

الله اعلم

مرکز اطلاعات مدرک علمی ایران  
تهیه مدرک

به نام خدا

بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ۳۰ / ۱ / ۱۳۸۲

مرکز اطلاعات مدرک علمی ایران  
تهیه مدرک

به وسیله‌ی:  
پروانه زمانی جباری

پایان نامه:

ارائه شده به معاونت تحصیلات تکمیلی به عنوان بخشی از  
فعالیت‌های تحصیلی لازم برای اخذ درجه کارشناسی ارشد

در رشته‌ی:

حقوق خصوصی

از دانشگاه شیراز

شیراز

جمهوری اسلامی ایران

ارزیابی شده توسط کمیته پایان نامه با درجه: عالی--

دکتر پرویز عامری، استادیار حقوق خصوصی (رئیس کمیته)..... ۲۴۰

دکتر محمد امامی، دانشیار حقوق عمومی..... ۶

دکتر نادر مردانی، استادیار حقوق عمومی و بین‌الملل..... ۴

۴۵۸۵

بهمن ماه ۱۳۸۱

تقریم به پدر بزرگ و علم و دانش فاش همواره گنجینه

ندیم بجز در وجود و وجودش مایه امید به آینده و مادر عزیزم بخاطر

و معیت همواره و صفایش

به پیشتر کشم که من مانده ام

## سپاسگزاری

حمد و سپاس ایزد منان را که الطافش همیشه شامل حالم بوده و با عنایت و کرمش این مهم نیز به پایان رسید.

بدینوسیله از استاد گرانقدر جناب آقای دکتر عامری که بارها با صبر و حوصله مرا به حضور پذیرفتند و با متانت کاستی‌های پایان‌نامه را متذکر شدند تشکر نموده و از ایشان کمال امتنان و قدردانی را دارم هر چند عنایت بزرگوارانه‌شان بیش از آن است که در بیان آید. همچنین مقام شامخ اساتید بزرگوار جناب آقای دکتر امامی و جناب آقای دکتر مردانی را ارج نهاده و از مشاورات ارزنده و نیز دقتی که در تصحیح پایان‌نامه مبذول نموده‌اند کمال سپاسگزاری را دارم.

همین طور جناب آقای دکتر طلائی که بزرگوارانه راهنمایی نمودند، نهایت سپاس تقدیمشان می‌گردد.

از جناب آقای دکتر امیر صادقی نشاط (استادیار دانشکده حقوق دانشگاه تهران) نیز به خاطر یاری و محبت بی‌دریغشان سپاسگزاری نموده و توفیق روز افزون ایشان را از درگاه خداوند متعال خواستارم.

در تهیه و تکمیل پایان‌نامه از همکاری پرسنل دلسوز و زحمتکش کتابخانه‌های سازمان بنادر و کشتیرانی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، مؤسسه علوم و فنون دریایی، وزارت راه و ترابری، بیمه مرکزی ایران، شرکت سهامی بیمه ایران، دانشکده حقوق دانشگاه شیراز، دانشگاه تهران، دانشگاه تربیت مدرس و دانشگاه شهید بهشتی برخوردار بوده‌ام که از همه این عزیزان قدردانی و تشکر می‌نمایم.

## چکیده

### بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی

#### به وسیله:

#### پروانه زمانی جاری

آنچه که عمدتاً در بیمه مسئولیت متصدی حمل دریایی مد نظر قرار می‌گیرد تحت پوشش قرار دادن مسئولیتهای ناشی از صدمات و خسارات وارده به محمولات در حال حمل است. پوششهای بیمه‌ای ارائه شده در این خصوص در برخی موارد با آنچه که در بیمه باربری کالا مطرح می‌گردد، بسیار شباهت دارد. بدین نحو که هر دو نوع بیمه در قبال خسارات وارده به محمولات در حال حمل برای بیمه‌گذاران خود ایجاد تأمین می‌نمایند. این امر در نخستین نگاه عدم ضرورت ارائه همزمان هر دو نوع پوشش بیمه‌ای در بازارهای بیمه و نهایتاً لزوم حذف یکی از آنها را نشان می‌دهد. بیمه مسئولیت متصدی حمل دریایی را نمودار می‌سازد. منتهی دستیابی به نتیجه‌ای منطقی در این زمینه در این خصوص نیازمند بررسی و شناخت دقیق بیمه مسئولیت متصدیان حمل دریایی است. بر این اساس پایان‌نامه حاضر بر آن است تا با تدقیق و بررسی ابعاد گوناگون بیمه مذکور از جمله ماهیت، موضوع، شرائط طرفین و نحوه عملکرد مؤسساتی که در خصوص این نوع از بیمه به فعالیت اشتغال دارند و همچنین تحلیل و بررسی حقوق کشورهای خارجی و

کنوانسیون‌های بین‌المللی که در این زمینه موجود است، اختلافات اساسی و ماهوی در ساختار این بیمه را با بیمه باربری کالا روشن ساخته و نهایتاً ضرورت ارائه آن را در بازارهای بیمه علی‌رغم بیمه باربری کالا توجیه نماید.

نتیجه‌ای که از تبیین و تحلیل جنبه‌های مختلف بیمه مسئولیت متصدیان حمل دریایی و طرح مسائل مرتبط با آن در این پایان‌نامه حاصل می‌گردد آنست که در واقع بیمه مذکور، خسارت یا اموال مشتریان و اشخاص ثالث را تحت پوشش قرار نمی‌دهد. بلکه هدف این نوع بیمه، ارائه پوشش در قبال دعاوی خسارتی است که امکان دارد در نتیجه خطا و یا اشتباه غیر عمد متصدی حمل دریایی علیه وی اقامه شود و وی را مسئول جبران خسارات مزبور قرار دهد.

لذا علی‌رغم شباهت بیمه مذکور با بیمه باربری کالا در تحت پوشش قرار دادن خسارات و آسیب وارده به محمولات، این دو ماهیتاً متفاوت از یکدیگر بوده و هر یک اهداف جداگانه‌ای را تعقیب می‌نمایند. نهایتاً آنچه در این میان قابل قبول به نظر می‌رسد، ضرورت ارائه بیمه مسئولیت متصدیان حمل دریایی در کنار بیمه باربری کالا به متقاضیان تحصیل چنین پوشش بیمه‌ای می‌باشد.

## فهرست مطالب

صفحه

عنوان

### مقدمه

- ۱- معرفی موضوع ..... ۱
- ۲- مسائل تحقیق ..... ۴
- ۳- پیشینه تحقیق ..... ۵
- ۴- فرضیه تحقیق ..... ۶
- ۵- روش و ساختار تحقیق ..... ۷
- ۶- اشاره به نتایج اجمالی ..... ۹

### فصل اول: سیر تحولات قانونگذاری و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی

بخش اول: سیر تحولات قانونگذاری در باب مسئولیت متصدی حمل و نقل

- دریایی ..... ۱۰
- مبحث اول: سیر تحولات قانونگذاری در حقوق خارجی و بین الملل . ۱۰
- ۱- قانون هارتر مصوب کنگره آمریکا ( ۱۸۹۳ ) ..... ۱۲
- الف: روند تصویب قانون هارتر ..... ۱۲
- ب: بررسی اجمالی قانون هارتر ..... ۱۳
- ۲- کنوانسیون بروکسل مصوب ۱۹۲۴ ( قانون لاهه ) ..... ۱۷
- الف: روند تصویب قانون لاهه ..... ۱۷
- ب: مقایسه قانون لاهه و قانون هارتر ..... ۱۸
- ۳- قانون ویزی مصوب ۱۹۶۳ ..... ۲۳

- الف: روند تصویب قانون ویزی ..... ۲۳
- ب: مقایسه قانون ویزی و قانون لاهه ..... ۲۵
- ۴- پروتکل بروکسل مصوب ۱۹۶۸ ..... ۲۹
- الف: روند تصویب پروتکل بروکسل ..... ۲۹
- ب: مقایسه پروتکل بروکسل و قانون لاهه
- ( کنوانسیون بروکسل) ..... ۳۰
- ۵- کنوانسیون هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ ..... ۳۵
- الف: روند تصویب قانون هامبورگ ..... ۳۵
- ب: بررسی اجمالی قانون هامبورگ ..... ۳۶
- مبحث دوم: سیر تحولات قانونگذاری در حقوق ایران ..... ۴۱
- بخش دوم: مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ..... ۴۳
- مبحث اول: مبنای مسئولیت در تعهدات قراردادی ..... ۴۵
- ۱- سیستم مسئولیت مبتنی بر نقض تعهدات
- قراردادی ..... ۴۵
- ۲- سیستم مسئولیت مبتنی بر نقض مفروض تعهدات
- قراردادی ..... ۵۱
- مبحث دوم: مبنای مسئولیت در تعهدات غیرقراردادی ..... ۶۳
- ۱- سیستم مسئولیت مبتنی بر تقصیر ..... ۶۳
- ۲- سیستم مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر ..... ۶۳

### **فصل دوم: ماهیت و شرائط بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی**

- بخش اول: بیمه دریایی و ماهیت بیمه مسئولیت متصدی حمل
- و نقل دریایی ..... ۷۱
- مبحث اول: بیمه دریایی ..... ۷۱



- ۱-تعریف بیمه دریایی ..... ۷۳
- ۲- بیمه نامه دریایی..... ۷۵
- مبحث دوم: ماهیت بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی .... ۷۷
- ۱-تعریف بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ۷۷
- ۲- ماهیت حقوقی بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ..... ۷۹
- بخش دوم: شرایط بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی..... ۸۲
- مبحث اول: شرایط طرفین بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ..... ۸۲
- ۱-شرایط بیمه‌گذار ..... ۸۲
- الف: داشتن منفعت قابل بیمه ..... ۸۳
- ب: داشتن حسن‌نیت ..... ۸۹
- ۲- شرایط بیمه‌گر..... ۹۸
- الف: داشتن شخصیت حقوقی ..... ۹۸
- ب: داشتن ملاکت مالی و اطلاعات کافی..... ۹۹
- پ: داشتن حسن‌نیت ..... ۹۹
- مبحث دوم: مورد بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ... ۱۰۰
- ۱-موضوع بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ۱۰۰
- ۲- خطر ..... ۱۰۳
- الف: خطرات واجد قابلیت بیمه‌پذیری ..... ۱۰۴
- ب: استثنائات عمومی ..... ۱۰۷
- پ: محدوده مکان و زمان خطر ..... ۱۰۹

## فصل سوم: آثار بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و جبران خسارت بوسیله انجمنهای صنفی

بخش اول: آثار بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ..... ۱۱۷

مبحث اول: اثر بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در

رابطه با اشخاص ثالث ..... ۱۱۷

مبحث دوم: تعهدات متصدی حمل و نقل دریایی در قبال بیمه‌گر ... ۱۲۰

۱-وظایف قبل از وقوع حادثه ..... ۱۲۰

الف: پرداخت حق بیمه ..... ۱۲۰

ب: رعایت التزامات یا وارنتی‌ها ..... ۱۲۲

۲- وظایف پس از وقوع حادثه ..... ۱۲۷

الف: جلوگیری از گسترش و توسعه و خسارت ..... ۱۲۷

ب: اعلام خسارت به بیمه‌گر ..... ۱۲۷

مبحث سوم: حدود مسئولیت بیمه‌گر نسبت به خسارات وارده ..... ۱۲۹

۱- خسارات کلی ..... ۱۳۰

الف: خسارات کلی واقعی ..... ۱۳۱

ب: خسارات کلی فرضی ..... ۱۳۲

۲- خسارات جزئی ..... ۱۳۳

الف: خسارات عمومی یا زیان همگانی ..... ۱۳۴

ب: زیان اختصاصی ..... ۱۳۶

پ: هزینه‌های نجات ..... ۱۳۷

ت: هزینه‌های خاص ..... ۱۳۸

بخش دوم: جبران خسارت بوسیله انجمنهای صنفی حمایت و جبران خسارت ۱۳۹

مبحث اول: تشکیل و توسعه انجمنهای حمایت و جبران خسارت . ۱۴۰

مبحث دوم: نحوه عملکرد ..... ۱۴۲

- ۱- نحوه عملکرد انجمنهای حمایت و جبران خسارت.. ۱۴۲
- ۲- مقایسه عملکرد مؤسسات بیمه در خصوص بیمه  
باربری و بیمه مسئولیت متصدیان حمل ..... ۱۴۴
- ۳- تغییر در مسئولیت متصدیان حمل و تأثیر آن بر  
عملکرد مؤسسات بیمه ..... ۱۴۷
- مبحث سوم: خطرات تحت پوشش ..... ۱۴۹
- ۱- مسئولیت در قبال مسافران ..... ۱۵۱
- ۲- مسئولیت ناشی از تصادم ..... ۱۵۲
- ۳- مسئولیت ناشی از آلودگی ..... ۱۵۳
- ۴- دعاوی مربوط به خسارات وارده به کالا ..... ۱۵۵
- الف: تغییر مسیر یا انحراف ..... ۱۵۷
- ب: اوصاف محموله ..... ۱۵۸
- پ: تاریخ ارسال کالا ..... ۱۶۰
- ت: بارنامه به عنوان مدرک مالکیت ..... ۱۶۱

## نتیجه گیری ..... ۱۶۲

### ضمائم

- ۱- کنوانسیون بروکسل مصوب ۱۹۲۴ ( قانون لاهه) ..... ۱۷۷
- ۲- قانون ویزی مصوب ۱۹۶۳ ..... ۱۸۶
- ۳- پروتکل بروکسل مصوب ۱۹۶۸ ..... ۱۸۹
- ۴- قانون لاهه طبق اصلاحیه پروتکل بروکسل مصوب ۱۹۶۸ ..... ۱۹۶
- ۵- کنوانسیون هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ ..... ۲۰۵

## منابع و مآخذ

- ۱- منابع فارسی ..... ۲۳۱
- الف: کتابها ..... ۲۳۱
- ب: مقالات و جزوات ..... ۲۳۸
- ۲- منابع عربی و فقهی ..... ۲۴۲
- ۳- منابع لاتین ( انگلیسی و فرانسه) ..... ۲۴۴
- ۴- منابع اینترنتی ..... ۲۴۵

## مقدمه

### ۱- معرفی موضوع

در عصر حاضر در سایه رشد علوم و فنون در جهان، حمل و نقل از جایگاه بسیار والاتسی برخوردار است. گسترش فعالیت‌های گوناگون اقتصادی و افزایش حجم مبادلات بازرگانی بین کشورها سبب توسعه بی‌سابقه خدمات و صنایع مربوط به حمل و نقل خصوصاً حمل و نقل دریایی شده است که نسبت به سایر طرق از صرفه اقتصادی بیشتری برخوردار است. به همین دلیل نیز استفاده از خدمات حمل و نقل دریایی به جهت سهولت و اقتصادی بودن آن از قدیم‌الایام توجه مالکان کالا، تجار و سوداگران بین‌المللی را به خود معطوف داشته است.

با گذشت زمان و پیشرفت تکنولوژی، کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما حوزه عملکرد خود را چنان وسعت بخشیدند که سهم عمده‌ای از حمل و نقل جهانی به فعالیت‌های جابجایی کالا از طریق دریا اختصاص یافت، این امر به نوبه خود اثری مثبت و تعیین‌کننده در اقتصاد جهانی داشته است و در واردات و صادرات کشورها نقش مؤثری را ایفا نموده است.

با توجه به اهمیت جابجایی کالا و خطراتی که همواره در حین حمل کالا وجود دارد، مسئولیت متصدیان حمل از جمله مباحث عمده‌ای است که در این راستا مد نظر قرار می‌گیرد. منتهی تا آغاز قرن گذشته ضرورت طرح چنین بحثی احساس نمی‌شد زیرا در آن دوران مسئله مسئولیت متصدیان حمل اصولاً مطرح نبود. از اواسط قرن نوزدهم وضعیت سرعت تغییر یافت. ظرفیت حمل کشتی‌ها و تعداد آنها رو به افزایش گذاشت و گردش کالا از لحاظ کمیت و سرعت بیشتر شد. با افزایش قیمت کشتی‌ها و محمولات در محاسبات متصدیان حمل و صاحبان کالا زمان به عاملی اصلی تبدیل گشت.

با گذشت زمان متصدیان حمل کنترل محمولات دریافتی برای حمل را امری دشوار یافتند. بر تعداد علل وقوع صدمه و خسارت افزوده شد و به علت تراکم آمد و شد کشتی‌ها موارد تصادف مابین شناورها بیش از معمول رخ داد. محمولات در حال حمل متنوع‌تر شده و دعاوی خسارت بیشتری از لحاظ تعداد و میزان مطرح گشت و این همه در حالی بود که تعداد حوادث منتسب به خطرات دریا رو به کاهش گذاشته بودند و طبعاً متصدیان حمل بیش از گذشته ملزم به جبران خسارت می‌شدند.

نتیجه تمامی این تحولات موجب گرایش متصدیان حمل به تحصیل پوشش بیمه‌ای گردید که بواسطه آن مسئولیت حرفه‌ای خویش را در قبال مرگ و آسیب‌دیدگی مشتریان خود یا اشخاص ثالث و یا صدمه و آسیب وارده به کالای آنان بیمه نمایند. بنابراین پیدایش نهادی به نام بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی اصولاً ناشی از خواست متصدیان حمل برای جبران خساراتی بود که در نتیجه حوادث گوناگون به صاحبان کالا و مسافران وارد می‌شد و از این حیث برای آنان ایجاد مسئولیت می‌کرد.

پوشش‌های بیمه‌ای ارائه شده در خصوص مسئولیت‌های ناشی از صدمات و خسارات وارده به کالا در برخی موارد با آنچه که در بیمه باربری کالا مطرح می‌گردد، بسیار شباهت دارد. در واقع موضوع خدمات بیمه‌ای ارائه شده از سوی مؤسسات بیمه باربری کالا و مؤسساتی که مسئولیت متصدیان حمل را تحت پوشش قرار می‌دهند، یکسان است. بدین نحو که هر دو در قبال خسارت و آسیب وارده به محمولات در حال حمل برای بیمه‌گزاران خود ایجاد تأمین می‌نمایند و هر دو بیمه به نحوی منافع موجود در محموله در حال حمل را پوشش می‌دهند. لذا چنین تصور می‌گردد که ارائه چنین خدمات بیمه‌ای بطور همزمان در بازارهای بیمه مبین نوعی بیمه مضاعف یا تکرار پوشش‌های بیمه‌ای است. همین امر موجب ارائه نظریاتی در خصوص حذف یکی از پوشش بیمه‌ای در بازارهای بیمه گردیده است. بدین نحو که از یک سو می‌توان متصدیان حمل را به طور کامل از مسئولیت مبرا ساخت و ضرورت وجودی مؤسساتی که مسئولیت متصدیان حمل را در این رابطه تحت پوشش قرار می‌دهند، منتفی ساخت و یا از سوی دیگر بسط و توسعه مسئولیت‌های متصدیان حمل تا حد مسئولیت مطلق است که در

آن صورت کلیه خسارات وارده به متصدیان حمل منتسب می‌گردد و از اینرو صاحبان کالا دیگر نیازی به کسب تأمین در قبال زیانهای مالی ناشی از خسارات وارده به محمولاتشان نخواهند داشت.

دستیابی به نتیجه‌ای منطقی در خصوص نظریات ارائه شده و نهایتاً درک ضرورت یا عدم ضرورت ارائه همزمان هر دو نوع پوشش بیمه‌ای مذکور در بازارهای بیمه، نیازمند بررسی و شناخت دقیق جنبه‌های مختلف بیمه مسئولیت متصدیان حمل دریایی است که این بررسی به نوبه خود ماهیت، موضوع، شرائط طرفین و نحوه عملکرد مؤسساتی را که در خصوص این نوع از بیمه مسئولیت به فعالیت اشتغال دارند را در بر می‌گیرد. منتهی از آنجایی که اصولاً بیمه مسئولیت متصدی حمل دریایی مبتنی بر عنصر اساسی مسئولیت است و بدون شناخت کافی از آن، بررسی و بیان سایر مطالب امکانپذیر نخواهد بود، لذا به دلیل اهمیت این امر و نقش و تأثیر آن در عرصه فعالیت‌های بیمه‌ای، بررسی و تجزیه و تحلیل قوانین موجود در این رابطه ضروری به نظر می‌رسد.

مقررات موجود در این زمینه در همه کشورها بصورت تقریباً یکنواختی تنظیم گردیده است. در واقع ماهیت و طبیعت تجارت بین‌المللی از طریق راههای دریایی منجر به انعکاس این مقررات در کنوانسیون‌ها و پیمان‌های بین‌المللی گردیده است که متعاقب آن دولت‌های امضاءکننده این کنوانسیون‌ها، مقررات داخلی خود را بر اساس اصول آن تنظیم کرده‌اند. نمونه بارز این امر، فصل چهارم قانون دریایی ایران تحت عنوان، باربری دریایی است که برگرفته از مقررات کنوانسیون بروکسل مصوب ۱۹۲۴ (قانون لاهه) است.

متأسفانه کشور ما به پروتکل‌ها و کنوانسیون‌هایی که بعد از کنوانسیون بروکسل منعقد گردید و بنا به حکم ضرورت و همگام با تحولات روز منجر به تغییر و تحولاتی در قواعد مزبور گشتند، ملحق نگردید. لذا مقررات مربوط به حمل و نقل دریایی و شرائط مسئولیت مدنی متصدی حمل کماکان همانست که در قانون دریایی مقرر می‌باشد که این امر نیاز به بررسی کنوانسیون‌های اخیرالتصویب و تجزیه و تحلیل تغییرات مندرج در هر یک از آنها و نهایتاً پی بردن به نقائص و کاستی‌های قانون دریایی ایران را در این زمینه ایجاب می‌کند.