و باران را تفکیک کنیم. - مشکلی که هیچ‌گاه طبق شرط W.A حل نشد (توضیح: خسارتهای فوق تحت پوشش شرط C نیستند، مگر اینکه کشتی یا کرجی به گل بنشیند، واژگون یا غرق شود).

۱۰. در جریان طوفان دریایی، فقط خسارت شسته شدن کانتینر از روی عرشه اتفاق

نمی‌افتد، بلکه برخی از کالاها شکسته یا کج و کوله می‌شوند یا خسارت‌های دیگری می‌بینند. خسارت‌های اخیر که به موجب شرط W.A تحت پوشش بودند با شرط B تحت پوشش قرار نمی‌گیرند و این وظیفه به شرط A محول شده است. موضوع اخیر از دامنه پوشش کاسته، لیکن یکی از اختلاف‌های عمده بین بیمه‌گران و بیمه‌گذاران را هم مرتفع ساخته است. به موجب شرط W.A همواره بیمه‌گر از بیمه‌گذار می‌خواست که اثبات نماید این خسارتها بر اثر خطر دریا (طوفان) به موجب آمده است، نه به علت خطرهایی نظیر بار چینی و صفافی اشتباه.

۱۱. خسارت رها شدن محموله از قلاب همان گونه که در شرط شماره ۵ شرایط W.A و F.P.A تحت پوشش قرار گرفته بود، تحت پوشش شرط B هم هست (بدیهی است که این خطر به موجب شرط A که از نظر پوشش بیمه مشابه شرط تمام خطر است تحت پوشش قرار دارد). گرچه در شرط جدید واژه entire (تمام، کامل) حذف شده است، پیش بینی می‌شود که بیمه‌گران همچنان از پرداخت خسارت بسته‌ای که از قلاب رها شده و روی عرشه سقوط کرده ولی به طور کامل از بین نرفته است، خودداری کنند. به موجب شرط B عبارت بارگیری و تخلیه محدود به بندر مبدأ و بندر مقصد نمی‌شود بلکه مشمول بارگیری و تخلیه در هنگام transshipment هم خواهد بود.

۱۲. شرط B پوشش بیمه‌ای وسیع‌تری ارائه می‌دهد، لیکن باید توجه داشت که برخی از خطرهای در شرط B از قلم افتاده‌اند. جنگ و دزدی دریایی که در شرایط قدیم جزو خطرهای دریا محسوب می‌شدند. در شرط B درج نشده‌اند. بنابر این با حذف استثنای شماره ۶، خطر جنگ یا دزدی دریایی تحت پوشش قرار نمی‌گیرند. واژه «دزدان» در شرط B به چشم نمی‌خورد، بنابر این در مواردی که بیمه دزدی و دله دزدی مورد نیاز باشد باید آن را به بیمه‌نامه اضافه کرد. خطر تسخیر روی دریا^۱ هم حذف شده است. واژه بارتری هم در شرط B حذف شده است، لیکن حذف این کلمه تأثیر چندانی بر بیمه‌نامه نمی‌گذارد زیرا کاربرد آن زمانی است که محموله متعلق به حمل‌کننده باشد.

تفاوت‌های موجود در استثنای شرایط قدیم و جدید

قبل از بر شمردن تفاوت‌های موجود در استثنای، ذکر دو نکته ضروری است:

۱. بیمه‌گران انگلیسی سعی کرده‌اند تا استثنای قانونی را که در قانون بیمه دریایی

انگلستان وجود دارد در شرایط سه گانه منعکس کنند. لیکن کلیه استثنائات در شرایط ذکر نشده است. بنابراین هنوز هم در مواردی که لازم باشد، بیمه‌گران انگلیسی به برخی از استثنائات که در قانون مذکور وجود دارد مراجعه خواهند کرد. برای مثال در استثنائات شرط B به خسارت ناشی از موش و جانوران موذی اشاره نشده است لیکن طبق قانون بیمه دریایی انگلستان، بیمه‌گر در مورد این خسارتها مسؤولیتی ندارد، مگر اینکه خلاف آن در بیمه‌نامه شرط شده باشد. حال با توجه به اینکه خسارت ناشی از موش و جانوران موذی جزو خسارتهای قابل تأمین در شرط B نیست، بیمه‌گر با استناد به آن قانون، خسارت مذکور را جبران نخواهد کرد.

