

نکاتی درباره مقررات حمل و نقل دریائی

ترجمه: سرکیس حق وردی

دریائی را جبران نماید. این قرار مبتنی بر آنست که بیمهگر در مورد آن توافق دارد گر چه مجاز است خطرهائی مانند جنگ را استثناء نماید. این قانون قسمتی از مسئولیتها را بعهدہ بیمهگذار گذاشته است. بخش چهارم این قانون از شرط بندی جلوگیری بعمل می آورد و بخش هفدهم آن مقرر می دارد که در صورت عدم رعایت حسن نیت کامل از جانب هر یک از طرفین طرف دیگر می تواند از اجرای قرار داد خودداری نماید. حسن نیت کامل باین معنی است که بیمهگذار یا نماینده وی هنگام درخواست صدور بیمه نامه باید کلیه اطلاعات خود در زمینه نامناسب بودن ریسک را در اختیار بیمهگر قرار دهد.

بخش بیست و هفتم این قانون اصولاً "توسط کسانی که در بیمه حریق دارای تجاربی هستند باید بدقت خوانده شود زیرا منظور آن ایجاد پیشگیری از بروز اختلاف در قیمت گذاری مورد بیمه پس از وقوع خسارت می باشد. در این بخش آمده است که وقتی در بیمه نامه حمل و نقل ارزش قید می گردد منظور آنست که این ارزش ملاک ادعای غرامت خواهد بود.

از طرف دیگر چنانچه در بیمه نامه ارزش قید نشود، ارزش مورد بیمه از طریق بخش شانزدهم این قانون بدست خواهد آمد که اجمالاً "در مورد کشتی ارزش بازار آن در شروع پوشش بیمه ای و در مورد کالا ارزش اولیه آن با اضافه هزینه حمل و بیمه خواهد بود. یکی از نکات برجسته در رابطه با بیمه کالا این است که در طول اعتبار بیمه معمولاً "مالکیت کالا از فروشنده به خریدار منتقل می گردد. وقتی بیمه نامه ای بنام فروشنده صادر می شود فروشنده می تواند آنرا مانند چک بانکی با ظهرونیسی به خریدار منتقل نماید. این مطلب در بخش پنجاهم قانون ذکر

قانون بیمه دریائی شامل سه گروه مقررات مختلف می باشد که اولین و آشکارترین آنها قانون بیمه دریائی مصوب سال ۱۹۰۶ است. پس از تصویب این قانون مشاهده شد که در آن کلمات و عباراتی بکار رفته است که برای وکلای مختلف معانی مختلفی دارد. این اختلافات طی رسیدگی قانونی به دعاوی گوناگون توسط قضات حل و فصل شده و قضاوت های بعمل آمده در این موارد برای سایر دادگاهها لازم الرعایه گردید و بصورت قانون عمومی درآمد.

گروه دوم شامل مقرراتی است که اکثراً "توسط صاحبان کشتی، فرستندگان کالا و بیمهگران ایجاد گردیده و بواسطه موافقتنامه های بین المللی حکم قانون را بخود گرفته و برای طرفین لازم الاجراء است. برای مثال مقررات یورک آنتورپ یکی از آنهاست که مشخص می نماید چه کسی باید زیانهای را که برای نجات کشتی و کالا از وضع بحرانی بصورت عمدی ایجاد می گردد، جبران نماید.

گروه سوم مقرراتی است که در پی توافقات بعمل آمده بین طرفین ذینفع در حمل و نقل ایجاد گردیده و متعاقباً "توسط دولتها وارد قوانین ملی شده است. در این مورد میتوان قانون حمل کالا از طریق دریا را مثال زد که صاحبان کشتی را ملزم می نماید تا تمام کوشش خود را بکار ببرند، کشتی و انبارهای آنرا برای بحر پیمائی کاملاً "مساعد و آماده نمایند. این قانون در بسیاری از موارد برای بیمهگران کالا امکان آنرا فراهم می نماید که خسارات بوجود آمده بعلت عدم قابلیت بحرییمائی کشتی را که ناشی از مسامحه بوده از صاحبان کشتی باز یافت نمایند.

سراغاز قانون بیمه دریائی می گوید که بیمهگر متعهد گردیده است که زیانهای ضمنی یک ماجرای

شده است در حالیکه بیمه‌گران کشتی تقریباً "در کلیه بیمه‌نامه‌های کشتی مطالبی قید می‌نمایند که این وضع را تغییر می‌دهد و مانع از آن می‌گردد که بیمه‌نامه کشتی به خریدار انتقال داده شود.

درک مفهوم صحیح بعضی از قسمتهای این قانون بعلت کاربرد بیان غیر مصطلح حقوقی دشوار است. برای مثال در بخش هفتم آمده است "نفع غیر قابل حصول همانند نفع محتمل الحصول قابل بیمه می‌باشد." منظور از آن اینست که خریدار می‌تواند کالائی را که فروشنده برای وی می‌فرستد بیمه نماید گرچه وی ممکن است کالا را بعلت عدم تطابق با نمونه رد نماید. در بخش پنجاه و سوم آمده است که مسئولیت پرداخت حق بیمه بیمه‌نامه‌هایی که توسط دلال بیمه صادر میشود بعهده وی می‌باشد، هر چند مسئولیت پرداخت خسارت و حق بیمه برگشتی در وجه بیمه‌گذار بعهده بیمه‌گراست. بنظر می‌رسد که این امر تا حدودی غیر منصفانه است اما بخش بعدی که می‌گوید دلال بیمه می‌تواند تا وصول حق بیمه بیمه‌نامه صادره را نگهداری نماید مطلب مذکور تا حدودی منصفانه جلوه می‌نماید. همچنین دلال میتواند تا وصول حق بیمه‌های معوق سایر بیمه‌نامه‌ها، بیمه‌نامه صادره را نگهداری نماید مگر آنکه با دلال دیگری وارد معامله شده باشد. تفسیر ساده‌ای که روی این بخش بعمل می‌آید جهت دستیابی به بعضی از مقاصد متناسب است ولی چنانچه مسئله‌ای بوجود آید بایستی به خود قانون مراجعه شود.

در اینجا مناسب است به مقرراتی که صاحبان کشتی را مورد کنترل قرار میدهد و در قانون حمل کالا از طریق دریا مصوب ۱۹۷۱ بیان شده است، اشاره‌ای بعمل آید. این قانون برای بیمه‌گران حائز اهمیت است زیرا به آنها امکان می‌دهد تا متعاقب پرداخت خسارت به بیمه‌گذار خسارت پرداختی را از حاملین کالا که در ایجاد خسارت مسئول شناخته شوند بازبافت نمایند. لازم به ذکر است که تا این اواخر حاملین کالا با ذکر مطالبی درباره‌ها باین مضمون که در مورد خسارات ناشی از سهل‌انگاری مسئولیتی بعهده ندارند از پرداخت خسارت خودداری می‌نمودند. ذکر این نوع مطلب غیر اصولی درباره‌ها بعلت

بهم پیوستن خطوط کشتیرانی قدرتمند، مانند کارتل - های با قدرت انحصاری، امکان پذیر بود و در قرن گذشته فرستندگان کالا قادر نبودند در این مورد کاری انجام دهند.

بهر صورت فرستندگان کالا طی چندین کنفرانس بین‌المللی صاحبان کشتی را متقاعد نمودند تا موافقت خود را با عدم ذکر چنین مطالبی درباره‌ها اعلام نمایند معذرا آنها به قول خود عمل نکردند. در نتیجه در سال ۱۸۹۳ دولت آمریکا قانون "هارتر" را به تصویب رساند. این قانون از ذکر مطلب یاد شده روی بارنامه‌هایی که برای حمل کالاهای صادراتی و وارداتی آمریکا صادر می‌گردید معانت بعمل می‌آورد. بهمین ترتیب قوانین مشابهی در کشورهای کانادا، استرالیا و نیوزیلند به تصویب رسید.

