

مقدمه‌ای کوتاه بر باشگاه‌های پی‌اند‌آی^۱

مصطفی نوری

مقدمه

باشگاه‌های پی‌اند‌آی امروزه یکی از معمول‌ترین و با اهمیت‌ترین نوع از شرکت‌های تخصصی بیمه کشتی هستند که گوناگونی پوشش‌های قابل عرضه آنها به علاوه ساختار عملیاتی مخصوص به خود، آنها را به صورت یکی از مهم‌ترین ابزار ایمنی در کشتیرانی بین‌المللی در آورده است. این باشگاه‌ها، هم در ارتباط با خدمه کشتی و هم در ارتباط با عملیات کشتی به منزله نوعی بیمه شخص ثالث عمل می‌کنند و تعهدات مالکان کشتی را در گستره‌ای مانند آلودگی دریا، قرنطینه و... تا جریمه بعضی از تخلفات کشتیرانی مورد پوشش قرار می‌دهند.

آقای رابرت اچ براون، باشگاه‌های پی‌اند‌آی را در فرهنگ لغات بیمه‌های دریایی چنین تعریف کرده است:

باشگاه‌های پی‌اند‌آی تعاونیهایی هستند که مالکان کشتی به وجود آورده‌اند تا ریسک‌هایی را که در بازارهای معمولی بیمه‌های دریایی بیمه نمی‌شوند پوشش دهند. هر مالک، کشتی خود را به باشگاه وارد می‌کند و گواهی ورود دریافت می‌دارد. مالک کشتی برای ورود باید مبلغی با توجه به تناژ کشتی یا کشتیهای خود بپردازد که معمولاً درصدی از آن را پیش‌پرداخت (first call) می‌کند و درصدی از آن را در قسط بعدی، بعد از احتساب کل درآمد و هزینه باشگاه در آخر هر سال مالی خواهد پرداخت. این باشگاه غیرانتفاعی را یک مدیر اداره می‌کند و کمیته‌ای که اعضای باشگاه منصوب کرده‌اند، بر کار وی نظارت دارد. شایسته یادآوری است که نرخ و شرایط حق بیمه‌ای که در قانون

۱۹۰۶ بیمه‌های دریایی اعمال می‌شود در این گونه بیمه‌های تعاونی مصداق پیدانکرده است بلکه در آخر سر، حق بیمه با موافقت اعضا تعدیل می‌شود.

تاریخچه

در سابقه شیوه‌های تعاونی توزیع ریسک گزارش‌های بی‌شماری دیده می‌شود که می‌توان تقسیم کالاهای محموله‌ای یک نفر را روی کشتیهای متعدد که خود نوعی از توزیع ریسک است نام برد. از این شکل‌های اولیه توزیع ریسک، ردپاهایی در هند، بابل، مصر و فنیقیه به دست آمده است.

در نواحی مدیترانه و دریای آدریاتیک نمونه‌های فراوانی از شراکت در ریسک به دست آمده و آثار بسیاری از اسناد تعاونی بیمه‌ای دریایی در ایتالیا، پرتغال و هلند موجود است.

پیشرفت مهم و برجسته در زمینه بیمه‌های تعاونی مربوط به دوره‌های بین ۱۱۰۰ تا ۱۴۰۰ میلادی است که در سرزمین‌های آنگلساکسون در ارتباط با دزدی گله، آتش‌سوزی، مرگ و میر و فقر ایجاد شده است. بعد از این جریانها که در واقع منشأ قدیمی بیمه‌های تعاونی است می‌توان از باشگاههای بدنه کشتی (hull clubs) نام برد که در حقیقت هسته اصلی باشگاههای تعاونی پی‌اند‌آی را تشکیل می‌دهند. باشگاههای بدنه کشتی در بدو امر به شکل بسیار دوستانه و محلی اداره می‌شده است که اداره آن نیازی به بیش از یک مدیر و یک منشی، یا در مهم‌ترین حالت یک کمیته کوچک، نداشته است. در میانه سده نوزدهم به دلیل پیشرفتهای اقتصادی، اجتماعی و تکنولوژیکی، مالکان کشتیها که خود را با مسؤولیت‌های روزافزون روبه‌رو می‌دیدند در مقابل این مسؤولیتها که اغلب از ارزش کشتیهایشان بیشتر بود و به طور طبیعی بیمه‌گران از بیمه کردن آنها امتناع می‌ورزیدند، به طرف ایجاد باشگاههای حمایتی (protecting clubs) سوق داده شدند و خود به خود باشگاههای بدنه کشتی تبدیل به باشگاههای حمایتی گشت. یکی از هدفهای این باشگاههای جدید، بیمه کردن سهم $\frac{1}{4}$ در تصادف کشتیها بود ($\frac{1}{4}$ دیگر نزد بیمه‌گران بدنه کشتی بیمه می‌شد). مسؤولیت‌های بالقوه دیگر مالکان کشتیها عبارت بود از: مرگ، صدمات بدنی و خسارتهای مازاد بر مبلغ بیمه شده در تصادف کشتیها. بدین ترتیب مشاهده می‌شود که با پخش خسارت عضو بین اعضای دیگر باشگاه، در کل تأمینى نصیب همه اعضا می‌شود که استحصال آن سابقاً فقط از طریق شرکتهای بیمه‌گر

مختلف در لندن میسر بود.

نتیجه کار چنان موفقیت آمیز بود که در این دوره نزدیک به بیست باشگاه مختلف در انگلستان مشغول به کار شدند. در اواخر سده نوزدهم خسارتهای کالا و محموله‌ها برای مالکان کشتی یکی از جدی‌ترین مسؤلیتها را به وجود آورده بود. بعد از سلسله اتفاقاتی که در این دوره برای کشتیها رخ داد (برای مثال، گم شدن کشتی با بار)، بیمه‌گران معمولی دریایی خسارتهای ناشی از گم شدن بار را به عهده نمی‌گرفتند. ایشان علت عدم قبول خسارت را این‌گونه بیان می‌کردند که خسارتهای مزبور ناشی از خطرهای دریا نبوده بلکه به سبب غفلت در امر دریانوردی حادث شده است. به همین دلیل اعضای باشگاهها تصمیم گرفتند که رشته جدیدی از پوشش به وجود آورند که تحت نام indemnity شروع به فعالیت کرد.

باتوجه به موارد بالا در می‌یابیم که چگونه این باشگاهها سیر تکاملی خود را تا به امروز ادامه داده و به شرکتهای بیمه فوق‌العاده تخصصی و پیشرفته تبدیل گشته‌اند. ترتیب تاریخی بعضی از باشگاهها که در آغاز کار براساس دریافت حق بیمه ثابت برای هر کشتی کار می‌کرده‌اند و امروز آنها به علاوه چندین باشگاه دیگر «گروه بین‌المللی» را تشکیل داده‌اند - که خود نوعی صندوق اتکایی است - به ترتیب زیر است:

۱. اتحادیه بیمه تعاونی انگلستان که در سال ۱۸۷۱ به باشگاه پی. اند. آی تبدیل گشت.
۲. اتحادیه سوئدی ۱۸۷۲
۳. پی. اند. آی ساندرلند ۱۸۷۹
۴. اتحادیه بیمه تعاونی لندن که در سال ۱۸۸۹ به باشگاه پی. اند. آی تبدیل شد.
۵. اتحادیه نروژی ۱۸۹۷
۶. پی. اند. آی امریکا ۱۹۱۷
۷. اتحادیه بیمه تعاونی لیورپول که در سال ۱۹۲۴ به باشگاه پی. اند. آی تبدیل شد.
۸. پی. اند. آی ژاپن ۱۹۵۰

شایان ذکر است که وارد شدن به «گروه بین‌المللی» بسیار سخت است و باید دست کم پنج سال سابقه فعالیت در حد کیفیت کاری بسیار بالا داشت. باشگاههای غیر انگلیسی، بیمه‌های اتکایی را دو به دو انجام می‌دهند (مانند باشگاه ژاپن با انگلستان یا باشگاه گلاسکو با لندن) و به این طریق به طور غیر مستقیم عضو صندوق هم می‌شوند. International Group از سال ۱۹۸۱ در سطح بین‌المللی به صورت یک شرکت واحد

عمل کرده است. همچنین اکثر کشتیهای بازرگانی در سطح جهان (نزدیک به ۹۰ درصد) از طریق پوشش شخص ثالث به عضویت باشگاههای پی اند آی که خود عضو گروه بین‌المللی هستند درآمد دارند. عضویت باشگاهی که آن باشگاه عضو گروه بین‌المللی است خود دلیلی کافی بر کفایت و ثبات مالی مالک کشتی است. گروه بین‌المللی شامل ۱۷ باشگاه مختلف است که در مناطقی مانند انگلستان، برمودا، لوکزامبورگ، ژاپن و کشورهای اسکاندیناوی فعالیت می‌کند.

ساختار باشگاههای پی اند آی

همه این باشگاهها امروزه به صورت یک شرکت بیمه تخصصی شناخته شده‌اند و در حال حاضر طبیعتاً شرکتهایی هستند به ثبت رسیده با مسؤلیت محدود و بدون سهام سرمایه، زیرا غیرانتفاعی هستند. در زمان تسویه و منحل شدن شرکت تعهدات تا مبلغ مشخصی از طرف هر عضو ضمانت می‌شود. این ضمانت مفهومی دوجانبه و متقابل دارد که هر عضو طبق وظیفه، خسارتهای وارده را براساس اصل تعاون سهم خود پرداخت کرده است که دست آخر بیش از یک مبلغ نخواهد بود. باشگاهها چون یک شرکت بیمه هستند تمامی الزامهای قانونی (بیمه‌ای) در مورد آنها اعمال خواهد شد. قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ انگلستان، آنها را این طور تعریف کرده است:

زمانی که دو نفر یا بیشتر به طور متقابل موافقت می‌کنند که همدیگر را در مقابل خسارتهای دریایی بیمه کنند در حقیقت یک شرکت بیمه تعاونی یا متقابل تشکیل داده‌اند. اعضای باشگاه از میان خود هیأت مدیره‌ای انتخاب می‌کنند. این هیأت مدیره در مقابل اعضا مسؤول ارائه خط مشی و سیاست اداره باشگاه، مقررات کلی، سرمایه‌گذاری و وصول مطالبات است. هیأت مدیره، مدیران اجرایی باشگاه را برای اداره امور و سیاستهایی که اتخاذ می‌شود انتصاب می‌کند و مدیران به سهم خود تیمی برای وظایف محوله تشکیل می‌دهند. این وظایف عبارتند از: صدور بیمه‌نامه، صدور گواهینامه اعضا، اداره خسارتهای و بازیهایی، ثبت و حفظ اسناد و مدارک، جمع‌آوری و وصول حق بیمه یا هر امری که در جهت حفظ حقوق اعضای باشگاه باشد. تحت نظارت مدیران عامل عده‌ای کارمند واجد شرایط مانند صادرکننده بیمه‌نامه، متخصص مسائل مالی، حقوقدان و کارشناس دعاوی بیمه اشتغال دارند تا بتوانند دعاوی مربوط به باشگاه را به نمایندگی اعضا رسیدگی کنند.

همان طور که قبلاً هم اشاره شد، باشگاهها از تعداد زیادی حقوقدان و نمایندگان تجاری در نقش کارگزار در سراسر جهان استفاده می‌کنند که هرکدام تجارب ذی‌قیمتی در انجام دادن خدمات پی‌اند آئی در حوزه فعالیت خود دارند. باشگاهها برای ارتباط و سهولت کار، از کارگزاران دفاتر مختلف خویش در جهان در بندرهای مختلف استفاده می‌کنند. از وظایف اولیه این دفاتر، دریافت اطلاعات در مورد چگونگی رویدادها و اطلاع‌رسانی به باشگاه، همچنین کمک به کشتیهای عضو حادثه دیده است. این دفاتر در واقع نماینده باشگاه در زمینه حفظ منافع اعضا هستند.

مقررات در باشگاههای مختلف ممکن است متفاوت باشد ولی در باشگاههای انگلیسی مرسوم است که اول سال مالی یا سال صدور را بیستم فوریه تا بیستم فوریه سال بعد اختیار می‌کنند و شروع همه بیمه‌نامه‌های ۱۲ ماهه از این تاریخ است. البته این بدان معنا نیست که بیمه‌نامه‌هایی که بعد از این تاریخ صادر می‌شوند مشکل خواهند داشت. تمدید قراردادها به خودی خود انجام می‌شود مگر اینکه اعلامیه فسخ (notice of cancelation) یک ماه قبل از تاریخ ۲۰ فوریه فرستاده شده باشد.

برای دریافت و تعیین مبلغ حق بیمه، همان طور که قبلاً اشاره شد، باشگاه خطرهای بالقوه کشتی یا کشتیهای عضو به علاوه ضریب خسارتی گذشته (loss ratio) آنها را ارزیابی و حق بیمه اولیه را براساس تناژ کشتی معین می‌کند. دریافت اولیه را اصطلاحاً پیش‌پرداخت می‌نامند. در صورت لزوم، پرداخت تکمیلی (supplementary) یا اضافی هم به دنبال خواهد داشت. موقعیت و چگونگی شرایط هر عضو، سالیانه مورد بازبینی قرار می‌گیرد (۲۰ فوریه) و از طریق ترتیب زیر سابقه خسارتی عضو به دست می‌آید:

درآمد	هزینه
حق بیمه	خسارتهای پرداخت شده
سود سرمایه‌گذاری	هزینه‌های اداری
بازایافتهای اتکایی	حق بیمه اتکایی
بازایافتهای دیگر	

تأسیس باشگاه: تأسیس باشگاههای پی‌اند آئی اصولاً براساس یک یادداشت غیررسمی یا تذکاریه همراه با ارائه اساسنامه صورت می‌گیرد. جدای از مقررات اداری، اسناد ارائه شده باید حاوی نکات زیر باشد:

تعاریف روشنی از شرایط، اعضا، مقررات، پذیرفتن عضو، خروج اعضا، تعهدات

در مورد پرداخت حق عضویت یا حق بیمه. عالی‌ترین مجمع باشگاه، مجمع عمومی است که سالی یک بار برگزار خواهد شد، گرچه در صورت اضطرار، مجمع می‌تواند بارها تشکیل شود. در خصوص مبلغ بیمه شده باید خاطر نشان کرد که مبلغ ثابتی را شامل نمی‌شود بلکه مبنای اصلی تناژ کشتی است که حق رأی در مجمع و چگونگی احتساب نرخ حق بیمه بر اساس آن تعیین می‌شود. معمولاً حداقل مدت عضویت یک سال است، گرچه برای غیرمالکان مانند کشتیهای اجاره‌ای (چارت) از یک سال به طور طبیعی کمتر است. به طور کلی باید گفت که خود اعضا مستقیماً باشگاهها را اداره و کنترل می‌کنند.

چگونگی پیوستن به باشگاه: به طور کلی اعضا (و مالکان کشتیها) مستقیماً به باشگاه مراجعه می‌کنند؛ بعضی هم از طریق کارگزار برای عضویت به باشگاه معرفی می‌شوند. مرسوم است که حق دلالی (brokerage) را خود عضو پرداخت کند و نه باشگاه. عضویت از زمان ارائه فرم پیشنهاد دارای اثر می‌شود و باشگاه در زمان انعقاد قرارداد باید از موارد زیر مطلع گردد:

۱. پوشش بدنه و ماشین‌آلات
۲. پوششهایی که باید از باشگاه اخذ شود
۳. مشخصات کامل کشتی
۴. نوع کالاهایی که حمل می‌شود
۵. منطقه تردد
۶. مدیریت، ملیت و پرچم کشتی
۷. آمار خسارتی

بعد از قبول فرم پیشنهاد، مدیر باشگاه گواهی عضویت را صادر خواهد کرد. این گواهی نامه، بیمه‌نامه نیست و شرایط عمومی هم در آن قید نشده است. اگر باشگاه بخواهد می‌تواند ریسکهای مورد پوشش و شرایط و تاریخ قرارداد را جداگانه در خلاصه قراردادهای (slip) مخصوص درج و به عضو تقدیم کند. مالک در صورت پیوستن کشتی به باشگاه، تعهدی^۱ را در مقابل امتیازی^۲ پذیرفته است.

خاتمه قرارداد: باشگاه در موارد زیر ممکن است ختم قرارداد را اعلام کند:

۱. شرکت در پرداخت خسارت اعضای دیگر.
۲. دریافت پوشش بیمه‌ای در مقابل خسارتهای وارده به کشتی او.

۱. براساس خواسته اختیاری عضو.
۲. کشتی شامل خسارت کلی گردد (C.T.L).
۳. وقتی تمام یا قسمتی از کشتی فروخته شود.
۴. کشتی بدون به جای گذاشتن اثری از خود ناپدید شود.
۵. هرگاه مالک کشتی ورشکست شود.
۶. عدم پرداخت حق بیمه.

(ختم قرارداد در موارد ۲ و ۳ و ۴ خود به خود انجام می‌گیرد).

ریسکهای مورد پوشش در باشگاهها: موارد پوشش بیمه‌ای در باشگاهها معمولاً در بیمه‌نامه تعیین شده است. حدود بیمه‌ای مربوط به باشگاهها در کتابچه مخصوصی موسوم به *Club Rule Book* مندرج است. قواعد باشگاه به مدیران خود اجازه می‌دهد که همه نوع دعاوی اشخاص ثالث را (حتی اگر در قواعد عمومی پیش‌بینی نشده باشد) مورد شمول بیمه باشگاه قرار دهند. در بیشتر موارد، بیمه‌پی‌اند آئی از لحاظ میزان بیمه شده، جز در موارد آلودگی دریا به نفت، محدود است. به این صورت که هر حادثه بر اثر بی‌احتیاطی کشتی عضو، محدود به مبلغ ۳۰۰ میلیون دلار است.

موارد پوشش

۱. خسارتهای وارده به سبب مرگ، صدمات بدنی و بیماری: مالک کشتی در قبال خسارتهای وارده به هر شخصی در کشتی یا نزدیک به کشتی که متعاقباً جان خود را از دست داده یا صدمه دیده و یا بیمار شده متعهد است. این تعهدات شامل هزینه‌های تدفین، پزشکی و داروست که از غفلت در اداره امور کشتی، اجرای ناصحیح امر دریانوردی یا هر غفلت دیگر در کشتی یا به هنگام تعمیر کشتی در محل تعمیرگاه ناشی شده باشد.

۲. خسارتهای وارده به سبب مرگ، صدمات بدنی و بیماری خدمه: هزینه‌های ناشی از خسارتهای تدفین، پزشکی و داروی افرادی مانند فرمانده، ملوان یا هر خدمه دیگر در کشتی، به اضافه هزینه‌های جانبی آن مانند انتقال موقت آنها از کشتی به عهده مالک است.

۳. هزینه‌های مراجعت به وطن: هزینه‌هایی که مالک برای انتقال و مراجعت هرکدام از خدمه کشتی به خانه و میهن خود متقبل شده است می‌تواند در باشگاه بیمه شود. هزینه‌های جنبی ایجادشده بعد از اتمام قرارداد یا موافقتنامه قابل وصول نیست.

۴. هزینه‌های جابه‌جایی خدمه: مالک کشتی می‌تواند برای هزینه‌های الزامی جابه‌جایی خدمه یا انتقال فرمانده و ملوانانی که فوت کرده‌اند یا به ساحل منتقل شده‌اند (در صورتی که مورد تأیید مدیر باشگاه قرارگیرد) از باشگاه پوشش بگیرد.

۵. کارآمد نبودن موقتی خدمه: مالک کشتی در صورت تأیید مدیر باشگاه می‌تواند مبالغ پرداختی به خدمه را که ناشی از کارآمد نبودن موقتی آنهاست از طریق پوشش از باشگاه دریافت کند.

۶. هزینه‌های بندری و انحراف مسیر: مالک می‌تواند برای این گونه هزینه‌ها که از انحراف مسیر کشتی، توقف در بندرگاه و لنگرانداختن، برگرداندن مسافران قاچاقی یا هزینه‌های انتقال بیماران و صدمه دیدگان از کشتی ناشی می‌شود، از باشگاه پوشش بگیرد.

۷. هزینه‌های نجات افراد: هزینه نجات افراد به دلیل اینکه در بیمه‌های بدنه کشتی و کالا قابل پرداخت نیست از طریق باشگاهها پوشش داده می‌شود.

۸. مسؤلیت تصادف: ۱) تعهدات مالک کشتی و هزینه‌های اتفاقی مربوط به آن در ارتباط با تصادف کشتی با هر کشتی دیگر که در بیمه‌نامه‌های معمولی و استاندارد لویدز در بیمه بدنه و ماشین‌آلات بیمه نمی‌شود از این طریق مورد پوشش قرار می‌گیرد. سهم ۱/۴ می‌تواند مربوط به غیر کشتی مالک باشد، مانند:

الف) کشتی مقابل

ب) اموال و دارایی کشتی مقابل

پ) غیر قابل استفاده بودن کشتی مقابل

ت) خسارتهای همگانی

۹. تعهدات و مسؤلیتها در مورد اشیای ثابت و شناور: هرگونه خسارتی که به تأسیسات بندری، بارانداز، لنگرگاه و موج‌شکن‌ها وارد آید از طریق باشگاه قابل دریافت است.

۱۰. خسارتهای وارده به کشتی یا اموال، غیر از تصادف: خسارتهایی که به سبب غفلت در کشتیرانی یا غفلت خدمه کشتی به کشتی یا اموال دیگران، جز برخورد و تصادف دوکشتی، بروز می‌کند از هزینه‌هایی است که مورد پوشش قرار می‌گیرد (مانند راندن کشتی با سرعت بسیار زیاد در رودخانه که پس از عبور امواج ایجاد شده به کشتی یا اموال شخص ثالث خسارت وارد کند، بدون اینکه برخوردی ایجاد شود).

۱۱. یدک‌کش‌ها: هرگونه ضرر یا خسارتی که در طول یدک‌کشی وارد آید تا جایی که با بیمه‌نامه‌های بدنه کشتی قابل پرداخت نباشد مورد پوشش قرار می‌گیرد.
 ۱۲. مسؤولیت‌های به‌کارگیری جراثقال و بالا برها در مواقع تخلیه و بارگیری.
 ۱۳. هزینه انتقال باقیمانده‌های کشتی شکسته به ویژه در مناطقی که این امر به صورت اجباری باید انجام گیرد.
 ۱۴. هزینه‌های قرنطینه.
 ۱۵. مسؤولیت خسارتهایی که به سبب کسری کالا یا هر دارایی دیگر در درون کشتی به وجود آمده باشد.
 ۱۶. هزینه‌های حقوقی (دادگاهی).
 ۱۷. خسارتهای همگانی: هزینه‌های ویژه و هزینه نجاتی که در بیمه‌نامه‌های کشتی و کالا قابل پرداخت نیست در باشگاهها مورد پوشش قرار می‌گیرد. گفتنی است که دعاوی مربوط به خسارتهای وارده به کالا بخش اعظم پرداختیهای باشگاهها را تشکیل می‌دهند به همین سبب بارنامه، عاملی حیاتی است که در پوشش بیمه‌ای باشگاهها نقش دارد.
 ۱۸. جرایمی که دادگاهها برای مالک کشتی در نظر می‌گیرند (مانند نقض مقررات در زمان مهاجرت، آلودگی محیط، تغذیه غیرمجاز و درگیریهای خدمه کشتی).
 ۱۹. آلودگیهای نفتی به علت نشت یا فرار نفت به دریا و سواحل یا شکست تانکرهای نفتی در دریا بر اساس موافقتنامه توالوپ (Tovallop Agreement).
 ۲۰. هزینه‌هایی که برای جلوگیری یا کم کردن شدت خسارتهای وارده از طرف مالک انجام می‌گیرد.
 ۲۱. خسارتهای ناشی از تأخیر به علت اعتصابها، در بعضی از باشگاهها مورد پوشش قرار می‌گیرد.
 ۲۲. بعضی مواقع باشگاهها هزینه‌های بازداشت، توقیف یا طولانی کردن مسیر معمولی کشتی را پوشش می‌دهند.
- ریسکهای استثنا شده در باشگاهها**
۱. کسورات (deductibles) یا مبالغی که قانوناً باید مالک کشتی متقبل شود.
 ۲. خلاف‌کاری‌های عمدی اعضا.
 ۳. کاتینرها، مخازن و سوخت کشتی (از بیمه اموال می‌توان استفاده کرد).
 ۴. هزینه معطلی برای تخلیه یا تأخیر کشتی (demurrage).

۵. زیان مربوط به ابطال قرارداد چارتر (اصولاً ریسک به شمار نمی‌رود).
۶. مسئولیت عملیات نجات.
۷. زیان به کشتی بیمه شده در باشگاه (در بیمه بدنه کشتی زیان دریافت می‌شود).
۸. عدم دریافت اجاره بها فقط در باشگاههای تخصصی بیمه خواهد شد.
۹. خسارتهای جنگ.
۱۰. خسارتهای وارده به اموال خود مالک کشتی (در بازارهای دیگر پوشش مورد نظر در دسترس است). ■

منابع

1. Brown, Robert H., *Marine Insurance - Hull Practice* (London: Witherby & Co LTD, 1993).
2. Iwamy, Hardy E.R., *Marine Insurance* (London: Butterworths, 1969).
3. *Marine Risks and Their Assessment* (London: The Chartered Ins. Institute, 1991).
4. Robertson, Bill, *An Introduction to P & I* (Norton: Bookcraft LTD, 1988).

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی