

تحقیقات حقوقی آزاد، سال هفتم، شماره بیست و سوم، بهار ۱۳۹۳ از صفحه ۱۳۱ تا ۱۲۹

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن

علیرضا عسکری\* دکتر سیدهادی حسینی\*\*

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۱۲/۲۰

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۱۱/۱۹

### چکیده

نقش بیمه‌ی دریایی در پوشش مسئولیت مالک کشتی، اهمیت به سزایی 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 ماموران مجاز مالک را بر عهده دارند. تحقیق حاضر، مسئولیت مالک کشتی، فرمانده کشتی، خدمه کشتی و پوشش بیمه‌ای آن‌ها را بررسی می‌کند.

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

حمایت و غرامت

---

\* دانشجوی دوره دکترای حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

\*\* استادیار دانشکده حقوق دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

## ۱. مقدمه

اگر چه ممکن است 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 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 هم چنین مسئول عملیات کارکنان کشتی و ماموران مجازی است که از طرف او به خدمت در کشتی گمارده شده‌اند».

ماده ۷۴ قانون فوٹ نیز مقرر می‌دارد: «در صورتی که مستأجر کشتی، هزینه کارکنان، خواربار، اداره امور کشتی و دریانوردی را شخصاً به عهده رفته باشد از نظر مسئولیت‌های مربوط به مالک کشتی در حکم مالک کشتی است.» بنابراین، اگر مستأجر کشتی، هزینه کارکنان، خواربار، 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 توافق شده ویا 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 تعیین شده در قرارداد به مالک کشتی اعلام شد، او یک جانبه، حق تغییر آن را ندارد و در صورت لزوم، موظف است که کلیه هزینه‌های لازم جهت کرایه یدک کش برای نگهداشتن کشتی در لنگرگاه تعیین شده را بپردازد. این یدک

### مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن.....۳

کش‌ها برای نگهداری کشتی در هوای نامناسب مورد نیاز هستند. اگر مالک کشتی، آمادگی کشتی برای بارگیری را به اطلاع مستاجر نرساند و از این جهت، تاخیری در بارگیری رخ دهد، مستاجر، مسئولیتی ندارد؛ زیرا مستاجر، متعهد نیست که در جستجوی کشتی بر آید<sup>۱</sup>

از جهت تاخیر در آغاز سفر باید به بند ۱ ماده ۴۲ قانون بیمه دریایی انگلستان توجه نمود که مقرر می‌دارد: «وقتی که موضوع بیمه رایک بیمه نامه به صورت «در واز» 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 نماید». نتیجه تاخیر 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 تاخیر 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 شدید خطر، خود را از مسئولیت معاف بداند. براساس بند ۲ ماده ۴۲ قانون بیمه دریایی انگلستان، مصوب ۱۹۰۶ «با اثبات این موضوع که تاخیر در نتیجه اوضاع و احوالی پیش آمده 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 محدود کننده دارد و در هر موردی هم قابل اعمال نیست.

بنابراین، در حالی که صرفاً یک بیمه نامه 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 بیمه نامه حق فسخ خواهد داشت. البته قاعده فوق، استثنایی نیز دارد

---

<sup>۱</sup>. ایوامی، هاردی، حقوق دریایی، حقوق حمل و نقل دریایی کالا، ترجمه پور نوری منصور، نشر مهد علوم، تهران، چ ۲، ۱۳۸۴، ص ۱۴۷.

#### مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۴

و آن در زمینه کالاهای تحت بیمه نامه عمومی<sup>۱</sup> است که شروع خطر در هر زمان در طول مدت قرارداد می‌تواند انجام گیرد و این بستگی به رفتار بیمه گذار دارد.

بنابراین مفاهیم «در» و «در و از» مندرج در ماده بالا، طی بندهای ۲، ۳ و ۴ قواعد تفسیربیمه نامه ضمیمه قانون یادشده بالا به شرح زیر تشریح شده‌اند:<sup>۲</sup>

- «از»: هرگاه مورد بیمه از محل خاصی بیمه شود، خطر (مسئولیت بیمه گر) تا هنگامی که کشتی؛ سفر بیمه شده 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 یاد شده باشد، خطر (مسئولیت بیمه گر) بلافاصله شروع خواهد شد. اما اگر کشتی در هنگام انعقاد قرارداد در محل یاد شده نباشد، خطر (مسئولیت بیمه گر) به محض ورود کشتی به محل مذکور در وضعیتی مطمئن (سلامت) آغاز خواهد شد و در صورتی که بیمه نامه به نحو دیگری مقرر نکرده باشد که کشتی برای زمان خاصی بعد از ورود، تحت پوشش بیمه نامه 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 قرارداد می‌گیرد و این نیز استثنایی دیگر بر بند ۱ ماده فوق است که فرض مدت زمان معقول را مد نظر قرار نمی‌دهد (بند ۴ قانون یاد شده) بیمه نامه مطابق این بند، وقتی کالایا سایر اموال منقول به شرط «از زمان بارگیری به کشتی» بیمه شوند، تعهد بیمه گر تا هنگامی که کالایا اموال منقول به طور واقعی بر روی عرشه کشتی قرار نگیرد، آغاز نخواهد شد و بیمه گر برای خطرات محل کالا از ساحل تا کشتی، مسئولیتی نخواهد داشت.<sup>۳</sup> تعهد بیمه گر به محض قرارگرفتن کالا بر روی عرشه، بدون

---

<sup>۱</sup>. Open Cover

<sup>۲</sup>. Good Dacre, JK ۱۹۶۸, marine insurance claims, Wither by <sup>۸</sup> Co.LTD. LD, Landan, p. ۵۸.

<sup>۳</sup>. From the Lading Thereof

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۵

هیچ گونه 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<sup>۱</sup> کشتی‌هاست، که تصادم در مفهوم کلی خود، برخورد کشتی با هر گونه وسیله شناور دیگر، اعم از کشتی‌ها و وسایل کمک ناوبری مثل چراغ‌های دریایی، هم چنین برخورد کشتی‌ها با اموال غیر شناور بندری مانند اسکله‌ها اطلاق می‌شود.

اما از دیدگاه حقوق دریایی - که تصادم کشتی‌هایکی از مباحث اصلی آن است - تصادم، مبین برخورد دو کشتی بایکدیگر است.<sup>۲</sup> 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 بایکدیگر است. ورود کشتی به اسکله و بندرگاه و برخورد آن با اسکله، تصادم تلقی نمی‌شود.<sup>۳</sup>

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 چنان چه 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

---

### ۱. Collision

۲. محمد، ابو عطاء، نقش بیمه دریایی در جبران خسارت ناشی از تصادم کشتی‌ها، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۱۳۸۵، ش ۷۲.

۳. هادی، دستباز، بیمه کالا، کشتی و هواپیما، انتشارات دانشکده امور اقتصادی، تهران، ۱۳۷۴، صص ۶۹ - ۱۶۸ و ۳۱۲.

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن.....۶

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 غرق شدن 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<sup>۱</sup> یکی از طرفین مربوط بوده است؛ هم‌چنین اگر کشتی در نتیجه بی‌مبالاتی دریدک کردن آن به بندر تلف شود، این تلف، ناشی از خطرات دریایی محسوب می‌شود.<sup>۲</sup>

وقتی مالک کشتی ای در نتیجه اقدامات قانونی، مسئول پرداخت خسارت وارده به کشتی دیگر در نتیجه صدمات وارده به آن به دلیل تصادم بایک کشتی بیمه شده دیگر شناخته می‌شود، این خسارات تا جایی که به کشتی بیمه شده مربوط است، نمی‌تواند به موجب بیمه نامه 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 درمورد تصادم کشتی مقرر می‌دارد: «در صورت تصادم بین دو کشتی ... مسئولیت، متوجه طرفی است که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او ایجاد شده است و اگر هر دو طرف، مقصر باشند، هر دو مسئول خواهند بود». مسئولیت، طبق این ماده مبتنی بر تقصیر است؛ که شخص قصد زیان زدن به دیگری را ندارد ولی در نتیجه غفلت و بی احتیاطی سبب ضرر زدن به او می‌شود، یعنی تقصیر غیر عمد (مسامحه) نه تقصیر عمدی که شخص قصد اضرار به دیگری را دارد. ماده ۱۶۴ قانون

---

<sup>۱</sup>. Negligence

<sup>۲</sup>. تاثیر بی‌مبالاتی، عمد، اتفاق و تصادم در تحقق خطر دریایی، ۱۳۶۹، ص ۵۲ و ۸۹.

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن.....۷

دریایی و 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.<sup>۱</sup> در ماده ۳۳۵ قانون مدنی، نه تنها به صورت‌های تصادم پرداخته نشده است بلکه درباره چگونگی توزیع خسارت، بین دو طرف حادثه نیز حکمی ندارد. مبنای مسئولیت نیز مفهوم ناکار آمد تقصیر است و با ضرورت‌های زندگی ماشینی تناسب ندارد<sup>۲</sup> البته صرف نظر از این تفسیر، مطابق نظریه خطر می‌توان گفت: مسئولیت مالک کشتی بر نظریه خطر مبتنی است؛ زیرا در هر حال، مالک کشتی در قبال خسارت وارد به دیگران مسئولیت دارد.

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<sup>۳</sup> و برخلاف مالکان کشتی‌ها، تهاوتر مبالغ خسارت‌ها و پرداخت مازاد احتمالی<sup>۴</sup> در مورد بیمه‌گران اجرا نیست.<sup>۵</sup>

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

<sup>۱</sup>. ناصر، کاتوزیان، حقوق مدنی الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری، انتشارات دانشگاه تهران، تهران، چ ۵، ۱۳۸۵، ص ۳۵۶ و ۳۶۴.

<sup>۲</sup>. Gaskell, N, Debattista, Ch & Swatton, R ۱۹۸۷, Chorley & giles' shipping law, ۸th Ed, London, pp. ۵۷۵- ۷۸.

<sup>۳</sup>. Single Liability

<sup>۴</sup>. Cross Liability

<sup>۵</sup>. Gaskell, N, Debattista, Ch & Swatton, R ۱۹۸۷, Chorley & giles' shipping law, ۸th Ed, London, pp. ۵۷۵- ۷۸.

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۸

است؛ بنابراین اگر تشخیص اهمیت تقصیر با قراین و شواهد ممکن نباشد و یا تقصیر طرفین به نظریکسان برسد، طرفین به طور مساوی مسئول خواهند بود. « 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، 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 بین المللی 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<sup>۱</sup> قرار داشته است و کشتی نفت کش بدون توجه به مقررات فوق، مرتکب تقصیر ۸، ۱۷ و ۳۴ مقررات مزبور شده است و با اقدامات غیر متناسب، دیر هنگام و ناکافی خود، وضعیت تصادم را ایجاد نموده است؛ لذا نفت کش، 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 بین المللی فوق الذکر، حکم محکومیت شرکت نفت کش به پرداخت ۲۶۲/۵۰۰ دلار آمریکا و مبلغ ۱۸/۱۳۱/۰۰۰ ریال خسارت در حق آقای الف صادر می‌گردد و چون تاریخ تصادم، ۰۶ / ۰۹ / ۱۳۷۹ و تاریخ اقامه دعوی از ناحیه شرکت نفت کش، مشمول مرور زمان مقرر در ماده ۱۷۰ قانون دریایی ایران بوده و به استناد بند ۱۱ ماده ۸۴ قانون آیین دادرسی مدنی، قرار عدم استماع دعوی<sup>۲</sup> صادر می‌شود و چون هر دو کشتی در ایجاد خسارت بر صاحب کالای حمل شده مقصر هستند، حکم محکومیت شرکت نفت کش و آقای الف

<sup>۱</sup> اصطلاحی است فنی در کارشناسی مزبور

<sup>۲</sup> البته باید طبق بند ۱۱ ماده ۸۴، قرار رد دعوی صادر می‌شد نه قرار عدم استماع دعوی.



مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن.....۹

به تسلیم مقدار ۸۵۲۵۰ کیلوگرم تمره‌ندی خوراکی به نسبت ۷۵٪ شرکت نفت کش و ۲۵٪ آقای الف صادر می‌گردد.<sup>۱</sup>

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 غیر مترقبه مانند طوفان‌های شدید غیر قابل پیش بینی.
- تصادم ناشی از قوه قهریه، مثلاً مائل مربوط به جنگ آن را 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 ماده ای خاصی به نام *Running Down / Collision Clause* را تحت پوشش قرار می‌دهد. کلوز مربوط، خسارت مربوط به کشتی مقابل، محموله آن، هزینه تأخیر، نفع از دست رفته، سهم از خسارت همگانی و هزینه نجات را تا  $\frac{3}{4}$  مبلغ خسارت پوشش می‌دهد<sup>۲</sup>؛ بقیه انواع خسارت و نیز  $\frac{1}{4}$  باقیمانده از خسارت. فوق‌الذکر را کلوپ‌هایی بیمه می‌کنند که به انجمن‌های حمایت و غرامت<sup>۳</sup> معروفند؛ کلوز مزبور در آمریکا، تمام مسئولیت را به طور کامل تحت پوشش قرار می‌دهد.

باید توجه داشت که تصادم با برخورد<sup>۴</sup> اشتباه نگردد، چون برخورد شدید بین دو کشتی یا کشتی با اجسام دیگری، مشمول تصادم است اما چنان چه کشتی در حالت

<sup>۱</sup>. منصور، پورنوری، حقوق دریایی در دادگاه دریایی، انتشارات مهد حقوق، تهران، ۱۳۸۳. ص ۱۶۲.

<sup>۲</sup>. امیر، صادقی نشاط، حقوق بیمه دریایی، انتشارات مؤسسه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تهران، ۱۳۷۰. ص ۱۳۱.

<sup>۳</sup>. Protection and Indemnity Clubs ( P & I)

<sup>۴</sup>. Contact

### مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۱۰

حرکت به اسکله، موج شکن<sup>۱</sup>، راهنمای شناور<sup>۲</sup>، دیوارهای بندرگاه<sup>۳</sup> و یا اشیای ثابت و متحرک دیگری به غیر از کشتی برخورد کند، این تصادم نامیده نمی‌شود، بلکه عنوان برخورد (تماس) را دارد<sup>۴</sup>.

مسئولیت تحت پوشش بیمه، طبق شرط تصادم<sup>۵</sup>، مسئولیت قانونی است و مسئولیت قراردادی را در بر نمی‌گیرد، لذا اگر بین مالک کشتی بیمه شده و کشتی دیگر، قراردادی به منظور همکاری منعقد شود و به سبب قصور متصدیان کشتی بیمه شده، این کشتی به کشتی طرف قرارداد برخورد کند و خسارت وارد آید، مشمول شرط تصادم نخواهد شد، همان گونه که قبلاً بیان شد، مراد از مسئولیت در بیمه، مسئولیت حقوقی است که مسئولیت حقوقی ممکن است قراردادی یا قانونی باشد.

### 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 بیمه نامه‌های فلورانس در سال ۱۵۲۳ ظاهر شده بود و بعد در همان زمان به بیمه نامه‌های 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

---

<sup>۱</sup>. Pier

<sup>۲</sup>. Buoy

<sup>۳</sup>. Harbor Wall

<sup>۴</sup>. هادی، دستباز، بیمه کالا، کشتی و هواپیما، انتشارات دانشکده امور اقتصادی، تهران، ۱۳۷۴، صص ۶۹ - ۱۶۸ و ۳۱۲.

<sup>۵</sup>. به موجب این شرط در بیمه نامه های بدنه کشتی (برای مدت معین یا سفر معین) تحت عنوان 3/4 مسئولیت در تصادم از آن نام برده شده است؛ در صورتی که بین کشتی بیمه شده و کشتی دیگر، تصادم ایجاد شود در صورت احراز مسئولیت بیمه گذار کشتی بیمه شده، بیمه گر کشتی تعهد خواهد داشت علاوه بر جبران خسارت وارده به کشتی مذکور، خسارات وارده به کشتی دیگر را نیز جبران کند (هوشنگی، ۱۳۶۹).

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۱۱

اشتباهات و سهل انگاری‌های عادی را شامل نمی‌شود. جرم عمدی در واقع، شامل هر نوع 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 بیمه نامه، ضمیمه اول قانون بیمه دریایی انگلستان مصوب ۱۹۰۶ آمده به این شرح است: «اصطلاح جرم عمدی در برگیرنده هر نوع عمل خلاف عمدی فرمانده و ملوانان کشتی است که موجب ورود زیان به مالک یا - بسته به مورد - به مستاجر 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 خیانت آمیز او، مشمول بیمه نامه‌ای که خسارت ناشی از خیانت عمدی فرمانده و ملوانان کشتی را عهده دار است، نمی‌شود.

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 دست زدن به قاچاق، مرتکب جرم عمدی شود، بیمه‌گر، مسئول جبران خسارت وارده است.

حال اگر مالک کشتی (بیمه‌گذار) مرتکب تقصیر فاحشی شده باشد و معلوم می‌شود که او می‌توانسته جلوی جرائم عمدی فرمانده و خدمه کشتی را بگیرد اما این کار را نکرده است، بیمه‌گر، مسئول جبران خسارت نخواهد بود.<sup>۱</sup>

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

---

<sup>۱</sup>. تقصیر فاحش بیمه‌گذار، سایر خطرات ۱۳۷۰، مجله صنعت حمل و نقل، ش ۹۹، ص ۵۰ و ۷۱

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۱۲

کشتی، تاریخی است که به مرور زمان آغاز می‌شود. تازمانی 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 بیمه نامه ایجاد شده باشد یا نه؛ بنابراین، وقتی کشتی‌ای برای انجام سفری بیمه شده باشد و در خلال سفر، فرمانده کشتی، مرتکب قاجاق شود و موجب ضبط کشتی بعد از ۲۴ ساعت لنگراندازی امن شود، بیمه‌گر، مسئول جبران این گونه خسارت نیست.

هم چنین، 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 بیمه نامه‌های دریایی، عبارت «و تمامی سایر خطرات» گنجانده می‌شود که به معنای هر نوع خطری که ممکن است سبب تلف، بازداشت یا آسیب دیدن مورد بیمه شود، نیست. اصل ۱۲ از قواعد مربوط به انعقاد بیمه نامه که ضمیمه اول قانون بیمه دریایی انگلستان را تشکیل می‌دهد مقرر می‌دارد: «عبارت تمامی سایر خطرات، فقط شامل خطراتی می‌شود که مشابه خطرات توصیف شده در بیمه نامه‌اند». موضوع دامنه مشمول عبارت «و تمامی سایر خطرات...» در دعوی باتلر<sup>۱</sup> با جانب داری وایلدمن<sup>۲</sup> 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 برسر بیمه نامه مطرح شده بود، قاضی هالروید<sup>۳</sup> گفت: «به اعتقاد من،

---

<sup>۱</sup>. Butler

<sup>۲</sup>. Wildman

<sup>۳</sup>. Holroyd

مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن.....۱۳

این تلف را باید تلف ناشی از به دریا ریختن کالا و یا اعمال دشمن دانست؛ هم چنین، 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 بیمه نامه بر شمرده شده است».

همان گونه 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 کلوپ P & I

### ۱ - ۴. روش کار انجمن‌های حمایت و غرامت

باید توجه داشت که بیمه گران، 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 که در بازارهای دریایی، بیمه نمی‌شوند را پوشش دهند، که به منزله نوعی بیمه شخص ثالث عمل می‌کند.

اساس فعالیت این کلوپ‌ها، تامین خسارت بدنه کشتی بود و بر این شیوه پایه گذاری شده بود که تمامی اعضای این کلوپ، متعدد می‌شدند که در صورت مطرح شدن ادعای خسارت علیه کشتی‌های متعلق به هریک از اعضای آن کلوپ، همگی اعضای کلوپ، به تناسب ظرفیت کشتی‌های متعلقه در پرداخت آن خسارت سهیم باشند. موضوع بااهمیت دیگر، این است که هریک از اعضا پس از پرداخت خسارت قطعی، سهم خود را از آن خسارت پرداخت می‌کرد<sup>۱</sup>.

<sup>۱</sup>. هادی، دستباز، پیشین، صص ۶۹ - ۱۶۸ و ۳۱۲.

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۱۴

مالکان کشتی‌ها برای استفاده از پوشش بیمه‌ای در مقابل مسئولیت‌های خاص خود که به موجب قوانین ملی یا حقوق دریایی بر عهده 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 این گونه معرفی می‌کند: «زمانی که دو نفر یا بیشتر، به طور 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، هیات مدیر انتخاب می‌کنند و این هیات مدیره در مقابل اعضا، مسئول ارایه خط مشی و سیاست اداره باشگاه، مقررات کلی، سرمایه‌گذاری و وصول مطالبات است. هیات مدیره، مدیران اجرایی باشگاه را برای اداره امور و سیاست‌هایی که اتخاذ می‌شود، انتصاب می‌کند و مدیران به سهم خود، تیمی برای وظایف محموله تشکیل می‌دهند. این وظایف عبارتند از: صدور گواهینامه اعضا، صدور بیمه نامه، 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 بیمه نامه، متخصص مسایل مالی، حقوقدان و کارشناس دعاوی بیمه اشتغال دارند تا بتوانند دعاوی مربوط به باشگاه را به نمایندگی اعضا رسیدگی کنند.

صاحبان کشتی برای عضویت در باشگاه پی.اند. آی، مبلغ معینی مطابق مقررات، بابت هر تن ظرفیت کشتی خود به باشگاه می‌پردازند. به طور کلی، 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.<sup>۱</sup> ثبت نام 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 به باشگاه نیز می‌تواند

---

<sup>۱</sup> مصطفی، نوری، مقدمه‌ای کوتاه بر باشگاه‌های پی. اند. آی، فصلنامه صنعت بیمه، ش ۴.

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۱۵

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، چنان چه دریافتی‌های او چند مورد ناچیز باشد، ممکن است حق عضویتش تقلیل یابد. در مورد بیمه دریایی، تاکید بسیاری در مورد سوابق بیمه شده از نظر دریافت خسارت شود.

اعضای این انجمن‌ها به علت روش متقابل و تعاونی بودنشان، در عین بیمه گذار بودن، بیمه گر نیز هستند. رابطه بین انجمن و عضوی که به عنوان یک بیمه گر عمل می‌کند را مجمع عمومی براساس مقررات تدوین شده تعیین می‌کند. این مقررات، ترتیب ثبت کشتی‌ها توسط اعضا، خطرات تحت پوشش، استثنائات و محدودیت‌ها را مشخص می‌کند و بدین دلیل در بردارنده شرایطی هستند که هم ردیف شرایط مندرج در بیمه نامه‌های معمولی است. لازم به تذکر است که اساس نامه انجمن از یک سو و مقررات آن، از سوی دیگر، حد فاصل میان حقوق و وظایف مالکین کشتی را به عنوان یک عضو و یک بیمه شده به روشنی ترسیم نمی‌کنند، در حالی که این امر از خصایص طرح‌های بیمه تعاونی است.<sup>۱</sup>

انجمن‌های حمایت و جبران خسارت در مقایسه با شرکت‌های بیمه از روش‌های کاملاً متفاوتی برای محاسبه حق بیمه و تدارک ذخایر بهره می‌گیرند. انجمن‌ها به جای ارایه نرخ‌های ثابت از نظام مطالباتی<sup>۲</sup> استفاده می‌کنند. به عبارت دیگر 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 برآورد شده کشتی‌ها متناسب بود؛ ولی امروزه؛ اصول بیمه گری مورد استفاده قرار می‌گیرد.<sup>۳</sup>

<sup>۱</sup>. نادر، مظلومی، بیمه حمل دریایی کالا، بیمه مرکزی ایران، تهران . ۱۳۶۸

<sup>۲</sup>. System of Calls

<sup>۳</sup>. هادی، دستباز، پیشین، صص ۶۹ - ۱۶۸ و ۳۱۲.

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن.....۱۶

سهم هریک از اعضا، «پیش پرداخت مطالباتی<sup>۱</sup>» نامیده می‌شود که باید پیشاپیش پرداخت شود. در طول سال نیز در صورت اعلام خسارت‌های بیش از حد پیش بینی شده برای جبران آن‌ها، امکان دارد که مدیریت، پرداخت‌های تکمیلی دیگری را از اعضا مطالبه کند<sup>۲</sup>

قانون حمل کالا از طریق دریا مصوب ۱۹۲۴<sup>۳</sup>، نقش بسیاری عمده و اساسی در توسعه و گسترش این کلوپ داشته است. این قانون براساس قانون لاهه تدوین گردیده که براساس آن، مشخص می‌شود که چه خسارتی 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.

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

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

### ۱- ۱- ۴. مقررات مسئولیت در قبال کالا

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

---

<sup>۱</sup>. Advance Calls

<sup>۲</sup>. نادر، مظلومی، بیمه حمل دریایی کالا، بیمه مرکزی ایران، تهران . ۱۳۶۸

<sup>۳</sup>. The Carriage of Good by Sea, Act ۱۹۲۴



## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۱۷

تلف شدن محموله یا سایر دارایی‌ها کشتی عضوی که در حال بارگیری است یا در آینده بارگیری می‌کند و یا 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 به عنوان عامل حمل در قبال افعال خطا و تقصیر آنان، قانوناً مسئول شناخته می‌شود، رخ داده باشد و یا آن که تلف، ناشی از عدم قابلیت دریانوردی یا نا مناسب بودن کشتی عضو باشد.<sup>۱</sup>

### ۲ - ۱ - ۱ - ۴. مسئولیت و تعهد در قبال آسیب وارده به محموله یا سایر

#### دارایی

آسیب دیدن 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 به عنوان عامل حمل در قبال افعال، خطا و تقصیر آنان، قانوناً مسئول شناخته می‌شود، رخ داده باشد و یا آن که آسیب ناشی از عدم قابلیت دریانوردی یا نامناسب بودن کشتی عضو باشد.

هم چنین این حق به مالک کشتی داده شده است که هزینه اضافی را بابت تخلیه و واگذاری محموله آسیب دیده و بی ارزش دریافت کند (مازاد بر هزینه ای که به طور معمول باید تحت شرایط قرارداد حمل صرف می‌نمود)، مشروط بر آن که مسئول صرف چنین هزینه‌ای شناخته شود و نتواند آن را از منافع متعلق به سایر اطراف قرارداد دریافت کند.

---

<sup>۱</sup>. نادر، مظلومی، پیشین.

## ۵. پوشش‌های بیمه‌ای انجمن‌های حمایت و غرامت

موارد پوشش بیمه‌ای در باشگاه‌ها معمولاً در بیمه نامه تعیین شده است. هر نوع دعاوی اشخاص ثالث را می‌توان مورد مشمول بیمه باشگاه قرارداد. مالک کشتی در قبال خسارت‌های وارد به هر شخص در کشتی یا نزدیک به کشتی که متعاقباً 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. هم چنین هزینه‌هایی که مالک برای انتقال و مراجعت هریک از خدمه کشتی به خانه و میهن خود و هزینه‌های الزامی جابه جایی خدمه‌ها انتقال فرمانده یا ملوانانی که فوت کرده‌اند یا به ساحل منتقل شده‌اند و مبالغی پرداختی به خدمه که ناشی از کارآمد نبودن موقتی آن‌ها است را مورد پوشش بیمه‌ای قرار می‌دهد.

مالک کشتی هم چنین هزینه‌های انحراف از مسیر، توقف در بندرگاه، لنگرانداختن، برگرداندن مسافران قاچاقی و هزینه نجات افراد به دلیل آن که در بیمه‌های بدنه کشتی و کالا قابل پرداخت نیست، هزینه انتقال باقی مانده‌های کشتی شکسته، هزینه‌های قرنطینه، هزینه‌های حقوقی و دادگاهی، هزینه‌هایی که برای جلوگیری یا کم کردن شدت خسارت‌های وارده از طرف مالک پرداخت می‌شود، جرایمی که دادگاه برای مالک کشتی در نظر می‌گیرد، خسارت‌های ناشی از تاخیر به علت اعتصاب‌ها، هزینه‌های بازداشت، توقیف یا طولانی کردن مسیر معمولی کشتی و آلودگی نفتی، خسارت‌هایی که به سبب کسری کالا یا هر دارایی دیگر در درون کشتی به وجود آید، ضرر و زیان ناشی از ایدک کشتی، خسارت‌های وارده به کشتی یا اموال (غیر از تصادف به سبب غفلت در کشتیرانی یا غفلت خدمه) را نیز می‌تواند مورد پوشش قرار دهد. در خصوص خسارت‌های همگانی نیز هزینه‌های ویژه و هزینه نجات - که در بیمه نامه کشتی و کالا قابل پرداخت نیست - قابل پوشش است.

در خصوص مسئولیت تصادم،  $\frac{1}{4}$  تعهدات مالک کشتی و هزینه‌های اتفاقی مربوط به آن در ارتباط با تصادفات کشتی با هر کشتی دیگر که در بیمه نامه‌های معمولی و

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۱۹

استاندارد لویدز در بیمه بدنه و ماشین آلات بیمه نمی‌شوند، پوشش داده می‌شوند. در نهایت، خسارتی که به تاسیسات بندری، باراندازه لنگرگاه و موج شکن‌ها وارد می‌آید نیز از طریق باشگاه قابل پرداخت است.

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

- کسورات<sup>۱</sup> یا مبلغی که قانوناً باید مالک کشتی متقبل شود.

- خلاف کارهای عمدی اعضا

- کانتینرها، مخازن و سوخت کشتی

- هزینه معطلی برای تخلیه یا تاخیر کشتی

- زمان مربوط به ابطال قرارداد چارتر<sup>۲</sup> (قراردادی برای اجاره کشتی است).

- مسئولیت عملیات نجات

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

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

- خسارت‌های جنگی

- خسارت‌های وارده به اموال خود مالک کشتی (در بازاری دیگر، پوشش مورد

نظر در دسترس است).<sup>۳</sup>

کلوپ‌های فوق‌الذکر، پوشش‌های بسیار متفاوتی را در اختیار اعضاء خود قرارداده

است که سقف تعهدات بیمه‌نامه‌ها نامحدود است و صرفاً در مورد آلودگی نفتی،

حداکثر تعهدات کلوپ در هر حادثه مشخص شده است.

### ۱ - ۵. مهم‌ترین پوشش‌های بیمه‌ای انجمن‌های حمایت و غرامت

---

<sup>۱</sup>. Deductibles

<sup>۲</sup>. Charter

<sup>۳</sup>. سحر، خداداد، پوشش‌های بیمه‌ای انجمن‌های حمایت و غرامت، انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تهران، ۱۳۷۷، ص ۱۸.

مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۲۰

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

۲ - ۱ - ۵. مسئولیت در قبال مسافران<sup>۳</sup>

۳ - ۱ - ۵. مسئولیت در قبال اشخاص ثالث<sup>۴</sup>

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 هم چنین 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 در خواست غرامت و یا پرداخت هزینه‌های پزشکی را از مالک کشتی بنمایند.

۴ - ۱ - ۵. مسافر پنهانی

اعضای انجمن‌های حمایت و غرامت در قبال هزینه‌ها و جرایم مربوط به داشتن مسافر پنهانی که بدون رضایت و اطلاع آن‌ها و یا ناخدای کشتی در بندری وارد کشتی شده است، دارای پوشش بیمه‌ای هستند، که هزینه‌ها، شامل مخارج مربوط به نگهداری و فرستادن آن‌ها است.

۵ - ۱ - ۵. هزینه‌های انحراف مسیر<sup>۵</sup>

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 پیاده کردن پناهندگان و یا مسافر پنهانی را دارد،

---

<sup>۱</sup>. Liability in Respect of the Seaman

<sup>۲</sup>. Supernumerary.

<sup>۳</sup>. Liability in Respect of Passenger

<sup>۴</sup>. Liability in Respect of Third Parties

<sup>۵</sup>. Diversion Expenses

مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۲۱

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.

#### ۶-۱-۵. نجات زندگی

مربوط به جایی است که بخواهند خدمات نجات دهنده 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 (نجات دهنده) صرفاً در زمانی پرداخت می‌گردد که علاوه بر نجات زندگی، دارایی‌ها و اموالی را هم نجات داده باشد.

#### ۷-۱-۵. افراد در معرض خطر<sup>۱</sup>

#### ۸-۱-۵. قرنطینه<sup>۲</sup>

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

#### ۹-۱-۵. 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 پی‌اند. آی پوشش‌هایی که اعضا نمی‌توانند از سایر شرکت‌های بیمه تحت پوشش بیمه نامه بدنه کشتی اخذ نمایند، ارایه می‌دهد و معمولاً دارای مسئولیتی برابر 1/4 مسئولیت

---

<sup>۱</sup>. Persons in Distress

<sup>۲</sup>. Quarantine

مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۲۲

ایجاد شده است.<sup>۱</sup>

#### ۱۰- ۱- ۵. آسیب‌های وارده به کشتی به علت عدم تماس<sup>۲</sup>

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.<sup>۳</sup>

#### ۱۱- ۱- ۵. آسیب‌های وارده به اموال<sup>۴</sup>

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

#### ۱۲- ۱- ۵. آلودگی

#### ۱۳- ۱- ۵. قرارداد<sup>۵</sup> Tovalop

این قرارداد بین مالکان تانکرها منعقد می‌شود و بر اساس شرایط آن، خسارت 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 خسارت وارده به اشخاص ثالث را جبران کند. بازارهای بیمه انجمن‌های حمایت و خسارت دریایی در آستانه‌ی تغییر و تحولات بسیار مهمی قراردارند که این دوره، نخستین حرکت عمده در تاریخ تحول و پیدایش

---

<sup>۱</sup>. Brown, RH ۱۹۹۵, the cargo insurance contract and the institute cargo clauses, Wither by & Co. LTD, Section Fifteen, London, p .۲

<sup>۲</sup>. Non – Contact Damage to Ship

<sup>۳</sup>. هادی، دستباز، پیشین، صص ۶۹ – ۱۶۸ و ۳۱۲.

<sup>۴</sup>. Damage to Property

<sup>۵</sup>. Tanker Owner Voluntary Agreement on Liability Oil Pollution

## مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۲۳

این انجمن است. عامل اصلی این تغییر، ظهور بیمه‌گرایی است که حق بیمه قطعی دریافت می‌کنند در حالی که در دو قرن گذشته، بازار در انحصار انجمن‌های بیمه متقابل یا کلوپ‌هایی بود که سود آوری، ملاک تشکیل آن‌ها نبوده است. اتحادیه‌ی 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. نتیجه گیری

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 ماموران مجاز مالک نیز هستند. هم چنین اگر مستاجر کشتی، هزینه کارکنان، خواروبار و اداره امور کشتی و دریانوردی را شخصاً بر 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 توافق شده و یا در صورت سکوت قرارداد به مکان بارگیری اعزام نماید؛ نتیجه تاخیر در آغاز سفر، ممکن است سبب تغییر نوع خطر شود و خطر دیگر همان خطری نباشد که طرفین هنگام انعقاد قرارداد، قصد تعیین آن را داشته‌اند که در این صورت، بیمه گر می‌تواند قرارداد را فسخ کند و از مسئولیت معاف شود؛ مگر این که تاخیر در نتیجه اوضاع و احوالی پیش آمده باشد که بیمه گر، 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 باهم 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 هرکدام 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. هم چنین 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 برگیرنده‌ی 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 دست زدن 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 جرایم 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 یا بیمار شده، متعهد است؛ مالک کشتی می‌تواند موارد فوق را در انجمن‌های حمایت و غرامت، مورد پوشش بیمه‌ای قرار دهد و انجمن‌های مذکور، 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. آقای، بهمن، مجموعه مقالات حقوق بین الملل دریاها و مسایل ایران، انتشارات گنج دانش، تهران. ۱۳۷۴
۲. ابو عطاء، محمد ۱۳۸۵، نقش بیمه دریایی در جبران خسارت ناشی از تصادم کشتی‌ها، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۷۲. ۱۳۸۵
۳. ایوامی، هاردی، حقوق دریایی، حقوق حمل و نقل دریایی کالا، ترجمه پور نوری منصور، نشر مهد علوم، تهران، چ ۲، ص ۱۴۷. ۱۳۸۴  
نشر مهد علوم، تهران، چ ۲، ص ۱۴۷.
۴. پورنوری، منصور، حقوق دریایی در دادگاه دریایی، انتشارات مهد حقوق، تهران، ص ۱۶۲. ۱۳۸۳
۵. تأثیر بی مبالاتی، عمد، اتفاق و تصادم در تحقق خطر دریایی، مجله صنعت حمل و نقل، ص ۵۲ و ۸۹. ۱۳۶۹
۶. تقصیر فاحش بیمه گذار، سایر خطرات، مجله صنعت حمل و نقل، ش ۹۹، ص ۵۰ و ۷۱. ۱۳۷۰
۷. جرم عمدی خدمه کشتی، مسئولیت مالک، تعهد بیمه گر، مجله صنعت حمل و نقل، ش ۹۷، ص ۵۰. ۱۳۷۰
۸. خداداد، سحر، پوشش‌های بیمه‌ای انجمن‌های حمایت و غرامت، انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تهران، ص ۱۸. ۱۳۷۷
۹. دستباز، هادی، بیمه کالا، کشتی و هواپیما، انتشارات دانشکده امور اقتصادی، تهران، ص ۶۹ - ۱۶۸ و ۳۱۲. ۱۳۷۴
۱۰. صادقی نشاط، امیر، حقوق بیمه دریایی، انتشارات مؤسسه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تهران، ص ۱۳۱. ۱۳۷۰
۱۱. کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری، انتشارات

مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن..... ۲۷

دانشگاه تهران، تهران، چ ۵، ص ۳۵۶ و ۳۶۴. ۱۳۸۵

۱۲. کاتوزیان، ناصر و جنیدی، لعیا و غمامی، مجید، مسئولیت مدنی ناشی از

حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، چ ۲، ص ۱۹. ۱۳۸۱

۱۳. مظلومی، نادر، بیمه حمل دریایی کالا، بیمه مرکزی ایران، تهران. ۱۳۶۸

۱۴. نوری، مصطفی، مقدمه‌ای کوتاه بر باشگاه‌های پی.اند. آی، فصلنامه صنعت بیمه،

ش ۴. ۱۳۷۵

۱۵. هوشنگی، محمد، بیمه حمل و نقل کالا، انتشارات شرکت سهامی بیمه ایران،

تهران، ص ۶۴. ۱۳۶۹

۱۶. Brown, RH, the cargo insurance contract and the institute cargo clauses, Wither by & Co. LTD, Section Fifteen, London ۱۹۹۵.

۱۷. Gaskell, N, Debattista, Ch & Swatton, R, Chorley & giles' shipping law, ۸<sup>th</sup> Ed, London, ۱۹۸۷

۱۸. Good Dacre, JK, marine insurance claims, Witherby & Co.LTD. LD, Landan. ۱۹۶۸