۲. استثنائات عمومی هر سه شرط مشابه یکدیگر است و در شرط شماره ۴ شرایط گنجانده شده است، تنها تفاوت استثنائات، مربوط به شرط A است. استثنای تخریب عمدی یا آسیب عمدی که در استثنای شماره ۴/۷ شرایط B و C دیده می‌شود در شرط A وجود ندارد.

اینک تفاوت‌های موجود در استثنائات مجموعه قدیم و جدید را بر می‌شماریم.

۱. در شرایط قدیم وقتی در مورد استثنای خسارتهای مربوط به سوء عمل ارادی بیمه‌گذار بحث می‌شد، عنوان می‌شد که حقوق بیمه‌گذار در مطالبه خسارت، به علت خطا یا غفلت مالک کشتی یا کارکنان او ضایع نخواهد شد. این عبارت در شرایط جدید به چشم نمی‌خورد.

۲. در شرایط جدید ضعف مالی و ورشکستگی حمل‌کننده با صراحت استثنا شده است. این موضوع در استثنائات شرایط قدیم وجود نداشت و چنانچه خسارتهای ناشی از این موضوع به وجود می‌آمد، موجب اختلاف بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار می‌شد.

۳. در شرایط قدیم شرط F.C.&S. گنجانده شده بود که خطرهای جنگ و اعتصاب را استثنا می‌کرد. توضیح اینکه شرایط قدیم به بیمه‌نامه S.G. ضمیمه و در بیمه‌نامه S.G. جنگ جزو خطرهای دریا محسوب می‌شد. در شرایط B و C خطر جنگ تحت پوشش نیست و با توجه به فرم جدید بیمه‌نامه که قبلاً توضیح داده شد، در نظر اول این طور به نظر می‌رسد که ذکر استثنای جنگ در شرایط B و C ضرورتی ندارد. لیکن از یک سو عرف بیمه است که در تمام شرایط بیمه حمل و نقل خطر جنگ و اعتصاب را مستثنی کنند و از دیگر سو، چنانچه خطر جنگ و اعتصاب استثنا نمی‌شد، در ارتباط با شرط ۱/۱/۱ (خطرهای آتش‌سوزی و انفجار) این تصور به ذهن می‌آمد که آتش‌سوزی و انفجار ناشی

از جنگ هم بیمه است. به علاوه تفسیر شرط ۱/۱/۴ (برخورد با جسم خارجی) می‌توانست مشمول برخورد وسیله حمل با مین و سایر وسایل جنگی هم باشد. به هر حال در شرط A استثنای خطر جنگ ذکر نشده، بنابر این در غیاب این استثنا، واژه «تمام خطرها» مندرج در خطرهای تحت پوشش شرط مذکور در برگیرنده خطر جنگ هم هست. در شرایط قدیم وقتی استثنای جنگ یا اعتصاب (FC&S یا FSR&CC)^۱ حذف می‌شد بدین مفهوم بود که این خطرها خود به خود تحت پوشش بیمه‌نامه قرار گرفته‌اند. در شرایط ۱۹۸۲ کافی نیست که برای پوشش دادن خطر جنگ یا اعتصاب، استثنای جنگ یا اعتصاب را حذف کرد. بلکه این پوشش را باید بیمه‌گذار یا نماینده او درخواست کند و شرط جنگ یا اعتصاب هم ضمیمه شود تا خطر یا خطرهای مذکور را تحت پوشش درآورد. البته قصد بیمه‌گران این نیست که تصادمی را که در زمان جنگ به علت کمبود روشنایی پیش می‌آید مستثنی کنند لیکن استثنای شرایط جدید هم این موضوع را به روشنی بیان نکرده است (در شرایط قدیم شرط F.C.&S. این وظیفه را انجام می‌داد). شرط ۶/۱ صراحتاً زیان، آسیب یا هزینه‌های ناشی از عملیات شبه جنگی را مستثنی کرده است. در مورد شرط ۶/۲ توصیه می‌شود که هنگام بیمه کردن خطر جنگ، برای روشن شدن موضوع عملیات تسخیر در دریا و غیره در شرط جنگ اضافه شود. شرط ۶/۳ برخورد وسیله حمل با مین و اژدرهای باقیمانده از عملیات جنگی را مستثنی می‌کند. شرط ۶ شرط A نشان می‌دهد که دزدی دریایی^۲ مستثنی نیست. بنابر این دزدی دریایی در قالب خطر دریا در محدوده تعریف «تمام خطرها» مندرج در شرط A می‌گنجد. اما جزو تعریف خطرهای تحت پوشش شرایط B و C محسوب نمی‌شود. باید توجه داشت که دزدی دریایی جزو خطرهای تحت پوشش شرط جنگ جدید هم نیست.

