

رهیافتهای تازه در بیمه‌های باربری

ترجمه پری میرزائی رضائی

مقاله حاضر ترجمه سه مقاله در مورد بیمه‌های باربری می‌باشد که به دلیل داشتن ارتباط تنگاتنگ با یکدیگر در سه قسمت ارائه می‌گردد.

- خطرات جدید، راه‌حلهای جدید

- کالاهای حین حمل

- حذف خسارتهای باربری

الف) خطرات جدید، راه‌حلهای جدید

دریانوردان همواره با خطراتی موجود در دریاهای روبه‌رو بوده‌اند. این مسأله برای بسیاری از بیمه‌گرانی که با صنعت کشتیرانی سروکار دارند مفهوم آشنایی است. در گذشته این خطرها معمولاً به خطرات طبیعی مثل مه غلیظ یا طوفان اطلاق می‌شده است اما در حال حاضر، با وجود اینکه تکنولوژی امروزی قاعدتاً می‌باید در جلوگیری از بیشتر فاجعه‌ها موفق باشد، خطرات جدید در حال ایجاد و ازدیادند و لذا بیمه‌گران ناگزیر به ایجاد شرایط جدید به منظور اطمینان از ایمنی در دریاهای هستند. در بیشتر موارد نقص در ساخت یا نگهداری کشتی علت حادثه است و البته خطاهای انسانی در عملیات تجاری نیز در این مورد قابل‌تعمق است.

بیمه‌گران که هر از گاهی با اعتراض سایر دست‌اندرکاران کشتیرانیها، که به آنها به سبب عدم واکنش مناسب در برابر عدم رعایت استانداردها و نتیجتاً افزایش خسارتهای دریایی ایراد می‌گرفتند، در تلاش برای تعدیل وضعیت اقدام به منظور نمودن حق بیمه بیشتر در مورد مالکان با سابقه خسارت زیاد و یا در نظر گرفتن مبالغ فرانشیزهای بالاتر را نمودند چرا که تصور می‌شد این‌گونه اقدامات به اندازه کافی پیشگیرنده باشند.

اما اوضاع برای تغییر مناسب نبود زیرا به اندازه‌ای رقابت در بازار زیاد بود که بیمه‌گرها نمی‌توانستند مالکان زیان‌آور را فقط به سبب سابقه خسارتی بد از فهرست مشتریان حذف کنند.

در واقع لزوم حذف مالکانی که متهم به نگهداری نادرست کشتی یا حذف اعتباردهندگان مالی که سعی در منافع آتی با اداره کشتیها به شکل هرچه ارزاتر هستند، برای همه روشن و آشکار است اما بیمه‌گری به شیوه قیمت‌شکن با بازده سرمایه‌گذاری آسان که می‌بایست جبران کسری در بخش خسارت را نیز می‌کرد، اجازه این کار را نمی‌داد.

پوشش اتکایی کمتر

خوشبختانه روند فوق در حال تغییر است. عوامل اقتصادی نوظهور در بازارهای بیمه دنیا، نظیر وجود ظرفیت اتکایی کمتر برای حمایت از بیمه‌گران کم تجربه، دارای نقش مؤثری شده و بیمه‌گران بزرگ در حال حاضر می‌توانند ادعا کنند که در پی سلسله اقدامات خود برای ارائه پوششهای بیمه‌ای با کیفیت بالاتر دارای قدرت و توان تازه‌ای شده‌اند. بنابراین چیزی که زمانی یک سطل زنگ‌زده نامیده می‌شد حالا تحت عنوان کشتیهای شرم‌آور^۱ (اصطلاحی که بعد از فاجعه‌های اخیر در استرالیا عمومیت یافت) نامیده می‌شود. اما به‌طور کلی، کشتیهایی که احتمال دارد در آینده جزو این دسته گردند نیز در حال حاضر از فهرست بیمه‌شدگان حذف می‌شوند مگر اینکه توسط مالکان در وضعیت بهتری قرار داده شوند.

