



Vessel Insurance; Commercial Needs and Contractual Choices or Legal Obligations; Domestic and International Regulations

Mahmoud Bagheri¹  Milad Hosseini Balouchi² 

1. Corresponding Author; Associate Professor, Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: mahbagheri@ut.ac.ir
2. PhD in Oil and gas Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: miladmhb1990@gmail.com

Article Info

Article type:
Research Article

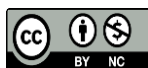
Manuscript received:
13 July 2021
final revision received:
9 November 2021
accepted:
26 December 2022
published online:
15 March 2023

Keywords:
Maritime vessels, Insurance, Legal obligation, Risk, International treaties

Abstract

Extensive risks and dangers at sea lead to great losses to many maritime activists, including merchants, vessel owners and governments. The financial ability of any of the activists in this field to compensate the damages is very limited or may even lead to irreparable damages such as environmental pollution that cannot be compensated by money alone and has negative side effects. Therefore, nowadays, the issue of obtaining marine insurance is very important and has legal and international requirements, regardless of the rational benefit and commercial needs. by investigation international conventions, it was determined that due to the importance of the issue and in order to reduce the risk marine activists, various types of marine vessels insurance, including protection and compensation insurance, hull and machinery, cargo, etc. were predicted and the principle of compulsory insurance at sea is mainly designed to ensure the payment of debts and compensation by vessel owners. Therefore, obtaining marine insurance coverage is not only a commercial need for maritime activists, but this issue has become a legally binding rule in the international relation. However, obtaining vessel insurance is not included in domestic law and the basis for action is only some of the multilateral international treaties to which the Iranian government has acceded.

Cite this article: Bagheri, Mahmoud; Milad Hosseini Balouchi. (2023, Autumn& Winter) "Vessel Insurance; Commercial Needs and Contractual Choices or Legal Obligations; Domestic and International Regulations" *Energy Law Studies*, 8 (2): 257 - 274. DOI: <https://doi.com/10.22059/JRELS.2023.326386.448>



© The Author(s).

DOI: <https://doi.com/10.22059/JRELS.2023.326386.448>

Publisher: University of Tehran Press.

بیمه شناورهای دریایی؛ نیاز تجاری و انتخاب قراردادی یا الزام قانونی

محمود باقری^۱ ✉ میلاد حسینی بلوچی^۲

۱. نویسنده مسئول: دانشیار، گروه حقوق خصوصی و اسلامی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: mahbagheri@ut.ac.ir

۲. دکتری حقوق، نفت و گاز، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: miladmhb1990@gmail.com

اطلاعات مقاله

چکیده

نوع مقاله:

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۰/۴/۲۳

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۰/۸/۱۸

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۱/۱۰/۵

تاریخ چاپ:

۱۴۰۱/۱۲/۲۴

کلیدواژه‌ها:

الزام قانونی، بیمه، ریسک، شناورهای دریایی، معاهدات بین‌المللی

ریسک‌ها و خطرات گسترده‌ای که در دریاها وجود دارد، به ورود خسارات سنگین به هر یک از فعالان عرصه دریا اعم از تجار، مالکان شناورها و دولت‌ها می‌انجامد. توانایی مالی هر یک از فعالان این عرصه در جبران خسارات وارده بسیار محدود است و یا حتی ممکن است به ایجاد خساراتی جبران‌ناپذیر هم‌چون آلودگی‌های زیست‌محیطی بینجامد که صرفاً نتوان آن‌ها را از طریق مادی جبران کرد و دارای آثار جانبی منفی گسترده‌ای باشد. بنابراین امروزه موضوع اخذ بیمه‌های دریایی اهمیت بسزایی یافته و فارغ از منفعت عقلایی و نیاز تجاری، دارای الزامات قانونی و بین‌المللی است. با مذاقه در کنوانسیون‌های بین‌المللی مشخص گردید که با توجه به اهمیت موضوع و به‌منظور کاهش ریسک فعالان عرصه دریا، انواع بیمه‌های شناورهای دریایی اعم از بیمه‌های حمایت و جبران خسارات، بدنه و ماشین‌آلات، محموله و... مورد پیش‌بینی قرار گرفته و اصل بیمه اجباری در دریا عمدتاً به‌منظور اطمینان از پرداخت بدهی و جبران خسارت به وجود آمده است تا از این طریق توانایی پرداخت خسارات از سوی مالکان شناورها به‌نوعی تضمین گردد. از این‌رو، افزون بر نیاز تجاری به اخذ پوشش‌های بیمه‌ای، به‌نوعی این موضوع تبدیل به قاعده الزام‌آور قانونی در عرصه بین‌المللی شده است. اما اخذ بیمه شناورها در قوانین داخلی مدون نگردیده و صرفاً برخی از معاهدات چندجانبه بین‌المللی که دولت ایران به آن‌ها پیوسته، مبنای عمل است.

استناد: باقری، محمود؛ میلاد حسینی بلوچی (پاییز و زمستان ۱۴۰۱) « بیمه شناورهای دریایی؛ نیاز تجاری و انتخاب قراردادی یا الزام قانونی»، مطالعات حقوق انرژی، (۲۸): ۲۵۷ - ۲۷۴. DOI: <https://doi.com/10.22059/JRELS.2023.326386.448>



© نویسندگان.

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.

DOI: <https://doi.com/10.22059/JRELS.2023.326386.448>

مقدمه

امروزه شناورهای دریایی سهم بسزایی در ارائه خدمات دریایی هم چون تجارت، حمل و نقل بین‌المللی کالا و انجام خدمات از طریق شناور (نظیر کشتی‌های لنگرانداز و اقامتی) برعهده دارند و با وجود پیشرفت فنی و ارتقای فناوری‌های مورد استفاده در این شناورها، همچنان خطراتی این شناورها و کالاهای مورد حمل را تهدید می‌کند. به سخن دیگر، ایمنی در دریا به هیچ‌وجه مطلق نیست و همچنان این شناورها با مخاطرات فراوان و خطرناکی روبه‌رو هستند.

از سویی، شناورهای دریایی با پدیده‌های پیش‌بینی‌ناپذیر طبیعی مانند خطرات دریا هم چون هوای بد و نامناسب، خطاهای انسانی هم چون تصادم در دریا و همچنین رویدادهای مدرن مانند تروریسم و دزدی دریایی روبه‌رو هستند که هر یک از آن‌ها ممکن است باعث ایجاد خسارت شدیدی به شناورها شوند. بنابراین ضرورت اخذ بیمه شناورها بیش از گذشته احساس می‌گردد.

از سوی دیگر، پروژه‌های صنعتی بزرگ و حمل و نقل دریایی، ریسک‌های متنوع و گسترده‌ای به وجود آورده است که این نوع ریسک‌ها که صرفاً با مقررات مسئولیت مدنی قابل جبران نیستند، مصداق از این ریسک‌های محتمل، ریسک‌های محیط زیستی است که جبران هزینه‌های ناشی از خسارات وارده به محیط زیست یکی از معضلات صاحبان صنایع و همچنین دولت‌ها به‌شمار می‌رود و به نحوی ارتباط مستقیم با مصالح جامعه و حقوق عمومی دارد.

گفتنی است امروزه التزام به جبران خسارات زیست‌محیطی براساس قاعده عام مسئولیت بین‌المللی، به عنوان اصل مبنایی به منظور حمایت و حفاظت از محیط زیست مورد شناسایی قرار گرفته است (شاه‌حسینی و مشهدی، ۱۳۹۵: ۱۴۵-۱۴۲).

