

Recognition and effects of Volcar insurance in offshore oil and gas facilities

Mohammadali Baghersad¹
Parviz Savarayi²

Received Date: 19 Feb 2022
Reception Date: 13 May 2022

Abstract

As the offshore oil and gas industry is constantly evolving, the laws and regulations applicable to it are also constantly evolving, although not as rapidly or evenly. When moving a platform from one place to another, including the territorial waters of one country to another, it is very important to determine the applicable legal framework for risk assessment and protection of all persons and insurance assessment. In the present article, the effects of Vulcar insurance on offshore oil and gas facilities have been studied in a descriptive-analytical method. The main reason for the development of Volcar insurance should be sought in the late 90s; During this period, the feeling that insurance was paying for the development costs and bearing the risk of advanced technologies in the marine energy industry led various insurers active in this market to seek insurance policies in this field. prepare. They argued, for example, that claims for defective or incomplete design and hidden defects lead to damages that should be excluded from insurance coverage. This process led the Wellington Lloyds

¹ . PhD Student in Oil and Gas Law, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran,Iran (Corresponding Author) baghersad_ali@yahoo.com

² . Associate Professor, Department of Private Law, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran,Iran

Syndicate to introduce a comprehensive version of marine construction insurance, commonly known as the Volcar. The main question of the present article is what is the structure of Vulkar insurance policy and what effects has it had on offshore oil and gas facilities? In short, in answer to this question, it should be mentioned that this insurance policy is one of the types of full-risk insurance policies that has been able to be welcomed to a large extent by activists in this field, and this field is different from other insurance policies. The former, which were sometimes unfamiliar with the requirements of this industry, needless. Before the Volcar insurance form, there were insurance policies in the field of offshore structures; But for almost two decades now, the Volcar insurance has been in use and is the predominant insurance coverage for offshore construction projects found in the insurance market, although the Volcar is not immune to criticism and is usually amended when adjusted.

Keywords: offshore facilities, oil industry, insurance, Volkar insurance

شناخت و آثار بیمه‌نامه ولکار در تأسیسات نفت و گاز فراساحل

محمدعلی باقرصاد^۱ تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۱/۳۰
 پرویز ساورایی^۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۲/۲۳

چکیده

از آنجا که صنعت نفت و گاز فراساحل همیشه در حال تکامل است، قوانین و مقررات قابل اجرا برای آن نیز همواره در حال تکامل است، هرچند با همان سرعت یا به طور مساوی توسعه پیدا نمی‌کند. هنگام انتقال یک سکو از یک مکان به مکان دیگر، اعم از آب‌های سرزمینی یک کشور به کشور دیگر، تعیین چارچوب قانونی قابل اجرا برای ارزیابی خطرات و محافظت از همه اشخاص و ارزیابی بیمه بسیار مهم است. در مقاله حاضر به روش تفسیری کیفی به بررسی آثار بیمه ولکار در تأسیسات نفت و گاز فراساحل پرداخته شده است. علت اصلی تدوین بیمه‌نامه ولکار را باید در اواخر دهه ۹۰ میلادی جست و جو کرد؛ در این دوران، این احساس که بیمه در حال پرداخت هزینه‌های توسعه و تحمل ریسک فناوری‌های پیشرفته صنعت انرژی دریایی است باعث شد تا بیمه‌گران مختلفی که در این بازار فعال بودند مجاب شوند تا بیمه‌نامه‌ای در این زمینه تهیه کنند. 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

۱. دانشجوی دکتری حقوق نفت و گاز، دانشکده حقوق، دانشگاه شهیدبهشتی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

baghersad_ali@yahoo.com

۲. دانشیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهیدبهشتی، تهران، ایران. p-savrai@sbu.ac.ir

پوشش بیمه باشند. این فرایند منجر به این شد که سندیکای ولینگتن لویدز نسخه جامع بیمه ساخت دریایی را معرفی کند که عموماً به ولکار مشهور است. سؤال اصلی مقاله حاضر این است که بیمه‌نامه ولکار دارای چه ساختاری است و در تأسیسات نفت و گاز فراساحل چه آثاری داشته است؟ به طور خلاصه در پاسخ به این پرسش باید عنوان نمود که این بیمه‌نامه یکی از انواع بیمه‌نامه‌های تمام خطر است که توانسته تا حدود بسیار زیادی مورد استقبال فعالان این حوزه قرار گیرد و این حوزه را از سایر بیمه‌نامه‌های پیشین که بعضاً با اقتضائات این صنعت بیگانه بودند، بی‌نیاز نماید. پیش از فرم بیمه‌نامه ولکار، در حوزه سازه‌های فراساحلی بیمه‌نامه‌هایی وجود داشتند؛ اما امروزه نزدیک به دو دهه است که بیمه‌نامه ولکار مورد استفاده قرار گرفته و پوشش بیمه‌ای غالب در خصوص پروژه‌های ساخت دریایی است که در بازار بیمه یافت می‌شود، اگرچه ولکار مصون از انتقاد نمانده و معمولاً هنگام تنظیم اصلاح می‌شود.

کلیدواژگان: تأسیسات فراساحلی، صنعت نفت، بیمه، بیمه‌نامه ولکار

مقدمه و بیان مسئله

استخراج نفت و گاز از زیر بستر دریاها در اوایل قرن بیستم شروع شد؛ اما پس از اتمام جنگ جهانی دوم در خلیج مکزیک سرعت بیشتری گرفت. با توجه به اینکه این کار به دکل‌های حفاری زیاد، تجهیزات پیچیده تولید و اقامتگاه کارگران نیاز داشت؛ استخراج نفت و گاز از زیر بستر دریا به عاملی پرهزینه تبدیل شد. در دهه ۱۹۶۰ تعداد بسیاری از سازه‌های دریایی در فلات قاره خلیج مکزیک نصب شدند که خود آنها نیز هرکدام معمولاً دو یا سه سکوی نفتی را در بر می‌گرفت که واحد کامل تولید، دکل‌های حفاری و اقامتگاه خدمه را تشکیل می‌داد. در گذر زمان، شرکت‌های نفتی در نقاط عمیق‌تر فلات قاره و در دوردست‌ها از ساحل اکتشاف کردند.^۱ هر دوی این عوامل هزینه‌های هنگفتی به ساخت سازه‌ها و عملیات تولید می‌افزود. تأسیسات نصب‌شده در فواصل دورتری از ساحل ساخته شده بودند و نفت و گاز تولیدشده نیز باید به ساحل منتقل می‌شدند. بنابراین، برای اطمینان از انتقال نفت و گاز تولیدشده به ساحل نیاز بیشتری به ایستگاه‌های پمپاژ احساس می‌شد. هزینه‌های هنگفت استخراج و فراوری نفت و گاز، شرکت‌های نفتی را مجبور به تشکیل کنسرسیوم‌های بین‌المللی برای شکست هزینه‌ها و توزیع ریسک‌های موجود می‌کرد. یکی از اعضای کنسرسیوم به عنوان مجری انتخاب می‌شد و عملیات استخراج و تولید را از طرف کنسرسیوم انجام می‌داد. تأسیسات فراساحلی از بخش‌ها و قطعات بسیار مهمی ساخته می‌شوند که هیچ کدام از آنها در فراساحل ساخته نمی‌شوند. همه آنها قبلاً در خشکی و معمولاً در کارگاه‌ها و کارخانه‌هایی ساخته می‌شوند که نسبت به هم فاصله بسیار زیادی دارند. همه بخش‌ها و قطعات تکمیل‌شده باید به فراساحل حمل و در نقطه مورد نظر نصب شوند که مستلزم پیچیدگی‌ها، ریسک‌ها و تخصص‌های بسیار است. در صنایع نفت و گاز وجود حجم زیادی از مواد سمی و قابل اشتعال، استفاده از فشار و دمای بالا، سرمایه بالای پروژه‌ها و ابزارآلات، بدین معناست که مدیریت ریسک استراتژی حیاتی‌ای برای بقای این صنعت است. با توجه به

^۱ John B. Mead, Insurance Coverage of Offshore Drilling and Production Operations, Tulane Law Review, [Vol. XXXII, 1958, p. 207.

اینکه این صنعت دارای مراحل اکتشاف، توسعه، تولید و بهره‌برداری، حمل‌ونقل، ذخیره‌سازی نفت‌خام، پالایش، ذخیره‌سازی فرآورده‌ها و توزیع است، این زنجیره همواره با ریسک‌های جدی مواجه است. عدم اطمینان در شناخت ویژگی‌های سنگ مخازن و سیال درجا در میدین نفتی گرفته تا ریسک‌های مرتبط با عملیات توسعه، تولید و بهره‌برداری همگی از مصادیق ریسک‌ها در این زنجیره است. به این ریسک‌ها می‌توان ریسک‌های ناشی از تغییرات آتی قیمت نفت خام، استفاده از فناوری‌های جدید و مانند آنها در مرحله بهره‌برداری را اضافه کرد. بنابراین، مدیریت ریسک فرآیندی است که شرکت‌ها به وسیله آن و به طریق هوشمند ریسک‌های مرتبط با فعالیت‌های‌شان را شناسایی کرده و نسبت به مدیریت آن اقدام می‌کنند. یکی از مراحل مدیریت ریسک، خرید پوشش‌های بیمه‌ای است که از طریق آن می‌توان ریسک را بین بیمه‌گران و بیمه‌گذاران توزیع کرد. پویایی و توسعه سریع صنایع نفت و گاز که متکی بر توسعه دانش فنی است، یکی از دلایل اصلی به‌کارگیری روش‌های پیشرفته تحلیل ریسک و معرفی محصولات جدید بیمه‌ای مانند بیمه تمام خطر بوده است. توافق سنتی بیمه بر جدایی خطرات برای کارفرما و پیمانکار و زیر مجموعه آنها بود به نحوی که هر کدام خود را مجزا بیمه کنند. به طوری که بعد از وقوع حادثه باید بررسی می‌شد چه کسی برای ضرر مسئول است و پوشش او به چه نحوی است. این مدل برای ساخت‌های فراساحلی کوچک هنوز هم استفاده می‌شود، اما معایبی دارد: اولاً، گران‌تر است؛ زیرا مشتمل بر چند پوشش بیمه و چند حق بیمه است. ثانیاً موجد اختلاف است و احتمال وجود عدم جامعیت در پوشش وجود دارد. به همین دلیل در دهه ۸۰ و ۹۰ ترجیح داده شد از یک بسته بیمه‌ای واحد تمام خطر استفاده شود. هر چند بیمه تمام خطر ساخت وسیع است اما تمام خطرات به ویژه خطرات دریایی مرتبط با کلوب‌های حمایت و غرامت^۱ را پوشش نمی‌دهد. بیمه‌نامه‌های کلوب‌های مذکور، فعالیت‌های تخصصی و حرفه‌ای را مستثنی کرده‌اند و صاحبان کشتی باید پوشش جداگانه‌ای بخرند، همین موضوع یکی از دلایل اصلی صنعت نفت و گاز فراساحلی برای پیگیری پوشش

^۱ Protection and Indemnity Club, (P&I)

بیمه‌ای جدید و خاص این حوزه بود. در سال ۲۰۰۱ فرم بیمه ولکار^۱ به عنوان یک فرم بیمه‌ای و استاندارد صنعتی ظهور کرد که شامل تمام خسارات و یا ضررهای فیزیکی به اموال مورد پوشش و مسئولیت قراردادی یا قانونی در برابر شخص ثالث به دلیل خسارات مالی یا بدنی بود. بعد از سال ۲۰۰۱ عمده ادبیات موجود متوجه تحلیل و بررسی فرم استاندارد ولکار است این فرم بارها در معرض اصلاح واقع شده که از جمله فرم سال ۲۰۱۲ این بیمه‌نامه هم‌اکنون موجود است.

۱. پروژه ساخت و ماهیت و ابعاد ریسک در این حوزه

پروژه‌های ساخت شامل پروژه‌های متنوعی از قبیل ساخت یک جاده، پل، نیروگاه، سکو و ... می‌شوند. این پروژه‌ها علی‌رغم تفاوت‌های متعدد در یک چیز اشتراک دارند و آن وجود ریسک در آنها است. از این رو در این قسمت ماهیت پروژه و ریسک آنها را در دو بند مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۱-۱. تبیین پروژه ساخت

اساساً پروژه‌های ساخت متشکل از طرف‌های متعدد و مراحل گوناگونی مانند برنامه‌ریزی، طراحی، ساخت و استفاده بوده و مخصوصاً به دلیل اینکه معمولاً سال‌ها طول می‌کشند تا به بهره‌برداری برسند، در معرض ریسک‌های زیادی قرار دارند. همین امر به طور بالقوه می‌تواند منجر به طرح دعاوی زیاد و متنوع طی فرایند ساخت و پس از آن شود.^۲ در حقیقت، علی‌رغم مقررات سخت ایمنی، به دلیل طبیعت محل ساخت و اینکه 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.^۳

^۱ Welcar Form

^۲ Levine, M. & Ter Haar, R. (Editors). (2014). Construction Insurance and UK Construction Contracts. Informa Law from Routledge, 2nd Edition.

^۳ Hughes, W., Champion, R. & Murdoch, J. (2015). Construction Contracts: Law and Management. Routledge, 5th Edition.

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.^۱ بنابراین، هر پروژه ساخت ذاتاً در معرض ریسک‌های متنوع و غیر قابل اجتناب، یعنی وقایعی اتفاقی و احتمالی که منشأ ایراد خسارت هستند، قرار می‌گیرد.^۲ اصطلاح ساخت در معنای عام می‌تواند احداث، تعمیر و تخریب اشیاء 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.^۳ این پروژه‌ها غالباً با اقدام کارفرما، یعنی شخصی که خواهان سنجش امکان عملی شدن پروژه است، شروع می‌شوند. 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.^۴ 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 بر طبق مقررات» آن قانون بر عهده می‌گرفت. منظور از طرف قرارداد، پیمانکار و عملیات نفتی نیز خدماتی بود که پیمانکار عهده دار انجام آن می‌شد.

۲-۱. ماهیت و ابعاد ریسک در پروژه‌های ساخت

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

^۱ Hogarth, R. (Editor). (2008). Insurance law for the Construction Industry. Oxford University Press.

^۲ نک: بابائی، ایرج، (۱۳۸۵). حقوق بیمه. تهران: سمت، چاپ پنجم.

^۳ Hughes, W., Champion, R. & Murdoch, J. op.cit.

^۴ Beadnall, S. & Moore, S. (2016). Offshore Construction: Law and Practice. Informa Law from Routledge.

عنوان نمونه می‌توان به ریسک‌های مربوط به حوادث طبیعی، از رانش زمین و سونامی گرفته تا زمین لرزه، سیل و آب گرفتگی، 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 بی توجهی، دزدی، شورش، آشوب و خرابکاری، اعتصاب، نظارت و مدیریت ناکافی بر پروژه اشاره کرد^۱ 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 عدم النفع ذی-نفعان اجرای طرح شود. وانگهی، در بعضی از پروژه‌ها، مانند پروژه‌های نیروگاهی، حتی پس از پایان پروژه هم اساساً مرحله‌ای به نام آزمایش و راه اندازی وجود دارد که در آن عناصر واحد صنعتی مربوطه مورد امتحان و آزمایش قرار می‌گیرند، عموماً دیگ‌های بخار تحت فشار به کار انداخته می‌شوند؛ حتی پروژه‌هایی که به بهترین نحو هم طراحی و ساخته شده‌اند همچنان در این مرحله می‌توانند خطر آفرین محسوب شوند.

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، عموماً کارفرما پس از ارزیابی ریسک، آن را به پیمانکار منتقل می‌کند.^۲ معمولاً در پروژه‌های بزرگی که با سرمایه 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 برنامه ثابت پرداخت، به پیمانکار منتقل شود. از سوی دیگر، بسیاری از ریسک‌ها را می‌توان بیمه کرد و اتفاقاً در حوزه پر خطر ساخت، در موارد بسیاری، پیمانکاران و کارفرمایان ریسک‌ها را با صنعت بیمه تقسیم می‌کنند.^۳

¹ Bunni, N. G. (2003). Risk and Insurance in Construction. Spon Press, 2nd Edition.

² Hughes, W., Champion, R. & Murdoch, J. (2015).

³ Michael Sean Quinn, Construction Defects and Liability Insurance, *Environmental Claims Journal/Vol. 13, No. 1/Autumn 2000*, p. 134.

۲. بیمه در صنعت نفت و گاز فراساحلی

به طور سنتی، صنعت نفت و گاز فراساحلی در ابتدا از بیمه‌های دریایی بهره می‌برد؛ اما تفاوت‌های اساسی این دو حوزه باعث شد که بیمه‌های مختص این صنعت نیز ایجاد شود. تفاوت‌های اساسی بیمه دریایی و بیمه انرژی عبارتند از: ۱) حفاری در شرایط ناشناخته زیر زمینی؛ ۲) از جمله فشار بالا و عدم قطعیت در زمان رسیدن به منطقه‌ای با فشار بالا؛ ۳) فعالیت‌های با ریسک بالا و بیرون زدن نفت و گاز؛ ۴) بیمه‌گزاران دارای منابع بسیار زیاد؛ ۵) موضوعات بیمه شده در حین عملیات ثابت هستند؛ ۶) اجزاء و قسمت‌های به هم متصل شده به مدت زیادی فعالیت خواهند نمود؛ ۷) قیمت بالای تجهیزات و حق بیمه بسیار زیاد؛ ۸) بیمه‌نامه‌ها با توجه به شرایط تهیه و عبارات آنها مناسب‌سازی می‌شود؛ ۸) خسارات به صورت معهود به بار می‌آیند اما در صورت بروز بسیار زیاد و پیچیده خواهند بود؛ ۹) رویه قضایی اندکی در خصوص آنها وجود دارد.^۱

یکی از بزرگترین خطراتی که در پروژه‌های ساخت فراساحلی وجود دارد خطر خسارت فیزیکی یا تلف تاسیسات در حال ساخت است. مرسوم است که برخی از ریسک‌های پروژه-های نفت و گاز فراساحلی با تعبیر بیمه‌نامه تمام خطر، بیمه شوند. مرسوم‌ترین عباراتی که در این خصوص استفاده می‌شود، تعابیری است که در فرم ولکار آمده است، گرچه بنا به شرایط خاص هر مورد، این تعابیر تا حدودی نیز جرح و تعدیل می‌شوند که از یک پروژه نسبت به پروژه دیگر بسیار متفاوت هستند.^۲

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 بر عکس می‌شود و این کارفرماست که بیشتر به دلایل اقتصادی، مانند صرفه‌جویی در هزینه‌ها و کاهش حق بیمه، موقعیت کارفرما، کار را به نام خود و پیمانکار بیمه می‌کند. به طور کلی،

¹ Gard AS, Arendal, Introduction to Energy Insurance, 21 October 2010, p. 2.

² Stuart Beadnall and Simon Moore, Offshore Construction: Law and Practice, Routledge, 2017, p.272.

دو دسته بیمه در رابطه با پروژه‌های ساخت وجود دارد: نخست، بیمه‌های مسئولیت مانند بیمه مسئولیت کارفرما در مقابل خسارات وارده از ناحیه کارکنان‌اش به اشخاص ثالث؛ و دوم، بیمه اموال مانند بیمه‌ای که برای خسارت وارده به ماشین‌آلات و تأسیسات تهیه می‌شود.^۱ 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. باید توجه داشت که اگر چه بحث تخصیص ریسک ابتدائاً به مسئولیت طرفین قرارداد ارتباط دارد، اما هم با بیمه‌های اموال و هم با بیمه‌های مسئولیت رابطه تنگاتنگی دارد.

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.^۲ دو ویژگی عمده عملیات مربوط به نفت و گاز دریایی را می‌توان در خطرات بالقوه و مشارکت بسیاری از پیمانکاران در آن دانست. 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 انفجار است.^۳ اگرچه طبیعت عملیات اکتشاف و توسعه در خشکی با انجام همین عملیات در دریا متفاوت نیست، اما بدیهی است که نسبت خطراتی که دریا آبهستن آن است، به مراتب از میزان خطرات در خشکی بیشتر است. تنها مناسب است اشاره شود که اولین میدان نفتی دریایی، در اواخر قرن نوزدهم، در فاصله ۳۰۰ فوتی (حدود ۹۲ متری) 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 (حدود ۱۲ هزار متری) قرار دارد.^۴

^۱ Levine, M. & Ter Haar, R. (Editors). (2014).

^۲ Taylor, T. (2013). Offshore Energy Construction Insurance: Allocation of risk issues. *Tulane Law Review*, 87: 1165-1195.

^۳ Ibid, p. 1168

^۴ Handl, G. & Svendsen, k. (Editors). (2019). *Managing the Risk of Offshore Oil and Gas Accidents: The International Legal Dimension*. Edward Elgar Publishing.

از نظر شمار مرگ و میر، بزرگترین فاجعه پروژه‌های نفت و گاز دریایی در تابستان سال ۱۹۸۸ در سکوی نفتی پایپر آلفا^۱ در اثر انفجار روی داد و ۱۶۷ تن جان باختند. علیه ۲۴ پیمانکار طرح دعوی شد و خسارتی بالغ بر ۴/۱ 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 دیپ واتر هوریزن^۳ و تخلیه ۹/۴ میلیون بشکه نفت در دریا شد. حادثه‌ای که حل و فصل دعاوی ناشی از آن بیش از ۲۰ میلیارد دلار هزینه داشت. 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. معمولاً طرفین و بیمه‌گران آنها نوعاً خواهان بررسی قراردادهای مرتبط و بیمه‌نامه‌ها می‌باشند تا بتوانند تعیین کنند کدام طرف باید متحمل خسارت شود.^۴

مقیاس این فرآیند 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، مسئولیت‌ها و حقوق هر یک را تبیین می‌کنند. معمول‌ترین عنوان این قراردادها، قرارداد مشارکت در سرمایه‌گذاری^۵ است و یکی از مهمترین موضوع‌هایی که در این نوع از قراردادها تبیین می‌شود، انتخاب یک راهبر^۶ است که به نمایندگی از سایر شرکا طرف مستقیم کارفرما قرار بگیرد و کلیه هماهنگی‌ها و فعالیت‌های اجرایی پروژه بر عهده وی باشد.^۷

^۱ Piper alpha

^۲ Macondo

^۳ Deepwater Horizon

^۴ Beadnall, S. & Moore, S. (2016). *Offshore Construction: Law and Practice*. Informa Law from Routledge.; Handl, G. & Svendsen, k. (Editors). (2019). *Managing the Risk of Offshore Oil and Gas Accidents: The international legal dimension*. Edward Elgar Publishing. Hughes, W., Champion, R. & Murdoch, J. (2015). *Construction contracts: Law and management*. Routledge, 5th Edition.

^۵ Joint Venture (JV) Agreement

^۶ Operator; JV Leader

^۷. شیروی، عبدالحسین. (۱۳۹۸). حقوق نفت و گاز، تهران: نشر میزان، چاپ دوم.

باید افزود که معمولاً در پروژه‌های بزرگ ساخت، چند شرکت بیمه نیز با هم مشارکت می‌کنند. در مواردی که ریسک از سوی چند بیمه‌گر به طور جمعی بر عهده گرفته می‌شود، معمولاً در بیمه‌نامه صریحاً قید می‌شود که هر بیمه‌گر تنها در قبال سهم خودش، مسئول است. در نتیجه اگر یکی از بیمه‌گران ورشکسته شود، بیمه‌گذار برای درصدی از ریسک که از سوی بیمه‌گر ورشکسته بر عهده گرفته شده، بیمه نشده باقی می‌ماند.

۳. تبیین بیمه‌نامه ولکار

علت اصلی تدوین بیمه‌نامه ولکار را باید در اواخر دهه ۹۰ میلادی جست. در این دوران، این احساس که بیمه در حال پرداخت هزینه‌های توسعه و تحمل ریسک فناوری‌های پیشرفته صنعت انرژی دریایی است، بیمه‌گران را مجاب به تهیه بیمه‌نامه‌ای در این زمینه کرد. شرکت‌های بیمه 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 بیمه باشد. انجام مرحله طراحی با این امکان که ممکن است خسارت ایجاد نماید شروع می‌شود. به طور کلی، خسارات زمانی که پروژه شروع می‌شود یا بعدتر خود را نشان می‌دهند. نامناسب بودن برخی موضوعات در مرحله طراحی از ابعاد گوناگونی می‌تواند منجر به بروز خسارت شود.^۱ این فرایند منجر به این نتیجه شد که سندیکای ولینگتن لویترز^۲ نسخه جامع بیمه ساخت دریایی را معرفی کند که عموماً به ولکار مشهور است. بیمه ولکار معمولاً در هنگام تنظیم اصلاح می‌شود، ولی نزدیک به دو دهه است که مورد استفاده قرار گرفته و امروزه پوشش بیمه‌ای غالب پروژه‌های ساخت دریایی است.

موضوع بیمه‌نامه ولکار می‌تواند از کشیدن یک خط لوله تا ساخت یک سکوی نفتی دریایی متفاوت باشد و دارای ماهیت بیمه‌نامه‌ای پروژه‌ای و تمام خطر است. در بیمه‌های پروژه‌ای به جای اینکه هر یک از طرفین دخیل در پروژه، پوشش بیمه‌ای جداگانه‌ای را برای تجهیزات و

^۱ Marshall Levine, Roger ter Haar QC, Construction Insurance and UK Construction Contracts (Construction Practice Series) Marshall Levine, Roger ter Haar QC - Construction Insurance and UK Construction Contracts-Informa Law from Routledge, 2013, p. 88-90.

^۲ Wellington

فعالیت‌های بخش مربوط به خودش تهیه کند، بیمه پروژه‌ای، پوشش بیمه‌ای همه جانبه‌ای را برای پروژه فراهم می‌کند. 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 همه پیمانکاران آگاهی ندارند، گران‌تر هستند؛ 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.^۱

در مورد بیمه‌های تمام خطر هم باید توجه داشت که اصولاً هیچ بیمه‌گری تمام خطرات را بر عهده نمی‌گیرد و اساساً هر بیمه‌نامه تمام خطری 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 زمره 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.^۲

به هر روی، این مساله در بیمه‌نامه‌های تمام خطر مهم است که اگر خسارتی وارد شود، بیمه‌گر باید آن را جبران کند، مگر اینکه ثابت شود، مورد از استثنای بیمه‌نامه است. در غیر این صورت، بیمه‌گذار مستحق جبران خسارت خواهد بود. همچنین باید توجه شود که در بیمه‌های پروژه‌ای و تمام خطر، خسارت یا تلف باید به صورت قانونی قابل بیمه شدن باشد و به صورت اتفاقی رخ دهد؛ تلف یا خسارتی که غیرقابل اجتناب است، عموماً اگر ناشی از استهلاک باشد یا با رفتار عمدی بیمه‌گذار به وجود آید، قابل پوشش نیست.^۳

¹ Levine, M. & Ter Haar, R. (Editors). (2014).

² Paul A. Sandars, Insurance for Construction Defects: "Property Damage" or "Occurrence"?, Construct!, Volume 18, Number 3, April 2009, p. 3.

³ Hogarth, R. (Editor). (2008). Insurance law for the Construction Industry, Oxford University Press, p. 134.

نووعاً 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 باشد که معمولاً به ظهرونیسی (الحاقیه) تعبیر می‌شوند و جای شروط مندرج در بیمه‌نامه نمونه را می‌گیرند.^۱

۱-۳. قسمت‌های اصلی بیمه‌نامه و لکار

بیمه‌نامه و لکار از دو بخش تشکیل شده است؛ بخش اول پوشش اولیه‌ای^۲ برای تمام خسارت مادی به اموال تحت پوشش را فراهم می‌کند و بخش دوم، پوشش بیمه‌ای^۳ مازاد است و مسئولیت‌هایی که ممکن است از پروژه ساخت ناشی شود را پوشش می‌دهد. به موجب بند ۲۰ قیود و شروط بخش اول، پوششی که این بخش از بیمه‌نامه فراهم می‌کند، پوشش اولیه است و برای پرداخت تعهد مطابق با این بخش، از هرگونه بیمه 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) بیمه‌نامه معتبری با بیمه‌گر دیگری داشته باشند، به غیر از موردی که آن بیمه مشخصاً تصریح کرده باشد که به صورت بیمه مازاد عمل می‌کند، پوشش ارائه شده در بخش دوم این بیمه‌نامه به عنوان پوشش بیمه‌ای مازاد عمل می‌کند و با چنین بیمه‌ای در پرداخت خسارت مشارکت نخواهد کرد.^۴ در مقام مقایسه، اگرچه پوشش دقیقی که هر بیمه‌نامه فراهم می‌کند را باید با توجه به قیود و شروط آن تعیین کرد، اما بیمه‌نامه فراگیر (جامع)^۵ اساساً نوعی بیمه‌نامه مازاد مستقل است که

^۱ Hughes, W., Champion, R. & Murdoch, J. (2015). Construction Contracts: Law and Management. Routledge, 5th Edition.

^۲ Primary

^۳ Excess

^۴ WELCAR 2001 Offshore Construction Project Policy, p. 9, available at: <https://content.sbigeneral.in/uploads/c979f1604f6f4423b15ba81a545c8875.pdf>

^۵ Umbrella Policy

قلمرو پوشش بیمه‌ای گسترده‌تری از پوشش اولیه ارائه می‌دهد. البته بیمه‌نامه‌های جامع، در مواردی بر خلاف بیمه‌نامه‌های مازاد به عنوان پوشش اولیه نیز عمل می‌کنند.^۱

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. 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 بیمه 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^۲ 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 حاوی اعلام‌ها^۳ و جداول (الف) و (ب) است.

بیمه‌گران در جداول (الف) و (ب) بیمه‌نامه به دنبال تحدید میزان مسئولیتشان که نمایانگر ارزش کامل نهایی تقریبی است، هستند. موضوع اعلام ارزش^۴ به منظور حصول اطمینان از این امر است که نرخ‌گذاری بیمه‌گذار اصلی به طور مناسبی میزان مسئولیتش را منعکس و بیمه‌گر حق بیمه متناسب دریافت کند؛ تحقق این امر همیشه آسان نیست، مخصوصاً هنگامی که هزینه‌های دقیق پروژه و ارزش دارایی‌های در معرض ریسک در آغاز نامعلوم است و ممکن است با گذشت زمان، همانطور که پروژه پیشرفت می‌کند، تغییر کند.

¹ Ostrager, B. R. & Newman, T. R. (2019). Handbook on Insurance Coverage Disputes. Wolters Kluwer, 19th Edition.

² Forfeiture

³ Declarations

⁴ Value

۲-۳. استثنائات

در قسمت استثنائات بخش اول، فهرست طولانی‌ای از اموالی که عموماً تحت مالکیت پیمانکار است استثنا شده که برخی از آنها عبارتند از: کشتی‌ها و دیگر وسایل نقلیه آبی، به جز تجهیزات شناوری که قرار است به صورت دائمی جزئی از امکانات پروژه تکمیل شده به شمار روند و پیش از ایراد خسارت به بیمه‌گر اعلام شده و پذیرفته شده‌اند، سازه‌های موقتی و سازه‌های تدارکاتی کارگاه، اموال و/یا تجهیزاتی که در مالکیت بیمه‌گذاران اصلی قرار ندارند مگر اینکه خلاف آن اعلام و توافق شود. هواپیما و/یا بالگرد، همچنین جریمه‌های عدم تکمیل پروژه یا تأخیر در تکمیل پروژه.^۱

فهرست مطول استثنائات بخش دوم بیمه‌نامه نیز به شرح زیر است: 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) مسئولیت‌های ناشی از عملیاتی که عامدانه قوانین ملی یا بین‌المللی را نقض کند. تعجب‌آور نیست که ریسک‌های بسیاری استثنا شده‌اند، چرا که بیشتر آنها موضوع انواع مختلف پوشش بیمه‌ای دیگر، مانند بیمه کنترل چاه، حفاری و سکوها قرار می‌گیرند.

۳-۳. قانون حاکم

معمولاً در متن هر بیمه‌نامه‌ای به قانون حاکم تصریح می‌شود؛ بیمه‌نامه ولکار، به صورت پیش فرض تحت حاکمیت قانون انگلستان قرار دارد؛ طبق بند 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 بیمه اتکایی شود. به

^۱ WELCAR 2001 Offshore Construction Project Policy, op.cit, p. 21

عنوان مثال، در پرونده شرکت مونیخ علیه اسکات^۱ در حالی که بیمه‌نامه اصلی تحت قانون تگزاس بود اما بیمه‌اتکایی تهیه شده تابع قانون انگلستان منعقد شده بود.

۴. قلمرو بیمه ولکار: بیمه‌گذاران، فعالیت‌ها و مدت پوشش بیمه‌ای

بند ۱ قسمت قلمرو بیمه، به بیمه‌گذاران اختصاص دارد؛ فرم ولکار بین بیمه‌گذاران اصلی^۲ (شرکت نفتی راهبر و/یا شرکایش و همچنین شرکت مادر و/یا شرکت فرعی شرکت نفتی راهبر و/یا شرکایش...) و سایر بیمه‌گذاران^۳ (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 تأمین کنندگان) که بیمه‌گذار(ان) اصلی و سایر بیمه‌گذاران مذکور در فوق، با آنها مستقیماً در رابطه با پروژه، قرارداد کتبی منعقد کرده است را شامل می‌شود».

تعریف «سایر بیمه‌گذاران» تا حدی توسعه یافته است که شامل «شرکت‌ها، کارخانه، اشخاص یا طرفی» که بیمه‌گزار با وی به صورت مستقیم برای پروژه قرارداد کتبی منعقد نموده است می‌شود. قلمرو این تعریف موسع است و می‌تواند به نوعی تفسیر شود که شامل عرضه کنندگان اجزا کوچک مانند اجزا تعادل، رنگ، فولاد و خدمات مشاوره‌ای نیز شود.^۴ بنابراین، باید دقت کرد که هر گونه بررسی ولکار می‌بایست با توجه به رژیم قراردادی میان راهبر، پیمانکار و پیمانکار جزء صورت بگیرد که زمینه پوشش بیمه‌ای را شکل می‌دهد. 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.

¹ Munich Re Capital Limited v Ascot Corporate Name Limited [2019] EWHC 2768

² Principal Assureds

³ Other Assureds

⁴ Beadnall, S. & Moore, S., op.cit, p 282.

۱-۴. قلمرو بیمه و روابط طرف‌ها

یک پروژه فراساحلی از مسیر مراحل متعددی گذر می‌کند تا به انتها برسد که این مراحل شامل طراحی ذهنی/مفهومی، طراحی اولیه، طراحی تفصیلی، مهندسی، خرید، تولید، ذخیره-سازی، پیش ساخت، ساخت، سرهم‌بندی کردن، ساخت یا تعمیر، شناورسازی، بلند کردن، نصب، نصب مجدد، لوله‌گذاری، شروع، آزمایش، جرح و تعدیل، تکمیل و دور نگهداری است. دشوار است که به صورت عینی تعیین نمود که چه زمانی یک پروژه آغاز شده است اما دوره زمانی بیمه معمولاً در تاریخ مورد توافق آغاز می‌شود. معمولاً در همان زمانی است که کارگزار سرمایه‌گذاری بزرگی برای انجام کار به عمل آورده است تا میدان نفت یا گاز را توسعه دهد و لذا هزینه‌هایی را متحمل شده است.^۱

معمولاً راهبر بیمه‌نامه‌ای برای خود و شرکایش، همچنین پیمانکاران دخیل در پروژه تهیه می‌کند و ولکار نیز بر همین فرض تدوین شده است؛ با وجود این، باید توجه کرد که اساساً این موضوع که پیمانکار با راهبر بیمه‌ای را بخرد که در آن طرف دیگر «بیمه‌گذار اضافی» قلمداد شود، به قرارداد بین طرفین بستگی دارد.^۲

همانطور که پیداست، قلمرو بند ۱ گسترده است و می‌تواند اینگونه تفسیر شود که حتی تأمین‌کنندگان بخش‌های کوچک، مانند بخش‌های سیستم متعادل کننده، تأمین‌کنندگان رنگ و فولاد و تأمین‌کنندگان خدمات مشاوره را در بر می‌گیرد، اما با اینکه ظاهر عبارات مبهم نیست، در عمل مشکلات بالقوه‌ای می‌تواند روی دهد و اینکه کدام یک از طرفین مشمول تعریف سایر بیمه‌گذاران قرار می‌گیرند، همیشه روشن نیست. برای مثال، می‌توان در تحت شمول قرار

^۱ Stuart Beadnall and Simon Moore, op.cit, p. 283

^۲ برای مثال در پرونده BP Exploration Operating Co., Ltd, v, Kvaerner Oilfield Products Ltd

راهبر می‌بایست بیمه می‌خرد؛ اما در پرونده Houston Exploration Co. And Offshore Specialty.Fabricators Inc. v. Wellington Underwriting Agencies Ltd عهده گرفت. در این پرونده شرکت «آفشر» قرار بود که سکوی حفاری ای در خلیج مکزیک برای شرکت «هستن» بسازد و قراردادشان شرکت «آفشر» را متعهد می‌کرد که بیمه‌نامه‌ای را تهیه کند که نام «هستن» به عنوان بیمه‌گذار اضافی در آن درج شده باشد.

گرفتن تیم امنیتی‌ای که وظیفه حفاظت از محوطه‌ای که سازه‌های دریایی در آن ساخته می‌شود را دارد، تردید کرد. 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 دوره بیمه‌نامه، تحت پوشش قرار خواهد گرفت، مگر اینکه در قرارداد(های) خاصی خلاف آن تصریح شود. حقوق هر یک از بیمه‌گذاران در این بیمه‌نامه، تنها از طریق بیمه‌گذار اصلی اعمال خواهد شد. جایی که منافع این بیمه به واسطه 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 منفعی که در قرارداد بیمه، 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. بنابراین، حدی که پیمانکاران می‌توانند از موقعیت «سایر بیمه‌گذاران» استفاده کنند، نه تنها به قیود و شروط بیمه‌نامه، بلکه به 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.^۱

حدودی که پیمانکاران می‌توانند با توجه به آن از وضعیت بیمه‌گزار بودن منتفع شوند، صرفاً به وسیله شرایط بیمه‌نامه تعیین نمی‌شود بلکه شرایط سایر قراردادهایی که با کارگزار و یا پیمانکار اصلی منعقد شده است نیز تاثیرگذار هستند. این موضوع از سال ۱۹۹۳ و پرونده

¹ Beadnall, S. & Moore, S. (2016). *Offshore Construction: Law and Practice*. Informa Law from Routledge.

دیوی^۱ مشخص شد و در سال ۲۰۰۴ نیز در یک پرونده دیگر مورد تایید قرار گرفت. این اصل هم اکنون در فرم ولکار منعکس شده است. این مساله برای پیمانکاران یک ملاحظه اساسی است؛ چرا که در زمان بروز خسارت، بیمه‌گران ممکن است به قراردادهای تجاری توجه نمایند و استدلال نمایند که علی‌رغم عبارات مندرج در بیمه‌نامه، طرف‌ها هرگز قصد نداشته‌اند که پیمان کار از بیمه‌ای که توسط کارگزار خریداری شده، کاملاً منتفع شود.^۲

وانگهی، همانطور که در بند ۲ قسمت قلمرو بیمه، تصریح شده، حقوق هر بیمه‌گذار 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 دعوایی را تحت بیمه‌نامه طرح کند ولی راهبر از این امر سرباز زند؛ مساله‌ای که راه حل ساده‌ای برای آن وجود ندارد، حقوق و تعهدات پیمانکار با طرفی است که با او قرارداد بسته، 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 اقامه دعوی به طرفیت راهبر است که اغلب پیشنهاد جالبی نیست.^۳

در پرونده چاه نفت ملی انگلستان علیه شرکت دیوی^۴ عبارات بیمه‌نامه، «سایر بیمه‌گزاران» را به نوعی تعریف کرده بود که شامل موارد زیر می‌شد: «آنهايي که بیمه‌گزار با آنها وارد قرارداد شده است». در قرارداد منعقد شده عنوان شده بود که شرکت دیوی، کار مادی شرکت چاه نفت ملی را به صورت بیمه‌نامه دو اسمی، به صورت تمام خطر تا زمان ارائه ارقام، بیمه خواهد کرد. زمانی که خسارت بعد از رساندن ارقام معیوب وارد شد، حکم داده شد که شرکت چاه نفت ملی در زمان بروز خسارت یک «بیمه‌گزار دیگر» نبوده است و بیمه‌گران می‌توانند حق نیابت و جانشینی خود را علیه وی اعمال نمایند.^۵

¹ Davy Offshore

² Stuart Beadnall and Simon Moore, op.cit, p. 287

³ Ibid, p. 285

⁴ National Oilwell (UK) Ltd v Davy Offshore Ltd

⁵ Stuart Beadnall and Simon Moore, op.cit, p. 290

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

در مورد این فهرست باید توجه داشت که اگرچه گسترده است، اما شامل همه چیز نمی‌شود؛ در این صورت اگر پوشش فعالیتی لازم باشد ولی در فهرست نیامده باشد، می‌توان بیمه‌نامه را اصلاح کرد؛ از جمله همانطور که در خود بیمه‌نامه 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 بیمه 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.

۲-۴ آغاز پوشش بیمه

بین آغاز پروژه و پوشش بیمه اصولاً یک هماهنگی برقرار است. 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 دوره نگهداری^۲، باید طی شود تا یک پروژه ساخت دریایی به بار نشیند. از نظر عینی مشکل 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، دوره پوشش بیمه‌ای معمولاً در یک تاریخ توافق شده آغاز می‌شود و هنگام تکمیل پروژه نیز پایان می‌پذیرد، منتها فرض می‌شود که پروژه در تاریخ خاصی که مورد توافق قرار می‌گیرد به پایان می‌رسد؛ البته امکان تمدید مدت با موافقت بیمه‌گر اصلی وجود دارد.

¹ Ibid, p. 286

² Maintenance Period

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 اینکه بیشتر آنها ممکن است توسط تأمین کنندگان 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 بیمه گذار قرار می‌گیرند، از جمله کارهایی که در کارگاه پیمانکاران و یا پیمانکاران جزء و یا تولید کنندگان و/یا تأمین کنندگان 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...»^۱.

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^۲ از سوی «سایر بیمه‌گذاران» خریداری شود، در این صورت پوشش بیمه‌ای از محل درب‌های کارخانه و اگر با قرارداد سیف^۳ خریداری شود، پوشش بیمه هنگام تحویل در محل ساخت فراهم می‌شود.

در ادامه همین بند از اعلام‌ها، بیمه‌نامه در خصوص پوشش دوره 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 دوره پروژه نخواهد بود.»^۴ در بند ۱۹ قیود و شروط بخش یک که در مورد دوره نگهداری است، آمده است که «در دوره نگهداری، پوشش محدود به تلف مادی یا خسارت مادی ناشی از یا منسوب به (۱) طرز کار، ساخت، مواد یا طراحی ناقص یا معیوب که ناشی از علتی است که پیش از آغاز دوره نگهداری به وجود آمده است و (۲) عملیاتی که از سوی سایر بیمه‌گذاران، طی دوران نگهداری به منظور ایفای تعهداتشان در

^۱ WELCAR 2001 Offshore Construction Project Policy, op.cit, p. 30.

^۲ Ex Works

^۳ CIF

^۴ WELCAR 2001 Offshore Construction Project Policy, op.cit, p. 19.

خصوص نگهداری یا رفع عیوب ... یا برای هر گونه 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 دوره نگهداری در مورد آن کالا قبل از تکمیل پروژه، به پایان برسد.^۱

نکته حائز اهمیت آن است که اولین پرونده مطرح شده در نظام حقوقی انگلستان در خصوص فرم بیمه ولکار در سال ۲۰۱۹ و در خصوص مدت پوشش بیمه بوده است. قاضی کار^۲ در دادگاه تجاری در پرونده شرکت سرمایه‌گذاری مونیخ علیه شرکت اسکات^۳ در سال ۲۰۱۹ حکم داد که هیچ پوششی برای دوره نگهداری در این پرونده وجود ندارد. در واقع بیمه و بیمه‌اتکایی در خصوص خسارات دوره نگهداری با یکدیگر همپوشانی نداشتند و لذا حکم به عدم پوشش دوره نگهداری صادر شد. پیشینه این پرونده از آن قرار بود که خواهان یعنی شرکت مونیخ، بیمه‌نامه CAR را امضا کرده بود که شرکت چورن^۴ را در خصوص پروژه بیگ-فوت^۵ در خلیج مکزیک تضمین می‌کرد. بیمه اصلی بر اساس فرم استاندارد ۲۰۰۱ ساخت فراساحلی ولکار با اصلاحات چندی، تنظیم شده بود. بیمه ۲۰۰۱ ولکار علاوه بر بیمه مرحله ساخت پروژه، پوشش محدودی برای دوره اضافی پس از تکمیل برای نگهداری و تعمیر نواقص ارائه می‌نماید. شرکت مونیخ بخشی از تهدیدات خود در ذیل بیمه‌نامه اصلی را نزد خواننده یعنی شرکت اسکات، بیمه اتکایی نمود. به طور اصولی و مبنایی اینگونه است که بیمه اتکایی با هدف پشتیبانی و هماهنگی با بیمه اصلی تهیه می‌شود هرچند که تفاوت‌هایی در خصوص حق بیمه، محدودیت‌ها و سایر شروط وجود دارد. اما در این پرونده با آنکه بیمه‌نامه

¹ Taylor, T. (2013). Offshore Energy Construction Insurance: Allocation of Risk Issues. *Tulane Law Review*, 87: 1165-1195.

² Carr

³ *Munich Re Capital Limited v Ascot Corporate Name Limited* [2019] EWHC 2768

⁴ Chevron

⁵ Bigfoot Project

اصلی تمدید شده بود، بیمه‌اتکایی تمدید نشده بود و لذا حکم به عدم استحقاق بیمه‌گر اتکایی صادر شد.^۱

۵. آثار بیمه‌نامه و لکار

اثر اصلی قرارداد بین دو طرف در پایبند شدن آنان به مفاد عقد خلاصه می‌شود. منتها، شناسایی اثر اصلی منوط بر این 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. از این رو در این قسمت به آثار بیمه‌نامه و لکار پرداخته می‌شود.

۱-۵. اثر نقض شرایط بیمه‌نامه از سوی یکی از بیمه‌گذاران بر حقوق بیمه‌گذاران دیگر

در خصوص روابط بین بیمه‌گذاران و بیمه‌گر(ان) بیمه‌نامه و لکار 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 بیمه مرکب^۲ و بیمه مشترک^۳ بررسی شود.

هنگامی که بیمه‌گذار یک بیمه‌نامه بیش از یک شخص باشد، بیمه بسته به نفع بیمه‌ای بیمه-گذاران موضوع بیمه، مرکب یا مشترک نامیده می‌شود. اگر اشخاص مالی را بیمه کنند که در آن نفع بیمه‌ای آنها، حد و مرز مشترک داشته باشد و غیر قابل تفکیک باشد، بیمه مشترک نامیده می‌شود، مانند زن و شوهری که خانه مشاعشان را بیمه می‌کنند؛ وقتی که بیمه مشترک است، اساساً هر گونه نقض اصول بیمه‌ای از سوی یکی از بیمه‌گذاران، بر وضعیت بیمه‌گذار دیگر نیز مؤثر است؛ این امر به این دلیل است که قرارداد بیمه مشترک که یک قرارداد غیر قابل تفکیک است، نمی‌تواند در قسمتی درست و در قسمت دیگر نادرست باشد؛ اما بیمه مرکب، اطراف

¹ Alexander Oddy and Fiona Treanor ,UK: First English Law Decision On WELCAR Offshore Construction Form 06 November 2019, available at: <https://www.mondaq.com/uk/reinsurance/861364/first-english-law-decision-on-welcar-offshore-construction-form>

² Composite

³ Joint

مختلفی را در شرایطی تحت پوشش قرار می‌دهد که هر طرف نفع مشخص و مجزایی در موضوع بیمه دارد، به نحوی که دعوی بیمه‌گذار (الف) از دعوی بیمه‌گذار (ب) نوعاً و/یا مقدار متفاوت است. اصولاً بیمه پروژہ‌های ساخت در تعریف بیمه‌نامه مرکب می‌گنجد؛ تهیه بیمه‌نامه مرکب عموماً ارزان‌تر از تهیه 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 مسئول است نیز اجتناب خواهد شد. اگرچه بیمه‌نامه 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 اینکه شرط بیمه‌ای صریحی، خلاف این امر را عنوان کند. اگرچه در تشخیص بیمه‌های مرکب و مشترک، مفاد بیمه‌نامه نقش اساسی دارد، اما اساساً بیمه‌های پروژہ‌ای و تمام خطر پیمانکاران، بیمه‌نامه‌های مرکب به شمار می‌روند.^۱

با توضیح فوق باید گفت که بیمه‌نامه ولکار بیشتر به بیمه مرکب قابل تفسیر است، 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 مغایری در بیمه‌نامه باشد؛ چراکه همانطور که پیشتر ذکر شد، بیمه‌نامه مرکب به مجموعه‌ای از قراردادهای مجزا تفسیر می‌شود. با این حال در این خصوص توجه به دو نکته ضروری است؛ نکته اول اینکه در بیمه‌نامه، بیمه‌گذار اصلی تعیین شده است تا از جانب سایر بیمه‌گذاران در خرید بیمه و طرح دعوی عمل کند؛ حال اگر بیمه‌گذار اصلی در مورد تعهدات بیمه‌ای مانند داشتن حد اعلائی حسن نیت، نقضی مرتکب شود، بیمه‌گر محق خواهد بود تا بیمه‌نامه را نادیده گرفته و هرگونه دعوایی را از سوی هر یک از بیمه‌گذاران رد کند. نکته دوم اینکه مقررات بیمه‌نامه در قسمت جریمه که

^۱ Hogarth, R. (Editor). (2008). Insurance law for the Construction Industry. Oxford University Press.

بند ۱۹ قیود و شروط عمومی را به خود اختصاص می دهد، تصریح می کند که «اگر هر یک از بیمه گذاران، تقاضایی نادرست یا متقلبانه برای جبران خسارت طرح کند، عموماً در مورد میزان خسارت، بیمه نامه کأن لم یکن تلقی شده و تمام پوشش به عنوان جریمه تلقی خواهد شد.» در نتیجه طرح دعاوی متقلبانه از سوی هر یک از بیمه گذاران، تمام بیمه گذاران را از منافع بیمه نامه محروم خواهد کرد.

۲-۵. مسئولیت های متقابل

معمولاً در بخش مسئولیت بیمه نامه های تمام خطر و پروژه ای که بیش از یک بیمه گذار دارند، بیمه گر برای هر کدام طوری جبران خسارت را در نظر می گیرد که گویی برای هر یک، بیمه نامه ای جداگانه صادر شده است، البته به این شرط که در مجموع، مسئولیت بیمه گر از سقف جبران خسارت تجاوز نکند. اثر درج شرط مسئولیت های متقابل^۱ این است که اگر یکی از بیمه گذاران موجب ورود صدمه بدنی یا خسارت به اموال بیمه گذار دیگر شود، در برابر هر گونه مسئولیت برای خسارت و هزینه هایی که به بار آورده است، مستحق جبران خسارت خواهد بود.

به تعبیر بند ۴ قسمت قیود و شروط بخش دوم ولکار: «در صورتی که بیمه گذاری باعث ایراد خسارت به بیمه گذار دیگری شود، بخش دوم بیمه نامه، بیمه گذار را در برابر ادعاهایی که علیه او طرح می شود، پوشش می دهد، به طوری که گویی بیمه نامه جداگانه ای برای هر یک از بیمه گذاران صادر شده است. با وجود این، فراهم کردن پوشش بیمه ای برای بیش از یک بیمه گذار، به معنی افزایش سقف جبران خسارت نمی باشد...» بند مذکور در ادامه، اموالی را که در بخش یک تحت پوشش قرار گرفته اند از شمول پوشش خود در این بخش خارج کرده است. اساساً شرط مسئولیت متقابل در بیمه نامه های مرکب غیر ضروری است، چرا که هدف این نوع بیمه نامه ها این است که هر بیمه گذاری به طوری محق پوشش بیمه ای باشد که گویی بیمه نامه ای جداگانه برای او صادر شده است.^۲

^۱ Cross-Liabilities

^۲ Hogarth, R. (Editor). (2008). Insurance law for the Construction Industry. Oxford University Press.

۳-۵. قائم مقامی

همانند ماده ۳۰ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ ایران^۱ که مربوط به جانشینی بیمه‌گر در رجوع به ثالث است، در بند ۲ قسمت قیود و شروط عمومی فرم ولکار نیز مساله قائم مقامی پیش‌بینی شده است؛ با وجود این، باید توجه داشت که یکی از ویژگی‌های مهم بیمه‌های تمام خطر 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 مسئول فعل یا ترک فعلی هستند که باعث ورود خسارت می‌شود، این امر هنگامی که خسارت رخ می‌دهد و بیمه‌گران به دنبال اعمال حق قائم مقامی هستند، می‌تواند منجر به طرح سوالات جدی‌ای شود.^۲

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

البته دامنه این اسقاط بستگی به آن دارد که شرط راجع به تضمین کیفیت و کنترل کیفیت^۳ بیمه‌نامه رعایت شده یا خیر. در بند ۲ قسمت قلمرو بیمه با عنوان «شروط خاص برای سایر بیمه‌گذاران»، به عنوان شرط مقدم آمده است 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. در صورت نقض این بند، پیمانکار در دعوی قائم مقامی بیمه‌گران، آسیب‌پذیر خواهد بود؛ به عبارت دیگر، اگرچه بیمه‌گران همچنان مسئول جبران خسارت راهبر خواهند

^۱ مطابق این ماده: «بیمه‌گر در حدودی که خسارات وارده را قبول یا پرداخت می‌کند در مقابل اشخاصی که مسؤول وقوع حادثه با خسارت هستند قائم مقام بیمه‌گذار خواهد بود».

^۲ Taylor, T. (2013). Offshore Energy Construction Insurance: Allocation of Risk Issues. *Tulane Law Review*, 87: 1165-1195

^۳ Quality Assurance/Quality Control

بود، اما ممکن است برای باز پرداخت، به دنبال اعمال حق قائم مقامی خود علیه پیمانکار بروند.^۱

در بند ۳ قسمت قیود و شروط عمومی بیمه‌نامه در رابطه با اسقاط حق قائم مقامی آمده است: «بیمه‌گران توافق می‌کنند که حقوق قائم مقامی خود را در برابر بیمه‌گذار(ان) اصلی و یا سایر بیمه‌گذار(ان) اسقاط کنند. بیمه‌گذاران نباید بدون کسب موافقت بیمه‌گران با ظهنرویی خاص این بیمه‌نامه، پیش از آغاز عملیات، هر گونه حق قائم مقامی را نسبت به پیمانکاران حفاری و یا پیمانکاران جزء ایشان، اسقاط کنند. در قبال نفعی که سایر بیمه‌گذاران از اسقاط خودکار حق قائم مقامی در این بند می‌برند، به عنوان شرط مقدم، ایشان حتماً باید عملیات خود را مطابق با سیستم‌های تضمین کیفیت و کنترل کیفیتی انجام دهند که از سوی بیمه‌گذاران اصلی در هر قرارداد کتبی منعقد شده ... مقرر شده است.»

از آنجا که به موجب این مقرره، در صورت ورود خسارت، این امکان برای بیمه‌گران وجود دارد تا از ارائه 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 مایه نگرانی پیمانکاران باشد؛ چرا که 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 معمولاً به منظور رفع این نگرانی‌ها، این بند از بیمه‌نامه‌ها حذف می‌شود.^۲

¹ Beadnall, S. & Moore, S. (2016). Offshore Construction: Law and Practice. Informa Law from Routledge.

² Ibid, p. 276

۴-۵. 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. بیمه‌گذاران می‌بایست به هزینه خود، تمام کوشش‌های معقول برای جلوگیری از روی دادن خسارتی که تحت پوشش بیمه‌ای قرار دارد را انجام دهند.»

قسمت اخیر این بند در حقیقت ناظر به اصل کلی در حقوق تعهدات است که حقوقدانان از آن به عنوان قاعدهٔ مقابله با خسارت تعبیر نموده‌اند. ماده ۱۵ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ نیز^۳، 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.^۴ همچنین بیمه‌گذار لازم است ثابت کند تلف یا خسارت مادی به اموال بیمه شده ناشی از وقوع حادثه^۵ بوده است؛ حادثه در بند ۳ قسمت تعاریف مختص بخش یک بیمه‌نامه به

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

^۲ Due Diligence

۳. مطابق این ماده: بیمه‌گذار باید برای جلوگیری از خسارت، مراقبتی را که عادت 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 توسعه خسارت لازم است، به عمل آورد ...».

۴. بابائی، ایرج، (۱۳۸۵). حقوق بیمه. تهران: سمت، چاپ پنجم

^۵ Occurrence

صورت: «تلف، اتفاق، سانحه یا صدمه یا یک سلسله از تلفات، اتفاقات، سوانح یا صدمات ناشی از یک واقعه...» تعریف شده است.¹

چنانکه اشاره شد، حادثه امری است که اتفاقی رخ می‌دهد. لذا خساراتی که ناشی از تخریب طولانی مدت است، علی‌الاصول مشمول بیمه نمی‌شود.² 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 امواج 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 محوطه ساخت آسیب ببینند، جز در مواردی که به سبب اتفاقی مانند تصادم یا طوفان باشد، تحت پوشش بیمه نیست.³

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؛ مانند ماده ۱۵ قانون بیمه ۱۳۱۶، بند ۳ قیود و شروط بخش یک و نیز بند ۱ قیود و شروط بخش دو، به موضوع اعلام وقوع حادثه به

۱. 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 به انتظار آن برود و نه از منظر بیمه‌گذار قصد وقوع آن وجود داشته باشد. در بند ۸ ماده ۲ قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴ و ۴۰۳، حادثه این گونه تعریف شده: اتفاقی است پیش بینی نشده که تحت تأثیر عامل یا عوامل خارجی در اثر عمل یا اتفاق ناگهانی رخ می‌دهد و موجب صدماتی بر جسم یا روان بیمه شده می‌گردد.

۲. بابائی، پیشین، ص ۱۷۱

۳. Beadnall, S. & Moore, S. (2016). *Offshore Construction: Law and Practice*. Informa Law from Routledge.

۴. 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...».

بیمه‌گر در اولین زمان ممکن اختصاص یافته است؛ 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 دوره پروژه که در بند ۳ قسمت اعلام‌ها تعیین شده است 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 شده است، اطلاع یابد و به بیمه‌گران اعلام کند.»

همانطور که در بیمه‌های مسئولیت معمول است، بند ۲ قیود و شروط بخش دوم بیمه‌نامه، بیمه‌گذار را از پذیرش مسئولیت و مصالحه با زیان دیده، منع کرده است. اساساً پس از تحقق خطر موضوع بیمه، بیمه‌گر مکلف است تضمینات و تعهداتی که مطابق عقد بیمه بر عهده گرفته است انجام دهد.^۱ بر همین اساس بند ۱ قیود و شروط بخش اول، به تفصیل به بررسی نحوه تعیین میزان خسارت وارد شده در موارد مختلف پرداخته است 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 نماینده تعیین شده بیمه‌گذار در بند ۸ قسمت اعلام‌های بیمه‌نامه بپردازند. همچنین بند ۱ بخش دوم بیمه‌نامه نیز، به تکلیف بیمه‌گر به پرداخت خسارت اشاره دارد.

۱. ماده ی ۱۹ قانون بیمه در مقام بیان قاعده کلی نحوه جبران خسارت مقرر نموده: «مسئولیت بیمه‌گر عبارت است از محاسبه و پرداخت تفاوت قیمت مال بیمه شده 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 پیش بینی شده باشد، در این صورت بیمه‌گر ملزم است موضوع بیمه را در مدتی که عرفاً کمتر از آن نمی‌شود، تعمیر کرده با عوض را تهیه و تحویل نماید...». بابایی، ص ۱۱۷

نتیجه گیری

بیمه‌نامه ولکار در اوضاع و احوالی تدوین شد که بیمه‌گران خساراتی را پرداخت می‌کردند که چند برابر حق بیمه‌ای بود که دریافت می‌کردند. بنابراین بیشتر از منظر منافع بیمه‌گران تدوین شده است. به رغم متن ساده آن، ظرایف متعددی که این بیمه‌نامه می‌تواند داشته باشد، لزوم توجه دو چندان بیمه‌گذاران به آن را نشان می‌دهد. با تمام این اوصاف، ولکار هم اساساً از قواعد عمومی قراردادها و 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 بیمه‌نامه تمام خطر، از جمله یافته‌های زیر را در بر داشته است: بخش اول بیمه‌نامه پوشش اولیه و بخش دوم آن، پوشش 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 پایه 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 حقی 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 مسئولیتی 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 اینکه 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.

کتابنامه

۱. قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶.
۲. قانون تامین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴.
۳. بابائی، ایرج، (۱۳۸۵). حقوق بیمه. تهران: سمت، چاپ پنجم.
۴. شیروی، عبدالحسین. (۱۳۹۸). حقوق نفت و گاز، تهران: نشر میزان، چاپ دوم.
5. A. Sandars Paul, Insurance for Construction Defects: “Property Damage” or “Occurrence”?, *Construct!*, Volume 18, Number 3, April 2009.
6. Beadnall Stuart and Moore Simon, *Offshore Construction: Law and Practice*, Routledge, 2017.
7. B. Mead John, Insurance Coverage of Offshore Drilling and Production Operations, *Tulane Law Review*, [Vol. XXXII, 1958
8. G. Handl, & k. Svendsen, (Editors). (2019). *Managing the risk of offshore oil and gas accidents: The international legal dimension*. Edward Elgar Publishing.
9. Gard AS, Arendal, *Introduction to Energy Insurance*, 21 October 2010.
10. Hogarth, R. (Editor). (2008). *Insurance law for the construction industry*. Oxford University Press.
11. Hughes, W., Champion, R. & Murdoch, J. (2015). *Construction contracts: Law and management*. Routledge, 5th Edition
12. Levine Marshall, ter Haar Roger QC, (2013), *Construction Insurance and UK Construction Contracts (Construction Practice Series)* Marshall Levine, Roger ter Haar QC - *Construction Insurance and UK Construction Contracts-Infoma Law from Routledge*.
13. Levine, M. & Ter Haar, R. (Editors). (2014). *Construction insurance and UK construction contracts*. Infoma Law from Routledge, 2nd Edition.
14. *Munich Re Capital Limited v Ascot Corporate Name Limited* [2019] EWHC 2768
15. N. G. Bunni, (2003). *Risk and insurance in construction*. Spon Press, 2nd Edition.
16. Oddy Alexander and Treanor Fiona ,UK: *First English Law Decision On WELCAR Offshore Construction Form* 06 November 2019,

- available at: <https://www.mondaq.com/uk/reinsurance/861364/first-english-law-decision-on-welcar-offshore-construction-form>
17. Ostrager, B. R. & Newman, T. R. (2019). Handbook on insurance coverage disputes. Wolters Kluwer, 19th Edition.
 18. Sean Quinn Michael, Construction Defects and Liability Insurance, Environmental Claims Journal/Vol. 13, No. 1/Autumn 2000.
 19. Taylor, T. (2013). Offshore energy construction insurance: Allocation of risk issues. Tulane Law Review, 87.
 20. WELCAR 2001 Offshore Construction Project Policy, available at: <https://content.sbigeneral.in/uploads/c979f1604f6f4423b15ba81a545c8875.pdf>