

# تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار در حقوق بیمه دریایی

تألیف: زهرا دشتکی پور

– کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی، دانشگاه علامه طباطبائی

## چکیده

زندگی، سلامت و دارایی افراد همواره در معرض حوادث و بلایای طبیعی قرار دارد. بیم از خسارت ناشی از این حوادث، انسان‌ها را به مقابله و تمهید راه‌های پیشگیری و جبران خسارت احتمالی فراخوانده و در طول حیات بشری متناسب با نحوه زندگی و ساختار اجتماعی، وسایل و ابزار مختلفی به این منظور به کاررفته است. انتخاب واژه «بیمه» در زبان فارسی نیز ناشی از «بیم» از حادثه و خسارت بوده، ولی در زبان‌های انگلیسی، فرانسه و عربی در نام‌گذاری آن به جای بیم به تأمین و امنیت ناشی از آن توجه شده است. در میان انواع بیمه‌های گوناگونی که در عصر حاضر زندگی بشر را احاطه کرده‌اند، بیمه‌های دریایی به لحاظ قدمت تاریخی و همچنین ارزشی که موضوعات مورد بیمه‌شان دارند، از جایگاه خاصی برخوردارند. در این مقاله وظایف، تعهدات و تکالیف بیمه‌گر و بیمه‌گذاران بیمه دریایی که دو بازیگر اصلی در قرارداد بیمه‌های دریایی هستند را بررسی می‌کنیم؛ بنابراین در ادامه مختصری از بیمه، حقوق بیمه و قرارداد بیمه صحبت کرده و در نهایت وظایف این بازیگران اصلی قراردادهای مهم بیمه دریایی را به تفصیل شرح می‌دهیم.

**واژگان کلیدی:** بیمه دریایی، تعهد، بیمه‌گر، بیمه‌گذار

## مقدمه

کالاهای مورد حمل در معرض تهدید ریسک‌های جدی

قرار گرفته‌اند (محمدزاده و ارقانی، ۱۳۸۶).

محققان و تاریخ‌نویسان هم عقیده‌اند که بیمه دریایی که در اواسط قرون وسطی پا به عرصه نهاده است از قدیمی‌ترین رشته‌های بیمه است. در واقع می‌توان گفت اولین باری که بازرگانان و صاحبان کالا، اموال و مال‌التجاره‌های خود را از طریق دریا حمل کرده و با خطرات گوناگون مانند، غرق‌شدن کشتی، طوفان و راهزنی‌های دریایی مواجه گردیدند، به فکر راه‌حلی برای حفظ سرمایه‌ها و دستاوردهای خود افتادند و به همین دلیل قوانین و مقررات خاص و گوناگون که همه آنها مربوط به

نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا بهره‌مند هستند از جمله ایران، با توجه به اینکه بیش از ۹۰٪ تجارت خارجی ایران از این طریق صورت می‌گیرد، بسیار مهم است؛ قواعد حاکم بر این نوع حمل و نقل برای اولین مرتبه تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در شهر بروکسل تصویب شد. امروزه با پیشرفت سیستم‌های ارتباطی و حمل و نقل در جوامع بشری، اگرچه از شدت بسیاری از ریسک‌های حمل و نقل کالا کاسته شده، اما همچون با پیشرفت فناوری حمل و نقل، افزایش حجم محمولات و ازدیاد سرعت وسایل نقلیه،

حمل و نقل دریایی  
بود به مرور  
تکامل یافت و  
توسط ملتها  
استفاده  
شد؛ از آن  
جمله

می‌توان به قوانین «زیان همگانی»<sup>۱</sup> و یا «وام دریایی»<sup>۲</sup> اشاره کرد (پورتال بیمه دانا، ۱۳۸۷). لذا با علم به این مطلب که بیمه‌های دریایی، ریشه برخی از بیمه‌های دیگر است، بررسی دقیق و عمیق مواردی که در ارتباط با آن است، کمک شایانی در راه شناخت و استفاده صحیح از این نوع بیمه‌ها خواهد کرد.

### ۱. تعریف بیمه و بیمه حمل و نقل کالا

بیمه در لغت به معنای اطمینان و ضمانت یا حفظ و نگهداری در برابر خطراتی است که بیم وقوع آن می‌رود، این کلمه مشتق از کلمه بیم Bimea هندی به معنای ضمانت است و در اصطلاح حقوقی عبارت است از توزیع و تحمیل خسارات و زیان ناشی از حادثه معین یا غیر معین اتفاقی یا حتمی برای فرد یا افراد یا اموال و اشیاء به عهده شخص یا اشخاص غیر متضرر (پورتال بیمه دانا، ۱۳۸۷). در

تعریفی دیگر، بیمه، عملیاتی است که به موجب آن یک طرف (بیمه‌گر)<sup>۳</sup> تعهد می‌کند در برابر دریافت مبلغی<sup>۴</sup> (حق بیمه یا سهم مشارکت)<sup>۵</sup>، در صورت تحقق خطر معین (حادثه) به طرف دیگر (بیمه‌گذار یا ذی‌نفع مربوطه)<sup>۶</sup>، غرامت (سرمایه یا مستمری) بدهد (حیاتی، ۱۳۷۹).

در تعریفی که از حقوق دریایی انگلستان گرفته شده است، قرارداد بیمه دریایی<sup>۷</sup>، قراردادی است که به موجب آن بیمه‌گر عهده‌دار غرامت اموال بیمه‌شده به صورتی که توافق شده است، در مقابل زیان‌های ناشی از دریا که در سفر دریایی احتمال وقوع دارد، می‌باشد (Hodges, 1996).

اما بنابر تعریف حقوقی «بیمه، عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازای پرداخت وجه

1. General Average  
2. Bottomry Bond  
3. Insurer  
4. Remuneration  
5. Cotisation  
6. Insurant  
7. Contract of Marine Insurance



وقوع اتفاقات مورد بیمه می‌تواند موجب ورشکستگی او گردد. مطابق تعریف تکنیکی: «بیمه عملیاتی است که در آن بیمه‌گر، افرادی (بیمه‌گذاران) را که در معرض حادثه و ریسک خاصی قرار دارند، سازماندهی می‌کند و از محل مبالغی که از جمع حق بیمه‌های دریافتی فراهم شده از بیمه‌گذارانی که این حادثه عملاً برای آنها تحقق می‌یابد، رفع خسارت می‌کند».