اقدامات آزمایشی توسط بازار بیمه دریایی لندن در حدود شش سال پیش انجام شد. بیمه‌گران عمده^۲ در بازار به صاحبان کشتیها فشار آوردند که قبل از تمدید بیمه‌نامه‌های خود، کشتیهایشان را با الزامات کارشناسی که شرکتهای طبقه‌بندی کشتیها که عمدتاً هدفشان بالا بردن سطح استانداردهای کیفیت کشتیرانی است، مقرر کرده‌اند، مطابقت دهند. مخالفت تعدادی از مالکان قانونی علیه این وضع دشوار، منجر به ایجاد یک فضای باز برای مدتی که موقعیت در حال تجدیدنظر بود، گردید. سپس فشار بر شرکتهای طبقه‌بندی به منظور محکم‌تر نمودن مقررات از طرف بیمه‌گران زیاد شد زیرا آنها احساس می‌کردند که نمی‌توانند پوشش کافی به کشتیهایی که دارای گرداندگی ضعیف هستند ارائه کنند. سختگیریهای فوق حدود دو سال پیش تقلیل یافت اما دوباره و در زمانی که بازار بیمه لندن در عزم خود برای لزوم کشتیرانی با کیفیت بالاتر راسخ شد، مجدداً مطرح گردید. وضعیت حساسی که طی آن بیمه‌گران صنعت بیمه دنیا از طریق کمیته مشترک نمایندگان لویدز و انستیتو بیمه‌گران لندن کلوز و رانتی (که از نظر فنی به نام JH۷۲۲ نامیده شده است) را به بازار آوردند که به آنها امکان بازدید توسط خودشان، در مواقعی که حس می‌کردند با ریسکهای خوبی روبه‌رو نیستند، را می‌داد. برای این کار، کارشناسان شرکت سالوج اوسویشن^۳ که حدوداً ۱۴ سال پیش به منظور کمک به بیمه‌گران در امور مربوط به

کشتیهای خسارت دیده یا غرق شده به وجود آمد، مورد استفاده قرار می‌گیرند. رئیس شرکت آقای برایان رادیک^۴ می‌گوید: این کلوز ابتدا با مخالفت عده‌ای روبه‌رو شد اما باید گفت وجود آن کمک بزرگی به سلامت صنعت کشتیرانی می‌کند.

کارشناسان از اینکه تعدادی کشتی، بیش از یکصد مورد، در حال حاضر وجود دارند که به دلیل وجود همین محدودیت‌های جدید، بدون بیمه تردد می‌نمایند، وحشت نموده‌اند. این محدودیتها بیشتر شامل تانکرها و کشتیهای نفتکش که بعضی از آنها دارای سنین بالاتر از معمول هستند می‌شود. کشتیهای باری معمولی و همین‌طور لاینرهای با سرعت متوسط شامل این‌گونه محدودیتها نمی‌شوند. بیمه‌گران دریایی به دقت، این روند را مدنظر قرار می‌دهند. راجر نیکسون از انستیتوی بیمه‌گران لندن که رئیس کمیته مشترک بیمه‌گران در زمان معرفی کلوز وراتی بود می‌گوید: در حال حاضر ما قادریم کشتیهایی را که با وضعیت نامناسب اداره می‌شوند، بسیار دقیق‌تر شناسایی کنیم. اگر ما اخذ پوشش بیمه‌ای برای آنان را دشوار کنیم، صاحبان آنها ناگزیر خواهند بود یا مقدار معتناهی پول برای بهبود وضعیت ایمنی کشتیها هزینه کنند یا اینکه آنها را ضایعات و خارج از رده اعلام نمایند که در هر صورت به کمتر شدن خسارتها و حوادث در دریا کمک می‌کند.

ایمنی در مقابل سود

خوان کلی^۵، رئیس اتاق بین‌المللی کشتیرانی با این عقیده موافق است که: «تضاد بین خواست جامعه برای عملیات کشتیرانی بدون حادثه و نبود سود کافی برای صنعت کشتیرانی به خصوص در مورد تانکرها، رفته رفته بیشتر می‌شود و اینجاست که اهمیت هماهنگی نزدیک داشتن با صنعت بیمه در وضع استانداردهای کیفیت بالاتر مشخص تر می‌شود».

خسارتهای دریایی، بسیار بیشتر و سنگین‌تر از مقداری است که مردم فکر می‌کنند. طبق آمارهای انستیتو بیمه‌گران لندن در کنفرانس سال جاری انجمن بین‌المللی بیمه باریبری^۶، ۱۲۳ کشتی بالای ۵۰۰ تن (ناخالص) در سال ۱۹۹۲ به کلی از بسین رفته‌اند که سهم بیمه‌گران از این خسارتهای برابر ۵۴۰ میلیون دلار (حدود ۳۶۰ میلیون پوند) بوده است.

گرچه روند خسارت، از ۱۷۳ مورد در سال ۱۹۹۱ با سهم خسارت ۷۹۰ میلیون دلار، دارای سیر نزولی است اما هنوز هم جای تأمل بسیار دارد، به خصوص اینکه بیش از ۴۰۰ نفر در فاصله بین ژانویه تا ژوئیه ۱۹۹۳ کشته شده‌اند که این رقم برای تمام سال ۱۹۹۲ برابر ۳۸۶ نفر بوده که البته کل دو رقم از میزان تلفات سال ۱۹۹۱ که به ۱۳۸۹ نفر رسید، کمتر است.

خسارتهای بزرگ و خیرسازی چون خسارت هرالده، فهرست خسارتهای دریایی را با اختصاص دادن مبلغی معادل ۳ میلیارد دلار از حق بیمه رشته بیمه باری به خود مخدوش می‌سازند. بنابراین دامنه ریسک مرتباً وسیع‌تر می‌شود و بیمه‌گران این رشته در بیشتر بازارهای بیمه در مبارزه خود برای وضع استانداردهای بالاتر برای کشتیها مصمم هستند.

هدف جدید در سال ۱۹۹۴، حذف خطاهای انسانی تا سرحد امکان خواهد بود. شگفتی اینجاست که عده‌ای این عامل را باعث بروز ۸۰٪ خسارتهای بیمه‌های دریایی می‌دانند و دلیل آن را نیز، قضاوت ضعیف، غرور، در نظر نگرفتن اصول اولیه دریانوردی و بی‌تجربگی می‌دانند. صاحبان کشتیها به منظور کاهش هزینه‌ها، خدمه جورواجور را از ملیتهای مختلف که مسلماً با مشکل زبان در مکالمه به خصوص در مواقع ضروری روبه‌رو هستند، روزه‌روز بیشتر به خدمت می‌گیرند.

حذف کامل خطاهای انسانی تقریباً ناممکن است، زیرا حتی استفاده از دستگاههای خودکار برای عملیات در کشتی نیز نیاز به کارشناسان آزموده دارد و کارشناسان نیز مصون از خطا نیستند. این مشکل در سال آینده به دفعات مورد بحث قرار خواهد گرفت. به گفته پیتزر کریسمس^۷، بیمه گر لویدز که در پاییز گذشته در کمیته کشتیهای اقیانوس پیمان به عنوان رئیس جلسه صحبت می‌کرد: «تأکید کلی روی نیروی انسانی، کیفیت خدمه و استانداردهای مدیریت است. این استانداردها در رابطه تنگاتنگ با یکدیگرند و استانداردهای کشتیرانی با استانداردهای مدیریت و کارکنان جمع می‌شوند». برای بحث می‌توان روی بسیاری از جوانب تکیه کرد و تلاش در جهت بهبود ایمنی دریانوردی به وسیله سازمان بین‌المللی دریانوردی، که جزو یکی از کمیسیونهای سازمان ملل است و ۱۴۰ کشور عضو آن هستند ادامه دارد. این سازمان طی ۳۵ سال گذشته ۴۰ قطعنامه بین‌المللی را در مورد جلوگیری از آلودگی و فاجعه‌ها صادر کرده است. ایده آل این است که ادامه تردد کشتیهایی که استانداردهای ایمنی را رعایت نمی‌کنند ناممکن شود، اما این در عمل غیرممکن است زیرا مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی در کشورهای مختلف به اشکال مختلف تفسیر و مورد استفاده قرار می‌گیرد. دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی آقای ویلیام اونیل از اینکه بعضی از مالکان کشتیها با اجازه دولتشان می‌توانند به این طریق عمل کنند ناراحت است و می‌گوید «این دولتها هستند که باید اطمینان حاصل کنند که کشتیرانان به مقررات سازمان عمل می‌کنند».

این نگرانی که استانداردها رفته رفته نادیده گرفته می‌شوند در جلسه اخیر مجمع عمومی در لندن مورد مطالعه قرار گرفت و بیش از ۲۰ دستور ایمنی برای بحث پیشنهاد شد. اما آقای ویلیام

اونیل فکر می‌کند که هنوز تا به تحقق رسیدن کامل مقررات فاصله زیادی مانده است. او می‌گوید: «موقعیت بسیار جدی است و هشدار می‌دهد که ما نمی‌توانیم بنشینیم و ببینیم که زحمت سه دهه گذشته ما را با رعایت نکردن قوانین و تعهدات توسط چند دولت از بین برود». بیمه‌گران باربری در حال حاضر نگران این موضوع هستند که چه بر سر ریسکهای باربری در آینده خواهد آمد. تونی نان^۸ مشاور انستیتو بیمه‌گران لندن (که خود مدیرعامل پیشین کمیته کشتیهای اقیانوس پیما در انجمن بین‌المللی بیمه باربری بوده) امیدوار است که استانداردهای بهتر مالکیت و واکنش قاطع دولتها در رسیدن به این هدف کمک کند. «احتمالاً بازار جهانی بیمه باربری در سال جاری محدودتر خواهد بود، اما هنوز ظرفیت کافی برای تقاضای آن وجود دارد.» و می‌افزاید: «من سطح بالاتر حق بیمه را برای تفاوت نهادن بین مالکان با احتیاط و مالکان مسؤلیت ناپذیر ترجیح می‌دهم. متأسفانه حق بیمه کشتیها در چنان سطح پایینی قرار داشته که جایی برای این تفاوت‌گذاری نمی‌گذاشته است اما فکر می‌کنم در حال حاضر ما در وضعیتی قرار داریم که انجام این امر را برای ۵ سال آینده الزامی می‌کند».

لزوم انجام تحقیقات

بیمه‌گر لویدز آقای ریموند دامس^۹ از گروه واشنگتن، مشکلات را در صورتی که تجارت جهانی به شکلی که گات از آن صحبت می‌کند توسعه یابد، به این شکل پیش‌بینی می‌کند که یک رابطه قدیمی بین کشتیرانی و بیمه وجود دارد. ضریب خسارت رشته کشتی تا اواسط ۱۹۹۰ در صورتی که کسری در تناژ وجود داشته باشد، افزایش خواهد یافت. او بر این باور است که ریسک عوامل فاجعه‌آمیز در این رشته بیمه تفکیک نشده و برای حل مشکل راه‌حل علمی تری مورد نیاز است.

آقای ریموند دامس ضمن راهنمایی انستیتو بیمه لندن می‌گوید: «بیمه‌گری در دهه ۸۰ عمدتاً براساس روش هزینه سربه‌سر تا حدی که پیش‌بینی در مورد ریسکها اجازه می‌داد، بوده است. بیمه‌گران اتکایی نیز میزان حق بیمه‌ای را که از بیمه‌گذار اتکایی به دست می‌آورند مدنظر قرار می‌داده‌اند. اما این روش از هرنظر روش نامطمئنی است». او می‌گوید: «اواسط دهه ۹۰ برای بیمه‌گران اتکایی رشته کشتی، چنانچه ریسک زیادی را پذیرفته باشند، به دلیل ضریب خسارت بالای این رشته بسیار مشکل خواهد بود».

وی در سخنرانی خود در انستیتو لندن، ضمن اشاره به نبود اطلاعات در مورد بعضی از خسارتهای دریایی گفت: «تحقیق کنید زیرا اگر بازار بیمه اتکایی ریسک را صحیح ارزیابی کرده و

سپس واکنش نشان دهد، فکر می‌کنم بتوان از قسمتی از آنچه در اواسط دهه ۹۰ بر سر بیمه‌های دریایی خواهد آمد، جلوگیری کرد».

ب) کالاها حین حمل

بیمه کالاها در حمل به عنوان بیمه باربری به قدمت خود تاریخ می‌باشد. اما بیمه کالاها در حمل داخلی، جوان و در حدود نیم قرن از عمر آن می‌گذرد و بیمه‌ای سودمند و مطمئن است. بیمه کالاها در حرکت (GIT) ۱۰، بسیاری از شرکت‌های تولیدی و دیگر صنایع را از خطر تحمل زیانها و آسیبها رها کرده است. این نوع بیمه همچنین هزاران مؤسسه حمل بار را قادر ساخته که با انتقال خسارت به شرکت بیمه سرپا باقیمانده و همچنان به خدمت به هزاران مشتری خود ادامه دهند.

تولیدکنندگان و توزیع کنندگان کالاها برای مصرف داخلی فقط تا زمانی می‌توانند به حیات خود ادامه دهند که کالاها را سالم و صحیح به دست مصرف کننده برسانند. صادرکنندگان کالاها نیز بر روی رسیدن کالاها خود تا بندر به نحو صحیح و سالم حساب می‌کنند. پیمانکاران کارهای عام‌المنفعه در صورتی که ماشین‌آلات و ابزار و ادوات به آنها نرسد یا آسیب دیده به دست آنها برسد زیان هنگفتی را متحمل خواهند شد. توقف جریان انتقال کالاها و مواد به صورت سالم می‌تواند تجارت سودآور را به ضرر و زیان تبدیل نماید که مسلماً برای کسانی که در نتیجه آن زیان خواهند دید ناخوشایند است.

صاحبان کالاهایی که باید حمل شوند ممکن است بگویند: «حمل کنندگان، همه ضررها و خسارت‌های وارد بر کالاها را باید بپردازند». این ادعا در صورتی که حمل کنندگان بتوانند دادگاه را قانع کنند که آنها مسئول خسارت وارده نیستند یا اینکه مبلغ مورد مسؤلیت خود را از طریق مقررات منتشر شده مربوط به حمل و نقل محدود کنند، از اعتبار کمی برخوردار است. تمام اینها البته به یک نکته ختم می‌شود و آن اینکه صاحبان کالاها می‌باید با بیمه کالاها در حرکت کاملاً پوشش داده شوند. پیمانکاران کالاها در حرکت بسیار واقع‌گرا هستند و اجباری ندارند که بگویند بیمه کالای در حرکت الزامی است زیرا آنها خیلی خوب می‌دانند که بدون چنین پوششی نمی‌توانند به نحو مؤثر عمل کنند.

