

محسن آذری آغویه

رئیس واحد بیمه‌گری و بیمه اتکایی

افزایش روزافزون حمل و نقل از طریق دریا و نقش انکار ناپذیر حمل و نقل دریایی در تجارت بین‌المللی ایجاب می‌نماید تا در سطوح ملی قوانین و مقررات یکپارچه جهت تسهیل فعالیت‌های دریایی، حفاظت از منابع آبی و محیط زیست، ایجاد فرصت‌های سرمایه‌گذاری، تقویت خدمات بیمه‌ای و کاهش ریسک که بتواند حمل و نقل دریایی را تسهیل نماید، وضع گردد. برای مالکان کشتی، بیمه معمولاً برای محدود کردن خسارت‌های مالی ناشی از صدمه دیدن کشتی، مرگ یا زخمی شدن افراد و یا آسیب زدن به اموال دیگران مربوط می‌شود، خطراتی که شخص یا شرکت بیمه شده قادر به پیش‌بینی و اجتناب از آن نیست.

تاریخچه بیمه های دریایی

تاریخچه بیمه دریایی به‌طور چشمگیری با توسعه و گسترش تجارت بین‌المللی در طول دوران دریانوردی همراه بوده است. اسناد تاریخی نشان می‌دهند که بازرگانان فینیقیایی بیش از هزار سال پیش از میلاد مسیح از نوعی بیمه دریایی استفاده می‌کردند. شکل اولیه این بیمه در آغاز بسیار ساده و ابتدایی بود تا آنکه در میانه قرن هفدهم پیشرفت قابل توجهی در شمال اروپا و بخصوص در لندن مشاهده شد.

اصول و مبانی بیمه دریایی اغلب با نام لویدز^۱ همراه هستند. در دهه ۱۶۸۰ ادوارد لویدز قهوه‌خانه‌ای در لندن دایر کرد که به محلی برای ملاقات ناخداها، صاحبان کشتی‌ها و بازرگانان شهر تبدیل گشت که در آنجا برای کشتی‌ها و محموله‌ها بیمه نامه‌هایی در خور فعالیت‌های تجاری‌شان تنظیم می‌کردند. این بازرگانان که فعالیت‌های تجاری مخاطره آمیز را به ازای مبلغ مورد توافقی به عنوان حق بیمه، ضمانت می‌کردند نام و امضای خود را در زیر بیمه نامه درج می‌کردند و از این‌رو به عنوان بیمه‌گر شناخته می‌شدند. قهوه‌خانه لویدز مورد توجه صاحبان کشتی‌ها قرار گرفت و به عنوان مکانی برای یافتن بیمه‌گرها و تنظیم بیمه نامه‌ها به رسمیت شناخته شد. این بیمه‌گرها به "بیمه‌گران لویدز" معروف شدند.

با گسترش و عمومی شدن تسهیلات بیمه، بازرگانان و صاحبان کشتی‌ها فعالیت‌های تجاری و اقتصادی خود را با کشورهای دیگر گسترش دادند و

¹ Lloyds

به نقاط دورتر سفر کردند. این گسترش، خود موجب نیاز بیشتر برای استفاده از بیمه‌ای مناسب‌تر و فراگیر تر شد.

- بیمه دریایی با تحول و گسترش حمل و نقل بین‌المللی از طریق دریا بوجود آمد.
- دریانوردان فنیقی اولین فرم بیمه‌های دریایی را حدود ۱۰۰۰ سال قبل از میلاد مسیح بوجود آوردند.
- سالهای ۱۶۸۰ قهوه‌خانه ادوارد لوید در لندن محل تجمع مالکان، فرماندهان و بازرگانانی بود که کار آنان فراهم کردن انواع پوشش‌های بیمه‌ای برای کشتی‌ها و کالاهایشان بود.
- آنان در قبال دریافت حق بیمه، بیمه‌نامه‌های درخواستی را می‌نوشتند و در زیر آنها نامشان را نوشته و امضا میکردند و به همین دلیل به آنان بیمه‌گران^۲ می‌گفتند.
- قهوه‌خانه لویدز در چشم‌مالکان کشتی‌ها محلی بود که بیمه‌گران یافت می‌شدند.
- پس از چندی بیمه‌گران قهوه‌خانه به نام بیمه‌گران لویدز معروف شدند
Lloyd's Underwriters

تعریف باشگاه‌های حمایت و غرامت P&I Clubs

- **An association of ship owners that have grouped together to insure each other on a mutual non-profit-making basis, for their third party liabilities.**
انجمنی متشکل از مالکان کشتی که برای بیمه کردن تعهدات و مسئولیت یکدیگر (بصورت متقابل) نسبت به اشخاص ثالث، در یک ساختار غیر انتفاعی، گرد هم آمده‌اند.

متقابل به معنای به اشتراک گذاشتن خطرات و تعهدات به شکل مساوی، یا منصفانه، با یکدیگر است. همان‌طور که انتظار می‌رود تمام اعضای کلپ جایگاه برابری خواهند داشت و هیچکدام مسئولیت بیشتری نسبت به بقیه نخواهد داشت. با وجود رقابت تجاری بین مالکان، آنها متوجه امتیازات کار گروهی در راستای اهداف بیمه‌ای خود شدند و در مراحل نخستین کار به‌طور داوطلبانه برای تشکیل انجمن یا کلپ P&I گرد هم آمدند.

- در اوایل قرن هجدهم میلادی تنها خطر پیش روی مالکان کشتی‌ها فقط خطرات مربوط به کشتی او بود.
- در سال ۱۸۳۶ دو کشتی دی-واکس و وی-سالوادور با یکدیگر تصادف کردند و مالکان هر دو کشتی تقاضای خسارت از طرف مقابل نمودند.
- در آن زمان بیمه‌نامه بدنه هیچگونه پوششی در قبال مسئولیت کشتی بیمه شده نسبت به صدماتی که به کشتی مقابل وارد می‌آورد را شامل

² - Underwriter

نمی شد که پس از آن مالکان شناورها در رایزنی با بیمه گران بدنه از آنها تقاضای پوشش خطرات تصادف با شخص ثالث را درخواست کردند و بیمه گران بدنه تقبل ¼ این مسئولیت را با رعایت کلوز تصادم^۳ (RDC) نمودند و ¼ از مسئولیت به عهده مالکان باقی ماند.

- حتی تقبل ¼ مسئولیت نیز برای مالکان بسیار قابل ملاحظه بود و به همین دلیل بدنبال پوشش دهنده دیگری برای بیمه این ¼ بودند.
- همچنین تا قبل از سال ۱۸۴۶ مالکان کشتی ها هیچگونه مسئولیتی در قبال کشته شدن دریانوردان، مسافران یا افراد ثالث بر روی کشتی شان نداشتند، حتی اگر این مرگ بدلیل غفلت یا اشتباه مالک شناور بود.
- در سال ۱۸۴۶ با قانون لرد کمبل همه چیز تغییر کرد. بازماندگان یا وکلای قربانیان می توانستند در مقابل مسئولیت و غفلت مالکان کشتی ها ادعای دعوی نمایند.
- همچنین قانون بندرگاه ها و اسکله ها مصوب سال ۱۸۴۷ میلادی به مسئولین مربوطه اجازه میداد تا هرگونه خسارت به دارائی ها یا تاسیسات بندری چه ناشی از غفلت و چه غیر را از مالکان کشتی مطالبه نماید.
- مالکان برای حمایت در مقابل این مسئولیت سنگین به سمت باشگاه های متقابل بدنه قدیمی خود که در حال منحل بود رفتند و باشگاه های بدنه قدیمی که هنوز باقیمانده بودند پوشش مسئولیت در برابر اشخاص ثالث را ارائه نمودند و باشگاه های حمایت از مالکان^۴ را بوجود آوردند.
- در سال ۱۸۵۵ اولین باشگاه حمایت از مالکان کشتی ها بنام انجمن حمایت متقابل مالکان کشتی Ship Owners Mutual Protection Society بوجود آمد.
- ریسک هایی که توسط این باشگاه پوشش داده می شد عبارت بود از:
 - مرگ افراد
 - جراحت افراد
 - صدمه به دارایی های افراد ثالث
- بخشی از مسئولیت تصادف با دیگر کشتی ها که توسط بیمه گران بدنه پوشش داده نمی شد

تعریف بیمه دریایی

قانون ایران:

تعریف خاصی از بیمه دریایی وجود ندارد و به تعریف کلی بیمه بسنده شده است. اما در فقه اسلامی به بیمه متقابل اشاره کامل و جامعی شده است.

³ - Running Down Clause

⁴ - Protection Club

ماده ۱ قانون بیمه ایران: " بیمه عقدیست که به موجب آن یک طرف تعهد مینماید در ازای پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارات وارده بر او را جبران نماید."

بیمه متقابل در قانون بیمه ایران:

متأسفانه هیچگونه تعریفی و یا اشاره در قانون بیمه کشور و همچنین مقررات بیمه‌گری به موسسات بیمه متقابل نشده است و در کنار خلاء قانون بیمه دریایی منجر به بروز و ایجاد اشکال در فرآیند فعالیت اینگونه موسسات شده است.

این گونه موسسات تنها طبق مقررات تاسیس و فعالیت موسسات بیمه در مناطق آزاد تجاری-صنعتی جمهوری اسلامی ایران وفق بند (چ) ماده یک که اشعار می‌دارد " موسسات بیمه متقابل، موسسات بیمه‌ای که خدمات خود را بصورت بیمه متقابل و تنها به اعضاء ارائه می‌نمایند." همچنین طبق بند ۲ ماده ۴ همان مقررات، "موسسات بیمه متقابل با سرمایه حداقل ۲۰۰ میلیون و تشکیل می‌شوند که باید حداقل ۵۰ درصد آن بصورت نقدی پرداخت شده باشد."

تعریف بیمه متقابل از دیدگاه فقه اسلامی

بیمه متقابل از اقسام بیمه و عبارت است از اینکه چند نفر با سرمایه مشترک شرکتی تأسیس کنند و قرار بگذارند هر خسارتی - اعم از مالی و جان به هریک از آنان وارد شد از طریق شرکت یاد شده جبران نمایند. از این عنوان در بخش مسائل مستحدثه سخن رفته است.

حکم بیمه متقابل

بیمه متقابل از عقود و قراردادهای عقلایی است. تصحیح آن در قالب یکی از عقود اسلامی - بنا بر قول به اینکه تنها معاملات محکوم به صحت است که منطبق بر عناوین معاملات رایج در عصر شارع عصر نزول وحی باشد - یکی از سه طریق ذیل است:

• عقد ضمان

بدینگونه که هریک از اعضا بر اساس آییننامه تنظیمی شرکت، خسارت معین وارد بر دیگر اعضا را به نسبت خاص که تابع میزان مال هریک از آنها است در مقابل ضمانت آنان، ضمانت کند. البته خسارت از مال مشترک ادا خواهد شد. به عنوان مثال اگر اعضای شرکت ده نفر با سرمایه مساوی باشند، هر کدام به مقدار یک دهم ضامن خسارت وارد بر دیگری است.

این نوع ضمان از مصادیق ضمان اعیان به شمار می‌رود و بنا بر قول به صحت ضمان اعیان غیر مضمون، صحیح است و در صورت انطباق عقد ضمان بر بیمه متقابل، عقد بیمه لازم و وفای به آن بر هریک از اعضا واجب خواهد بود.

• عقد صلح

بنا بر اینکه صلح عقدی مستقل باشد. بدین صورت که شرکا با یکدیگر بر این امر مصالحه می‌کنند که هر کدام مبلغی معین به حساب شرکت واریز کند و به نسبت خاص -

که تابع میزان مشارکت هرکدام است خسارت وارد بر جان یا مال دیگر شرکا را جبران نماید. عقد صلح نیز لازم و وفای به مفاد آن واجب است.

• عقد شرکت

بدینگونه که قرارداد منطبق با عقد شرکت تنظیم و براساس آن هریک از شرکا در ضمن عقد ملتزم به جبران خسارت دیگر شریکان می‌شود. در این فرض عقد جایز است؛ لیکن تا زمانی که قرارداد فسخ نشده است عمل به این شرط واجب خواهد بود. اگر شرکت یاد شده با سرمایه مشترک و با اجازه اعضا به تجارت بپردازد، صحیح است و سود حاصل از آن به نسبت سهم هریک بین آنان توزیع می‌شود.

قانون بیمه دریایی انگلیس:

ماده ۱ قانون بیمه دریایی انگلیس ۱۹۰۶: "قرارداد بیمه دریایی قراردادی است که به موجب آن بیمه گر تعهد میکند که طبق و تا مبلغ مورد توافق خسارات دریایی و به عبارت دیگر خسارات احتمالی سفر دریایی بیمه گذار را جبران نماید."

فصل شانزدهم : بیمه متقابل

ماده ۸۵- اصلاح قانون در رابطه با بیمه متقابل

۱- بیمه متقابل بیمه ای است که در آن دونفر یا بیشتر متقابلا توافق کنند همدیگر را در مقابل زیانهای دریایی بیمه نمایند.

۲- مقرراتی از این قانون که در ارتباط با حق بیمه میباشد در مورد بیمه متقابل بکار برده نمیشود اما ضمانت یا هرگونه ترتیب دیگری که بین طرفین توافق شده است جایگزین حق بیمه میگردد.

۳- مقررات این قانون تا آنجا که ممکن است بوسیله توافق طرفین تغییر کند در بیمه متقابل میتواند بوسیله شرایط بیمه نامه های صادره توسط انجمن یا بوسیله قوانین و مقررات انجمن تغییر داده شوند

۴- با توجه به استثنائات مذکور در این بخش مقررات این قانون در مورد بیمه متقابل نیز اجرا میشود.

پوشش مسئولیت مالکان شناورها : P&I

انجمنهای متقابل حمایت و جبران خسارت صاحبان کشتی در نیمه دوم قرن ۱۹ در انگلستان آغاز به کار کردند. اولین کلوپ "حمایتی" در سال ۱۸۵۵ تشکیل شد و خسارات جانی، جراحات فردی و اموال آسیب دیده را تحت مصوبه دریانوردی تجاری، پوشش می‌داد. اولین کلوپ "پرداخت غرامت"

نیز در حدود ۲۰ سال بعد برای پوشش خسارات وارد به محموله‌ها شکل گرفت. اولین کلوپ تلفیقی "حمایت و پرداخت خسارت" با به هم پیوستن این دو کلوپ در سال ۱۸۸۶ تشکیل شد و انجمن P&I شمال انگلستان پدید آمد.

کلوپهای P&I به اجتماعی از مالکان کشتی اطلاق می‌شود که برای بیمه کردن تعهدات یکدیگر در قبال اشخاص ثالث، در یک بنیاد تعاونی و غیرانتفاعی گرد هم جمع شده‌اند. بعضی از این کلوپها توسط شرکتهای مدیریتی و تجاری اداره می‌شوند در حالی که بعضی دیگر مستقیماً توسط کارکنان کلوپ گردانیده می‌شوند. با این‌حال تمام فعالیتها زیر نظر اعضای کلوپ و مالکان عضو است.

امروزه ۱۳ کلوپ عضو گروه بین‌المللی P&I، بیش از ۹۰٪ تناژ ناخالص کشتیهای اقیانوس پیما را بیمه می‌کنند، بیمه نامه‌های قابل برداشت و بیمه‌های اتکایی تحت موافقتنامه صندوق مشترک تامین می‌شود. امروزه داشتن بیمه‌نامه‌های P&I در بستن قراردادهای اجاره کشتی و ورود به بندرهای کشورهای مختلف، ضروری است.

تا قبل از سال ۱۹۹۸ پوشش P&I فقط توسط کلوپها ارائه می‌شد ولی از آن سال به بعد شرکتهای بیمه تجاری نیز وارد بازار شده و با ارائه پوششهای لازم توانسته‌اند در حدود ۵ درصد بازار را تحت پوشش قرار دهند. شرکتهای بیمه تجاری حق بیمه ثابت در قبال ارائه پوششهای لازم دریافت می‌نمایند و معمولاً سقف تعهدات پایین تری نسبت به کلوپها ارائه می‌دهند و امکانات کمتری برای ارائه سرویسهای لازم و مورد نیاز کشتیرانی‌ها در اختیار دارند.

میزان تعهدات و جبران خسارات تحت پوشش در کلوپها طبق لایه بندی صورت گرفته برای پوشش خطر انجام می‌گیرد. هر کدام از کلوپهای بین‌المللی ۹ میلیون دلار امریکا برای هر خسارت می‌پردازد (طرح ۲۰۱۵). این مبلغ به "سهم نگهداری" معروف است. خسارت‌های مازاد ۹ میلیون دلار، و تا سقف ۸۰ میلیون دلار، در صندوق مشترک بیمه اتکایی تقسیم می‌شود.

اولین لایه^۶ ۲۱ میلیون دلار مازاد خسارت سهم نگهداری ۹ میلیونی، که به عنوان صندوق مشترک بیمه اتکایی پایین دست^۷ شناخته می‌شود، در بین کلوپهای گروه تقسیم می‌شود. سهم هر کلوپ بستگی به تناژ ناخالص ورودی، حق بیمه متقابل و سوابق آن کلوپ در صندوق مشترک بیمه اتکایی دارد. لازم به ذکر هست این صندوق کاملاً توسط کلوپها و به صورت مشترک تحت پوشش بوده و هیچگونه پوشش اتکایی تا لایه مذکور خریداری نمی‌شود.

⁵ retention

⁶ layer

⁷ Lower pool

لایه ۵۰ میلیونی بعدی تا سقف ۸۰ میلیون دلار که در ۳ لایه تحت پوشش قرار گرفته، که به عنوان مازاد صندوق مشترک بیمه اتکایی پایین دست به شمار می‌رود، صندوق مشترک بیمه اتکایی بالا دست^۸ نام دارد. میزان مشارکت در صندوق مشترک بالا دست، بستگی به تناژ ناخالص ورودی کلپ و میزان خسارت‌های وارد شده به کلپ P&I دارد.

صندوق مشترک بیمه اتکایی، توسط یک شرکت بیمه متعلق به زیر مجموعه کلپها^۹ به نام هیدرا^{۱۰} مازاد ۳۰ میلیون دلار تا ۸۰ میلیون را تحت پوشش بیمه اتکایی قرار می‌دهد که ۱۰ درصد از ریسک مازاد ۴۵ میلیون تا ۶۰ میلیون و ۵ درصد از ریسک مازاد ۶۰ میلیون تا ۸۰ میلیون نیز سهم خود کلپها خواهد بود. (بدین معنی که تنها لایه دارای اتکایی کامل مازاد ۳۰ میلیون دلار تا ۴۵ میلیون دلار می‌باشد). همچنین گروه بین‌المللی برای مشارکت در کنسرسیوم قرارداد اتکایی گروه کلپها ۳۰٪ از لایه ۵۰۰ میلیون مازاد ۸۰ میلیونی بیمه اتکایی که در بالا گفته شد، از طریق شرکت هیدرا مشارکت می‌کنند.

با توجه به اینکه سیستم کلپها همواره یک سیستم بسته بوده لذا اطلاعات محدودی از فرآیند عملیات آنها موجود می‌باشد و باید توجه داشت که بیمه P&I در دنیا در کلپ‌هایی صادر می‌شوند که متشکل از مالکان کشتیها هستند و به دو صورت اداره می‌شوند.

- توسط اعضاء (اعضا خود مدیران کلپ را انتخاب و کار اداره کلپ را بر عهده دارند).

توسط سازمانهای مدیریتی (اعضا کلپ یا هیئت مدیره مدیریت کلپ را به شرکتهای ارائه دهنده خدمات مدیریتی (Managers) واگذار کرده و بابت این امر هزینه و دستمزد پرداخت می‌کنند).

حق عضویت‌های دریافتی در کلپها متغیر بوده و به دو صورت حق عضویت در بدو ورود و در صورت ناکافی بودن حق عضویت دریافتی از مالکین عضو، کلپ برای جبران خسارت‌های وارده، اعضا را برای پرداخت حق بیمه مجدد فرا می‌خواند.

برای تعیین نرخ حق عضویت P&I با توجه به اینکه حق عضویت پرداختی بایستی متناسب با ریسک هر یک از اعضا باشد و سیستم همکاری متقابل رعایت شود بایستی کاملاً منصفانه تعیین گردد.

در تعیین نرخ حق عضویت استفاده از قانون اعداد بزرگ کاربرد بسیار دارد یعنی میزان تناژ ثبت شده توسط یک کلپ در توانایی آن کلپ جهت پوشش خسارات وارده و کاهش ضریب خسارت خود بمنظور کاهش حق عضویت استفاده می‌شود از جمله عوامل تعیین کننده دیگر در تعیین نرخ حق

⁸ Upper pool

⁹ Captive insurance

¹⁰ Hydra

عضویت می‌توان از سوابق خسارتی اعضا، کیفیت مدیریت شناورها، سطح آگاهی علمی و عملی کارکنان کشتیها، سن و سال شناورها و مناطق تردد و نوع عملیات آنها نام برد.

امتیازات ورود به کلوپ **کنترل:**

- مالکیت کلوپ ها از آن اعضا و توسط نمایندگان آنها اداره می شوند و این امتیاز را دارند که پوشش های واقعی مورد نیاز اعضایشان را در اختیارشان قرار دهند

سود آوری:

- کلوپ ها بدلیل غیرانتفاعی بودنشان سود رسانی به شخص یا سرمایه گذاری را ندارند. هرگونه حق عضویت صرفاً " صرف پوشش ریسکهای اعضا و هزینه های اداری مرتبط میگردد، در نتیجه میتوان حق عضویت ها را در حداقل خود نگه داشت

حق عضویت:

- با توجه به ماهیت تعاونی کلوپ ها و اینکه در زمان وقوع یک خسارت بزرگ حق عضویت مکمل از کلیه اعضا به نسبت پرداخت های قبلی و سابقه خسارتی آنها دریافت میگردد، لذا کلوپ توانایی آنرا دارد تا با تکیه بر اعضای خود از پس خسارات بزرگی که معمولاً طبیعت ریسکهای مسئولیت هستند، بر آید.

صدور ضمانت نامه:

- در صورت بروز حادثه ای که مسئولیت مالک کشتی تهدید شود کلوپ می تواند با صدور ضمانت نامه از توقیف شناور جلوگیری نماید و بقیه کار بررسی حادثه را توسط نمایندگان خود در سراسر بنادر دنیا پیگیری نماید

- دامنه پوشش های کلوپ:

- دامنه پوشش های کلوپ تنها به ریسک هایی که در کتابچه قانون کلوپ آورده شده ختم نمی گردد و در زمانی که حادثه ای خارج از ریسک های عنوان شده در متن کتابچه قوانین حادثه گردد، مدیران کلوپ پس از بررسی های لازم دارای صلاحیت تصمیم گیری برای تخصیص پوشش در آن مورد خاص می باشند

خدمات:

- کلوپ های P&I متخصصین مجرب دریایی، حقوقی و بیمه ای را در بخش خسارات و مشاوره خود در اختیار دارند که آماده ارائه هرگونه مشاوره

مجانی و کمک به اعضا در خصوص هر مشکلی حتی خارج از پوشش های کلوپ می باشند.

- همچنین اعضا می توانند از خدمات و مشاوره کارگزاران کلوپ **Correspondents** در سراسر بنادر دنیا در برابر مشکلاتی که روبرو می شوند استفاده نمایند.
- ارتقاء ایمنی شناورها و کاهش خسارات با انجام بازرسی های اولیه شناورها و ممیزی سیستم مدیریت دفاتر مرکزی
- دریافت بولتن های ایمنی، حقوقی و امنیت دریایی بطور مستمر
- اطلاع رسانی بروز الزامات و مقررات ملی و بین المللی به جهت آگاهی اعضا