بنابراین به دلیل وسعت این خطرات و ضررها، مقررات محیط زیستی از طریق تبیین قوانین و معیارهای داخلی و بین‌المللی در تلاش است از ابتدا از وقوع این نوع خطرات جلوگیری کند (دبیری و کیانی، ۱۳۸۶: ۹۸-۹۶). با وجود این، اگر به هر دلیلی جلوگیری از این خطرها به صورت بازدارنده (مقررات محیط زیست) ممکن نباشد، ناگزیر راهی جز تمسک به بیمه نیست و این نوع بیمه یک انتخاب تجاری نبوده، بلکه اجبار و الزامی قانونی است؛ همان‌طور که حقوق محیط زیست یک الزام قانونی برای مواجهه پیشینی با این نوع خطرات و عوارض ناخواسته عمده و گسترده فعالیت‌های اقتصادی است.

بنابراین در این مقاله تلاش می‌شود ضمن بررسی مفهوم آثار جانبی منفی و تأثیر آن بر الزام اخذ پوشش‌های بیمه‌ای، انواع شناورهای دریایی، خطرات و ریسک‌های خاص این عرصه و بررسی انواع بیمه‌های شناورهای دریایی و در پایان نیز با بررسی الزامات داخلی و بین‌المللی و قوانین داخلی و معاهدات چندجانبه بین‌المللی این عرصه، ضرورت اخذ بیمه‌نامه‌ها روشن گردید.

۱. ماهیت بیمه دریایی اجباری به عنوان بخشی از نظام مسئولیت دریایی

به‌منظور بررسی ماهیت اجباری یا اختیاری بودن اخذ بیمه‌نامه‌های دریایی ضروری است که ابتدا مفهوم آثار جانبی منفی (هزینه جانبی) مورد شناسایی قرار گیرد؛ سپس تأثیر این آثار جانبی بر الزام اخذ

پوشش‌های بیمه‌های دریایی بررسی گردد. از این‌رو در این گفتار ضمن معرفی این مفهوم، تأثیر آن بر ضرورت اخذ پوشش‌های بیمه‌ای، از جمله بیمه‌های شناور دریایی بررسی می‌گردد.

۱.۱. تأثیر مفهوم آثار جانبی منفی بر ضرورت اخذ پوشش‌های بیمه‌ای

در روند عادی تجارت، چنانچه فعالیت‌های روزمره افراد و تجار، احتمال ایراد خسارت و پیامدهای حقوقی را دربر داشته باشد، به صورت داوطلبانه پوشش‌های بیمه‌ای را اخذ می‌کنند و اخذ پوشش‌های بیمه‌ای در شرایط عادی امری صرفاً شخصی است و به نظر می‌رسد قوانین عادی کشورها هیچ‌گونه الزامی برای اخذ پوشش‌های بیمه‌ای به صورت عام مدون نکرده‌اند (Merkin, 2006: 850). تنها در برخی موضوع‌های خاص که منافع و مصالح عمومی ایجاب می‌کند، قوانینی مبنی بر الزامی بودن اخذ پوشش‌های بیمه‌ای تدوین شده است تا از این طریق اطمینان حاصل شود که سوء رفتار یا ورشکستگی بیمه‌شده، جبران خسارات واردشده به اشخاص ثالث را خدشه‌دار نکند (Merkin, 2006: 850). این موضوع کاملاً منطبق بر مفهوم اقتصادی آثار جانبی منفی (هزینه جانبی) است. این مفهوم، ماهیتاً در بستر مباحث اقتصادی قرار می‌گیرد، اما مناسبت اصلی آن در رشته حقوق، بدان سبب است که این مقوله با مفاهیم «مالکیت و مسئولیت» اشخاص پیوند می‌خورد و از مصادیق بارز مسئولیت مدنی اشخاص است (مولایی، ۱۳۹۵: ۳۱-۳۲). با پیشرفت فناوری و گسترش تجارت بین‌الملل، خساراتی که ممکن است از اقدامات اشخاص ایجاد شود بسیار گسترده‌تر از گذشته است و گاهی این خسارات نه تنها افراد ذی‌نفع، بلکه اشخاص ثالث را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. از این‌رو امروزه موضوع مسئولیت مدنی اشخاص و آثار جانبی منفی ناشی از اقدامات و معاملات آن‌ها، بسیار مورد توجه قرار گرفته است. نمونه روشن این موضوع، حوادث زیست‌محیطی است که ممکن است برای اشخاص دخیل در موضوع، مسئولیت مدنی مبنی بر جبران کلیه خسارات وارده و اعاده به وضع سابق ایجاد نماید و گاهی جبران این خسارات خارج از توان شخص است.

در این باره در عرصه بین‌الملل، برای این که بتوانند میزان خسارات ناشی از حوادث را کاهش دهند، برخی معیارهای بین‌المللی و قواعد زیست‌محیطی را درباره هر موضوع خاص تدوین می‌کنند تا از این طریق و با رعایت این معیارها، از وقوع حوادث احتمالی جلوگیری نموده و احتمال ایجاد مسئولیت مدنی ناشی از اقدامات و معاملات تجار نیز کاهش یابد. با این حال، به‌رغم وجود این معیارها، همچنان احتمال وقوع حوادث و ایراد خسارات وجود دارد. بنابراین همواره امکان ایجاد مسئولیت مدنی برای اشخاص محتمل است و همان‌گونه که پیش از این بیان گردید، مسئولیت مدنی اشخاص در جبران خسارات وارده در دو حالت متصور است: الف) جبران خسارات وارده در حد توان فرد است (مسئولیت مدنی حداقلی) که در این حالت، فرد بدون نیاز به اخذ پوشش‌های بیمه‌ای، می‌تواند نسبت به جبران خسارات ایجادشده اقدام کند؛ ب) جبران خسارات وارده فراتر از توان فرد است (مسئولیت مدنی عمده) که در این حالت، خسارات ایجادشده به نحوی است که جبران آن و اعاده به وضع سابق خارج از توان فرد است؛ بدان معنا

که آثار جانبی منفی ایجادشده به حدی است که فرد امکان جبران خسارات واردشده به اشخاص ثالث را ندارد. از این رو در این حالت، نیاز است فرد با اخذ پوشش‌های بیمه‌ای نسبت به جبران خسارات اقدام کند. در همین راستا، امروزه بیمه اجباری به رکن اساسی برخی از قوانین داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی در موضوع‌های خاص تبدیل شده است تا از این طریق بتواند جبران خساراتی را که فراتر از توان افراد است، تضمین کند. از مهم‌ترین مصادیق بیمه‌های اجباری، می‌توان به بیمه مربوط به مسئولیت کارفرمایان و بیمه مسئولیت شخص ثالث در حوادث رانندگی اشاره کرد.

۱. ۲. تأثیر مفهوم آثار جانبی منفی بر اخذ بیمه شناورهای دریایی

همچنان که پیش‌تر بیان شد، اصولاً اخذ بیمه‌نامه امری اختیاری است و افراد می‌توانند برای پوشش مسئولیت‌هایی که ممکن است در آینده برای آن‌ها ایجاد گردد پوشش بیمه‌ای دریافت کنند که این موضوع در واقع به نحوی منفعت عقلایی و تجاری برای افراد به همراه دارد.

اما گاهی خساراتی که در نتیجه اتفاقات حادث می‌گردد، چنان سنگین است که اگر نسبت به آن موضوع، پوشش بیمه‌ای اخذ نشده باشد، جبران خسارات وارده توسط افراد ناممکن می‌گردد. مصداق بارز این خسارات، خسارات ناشی از آلودگی‌های زیست‌محیطی است که آثار جانبی منفی گسترده‌ای ایجاد می‌کند (Zacharias, 2014: 93).

