

غرامت مالی ناشی از تصادم‌های دریایی در پرتو حادثه سانچی

مریم‌السادات محقق داماد^۱، فاطمه اقدسی^۲

^۱ استادیار دانشگاه امام صادق (ع)، واحد پردیس خواهران، مدیر اندیشکده حقوقی محقق و همکاران

^۲ کارشناسی ارشد، همکار پژوهشی اندیشکده حقوقی محقق و همکاران

چکیده

جان باختن تعداد زیادی از هم‌وطنان عزیزمان در نفتکش سانچی، سیلی از ابهامات را درخصوص علل وقوع این فاجعه، ارزیابی امدادسانی‌ها و چگونگی مطالبه خسارات؛ در ذهن افکار عمومی ایجاد نمود. از آنجاکه تعیین مقصر نیازمند بررسی‌های گسترده‌ی فنی و دارای ابعاد پیچیده سیاسی و بین‌المللی است، از حوصله این پژوهش خارج است. در این میان قصد داریم با بیان پوشش بیمه‌های دریایی نیم‌نگاهی به حقوق و مطالبات بازماندگان جانباختگان آن حادثه داشته باشیم. از این رو در مقاله حاضر پوشش بیمه‌ای و شرایط مسئولیت مالک کشتی به طور عام را بیان داشته و پس از آن بررسی غرامت مالی ناشی از حادثه سانچی، به طور خاص مورد توجه قرار گرفته است. لازم به ذکر است در پژوهش حاضر علاوه بر روش کتابخانه‌ای و مطالعه منابع فارسی و غیرفارسی مرتبط، تا حد امکان با متخصصین حوزه کشتیرانی و دعاوی دریایی ملاقات کرده و از دانش و اطلاعات ایشان بهره برده شده است. هرچند متأسفانه به دلیل اهمیت ژئوپلیتیک این موضوع از دسترسی به اسناد قابل استناد در این حوزه محروم گشتیم؛ اما تمام سعی خود را در ارائه مقاله‌ای درخور در رابطه با غرامت موجود و نحوه مطالبه آن، نموده‌ایم.

واژه‌های کلیدی: غرامت مالی، تصادم دریایی، بیمه دریایی، حادثه سانچی.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۱. مقدمه

امروزه نقش مهم بیمه دریایی در جبران خسارتهای ناشی از حوادث مختلف که همواره نوع بشر را تهدید می‌کند بر کسی پوشیده نیست به ویژه اینکه در پاره‌های زمین‌ها، در نتیجه رشد سریع علم و فناوری و پیچیدگی وسایل و ارتباطات، حمایت از زیاندیدگان در برابر تبعات مالی حاصل از مخاطرات گوناگون، ضروری به نظر می‌رسد. پیامبر (ص) در سخنانی فرمودند: «خدای تبارک و تعالی فرشته مرگ عزرائیل را مأمور کرده ارواح را از بدن انسان‌ها جدا کند، مگر شهید دریا که خود خداوند آنها را قبض روح می‌کند^۱» (سیوطی، الحباثک فی أخبار الملائک، تحقیق، ۴۸) و یا در جای دیگر بیان داشته‌اند: شهدای دریا در نزد خداوند از شهدای خشکی برتر هستند^۲ (المعجم الکبیر، ۵۲).

نفتکش سانچی یکی از نفتکش‌های شرکت نفتکش جمهوری اسلامی ایران^۳ در ۲۴ دی‌ماه ۱۳۹۶ در آب‌های چین شرقی به دلیل تصادم با کشتی سی.اف. کریستال هنگ‌کنگ و انفجار غرق شد. در این حادثه‌ی غم‌انگیز علاوه بر خسارت مالی و زیست محیطی، آنچه بیش از سایر موضوعات در ساحت علم فقه و حقوق دارای اهمیت است؛ اشرف مخلوقات و موضع حق یعنی همان «انسان» است. در یادلانی که در حین انجام وظیفه با هدف حفظ اقتدار و تامین اقتصادی کشور ایرانی و اسلامی‌مان، در میان آب‌های بیکران آتش گرفته و سوختند!

این پژوهش سعی بر آن دارد تا با بررسی خسارات ناشی از تصادم‌های دریایی، نوع بیمه و روش جبران خسارت دریایی را بیان نماید و در پایان با شرح بیمه‌های داخلی و بیمه‌های بین‌المللی موجود در این‌گونه حوادث روش تامین خسارات را پیشنهاد دهد.

۲. تفاوت حقوق دریایی و حقوق دریاها

پیش از ورود به جزئیات موضوع کشتی سانچی لازم است مطرح شود که حقوق دریایی چیست و تفاوت آن با حقوق دریاها کدام است، تا از این راه یافت بتوان گفت بحث حاضر بیشتر با کدام حوزه از حقوق در ارتباط است که در نتیجه قواعد کدام بخش از حاکم و ناظر بر موضوع پیش‌روست.

حقوق دریاها^۴ مجموعه‌ی اصول و قواعدی است که بر روابط میان تابعان حقوق بین‌الملل در مناطق مختلف دریایی و آبراه‌های بین‌المللی حاکم است. پس از تاسیس سازمان ملل متحد، به ویژه کمیسیون حقوق بین‌الملل، کمیسیون مزبور از همان سال‌های اولیه‌ی تشکیل، اقداماتی در راستای تدوین حقوق دریاها را آغاز نمود که در واقع اساس کار اولین کنفرانس ملل متحد در زمینه‌ی حقوق دریاها بود. از این رو حقوق دریاها و آبراه‌های بین‌المللی یکی از شعبات حقوق بین‌الملل است (ضیائی بیگدلی، محمدرضا، حقوق بین‌الملل عمومی، ۱۳۸۲: ۲۷۴).

^۱ «إن الله عز وجل وكل ملك الموت بقبض الأرواح إلا شهداء البحر فإنه يتولى قبض أرواحهم».

^۲ «إن شهداء البحر أفضل عند الله من شهداء البر».

^۳ شرکت ملی نفتکش ایران National Iranian Tanker Company از شرکتهای فرعی شرکت ملی نفت ایران است که در سال ۱۳۳۴ تأسیس و در سال ۱۳۸۸ به بخش خصوصی واگذار شده است (سهامداران این شرکت شامل صندوق بازنشستگی کشوری ۳۳ درصد، صندوق بازنشستگی نفت ۳۴ درصد و سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی ۳۳ درصد). این شرکت با در اختیار داشتن ۴۲ سوپرتانکر در حال حاضر بزرگترین شرکت نفتکش در جهان است. این شرکت، نفت خام و فرآورده‌های نفتی و گازی ایران را به بازارهای صادراتی انتقال می‌دهد.

^۴ The Law of the Sea.

اما حقوق دریایی؛^۵ مجموعه قوانین، مقررات و عرف‌های دریایی حاکم بر روابط افراد و دولتها در امور حمل و نقل بار و مسافر در دریا است که موضوعات و مسائل مربوط به کشتی‌رانی بازرگانی و ایمنی در دریا را در برمی‌گیرد. عمده مقررات حقوق دریایی در ایران، همچون کشورهای اروپایی مثل انگلستان و فرانسه که صاحب برند دریانوردی در دنیا هستند، مبتنی بر عرف دریانوردی است. بدین صورت که بازرگانان دخیل در امور دریایی، رفته رفته این عرف‌ها که مبنای قانونگذاری در حقوق دریایی است را ایجاد کردند.

ماده ۱۹۴ قانون دریایی ایران اشعار می‌دارد: در مواردی که در این قانون و سایر قوانین مملکتی، پیش‌بینی نشده است ملاک، اصول و عرف بین‌المللی خواهد بود. در نتیجه برخی از این اصول و عرف بین‌المللی مدون شده و در حقوق داخلی کشورها وارد شده و برخی از این اصول مدون نیست.

حقوق دریایی به معنای خاص آن که مرجع اصلی بحث حاضر است، شامل دو نوع قرارداد به معنای اخص می‌باشد: ۱- قرارداد اجاره کشتی^۶ و ۲- قرارداد حمل و نقل کالا. حمل و نقل مسافر به دلیل عدم شیاع آن از موضوع بحث خارج است. با وجود اینکه حمل و نقل مسافر داخل در حقوق دریایی است. اما به دلیل اینکه اساساً امروزه حمل و نقل مسافر از طریق دریا صورت نمی‌گیرد، یا در مکانی‌هایی است که امکان حمل و نقل‌های دیگر موجود نیست. بنابراین علی‌الاصول، حمل و نقل بین‌المللی کالا در حقوق دریایی بیشتر مد نظر است. حال لازم است با مراجعه به حقوق دریایی تعریف تصادم را بیان کنیم.

۳. تصادم چیست و مسئولیت آن متوجه چه کسی است؟

کشتی‌های بازرگانی، مهمترین نقش را در حمل و نقل بین‌المللی کالا ایفا می‌کنند و از سال‌های قبل، خطوط منظم کشتیرانی، بین اغلب بنادر مهم کشورهای دریایی جهان برقرار شده است. این جایگاه، اقتضاء می‌کند که ایمنی کشتیرانی تجاری از تمام جوانب مورد عنایت قرار گرفته تا با تمهید تدابیر علمی مرتبط، با خطرات دریا مقابله شده و احتمال بروز سوانح گوناگون که در پی رشد صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی، سلامت سفرهای دریایی را همچنان تهدید می‌کند به حداقل ممکن برساند. بارها در اخبار و گزارش‌های مرتبط با حوادث دریایی از جمله کشتی سانچی کلمه «تصادم» به گوش رسیده است اما تصادم به چه معناست؟ یکی از این حوادث که شاید بتوان با توجه به سوابق، آن را شدیدترین و زیانبارترین سانحه دریایی دانست، تصادم کشتی‌ها یا به تعبیر رایج در حقوق دریایی انگلیس، تصادم در دریا^۷ است. باید توجه داشت که تصادم با برخورد^۸ اشتباه نگردد، چون برخورد شدید بین دو کشتی یا کشتی با اجسام دیگری، مشمول تصادم است اما چنان چه کشتی در حالت حرکت به اسکله، موج‌شکن^۹، راهنمای شناور^{۱۰}، دیوارهای بندرگاه^{۱۱} و یا اشیای ثابت و متحرک دیگری به غیر از کشتی برخورد کند، این تصادم نامیده نمی‌شود، بلکه عنوان برخورد (تماس) را دارد (هادی، دستباز، بیمه کالا، کشتی و هواپیما، ۱۳۷۴، صص ۱۷۸-۶۹ و ۳۱۲). برخی قواعد مربوط به تصادم کشتی‌ها در اسناد زیر موجود است: معاهده بروکسل مصوب ۱۹۱۰، موارد ۱۶۲ تا

^۵. Maritime Law

^۶. Charterparty

^۷. Collision at Sea

^۸. Contact

^۹. Pier

^{۱۰}. Buoy

^{۱۱}. Harbor Wall

۱۷۲ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، مواد ۳۳۵ قانون مدنی و ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی، مواد ۱ تا ۸ قانون شماره ۵۴۵-۶۷ مصوب ۷ ژوئیه ۱۹۶۷ در فرانسه و مقررات مربوط به تصادم کشتی ها مندرج در قانون معاهدات دریایی انگلیس مصوب ۱۹۱۱. در عین حال، احکام مسئولیت قراردادی ناشی از تصادم کشتی ها بر اساس معاهدات بین‌المللی مختلف به‌ویژه معاهده بین‌المللی یکنواخت سازی برخی قواعد حقوقی مربوط به بارنامه ها (قواعد لاهه) مصوب ۲۵ اوت ۱۹۲۴ در بروکسل^{۱۲} و پروتکل‌های اصلاحی آن به ترتیب مصوب ۲۳ فوریه ۱۹۶۸ (مشهور به قواعد لاهه-ویزی) مصوب ۲۱ دسامبر ۱۹۷۹ در بروکسل همچنین معاهده ملل متحد درباره حمل کالاها از طریق دریا (قواعد هامبورگ) مصوب ۳۱ مارس ۱۹۷۸ در هامبورگ (UN Convention on the Carriage of Goods by Sea, ۱۷۷۸) یا حسب مورد، قوانین ملی قابل اعمال نسبت به قراردادهای محل کالا قابل حصول است.

از دیدگاه حقوق دریایی -که تصادم کشتی ها یکی از مباحث اصلی آن است- تصادم، مبین برخورد دو کشتی با یکدیگر است (محمد، ابوعطا، نقش بیمه دریایی در جبران خسارت ناشی از تصادم کشتی‌ها، ۱۳۸۵: ۲). در قوانین انگلستان، تصادم، شامل برخورد بدنه دو کشتی و یا برخورد بدنه یک کشتی به سایر ابزار و ادوات کشتی دیگر و یا برخورد ابزار و ادوات دو کشتی به یکدیگر است. ورود کشتی به اسکله و بندرگاه و برخورد آن با اسکله، تصادم تلقی نمی‌شود (دستباز، همان، ۱۳۷۴). فصل دهم از قانون دریایی ایران، مربوط به تصادم در دریا است، که ماده ۱۶۴ آن قانون مقرر می‌دارد: «اگر تصادم در نتیجه خطای یکی از کشتی ها باشد، جبران خسارت به عهده طرفی است که مرتکب خطا شده است».

میزان مسئولیت هر کشتی، متناسب با درصد تقصیر آن در بروز تصادم تعیین می‌شود؛ ولی چنان چه دلایلی برای تعیین میزان تقصیر کشتی های طرف تصادم وجود نداشته باشد، طبق ماده ۱۶۵ قانون فوق‌الذکر، مسئولیت، بین آن‌ها به نحو مساوی تقسیم می‌شود؛ لذا هیچ کشتی بیش از میزان مسئولیت خود موظف به جبران خسارت نخواهد بود. ولی طبق بند ج ماده ۱۶۵ قانون فوق، اگر تصادم منجر به لطمات جانی شود، در این حالت، کشتی های مقصر، موظف به جبران خسارت وارده هستند؛ ولی هر کدام که خسارت وارده را بیش از حد مسئولیت خود پرداخت نماید، می‌تواند به نسبت تقصیر دیگران در وقوع حادثه به آن‌ها مراجعه کند (عسگری، حسینی، مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه ای آن، تحقیقات حقوقی آزاد، ۱۳۹۳: ۱۲۹ تا ۱۳۱).

ماده ۳۳۵ قانون مدنی درمورد تصادم کشتی مقرر می‌دارد: «در صورت تصادم بین دو کشتی... مسئولیت، متوجه طرفی است که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او ایجاد شده است و اگر هر دو طرف، مقصر باشند، هر دو مسئول خواهند بود.» مسئولیت، طبق این ماده مبتنی بر تقصیر است؛ که شخص قصد زیان زدن به دیگری را ندارد ولی در نتیجه غفلت و بی احتیاطی سبب ضرر زدن به او می‌شود، یعنی تقصیر غیر عمد (مسامحه) نه تقصیر عمدی که شخص قصد اضرار به دیگری را دارد. ماده ۱۶۴ قانون دریایی و ۳۳۹ قانون مجازات اسلامی که مقرر می‌دارد: «..... و اگر یکی از آنها مقصر باشد فقط مقصر ضامن است.» موارد فوق را تایید می‌کند.

ماده ۳۳۵ قانون مدنی که در مورد تصادم دو کشتی در فرضی که هر دو طرف تقصیر دارند، بدون توجه به شدت و ضعف خطاهاست، هر دو را مسئول می‌داند و در پی یافتن سبب اصلی نیست و به برابری اسباب تمایل دارد (کاتوزیان، حقوق مدنی الزام‌های خارج از قرارداد، ضمان قهری، ۱۳۸۵، ص ۳۵۶ و ۳۶۴). در ماده ۳۳۵ قانون مدنی، نه تنها به صورت‌های تصادم پرداخته نشده است بلکه درباره چگونگی توزیع خسارت، بین دو طرف حادثه نیز حکمی ندارد. مبنای مسئولیت نیز مفهوم ناکار آمد تقصیر است و با ضرورت‌های زندگی ماشینی تناسب ندارد (Gaskell, N, Debattista, Ch & Swatton, R ۱۹۸۷, ۵۷۵-۵۷۶).

^{۱۲}. International Convention for the Harmonization of Certain Legislative Acts of the Marine Bill of Rights, Brussels, ۰۵ August ۱۹۲۴, International Convention for the Harmonization of Certain Legislative Acts of the Marine Bill of Rights, Brussels, ۰۵ August ۱۹۲۴

۷۸) البته صرف نظر از این تفسیر، مطابق نظریه خطر می‌توان گفت: مسئولیت مالک کشتی بر نظریه خطر مبتنی است؛ زیرا در هر حال، مالک کشتی در قبال خسارت وارد به دیگران مسئولیت دارد.

مسئولیت تحت پوشش بیمه، طبق شرط تصادم^{۱۳}، مسئولیت قانونی است و مسئولیت قراردادی را در بر نمی‌گیرد، لذا اگر بین مالک کشتی بیمه شده و کشتی دیگر، قراردادی به منظور همکاری منعقد شود و به سبب قصور متصدیان کشتی بیمه شده، این کشتی به کشتی طرف قرارداد برخورد کند و خسارت وارد آید، مشمول شرط تصادم نخواهد شد، همان گونه که قبلاً بیان شد، مراد از مسئولیت در بیمه، مسئولیت حقوقی است که مسئولیت حقوقی ممکن است قراردادی یا قانونی باشد.

مطالبی که تا این قسمت بیان گردید مربوط به تعیین میزان مسئولیت مابین طرفین تصادم بوده است که طبق قانون این مسئولیت با درصدهای متفاوت بین هردو طرف تقسیم می‌گردد. اما اهمیت بیمه دریایی در این زمینه از دو جهت عمده قابل توجه است:

۱_ در مواردی که سوانح دریایی از قبلیه گل نشستن^{۱۴}، حریق و تصادم در اثر حوادث قهری روی می‌دهد، از دیدگاه حقوقی، شخصی ملزم به جبران خسارتهای وارده نیست و صرفاً اگر اموال تلف شده یا صدمه دیده و مخاطره منتهی به زیان، پوشش بیمه‌ای داشته باشد، بیمه گر بدنه یا کالاهای، اقدام به جبران زیانهای وارده خواهد کرد.

۲_ در مواردی هم که سوانح در اثر خطای عوامل انسانی روی می‌دهد، رعایت قواعد مسئولیت ناشی از تصادم نه تنها مستلزم رعایت مقررات دادرسی و صرف وقت و هزینه بسیار است، بلکه همیشه نمی‌توان به نتیجه بخش بودن طرح دعوا علیه مسئولان حادثه امیدوار بود.

با توجه به مراتب فوق، مالکان کالاهای و کشتی‌ها که حسب مورد دارای نفع بیمه‌ای می‌باشند، اموال و در مواردی، مسئولیت خود را در مقابل خطر تصادم بیمه کرده و بدین ترتیب، در روند پر مخاطره کشتیرانی، تأمین خاطری مناسب برای خود فراهم می‌کنند. در ادامه، به تبیین احکام و مفاهیم مختلف بیمه دریایی که بعضاً خاص این شاخه از حقوق بیمه است و حدود مسئولیت بیمه‌گران در جبران خسارتهای ناشی از تصادم کشتی‌ها خواهیم پرداخت.

۴. بیمه‌های دریایی و انواع آن

بیمه دریایی، قدیمی‌ترین شاخه حقوق بیمه است. از آغاز فعالیت کشتیرانی تجاری در پهنه آب‌های گیتی، همیشه مخاطرات گوناگون طبیعی و غیرطبیعی، منافع صاحبان کشتی‌ها و کالاهای موجود در آنها را تهدید می‌کرده است. گرچه با پیشرفت علوم و فنون، از تعداد سوانح دریایی کاسته شده اما با توجه به نقش بارز خطای انسانی در این زمینه، این حوادث همچنان روی می‌دهد. بر همین اساس، از سده‌های گذشته، اندیشه تمهید راهکارهایی که بتواند صاحبان اموال دریایی را در برابر خطرات دریا، حمایت کرده و باعث تأمین آسایش خاطر آنها شود به ثمر نشست. بیمه در لغت به معنای اطمینان و ضمانت یا حفظ و نگهداری در برابر خطراتی است که بیم وقوع آن می‌رود، Bimea یک کلمه هندی به معنای ضمانت این کلمه مشتق از کلمه بیم است (دشتکی پور، زهرا، تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار در حقوق بیمه دریایی، ۱۳۹۸: ۱۹). از بیمه تعاریف متعددی شده است اما از دید قانونی می‌توان به ماده یک قانون بیمه مصوب سال ۱۳۱۶ اشاره نمود که عقد بیمه را این چنین تعریف

^{۱۳}. به موجب این شرط در بیمه نامه‌های بدنه کشتی (برای مدت معین یا سفر معین) تحت عنوان 3/4 مسئولیت در تصادم از آن نام برده شده است؛ در صورتی که بین کشتی بیمه شده و کشتی دیگر، تصادم ایجاد شود در صورت احراز مسئولیت بیمه‌گذار کشتی بیمه شده، بیمه‌گر کشتی تعهد خواهد داشت علاوه بر جبران خسارت وارده به کشتی مذکور، خسارات وارده به کشتی دیگر را نیز جبران کند (هوشنگی، ۱۳۶۹).

^{۱۴}. Stranding

می‌کند: «بیمه عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازاء پرداخت وجه یا جوهری، از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارت وارده بر او را جبران نموده و یا وجه معینی بپردازد. متعهد را «بیمه‌گر»، طرف تعهد را «بیمه‌گذار»، وجهی را که بیمه‌گذار به بیمه‌گر می‌پردازد، «حق بیمه» و آنچه را که بیمه می‌شود، «موضوع بیمه» می‌نامند.^{۱۵}»

نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهای که از نعمت دسترسی به دریا بهره‌مند هستند از جمله ایران، باتوجه به اینکه بیش از ۰.۹٪ 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 همگام با پیشرفت فناوری حمل و نقل، افزایش حجم محمولات و ازدیاد سرعت وسایل نقلیه، کالاهای مورد حمل در معرض تهدید ریسک‌های جدی قرار گرفته‌اند (محمدزاده و ادقانی، علیرضا، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، ۱۳۸۱: ۷۰).

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 مال التجاره‌های خود را از طریق دریا حمل کرده و با خطرات گوناگون مانند، غرق شدن کشتی، طوفان و راهزنی‌های دریایی مواجه گردیدند، به فکر راه حلی برای آنها و دستاوردهای خود افتادند و به همین دلیل حفظ سرمایه قوانین و مقررات خاص و گوناگون که همه آنها مربوط به حمل و نقل دریایی بود به مرور تکامل یافت و توسط ملت‌ها استفاده شد (دشتکی‌پور، همان ۱۳۹۸: ۲۱). بیمه‌ها به اعتبار موضوع آنها دارای انواعی هستند به طور مثال بیمه اشخاص که به بیمه عمر، حادثه و درمان تقسیم می‌گردد. اما در بحث حاضر از سایر انواع بیمه‌ها چشم‌پوشی کرده و تنها به بیمه‌های دریایی می‌پردازیم. از طرف دیگر موضوع بیمه‌های دریایی به دلیل اینکه اغلب سفرهای دریایی بین چند کشور و یا حتی به صورت قاره‌ای انجام می‌گردد، طبیعتاً با برخی بیمه‌های بین‌المللی نیز در ارتباط است. انواع مختلف بیمه کشتی عبارتند از:

۱- بیمه بدنه و ماشین آلات (Hull & Machinery Insurance):

شامل بیمه بدنه کشتی و همچنین جرثقیل‌ها، تجهیزات و وسایل ناوبری می‌باشد. بعلاوه سهم مالکان کشتی در مورد خسارت همگانی، هزینه نجات و بخشی از خسارت وارده به کشتی مقابل در تصادم را پوشش می‌دهد.

۲- بیمه حمایت و غرامت (P&I):

معمولاً خسارت و فقدان محموله، فوت و یا آسیب دیدگی خدمه کشتی، خسارت به اسکله و اجسام شناور، آلودگی آب دریا، خسارت به کشتی مقابل در تصادم، مسافر قاچاق، بیرون آوردن لاشه کشتی، و صدمه و فوت شخص ثالث را شامل می‌شود. این نوع بیمه به دلیل ارتباط مستقیم یکه با موضوعه کشتی سانچی دارد در ادامه به شکل کامل‌تری بیان می‌گردد.

۳- بیمه کرایه حمل، دموراژ^{۱۷} و دفاع از شکایت (FD&D)^{۱۸}:

^{۱۵}. پرتال بیمه سامان، ۱۳۹۷.

^{۱۶}. Protection and indemnity insurance

^{۱۷}. **دموراژ** به انگلیسی (Demurrage) برای اولین بار برای کرایه معطلی کشتی استفاده می‌شد اما در جاهای مختلفی همچون **دموراژ** کانتینر از این واژه استفاده می‌شود. **دموراژ** نقطه مقابل **دیسپاچ** است بدین معنی که چنان چه حد نصاب **بارگیری** و تخلیه کمتر از میزان پیش‌بینی شده در قرارداد (**laytime**) باشد زمان معطلی بعنوان جریمه از طرف **صاحب کالا** پرداخت خواهد شد که اصطلاحاً **دموراژ** نامیده می‌شود.

^{۱۸}. Freight, Demurrage and Défense

این پوشش در خصوص حمایت از بیمه شده در دادگاه، منصوب نمودن وکیل، ارائه مشاوره و پرداخت هزینه‌های حقوقی نظیر هزینه وکیل و انتخاب داور در موارد اختلاف در پرداخت کرایه حمل، دمووراژ و چارتر پارتی می‌باشد.

۴- بیمه اعتصاب (Strike Insurance):

شامل پوشش هزینه‌های ناشی از اعتصاب توسط کارگران بندر و یا پرسنل کشتی که منجر به اختلال در کار کشتی می‌گردد، می‌باشد.

۵- بیمه جنگی (War Risk):

بیمه‌ها بطور عادی در عملیات تروریستی مسئولیت و هزینه‌ای را متقبل نمی‌شوند ولی این بیمه می‌تواند اینگونه خطرات را پوشش دهد.

از میان انواع بیمه‌های مذکور بیمه حمایت و غرامت ارتباط مستقیم با بحث کشتی‌سازی دارد. به همین دلیل تاریخچه کوتاهی از این بیمه و عملکرد آن بیان می‌گردد.

۵. پوشش‌های بیمه‌ای مسئولیت مالک در کلوپ حمایت و غرامت (P & I)

باید توجه داشت که بیمه‌گران، حاضر به قبول و پوشش همه خطرات نیستند؛ لذا، مالکان کشتی، باشگاه‌های P & I یا انجمن‌های حمایت و جبران خسارت متقابل - که از شرکت‌های تخصصی بیمه کشتی هستند - را به وجود آوردند تا ریسک‌هایی که در بازارهای دریایی، بیمه نمی‌شوند را پوشش دهند، که به منزله نوعی بیمه شخص ثالث عمل می‌کند.

اساس فعالیت این کلوپ‌ها، تامین خسارت بدنه کشتی بود و براین شیوه پایه‌گذاری شده بود که تمامی اعضای این کلوپ، متعهد می‌شدند که در صورت مطرح شدن ادعای خسارت علیه کشتی‌های متعلق به هر یک از اعضای آن کلوپ، همگی اعضای کلوپ، به تناسب ظرفیت کشتی‌های متعلقه در پرداخت آن خسارت سهیم باشند. موضوع با اهمیت دیگر، این است که هر یک از اعضا پس از پرداخت خسارت قطعی، سهم خود را از آن خسارت پرداخت می‌کرد. (هادی، دستباز، پیشین، صص، ۳۱۲ و ۱۶۸-۶۹)

اعضای این انجمن‌ها به علت روش متقابل و تعاونی بودنشان، در عین بیمه‌گذار بودن، بیمه‌گر نیز هستند. رابطه بین انجمن و عضوی که به عنوان یک بیمه‌گر عمل می‌کند را مجمع عمومی براساس مقررات تدوین شده تعیین می‌کند. این مقررات، ترتیب ثبت کشتی‌ها توسط اعضا، خطرات تحت پوشش، استثنائات و محدودیت‌ها را مشخص می‌کند و بدین دلیل در بردارنده شرایطی هستند که هم ردیف شرایط مندرج در بیمه‌نامه‌های معمولی است.

سهم هر یک از اعضا «پیش پرداخت مطالباتی»^{۱۹}، نامیده می‌شود که باید پیشاپیش پرداخت شود. در طول سال نیز در صورت اعلام خسارت‌های بیش از حد پیش بینی‌شده برای جبران آن‌ها، امکان دارد که مدیریت، پرداخت‌های تکمیلی دیگری را از اعضا مطالبه کند. (نادر، مظلومی، بیمه حمل دریایی کالا، ۱۳۶۸: ۸۰)

۶. پوشش‌های بیمه‌ای انجمن‌های حمایت و غرامت

موارد پوشش بیمه‌ای در باشگاه‌ها معمولاً در بیمه‌نامه تعیین شده است. هر نوع دعاوی اشخاص ثالث را می‌توان مورد مشمول بیمه باشگاه قرارداد. مالک کشتی در قبال خسارت‌های وارد به هر شخص در کشتی یا نزدیک به کشتی که متعاقباً

^{۱۹} . Advance Calls

جان خسود را از دست داده یا صدمه دیده و یا بیمار شده، متعهد است؛ که این شامل فرمانده، ملوان یا هر خدمه دیگر در کشتی نیز می‌شود که این هزینه‌ها، شامل خسارت‌های تدفین، پزشکی و دارویی است. هم چنین هزینه‌هایی که مالک برای انتقال و مراجعت هریک از خدمه کشتی به خانه و میهن خود و هزینه‌های الزامی جابه جایی خدمه یا انتقال فرمانده یا ملوانانی که فوت کرده‌اند یا به ساحل منتقل شده‌اند و مبالغ پرداختی به خدمه که ناشی از کارآمد نبودن موقتی آن‌ها است را مورد پوشش بیمه‌ای قرار می‌دهد. مالک کشتی هم چنین هزینه‌های انحراف از مسیر، توقف در بن‌درگاه، لنگرانداختن، برگرداندن مسافران قاچاقی و هزینه نجات افراد به دلیل آن که در بیمه‌های بدنه کشتی و کالا قابل پرداخت نیست، هزینه انتقال باقی مانده‌های کشتی شکسته، هزینه‌های قرنطینه، هزینه‌های حقوقی و دادگاهی، هزینه‌هایی که برای جلوگیری یا کم کردن شدت خسارت‌های وارده از طرف مالک پرداخت می‌شود، جرایمی که دادگاه برای مالک کشتی در نظر می‌گیرد، خسارت‌های ناشی از تاخیر به علت اعتصاب‌ها، هزینه‌های بازداشت، توقیف یا طولانی کردن مسیر معمولی کشتی و آلودگی نفتی، خسارت‌هایی که به سبب کسری کالا یا هر دارایی دیگر در درون کشتی به وجود آید، ضرر و زیان ناشی از یدک کشی، خسارت‌های وارده به کشتی یا اموال (غیر از تصادف به سبب غفلت در کشتیرانی یا غفلت خدمه) را نیز می‌تواند مورد پوشش قرار دهد. در خصوص خسارت‌های همگانی نیز هزینه‌های ویژه و هزینه نجات که در بیمه نامه کشتی و کالا قابل پرداخت نیست قابل پوشش است.

در خصوص مسئولیت تصادم، ۱/۴ تعهدات مالک کشتی و هزینه‌های اتفاقی مربوط به آن در ارتباط با تصادفات کشتی با هر کشتی دیگر که در بیمه‌نامه‌های معمولی در بیمه بدنه و ماشین آلات بیمه نمی‌شوند، پوشش داده می‌شوند. در نهایت، خسارتی که به تاسیسات بندری، باراندازه لنگرگاه و موج شکن‌ها وارد می‌آید نیز از طریق باشگاه قابل پرداخت است.

اما انواع موضوع بیمه دریایی نیز دارای اهمیت است. آنچه که بموجب قرارداد بیمه دریایی تحت پوشش قرار می‌گیرد موضوع بیمه (Subject Matter) نام دارد و می‌تواند هرگونه مالی را که در معرض خطرات دریایی است را در برگیرد. مهمترین شایعترین موضوعات بیمه شامل محموله، کشتی، کرایه حمل و کرایه اجاره کشتی می‌باشد. البته سایر موضوعات نظیر وام، وثیقه، حق کمیسیون، مسئولیت متصدی حمل یا مالک، منافع در هزینه‌های انجام شده در ارتباط با حمل و نقل دریایی می‌تواند تحت پوشش بیمه باشد. لیکن چهار مورد اصلی بشرح ذیل می‌باشد:

۱- محموله: عبارت است از اشیائی با ارزش مالی که بر آن کرایه حمل تعلق و توسط کشتی حمل می‌شود. توضیح اینکه حیوانات زنده و محمولات روی عرشه اگرچه مطابق حقوق حمل و نقل دریایی جزء محموله محسوب نشده و می‌تواند طبق ضوابط خاصی تحت پوشش بیمه قرار گیرد.

۲- کشتی: عبارت است از هر نوع شناور که جهت حمل و نقل کالا یا مسافر مورد استفاده قرار می‌گیرد. همچنین کشتی‌های در حال ساخت در طول مدت ساخت یا تعمیر می‌تواند تحت پوشش بیمه در برابر خطرات خاصی قرار گیرد.

۳- کرایه حمل: مقصود کرایه حمل کالا می‌باشد که بر اساس قرارداد فی مابین فرستنده/گیرنده کالا با متصدی حمل مشخص و معین می‌گردد.

۴- کرایه اجاره کشتی: که بر اساس قرارداد فی مابین موجر و مستاجر مبلغ اجاره و مسئولیت‌ها مشخص می‌شود نیز می‌تواند تحت پوشش بیمه قرار گیرد.^{۲۰}

^{۲۰} مطالب موجود در سایت شخصی دکتر محمد ساطعی، مشاور عالی فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران.

پس از مرور مختصری بر موضوعات بیمه و به طور خاص بیمه سوانح دریایی به دلیل اینکه کشتی سانچی حامل محموله تجاری بوده است، لازم است در ادامه قوانین اینکوترمز شرح و توضیح داده شود.

۷. قواعد اینکوترمز ۲۰۱۰

در دنیای تجارت امروز، قوانین اینکوترمز به یک بخش اساسی و اجتناب ناپذیر از زبان تجارت مبدل شده که در سراسر جهان و به منظور فروش محصولات در قراردادهای گنجانیده و بیانگر قوانین و راهنما جهت استفاده واردکنندگان، صادرکنندگان، وکلا، شرکتهای حمل، بیمه و دانشجویان تجارت بین الملل می باشد. این قوانین در سرتاسر جهان مورد تأیید دولتها، مراجع قانونی و کارپردازان بازرگانی به منظور تفسیر مشترک رایج ترین اصطلاحات تجاری دنیا می باشد.

ریشه لغت اینکوترمز از مخفف سازی سه لغت لاتین **International Commercial Terms** به معنای اصطلاحات تجارت بین الملل تشکیل شده که مهمترین علت کاربرد آن تعیین دقیق و روشن حدود مسئولیتها، ریسکها و هزینهها در فرآیند تجارت بین الملل بین فروشنده، خریدار و همچنین اشخاص حقوقی/حقیقی دخیل فرآیند تجارت می باشد که هر دوره توسط اتاق بازرگانی بین الملل مورد بانگری و باز نشر قرار می گیرد. اینکوترمز اولین بار در سال ۱۹۳۶ تدوین شد، و در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۱ آخرین نسخه آن که به اینکوترمز ۲۰۱۰ موسوم است، منتشر گردیده است. (منصور خاکی، آشنایی با قواعد اینکوترمز ۲۰۱۰، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی، ۱۳۹۴: ۲)

اینکوترمز ۲۰۱۰ نسخه‌ی هشتم و نهایی از اینکوترمزها می باشد، که در ۱۱ قانون تعریف شده و بر مبنای طریقه حمل به دو دسته کلی تقسیم بندی می شوند:

گروه اول؛ این گروه شامل اینکوترمهایی می باشند که تمامی طرق حمل را دربر می گیرند و متشکل ۷ قانون می باشد.

۱ - EXW^{۲۱} تحویل درب کارخانه

در این روش فروشنده، کالا را در محل تولید و یا انبار کالا به خریدار تحویل می دهد و کلیه مسئولیت ها و هزینهها، اعم از بارگیری، حمل و نقل، بیمه، گمرک و ریسک خرابی کالا بر عهده خریدار است.

۲ - FCA^{۲۲} تحویل در نقطه ای معین در کشور مبدأ

به معنای این است که فروشنده کالا را پس از ترخیص صادراتی در محل مقرر به حمل کننده تعیین شده از سوی خریدار تحویل می دهد. با توجه به اینکه محل تحویل کشور خریدار باشد، بارگیری با خریدار است و نقطه ریسک فرایند می باشد. هزینه حمل و بیمه با خریدار است، همچنین معمولاً و (نه الزاماً) عقد قرارداد حمل و بیمه به عهده خریدار می باشد.

۳ - CPT^{۲۳} کرایه حمل پرداخت شده

این قاعده که نوعی حمل مرکب می باشد، براین مفهوم دلالت میکند که فروشنده کالا را تهیه، حمل داخلی و ترخیص صادراتی نموده، هزینههای ترخیص صادراتی را خود پرداخت می کند. بعلاوه حمل کننده کالا تا مقصد نهائی را انتخاب، قرارداد حمل

^{۲۱}. Ex-Works

^{۲۲}. Free Carrier

^{۲۳}. Carriage Paid to

را منعقد و کرایه را تا محل مشخص در قرارداد بعنوان مقصد نهائی پرداخت می‌نماید. ریسک و مسئولیت فروشنده زمانی که کالا را تحویل اولین حمل کننده می‌دهد خاتمه می‌یابد. همچنین پرداخت هزینه بیمه و عقد قرارداد بازرسی با خریدار است.

۴ - CIP^{۲۴} کرایه و بیمه حمل پرداخت شده

این قاعده از اینکوترمز بدین معنی است که فروشنده کالا را با اخذ مجوزهای صادراتی از کشور خود و ترخیص صادراتی، به حمل کننده‌ای که منتخب خود اوست و خود با آن حمل کننده قرارداد حمل منعقد کرده تحویل می‌دهد بعلاوه کرایه حمل کالا تا مقصد را پرداخت کرده و کالا را تا مقصد بیمه نموده، هزینه بیمه را هم پرداخت می‌نماید.

۵ - DAT^{۲۵} تحویل در پایانه کشور مقصد

این اصطلاح بدین معنی است که فروشنده تمام هزینه‌های حمل و نقل (هزینه صادرات، حمل، تخلیه از حامل اصلی در بندر مقصد و هزینه‌های بندر مقصد) و فرض قبول تمامی ریسک‌ها تا پایانه مقصد را عهده دار می‌شود. پایانه می‌تواند بندر، فرودگاه، و مکان تبادل کالا تلقی گردد. ضمن اینکه حقوق ورودی، مالیات و هزینه‌های گمرکی برعهده خریدار می‌باشد.

۶ - DAP تحویل در نقطه‌های معین در کشور مقصد

این اصطلاح می‌تواند برای تمامی حالات حمل و نقل استفاده شود، و یا در فرآیندی که در آن بیش از یک حالت حمل و نقل وجود داشته باشد. فروشنده مسئول هماهنگی حمل و تحویل کالا، آماده سازی جهت انجام تخلیه بار از وسیله نقلیه، در محل مورد توافق می‌باشد. در این روش پرداخت مالیات و پوشش بیمه بر عهده فروشنده نمی‌باشد.

۷ - DDP تحویل در مقصد با پرداخت حقوق و عوارض گمرکی

فروشنده مسئول تحویل کالا در محل قید شده در کشور خریدار است، و پرداخت تمامی هزینه‌های انتقال کالا به مقصد از جمله حقوق ورودی و مالیات بر عهده وی می‌باشد. این ترم حداکثر تعهدات در فروشنده و حداقل تعهدات در خریدار را در بر می‌گیرد.

گروه دوم؛ این گروه شامل اینکوترم‌هایی می‌باشد که شامل راه‌های آبی دریایی و داخلی (درون کشوری) هستند.

۸ - FAS^{۲۶} تحویل در کنار کشتی

محل خاتمه ریسک فروشنده کنار کشتی در بندر است. مسئولیت عقد و پرداخت هزینه حمل، بیمه و بازرسی به عهده خریدار است.

۹ - FOB^{۲۷} فوب

فروشنده وقتی کالا را از روی نرده کشتی در بندر مبدأ عبور داد ریسک خود را خاتمه داده است. هزینه حمل و همچنین عقد قرارداد حمل از بندر تحویل، بیمه و بازرسی به عهده خریدار می‌باشد.

۱۰ - CFR^{۲۸} هزینه و کرایه حمل

^{۲۴} . Carriage and Insurance Paid to

^{۲۵} .Delivered at Terminal

^{۲۶} . Free Alongside Ship

^{۲۷} .Free on Board

همان F&C سابق است ولی مخصوص حمل دریایی. کالا وقتی از روی نرده کشتی عبور میکند (بارگیری میشود) مسئولیت فروشنده خاتمه می‌یابد. پرداخت هزینه بیمه و عقد قرارداد آن با خریدار، و همچنین پرداخت هزینه حمل و عقد قرارداد آن با فروشنده می‌باشد.

۱۱ - CIF^{۲۹} هزینه، کرایه و بیمه حمل

در این روش کالا وقتی از روی نرده کشتی بارگیری می‌شود، مسئولیت فروشنده خاتمه می‌یابد. ضمن اینکه هزینه حمل و بیمه و عقد قرارداد آن‌ها با فروشنده می‌باشد.

۸. جنبه‌های معاملاتی محموله نفتکش سانچی

براساس اطلاعات منتشرشده توسط مسئولان شرکت ملی نفت، محموله نفتکش سانچی میعانات گازی به حجم ۳۶۰۰۰ تن (۹۶۰ هزار بشکه) بوده است. شایان ذکر است که وزیر نفت ارزش این محموله را حدوداً ۶۰ میلیون دلار بیان کردند. (خبرگزاری خانه ملت، کد خبر: ۳۶۶۲۷۲، ۱۳۹۶/۱۰/۲۷)

علاوه بر این، مطابق با اطلاعیه وزارت نفت در رابطه با حادثه سانچی، این کشتی در اجاره شرکت هانوا توتال^{۳۰} کره جنوبی بوده که خریدار میعانات گازی ایران است و همانند دیگر مشتریان نفت کشورمان محموله را به صورت FOB دریافت می‌کند. طبق مقررات تجاری در این شیوه معامله، فروشنده پس از تحویل محموله در مبدأ، وجه مربوطه را هم دریافت و قانوناً دیگر مسئولیتی در قبال نفتکش و محموله ندارد.

نفتکش سانچی دارای بیمه بدنه و بیمه P&I (بیمه حمایت و غرامت) بوده است. ارزش بدنه تحت پوشش بیمه برابر با ۳۲ میلیون دلار بوده است که ۳۰ درصد بیمه بدنه این کشتی توسط بیمه ملت و البرز و ۷۰ درصد باقیمانده آن به صورت اتکایی به ۱۱ شرکت بیمه‌گر بین‌المللی به رهبری بیمه اسکالد^{۳۱} پوشش داده شده است. به عبارت دیگر، سهم بیمه‌گران داخلی و خارجی از خسارت وارده به ترتیب ۹/۶ و ۲۲/۴ میلیون دلار بوده است. سهم بیمه البرز و ملت در این بیمه‌نامه به ترتیب ۲۰ و ۱۰ درصد بوده است که ۵۰ درصد از این سهم نزد بیمه مرکزی اتکایی شده، بخشی نیز توسط خود بیمه‌گر پوشش داده شده و مابقی پوشش نیز به بیمه‌گران اتکایی داخلی (بیمه امین و ایرانیان) و آسیایی بیمه اتکایی بوده است.

علاوه بر این، مطابق با گفته‌های گری رینسارد، مدیر اجرایی کلوب Steamship Mutual P&I، نفتکش سانچی دارای بیمه کامل بوده است که بر اساس این بیمه‌نامه آلودگی نفت، آسیب، تصادم، مرگ و صدمه به خدمه تحت پوشش این بیمه‌نامه بوده است.

همچنین بیمه البرز قرارداد عمر و حادثه‌ای با شرکت ملی نفتکش ایران دارد. براساس این قرارداد، بیمه البرز به ازای هر یک از خدمه فوت شده ۱۰۰ میلیون تومان پرداختی خواهد داشت. البته بخشی از این بیمه به صورت اتکایی به بیمه مرکزی واگذار

^{۲۸}. Cost and Freight

^{۲۹}. Cost, Insurance and Freight

^{۳۰}. Hanwha Total: شرکت پتروشیمی هانوا-توتال که حاصل سرمایه‌گذاری مشترک گروه هانوا کره جنوبی و توتال فرانسه به‌شمار می‌رود. این شرکت در آوریل ۲۰۱۶ یک محموله یک میلیون بشکه‌ای از میعانات گاز را برای اولین بار بعد از تحریم‌های ایران وارد کرده بود و در نظر دارد تا واردات میعانات گازی از ایران را افزایش دهد. شایان ذکر است که دو شرکت کره‌ای هانوا-توتال و اس کی انرژی دو خریدار عمده میعانات گازی ایرانی هستند.

^{۳۱}. Skuld Insurer

شده است. از این رو، در حادثه سانچی در صورتی که بندهای این قرارداد توسط شرکت ملی نفتکش ملی ایران رعایت شده باشد، بیمه البرز باید ۳/۲ میلیارد تومان پرداختی داشته باشد که حدود ۵۰۰ میلیون تومان سهم اتکایی بیمه مرکزی است. («سانحه نفتکش سانچی و بررسی جنبه‌های فنی و مالی سانحه»، ۱۳۹۶:۹)

۹. خسارت حادثه سانچی و نحوه پرداخت آن توسط شرکت‌های بیمه‌ای

به طور کلی لازم است برای جلوگیری از ورشکستگی تجار و مالکان کشتی باید در اولین فرصت و قبل از حمل به بند مبدا اقدام به بیمه نمودن کشتی، کالا، خدمه و مسافران دریایی نمود، نوع بیمه را باید مشخص نمود، ارزش بیمه را معین نمود، راه‌های عبور و خطرات ناگهانی و تغییرات اجباری را تعیین نمود و به بیمه‌گر گزارش داده شود (احمدوند، پاشاه‌خانی‌زاده، ۱۳۹۶:۹۶). مطابق با اطلاعات ارائه شده توسط شرکت نفتکش ایران و وزارت نفت، در کنار از دست دادن ۳۲ خدمه نفتکش سانچی، مجموع خسارت وارده به صورت فیزیکی حدوداً برابر با ۱۱۰ میلیون دلار بوده است که ۵۰ میلیون دلار بابت نفتکش و ۶۰ میلیون دلار بابت محموله میعانات گازی بوده است. با توجه به اینکه معامله به صورت FOB بوده است، بنابراین شرکت ملی نفت می‌تواند ارزش محموله را از خریدار (شرکت پتروشیمی هانوا) دریافت کند. به عبارت دیگر، خسارت اصلی وارده برای ایران، خسارت مربوط به غرق شدن نفتکش بوده که برابر با ۵۰ میلیون دلار است. با توجه به بیمه بدنه و بیمه P&I این خسارت نیز می‌تواند دریافت شود. بنابراین می‌توان گفت که ترکیبی از بیمه بدنه کشتی و بیمه P&I می‌تواند خسارات جانی و مالی وارده به نفتکش سانچی را پرداخت کند. ولی این موضوع باید در نظر گرفته شود که دریافت این خسارت زمانبر بوده و پیچیدگی‌های خاص خود را دارد. برای مثال، پرداختی‌ها باید توسط شرکتهای بیمه مختلف داخلی و خارجی انجام گیرد که این موضوع می‌تواند موجب زمانبر شدن پرداخت خسارت گردد.

۱۰. خسارات مازاد بر دیه در حوادث دریایی

در رابطه با غرامت ناشی از فوت خدمه لازم به ذکر است از آنجا که سانچی کشتی مسافربری نبوده است تمامی افرادی که در آن جان باخته‌اند از خدمه و کارکنان بوده‌اند؛ در مورد میزان دیه این عزیزان از آنجا که خدمه تابعیت ایرانی داشته‌اند دیه آنها به موجب قانون مجازات اسلامی محاسبه خواهد شد و همچنین در مورد مطالبات مازاد بر دیه طبق قرارداد منعقد شده مابین مالک کشتی و کلوب P&I محاسبه خواهد شد. تاکید می‌شود که سقف تعهدات کلوب نامحدود و به نسبت پرداخت متقابلی است که سابقاً صورت گرفته است. به دلیل حساسیت امنیتی و بین‌المللی این حادثه در مورد جزییات مفاد قرارداد منعقد شده مابین شرکت نفتکش ایران و کلوب اطلاعاتی دقیقی در دسترس نیست. اما قدر متقین جبران این خسارات همان دیه مصوب قانون مجازات است که توسط بیمه‌های داخلی باید پرداخت گردد. واضح است که بازماندگان شهدای حادثه سانچی دچار آسیب‌های روحی و معنوی گسترده‌ای شده‌اند که مطالبات مالی آنها در مقایسه با آن از اهمیت کمتری برخوردار است. اما تمرکز اصلی این پژوهش بر موضوع مطالبات مالی است با توجه به اینکه در رابطه با کشتی سانچی، مالک شرکت نفتکش جمهوری اسلامی ایران است؛ طبق ماده ۶۹ قانون دریایی مالک کشتی، شخصاً مسئول اعمال و تعهدات و قصور و خطاهای خود و نیز مسئول عملیات فرمانده و قراردادهایی است که وی ضمن انجام وظائف خود منعقد می‌کند. همچنین مالک کشتی مسئول عملیات کارکنان کشتی و مأموران مجازی که از طرف او به خدمت در کشتی گمارده شده‌اند خواهد بود. از این رو محل مراجعه و مطالبه حقوق و خسارات ناشی از این حادثه شرکت نفتکش جمهوری اسلامی ایران است.

۱۱. نتیجه‌گیری

حادثه تاسف بار سانچی از ابعاد گوناگون مادی و معنوی قابل بررسی است. بر کسی پوشیده نیست که فقدان یکی از اعضای خانواده با هیچ چیز قابل جبران نیست. اما آنچه تمرکز اصلی درین نوشتار است، نحوه مطالبه غرامات مالی حاصل از حادثه در حقوق دریایی است. از این رو ابتدا شرح مختصری از تصادم دریایی و خسارات ناشی آن داده شد پس از آن با بررسی قوانین و قراردادهای حاکم بر تصادم دریایی، موضوع بیمه‌های دریایی به عنوان اصلی‌ترین عامل جبران خسارات ناشی از آن بازگو گردید و در نهایت آشکار شد طبق قانون دریایی کشور مسئولیت عمده‌ی خسارات در وحله اول برعهده مالک کشتی است. وی نیز به موجب سنگینی این مسئولیت طبق عرف داخلی و بین‌المللی همواره از مدد بیمه‌های دریایی بهره می‌برد. بیمه‌ها نیز بسته به میزان حق بیمه و انواعشان به طرق متفاوتی میزان خسارات را در سطح داخلی و بین‌المللی پوشش می‌دهند. با تمام این توضیحات مسلماً مطالبه غرامات در سطح بین‌المللی همواره پیش‌نیازهای گسترده‌ای دارد که تامین آنها را با دشواری‌های روبروی می‌گرداند که از حوصله این نوشتار خارج است و لازم است در مباحث مرتبط بررسی گردد.

منابع و مراجع

الف) منابع فارسی:

۱. سیوطی، عبد الرحمن بن ابی بکر (۱۴۰۵ق). الحباثک فی أخبار الملائک، تحقیق، أبو هاجر محمد السعید بن بسیونی زغلول، چاپ اول، ج ۱، بیروت، دار الکتب العلمیة.
۲. أبو القاسم الطبرانی، المعجم الکبیر، الطبعة: الثانية، جلد ۶، مکتبه ابن تیمیة - القاهرة.
۳. ضیائی بیگدلی، محمدرضا، (۱۳۸۲). حقوق بین الملل عمومی، تهران: گنج دانش، چاپ بیست و یکم.
۴. دستباز، هادی، (۱۳۷۴). بیمه کالا، کشتی و هواپیما، تهران: انتشارات دانشکده امور اقتصادی.
۵. ابوعطا، محمد، (۱۳۸۵). نقش بیمه دریایی در جبران خسارت ناشی از تصادم کشتی‌ها، تهران: مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی.
۶. عسکری، علیرضا، حسینی، سیده‌ادی، (بهار ۱۳۹۳). مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن، مجله تحقیقات حقوقی آزاد، سال هفتم، شماره بیست و سوم.
۷. دشتکی پور، زهرا، (۱۳۸۹). تعهدات بیمه گر و بیمه گذار در حقوق بیمه دریایی، مجله تازه‌های جهان بیمه، شماره های ۱۵۲ و ۱۵۳.
۸. محمدزاده وادقانی، علیرضا، (بهار ۱۳۸۱). مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، تهران: مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۵.
۹. مظلومی، نادر، (۱۳۶۸). بیمه حمل دریایی کالا، تحقیقی از کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل متحد، تهران: بیمه مرکزی ایران.
۱۰. منصور خاکی، مجیدرضا، (بهار ۱۳۹۴). آشنایی با قواعد اینکوترمز ۲۰۱۰، تهران: اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی.
۱۱. مطالب موجود در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (بهمن ۱۳۹۶). «سانحه نفتکش سانچی و بررسی جنبه‌های فنی و مالی سانحه»، معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی، دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن، مدیر مطالعه: فریدون اسعدی، شماره مسلسل: ۱۵۷۷۷۲.

۱۲. احمدوند، خلیل‌الله، علی پاشاه‌خانی‌زاده، (۱۳۹۶). ضرورت بیمه دریایی در جبران خسارات ناشی از تصادم کشتی‌ها، تهران: مطالعات حقوق.

(ب) منابع اینترنتی:

۱۳. مطالب موجود در پرتال بیمه سامان، ۱۳۹۷. قابل مراجعه در لینک:

<http://www.saman۲۲۱.ir/Page.aspx?show=۳۹>

۱۴. مطالب موجود در سایت شخصی دکتر محمد ساطعی، مشاور عالی فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران. قابل مراجعه در لینک:

<https://goo.gl/Ni۱۱Zm>

(ج) منابع انگلیسی:

۱. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea "Hamburg Rules", ۳۱ March ۱۹۷۸, Hamburg.
۲. Gaskell, N, Debattista, Ch & Swatton (R ۱۹۸۷). Chorley & Giles' shipping law, ۸th Ed, London.
۳. International Convention for the Harmonization of Certain Legislative Acts of the Marine Bill of Rights, ۲۵ August ۱۹۲۴, Brussels.