وقتی دولت انگلیس متوجه گردید که بخاطر حمایت بعمل آمده طی این قوانین از فرستندگان کالا بازار حمل و نقل متوجه مؤسسات حمل و نقل کشورهای مستعمره شده است، تلاش نمود تا صاحبان کشتی را متقاعد نماید تا با تصویب قانون مشابهی در انگلستان موافقت نمایند ولی صاحبان کشتی بر این عقیده بودند که پذیرش داوطلبانه این مطلب از جانب صاحبان کشتی موثرتر خواهد بود، ولی چنین نبود.

در نتیجه طی یک کنفرانس بین‌المللی در "هاگ" یک سری مقررات وضع شد و برحسب اتفاق وارد قانون حمل کالا از طریق دریا مصوب سال ۱۹۲۴ گردید. این قانون بوسیله قانون مشابهی در سال ۱۹۷۱ بی‌اثر شد و مقررات جدیدی که طی کنفرانس "ویزیبی" مورد توافق واقع شده بود به آن اضافه گردید.

مقررات هاگ ویزیبی سبب توسعه مقررات اولیه هاگ گردید بطوریکه به بیمه‌گران امکان داد که زیان وارده کالاهائیکه از بنادر انگلستان یا صدور بارنامه حمل می‌گردید از صاحبان کشتی بازبافت نمایند. ضمناً "حمل حیوانات زنده و کالای روی عرشه در صورتی مشمول این مقررات می‌گردید که درباره‌ها یا قرارداد حمل آنرا صریحاً" قید می‌نمودند. توضیح اینکه قانون سال ۱۹۲۴ حمل حیوانات زنده و کالای روی عرشه را از این مقررات مستثنی نموده بود ولی قانون سال ۱۹۷۱ این موارد را در صورتی مشمول

مقررات می‌نمود که در بارنامه قید می‌گردید .

قانون هاگ ویزی از نظر تنظیم تا حدودی خواننده را سردرگم می‌نماید زیرا قسمت اول آن شامل بخشها و قسمت دوم آن شامل مواد قانونی است . بخش‌ها شامل بندهائی است که مقررات را بحالت قانون در می‌آورد و مواد قانونی خود مقررات می‌باشند .

از پیچیدگی دیگر این قانون ماده دهم آن است که شامل یک صفحه مطلب درباره معذوراتی است که به صاحبان کشتی امکان آنرا میدهد تا برای فرار از زیر بار مسئولیتهای واقعی خود به آن متوسل شوند . از نظر بیمه‌گران بند هشتم از ماده سوم حائز اهمیت است زیرا این بند به صاحبان کشتی اجازه نمی‌دهد که مسئولیتهای واقعی خود را به غیر واگذار نمایند . در این بند آمده است " هر عبارت ، شرط یا توافقی در قرار داد حمل که موه‌سه حمل و نقل یا کشتی را از مسئولیت زیان یا خسارت وارده به کالا یا در ارتباط با کالا که ناشی از غفلت ، اشتباه یا کوتاهی در انجام وظائف و مسئولیتهای قید شده در این ماده باشد ، میرا نماید یا بگونه‌ای جز آنچه در این مقررات پیش‌بینی شده است تقلیل دهد ، کان لم یکن و بی اثر خواهد بود . " ظاهرا این ماده نشان میدهد که از واگذاری مسئولیتهای کشتیرانی به غیر مانع بعمل آمده است ولی صاحبان کشتی با ذکر این مطلب در بارنامه‌ها که آنها باید از بیمه استفاده نمایند این ماده را کنار گذاشتند .

در حال حاضر بعلت وجود چند خط در آخر این بند که می‌گوید " هر نوع استفاده از بیمه بنفع موه‌سه حمل و نقل یا هر شرطی مشابه آن بعنوان شرطی تلفی خواهد شد که موه‌سه حمل و نقل را از مسئولیت میرا می‌نماید . " لذا باتوجه به مفاد بند هشتم از ماده سوم که فوقاً " به آن اشاره گردید این قبیل شروط در بارنامه‌ها کان لم یکن و بی‌اثر خواهد بود .

