

بررسی قواعد حاکم بر بیمه حمل و نقل دریایی در تجارت بین‌المللی

فانوس کشوری

دانشجوی کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد نورآباد ممسنی

چکیده

امروزه تجارت بین‌الملل با ریسک‌ها و خطرات زیادی همراه است. این خطرات هم برای صادرکنندگان هم برای واردکنندگان وجود دارد. بیمه حمل و نقل دریایی روشی است که از طریق آن مخاطرات و ریسک‌ها مدیریت می‌شوند و ریسک تحمل ضرر و خسارت به شخص دیگری منتقل می‌شود. بیمه نمودن یا ننمودن کالا ربطی به طرف مقابل ندارد و الزام و اجبار نیست؛ بنابراین در کلیه قواعد، خریدار هیچ‌گونه تعهدی بابت بیمه نمودن کالا ندارد. در قرارداد بیمه طرفین موظف هستند که در انعقاد قرارداد و اجرای آن حداکثر حسن نیت را رعایت کنند. آنها باید روابط قراردادی خود را به صورت منصفانه، شرافتمندانه و متعارف انجام دهند.

واژه‌های کلیدی: بیمه، بیمه دریایی، تجارت بین‌الملل.

مقدمه

بیمه عملی است که به موجب آن یک طرف به نام بیمه‌گر، با متشکل کردن گروهی از افراد، به نام بیمه‌گذار در یک سازمان منظم به نام مؤسسه بیمه تعهد می‌کند درازای وجه یا جوهی به نام حق بیمه - که هر یک از افراد گروه به مؤسسه مذکور می‌پردازد - در صورت وقوع برخی حوادث معین برای هر یک از آنها خسارت وارده را جبران نماید یا وجه معینی را بپردازد.^۱

بیمه حمل و نقل کالا پوششی است که بیمه‌گر در مقابل دریافت حق بیمه متناسب با پوشش بیمه‌ای از بیمه‌گذار، تعهد می‌کند که چنانچه کالای مورد بیمه در جریان حمل و جابه‌جایی از مبدأ به مقصد به قصد مندرج در بیمه‌نامه و به علت وقوع یکی از خطرات مندرج در بیمه‌نامه تلف یا دچار خسارت شد و یا بیمه‌گذار بر اساس قوانین و مقررات بین‌المللی متحمل پرداخت‌هایی گردید، زیان وارده به کالا را جبران کرده و هزینه را نیز بپردازد. پیدایش بیمه حمل و نقل دریای توأم با پیدایش بیمه بوده است. گسترش معاملات بازرگانی بین‌المللی در قرن هفدهم، هیجدهم و نوزدهم، موجب گردید بیمه حمل و نقل کالا، به موازات آن معاملات توسعه یابد؛ به طوری که بیمه حمل و نقل یکی از عوامل مهم و مورد توجه بود که در داد و ستد با کشورهای دور دست صورت می‌گرفت. بدین ترتیب، براساس این توضیحات، بیمه حمل و نقل کالا نیز به صورت ذیل بیان شده است.^۲

در عصر حاضر در سایه علوم و فنون در جهان، حمل و نقل در جایگاه بسیار والایی برخوردار است. گسترش فعالیت‌های گوناگون اقتصادی و افزایش حجم مبادلات بازرگانی بین کشورهای، سبب توسعه خدمات و صنایع مربوط به حمل و نقل خصوصاً حمل و نقل دریایی شده است که نسبت به سایر طرق از صرفه اقتصادی بیشتر برخوردار است بطوری که هم اکنون ۸۰ درصد تجارت بازرگانی جهان از طریق حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد. با توجه به این جنبه باید خاطر نشان کرد که آثار زیان بار ناشی از طرق یا آسیب دیدن کالای تجاری در حال حمل، آثار بسیار جدی را در جوامع امروز به جای می‌گذارد و به همین دلیل نیاز به اخذ پوشش بیمه‌ای لازم و ضروری است. همگانی و الزامی شدن بیمه حمل و نقل در بیشتر کشورها خود دلیل روشن و رسایی برای اثبات ضرورت و بایستگی این رشته مهم بیمه است.^۳

امروزه بیمه نمودن کالا در جریان حمل و نقل دریایی در تجارت بین‌الملل از اهمیت والایی برخوردار است. در تجارت بین‌الملل کالا از کشوری به کشوری دیگر حمل می‌شود. حمل کالا ممکن است از طریق دریا، هوا، زمین یا به صورت حمل مرکب انجام می‌گیرد. کالا در جریان حمل و نقل دریایی با خطرات زیادی مواجه است این مخاطرات هم برای صادرکننده و هم برای واردکننده و به اصطلاح «خریدار و فروشنده هستند» وجود دارد. طرف‌ها سعی می‌کنند خود را در برابر این خطرهای بیمه نمایند. نکته مهم این است که ریسک‌ها و خطرات در ابتدا بدون در نظر گرفتن بیمه و شرکت بیمه به عهده فروشنده و خریدار است.^۴ در واقع در هر قاعده ریسک‌ها در یک محل خاص برعهده فروشنده و خریدار می‌باشد و از آن نقطه به بعد خطرات به خریدار منتقل می‌شود. صادرکننده کالا معمولاً با مخاطرات زیر روبروست:

تلف یا عیب کالا در طول حمل؛ تقصیراتی که باعث طرح دعوی توسط وارد کننده و اشخاص ثالث علیه صادرکننده می‌شود؛ عدم پرداخت به موقع کالاها و خدمات.

۱- طهماسبی بلداجی، فرهاد، ۱۳۸۲، نقش و جایگاه بیمه حمل و نقل کالا در اقتصاد ایران، پژوهشنامه اقتصادی، شماره ۸، صص ۱۳۹-۱۵۵.

۲- همان، ص ۱۴۱.

۳- حسنی، علی رضا، ۱۳۹۰، ابعاد حقوقی بیمه حمل و نقل دریایی کالا و مقایسه تطبیقی با انگلستان، مجله کانون وکلا، شماره ۲۱۳، صص ۷۱-۹۳.

۴- محترم، رحیم، محترم، ایمان، قلی زاده، زهرا، ۱۳۹۴، کاربرد اینکوئترمز در تجارت بین‌الملل، چاپ پنجم، انتشارات آترا، ص ۳۱.

وارد کننده به نوبه خود با مخاطرات زیر روبروست:

تلف یا عیب کالا در طول حمل؛ کوتاهی صادرکننده در ارسال کالا ورود زبان اشخاص یا اموال اشخاص ثالث؛ ورود زیان به سلامتی بهداشت و یا محیط زیست. از سالیان پیش، تجار و شرکت‌های تجاری اعم از صادرکننده و وارد کننده تلاش کردند که به شیوه‌های گوناگون بتوانند کالا را بیمه کنند. نکته حائز اهمیت این است که بیمه نمودن یا ننمودن کالا ربطی به طرف مقابل ندارد و الزام یا اجبار نیست؛ بنابراین در کلیه قواعد، خریدار هیچ‌گونه تعهدی بابت بیمه نمودن کالا ندارد به جز در دو قاعده CIF و CIP فروشنده نیز هیچ‌گونه تعهدی بابت بیمه نمودن کالا ندارد.^۱

سؤال:

چه قواعدی بر بیمه حمل و نقل دریایی در تجارت بین‌الملل حاکم است؟

فرضیه

به نظر می‌رسد در تجارت بین‌الملل قاعده‌ای اساسی و مهم وجود دارد که هر یک از طرفین صادرکنندگان و واردکنندگان باید رعایت کنند از جمله منابع قابل مطالعه بیمه افشای اطلاعات، حداکثر حسن نیت و اصل جایگزینی.

۱- تجارت بین‌الملل

انسان به سرعت دریافت که امکانات موجود در یک منطقه به او امکان تولید مایحتاج خود را همه جا نمی‌دهد و باید برای دسترسی به کالاهای دیگر با آن تجارت کند. کشیدن مرزهای ملی نمی‌تواند منافع نهفته در تجارت را نادیده بگیرد زیرا امکان تولید کلیه کالاها و خدمات در داخل یک کشور امکان پذیر نیست و حتی در صورت امکان نیز از جهت اقتصادی مقرون به صرفه نیست. در گزارش سال ۱۹۶۶ دبیر کل سازمان ملل متحد، حقوق تجارت بین‌الملل^۲ به مجموعه قواعد و مقرراتی اطلاق می‌شود که حاکم بر آن دسته از روابط بازرگانی است که در عین حال که دارای ماهیت حقوق خصوصی است به کشورهای گوناگون مربوط می‌باشد. براساس این تعریف مباحث اصلی این رشته از حقوق به شرح زیر بیان شده است:^۳

خرید و فروش بین‌المللی کالا که شامل مباحث تشکیل قرارداد با قراردادهای نمایندگی و سایر تزئینات فروش انحصاری می‌باشد اسناد قابل نقل و انتقال اعتبارات تجاری بانک‌ها؛ قوانین مربوط به انجام فعالیت‌های تجاری مربوط به تجارت بین‌المللی؛ بیمه؛ حمل و نقل که شامل حمل و نقل از طریق دریا، هوا، جاده و یا راه آهن می‌شود؛ حاکمیت صنعتی و حق مؤلف و دادرسی تجاری بین‌المللی، از آغاز انقلاب صنعتی با توجه به پیشرفت‌های فنی و اقتصادی به ویژه توسعه روزافزون ارتباطات همواره بر حجم مبادلات جهانی افزوده شد و تجارت بین‌الملل^۴ به شکل پیشرفته و مدرن‌تر از گذشته ادامه یافت. استفاده از ابزارهای ارتباط الکترونیکی همچون اینترنت تعامل بین طرفین در اقصی نقاط دنیا را در کمترین زمان ممکن مقدور نموده‌اند و کشتی‌های بزرگ تجاری که بعضی انواع آنها تا ۱۵۰۰۰ کانتینر را جابه جا می‌نمایند امر تجارت را تسهیل نموده‌اند.^۵

۱- همان، ص ۲۳-۲۴.

2 - International trade Law(Law of International trade)

۳- محترم، رحیم، ایمان، قلی زاده، زهرا، ۱۳۹۴، ص ۱۳.

۴ International trading

۵- شیروی، عبدالحسین، ۱۳۹۳، حقوق تجارت بین‌الملل، چاپ هفتم، قم، نشر گلها، ص ۲۰.

به موازات افزایش جمعیت و رشد اقتصادی در کشورهای جهان حجم ارزش صادرات روابط کشورها به شکل تصاعدی در حال افزایش است. از آنجا که در اینگونه معاملات دست کم دو طرف از دو کشور مجزا درگیر معامله می‌شوند این امر از پیچیدگی زیادی برخوردار است. ایجاد وحدت رویه و زبان مشترک در مراحل مختلف کار از همان ابتدا جزء دغدغه‌های اصلی سازمان‌های بین‌المللی مربوطه بوده و هر کدام با توجه به تخصص خود سعی نمودند بخشی از کار را سازماندهی نموده و رویه مشترک بین‌المللی ایجاد نمایند. یکی از سازمان‌های بین‌المللی که از همان ابتدا سعی نموده نقش فعال در این زمینه ایفا کند اتاق بازرگانی بین‌المللی بود. اتاق بازرگانی بین‌المللی که خود در سال ۱۹۱۹ در پاریس تأسیس شد نهادی بین‌المللی است که در واقع نماینده نگاه‌های اقتصادی در سراسر کشور می‌باشد و سعی می‌نماید از منافع تجار در برابر دولت حمایت کند. بازرگانی بین‌المللی از فرایند پیچیده‌ای برخوردار است و در مقایسه با بازرگانی داخلی بسیار سخت‌تر و توأم با ریسک، هزینه و مسئولیت بیشتری برای هر دو طرف می‌باشد. بر این اساس اتاق بازرگانی بین‌المللی^۱ نحوه تقسیم هزینه‌ها، مسئولیت‌ها و ریسک‌های معامله بین طرفین را در قالب چند اصطلاح استاندارد و مشخص مطرح نماید این شرایط به نام اینکوترمز شهرت یافت.^۲

۲- حمل و نقل دریایی

بدیهی است که کالا باید از مبدأ (محل فروشنده) به سمت مقصد (محل خریدار) حمل شود و در واقع این بخش بسیار مهمی از هر معامله می‌باشد. خریدار وجه کالا را پرداخت می‌نماید و باید کالا به محلی رسانده شود که خریدار بتواند از آن استفاده نماید. کالا از سه قلمری جغرافیایی عبور می‌کند این سه منطقه عبارتند از کشور فروشنده، منطقه حمل و نقل بین‌المللی و منطقه کشور خریدار می‌باشد بر این اساس اتاق بازرگانی بین‌المللی (INCOT ERMS) نحوه تقسیم هزینه‌ها، مسئولیت‌ها و ریسک‌های معامله بین طرفین را در قالب چند اصطلاح استاندارد مطرح می‌نماید این شرایط به نام اینکوترمز شهرت یافت.

اینکوترمز سه معضل عمده حمل کالا را در تجارت بین‌الملل حل نموده است این سه معضل عبارتند از:

- (۱) تحویل کالا (۲) انتقال ضمانت معاوضی (۳) تقسیم هزینه و انجام تشریفات و تهیه مدارک مربوط به عبور از مرز^۳
- اینکوترمز شامل دو گروه است که عبارتند از: گروه اول اصطلاحاتی است که برای هر نوع وسیله حمل و نقل کالا دارد.^۴

گروه اول:

- (۱) تحویل در محل کار^۵
- (۲) تحویل به متصدی حمل و نقل^۶
- (۳) کرایه پرداخت شده تا^۷
- (۴) کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا^۸
- (۵) تحویل در پایانه^۹
- (۶) تحویل در محل^{۱۰}

1 - International commercial terms

۲- محترم، رحیم، پیشین، ص ۱۴.

۳- همان، ص ۳۰.

۴- خزایی، حسین، ۱۳۷۲، روش‌های حمل کالا در تجارت بین‌الملل، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۲۹، ص ۷۳-۹۶.

5 - EX WORKS (EXW)

6 - FREE CARRIER (FCA)

7 - CARRIAGE PAID TO (CPT)

8 - CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (CIP)

9 - DELIVERD AT TERMAINL (DAT)

10 - DELIVERD AT PLACE (DAP)

۷) تحویل با پرداخت عوارض^۱

گروه دوم شامل اصطلاحاتی است که برای حمل و نقل دریایی و آبراه‌های داخلی قابل استفاده است که شامل این موارد است:

- ۱- تحویل در کنار کشتی^۲
- ۲- تحویل روی عرشه کشتی^۳
- ۳- هزینه و کرایه حمل^۴
- ۴- هزینه و کرایه حمل و بیمه^۵

۳- اصطلاحات حمل و نقل دریایی

در اینکوترز ۲۰۱۰ چهار اصطلاح برای حمل و نقل دریایی یا آبراه‌های داخلی اختصاص پیدا کرده است. این گروه شامل FAS و FOB است که در آن فروشنده متعهد می‌شود کالا را جهت صادرات بسته بندی و مجوز صادرات آن را اخذ کند و طبق دستور خریدار در نقطه مشخص در کشور صادرکننده کالاها را به باربری معرفی شده توسط خریدار تحویل نماید. همچنین شامل CFR و CIF است که فروشنده متعهد می‌شود کالا را جهت صادرات بسته بندی و مجوزهای آن را اخذ کند و قرارداد حمل (و یا بیمه تا مقصد) را با شرایط معمول و به هزینه خود منعقد نماید.

۳-۱- تحویل در کنار کشتی:

تحویل در کنار کشتی یکی از اصطلاحات تجاری است که تنها برای حمل و نقل دریایی و آبراه‌های داخلی اختصاص پیدا کرده است. در این اصطلاح زمانی تحویل محقق می‌شود که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط کالا را در بندری که خریدار معرفی کرده در کنار کشتی به متصدی حمل و نقل (باربری) تحویل نماید. فروشنده موظف است کالا را بسته بندی شده در کنار کشتی تخلیه نماید. در اصطلاح FAS وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط به پرداخت عوارض و مالیاتهای صادرات به عهده فروشنده است. فروشنده هیچ تعهدی در زمینه محل کالا یا بیمه آن از محل مقرر ندارد و کلیه این وظایف بر عهده خریدار می‌باشد. خریدار نیز موظف است کالا را در محل مقرر تحویل بگیرد. تا زمان تحویل کالا به خریدار کلیه مخاطرات کالا و هزینه‌های مربوط به عهده فروشنده و از آن به بعد به عهده خریدار می‌باشد.^۷ برای اینکه خریدار بتواند ترتیبات لازم جهت تحویل کالا و حمل آن را انجام دهد، فروشنده موظف است به اندازه کافی زمان و مکان تحویل کار را از قبل به اطلاع خریدار برساند. هزینه بارگیری در کشتی بر عهده خریدار است و چنانچه کشتی در بارگیری دچار تأخیر شود و در این اثنا کالا خسارت ببیند خسارت وارده بر عهده خریدار است.

۳-۲- تحویل روی عرشه کشتی

تحویل روی عرشه کشتی یکی از متعارف‌ترین روش‌های خرید کالایی است که از طریق کشتی حمل می‌شود. در این اصطلاح زمانی تحویل محقق می‌شود که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط کالا را در بندر مبدأ روی عرشه کشتی که خریدار معرفی کرده به متصدی حمل و نقل (باربری) تحویل نماید. فروشنده موظف است کالا را بسته بندی شده

1 - DELIVERD DUTY PAID (DDP)
2 - FREE A LONG SIDE SHIP (FAS)
3 - FREE ON BOARD (FOB)
4 - COST AND FREIGHT (CFR)
5 - COST INSURANCE AND FREIGHT (CIF)
6 - for warder

^۷ - محترم، رحیم، پیشین، ص ۸۵.

روی عرشه کشتی قرار دهد. این اصطلاح تنها برای حمل و نقل دریایی و آبراههای داخلی مناسب است. در اصطلاح (FOB)، وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات بر عهده فروشنده است در صورتی که فروشنده نتواند مجوز صادرات اخذ کند، در واقع نتوانسته به تعهد قراردادی خود عمل کند؛ و بنابراین ریسک منع صادرات بر عهده فروشنده قرار می‌گیرد.

فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد در اختیار خریدار یا نماینده وی (متصدی حمل و نقل) قرار دهد.^۱ فروشنده هیچ تعهدی در زمینه کالا یا بیمه آن از محل مقرر ندارد و کلیه این وظایف بر عهده خریدار می‌باشد تا زمان قرار گرفتن کالا روی عرشه کشتی کلیه مخاطرات کالا و هزینه‌های مربوط به عهده فروشنده و از آن به بعد به عهده خریدار می‌باشد؛ بنابراین اگر کالا قبل از قرار گرفتن روی عرشه کشتی دچار آسیب شود بر عهده خریدار است. هزینه بارگیری کالا و قرار دادن آن روی عرشه کشتی در بندر مبدأ بر عهده فروشنده است و چنانچه کشتی در بارگیری دچار تأخیر شود و در این اثنا کالا خسارت ببیند خسارت وارده بر عهده فروشنده می‌باشد.^۲

۳-۳- هزینه و کرایه حمل (CFR)

در اصطلاح CFR زمانی تحویل محقق می‌شود که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط کالا را در بندر مبدأ و روی عرشه کشتی که خریدار معرفی کرده به متصدی حمل و نقل و باربری تحویل دهد. فروشنده موظف است کالا را بسته بندی شده روی عرشه کشتی قرار دهد. این اصطلاح تنها برای حمل دریایی و آبراههای داخلی مناسب است.^۳ در اصطلاح CFR وظیفه اخذ مجوز صادرات انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات برعهده فروشنده است. در صورتی که فروشنده نتواند به تعهدات قراردادی خود عمل کند و بنابراین ریسک منع صادرات برعهده فروشنده قرار می‌گیرد. با اینکه در این اصطلاح فروشنده موظف است به هزینه خود ترتیبات محل کالا تا بندر مقصد را فراهم نماید زمانی که کالا روی عرشه کشتی در بندر مبدأ قرار داده می‌شود کلیه مخاطرات ریسک کالا به خریدار منتقل می‌شود؛ بنابراین اگر کالا قبل از قرار گرفتن روی عرشه کشتی دچار آسیب یا تلف شود، کلیه خسارت وارده برعهده فروشنده است و اگر خسارت پس از قرار گرفتن روی عرشه کشتی ایجاد شود به عهده خریدار است، مگر زمان انتقال ریسک به خریدار به نحو دیگری بین طرفین مقرر شده باشد.

۳-۴- هزینه و کرایه حمل و بیمه

در اصطلاح CIF، تحویل زمانی محقق می‌شود که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط کالا را در بندر مبدأ و روی عرشه کشتی که خریدار معرفی کرده به متصدی حمل و نقل و باربری تحویل نماید. فروشنده موظف است قرارداد حمل تا بندر مقصد را به نحوی که بعد از اصلاح ذکر شده منعقد نموده و هزینه آن را متقبل شود. فروشنده موظف است کالا را تا بندر مقصد به هزینه خود بیمه کند. در واقع هزینه CIF شامل قیمت خود کالا، هزینه حمل و بیمه آن تا مقصد است. فروشنده موظف است کالا را بسته بندی شده روی عرشه کشتی قرار دهد. این اصطلاح تنها برای حمل دریایی و آبراههای داخلی مناسب است. مطابق با این اصطلاح، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و سیاهه تجاری تهیه و بسته بندی کند و در بندر مبدأ روی کشتی در اختیار متصدی حمل و نقل قرار دهد. با اینکه در این اصطلاح فروشنده موظف است به هزینه خود ترتیبات حمل و بیمه کالا را تا بندر مقصد فراهم نماید، زمانی که کالا روی عرشه کشتی در بندر مبدأ قرار می‌گیرد کلیه مخاطرات و ریسک کالا به خریدار منتقل شود. اگر خسارت قبل از قرار گرفتن روی عرشه کشتی ایجاد شود به عهده خریدار است. چنانچه کشتی در بارگیری دچار تأخیر شود و در این اثنا کالا خسارت ببیند خسارت وارده برعهده

۱- شیروی، عبدالحسین، ۱۳۹۳، پیشین، ص ۲۵.

۲- خزایی، حسین، ۱۳۷۲، پیشین، ص ۷۶.

۳- محترم، رحیم، پیشین، ص ۸۹.

فروشنده می‌باشد.^۱

۴- بیمه حمل و نقل دریایی^۲

بیمه: روشی است که از طریق آن مخاطرات و ریسک‌ها مدیریت می‌شوند و ریسک تحمل ضرر و خسارت به شخص دیگری منتقل می‌شود.

در تجارت بین‌الملل، تجار و شرکت‌های تجاری در مقابل پرداخت حق بیمه، ضررها و خسارات احتمالی ناشی از اجرای قراردادهای تجاری خود را به شرکت یا مؤسسات بیمه منتقل می‌کنند. در تجارت بین‌الملل، بیمه حمل کالا به شدت با بیمه حمل دریایی مرتبط است، زیرا اولاً کالاها عمدتاً از طریق دریا حمل و نقل می‌شوند و ثانیاً، به دلیل پیشینه طولانی بیمه دریایی، اصول و رویه‌های آن در سایر بیمه‌های حمل و نقل نیز تثبیت شده است.^۳

۵- قرارداد بیمه^۴

بیمه عقد یا قراردادی است که به موجب آن بیمه‌گر تعهد می‌کند درازای پرداخت وجه یا جوهی از طرف بیمه‌گذار در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارت وارده بر او را جبران نموده و یا وجه معینی بپردازد. در عمل بیمه‌گذار فرم‌های ارائه شده توسط بیمه‌گر را تکمیل می‌کند و بیمه‌گر به استناد آن و براساس اطلاعات ارائه شده در آن نسبت به صدور بیمه‌نامه اقدام می‌کند.^۵

لحظه صدور بیمه‌نامه زمان انعقاد و عقد بیمه تلقی می‌شود. شرایط مقرر بین طرفین در بیمه‌نامه معین می‌شود. بیمه‌نامه سند مکتوبی است که به تقاضای بیمه‌گذار و توسط بیمه‌گر صادر می‌شود.

۶- لزوم بیمه حمل

در تجارت بین‌الملل قاعده‌ای امری وجود ندارد که بار باید تماماً بیمه شود؛ بنابراین صادرکننده یا واردکننده ممکن است بار را بیمه نکند و در نتیجه مخاطرات آن را بپردازد. با وجود این امروزه بیمه حمل بخش لاینفک تجارت بین‌الملل را تشکیل می‌دهد.^۶

۷- میزان پوشش بیمه‌ای

امروزه شرایط استاندارد و یکسانی در بیمه حمل و نقل تهیه شده است که با گنجاندن آن در قرارداد از طریق ارجاع میزان پوشش، موارد استناد و سایر شرایط بیمه معین می‌گردد. یکی از این شرایط استاندارد شرایط نمونه آنکتاد راجع به بیمه حمل و بدنه کشتی است^۷ که می‌توان از طریق ارجاع در قرارداد بیمه گنجاند.

استاندارد گیری که توسط بیمه‌گران عضو لویدز پذیرفته شده است و به صورت گسترده در بیمه‌نامه‌ها به آن ارجاع می‌شود

^۱ - شیروی، عبدالحسین، ۱۳۹۳، پیشین، ص ۲۵.

2 - Marine Transportation Insurance

^۳ - شیروی، عبدالحسین، ۱۳۹۳، پیشین، ص ۳۷۱.

4 - Insurance policy/Certificate

^۵ - ماده ۱ قانون بیمه ایران.

^۶ - شیروی، عبدالحسین، ۱۳۹۳، پیشین، ص ۳۷۹.

7 - unctad model causes on marine hull and cargo insurance, available at: <http://ro.unctad.org/ottl/ttl-docs-legal.htm>

شرایط انجمن بار است^۱ به موجب این مقررات متحدالشکل، شرایط بیمه حمل و نقل به سرگروه A, B, C تقسیم می‌شود. گروه C پایین‌ترین نوع پوشش بیمه‌ای را برای حمل و نقل کالا مقرر می‌داد. در این گروه خطرات تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد.

گروه B: پوشش بیمه‌ای در گروه B از گروه C بیشتر است و علاوه بر خطرات مذکور در گروه C شامل خطرات اضافتری می‌باشد.

گروه A کامل‌ترین نوع بیمه حمل و نقل است که بعضاً به آن بیمه تمام خطرات اطلاق می‌شود.^۲

۸- تاریخچه بیمه حمل و نقل:

سابقه بیمه حمل به قرون وسطا می‌رسد؛ زمانی که در شمال ایتالیا نوعی از بیمه حمل دریایی برای اولین بار ظهور پیدا کرد و سپس به سایر کشورهای ایتالیا مثل ونیز و فلورانس گسترش پیدا کرد. در اواخر قرن هفدهم میلادی، بیمه حمل و نقل دریایی از ایتالیا به انگلستان رسید. با تشکیل انجمن «بیمه‌گران لویدز» در سال ۱۷۷۹، انگلستان به مرکزیت صنعت بیمه دنیا تبدیل شد.^۳

هرچند توافقات بیمه‌ای همانند سایر قراردادهای تابع اصول حاکم بر قراردادها هستند، قواعد اساسی خاصی بر توافقات بیمه‌ای حاکم است. این اصول کم و بیش در کلیه نظام‌های حقوقی پذیرفته شده است، هرچند جزئیات آن ممکن است در کشورهای گوناگون کمی متفاوت باشد. وجود منافعی که بتوان آن را بیمه کرد، تکلیف افشای اطلاعات لازم و رعایت حسن نیت از جمله قواعد اساسی بیمه محسوب می‌شود که در اینجا مورد بررسی قرار می‌گیرد.^۴

۹- قواعد اساسی حاکم بر بیمه حمل:

۹-۱- وجود منافع قابل بیمه:

کسی می‌تواند طبق بیمه‌نامه تقاضای جبران خسارت کند که در زمان انعقاد قرارداد بیمه و همچنین در زمان ورود خسارت نسبت به موضوع عقد بیمه ذی نفع باشد.

این موضوع در ماده ۴ قانون بیمه مصوب ۱۳۶۷/۲/۷ چنین مقرر شده است: «موضوع بیمه ممکن است مال باشداعم از عین یا منفعت یا هر حق مالی یا هر نوع مسئولیت حقوقی مشروط بر اینکه بیمه‌گذار نسبت به بقای آن بیمه می‌دهد ذی نفع باشد و همچنین ممکن است بیمه برای حادثه یا خطری باشد که از وقوع آن بیمه‌گذار متضرر می‌گردد.»

در بیمه حمل ضرورتی ندارد که ذی نفع بودن هم در زمان انتقاد بیمه و هم در زمان ورود خسارت باشد همین اندازه که ذی نفع بودن در زمان ورود خسارت منافع مشروعی داشته باشد کفایت می‌کند.^۵

در نتیجه اولاً، بیمه حمل قابل واگذاری به غیر است مگر خلاف آن در بیمه‌نامه تصریح شده باشد. ثانیاً، در صورت انتقال محموله از شخصی به شخص دیگر، بیمه حمل به صورت خودکار به مشتری جدید منتقل می‌شود.

^۱ - insatiate cargo clauses

^۲ - شیروی، عبدالحسین، ۱۳۹۳، پیشین، ص ۳۸۱-۳۸۲.

3 - Lloyd's underwriters

4 - Malbon, Justin, op. cit, p.133

^۵ - شیروی، عبدالحسین، ۱۳۹۳، پیشین، ص ۳۷۳.

۹-۲- افشای اطلاعات

اصلاً بیمه‌گذار از بیمه‌گر اطلاعات بیشتر و دقیق‌تری نسبت به موضوع بیمه دارد در حالی که بیمه‌گر براساس ارزیابی از خطرات نسبت به بیمه اقدام می‌کند و حق بیمه را متناسب با میزان خطر مطالبه می‌کند. بیمه‌گذار ممکن است با کتمان اطلاعات و یا ارائه اطلاعات نادرست از وضعیت موجود سواستفاده کند و بیمه‌گر را در وضعیت نامناسبی قرار دهد. در صورتی که بیمه‌گذار در زمان انعقاد عقد بیمه اطلاعات مؤثر را کتمان کند و یا اطلاعات نادرست ارائه نماید بیمه‌گر می‌تواند به استناد آن از خسارت داده به بیمه‌گذار اجتناب کند.^۱

۹-۳- حداکثر حسن نیت

در قراردادهای بیمه طرفین موظف هستند که در انعقاد و قرارداد و اجرای آن حداکثر حسن نیت را رعایت کنند. آنها باید روابط قراردادی خود را به صورت منصفانه و شرافتمندانه و متعارف انجام دهند. کتمان اطلاعات یا اظهار اطلاعات نادرست یکی از مواردی است که بر خلاف حسن نیت تلقی شده است. تأخیر غیر موجه در پرداخت خسارت یا منوط کردن آن به دریافت گزارشات متعدد از پیش و سایر مقامات می‌تواند خلاف حسن نیت تلقی شود، اگر به دلیل این تاخیرات بیمه‌گذار در معرض ورشکستگی قرار گیرد.^۲

۹-۴- اصل جایگزینی

یکی از مبانی اساسی بیمه اصل جایگزینی است که به موجب آن بیمه‌گران از پرداخت خسارت وارده جایگزین بیمه‌گذار شد و می‌تواند به کسی که باعث خسارت شده مراجعه و جبران خطر وارده را تقاضا نماید؛ به عبارت دیگر بیمه‌گر در کلیه حقوقی که به بیمه‌گذار در مورد آن ضرر داشته، جایگزین قائم مقام بیمه‌گذار می‌شود. اصل جایگزینی متکی به این منطقی است که اولاً بیمه‌گذار می‌تواند با مطالبه خسارت مضاعف از بیمه و از عامل زیان خسارت بیش از ضرر وارده را جبران نماید. ثانیاً از طریق اصل جایگزینی میزان مسئولیت بیمه‌گذار کاهش می‌یابد و در نتیجه حق بیمه پرداختی نیز کمتر می‌شود بر مبنای این اصل چنانکه کسی به محموله خسارت وارد نماید که مطابق با قرارداد (مسئولیت قراردادی) یا به موجب قانون مسئولیت مدنی کلاً یا بعضاً مسئول خسارت وارده است و محموله مذکور در مقابل چنین خسارتی بیمه شده باشد در این صورت بیمه‌گر می‌تواند حسب قرارداد موجود و یا حسب مقررات قانونی به عامل زیان مراجعه و خسارت پرداختی خود را کلاً یا بعضاً جبران نماید. بیمه‌گر تا حدی که خسارت پرداخت کرده است جایگزین و مقائم مقام بیمه‌گذار است. بیمه‌گر نمی‌تواند به استناد اصل جایگزینی به فرد یا افرادی مراجعه کند که در همان بیمه‌نامه بیمه شده‌اند.^۳

نتیجه گیری

بیمه حمل و نقل دریایی در تجارت بین المللی از اهمیت زیادی برخوردار است. در جریان حمل و نقل، کالا با خطرات و ریسک‌هایی مواجه است بر این اساس بیمه نمودن کالا راه حل مناسبی برای جلوگیری از خطرات احتمالی است. اتاق بازرگانی بین المللی در اصطلاحی به نام اینکوترمز نحوه تقسیم هزینه‌ها، مسئولیت‌ها و ریسک‌ها در جریان معامله بین طرفین را در قالب چند اصطلاح استاندارد مشخص نموده است. این اصطلاحات به دو گروه تقسیم می‌شوند که گروه اول مربوط به هر نوع

^۱ - شیروی، عبدالحسین، ۱۳۹۳، پیشین، ص ۳۷۳.

2 - Ibid, p.141

3 - Murdoch, John and will Hughes, contracts: Law and management, 3rd ed, Taylor and francis group. 2000, p.225.

وسيله‌ی حمل و نقل می باشد و گروه دوم مختص حمل و نقل دریایی و آبره‌های داخلی می باشد. در هر یک از این اصطلاحات نحوه و چگونگی بیمه بیان شده که تعهد بیمه نمودن کالا مربوط به خریدار می باشد یا فروشنده. نکته مهم و اساسی که در این اصطلاحات حائز اهمیت است عبارتند از اینکه خریدار هیچ تعهدی بابت بیمه نمودن کالا ندارد به جز قاعده CIT و CPI و فروشنده هیچ تعهدی بابت بیمه نمودن کالا ندارد. اینکوترمز سه معضل عمده در تجارت بین الملل را حل نموده است این سه معضل شامل ۱- تحویل کالا ۲- انتقال ضمان معاوضی ۳- تقسیم هزینه ها و تهیه مدارک مربوط به عبور و مرور می باشد.

در بیمه حمل و نقل چهار قاعده اساسی و مهم وجود دارد که حاکم بر بیمه حمل است از جمله وجود منافع قابل بیمه، افشای اطلاعات، حداکثر حسن نیت و اصل جایگزینی است.

منابع و مأخذ:

۱. حسنی، علی رضا، ۱۳۹۰، ابعاد حقوقی بیمه حمل و نقل دریایی کالا و مقایسه تطبیقی با انگلستان، مجله کانون وکلا، شماره ۲۱۳، صص ۷۱-۹۳.
۲. خزایی، حسین، ۱۳۷۲، روش های حمل کالا در تجارت بین الملل، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۲۹، صص ۷۳-۹۶.
۳. شیروی، عبدالحسین، ۱۳۹۳، حقوق تجارت بین الملل، چاپ هفتم، قم، نشر گلها، صص ۲۰-۲۱.
۴. طهماسبی بلداجی، فرهاد، ۱۳۸۲، نقش و جایگاه بیمه حمل و نقل کالا در اقتصاد ایران، پژوهشنامه اقتصادی، شماره ۸، صص ۱۳۹-۱۵۵.
۵. محترم، رحیم، محترم، ایمان، قلی زاده، زهرا، ۱۳۹۴، کاربرد اینکوترمز در تجارت بین الملل، چاپ پنجم، انتشارات آترا، صص ۳۱.
۶. قانون بیمه ایران.

7. Malbon, Justin, op. cit, p.133

8. Murdutch, John and will Hughes, contracts: Law and management, 3rd ed, Taylor and francis group. 2000, p.225.

9. unctad model causes on marine hull and cargo insurance, available at: <http://ro.unctad.org/ottl/ttl-docs-legal.htm>

An evaluation of the rules governing maritime transport insurance in international trade

Fanoos Keshvari

M.A student of Islamic Azad University, Branch of Nourabad Mamasani

Abstract

The international trade is nowadays associated with abundant risks. The risks are for both exporters and importers. Maritime transport insurance is a way through which the risks and hazards are managed, and the risk of loss or damage tolerance is transferred to another person. Insuring or not insuring a commodity is by no means related to the other party and there is no requirement or obligation in this respect. Therefore, the buyer has no obligation under all of the rules to insure the goods. In the insurance contract, the parties are obliged to show good faith in contract conclusion and implementation. They should perform their contractual relations fairly, honestly and conventionally.

Keywords: insurance, maritime insurance, international business