نقش بیمه‌گر در این تعریف مدیریت منابع جمع‌آوری‌شده و محاسبه علمی میزان حق بیمه‌ای است که باید از بیمه‌گذاران اخذ شود تا بتواند عملاً خسارت تحقق‌یافته را جبران کرده و پوشش دهد (بابایی، ۱۳۸۶).

اگر این تعریف بیمه را در نظر بگیریم: «بیمه، عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازای دریافت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارده بر او را جبران نموده یا وجه معینی پردازد». می‌توان استنباط کرد که در بیمه حمل و نقل، با دریافت مبلغی به‌عنوان حق بیمه از طرف بیمه‌گذار، بیمه‌گر متعهد پرداخت خساراتی خواهد بود که تحت چهارچوب خطرات بیمه‌شده است و یا در تعریفی کامل‌تر «بیمه حمل و نقل دریایی دربرگیرنده تأمین خطرهایی است که در جریان حمل و نقل کالا در دریاها و آب‌ها اتفاق می‌افتد و موجب زیان دارندگان کالاها می‌شود» (دستباز، ۱۳۸۳).

اما در بیمه‌نامه دریایی<sup>۳</sup> 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 شود - مثلاً خسارت ناشی از توقیف کشتی در دریا - شامل بیمه دریایی نمی‌شود ولی چنانچه ناشی از تصادم اتفاقی کشتی با کشتی دیگر باشد شامل پوشش بیمه خواهد بود (قائدی حیدری، ۱۳۸۸).

یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارد بر او را جبران نموده یا وجوهی معین پردازد. متعهد را بیمه‌گر، طرف تعهد را بیمه‌گذار، وجوهی را که بیمه‌گذار به بیمه‌گر می‌پردازد، حق بیمه<sup>۱</sup> و آنچه را که بیمه می‌شود موضوع بیمه<sup>۲</sup> می‌نامند» (بابایی، ۱۳۸۶).

این تعریف صرفاً حقوقی و قراردادی تنها بیان‌کننده تعهدات طرفین عقد است و لذا جنبه محدودی از نهاد بیمه است و تصویری که از بیمه ارائه می‌دهد بیشتر به شرط‌بندی و بازی شانس بین دو طرف شباهت دارد. برای رهایی از شبهه قمار و معلوم‌بودن تعهدات بیمه‌گر در عقد بیمه، گفته شده که در مقابل تعهد بیمه‌گذار به پرداخت حق بیمه، بیمه‌گر متعهد به تأمین بیمه‌گذار در صورت وقوع حادثه موضوع بیمه می‌شود. لذا تعهد بیمه‌گر در واقع پرداخت مبلغ معینی نیست بلکه تأمین مالی بیمه‌گذار است، که امری ذاتاً مطلوب و مورد توجه است. هرچند که این تعریف از عوضین عقد بیمه می‌تواند موجب رفع ایرادات به غرری بودن عقد بیمه و نامعلوم بودن موضوع بیمه تعهد بیمه‌گر و در نهایت تفاوت آن با قمار و گروبنندی باشد، ولی ماهیت عقد بیمه را روشن نمی‌کند و توجیهی صرفاً حقوقی است (Hodges, 1996).

تعریف بیمه تنها با لحاظ جنبه تکنیکی این تأسیس که مبنای تمامی عملیات بیمه است و بر تعاون جمعی تکیه دارد، کامل و روشن خواهد بود. بیمه را نمی‌توان به صورت قراردادی مجزایی که بین دو نفر و برای پوشش ریسکی منعقد شده در نظر گرفت: در این تصویر بیمه همچنان بازی شانس و قمار و انتقال ساده ریسک از بیمه‌گذار به بیمه‌گر خواهد بود. هرچند که اتفاق و شانس، عنصر اصلی بیمه است، ولی هدف اصلی بیمه مقابله با اتفاق و رهان کردن امور به شانس است. بیمه‌گذار برای فرار از اتفاق و بدشانسی به بیمه روی می‌آورد. وظیفه و نقش بیمه‌گر نیز از بین بردن اتفاق و شانس در این فعالیت است و گرنه

1. Premium

2. Subject Matter

3. Marine Insurance Policy



روسیه امروزی بودند از این فرصت استفاده کرده و در صدد کشف برخی مناطق چون کانادا برآمدند و عده‌ای در منطقه کراخ روسیه ساکن شدند که کشور اکراین را تشکیل دادند. پس از مدتی کار به جایی رسید که کشورهایی چون هلند و پرتغال و انگلستان تسلط بر دریاها را پیشه خود ساختند تا جایی که در دوره صفویه، پرتغال‌ها با چیرگی بر خلیج هرمز، از پرداخت مالیات خودداری می‌کردند در آن زمان مهم‌ترین بنادر، گامبرون (عباس) و سیراف بودند.

در قرن شانزدهم، در زمان شارل پنجم، اسپانیا و پرتغال در هم ادغام و تحت حاکمیت ژرمن‌ها درآمدند. پس از مدتی در پی رهایی هلند از اسپانیا شرکت هند شرقی در هندوستان ایجاد شد که مشاور حقوقی این شرکت ادعای انحصار بر حاکمیت اقیانوس‌ها را از سوی آن اقوام زیرسؤال برده و به تدریج نظریه دریای آزاد متولد شد که مبتنی بر اصل مشترکات عامه و اصل حیازت مباحات بود. در این دوران، در ایران نیز صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی رشد کرد. در دوره نادرشاه افشار با وجود محدودیت‌های شدید انگلستان، نخستین کارخانه کشتی‌سازی در بوشهر تأسیس شد. در دوره ناصرالدین شاه نیز دو کشتی به نام شوش و پرسپولیس که بیشتر به حمل و نقل خرم‌ما و نیز حمل مسافر به عتبات عالیات می‌پرداختند، خریده شد. در عصر مظفرالدین‌شاه نیز یک کشتی خریده شد که به کشتی‌رانی می‌پرداخت. در دوره ی پهلوی با تصویب قانون دریایی، ایران وارد مرحله نوینی گشت. این قانون بر گرفته از قانون بلژیک و فرانسه و پاره‌ای از کنوانسیون‌های بین‌المللی است (دریاباری، ۱۳۸۸).

با گذشت صدها سال از توسعه قانون ۱۶۰۱ در انگلستان، قبل از هر قانون مرتبگی با حقوق بیمه دریایی، این قانون ساری و جاری بوده است. قانون بیمه دریایی ۱۷۴۵ ایجاد بیمه‌نامه حمل و نقل دریایی را که در آن مورد بیمه هیچ سودی نداشت، منع کرد. در واقع این اولین تلاش‌ها برای شکل‌گیری قانون جامع و کامل برای

## ۲. تاریخچه حقوق دریایی

بیمه دریایی - قدیمی‌ترین نوع محافظت در برابر زیان‌ها - قدمتی طولانی دارد و هم‌عصر با تجارت دریایی است. فنیقی‌های باستان، یونانی‌ها و رومی‌ها عادت به محافظت از خودشان در برابر ریسک‌های ناشی از سفرهای دریایی به وسیله سیستم‌های گوناگون بیمه‌ای گاه به شکل وام یا گارانتی‌های متقابل و دوجانبه داشتند (Noussia, 2007).

در گذشته‌های دور، مهم‌ترین هدف دریانوردی، تجارت و مسافرت بوده است. مسافرت با اهداف راهزنی، صیدجنگی یا نظامی و تفریحی بوده است. در عصر باستان، دولت‌هایی با عنوان ابردولت‌های دریایی در این عرصه فعال و کوشا بوده‌اند. به‌ویژه اینکه در عصر کورش بزرگ هخامنشی با گشایش فنیقه توسط وی از قدرت و توان دریایی این دریانوردان بهره برده شد. این امر منجر به پرورش دریانوردان و مهندسان برجسته ایرانی در این زمینه شد که از آن زمره می‌توان به مهندس ارتاخه ایرانی اشاره کرد. نامبرده سازنده کانال سوئز بوده است. در دوره‌های بعدی نیز دریانوردی در سرزمین ایران رشد و نمو فراوانی داشته است. در عصر خشایار شاه، ایران چهار هزار فروند کشتی دریایی یا رزم‌ناو داشته است که از این تعداد بخشی از آنها به مقاصد نظامی و پاره‌ای دیگر به مقاصد تجاری می‌پرداختند.

با ظهور اسلام تا مدتی سلطه و سیطره ایران بر دریا کاهش یافت و اقوامی چون وایکینگ‌ها که مقیم دانمارک سوئد و





#### ۴. اصول مشترک بیمه‌های خسارت

مشخصه مشترک بیمه‌های خسارت آن است که همگی درصدد جبران خسارت ناشی از حادثه‌اند. بنابراین در این بیمه‌ها تکلیفی که برعهده بیمه‌گر قرار دارد محدود به جبران خسارت وارده است و از آن تجاوز نمی‌کند. همچنین توافق طرفین عقد بیمه می‌تواند میزان تعهدات و پوشش خسارت توسط بیمه‌گر را محدود کند (بابایی، ۱۳۸۶). در ادامه اصول مشترک بیمه‌های خسارت را که شامل مبحث اصول محدود کننده تعهدات و تضمین بیمه‌گر است، بررسی می‌کنیم.

اصل جبران خسارت (اصل غرامت)<sup>۱</sup> منشأ آثار و احکام بسیاری در بیمه‌های خسارت است. هدف این بیمه حفظ سطح دارایی زیان‌دیده و پوشش خسارت وارده است و موجب افزایش دارایی بیمه‌گذار نمی‌شود. این اصل از طرفی چهارچوب کلی نحوه جبران خسارت را تعیین می‌کند و از طرف دیگر موجب محدودیت تعهدات بیمه‌گر تا سقف میزان خسارت می‌شود. توافق طرفین نیز می‌تواند تعهدات بیمه‌گر را محدود کند (Noussia, 2007).

#### ۵. اصل جبران خسارت و تعهدات بیمه‌گر

اصل جبران خسارت، جنبه اثبات و نفی دارد: مطابق این اصل، خسارت وارده باید به تمامی و به‌نحو مطلوب جبران شود (جنبه اثبات) بدون آنکه این جبران خسارت موجب افزایش دارایی زیان‌دیده شود (جنبه نفی) (کاتوزیان،

بیمه‌نامه‌های حمل و نقل دریایی در انگلستان بوده است. لایحه اولیه قانون بیمه دریایی تنها بر نفع قابل بیمه و مواردی از این دست اثر گذاشت. اما این قواعد به‌طور کامل در قانون حقوق بیمه دریایی ۱۹۰۱ کدبندی شده بودند (Noussia, 2007).

حقوق دریایی ایران متأسفانه کمبودهای فراوانی دارد. از جمله اینکه مسائلی راجع به مقررات کار دریایی و بیمه دریایی و آیین دادرسی دریایی که در متن قانون تصویب آنها به آیین‌نامه ارجاع شده همچنان نارساست (دریاباری، ۱۳۸۸).

#### ۳. تقسیم‌بندی انواع بیمه و جایگاه بیمه دریایی

بیمه، زمینه و تنوع بسیاری دارد و ریسک‌های بسیاری را پوشش می‌دهد، به‌نحوی که امروزه کمتر خطر و تهدیدی را می‌توان یافت که از شمول بیمه خارج باشد. ولی با وجود تنوع بسیار، قراردادهای بیمه در چند مقوله و تقسیم‌بندی کلی قرار می‌گیرند.

قراردادهای بیمه براساس طبیعت تعهدات قراردادی بیمه‌گر و بیمه‌گذار به بیمه خسارت و بیمه اشخاص تقسیم می‌شوند: در بیمه‌های خسارت، تعهدات بیمه‌گر بسته به خسارت وارد در حادثه متفاوت خواهد بود. در واقع، هدف بیمه خسارت حفظ سقف دارایی بیمه‌گذار است و چنانچه این دارایی، به‌لحاظ صدمه به اموال بیمه‌گذار یا افزایش بدهی او به واسطه مسئولیت در مقابل ثالث، کاهش یابد، بیمه‌گر مکلف خواهد بود کاهش دارایی را ترمیم کند. در مقابل، بیمه‌های اشخاص معمولاً ارتباطی به میزان دارایی بیمه‌گر و کسر دارایی وی در پی بروز خطر موضوع بیمه ندارد و بیمه‌گر متعهد می‌شود در صورت بروز حادثه مبلغ مشخصی را به بیمه‌گذار یا ذی‌نفع بیمه بپردازد (بابایی، ۱۳۸۶). از دید تقسیم‌بندی فوق، بیمه‌های دریایی در گروه بیمه‌های خسارت جای می‌گیرند و بالطبع ویژگی‌های این گروه از بیمه‌ها را نیز به ارث خواهند برد، اما برای بیمه‌ها دسته‌بندی‌های دیگری هم وجود دارد که از بیان آنها چشم‌پوشی می‌کنیم.

۱۳۷۴). در واقع مانند آثاری که در حقوق مسئولیت مدنی تولید می‌کند، این اصل ایجاب می‌کند که بیمه‌گر، خساراتی را که به منافع و اموال بیمه‌گذار وارد شده یا در پی ایجاد مسئولیت وی به جبران خسارت غیر، متوجه او شده است به‌نحو مطلوب و کامل جبران کند (بابایی، ۱۳۸۶).

از طرف دیگر جنبه نفی اصل جبران خسارت، ایجاب می‌کند که میزان تعهدات بیمه‌گر محدود به خسارت وارده باشد و تعهدات بیمه‌گر نتواند افزون بر خسارت بوده و موجب افزایش دارایی بیمه‌گذار شود (بابایی، ۱۳۸۶). به زبانی دیگر، نتیجه اصل غرامت، این امر است که «غرامت عهده بیمه‌گر به نفع بیمه‌گذار نباید از ارزش شیء بیمه‌شده در زمان وقوع حادثه تجاوز نماید» (Hodges, 1999).

منظور قانون‌گذار از اصل غرامت آن است که بیمه خسارت، برای بیمه‌گذار، منبع سودآوری (بدون جهت) نشود که اگر تعهد بیمه‌گر در برابر بیمه‌گذار موجب بهبود وضع بیمه‌گذار نسبت به وضعیت وی قبل از تحقق حادثه گردد، در واقع چنین امری واقع خواهد شد (حیاتی، ۱۳۷۹).

## ۶. نحوه جبران خسارت توسط بیمه‌گر

روش‌های مختلفی برای جبران خسارت زیان‌دیده وجود دارد که هر یک می‌تواند بار مالی و تعهد متفاوتی را برای بیمه‌گر در پی داشته باشد. قانون بیمه و در مواردی قراردادهای بیمه نحوه جبران خسارت را توسط بیمه‌گر تعیین نموده است (حیاتی، ۱۳۷۹).

ماده ۱۹ قانون بیمه قاعده کلی نحوه جبران خسارت را چنین مقرر نموده است: «مسئولیت بیمه‌گر عبارت است از تفاوت قیمت مال بیمه‌شده بلافاصله قبل و بعد از وقوع حادثه با قیمت باقی‌مانده بعد از حادثه. خسارت ایجادشده به پول نقد پرداخت خواهد شد، مگر اینکه حق تعمیر و یا عوض برای بیمه‌گر در سند بیمه پیش‌بینی شده باشد. در این صورت بیمه‌گر ملزم است موضوع بیمه را در مدتی که عرفاً کمتر از آن نمی‌شود، تعمیر کرده یا عوض را تهیه

و یا تحویل نماید...». به این نحو، بیمه‌گر مکلف به پرداخت تفاوت قیمت مال بلافاصله قبل و بعد از حادثه است. این حکم در مورد تلف، نقص و عیب مال به نحو واحدی عمل می‌کند: اگر مال در اثر حادثه معیوب شود، اختلاف قیمت مال سالم و ناقص محاسبه می‌شود و در صورت تلف کلی مال، خسارت پرداختی مطابق قاعده فوق معادل قیمت مال قبل از حادثه خواهد بود (بابائی، ۱۳۸۶).

## ۷. نفی پوشش بیمه افزون بر خسارت وارده و منع افزایش دارایی به واسطه بیمه

در بیمه خسارت - به‌عنوان 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 عدم‌النفع را تحت پوشش قرار دهد، چون عدم‌النفع از جمله خسارات به‌شمار می‌رود (Noussia, 2007).

روشی که قانون برای جبران خسارت معین کرده، تضمین‌کننده عدم پرداخت مبلغی مازاد 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, 2005).

## ۸. نفع بیمه‌ای<sup>۱</sup>

اصولاً هیچ کس حاضر نیست مالی را بیمه کند که در آن هیچ گونه نفعی ندارد؛ زیرا بیمه مستلزم هزینه و انجام تعهداتی برای بیمه‌گذار است که از آن جمله پرداخت حق بیمه است (هوشنگی، ۱۳۶۹). بیمه‌های خسارت تحت تأثیر مفهوم نفع نیز است که خود موضوع این عملیات است. در واقع فرض آن است که بیمه‌گذار یا ذی‌نفع در عدم تحقق خطر نفعی دارد (کریمی، ۱۳۷۷). مفهوم نفع این است که هر شخص که در حفظ بقای شیء نفعی داشته باشد می‌تواند آن را بیمه کند (Hodges, 1996).

## ۹. محدودیت تعهدات بیمه‌گر به وسیله توافق طرفین عقد بیمه

طرفین عقد بیمه می‌توانند با توافق، تعهدات بیمه‌گر را محدود کنند. همان‌طور که آزادی قراردادی ایجاب می‌کند که طرفین در انعقاد قرارداد بیمه آزاد باشند، به طریق اولی به ایشان این امکان را می‌دهد که پوشش بیمه نسبی اخذ کنند یا سقف معینی برای تعهدات بیمه‌گر تعیین کنند. گاه منشأ این توافقات و محدودیت‌ها ناشی از اراده بیمه‌گذار و گاه ناشی از خواست بیمه‌گر است (Kristiansen, 2005).

## ۱۰. محدودیت تعهدات بیمه‌گر ناشی از خواست بیمه‌گذار

مالک مال می‌تواند به‌هر نحو که می‌خواهد از مال خود بهره برد و ریسک و خطرات متوجه مال یا ناشی از مال را تحمل کند. او می‌تواند از بیمه‌کردن مال امتناع ورزد و ریسک مال خود را تحمل کند و یا بخشی از این ریسک را تحت پوشش بیمه قرار داده و باقی ریسک را خود تحمل کند. همچنین تعهدات بیمه‌گر می‌تواند تا سقف معینی محدود شود، بدون آنکه تا سقف معین قاعده پرداخت نسبی خسارت اعمال شود (بابائی، ۱۳۸۶).

## ۱۱. محدودیت تعهدات بیمه‌گر ناشی از خواست بیمه‌گر

بیمه‌گر ممکن است از طرق مختلف در قرارداد بیمه محدودیت‌هایی برای سقف تعهدات خود لحاظ کند. از جمله سهمی به‌عنوان فرانشیز یا حداقل خسارت در عقد بیمه لحاظ کند (Noussia, 2007).

## ۱۲. قرارداد بیمه حمل و نقل کالا و ویژگی‌های آن

بیمه حمل و نقل کالا، بیمه‌ای است که به موجب آن بیمه‌گر در مقابل حق بیمه‌ای که از بیمه‌گذار دریافت می‌کند، متعهد می‌شود در جریان حمل کالا از نقطه‌ای به نقطه دیگر در نتیجه وقوع خطرهای موضوع بیمه اگر کالا تلف شده و یا دچار خسارت شود و یا بیمه‌گذار هزینه‌هایی

در رابطه با این خطرات متحمل شود، زیان وارده را جبران کند. علاوه بر آن در بعضی موارد زیان وارد به اشخاص ثالث نیز از طریق این بیمه جبران می‌شود (هوشنگی، ۱۳۶۹).

قرارداد بیمه حمل و نقل کالا مانند انواع دیگر بیمه به وسیله قراردادی موسوم به بیمه‌نامه حمل و نقل کالا تحقق می‌یابد. طرفین این قرارداد عبارتند از بیمه‌گذار که معمولاً صاحب کالا و یا شخصی است که مسئولیت حفظ و نگهداری کالا را در مدت بیمه به عهده دارد و یا هر شخص دیگری که در بقای آن کالا ذی‌نفع است و بیمه‌گر که یک شرکت بیمه است. قرارداد بیمه در هر کشور بر اساس قانون و مقررات بیمه حاکم در آن کشور صادر می‌شود و حمل و نقل کالا از کشوری به کشور دیگر به خصوص وقتی که به وسیله کشتی انجام شود تحت تأثیر بعضی مسائل و مقررات بین‌المللی نیز قرار می‌گیرد (هوشنگی، ۱۳۶۹).

بیمه حمل و نقل کالا در نتیجه قراردادی به وجود می‌آید که حاکم بر روابط دو طرف قرارداد یعنی بیمه‌گر و بیمه‌گذار است و هر یک از آنها ایجاد وظایف یا حقوقی می‌کند. این قرارداد، خصوصیتی دارد که آن را از سایر قراردادهای متمایز می‌سازد و عبارت است از (مظلومی، ۱۳۶۸):

- بیمه حمل و نقل جزء معاملات تجاری محسوب می‌گردد؛

- قرارداد بیمه حمل و نقل خاصیت استمراری دارد؛  
- قرارداد بیمه حمل و نقل بر مبنای اصل غرامت استوار است.

## ۱۳. تعهدات بیمه‌گذار

بیمه‌گذار یک طرف قرارداد بیمه است و معمولاً قرارداد به نفع او منعقد می‌شود مگر اینکه در بیمه‌نامه خلاف آن تصریح شده باشد. بیمه‌گذار ممکن است

۱. در حقوق اکثر کشورها قراردادهای و معاملات به دو دسته تقسیم شده‌اند: یکی معاملات مدنی و دیگری معاملات تجاری. معاملات تجاری آنهایی است که افراد به منظور تحصیل سود انجام می‌دهند، در واقع این قسم از معاملات شغل آنها را تشکیل می‌دهد.

بیمه حمل و نقل کالا

در نتیجه قراردادی

به وجود می‌آید که

حاکم بر روابط دو

طرف قرارداد یعنی

بیمه‌گر و بیمه‌گذار

است و هر یک از آنها

ایجاد وظایف یا حقوقی

می‌کند

آن عمل کند، قانون‌گذار چنین بیمه‌گذاری را مسئول شناخته و برحسب مراتب، آثاری به ضرر او مترتب کرده است (مدنی کرمانی، ۱۳۸۶).

مهم‌ترین اطلاعات مورد لزوم بیمه‌گر در مورد کالا عبارت است از نوع کالا، ارزش، وسیله حمل، مبدأ و مقصد حمل، ذی‌نفع بیمه و پوشش‌های مورد تقاضای بیمه‌گذار که در کل در برگ پیشنهاد بیمه قید می‌شود (هوشنگی، ۱۳۶۹). اما بیمه‌گذار تعهداتی نیز پس از صدور بیمه‌نامه دارد که در ادامه به آن می‌پردازیم.

#### ۱-۱۴. تعهدات غیر مرتبط با تحقق حادثه

بیمه‌گذار نه تنها مکلف است حق بیمه (یا سهم مشارکت) را به‌طور منظم بپردازد، بلکه باید هر وضعیتی را که موجب تشدید خطر مورد تأمین باشد به اطلاع بیمه‌گر برساند (حیاتی، ۱۳۷۹).

#### ۱-۱-۱۴. پرداخت حق بیمه

اولین وظیفه بیمه‌گذار این است که در سررسید حق بیمه‌ای را که اقساطی قرار داده بپردازد؛ در غیر این صورت اگر خسارت واقع شود، حق مطالبه نخواهد داشت (مدنی کرمانی، ۱۳۸۶). حق بیمه، مبلغی است که بیمه‌گذار به‌خاطر جبران خسارت احتمالی وارد به مورد بیمه و یا انجام تعهدات دیگری که ممکن است در جریان حمل کالا به عهده وی قرار بگیرد به بیمه‌گر می‌پردازد در برابر این وجه، بیمه‌گر متعهد می‌شود هرگاه در اثر بروز خطرات موضوع تعهد خسارتی به مورد بیمه وارد شود و یا انجام تعهدات مذکور مورد پیدا کند باتوجه به شرایط بیمه‌نامه و مقررات مربوط خسارت را جبران کرده و یا آن تعهدات را انجام دهد (هوشنگی، ۱۳۶۹).

در قرارداد بیمه حق بیمه به‌عنوان عوض معامله است و تعریف آن نیز علاوه بر آنچه در قبل گذشت، عبارت است از وجه یا مالی که از سوی بیمه‌گذار در ازاء تأمینی که از بیمه‌گر دریافت می‌کند به وی پرداخت می‌گردد (صادقی نشاط، ۱۳۷۰).

شخص حقیقی یا حقوقی باشد، همچنین ممکن است بیمه‌گذار شخصاً برای صدور بیمه‌نامه به بیمه‌گر مراجعه کند و یا این کار به‌وسیله نماینده یا کارگزار بیمه انجام بگیرد. به هر حال قرارداد بیمه به‌هر صورت که منعقد شود، وقتی اعتبار دارد و بیمه‌گر را متعهد می‌سازد که بیمه‌گذار شرایط قانونی را داشته باشد و وظایفی را که طبق قرارداد به عهده او گذاشته شده، انجام دهد (هوشنگی، ۱۳۶۹).

تعهدات و وظایف بیمه‌گذار را می‌توان از زوایای مختلفی بررسی کرد، از جمله تقسیم این تعهدات بر مبنای فاصله زمانی که نسبت به زمان وقوع عقد دارند: «تکالیفی که بیمه‌گذار دارد قسمتی مربوط به زمان وقوع عقد و قسمتی مربوط به بعد از وقوع عقد است» (مدنی کرمانی، ۱۳۸۶). یا تقسیم‌بندی این تعهدات به تعهدات غیر مرتبط با تحقق حادثه - تعهداتی که حتی بدون رخ دادن حادثه بر عهده و تکلیف بیمه‌گذار است - و تعهدات مرتبط با حادثه. این تقسیم‌بندی و شیوه‌نگارش از کتاب دکتر حیاتی گرفته شده است که باتوجه به مطالعه و مقایسه انواع این تقسیم‌بندی‌ها در منابع مختلف، این شیوه انتخاب شده و مبنای ادامه مقاله قرار گرفته است.

#### ۱۴. اظهارات بیمه‌گذار جهت صدور بیمه‌نامه

قرارداد در درجه اول براساس حسن‌نیت طرفین آن منعقد می‌شود. البته وجود حسن‌نیت لازمه صحت هر نوع قراردادی است، اما در بیمه، حسن‌نیت اهمیت خاصی دارد. یکی از مظاهر حسن‌نیت در بیمه‌گذار این است که در موقع عقد قرارداد کلیه اطلاعاتی را که در خصوص وضعیت مورد بیمه دارد به‌درستی در اختیار بیمه‌گر قرار دهد تا بیمه‌گر بر مبنای آن اطلاعات و اوضاع و احوال موجود، مبادرت به پذیرش خطر کند و حق بیمه‌ای متناسب با شدت و ضعف خطر از بیمه‌گذار دریافت کند (هوشنگی، ۱۳۶۹).

اگر بیمه‌گذار به تکالیف خود (در ادامه ذکر می‌شود) که همگی متکی بر حسن‌نیت است، عمل نکند و خلاف



باشد که منظور تضمین آن است. به همین جهت است که به موجب قانون، الزام به اعلام خطر، در تمام مدت قرارداد برعهده بیمه‌گذار باقی است. لکن این الزام برحسب اینکه خطرات بیمه‌شده معمولاً متغیر یا غیرمتغیر باشد، متفاوت خواهد بود. در مواردی که خطر معمولاً غیرمتغیر است - حالت غالب - تشدید خطر باید به‌خصوص توسط بیمه‌گذار به‌منظور تغییر قرارداد در حال اجرا، جهت انطباق آن با وضعیت جدید، اعلام شود (حیاتی، ۱۳۷۹).

وظیفه محافظت از مال بیمه‌شده با توجه به اصل حسن‌نیت که در بیمه حمل و نقل اهمیت خاصی دارد به‌عهده بیمه‌گذار گذارده شده است. وظیفه بیمه‌گذار در جلوگیری از بروز خسارت را می‌توانیم به دو قسمت تقسیم کنیم: وظایفی که بیمه‌گذار باید قبل از وقوع حادثه انجام دهد و وظایف بعد از وقوع حادثه (هوشنگی، ۱۳۶۹).

**- موضوع اعلام:** بیمه‌گذار باید موضوعاتی را که بر آنها آگاهی دارد که موجب تشدید خطر می‌گردد و در قرارداد مشخص شده است به بیمه‌گر اعلام کند. یک وضعیت در صورتی تشدید تلقی می‌شود که چنانچه وضعیت شیئی در زمان قرارداد وجود داشت، بیمه‌گر مبادرت به انعقاد قرارداد نمی‌کرد، یا اینکه قرارداد را فقط با حق بیمه بیشتر می‌پذیرفت (حیاتی، ۱۳۷۹).

**- نحوه اعلام:** اصولاً بیمه‌گذار باید به‌وسیله پست سفارشی تشدید خطر را به بیمه‌گر اطلاع دهد. در صورتی که تشدید خطر ناشی از عمل بیمه‌گذار باشد، اعلام باید قبل از تغییر وضعیت خطر باشد، زمانی که بیمه‌گذار اجازه تغییر را نداشته است، برعکس، چنانچه تشدید خطر در نتیجه عمل وی نباشد، بیمه‌گر باید حداکثر ظرف مدت هشت روز از زمان اطلاع بر این مراتب را اعلام کند (حیاتی، ۱۳۷۹).

**- آثار اعلام:** پس از اقدام به اعلام، بیمه‌گذار موقتاً برای تمام حوادثی که علت آن خطر مشدد است تحت پوشش قرار می‌گیرد تا زمانی که بیمه‌گر یکی از ۳ راه‌حلی را انتخاب

**- شرایط پرداخت:** بیمه‌گذار باید حق بیمه را اعم از اینکه یکجا یا به اقساط باشد در «سررسیدهای مورد توافق» بپردازد. غالباً در بیمه‌نامه پرداخت نقدی که آن تأمین‌گر برای بیمه‌گر است، مقرر می‌گردد، در صورت عدم تأدیه حق بیمه، متعهد تأمین نباشد. اصولاً حق بیمه باید در اقامتگاه بیمه‌گر (یا شخص مجاز از طرف او) پرداخت شود، این امر به بیمه‌گر امکان می‌دهد در صورت تمایل به اعمال ضمانت اجرا، بدون تشریفات خاص قصور در پرداخت را اثبات کند. پرداخت حق بیمه به بیمه‌گر (یا نماینده مجاز به صدور قبض رسیده) ممکن است از طریق واریز نقدی، یا به‌وسیله چک، نقل و انتقال از حساب بانکی یا پستی یا حتی با حواله انجام شود (حیاتی، ۱۳۷۹).

**- ضمانت اجرای عدم پرداخت:** در صورتی که بیمه‌گذار حق بیمه را نپردازد، بیمه‌گر طبق اصول کلی می‌تواند بدو اجرای قرارداد را در مراجع قضایی تعقیب کند. همچنین او می‌تواند پس از اطلاع‌دادن به بیمه‌گذار قاصر، تضمین را معلق کند، این امر متعاقباً به او امکان می‌دهد، تا در صورت تمایل، قرارداد را لغو کند. اما لغو یکی از اسباب انحلال قرارداد است، درحالی‌که تعلیق تضمین که این چنین مسبوق به یک اخطار است موافق با اجرای آن است (حیاتی، ۱۳۷۹).

## ۲-۱-۱۴. اعلام تشدید خطر

وظیفه دیگر بیمه‌گذار آن است که در طول مدت بیمه مراقبت‌های لازم را در برابر خطرات بیمه‌شده از موضوع بیمه به‌عمل آورد و با اتکاء به اینکه دارای حمایت بیمه‌ای است مراقبت‌های لازم را که در صورت عدم پوشش بیمه‌ای انجام می‌دارد، ترک نکند و الاً خطر، تشدید می‌شود و بیمه‌گر حق دارد قرارداد را فسخ کند و در صورت وقوع خسارت مسئول جبران آن نیز نخواهد بود مگر آنکه با علم به عدم مراقبت بیمه‌گذار قرارداد را ابقاء نموده باشد (صادقی نشاط، ۱۳۷۰).

قرارداد بیمه باید طی مدت اعتبار، متناسب با خطری

کند که قانون در اختیار او نهاده است (حیاتی، ۱۳۷۹):

● بیمه‌گر می‌تواند در وهله اول قرارداد را فسخ کند، چون در ارزیابی خطری که قصد قبول آن را دارد، آزاد است، این خطر بدون رضایت وی تغییر یافته است.

● بیمه‌گر در وهله بعد می‌تواند با پیشنهاد افزایش حق بیمه به قرارداد ادامه دهد و این امر مستلزم توافق طرفین است.

● بالاخره، بیمه‌گر می‌تواند قرارداد را بدون حق بیمه اضافی حفظ کند.

### - ضمانت اجرای عدم اعلام: قانون ضمانت اجرا

در مورد تخلف از اعلام تشدید خطر را پیش‌بینی نکرده است، رویه قضایی در این خصوص ضمانت اجرای راجع به کتمان یا از قلم افتادگی حین انعقاد قرارداد را تجویز کرده است (حیاتی، ۱۳۷۹).

### - زایل شدن تشدید خطر: اگر بیمه‌گذار مکلف

به اعلام تشدید خطر است، برعکس، التزامی به اعلام کاهش احتمالی آن ندارد. چون او نمی‌تواند آن را مستند درخواست کاهش متناسب حق بیمه از بیمه‌گر قرار دهد و در صورت عدم قبول، فسخ قرارداد را به وی تحمیل کند (حیاتی، ۱۳۷۹).

### ۲-۱۴. تعهدات مرتبط با وقوع حادثه

در برابر حادثه‌ای که متضمن تأمین عهده بیمه‌گر باشد، یعنی هنگام تحقق خطر موضوع قرارداد، بیمه‌گذار مکلف به پیشگیری و نجات است و همیشه ملزم به اعلام می‌باشد (حیاتی، ۱۳۷۹).

### ۱-۲-۱۴. تکلیف پیشگیری و نجات

غالباً در بیمه‌نامه، تعهد بیمه‌گذار به انجام کلیه اقدامات ممکن از طرف وی برای پیشگیری خطر و محدود کردن اثرات آن پیش‌بینی می‌شود، از قبیل نجات اشیای بیمه‌شده و مراقبت بعدی در حفظ و نگهداری آنها (حیاتی، ۱۳۷۹).

### ۲-۱۴. الزام به اعلام

بیمه‌گذار وظیفه دارد در صورت وقوع حادثه منجر به

خسارتی که جبران آن در تعهد بیمه‌گر است مراتب را به بیمه‌گر اعلام کند، در غیر این صورت ممکن است تمام یا قسمتی از حقوق خود را نسبت به دریافت خسارت از دست بدهد (هوشنگی، ۱۳۶۹).

بیمه‌گذار باید «از زمان اطلاع از هر حادثه‌ای که متضمن تأمین عهده بیمه‌گر است، حداکثر ظرف مهلت پنج روز، مراتب را به بیمه‌گر اعلام کند». قانون در این مقررات تنها تعهد کلی بر عهده بیمه‌گذار در صورت تحقق خطر را متذکر شده است. لازم به ذکر است که این اعلام باید ظرف مدت پنج روز باشد. هر بیمه‌گذاری که حادثه را ظرف مدت قانونی اعلام نکند و این تأخیر به علت فوریت باشد، مواجه با ضمانت اجرایی می‌شود که قانون به طرفین اجازه داده است (حیاتی، ۱۳۷۹).

### ۱۵. تعهدات بیمه‌گر

مهم‌ترین وظیفه بیمه‌گر در مقابل بیمه‌گذار پرداخت خسارت است که باید طبق مقررات و شرایط بیمه‌نامه صورت گیرد. بیمه‌گر برای اینکه در هر زمان که حادثه اتفاق می‌افتد بتواند خسارت وارده را تأدیه کند باید وجود کافی در اختیار داشته باشد (هوشنگی، ۱۳۶۹). پس از اعلام وقوع حادثه توسط بیمه‌گذار، بیمه‌گر ملزم به پرداخت موضوع تعهد است، در صورت تأخیر، پرداخت خسارت دیرکرد و خسارت عدم النفع به آن اضافه می‌شود (حیاتی، ۱۳۷۹).

### ۱-۱۵. الزام به پرداخت تعهد موضوع تعهد

این امر تعهد اصلی بیمه‌گر است که گاه پاره‌ای الزامات جانبی به آن افزوده می‌گردد. طبق قاعده کلی، بستانکاری که خواستار اجرای یک تعهد است باید آن را اثبات کند. به این معنی که نه تنها باید تحقق حادثه را اثبات کند، بلکه باید التزام بیمه‌گر به تأمین را نیز ثابت کند. اصولاً غرامتی که بیمه‌گر در صورت تحقق حادثه ملزم به پرداخت آن است به صورت وجه است (حیاتی، ۱۳۷۹).

هدف از قرارداد بیمه تأمین بیمه‌گذار است و این امر

با تعهد بیمه‌گر به جبران خسارت وارده تحقق می‌پذیرد. ماده ۱ قانون بیمه تعهد بیمه‌گر را این گونه بیان می‌کند: «... خسارت وارده را جبران نموده یا وجه معینی را بپردازد.» (صادقی نشاط، ۱۳۷۰).

منظور از جبران در تئوری این است که بیمه‌گر، بیمه‌گذار را در شرایط قبل از وقوع خسارت قرار دهد، به طوری که تصور شود هیچ خسارتی به وقوع نپیوسته است، ولی این مقصود در عمل بندرت تحقق می‌پذیرد. پیش‌بینی فرانشیز در قرارداد که عبارت از تعیین درصدی از مبلغ به‌عنوان خسارت بدون پوشش بیمه‌ای است و یا بیمه‌نامه با مبلغ قابل بیمه‌شدن، نمونه‌هایی از عدم جبران خسارت به‌طور کامل است (صادقی نشاط، ۱۳۷۰).

## ۲-۱۵. التزام احتمالی ترمیم اثرات دیر پرداخت

خسارت وارده به بستانکار به علت دیرپرداخت، معمولاً از طریق مبلغی وجه به‌عنوان پرداخت دیرکرد جبران می‌شود، بنابراین، سود غرامت بیمه از روز حادثه، یا اعلام آن محاسبه نمی‌شود، بلکه فقط از روز اخطار ابلاغ شده توسط مأمور اجرا به بیمه‌گر، یا در مورد یک شرکت تجارتی از تاریخ نامه سفارشی به‌عنوان بیمه‌گر محاسبه می‌شود. از آنجاکه این ضوابط از مقررات آمره محسوب نمی‌شود، بیمه‌نامه می‌تواند با قبول تعلق این منافع از روز حادثه یا برعکس با تعویق زمان شروع تعلق منافع آن را تغییر دهد.

در خصوص تأخیر موجه در تصفیه غرامت، که موجب ورود خسارت ویژه به بستانکار می‌گردد، این امر به او اجازه مطالبه خسارت ضرر و زیان می‌دهد. اما طبق ماده ۱۱۵۳ قانون مدنی، بیمه‌گر، در صورتی محکوم به پرداخت این غرامت تکمیلی، علاوه بر خسارت دیرکرد، می‌گردد که با سوءنیت و مستقل از تأخیر ساده، سبب زیان به بستانکار شده باشد با خودداری بدون دلیل از تضمینی که بر عهده اوست، مسئولیت متوجه وی می‌شود و در نتیجه احتمال دارد محکوم به پرداخت عدم‌النفع حتی زائد

بر مبلغ احتمالی سرمایه بیمه‌شده گردد (حیاتی، ۱۳۷۹).

## ۱۶. نتیجه‌گیری

باتوجه به آنچه که در مجموع بیان شد و اینکه در عقد بیمه از هر نوعی که باشد، نقش بیمه‌گر و بیمه‌گذار بیش از هر چیز دیگری می‌تواند اثرگذار باشد و همچنین باتوجه به اینکه بیمه‌های حمل‌ونقل و به‌ویژه بیمه‌های دریایی روز به روز جایگاه خود را در بازرگانی بین‌الملل مستحکم‌تر می‌کند، لزوم شناخت و پرداختن به وظایف و تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار بیش از پیش اهمیت می‌یابد.

باتوجه به اصل ارجح بودن پیشگیری به درمان، الزام شناخت کامل وظایف و تعهدات طرفین قرارداد بیمه بیش از پیش آشکار می‌شود، چرا که انعقاد قرارداد با علم کامل طرفین به وظایف و تعهدات خود و دیگری، از مسائل مشکل‌ساز آتی تا حد امکان می‌کاهد. دلیل دیگر این اهمیت یافتن این است که هرگاه بیمه‌گر و بیمه‌گذار از وظایف و تعهدات خود و طرف مقابل آگاهی کامل داشته باشند، بهتر از قبل قادر خواهند بود که موارد مورد نظرشان را در عقد بیمه اعمال کرده و اینکه درنهایت عقد بیمه تبدیل به یک معامله برد - برد برای طرفین گردد.

## منابع

۱. بابائی، ایرج ۱۳۸۶، حقوق بیمه، انتشارات سمت، تهران، چ ۶.
۲. پورتال بیمه دانا ۱۳۸۷، بیمه باربری <<http://www.dana-insurance.com>> Viewed 11 May 2009.
۳. حیاتی، محمد ۱۳۷۹، حقوق بیمه، بیمه مرکزی ج.ا.ا، تهران، چ ۲.
۴. دریاباری، سید محمدزمان ۱۳۸۸، بررسی تحلیلی قانون دریایی ایران <<http://www.daryabary.persianblog.ir/post/31>> Viewed 17 April 2009.
۵. دستباز، هادی ۱۳۸۳، بیمه باربری کالا، کشتی، هواپیما، دانشکده علوم اقتصادی، تهران، چ ۱.
۶. صادقی نشاط، امیر ۱۳۷۰، حقوق بیمه دریایی، مؤسسه

15. Hodges, S 1999, *Cases and arterials on marine insurance law*, Cavendish Publishing, London.

16. Kristiansen, S 2005, *Maritime transportation safety management and risk analysis*, Elsevier Butterworth-Heinemann.

17. Noussia, K 2007, *The principle of indemnity in marine insurance contracts, a Comparative Approach*, Springer, London.

آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تهران، چ ۱.  
۷. قاندى حيدرى، امير ۱۳۸۸، بیمه حمل و نقل دریایی.  
Viewed 20 July 2009 <<http://www.season.mihanblog.com/post/38>>.

۸ کاتوزیان، ناصر ۱۳۷۴، حقوق مدنی، «الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری»، دانشگاه تهران.

۹. کریمی، آیت ۱۳۷۷، کلیات بیمه، بیمه مرکزی ج.ا.ا، تهران، چ ۳.

۱۰. محمدزاده وادقانی، علی رضا ۱۳۸۶، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی

Viewed 3 June 2009 <<http://www.ghavanin.ir>>.

۱۱. مدنی کرمانی، عارفه ۱۳۸۶، حقوق بیمه، مجد،

تهران، چ ۴.

۱۲. مظلومی، نادر ۱۳۶۸، بیمه حمل دریایی کالا، بیمه

مرکزی ایران، تهران، چ ۱.

۱۳. هوشنگی، محمد ۱۳۶۹، بیمه حمل و نقل کالا،

شرکت سهامی بیمه ایران، تهران، چ ۱.

14. Hodges, S 1996, *Law of marine insurance*, Cavendish Publishing, London.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