بیا بیا با هم نگاهی به این نوع بیمه داشته باشیم. آنهایی که به این نوع بیمه جذب می‌شوند بر دو دسته هستند: صاحبان کالاها و حمل کنندگان. بعد از آنها شرکت‌های بیمه قرار دارند که این نوع بیمه را ارائه می‌کنند. این شرکتها هر دو گروه را پوشش می‌دهند. گروههای علاقه‌مند دیگر -

یا گروههایی که باید علاقه‌مند باشند - عبارت‌اند از کارگزاران بیمه و دیگر انواع واسطه‌ها. منافع صاحبان کالاها در کالاهایشان کاملاً آشکار است. حتی بدون در نظر گرفتن اینکه کالاها با ماشینهای شخصی خود آنان حمل می‌شود یا یک حمل‌کننده مجزا. اگر آنها کالاهای خود را با ماشینهای شخصی حمل کنند، خطر آسیب و زیان وارد بر کالاها تحت مسؤولیت خودشان خواهد بود. اما بعضی از صاحبان کالاها به اشتباه فکر می‌کنند که بیمه‌نامه استاندارد تجاری اتوموبیل آنها کالاهایشان را درحین حمل با ماشین پوشش داده و در نتیجه بیمه کالاهای در حرکت را خریداری نمی‌کنند. شرکت پرونیسیل^{۱۱} یکی از بیمه‌گران عمده بیمه کالاهای در حرکت نوعی بیمه‌نامه ارائه می‌کند که «حمل کالای خود با ماشین خود» را بیمه می‌نماید. این نوع بیمه‌نامه تمام‌خطر بوده، بدون فرانشیز و شامل حمل کالاها و لوازم مربوط به کار یا تجارت بیمه‌گذار به‌علاوه بارگیری و تخلیه آنها می‌شود. این بیمه‌نامه خسارت یا زیان ناشی از آتش‌سوزی، دزدی (شامل دزدی کارکنان) و خسارت یا زیان تصادفی، مطابق معمول بیمه‌های تمام‌خطر را پوشش می‌دهد.

برای همه ما خسارتها خود بزرگترین آموزگاران هستند. یک سخنگوی شرکت پرونیسیل می‌گوید: «ما درخواستهای زیادی از افرادی دریافت می‌کنیم که کالاهای آنها دزدیده شده یا آسیب دیده‌اند درحالی که پوشش نداشته‌اند. گرچه خسارتهای دزدی همیشه مورد تأکید بیمه‌گران است. اما فقط کالاهای گرانبه‌ای نیستند که مورد توجه دزدان واقع می‌شوند». او ادامه می‌دهد: «ما اخیراً خسارتهای دزدی تا میزان ۵۰۰۰ پوند برای هر خسارت در مورد کالاهای بی‌خطر مثل آجر، سیب، غلات و زغال را پرداخت کرده‌ایم. همین‌طور یک مورد خسارت محموله نمک را که در جاده از روی وسیله نقلیه به زمین افتاده و آلوده و غیرقابل استفاده شده پرداخت کرده‌ایم». مسأله دیگر پیش‌روی بیمه کالاهای در حرکت پوشش حوادث عمومی است که در چهار نوع بیمه‌نامه مختلف عرضه می‌شود: بیمه‌نامه مشترک بار و حمل، بیمه‌نامه حمل بارهای کوچک، بیمه‌نامه حمل انفرادی دریایی و بیمه‌نامه حمل هوایی. پوشش حمل کالا براساس اصول مدیریت ریسک همراه با بیمه‌نامه حوادث عمومی به‌صورت رایگان در اختیار دارندگان بیمه‌نامه‌ها قرار می‌گیرد.

در پوشش ارائه شده از طرف شرکت پرونیسیل تحت عنوان تمام‌خطر، عنوان «کالاها و ابزار» ذکر شده است چرا که ابزار نیز همانند کالاها و اجناس برای بسیاری از تجار ابزار مهم است. برای مثال قیمت یک سری کامل ابزار مکانیکی ماشین‌آلات می‌تواند به چندین هزار پوند بالغ شود. علاوه بر آن اصناف خاصی مثل خشکشوییها و تعمیرکنندگان مبل و صندلی هستند که

اموال در دست آنها متعلق به اشخاص ثالث است منتهی چون آنها حمل‌کنندگان این کالاها در مقابل دستمزد نیستند بلکه کالاها «مربوط به حرفه آنها» است لذا می‌توان آنها را به حساب خود دارنده حرفه (عامل) بیمه کرد.

خواننده به خوبی در خواهد یافت که مسأله مهم برای حمل‌کننده مسؤولیت او در قبال اشخاصی است که کالاهایشان را در اختیار او قرار داده‌اند. این مسأله کمی گمراه‌کننده است زیرا بیشتر عاملان در اینجا دچار سردرگمی می‌شوند. از عامل بپرسید چه چیزی را می‌خواهد بیمه کند، کالاهای مشتریان یا مسؤولیت او در برابر آنها بدون شک پاسخ خواهد داد که وظیفه او حمل کالا است، نه بیمه کردن آنها. سپس از او بپرسید که در این صورت در مواقعی که خسارت اتفاق می‌افتد، چه توضیحی خواهد داشت، خواهید دید که پاسخ او ضعیف‌تر می‌شود و قاطعیت پاسخ پرسش اول را ندارد، به‌ویژه اگر مشتری از آن نوعی باشد که نمی‌خواهد او را ناراحت کند. غالباً پرداخت خسارت مورد تأیید حمل‌کننده است. به‌ویژه در مواردی که مشتریان کرایه حمل‌کننده را به دلیل وقوع خسارت نمی‌پردازند. یک بیمه‌گر کالای در حرکت می‌گوید: «این مسأله کاملاً منطقی و قابل درک است و می‌توان آن را به شرط وجود حق بیمه مناسب پوشش داد و در حقیقت به نفع حامل است که پوشش را به شکل مسؤولیت یا تمام خطر ارائه نمود».

مسؤولیت به سه شکل نمودار می‌شود: مسؤولیت قانونی، مسؤولیت طبق عرف، مسؤولیت طبق قرارداد یا براساس قانون. در صورت نبود هرگونه قرارداد قانونی، حمل‌کننده برای هر نوع بی‌توجهی در حمل بار مشتری طبق عرف مسؤول است که البته این مسؤولیت دارای محدودیت مالی نیست. منتهی هردو طرف قرارداد این اختیار را دارند که رویه فوق را با توافق بر سر مبلغ مشخصی تغییر دهند. مزیت چنین توافقی این است که هردو طرف می‌دانند که در صورت وقوع خسارت مسؤولیت آنها دقیقاً چه میزان است. در حمل جاده‌ای، مرسوم‌ترین نوع شرایط، شرایط و قراردادی است که اتحادیه حمل جاده‌ای منتشر کرده و فقط در دسترس اعضای این اتحادیه قرار می‌دهد. در عمل مسؤولیت حامل دقیقاً در بیمه‌نامه تعریف شده و جبران خسارت در مقابل این مسؤولیت است. اگر حامل تمایل داشته باشد که مسؤولیتش محدود به میزان فوق نباشد، یا میزان مسؤولیت خود در قرارداد را به اطلاع مشتری نرساند و در نتیجه در صورت بروز خسارت نتواند آن را در دادگاه ارائه کند، در این صورت هرگونه مسؤولیت اضافی متوجه خود حامل است، به عبارت دیگر همه چیز را با هم نمی‌تواند داشته باشد. و بالاخره شکل دیگر قرارداد جز مسؤولیت قانونی، بیمه تمام خطر کامل است که

براساس آن بیمه‌گران در صورت وقوع خسارت صرف‌نظر از اینکه حامل قانوناً مقصر باشد یا نه، پرداخت خسارت را انجام می‌دهند. اما باید توجه داشت که به دلایل آشکار بیمه‌گران کمتر مایل به صدور چنین بیمه‌نامه‌هایی هستند.

ج) حذف خسارتهای باربری^{۱۲}

حمل و نقل دریایی با کانتینر بیش از ۲۵ سال است که در اروپا مورد استفاده قرار می‌گیرد. سرعت و حجم کالای مورد حمل در تغییر از حمل با کشتی از بندر به بندر به صورت معمولی به حمل با کانتینر به حدی زیاد بوده است که می‌توان از آن به منزله انقلابی در این زمینه یاد کرد. تأثیری که این تغییر در تجارت بین‌الملل و کمکی که در صنایع (مثل بیمه و بانکداری) داشته هنوز به صورت کامل درک و اندازه‌گیری نشده است.

حمل و نقل مشترک

اساساً حمل بار، بر دو نوع است: بارگیری کامل کانتینر^{۱۳} و بارگیری ناقص کانتینر^{۱۴}. در بارگیری کامل کانتینر فرستنده کالا از تمام فضای کانتینر برای قرار دادن بار در محل مبدأ استفاده می‌کند و معمولاً تا مقصد مورد تخلیه قرار نمی‌گیرد یعنی فقط کالا در طول مدت بیمه‌نامه دو بار برداشته و گذاشته می‌شود (بارگیری و تخلیه) و در سایر مواقع کانتینرها با دستگاههای مکانیکی جابه‌جا می‌شوند.

در بارگیری ناقص کانتینر، فرستنده کالا بار کافی برای پر کردن کانتینر ندارد و در نتیجه یا از ایستگاه محل تجمع کانتینرهای محلی یا از خدمات مؤسسه‌های بارگیری و حمل استفاده می‌کند. کالاها در این‌گونه محلها گروهبندی شده و آنهایی که دارای مقصد یکسان هستند در یک کانتینر قرار داده می‌شوند و برای بارگیری در کشتی به ترمینال ارسال می‌گردند. خلاف این ترتیب در تخلیه انجام می‌شود.

جدا از کانتینرهای حمل بار خشک استاندارد، کانتینرهای اختصاصی با هزینه بیشتر به منظور استفاده به شکل سردخانه، حمل بار فله (جامد و مایع که در مورد دوم کانتینر به شکل تانکر یا قابل تبدیل به تانکر است)، حمل بار با وزن یا حجم بسیار بالا و کالاها با هر شکل در دسترس‌اند.

حمل بار با کانتینر به صورت مشترک به منزله یکی از راههای تخصصی کنترل خسارت شناخته شده و بسیاری از انواع خسارتها را حذف، بعضی از انواع دیگر را کاهش داده است و البته

تعداد انواع جدیدی از خسارتهای را نیز به همراه آورده است. درجه تأثیر این روش از کشتیرانی به کشتیرانی دیگر براساس کیفیت و نحوه مدیریت عملیات حمل متفاوت است و در نهایت عامل مدیریت مشخص کننده حمل صحیح و سالم کالاها هستند، نه وسایل و ابزارآلات مورد استفاده. بهترین شکل کار در این مورد زمانی است که برای حمل کانتینرها از وسایل و تجهیزات سفارش داده شده مشتریان استفاده می شود. به عبارت دیگر تجهیزات زمانی کاملاً مفید و مناسب است که حمل کنندگان دارای سیستم کنترلی کارا باشند و این امر هنگامی به بهترین نحو ممکن است که حمل کنندگان در تجهیزات و امکانات مورد استفاده (مثل محل تجمع، ترمینال کانتینرها و نمایندگیهای خارجی) منافعی داشته باشند مثل کنسرسیومها اما به طور کلی میزان خسارت پرداختی به وسیله عاملان حمل مشترک (CTOS)^{۱۵} حدوداً ۱۰ درصد میزان پرداختی در سایر گروهها، مثل حملهای غیر کانتینر، بندر به بندر و غیره است. گرچه طول مدت مسؤولیت آنها طولانی تر است اما زیانهای وارده به دلیل عدم آشنایی خدمه به زبان انگلیسی، خرابی کالا در حین چیدن به دلیل حفاظت ناقص یا بد چیده شدن، فشرده گی کالا به دلیل بارگیری بیش از حد و دزدی کالا یا آسیب دیدن آن به دلیل جا به جا شدن، کمتر شده است.

قراردادهای حمل بار

روشن است که قراردادهای حمل بار بسته به نوع حمل کننده متفاوت است که گاهی میزان اختلاف نیز زیاد می شود اما بیشتر کنسرسیومهای بزرگ فرم بارنامه متحدالشکلی را براساس تجارب گذشته و کلوزهای باربری انستیتو بیمه گران لندن (ICC) برای حمل بار مشترک (تحت عنوان بروشور شماره ۲۹۸ ICC) طراحی کرده اند. این فرم به گونه ای است که می توان از آن برای حمل بندر به بندر، حمل با کانتینر و یا غیر آن استفاده کرد، ضمن آنکه هرگونه مقررات قانونی مربوط مثل هگ^{۱۶}، هگ و ییزی^{۱۷}، سی.ام.آر (مقررات بین المللی حمل جاده ای)، سی.آی.ام (مقررات حمل با قطار) یا کنوانسیون ورشو^{۱۸} همراه با الزامات مربوط به دو نوع حقوق مختلف برای هر کیلو بار در زمانی که هیچ قانون معینی در بارنامه ذکر نشده یا زمانی که خسارت پنهان است یعنی هنگامی که معلوم نیست خسارت در کجا اتفاق افتاده، در آن ملحوظ داشت. بعضی دیگر از حمل کنندگان، مقررات هگ در دریاها را الزامی دانسته و مسؤولیت را محدود به میزان بازیافت از پیمانکاران فرعی کرده و فرض را بر این می گیرند که خسارت پنهان در دریا اتفاق افتاده است. به اعتقاد من در این حالت اطلاق حمل کنندگان بار مشترک به چنین عاملانی اشتباه است زیرا آنها درست مثل حمل کنندگان قدیمی، از طریق بارنامه های دارای کلوز حمل بدون

مسئولیت، عمل می‌کنند. بنابراین بهتر است آنها را عاملان حمل از طریق TTOs^{۱۹} بنامیم تا از بقیه انواع تفکیک شوند. در این حالت اگر هم بیمه‌گر نتواند تفاوت آنها را تشخیص دهد، نمایندگی بازیافت خسارت حتماً می‌تواند. بیمه‌گران باربری باید بیمه‌گذاران خود را متقاعد کنند که از عاملان حمل مشترک به جای عاملان حمل استفاده نمایند نکته اینجاست که باید شرایط بارنامه دقیقاً مطالعه شود تا معلوم گردد که مربوط به کدام یک از دو طریق است، زیرا بسیاری از عاملان حمل مشترک بارنامه‌های خود را بارنامه‌های حمل مشترک می‌نامند و لذا فقط از روی اسم بارنامه نمی‌توان روی آن قضاوت کرد. این مسأله کار نمایندگان بازیافت خسارت را زمانی که بازیافت خسارت باربری را براساس اصل جانشینی دنبال می‌کنند ساده‌تر کرده است. زیرا طول دوره حمل بار با طول دوره قرارداد حمل یکسان است و نمایندگی بازیافت به جای اینکه در میان انبوهی از رسیده‌ها به دنبال شخصی که در هنگام وقوع خسارت مسئولیت بار را برعهده داشته بگردد فقط کافی است فکر خود را روی عامل حمل مشترک متمرکز کند.

بیمه باربری

زمانی که حمل کالا بوسیله عاملین حمل مشترک و با قبول مسئولیت از درب انبار فروشنده با درب انبار خریدار می‌باشد، کانتینرها در بیشتر موارد بهترین وسیله حمل و عامل کاهش حق بیمه می‌شوند، گرچه کانتینرها تمام کاستیها را جبران نمی‌کنند اما به هر حال، پیشرفت چشمگیری در حملهای بندر به بندر و برای بارهای غیربسته‌ای محسوب می‌شود. تأمینیه که کانتینرها ایجاد کرده‌اند، مورد قبول بیمه‌گران قرار گرفته است به این شکل که کالاهای کانتینر شده را می‌توان بر روی عرشه یا زیر آن با همان نرخ حق بیمه جاسازی کرد به این شرط که جبران خسارت یکسان برای حمل‌کننده وجود داشته باشد. با استفاده از کانتینر کالاها نه تنها در طول حمل تأمین هستند بلکه به تعداد دفعات کمتری جابه‌جا می‌شوند که خود عامل مهمی در کنترل خسارت است. اما خطوط حمل کانتینری عمده به کزات ادعا کرده‌اند که بیمه‌نامه عمومی (open cover) در دسترس برای بیمه‌گران باربری، خشک و تر را با هم می‌سوزاند. استفاده از نرخهای میانگین این حقیقت را که حمل برای بیمه‌گذاران با عاملانی که دارای مدیریت خوب هستند آنها را که دارای نتیجه رضایت‌بخشی نیستند می‌پوشاند، مخفی می‌سازد. بیمه‌گران به جای اینکه فقط روی اقدامات با دامنه وسیع و نامطمئن مثل کلوز طبقه‌بندی که مشکل پیمانکاران فرعی را حل نمی‌کند، تکیه کنند می‌توانند پرسند که آیا شرکت‌های بیمه آمارهای مشروح و کافی در سوابق خود نگاه می‌دارند یا خیر؟

بسیاری از نخستین نسل کشتیهای کانتینر حمل‌کن به مرز از رده خارج شدن در ۲۵ سالگی رسیده و به این ترتیب یکی از شرایط اصلی کلوز طبقه‌بندی را شامل نمی‌شوند تازه‌ترین تحقیقی که یکی از کلوپهای پی‌اندای انجام داده نشان می‌دهد که در تعیین سطح خسارت، کیفیت مدیریت و نه سن کشتی عامل تعیین‌کننده است. زمانی که کشتیها را عاملان منظم و منضبط به کار می‌گیرند، هنوز (بعد از ۲۵ سال) عمر مفید باقیمانده زیادی برای کار کردن دارند و اینها کشتیهایی هستند که اغلب یک صاحب دقیق نگه‌داری و با دقت از آن استفاده کرده است. شمول کلوز طبقه‌بندی به این‌گونه کشتیها، کمی از انصاف به دور است.

منبع:

CII's Journal January 1994

پی‌نوشت

- 1 - ship of a shame
- 2 - leading underwriters
- 3 - Salvage Association
- 4 - Bryan Roddick
- 5 - Juan Kelly
- 6 - International Union of Marine Insurance (IUMI)
- 7 - Peter Christmas
- 8 - Tony Nunn
- 9 - Raymond Dumas
- 10 - goods in transit
- 11 - Provincial
- 12 - tackling cargo claims
- 13 - full container load (FCL)
- 14 - less than container load (LCL)
- 15 - combined transport operators
- 16 - Hague
- 17 - Hague - visby
- 18 - Warsaw Convention
- 19 - through transport operators

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی