

نقش "باشگاههای حمایت و غرامت"^۱

مترجم: مریم ربی^۲

در اواسط قرن نوزدهم، مالکان کشتی خود را مواجه با مسئولیتهایی دیدند که بیمه گران سنتی بدنه کشتی (لویدز) یا نمی توانستند و یا نمی خواستند که آنها را پوشش دهند. برای حل این مشکل، گروههایی از مالکان کشتی برای خود انجمنهای تعاونی تشکیل دادند و توافق کردند که خسارتهایشان را با هم تسهیم نمایند. شمار این سازمانهای اولیه اکنون به سیزده انجمن بیمه تعاونی یا آن گونه که مشهور است، "باشگاه حمایت و غرامت" رسیده است. این باشگاهها هم اکنون مسولیت حدود ۹۵ درصد از کشتیهای اقیانوس پیما را بیمه می کنند.

تعاونی

باشگاههای حمایت و غرامت همگی به صورت تعاونی (متقابل) یا غیر انتفاعی (بدون هدف سودآوری) عمل می کنند. در واقع آنان تلاش می کنند تا با بدست آوردن پول کافی در هر سال هزینه ها، مخارج و خسارتهای همان سال را پوشش دهند. این باشگاهها سهامدارانی ندارند و در واقع خود اعضای انجمن مالکان کشتی، یکدیگر را بیمه می کنند.

گروه بین المللی باشگاههای حمایت و غرامت

سیزده باشگاه حمایت و غرامت موجود، در دو عرصه مهم با یکدیگر همکاری می کنند؛ در وهله اول، این باشگاهها خودشان خسارتهایشان را میان یکدیگر تسهیم می کنند و در سطوح بالا، بیمه اتکایی را به صورت اشتراکی می خرند. بدین ترتیب هر باشگاه قادر می شود که سطح بیشتری را نسبت به آنچه که به صورت

^۱ Protection and Indemnity (P&I) Clubs

^۲ کارشناس بیمه ملت

معمول در بازار تجاری وجود دارد، پوشش دهد. در حقیقت بیمه در سه سطح عمل می کند. در سطح اول باشگاه خسارت‌های تا ۷ میلیون دلار امریکا را خواهد پرداخت، سپس "صندوق همه باشگاهها" ۳۰ میلیون دلار بعدی را خواهد پرداخت و در سطح سوم خسارت‌های بیش از ۳۷ (۳۰+۷) میلیون دلار، یعنی تا سقف حدوداً ۵.۴ میلیون دلار را از طریق بیمه اتکایی باشگاهها پرداخت می شود. قرارداد بیمه اتکایی باشگاهها به صورت گروهی است و بزرگترین قرارداد بیمه اتکایی مسئولیت در جهان است. در وهله دوم، این باشگاهها در زمینه منافع مشترک، مانند قانونگذاری یا مباحث جدید در "سازمان بین المللی دریانوردی" یا معاهدات استاندارد کشتیرانی همکاری می کنند.

پوشش بیمه ای باشگاهها

باشگاههای حمایت و غرامت پوشش بیمه‌ای را برای مسئولیت مالکان کشتی و نه بدنه کشتی فراهم می کنند. ریسکهای قابل پوشش داده معمولاً عبارتند از:

- ۱- فوت و جرح بدنی ملوانان، مسافران و اشخاص ثالث.
- ۲- مسئولیتهای مربوط به مسافران قاچاق یا اشخاصی که از دریا نجات می یابند.
- ۳- مسئولیتهای ناشی از تصادفات .
- ۴- مسئولیتهای ناشی از به گل نشستن کشتی.
- ۵- مسئولیتهای ناشی از آسیب رساندن به اشیاء ثابت یا شناور .
- ۶- مسئولیتهای ناشی از آلودگی دریا .
- ۷- مسئولیتهایی ناشی از بیرون کشیدن کشتی شکسته یا غرق شده.
- ۸- مسئولیتهای ناشی از عملیات یدک کشی .
- ۹- مسئولیت در قبال محمولات کشتی.

همراه با هزینه های قانونی و دیگر هزینه های مربوط به بررسی دعاوی مربوطه

خدمات بیمه ای باشگاهها

یک باشگاه حمایت و غرامت در واقع به صورت ترکیبی از یک شرکت بیمه، یک مؤسسه حقوقی و یک ارزیاب خسارت عمل می کند. این امر بدین معناست که یک باشگاه بایستی قادر باشد تا به مالک کشتی در برخورد با یک حادثه از جنبه های مختلف چه از لحاظ تعیین کارشناس و پیمانکار برای رسیدگی فوری به حوادث و چه مشاوره حقوقی و پرداخت خسارت، کمک نماید.

وجود باشگاه حمایت و غرامت، کمک به مالک کشتی و پرداخت خسارات ناشی از مسئولیت وی می باشد. اکثر اوقات مالک کشتی و باشگاهش به منظور حل مسائل و مشکلات با یکدیگر کار می کنند و به ندرت پیش می آید که یک باشگاه در خصوص پوشش قرارداد با مالک کشتی اختلاف داشته باشد.

باشگاهها سازمانهای منحصر به فردی هستند که علاوه بر فراهم نمودن پوشش های بیمه ای، خدمات مربوط به خسارت، مشاوره حقوقی و سرویس پاسخگویی به حوادث را نیز ارائه می دهند. در پوشش مسولیت مالکان کشتی، یک باشگاه ممکن است مجبور شود که هزینه های مربوط به اتلاف دو کیسه برنج یا کل زیان یک "محموله بسیار عظیم مواد خام" بارگیری شده در یک کشتی را بپردازد. بنابراین یک باشگاه باید انعطاف زیادی داشته باشد تا به هر حادثه واکنش متناسب با آن را نشان دهد.

باشگاهها باید به یک شبکه بسیار با کیفیت از مشاوران فنی متخصص، حقوقدانان امور کشتیرانی و نمایندگان محلی دسترسی داشته باشند. در صورت استفاده صحیح از این عناصر، آن شبکه باید مطمئن شود که مالک کشتی و باشگاهش به طور کامل در خصوص عناصر خسارتهایی که از یک حادثه ناشی می شود، آگاه هستند.

مالک کشتی انتظار دارد که به او گفته شود آیا او برای خسارتش مسئول است یا خیر، چه مقدار از خسارت برعهده خود او خواهد بود. آیا او محق به محدود شدن مسئولیتش هست یا خیر و آیا او می تواند همه یا بخشی از زیانش را از شخص دیگری که ممکن است مقصر باشد، دریافت نماید.

4 Very Large Crude Cargo (VLCC)

نقش باشگاههای حمایت و غرامت در آلودگی آب دریا

گروه بین‌المللی باشگاههای حمایت و غرامت، تقریباً همه نفتکشهای تجاری بین‌المللی را بین خود بیمه می‌کنند. بنابراین باشگاهها مجبورند نسبت به پیامدهای ناشی از هر نشت نفتی، نقش خود را ایفا نمایند. اگرچه در "کنوانسیون مسئولیت مدنی"⁵ کشورها، عملیات پاکسازی به وسیله مؤسسات دولتی و در امریکا به وسیله مالکان کشتی انجام می‌شود، باز باشگاه تقریباً همیشه به صورت تنگاتنگی درگیر مسئله خواهد بود، حتی اگر این نقش تنها در حد موافقت با پرداخت مخارج پاکسازی باشد.

ضامن بیمه

در زمینه یک حادثه آلودگی نفتی، معمولاً باشگاه ضمانت بیمه ای و گواهی کنوانسیون مسئولیت مدنی را تأمین می‌کند. در امریکا که "قانون آلودگی نفتی"⁶ و ضمانتهای جداگانه ای وجود دارد، باز آنان هم برای تأمین پوشش و خدمات واقعی، متکی به باشگاهها هستند.

ارتباط با صندوق بین‌المللی جبران غرامت آلودگی نفتی (IOPCF)

در نشتهای نفتی بزرگتر که صندوق بین‌المللی جبران غرامت آلودگی نفتی، ممکن است در آنها درگیر شود، باشگاه حمایت و غرامت با صندوق بین‌المللی غرامت آلودگی نفتی همکاری خواهد کرد. این همکاری با هدف مطلع نگاه داشتن این صندوق و حصول اطمینان از اینکه وجوه کافی، بدون توجه به نظریات متفاوتی که درخصوص بازیافت مخارج در سطوح گوناگون وجود دارد، انجام می‌شود. در عمل، هزینه های پاکسازی (که در آغاز مطرح می‌شوند) معمولاً توسط باشگاه پرداخت می‌شود و صندوق بین‌المللی جبران غرامت آلودگی نفتی، فقط هزینه های سطوح بالاتر⁷ برای خسارات شخص ثالث را می‌پردازد.

منبع وجوه

مالکان کشتی به ندرت می‌توانند از عهده هزینه مورد نیاز برای رفع یک حادثه آلودگی نفتی وسیع برآیند. این عمل حتی برای شرکت های نفتی نیز مقرون به صرفه نخواهد بود. بنابراین انتظار می‌رود که باشگاه برای

⁵ Civil Liability Convention (CLC)

⁶ Oil Pollution Act (Opa 90)

عنوان مقاله: نقش "باشگاههای حمایت و غرامت"

عملیات پاکسازی و پرداختهای غرامتی شخص ثالث به عنوان یک بانکدار عمل کند. این بدین معناست که برای جلوگیری از اختلاف، اصولاً می بایست پیشاپیش با هزینه ها موافقت نمود.

مشاوره حقوقی

این موضوع به دو بخش تقسیم می شود: نخست موضوعات کلی مربوط به مسئولیت و دوم جزئیات دعاوی خسارت. در هر دو بخش انتظار می رود که باشگاه (در صورت لزوم با گرفتن مشاوره حقوقی از بیرون) به مالک کشتی کمک کند.

برخورد با حوادث

باشگاه خودش به تنهایی یک عملیات پاکسازی یا نجات را اداره نخواهد کرد، بلکه وظیفه اش یافتن مشاوران و کارشناسان و از طریق آنها یافتن پیمانکارانی که قادر به انجام کار هستند، می باشد.

حوادث نفتکشها

به طور منطقی برخی از جنبه های یک حادثه، قابل پیش بینی اند. برای مثال، یک نشت نفتی چشمگیر، احتمالاً مستلزم عملیات پاکسازی بزرگی خواهد بود. بنابراین احتمالاً، مطالبات شخص ثالث از جانب ماهیگیران، مالکان قایقها و مالکان اموال کنار ساحل نیز وجود خواهد داشت. ممکن است که هزاران ادعای منفرد دیگر نیز وجود داشته باشد. هر ادعایی باید به صورت جداگانه بررسی و ارزیابی شود.

در انواع دیگر حوادث، ملاحظات مختلفی به کار گرفته خواهد شد. یک تصادم می تواند شامل ادعاهای فوت و جرح بدنی و احتمالاً موضوعات مربوط به نجات باشد.

در برخورد با یک حادثه، روشهای مختلفی وجود دارد. این روش ها بر اساس سیستمهایی است که در برخورد با حوادث و مکانهای مختلف استفاده می شود.

باشگاه مناسب چه جایی است؟

باشگاه مناسب باید قابلیت تطبیق داشته باشد تا از عهده حادثه های مختلف، با ابعاد مختلف (شامل انواع کشتی و مکانهای مختلف وقوع حادثه) بر بیاید. برای نیل به این هدف بایستی باشگاه علاوه بر منعطف بودن، ساده نیز باشد.

برای مثال، یک مالک شرکت نفتی، یک طرح واکنش بسیار پیشرفته خواهد داشت که اغلب توسط خود شرکت و کارمندانش هدایت و طراحی شده است. در چنین موردی، معمولاً باشگاه با شرکت نفتی، از طریق ارائه مشاور و اظهار نظر تعامل می کند. فقط در موارد نادری، از باشگاه انتظار می رود که هدایت کار را تنهایی به عهده بگیرد.

واضح است یک مالک کشتی که دارای تعدادی کشتی است که از یک گوشه دور افتاده جهان اداره می شوند، اساساً قدرت یا منابعی برای اینکه از عهده یک حادثه بزرگ بر بیاید را ندارد. در این مورد، از باشگاه انتظار می رود که نقش برجسته ای را در سازماندهی واکنش از طرف مالک کشتی بازی کند. همچنین ممکن است که از باشگاه خواسته شود تا یک مرکز و ستاد پاسخگویی نیز ایجاد کند. بسیاری از مالکان کشتی به کارکنان خود آموخته اند که از عهده پرسشهای رسانه های گروهی بر بیایند، اما برای آن دسته از مالکان کشتی که چنین نکرده اند، باشگاه قادر است به آنها در این زمینه نیز کمک کند.

"فدراسیون بین المللی آلودگی مالکان نفتکشها"⁷ و باشگاهها

باشگاهها در بسیاری از عرصه ها به شدت به فدراسیون بین المللی آلودگی مالکان نفتکشها وابستگی دارند. تخصص فنی و دامنه وسیع تجربیات فدراسیون باعث شده است که در هر نشت نفتی مهم، چه از نفتکش باشد و چه از غیر نفتکش و بدون توجه به مکان رخداد این حادثه، از این فدراسیون در خواست کمک شود. تجربه عملی فدراسیون در مورد روشهای پاکسازی نشت نفتی، ارزیابی خسارت وارده به محیط زیست و شیوه های بازسازی آن، همگی در ارائه مشاوره معقول و مبتنی بر اصول علمی مطمئن، بی نهایت ارزشمند است. اصولی که همه آنها اغلب، از دید مقامات دولتی اهمیت چندانی ندارند.

⁷ International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)

عنوان مقاله: نقش "باشگاههای حمایت و غرامت"

توانایی فدراسیون در ارائه مشاوره واقع بینانه و عملی در خصوص مقوله آلودگی، از دو نظر بسیار گرانبهاست. اول، برای کمک به آنهایی که برای پاکسازی و برآورد خسارت مسئول هستند تا به گونه ای مؤثرتر و در مقیاسی واقعی تر پاسخ دهند و دوم، با ایجاد اعتبار برای خود به عنوان یک مشاور فنی واقع نگر و با کمک به نمایندگان دولت و پیمانکاران خصوصی برای برنامه ریزی در خصوص برخورد با نشت نفت. به محض اینکه رابطه کاری از این نوع ایجاد می شود، معمولاً پیشرفت چشمگیری در کارایی واکنشهای بعدی و نیز در سطح همکاری عملی حاصل خواهد شد.

نتیجه

در هر نشت نفتی با پیامدهای آن، احتمالاً یک باشگاه حمایتی و غرامتی علاوه بر داشتن نقش سازمانی و مشاوره-ای، در حیطه مهم تأیید و تأمین هزینه ها نیز شرکت خواهد داشت.

منبع:

The Role of Protection and Indemnity (P&I) Clubs by. Robert C Seward
www.intertanko.com/.../protection%20%20indemnity%20HK%202002.pdf

(در ترجمه این مقاله، اعداد و ارقام مندرج، بروز رسانی شده است)