

در بیمه حمل و نقل کالا، طبق شرط حمل مجموعه شرایط بیمه مؤسسه بیمه‌گران لندن که بیمه‌نامه‌های ما بر اساس آن شرایط صادر می‌شود بیمه‌گر علی‌الاصول و صرفنظر از مواردی خاص، با صدور بیمه‌نامه تعهد می‌کند، خسارتهایی را که احتمال دارد از تاریخ شروع حمل کالا از انبار مبداء، تا زمان رسیدن به انبار مقصد، به کالا وارد شود جبران نماید. این شرط را شرط انبار به انبار (Warehouse to Warehouse clause) نیز می‌گویند که ترجمه آن به شرح زیر است:

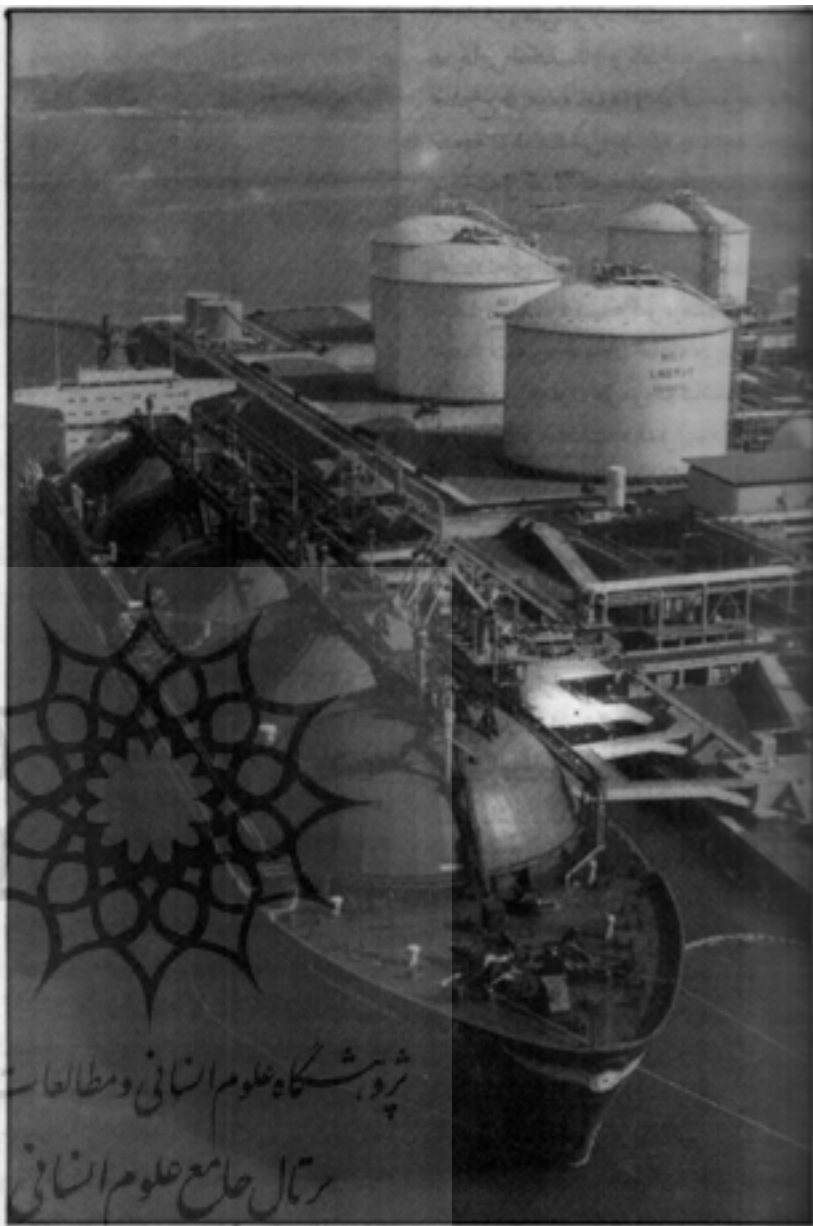
این بیمه از زمانی که کالا برای شروع حمل از انبار یا محل نگهداری آن در مبداء مذکور در این بیمه‌نامه خارج می‌شود، آغاز می‌گردد. در طول مسیر عادی حمل ادامه می‌یابد و در یکی از حالت‌های زیر ( هر کدام زودتر واقع شود ) خاتمه می‌پذیرد.

- تحویل به انبار محمول‌الیه یا به انبار یا محل نگهداری نهایی دیگری در مقصد مذکور در بیمه‌نامه.

- تحویل به هر انبار یا محل نگهداری دیگر، چه قبل از مقصد و چه در مقصد مذکور در بیمه‌نامه در صورتی که بیمه‌گذار آن انبار یا محل را برای انبار کردن کالا در غیر مسیر عادی حمل یا به منظور توزیع یا برای مقاصد دیگر، تخصیص داده باشد.

- انقضاء ۶۰ روز از تاریخ تخلیه کامل کالای مورد بیمه از کشتی در بندر نهایی تخلیه.

همان‌طور که ملاحظه می‌شود طبق این شرط برای حمل کالا از انبار مبداء تا زمان رسیدن کشتی به بندر مقصد و تخلیه از کشتی، مدت تعیین نشده و صحیح نیز همین است که نمی‌توان برای این فاصله مهلت تعیین کرد. زیرا ممکن است وسیله نقلیه در جریان سفر دچار حادثه شده و در



## خسارت ناشی از تأخیر در حمل کالا

### (بیمه باربری)

نوشته: دکتر محمد هوشنگی



زمانی قائل شد.

در شرط انبار به انبار مؤسسه بیمه گران لندن هم چیزی که خلاف آن باشد دیده نمی‌شود. بنابراین اگر در حمل کالا به علت یک امر غیرمنتظره، مثلاً خرابی کشتی یا حادثه و یا تغییر مسیر اجباری و غیره، تأخیر صورت بگیرد و در جریان تأخیر حادثه‌ای اتفاق بیفتد و این حادثه موجب تلف شدن و یا آسیب دیدگی کالا شده و یا در ارتباط با حادثه هزینه‌هایی به منظور جلوگیری از بروز و یا توسعه خسارت به مصرف برسد، بیمه‌گر متعهد جبران آن خواهد بود.

در قانون بیمه دریایی انگلستان که شرایط بیمه مؤسسه بیمه‌گران لندن بر اساس آن تدوین گردیده، موارد چندی پیش‌بینی شده که چنانچه هر یک از آن موارد موجب تأخیر در حمل کالا شود، مجاز تلقی می‌شود از جمله این موارد می‌توان تأخیر به خاطر فراهم نمودن کمک‌های پزشکی و جراحی برای هر یک از سرنشینان کشتی، تأخیر به خاطر نجات جان انسان و کمک به کشتی دیگری که جان سرنشینان آن در معرض خطر قرار دارد و چندین مورد دیگر را نام برد. (۲)

از بررسی موارد مذکور در قانون بیمه دریایی انگلستان و شرایط و مقررات مندرج

نتیجه محموله برای مدتی کم و بیش طولانی در بین راه باقی بماند و بدیهی است در این مدت کماکان تحت پوشش بیمه خواهد بود. منتهی آنچه در شرط به آن اشاره شده است، این است که محموله تنها در طول مسیر عادی حمل مشمول بیمه می‌باشد بنابراین چنانچه کشتی از مسیر عادی خود خارج شود محموله آن نیز زیر پوشش بیمه نخواهد بود، مگر اینکه حمل از مسیر غیرعادی، توجیه منطقی داشته باشد. مثلاً در مسیر عادی مانعی پدید آمده و موجب شود که کشتی سفر خود را از مسیر دیگری ادامه دهد. (۱) که در چنین حالتی نیز همانند وقوع حادثه برای وسیله نقلیه ممکن است در حمل کالا تأخیر صورت بگیرد.

بنابراین اعم از این که کشتی مسیر عادی حمل را طی کرده و در بین راه دچار حادثه شود و یا این که به علت امری موجه از مسیر غیر عادی طی طریق نماید، و به علت طولانی بودن سفر، کالا دیرتر از حد متعارف به مقصد برسد، موضوع تأخیر در حمل کالا مصداق پیدا می‌کند و موضوع بحث ما در این مقاله همین مطلب است که آیا خسارتهایی که به علت طولانی شدن سفر دریایی و یا در جریان طولانی شدن سفر به کالای مورد بیمه وارد می‌شود تحت پوشش بیمه می‌باشد یا نه؟

برای توضیح مطلب، خسارتهای مرتبط با امر تأخیر در حمل را به دو قسمت تقسیم می‌کنیم:

یکی خسارتهایی که در جریان تأخیر در حمل به کالا وارد می‌شود و دیگری زیان ناشی از پدیده تأخیر.

## ۱ - خسارتهای وارد به کالا در جریان تأخیر در حمل

همان طور که گفتیم برای حمل کالا از انبار مبداء تا زمان تخلیه کالا از کشتی از نظر تعهدات بیمه‌گر نمی‌توان محدودیت

در بیمه‌نامه‌ها و عرف موجود این نتیجه به دست می‌آید، که چنانچه تأخیر در حمل کالا به علت یک امر موجه صورت بگیرد، و در جریان تأخیر حادثه‌ای اتفاق افتاده و موجب بروز خسارت شود بیمه‌گر، متعهد جبران خسارت مربوط به آن حادثه می‌باشد. لکن اگر تأخیر معلول امر موجه نباشد، چنانچه بروز آن امر منتسب به عمل بیمه‌گذار تلقی شود و در نتیجه حمل کالا بیش از مدت معقول و متعارف به طول بیانجامد و بیمه‌گر نیز در جریان نبوده و موافقت خود را با این امر اعلام ننموده باشد تعهدی نسبت به جبران خسارت نخواهد داشت.

البته مواردی هم هست که تأخیر در حمل کالا دلیل منطقی و قابل توجیه ندارد. ضمن اینکه بیمه‌گذار نیز مسبب آن نمی‌باشد. بلکه مسؤولان و متصدیان حمل و نقل آن را به وجود می‌آورند (۳) در چنین حالتی نیز بیمه‌گر نسبت به جبران خسارت متعهد می‌باشد. مشروط بر اینکه چنین ریسکی تحت پوشش بیمه قرار گرفته باشد.

## ۲ - زیان ناشی از تأخیر

منظور از زیان ناشی از تأخیر در حمل کالا، زیانی است که بدون این که در جریان تأخیر در سفر کشتی و یا وسیله نقلیه دیگر (توقف وسیله نقلیه، تغییر مسیر و...) حادثه‌ای اتفاق بیفتد و منجر به بروز خسارت شود، بیمه‌گذار صرفاً به لحاظ تأخیر در حمل، از استفاده از کالای خود محروم گردد، که البته یک چنین زیانی را نباید با عدم النفع، یکی دانست. چون عدم النفع زیان مادی وارد به کالای بیمه شده محسوب نمی‌شود. عدم النفع زیانی است که به لحاظ دیر به مقصد رسیدن کالا ایجاد



می شود، در حالی که کالای مورد بیمه سالم است. مثلاً ممکن است کالایی مصرف تابستانی داشته باشد و به علت تأخیر در حمل، در فصل زمستان به دست بیمه‌گذار برسد در این صورت بیمه‌گذار متضرر شده است لکن این ضرر، ضرر مادی نیست، زیرا مورد بیمه سالم است. منتهی قیمت آن کاهش یافته و خریدار ندارد ولی در مورد زیان ناشی از تأخیر، موضوع به نحو دیگری مطرح است و آن عبارت از ضرر و زیانی است که به علت تأخیر در حمل و غیر قابل استفاده بودن مورد بیمه متوجه بیمه‌گذار می‌شود و یا به عبارت دیگر، منظور زیانی است که علت بلافاصل آن (۴) تأخیر می‌باشد. مثلاً ممکن است مورد بیمه از جمله کالاهایی باشد که چنانچه در زمانی معین به مقصد نرسد، خاصیت خود را از دست داده و دیگر قابل مصرف نباشد ( دارو، مواد غذایی و... ).

در چنین حالتی بیمه‌گذار از استفاده از کالای خود محروم می‌شود. در واقع چنین کالایی دیگر ارزش مادی ندارد. لذا می‌توان فرض کرد که این نیز یک نوع زیان مادی محسوب می‌شود و با حالتی که کالا در اثر، مثلاً آتش‌سوزی از بین برود فرقی ندارد. زیرا در هر دو حالت بیمه‌گذار معادل ارزش کالا و هزینه‌های جنسی دیگر که برای خرید و حمل آن متحمل گردیده متضرر شده است. با این حال چون در صورت غیرقابل مصرف بودن کالا به علت تأخیر در حمل، عامل خارجی که موجب بروز خسارت شود دخالت نداشته و صرف تأخیر منجر به ضرر و زیان بیمه‌گذار گردیده جبران این زیان خارج از تعهد بیمه‌گر کالا می‌باشد.

در شرایط بیمه حمل و نقل کالا (بند ۵ - ۴ شرایط A و B و C مؤسسه بیمه‌گران لندن) در رابطه با عدم تعهد بیمه‌گر نسبت به جبران خسارت ناشی از

تأخیر می‌خوانیم:

Loss Damage or Expense proximately caused by Delay, even though the delay be caused by a Risk insured against (except Expenses payable under clause 2above).

که ترجمه فارسی آن چنین است: از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه‌ای که صرفاً ناشی از تأخیر باشد، اگرچه تأخیر در اثر خطر بیمه شده پدید آید ( بجز هزینه‌های مذکور در بند ۲ ).

این بند نه تنها در مجموعه شرایط B و C مؤسسه بیمه‌گران لندن قید گردیده، بلکه در شرایط A، که جایگزین بیمه All Risks می‌باشد نیز وجود دارد. بنابراین چنانچه کالایی به صورت تمام خطر نیز بیمه شود و در جریان حمل به علت تأخیر در سفر کشتی این کالا ارزش خود را از دست بدهد و یا افت قیمت پیدا کند، بیمه‌گر تعهدی نسبت به جبران زیان وارد به بیمه‌گذار نخواهد داشت. همچنین است، هزینه‌هایی که به منظور جلوگیری از بروز و یا توسعه خسارت به مصرف می‌رسد، مگر هزینه‌هایی که در بند ۲ شرایط به آن اشاره شده که مورد این بند هزینه‌های نجاتی است که طبق شرایط و مقررات مربوط به زیان همگانی محاسبه و بین افراد ذینفع در سفر دریایی تقسیم می‌شود.

در رابطه با عدم تعهد بیمه‌گر نسبت به جبران خسارت ناشی از تأخیر، تاکنون دعاوی چندی نیز در دادگاههای کشورهای اروپا مطرح، و آرای صادر شده است که ذیلاً به دو مورد آن اشاره می‌کنیم:

یکی از این موارد که به کرات از آن نام برده شده، موضوع محموله کشتی Pink Fleming V (۱۸۹۰) می‌باشد، این کشتی زمانی که عازم یکی از بنادر انگلستان بوده، دچار

حادثه تصادم شده و برای ترمیم صدمات ناشی از حادثه، محموله آن را (پرتقال و لیمو) در بندری تخلیه کرده‌اند و پس از انجام تعمیرات، کالا مجدداً در کشتی بارگیری شده‌است. پس از این که کشتی به مقصد رسیده مشاهده کرده‌اند که کالای آن به شدت خسارت دیده و غیرقابل استفاده است و در بررسیها معلوم شده که بخشی از این ضایعات مربوط به تأخیر در حمل و بخشی دیگر در اثر تخلیه و بارگیری صورت گرفته‌است. دادگاهی که بنا به درخواست بیمه‌گذار کالا به موضوع رسیدگی کرده، نظر داده‌است که علت مستقیم و بلافاصل خسارت، تأخیر در حمل بوده نه حادثه دریا. لذا بیمه‌گر را مسؤول جبران خسارت ندانسته‌است. (۵)

وضعیت مشابهی در مورد محموله کشتی Taylor V. Dunbar (۱۸۶۹) اتفاق افتاده است. محموله گوشت کشتی مذکور متعاقب حادثه طوفان (خطر مورد تعهد) که منجر به تأخیر در سفر کشتی شده، خسارت می‌بیند به نحوی که مجبور می‌شوند کالا را به دریا بریزند. در این مورد نیز دادگاه رأی داده که خسارت وارد به محموله، نه ارتباط به طوفان داشته و نه به دریا انداختن کالا (۶)، توضیح این که به دریا انداختن کالا یکی از خطرهای مشمول تعهد بیمه‌گر می‌باشد و در رابطه با زیان همگانی کاربرد دارد ( بلکه علت بلافاصل خسارت، تأخیر در حمل بوده که جبران آن از شمول تعهد بیمه‌گر خارج می‌باشد.

۱ - Forced Deviation

۲ - رجوع شود به ماده ۴۹ قانون بیمه دریایی انگلستان

۳ - باراتری (Barratry) فرمانده کشتی

۴ - Proximate Cause

۵ - نقل از کتاب Marine Insurance Claims نوشته J. Kenneth Goodacre - 1967 -

ص ۸۷ - ۶ Jettison