۴. شرط ۷/۳ موضوعی است که به شرایط جدید اضافه شده و به موجب آن زیان ناشی از عمل هر شخصی که با انگیزه سیاسی اقدام می‌کند مستثنی شده است. این استثنا محدود به انفجار مواد منفجره نیست بلکه زیان ناشی از ربوده شدن کالا به دست افراد تروریست و غیره را نیز شامل می‌شود. در شرایط جدید هزینه‌های مصروف بیمه‌گذار در ارتباط با خطرهای مستثنی شده تحت تأمین نیست. بنابر این چنانچه بندر

۱. در شرایط جدید این استثنایات تحت عنوان war exclusion و strikes exclusion آمده است.

تخلیه به علت اعتصاب و غیره مسدود باشد و حمل کننده مجبور شود محموله را در محل دیگری تخلیه کند با وجود شرط ۱۲ (هزینه‌های ارسال) این هزینه‌ها را نمی‌توان از بیمه‌گر مطالبه کرد. این استثنا حتی در مواردی هم که آسیبهای ناشی از عملیات کینه‌توزی^۱ تحت تأمین بیمه قرار گرفته باشد، به قوت خود پابرجاست.

۵. در شرایط ۱۹۸۲ بیمه‌گران پذیرفته‌اند که: چنانچه محموله با کشتی طبقه‌بندی نشده یا با کشتی نامناسب حمل شود، اما بیمه‌گذار یا کارکنان او از این موضوع اطلاع نداشته باشند، از جریمهٔ نقض تعهد بیمه‌گذار صرف نظر کنند^۲ (شرط ۵/۲). لیکن با گنجاندن شرط استثنای عدم قابلیت دربانوردی و نامناسب بودن کشتی (شرط ۵/۱) خسارتهای ناشی از عدم قابلیت دربانوردی کشتی یا کرجی، نامناسب بودن کشتی، کرجی، وسیلهٔ حمل، کانتینر یا لیفت و ان را صراحتاً استثنا کرده‌اند. ذکر این نکته ضروری است که استثنای فوق هنگامی اجرا خواهد شد که بیمه‌گذار یا کارکنان او در هنگام بارگیری از عدم قابلیت و نامناسب بودن وسایل مطلع باشند. نکتهٔ دیگر اینکه کارکنان بیمه‌گذار مشمول بارچینان کانتینر که در نقش نماینده اقدام می‌کنند نخواهند بود. همین قاعده در مورد نمایندگان کشتیرانی و امانت ستانان یا مالکان کشتی، اداره‌کنندگان کرجیها و نمایندگان آنها هم اعمال می‌شود، مشروط بر اینکه اقدامهای نامبردگان را بیمه‌گذار مستقیماً کنترل نکند. بسیار مهم است که بدانیم: خسارت، زیان یا هزینه هنگامی مستثناست که نتیجهٔ بلافصل عدم قابلیت دربانوردی یا نامناسب بودن وسیله باشد. بدین ترتیب چنانچه زیان همگانی به علت عدم قابلیت دربانوردی کشتی‌ای روی دهد که بیمه‌گذار در زمان بارگیری محموله به آن از عدم قابلیت دربانوردی‌اش مطلع بوده، تفدیة ناشی از این زیان همگانی و همچنین سهم‌الشرکهٔ این زیان را بیمه‌گر جبران نخواهد کرد. همین قاعده در مورد هرگونه زیان بیمه‌شدهٔ دیگر هم قابل اعمال است.

۶. در شرایط جدید شرط نفع بیمه‌پذیر اضافه شده است (شرط ۱۱) شرط مذکور در دو قسمت (۱۱/۱ و ۱۱/۲) تنظیم شده. قسمت اول اعلام می‌دارد که بیمه‌گذار باید در

1. malicious damage

۲. در صورتی که ثابت شود بیمه‌گذار تعهد قابلیت دربانوردی و مناسب بودن کشتی را نقض کرده است. بیمه‌گر از زمان نقض تعهد، در مورد هیچ‌گونه خسارتی متعهد نخواهد بود، خواه خسارت مربوط به شرایط کشتی باشد یا نباشد.

