

Legal Analysis of WELCAR Policy

Ali Hayati¹, Mohsen Najafikhah²

Received: 05/16/2019

Accepted: 11/18/2020

Abstract

Objective: The necessity of exploration and development of oil and gas reserves in deep waters increased the demand for drafting complex insurance policies. This article aims to examine significant points of the most common policy form related to the construction in the oil industry's offshore projects, called WELCAR, which is used in Iran.

Methodology: This is an analytic and comparative study.

Findings: After providing an introduction about the construction projects, the first part of the paper introduces the policy by explaining its nature, subject matter, and importance. The second part, it identifies various assureds, considers the period of insurance coverage for any particular item or equipment, and analyzes the issue of defective part's coverage. The effects of breach of the policy's terms and conditions, plus the parties' obligations, are discussed in the last part of this article.

Conclusion: Insurers' concerns about some of the issues mentioned above, e.g., providing coverage for defective parts, led to the writing of some precise terms and conditions in their favor.

Keywords: Construction, Risk, Contract, All Risks Insurance, WELCAR.

JEL Classification: K12, K13, K15.

1. LLM, International Trade and Economic Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran; Tehran, Iran. (**Corresponding Author**), ali.hayati@ymail.com

2. Assistant Professor of Private law at IMPS; Tehran, Iran. najafikhah@gmail.com

تحلیل حقوقی بیمه‌نامه ولکار

علی حیاتی^۱، محسن نجفی‌خواه^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۲/۲۶ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۸/۲۸

چکیده

هدف: اقدام شرکت‌های نفتی به اکتشاف و توسعه میدان‌های نفتی و گازی در آب‌های عمیق، دورافتاده و با فاصله زیاد از خشکی، منجر به افزایش تقاضا برای راه‌حل‌های بیمه‌ای پیچیده شده است. بر این اساس، مقاله حاضر با هدف بررسی مهم‌ترین نکات حقوقی معمول‌ترین شکل بیمه‌ای مرتبط با پروژه‌های ساخت در صنعت نفت در دریا، موسوم به «ولکار» تدوین شده است که به رغم اهمیت و استفاده از آن، بررسی مفاد آن در مطالعات داخلی مسبوق به سابقه نیست.

روش‌شناسی: مطالعه تطبیقی حاضر با روش توصیفی-تحلیلی انجام شده است.

یافته‌ها: این پژوهش ابتدا به بیان مقدمه‌ای از پروژه‌های ساخت پرداخته است. سپس، ماهیت، موضوع، اهمیت و علل عمده تدوین بیمه‌نامه ولکار را شرح داده است. یافته‌های عمده در بخش شرایط بیمه‌نامه شامل شناسایی بیمه‌گذاران متعدد، مدت پوشش بیمه‌ای تجهیزات مختلف و چگونگی تحت پوشش قرار گرفتن قطعات معیوب است. در بخش نهایی نیز که در مورد آثار بیمه‌نامه است، اثر نقض شرایط بیمه‌نامه از سوی یکی از بیمه‌گذاران بر حقوق بیمه‌گذاران دیگر و نیز تعهدات طرفین مورد بررسی قرار گرفته است.

نتیجه‌گیری: نتایج تحقیق از آن حکایت دارد که غلبه نگرانی‌های بیمه‌گران در بعضی از مسائل این بیمه‌نامه پروژه‌ای و تمام‌خطر، مانند شرایط پوشش بیمه‌ای قطعات معیوب، موجب تدوین بندهایی با نگاه‌داشت بیشتر منافع ایشان شده است.

کلیدواژه‌ها: ساخت، ریسک، قرارداد، بیمه‌ی تمام‌خطر، ولکار.

طبقه‌بندی موضوعی: K12, K13, K15.

۱. دانش‌آموخته کارشناسی ارشد حقوق تجاری اقتصادی بین‌المللی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران؛ ایران. (نویسنده مسئول).

ali.hayati@ymail.com

۲. استادیار گروه حقوق خصوصی مؤسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه‌ریزی؛ تهران، ایران.

najafikhah@gmail.com

مقدمه

اساساً، پروژه‌های ساخت متشکل از طرفین متعدد و مراحل گوناگونی مانند برنامه‌ریزی، طراحی، ساخت و استفاده بوده و مخصوصاً به دلیل این که معمولاً سال‌ها طول می‌کشد تا به بهره‌برداری برسند، در معرض ریسک‌های زیادی قرار دارند. همین امر به طور بالقوه می‌تواند به طرح دعاوی زیاد و متنوع طی فرایند ساخت و پس از آن شود (لوین^۱، ۲۰۱۴).

در حقیقت، علی‌رغم مقررات سخت ایمنی، به دلیل طبیعت محل ساخت و این که ماشین‌آلات سنگین و تجهیزات کارگاه اغلب در فضای بسته و محدود نزدیک به کارکنان و سازه‌های مجاور قرار دارند، ریسک حوادث منجر به صدمات جانی و خسارت به اموال همواره وجود دارد؛ وانگهی، فناوری‌های نوین و رو به رشد در طراحی و ساخت نیز به این معنی است که همواره احتمال وقوع حدی از نقایص در پروژه‌ها وجود دارد (رینگنی و ترهار^۲، ۲۰۱۴). علاوه بر پیچیدگی‌های مربوط به فناوری که مورد به مورد متفاوت است، هر پروژه نسبتاً بزرگ، پیچیدگی سازمانی بالایی نیز دارد که در واقع به علت همکاری اشخاص با حرفه‌ها و مهارت‌های تخصصی گوناگون است (هوگس و همکاران^۳، ۲۰۱۵).

به بیان ساده، صنعت ساخت یکی از خطرناک‌ترین و پیچیده‌ترین صنایع است. اگرچه مقررات و معیارهای ایمنی مربوط به آن به طور قابل ملاحظه‌ای بهبود یافته‌اند، اما همچنان ریسک ورود خسارت به اموال و تلفات و صدمات به اشخاص قابل توجه است (هگرث^۴، ۲۰۰۸). بنابراین، هر پروژه ساختی ذاتاً در معرض ریسک‌های متنوع و غیرقابل اجتناب، یعنی وقایعی اتفاقی و احتمالی که منشأ ایراد خسارت هستند، قرار می‌گیرد (بابائی، ۱۳۸۵).

1. Levine
2. Ringney & Ter Haar
3. Hughes et al.
4. Hogarth

اصطلاح ساخت^۱ در معنای عام می‌تواند احداث، تعمیر و تخریب اشیا از خانه، سد، پل و بزرگراه تا کارخانه و فرودگاه و دیگر سازه‌ها را در بر بگیرد؛ برخی کشیدن خطوط لوله و ساخت تأسیسات پتروشیمی را هم در این معنی می‌گنجانند (هوگس و همکاران، ۲۰۱۵).

این پروژه‌ها غالباً با اقدام کارفرما، یعنی شخصی که خواهان سنجش امکان عملی شدن پروژه است، شروع می‌شوند (ترهار، ۲۰۱۴). گذشته از پروژه‌های بسیار ساده که ممکن است شخص خود به تنهایی اجرای عملیات ساخت را برعهده بگیرد، در اکثر قریب به اتفاق موارد، کارفرما و پیمانکار دو رکن اساسی پروژه ساخت بوده و به موجب قرارداد ساخت در برابر هم متعهد می‌شوند.

ماهیت حقوقی قرارداد ساخت را می‌توان به عرضه خدمات از سوی پیمانکار، مطابق با دستورالعمل‌های کارفرما توصیف کرد (بیدنل و مور^۲، ۲۰۱۶). این توصیف با تعریف قرارداد پیمانکاری منطبق است؛ قانون نفت مصوب ۱۳۵۳/۵/۸، در ماده ۱ خود قرارداد پیمانکاری را به قراردادی تعریف کرده بود «که به موجب آن طرف قرارداد مسئولیت اجرای برخی از عملیات نفتی را در ناحیه معینی از طرف شرکت ملی نفت ایران و به نام آن شرکت برطبق مقررات» آن قانون برعهده می‌گرفت. منظور از طرف قرارداد، پیمانکار و عملیات نفتی نیز خدماتی بود که پیمانکار عهده‌دار انجام آن می‌شد.

عموماً، خسارت تنها هنگامی که کار ساخت آغاز می‌شود خود را نشان می‌دهد؛ در حقیقت، با آغاز پروژه مشکلاتی که زمانی تنها بالقوه قلمداد می‌شدند، به واقعیت می‌پیوندند. به عنوان نمونه می‌توان به ریسک‌های مربوط به حوادث طبیعی، از رانش زمین و سونامی گرفته تا زمین لرزه، سیل و آب‌گرفتگی، یا ریسک‌های مربوط به جنبه‌های فنی پروژه، مثل کاربرد مصالح و مواد خطرناک و همچنین ریسک‌های مربوط به دخالت مستقیم انسان، مانند اشتباهات انسانی، تقصیر و بی‌توجهی، دزدی، شورش،

1. Construction
2. Beadnall & Moore

آشوب و خرابکاری، اعتصاب، نظارت و مدیریت ناکافی بر پروژه (بانی، ۲۰۰۳) اشاره کرد که هر یک به نوبه خود می‌تواند باعث صدمات بدنی به اشخاص، خسارات مالی به اموال، تأخیر در اجرای طرح و تحمیل هزینه‌های اضافی یا عدم‌النفع ذینفعان اجرای طرح شود (ترهار، ۲۰۱۴). وانگهی، در بعضی از پروژه‌ها، مانند پروژه‌های نیروگاهی، حتی پس از پایان پروژه هم اساساً مرحله‌ای به نام آزمایش و راه‌اندازی^۲ وجود دارد که در آن عناصر واحد صنعتی مربوطه مورد امتحان و آزمایش قرار می‌گیرند، مثلاً دیگ‌های بخار تحت فشار به کار انداخته می‌شوند؛ حتی پروژه‌هایی که به بهترین نحو هم طراحی و ساخته شده‌اند همچنان در این مرحله می‌توانند خطرآفرین محسوب شوند (همان: ۹۳).

علی‌الاصول، باید ریسک‌ها را با توجه به اموری از قبیل احتمال وقوع، فراوانی و شدت احتمالی تأثیرات آنها تحلیل، و بررسی کرد که چه طرفی (کارفرما، پیمانکار یا بیمه‌گر؟) برای مدیریت ریسک، بهترین گزینه قلمداد می‌شود.

در بسیاری از موارد ریسک‌ها منتقل می‌شوند، مثلاً کارفرما پس از ارزیابی ریسکی، آن را به پیمانکار منتقل می‌کند (هوگس و همکاران، ۲۰۱۵). معمولاً در پروژه‌های بزرگی که با سرمایه‌ی عمومی تعریف می‌شوند، این تمایل وجود دارد که تا آنجا که ممکن است، تمام ریسک‌های عملیاتی و ساخت پروژه با استفاده از قراردادهای مشارکت عمومی-خصوصی، در ازای یک برنامه‌ی ثابت پرداخت، به پیمانکار منتقل شود (ترهار، ۲۰۱۴).

از سوی دیگر، بسیاری از ریسک‌ها را می‌توان بیمه کرد و اتفاقاً در بنگاه پرخطر ساخت، در موارد بسیاری پیمانکاران و کارفرمایان ریسک‌ها را با صنعت بیمه تقسیم می‌کنند.

1. Bunni
2. Testing and Commissioning

اصولاً، پیمانکار مسئول خساراتی است که در طی دوران ساخت به عملیات موضوع پیمان وارد می‌شود؛ به همین منظور، به طور معمول موظف است که کار را با رضایت کارفرما، با پوشش بیمه‌ای به نام پیمانکار و کارفرما بیمه کند. عمدتاً، در پروژه‌های بسیار بزرگ این روند برعکس می‌شود و این کارفرماست که بیشتر به دلایل اقتصادی، مانند صرفه‌جویی در هزینه‌ها و کاهش حق بیمه به علت موقعیت کارفرما، کار را به نام خود و پیمانکار بیمه می‌کند.

به طور کلی، دو دسته بیمه در رابطه با پروژه‌های ساخت وجود دارد: نخست، بیمه‌های مسئولیت مانند بیمه مسئولیت کارفرما در مقابل خسارات وارده از ناحیه کارکنانش به اشخاص ثالث؛ و دوم، بیمه اموال مانند بیمه‌ای که برای خسارت وارده به ماشین‌آلات و تأسیسات تهیه می‌شود (لوین، ۲۰۱۴).

هدف از بیمه اموال، جبران خساراتی است که بیمه‌گذار مستقیماً از لطمه به اموال و دارایی خود متحمل می‌شود؛ اما بیمه مسئولیت، بیمه‌ای است که مسئولیت مدنی بیمه‌گذار را در قبال شخص ثالث پوشش می‌دهد (بابائی، ۱۳۸۵).

باید توجه داشت که اگرچه بحث تخصیص ریسک ابتدائاً به مسئولیت طرفین قرارداد ارتباط دارد، اما هم با بیمه‌های اموال و هم با بیمه‌های مسئولیت رابطه‌ی تنگاتنگی دارد. در هر پروژه‌ی ساخت دریایی، یکی از بزرگترین ریسک‌ها، ریسک تلف شدن یا ورود خسارت به تأسیسات در حال ساخت است؛ معمول است که برخی از ریسک‌ها تحت نسخه‌ی بیمه‌ی تمام‌خطر ساخت بیمه شود که رایج‌ترین آنها فرم «ولکار» است (بیدنل و مور، ۲۰۱۶).

علی‌رغم پیچیدگی‌ها و نیز اهمیتی که بیمه‌نامه مذکور می‌تواند برای صنعت حساس نفت و گاز داشته باشد، تا آنجا که جستجوی نگارندگان مقاله حاضر نشان می‌دهد، در داخل کشور مورد مطالعه قرار نگرفته و در کشورهای انگلیسی زبان نیز تنها یک مقاله مستقیماً به بررسی این بیمه‌نامه پرداخته است؛ البته در معدود کتب مرتبط، فصل یا فصولی به بررسی این بیمه‌نامه اختصاص داده شده است. لذا، این مطالعه با بهره‌گیری

از مقاله مزبور و کتب موجود و نیز اصول حاکم بر بیمه‌نامه‌های تمام‌خطر به بررسی این بیمه‌نامه پرداخته است.

بنابراین، در ادامه ابتدا بیمه‌نامه معرفی و سپس به شرایط آن اشاره می‌شود و در نهایت آثار آن مورد بحث و بررسی قرار خواهد گرفت.

۲. مبانی تحلیلی

۲-۱. معرفی بیمه‌نامه ولکار

اکتشاف و توسعه میدان نفتی و گازی در آب‌های عمیق، نیاز به راه‌حل‌های بیمه‌ای پیچیده را بیشتر کرده است. چالش‌های مربوط به فناوری و هزینه‌های ساخت و توسعه چنین تأسیساتی نیز اگرچه عموماً با افزایش تولید نفت و گاز همراه است، اما چشمگیر و قابل توجه است (تیلر^۱، ۲۰۱۳).

دو ویژگی عمده عملیات مربوط به نفت و گاز دریایی را می‌توان در خطرناکی بالقوه و مشارکت پیمانکاران بسیار در آن بر شمرد. کافی است در نظر گرفته شود که سکوی نفتی، تحت فشار مقادیر زیادی گاز و هیدروکربن مایع قرار دارد که اگر از کنترل خارج شود بسیار خطرناک بوده، قابل اشتعال و حتی قابل انفجار است (همان: ۱۱۶۸).

اگرچه طبیعت عملیات اکتشاف و توسعه در خشکی با انجام همین عملیات در دریا متفاوت نیست، اما بدیهی است که نسبت خطراتی که دریا آستن آن است، به مراتب از میزان خطرات انجام همین عملیات در خشکی بیشتر است. تنها مناسب است اشاره شود که اولین میدان نفتی دریایی، در اواخر قرن نوزدهم، در فاصله ۳۰۰ فوتی ساحل کالیفرنیا در اقیانوس آرام توسعه داده شد، در حالی که امروز عمیق‌ترین چاه نفت، در قسمت شرقی روسیه، در عمق بیش از ۴۰۰۰۰ فوتی قرار دارد (گورسس^۲، ۲۰۱۹).

1. Taylor
2. Gürses

از نظر شمار مرگ و میر، بزرگترین فاجعه پروژه‌های نفت و گاز دریایی در تابستان سال ۱۹۸۸ روی داده است؛ سکوی نفتی پایپر الفاً^۱ در اثر انفجار نابود شد و ۱۶۷ تن در این حادثه جان باختند، علیه ۲۴ پیمانکار طرح دعوی شد و خسارت بیمه‌ای بالغ بر ۱/۴ میلیارد دلار به بار آمد. در حادثه دیگری در بهار سال ۲۰۱۰، انفجار چاه مکنندو^۲ در خلیج مکزیک، باعث مرگ ۱۱ تن و از بین رفتن کامل تجهیزات حفاری دیپ‌واتر هرایزن^۳ و تخلیه ۴/۹ میلیون بشکه نفت در دریا شد؛ حادثه‌ای که حل و فصل دعاوی ناشی از آن بیش از ۲۰ میلیارد دلار هزینه داشته است. ویژگی مشترک دادخواهی هر دوی این وقایع، تمرکز بر شروط جبران خسارت بوده که از طریق آن طرفین به دنبال تحدید مسائل مالی یا تلاش برای انتقال خسارات به اشخاص ثالث بوده‌اند. معمول است که طرفین و بیمه‌گران آنها نوعاً خواهان بررسی قراردادهای مرتبط و بیمه‌نامه‌ها باشند تا بتوانند تعیین کنند که کدام طرف باید متحمل خسارت شود (گورسس، ۲۰۱۹؛ تیلر، ۲۰۱۳؛ بیدنل و مور، ۲۰۱۶).

مقیاس این فرایند در پروژه‌های بالادستی صنعت نفت و گاز اغلب به اندازه‌ای عظیم است که نیاز است شرکت‌های نفتی با یکدیگر وارد مشارکت شوند؛ در این صورت طی قراردادی، روابط داخلی بین خودشان و مسؤولیت‌ها و حقوق هر یک را تبیین می‌کنند. معمول‌ترین عنوان این قراردادها، قرارداد مشارکت در سرمایه‌گذاری^۴ است و یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که در این نوع قراردادها تبیین می‌شود، انتخاب یک راهبر^۵ است که به نمایندگی از سایر شرکا طرف مستقیم کارفرما قرار بگیرد و کلیه هماهنگی‌ها و فعالیت‌های اجرایی پروژه برعهده وی باشد (شیروی، ۱۳۹۳).

باید افزود که به طور معمول در پروژه‌های بزرگ ساخت، چند شرکت بیمه نیز با هم مشارکت می‌کنند. در مواردی که ریسک از سوی چند بیمه‌گر به طور جمعی برعهده

1. Piper Alpha
2. Macondo
3. Deepwater Horizon
4. Joint Venture (JV) Agreement
5. Operator; JV Leader

رفته می‌شود، معمولاً در بیمه‌نامه صریحاً قید می‌شود که هر بیمه‌گر تنها برای سهم خودش مسئول است؛ در نتیجه اگر یکی از بیمه‌گران ورشکست شود، بیمه‌گذار برای درصدی از ریسک که از سوی بیمه‌گر ورشکسته برعهده رفته شده، بیمه نشده باقی می‌ماند (دانلی و هگرت^۱، ۲۰۰۸).

علت اصلی تدوین بیمه‌نامه ولکار را باید در اواخر دهه ۹۰ میلادی جست‌وجو کرد؛ در این دوران، این احساس که بیمه در حال پرداخت هزینه‌های توسعه و تحمل ریسک فناوری‌های پیشرفته‌ی صنعت انرژی دریایی است، بیمه‌گران مختلفی که در این بازار فعال بودند را مجاب به تهیه بیمه‌نامه‌ای در این زمینه کرد. آنها از جمله معتقد بودند که دعاوی مربوط به طراحی معیوب یا ناقص و عیوب پنهان منجر به خساراتی می‌شود که باید خارج از شمول پوشش بیمه‌ای باشد. این فرایند منجر به این نتیجه شد که سندیکای ولینگتن^۲ لویدز نسخه جامع بیمه ساخت دریایی را معرفی کند که عموماً به ولکار مشهور است؛ اگرچه ولکار مصون از انتقاد نمانده و معمولاً هم هنگام تنظیم اصلاح می‌شود، (تیلر، ۲۰۱۳) ولی نزدیک به دو دهه است که مورد استفاده قرار گرفته و امروزه پوشش بیمه‌ای غالب در خصوص پروژه‌های ساخت دریایی است که در بازار بیمه‌ای یافت می‌شود.

البته توجه به این نکته هم لازم است که اکنون چند سال است که ولکار در حال بازنگری است، اما نسخه‌ی نهایی بازنگری شده هنوز در دسترس قرار نگرفته است، لذا در ادامه به بررسی نسخه‌ی سال ۲۰۰۱ خواهیم پرداخت.

موضوع بیمه‌نامه ولکار می‌تواند از کشیدن یک خط لوله تا ساخت یک سکوی نفتی دریایی متفاوت باشد و همان‌طور که نام آن مؤید این معنی است ماهیتاً بیمه‌نامه‌ای پروژه‌ای و تمام‌خطر است؛ در بیمه‌های پروژه‌ای به جای این که هر یک از طرفین دخیل در پروژه پوشش بیمه‌ای جداگانه‌ای را برای تجهیزات و فعالیت‌های بخش

1. Donnelly & Hogarth
2. Wellington

مربوط به خودش تهیه کند، بیمه‌ی پروژه‌ای، پوشش بیمه‌ای همه‌جانبه‌ای را برای پروژه فراهم کرده و تمام یا بخشی از یک پروژه‌ی ساخت را تحت پوشش قرار می‌دهد. معمولاً توسط کارفرما و اغلب هم به نام کارفرما و هم به نام تمام پیمانکاران اصلی و جزء تهیه می‌شود؛ پوشش بیمه‌های پروژه‌ای به طور معمول محدود به ریسک‌های رایج به اموال پروژه و مسئولیت مدنی است. باید توجه داشت که اگرچه این بیمه‌نامه‌ها پوشش آسانی را فراهم می‌کنند، اما از آنجا که بیمه‌گران از آغاز پروژه از هویت همه‌ی پیمانکاران آگاهی ندارند، گران‌تر تمام می‌شوند؛ ولی در عین حال تا حد زیادی از تأخیر در انجام پروژه به دلیل اجتناب از دعاوی متعدد بین بیمه‌گران مختلف و بیمه‌گذاران متعدد جلوگیری می‌کنند (ترهار، ۲۰۱۴).

در مورد بیمه‌های تمام‌خطر هم باید توجه داشت که اصولاً هیچ بیمه‌گری تمام خطرات را بر عهده نمی‌گیرد و اساساً هر بیمه‌نامه‌ی تمام‌خطری حاوی استثنائات بسیاری است، از جمله ریسک‌های ناشی از اجرای کار ناقص و طراحی ناقص و معیوب، که اساساً ریسک تجاری محسوب شده و در زمره‌ی استثنائات بیمه‌ای قرار می‌گیرند؛ با این همه، گاهی بیمه‌گران با ارزیابی بعضی از پروژه‌های خاص و/یا بیمه‌گذاران خاص مایل به قبول چنین ریسک‌هایی می‌شوند (همان).

به هر روی، این معنی در بیمه‌نامه‌های تمام‌خطر مهم است که اگر خسارتی وارد شود، بیمه‌گر باید آن را جبران کند، مگر این‌که بتواند ثابت کند که مورد از استثنائات بیمه‌نامه است، در غیر این صورت بیمه‌گذار مستحق جبران خسارت خواهد بود. همچنین باید توجه شود که در بیمه‌های پروژه‌ای و تمام‌خطر خسارت یا تلف باید قانوناً قابل بیمه شدن باشد و به صورت اتفاقی رخ دهد؛ تلف یا خسارتی که غیر قابل اجتناب است، مثلاً اگر ناشی از استهلاک باشد یا با رفتار عمدی بیمه‌گذار به وجود آید، قابل پوشش نخواهد بود (کلارک و همکاران^۱، ۲۰۰۸).

1. Clarke et al.

نوعاً بیمه‌نامه‌ها متشکل از مجموعه‌ای از تعاریف، شروط نمونه و جداولی هستند که شروط خاص قرارداد اصلی را تنظیم می‌کنند. شروط نمونه ممکن است حاوی قسمت‌های الحاقی اختیاری باشد؛ همچنین ممکن است قسمت‌های الحاقی قراردادی یا استثنای قراردادی نیز وجود داشته باشد که معمولاً به ظهنویسی (یا الحاقیه) تعبیر می‌شوند و قدرت ابطال شروط مندرج در بیمه‌نامه‌ی نمونه را دارند (هگرت، ۲۰۰۸).

بیمه‌نامه‌ی ولکار از دو بخش تشکیل شده است؛ بخش اول پوشش اولیه‌ی^۱ برای تمام ریسک‌های خسارت مادی به اموال تحت پوشش را فراهم می‌کند، و بخش دوم که به شکل پوشش بیمه‌ای مازاد^۲ عمل می‌کند، مسؤلیت‌هایی که ممکن است به واسطه‌ی پروژه‌ی ساخت ناشی شود را پوشش می‌دهد (تیلر، ۲۰۱۳).

در حقیقت، به موجب بند ۲۰ قیود و شروط بخش اول، پوششی که بخش اول بیمه‌نامه فراهم می‌کند پوشش اولیه است و برای پرداخت این تعهد خود از هر گونه بیمه‌ی دیگری که بیمه‌گذار(ان) دارند، کمکی دریافت نمی‌کند. اما مطابق بند ۳ قیود و شروط بخش دوم، اگر برای خطرات تحت پوشش بخش دوم این بیمه‌نامه، بیمه‌گذار(ان) بیمه‌نامه‌ی معتبری با بیمه‌گر دیگری داشته باشند، به غیر از موردی که آن بیمه مشخصاً تصریح کرده باشد که به صورت بیمه‌ی مازاد عمل می‌کند، بیمه‌ی تهیه شده در بخش دوم این بیمه‌نامه به عنوان پوشش بیمه‌ی مازاد عمل می‌کند و با چنین بیمه‌ای در پرداخت خسارت مشارکت نخواهد کرد.

در مقام مقایسه، اگرچه پوشش دقیقی که هر بیمه‌نامه فراهم می‌کند را باید با توجه به قیود و شروط آن تعیین کرد، اما بیمه‌نامه‌ی فراگیر (یا جامع)^۳ اساساً نوعی بیمه‌نامه‌ی مازاد مستقلی است که قلمرو پوشش بیمه‌ای گسترده‌تری از پوشش اولیه ارائه می‌دهد. البته بیمه‌نامه‌های جامع، در مواردی بر خلاف بیمه‌نامه‌های مازاد به عنوان پوشش اولیه

1. Primary
2. Excess
3. Umbrella Policy

نیز عمل می‌کنند (استراگر و نیومن^۱، ۲۰۱۹).^۲

علاوه بر قسمت قلمرو بیمه و قسمت قیود و شروط عمومی که بر هر دو بخش اعمال می‌شود، هر یک از دو بخش قیود و شروط مربوط به خود را دارد که نسبت به بخش دیگر مجزا محسوب می‌شود. همچنین، هر یک از این دو بخش تعاریف و استثنائات جداگانه‌ای برای خود دارد. قسمت قلمرو بیمه‌نامه از جمله به موضوع تعیین بیمه‌گذاران و مدت پوشش بیمه‌ای پرداخته است. قسمت قیود و شروط عمومی نیز از جمله به بحث قانون حاکم، حق بیمه، قائم مقامی و اسقاط آن، موضوع تعهد مراقبت مقتضی و جریمه^۳ پرداخته است. در بند ۱ بخش اول بیمه‌نامه خطرات تحت پوشش و در بند ۲ آن اموال تحت پوشش توصیف شده است؛ حساس‌ترین موضوعی که در قسمت قیود و شروط بخش اول آمده است، بحث قطعات معیوب است. بخش دوم بیمه‌نامه به طور جداگانه به موضوع پوشش بیمه‌ای پرداخته است و در قسمت قیود و شروط خود نیز از جمله بحث مسئولیت‌های متقابل را طرح کرده است. قسمت پایانی بیمه‌نامه نیز اعلام‌ها^۴ و جداول A و B را با خود یدک می‌کشد.

بیمه‌گران در جدول A و جدول B بیمه‌نامه به دنبال تحدید میزان مسئولیتشان که نمایانگر ارزش کامل نهایی تقریبی است، هستند. موضوع اعلام ارزش^۵ به منظور حصول اطمینان از این امر است که نرخ‌گذاری بیمه‌گذار اصلی به طور مناسبی میزان مسئولیتش را منعکس و بیمه‌گر حق بیمه‌ی متناسب دریافت کند؛ تحقق این امر همیشه آسان نیست، مخصوصاً هنگامی که هزینه‌های دقیق پروژه و ارزش دارایی‌های در معرض ریسک در آغاز نامعلوم و ممکن است با گذشت زمان، همانطور که پروژه پیشرفت می‌کند، تغییر کند (تیلر، ۲۰۱۳).

1. Ostrager & Newman

۲. در این خصوص برای بررسی پرونده‌های متعدد می‌توان به منبع اشاره شده در متن مراجعه کرد.

3. Forfeiture

4. Declarations

5. Value

پیش‌تر اشاره شد که بیمه‌نامه‌های تمام‌خطر، همه‌ی ریسک‌ها را پوشش نمی‌دهند و استثنائات مهمی در این بیمه‌نامه‌ها وجود دارد. ولکار نیز برای هر یک از دو بخش خود موارد فراوانی را به عنوان استثناء ذکر کرده‌است.

بیمه‌نامه در قسمت استثنائات بخش اول، فهرست طولانی‌ای از اموالی که عموماً تحت مالکیت پیمانکار است را استثنا کرده‌است که در ادامه تنها به برخی از آنها اشاره می‌کنیم. کشتی‌ها و دیگر وسایل نقلیه‌ی آبی، به جز تجهیزات شناوری که قرار است به صورت دائمی جزئی از امکانات پروژه‌ی تکمیل شده به شمار روند، و پیش از ایراد خسارت به بیمه‌گر اعلام شده و پذیرفته شده‌اند، استثنا شده‌اند؛ سازه‌های موقتی و سازه‌های تدارکاتی کارگاه، اموال و/یا تجهیزاتی که در مالکیت بیمه‌گذاران اصلی قرار ندارند نیز در فرم استاندارد استثنا می‌شوند، مگر این‌که خلاف آن اعلام و بر سر آنها توافق شود. هواپیما و/یا بالگرد، همچنین جریمه‌های عدم تکمیل پروژه یا تأخیر در تکمیل پروژه نیز خارج از شمول پوشش بیمه‌ای قرار دارند.

همچنین، فهرست مطولی از استثنائات برای پوشش ارائه شده در بخش دوم بیمه‌نامه وجود دارد که از جمله‌ی مهمترین آنها می‌توان به مسئولیت نسبت به (۱) کارکنان خود بیمه‌گذار، (۲) تلف و از بین رفتن یا ورود خسارت به هر گونه چاه، گودال یا تجهیزات حفاری، (۳) آلودگی، و (۴) همچنین مسئولیت‌های ناشی از عملیاتی که عامدانه قوانین ملی یا بین‌المللی را نقض کند، اشاره کرد.

البته جای تعجب ندارد که ریسک‌های بسیاری استثنا شده‌اند، چراکه بیشتر آنها موضوع انواع مختلف پوشش بیمه‌ای دیگر، مانند بیمه‌ی کنترل چاه^۱ و دوبه حفاری و سکوها^۲ قرار می‌گیرند (گورسس، ۲۰۱۹).

معمولاً در متن هر بیمه‌نامه‌ای به قانون حاکم بر آن نیز تصریح می‌شود؛ بیمه‌نامه‌ی ولکار، به صورت پیش‌فرض تحت حاکمیت قانون انگلستان قرار دارد؛ در واقع طبق بند

1. Well Control Insurance
2. Insurance of Drilling Barge and Platforms

۶ قسمت قیود و شروط عمومی بیمه‌نامه، ولکار «تحت حاکمیت قانون و عرف انگلستان قرار داشته و دادگاه‌های انگلستان و ولز صلاحیت اختصاصی در حل اختلافات موضوع بیمه‌نامه را دارند.» اما این بند معمولاً تغییر می‌کند؛ مخصوصاً در کشورهایی که فعالیت برای بیمه‌های ساخت دریایی باید توسط بیمه‌گران محلی و مجاز، تحت پوشش قرار بگیرد و سپس در بازارهای بین‌المللی بیمه‌ی اتکایی شود (تیلر، ۲۰۱۳).

۲-۲. شرایط بیمه‌نامه ولکار

عقد مجموعه‌ای هماهنگ است و هرچه در این مجموعه گنجانیده می‌شود، خواه در شمار تعهدهای اصلی باشد یا تبعی، جزئی از عقد است. اراده‌ی مشترک بر این سازمان مرتبط و همگام تعلق گرفته و کل آن را یکباره انشاء می‌کند (کاتوزیان، ۱۳۸۳). در این قسمت منظور ما از بررسی شرایط بیمه‌نامه بررسی ارکان آن، اعم از موضوع، اطراف تعهد و شروط مندرج در آن است.

الف. پوشش بیمه‌ای

چنان‌که اشاره شد، بیمه‌نامه‌ی ولکار از دو بخش تشکیل شده است و بخش اول ریسک‌های خسارت مادی به اموال را پوشش می‌دهد. در حقیقت، بخش یک بیمه‌نامه، نوعی بیمه‌نامه‌ی خسارت مادی^۱ (اموال) می‌باشد؛ این بیمه‌ها تلف یا خسارت به اموالی که بیمه‌گذار در آنها نفع بیمه‌ای دارد را تحت پوشش قرار می‌دهند؛ معمولاً، این بیمه‌ها همراه با بیمه‌های دیگر صادر می‌شوند؛ مثلاً بیمه‌ی اموال در یک بخش بیمه‌نامه و بیمه‌ی مسئولیت در بخش دیگر می‌آید و اغلب هر بخش باید مستقل از بخش دیگر تفسیر شود. بیمه‌نامه‌های خسارت مادی اغلب به بیمه‌نامه‌ی تمام‌خطر پیمانکاران/

1. Material Damage Policies

ساخت^۱ یا بیمه‌نامه‌ی تمام‌خطر بناکنندگان/ نصب^۲ (که معمولاً در پروژه‌هایی چون پالایشگاه‌های نفت مورد استفاده قرار می‌گیرد) توصیف می‌شوند (ترهار، ۲۰۱۴). به تعبیر دیگر، بیمه‌نامه‌های تمام‌خطر و پروژه‌ای و بیمه‌های مسؤولیت، ترکیبی از دو بخش متمایز پوشش بیمه‌ای اموال و مسؤولیت هستند که اغلب در یک بیمه‌نامه‌ی کلی می‌آیند و پاسخ بیمه به حوادث و تأخیراتی است که در پروژه رخ می‌دهد (کلارک و همکاران، ۲۰۰۸).

مطابق بند ۱ بخش اول، این بخش پوشش اولیه‌ای «در برابر تمام ریسک‌های تلف مادی و یا خسارات مادی به اموال تحت پوشش را فراهم می‌کند، مشروط بر این که چنین تلف یا خسارتی ناشی از حادثه‌ای باشد که در مدت پوشش بیمه‌ای رخ دهد.» نکته‌ای که در مورد این بند باید به آن توجه شود قید مسؤولیت بیمه‌گر هنگام بروز خسارات مادی^۳ است؛ استفاده از قید مادی برای توصیف تلف یا خسارت در این زمینه، به این منظور است که خسارت صرفاً مالی^۴، مانند کاهش ارزش مال بیمه‌شده و عدم‌النفع، نمی‌تواند موجب جبران خسارت شود (همان: ۱۶۶). البته برای جبران عدم‌النفع، می‌توان بیمه‌ی زیان تبعی^۵ تهیه کرد؛ منظور از زیان تبعی، عدم‌النفع است که در کامن لو، گاهی از آن با عنوان خسارت یا زیان تبعی یاد می‌شود (ترسلو، ۲۰۰۶).

تأخیر در تکمیل پروژه از یک طرف باعث ورود خسارت به پیمانکار می‌شود، چرا که باید بیشتر در محل اجرای پروژه بماند و در شرایطی که از نظر اقتصادی به صرفه نیست کار کند و از طرف دیگر باعث ضرر کارفرما می‌شود، چراکه فرصت فروش یا استفاده از پروژه را از دست می‌دهد؛ به هر ترتیب، در حالی که زیان‌های اقتصادی‌ای که به دلیل خسارت مادی ایجاد می‌شوند را نسبتاً به آسانی می‌توان در بازار بیمه کرد،

1. Contractors'/ Construction All-Risks (CAR) Policy
2. Erectors'/Erection All-Risks (EAR) policy
3. Physical
4. Pure Financial Loss
5. Consequential Loss Policies
6. Torsello

زیان‌های ناشی از تأخیر به دلایلی چون صدور دیر هنگام دستورالعمل‌ها از جانب کارفرما یا بی‌صلاحیتی پیمانکار، معمولاً تحت پوشش بیمه قرار نمی‌گیرد (بهرامی احمدی و همکاران، ۱۳۸۶ و ترهار، ۲۰۱۴).

اما بند ۲ بخش اول، در خصوص اموال تحت پوشش مقرر می‌دارد: «بیمه‌نامه از جمله مواد، اجزا، قطعات، ماشین‌آلات، تجهیزات و هرگونه مالی را به این منظور که بخشی از پروژه‌ی تکمیل شده شود یا در تکمیل پروژه به کار رود، در هر نقطه از جهان که باشد، تحت پوشش قرار می‌دهد.»

محدود نبودن به موقعیت مکانی خاص در صنعت نفت و گاز از آن جهت اهمیت دارد که معمولاً بخش‌های عظیم تأسیسات در محلی غیر از محل احداث سازه اصلی، ساخته می‌شوند (بیدنل و مور، ۲۰۱۶).

با وجود این‌که فهرست اموال تحت پوشش در بخش اول، گسترده است اما ممکن است باز هم موردی از قلم بیفتند؛ به همین علت بند ۴ قیود و شروط این بخش، شرط اشتباه و از قلم افتادگی^۱ را در بیمه‌نامه گنجانده است تا اگر سهواً مالی در بیمه‌نامه نیامده باشد، در حقوق بیمه‌گذار برای دریافت خسارت طبق بیمه‌نامه اثر نداشته باشد؛ البته «مشروط بر این‌که اشتباه یا از قلم افتادگی هنگامی که از سوی بیمه‌گذار کشف شد، پیش از هر حادثه‌ای به بیمه‌گر اعلام و اصلاح شود.»

در خصوص اموال تحت پوشش، توجه به بحث قطعات معیوب حائز اهمیت ویژه است؛ در حقیقت، یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که در بخش اول بیمه‌نامه مطرح شده است بحث مربوط به قطعه‌ی^۲ معیوب^۳ است. فرم استاندارد ولکار بین خسارت وارد شده به واسطه‌ی قطعه‌ی معیوب، که تحت پوشش است، و خسارت وارد شده به خود قطعه‌ی معیوب، که تحت پوشش نیست، تمایز قائل می‌شود (گورسس، ۲۰۱۹).

1. Errors and Omissions

۲. قطعه، جزء یا بخش.

3. Defective Part

مطابق بند ۷ قسمت قیود و شروط بخش اول، اگر تلف و/یا خسارت مادی به اموال بیمه شده در بخش اول، «به واسطه‌ی یک قطعه‌ی معیوب، طراحی معیوب، مواد معیوب، یا عیب پنهان، در دوره‌ی پوشش بیمه‌ای رخ داده باشد»، خسارت آن از سوی بیمه‌گر قابل پرداخت است، «حتی اگر تقصیر در طراحی پیش از آغاز مدت پوشش بیمه‌ای اتفاق افتاده باشد.»

با وجود این، مطابق همین بند، «بخش یک پوششی برای تلف یا خسارت (از جمله هزینه‌ی اصلاح، تعویض یا تعمیر) به خود قطعه‌ی معیوب را فراهم نمی‌کند، مگر این‌که هر سه شرط زیر جمع باشد: (۱) قطعه‌ی معیوب باید در طی مدت بیمه‌نامه تلف شود یا خسارت مادی به آنها وارد شود، (۲) چنین تلف یا خسارتی ناشی از خطر بیمه‌شده‌ای که نسبت به آن قطعه خارجی باشد، پدید آمده باشد، و (۳) عیب، تلف یا خسارت مادی را ایجاد نکرده باشد یا در ایجاد آن نقشی نداشته باشد.»

در صورت جمع سه شرط فوق، بیمه‌نامه تلف یا خسارت به قطعه‌ی معیوب را پوشش می‌دهد. به رغم تعریف قطعه‌ی معیوب در ادامه همین بند،^۱ بحثی که در این زمینه وجود دارد این است که بیمه‌گذار معمولاً ادعا می‌کند که قطعه کوچکترین فقره‌ی ممکن است تا بتواند برای حداکثر خسارت طرح دعوی کند (تیلر، ۲۰۱۳)، درحالی‌که بیمه‌گر معمولاً نظر دیگری دارد؛ در عمل، بی‌گمان تفسیر این بند می‌تواند به مشکلات عدیده‌ای منجر شود. این موضوع مخصوصاً از این حیث قابل توجه است که اساساً هر قطعه حائز کارکرد خاصی است و گاهی هم در کنار قطعات دیگر می‌تواند کارکرد کلی‌تری داشته‌باشد.

همان‌طور که پیش‌تر گفته شد بخش دوم ولکار راجع به بیمه‌ی مسؤولیت است؛ اصولاً بیمه‌های مسؤولیت طراحی شده‌اند تا مسؤولیت مدنی بیمه‌گذار را نسبت به اشخاص ثالث، یعنی اشخاصی که طرف قرارداد بیمه نیستند و در رابطه با فعالیت‌های ساخت

۱. «قطعه‌ی معیوب هر قطعه موضوع بیمه است که معیوب و یا نامناسب است یا می‌شود...». این تعریف از قطعه‌ی معیوب در بیمه‌نامه، دوری است.

بیمه‌گذار خسارت می‌بینند، پوشش دهند. مواد ۱۲ و ۱۳ قانون مسؤولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹/۲/۷، اگرچه راجع به کارفرمایان مشمول قانون کار است، اما از نظر مفهومی با این بحث مطابقت کامل دارد. همچنین باید توجه داشت که بیمه‌ی مسؤولیت می‌تواند، مسؤولیت کارفرما را، نسبت به صدمات یا بیماری‌هایی که در حین انجام کار یا به مناسبت آن به کارکنانش وارد می‌شود، پوشش دهد (ترهار، ۲۰۱۴). ماده‌ی ۳۸ قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴/۴/۳ در این باره قابل توجه است: «در مواردی که انجام کار به طور مقطعه به اشخاص حقیقی یا حقوقی واگذار می‌شود، کارفرما باید در قراردادی که منعقد می‌کند، مقطعه‌کار را متعهد نماید که کارکنان خود، همچنین کارکنان مقطعه‌کاران فرعی را نزد سازمان بیمه نماید و کل حق بیمه را به ترتیب مقرر در ماده ۲۸ این قانون بپردازد...». در همین رابطه گفته شده است که تکلیف به بیمه‌ی تأمین اجتماعی با بیمه‌ی مسؤولیت مدنی پیمانکار در قبال خسارات وارده به کارکنان خود متفاوت است و در ایران اخذ بیمه‌ی مسؤولیت مدنی مزبور به موجب قانون نیست، اما در بیشتر قراردادهای پیمانکاری، پیمانکاران موظف به اخذ چنین بیمه‌ای هستند (شیروی، ۱۳۹۲).

در خصوص پوشش پذیرفته‌شده در نسخه‌ی استاندارد ولکار، بند ۱ بخش دو اینگونه مقرر می‌دارد: «بیمه‌گران با توجه به سقف، قیود، شروط و استثنائات مندرج در این بیمه‌نامه، خسارت خالص نهایی را در صورتی که بیمه‌گذار(ان) به دلایل زیر ملزم به پرداخت شوند جبران می‌کنند:

(۱) مسؤولیت تحمیل شده به بیمه‌گذار(ان) به موجب قانون و/یا (۲) مسؤولیت قراردادی صریح،

برای صدمات بدنی یا خسارت به اموال، به سبب وقوع حادثه‌ای، همواره مشروط بر این که این حادثه در طی دوران پروژه رخ دهد و ناشی از فعالیت‌هایی که در قسمت قلمرو بیمه توصیف شده است، باشد.»

از آنجا که تعیین شرایط و آثار مسؤولیت مدنی به وسیله نظام حقوقی تعیین می‌شود و طرفین عقد بیمه در این باره نقشی ندارند و نمی‌توانند به تمام شرایط این امر احاطه داشته باشند، قرارداد بیمه باید با دقت بسیاری تنظیم شود تا پوشش مناسب را در صورت مسؤول شناخته شدن بیمه‌گذار ایجاد نماید (بابائی، ۱۳۸۵).

ب. قلمرو بیمه: بیمه‌گذاران، فعالیت‌ها و مدت پوشش بیمه‌ای

بند ۱ قسمت قلمرو بیمه، به بیمه‌گذاران اختصاص دارد؛ فرم ولکار بین بیمه‌گذاران اصلی^۱ «شرکت نفتی راهبر و/یا شرکایش و همچنین شرکت مادر و/یا شرکت فرعی شرکت نفتی راهبر و/یا شرکایش...» و سایر بیمه‌گذاران^۲ (پیمانکاران اصلی و پیمانکاران جزء) تمایز قائل می‌شود. سایر بیمه‌گذاران، که از آنها می‌توان به بیمه‌گذاران دیگر، بیمه‌گذاران فرعی یا بیمه‌گذاران اضافی نیز تعبیر کرد، «مدیران پروژه و هر شرکت، مؤسسه، شخص، یا طرفی (از جمله پیمانکاران و/یا پیمانکاران جزء و/یا سازندگان و/یا تأمین‌کنندگان) که بیمه‌گذار(ان) اصلی و سایر بیمه‌گذاران مذکور در فوق، با آنها مستقیماً در رابطه با پروژه قرارداد کتبی منعقد کرده‌است را شامل می‌شود».

بنابراین، باید دقت کرد که هرگونه بررسی ولکار می‌بایست با توجه به رژیم قراردادی میان راهبر، پیمانکار و پیمانکار جزء صورت بگیرد، که زمینه‌ی پوشش بیمه‌ای را شکل می‌دهد (تیلر، ۲۰۱۳). این معنی به روشنی از عبارت پایانی بند ۱ قسمت قلمرو بیمه، مذکور در فوق، و همچنین بند ۲ همین قسمت که در ادامه به آن اشاره می‌شود، برداشت می‌شود.

معمولاً راهبر بیمه‌نامه‌ای برای خود و شرکایش، همچنین پیمانکاران دخیل در پروژه تهیه می‌کند و ولکار نیز بر همین فرض تدوین شده‌است؛ با وجود این، باید توجه کرد که اساساً این موضوع که پیمانکار یا راهبر بیمه‌ای را بخرد که در آن طرف دیگر

1. Principal Assureds
2. Other Assureds

«بیمه‌گذار اضافی» قلمداد شود، به قرارداد بین طرفین بستگی دارد (گورسس، ۲۰۱۹).^۱ به هر روی، همانطور که پیداست، قلمرو بند ۱ گسترده است و فرضاً می‌تواند این گونه تفسیر شود که حتی تأمین‌کنندگان بخش‌های کوچک، مانند بخش‌های کوچک سیستم متعادل‌کننده، تأمین‌کنندگان رنگ و فولاد و تأمین‌کنندگان خدمات مشاوره را در بر می‌گیرد. اما با این که ظاهر عبارات غیر مبهم است، در عمل مشکلات بالقوه‌ای می‌تواند روی دهد و این که کدام یک از طرفین مشمول تعریف سایر بیمه‌گذاران قرار می‌گیرند، همیشه روشن نیست؛ برای مثال، می‌توان در تحت شمول قرار گرفتن تیم امنیتی‌ای که وظیفه‌ی حفاظت از محوطه‌ای که سازه‌ی دریایی در آن ساخته می‌شود را برعهده دارد، تردید کرد (بیدنل و مور، ۲۰۱۶).

در حالی که بیمه‌نامه پوشش بیمه‌ای برای بیمه‌گذاران اصلی که دسترسی کامل به بیمه‌نامه دارند را فراهم می‌کند، بند ۲ قسمت قلمرو بیمه با عنوان «شروط خاص برای سایر بیمه‌گذاران» مقرر می‌دارد: «...منافع سایر بیمه‌گذاران برای مشارکت مستقیم ایشان در سرتاسر دوره‌ی بیمه‌نامه، تحت پوشش قرار خواهد گرفت، مگر این که در قرارداد(های) خاصی خلاف این امر مورد تصریح قرار بگیرد. حقوق هر یک از بیمه‌گذاران در این بیمه‌نامه، تنها از طریق بیمه‌گذار اصلی اعمال خواهد شد. جایی که منافع این بیمه به واسطه‌ی قرارداد به بیمه‌گذاری منتقل شود، منافع منتقل شده به آن بیمه‌گذار بیشتر از میزانی که چنین قراردادی اجازه می‌دهد و در هیچ مورد بیشتر از

۱ برای مثال در پرونده BP Exploration Operating Co. Ltd. v. Kvaerner Oilfield Products Ltd. راهبر می‌بایست بیمه می‌خرید؛ اما در پرونده‌ی Houston Exploration Co. And Offshore Specialty Fabricators Inc. v. Wellington Underwriting Agencies Ltd. این پرونده شرکت «آفشُر» قرار بود که سکوی حفاری‌ای در خلیج مکزیک برای شرکت «هستن» بسازد و قراردادهای شرکت «آفشُر» را متعهد می‌کرد که بیمه‌نامه‌ای را تهیه کند که نام «هستن» به عنوان بیمه‌گذار اضافی در آن درج شده‌باشد.

منافعی که در قرارداد بیمه‌ای، قیود، شروط و استثنائات بیمه‌نامه آمده است، نخواهد بود.»

از این بند چنین بر می‌آید که نمی‌توان حدود پوشش بیمه‌ای در نظر گرفته شده برای «سایر بیمه‌گذاران» را بدون بررسی دقیق این امر که طرفین تا چه اندازه قصد دارند منافع را از طریق قرارداد مربوط بین بیمه‌گذاران اصلی و سایر بیمه‌گذاران واگذار کنند، تعیین کرد (تیلر، ۲۰۱۳). بنابراین، حدی که پیمانکاران می‌توانند از موقعیت «سایر بیمه‌گذاران» استفاده کنند، نه تنها به قیود و شروط بیمه‌نامه، بلکه به قیود و شروط قراردادهای آنها با راهبر و/یا پیمانکار اصلی بستگی دارد؛ از آنجا که در موقع بروز خسارت، بیمه‌گران ممکن است به قراردادهای تجاری رجوع کرده و استدلال کنند که علی‌رغم عبارات بیمه‌نامه، طرفین هیچگاه قصد نداشتند که پیمانکار از تمام مزایای بیمه‌نامه‌ای که توسط راهبر تهیه شده است بهره‌مند شود، این بند برای پیمانکاران بسیار مهم است (بیدنل و مور، ۲۰۱۶).

وانگهی، همانطور که در بند ۲ قسمت قلمرو بیمه، مذکور در فوق تصریح شده است، حقوق هر بیمه‌گذاری تنها از طریق بیمه‌گذار اصلی، یعنی راهبر، قابل اعمال است؛ امری که می‌تواند باعث بروز مشکلات بالقوه‌ای برای پیمانکاران شود. برای نمونه می‌توان موردی را در نظر گرفت که پیمانکار از راهبر تقاضا کند که دعوایی را تحت بیمه‌نامه طرح کند ولی راهبر از این امر سرباز زند؛ مسأله‌ای که راه حل ساده‌ای برای آن وجود ندارد؛ حقوق و تعهدات پیمانکار با طرفی است که با او قرارداد بسته است و اگرچه ممکن است پوشش بیمه‌نامه به نفع پیمانکار موجود باشد، اما برای او حقی در طرح دعوی مستقیم علیه بیمه‌گر وجود ندارد؛ تنها گزینه‌ای که در این مواقع به نظر می‌رسد، حل اختلاف با مراجعه به داوری یا اقامه‌ی دعوی به طرفیت راهبر است که اغلب پیشنهاد جالبی نیست (همان: ۲۸۱).

ابتدای قسمت قلمرو بیمه‌نامه، فهرستی از فعالیت‌های تحت پوشش ذکر شده‌است که از جمله شامل «تأمین کالا، ساخت، بارگیری، تخلیه، باربری زمینی، دریایی و هوایی، ذخیره، نصب، اتصال، آزمایش و راه‌اندازی و...» می‌شود.

در مورد این فهرست باید توجه داشت که اگرچه این فهرست گسترده است، اما شامل همه چیز نمی‌شود؛ در این صورت اگر پوشش فعلیتی لازم باشد ولی در فهرست نیامده باشد، می‌توان بیمه‌نامه را اصلاح کرد (همان: ۲۸۵)؛ از جمله همانطور که در خود بیمه‌نامه و در قسمت پایانی بند فوق آمده است، اگر بیمه‌گذار خواهان بیمه شدن «پیامدهای مستقیم ناشی از عملیات حفاری باشد، باید آن را به بیمه‌گران اعلام کند و در این خصوص با آنها به توافق برسد.» در حقیقت، در مورد فعالیت موضوع بیمه، بیمه‌ای که تمام جلوه‌های فعالیت را تحت پوشش بیمه مسئولیت درآورد، وجود ندارد و بیمه‌ی مسئولیت تنها برخی از افعال و فعالیت‌هایی که ممکن است از آنها خسارتی به دیگری وارد شود را تحت پوشش قرار می‌دهد. لذا در تنظیم بیمه باید دقت کافی شود تا مسئولیتی که از فعالیت خاص ممکن است ایجاد شود تحت پوشش مناسب قرار گیرد (بابائی، ۱۳۸۵).

مراحل مختلفی، مانند طراحی مفهومی، طراحی پایه، طراحی تفصیلی، مهندسی، تأمین کالا، تولید، ذخیره، نصب، شناورسازی، بارگیری، لوله‌گذاری، آزمایش، راه‌اندازی، دوره‌های موقتی، آزمایش عملکردی، اصلاحات، تکمیل و دوره‌ی نگهداری^۱ باید طی شود تا یک پروژه‌ی ساخت دریایی به بار نشیند. از نظر عینی مشکل است که تعیین کرد پروژه از چه زمانی آغاز می‌شود، اما به تصریح بند سوم قسمت اعلام‌های بیمه‌نامه ناظر به بند ۴ قسمت قلمرو بیمه‌نامه در مورد مدت پوشش بیمه‌ای، دوره‌ی پوشش بیمه‌ای معمولاً در یک تاریخ توافق‌شده آغاز می‌شود (بیدنل و مور، ۲۰۱۶) و هنگام تکمیل پروژه نیز پایان می‌پذیرد، منتها فرض می‌شود که پروژه در تاریخ خاصی که

1. Maintenance Period

مورد توافق قرار می‌گیرد به پایان می‌رسد؛ البته امکان تمدید مدت با موافقت بیمه‌گر اصلی وجود دارد.

علاوه بر تعیین زمان آغاز پوشش بیمه‌نامه، لازم است توجه شود که چه زمانی پوشش مربوط به هر یک از تجهیزات آغاز می‌شود، مخصوصاً به دلیل این که بیشتر آنها ممکن است توسط تأمین‌کنندگان در اماکنی غیر از محوطه‌ای که کارهای ساخت در آنجا انجام می‌شود، تولید شوند. بند سوم قسمت اعلام‌های بیمه‌نامه در این خصوص مقرر می‌دارد: «پوشش از زمانی که مواد و/یا قطعات در معرض ریسک بیمه‌گذار قرار می‌گیرند، از جمله کارهایی که در کارگاه پیمانکاران و/یا پیمانکاران جزء و/یا تولیدکنندگان و/یا تأمین‌کنندگان انجام می‌گیرد و تمام مدت حمل و نقل (در دریا و خارج از دریا)، الحاق می‌شود و در طی تمام عملیات تا زمان انقضای بیمه که در بالا تعیین شد، ادامه دارد...».

بر این اساس، برای مواد یا تجهیزات خریداری شده برای به کارگیری و اتصال به تأسیسات، پاسخ این پرسش که چه زمانی پوشش مربوط به هر یک از تجهیزات آغاز می‌شود، بستگی به قرارداد فروش خواهد داشت؛ اگر تجهیزات با قرارداد تحویل کالا در محل کار^۱ از سوی «سایر بیمه‌گذاران» خریداری شود، در این صورت پوشش بیمه‌ای از محل درهای کارخانه و اگر با قرارداد سیف^۲ خریداری شود، پوشش بیمه‌ای هنگام تحویل در محل ساخت و ساز وجود خواهد داشت (همان: ۲۸۳).

در ادامه‌ی همین بند قسمت اعلام‌ها، بیمه‌نامه در خصوص پوشش دوره‌ی نگهداری، که تنها بر بخش یک اعمال می‌شود، مقرر می‌دارد: «پوشش مقرر در بخش یک، طی دوران نگهداری ادامه می‌یابد، اما بیش از ۱۲ ماه بعد از تاریخ پایان دوره‌ی پروژه نخواهد بود.» در بند ۱۹ قیود و شروط بخش یک که در مورد دوره‌ی نگهداری است، آمده است که «در دوره‌ی نگهداری، پوشش محدود به تلف مادی یا خسارت مادی

1. Ex Works
2. CIF

ناشی از، یا منسوب به (۱) طرز کار، ساخت، مواد یا طراحی ناقص یا معیوب که ناشی از علتی است که پیش از آغاز دوره‌ی نگهداری به وجود آمده است و (۲) عملیاتی که از سوی سایر بیمه‌گذاران، طی دوران نگهداری به منظور ایفای تعهداتشان در خصوص نگهداری یا رفع عیوب... یا برای هرگونه بازدید ضروری از محل اجرای پروژه که برای برآوردن شرایط لازم برای اخذ گواهی‌ها صورت می‌گیرد، خواهد بود.»

لذا باید توجه داشت که این امکان وجود دارد که اگر تأمین‌کننده تجهیزاتی را تحویل داده و کارفرما زودتر از موعد مقرر آن را در پروژه به کار ببرد، پوشش دوره‌ی نگهداری در مورد آن کالا قبل از این‌که پروژه تکمیل شود، به پایان برسد (تیلر، ۲۰۱۳).

۲-۳. آثار بیمه‌نامه ولکار

اثر اصلی قرارداد بین دو طرف در پای‌بند شدن آنان به مفاد عقد خلاصه می‌شود. متنها، شناسایی این اثر اصلی منوط بر این مقدمه است که مفاد عقد معین شود. وانگهی، برای شناختن مفاد قرارداد توجه به متن اصلی کافی نیست، شروطی که در قرارداد می‌آید و حدود تعهدها و قلمرو اجرای عقد را معین می‌کند نیز می‌بایست بررسی شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۳) به تعبیر دیگر، با بررسی و تفسیر مفاد عقد در قسمت پیشین تا حدی از آثار آن نیز بحث کردیم. در این قسمت به مطالعه‌ی چند موضوع از آثار قرارداد بین طرفین و نسبت به اشخاص ثالث، مشخصاً اثر نقض شرایط بیمه‌نامه از سوی یکی از بیمه‌گذاران بر حقوق بیمه‌گذاران دیگر، مسؤولیت‌های متقابل، قائم‌مقامی و نیز تعهدات طرفین می‌پردازیم.

الف. اثر نقض شرایط بیمه‌نامه از سوی یکی از بیمه‌گذاران بر حقوق

بیمه‌گذاران دیگر

در خصوص روابط بین بیمه‌گذاران و بیمه‌گران (ان) بیمه‌نامه‌ی ولکار این سؤال به ذهن می‌رسد که آیا نقض شرایط بیمه‌نامه از سوی یکی از بیمه‌گذاران بر حقوق بیمه‌گذاران

دیگر اثری دارد؟ برای پاسخ دقیق به این پرسش ابتدا نیاز است تا مفهوم بیمه‌ی مرکب^۱ و بیمه‌ی مشترک^۲ بررسی شود.

هنگامی که بیش از یک شخص بیمه‌گذار یک بیمه‌نامه باشد، بیمه بسته به نفع بیمه‌ای بیمه‌گذاران موضوع بیمه، مرکب یا مشترک نامیده می‌شود. اگر اشخاص مالی را بیمه کنند که در آن نفع بیمه‌ای آنها هم حد و مرز و غیر قابل تفکیک باشد، بیمه مشترک نامیده می‌شود، مانند زن و شوهری که خانه‌ی مشاعشان را بیمه می‌کنند؛ وقتی که بیمه مشترک است، اساساً هرگونه نقض اصول بیمه‌ای از سوی یکی از بیمه‌گذاران، بر وضعیت بیمه‌گذار دیگر نیز مؤثر است؛ این امر به این دلیل است که قرارداد بیمه‌ی مشترک که یک قرارداد غیرقابل تفکیک است، نمی‌تواند در قسمتی درست و در قسمت دیگر نادرست باشد. اما بیمه‌ی مرکب، اطراف مختلفی را در شرایطی تحت پوشش قرار می‌دهد که هر طرف نفع مشخص و مجزایی در موضوع بیمه دارد، به نحوی که دعوای بیمه‌گذار الف از دعوای بیمه‌گذار ب نوعاً و/یا مقداراً متفاوت است. اصولاً بیمه‌ی پروژه‌های ساخت در تعریف بیمه‌نامه‌ی مرکب می‌گنجد؛ تهیه‌ی بیمه‌نامه‌ی مرکب عموماً ارزان‌تر از تهیه‌ی چند بیمه‌نامه است؛ همچنین معمولاً تنظیم آن آسان‌تر است و ممکن است شکاف‌های پوشش بیمه‌ای را نداشته باشد و در نتیجه از اختلافات بین بیمه‌گران در مورد این که کدام یک مسؤول است نیز اجتناب خواهد شد. اگرچه بیمه‌نامه‌ی مرکب معمولاً در یک سند تهیه می‌شود، اما عموماً چنین بیمه‌نامه‌ای به عنوان مجموعه‌ای از قراردادهای بیمه‌ای مجزا بین بیمه‌گران و هر یک از بیمه‌گذاران در نظر گرفته می‌شود؛ نتیجه این که نقض قرارداد از سوی یک بیمه‌گذار اصولاً بر حقوق بیمه‌گذاران دیگر بی‌تأثیر است، مگر این که شرط بیمه‌ای صریحاً خلاف این امر را تصریح کند. اگرچه در تشخیص بیمه‌های مرکب و مشترک، مفاد بیمه‌نامه نقش اساسی

1. Composite
2. Joint

دارد، اما اساساً بیمه‌های پروژه‌ای و تمام‌خطر پیمانکاران نوع حقیقی بیمه‌نامه‌های مرکب به شمار می‌روند (دانلی و هگرث، ۲۰۰۸).

با توضیح فوق باید گفت که بیمه‌نامه‌ی ولکار بیشتر به بیمه‌ی مرکب تفسیر می‌شود، چرا که منافع بیمه‌گذاران مختلف (شرکت‌های نفتی، پیمانکار اصلی، پیمانکاران جزء) در موضوع بیمه (تأسیسات تحت ساخت) متفاوت است؛ در نتیجه، نقض مفاد بیمه‌نامه از سوی یکی از بیمه‌گذاران، اصولاً بر حقوق سایرین بی‌تأثیر است، مگر این‌که قید مخالف در بیمه‌نامه باشد؛ چراکه همانطور که پیشتر ذکر شد، بیمه‌نامه‌ی مرکب به مجموعه‌ای از قراردادهای مجزا تفسیر می‌شود. با این حال در این خصوص توجه به دو نکته ضروری است؛ نکته‌ی اول این‌که، در بیمه‌نامه بیمه‌گذار اصلی تعیین شده است تا از جانب سایر بیمه‌گذاران در خرید بیمه و طرح دعاوی عمل کند؛ حال اگر بیمه‌گذار اصلی در مورد تعهدات بیمه‌ای مانند داشتن حد اعلی حسن نیت، نقضی مرتکب شود، بیمه‌گر محق خواهد بود تا بیمه‌نامه را نادیده گرفته و هرگونه دعوی را از سوی هریک از بیمه‌گذاران رد کند. نکته‌ی دوم این‌که، مقررات بیمه‌نامه در قسمت جریمه که بند ۱۹ قیود و شروط عمومی را به خود اختصاص می‌دهد، تصریح می‌کند که «اگر هر یک از بیمه‌گذاران، تقاضایی نادرست یا متقلبانه برای جبران خسارت طرح کند، مثلاً در مورد میزان خسارت، بیمه‌نامه کأن لم یکن تلقی شده و تمام پوشش به عنوان جریمه تلقی خواهد شد.» در نتیجه طرح دعاوی متقلبانه از سوی هر یک از بیمه‌گذاران، تمام بیمه‌گذاران را از منافع بیمه‌نامه محروم خواهد کرد (بیدنل و مور، ۲۰۱۶).

ب. مسؤولیت‌های متقابل

معمول است که در بخش مسؤولیت بیمه‌نامه‌های تمام‌خطر و پروژه‌ای که بیش از یک بیمه‌گذار دارد، بیمه‌گر برای هر کدام طوری جبران خسارت را در نظر می‌گیرد که گویی برای هریک بیمه‌نامه‌ای جداگانه صادر شده‌است، البته به این شرط که سرجمع مسؤولیت بیمه‌گر از سقف جبران خسارت تجاوز نکند.

اثر درج شرط مسؤولیت‌های متقابل^۱ این است که اگر یکی از بیمه‌گذاران موجب ورود صدمه‌ی بدنی یا خسارت به اموال بیمه‌گذار دیگر شود، در برابر هرگونه مسؤولیت برای خسارت و هزینه‌هایی که به بار آورده‌است، مستحق جبران خسارت خواهد بود (کلارک و همکاران، ۲۰۰۸).

به تعبیر بند ۴ قسمت قیود و شروط بخش دوم ولکار: «در صورتی که بیمه‌گذاری باعث ایراد خسارت به بیمه‌گذار دیگری شود، بخش دوم بیمه‌نامه بیمه‌گذار را در برابر ادعاهایی که علیه او طرح می‌شود، پوشش می‌دهد، به طوری که گویی بیمه‌نامه‌ی جداگانه‌ای برای هر یک از بیمه‌گذاران صادر شده‌است. با وجود این، فراهم کردن پوشش بیمه‌ای برای بیش از یک بیمه‌گذار، به معنی افزایش سقف جبران خسارت نمی‌باشد...» بند مذکور در ادامه، اموالی را که در بخش یک تحت پوشش قرار گرفته‌اند از شمول پوشش خود در این بخش خارج کرده است.

اساساً شرط مسؤولیت متقابل در بیمه‌نامه‌های مرکب غیرضروری است، چرا که هدف این نوع بیمه‌نامه‌ها این است که هر بیمه‌گذاری به طوری محق پوشش بیمه‌ای باشد، که گویی بیمه‌نامه‌ای جداگانه برای او صادر شده‌است (دانلی و هگرث، ۲۰۰۸).

پ. قائم‌مقامی

مانند ماده ۳۰ قانون بیمه،^۲ جانشینی بیمه‌گر در رجوع به ثالث، در بند ۲ قسمت قیود و شروط عمومی فرم ولکار، پیش‌بینی شده‌است؛ با وجود این، باید توجه داشت که یکی از ویژگی‌های مهم بیمه‌های تمام‌خطر دارای بیمه‌گذار اصلی این است که مزایای آن می‌تواند به صورت کامل یا محدود و موقت به پیمانکار یا پیمانکاران جزء منتقل شود، که معمولاً مسؤول فعل یا ترک فعلی هستند که باعث ورود خسارت می‌شود؛ این امر

1. Cross-Liabilities

۲. مطابق این ماده: «بیمه‌گر در حدودی که خسارات وارده را قبول یا پرداخت می‌کند در مقابل اشخاصی که مسؤول وقوع حادثه یا خسارت هستند قائم‌مقام بیمه‌گذار خواهد بود...»

هنگامی که خسارت رخ می‌دهد و بیمه‌گران به دنبال اعمال حق قائم‌مقامی هستند، می‌تواند منجر به طرح سؤالات مشکلی شود (تیلر، ۲۰۱۳).

طبق بند ۳ قسمت قیود و شروط عمومی فرم ولکار، «بیمه‌گران مشخصاً تمام حقوق قائم‌مقامی نسبت به بیمه‌گذار(ان) اصلی و/یا سایر بیمه‌گذار(ان) را اسقاط می‌کنند.» در نتیجه بیمه‌گر نمی‌تواند دعوایی که از سوی بیمه‌گذار اصلی طرح شده‌است را فیصله داده و سپس دعوایی به قائم‌مقامی بیمه‌گذار اصلی علیه پیمانکاری که خسارت به بار آورده است، طرح کند؛ حتی اگر تقصیر پیمانکار منجر به نقض قرارداد او با بیمه‌گذار اصلی شود.

البته دامنه‌ی این اسقاط بستگی به این امر خواهد داشت که شرط راجع به تضمین کیفیت و کنترل کیفیت^۱ در بیمه‌نامه باقی مانده است یا خیر. در واقع، در بند ۲ قسمت قلمرو بیمه با تیترا «شروط خاص برای سایر بیمه‌گذاران»، به عنوان شرط مقدم آمده‌است که اگر سایر بیمه‌گذاران خواهان بهره‌مندی از منافع بیمه‌نامه باشند، حتماً باید عملیات خود را بر اساس سیستم‌های تضمین کیفیت و کنترل کیفیتی که با سیستم‌های تضمین کیفیت و کنترل کیفیت بیمه‌گذار اصلی مطابقت داشته باشد، انجام دهند. اگر این بند باقی مانده باشد، پیمانکار با نقض آن در دعوی قائم‌مقامی بیمه‌گران آسیب‌پذیر خواهد بود. به عبارت دیگر، اگرچه بیمه‌گران همچنان مسؤول جبران خسارت راهبر خواهند بود، اما ممکن است برای بازپرداخت به دنبال اعمال حقوق قائم‌مقامی خود علیه پیمانکار باشند (بیدنل و مور، ۲۰۱۶).

در بند ۳ قسمت قیود و شروط عمومی بیمه‌نامه در رابطه با اسقاط حق قائم‌مقامی آمده‌است: «بیمه‌گران موافقت می‌کنند که حقوق قائم‌مقامی خود را در برابر بیمه‌گذار(ان) اصلی و/یا سایر بیمه‌گذار(ان) اسقاط کنند. بیمه‌گذاران نباید بدون کسب موافقت بیمه‌گران با ظهننویسی خاص این بیمه‌نامه پیش از آغاز عملیات، هرگونه حق قائم‌مقامی را نسبت به پیمانکاران حفاری و/یا پیمانکاران جزء ایشان، اسقاط کنند. در

1. Quality Assurance/Quality Control

قبال نفعی که سایر بیمه‌گذاران از اسقاط خودکار حق قائم‌مقامی در این بند می‌برند، به عنوان شرط مقدم، ایشان حتماً باید عملیات خود را مطابق با سیستم‌های تضمین کیفیت/کنترل کیفیتی انجام دهند که مطابق با مقررات تضمین کیفیت/کنترل کیفیتی باشد که از سوی بیمه‌گذاران اصلی در هر قرارداد کتبی منعقد شده... پذیرفته شده است.»

از آنجا که به موجب این مقرر، در صورت ورود خسارت برای بیمه‌گران این امکان وجود دارد تا از ارائه‌ی پوشش به پیمانکاران خودداری کنند، و علیه پیمانکاران به خاطر خساراتی که به دلیل تقصیر ایشان با نقض مقررات تضمین کیفیت/کنترل کیفیت وارد شده است، طرح دعوی کنند، طبیعی است که این بند مایه‌ی نگرانی پیمانکاران باشد؛ چراکه هدف اصلی این بند این است که دستیابی به بیمه‌نامه را برای پیمانکارانی که کارهایشان را کاملاً مطابق با رویه‌های کنترل کیفیت/تضمین کیفیت توافق شده انجام نمی‌دهند، محدود کند؛ در عمل معمول است که به منظور رفع این نگرانی‌ها پیش از خریداری بیمه‌نامه این بند حذف می‌شود (همان: ۲۸۶ و تیلر، ۲۰۱۳).

ت. تعهدات طرفین

گذشته از پرداخت حق بیمه،^۱ از جمله اهم تعهدات بیمه‌گذار باید به تعهد مراقبت مقتضی^۲ و اعلام حادثه به بیمه‌گر اشاره کرد.

بند ۱۰ قسمت قیود و شروط عمومی، یکی از وظایف بیمه‌گذار و شروط بیمه‌نامه را تعهد مراقبت مقتضی دانسته و مقرر می‌دارد که «... بیمه‌گذاران باید در انجام تمام عملیاتی که تحت پوشش بیمه‌ای قرار دارد، دقت و مراقبت مقتضی کرده و تمام رویه‌های ایمنی و تجهیزاتی که عموماً در مورد چنین عملیاتی از روی احتیاط در نظر گرفته می‌شود را به کار برند. در صورتی که شرایط خطرناکی حادث شود...»

۱. به موضوع پرداخت حق بیمه، در بند ۱ قیود و شروط عمومی و نیز بند ۶ قسمت اعلام‌های بیمه‌نامه اشاره شده است.

2. Due Diligence

بیمه‌گذاران می‌بایست به هزینه‌ی خود، تمام کوشش‌های معقول برای جلوگیری از روی‌دادن خسارتی که تحت پوشش بیمه‌ای قرار دارد را انجام دهند.»

این بند در حقیقت ناظر به اصل کلی در حقوق تعهدات است که حقوق‌دانان از آن به عنوان قاعده‌ی مقابله با خسارت تعبیر نموده‌اند. ماده ۱۵ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶/۲/۷ نیز،^۱ بیمه‌گذار را موظف نموده که مساعی خود را برای عدم تحقق حادثه مبذول دارد و در صورت وقوع حادثه اقدامات شایسته و متعارف را برای جلوگیری از گسترش خسارت انجام دهد (بابائی، ۱۳۸۵).

همچنین بیمه‌گذار لازم است ثابت کند تلف یا خسارت مادی به اموال بیمه شده ناشی از وقوع حادثه^۲ بوده است؛ حادثه در بند ۳ قسمت تعاریف مختص بخش یک بیمه‌نامه به صورت: «تلف، اتفاق، سانحه یا صدمه یا یک سلسله از تلفات، اتفاقات، سوانح یا صدمات ناشی از یک واقعه...» تعریف شده است.^۳

چنان‌که اشاره شد، حادثه امری است که به طور آنی (یا کوتاه مدت) و اتفاقی رخ می‌دهد. لذا خساراتی که ناشی از تخریب طولانی‌مدت است، علی‌الاصول مشمول بیمه نمی‌شود (همان: ۱۷۱). بنابراین، تعریف بیمه‌نامه شامل روشن کردن تصادفی یا ناشی از تقصیر آتش در کنار تأسیسات می‌شود، اما خسارات ناشی از وزش معمول باد و جریان

۱. مطابق این ماده: «بیمه‌گذار باید برای جلوگیری از خسارت، مراقبتی را که عادتاً هر کس از مال خود می‌نماید، نسبت به موضوع بیمه نیز بنماید و در صورت نزدیک شدن حادثه یا وقوع آن اقداماتی را که برای جلوگیری از سرایت و توسعه‌ی خسارت لازم است، به عمل آورد...»

2. Occurrence

۳. بند ۵ قسمت تعاریف مختص بخش دوم ولکار نیز تعریفی از حادثه دارد که به موجب آن «حادثه به معنی اتفاقی است... که منتج به صدمه بدنی یا خسارت به اموال شود که نه انتظار آن برود و نه از منظر بیمه‌گذار قصد وقوع آن وجود داشته باشد.» در بند ۸ ماده ۲ قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴/۴/۳، حادثه این‌گونه تعریف شده: «اتفاقی است پیش‌بینی نشده که تحت تأثیر عامل یا عوامل خارجی در اثر عمل یا اتفاق ناگهانی رخ می‌دهد و موجب صدماتی بر جسم یا روان بیمه‌شده می‌گردد.»

موج‌های دریا را در بر نمی‌گیرد؛ در نتیجه اگر بخش فوقانی تأسیسات به دلیل فرسودگی ناشی از حالت معمول دریا خسارت ببیند، معمولاً توسط بیمه تحت پوشش قرار نمی‌گیرد؛ به همین ترتیب اگر مصالح در جریان حمل به محوطه‌ی ساخت آسیب ببینند، جز در مواردی که به سبب اتفاقی مانند تصادم یا طوفان باشد، تحت پوشش بیمه قرار نمی‌گیرد (بیدنل و مور، ۲۰۱۶).

اعلام وقوع حادثه به بیمه‌گر از دیگر وظایف بیمه‌گذار است و اختلال در انجام آن می‌تواند پوشش بیمه‌ای را از بین ببرد. اهمیت این موضوع ناشی از آن است که بیمه‌گر بار نهایی جبران خسارت و پرداخت را تحمل می‌کند و لذا باید در اسرع وقت در جریان وقوع حادثه‌ای که تعهدات او را در پی خواهد داشت قرار بگیرد (بابائی، ۱۳۸۵). مانند ماده‌ی ۱۵ قانون بیمه^۱ بند ۳ قیود و شروط بخش یک، و نیز بند ۱ قیود و شروط بخش دو، به موضوع اعلام وقوع حادثه به بیمه‌گر در اولین زمان ممکن اختصاص یافته‌است؛ همچنین بند ۲۰ قسمت قیود و شروط عمومی بیمه‌نامه مقرر می‌دارد: «حقوق مذکور در این بیمه‌نامه تنها هنگامی قابل پرداخت است که بیمه‌گذار از تلف، خسارت یا حادثه، ظرف ۱۲ ماه از تاریخ انقضای دوره‌ی پروژه که در بند ۳ قسمت اعلام‌ها تعیین شده‌است و متقارن با دوره(های) نگهداری خاص که در بند ۳ قسمت اعلام‌ها تعیین و در بند ۱۹ قسمت قیود و شروط بخش یک توصیف شده‌است، اطلاع یابد و به بیمه‌گران اعلام کند.»

همچنین همانطور که در احکام بیمه‌های مسؤلیت معمول است، بند ۲ قیود و شروط بخش دوم بیمه‌نامه، بیمه‌گذار را از پذیرش مسؤلیت و مصالحه با زیان‌دیده، منع کرده‌است.

۱. مطابق این ماده: «بیمه‌گذار باید... [در] اولین زمان امکان و منتهی در ظرف ۵ روز از تاریخ اطلاع خود از وقوع حادثه بیمه‌گر را مطلع سازد و الا بیمه‌گر مسؤول نخواهد بود...».

اساساً پس از تحقق خطر موضوع بیمه، بیمه‌گر مکلف است از عهده تضمینات و تعهداتی که مطابق عقد بیمه بر عهده گرفته‌است برآید^۱ (همان: ۱۱۷).

بر همین اساس بند ۱ قیود و شروط بخش اول، به تفصیل به بررسی نحوه‌ی تعیین میزان خسارت وارد شده در موارد مختلف پرداخته‌است و بند ۱۸ قیود و شروط همین بخش نیز مقرر می‌دارد که بیمه‌گران می‌بایست ظرف ۳۰ روز بعد از پذیرفتن مدارک ورود خسارت، آن را به نماینده‌ی تعیین شده‌ی بیمه‌گذار در بند ۸ قسمت اعلام‌های بیمه‌نامه بپردازند. همچنین بند ۱ بخش دوم بیمه‌نامه نیز، به تکلیف بیمه‌گر به پرداخت خسارت اشاره دارد که قبلاً در بحث پوشش بیمه‌ای به آن اشاره شده‌است.

۳. جمع‌بندی و پیشنهادها

باید توجه داشت که بیمه‌نامه‌ی ولکار در اوضاع و احوالی تدوین شد که خساراتی را که بیمه‌گران پرداخت می‌کردند، چند برابر حق بیمه‌ای بود که دریافت می‌کردند و بنابراین بیشتر از منظر منافع بیمه‌گران تدوین شده‌است. به رغم متن ساده‌ی آن، ظرایف متعددی که این بیمه‌نامه می‌تواند داشته‌باشد، اهمیت توجه دو چندان بیمه‌گذاران به آن را نشان می‌دهد. با تمام این اوصاف، ولکار هم اساساً از قواعد عمومی قراردادهای اصول کلی حقوق بیمه پیروی می‌کند. تحلیل اثر نقض شرایط بیمه‌نامه از سوی یکی از بیمه‌گذاران، تأییدی بر این مدعاست.

همچنین، بررسی جزئی‌تر مسائل حقوقی این بیمه‌نامه‌ی تمام‌خطر، از جمله یافته‌های زیر را در بر داشته‌است: بخش اول بیمه‌نامه پوشش اولیه و بخش دوم آن اساساً پوشش

۱ ماده‌ی ۱۹ قانون بیمه در مقام بیان قاعده کلی نحوه جبران خسارت مقرر نموده: «مسئولیت بیمه‌گر عبارت است از محاسبه و پرداخت تفاوت قیمت مال بیمه‌شده بلافاصله قبل از وقوع حادثه با قیمت باقیمانده آن بلافاصله بعد از حادثه. خسارت حاصله به پول نقد پرداخت خواهد شد، مگر این که حق تعمیر و یا عوض برای بیمه‌گر در سند بیمه پیش‌بینی شده باشد. در این صورت بیمه‌گر ملزم است موضوع بیمه را در مدتی که عرفاً کمتر از آن نمی‌شود، تعمیر کرده یا عوض را تهیه و تحویل نماید...»

مازاد را فراهم می‌کند. همچنین بیمه‌گذاران باید توجه داشته باشند که فرم استاندارد ولکار، بین بیمه‌گذاران اصلی (شرکت نفتی راهبر و شرکایش) و سایر بیمه‌گذاران (پیمانکاران اصلی و پیمانکاران جزء) تمایز قائل می‌شود؛ سایر بیمه‌گذاران در صورتی پوشش بیمه‌ای خواهند داشت که بیمه‌گذاران اصلی با آنها مستقیماً در رابطه با پروژه قرارداد کتبی بسته باشد. وانگهی، پوشش بیمه‌ای و میزان آن که سایر بیمه‌گذاران ممکن است از آن بهره‌مند شوند نیز به قرارداد پایه‌ی آنها با بیمه‌گذاران اصلی بستگی دارد. علاوه بر آن، برای استفاده از موقعیت بیمه‌گذار و اسقاط حق قائم مقامی، پیمانکار حتماً باید عملیات را بر اساس سیستم تضمین کیفیت و کنترل کیفیت انجام دهد. حقوق هر یک از بیمه‌گذاران در این بیمه‌نامه نیز تنها از طریق بیمه‌گذار اصلی اعمال خواهد شد؛ بنابراین برای پیمانکاران حقیقی برای طرح دعوی مستقیم علیه بیمه‌گر وجود ندارد که خود ممکن است به دلیل اختلاف بین بیمه‌گذار اصلی و سایر بیمه‌گذاران، اثر سوء بر حقوق گروه اخیر بگذارد. در نهایت، باید دقت کنند که اگرچه فهرست فعالیت‌ها و اموال ذکر شده در بیمه‌نامه گسترده است، اما شامل همه چیز نمی‌شود و استثنائات مهمی در این بیمه‌نامه وجود دارد؛ همچنین، در تنظیم بیمه‌نامه باید دقت کافی داشته باشند تا مسؤولیتی که ممکن است از فعالیت خاص ایجاد شود تحت پوشش مناسب قرار گیرد. بیمه‌گذاران علاوه بر توجه به مدت کلی پوشش بیمه‌ای همچنین لازم است توجه کنند که چه زمانی پوشش مربوط به هر یک از تجهیزات آغاز می‌شود، چرا که مطابق فرم استاندارد ولکار ممکن است پوشش بیمه‌ای بعضی از تجهیزات قبل از این که پروژه تکمیل شود، به پایان برسد. لذا، پیشنهاد می‌شود بیمه‌گذاران دوران‌دیش به بند ۱۷ قسمت قیود و شروط عمومی بیمه‌نامه، که با توافق بیمه‌گران امکان اصلاح بیمه‌نامه را پیش‌بینی کرده است، توجه کرده و با عنایت به شرایط خاص پروژه‌های خود به انعقاد این قرارداد اقدام کنند.

ملاحظات اخلاقی

حامی مالی

این مقاله حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان

تمام نویسندگان در آماده سازی این مقاله مشارکت کرده‌اند.

تعارض منافع

بنا به اظهار نویسندگان، در این مقاله هیچ گونه تعارض منافی وجود ندارد.

تعهد کپی رایت

طبق تعهد نویسندگان، حق کپی راست (CC) رعایت شده است.

منابع

- بابائی، ایرج. (۱۳۸۵). حقوق بیمه. تهران: سمت. چاپ پنجم.
- بهرامی احمدی، حمید.، ایزدپناه، مسیح و زارع رشکوئی، مسعود. (۱۳۸۶). بیمه عدم النفع در حقوق ایران با مطالعه تطبیقی در فقه امامیه و حقوق انگلستان. فصلنامه صنعت بیمه، ۲۲(۴): ۳-۳۳.
- شیروی، عبدالحسین. (۱۳۹۲). حقوق تجارت بین الملل. تهران: انتشارات سمت، چاپ پنجم.
- شیروی، عبدالحسین. (۱۳۹۳). حقوق نفت و گاز. تهران: نشر میزان، چاپ دوم.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۳). حقوق مدنی: قواعد عمومی قراردادها. جلد سوم. تهران: شرکت سهامی انتشار با همکاری بهمن برنا. چاپ چهارم.
- Beadnall, S. & Moore, S. (2016). Offshore construction: Law and practice. *Informa Law from Routledge*.
- Bunni, N. G. (2003). Risk and insurance in construction. *Spon Press*, 2nd Edition.
- Handl, G. & Svendsen, k. (Editors). (2019). Managing the risk of offshore oil and gas accidents: The international legal dimension. *Edward Elgar Publishing*.
- Hogarth, R. (Editor). (2008). Insurance law for the construction industry. *Oxford University Press*.
- Hughes, W., Champion, R. & Murdoch, J. (2015). Construction contracts: Law and management. *Routledge*, 5th Edition.
- Levine, M. & Ter Haar, R. (Editors). (2014). Construction insurance and UK construction contracts. *Informa Law from Routledge*, 2nd Edition.
- Ostrager, B. R. & Newman, T. R. (2019). Handbook on insurance coverage disputes. *Wolters Kluwer*, 19th Edition.
- Taylor, T. (2013). Offshore energy construction insurance: Allocation of risk issues. *Tulane Law Review*, 87: 1165-1195.
- Smits, J. M. (Editor). (2006). Elgar encyclopedia of comparative law. *Edward Elgar Publishing*.
- WELCAR, (2001). Offshore construction project policy.