

مسئولیت مالک کشتی و پوشش بیمه‌ای آن

دکتر هدایت‌الله سلطانی نژاد^۱

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۸۶/۱۱/۲۸

دکتر منصور پورنوری^۲

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۸۷/۱۰/۰۳

مهرداد خانی‌زاده^۳

چکیده

نقش بیمه دریایی در پوشش مسئولیت مالک کشتی، اهمیت بسزایی دارد؛ اگر چه ممکن است که مالک کشتی، مبادرت به حمل و نقل کالا نماید و متصدی حمل و نقل نیز محسوب شود، اما مسئولیت‌های مالک کشتی با عنوان صرف مالکیت کشتی، مشتمل بر مواردی است که جدا از عنوان متصدی حمل و نقل است. مالکین کشتی علاوه بر این که مسئول اعمال و خطای خودشان هستند، مسئولیت عملیات فرمانده را در قراردادهایی که وی در ارتباط با وظایف خویش منعقد می‌کند و نیز مسئولیت عملیات خدمه کشتی و مأموران مجاز مالک را بر عهده دارند. پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

تحقیق حاضر، مسئولیت مالک کشتی، فرمانده کشتی، خدمه کشتی و پوشش بیمه‌ای آنها را بررسی می‌کند. پژوهشگاه علوم انسانی

واژگان کلیدی: بیمه، مالک کشتی، خدمه، فرمانده کشتی، مسئولیت

انجمن‌های حمایت و غرامت

۱. عضو هیئت علمی دانشگاه قم (Email: Drhsoltani@Gmail.com)

۲. دکترای حقوق بین‌الملل از دانشگاه Dun Dee انگلستان (Email: Pournouri@Yahoo.com)

۳. کارشناس ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه قم (Email: m19001@Yahoo.com)

۱. مقدمه

اگر چه ممکن است که مالک کشتی، مبادرت به حمل و نقل کالا نماید و متصدی حمل و نقل نیز محسوب شود، اما مسئولیت‌های مالک کشتی با عنوان صرف مالکیت کشتی، مشتمل بر مواردی است که جدا از عنوان متصدی حمل و نقل است، یعنی ممکن است که متصدی حمل و نقل، مستأجر کشتی باشد نه مالک کشتی.

ماده ۶۶ قانون دریایی ایران مقرر می‌دارد: «مالک کشتی، شخصاً مسئول اعمال، تعهدات، قصور و خطاهای خود و نیز مسئول عملیات فرمانده و قراردادهایی است که وی ضمن انجام وظایف خود منعقد می‌کند. مالک کشتی همچنین مسئول عملیات کارکنان کشتی و مأموران مجازی است که از طرف او به خدمت در کشتی گمارده شده‌اند».

ماده ۷۴ قانون فوق نیز مقرر می‌دارد: «در صورتی که مستأجر کشتی، هزینه کارکنان، خواروبار، اداره امور کشتی و دریانوردی را شخصاً به عهده گرفته باشد از نظر مسئولیت‌های مربوط به مالک کشتی در حکم مالک کشتی است». بنابراین، اگر مستأجر کشتی، هزینه کارکنان، خواروبار، اداره امور کشتی و دریانوردی را شخصاً به عهده گرفته باشد، صرفاً از نظر مسئولیت مربوط به مالک کشتی در حکم مالک کشتی است؛ لذا در این تحقیق، مسئولیت مالک کشتی، فرمانده کشتی، خدمه کشتی و پوشش بیمه‌ای آن را بررسی می‌کنیم.

۲. مسئولیت مالک کشتی

مطابق قانون دریایی انگلستان، مالک کشتی باید کشتی را به بندر توافق‌شده و یا در صورت سکوت قرارداد به مکان معمول بارگیری اعزام کند در صورتی که کشتی به اجاره داده شده باشد، مالک کشتی باید به مستأجر اطلاع دهد که کشتی، آماده بارگیری است. وقتی که لنگرگاه تعیین‌شده در قرارداد به مالک کشتی اعلام شد، او یک‌جانبه، حق تغییر آن را ندارد و در صورت لزوم، موظف است که کلیه هزینه‌های

لازم جهت کرایه یدک‌کش برای نگهداشتن کشتی در لنگرگاه تعیین‌شده را بپردازد. این یدک‌کش‌ها برای نگهداری کشتی در هوای نامناسب مورد نیاز هستند. اگر مالک کشتی، آمادگی کشتی برای بارگیری را به اطلاع مستأجر نرساند و از این جهت، تأخیری در بارگیری رخ دهد، مستأجر، مسئولیتی ندارد؛ زیرا مستأجر، متعهد نیست که در جستجوی کشتی برآید (ایوامی، ۱۳۸۴).

از جهت تأخیر در آغاز سفر باید به بند ۱ ماده ۴۲ قانون بیمه دریایی انگلستان توجه نمود که مقرر می‌دارد: «وقتی که موضوع بیمه را یک بیمه‌نامه به صورت «در و از» و یا «از مکانی مخصوص» بیمه می‌کند، لازم نیست به هنگام عقد قرارداد بیمه، کشتی در همان مکان تعیین شده باشد؛ اما، در این خصوص، این شرط ضمنی وجود دارد که سفر باید در ظرف مدتی معقول آغاز شود و اگر در این مدت، سفر آغاز نشود، بیمه‌گر می‌تواند قرارداد را فسخ کند». نتیجه تأخیر در آغاز سفر، ممکن است، این باشد که نوع خطر مورد نظر طرفین تغییر کند و در حقیقت، خطر، دیگر همان خطری نباشد که طرفین به هنگام انعقاد قرارداد، قصد تعیین آن را داشته‌اند. مثلاً ممکن است که در نتیجه به تأخیر افتادن سفر، یک خطر تابستانی تبدیل به یک خطر زمستانی شود و یا به دلایلی دیگر، خطر مورد نظر قرارداد بیمه، شدیدتر شود؛ بدین ترتیب، بیمه‌گر حق دارد به استناد تشدید خطر، خود را از مسئولیت معاف بداند. بر اساس بند ۲ ماده ۴۲ قانون بیمه دریایی انگلستان، مصوب ۱۹۰۶ «با اثبات این موضوع که تأخیر در نتیجه اوضاع و احوالی پیش‌آمده که بیمه‌گر پیش از انعقاد قرارداد از آن آگاهی داشته است، می‌توان شرط ضمنی را مردود اعلام کرد». بنابراین، بند ۲ ماده ۴۲ در عین حال، خاصیت محدودکننده دارد و در هر موردی هم قابل اعمال نیست.

بنابراین، در حالی که صرفاً یک بیمه‌نامه برای حمل کالا صادر می‌شود، شروع بیمه باید در مدت زمانی معقول پس از قبول تعهد بیمه‌گر آغاز شود و در غیر این صورت، بیمه‌گر نسبت به بیمه‌نامه، حق فسخ خواهد داشت. البته قاعده فوق، استثنایی نیز دارد

و آن در زمینه کالاهای تحت بیمه‌نامه عمومی^۱ است که شروع خطر در هر زمان در طول مدت قرارداد می‌تواند انجام گیرد و این بستگی به رفتار بیمه‌گذار دارد.

