

بررسی ریسک عدم تحویل

از: آقای مهندس آوانسیان

مقدمه:

متن و ترجمه: Institute Non-Delivery Clause¹
"بدین وسیله موافقت می‌شود که خسارت عدم تحویل یک بسته کامل که به موجب قرارداد حمل تعهد مالک کشتی یا حمل‌کنندگان دیگر در جریان آن محدود بوده، کمتر از... باشد یا اصولاً" تعهدی نداشته باشند پرداخت شود". بیمه‌گران مجاز خواهند بود تا میزان خسارت پرداختی به مؤسسه حمل و نقل یا هرکس دیگر مراجعه و خسارت را (پس از کسب هزینه‌های باز یافتی اگر چنین هزینه‌ای شده باشد) دریافت دارند.

بخش اول که در بین دو علامت (") میباشد حاکی از اعلام موافقت بیمه‌گر است به قبول پوشش بیمه‌ای (جبران خسارت) این ریسک و اشاره دارد بر اینکه فقط یک بسته کامل مورد پوشش است مشروط بر اینکه تعهد مالک کشتی یا حمل‌کنندگان در جبران خسارت در قرارداد حمل تاحد قیمت کالا محدود شده، کاهش یافته و یا نفی شده باشد.

بخش دوم این کلوز صرفاً "در رابطه با اصل جان‌نشینی است و تأکید دارد بر اینکه پس از دریافت خسارت، بیمه‌گذار بیمه‌گر را جان‌نشینی خود بدریافت هر مبلغ با زیافت شده از حمل‌کنندگان یا دیگران مجاز می‌دارد و بطوریکه می‌بینیم ماهیت عدم تحویل در کلوز آشکارا بیان نشده است گرچه از لحاظ بیمه‌گر ممکن است درک آن آسان باشد ولی روشن بودن مطلب از دیدگاه بیمه‌گذار هم مطرح است تا اختلاف برداشت از بین برود و اینکه بیمه‌گر از بیمه‌گذار متوقع باشد که بدلیل تخصص او طبعاً "تسلیم نظرش بشود بدون اینکه این نظر مستند باشد یک خواست غیر منطقی است علیهذا در این مقاله سعی بر این است

از آنجا که بسیاری از اختلافاتی که بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در مورد خسارات باربری پیش می‌آید به ریسک بیمه‌ای عدم تحویل ارتباط دارد تا آنجا که کار به محاکم نیز کشیده میشود، مفید بنظر میرسد در این نوشته به بررسی ریسک و بیمه عدم تحویل پرداخته شود تا شاید زمینه لازم برای درک یکسانی از این ریسک بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار فراهم شود. پس از ذکر این مقدمه می‌پردازیم به:

بررسی پوشش بیمه‌ای عدم تحویل

ریسک عدم تحویل در کشورها مستقلاً "بیمه نمی‌شود بلکه این ریسک همراه با خطرات شرط اف. پ. آ. مورد پوشش بیمه‌ای قرار می‌گیرد، بدین ترتیب که به بیمه‌نامه‌ها تیکه شامل خطرات F.P.A هستند کلوز چایی ریسک عدم تحویل (Institute Non Delivery Clause) را الصاق می‌نمایند و الصاق فرم چایی این کلوز به بیمه‌نامه در حکم موافقت با قبول پوشش بیمه‌ای این ریسک است.

این نحوه بیمه کردن ریسک عدم تحویل علت اصلی اختلافاتی است که بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار بروز میکند چون نه در شرایط عمومی بیمه باربری در مورد آن توضیحی داده شده است و نه در کلوز آن (همانطوریکه بعداً "خواهیم دید) ماهیت این ریسک روشن شده است بنابراین بسیار طبیعی است که اختلاف در برداشت از مفهوم آن پیش آید لذا لازمست که کلوز ریسک عدم تحویل بررسی شود تا با تجزیه و تحلیل مفاد آن در حد امکان ماهیت ریسک روشن گردد.

از کالای یکصد صندوقی ما فقط ۹۷ صندوق از کشتی تخلیه شده و سه صندوق از آن کسراست و حالابجای اینکه به ما در مقابل ترخیصه و بارنامه ۱۰۰ صندوق کالا تحویل دهند فقط ۹۷ صندوق تحویل میدهند و بجای ۳ صندوق دیگر ترخیصه ۳ صندوق و صورتجلس کسری این ۳ صندوق را که بامضای مسئولین بنادر و نماینده کشتیرانی رسیده است میدهند .