صنعت دریایی جایگاهی مهم و راهبردی در امنیت و استقلال کشورها برعهده دارد و وقوع هر حادثه‌ای در دریای سرزمینی کشورها و یا شناورهای یک کشور پیامدهای منفی سیاسی، اقتصادی و مالی (آثار جانبی منفی) با خود به همراه دارد. گاهی جبران این‌گونه خسارات برای اشخاص عادی و مالکان شناورها ناممکن است. بنابراین ریسک‌ها و خسارات احتمالی در عرصه دریا بسیار گسترده بوده و وقوع هر یک از این ریسک‌ها، مالکان شناورها، اشخاص ثالث، دولت‌ها و حتی محیط زیست را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در این راستا و به سبب ضرورت جبران خسارات ایجادشده در عرصه دریاها، قانون‌گذاران داخلی به اقتضای مصالح جامعه و منافع عمومی و گاهی در معاهدات بین‌المللی برای ایجاد رویه واحد و جلوگیری از عدم جبران خسارات ایجادشده بین‌المللی، اخذ بیمه برای شناورها برای مالکان آن‌ها الزامی شده است که این بیمه‌ها به بیمه‌های اجباری معروف هستند و به عبارتی، الزام قانونی درباره آن‌ها ایجاد شده است.

در این باره در قانون دریایی ایران، هیچ‌گونه الزام قانونی مبنی بر اخذ پوشش‌های بیمه‌ای برای شناورها پیش‌بینی نشده است. با این حال در معاهدات بین‌المللی برای برخی از شناورها با ویژگی‌های خاص، از جمله شناورهای نفتی و شناورهای دارای محموله‌های خاص، الزام اخذ بیمه‌نامه پیش‌بینی شده است و با توجه به الحاق دولت ایران به برخی از این معاهدات، به نحوی الزام قانونی اخذ بیمه‌نامه برای این نوع شناورها و یا شناورهای دارای محموله‌های خاص ایجاد شده و مالکان آن‌ها موظف‌اند پوشش‌های بیمه‌ای مربوطه را اخذ کنند (Røsæg, 2000: 1-2) که در مباحث آتی به بررسی آن‌ها می‌پردازیم.

۲. انواع خطرات و ریسک‌های شناورهای دریایی؛ ریسک‌های کوچک و بزرگ

در صنعت دریانوردی خطرات و ریسک‌های زیادی وجود دارد و همواره این خطرات و ریسک‌ها در حال تغییر هستند. از مهم‌ترین خطرات و ریسک‌های موجود در عرصه دریا، ریسک سیاسی، تروریسم و دزدی دریایی، تصادم شناورها، به گل نشستن شناورها و... است. هم‌چنین امروزه خطرات و ریسک‌های جدیدی نیز در عرصه دریا به وجود آمده است؛ برای نمونه، حملات سایبری نگرانی بزرگی برای صنعت دریایی است؛ زیرا کشتی‌ها به صورت گسترده‌ای به سامانه‌های رایانه‌ای ناوبری وابسته هستند و این سامانه، امکان تعیین مسیر کشتی‌ها را فراهم می‌سازد. هرگونه حمله سایبری به این سامانه‌ها، امکان وقوع حوادث از جمله تصادم کشتی‌ها را افزایش می‌دهد. همان‌گونه که مشخص است فناوری‌های جدید بر روی شناورها می‌توانند ریسک‌ها را مدیریت کرده و سرانجام کاهش دهند؛ اما در مقابل، فناوری می‌تواند ریسک‌های جدیدی را برای فعالان عرصه دریایی ایجاد کند. گفتنی است نوع فعالیت و مشخصات هر یک از شناورها می‌تواند ریسک‌ها را افزایش و یا کاهش دهد. در این راستا، موافقت‌نامه پاریس^۱ منعقد و تأسیس شده است که یکی از عملکردهای آن، تعیین ویژگی‌های شناورهای پرخطر و کم‌خطر است. این موافقت‌نامه در تلاش است شناورهای فاقد استاندارد را به‌منظور کاهش ریسک‌های دریایی از رده خارج کند. براساس این موافقت‌نامه، مهم‌ترین ویژگی‌های شناورها برای تقسیم‌بندی به شناورهای پرخطر و کم‌خطر تعریف شده است. شناور پرخطر شناوری است که با توجه به عوامل مختلف، مانند سال ساخت، وجود تانکر شیمیایی، گازی و یا نفتی، هم‌چنین پرچم شناور و تعلق آن به کشور دارای ریسک بالا، دارای ریسک‌های پرشماری باشد که مقررات قانونی متفاوتی را می‌طلبند.

در مقابل، شناور کم‌خطر، شناوری است که کشور پرچم شناور در سیاهه سفید (کشورهای کم‌ریسک)^۲ و تحت نظارت و ممیزی سازمان بین‌المللی دریانوردی باشد و در طول سی‌وشش ماه گذشته، دست‌کم یک‌بار در تفاهم‌نامه پاریس بررسی شود و تعداد نقص و عدم انطباق‌های ثبت شده در هر بازرسی طی سی‌وشش ماه گذشته باید پنج یا کمتر باشد.

با توجه به مطالب پیش‌گفته، عوامل متعدد و مختلفی در خطرات و ریسک‌های شناورهای دریایی تأثیرگذار است و برخی از این ریسک‌ها ناشی از ویژگی‌های شناور است و برخی دیگر مانند حوادث طبیعی، اشتباهات انسانی و مقاصد مجرمانه، برخاسته از عوامل بیرونی است. از این‌رو ضروری است تمامی این ریسک‌ها توسط بیمه‌گذاران و بیمه‌گران مورد ارزیابی قرار گیرد تا بتوان ضمن حفظ منافع هر دو طرف، تعادلی میان حق بیمه پرداختی، ریسک‌های موجود و خسارات قابل پرداخت ایجاد کرد. پس، برای این که بتوانیم ریسک‌های شناورهای دریایی را ارزیابی و مدیریت کنیم، ضروری است به موارد زیر توجه داشته باشیم:

الف) شناسایی خطرات شناورها و خطرات بیرونی؛

1. Paris MOU adopted in 1982

۲. منظور از کشورهای کم‌ریسک، کشورهایی هستند که از لحاظ سیاسی و جغرافیایی خطرات و ریسک‌های کمتری دارند و این امر تأثیر مستقیم در کم‌خطر و یا پرخطر بودن شناور دارد.

ب) ارزیابی خطرات مربوط و میزان خسارات احتمالی؛
 ج) استفاده از ابزارها، آیین نامه و قوانین خاص برای کاهش خطرات؛
 د) نظارت بر اثربخشی این ابزارها، آیین نامه و قوانین خاص.
 با توجه به ملاک‌های بالا، انجمن‌ها و شرکت‌های بیمه‌ای نسبت به ارزیابی و مدیریت ریسک‌های شناورهای دریایی اقدام کرده‌اند و مطابق اصول اساسی بیمه‌های باشگاه‌های حمایت و جبران خسارت، ریسک‌های ذیل تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد و مالک شناور می‌تواند ریسک‌های زیر را برای خود دریافت کند (W.Baker, 2010: 127):

۱. برخورد و تصادم شناورها و سایر خسارات غیرقراردادی؛ ۲. خسارات به اشیای متغیر و ثابت (مانند جرثقیل روی شناور)؛ ۳. ادعا و شکایت درباره بار و محموله کشتی (تقاضای جبران خسارت ناشی از نقض قرارداد حمل یا عدم انجام برخی از تعهدات خارج از قرارداد از سوی حامل است)؛ ۴. اموال موجود در کشتی؛ ۵. مرگ، صدمات و بیماری اشخاص؛ ۶. مسافران؛ ۷. مسئولیت خدمه شناوران؛ ۸. افراد غیرمسئول در کشتی^۱ (افرادى هستند که به یک کشتی می‌پیوندند اما هیچ مسئولیتی در کشتی ندارند؛ مانند همسران اعضای خدمه، کودکان و افرادی که کارهای ترمیم و تعمیر را روی کشتی انجام می‌دهند)؛ ۹. جریمه‌ها؛ ۱۰. تحقیق و بازرجویی و جریان دادرسی کیفری^۲؛ ۱۱. هزینه‌های قرنطینه^۳؛ ۱۲. مسافران قاچاق^۴ و غیره؛ ۱۳. هزینه‌های انحراف از مسیر^۵؛ ۱۴. نجات زندگی؛ ۱۵. جنرال اوریج^۶ (اقداماتی که با هدف حفظ و نجات کشتی و کالا توسط فرمانده کشتی انجام می‌شود و براساس آن، فرمانده یا ناخدا مجبور به فدا کردن کالای بازرگانان و یا انجام هزینه‌های فوق‌العاده می‌گردد)؛ ۱۶. مسئولیت مربوط به انتقال شناورهای به گل نشسته؛ ۱۷. آلودگی‌های دریایی.

بنادر براساس معیارهای پیش‌گفته و پوشش‌های بیمه‌ای اخذشده، شناورها را بررسی می‌کنند^۷ و چنانچه هر یک از شناورها داری معیارهای پرخطر بوده و پوشش‌های بیمه‌ای مربوطه را اخذ نکرده باشد، اجازه خروج و یا ورود به بندر و یا لنگرگاه به شناور داده نمی‌شود. بنابراین در همین راستا و به‌منظور کاهش ریسک‌های مورد اشاره، اخذ بیمه‌های شناورهای دریایی مورد نیاز است.

۳. انواع بیمه‌های شناورهای دریایی

با وجود پیشرفت فناوری، همواره احتمال وقوع حوادث در تجارت دریایی وجود دارد. امروزه به دلیل گسترش ناوگان‌های تجاری، رشد ارزش شناور و افزایش هزینه‌های تعمیر، میزان خسارت‌هایی که صاحبان شناورها با وقوع حوادث دریایی متحمل می‌شوند، ممکن است بسیار بیشتر از توانایی مالی و

1. Supernumeraries
2. Inquiries and criminal proceedings
3. Quarantine expenses
4. Stowaways
5. Diversion expenses
6. Unrecoverable general average
7. Port State Control

اقتصادی آن‌ها برای جبران خسارات باشد. در این راستا، برای کاهش ریسک فعالان عرصه دریا، انواع بیمه‌های شناورهای دریایی وجود دارد که این بیمه‌ها بسته به نوع شناور و نحوه فعالیت و حتی محل فعالیت متفاوت است؛ برای نمونه، در خلیج فارس و با توجه به این که تأسیسات گسترده نفتی در بستر آب وجود دارد و یا پروژه‌های متعدد نفت و گازی در حال انجام است، هر یک از حوادث ممکن است خسارات غیرقابل جبران مالی و زیست‌محیطی را ایجاد کند.

بیمه شناورهای دریایی را می‌توان از جنبه‌های متفاوت طبقه‌بندی کرد، اما آنچه در این مقاله مورد نظر است، بیمه‌هایی است که به صورت عملی برای شناورهای دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد که به بررسی هر یک از آن‌ها می‌پردازیم.

۱.۳. بیمه بدنه^۱

این بیمه‌ها معمولاً توسط مالکان شناورها اخذ می‌گردد و مالکان در تلاش‌اند تا با اخذ این بیمه‌نامه هرگونه خسارتی را که در بدنه و پوسته شناور به همراه تمام کالاها و مبلمان داخل شناور ایجاد شود، تحت پوشش قرار دهند.

۲.۳. بیمه ماشین‌آلات^۲

این بیمه‌نامه همه ریسک‌های مرتبط با ماشین‌آلات اساسی شناور را تحت پوشش قرار می‌دهد و در صورت بروز هرگونه خسارت عملیاتی، تمامی خسارات قابل مطالبه است. گفتنی است که دو بیمه‌نامه فوق، معمولاً در یک قالب و با عنوان بیمه‌نامه‌های بدنه و ماشین‌آلات^۳ استفاده می‌شود و اصولاً تحت این بیمه‌نامه پوشش‌های بیمه‌ای دیگر، همچون ریسک جنگ و یا اعتصاب کارگران در بندر نیز تحت پوشش قرار می‌گیرد.

۳.۳. بیمه بار و محموله^۴

بیمه بار بیمه‌نامه‌ای است که بیمه‌شده برای محافظت از بار و محموله در برابر ضرر و زیان در هنگام حمل‌ونقل انجام می‌دهد. در عمل، انواع ریسک تحت پوشش بیمه‌نامه‌های حمل بار متفاوت است. با این حال هیچ‌یک از پوشش ریسک‌های این بیمه‌نامه به طور معمول هیچ‌گونه تعهد شخص ثالث را پوشش نمی‌دهد (Ling Zhu, 2014: 64-66).

-
1. Hull Insurance
 2. Machinery Insurance
 3. Hull and Machinery Insurance (H&M)
 4. Cargo insurance

۴.۳. بیمه‌های حمل‌ونقل^۱

در طی دوره معمول حمل‌ونقل، در صورت عدم رعایت شرایط ذکرشده در قرارداد حمل‌ونقل، ممکن است محموله و بار، قابل تحویل به مالک آن نباشد؛ از این رو در چنین مواردی، هزینه حمل (هزینه حمل‌ونقل کالا) به مالک کشتی پرداخت نمی‌شود. بنابراین بیمه‌نامه‌های حمل‌ونقل معمولاً ریسکی را که برای مالک کشتی وجود دارد، تحت پوشش قرار داده و در حقیقت خسارات وارده به مالک کشتی را جبران می‌کند (Ling Zhu, 2014: 64-66).

۵.۳. بیمه‌های حمایت و جبران خسارت^۲

این نوع بیمه‌های دریایی معمولاً توسط انجمن‌های (باشگاه) حمایت و جبران خسارت انجام می‌شود و ریسک‌های بیشتر و مهم‌تری را نسبت به شرکت‌های بیمه تحت پوشش قرار می‌دهند. باشگاه‌های P & I یک انجمن بیمه است که جمع‌آوری ریسک، اطلاعات و نمایندگی را برای اعضای خود فراهم می‌کند. این باشگاه و یا انجمن را مالکان کشتی‌ها ایجاد کرده‌اند تا ریسک‌هایی را که در بازارهای بیمه‌های دریایی به دلیل ریسک زیاد و ضرورت وجود منابع مالی فراوان بیمه نمی‌شوند، تحت پوشش قرار دهند (Bennett, 2007: 87). این باشگاه‌ها امروزه یکی از معمول‌ترین و مهم‌ترین نوع از شرکت‌های تخصصی بیمه کشتی هستند که گوناگونی پوشش‌های بیمه‌ای ارائه شده توسط این انجمن‌ها، آن‌ها را به صورت یکی از مهم‌ترین ابزار ایمنی در کشتی‌رانی بین‌المللی و عرصه تجارت بین‌الملل تبدیل کرده است (W. Baker, 2010: 123-125). این باشگاه‌ها، هم درباره خدمه کشتی و هم در مورد عملیات کشتی به‌منزله نوعی بیمه شخص ثالث عمل می‌کنند و تعهدات مالکان کشتی را در گستره‌ای مانند آلودگی دریا و حذف یا انتقال کشتی به گل نشسته، تا جریمه بعضی از تخلفات کشتی‌رانی پوشش می‌دهند و به‌نوعی به عنوان بیمه شخص ثالث عمل می‌کنند (عسگری و حسینی، ۱۳۹۳: ۱۳).

در ساختار این بیمه لازم نیست فرد تمامی خطراتی که توسط قواعد بیمه تحت پوشش قرار دارد، اتخاذ نماید، بلکه هر فرد می‌تواند در خصوص خطرات تحت پوشش، مذاکره کرده و ریسک‌های مورد نظر خود را تحت پوشش بیمه قرار دهد. هرچند امروزه با توجه به کنترل‌هایی که بنادر کشورها بر ورود و خروج شناورها دارند، معمولاً بنادر اجازه ورود و خروج به شناورهایی که دارای کلیه پوشش بیمه‌ای برای همه ریسک‌های مهم دریایی نباشد نمی‌دهند؛ از این رو مالکان شناورها برای امکان ادامه فعالیت خود، موظف به اخذ کلیه پوشش‌های بیمه‌ای هستند و این امر به کاهش اختیار مالکان شناورها انجامیده است؛ به نحوی که این موضوع منجر به ایجاد قاعده حقوقی نرم^۳ و به وجود آمدن اصطلاح کارت‌های آبی^۴ در این زمینه شده است. این کارت‌ها به این معنا هستند که شناور کلیه پوشش‌های بیمه‌ای را اخذ نموده و

1. freight insurance
2. Protection and indemnity insurance
3. soft law
4. BLUE CARD

در صورت وقوع حادثه، امکان جبران خسارت از طریق نهادها و شرکت‌های بیمه وجود دارد. معمولاً این کارتها یکی از اسناد مورد نیاز برای اخذ ورودی و یا خروجی شناورها از بنادر است.

۴. الزامات قانونی اخذ بیمه‌های دریایی

مباحث حقوق دریایی که از پیچیدگی و وسعت خاصی برخوردار است، یکی از برجسته‌ترین و قدیمی‌ترین نوع حقوق در جهان است و این حوزه از حقوق به طور معمول بخش اعظمی از قوانین و مقررات داخلی، حقوق خصوصی و عمومی بین‌المللی را با عنوان حقوق دریایی یا قانون دریایی یک کشور تحت‌الشعاع قرار داده است (کاظم‌زاده مرند و دستباز، ۱۳۹۶: ۳۶). اما همچنان که پیش‌تر توضیح داده شد، ریسک‌ها و خطراتی که در دریا وجود دارد بسیار گسترده و غیرقابل پیش‌بینی هستند و در صورت وقوع هر یک از خطرات، ممکن است خسارات سنگین مادی و معنوی ایجاد کند که جبران آن از عهده مالک شناور خارج باشد. بنابراین با توجه به اهمیت موضوع، الزام اخذ بیمه دریایی را در قوانین داخلی و بین‌المللی مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۴.۱. الزامات و قواعد داخلی

در این بخش برای بررسی الزامات داخلی ضرورت اخذ بیمه‌نامه‌های دریایی، قانون دریایی ایران و معاهدات چندجانبه‌ای که دولت ایران به آن‌ها ملحق شده است، بررسی می‌شود.

۴.۱.۱. قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ و اصلاحات مصوب ۱۳۹۱

قانون دریایی ایران در چهارده فصل و ۱۹۴ ماده تدوین شده است و هیچ‌یک از فصل‌های آن، به موضوع مهم و حیاتی بیمه دریایی اختصاص داده نشده است و صرفاً در ماده ۱۹۱ این قانون چنین مقرر شده است: «دولت مکلف است طرح قانون بیمه دریایی را تنظیم و به مجلسین تقدیم نماید».

اما متأسفانه تاکنون این طرح تهیه و تصویب نشده است و به نظر می‌رسد قانون عادی هیچ‌گونه الزامی را برای اخذ بیمه‌نامه به رسمیت نشناخته است و صرفاً مطابق با ماده ۶۹ قانون دریایی ایران، مالک شناور، شخصاً مسئول عملیات فرمانده کشتی و عملیات کارکنان کشتی است. بدیهی است مسئولیت مالک کشتی فقط به کالا محدود نمی‌شود، بلکه هر خسارتی که به جهت تقصیر و کوتاهی وی یا کارکنان او، مانند خدمه و فرمانده، به کشتی‌های دیگر، کالا و محموله‌های دیگران، جان افراد و تأسیسات بندری وارد آید، موجب مسئولیت نامبرده خواهد شد. از این‌رو تاجران و مالکان شناور، بیمه‌های دریایی را داوطلبانه اخذ می‌کنند تا ریسک‌ها و خطرات خود را در دریا تحت پوشش بیمه قرار دهند و از این طریق مسئولیت خود را در حوادث احتمالی آینده کاهش دهند.

نکته مهم قانون یادشده، این است که مطابق با ماده ۷۴، مستأجر کشتی از نظر مسئولیت‌های مربوط به مالک کشتی، در حکم مالک کشتی است و وی موظف است کلیه خسارات منتسب به وی و کارکنان را جبران کند. هم‌چنین مطابق قواعد پیش‌بینی‌شده در مواد ۷۵ الی ۸۰ این قانون، مالک کشتی می‌تواند

مسئولیت خود را در مقابل حوادث محدود نماید و در صورت وقوع حادثه صرفاً به میزان مقرر شده در ماده ۷۷، نسبت به پرداخت خسارت اقدام کند. به نظر می‌رسد این مواد به‌نوعی تضمین‌کننده منافع مالکان شناورها در مقابل خسارات احتمالی است و صرفاً از این نظر با اخذ بیمه‌های دریایی تشابه دارد؛ اما درباره لزوم جبران خسارات و اعاده وضع به حالت سابق که یکی از دلایل ایجاد و اخذ بیمه‌های دریایی است، منافات داشته و نمی‌توان این مواد را با ماهیت حقوقی بیمه‌نامه‌های دریایی یکسان دانست.

اکنون که مشخص شد مالک شناور دارای مسئولیت مستقیم در حوادث ناشی از شناور خود است، به نظر می‌رسد از لحاظ تجاری و شخصی، اخذ پوشش‌های بیمه‌ای شناور، امری الزامی است و مالک برای جلوگیری از ایراد خسارات سنگین مادی نسبت به اخذ این پوشش‌ها اقدام می‌کند. اما نکته مهم، این است که اخذ چنین پوشش‌های بیمه‌ای صرفاً از جنبه شخصی نفع عقلایی داشته و قانون دریایی ایران و اصلاحات سال ۱۳۹۱ این قانون، قواعد الزام‌آوری در این باره مقرر نداشته است. همچنین امروزه، به‌رغم وجود الزام صریح درباره اخذ بیمه‌های دریایی در قانون دریایی ایران، بنادر ایران زمانی مجوز ورود و خروج شناور را صادر می‌کنند که شناورها دارای بیمه باشند و به نحوی این الزام به صورت حقوق نرم، در حال اجراست.

۲.۱.۴. معاهدات چندجانبه بین‌المللی و الحاق دولت ایران به آنها

برابر ماده ۹ قانون مدنی ایران، مقررات عهودی که بر طبق قانون اساسی بین دولت ایران و سایر دول منعقد شده، در حکم قانون است. بنابراین معاهدات بین‌المللی که مفاد الزام‌آوری درباره اخذ بیمه شناورهای دریایی مقرر داشته، منوط به پیوستن دولت ایران به این معاهدات، الزام‌آور بوده و در حکم قانون است.

در این راستا و با اتکا به این دیدگاه، در بند ۱۳ ماده ۱۴ قانون اصلاحی مصوب ۱۳۹۱ که ماده ۸۴ قانون دریایی ایران را اصلاح نموده، مقرر شده است که به همراه داشتن اسناد و گواهی‌نامه‌هایی که در معاهدات بین‌المللی ذکر شده است و دولت جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده، الزامی است. با این اوصاف، به نظر می‌رسد این امر خود قرینه‌ای است بر این که در مواردی که دولت ایران به معاهدات بین‌المللی که اخذ بیمه‌نامه و به همراه داشتن اسناد آن را بر روی شناور الزامی بدانند، ملحق شده باشد، اخذ بیمه‌نامه شناورهای دریایی الزام قانونی است.

مهم‌ترین معاهدات بین‌المللی که دارای مفاد الزام‌آور درباره اخذ بیمه‌نامه شناور است و دولت ایران به آنها پیوسته است، عبارت‌اند از:

الف) قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (۱۹۶۹) و پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی (۱۹۷۱)؛

ب) قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی دربارهٔ مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی؛
ج) قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی ناپروبی دربارهٔ انتقال لاشهٔ کشتی‌ها.

همان‌گونه که پیش از این بیان شد، این معاهدات، مفادی مبنی بر الزامی بودن اخذ بیمه برای شناورهای دریایی را پیش‌بینی کرده‌اند و با پیوستن دولت ایران به آن‌ها، این مفاد در حکم قانون عادی بوده و به نحوی الزام قانونی در این باره ایجاد شده است که در مبحث آتی به بررسی مفاد این معاهدات می‌پردازیم.

۲.۴. الزامات و قواعد بین‌المللی

همان‌گونه که بیان شد، ریسک و خطرات گسترده‌ای که در دریاها وجود دارد و هر یک از خطرات ممکن است پیامدهای جبران‌ناپذیری داشته باشد، در مقابل تنوع مقررات داخلی کشورها و نبود رویکردی واحد، عاملی تهدیدکننده دربارهٔ نحوهٔ جبران خسارات ناشی از این ریسک‌ها شمرده می‌شود. بنابراین در عرصهٔ بین‌المللی در زمینه‌های مختلف تلاش شده است تا اخذ بیمه برای شناورهای دریایی به صورت قاعدهٔ الزام‌آور حقوقی مدون گردد تا از این طریق بتوان خساراتی را که به اشخاص ثالث، محیط زیست و دولت‌های دیگر وارد می‌شود، جبران کرد. از این رو به بررسی هر یک از کنوانسیون‌ها و مفاد مندرج در آن‌ها می‌پردازیم.

۲.۴.۱. کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی در برابر آلودگی نفت مصوب ۱۹۶۹ و ۱۹۹۲

کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی در برابر آلودگی نفتی در سال ۱۹۶۹ تصویب و در سال ۱۹۷۵ اجرایی شد و در نهایت پروتکل مصوب ۱۹۹۲ جایگزین آن شد. این کنوانسیون اولین کنوانسیون است که ضرورت اخذ بیمه‌نامه در زمینهٔ مسئولیت آلودگی‌های نفتی را ایجاد کرد و کشورهای عضو را متعهد به اخذ بیمه‌نامه نمود و پس از سال ۱۹۶۹، بیمهٔ اجباری در تدوین قانون جدید بین‌المللی مسئولیت دریایی در سازمان بین‌المللی دریایی از اهمیت فراوانی برخوردار شده است (Røsæg, 2000: 3). براساس این کنوانسیون، مالک شناور بدون اخذ بیمه‌نامهٔ خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی، قادر به تجارت و دریانوردی (حرکت در دریا) نیست. براساس این قاعده، داشتن بیمه‌نامهٔ مسئولیت، به اندازهٔ داشتن سوخت، تجهیزات ناوبری و غیره ضروری است و بدون این بیمه‌نامه قابلیت دریانوردی شناور ساقط می‌گردد.

یکی از ویژگی‌های کلیدی کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی مصوب ۱۹۶۹ و پروتکل ۱۹۹۲، شناسایی مسئولیت محض (بدون نیاز به تقصیر) برای مالک کشتی نفت کش در جبران خسارت و یا عدم النفع ناشی از آلودگی دریاست و مالکان کشتی‌ها نیز متعهد به اخذ بیمه‌نامه

1. the Civil Liability Convention in 1969

برای شناور شده‌اند (نوری یوشانلوئی و آقاسیدجعفر کشفی، ۱۳۹۳: ۱۷۵-۱۹۸). بند یک ماده ۷ این کنوانسیون مقرر داشته است:

مالک کشتی ثبت شده در یک کشور متعاقد (عضو کنوانسیون) در صورتی که بیش از ۲۰۰۰ تن سوخت به عنوان محموله (بار) حمل می‌نماید، موظف به اخذ بیمه‌نامه یا نوعی از اسناد ایجادکننده امنیت مالی مانند ضمانت‌نامه بانکی یا گواهی تحویل به صندوق بین‌المللی جبران خسارت، به میزان محدودیت مسئولیت مقرر در بند یک ماده ۷ برای پوشش مسئولیت وی در برابر خسارت ناشی از آلودگی تحت این کنوانسیون می‌باشد.

مطابق بند دوم ماده ۷ این کنوانسیون، در صورت وجود شرایط بند یک، مالکان شناور موظف به اخذ گواهی‌نامه و یا لایسنس تأییدکننده وجود بیمه‌نامه و یا اسناد تضمین‌های مالی هستند و ضروری است این گواهی‌نامه توسط مقامات صلاحیت‌دار محل ثبت شناور و در صورتی که محل ثبت شناور عضو کنوانسیون نباشد، توسط مقامات صلاحیت‌دار هر یک از کشورهای عضو کنوانسیون صادر شود. از مهم‌ترین ضوابط حاکم بر این مقرره، این است که زبان این گواهی‌نامه باید رسمی بوده و گواهی‌نامه بر روی شناور موجود باشد.

کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی، به نحوی برای شناورهای نفت‌کش، الزام اخذ بیمه را ایجاد کرد و با توجه به این که پوشش چنین ریسک‌هایی خارج از توان شرکت‌های بیمه بوده، امروزه تقریباً ۹۵ درصد از تانکرهای نفتی جهان از طریق باشگاه‌های حمایت و جبران خسارت بیمه می‌شوند و گواهی‌نامه‌های صادرشده توسط کشورهای متعاقد، تأییدکننده این موضوع است. با این حال در متن کنوانسیون اشاره‌ای به باشگاه‌های حمایت و جبران خسارت نشده و صرفاً به موضوع اخذ بیمه‌نامه اشاره شده است (W.Baker, 2010: 398).

نکته لازم به ذکر این است که مطابق بند هشتم ماده ۷ این کنوانسیون، هرگونه ادعای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی می‌تواند مستقیماً علیه بیمه‌گر یا شخص دیگری که از نظر مالی مسئولیت مالک را در قبال خسارت آلودگی تأمین می‌کند، مطرح شود. بنابراین شرکت‌های بیمه و یا باشگاه‌های حمایت و جبران خسارت با ارائه گواهی یا صدور بیمه‌نامه، به صورت مستقیم مسئول جبران آلودگی نفتی بوده و به نحوی تضمین‌کننده جبران خسارت هستند.

۲.۲.۴. کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی ۲۰۰۱

کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی در برابر خسارت ناشی از آلودگی نفتی مصوب سال ۲۰۰۱ که در ۲۱ نوامبر ۲۰۰۸ به اجرا درآمده است، برای اطمینان از جبران خسارت کافی، سریع و مؤثر به افراد و کشورهایی که از آلودگی‌های نفتی آسیب می‌بینند، ایجاد شده است.

این کنوانسیون بیشتر ساختار و اصطلاحات خود را از کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی مصوب ۱۹۹۲ گرفته است (W.Baker, 2010: 403) و مطابق ماده ۳ این کنوانسیون، اصل بر این است که مالک شناور، مسئول کلیه خسارات ایجاد شده است، مگر شرایط استثنایی مطابق با موارد پیش‌بینی شده در کنوانسیون، وجود داشته باشد. اما موضوع قابل بحث این است که این کنوانسیون در ماده ۷، اخذ بیمه‌نامه و یا تضمین‌های مالی را الزامی کرده است و در بند یک این ماده مقرر شده است که مالک کشتی که دارای تناژ ناخالص بیش از هزار تن است برای پوشش جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های محتمل، به اخذ بیمه‌نامه و یا تضمین‌های مالی مانند ضمانت‌نامه بانکی و یا ضمانت‌نامه مؤسسات مالی به میزانی که کشورها و یا قواعد بین‌المللی تعیین می‌کند، ملزم هستند و این مبلغ بیش از مبلغی نیست که مطابق با کنوانسیون محدودیت مسئولیت مطالبات دریایی مصوب ۱۹۷۶ تعیین شده است.

مطابق بند دوم همین ماده، پس از این که مقام‌های صلاحیت‌دار در کشورهای عضو کنوانسیون، این موضوع را تأیید کردند که شناور، کلیه الزامات بند یک ماده ۷ این کنوانسیون را رعایت نموده است، گواهی مبنی بر اخذ و یا وجود بیمه‌نامه و یا تضمین‌های مالی برای شناور صادر می‌گردد. این گواهی درباره کشتی ثبت‌شده در یک کشور عضو کنوانسیون، توسط مقام مربوطه کشوری که شناور در آن ثبت شده است، صادر و تأیید می‌شود، اما اگر شناور در یکی از کشورهای عضو کنوانسیون ثبت نشده باشد، این گواهی توسط مقامات مربوطه هر یک از کشورهای عضو کنوانسیون صادر یا تأیید می‌شود. گفتنی است که این گواهی باید به صورت الگویی باشد که در پیوست این کنوانسیون آورده شده است.

بنابراین، روش صدور گواهی مبنی بر وجود بیمه‌نامه و یا تضمین‌های مالی در کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی در برابر خسارت ناشی از آلودگی نفتی مطابق با روش صدور گواهی در کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی مصوب ۱۹۹۲ می‌باشد و کشورهای عضو کنوانسیون، گواهی‌نامه‌های مورد اشاره را براساس کارت‌های آبی صادر شده توسط انجمن‌های حمایت و جبران خسارت تأیید می‌کنند که مالک شناور، مسئولیت‌های خود در این کنوانسیون را تحت بیمه و یا تضمین‌های مالی قرار داده است. امروزه معمولاً کارت آبی واحدی صادر می‌گردد تا تأیید شود که شناور پوشش‌های مربوط به کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی در برابر خسارت ناشی از آلودگی نفتی و نیز کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی را داراست (W.Baker, 2010: 403).

۴.۲.۳. کنوانسیون آتن درباره حمل مسافر و چمدان آنها از طریق دریا (پروتکل مصوب ۲۰۰۲)^۱

این کنوانسیون در کنفرانسی که در سال ۱۹۷۴ در آتن تشکیل شد، تصویب گردید و براساس آن مسئولیت خسارات وارده بر مسافران را که در یک کشتی دریایی متحمل شده‌اند، تبیین می‌کند.

1. the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

مطابق با بند یک ماده ۴ مکرر این کنوانسیون (در پروتکل مصوب ۲۰۰۲ به متن کنوانسیون ملحق گردیده)، هنگامی که مسافران سوار کشتی ثبت شده در یک کشور عضو کنوانسیون می‌شوند که مجوز حمل بیش از دوازده مسافر را دارد، این کنوانسیون اجرا شده و هر شرکت حمل‌ونقل که در واقع کل یا بخشی از حمل‌ونقل را انجام دهد، باید بیمه یا تضمین‌های مالی نظیر ضمانت یک بانک یا مؤسسه مالی مشابه، برای پوشش مسئولیت تحت این کنوانسیون در مورد مرگ و جراحات شخصی مسافران را اخذ کند.

براساس این کنوانسیون، سقف بیمه اجباری یا تضمین‌های مالی نباید در هر موقعیت خاص از دویست و پنجاه هزار واحد حساب به ازای هر مسافر کمتر باشد.

۴.۲.۴. کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درباره برداشتن لاشه (بقایای شناور) مصوب ۲۰۰۷

این کنوانسیون در سال ۲۰۰۷ در کنیا مصوب و در سال ۲۰۱۵ اجرایی شد. این کنوانسیون، مبنای حقوقی دولت‌ها را برداشتن و یا حذف لاشه‌های کشتی که احتمالاً تأثیر منفی بر ایمنی جا، کالا و دارایی‌ها در دریا و هم‌چنین محیط دریایی دارند، فراهم می‌کند.

مطابق با ماده ۱۲ این کنوانسیون، مالک ثبت شده یک کشتی از سیصد تن ناخالص به بالا که دارای پرچم یک کشور عضو کنوانسیون باشد، موظف به اخذ بیمه یا تضمین‌های مالی، مانند ضمانت یک بانک یا مؤسسه مالی مشابه، برای پوشش مسئولیت تحت این کنوانسیون به میزان برابر با مسئولیت تحت نظام (قوانین) ملی یا بین‌المللی قابل اجرا که در همه موارد بیش از مبلغی نیست که ماده ۶ (۱) (ب) کنوانسیون محدودیت مسئولیت مطالبات دریایی^۲ تعیین کرده است.

۴.۲.۵. کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت درباره حمل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا^۳

کنوانسیون HNS (کنوانسیون مواد خطرناک و مضر توسط دریا) کنوانسیون بین‌المللی است که در سال ۱۹۹۶ برای جبران خسارات ناشی از نشت مواد خطرناک و مضر در هنگام حمل‌ونقل دریایی ایجاد شده است.

تا سال ۲۰۰۹، این کنوانسیون هنوز به دلیل تصویب ناکافی توسط دولت‌ها لازم‌الاجرا نشده بود تا این که در سال ۲۰۱۰، دومین کنفرانس بین‌المللی، پروتکل کنوانسیون را تصویب کرد که به پروتکل ۲۰۱۰ HNS معروف شد. این پروتکل برای غلبه بر برخی از مشکلات اجرایی که دولت‌ها را از تصویب کنوانسیون اصلی منصرف کرده بود، طراحی و ایجاد شد.

1. the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

2. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims

3. Protocol to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea.

براساس ماده ۱۲ این کنوانسیون، صاحب کشتی ثبت شده در یک کشور عضو کنوانسیون که مواد خطرناک و مضر حمل می کند، به اخذ بیمه یا تضمین های مالی مانند ضمانت بانک یا مؤسسه مالی به میزان مبالغ تعیین شده در بند «الف» ماده ۹ برای پوشش مسئولیت خسارت طبق این کنوانسیون، ملزم است.

همان گونه که مشخص است، متن مورد استفاده در کنوانسیون های مورد اشاره بسیار شبیه به یکدیگر است و صرفاً تفاوت های جزئی در مواردی مانند تعریف طرفین مسئول، متعهد اخذ بیمه نامه یا تضمین های مالی وجود دارد (Ling Zhu, 2014: 66-71).

در همین راستا و با توجه به ضرورت اخذ بیمه های اجباری در عرصه فعالیت های شناوری و دریایی، اصطلاح کارت آبی رواج یافته است و بیشتر فعالان این عرصه، ارائه این کارت را برای مجوز ورود به عرصه دریا و ارائه مجوزهای مربوطه و یا حتی انعقاد قرارداد با مؤسسات مدیریت و راهبری شناور، ضروری می دانند. هم اکنون صاحب کشتی، کارت آبی را از ارائه دهنده خدمات بیمه دریایی خود درخواست می کند و آن بیمه تأیید می نماید که صاحب کشتی تمام پوشش بیمه های اجباری را دارد و به صاحب کشتی یک کارت آبی ارائه می دهد تا وی، آن را به کشور پرچم خود و یا سایر کشورها برای کسب گواهی نامه ارائه دهد و از این طریق مالک کشتی ها با ارائه این کارت، ثابت می کنند که تمام بیمه های اجباری دریایی را دریافت کرده اند و در صورت وقوع حادثه، امکان مراجعه به بیمه برای جبران خسارت وجود دارد.