افرادی که با قانون بیمه دریائی آشنا هستند اطلاع دارند که بخش سی‌ونهم این قانون می‌گوید در بیمه‌نامه سفر کشتی شرط ضمنی وجود دارد که کشتی باید قابلیت بحریپیمائی داشته باشد " ولی عبارت هم‌ردیف آن در قانون حمل کالا از طریق

دریا شرط مزبور را تغییر داده و صرفاً " مقرر می‌دارد که صاحبان کشتی جهت آماده نمودن کشتی برای بحریپیمائی باید " سعی لازم " بعمل آورند . از مقرراتی که مشخصاً " جزو قوانین انگلستان نیست مقررات یورک آنتورپ می‌باشد هر چند منشاء آن از لحاظ زمان به دوره کارتاژها برمی‌گردد . این مقررات ناظر بر طرز مشارکت طرفین ذینفع در پرداخت هزینه‌های نجات کشتی و کالاهای در معرض خطر است .

ناخدای کشتی ممکن است در وضع بحرانی مجبور شود برای جلوگیری از زیان بزرگتری زیانهائی را بصورت عمدی ایجاد نماید . برای مثال در حالیکه یک کشتی کوچک لنگر انداخته در معرض خطر غرق شدن در اثر برخورد با کشتی بزرگتری که از کنترل خارج شده است قرار می‌گیرد ، ناخدای کشتی کوچک برای فرار فوری از سر راه کشتی بزرگتر زنجیر لنگر را پاره می‌کند و این وسیله پرارزش از دست می‌رود در عوض بر اثر این اقدام عمدی ناخدا کشتی و کالا و کرایه‌ای که پس از تحویل کالا به مقصد وصول می‌گردد نجات می‌یابد . از این نظر منطقی است که کلیه کسانی که در قبال ایجاد چنین زیانی منتفع شده‌اند در جبران زیان سهیم شوند .

سهم زیان هر یک از افراد ذینفع به تناسب ارزش نجات یافته خواهد بود . برای مثال چنانچه ارزش کشتی یکصد میلیون ریال و ارزش کالا نیز برابر همان مبلغ باشد ، کل ارزش نجات یافته برابر دویست میلیون ریال خواهد بود و چنانچه ارزش لنگر جدید معادل یک میلیون ریال باشد سهم مالک کشتی در جبران زیان معادل پانصد هزار ریال خواهد بود . این نوع زیانه‌ها را " جنرال اورییج " می‌گویند .

کلمه جنرال اورییج بگوش افراد غیر حرفه‌ای تا حدودی ناآشنا است . این کلمه زمانی بکار برده شد که زبان تجاری در آن زمان " نرمن فرانسه " بود و به لغت زیان " آواری " می‌گفتند . این لغت بعداً " تبدیل به " اورییج " شد و امروزه نیز در بازار بیمه دریائی به زیانهائی که مربوط به شخص معینی می‌شود " پار تیکیولار اورییج " و به زیانهائی که جبران آن بعهدہ عموم می‌باشد " جنرال اورییج " می‌گویند .

نظر به حقانیت سهیم شدن در جبران زیانهای عمومی، هزاران سال است که به آن عمل می‌شود. زمانی که حکومت کارتاژها به پایان رسید رومی‌ها این عمل را ادامه دادند و مقرراتی نیز به آن افزودند و زمانی که امپراطوری آنها توسط "هانها و گوته‌ها" از بین رفت فرانسه جانشین آنها گردید. سابقه قوانین جنرال اورپیج در جزیره الرون نگهداری می‌شد و در حال حاضر نیز مقداری از آن موجود می‌باشد و در نتیجه تا قرن نوزدهم اصول جنرال اورپیج در سراسر دنیای تجارت گسترش یافت ولی جزئیات اصول آن در کشورهای مختلف متفاوت بود و از این نظر بنفع بازرگانی بین‌المللی نبود.

برای مثال چنانچه در یک کشتی فرانسوی در حال حمل کالای آلمانی بمقصد آمریکا خسارت جنرال اورپیج واقع می‌شد مالک فرانسوی کشتی مایل بود که خسارت جنرال اورپیج براساس قانون کشور فرانسه و یا احتمالا "براساس قانون بندر مقصد کشتی تعیین گردد ولی مالک آلمانی کالا مایل بود که براساس قانون آلمان عمل شود و چنانچه طرفین در مورد این اختلاف به سازش می‌رسیدند تازه ممکن بود متوجه شوند که بیمه‌نامه توسط مؤسسه لویدز صادر گردیده و در نتیجه بیمه‌گر براساس قانون انگلیس خسارت را پرداخت خواهد نمود.

بنابراین طرفین ذینفع جهت حل مشکل در یورک، آنتورپ و کشورهای دیگر اروپائی جلساتی تشکیل دادند که ماحصل آن بوجود آمدن مقررات یورک آنتورپ بود.

اکثر مؤسسات کشتیرانی در جهان موافقت نمودند در بارنامه‌های خود عبارتی قید نمایند مبنی بر اینکه در صورت وقوع جنرال اورپیج براساس مقررات یورک آنتورپ عمل خواهند نمود.

به همین ترتیب بیمه‌گران نیز موافقت نمودند که خسارت تعیین شده براساس این مقررات را بپذیرند. نظر باینکه در حال حاضر این مقررات قریباً "حاکم بر کلیه قراردادهای حمل می‌باشد، تحت قانون عادی قراردادها دارای قدرت اجرائی است.

اگر چه مقررات یورک آنتورپ بعنوان قانون محسوب نمی‌شوند ولی بر اثر کاربرد مدام عملاً"

همردیف با قانون بشمار می‌روند و مسلماً "احکام قانونی صادره براساس این مقررات تشکیل قانون را می‌دهند. برای مثال حدود شصت سال قبل مشاهده شد که از انبار کشتی دود خارج می‌شود لذا جهت خاموش کردن شعله آتش آب بداخل انبار ریخته شد ولی وقتی بار کشتی پس از رسیدن به بندر تخلیه گردید مشاهده شد که آتش‌سوزی واقع نشده بلکه آنچه را که تصور نموده بودند دود است بخار بوده. متعاقباً "در دادگاه بر سر این موضوع که چه کسی می‌بایستی خسارت وارده بر اثر آب را پرداخت نماید بین طرفین ذینفع دعوی در گرفت.

فرستندگان کالا ناخدا را متهم نمودند ولی وی مدعی شد که با حسن نیت بنفع فرستندگان کالا عمل نموده. در هر حال ماده سه مقررات یورک آنتورپ می‌گوید خسارت وارده بر اثر آب که جهت خاموش کردن آتش بکار می‌رود جنرال اورپیج محسوب می‌شود و قابل تأمین است و چون در این واقعه آتش‌سوزی واقع نشده بود بلکه فقط بیم وقوع آتش سوزی وجود داشته لذا فرستندگان کالا دعوی را باختند و احتمالاً "بازنده اصلی بیمه‌گران آنها بودند.

طبق مقررات جنرال اورپیج سهم زیانی که بعهدده هر یک از طرفین می‌باشد متناسب با ارزش مال نجات یافته خواهد بود. ارزش نجات یافته در ارتباط با فرستنده کالا معادل ارزش کالای تخلیه شده براساس فاکتور با اضافه مبلغی خواهد بود که وی برای خسارت عمدی وارده به کالای خود دریافت می‌نماید. عملاً "در خلاصه کلام می‌گویند " آنچه نجات می‌یابد در جبران زیان مشارکت می‌نماید".

ماده‌ای از مقررات که فرستندگان کالا را از ارسال اقلام نامطلوب مانند هروئین و غیره برحذر می‌دارد ماده شماره چهاردهم است. این ماده می‌گوید زیان یا خسارت وارده به کالائی که مشخصات آن بطور کامل اظهار نشده باشد و یا بدون اطلاع مؤسسه حمل و نقل بارگیری شده باشد جزو جنرال اورپیج بحساب نخواهد آمد ولی چنانچه سالم تخلیه شود می‌بایستی در پرداخت سهم جنرال اورپیج سهیم گردد. سئوالی که مطرح می‌شود این است که "چه کسی ارزش آنرا تعیین خواهد نمود".