هنگام ورود خسارت دارای نفع بیمه‌پذیر باشد، در غیر این صورت خسارت قابل پرداخت نیست. در قسمت دوم بیمه‌گران به شرایطی توجه کرده‌اند که بیمه‌نامه بعد از شروع حمل خریداری شده است و اعلام می‌دارند: در چنین شرایطی حتی اگر خسارتی هم قبل از انعقاد قرارداد بیمه اتفاق افتاده باشد، آن را جبران خواهند کرد (مشروط بر اینکه بیمه‌گذار در هنگام انعقاد قرارداد از این خسارت اطلاعی نداشته باشد). نکتهٔ اخیر در ارتباط با مادهٔ ۱۸ قانون بیمهٔ ما حایز اهمیت است.^۱ بنابراین باید با استفاده از مدلول مادهٔ ۳۵ قانون بیمهٔ ایران در شرایط عمومی یا شرایط خصوصی بیمه‌نامه این موضوع ملحوظ شود.

۷. در شرایط جدید شرط ارزش اضافی در نظر گرفته شده است (شرط ۱۴). این شرط در دو قسمت تنظیم شده و ناظر به مواردی است که محموله به موجب چند بیمه‌نامه که مجموعاً ارزش مورد بیمه را تشکیل می‌دهند، بیمه شده است.^۲ در این صورت مسئولیت هریک از بیمه‌گران به تناسب سهمی است که از مبلغ کل به عهده گرفته‌اند و بیمه‌گذار موظف است که هنگام خسارت، مدارکی ارائه نماید که نشان دهد محموله معادل مجموع مبلغ بیمه شده ارزش داشته است.

۸. شرط ۴ شرایط قدیم (تغییر سفر) بیمه‌گذار را با پرداخت حق بیمه‌ای که تعیین می‌شد، در مقابل تغییر سفر و اشتباهاتی که ممکن بود در اعلام مشخصات سفر و کشتی روی دهد، محافظت می‌کرد. حال آنکه شرط ۱۰ شرایط جدید (شرط تغییر سفر) فاقد این خصیصه است و مقرر می‌دارد: هرگاه بعد از شروع بیمه، بیمه‌گذار مقصد کالا را عوض کند مشروط بر اینکه موضوع فوراً به بیمه‌گر اطلاع داده شود، در مقابل شرایط و حق بیمه‌ای که بیمه‌گر تعیین می‌کند تحت پوشش خواهد بود. طبق شرط فوق اولاً باید موضوع تغییر سفر فوراً به بیمه‌گر اطلاع داده شود. ثانیاً بیمه‌گذار در مورد اشتباهاتی که ممکن است در اعلام مشخصات سفر و کشتی روی دهد بدون محافظت است.

۹. شرایط قدیم در برگیرندهٔ شرط craft بود. این موضوع در شرایط جدید درج

۱. مادهٔ ۱۸ قانون بیمهٔ کشورمان اعلام می‌دارد: هرگاه معلوم شود خطری که برای آن بیمه به عمل آمده قبل از عقد قرارداد واقع شده بوده است، قرارداد بیمه باطل و بی‌اثر خواهد بود. در این صورت اگر بیمه‌گر وجهی از بیمه‌گذار گرفته باشد عشر از مبلغ مذکور را به عنوان مخارج کسر و بقیه را به بیمه‌گذار مسترد دارد.

۲. این گونه بیمه‌نامه‌ها بیشتر در بازار بیمهٔ انگلستان که مؤسسهٔ لویدز و سایر بیمه‌گران خصوصی فعالیت می‌کنند صادر می‌شود. لیکن در بازارهای دیگر بیمه هم‌زمانی که ارزش محموله بسیار زیاد و از حدود ظرفیت بیمه‌گری یک بیمه‌گر خارج باشد، صادر می‌شود.

نشده. علت آن هم این است که واژه وسیله حمل (conveyance) مندرج در شرایط جدید معمولاً مشمول تعریف شناورهای سبکی هم که کالا را از بندر به کشتی یا از کشتی به بندر حمل می‌کنند می‌شود. شناورهای سبکی که محموله را در رودخانه یا کانال حمل می‌کنند نیز در چارچوب این تعریف می‌گنجد. لیکن تعریف مذکور شامل شناورهایی که برای انبار کردن و نگهداری محموله، خارج از جریان عادی حمل مورد استفاده قرار می‌گیرند نخواهد بود.

۱۰. طبق شرایط جدید، برای مواردی که به صورت مشروط تحت پوشش بیمه است^۱ بیمه‌گذار موظف است به محض اطلاع از هرگونه واقعه‌ای، بیمه‌گر را فوراً و کتباً مطلع سازد و حقوق بیمه‌گذار این شرط در پایین هر سه شرط A و B و C آمده است. ■



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی