

تحلیل حقوقی شرط تضمین کمیت در قراردادهای بیمه دریایی محمولات نفتی

سید محمد حسن رضوی*

محمد فرجی**

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۰/۰۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۱/۰۹

چکیده

امروزه به دلیل اهمیت و ارزش بسیار بالای نفت خام در تجارت و حمل و نقل بین‌المللی، صاحبان و خریداران محموله‌های نفتی، همواره به دنبال دستیابی به بهترین و کارآمدترین پوشش بیمه‌ای برای محموله‌های نفتی خود هستند؛ به‌خصوص در سال‌های اخیر که افزایش قیمت نفت خام به نحو چشمگیری باعث بیشتر شدن خطرهای ریسک‌های حمل و نقل دریایی نفت خام شده است. در این مقاله، ابتدا به شرح پوشش‌های شرط تضمین کمیت و مبنای تعیین کمیت در شرط مذکور، به‌عنوان یکی از شروط نمونه مهم در بیمه محمولات نفتی پرداخته شده است؛ با این هدف که مبنای شرط تضمین کمیت و کارکردهای اصلی این شرط نمونه به کامل‌ترین شکل ممکن بیان گردد. یافته‌های این پژوهش عبارت‌اند از ناکارآمدی شروط نمونه نفت فله انستیتو در نبود شرط تضمین کمیت، موفقیت شرط تضمین کمیت در برقراری توازن ریسک‌های موجود در حمل و نقل نفت خام و عدم تحمیل ضررهای مالی به صاحبان محموله استفاده‌کننده از شرط مذکور.

کلیدواژه‌ها:

شرط تضمین کمیت، شروط تمام خطر نفت فله انستیتو، بیمه‌نامه دریایی لویدز، نفت خام.

* استادیار، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول).

hassan.razavi@ut.ac.ir

** دانشجوی کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

mohamad.faraji@ut.ac.ir



Copyright: ©2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

مقدمه

حمل و نقل کالا از طریق دریا توسط کشتی‌های بزرگ تجاری، به‌عنوان کارآمدترین، اقتصادی‌ترین و رایج‌ترین شیوه حمل و نقل بین‌المللی تلقی می‌شود.^۱ یکی از مهم‌ترین مسائلی که در زمینه حمل و نقل دریایی باید مورد توجه واقع شود، بیمه محموله توسط کشتی‌های تجاری است. خطرهای اقیانوس‌ها و آب‌های آزاد، صرفاً به اوضاع و احوال طبیعی آنها، همانند طوفان‌ها و شرایط نامساعد جوی محدود نمی‌شود و عوامل انسانی همچون دزدی دریایی، جنگ و عواملی از این قبیل همواره محموله را با خطرهای فراوانی مواجه می‌کنند.

سابقه ارائه پوشش بیمه‌ای بیمه‌های دریایی در بازار لندن، به سال ۱۷۷۹ میلادی و بیمه‌نامه‌های اس جی لوید^۲ که در قهوه‌خانه «ادوارد لوید» نوشته می‌شد، برمی‌گردد.^۳ بیمه‌نامه مذکور که از عموم آرای محاکم زمان خود برای ارائه پوشش بیمه‌ای استفاده می‌کرد، به سرعت تبدیل به یکی از جامع‌ترین و محبوب‌ترین بیمه‌نامه‌های موجود در بازار حمل و نقل بین‌المللی شد. اما به دلایلی همچون گسترش تجارت بین‌المللی و امتناع نویسندگان این بیمه‌نامه از هرگونه ترجمه، و اعتراضات کشورهای درحال توسعه به دلیل عدم همکاری ارائه‌دهندگان پوشش بیمه‌ای، سندیکای لویدز و انستیتو ارائه‌دهندگان پوشش بیمه‌ای لندن^۴ کمیته فنی شروط بیمه‌ای را تشکیل داده، و بیمه‌نامه‌های اس جی، بعد از ۲۰۰ سال از بازار بیمه‌های دریایی خارج شدند و بیمه‌نامه دریایی لویدز^۵ به همراه شروط بیمه‌ای جدید در سال ۱۹۸۲ وارد بازار لندن شدند. این بیمه‌نامه به‌گونه‌ای طراحی شد که علاوه بر بیمه محموله، قادر به ارائه پوشش بیمه‌ای برای بدنه کشتی نیز باشد.^۶

۱. نوری یوشانلویی، جعفر و سمیرا سادات حسینی، «تحلیل حقوقی قابلیت دریانوردی در قراردادهای

حمل و نقل دریایی کالا (بازنامه و چارترپارتنی)»، مجله مطالعات حقوقی، دوره ۱۵، ۱۴۰۲، شماره ۲، ص ۳.

2. Lloyd's S.G (Ships and Goods) Policy

۳. ابوعطا، محمد، «نقش بیمه دریایی در جبران خسارات ناشی از تصادم کشتی‌ها»، مجله دانشکده

حقوق و علوم سیاسی، دوره ۱۳۸۵، شماره ۷۲، ص ۴.

4. Institute of London Underwriters

5. Lloyd's Marine Policy (MAR)

6. Mankabady, S, *The New Lloyd's Policy and Cargo Clauses*, Journal of Maritime Law and Commerce, No. 4, Vol. 13, 1982, pp 527, 528.

از معروف‌ترین شروط بیمه‌ای که در بیمه حمل و نقل بر بیمه‌نامه دریایی لویدز نوشته می‌شوند، می‌توان به شروط کالای انستیتو^۱ اشاره کرد که به سه نوع مختلف تقسیم می‌شوند: شروط A، B و C. شروط بیمه‌ای A در مقایسه با دو نوع دیگر، کامل‌ترین پوشش‌ها را ارائه می‌کند.^۲ اما آنچه باید بدان توجه کرد، آن است که این شروط به‌طور عمده دربارهٔ محموله‌هایی‌اند که به شکل کانتینر حمل می‌شوند. از آنجایی که حمل و نقل در صنعت نفت و گاز، که به‌طور عمده مربوط به نفت خام یا فراورده‌های نفتی است، همگی به شکل فله و به وسیلهٔ نفتکش‌های عظیم‌الجثه حمل می‌شوند.^۳ شروط بیمه‌ای مذکور پاسخگوی نیازهای خاص این نوع حمل و نقل دریایی نیستند. به همین منظور، شروط بیمه‌ای متفاوتی به نام شروط نفت فله انستیتو^۴ طراحی شدند.^۵

شرط تضمین کمیت^۶، که ذیل شروط نفت فله انستیتو بر بیمه‌های دریایی لوید نوشته می‌شود، پاسخ ارائه‌دهندگان پوشش بیمه‌ای بازار بیمه‌های دریایی لندن به نگرانی‌های بیمه‌گزارانی بود که به دنبال افزایش‌های ناگهانی قیمت نفت در دههٔ ۷۰ میلادی، در هر سفر خود، ریسک‌های بسیار بالایی را متحمل می‌شدند. البته نکتهٔ حائز اهمیت این است که کاهش ریسک‌های بیمه‌گزاران معادل با افزایش هزینه‌های بیمه‌گران است. به همین دلیل، شرایط و مقررات بسیار سختگیرانه‌ای تحت این شرط بیمه‌ای توسط بیمه‌گران تعبیه شده است.^۷

در خصوص شرط نمونه مذکور، سؤالاتی در ذهن متبادر می‌شوند، همانند این که الحاق شرط تضمین کمیت به قرارداد بیمه محموله نفت خام، چه تاثیری بر پوشش بیمه‌ای محموله مورد نظر می‌گذارد؟ چه مقررات الزامی در شرط مزبور قرار داده شده است؟ تعیین کمیت در این شرط بیمه‌ای به وسیله چه معیارهایی صورت می‌پذیرد؟ هدف این مقاله پژوهشی پرداختن به پاسخ

1. Institute Cargo Clauses

۲. یحیائی، محمد، «مروری بر انواع و شرایط بیمه‌های دریایی، کنفرانس بین‌المللی و ملی مطالعات مدیریت»، حسابداری و حقوق، دوره ۴، ۱۴۰۰، صص ۲، ۳.