نتیجه

همچنان که بیان شد، امروزه شناورهای دریایی نقش بسزایی در عرصه تجارت بین الملل دارند و سرمایه گذاری های سنگینی در این عرصه شده است؛ اما در مقابل، خطرات و ریسک هایی که در عرصه دریا وجود دارد بسیار بیشتر و سهمگین تر از سایر عرصه های تجارت بین الملل و حمل و نقل بین المللی است.

در این راستا، بنادر کشورها برای کاهش میزان ریسک ها، نظارت هایی را بر شناورها اعمال می کنند؛ اما همچنان ریسک های دریایی و خطرات احتمالی وجود دارد و از این نظر که صنعت دریایی جایگاهی مهم و راهبردی در امنیت و استقلال کشورها دارد و هرگونه اتفاق در دریای سرزمینی هر کشور و یا شناورهای یک کشور ممکن است پیامدهای جانبی منفی، از جمله خسارات زیست محیطی برای کشورها ایجاد کند، اخذ بیمه نامه امری مسلم و ضروری است.

فارغ از این موضوع که اخذ بیمه های دریایی برای کاهش ریسک فعالان این عرصه منفعت عقلایی دارد، در برخی کنوانسیون های مهم بین المللی مانند کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی در برابر آلودگی نفت، کنوانسیون بین المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی، کنوانسیون آتن درباره حمل مسافر و چمدان آن ها از طریق دریا، کنوانسیون بین المللی نایروبی در مورد برداشتن لاشه (بقایای شناور) و کنوانسیون بین المللی مسئولیت و جبران خسارت درباره حمل مواد خطرناک و

مضر، الزام اخذ بیمه‌های دریایی مورد توجه قرار گرفته و با توجه به این که در این کنوانسیون‌ها، منافع افراد و کشورهایی که از حوادث دریایی آسیب دیده‌اند و ضرورت اعاده وضع به حالت سابق و جبران خسارات وارده دارای اهمیت است، نسبت به وضع قواعد الزام‌آور قانونی اخذ بیمه‌های دریایی برای شناورهای دریایی کشورهای عضو این کنوانسیون‌ها اقدام کرده‌اند.

امروزه در تمامی بنادر کشورها برای ورود و خروج شناور، ضروری است که شناور ضمن داشتن گواهی‌نامه‌های به‌روزرسانی‌شده، نسبت به ارائه کارت‌های آبی که نشانه تحت پوشش قرار دادن ریسک‌های دریایی و به‌نوعی اخذ بیمه‌نامه برای شناور است، اقدام کند؛ وگرنه شناور اجازه ورود و خروج از بنادر را ندارد که این موضوع به نحوی بیانگر به وجود آمدن قاعده الزام‌آور عرفی است.

بیانیه نبود تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌کنند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را شامل پرهیز از دزدی ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوءرفتار و غیره، به‌طور کامل رعایت کرده‌اند.

منابع

الف) فارسی

۱. بابایی، ایرج (۱۳۹۰). حقوق بیمه. تهران، انتشارات سمت.
۲. دبیری، فرهاد؛ مزده کیانی (۱۳۸۶). «بررسی قوانین و مقررات پیشگیرانه، ازجمله ارزیابی اثرات زیست‌محیطی در کشور ایران و چند کشور صنعتی». علوم و تکنولوژی محیط زیست، دوره نهم، شماره ۴، ص ۹۵-۱۰۹ در: <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=71177> (۱۹ تیر ۱۳۹۹)
۳. شاه‌حسینی، عطیه؛ علی مشهدی (۱۳۹۵). «جبران خسارات زیست‌محیطی براساس طرح ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل مبنی بر اصول تخصیص زیان در موارد آسیب فرامرزی ناشی از فعالیت‌های خطرناک». فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال نوزدهم، شماره ۵۵، ص ۱۶۵-۱۴۱. <https://dx.doi.org/10.22054/qjpl.2017.7786>
۴. صادقی نشاط، امیر (۱۳۹۱). حقوق بیمه دریایی. تهران، انتشارات میزان.
۵. عسگری، علیرضا؛ سید هادی حسینی (۱۳۹۳). «مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن». تحقیقات حقوقی آزاد، سال هفتم، شماره ۲۳، ص ۱۵۶-۱۳۱. در: <https://www.magiran.com/paper/2121149> (۱۹ تیر ۱۳۹۹)
۶. کاظم‌زاده مرنند، فاطمه؛ هادی دستباز (۱۳۹۶). «مطالعه تطبیقی شرایط عمومی بیمه‌نامه‌های کشتی و ارائه پیشنهاد اصلاحی». پژوهشکده بیمه، شماره ۸۶. در: <http://www.irc.ac.ir/fa-IR/Irc/4944/Articles/view/14641/33/pr> (۱۹ تیر ۱۳۹۹)
۷. مولایی، آیت (۱۳۹۵). «اقتصادی‌سازی ابزارهای مقابله با آثار جانبی در قانون مدیریت پسماندها»، دوفصلنامه دانشنامه حقوق اقتصادی (دانش و توسعه سابق)، دوره جدید، سال بیست‌وسوم، شماره ۱۰، پاییز و زمستان، ص ۵۹-۳۰. در: https://lowecon.um.ac.ir/article_29536.html (۱۹ تیر ۱۳۹۹)

۸. نوری یوشانلوئی، جعفر؛ مونا آفاسیدجعفر کشفی (۱۳۹۳). «حقوق و تکالیف دولت‌ها به پیشگیری و جبران آلودگی دریایی ناشی از حمل‌ونقل نفت در پرتو اسناد و آرای بین‌المللی». فصلنامه حقوق عمومی، دوره شانزدهم، شماره ۴۴، ص ۱۶۸-۱۷۵. در: https://journals.atu.ac.ir/article_920.html (۱۹ تیر ۱۳۹۹)
۹. یوسفی، ساناز (۱۳۹۴). «تعهدات بیمه‌گذاران و بیمه‌گران در بیمه آلودگی‌های نفتی». رساله کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.

ب) خارجی

10. Andrew W. Baker, QC and Hatty Sumption (2010). *P&I Clubs Law and Practice*.
11. Bennett, Howard (2007). *Law of Marine Insurance*. Oxford University Press.
12. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (1976).
13. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001.
14. Ling Zhu (2014). "Probing Compulsory Insurance For Maritime Liability". *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 45, No. 1. January, 2014.
15. Merkin, Rob (2006). *Colinvaux's Law of Insurance*. (Sweet & Maxwell. 2010), p.850.
16. *Paris MOU adopted in 1982*.
17. Protocol to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (1996).
18. Røsæg, Erik (2000). *Compulsory maritime insurance*. Scandinavian Institute of Maritime Law.
19. the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.
20. the Civil Liability Convention in 1969.
21. the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.
22. Zacharias, Mark (2014). *Marine Policy: An Introduction to Governance and International Law of the Oceans*.

ج) سایت‌ها

23. <https://www.dma.dk/Presse/temaer/Havnestatskontrol/Skibetsrisikoprofil/Sider/default.aspx> (Accessed 10 July 2020).
24. [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) (Accessed 10 July 2020).
25. <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx> (Accessed 10 July 2020).
26. https://www.ioec.com/Index.aspx?page_=form&lang=1&sub=0&tempname=ioec&PageID=327 (Accessed 10 July 2020).
27. <https://www.parismou.org> (Accessed 10 July 2020).

- پرتال جامع اطلاعات تخصصی صنعت حمل‌ونقل (۱۸ اسفند ۱۳۹۵).