بنابراین مفاهیم «در» و «در و از» مندرج در ماده بالا، طی بندهای ۲، ۳ و ۴ قواعد تفسیر بیمه‌نامه ضمیمه قانون یادشده بالا به شرح زیر تشریح شده‌اند (Good Dacre, 1968):

- «از»: هرگاه مورد بیمه از محل خاصی بیمه شود، خطر (مسئولیت بیمه‌گر) تا هنگامی که کشتی، سفر بیمه‌شده را آغاز نکند، شروع نخواهد شد.

- «در و از»: وقتی که یک کشتی با شرط «در و از» محل خاصی بیمه شود و در هنگام انعقاد قرارداد، کشتی در وضعیتی مطمئن (سلامت) در محل یادشده باشد، خطر (مسئولیت بیمه‌گر) بلافاصله شروع خواهد شد. اما اگر کشتی در هنگام انعقاد قرارداد در محل یادشده نباشد، خطر (مسئولیت بیمه‌گر) به محض ورود کشتی به محل مذکور در وضعیتی مطمئن (سلامت) آغاز خواهد شد و در صورتی که بیمه‌نامه به نحو دیگری مقرر نکرده باشد که کشتی برای زمان خاصی بعد از ورود، تحت پوشش بیمه‌نامه دیگری باشد، در قرارداد تأثیری نخواهد داشت.

شروع خطر، هنگامی که مورد بیمه «از» محل خاصی بیمه شده باشد به نحو دیگری نیز تحت پوشش قرار می‌گیرد و این نیز استثنایی دیگر بر بند ۱ ماده فوق است که فرض مدت‌زمان معقول را مد نظر قرار نمی‌دهد (بند ۴ قانون یادشده) بیمه‌نامه مطابق این بند، وقتی کالا یا سایر اموال منقول به شرط «از زمان بارگیری به کشتی» بیمه شوند، تعهد بیمه‌گر تا هنگامی که کالا یا اموال منقول به‌طور واقعی بر روی عرشه کشتی قرار نگیرد، آغاز نخواهد شد و بیمه‌گر برای خطرات محل کالا از ساحل تا کشتی، مسئولیتی نخواهد داشت^۲. تعهد بیمه‌گر به محض قرارگرفتن کالا بر

1. Open Cover

2. From the Lauding Thereof

روی عرشه، بدون هیچ‌گونه مهلتی آغاز می‌شود و این امر، قطع نظر از حرکت کشتی یا عدم آن 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 و ... به کشتی‌های دیگر، محمولات آنها، جان افراد و تأسیسات بندری وارد آید موجب مسئولیت مشارالیه خواهد شد. از موارد عمده مسئولیت مالکین کشتی، تصادم^۱ کشتی‌هاست، که تصادم در مفهوم کلی خود، برخورد کشتی با هرگونه وسیله شناور دیگر، اعم از کشتی‌ها و وسایل کمک ناوبری مثل چراغ‌های دریایی، همچنین برخورد کشتی‌ها با اموال غیرشناور بندری مانند اسکله‌ها اطلاق می‌شود. اما از دیدگاه حقوق دریایی - که تصادم کشتی‌ها یکی از مباحث اصلی آن است - تصادم، مبین برخورد دو کشتی با یکدیگر است (ابوعطاء، ۱۳۸۵). 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، 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 کشتی‌ها 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 چنانچه دلایلی برای تعیین میزان تقصیر کشتی‌های 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، کشتی‌های 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.

خسارت‌هایی که در نتیجه غرق‌شدن کشتی به علت تصادم ایجاد می‌شود، خسارت‌های ناشی از خطرات دریایی به حساب می‌آید و در این میان، مهم نیست که یکی از عللی که منجر به خسارت شده، بی‌مبالاتی^۱ یکی از طرفین مربوط بوده است؛ همچنین اگر کشتی در نتیجه بی‌مبالاتی در یدک‌کردن آن به بندر تلف شود، این تلف، ناشی از خطرات دریایی محسوب می‌شود (تأثیر بی‌مبالاتی، عمد، اتفاق و تصادم در تحقق خطر دریایی، ۱۳۶۹).

وقتی مالک کشتی‌ای در نتیجه اقدامات قانونی، مسئول پرداخت خسارت وارده به کشتی دیگر در نتیجه صدمات وارده به آن به دلیل تصادم با یک کشتی بیمه‌شده دیگر شناخته می‌شود، این خسارات تا جایی که به کشتی بیمه‌شده مربوط است، نمی‌تواند به موجب بیمه‌نامه آن کشتی، زیان‌های ناشی از خطرات دریایی به حساب آید. همچنین، وقتی تصادمی بدون وجود امواج، طوفان و یا گرفتاری‌های دیگر دریانوردی -که به بروز حادثه کمک می‌کند- به وقوع می‌پیوندد، خسارت‌های حاصل از این تصادم، خسارت‌های ناشی از خطرات دریایی به حساب نمی‌آید.

ماده ۳۳۵ قانون مدنی در مورد 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 یا مسامحه کرده باشند، هر دو مسئول خواهند بود». مسئولیت، طبق این ماده مبتنی بر تقصیر است؛ که شخص قصد زیان‌زدن به دیگری را ندارد ولی در نتیجه غفلت و بی‌احتیاطی سبب ضررزدن به او

می‌شود، یعنی تقصیر غیر عمد (مسامحه) نه تقصیر عمدی که شخص قصد اضرار به دیگری را دارد. ماده ۱۶۴ قانون دریایی و ماده ۳۳۹ قانون مجازات اسلامی که مقرر می‌دارد: «... و اگر یکی از آنها مقصر باشد فقط مقصر ضامن است.» موارد فوق را تأیید 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، ۱۳۸۵). 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 ناکارآمد تقصیر است و با ضرورت‌های زندگی ماشینی تناسب ندارد (Gaskell, Debattista & Swatton, 1987). البته صرف‌نظر 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.

بر فرض مقصر بودن هر دو کشتی در تصادم، بیمه‌گران بدنه هر کشتی باید با توجه به میزان مسئولیت کشتی تحت پوشش خود، مستقلاً اقدام به جبران زیان‌های کشتی مقابل کنند^۱ و برخلاف مالکان کشتی‌ها، تهاوتر مبالغ خسارت‌ها و پرداخت مازاد احتمالی^۲ در مورد بیمه‌گران قابل اجرا نیست (Gaskell et al, 1987).

قانون دریایی ایران در بند الف ماده ۱۶۵ به موضوع تناسب خسارات پرداخته و تقسیم مسئولیت میان دو کشتی‌ای که هر دو در ایجاد تصادم مقصر هستند را مورد توجه قرار داده و مقرر می‌دارد: «... الف: اگر دو یا چند کشتی، مرتکب خطا شوند، مسئولیت هر یک از کشتی‌ها، متناسب با اهمیت تقصیری است که از آن کشتی سر

1. Single Liability
2. Cross Liability

زده است؛ بنابراین اگر تشخیص اهمیت تقصیر با قرائن و شواهد ممکن نباشد و یا تقصیر طرفین به نظر یکسان برسد، طرفین به طور مساوی مسئول خواهند بود^۱. بهتر است در این خصوص اشاره کنیم به رأی دادگاهی که از شعبه سوم دادگاه عمومی تهران در تاریخ ۱۳۸۲/۰۹/۱۲ به شماره دادنامه ۷۹۰، ۷۹۱ و ۷۹ به ریاست آقای دکتر منصور پورنوری صادر شده است؛ بدین شرح که آقای الف، علیه شرکت نفتکش، دادخواستی مبنی بر مطالبه خسارت ناشی از غرق شدن کشتی در اثر تصادف مطرح می‌کند و شرکت نفتکش نیز دادخواستی مبنی بر مطالبه خسارت وارده به کشتی نفتکش اقامه می‌کند و یک شرکت تعاونی نیز علیه آقای الف و شرکت نفتکش، ۸۵۲۵۰ کیلوگرم تمر هندی خوراکی را مطالبه می‌کند؛ کارشناس خبره چنین اظهار نظر می‌کند که کشتی نفتکش باید سرعت و راه خود را ثابت نگه می‌داشت و تغییری در مسیر خود نمی‌داد و در صورت هرگونه تغییر مسیر، طبق ماده ۳۴ مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادفات دریایی مصوب ۱۹۷۲، چنین اقدامی باید در زمان کافی به حد کافی و با اطمینان از نتیجه مثبت و به منظور پرهیز از تصادم باشد، نه این که خارج شدن از وضعیت تصادم کشتی که در وضعیت *Close Quarter Situation*^۱ قرار داشته است و کشتی نفتکش بدون توجه به مقررات فوق، مرتکب تقصیر مواد ۸، ۱۷ و ۳۴ مقررات مزبور شده است و با اقدامات غیرمتناسب، دیر هنگام و ناکافی خود، وضعیت تصادم را ایجاد نموده است؛ لذا نفتکش، ۷۵٪ و کشتی آقای الف، ۲۵٪ مقصر شناخته می‌شوند و به استناد مواد ۱۶۲، ۱۶۵، ۱۷۲ و ۱۹۴ قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۴۳ و مواد ۱۸، ۱۷ و ۳۴ مقررات بین‌المللی فوق‌الذکر، حکم محکومیت شرکت نفتکش به پرداخت ۲۶۲/۵۰۰ دلار آمریکا و مبلغ ۱۸/۱۳۱/۰۰۰ ریال خسارت در حق آقای الف صادر می‌گردد و چون تاریخ تصادم، ۱۳۷۹/۰۹/۰۶ و تاریخ اقامه

دعوی از ناحیه شرکت نفتکش، مشمول مرور زمان مقرر در ماده ۱۷۰ قانون دریایی ایران بوده به استناد بند ۱۱ ماده ۸۴ قانون آیین دادرسی مدنی، قرار عدم استماع دعوی^۱ صادر می‌شود و چون هر دو کشتی در ایجاد خسارت بر صاحب کالای حمل‌شده مقصر هستند، حکم محکومیت شرکت نفتکش و آقای الف به تسلیم مقدار ۸۵۲۵۰ کیلوگرم تمر هندی خوراکی به نسبت ۷۵٪ شرکت نفتکش و ۲۵٪ آقای الف صادر می‌گردد (پورنوری، ۱۳۸۳).

ماده ۱۶۳ قانون دریایی ایران نیز مواردی را بر شمرده است که کشتی‌ها، مسئول جبران خسارت وارده ناشی از تصادم نخواهند بود که عبارتند از:

- تصادم ناشی از حوادث غیرمترقبه مانند طوفان‌های شدید غیر قابل پیش‌بینی
- تصادم ناشی از قوه قهریه، مثلاً مسائل مربوط به جنگ آن‌را به وجود آورده باشد.
- تصادم به علتی نامشخص و قابل تردید باشد.

در ضمن با توجه به ماده ۱۶۶ قانون فوق، حکم مسئولیت‌های مقرر در مواد مربوط به تصادم کشتی‌ها در قانون دریایی ایران در مواردی جاری است که تصادم به علت خطای راهنما اتفاق می‌افتد؛ ولو این که استفاده از راهنما، قانوناً الزامی باشد. برحسب معمول، بازار بیمه لندن، مسئولیت ناشی از تصادم کشتی‌ها به موجب ماده‌ای خاصی به نام *Running Down / Collision Clause* را تحت پوشش قرار می‌دهد. کلوز مزبور، خسارت مربوط به کشتی مقابل، محموله آن، هزینه تأخیر، نفع از دست‌رفته، سهم از خسارت همگانی و هزینه نجات را تا $\frac{3}{4}$ مبلغ خسارت پوشش می‌دهد (صادقی نشاط، ۱۳۷۰)؛ بقیه انواع خسارات و نیز $\frac{1}{4}$ باقیمانده از خسارات

۱. البته باید طبق بند ۱۱ ماده ۸۴، قرار رد دعوی صادر می‌شد نه قرار عدم استماع دعوی.

فوق‌الذکر را کلوپ‌هایی بیمه می‌کنند که به انجمن‌های حمایت و غرامت^۱ معروفند؛ کلوز مزبور در آمریکا، تمام مسئولیت را به‌طور کامل تحت پوشش قرار می‌دهد. باید توجه داشت که تصادم با برخورد^۲ اشتباه نگردد، چون برخورد شدید بین دو کشتی و یا کشتی با اجسام دیگری، مشمول تصادم است اما چنانچه کشتی در حالت حرکت به اسکله، موج‌شکن^۳، راهنمای شناور^۴، دیوارهای بندرگاه^۵ و یا اشیاء ثابت و متحرک دیگری به غیر از کشتی برخورد کند، این تصادم نامیده نمی‌شود، بلکه عنوان برخورد (تماس) را دارد (دستباز، ۱۳۷۴).

مسئولیت تحت پوشش بیمه، طبق شرط تصادم^۶، مسئولیت قانونی است و مسئولیت قراردادی را در بر نمی‌گیرد، لذا اگر بین مالک کشتی بیمه‌شده و کشتی دیگر، قراردادی به منظور همکاری منعقد شود و به سبب قصور متصدیان کشتی بیمه‌شده، این کشتی به کشتی طرف قرارداد برخورد کند و خسارت وارد آید، مشمول شرط تصادم نخواهد شد، همان‌گونه که قبلاً بیان شد، مراد از مسئولیت در بیمه، مسئولیت حقوقی است که مسئولیت حقوقی ممکن است قراردادی یا قانونی باشد.

1. Protection and Indemnity Clubs (P&I)

2. Contact

3. Pier

4. Buoy

5. Harbor Wall

۶. به موجب این شرط که در بیمه‌نامه‌های بدنه کشتی (برای مدت معین یا سفر معین) تحت عنوان —
۴

مسئولیت در تصادم از آن نام برده شده است؛ در صورتی که بین کشتی بیمه‌شده و کشتی دیگر، تصادم ایجاد شود در صورت احراز مسئولیت بیمه‌گذار کشتی بیمه‌شده، بیمه‌گر کشتی تعهد خواهد داشت علاوه بر جبران خسارت وارده به کشتی مذکور، خسارات وارده به کشتی دیگر را نیز جبران کند (هوشنگی، ۱۳۶۹).

۳. اعمال خدمه و فرمانده کشتی

در ابتدای این بخش، در مورد جرم عمدی خدمه و فرمانده کشتی بحث می‌کنیم که برای اولین بار در بیمه‌نامه‌های فلورانس در سال ۱۵۲۳ ظاهر شده بود و بعد در همان زمان به بیمه‌نامه‌های لندن و آنتورپ نیز راه یافت. در مورد خدمه و فرمانده کشتی با اصطلاحی به نام جرم عمدی مواجه هستیم که اصولاً اصطلاح جرم عمدی در برگیرنده تمامی اعمال خطای فرمانده و ملوانان کشتی علیه منافع مالک کشتی است، ولی اشتباهات و سهل‌انگاری‌های عادی را شامل نمی‌شود. جرم عمدی در واقع، شامل هرنوع کلاهبرداری و تقلب از طرف فرمانده و ملوانان کشتی است که در نتیجه این اعمال، مالک کشتی زیان می‌بیند.

تعریفی که در ماده ۱۱ مقررات انعقاد بیمه‌نامه، ضمیمه اول قانون بیمه دریایی انگلستان مصوب ۱۹۰۶ آمده به این شرح است: «اصطلاح جرم عمدی در برگیرنده هرنوع عمل خلاف عمدی فرمانده و ملوانان کشتی است که موجب ورود زیان به مالک یا - بسته به مورد - به مستأجر کشتی می‌شود»؛ لذا، نباید فراموش کرد که عمل جرم عمدی ملوانان و فرمانده کشتی باید بدون رضایت مالک کشتی انجام گیرد؛ چون اگر مالک کشتی، راضی به اعمال فرمانده کشتی باشد نمی‌توان گفت جرمی عمدی از سوی فرمانده و یا ملوانان صورت گرفته است؛ بنابراین، زمانی که فرمانده کشتی، مالک کشتی هم است، خسارت حاصل از رفتار خیانت‌آمیز او، مشمول بیمه‌نامه‌ای که خسارات ناشی از خیانت عمدی فرمانده و ملوانان کشتی را عهده‌دار است، نمی‌شود (جرم عمدی خدمه کشتی، مسئولیت مالک، تعهد بیمه‌گر، ۱۳۷۰).

معمولاً، رایج‌ترین نوع جرم عمدی فرمانده کشتی، جرمی است که ریشه در قاچاق، نقض قوانین بین‌المللی و داخلی، انحراف از مسیر و غرق تعمدی کشتی دارد. اگر فرمانده کشتی با دست‌زدن به قاچاق، مرتکب جرم عمدی شود، بیمه‌گر، مسئول جبران خسارت وارده است.

حال اگر مالک کشتی (بیمه‌گذار) مرتکب تقصیر فاحشی شده باشد و معلوم شود که او می‌توانسته جلوی جرائم عمدی فرمانده و خدمه کشتی را بگیرد اما این کار را نکرده است، بیمه‌گر، مسئول جبران خسارت نخواهد بود (تقصیر فاحش بیمه‌گذار، سایر خطرات، ۱۳۷۰).

مسئولیت بیمه‌گر از زمانی است که عمل جرم عمدی که به خسارت می‌انجامد، آغاز می‌شود؛ مثلاً در خصوص انحراف کشتی، این زمان، زمان آغاز انحراف مجرمانه است و زمانی که عمل فرمانده کشتی منجر به محکومیت و فروش کشتی شده است تا زمان فروش کشتی، نتیجه این عمل، متوجه بیمه‌گذار نمی‌شود؛ لذا تاریخ فروش کشتی، تاریخی است که به‌مرور زمان آغاز می‌شود.

تا زمانی که خسارت، واقعاً ایجاد نشده است، بیمه‌گر مسئولیتی ندارد. خسارت نیز باید از مواردی باشد که جزو مصادیق بیمه محسوب می‌شود؛ وگرنه هیچ اهمیتی ندارد که خسارت در مدت اعتبار بیمه‌نامه ایجاد شده باشد یا نه؛ بنابراین، وقتی کشتی‌ای برای انجام سفری بیمه شده باشد و در خلال سفر، فرمانده کشتی، مرتکب قاچاق شود و موجب ضبط کشتی بعد از ۲۴ ساعت لنگراندازی امن شود، بیمه‌گر، مسئول جبران این‌گونه خسارت نیست.

همچنین، ضرورتی ندارد که بیمه‌گذار ثابت کند که فرمانده کشتی، مالک کشتی نبوده است. اگر اعمال و مدارکی که برای اثبات جرم عمدی استفاده می‌شود، ناشی از جهل فرمانده کشتی و یا اطاعت وی از دستورات مالک کشتی باشد، این قبیل اعمال را نمی‌توان جرم عمدی تلقی کرد؛ مگر این که با حيله و تقلب همراه باشد.

در بیمه‌نامه‌های دریایی، عبارت «و تمامی سایر خطرات» گنجانده می‌شود که به معنای هر نوع خطری که ممکن است سبب تلف، بازداشت و یا آسیب‌دیدن مورد بیمه شود، نیست. اصل ۱۲ از قواعد مربوط به انعقاد بیمه‌نامه که ضمیمه اول قانون بیمه دریایی انگلستان را تشکیل می‌دهد مقرر می‌دارد: «عبارت تمامی سایر خطرات،

فقط شامل خطراتی می‌شود که مشابه خطرات توصیف‌شده در بیمه‌نامه‌اند». موضوع دامنه شمول عبارت «و تمامی سایر خطرات ...» در دعوی باتلر^۱ با جانب‌داری وایلدمن^۲ نیز مورد توجه قرار گرفت. در این دعوی، فرمانده کشتی برای این که مقداری پول نقد موجود در کشتی به دست دشمن نیفتد، بلافاصله بعد از توقیف کشتی، آنها را به دریا انداخته بود. در جریان دعوی که بر سر بیمه‌نامه مطرح شده بود، قاضی هالروید^۳ گفت: «به اعتقاد من، این تلف را باید تلف ناشی از به دریا ریختن کالا و یا اعمال دشمن دانست؛ همچنین، می‌توان، گفت که این خسارت در قالب عبارت کلی «تمامی سایر تلفات و حوادث ناگوار» می‌انجامد که خود عبارت فوق، شامل تمامی تلفاتی است که نظایر آن در بیمه‌نامه برشمرده شده است» (تقصیر فاحش بیمه‌گذار، سایر خطرات، ۱۳۷۰).

همان‌گونه که بیان کردیم، طبق ماده ۶۹ قانون دریایی ایران، مالک کشتی، شخصاً مسئول عملیات فرمانده کشتی و عملیات کارکنان کشتی است و ماده ۸۶ نیز مقرر می‌دارد: «فرمانده کشتی در صورت تخلف از مواد ۸۲، ۸۳، ۸۴ و ۸۵ در مقابل مالک کشتی مسئول است ...».

۴. پوشش‌های بیمه‌ای مسئولیت مالک در کلپ‌های P & I

۴-۱. روش کار انجمن‌های حمایت و غرامت

باید توجه داشت که بیمه‌گران، حاضر به قبول و پوشش همه خطرات نیستند؛ لذا، مالکان کشتی، باشگاه‌های پی. اند. آی یا انجمن‌های حمایت و جبران خسارت متقابل - که از شرکت‌های تخصصی بیمه کشتی هستند - را به وجود آورند تا ریسک‌هایی

1. Butler
2. Wildman
3. Holroyd

که در بازارهای معمولی بیمه‌های دریایی، بیمه نمی‌شوند را پوشش دهند، که به منزله نوعی بیمه شخص ثالث عمل می‌کند.

اساس فعالیت این کلوپ‌ها، تأمین خسارت بدنه کشتی بود و بر این شیوه پایه‌گذاری شده بود که تمامی اعضا این کلوپ، متعهد می‌شدند که در صورت مطرح شدن ادعای خسارت علیه کشتی‌های متعلق به هر یک از اعضا 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 (دستباز، ۱۳۷۴).

مالکان کشتی‌ها برای استفاده از پوشش بیمه‌ای در مقابل مسئولیت‌های خاص خود که به موجب قوانین ملی یا حقوق دریایی برعهده آنان نهاده شده بود، اقدام به حمایت متقابل از یکدیگر نمودند. باشگاه‌ها چون یک شرکت بیمه هستند، تمامی الزام‌های قانونی بیمه‌ای در مورد آنها اعمال می‌شود. بند ۱ ماده ۸۵ قانون بیمه دریایی انگلستان، مصوب ۱۹۰۶، آنها را این‌گونه معرفی می‌کند: «زمانی که دو نفر یا بیشتر، به‌طور متقابل موافقت می‌کنند که همدیگر را در مقابل خسارت‌های دریایی بیمه کنند در حقیقت یک شرکت بیمه تعاونی یا متقابل تشکیل داده‌اند».

اعضای باشگاه از میان خود، هیأت مدیر انتخاب می‌کنند و این هیأت مدیره در مقابل اعضا، مسئول ارائه خط‌مشی و سیاست اداره باشگاه، مقررات کلی، سرمایه‌گذاری و وصول مطالبات است. هیأت مدیره، مدیران اجرایی باشگاه را برای اداره امور و سیاست‌هایی که اتخاذ می‌شود، انتصاب می‌کند و مدیران به سهم خود، تیمی برای وظایف محوله تشکیل می‌دهند. این وظایف عبارتند از: صدور گواهینامه اعضا، صدور بیمه‌نامه، اداره خسارت‌ها و بازیافت‌ها، ثبت و حفظ اسناد و مدارک، جمع‌آوری و وصول حق بیمه یا هر امری که در جهت حفظ حقوق اعضای باشگاه باشد.

تحت نظارت مدیران عامل، عده‌ای کارمند واجد شرایط، مانند صادرکننده بیمه‌نامه، متخصص مسائل مالی، حقوقدان و کارشناس دعاوی بیمه اشتغال دارند تا بتوانند دعاوی مربوط به باشگاه را به نمایندگی اعضاء رسیدگی کنند.

صاحبان کشتی برای عضویت در باشگاه پی. اند. آی، مبلغ معینی مطابق مقررات، بابت هر تن ظرفیت کشتی خود به باشگاه می‌پردازند. به‌طورکلی، مالکان کشتی مستقیماً به باشگاه مراجعه می‌کنند، بعضی هم از طریق کارگزار برای عضویت در باشگاه معرفی می‌شوند، مرسوم است که حق دلالی را خود عضو پرداخت کند، نه باشگاه (نوری، ۱۳۷۵). ثبت‌نام در باشگاه هر سال تجدید می‌شود و پس از اتمام یک سال عضویت در باشگاه، صاحب کشتی حق دارد که عضویت خود را لغو کند و باشگاه نیز می‌تواند خواستار لغو عضویت کشتی خاص و یا کلیه کشتی‌های برخی از اعضاء باشد.

اگر عضو، سوابق بدی از نظر دریافت خسارت داشته باشد، حق عضویت بیشتری از او درخواست می‌شود و بالعکس، چنانچه دریافتی‌های او چند مورد ناچیز باشد، ممکن است حق عضویتش تقلیل یابد. در مورد بیمه دریایی، تأکید بسیاری در مورد سوابق بیمه‌شده از نظر دریافت خسارت می‌شود.

اعضای این انجمن‌ها به علت روش متقابل و تعاونی بودنشان، در عین بیمه‌گذار بودن، بیمه‌گر نیز هستند. رابطه بین انجمن و عضوی که به‌عنوان یک بیمه‌گر عمل می‌کند را مجمع عمومی براساس مقررات تدوین‌شده تعیین می‌کند. این مقررات، ترتیب ثبت کشتی‌ها توسط اعضاء، خطرات تحت پوشش، استثنائات و محدودیت‌ها را مشخص می‌کند و بدین دلیل در بردارنده شرایطی هستند که هم‌ردیف شرایط مندرج در بیمه‌نامه‌های معمولی است. لازم به تذکر است که اساس‌نامه انجمن از یک سو و مقررات آن، از سوی دیگر، حد فاصل میان حقوق و

وظایف مالکین کشتی را به‌عنوان یک عضو و یک بیمه‌شده به روشنی ترسیم نمی‌کنند، در حالی که این امر از خصایص طرح‌های بیمه تعاونی است (مظلومی، ۱۳۶۸).

انجمن‌های حمایت و جبران خسارت در مقایسه با شرکت‌های بیمه از روش‌های کاملاً متفاوتی برای محاسبه حق‌بیمه و تدارک ذخایر بهره می‌گیرند. انجمن‌ها به جای ارائه نرخ‌های ثابت از نظام مطالباتی^۱ استفاده می‌کنند. به‌عبارت‌دیگر در آغاز هر سال مالی «بر مبنای تجارت گذشته» تخمینی از مبالغ مورد نیاز برای جبران خسارت‌ها، پرداخت هزینه‌های سربار و مخارج دیگر به عمل می‌آید، سپس کل مبلغ برآوردشده میان اعضا تقسیم می‌شود. در اوایل کار، سهم هر یک از اعضا با تناژ ثبت‌شده کشتی‌ها متناسب بود؛ ولی امروزه، اصول بیمه‌گری مورد استفاده قرار می‌گیرد (دستباز، ۱۳۷۴).

سهم هر یک از اعضا، «پیش پرداخت مطالباتی»^۲ نامیده می‌شود که باید پیشاپیش پرداخت شود. در طول سال نیز در صورت اعلام خسارت‌های بیش از حد پیش‌بینی‌شده برای جبران آنها، امکان دارد که مدیریت، پرداخت‌های تکمیلی دیگری را از اعضا مطالبه کند (مظلومی، ۱۳۶۸).

قانون حمل کالا از طریق دریا مصوب ۱۹۲۴، نقش بسیار عمده و اساسی در توسعه و گسترش این کلوپ داشته است. این قانون براساس قانون لاهه تدوین گردیده که بر اساس آن، مشخص می‌شود که چه خساراتی باید از طرف مالکین کالا، بیمه‌گران، تجار و صاحبان کالا پرداخت شود؛ در نتیجه، خسارات وارده به کالا معمولاً بزرگترین سهم را در مسئولیت و تعهدات کلوپ‌های پی‌اند.آی دارد.

1. System of Calls
2. Advance Calls
3. The Carriage of Goods by Sea, Act 1924 .

انجمن‌های مزبور، پوشش وسیعی را در اختیار اعضاء خود قرار می‌دهند که در مورد گروه‌های حمایت و جبران خسارت توأمأ دارای کاربرد است. باید توجه نمود که در گروه حمایت، پوشش ارائه‌شده، شامل خطراتی است که از حمل سفر، مسئولیت‌ها، هزینه‌ها و مخارج مربوط به خدمه کشتی و نتایج حاصل از تصادف ناشی نمی‌شود؛ در گروه جبران خسارت، دعاوی مربوط به مسئولیت حمل‌کننده در قبال کالا و درعین‌حال، جریمه‌ها، هزینه‌ها یا مخارج ناشی از نقض مقررات و تعهدات (از قبیل قوانین گمرکی) زیر پوشش قرار می‌گیرد.

پوشش ارائه‌شده بابت صدمه و خسارت وارده به کالا، تنها بخشی کوچک از پوشش‌های بسیار متنوعی است که انجمن‌های حمایت و جبران خسارت برای انواع مسئولیت‌های مالکین کشتی ارائه می‌دهند.

۱-۱-۴. مقررات مسئولیت در قبال کالا

۱-۱-۴. مسئولیت در قبال اتلاف یا کسری محموله و سایر دارایی‌ها

تلف شدن محموله یا سایر دارایی‌ها کشتی عضوی که در حال بارگیری است یا در آینده بارگیری می‌کند و یا اینکه قبلاً بارگیری کرده است، مشمول این بند است؛ البته باید اتلاف به علت نقض تعهد و وظیفه در انجام مناسب امور مربوط به بارگیری، اداره، بارچینی، حمل، نگهداری، مراقبت، تخلیه و تحویل محموله یا دارایی از سوی مالک کشتی و یا اشخاص دیگری که مالک به‌عنوان عامل حمل در قبال افعال خطا و تقصیر آنان، قانوناً مسئول شناخته می‌شود، رخ داده باشد و یا آنکه تلف، ناشی از عدم قابلیت دریاوردی یا نامناسب بودن کشتی عضو باشد (مظلومی، ۱۳۶۸).

۱-۱-۲. مسئولیت و تعهد در قبال آسیب وارده به محموله یا سایر دارایی‌ها

آسیب‌دیدن یا تعهد نسبت به محموله یا سایر دارایی‌ها که بر روی یک کشتی عضو که در حال حمل است یا حمل خواهد شد یا قبلاً حمل شده است، با این شرط که به علت نقض تعهد و وظیفه در انجام مناسب بارگیری، اداره، بارچینی، حمل، نگهداری، مراقبت تخلیه و تحویل محموله یا دارایی از سوی مالک کشتی و یا

اشخاص دیگری که مالک به‌عنوان عامل حمل در قبال افعال، خطا و تقصیر آنان، قانوناً مسئول شناخته می‌شود، رخ داده باشد و یا آنکه آسیب ناشی از عدم قابلیت دریانوردی یا نامناسب بودن کشتی عضو باشد.

همچنین این حق به مالک کشتی داده شده است که هزینه اضافی را بابت تخلیه و واگذاری محموله آسیب‌دیده و بی‌ارزش دریافت کند (مازاد بر هزینه‌ای که به‌طور معمول باید تحت شرایط قرارداد حمل صرف می‌نمود)، مشروط بر آنکه مسئول صرف چنین هزینه‌ای شناخته شود و نتواند آن را از منابع متعلق به سایر اطراف قرارداد دریافت کند.

۵. پوشش‌های بیمه‌ای انجمن‌های حمایت و غرامت

موارد پوشش بیمه‌ای در باشگاه‌ها معمولاً در بیمه‌نامه تعیین شده است. هر نوع دعوای اشخاص ثالث را می‌توان مورد شمول بیمه باشگاه قرار داد. مالک کشتی در قبال خسارت‌های وارد به هر شخص در کشتی یا نزدیک به کشتی که متعاقباً جان خود 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. همچنین هزینه‌هایی که مالک برای انتقال و مراجعت هر یک از خدمه کشتی به خانه و میهن خود و هزینه‌های الزامی جابه‌جایی خدمه یا انتقال فرمانده و ملوانانی که فوت کرده‌اند یا به ساحل منتقل شده‌اند و مبالغ پرداختی به خدمه که ناشی از کارآمدنبودن موقتی آنها است را مورد پوشش بیمه‌ای قرار می‌دهد. مالک کشتی همچنین 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 تأخیر به

علت اعتصاب‌ها، هزینه‌های بازداشت، توقیف یا طولانی‌کردن 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 یدک‌کشی، 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 بیمه‌نامه کشتی و کالا قابل پرداخت نیست - قابل پوشش است.

در خصوص مسئولیت تصادم، $\frac{1}{4}$ تعهدات مالک کشتی و هزینه‌های اتفاقی مربوط به آن در ارتباط با تصادفات کشتی با هر کشتی دیگر که در بیمه‌نامه‌های معمولی و استاندارد لویدز در بیمه بدنه و ماشین‌آلات بیمه نمی‌شوند، پوشش داده می‌شوند. در نهایت، خسارتی که به تأسیسات بندری، باراندازه لنگرگاه و موج‌شکن‌ها وارد می‌آید نیز از طریق باشگاه قابل پرداخت است.

خطرهای ذکر شده، تحت پوشش بیمه‌ای انجمن‌های حمایت و غرامت نیستند:

- کسورات^۱ یا مبلغی که قانوناً باید مالک کشتی متقبل شود.

- خلاف‌کاری‌های عمدی اعضا

- کانتینرها، مخازن و سوخت کشتی

- هزینه معطلی برای تخلیه یا تأخیر کشتی

- زمان مربوط به ابطال قرارداد چارتر^۲ (قراردادی برای اجاره کشتی است).

- مسئولیت عملیات نجات

- زیان به کشتی بیمه‌شده در باشگاه (در بیمه بدنه کشتی، زیان دریافت می‌شود).

- عدم دریافت اجاره‌بها (فقط در باشگاه‌های تخصصی بیمه خواهد شد).

1. Deductibles

2. Charter

- خسارت‌های جنگ

- خسارت‌های وارده به اموال خود مالک کشتی (در بازارهای دیگر، پوشش مورد نظر در دسترس است) (خداداد، ۱۳۷۷).

کلوپ‌های فوق‌الذکر، پوشش‌های بسیار متفاوتی را در اختیار اعضا خود قرار داده است که سقف تعهدات بیمه‌نامه‌ها نامحدود است و صرفاً در مورد آلودگی نفتی، حداکثر تعهدات کلوپ در هر حادثه مشخص شده است.

۵-۱. مهمترین پوشش‌های بیمه‌ای انجمن‌های حمایت و غرامت

۵-۱-۱. مسئولیت در قبال ملوانان^۱، بستگان خدمه و یا افرادی که به غیر از مسافر در کشتی سوار شده‌اند.^۲

۵-۱-۲. مسئولیت در قبال مسافران^۳

۵-۱-۳. مسئولیت در قبال اشخاص ثالث^۴

متصدی حمل، دارای مسئولیت در قبال فوت، جرح و یا بیماری همه افراد به غیر از ملوانان، خدمه، وابستگان، سایر افرادی که توسط متصدی حمل در کشتی سوار شده‌اند و مسافران است و همچنین در قبال کارگران بندری و بازدیدکنندگان در زمانی که در عرشه کشتی حضور دارند و کار تخلیه یا بارگیری انجام می‌شود نیز مسئول است؛ لذا، زمانی که این افراد در کشتی، دچار حادثه یا جرح شوند، می‌توانند درخواست غرامت و یا پرداخت هزینه‌های پزشکی را از مالک کشتی بنمایند.

۵-۱-۴. مسافر پنهانی

اعضاء انجمن‌های حمایت و غرامت در قبال هزینه‌ها و جرائم مربوط به داشتن مسافر پنهانی که بدون رضایت و اطلاع آنها و یا ناخدای کشتی در بندری وارد کشتی شده

1. Liability in Respect of the Seaman
2. Supernumerary.
3. Liability in Respect of the Passenger
4. Liability in Respect of Third Parties

است، دارای پوشش بیمه‌ای هستند، که هزینه‌ها، شامل مخارج مربوط به نگهداری و فرستادن آنها است.

۵-۱-۵. هزینه‌های انحراف مسیر^۱

اگر کشتی به منظور مداوا و درمان یک شخص مصدوم و یا مریض و یا در زمانی که منتظر ورود یک جانشین است و یا قصد پیاده‌کردن پناهندگان و یا مسافر پنهانی را دارد، از مسیر منحرف شود، هزینه‌های مربوط به این اتفاقات، قابل پرداخت است که شامل هزینه‌های سوخت، بیمه، حقوق و دستمزد ملوانان و هزینه‌های بندری است؛ ولی شامل هزینه‌های معطلی (دموراژ)، ضرر و زیان ناشی از کرایه و اجاره نخواهد بود.

۵-۱-۶. نجات زندگی

مربوط به جایی است که بخواهند خدمات نجات‌دهنده در دریا را برای نجات زندگی توصیف و تشریح کنند، که شامل هزینه‌های مربوط به نجات افراد ثالثی که در کشتی وجود داشته‌اند، می‌شود و این هزینه‌ها به شخص ثالث (نجات‌دهنده) صرفاً در زمانی پرداخت می‌گردد که علاوه بر نجات زندگی، دارایی‌ها و اموالی را هم نجات داده باشد.

۵-۱-۷. افراد در معرض خطر^۲

۵-۱-۸. قرنطینه^۳

زمانی که کشتی در قرنطینه باقی می‌ماند و یا کشتی و ملوان ضدعفونی می‌شوند (به دلیل بیماری مسری)، هزینه‌های اضافی ایجادشده، قابل دریافت است.

۵-۱-۹. مسئولیت ناشی از تصادم

زمانی که وقوع حادثه با کشتی دیگری ثابت شود، امکان دریافت خسارت وجود دارد و اگر کشتی با بارانداز برخورد کند، تصادم تلقی نمی‌شود و پوشش بیمه‌ای، محدود به جبران هزینه‌های تلف و آسیب وارده به کشتی ثالث است. اصولاً کلوپ پی‌اند‌آی

1. Diversion Expenses
2. Persons in Distress
3. Quarantine

پوشش‌هایی را که اعضا نمی‌توانند از سایر شرکت‌های بیمه تحت پوشش بیمه‌نامه بدنه کشتی اخذ نمایند، ارائه می‌دهد و معمولاً دارای مسئولیتی برابر $\frac{1}{4}$ مسئولیت ایجادشده است (Brown, 1995).

۱۰-۱-۵. آسیب‌های وارده به کشتی به علت عدم تماس^۱

زمانی که امواج حاصل از حرکت کشتی باعث شود که کشتی دیگری که در بارانداز پهلو گرفته است دچار نوسان و حرکات شدید شود و طناب مهار کشتی پاره گردد و به آن، خسارت‌هایی وارد آید، به این گونه خسارت‌ها، خسارت ناشی از عدم تماس گفته می‌شود (دستباز، ۱۳۷۴).

۱۱-۱-۵. آسیب‌های وارده به اموال^۲

شامل خساراتی است که کشتی باعث بروز خسارت به لنگرگاه، باراندازه اسکله، دیوارهای ساحلی، کابل‌ها و ... شود.

۱۲-۱-۵. آلودگی

۱۳-۱-۵. قرارداد TOVALOP^۳

این قرارداد بین مالکان تانکرها منعقد می‌شود و براساس شرایط آن، خسارات وارده به اشخاص ثالث که ناشی از آلودگی‌های نفتی بوده و یا هزینه‌های پاکسازی آن را جبران می‌کند، که مالک تانکر تعهد می‌کند، تعهدات خود را در قبال نشت نفت از تانکر و پاکسازی آن و خسارات وارده به اشخاص ثالث را جبران کند.

بازارهای بیمه انجمن‌های حمایت و خسارت دریایی در آستانه تغییر و تحولات بسیار مهمی قرار دارند که این دوره، نخستین حرکت عمده در تاریخ تحول و پیدایش این انجمن است. عامل اصلی این تغییر، ظهور بیمه‌گرانی است که حق بیمه قطعی

1. Non – Contact Damage to Ship

2. Damage to Property

3. Tanker Owner Voluntary Agreement on Liability for Oil Pollution.

دریافت می‌کنند در حالی که در دو قرن گذشته، بازار در انحصار انجمن‌های بیمه متقابل یا کلپ‌هایی بود که سودآوری، ملاک تشکیل آنها نبوده است. اتحادیه اروپا، اخیراً اظهار داشته است که برخی از جنبه‌های سیستم تعاون و همکاری بین ۱۹ انجمن عضو گروه‌های بین‌المللی، مغایر اصول و مشی ضد انحصاری جامعه اروپاست و خواهان شفافیت بازار در این بخش شده است.

۶. نتیجه‌گیری

مالکین کشتی، علاوه بر این که مسئول اعمال و خطای خودشان هستند، مسئول عملیات فرمانده در قراردادهایی که وی در ارتباط با وظایف خویش منعقد می‌کند و نیز مسئول عملیات خدمه کشتی و مأموران مجاز مالک نیز هستند. همچنین اگر مستأجر کشتی، هزینه کارکنان، خواروبار و اداره امور کشتی و دریانوردی را شخصاً به عهده گرفته باشد، صرفاً از نظر مسئولیت مربوط به مالک کشتی در حکم مالک کشتی است.

مطابق قانون دریایی ایران، مالک کشتی باید کشتی را به بندر توافق‌شده و یا در صورت سکوت قرارداد به مکان بارگیری اعزام نماید؛ نتیجه تأخیر در آغاز سفر، ممکن است سبب تغییر نوع خطر شود و خطر دیگر همان خطری نباشد که طرفین به هنگام انعقاد قرارداد، قصد تعیین آن را داشته‌اند که در این صورت، بیمه‌گر می‌تواند قرارداد را فسخ کند و از مسئولیت معاف شود؛ مگر اینکه تأخیر در نتیجه اوضاع و احوالی پیش‌آمده باشد که بیمه‌گر، پیش از انعقاد قرارداد از آن آگاهی داشته است.

از موارد عمده مسئولیت مالکین کشتی، تصادم کشتی‌ها است که مطابق قانون دریایی ایران، اگر دو کشتی با هم تصادم کنند، میزان مسئولیت مربوط به هر کشتی، متناسب با درصد تقصیر آن در بروز تصادم تعیین خواهد شد و اگر امکان تعیین میزان تقصیر کشتی‌های طرف تصادم وجود نداشته باشد، مسئولیت به نحو مساوی بین آنها

تقسیم می‌شود؛ 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. ماده ۳۳۵ ق.م. ایران در فرض تصادم دو کشتی مقصر، بدون توجه به شدت و ضعف خطاها هر دو را مسئول می‌داند و در پی یافتن سبب اصلی نیست و به برابری اسباب تمایل دارد. همچنین در ماده فوق، نه تنها به صورت‌های تصادم پرداخت نشده، بلکه درباره چگونگی توزیع خسارت بین طرفین نیز حکمی نداده است.

همان‌طور که گفته شد، مسئولیت خدمه و فرمانده کشتی نیز به عهده مالک کشتی است که در این مورد با اصطلاح جرم عمدی یا بارتری مواجه هستیم که در برگیرنده تمامی اعمال خطای ملوانان و فرمانده کشتی علیه منافع کشتی است که بدون علم و رضایت مالک کشتی انجام می‌گیرد و رایج‌ترین آن، قاچاق، نقض قوانین بین‌المللی و داخلی، انحراف از مسیر و غرق تعمدی کشتی است؛ اگر فرمانده کشتی با دست‌زدن به قاچاق، مرتکب جرم عمدی شود، بیمه‌گر، مسئول جبران خسارت وارده است؛ البته اگر مالک کشتی یعنی بیمه‌گذار، مرتکب تقصیر فاحش شود به گونه‌ای که می‌توانسته جلوی جرائم عمدی فرمانده و خدمه کشتی را بگیرد، اما این کار را نکرده باشد، بیمه‌گر، مسئول جبران خسارت نخواهد بود.

مالک کشتی در قبال خسارت‌های وارده به هر شخص در کشتی یا نزدیک به کشتی که متعاقباً جان خود را از دست داده یا صدمه دیده و یا بیمار شده، متعهد است؛ مالک کشتی می‌تواند موارد فوق را در انجمن‌های حمایت و غرامت، مورد پوشش بیمه‌ای قرار دهد و انجمن‌های مزبور، از شرکت‌های تخصصی بیمه کشتی محسوب می‌شوند و توسط مالکان کشتی به وجود آمده‌اند تا ریسک‌هایی که در بازارهای معمولی بیمه‌های دریایی بیمه نمی‌شوند را پوشش دهند و به منزله نوعی بیمه شخص ثالث عمل می‌کنند؛ مهمترین پوشش‌های این انجمن، شامل مسئولیت در قبال ملوانان، بستگان خدمه و یا افرادی که به غیر از مسافر در کشتی سوار شده‌اند،

مسئولیت در قبال مسافران و اشخاص ثالث، مسافر پنهانی، هزینه‌های تغییر مسیر، مسئولیت ناشی از تصادم و ... است.

منابع

۱. آقایی، بهمن ۱۳۷۴، مجموعه مقالات حقوق بین‌الملل دریاها و مسائل ایران، انتشارات گنج دانش، تهران.
۲. ابوعطاء، محمد ۱۳۸۵، 'نقش بیمه دریایی در جبران خسارت ناشی از تصادم کشتی‌ها' مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۷۲.
۳. ایوامی، هاردی ۱۳۸۴، حقوق دریایی، حقوق حمل و نقل دریایی کالا، ترجمه پورنوری منصور، نشر مهد علوم، تهران، چ ۲، ص ۱۴۷.
۴. پورنوری، منصور ۱۳۸۳، حقوق دریایی در دادگاه دریایی، انتشارات مهد حقوق، تهران، ص ۱۶۲.
۵. 'تأثیر بی‌مبالاتی، عمد، اتفاق و تصادم در تحقق خطر دریایی' ۱۳۶۹، مجله صنعت حمل و نقل، ص ۵۲ و ۸۹.
۶. 'تقصیر فاحش بیمه‌گذار، سایر خطرات' ۱۳۷۰، مجله صنعت حمل و نقل، ش ۹۹، ص ۵۰ و ۷۱.
۷. 'جرم عمدی خدمه کشتی، مسئولیت مالک، تعهد بیمه‌گر' ۱۳۷۰، مجله صنعت حمل و نقل، ش ۹۷، ص ۵۰.
۸. خداداد، سحر ۱۳۷۷، پوشش‌های بیمه‌ای انجمن‌های حمایت و غرامت، انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تهران، ص ۱۸.
۹. دستباز، هادی ۱۳۷۴، بیمه کالا، کشتی و هواپیما، انتشارات دانشکده امور اقتصادی، تهران، ص ص ۶۹-۱۶۸ و ۳۱۲.

۱۰. صادقی نشاط، امیر ۱۳۷۰، حقوق بیمه دریایی، انتشارات مؤسسه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تهران، ص ۱۳۱.
۱۱. کاتوزیان، ناصر ۱۳۸۵، حقوق مدنی الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری، انتشارات دانشگاه تهران، تهران، چ ۵، ص ۳۵۶ و ۳۶۴.
۱۲. کاتوزیان، ناصر و جنیدی، لعیبا و غمامی، مجید ۱۳۸۱، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، چ ۲، ص ۱۹.
۱۳. مظلومی، نادر ۱۳۶۸، بیمه حمل دریایی کالا، بیمه مرکزی ایران، تهران.
۱۴. نوری، مصطفی ۱۳۷۵، 'مقدمه‌ای کوتاه بر باشگاه‌های پی. اند. آی'، فصلنامه صنعت بیمه، ش ۴.
۱۵. هوشنگی، محمد ۱۳۶۹، بیمه حمل و نقل کالا، انتشارات شرکت سهامی بیمه ایران، تهران، ص ۶۴.

16. Brown, RH 1995, *The cargo insurance contract and the institute cargo clauses*, Witherby & Co. LTD, Section Fifteen, London, p. 2.

17. Gaskell, N, Debattista, Ch & Swatton, R 1987, *Chorley & giles' shipping law*, 8th ed, London, pp. 575-78.

18. Good Dacre, JK 1968, *Marine insurance claims*, Witherby & Co. LTD. Ld, London, p. 58.