۳. نوری یوشانلویی، جعفر و عبدالحسین ایرانی فتح آباد، «الزامات داخلی و بین‌المللی حمل و نقل دریایی مواد هیدروکربوری»، مجله مطالعات حقوق انرژی، دوره ۵، ۱۳۹۸، شماره ۱، ص ۲۲۴.

4. Institute Bulk Oil Clauses

5. Rawson, K, *The Carriage of Bulk Oil and Chemicals at Sea*, London, Institution of Chemical Engineers, 1994, p 73.

6. Guaranteed Outturn Clause

7. Ibid, pp 73, 74.

پرسش‌های فوق است؛ به گونه‌ای که بیمه‌گزاران فعال در صنعت حمل و نقل نفت خام بتوانند خطرها و ریسک‌های سفرهای دریایی خود را به حداقل ممکن رسانند؛ درحالی که صاحبان محموله نیز بتوانند با اطمینان خاطر، محموله‌های باارزش خود را راهی سفرهای تجاری کنند.

۱. شرط تضمین کمیت در شروط بیمه تمام خطر نفت فله انستیتو

شرط تضمین کمیت که ذیل شروط نمونه نفت فله انستیتو تمام خطر نوشته می‌شود، دارای کارکردی منحصر به فرد است؛ به این نحو که تمامی خسارت‌های فیزیکی^۱ نام‌برده شده در صدر شروط نمونه نفت فله انستیتو را در کنار خسارت‌های کاغذی بر مبنای حجم خالص محموله نفتی تحت پوشش قرار می‌دهد.^۲ در ادامه، به شرح خسارت‌های فیزیکی مذکور، مفهوم خسارت‌های کاغذی^۳، خسارت‌های عادی و شرط تضمین کمیت، جهت محاسبه خسارت‌های وارده بر محموله بیمه‌شده پرداخته خواهد شد.

۱.۱. خسارت‌های فیزیکی

خسارت‌های فیزیکی تحت پوشش شرط تضمین کمیت، که در شرط نخست شروط نمونه نفت فله انستیتو بدان اشاره شده است، در ابتدا بسیار به شرط پوشش موجود در شروط نمونه کالای انستیتو B شباهت داشت؛^۴ با این تفاوت که با توجه به ماهیت خاص محموله‌های فله، به جای استفاده از عباراتی همچون «زیان یا آسیبی که به نحو منطقی، قابل انتساب به آن حوادث است»، از عبارت «زیان یا آلودگی ماده بیمه شده» استفاده می‌کرده است.^۵ البته امروزه، شروط نمونه نفت فله انستیتو به شکل تمام خطر نوشته می‌شوند که شباهت بسیار زیادی به شروط نمونه کالای انستیتو A دارد؛ به این نحو که به جای نام بردن زیان‌ها و آسیب‌های تحت پوشش

1. Physical Losses

2. Lloyd's of London, Cargo Claims and Recoveries, Available At: <https://assets.lloyds.com/media/b9ed5b23-6f71-48d4-87d7-e218a0e69c1e/pdf-how-we-train-and-examine-lloyds-agents-2019-Sept-Cargo-Claims-and-Recoveries-Manual.pdf>, (Last Visit 9/16/2024), pp 11, 12.

3 Paper Losses

4. IUA of London, Institute Cargo Clause B CL383, Available At: https://www.iua.co.uk/IUA_Member/Clauses/eLibrary/Clauses_Summary.aspx?DocumentKey=CC7188AB-52C2-4448-BB22-3A627874BE36&TemplateType=E&DialogCacheParam=0.10722585768441095&IsPopup=true, (Last Visit 9/16/2024).

5. Greenwoods Ltd., Bulk Oil Clauses Analysis, Available At: <https://greenwoods.org/bulk-oil-clauses-analysis>, (Last Visit 9/16/2024).

ذیل ماده مربوط به مخاطرات بیمه‌شده، بنابر تصریح ماده اول آن، هر آنچه از شمول شرط استثنای^۱ خارج است، تحت پوشش این شروط نمونه قرار خواهد گرفت.^۲ بالاین‌حال، می‌توان مواردی را که سابقاً در نسخه سال ۲۰۱۶ ذیل بند پوشش‌ها بدان اشاره شده بود، به‌عنوان آسیب‌های فیزیکی قلمداد کرد که کماکان محمولات نفتی را تحت‌الشعاع خود قرار می‌دهند و در یک دسته‌بندی کلی به دو بخش خسارت‌های کمیتی و خسارت‌های کیفیتی تقسیم می‌شوند.^۳

۱.۱.۱. خسارت‌های کمیتی

با تمسک به این نکته که بیمه‌نامه از لحظه خروج محموله بیمه‌شده از مخزن ساحلی پا به عرصه حیات می‌گذارد، خسارت‌های کمیتی را می‌توان در پنج دسته تشریح کرد: دسته اول، ناشی از نشت محموله از خطوط لوله در حین عملیات بارگیری در بندر مبدأ، انتقالات بین دو کشتی و تخلیه در بندر مقصد است. نکته حائز اهمیت درخصوص چنین حوادثی، لزوم اتفاقی و غیرقابل پیش‌بینی بودن این حوادث است.^۴ دسته دوم، نشت گرفته از نشت محموله، به دنبال سوانح و حوادثی است که برای کشتی حامل محموله موردنظر ممکن است رخ دهد. حادثه مذکور می‌تواند اعم از غرق شدن، آتش گرفتن، انفجار، تصادم و به گل نشستن باشد.^۵ نکته حائز اهمیت عدم انتساب حوادث مذکور به بیمه‌گزار است و بیمه‌گزار باید از تمامی توانایی‌های خود برای اجتناب از بروز چنین حوادثی استفاده کند.^۶

دسته سوم، خسارت‌هایی است که ناشی از باقی ماندن بخشی از محموله بیمه‌شده در مخزن‌های کشتی حامل^۷ پس از اتمام عملیات تخلیه است که عامل آن خصوصیت چسبندگی^۸

1. Exclusions Clause

2. IUA of London, Institute Bulk Oil Clauses All Risks CL434, Available at: https://www.iua.co.uk/IUA_Member/Clauses/eLibrary/Clauses_Summary.aspx?DocumentKey=80C5F583-5E8B-4692-8925-AEEEB254827B&TemplateType=E&DialogCacheParam=0.6096947885979376&IsPopup=true, (Last Visit 9/16/2024).

3. IUA of London, Institute Bulk Oil Clauses CL391, Available At: https://www.iua.co.uk/IUA_Member/Clauses/eLibrary/Clauses_Summary.aspx?DocumentKey=74BBADF3-AD4B-4D9A-B5A8-8EC7FB6645D0&TemplateType=E&DialogCacheParam=0.24900395717455837&IsPopup=true, (Last Visit 9/16/2024).

4. Rawson, K., .Cit, p 74.

5. .Ibid, p 73.

6. IUA of London, Institute Bulk Oil Clauses All Risks CL434, .Cit.

7. Remain on Board (RoB)

8. Clingage

نفت خام است. البته چنین خصوصیتی از نظر متصدیان پوشیده نیست و با کاستن تعداد لوله‌های نقل و انتقال، استفاده از پوشش‌های روان‌کننده سطوح و تقویت سیستم پمپاژ کشتی تلاش شده است تا از میزان حجم باقی‌مانده بر مخزن کشتی کاشته شود.^۱ به مجموع کارآمدی یا ناکارآمدی یک کشتی در کم کردن میزان حجم باقی‌مانده، مؤلفه تجربه کشتی^۲ می‌گویند^۳ از جمله راهکارهای کاهش حجم باقی‌مانده، استفاده از سیستم شست‌وشوی مخزن است؛ به این صورت که مطابق با پروتکل ۱۹۷۸ کنوانسیون مارپل تمام نفتکش‌های سنگین‌تر از بیست‌هزار هزار تن باید مجهز به سیستم شست‌وشوی مخزن محموله توسط نفت خام باشند.^۴

دسته چهارم، تبخیر محموله نفتی است. نفت خام همانند سایر مایعات در معرض تبخیر است. تغییرات فشار، افزایش دمای محموله و در معرض هوا قرار گرفتن محموله نفت خام، از عمده دلایل تبخیر نفت خام محسوب می‌شوند. البته فرایند تبخیر، منحصر به حمل‌ونقل نبوده و در تمامی مراحل پالایش، نگهداری و نقل و انتقالات نفت خام ممکن است رخ دهد.^۵ مطابق گزارشی که توسط شرکت اگزون در سال ۱۹۸۱ منتشر شد، زیان‌های فیزیکی محموله‌های نفتی که ناشی از تبخیر محموله‌اند، اساساً وابسته به خصوصیات طبیعی نفت خام است و متصدیان حمل نباید مسئول شناخته شوند.^۶ البته در صورتی که تبخیر محموله نفتی منتسب به ناکارآمدی سیستم‌های گرم‌کننده مخزن کشتی باشد یا کوتاهی خدمه کشتی حامل در ثابت نگه داشتن

1. Textor, J. M, Oil shortages caused by the inherent properties of petroleum cargoes. Journal of Maritime Law and Commerce, No. 3, Vol. 13, 1982, pp 291, 292.

2. Vessel Experience Factor (VEF)

۳. از آنجایی که معمولاً بین حجم محاسبه‌شده محموله توسط بندر و حجم محاسبه‌شده محموله توسط کشتی حامل، ناهماهنگی و اختلاف دیده می‌شود، برای هر کشتی در هر سفر، ضریبی عددی در نظر گرفته می‌شود که نشان‌دهنده اختلاف مبنای محاسبه حجم کشتی مذکور با مبنای بنادر است. این ضریب در هر سفر با دو معیار ضریب بارگیری کشتی (Vessel Load Ratio) و ضریب تخلیه کشتی (Vessel Discharge Ratio) تعیین می‌شود. مبنای تعیین این دو ضریب، تفریق حجم اندازه‌گیری‌شده محموله توسط کشتی در زمان بارگیری با حجم مندرج در بارنامه یا تفریق حجم اندازه‌گیری‌شده محموله توسط کشتی در زمان تخلیه با گواهی خروجی محموله است. شناسایی هر یک از دو فاکتور مذکور، در طول چندین سفر مجزا را مؤلفه تجربه کشتی می‌نامند (UKP&I, 2015).

4. Energy Institute Publications, HM 49/API MPMS Chapter 17.9 Vessel experience factor (VEF), Available At: <https://publishing.energyinst.org/topics/hydrocarbon-management/marine-measurement-and-cargo-assurance/hm-49-api-mpms-chapter-17.9-vessel-experience-factor-vef>, (Last Visit 9/16/2024).

5. Wankhede, A, Understanding Crude Oil Washing Operation on Oil Tanker Ships, Available At: <https://www.marineinsight.com/guidelines/understanding-crude-oil-washing-operation-on-oil-tanker-ships>, (Last Visit 9/16/2024).

6. Textor, J. M, .Cit, pp 287, 288, 289.

7. .Ibid, p. 289.

شرایط داخل مخزن کشتی، مانند فشار و دما، باعث تبخیر بیش از میزان پیش‌بینی‌شده و عرفی شود، متصدی حمل مسئول شناخته می‌شود و چنین خسارتی قابل جبران خواهد بود. دسته آخر، زیان‌های منتسب به دزدی است. این دسته از خسارت‌ها در دهه ۸۰ میلادی، به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین مشکلات بیمه‌گران تلقی می‌شده است؛ به این دلیل که محمولات نفتی می‌توانند به‌عنوان سوخت کشتی حامل نیز به کار روند. متصدیان حمل در نبود سیستم‌های نظارتی پیشرفته، سال‌های متمادی با هدف کم کردن هزینه‌های خود، مبادرت به سرقت این کالای با ارزش می‌کرده‌اند.^۱

۱.۱.۲. خسارت‌های کیفیتی

با اینکه در متن اولیه شرط تضمین کمیت، اشاره‌ای به خسارت‌های کیفیتی نشده است، به درخواست بیمه‌گزار، ادبیات متن شرط می‌تواند به‌گونه‌ای تغییر کند که خسارت‌های کیفیتی را نیز تحت پوشش خود قرار دهد. اما به تبع آن، بیمه‌گران نیز تضامین کافی و مؤثر را به‌منظور کم کردن احتمال وقوع چنین آسیب‌هایی تقاضا می‌کنند.^۲ منظور از خسارت‌های کیفیتی، آلودگی محموله نفت خام در اثر ترکیب یا مجاورت با هر ماده خارجی است که خصوصیات شیمیایی منحصر به فرد محموله را دچار تغییر کند؛ به‌گونه‌ای که از ارزش محموله بکاهد یا تحویل‌گیرنده به‌کل از تحویل گرفتن محموله صرف‌نظر کند.^۳ برای نمونه، یکی از آسیب‌های کیفیتی که در گذشته متداول بوده است، آلودگی محموله سوخت هواپیما در اثر مجاورت با سیم‌پیچ‌های گرم‌کننده مسی در درون مخزن کشتی‌های قدیمی بود که خصوصیات شیمیایی محموله را دچار تغییر می‌کرد. همین امر منجر به اضافه شدن بندی به شرط استثنایا شد که حمل محموله بیمه‌شده در مجاورت مس را از پوشش بیمه‌نامه خارج می‌کرد.^۴

آلودگی محموله در اثر ترکیب با مواد خارجی، می‌تواند در نتیجه عوامل متعددی همچون عدم شست‌وشوی کامل مخزن کشتی پیش از بارگیری یا باقی ماندن مقداری نفت در خطوط لوله انتقال که خصوصیات متفاوتی در مقایسه با محموله بیمه‌شده داشته است، صورت پذیرد.

1. Rawson, K, .Cit, p 76.

2. .Ibid, p 75.

3. Hall, P. D, Tanker Cargo Shortage and Contamination Claims, Available At: <https://www.londonpandi.com/media/2179/56081previewissue3february2016f.pdf>, (Last Visit 9/16/2024).

4. Rawson, K, .Cit, p. 76.

مواد خارجی مذکور عبارت‌اند از: آب، افزونه‌های شیمیایی، اجسام جامد و سایر مواد نفتی با خصوصیات متفاوت.^۱ تفاوت این دسته از زیان‌های کیفیتی با دسته سوم خسارت‌های کمیتی در این است که در صورت ترکیب محموله با سایر مواد خارجی، علاوه بر تغییر کمیت، ممکن است به دلیل تغییر خصوصیات شیمیایی محموله یا تغییر در ارزش آن، تحویل‌گیرنده از قبول محموله امتناع کند.^۲

لازم به ذکر است که مسئله آلودگی محموله بیمه‌شده همواره بین بیمه‌گران و بیمه‌گذاران محل اختلاف بوده است؛ به خصوص اینکه در موارد بسیار زیادی در گذشته بیمه‌گران ادعا می‌کردند که محموله آلوده‌شده مورد بحث در حقیقت همان محموله‌ای بوده است که خریدار آن را از فروشنده خریداری کرده است و این مسئله هیچ‌گونه جنبه بیمه‌ای ندارد. چنین اختلافاتی به‌گونه‌ای برای تمامی طرفین مورد دعوی پرهزینه بوده است، که امروزه بیمه‌گران به‌طور کلی از تحت پوشش قرار دادن آسیب‌های کیفیتی اجتناب می‌کنند یا مقررات بسیار سختگیرانه‌ای بر عهده بیمه‌گذاران، در خصوص احراز صحت صدور گواهی‌های مرتبط قرار می‌دهند.^۳

۱.۲. خسارت‌های کاغذی

واقعۀ بسیار مهم و شایع‌تر از خسارت‌های فیزیکی خسارت‌های کاغذی^۴ است؛ در یک بیان کلی، خسارت‌هایی‌اند که منشأ ورود خسارت، قابل انتساب به هیچ واقعه یا شخصی نیست و صاحب محموله در پیدا کردن عامل ورود خسارت با چالش روبه‌رو می‌شود.^۵

در محموله‌های نفت خام، خسارت‌های کاغذی به‌طور عمده ناشی از دشواری‌های تعیین کمیت دقیق محموله نفت خام‌اند که می‌توانند ناشی از اشتباه در تعیین درست دمای محموله در زمان بارگیری یا تخلیه، اعلام نادرست حجم محموله توسط خدمه کشتی به دلیل ناکارآمدی و قدیمی بودن ابزارهای اندازه‌گیری در مخازن کشتی یا به دلیل استفاده کشورهای مختلف از جداول اندازه‌گیری متفاوت برای تعیین حجم محموله باشد. به عبارتی، تعدادی از کشورهای تولیدکننده نفت خام در دنیا، مانند عربستان سعودی، قطر و اندونزی، برای کسب منافع بیشتر،

1. Hall, P. D, .Cit.

2. Ibid.

3. Rawson, K, .Cit, p. 76.

4. Paper Losses

5. Dolphin Maritime, Bulk Cargoes – Protection Against ‘Paper Losses’, Available At: <https://www.dolphin-maritime.com/?publications/2008/12/11/2---bulk-cargoes---protection-against-paper-losses.html>, (Last Visit 9/16/2024).

کماکان از جدول‌های قدیمی منتشرشده توسط انستیتو نفت امریکا^۱ استفاده می‌کنند که در دمای استاندارد ۶۰ درجه فارنهایت یا ۱۵ درجه سلسیوس، در قیاس با جدول‌های جدید منتشر شده در سال ۱۹۸۰، حجم بیشتری از محموله را ثبت می‌کنند.^۲ البته لازم به ذکر است که بیان دو واحد مذکور در کنار یکدیگر به معنای همانند بودن آن دو نیست و هریک نشان‌دهنده مبنا و روش اندازه‌گیری متفاوتی است.^۳

یکی دیگر از علل اصلی رخداد خسارت‌های کاغذی در حمل محموله‌های نفت خام، مربوط به وجود ناخالصی و آب در ترکیب محموله است که در زمان بارگیری، امکان تعیین آن به‌طور دقیق وجود ندارد. در بیانی دیگر، نفت استخراج‌شده از یک میدان نفتی، حاوی میزانی آب و رسوب‌های معلق مربوط به سازند مخزن یا ناشی از آب تزریق‌شده به لایه نفتی در روند استخراج است که به ناخالصی‌های مذکور، آب و رسوب پایه^۴ گفته می‌شود. میزان آب و رسوب پایه در نفت خام هر میدانی متفاوت و متغیر است و با اینکه قسمت عمده این ناخالصی‌ها در بدو استخراج جدا می‌شوند، در زمان فروش و تحویل به دست خریدار نیز همچنان میزانی ناخالصی در نفت خام وجود خواهد داشت. در زمان‌های اندازه‌گیری کمیت و کیفیت محموله در بندر مبدأ، آب و رسوب پایه به شکل محلول در محموله نفتی وجود دارند و جز با آزمایش‌ها و روش‌های اندازه‌گیری مخصوص، تشخیص آنها دشوار است. هنگامی که محموله موردنظر در حین حمل و نقل داخل مخزن کشتی است، به دلیل ساکن شدن محموله در طول سفر، این ناخالصی‌ها شروع به جدا شدن از محموله نفتی می‌کنند و قابل تشخیص می‌شوند. آب موجود در محموله در کف مخزن تجمع می‌کند و به‌عنوان آب آزاد^۵ شناخته می‌شود. آب آزاد در زمان تخلیه جدا می‌شود و میزان رسوبات پایه باقی‌مانده نیز تعیین و ثبت می‌شوند. این اتفاق‌ها باعث می‌شوند تا کمیت محموله نفتی در زمان تخلیه در مقصد با زمان بارگیری در مبدأ متفاوت باشد که این پدیده تغییر کمیت باعث وقوع عمده خسارت‌های کاغذی در نفت خام است. بر مبنای خسارت‌های کاغذی،

1. American Petroleum Institute

2. Cioarec, V, The Documentary Evidence Taken in Consideration by The Courts in Quantity Disputes Related to Crude Oil Cargoes, Available At:

<https://www.commoditylaw.eu/articalDetails.php?idArticolText=109>, (Last Visit 3/21/2024).

3. Enercon Group INC., Cargo Measurement and Calculation, Available At:

<https://www.enercongroup.com/definitionsmeasurement.html>, (Last Visit 9/16/2024).

4. Basic Sediment and Water (BSW)

5. Free Water

خریدار میزان نفت خام کمتری در مقایسه با آنچه خریداری کرده است، تحویل می‌گیرد.^۱ البته ممکن است تصور شود که این کاستی در محموله نفت خام، تحت مورد استثنای ازدست رفتن عادی حجم محموله قرار می‌گیرد که پاسخ به پرسش فوق در بخش آتی شرح داده خواهد شد.

۱.۳. خسارت‌های عادی

خسارت‌های عادی در شرط استثنای زبانی محسوب می‌شوند که ناشی از خصوصیات طبیعی نفت خام است و در عرف حمل و نقل محموله‌های نفتی پذیرفته شده و قابل پیش‌بینی باشند. عمده خسارت‌های کمیتی که در بخش پیشین به آنها اشاره شد، در صورتی که در بازه قابل پیش‌بینی و قابل انتظار باشند، جزو خسارت‌های عادی تلقی می‌شود و قابل جبران نخواهند بود.^۲ آنچه حائز اهمیت است، محدوده بازه پذیرفته شده و مبنای لازم‌الاجرای آن است.

همان‌طور که پیش‌تر بیان شد، محموله‌های نفت خام به دلیل خصوصیات منحصر به فرد آن همواره در معرض آسیب‌ها و زیان‌های در حین حمل‌اند که عمدتاً متصدی حمل هیچ نقشی در به وقوع پیوستن آن ندارد. چنین واقعیتی منجر به ایجاد نوعی عرف در داوری دعاوی حمل و نقل نفت خام شد که زیان‌های به وجود آمده در حین حمل تا میزان نیم درصد حجم کل محموله را قابل قبول می‌داند و متصدی حمل صرفاً نسبت به مازاد بازه مذکور، مسئول جبران خسارت است.^۳ البته عرف مذکور به کرات توسط خریداران نفت خام در دادگاه‌های آمریکا به چالش کشیده شده است که از معروف‌ترین اسامی در این بین، می‌توان به شرکت سان اویل^۴ اشاره کرد.^۵ چالش‌های مذکور بر پایه مقررهای در قانون حمل کالا از طریق دریا^۶ مصوب کنگره آمریکا در سال ۱۹۳۶ بود که هرگونه توافق ضمنی یا کتبی، در راستای تحدید مسئولیت متصدی حمل را که توسط قانون مذکور تعیین شده بود، به رسمیت نمی‌شناخت و الزام‌آور نمی‌دانست.^۷ چنین اختلافاتی در نهایت منجر به رأی دادگاه استیناف آمریکا در حوزه سوم شد که مطابق با

1. Lloyd's of London, .Cit, p. 11.

2. IUA of London, Institute Bulk Oil Clauses All Risks CL434, .Cit.

3. Staples, C. L, "The 0.5% Trade Allowance: The Third Circuit Holds the Custom Unenforceable under COGSA", Maritime Lawyer, No. 2, Vol. 10, 1985, pp 183, 184.

4. Sun Oil Co.

5. .Ibid, p. 185.

6. Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)

7. Longaker, K. D, "Maritime Law - Custom - Carriage of Goods by Sea Act Precludes Enforcement of Oil Shipping Industry's 0.5% Customary Trade Allowance", Villanova Law Review, No. 3, Vol. 31, 1986, p. 1224.

قانون حمل کالا در دریا، عرف مذکور را لازم‌الاجرا ندانست و متصدی حمل را مسئول تمامی خسارت‌های به‌وقوع‌پیوسته در حین حمل دانست.^۱ با اینکه رأی مذکور باعث ایجاد تلاطم در بازار حمل و نقل شد، نیاز بازار در حمایت از متصدی حمل از زیان‌های خارج از اختیار وی، همچنان باعث تداوم حیات این عرف شده است، به گونه ای که ارائه دهندگان پوشش بیمه‌ای بازار لندن در متن شرط تضمین کمیت، این عرف را به رسمیت شناخته‌اند؛ به این نحو که خسارت‌های کمتر از نیم درصد مذکور، به‌عنوان خسارات عادی ذیل شرط استثنای قلمداد می‌شود. لذا کماکان، هرگونه جبران خسارت فیزیکی یا کاغذی حادث‌شده بر محموله بیمه‌شده صرفاً نسبت به مازاد نیم درصد مذکور قابل اعمال است.^۲

۱.۴. مفهوم شرط تضمین کمیت

ارائه‌دهندگان پوشش بیمه‌ای بازار لندن در شروط تمام خطر نفت فله انستیتو، درابتدا برای جبران خسارت‌های کاغذی و واقعی به‌منظور حفاظت از بیمه‌گزار، اقدام به درج شرط تعدیل^۳ کردند. براساس فرمول طراحی‌شده در شرط تعدیل، حجم ناخالص نفت خام در زمان تخلیه محموله به مخزن ساحلی بندر مقصد، از حجم ناخالص نفت خام در زمان بارگیری محموله در بندر مبدأ کم شده و حجم نفت باقی‌مانده مطابق این فرمول، حجمی است که بیمه‌گر تحت پوشش خود قرار خواهد داد.^۴

شرط تعدیل درج‌شده در شروط تمام خطر نفت فله انستیتو تا سال‌های متمادی پاسخگوی نیازهای بیمه‌گزاران بازار لندن بود. اما با افزایش روزمره قیمت نفت و توجه به این امر که مبنای اصلی تعیین کمیت در صدور بارنامه^۵ و معاملات مبتنی بر آن، عموماً بر اساس حجم خالص نفت خام است^۶ که معیاری کاملاً متفاوت از آنچه در شرط تعدیل پیش‌بینی شده بود، تلقی می‌شود. به عبارتی دیگر، مطابق با شرط تعدیل شروط تمام خطر نفت فله انستیتو، کاستی‌های محموله، آلودگی یا هرگونه آسیب‌های وارده به محموله بیمه‌شده، بر مبنای حجم ناخالص تحت پوشش

1. Ibid, p. 1225.

2. Staples, C. L., .Op.Cit, p. 183.

3. Adjustment Clause

4. Lloyd's of London, .Op.Cit, p. 11.

5. Bill of Lading

6. Cioarec, V., .Op.Cit.

قرار می‌گرفت؛ درحالی که خرید و فروش محموله‌های نفتی، عموماً بر اساس حجم خالص مندرج در بارنامه صورت می‌گیرد. برای درک بهتر موضوع توجه به مثال زیر لازم است:

حجم ناخالص ثبت‌شده برای محموله نفتی فرضی، در بندر مبدأ ۶۵۰۴۹۷ بشکه است که ۳۴۰ بشکه آن را آب و رسوبات پایه تشکیل می‌دهند. با توجه به این کمیت‌ها، حجم خالصی که در بارنامه نوشته می‌شود، ۶۵۰۱۵۷ بشکه است که حجم خالص محموله نفتی معامله شده است. در زمان رسیدن کشتی به بندر مقصد و تخلیه، حجم ناخالص اندازی‌گیری‌شده ۶۴۵۱۰۰ بشکه است. اما پس از تخلیه ۱۳۸۴ بشکه آب آزاد و ثبت ۳۲۴ بشکه آب و رسوب پایه، حجم خالصی که به دست خریدار می‌رسد، ۶۴۳۳۹۲ بشکه است. مطابق با شرط تعدیل، فقط میزان ۵۳۹۷ بشکه نفت خام که اختلاف حجم ناخالص زمان بارگیری و حجم ناخالص زمان تخلیه است، توسط بیمه‌گر جبران خواهد شد. اما بر مبنای حجم خالص مندرج در بارنامه و حجم خالص اندازه‌گیری شده در زمان تخلیه، میزان ۶۷۶۵ بشکه، کاستی در محموله به مقصد رسیده مشاهده می‌شود که برای بیمه‌گذاری که بر مبنای شرط تعدیل، محموله خود را بیمه کرده است، ۱۳۶۸ بشکه به‌عنوان خسارت کاغذی، جبران‌نشده باقی خواهد ماند که با توجه به افزایش چشمگیر قیمت نفت خام در بازارهای جهانی، خسارت‌های قابل توجهی برای بیمه‌گذار تلقی می‌شود. مثال مذکور، صرفاً به خسارت کاغذی محموله‌ای اشاره کرد که بدون هیچ‌گونه آسیب واقعی سفر را به پایان رسانده است؛ حال با فرض اینکه ممکن است در اثر حوادث طبیعی یا انسانی، میزانی از نفت محموله بیمه‌شده نیز از دست رفته یا آلوده شود، ضررهای مالی بیمه‌گذار بسیار چشمگیرتر از گذشته خواهد بود.

حجم ناخالص اندازه‌گیری شده در بندر مبدأ	۶۵۰۴۹۷
آب و رسوبات پایه	۳۴۰
حجم خالص مندرج در بارنامه	۶۵۰۱۵۷

حجم ناخالص اندازه‌گیری‌شده در بندر مقصد	۶۴۵۱۰۰
آب آزاد تخلیه‌شده در مخزن ساحلی بندر مقصد	۱۳۸۴
آب و رسوبات پایه	۳۲۴
حجم خالص تحویل داده شده	۶۴۳۳۹۲

در پاسخ به ناکارآمدی شرط تعدیل در شروط تمام خطر نفت فله انسیتو و نیازهای جدید بازار حمل و نقل نفت خام، ارائه‌دهندگان پوشش بیمه‌ای بازار لندن به طراحی شرط تضمین کمیت اقدام کردند. مطابق با این شرط جدید، مبنای محاسبه کمیت در اقدام کاغذی و واقعی از حجم ناخالص به حجم خالص تغییر یافته، به شکلی که منطبق با بارنامه صادره، در زمان بارگیری محموله بیمه شده است.^۱ اما همان‌طور که انتظار می‌رود، پوششی که به این شکل کامل و جامع است، تعهدات مالی سنگینی بر عهده بیمه‌گران قرار می‌دهد و زمینه سوءاستفاده برخی از متصدیان را فراهم می‌کند. به همین دلیل، برای استفاده از مزایای شرط تضمین کمیت، بیمه‌گران ملزم شده‌اند تا یک کارشناس مستقل مورد تأیید بیمه‌گر را با هزینه خود برای انجام مجدد تمامی فرایندهای اندازه‌گیری و تعیین کمیت محموله نفتی دعوت کنند و گزارش‌های صادرشده از طرف وی را به بیمه‌گر در صورت تمایل به استفاده از شرط تضمین کمیت ارائه دهند.^۲ یکی از گزارش‌هایی که کارشناس مستقل در بندر مبدأ صادر می‌کند، گزارش تمیز بودن مخزن کشتی حامل قبل از بارگیری است. این گزارش تأیید می‌کند که هیچ‌گونه ماده خارجی در مخزن کشتی که بتواند محموله نفتی بیمه‌شده را آلوده کند، وجود ندارد. گزارش دیگری که لازم به ذکر است، گواهی کیفیت است که بر اساس نمونه‌های آزمایش‌شده از محموله صادر می‌گردد و بیانگر خصوصیات کامل کیفی محموله نفتی بیمه‌شده است.^۳ سه گزارش نهایی دیگر در بندر مبدأ صادر می‌شوند که در ادامه به آنها پرداخته خواهد شد؛ گزارش اندازه‌گیری مخزن ساحلی^۴، گزارش کنتور^۵ و گزارش آلیج کشتی^۶. سه گزارش بسیار مهم نیز در بندر مقصد صادر می‌شوند؛ گزارش آلیج کشتی پیش از تخلیه، گزارش خالی شدن کامل مخزن کشتی حامل پس از تخلیه و گواهی خروجی محموله.^۷

البته حضور کارشناسان مستقل ممکن است با چالش‌هایی روبه‌رو شود که کاملاً از اختیار بیمه‌گزار خارج است؛ مانند زمان‌هایی که بندر مبدأ به کارشناسان مستقل اجازه دسترسی به

1. Lloyd's of London, .Op.Cit, p 12.

2. Rawson, K, .Op.Cit, p 74.

3. Masha, M. M, "Marine and onshore oil insurance", Master Dissertation, World Maritime University, 1990, pp 61, 63.

4. Shore Tank Measurement Report

5. Meter Report

6. Ship's Ullage Report

7. .Ibid, pp 63, 64.

تجهیزات را نمی‌دهد.^۱ البته در صورتی که بیمه‌گزار اثبات کند علل عدم حضور کارشناس مستقل خارج از قدرت و اختیار وی بوده است و تمامی گزارش‌ها و اندازه‌گیری‌های صورت‌گرفته به وسیله دستگاه‌های خودکارند، بیمه‌گر گزارش‌های صادره از دستگاه‌های خودکار را به‌طور استثنا خواهد پذیرفت. البته لازم به ذکر است که عدم حضور کارشناس مستقل خللی به کل بیمه‌نامه وارد نخواهد کرد و صرفاً در استفاده از شرط تضمین کمیت مشکل‌ساز است.

۲. مبنای تعیین کمیت در شرط تضمین کمیت

همان‌طور که بیان شد، بنابر شرط تضمین کمیت، آسیب‌های وارده به محموله نفتی و کاستی‌هایی که مازاد بر نیم درصد کل محموله‌اند، اگر مشمول موارد دیگر استثنا شده نباشند، بر مبنای حجم خالص محموله، توسط بیمه‌گر جبران خواهند شد. حال دو سؤال اساسی که مطرح می‌شود آن است که در زمان بارگیری از چه معیاری برای تعیین کمیت استفاده می‌شود و همچنین در زمان رسیدن محموله بیمه‌شده به بندر مقصد از چه معیار تعیین کمیتی برای تشخیص حجم تحویل داده شده استفاده می‌شود؟

۲.۱. تعیین کمیت محموله در بندر مبدأ

در تعیین کمیت محموله‌ها، به شکل معمول از دو معیار حجم یا وزن استفاده می‌شود که در محموله‌هایی که به شکل فله حمل می‌شوند، استفاده از معیار حجم در قراردادهای فروش بسیار رایج است و استفاده از معیار وزن در اسناد مربوط به نفت خام به‌ندرت مشاهده می‌شود. حجم نفت خام مطابق با معیارهای اندازه‌گیری متعددی تعیین می‌شود که با توجه به بحث حاضر، دو مؤلفه برای ما بسیار حائز اهمیت هستند: حجم ناخالص استاندارد^۲ و حجم خالص استاندارد^۳. حجم خالص استاندارد، حجم استاندارد محموله نفت خام بدون هیچ‌گونه ناخالصی، اعم از آب و رسوبات پایه و آب آزاد است. حجم ناخالص استاندارد مطابق با تعریف داده شده در شرط تعدیل، حجم استاندارد کل محموله نفت خام، بدون افتراق آب و رسوبات پایه و آب آزاد است.^۴ نکته حائز اهمیت دیگر چگونگی تعیین حجم استاندارد است. به دلیل خصوصیات منحصربه‌فرد نفت

1. Rawson, K, .Op.Cit, p 75.

2. Gross Standard Volume (GSV)

3. Net Standard Volume (NSV)

4. Cioarec, V, .Cit.

خام، حجم آن در دماهای مختلف دستخوش تغییر می‌شود، به همین علت برای یکسان‌سازی حجم محموله‌های نفت خام از جدول‌های منتشرشده توسط API استفاده می‌شود؛ به این صورت که حجم مشاهده‌شده^۱ را با شاخص اصلاح حجم^۲ ترکیب و حجم استاندارد را تعیین می‌کنند. لازم به ذکر است که در به دست آوردن شاخص اصلاح حجم، دما و چگالی دو عامل اصلی محاسبات، مطابق با جداول API هستند.^۳

در بندر مبدأ، اولین اندازه‌گیری حجم محموله نفتی در مخزن ساحلی رخ می‌دهد. با توجه به اینکه نفت خام موجود در مخزن ساحلی به حالت سکون درآمده است، مقداری آب آزاد در بستر مخزن شکل خواهد گرفت که قبل از خروج از مخزن ساحلی، آب آزاد از محموله جدا می‌شود. سپس در حین عبور محموله، از خطوط لوله اتصال مخزن ساحلی به مخزن کشتی حامل، اندازه‌گیری دوم که گزارش کنتور است، به وقوع می‌پیوندد. گزارش کنتور حجم نفت خارج شده از مخزن ساحلی را تعیین می‌کند. لازم به ذکر است که کمیت درج‌شده در عموم قراردادهای فروش نفت خام و بارنامه، مطابق با حجم اندازه‌گیری شده در گزارش کنتور است. اندازه‌گیری نهایی نیز در داخل مخزن کشتی حامل به صورت گزارش آلیج کشتی به وقوع می‌پیوندد.^۴ برای تعریف گزارش آلیج، بدون ورود به مباحث فنی، در بیانی بسیار ساده می‌توان گفت که این گزارش، مبتنی بر اندازه‌گیری فضای خالی مخزن به همراه نمونه‌برداری از محموله، پس از بارگیری، جهت تعیین کردن حجم اشغال‌شده توسط محموله در مخزن است. حجم خالص و ناخالص اندازه‌گیری شده در هر سه مرحله، باید با نظارت کارشناس مستقل بوده و اسناد تمامی گزارش‌ها نیز به شکل مکتوب در صورت درخواست بیمه‌گر، جهت ارائه حاضر باشند.^۵

1. Observed Volume (OV)

2. Volume Correction Factor (VCF)

3. Nicola, H, "Understanding the Importance of Implementing a Marine Oil Cargo Loss Control System to Protect the Crude and Products You Trade", Available At: <https://becht.com/becht-blog/entry/understanding-the-importance-of-implementing-a-marine-oil-cargo-loss-control-system-to-protect-the-crude-and-products-you-trade/>, (Last Visit 9/16/2024).

4. Cioarec, V, Op.Cit.

5. IUA of London, Institute Bulk Oil Clauses All Risks + GOT CL433, Available At: https://www.iua.co.uk/IUA_Member/Clauses/eLibrary/Clauses_Summary.aspx?DocumentKey=3FBFF97B-23A2-4351-B23B-0A6DF08DF8B1&TemplateType=E&DialogCacheParam=0.21634900849994265&IsPopUp=true, (Last Visit 9/16/2024).

۲.۲. تعیین کمیت محموله در بندر مقصد

پس از اینکه کشتی حامل بر بندر مقصد پهلو گرفت، قبل و بعد از خروج محموله از مخزن‌های کشتی، گزارش آلیج کشتی توسط خدمه صادر می‌شود. سپس همانند بندر مبدأ گزارش کنتور در زمان تخلیه محموله از مخزن کشتی نیز تهیه می‌شود. اما آنچه در بندر مقصد بسیار اهمیت دارد، اندازه‌گیری محتویات مخزن ساحلی، قبل و بعد از ورود محموله از مخزن کشتی به آن است. دلیل اهمیت این دو اندازه‌گیری، این است که مبنای کمیت مندرج در گواهی خروجی، حجم نفت خام وارد شده به داخل مخزن ساحلی است.^۱ البته نکته‌ای که باید به آن توجه کرد، این است در مواقعی مانند کم عمق بودن آب‌های منتهی به بندر مقصد، کشتی حامل محموله قادر به پهلوگیری در آن نباشد. در این صورت، عمل سبک‌سازی^۲ صورت می‌گیرد که بر اساس آن، بخشی از محموله کشتی حامل به کشتی کوچک‌تری به منظور سبک کردن کشتی اصلی منتقل می‌شود. در این عملیات که به آن انتقال کشتی به کشتی^۳ می‌گویند، مخزن‌های هر دو کشتی باید قبل و بعد از انتقال تحت گزارش آلیج اندازه‌گیری شوند. همانند بندر مبدأ تمامی این گزارش‌ها و گواهی‌ها باید با حضور کارشناس مستقل صادر شوند و نسخه‌های صادرشده توسط وی برای ارائه موجود باشند.

۲.۳. تعیین کمیت در شرط تضمین کمیت

حال که با گزارش‌های صادرشده در جهت تعیین کمیت محموله نفت خام در یک سفر تجاری آشنا شدیم، به بحث اصلی می‌پردازیم. همان‌طور که پیش‌تر بیان شد، مطابق با شرط تضمین کمیت، هرگونه آسیب کیفی و از دست رفتن محموله نفتی بیمه‌شده، در صورت خروج از شمول شرط استثناءها بر مبنای حجم خالص محموله جبران خواهد شد. با توجه به اشاره مستقیم شرط تضمین کمیت، پایه حجم خالص محموله بیمه‌شده بر مبنای حجم خالص مندرج در بارنامه است. مبنای حجم خالص محموله تحویل داده شده نیز بر اساس حجم خالص مندرج در گواهی خروجی است. البته مطابق با این شرط، بیمه‌گزار می‌تواند با اختیار خود مبنای تعیین کمیت را به حجم ناخالص تغییر دهد که ممکن است در نگاه اول باعث بی‌اثر شدن شرط تضمین شود، اما

1. Masha, M. M., Op.Cit, p. 64.

2. Lightering

3. Transshipment

می‌تواند در نتیجه شرایطی باشد که بیمه‌گذار نتواند از پس الزام مندرج در شرط تضمین کمیت مبنی بر استفاده از کارشناس مستقل برآید و به‌ناچار به شرط تعدیل روی آورد.^۱

در مواردی، ممکن است براساس عرف بندر و منطقه، کمیت مندرج در بارنامه مطابق با حجم محموله در داخل مخزن کشتی و بر مبنای گزارش آلیج باشد. در صورت اثبات چنین عرف و رویه‌ای از جانب بیمه‌گذار، بیمه‌گر کمیت موجود در بارنامه را پذیرفته و بر مبنای آن عمل خواهد کرد. البته در این صورت، باید مؤلفه تجربه کشتی نیز در کمیت تعیین‌شده لحاظ شود. همان‌طور که پیش‌تر بیان شد، هرگونه خسارت یا کاستی تحت پوشش شرط تضمین کمیت، باید مازاد بر نیم درصد حجم کل محموله بیمه‌شده باشد، اما در مواقعی که بر اساس عرف بازار، کمیت محموله بر مبنای وزن تعیین می‌شود، سقف قابل قبول به میزان ۲۰ درصد افزایش پیدا خواهد کرد.^۲

نتیجه‌گیری

شرط تضمین کمیت به مثابه یک راهکار حیاتی برای بیمه‌گرانی بوده است که در نوسانات بازار خرید و فروش نفت خام و خطرهایی که در دریاها محموله‌های نفتی آنها را تهدید می‌کرده، به دنبال کاهش و به حداقل رساندن ریسک‌های خود بوده‌اند. در چنین شرایطی، شرط تضمین کمیت به شکل ضمیمه‌ای به شروط تمام خطر نفت فله انستیتو اضافه شده و به‌طور کلی، جایگزین شرط تعدیل می‌شود. شرط تضمین کمیت با بهره‌گیری از رویه و عرف شکل گرفته، مبنای کمیت مورد نظر طرفین را از کمیت ناخالص به کمیت خالص تغییر داده است؛ به‌نحوی که بیش از پیش، منطبق بر نیازهای متصدیان حمل و نقل و صاحبان محموله است.

نفت خام به دلیل خصوصیات خاص خود نیازمند شروط بیمه‌ای منحصربه‌فرد خود است؛ به شکلی که شروط کالای انستیتو پاسخگوی نیازهای منحصر به فرد این ماده استراتژیک نیست. بالاین‌حال، بسیاری از شروط عمومی بیمه‌نامه دریایی لوید قابل استفاده برای تمامی محموله‌هاست؛ اما آنچه که شروط تمام خطر نفت فله انستیتو را از سایرین متمایز می‌کند، تبیین دو شرط تعدیل و تضمین کمیت است. اگرچه شرط تضمین کمیت در تمامی محموله‌هایی که به

1. IUA of London, Institute Bulk Oil Clauses All Risks + GOT CL433, .Op.sCit.

2. .Ibid.

شکل فله حمل می‌شوند کاربرد دارد، این شرط در خصوص خسارت‌های کاغذی حادث بر محموله‌های نفتی از چارچوب کاملاً متفاوتی برخوردار است.

شرط تضمین کمیت، که نسخه ارتقایافته شرط تعدیل است، این اختیار را به بیمه‌گذاران داده است تا بنابر بر مصلحت خود شاخص و معیار تعیین کمیت در شرط تضمین کمیت را انتخاب کنند؛ به‌نحوی که مطابق بر کمیت خالص مندرج در عموم بارنامه‌ها یا مطابق بر رویه پیشین بر مبنای کمیت ناخالص باشد. نکته مثبت دیگر در شرط تضمین کمیت محدود کردن استثنای کاستی‌های عادی محموله نفت خام به سقف نیم درصد ارزش کل محموله است؛ به شکلی که آسیب‌ها و کاستی‌های مازاد بر نیم درصد مذکور، تحت حمایت بیمه‌گر قرار خواهد گرفت. این در حالی است که در سایر محموله‌ها، هیچ‌گونه سقفی برای آسیب‌ها و کاستی‌های معمولی محموله، که ذیل شرط استثنای عمومی قرار می‌گیرند، تعبیه نشده است.

برخورداری از امتیازهای مذکور برای بیمه محمولات نفتی همراه با تعهدات و مسئولیت‌هایی نیز بوده است که علاوه بر کاهش ریسک بیمه‌گذار از منافع بیمه‌گر نیز حمایت می‌کنند. از جمله این تعهدات، الزام بیمه‌گذار به دعوت از کارشناس مستقل، که مورد تأیید بیمه‌گر جهت احراز صحت تمامی کمیت‌های اندازه‌گیری شده در گزارش‌هایی است که در بندر مبدأ، بندر مقصد و کشتی حامل صادر شده‌اند. استفاده از کارشناس مستقل برای صحت‌سنجی کمیت‌های گزارش شده به دلیل جلوگیری از سوءاستفاده برخی متصدیان و صاحبان محموله سودجو است که در جهت منافع شخصی، می‌توانند ضررهای بسیار هنگفتی به بیمه‌گران لندنی وارد آورند.

منابع

مقاله

۱. ابوعطا، محمد، نقش بیمه دریایی در جبران خسارات ناشی از تصادم کشتی‌ها،

مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۰، ۱۳۸۵، شماره ۷۲، صص ۳۷-۱.

۲. نوری یوشانلوئی، جعفر و عبدالحسین ایرانی فتح آباد، الزامات داخلی و بین‌المللی حمل

و نقل دریایی مواد هیدروکربوری، مجله مطالعات حقوق انرژی، دوره ۵، ۱۳۹۸، شماره

۱، صص ۲۴۹-۲۲۳.

۳. نوری یوشانلوئی، جعفر و سمیرا سادات حسینی، تحلیل حقوقی قابلیت دریانوردی در قراردادهای حمل و نقل دریایی کالا (بارنامه و چارترپارتی)، مجله مطالعات حقوقی، دوره ۱۵، ۱۴۰۲، شماره ۲، صص. ۱-۳۶.

۴. یحیائی، محمد، مروری بر انواع و شرایط بیمه‌های دریایی، کنفرانس بین‌المللی و ملی مطالعات مدیریت، حسابداری و حقوق، دوره ۴، ۱۴۰۰، صص ۷۷۷-۷۸۷.



References

Books

1. Rawson, K, The Carriage of Bulk Oil and Chemicals at Sea, London, Institution of Chemical Engineers, 1994.

Articles

2. Aboota, M. "The Role of Marine Insurance in Compensating Damages Caused by Ship Collisions", Journal of Faculty of Law and Political Science, No. 0, Vol. 72, 2006, pp 1-37. (in Persian)
3. Longaker, K. D, "Maritime Law - Custom - Carriage of Goods by Sea Act Precludes Enforcement of Oil Shipping Industry's 0.5% Customary Trade Allowance", Villanova Law Review, No. 3, Vol. 31, 1986, pp 1221-1244.
4. Mankabady, S, "The New Lloyd's Policy and Cargo Clauses", Journal of Maritime Law and Commerce, No. 4, Vol. 13, 1982, pp 527-536.
5. Nouri Youshanlouie, J & Abdolhossein Irani Fathabad, "National and International Requirements for Maritime Transportation of Hydrocarbons", Journal of Energy Law Studies, No. 1, Vol. 5, 2019, pp 223-249. (in Persian)
6. Nouri Youshanlouie, J & Samira Sadat Hosseini, "Legal Assessment of Seaworthiness Commitment in Contracts of Carriage (Bill of Lading and Charterparty)", Journal of Legal Studies, No. 2, Vol. 15, 2023, pp 1-36. (in Persian)
7. Staples, C. L, "The 0.5% Trade Allowance: The Third Circuit Holds the Custom Unenforceable under COGSA", Maritime Lawyer, No. 2, Vol. 10, 1985, pp 183-202.
8. Textor, J. M, "Oil Shortages Caused by the Inherent Properties of Petroleum Cargoes". Journal of Maritime Law and Commerce, No. 3, Vol. 13, 1982, pp 281-294.
9. Yahyayi, M, "An Overview of Marine Insurance Types and Conditions", International and National Conference on Management Studies, Accounting & Law, No. 4, 2021, pp 777-787. (in Persian)

Dissertations

10. Masha, M. M, "Marine and Onshore Oil Insurance", Master's Dissertation, World Maritime University, 1990.

Reports

11. Cioarec, V, The Documentary Evidence Taken in Consideration by The Courts in Quantity Disputes Related to Crude Oil Cargoes, Available At:

- <https://www.commoditylaw.eu/articalDetails.php?idArticolText=109>, (Last Visit 3/21/2024).
12. Dolphin Maritime, Bulk Cargoes – Protection Against ‘Paper Losses’, Available At: <https://www.dolphin-maritime.com/?Publications/2008/12/11/2---bulk-cargoes---protection-against-paper-losses.html>, (Last Visit 9/16/2024)
13. Enercon Group INC., Cargo Measurement and Calculation, Available At: <https://www.enercongroup.com/definitionsmeasurement.html>, (Last Visit 9/16/2024).
14. Energy Institute Publications, HM 49/API MPMS Chapter 17.9 Vessel experience factor (VEF), Available At: <https://publishing.energyinst.org/topics/hydrocarbon-management/marine-measurement-and-cargo-assurance/hm-49-api-mpms-chapter-17.9-vessel-experience-factor-vef>, (Last Visit 9/16/2024).
15. Greenwoods Ltd., Bulk Oil Clauses Analysis, Available At: <https://greenwoods.org/bulk-oil-clauses-analysis>, (Last Visit 9/16/2024).
16. Nicola, H, Understanding the Importance of Implementing a Marine Oil Cargo Loss Control System to Protect the Crude and Products You Trade, The Becht Blog, Available At: <https://becht.com/becht-blog/entry/understanding-the-importance-of-implementing-a-marine-oil-cargo-loss-control-system-to-protect-the-crude-and-products-you-trade/>, (Last Visit 9/16/2024).
17. UKP&I, STS Cargo Transfers & VEF, Available At: <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/articles/2015/sts-cargo-transfers-vef>, (Last Visit 9/16/2024).
18. Wankhede, A, Understanding Crude Oil Washing Operation on Oil Tanker Ships, Available At: <https://www.marineinsight.com/guidelines/understanding-crude-oil-washing-operation-on-oil-tanker-ships>, (Last Visit 9/16/2024).

Documents

19. Hall, P. D, Tanker Cargo Shortage and Contamination Claims, London P&I Club – LP Focus Publications, Available At: <https://www.londonpandi.com/media/2179/5608lpreviewissue3february2016f.pdf>, (Last Visit 9/16/2024).
20. IUA of London, Institute Cargo Clause B CL383, Available At: https://www.iua.co.uk/IUA_Member/Clauses/eLibrary/Clauses_Summary.aspx?DocumentKey=CC7188AB-52C2-4448-BB22-

- 3A627874BE36&TemplateType=E&DialogCacheParam=0.10722585768441095&IsPopup=true, (Last Visit 9/16/2024).
- 21.IUA of London, Institute Bulk Oil Clauses CL391, Available At:
https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/Clauses/eLibrary/Clauses_Summary.aspx?DocumentKey=74BBADF3-AD4B-4D9A-B5A8-8EC7FB6645D0&TemplateType=E&DialogCacheParam=0.24900395717455837&IsPopup=true, (Last Visit 9/16/2024).
- 22.IUA of London, Institute Bulk Oil Clauses All Risks + GOT CL433, Available At:
https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/Clauses/eLibrary/Clauses_Summary.aspx?DocumentKey=3FBFF97B-23A2-4351-B23B-0A6DF08DF8B1&TemplateType=E&DialogCacheParam=0.21634900849994265&IsPopup=true, (Last Visit 9/16/2024).
- 23.IUA of London, Institute Bulk Oil Clauses All Risks CL434, Available at:
https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/Clauses/eLibrary/Clauses_Summary.aspx?DocumentKey=80C5F583-5E8B-4692-8925-AEEEB254827B&TemplateType=E&DialogCacheParam=0.6096947885979376&IsPopup=true, (Last Visit 9/16/2024).
- 24.Lloyd's of London, Cargo Claims and Recoveries, Available At:
<https://assets.lloyds.com/media/b9ed5b23-6f71-48d4-87d7-e218a0e69c1e/pdf-how-we-train-and-examine-lloyds-agents-2019-Sept-Cargo-Claims-and-Recoveries-Manual.pdf>, (Last Visit 9/16/2024).

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

Legal Analysis of the Guaranteed Outturn Clause in Oil Cargo Marine Insurance Contracts

Sayed Mohammad Hassan Razavi*
Mohammad Faraji**

Abstract

Nowadays, due to increasing importance of international trade and transportation of crude oil, sellers and purchasers of crude oil are constantly looking for the best and most efficient insurance coverage for their oil cargoes. This has become significantly important in recent decades; due to considerable increase in crude oil prices which has subsequently heightened the risks associated with the transportation of crude oil. This article studies the guaranteed outturn clause, as one of the most important examples of model contract and clauses on oil cargo insurance to explain the clause basis and its fundamental functions completely. Through the findings of this paper, the following facts are presented: the inefficiencies of the institute bulk oil clauses in the absence of the guaranteed outturn clause, the success of the guaranteed outturn clause in balancing the existing risks in carrying crude oil without imposing any financial loss to cargo owners using this clause.

Keywords:

Guaranteed Outturn Clause, Institute Bulk Oil Clauses All Risks, Lloyd's Marine Policy, Crude Oil.

* Assistant Professor, Faculty of Law & Political Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran (Corresponding Author) hassan.razavi@ut.ac.ir

** L.L.M Student, Faculty of Law & Political Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran. mohamad.faraji@ut.ac.ir