ما حالا در مقابل "واقعه‌ای" قرار گرفته‌ایم ، بجای ۳ بسته از کالا ترخیصه و صورتجلس آن را در دست داریم . برای ما دلیل این امر بهیچوجه روشن نیست همانطوریکه دیدیم هیچ حادثه‌ای در بارگیری و در جریان سفر و در تخلیه روی نداده است که بشود این کسری را در ارتباط با آن دانست در هر حال ما به بارنامه حمل مراجعه مینمائیم تا وضع صاحبان کشتی و حمل‌کنندگان روشن شود .

در بارنامه خوشبختانه این مورد پیش‌بینی شده است و به صاحبان کشتی ۶ ماه مهلت داده شده است تا در مسیری که کشتی طی کرده و در هر جایی که تصور میکنند ممکن است این ۳ بسته جا مانده باشد جستجو کنند و کالای ما را پیدا کنند و در بندر (ب) و یا در محل مناسب دیگری بما تحویل دهند پس هنوز برای ما این امید باقی است و برای کشتیرانی این احتمال وجود دارد که این سه صندوق را پیدا کند ولی اگر پیدا نشد ما در چه وضعی قرار خواهیم گرفت و چه کسی جوابگوی این سه صندوق کسری کالای ما خواهد بود . قبل از نتیجه‌گیری از این فرض یعنی حمل یکصد صندوق کالای تجاری را با نتیجه دیگر مورد نظر قرار میدهم . ما یکصد صندوق کالا داریم که از بندر (الف) بمنظور حمل به بندر (ب) به مؤسسه کشتیرانی تحویل داده‌ایم و بارنامه حمل برای ما صادر شده است . این صد صندوق کالا هم اینک در کشتی (ک) در بندر (الف) بارگیری میشود و ما نیز ناظر جریان این بارگیری هستیم ولی ناگهان یکی از صندوقها از جرثقیل بدریا سقوط میکند و اینک فقط ۹۹ صندوق از محموله ۱۰۰ صندوقی ، در انبار کشتی قرار دارد و در مانیفست کشتی هم بهمین ترتیب ثبت میشود .

کشتی در مسیر دریائی خود مواجه طوفان میشود

تا با بررسی یک حمل دریائی از شروع تا پایان آن ماهیت ریسک عدم تحویل را روشن سازیم . بدین منظور فرض میکنیم که :

ما یک صندوق کالای تجاری داریم که قرار است از بندر الف (مبدأ) به بندر ب (مقصد) بوسیله کشتی (ک) حمل شود . ۱۰۰ صندوق کالای خود را برای حمل به مؤسسه کشتیرانی تحویل داده‌ایم و بارنامه‌ای برای آن صادر شده است و هم اینک در بندر الف مشغول بارگیری این محموله هستیم و ما هم از شروع بارگیری در بندر (الف) تا رسیدن و تخلیه آن در (ب) ناظر جریان این حمل میباشیم . بارگیری یکصد صندوق کالای ما در کشتی پایان پذیرفت و طبق معمول در مانیفست کشتی این بارگیری ثبت میشود و بنابراین ما به موجب بارنامه حمل و مانیفست کشتی ۱۰۰ صندوق کالا در کشتی بمنظور حمل به بندر (ب) داریم .

کشتی مسیر دریائی خود را بطور عادی و بدون برخورد با هیچگونه خطری طی میکند و صحیح و سالم به بندر (ب) وارد و لنگر میندازد .

در یک نظر سطحی به انبار کشتی که محموله‌ها در آن قرار گرفته همه چیز طبیعی است . صندوقها سالم و ظاهرا "هیچگونه آثار خسارتی در آن مشهود نیست بنابراین اگر در جریان تخلیه کالا نیز کشتی مواجه با اشکالی نشود بحق باید منتظر تحویل ۱۰۰

صندوق کالای خود باشیم . فرض کنیم تخلیه محمولات کشتی نیز بدون حادثه پایان پذیرفت و برای هر محموله نماینده کشتیرانی مشغول صدور ترخیصه میباشد برای ما نیز طبق بارنامه و مانیفست کشتی ترخیصه ۱۰۰ صندوق کالا صادر گردید تا با انجام تشریفات لازم آنرا تحویل بگیریم تا اینجا همه چیز جریان عادی خود را طی کرده است ، ۱۰۰ صندوق کالا با مشخصاتی که در اسناد خرید (فاکتور و پاکینگ لیست) به مؤسسه کشتیرانی در مبدأ تحویل شده است در بندر (الف) صحیح و سالم بکشتی بارگیری شده و اینک نیز در پایان سفر در بندر (ب) همه محمولات کشتی از آن تخلیه شده‌اند ولی با این حال ناگهان مواجه با واقعه‌ای غیر مترقبه میشویم ، واقعه‌ای دور از انتظار ما حتی دور از انتظار نماینده کشتیرانی

به ادامه جریان کار در فرض (۱) .
 ما اینک با اینکه فقط ۹۷ صندوق بجای ۱۰۰ صندوق کالا در اختیار داریم ولی هنوز نمیتوانیم از مؤسسه کشتیرانی و در صورت بیمه بودن ریسک عدم تحویل از بیمه‌گر جبران زبانی مطالبه نماییم چون این کسری در زمان تخلیه کالا فقط شرط لازم برای امکان چنین خطری است که باصلاح بیمه‌ای ریسک عدم تحویل نسامیده میشود . چون بموجب شرایط قرارداد حمل کالا (بارنامه حمل) مؤسسه حمل و نقل تا ۶ ماه فرصت دارد برای پیدا کردن و تحویل آن بما اقدام کند و اگر در این مدت این سه صندوق یافت نگردد و برای مؤسسه حمل محقق شود که قادر به تحویل این سه صندوق بما نخواهد بود این مراتب را یعنی اینکه این سه صندوق را بما تحویل نداده است تأیید و گواهی میکند که این گواهی عدم تحویل کالا است و تا زمانیکه این گواهی صادر نشود ، ریسک عدم تحویل از لحاظ بیمه‌گر تحقق نیافته است . بنابراین می‌توان ریسک عدم تحویل را چنین بیان کرد : قطعیت یافتن کسری بسته یا بسته‌های کامل از کالائی که در موقع تخلیه کشتی فرض بر وجود آن در کشتی میرفت . از آنچه گفته شد موارد زیر نتیجه می‌شود :

- ۱- موقعیت مکانی ریسک عدم تحویل بندر مقصد است .
 - ۲- موقع زمانی آن از تاریخ پایان تخلیه تا مدت ۶ ماه .
 - ۳- شرط امکان تحقق ریسک کسری یک یا چند بسته از کالا از کشتی است که فرض بر وجود آنها در کشتی میرفت .
 - ۴- ریسک احتمال پیدا نشدن کالائی است که کسری تخلیه شده است (بند ۳) .
 - ۵- شرط تحقق ریسک صدور گواهی عدم تحویل (یا قطعیت یافتن گواهی عدم تخلیه) .
 - ۶- ماهیت ریسک عدم امکان تحویل بسته یا بسته‌هایی از کالا بدون علت معلوم و مشخص .
- با توضیحاتی که داده شد و نتیجه‌گیری بعمل آمد و با برداشت و دیدگاهی که ریسک عدم تحویل مورد بررسی قرار گرفت بیمه‌گر با توجه به مفاد کلوز عدم تحویل (بخش ۱) در صورتیکه :
- ۱- برای یک یا چند بسته از محموله‌ایکه مورد

و کاپیتان کشتی برای سبک کردن بار خود تعدادی از بسته‌های کالا را بدریا میریزد که از جمله دو صندوق از کالای ما نیز جزو این کالاها میباشد .

بنابراین از محموله یکصد صندوقی ما در حال حاضر فقط ۹۷ صندوق در کشتی موجود است ، کشتی راه خود را ادامه میدهد دیگر مواجه با خطری نمیشویم اینک در بندر (ب) محمولات کشتی تخلیه شده‌اند برای ما ترخیص‌های برای ۹۷ صندوق از یکصد صندوق صادر میشود و برای ۳ صندوق بقیه نیز صورتمجلس غرق یک صندوق در موقع بارگیری و صورتمجلس ۲ صندوق زمان طوفان که به دریا ریخته شده صادر می‌شود . ما در این دو فرض مواجه با کمبود ۳ صندوق از کالای خود پس از تخلیه کالا از کشتی بوده‌ایم .

در حالت اول بدون اینکه کشتی و کالا مواجه با خطری مشهود شده باشد و درحالی که ما و صاحبان کشتی (یا حمل‌کنندگان) در این باور بوده‌ایم که یکصد صندوق کالای ما در کشتی وجود دارد تخلیه و بما تحویل خواهد شد ما با یک واقعه غیر مترقبه روبرو گردیدیم ولی برخلاف تصور ما فقط ۹۷ صندوق از ۱۰۰ صندوق کالای ما از کشتی تخلیه شده و در مقابل ترخیص ۱۰۰ صندوق کالا که باید بما میدادند فقط بما ۹۷ صندوق کالا دادند و برای ۳ صندوق بقیه ترخیص و صورتمجلس .

در فرض دوم ما و صاحبان کشتی میدانیم از یکصد صندوق کالای ما فقط ۹۷ صندوق در انبار کشتی وجود دارد و برای همین ۹۷ صندوق ترخیص صادر و ما هم همان ۹۷ صندوق را تحویل گرفتیم . ما در فرض دوم دیگر منتظر و امیدوار تحویل این سه صندوق نیستیم چون میدانیم که این سه صندوق دیگر وجود ندارد و فقط باید برای حفظ حقوق خود اقدام کنیم . اما در فرض (۱) اگرچه ۳ صندوق از کالا را به ما نداده‌اند ولی هنوز احتمال پیدا شدن و تحویل آن بما وجود دارد عبارتی در فرض (۲) خطری تحقق یافته است و ۳ صندوق کالای ما از بین رفته است و فقط امکان احتمال وقوع خطری پدیدار شده است که ممکن است نهایتاً " کسری این ۳ صندوق قطعیت پیدا کند و بما تحویل نشود . یا اختلافاتی که در مانیفست کسری ۳ صندوق در مثال اول و دوم دیدیم برمیگردیم

پوشش بیمه‌ای قرار داده است صورتجلس کسری تنظیم و بامضای مقامات کشتیرانی و بندری برسد .

۲- برای یک یا چند بسته از محموله‌ایکه مورد پوشش بیمه‌ای قرار داده است ترخیصه جداگانه صادر شود .

۳- نهایتاً " در مقابل ترخیصه و صورتجلس بجای کالای کسری پس از انقضای مدت ۶ ماه گواهی عدم تحویل صادر شود .

در مورد بند (۳) این توضیح لازمست که باید این گواهی تحویل بدون قید و شرط باشد بصورت و شرحی که ذیلا " ذکر میشود .

با قبول این برداشت ما میرسیم به یک درک مشترک از عدم تحویل بدین معنی که بهر دلیل و بهر صورتی که باشد (اعم از اینکه از نظر بیمه‌گر موجه باشد یا نباشد) در صورتی که گواهی عدم تحویل صادر شود (برای کالائی که قبلاً " در مورد آن صورتجلس کسری بامضای کشتیرانی و مقامات بندری رسیده صادر شده باشد) از لحاظ بیمه‌گر باید تحقق ریسک بشمار آید و تعهدات خود را در پوشش بیمه‌ای انجام دهد .

و بالعکس ولو اینکه کالائی که در مقابل ریسک عدم تحویل بیمه شده است بصاحبان آن داده نشود و به مفهوم عام کلمه عدم تحویل باشد ولی از طرف کشتیرانی برای آن گواهی عدم تحویل صادر نشود ریسک بیمه‌ای تحقق نیافته و بیمه‌گر متعهد جبران چنین زیانی نخواهد بود و بمعنای بیمه‌ای مقررات حمل دریائی آن عدم تحویل محسوب نمیشود . در بررسی ماهیت بیمه عدم تحویل میتوان این نتیجه را پذیرفت که :

اگرچه بیمه عدم تحویل همراه با بیمه باربری است ولی ماهیتاً " میتوان آنرا جزو بیمه‌های کار و مسئولیت دانست نه تهیه کالا .

۲- عدم تحویل در رابطه با بیمه‌گر و صاحبان کشتی و یا حمل‌کنندگان مطرح می‌شود .

همانطوریکه در بخش (۲) کلوز عدم تحویل دیدیم بیمه‌گذار پس از دریافت خسارت ناشی از عدم تحویل کالا بیمه‌گر را به جانشینی خود برای بازیافت خسارت بشرحی که در کلوز آمده منصوب می‌نماید . اگرچه در رابطه با بیمه‌گر و بیمه‌گذار

گفتیم صرفاً " صدور گواهی عدم تحویل با ترتیباتی که ذکر شد تحقق خطر از نظر بیمه‌گر مسلم است و باید تعهداتش را انجام دهد ولی در رابطه با صاحبان کشتی اینچنین نیست و بیمه‌گر اگر دلیلی داشته باشد که بتواند در دادگاه ثابت کند که گواهی صادر شده برخلاف واقع بوده و دلیل فقدان کالا معین و مشخص بوده و در مقابل آن صاحبان کشتی مسئولیت و تعهدات بیشتری دارند تا در مقابل عدم تحویل کالا " بیمه‌گر میتواند ادعای خود را در مقابل صاحبان کشتی یا حمل‌کنندگان مستند به آن دلیلی کند و در چنین مواردی صاحبان کالائی که پوشش بیمه‌ای ندارند و یا بهر دلیلی مستقیماً " مایلند به صاحبان کشتی مراجعه نمایند باید این نکته را مورد نظر داشته باشند . با توضیحاتی که تاکنون در مورد عدم تحویل و بیمه ریسک آن دادیم شاید قسمتی از اختلاف برداشتها رفع و یا تعدیل شده باشد . ولی در مقابل اشکالات زیر عملاً " اهمیت بیشتری پیدا میکنند :

۱- عدم صدور گواهی از طرف کشتیرانی با وجود اینکه صورتجلس کسری آنرا قبلاً " امضاء کرده و ترخیصه جداگانه کالای کسری را نیز صادر نموده است .

۲- صدور گواهی عدم تحویل با قید و شرط .

۳- ادعای عدم صلاحیت امضاءکنندگان صورتجلس و یا گواهی عدم تحویل

۴- ادعای اینکه مبداء کالا را پیدا کرده و تحویل داده است و حال آنکه سندی ارائه نمی‌نماید .

۵- به دفع الوقت گذراندن موضوع و پاسخ ندادن به نامه‌ها و مواردی از این قبیل که با صدور گواهی عدم تحویل در ارتباط است .

با اینکه قبلاً گفتیم بیمه‌گر در هیچکدام از موارد یاد شده و یا نظایر آن که در هر حال برای آن گواهی بفرم استاندارد آن صادر نمیشود نیست ولی از دو دید دیگر اینموارد باید مورد نظر باشند :

الف - بعد حقوقی آن یعنی برخورد دادگاهها با این موارد .

ب - از دید روابط بیمه‌گر و بیمه‌گذار که بهر صورت در چنین مواردی بیمه‌گذار از بیمه‌گر متوقع است . اگر هم خود را متعهد نمی‌داند لاقلاً خود را موظف به همکاری برای استیفای حقوق بیمه‌گذار بداند .

حقوق بیمهگذاران از امکانات خود استفاده نماید که مآلاً اگر این کار بدرستی صورت گیرد علاوه بر ارائه خدمات مفید به بیمهگذاران ممکن است از آن عملاً نیز منتفع شود.

پس بنظر میرسد درکنار توجیه ریسک عدم تحویل بیمهگر باید بدلیل بصیرت و اطلاع خود از موضوع امکاناتی برای استیفای حقوق بیمهگذاران فراهم نماید و در مواردی که تصور میکند دخالت او در این امر میتواند مشکل گشا باشد برای جلوگیری از تضییع

نمونه گواهی عدم تحویل

SHORTLANDING CERTIFICATE.

TO WHOM IT MAY CONCERNED,

m. v.
.....

**ARRIVED ON
B/L NO.
56 CASES TEA OUT OF 111 CASES**

This is to certify that 56 Cases out of the above consignment have been reported shortlanded on completion of discharge of cargo at K..... or D.....

Any claim in this connection should be lodged with the cargo Underwriters as this certificate is being issued without prejudice of the terms and conditions of the relative bill of Lading.

It is understood and agreed by the cargo Interests that if any and/or all packages mentioned herein before as being shortlanded are subsequently traced out same will be taken delivery of and this certificate will be returned for cancellation/amendment.

1- INSTITUTE NON-DELIVERY CLAUSE

It is hereby agreed that this policy covers the risk of Non Delivery of an entire package for which the liability of the shipowner or other carrier is limited, reduced or negated by the

contract of carriage by reason of the value of the goods. Underwriters to be entitled to any amount recovered from the carriers or others in respect of such losses (less cost of recovery if any) up to the amount paid by them in respect of the loss.