

حقوق بیمه در حمل و نقل دریایی بین الملل

مؤلف:

سعید حسینیان

استاد دانشگاه آزاد اسلامی

واحد تهران شمال



انتشارات سردار

۱۳۹۳

سرشناسه	: حشمتیان، سعید، ۱۳۶۸-
عنوان و نام پدیدآور	: حقوق بیمه در حمل و نقل دریایی بین الملل، مولف: سعید حشمتیان
مشخصات نشر	: تهران: انتشارات سردار، ۱۳۹۳
مشخصات ظاهری	: ۱۳۴ صفحه
شابک	: 978-600-93482-1-3 ، ۱۲۰۰۰۰ ریال
موضوع	: بیمه دریایی -- قوانین و مقررات
موضوع	: قانون دریایی
موضوع	: بیمه دریایی
رده بندی کنگره	: ۱۳۹۳ ج ۷ ح ۱۲۴۱ k
رده بندی دهویی	: ۳۴۶/۰۸۶
شماره کتابشناسی ملی	: ۳۷۵۰۹۶۸



انتشارات سردار

شابک: ۳-۱-۹۳۴۸۲-۹۷۸-۶۰۰

شماره استاندارد بین المللی کتاب

ناشر:	سردار
مدیر مسئول:	قدرت علی حشمتیان
مدیر تولید:	گرامی فاتح
نام کتاب:	حقوق بیمه در حمل و نقل دریایی بین الملل
مؤلف:	سعید حشمتیان
چاپخانه:	سروش
نوبت چاپ:	اول، ۱۳۹۳
حروفچینی و صفحه آرائی:	یگانه حشمتیان
تیراژ:	۱۰۰۰ نسخه
شابک:	۳-۱-۹۳۴۸۲-۹۷۸-۶۰۰

قیمت: ۱۲۰۰۰۰ ریال

فهرست مطالب

۸	سخن آغازین
۱۰	مقدمه

فصل اول: کلیات

۱۵	مبحث اول. بیان مفاهیم
۱۸	گفتار اول. انواع مشترک قراردادهای حمل و نقل کالا
۲۴	گفتار دوم. مقررات حاکم بر حمل و نقل
۲۸	مبحث دوم. ویژگی‌های اساسی بیمه قرارداد کالا
۲۹	گفتار اول. قصد و رضای طرفین
۳۳	گفتار دوم. اهلیت
۳۷	گفتار سوم. موضوع معین مورد معامله
۳۸	گفتار چهارم. مشروعیت جهت معامله
۴۰	مبحث سوم. عناصر، شرایط عام و خاص قرارداد حمل و نقل بیمه
۴۰	گفتار اول. شرایط عمومی و خصوصی
۴۱	گفتار دوم. برنامه‌ی دریایی و اهمیت آن
۴۴	مبحث چهارم. موضوع قراردادهای بیمه حمل و نقل
۴۴	گفتار اول. خطرات واجد قابلیت بیمه پذیری
۴۶	گفتار دوم. محدوده مکان و زمان خطر

فصل دوم: تکالیف بیمه گذاران در قراردادهای بین المللی

۵۱	مبحث اول. مسئولیت حمل و نقل کالا و بیمه گذاران
۵۱	گفتار اول. مبناء و مسئولیت در حمل و نقل
۵۳	گفتار دوم. حمل و نقل زمینی و مرکب
۵۴	بند اول. حمل و نقل جاده‌ای
۵۸	بند دوم. حمل و نقل ریلی
۶۵	گفتار سوم. جبران خسارت قراردادی
۶۸	مبحث دوم. خصوصیات و ارکان قراردادهای حمل و نقل بیمه دریایی
۶۹	گفتار اول. ارکان قراردادهای حمل و نقل بیمه دریایی
۷۰	بند اول. انشاء عقد بیمه
۷۱	بند دوم. متعاقدين

۷۲.....	مبحث سوم. شرایط انستیتوی بیمه‌گران (کالا) شرایط (A,B,C)
۷۶.....	مبحث چهارم. خصوصیات قرارداد بیمه حمل و نقل کالا
۷۸.....	گفتار اول. اصل جبران خسارت
۷۹.....	گفتار دوم. نحوه صدور بیمه نامه
۸۲.....	گفتار سوم. تاریخ انعقاد قرارداد
۸۲.....	گفتار چهارم. وسیله حمل و نقل کالا
۸۳.....	گفتار پنجم. سرمایه، ارزش و نرخ بیمه حمل و نقل کالا

فصل سوم: اصول و مقررات حاکم بر تکالیف بیمه‌گذاران در قراردادهای حمل و نقل

۸۷.....	مبحث اول. موازین قراردادهای دریایی بیمه حمل و نقل و اصول حاکم بر آن
۸۷.....	گفتار اول. حسن نیت قراردادهای حمل و نقل
۹۱.....	بند اول. دیدگاه منفی
۹۱.....	بند دوم. دیدگاه مثبت
۹۲.....	بند سوم. پذیرش حسن نیت انعقاد قرارداد در بین الملل
۹۳.....	بند چهارم. حسن نیت در انعقاد قرارداد در حقوق ایران
۹۵.....	بند پنجم. اصل حسن نیت در رابطه با بیمه‌گذار
۹۵.....	بند ششم. اصل حسن نیت در رابطه با بیمه‌گر
۹۵.....	بند هفتم. اصل حسن نیت از لحاظ ضمانت اجرا
۹۶.....	بند هشتم. وظایف بیمه‌گر
۹۷.....	گفتار دوم. اصل جانشینی در قراردادهای بیمه
۹۷.....	گفتار سوم. اصل جبران خسارت و تعهدات بیمه‌گر در قراردادهای بیمه
۹۸.....	بند اول. آثار ناشی از عدم جبران خسارت
۹۸.....	بند دوم. شرایط جبران خسارت
۱۰۱.....	بند سوم. انواع خسارت
۱۰۲.....	گفتار چهارم. انکایی
۱۰۳.....	گفتار پنجم. نفع‌پذیری
۱۰۴.....	مبحث دوم. مسئولیت‌های متصدی باربری در قراردادهای بیمه حمل و نقل
۱۰۶.....	گفتار اول. تعهدات متصدی در قراردادهای حمل و نقل
۱۰۷.....	گفتار دوم. علل قانونی رد مسئولیت متصدی حمل و نقل
۱۱۹.....	گفتار سوم. مسئولیت متصدی حمل و نقل و تقصیر آن در اداره کشتی
۱۲۴.....	نتیجه‌گیری
۱۲۹.....	مآخذ

سخن آغازین

به نام آنکه جان را فکرت آموخت چراغ دل به نور جان برافروخت
ز فضلش هر دو عالم گشت روشن ز فیضش خاک آدم گشت گلشن

در آغاز سخن حمد و سپاس خداوندی را که اگر معرفت حمد خویش را از بندگان خود دریغ می‌داشت در برابر آن همه نعمت‌ها که از پس یکدیگر بر آنان فرو می‌فرستاد آن نعمت‌ها را به کار می‌داشتند و لب به سپاس او نمی‌گشادند و به رزق او فراخ روزی می‌جستند و شکرش نمی‌گفتند و شکر سپاس بر خداوندی که اندیشه‌ای نیکو بر دل نگاشت و ثنا و تحسین بر آنچه که از معرفت اندیشه و تفکر از چشمه لطفش جوشید.

هر گیاهی که از زمین روید وَحْدَةً لَا شَرِيكَ لَهُ گویند

نهاد بیمه یک ماهیت حقوقی و نوعی عقد است، عقدی که از جانب بیمه‌گر جنبه تعلیقی داشته، لکن از ناحیه بیمه‌گذار جنبه قطعی خواهد داشت.

نهاد بیمه را نهاد مدیریت ریسک یا مدیریت پذیرش ریسک هم می‌نامند، با عنایت به حوادث روزمره در ایران و جهان که خسارات جبران ناپذیری را در پی داشته و دارد از یک سو، و ناتوانی بسیاری از اشخاص و کشورها در میزان تدارک بسترهای مناسب برای تامین نیازهای مربوط به بیمه و لزوم برقراری تعادل میان منافع فردی و جمعی در سطح بین‌الملل طبیعتاً راهکارهای مناسب در جهت بهبود و گسترش اصلاحات امور بیمه‌گذاری در سطح کلان مورد توجه صاحبان امر و حقوقدانان قرار گرفته است.

تاکنون فعالیت‌ها و پژوهش‌های گسترده‌ای در رابطه با مسئولیت مربوط به حمل و نقل دریایی، هوایی و زمینی توسط اساتید و دانشجویان در مراکز مهم علمی و پژوهشی صورت گرفته و نتایج مهمی را نیز دربر داشته است، لکن در زمینه حقوق و تکالیف بیمه‌گذاران در حمل و نقل‌های دریایی بین‌المللی تحقیقات چندانی صورت نپذیرفته است.

حمل و نقل دریایی شاخه‌ای از بخش حمل و نقل بین‌المللی است و در اقتصاد کشورهای مثل ایران که از نعمت دسترسی به دریا بهره‌مند هستند، در رابطه با حمل و نقل دریایی و تکالیف بیمه‌گذاران آن حائز اهمیت می‌باشد. با توجه به این که بیش از ۹۰٪ تجارت خارجی ایران از طریق دریا صورت می‌پذیرد این امر بسیار مهم بوده و به توضیح زیادی در خصوص اهمیت آن نیازی ندارد. قواعد حاکم بر این نوع حمل و نقل برای اولین بار تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در شهر بروکسل به تصویب رسید، در تاریخ حمل و نقل این معاهده نقطه عطفی در خاتمه بخشیدن به اجحافتی است که از طرف متصدیان حمل و نقل به صاحبان کالا وارد می‌شد و باعث خدشه‌دار شدن بیمه حمل و نقل دریایی می‌گردید.

استقبال کم نظیر کشورها از این معاهده باعث گردید که طی چندین دهه این قواعد در زمینه حمل و نقل و به تبع آن بیمه حمل و نقل دریایی بر قراردادهای حاکم گردد، در این قراردادهای طرفین عبارت هستند از: بیمه‌گذار، که صاحب کالا تلقی می‌شود و بیمه‌گر، که بر اساس قوانین و مقررات موضوعی دارای اهمیت بیمه‌گری می‌باشد و مالی که موضوع بیمه و بیمه‌گذار است و با توجه به اینکه قسمت اعظمی از مباحث حقوق بیمه دریایی، هوایی و زمینی به حقوق وابسته است مال یا موضوعی که تحت پوشش صاحبان کالا قرار می‌گیرد و خسارت ناشی از خطرات کالا، کشتی و ... که در این کتاب شرایط و مواردی در این زمینه را مورد بررسی قرار می‌دهیم، شرایطی مانند: محتمل الوقوع بودن، پراکندگی، کثیرالوقوع بودن، غیرمنتظره و تصادفی بودن و تشابه و یکنواختی خطرهای بیمه شده که جزو شرایط ذاتی مشترک آن‌ها می‌باشد و همچنین شرایطی مانند معلوم بودن، در معرض خطر قرارداشتن و مشروع بودن جزو شرایط شکلی آنها می‌باشد. کتاب حاضر در ۳ فصل:

فصل اول: کلیات

فصل دوم: تکالیف بیمه‌گذاران در قراردادهای بین‌الملل

فصل سوم: اصول و مقررات حاکم بر تکالیف بیمه‌گذاران در قراردادهای حمل و نقل به رشته تحریر درآمده است، از آنجا که هیچ نوشته‌ای بدون نقص نیست، آن شاء الله امیدواریم صاحبان علم در این رشته نواقص و ضعف‌های موجود را با نگاهی صادقانه مورد نقد و بررسی قرار داده و در صورت لزوم، حقیر را در جهت بهبود شیوه نگارش چه از لحاظ کمی و چه از لحاظ کیفی یاری رسانند.

در پایان بر خود فریضه می‌دانم که به رسم ادب از جناب آقای محمدجواد عسکری و جناب آقای علیرضا قربانی که در تهیه و تنظیم این نوشتار همراه بنده بودند تشکر و سپاس ویژه‌ای داشته باشم؛ همچنین از مدیریت و پرسنل انتشارات سردار به جهت شکیبایی، راهنمایی و پیگیری‌های دلسوزانه‌ای که در آماده‌سازی و چاپ این اثر داشته و کمترین مضایقه‌ای نداشته‌اند کمال تقدیر و تشکر را دارم.

همتم بدرقه راه کن ای طایر قدس

که دراز است ره مقصد و من نوسفرم

و من الله التوفیق و علیه التکلان

یا تقدیم احترام

سعید حشمتیان

زمستان ۱۳۹۳

مقدمه

حمل و نقل بین المللی یکی از ارکان و اساسی ترین رکن تجارت بین المللی است که در توسعه تجارت خارجی کشورها نقش مهمی را ایفا می کند، لذا توجه به حقوق صاحبان کالا و بیمه گذاران در رابطه با هزینه ها، پرداخت وجه در مقابل اسناد معتبر، سرعت عمل در رسانیدن کالا از تولید کنندگان و یا صادر کننده به مبادی ورودی کشورها از اهمیت ویژه ای برخوردار خواهد بود. در توضیح ارتباط نیز می توان به اهمیت و جایگاه حقوق حمل و نقل و بیمه گذاران در بین مباحث حقوقی پرداخت. از آنجائی که قواعد و مقررات مربوط به حمل و نقل و استفاده تجاری از راه های ارتباطی دریائی، هوائی، زمینی یکی از مباحث حقوقی مدنظر است، لذا جایگاه حقوق حمل و نقل بین المللی در تقسیم بندی حقوقی به چند مورد منقسم شده که ارتباط حقوق حمل و نقل بین المللی را با حقوق کشورها رقم می زند، جایگاه حقوق حمل و نقل بین المللی بخشی از حقوق تجاری کشورها بوده و به استناد قانون تجارت می توان آنرا از مصادیق بارز فعالیت های تجاری ذاتی نیز دانست و ابزار کلی تجارت بین کشورها به شمار آورد. با تصویب قانون تجارت از یک طرف در کشورها و با تصویب قوانین دریائی، هوائی و زمینی از سوی دیگر، بحث حقوق و تکالیف صاحبان کالا در حمل و نقل بین المللی را از اهمیت ویژه تری برخوردار نموده است. حمل و نقل که در توسعه تجارت خارجی کشورها نقش مهمی را ایفا می کند و بلحاظ نیازهای اقتصادی کشورها، خود به خود اثر مهمی نیز بر روی سیاست خارجی دول مختلف دارد و لذا باید گفت:

۱. در توضیح ارتباط موضوع کتاب با رشته های تحصیلی حقوق بین الملل می توان به اهمیت و جایگاه حقوق بیمه گذاران در حمل و نقل بین المللی اعم از زمینی، دریائی، هوائی در بین مباحث حقوق پرداخت.

۲. از دیدگاه کلان اقتصادی، حمل و نقل دریایی از امور زیربنایی و یکی از اجزاء مهم چرخه تولید و مصرف است.

۳. حمل و نقل دریایی و بیمه کالا در فرآیند رشد و توسعه اقتصادی نقش بسیار مهم و تأثیرگذار داشته، ضمن آنکه خود نیز از فرآیند رشد و توسعه اقتصادی تأثیر پذیر است.

۴. توجه به حقوق بیمه گذاران در کشورها، باعث تقویت صادرات و واردات بین المللی بوده و مبادلات تجاری و در نهایت تقویت ارتباط سیاسی کشورها را در پی خواهد داشت.

۵. بهبود حمل و نقل دریایی و توجه به امور بیمه ای در هر کشوری می تواند عاملی در کاهش تنشهای سیاسی، کشور مزبور با دول دیگر شود.

۶. اگر به مزایای ناشی از گسترش شبکه حمل و نقل جهانی و بیمه کالاها توجه شود، مشخص می گردد که مزایا و منافع زیادی را برای بهبود روابط دول مختلف، رقم خواهد زد. برای نیل به موارد فوق الذکر توجه به حقوق و تکالیف صاحبان کالا که همان بیمه گذار است در حمل و نقل بین المللی مدنظر می باشد.

از این رو با توجه به تحولاتی که بر اثر پیشرفت های فنی در ابعاد گوناگون در زمینه حمل و نقل دریایی، هوایی و حتی جاده ای طی چند دهه اخیر صورت گرفت، دیگر قواعد لاهه، قواعد مناسبی در پاسخگویی به مسائل و مشکلات ناشی از حمل و نقل کالا و بیمه گذار نبوده و بنابراین تصمیم بر اصلاح این قواعد گرفته شد که نتیجه آن تحت عنوان پروتکل لاهه ویزی در فوریه ۱۹۶۸ به تصویب رسید. از طریق این اصلاحیه، تغییراتی محدود در معاهده لاهه صورت گرفت. از جمله اینکه واحد حمل بر اساس بسته و وزن تصحیح گردید، و کانتینر، پالت و وسایل مشابه آن به عنوان واحد حمل تلقی شدند، اما در اصل مطلب یعنی در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و بیمه گذار تغییری داده نشد و علت عدم استقبال گسترده کشورها^۱ از این پروتکل، همین امر، یعنی برطرف نکردن انتظار عمومی در ایجاد تغییرات اساسی در رابطه با قواعد مسئولیت بود؛ به عبارتی دیگر، قواعد لاهه که در زمینه مسئولیت دارای استثنائات متعددی است، از این پس با توجه به داده های فنی حفظ آنها قابل توجه نبود، اما پروتکل اصلاحی آنها را حفظ کرد. نارضایتی از قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی آن موجب گردید تا کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد پس از بررسی های

۱. ایران به این پروتکل ملحق نشده است.

طولانی و نشست‌های متعدد در سال ۱۹۷۸ در گردهمایی خود در شهر هامبورگ آلمان، قواعد تازه‌ای در زمینه حمل و نقل به تصویب رساند که به قواعد هامبورگ معروفیت دارد. در قواعد هامبورگ با حفظ آورده‌های قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی نظیر تأیید سیستم واحد-وزنی (بسته و وزن) علاوه بر اینکه قاعده مسئولیت با حذف استثنائات دستخوش تغییر شد، مدت و سقف آن نیز تغییر پیدا کرد. علیرغم برخی اظهارات افراطی و شتابزده نسبت به این قواعد نظیر «قواعد هامبورگ یا انقلاب در حمل و نقل دریایی»، به نظر می‌رسد که قواعد مزبور چیزی بیش از روزآمد کردن قواعد لاهه نباشد. مع هذا، با وجود اینکه بیش از دو دهه از زمان تصویب آن می‌گذرد، و با وجود حمایت قاطع کشورهای جهان سوم معروف به گروه ۷۷ از قواعد مزبور، هنوز موفق به جایگزین شدن قواعد لاهه در جرگه بین‌المللی نشده است. در ادامه به تبیین احکام و مفاهیم مختلف که بعضاً خاص این شاخه از حقوق است و حدود مسئولیت بیمه‌گران در جبران خسارت پرداخته خواهد شد.

محمدجواد عسکری

کارشناس ارشد معاهدات و روابط بین‌الملل