

مفهوم و دامنه شمول عیوب مخفی کشتی در مقررات بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی کالا

امیر صادقی نشاط*

هادی مشهدی**

تاریخ پذیرش: ۹۸/۰۶/۱۱

تاریخ دریافت: ۹۸/۰۲/۰۴

چکیده

مفهوم عیب پنهان در حقوق حمل و نقل بین‌المللی کالا، همواره مورد توجه بوده است، لکن تشخیص خسارت ناشی از عیب مخفی به سادگی امکان‌پذیر نیست و در عمل با مواردی روبرو می‌شویم که رسیدگی به این موضوع را با مشکل مواجه می‌نماید. مقاله حاضر با تکیه رویه قضایی در پی ارائه تعریفی از مفهوم عیب پنهان، تمایز آن با مفاهیم مشابه و گستره دامنه شمول آن در تبیین مسئولیت متصدی حمل و نقل بین‌المللی کالا است. براساس یافته‌های این مقاله، به نظر می‌رسد دامنه تعریف و کاربرد مفهوم عیب پنهان تقویت‌کننده رویکرد «معقولیت مسئولیت» متصدی حمل و نقل دریایی کالا در قبال دیگر مبانی مسئولیت است. نهایتاً اینکه امروزه با توجه به پیشرفت‌های تکنولوژی و پیچیده شدن تجهیزات مورد استفاده در کشتی‌ها، پی بردن به عیوب مخفی به مراتب مشکل‌تر شده است و به نظر می‌رسد با توجه به این پیچیدگی‌ها و عدم تخصص و توانایی صاحبان بار به منظور اثبات وجود این عیوب در زمان بروز خسارت به کالا، تنها می‌توان از طریق مؤسسات بیمه که خسارت وارده ناشی از عیوب مخفی را تحت پوشش خود قرار می‌دهند، از صاحبان کالاها حمایت نمود؛ چراکه این مؤسسات هم تخصص و هم توانایی اثبات این عیوب را دارا هستند و در محاکم می‌توانند بهتر از صاحبان بار در برابر مالکان کشتی ظاهر شوند.

کلیدواژگان:

اقدامات پیش‌گیرانه، خسارت، عیب پنهان، قابلیت دریاوردی، متصدی حمل و نقل دریایی کالا.

* دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران (نویسنده مسئول)

asneshat@ut.ac.ir

** دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه تهران

Hadim3266@gmail.com

مقدمه

عیوب مخفی^۱ در کشتی در مقررات حمل و نقل بین‌المللی کالا موجبات معافیت متصدی حمل را از مسئولیت فراهم می‌آورد. لکن تشخیص این امر که آیا ورود خسارت ناشی از عیب مخفی کشتی بوده است یا خیر، همواره به سادگی امکان‌پذیر نیست. رویه‌های قضایی موجود بیانگر این حقیقت است که به منظور تمییز این عامل از سایر عوامل، باید درصد ارائه معیارهایی برآییم که به واسطه آن تشخیص این امر میسر باشد. در این مقاله درصددیم تا با کمک رویه‌های موجود قضایی به منظور بازشناسی این عیوب از سایر عوامل نزدیک به این مفهوم برآییم. بر این اساس سؤال‌هایی که با استفاده از رویه قضایی درصدد پاسخگویی به آنها هستیم، عبارت‌اند از:

۱. مفهوم عیوب مخفی کشتی چیست؟

۲. مفاهیم نزدیک به این عیوب که تشخیص این دو را با مشکل مواجه می‌نماید، کدام‌اند؟

۳. گستره این عیوب تا کجا ادامه می‌یابد آیا صرفاً عیوب خاص کشتی را دربر می‌گیرد یا به موضوعات دیگری نیز قابل تسری است؟

این نکته را نیز باید افزود، از آنجا که رویه قضایی ایران یا اصلاً به مسئله رسیدگی نکرده یا آنکه نگارنده نتوانسته است به رویه‌های قضایی موجود دسترسی پیدا کند، به ناچار تنها از رویه‌های قضایی موجود در دیگر کشورها در نگارش این مقاله بهره گرفته شده است.

۱. مفهوم عیب پنهان

با توجه به مقررات موجود،^۲ عیب پنهان به‌عنوان یکی از موارد معافیت متصدی حمل به شمار آمده است. تبیین مفهوم عیب پنهان در تعیین گستره شمول آن نقش مهمی را ایفا می‌نماید، لکن تعیین معیاری روشن در عمل همواره کار ساده‌ای نبوده است. بررسی رویه‌های قضایی این

1. Latent defects

۲. بند (p) از قسمت دوم از ماده ۴ مقررات لاهه.

p) Latent defects not discoverable by due diligence.

بند (g) از قسمت سوم از ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام.

g) Latent defects not discoverable by due diligence.

مشکل را بیشتر نمایان می‌سازد. به طور ساده عیب پنهان را این گونه می‌توان تعریف کرد: «عیبی است که نمی‌توان به وسیله‌ی آزمایش‌های معمول و متداول آن را یافت.»^۱

این تعریف در رویه قضایی مورد استفاده قرار گرفته است. به عنوان نمونه، در دعوی که در پرونده Green Lion در سپتامبر ۱۹۷۱ (Alexander J. Sipowicz) علیه خواننده‌ها، که بیمه گر بودند، مطرح شد، مبلغ بیست هزار دلار خسارت ناشی از غرق شدن یک قایق بادی در ۱۴ می ۱۹۷۰ مطالبه شد.^۱ طبق ادعای شاکی، تلف کشتی ناشی از خطری بوده است که بیمه‌گر توسط بیمه‌نامه آن را پیش‌بینی کرده بود و بیمه‌نامه کشتی آن را در برمی‌گرفت و معتقد بودند که بر این اساس، خسارات وارده باید جبران شود. در مقابل، خوانندگان مدعی بودند که غرق شدن قایق در اثر یک حادثه طبیعی بوده است و در نتیجه مشمول شروط بیمه‌نامه نمی‌شود و خواهان بهره‌ای از بیمه‌نامه نمی‌برد.

پس از بررسی دقیق، شهادت شهود و سایر دلایل، دادگاه به این نتیجه رسید که قایق بادبانی تحت بیمه خواهان، در لنگرگاه خود، در هوای صاف و در وضعیت آرام دریا قرار داشته و غرق شدن آن به دلیل هجوم آب به درون کشتی بوده است. دادگاه همچنین دریافت که علت ورود آب به درون قایق ناشی از جدایی ساختار فولادی در طول پایه قایق و کف آن از باقی بدنه بوده است که مستقیماً ناشی از خرابی چفت و بست‌ها و قاب‌هایی بود که اتصال ساختار فولادی مذکور را به باقی بدنه تضمین می‌کردند. دادگاه معتقد بود که این اتصالات فلزی که در زمان ساخت با ضخامت ۳/۸ اینچ بوده، در زمان وقوع حادثه تنها ۱/۱۶ اینچ ضخامت داشته و در نتیجه قادر به تحمل وزن ۷ تنی ساختار فولادی یادشده نبوده است. از این رو، حادثه فوق اجتناب‌ناپذیر بوده است. دادگاه با اشاره به رویه‌های پیشین عنوان داشت که عبارت «خطر دریایی» یک اصطلاح فنی است که معنای آن در طول چندین قرن توسعه یافته است. با اعمال این معیار، دادگاه به این نتیجه رسید که غرق شدن این قایق در نتیجه ورود تصادفی و اتفاقی آب به داخل قایق نبوده، بلکه رویدادی بوده که با توجه به شیوه اتصال ساختارهای فولادی کف قایق به بدنه رخ داده و بدین ترتیب جدا شدن اجزای کف قایق از بدنه امری غیرقابل اجتناب بوده است و یک رخداد

1 *SIPOWICZ V. WIMBLE* 370 F. Supp. 442 (1974) The GREEN LION, at: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/370/442/1801161/>

خاص دریایی محسوب نمی‌شود. در نتیجه غرق شدن این قایق ناشی از خطر دریایی نبوده و خواهان نمی‌تواند مشمول شروط «خطرات دریایی» در بیمه‌نامه شود.

لازم به ذکر است که خواهان همچنین برای مطالبه خسارت خود به شرط اینچماری^۱ نیز استناد نمود و معتقد بود که غرق شدن قایق «شیر سبز» در نتیجه وجود یک عیب پنهان در ماشین‌آلات یا بدنه کشتی است و اینکه او تمام تلاش و کوشش لازم را انجام داده است. دادگاه ابراز کرد که این آسیب ناشی از عیب پنهان نبوده و به همین دلیل شرایط لازم برای رسیدگی را ندارد. شرط اینچماری قصور خدمه و انفجار و ترکیب‌های دیگرهای بخار را پوشش می‌دهد و به شکستن محورها اشاره نمی‌کند که فی‌نفسه خسارت محسوب می‌شود. لذا به نظر می‌رسد شرط اینچماری به معنی توسعه خطرات بیمه‌شده در بیمه‌نامه متداول است و بر اساس آن ضرر واقعی یا آسیب به بدنه که ناشی از خطرات یادشده است و از قصور بیمه شونده ناشی نشده باشد، قابل مطالبه خواهد بود.^۲

به باور دادگاه در پرونده شیر سبز، اتصالات و قاب‌های فلزی کمکی، بر اثر گذر زمان و کاستی‌های موجود در مراقبت، فرسوده می‌شوند. اما این امر که به‌طور ذاتی و در ساخت‌وساز معیوب بوده‌اند، اثبات نشده است. خواهان‌ها، با توجه به توصیه‌های ویژه‌ای که برای تعمیر به

۱. در سال ۱۸۸۷ در حادثه مربوط به کشتی SS Inchmaree، برای این کشتی اسکاتلندی، حادثه‌ای رخ داد که بر اساس آن مجلس عوام برخلاف عقیده مرسوم این صنعت حکم داد که چنین حادثه‌ای تحت شمول بیمه مورد بحث قرار نمی‌گیرد و همچنین حکم کرد که تلفات ناشی از یک «عیب پنهان» در ماشین‌آلات این کشتی به دلیل خطر دریایی ایجاد نشده و در نتیجه تحت پوشش بیمه قرار نمی‌گیرد (*Thames and Mersey Marine Insurance Co Ltd v Hamilton, Fraser and Co, 'Inchmaree' (1887) 12 AC 484, HL*، در نتیجه این رأی، صاحبان کشتی نگران این بودند که حوادث پرهزینه که ممکن است در دریا رخ دهند، به‌سادگی تحت پوشش بیمه دریایی قرار نگیرند. در نتیجه، صنعت بیمه دریایی با تصویب یک بند جدید، که شرط اینچماری (Inchmaree Clause) نامیده شد، پوشش اضافی بیمه را در برابر حق بیمه بیشتر، فراهم می‌کند. قید جدید، ایراد خسارت یا آسیب به کشتی که به‌طور مستقیم ناشی از انفجار دیگ‌های بخار، شکستن محورها یا هرگونه عیب پنهان در ماشین‌آلات و یا بدنه است را (به‌استثنای ارزش و هزینه جایگزینی یا تعمیر بخش معیوب) شامل می‌شود؛ به‌شرط آنکه چنین ضرر یا آسیبی در نتیجه‌ی قصور بیمه شونده یا فقدان اقدامات احتیاطی نباشد. ر.ک.

David Joseph Attard, Malgosia Fitzmaurice, Ignacio Arroyo, Norman Martinez, Elda Belja, (Eds.), *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume II: Shipping Law*, (Oxford: Oxford University Press, 2016), p. 627.

2. *Hutchins Brothers v Royal Exchange Assurance Corp* [1911] 2 K.B. 398.

آنها شده بود، از وضعیت این بست‌های فلزی آگاه بوده‌اند. علم خواهان به این موضوع که کارهایی را به‌طور خاص در تلاش برای بازگرداندن بست‌ها به حالت اول خود انجام داده بودند، در دادگاه با شهادت شهود قابل اثبات بود. با توجه به این شواهد، خسارت وارده به خواهان ناشی از غرق شدن «شیر سبز» نمی‌تواند به‌عنوان عنصر قانونی، تحت عنوان عیب پنهان تلقی شود. دادگاه با ذکر رویه‌های پیشین معتقد است که عیب پنهان عیبی است که بازرسی دقیق نیز آن را مشخص نخواهد کرد.^۱

دادگاه این‌گونه نتیجه‌گیری می‌کند که عیب مربوط به فلزهای چفت و بست ضعیف و فرسوده در قایق شیر سبز، طبق تعریف بالا، در ذات خود پنهان نبودند و به وضوح باز شده بودند. این وضعیت قابل مشاهده بوده، در عمل نیز مشاهده شده بودند. این عیب در دسترس بوده و دسترسی به آنها توسط شاکی که سعی در پس دادن آنها داشت، اثبات شده بود. این ایرادات پنهان یا ناشناخته نبودند، بلکه در گزارش بررسی شرایط کشتی در سال ۱۹۶۶ نیز آشکار شده بودند. عیب‌های مذکور، عیب‌های ذاتی فلز نبوده بلکه برعکس، نتیجه‌ی ۲۷ سال استفاده بوده‌اند. در چنین شرایطی، دادگاه به این نتیجه می‌رسد که شناور در نتیجه‌ی عیب پنهان، آن‌طور که آن اصطلاح در شرط اینچماری به‌کاررفته است، غرق نشده بود.

با توجه به تجربه حاصل از رویه قضایی به نظر می‌رسد دو مؤلفه در مفهوم عیب پنهان نقش مهمی ایفا می‌کنند: نخست آنکه وصف «پنهان بودن» بر اساس چه معیاری سنجیده می‌شود؛ دوم آنکه عیب پنهان بر چه اساس باید از خطای موجود در طراحی کشتی متمایز گردد.

۱.۱ ویژگی «پنهان» بودن در مفهوم عیب پنهان

برخی معتقدند عبارت «پنهان» با عبارات «مخفی»، «مکتوم» و «خاموش»، یا «چیزی که در ظاهر به نظر نمی‌رسد»، مترادف است. این تعریف باعث ایجاد دو سؤال می‌شود: اولین سؤال آن است که عیب باید از دید چه کسی «پنهان» یا «مخفی» باشد؟ سؤال دوم آن است که عیب به چه شکلی باید پنهان باشد تا مشمول تعریف مذکور گردد؟^۲

1. *Reisman v. New Hampshire Fire Ins. Co.*, 312 F.2d 17, 20 (5 Cir. 1963), at: <https://casetext.com/case/reisman-v-new-hampshire-fire-insurance-company>

2. Trine-Lise Wilhelmsen, "Hull Insurance of "Latent defects" – i.e. Errors in Design, Material or Workmanship", *Scandinavian Studies in Law*, 46, 9 (2004), p. 275.

در پاسخ به سؤال نخست باید گفت که در بند ۲.۲.۲ از شروط بین‌المللی موتور بدنه کشتی^۱ تنها عبارت پنهان ذکر شده است و این در حالی است که کشف یک عیب ممکن است به این معنی باشد که آن عیب دیگر پنهان یا مخفی نیست. این مسئله هنوز در انگلستان مورد مناقشه است. برخی معتقدند استدلال‌های قوی وجود دارد مبنی بر اینکه این عیب فقط باید «از دید بیمه‌گذار» پنهان باشد.^۲ این موضوع در رویه قضایی نیز پذیرفته شده است.^۳ لکن همان‌طور که گفته شد، پنهان ماندن این عیب از دید متصدی حمل یا مالک کشتی که مراقبت‌های لازم را انجام نداده است، مورد شبهه است.

در پاسخ به سؤال دوم که عیب و کاستی مذکور چگونه باید «پنهان» باشد، باید گفت موضع اتخاذ شده در پرونده دریای کارائیب، در پرونده موسوم به میس جی جی تأیید گردید.^۴ در این پرونده در رابطه با عبارت «مخفی»، قاضی موسیتیل تصریح می‌کند که عیب در طراحی زمانی نهفته است که:

1. International Hull Clauses 2003, at: <http://www.fortunes-de-mer.com/documents%20pdf/polices%20corps/Etrangeres/Royaume%20Uni/International%20Hull%20Clauses%202003.pdf>.

برای مطالعه بیشتر ر.ک.

Charles Taylor, *A Commentary on the International Hull Clauses*, Richards Hogg Lindley 2003 IHC Review, at: <https://www.ctplc.com/media/72223/A-Commentary-on-the-International-Hull-Causes.pdf>

2. J. Arnold, *op cit*, para 831, note 52.

3. *Hutchins v Royal Exchange Assurance Corporation* [1911] 2 KB 398.

این پرونده مربوط به بیمه بدنه و از جمله تعهدات آن شرط اینجماری بود. کشتی در سال ۱۹۰۶ در انگلستان ساخته شد، اما قاب پاشنه کشتی توسط ریخته‌گر محلی ریخته‌گری شده بود. در هنگام انجام این کار از یک دسته جداگانه‌ای از فلز استفاده شده بود که در هنگام سرد شدن باعث ترک خوردگی می‌شد. ریخته‌گر به‌خوبی از آنچه انجام داده بود، آگاهی داشت و اقداماتی را نیز برای پنهان کردن آن انجام داده بود. این فریب موفق بود و ریخته‌گری توسط انجمن مربوطه به تأیید رسید و درون کشتی قرار گرفت. در ماه مارس ۱۹۰۹، کشتی برای نقاشی در Barry قرار داشت. ساختار فولاد شکسته شد و عیب در ریخته‌گری کشف شد. فریب توسط بازرس رد شد و مالک مجبور به جایگزینی آن شد. در این پرونده این سؤال مطرح نشده بود که این عیب که به کارخانه منتسب بود، برای بیمه‌گذار «پنهان» بوده است یا نه. اما پرونده به دلایل دیگری رد شد.

4. *Lloyd Instruments Ltd v Northern Star Insurance Co Ltd*, Miss Jay Jay [1985] 1 Lloyd's Rep. 264, ref [1987]; 1 Lloyd's Rep. 32 CA.

الف) شاکیان خود نتوانند آن‌ها را پس از بازرسی پیدا کنند، زیرا از افرادی که خواهان بودند، انتظار می‌رود که بتوانند به‌طور منطقی آن را تشخیص دهند.

ب) حتی اگر عیب‌ها می‌توانست توسط یک بررسی دقیق تشخیص داده شود، از شاکی‌ها نمی‌توان انتظار داشت که این‌گونه تحقیقات را برای این نوع از کشتی انجام دهند. این تصمیم در دادگاه تجدیدنظر تأیید شد.^۱ در نتیجه می‌توان گفت برای کشف عیوب پنهان فراتر از بازرسی‌های متداول باید به سطح آگاهی قابل انتظار از مالک کشتی و نیز دقت بررسی‌های انجام‌شده برای معاینه فنی کشتی نیز توجه نمود.

۱.۲. عیب پنهان و خطا در طراحی

رابطه خطا در طراحی و عیب پنهان همواره از مطالب مطروح در دعاوی بوده است. رویه‌های قضایی موجود عیب مربوط به طراحی را نیز اجمالاً همانند جنس و یا کارایی تجهیزات کشتی مشمول عبارت عیب پنهان می‌داند.

با وجود این، تردیدهایی در باب وسعت شمول این قید در مورد خطا در طراحی وجود دارد. این تردید از پرونده جکسون و مامفورد ناشی شده است که طی آن عنوان شد که خطا در طراحی، یک عیب، وفق تعریفی که در پرونده اینچماربی آمده است، تلقی نمی‌شود.^۲ نتیجه پرونده جکسون و مامفورد، در پرونده دریای کارائیب نیز مورد بررسی قرار گرفت. دادگاه عنوان داشت

۱. در این پرونده دعوی استیناف بر سه اساس طرح گشته بود. نخست آنکه خسارت ناشی از دلایل تصادفی بیرونی نبوده است. دوم آنکه، قاضی شعبه مقدماتی این حقیقت را که خسارت رخ نمی‌داد، مگر به دلیل عدم قابلیت دریانوردی قایق به خاطر عیب در طراحی، در نظر نگرفته است؛ حقیقتی که توسط شاکی نیز به چالش کشیده نشده است. سوم آنکه عیب در طراحی، و نه دریای متلاطم، دلیل اصلی و مؤثر ورود خسارت به قایق بوده است.

۲. دادگاه معتقد است در پرونده اینچماربی میله اتصال موتور فشار بالا سمت راست قطع شده و در نتیجه موجب آسیب رساندن به کشتی گشته است. نظر به اینکه شکستگی به علت خطا در طراحی ایجاد شده بود، مالک نیز ادعا کرد که این آسیب ناشی از عیب‌های پنهان است. قاضی تصریح می‌کند که عبارت «عیب در ماشین‌آلات» به معنی عیب مواد در رابطه با ترکیب اصلی آن یا در رابطه با اصل یا شرایط پس‌از آن است. علاوه بر این، تصریح شد که «این عبارت، به نظر من، قضاوت غلط طراح را در مورد تأثیر فشار که دستگاه‌های خود را وادار به مقاومت در برابر آن می‌کنند، پوشش نمی‌دهد. تشکیلات آن بی‌عیب بوده است، کارایی بی‌عیب و ساخت دقیقاً همان چیزی است که طراح آن را در نظر داشته است.»

Jackson v Mumford, (1902) 8 Com Cas 61; (1904) 9 Com Cas 114, CA., p. 69 cited by: Susan Hodges, *Law of Marine Insurance* (London: Cavendish Publishing Limited, 1996), p. 280:

که دلیل غرق شدن کشتی در نتیجه گسترش ترک‌های فرسوده در برخی از قسمت‌های بدنه بوده است؛ این ترک‌ها در نتیجه جوش زدن دوتکه آهن که ضعیف شده بودند، به وجود می‌آیند. هنگامی که ترک‌ها به جوش رسیدند، فشار باقی‌مانده بالا در جوش، موجب تسریع در افزایش ترک و ورود آب دریا به مخزن شد. صاحبان کشتی ادعا کردند که خسارت وارده ناشی از یک عیب پنهان بوده است. بیمه‌گران با استناد به پرونده جکسون و مامفورد بیان داشتند که علت تامه حادثه، طراحی ضعیف بوده و عیب پنهان نقشی در حادثه نداشته است. قاضی در این پرونده اظهار داشت که اگر عیب در مواد به کاررفته در ساخت کشتی در نتیجه عیب در طراحی باشد، عیب پنهان محسوب می‌شود.^۱

با این حال، رویه دادگاه‌های انگلیسی در مورد تمایز بین «عیب» و «خطا در طراحی» چندان روشن نیست. به نظر می‌رسد، باید بین «قصور» (که از عیب متمایز است) و عیب در ماشین کشتی، تمایز قائل شد و در نتیجه اگر یک دستگاه به درستی و مطابق با مشخصات طراحی آن عمل کند، اما به دلیل آنکه این دستگاه برای آن کشتی نامناسب است، موجب آسیب به سایر قسمت‌ها شود، در این وضعیت تنها قصور رخ داده است. با این حال، اگر بخشی از عدم کارکرد صحیح یک دستگاه ناشی از خطا در طراحی آن باشد، احتمالاً با یک «عیب» مواجهیم. از سوی دیگر، مفهیم «خطا در طراحی» و عیب پنهان باید از فرسودگی متمایز گردند، این تمایز از طریق مقایسه «عیب» با عوامل متداول فرسودگی که تحت شمول عیب پنهان نیستند، روشن می‌گردد. هر دو ممکن است محصول آثار تدریجی کارکرد کشتی باشند، اما این مسئله به خودی خود زمینه‌ای برای منتسب دانستن خسارت به فرسودگی نیست. در نتیجه به نظر می‌رسد بین عیب که ناشی از فعل یک عامل انسانی است و فرسودگی به عنوان نتیجه حاصل از عواقب عادی تجارت، تمایز وجود دارد. اگر بخشی از کشتی که در فواصل زمانی در طول عمر کشتی

۱. در پرونده دریایی کارائیب مالکین کالا معتقد بودند که خسارت به بار آمده ناشی از اجتماع دو مؤلفه است: نخست، روش طراحی کشتی و دوم، تأثیر کارکرد متداول و عادی موتور بر کشتی، در نتیجه موجب باز شدن شکاف بسیار زودتر از خاتمه عمر مفید کشتی گشته است.

The Caribbean Sea, [1980] 1 Lloyd's Rep 338:

دادگاه با استفاده از معیاری که از پرونده برون علیه تولیدکننده نیترات *Brown v Nitrate Producers' SS (Co)* (1937) 58 Ll L Rep 188 گرفته شده است، معتقد است چنین عیبی یک عیب پنهان محسوب می‌شود؛ چراکه با ارزیابی‌های متداول و معقول توسط یک فرد ماهر قابل کشف نیست.

نیاز به بازسازی دارد، تنها در پایان عمر معمول خود از بین رفته باشند، این حالت فرسودگی محسوب می‌شود. لکن عیب در معنای موردنظر، وضعیتی است که موجب «نارسایی زودرس» شده که در بخش مربوط به بدنه یا دستگاه در هنگام ساخت یا نصب در کشتی یا در آینده به‌واسطه قسمت مربوطه از طریق طراحی، ساخت یا نصب به وجود می‌آید.^۱ به نظر می‌رسد، این مسئله با تمایز بین خوردگی ناشی از تعمیر و نگهداری ناکافی و خوردگی ناشی از خطا در طراحی و یا مواد، منطبق است.

با توجه به این ویژگی‌ها نمی‌توان این مفاهیم را هم‌عرض تلقی نمود یا آنکه آنها را به‌جای یکدیگر به کار برد. لذا می‌توان گفت خطا در طراحی آثار خود را در کارکرد معیوب کشتی در کلیت خود و به‌عنوان یک دستگاه واحد نشان می‌دهد که چنین مسئله‌ای الزاماً به معنی وجود یک عیب پنهان در قطعات آن نیست. هرچند کارکرد ناقص یک دستگاه ممکن است به‌مرورزمان موجب آسیب دیدن قطعات دستگاه شود، این بدن معنی نیست که چنین عیبی از ابتدا وجود داشته و پنهان بوده است.

۲. رابطه عیب پنهان با دیگر مفاهیم

برای فهم بهتر مفهوم عیب پنهان باید آن را در ارتباط با سایر اصطلاحات در این زمینه نیز مورد مطالعه قرار دهیم.

۲.۱. رابطه عیب پنهان و خسارت

مسئله وجود یک رابطه مستقیم میان عیب پنهان و خسارات احتمالی یکی از موضوعاتی است که همواره مورد توجه ذی‌نفعان و مراجع قضایی قرار داشته است. در این خصوص، این نکته که خسارت مستقیماً ناشی از خود عیب پنهان باشد، حائز اهمیت است. عبارت «ناشی از»^۲ مندرج در شرط / اینچماری به صدمات ناشی از «انفجار دیگ‌های بخار، شفت یا هرگونه عیب در ماشین‌آلات و یا بدنه» اشاره دارد و نه آسیب‌های به وجود آمده به‌وسیله خود ماشین‌آلات یا بدنه. عبارت یادشده در رویه قضایی مورد بررسی قرار گرفت. در پرونده *برادران هاجینز* یک بیمه‌نامه

1. Joseph Arnould, *Law on Marine Insurance and Average*, (London: London, Stevens and Sons, Ltd., 1921), para. 831.

2. CAUSED BY

راجع به کشتی (Ellaline) به مدت ۱۲ ماه، با پوشش خطرات معمول طبق بیمه‌نامه لویدز منعقد شد؛ با این شرط که بیمه باید خسارات و ضررهای ناشی از هرگونه عیب پنهان در بدنه را نیز پوشش دهد. در سال ۱۹۰۶، باوجودی که کشتی دارای بدنه‌ای مستحکم بود، ولی دارای برخی عیب‌های پنهان نیز بود (که در بازرسی‌های معمول قابل شناسایی نبودند). این عیب‌ها در مدت بیمه‌نامه، به سبب فرسودگی‌های متعارف نمایان شدند. دعوای مربوط به خسارت مطروحه در خصوص پاشنه این کشتی رد شد؛ چراکه به عقیده دادگاه هزینه‌ی بدنه جدید مشمول بیمه‌نامه نمی‌شود.^۱ لذا می‌توان گفت اگر کارکرد متعارف کشتی موجب گردد به‌مرور زمان یک عیب پنهان

1. *Hutchins Brothers v Royal Exchange Assurance Corp*, op cit, 398.

قاضی ویلیام در این پرونده عنوان می‌دارد که معنی و اثر شرط اینچماری آن نیست که متعهدین تضمین نمایند کشتی فارغ از هرگونه عیب پنهان است یا تعهد نمایند که در صورت کشف عیب پنهان در طول اعتبار قرارداد آن را برطرف نمایند. قاضی مولتون نیز معتقد است اگر بپذیریم شرط اینچماری چنین خسارتی را پوشش می‌دهد، بدان معنی است که بیمه‌گران به ضامن تبدیل شده‌اند و این شرط به یک شرط ضمان تبدیل می‌گردد که بر اساس آن کشتی باید از هرگونه عیب پنهان بری باشد و در نتیجه چنین عیوبی باید با هزینه تضمین‌کننده برطرف شود. برای مطالعه بیشتر، رک.

Susan Hodges, *Law of Marine Insurance* (London: Cavendish Publishing Limited, 1996), p 277.

قاضی اسکروتون اظهار داشت: «در پرونده پیش رو، مسئله آن است که آیا در مدت بیمه‌نامه، آسیبی به بدنه از طریق عیب پنهان وارد شده است؟ به نظر من تنها خسارت موجود، خود عیب پنهان است که به‌وسیله فرسودگی آشکار شده است. اما عیب پنهان در طی بیمه‌نامه ظهور نیافته است. این عیب در ۱۹۰۶ وجود داشته است و بیمه‌گذار در برابر فرسودگی‌های متداول و غیرقابل پیشگیری و توابع آن، بیمه نمی‌شود. آنچه در خلال مدت بیمه‌نامه رخ داده، کشف واقعیت بوده است. اگر گفته شود خسارتی به بدنه وارد شده است و در نتیجه صاحب کشتی مجبور به تعویض آن شده و در طی مدت بیمه‌نامه ضرر مالی کرده است، باید بگوییم که آسیب ادعا شده، به‌عنوان یک عیب پنهان، در ۱۹۰۶ موجود بوده است و باید در صورت کشف در همان سال تعمیر می‌گردید. به همین دلیل است که من اعتقاد دارم هیچ زیان یا آسیبی در طی مدت بیمه‌نامه به بدنه وارد نشده است و کشف آسیب سابق، برای ادعا کافی نیست.» وی در ادامه می‌افزاید: «به نظر من آنچه تحت پوشش قید اینچماری قرار می‌گیرد، عبارت است از: ۱. از دست دادن واقعی کل یا یک قسمت از بدنه یا ماشین‌آلات، از طریق یک عیب پنهان که به وجود می‌آید و باعث آسیب در طول دوره بیمه‌نامه می‌شود. ۲. آسیب مؤثر در شرایط مشابه به‌طوری که هر چند بخشی از بدنه باقی می‌ماند، ولی به علت عیب پنهان ارزش خود را از دست می‌دهد و تعمیر آن ضروری می‌شود. ۳. آسیب به دیگر نقاط بدنه در خلال مدت بیمه‌نامه، از طریق یک عیب پنهان، حتی اگر آن عیب قبل از دوره بیمه وجود داشته باشد. همین مسئله در پرونده شرکت سند یا مورد تأیید قرار گرفت.

Scindia Steamships Ltd v The London Assurance, [1937] 1 KB 639.→

که از ابتدای ساخت هم وجود داشته است نمایان گردد، این امر موجب شمول شرط اینچماری نمی‌شود؛ چراکه آن عیب سبب خسارت نبوده، بلکه فرسودگی به دلیل کارکرد متعارف کشتی یا قایق سبب آن بوده است. اگر سبب خسارت عیب پنهان بود، از زمان وجود آن عیب می‌بایست موجب خسارت شده باشد. البته در این رویکرد به این نکته که آیا عیب پنهان می‌تواند موجب فرسودگی زودرس کشتی شود یا خیر، پاسخ داده نشده است.

در نتیجه می‌توان گفت درجایی که عیب پنهان به طور مستقیم علت بروز خسارت نبوده است، رابطه میان خسارت و عیب پنهان و میزان مشارکت آن عیب در حادثه و خسارت به بار آمده باید به دقت بررسی گردد. البته در خصوص چنین وضعیتی مسئله بار اثبات همچنان حل نشده باقی مانده است.

۲.۲. رابطه عیب پنهان و عدم قابلیت دریانوردی

عیب پنهان ممکن است باعث شود تا کشتی به خاطر عدم توانایی در مواجهه شدن با خطرات عادی در دریا قابلیت دریانوردی را از دست بدهد. سؤالی که در اینجا مطرح می‌شود، این است که آیا پوشش بیمه‌ای برای چنین عیبی، با وجود ضمانت قابلیت دریانوردی در اجاره سفری یا تضمین مصرح در اجاره زمانی کشتی، مقدم است و می‌تواند مورد استناد بیمه‌گذار شود؟ پاسخ به این سؤال به هیچ وجه آسان نیست.

در پرونده میس جی جی،^۱ قاضی ماستیل معتقد است که قایق به خاطر عیب در طراحی و ساخت، در شرایطی بوده که برای مسیر مورد نظر قابلیت دریانوردی نداشته است. او با ذکر رویه قضایی پیشین معتقد است اگر عیب در طراحی و ساخت تنها دلیل خسارت بود، شاکیان طبق سنت کامن لا^۲ یا به خاطر قید استثنا در بیمه‌نامه، نمی‌توانستند خسارت مطالبه کنند. بر اساس واقعیات این پرونده، همان‌طور که قاضی بدوی عنوان داشته، عدم قابلیت دریانوردی به خاطر

→ در این پرونده قاضی معتقد است ثابت نشده است که نقض پنهان در طول بازه زمانی بیمه‌نامه رخ داده است. عیب پنهان پیش از اجراء شدن بیمه‌نامه وجود داشته و شکسته شدن شفت به دلیل مخاطرات عملیات تعمیر نبوده است، بلکه در یک فرایند عادی رخ داده است. ر.ک.

Ozlem Gurses, *Marine Insurance Law*, (London: Routledge, 2015), p. 168.

۱. ذکر شده در صفحه ۷ همین مقاله.

2. *Ballantyne v. Mackinnon* (1896) 2 Q.B. 455.

عیب‌های طراحی تنها دلیل بروز خسارت نبوده است. قاضی این‌گونه نتیجه‌گیری می‌کند که اگر دو علت هم‌زمان و مؤثر در خسارت دریایی وجود داشته باشد و یکی از آنها مشمول شروط بیمه‌نامه باشد و دیگری نباشد، بیمه‌کننده باید خسارت را پرداخت کند. قاضی سپس با اشاره به متن نسخه‌های پیشین از قانون بیمه دریایی^۱ عنوان می‌دارد: طبق این قانون اگر یکی از علل در بیمه‌نامه قیدشده باشد و علل دیگر صراحتاً استثنا نشده باشند، خسارت‌دیده مستحق مطالبه خسارت است.

قاضی همچنین معتقد است دادگاه استیناف در رویه پیشین خود منابع مربوطه را به‌دقت بررسی کرده است.^۲ در پرونده حاضر، شواهد ثابت می‌کنند که دو علت وجود داشته است. این مسئله که آیا هر دو دخیل بوده‌اند یا تنها یکی از آنها علت خسارت بوده است، یک مسئله مجزا است. اما او معتقد است استثناها در بیمه‌نامه تنها زمانی اعمال می‌شود که هر خسارت یا هزینه‌ای تنها به سبب عیب در طراحی یا نتیجه یک طراحی غلط باشد. لذا نتیجه‌گیری می‌کند که بر اساس واقعیات پرونده این استثنا در اینجا اعمال نمی‌شود.

به باور قاضی رسیدگی‌کننده، شاکیان در عیب طراحی دخیل نبوده‌اند و از عدم قابلیت دریانوردی قایق برای سفر در آن زمان نیز باخبر نبوده‌اند. آنها به‌طور ضمنی ضمانت نکرده‌اند که قایق قابل دریانوردی است و طبق بیمه‌نامه در اتخاذ اقدامات معقولانه برای حفظ قایق در حالت مناسب و قابلیت دریانوردی آن، کوتاهی نکرده‌اند. خسارت به خاطر ساییدگی یا گسستگی و یا به خاطر سستی بدنه کشتی نبوده است. از آنجایی که خواندگان عدم قابلیت دریانوردی یا عیب‌های طراحی را که در خسارت دخیل بوده‌اند، صرف‌نظر از اینکه تنها علت باشند یا خیر، در بیمه‌نامه مستثنا نکرده‌اند، لذا ادعای خواهان مشمول بیمه‌نامه می‌گردد.

1. Halsbury's Laws.

2. *Wayne Tank and Pump Co. Ltd. v. Employers Liability Assurance Corporation Ltd.* (1974) Q.B. 57.

در این پرونده دو دلیل برای آتش‌سوزی وجود داشته است که یکی مشمول قیود بیمه‌نامه می‌شود و دیگر مستثنا شده است. دادگاه حکم می‌کند که دلیل اصلی آتش‌سوزی از بیمه‌نامه مستثنا بوده است. اما تمامی سه عضو دادگاه این‌گونه به این مسئله پرداختند که در زمانی که دو دلیل برابر یا تقریباً برابر در تأثیرگذاری و ایراد خسارت وجود داشته باشند و یکی تحت عبارتی کلی باشد که بیمه‌کنندگان را مسئول ساخته و دیگری جزء استثنائات آن باشد، چه اتفاقی باید بیفتد. همگی موافق بودند که استثنا اعمال می‌شود.

علت خسارت باید طبق شواهد ثابت شود. ممکن است علل متعددی وجود داشته باشند که برخی از آنها دخالت بیشتری در ایجاد خسارت داشته باشند. لکن طبق بیمه‌نامه دریایی، بیمه‌کننده فقط مسئول جبران خساراتی است که به سبب خطراتی بوده که مشمول بیمه شده‌اند. با آنکه در رویه پیشین، قضاوت از واژه‌های مترادف همچون قریب، غالب، مؤثر و یا مستقیم^۱ استفاده کرده‌اند. کلمه قریب به معنی قرابت در اثرگذاری است نه تقریب زمانی.^۲ در نهایت قاضی این‌گونه حکم می‌کند که بر اساس شواهد به خاطر جمع دو عامل عدم قابلیت دریاوردی ناشی از عیب طراحی و دریای ناآرام، خسارت به بار آمده است؛ در این معنی که یکی بدون دیگری نمی‌توانست موجب خسارت گردد.

به نظر می‌رسد که مفهوم «پنهان» در این ارتباط برخی از مشکلات بروز خسارت را حل می‌کند. شرایطی که خسارت ناشی از یک «عیب پنهان» ایجاد می‌شود، بدین معناست که اگر عیب را قبل از آسیب رخ داده تشخیص دهد، آن عیب دیگر نادیده گرفته نمی‌شود و پوشش خسارت ناشی از آن بدون توجه به زمانی که رخ می‌دهد، رد خواهد شد. در این مفهوم، در زمانی که مالک عیب را شناسایی می‌کند، وظیفه دارد که بخش معیوب را تعمیر یا جایگزین کند تا مانع از آسیب‌های آینده شود و اگر او این کار را انجام ندهد، خطر آسیب‌های آینده بر عهده خود او خواهد بود. در مقایسه با روش نروژی، این یک راه حل سخت‌تر است. تا زمانی که مالک چیزی درباره این عیب نمی‌داند و از آن اطمینانی ندارد، آسیب ناشی از این عیب تحت پوشش مفهوم عیوب پنهان قرار خواهد گرفت.^۳

با این حال، در صورت پذیرفتن این استدلال، به نظر می‌رسد انجام بررسی‌های دوره‌ای و حصول اطمینان از سلامت کشتی و قابلیت دریاوردی آن به نفع مالک کشتی نیست. در نتیجه مالک برای فرار از مسئولیت‌های آتی، تلاشی برای کشف نواقص پنهان و رفع آن‌ها نخواهد کرد.^۴ لذا نقطه تلاقی این دو مفهوم انجام «بررسی‌های متداول» برای حفظ قابلیت دریاوردی

1. "proximately", "dominant", "effective", "direct".

2. *Leyland Shipping Co. Ltd. v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd.* (1918) A.C. 350 at pages 363 and 369.

3. Trine-Lise Wilhelmsen, *op cit*, p. 277.

۴. در صورتی که مالک کشتی علی‌رغم آگاهی از وجود برخی معایب که موجب عدم قابلیت دریاوردی کشتی می‌شوند، اقدام به سفر دریایی کند و این امر موجب شود تا خسارتی به بار آید، پوشش بیمه‌ای قابل استناد نخواهد ←

کشتی است. در نتیجه می‌توان گفت خود مفهوم «عیب» و دامنه «پنهان» بودن آن با معیار «حفظ قابلیت دریانوردی» سنجیده می‌شوند؛ یعنی منظور از «عیب» وجود نقصی در کشتی است که بر اساس رویه متداول موجب «عدم قابلیت دریانوردی» می‌گردد، نه الزاماً عیبی که موجب خسارت می‌شود. از این رو، قابلیت استناد به «عیب پنهان» ارتباطی مستقیم با تعهد به انجام «اقدامات پیشگیرانه معقول» دارد و عدم بررسی‌های دوره‌ای، رافع مسئولیت مالک در عیب پنهان نخواهد بود.

۲.۳. رابطه عیب پنهان و تعهد به انجام اقدامات پیشگیرانه

در خصوص وجود تعهد به انجام اقدامات پیشگیرانه معقول توسط مالک کشتی مطالب فراوانی به رشته تحریر درآمده است.^۱ مسئله تعهد به انجام اقدامات پیشگیرانه حاوی جنبه‌های مختلفی است. از جمله آنکه دامنه اقداماتی که در شرایط موردنظر باید انجام می‌پذیرفت، تا کجا توسعه می‌یابد و اینکه بار اثبات دعوی بر عهده چه کسی است. این موضوعات در پرونده خدمات دریایی سکوندا^۲ مورد بررسی قرار گرفته است. در این پرونده، بیمه‌گذار پس از معاینه فنی یک فروند یدک‌کش، در سال ۱۹۹۴ اقدام به خرید آن می‌نماید. چند سال بعد به دلیل به گل نشستن

→ بود. باین حال، رویه قضایی بیانگر آن است که اطلاع داشتن از عیوب دیگری که ممکن بود آنها نیز موجب عدم قابلیت دریانوردی شوند، استحقاق مالک برای استفاده از پوشش بیمه را زایل نمی‌کند (Thomas v Tyne [1917] 1 KB 938 & Wear Insurance Association). آگاهی مالک کشتی نسبت به عیوب آن را «دانش با چشم‌پسته» (blind-eye knowledge) تعریف کرده‌اند، به معنی فهمیدن شرایط کلی کشتی توسط مالک آن که معادل داشتن یک دانش مستقیم نسبت به وضعیت فنی کشتی است. بنابراین در صورتی که مالک در مورد سلامت کشتی تردید داشته باشد، اما با این حال اقدامی برای کشف معایب آن انجام ندهد، شامل مفهوم داشتن «آگاهی» در معنی مورد نظر می‌شود. ر.ک.

Compagnia Maritima San Basilio SA v Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (The Eurysthenes) [1976] 2 Lloyd's Rep 171.

۱. برای نمونه در خصوص حقوق کانادا ر.ک. (Marine Insurance Act, R.S.B.C. 1960, c.231, s. 41(5). همچنین برای مطالعه تطبیقی میان قواعد جاری در حقوق بیمه دریایی نوژ ر.ک.

INSIGHT, "Brief comparison of the provisions contained in the Nordic Plan, introduced in 2013, and the Time Clauses Hulls 1983 (ITCH)", online, 24 MAR 2014, at: <http://www.gard.no/web/updates/content/20739836/brief-overview-of-the-nordic-plan-and-institute-time-clauses-hulls-itch>.

2. *Secunda Marine Services Ltd. v. Liberty Mutual Insurance Co. et al.*, (2006) 245 N.S.R. (2d) 241 (CA), at: <https://ca.vlex.com/vid/secunda-marine-v-liberty-680566377>.

یدک کش خساراتی به چهار تیغه پروانه وارد می‌شود. شفت انتقال نیرو به پروانه کشتی در محل با تاباندن نور بسیار قوی، مورد بررسی قرار می‌گیرد. این یدک کش در سال‌های بعد نیز مورد بازبینی‌های مقرر توسط مقامات رسمی قرار می‌گیرد که هیچ کدام از آنها جداسازی شفت برای بازرسی را لازم نمی‌دارد. پیش از وقوع حادثه مربوط به این پرونده، کشتی طبق بیمه‌نامه لویدز، بیمه می‌شود ولی شرط اینچماری از آن حذف می‌شود و در عوض شرطی مربوط به قصور متصدی حمل جایگزین آن می‌شود تا پوشش بیمه‌ای بیشتر را فراهم کند؛ تنها استثنای این شرط قصور در انجام اقدامات پیشگیرانه توسط مالک کشتی است. تنها یک روز پس از لازم‌الاجرا شدن بیمه‌نامه، یدک کش مذکور، پروانه‌ها و شفت انتهایی خود را در حین انجام کار از دست می‌دهد که منجر به خسارتی بالغ بر ۷۰۰ هزار دلار می‌شود. شرکت بیمه با استناد به عدم انجام اقدامات پیشگیرانه لازم از پرداخت خسارت امتناع می‌کند. دادگاه مقدماتی معتقد است «انجام کلیه اقدامات لازم بر اساس دستورالعمل‌های مقرر توسط مقامات رسمی» به معنی آن است که شرط مذکور محقق شده است. شرکت بیمه درخواست استیناف می‌نماید. در دادگاه استیناف^۱ مسئله مطروحه آن است که بار اثبات انجام اقدامات لازم بر عهده چه کسی است؟ و آنکه آیا خسارت ناشی از قصور از انجام اقدامات پیشگیرانه بوده است؟ دادگاه استیناف معتقد است چنین تعهدی یک تعهد ایجابی است و بار اثبات دعوی بر عهده کسی است که این تعهد را بر دوش دارد. دادگاه سپس به بررسی این مسئله می‌پردازد که آیا تعهد مذکور محقق شده است یا خیر. دادگاه اقدامات پیشگیرانه را به‌عنوان «مراقبت معقول» تعریف می‌کند که با توجه به شرایط شناخته‌شده در حین سفر، ماهیت سفر و محموله کشتی می‌تواند مورد انتظار باشد. دادگاه استیناف همچنین معتقد است ضروریات مقرر توسط مقامات رسمی تعیین و همگی به‌درستی توسط مالک محقق شده‌اند.

دامنه مفهوم تعهد به انجام اقدامات پیشگیرانه در حوزه بیمه دریایی توسط مراجع قضایی مورد بررسی قرار گرفته است. در این مورد می‌توان به پرونده *کاست فریزر*^۲ در دیوان عالی کانادا

1. Nova Scotia Court of Appeal

2. *Coast Ferries Ltd. v. Century Ins. Co. of Canada et al.*, Supreme Court Judgments, [1975] 2 S.C.R. 477, at: <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/en/item/5441/index.do>.→

اشاره نمود. در این پرونده هر دو دادگاه بدوی و استیناف معتقد بودند که در خسارت به بارآمده، عدم قابلیت دریانوردی شناور «علت نزدیک» (Proximate Cause) بوده که به خاطر بارگیری اشتباه به وجود آمده است و مقصر آن هم کاپیتان کشتی است. دادگاه بدوی حکم کرد که خسارت به نوعی بوده که توسط بیمه‌نامه پوشش داده می‌شود؛ چراکه مالک از مسئولیت فارغ بوده است. اما دادگاه استیناف به این خاطر که مالک در بذل توجه لازم به بررسی اینکه آیا شناور به خوبی بارگیری شده است یا نه، مسئول بوده است، حکم دادگاه بدوی را نقض می‌کند. دیوان عالی خواسته مالک را رد می‌کند و معتقد است حکم دادگاه استیناف در مورد لزوم اتخاذ اقدامات پیشگیرانه صحیح است و مالک در اعمال دستورالعمل‌های بارگیری صحیح اشتباه کرده و اقدامات لازم برای بررسی عمل کاپیتان را انجام نداده است.

درواقع دیوان عالی در این پرونده به این مسئله پرداخته است که آیا در صورت رعایت اقدامات پیشگیرانه توسط مالک، قصور کاپیتان کشتی در بارگیری به وجود می‌آید؟ دادگاه معتقد است زمانی که مالک مسئولیت بارگیری را کاملاً به کاپیتان واگذار می‌کند، وظیفه مالک آن بوده است تا اطلاعات کافی درباره چگونگی بارگیری کشتی را به کاپیتان بدهد تا او قادر باشد در سایه مهارت و تجربه خود، برآوردی صحیح در خصوص انجام یک بارگیری مناسب داشته باشد؛ اما مالک این کار را انجام نداده است. این اطلاعات ضروری بوده‌اند؛ چراکه دستورالعمل‌های موجود در مورد قایق لازم می‌دانست که کاپیتان بار را بر روی شناور به صورت وارونه سوار کند. بر اساس چنین روشی اقلام سنگین‌تر باید در جلوی عرشه قرار گیرند، تا دماغه شناور را در آب فرو برند. مالک چنین اطلاعات فنی را در اختیار داشته است، اما هیچ‌کدام از این

→ این پرونده به یک قایق موتوری تبدیل شده مربوط می‌گشت که در تجارت ساحلی استفاده می‌شد و حامل بار بین ونکوور و لافلورو انلت بود. کاپیتان آن کی. آر. وات (K.R. Watt)، و دستیارش پی. جی. اسنو (P.J. Snow)، هر دو دارای گواهی‌نامه صلاحیت به‌عنوان کاپیتان شناورهای تجاری خانگی با محدود ۳۵۰ تن بودند. دادگاه نتیجه‌گیری می‌کند که سبب خسارت، وضعیت بارگیری کشتی به‌گونه‌ای بوده است که در سرعت نهایی، حدود ۷.۵ گره دریایی، کشتی موجی با ارتفاع دو فوت ایجاد می‌کرده که در نتیجه آن حتی در دریای کاملاً آرام موجی شکل می‌گیرد که راه آن به سمت پاشنه و به سمت هواکش است که در آن شرایط به‌درستی باز نگه‌داشته شده بود. ورود آب به مخزن از این طریق کشتی را منحرف کرده و تا زمانی که کشتی تعادل خود را از دست داده و به پهلو چرخیده، آب وارد کشتی می‌شده است.

اطلاعات به صورت کتبی یا شفاهی به کاپیتان داده نشده‌اند.^۱ با این حال، رویه قضایی همچنین مؤید آن است که در فقدان توافق مصرح طرف‌ها، بروز قصور از جانب بیمه‌شده موجب ساقط شدن تعهد بیمه‌کننده نمی‌شود؛ چراکه یکی از آثار بیمه‌نامه حمایت از بیمه‌شده در برابر آثار قصور است.^۲ بر این اساس می‌توان گفت دامنه اقدامات پیشگیرانه به حفظ قابلیت دریانوردی محدود می‌ماند و نیازی به معاینه کشتی به صورتی که تمام معایب، حتی کوچک‌ترین و بی‌اهمیت‌ترین آنها را شناسایی کند، گسترش نمی‌یابد. در این تعبیر، پیروی از دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا و استفاده از اطلاعات ضروری برای هدایت، ناوبری و حتی بارگیری کشتی بخشی از مفهوم «اقدامات پیشگیرانه» تلقی می‌شوند. همچنین در رویه قضایی استخدام یکی از مشهورترین و خوش‌نام‌ترین تعمیرگاه‌های کشتی نیز به معنی «اتخاذ تمام اقدامات معقول» تعبیر شده است.^۳

۱. بر اساس اطلاعاتی که دادگاه در اختیار داشته در سال ۱۹۶۰ مالک کسب دانش در مورد ویژگی‌های هیدرواستاتیک در ارتباط با کشتی برنتوود (Brentwood) را مطلوب یافت و آقای آلان (Mr. Allan) را که یک طراح کشتی در نیروی دریایی است، برای انجام آزمایش‌های انحراف بر روی این قایق و برای حصول اطمینان از آن اطلاعات، استخدام می‌کند. هدف از این آزمایش‌ها آن بود تا انحراف از محدودیت‌های بار، توزیع بار و وزن باری که کشتی می‌تواند حمل کند، به دست آید. آقای آلان یک گزارش کتبی به مالک داد و به صورت شفاهی به مالک کشتی مسئله کج‌شدگی شناور را بیان کرد. دادگاه معتقد است که شواهد واضح است که کاپیتان نمی‌توانسته کاملاً از اطلاعات به دست آمده در گزارش آزمایش انحراف به طور کامل استفاده کند، حتی اگر آنها را دیده باشد و البته این گزارش هیچ اطلاعاتی درباره محدودیت‌های انحراف شناور به او نمی‌داد؛ چراکه آقای آلان این محدودیت را در گزارش قید نکرده بود، بلکه به طور شفاهی به مالک بیان کرده است. دادگاه نتیجه می‌گیرد که به طور واضح، قرار دادن گزارش انحراف در شناور جایگزینی کاملاً ناکافی برای دستورالعمل‌های بارگیری مناسب که بر اساس گزارش‌های انحراف هستند، تلقی می‌شود. به علاوه هیچ علامتی برای نشان دادن سطح آبخور کشتی بر روی بدنه آن وجود نداشت، در گذشته این کشتی بارها باری بیشتر از محدودیت‌های اشاره شده توسط گزارش آقای آلان حمل کرده است و هیچ سیستمی توسط مالک برای مطمئن شدن از اینکه اطلاعات مورد نیاز در دفتر روزنامه کشتی درج شود، وجود نداشته است.

2. “negligence on the part of the assured... does not exempt the insurer from liability though the loss is caused thereby, for one of the main objects of insurance is to protect the assured against the consequences of negligence” Williams v. Canada (1984), 7 C.L.I. 198 at 211, cited by: Brad M. Caldwell, *Marine Insurance Coverage For, Negligence*, Marine Insurance Association Of British Columbia, May 29, 2006, At: <http://www.admiraltylaw.com/fisheries/Papers/ins%20coverage%20for%20negl%20pdf.pdf>.

3. Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd, (The Muncaster Castle) [1961] AC 80) 7).

لزوم انجام اقدامات پیشگیرانه در ارتباط با مفهوم عیب پنهان با ویژگی قابلیت دریانوردی کشتی پیوند خورده است. در واقع در صورت بروز یک عیب، سؤالی که باید بدان پاسخ داد، آن است که آیا یک مالک محتاط و با دقت پیش از آغاز سفر، اقدامی برای کشف و رفع عیب انجام می‌داده است یا خیر؟ در نتیجه تعهد به حفظ قابلیت دریانوردی یک تعهد مطلق نیست و بسته به ماهیت کشتی، و سفری که پیش‌رو دارد، الزامات آن متغیر خواهد بود. بنابراین قابلیت دریانوردی باید بر اساس رویه متداول در این صنعت، در زمان مقتضی و تا زمانی که چنین اقداماتی «معقول» تلقی می‌شوند، سنجیده شود. می‌توان گفت تاوایی که به مفهوم «عیب پنهان» مربوط می‌شود، مفهوم «قابلیت دریانوردی» هم یک مفهوم مطلق است و هم یک مفهوم نسبی، در این معنی که معیارهایی که هر کشتی در سفر خود باید مدنظر قرار دهد یک مفهوم نسبی است، اما در صورت تعیین این معیارها، قابلیت دریانوردی به یک مفهوم مطلق تبدیل می‌شود؛^۱ در این صورت عدم آگاهی مالک از وجود نواقص، یا حتی اتخاذ بهترین راه‌کارها برای رفع آن، به‌عنوان دفاع قابل استماع نیست.^۲ رویکرد دوم به مفهوم قابلیت دریانوردی آن را یک مفهوم عینی می‌داند که بر اساس مؤلفه‌هایی متفاوت قابلیت دریانوردی کشتی بررسی می‌شود. این مؤلفه‌ها ممکن است به ساخت کشتی، مخازن آن یا تجهیزات آن، صلاحیت و مهارت خدمه و کفایت مدارک بازگردد. باین‌حال، چنین مؤلفه‌هایی ممکن است باهم هم‌پوشانی داشته باشند. در این صورت حتی عیبی که ممکن است فراوان تلقی شود، نمی‌تواند موجب فقدان قابلیت دریانوردی یک کشتی گردد.^۳

1. *Steel And Craig v The State Line Steam-Ship Co: Scs 31 Mar 1877*, 3 App Cas 72, at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff82060d03e7f57ebaf72>.

2. *McFadden v Blue Star Line* [1905] 1 KB 697, cited by: Ahmad Hussam Kassem, *The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*, Thesis Submitted to the University of Wales in fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Philosophy of Law, Swansea University, 2006, p. 20, at: <http://discovery.ucl.ac.uk/6988/1/6988.pdf>.

3. *Eridania S.P.A. And Others v. Rudolf A. Oetker And Others* (THE "FJORD WIND") 1 Lloyd's Rep 307, p 319, at: https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Articles/Unseaworth_DueDil.asp.→

۳. گسترش مفهوم عیب پنهان به تجهیزات بندری

نکته دیگر دامنه عیوبی است که در مورد آنها می‌توان به عیب پنهان استناد کرد. به عبارت دیگر، آیا این بند را صرفاً باید به عیوب مخفی موجود در کشتی اختصاص دهیم یا عیوب سایر وسایل را نیز در برمی‌گیرد. در پاسخ به این پرسش با مراجعه به مقررات کنوانسیون‌های سه‌گانه و نظر به اینکه در باب دوره زمانی مسئولیت متصدی حمل در مقررات لاهه به ضابطه چنگال تا چنگال و در کنوانسیون هامبورگ بندر تا بندر و در نهایتاً در کنوانسیون روتردام ضابطه درب تا درب را اعمال نموده است، می‌توان قائل به این امر شد که عیب پنهان موجود در وسایلی که جهت تخلیه کالا و به‌طور کلی تجهیزات بندری موجود است و باعث ورود خسارت می‌گردد، در شمول مفهوم عیب پنهان قرار می‌گیرد.^۱

نمونه‌ای از رویه قضایی که در آن دامنه مسئولیت متصدی حمل گسترش یافته است، پرونده صاحبان کشتی چارچینگ در مقابل حاتم عابد الباقی،^۲ است. در این پرونده رویه قضایی نه تنها مسئولیت متصدی حمل را در زمان تخلیه پذیرفته، بلکه این مسئولیت را تا زمان تحویل کالا به تحویل‌گیرنده گسترش داده است. در این دعوا خواهان پس از اینکه این محموله باری در بندر

→ در این پرونده کشتی پیش از حادثه موردنظر، دارای سابقه شکستگی متعدد در شفت اصلی انتقال نیرو در موتور بوده است؛ اما علی‌رغم بازرسی‌های صورت‌گرفته علت اصلی حادثه مخفی باقی‌مانده بود و امکان کشف آن نیز به اثبات نرسید. به دلیل تعمیرات الزامی که برای کشتی به وجود آمده بود، تحویل بار با تأخیر مواجه شد و موجب خسارت گردید. دادگاه بدوی معتقد بود که کشتی در بدو سفر فاقد قابلیت دریانوردی داشته؛ چراکه در خلال سفر حادثه‌ای رخ نداده است که وضعیت موتور را تغییر دهد. علی‌رغم اقدامات احتیاطی که مالک پیش از سفر انجام داده است، دادگاه استیناف نیز معتقد است، این امر فی‌نفسه برای ساقط شدن تعهد به انجام اقدامات پیشگیرانه کافی نبوده و صاحب کالا نیازمند اثبات وجود یک رابطه علی میان خسارت و عیب، نیست. در این پرونده دادگاه مالک را بر اساس تعهد به انجام اقدامات پیشگیرانه مؤثر و کافی مسئول شناخت.

۱. محمد زاده وادقانی، علی‌رضا، **مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی**، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، بهار ۱۳۸۱، شماره ۵۵، ص ۸۴.

2. *The Owners of Charching Vessel v. Hatim Abed El Bagi*, Supreme Court decision, No 1463./1993, cited by Ghada Awad M. Shawgi, *Liability of the Sea Carrier in the International Carriage of Goods by Sea*, Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirement of the Master of Laws (LL.M.) Degree of the University of Khartoum, 2003, at:

<http://khartoumspace.uofk.edu/bitstream/handle/123456789/10047/Liability%20of%20the%20Sea%20Carrier%20in%20the%20International.pdf?sequence=1>

سودان در یک کشتی باری کوچک تخلیه شد، مدعی خسارت وارده به یک دستگاه الکترونیکی که از سوی متصدی حمل و نقل بر روی کشتی چارچینگ حمل شده بود، گردید. دیوان عالی کشور سودان اعلام کرد اگرچه کشتی باری کوچک متعلق به بندر بوده است، مقامات بندری مسئول نیستند و اینکه فرایند تخلیه بار در یک کشتی کوچک باری در مدت زمان حمل و نقل دریایی کالاها قرار گرفته است، تنها زمانی کامل می شود که کالاها به مرسل‌الیه تحویل داده شود. بنابراین، متصدی حمل و نقل در قبال خسارت‌ها مسئول است.^۱

مسئله قابلیت استناد به عیوب پنهان در ماشین‌آلات بندری که موجب خسارت شده‌اند، به‌عنوان مبنایی برای معافیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت در پرونده شرکت سونی نیز مورد بررسی قرار گرفته است.^۲ در این پرونده کانتینر حامل نوارهای ویدئویی شرکت سونی در اثر خرابی چنگک جایجا کننده کانتینر در بندر سقوط کرده و به محموله خسارت وارد شده است. مسئله مطرح شده در برابر دادگاه این بود که آیا عیب موجود در موتور چنگک ناشی از یک عیب پنهان یا یک علت غیرقابل پیش‌بینی بوده است؟ در این خصوص دادگاه به شواهد ارائه شده از سوی طرفین دعوا در خصوص علت عیب در موتور چنگک توجه نشان می‌دهد. خواندگان معتقد بودند ترک‌های ریزی در پیستون موتور وجود داشته است که یک عیب پنهان تلقی می‌شود. در مقابل، خواهان معتقد است حادثه به عیب عملکرد کلید توقف دستگاه مربوط می‌شود و خواننده یا از آن مطلع بوده یا باید مطلع می‌بوده است. در این مورد دادگاه به نفع خواهان رأی می‌دهد و استدلال خواننده برای اثبات این امر را که عیب موجود یک عیب پنهان است، کافی تلقی نمی‌کند.^۳

همچنین، در ارتباط با گسترش مفهوم عیب پنهان به تجهیزات بندری برخی معتقدند، در صورتی که متصدی حمل و نقل در تأسیسات بندری دارای کنترل باشد، چنین تجهیزات و

۱. ماده ۷ مقررات لاهه.

2. "Sony Magnetic Products Inc. v. Meriventi O/Y United States Court of Appeals, Eleventh Circuit, 23 January 1989 863 F.2d 1537," *Admiralty Practicum*: Vol. 1989: Iss. 1, Article 5. Available at: https://scholarship.law.stjohns.edu/admiralty_practicum/vol1989/iss1/5.

3. See: Larry A. DiMatteo, *International Business Law and the Legal Environment: A Transactional Approach*, (London: Taylor & Francis, 2017), p. 396.

تأسیساتی در زمره چرخه کاری حمل و نقل توسط متصدی قرار می‌گیرند^۱ و لذا متصدی می‌تواند به عیب پنهان استناد کند.^۲ همچنین در دعوی کورپوریشن آرجانتینا به طرفیت رویال میل لاینز، دادگاه وجود عیوب مخفی موجود در ماشین‌آلات، جرثقیل و لوازم بندری را به شرط اینکه این عیوب با دقت و مراقبت لازم قابل کشف نباشد، موجب معافیت متصدی حمل دانست.^۳

مسئله‌ای مشابه در خصوص عیوبی که ممکن است در کانتینری که متعلق به مالک یا فرستنده کالا است، قابل طرح است. در این مورد بر اساس مقررات لاهه، سه دفاعیه توسط متصدی قابل طرح است: نخست فعل و ترک فعل صاحب کالا، عیب در بسته‌بندی و عیب پنهان در کانتینر.^۴

بنابراین می‌توان گفت چنانچه متصدی حمل بر تجهیزات بندری دارای کنترل مدیریتی مؤثر باشد، می‌تواند به وجود عیب پنهان در تجهیزات بندری برای معافیت از مسئولیت استناد نماید و در غیر این صورت امکان استفاده از این امکان مقرر در کنوانسیون را ندارد.

۱. در این خصوص عنوان گشته است که مسئولیت‌های متصدی به مواردی که پیش از قرار گرفتن کشتی در «مدار» (Orbit) او رخ داده‌اند، قابل تسری نیست.

Riverstone Meat Co. Pty Ltd. v. Lancashire Shipping Co. Ltd. The MUNCASTER CASTLE, (1961) 1 Lloyd's Rep. 57.

در این پرونده مسئله اعمال نظارت کافی پیش از سفر در خصوص پوشش و لوله‌های طوفان مورد بررسی قرار گرفته است. با آنکه پوشش و لوله‌ها در سفر پیشین و همراه با بازرسی خود و لوله‌ها تعویض شده بود اما پیچ‌های پوشش به خوبی محکم نشده بودند. سؤالی که در برابر دادگاه قرار داشت آن بود که آیا قصور تعمیرکار در بستن پیچ‌ها، که در بازرسی‌های معمول قابل تشخیص نیست، می‌تواند موجب مسئولیت مالک کشتی به علت خسارت وارده به محموله شود. در واقع مسئله قابلیت بررسی آن است که آیا مالک کشتی نظارت کافی را انجام داده است. دادگاه معتقد است چنین نظارتی صورت گرفته و لذا مالک را فاقد مسئولیت تشخیص داد. با قیاس این وضعیت می‌توان عنوان داشت، در صورتی که تسری این مسئولیت به مواردی از چرخه حمل و نقل که پس از حمل با کشتی قرار دارد، متصدی می‌تواند به مبانی رافع مسئولیت خود استناد نماید.

2. G. H. Treitel, Francis, Martin Baillie Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, 3rd (edn.), (London: Sweet & Maxwell, 2011), p. 718.

3. *Corporation Argentina de Productores v. Royal Mail Lines Ltd*, [1939], Carr, Indira, *International Trade Law*, Fourth Edition, (Routledge, London, 2010), p. 253.

4. See: Baris Soyer, Andrew Tettenborn, *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Uni-modal and Multi-modal Transport in the 21st Century*, (London: Tylor & Francis, 2014).

نتیجه گیری

نظر به رویه‌های قضایی موجود عیوب مخفی صرفاً به عیوبی اطلاق می‌گردد که نه تنها با بررسی ساده قابل کشف نباشند، بلکه پی بردن به وجود آنها مستلزم بررسی فنی و کارشناسی هست. عیوب مخفی را باید از سایر مقوله‌ها همانند ایرادات ناشی از طراحی و ساخت کشتی متفاوت دانست. این عیوب باید در ذات وسایل کشتی مخفی و مربوط به کیفیت قطعه‌ای که در کشتی مورد استفاده قرار می‌گیرد، باشد. البته باید توجه داشت وجود این عیوب را باید در دوره‌ای که برای استفاده از آن قطعه تعیین شده است، منظور نمود و عیوبی که در نتیجه استفاده زیاد و فرسودگی حاصل می‌گردد، در شمول معافیت متصدی حمل از مسئولیت قرار نمی‌گیرد. همچنین در تعیین گستره این عیوب به عنوان موارد معافیت، این عیوب نه تنها دربرگیرنده خود کشتی به عنوان وسیله حمل و نقل می‌گردد، بلکه تنها در فرض کنترل مؤثر مدیریتی بر تجهیزات بندری ممکن است به سایر ابزار و وسایل مرتبط به حمل جهت بارگیری و تخلیه بار که مورد استفاده قرار می‌گیرد، نیز دربرگیرد. نهایتاً اینکه امروزه با توجه به پیشرفت‌های فناوری و پیچیده شدن تجهیزات مورد استفاده در کشتی‌ها، پی بردن به عیوب مخفی به مراتب مشکل‌تر شده است و به نظر می‌رسد با توجه به این پیچیدگی‌ها و عدم تخصص و توانایی صاحبان بار در جهت اثبات وجود این عیوب در زمان بروز خسارت به کالا، تنها می‌توان از طریق مؤسسات بیمه که خسارت وارده ناشی از عیوب مخفی را تحت پوشش خود قرار می‌دهند، از صاحبان کالاها حمایت نمود؛ چراکه این مؤسسات هم تخصص و هم توانایی اثبات این عیوب را دارا هستند و در محاکم می‌توانند بهتر از صاحبان بار در برابر مالکان کشتی ظاهر شوند...

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

کتاب

۱. امید، هوشنگ، *حقوق دریایی*، جلد ۱، تهران: مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۵۳.

مقاله

۲. محمدزاده وادقانی، علی‌رضا، *مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی*، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، بهار ۱۳۸۱، شماره ۵۵.

ب) منابع انگلیسی

Books

3. David Joseph Attard, Malgosia Fitzmaurice, Ignacio Arroyo, Norman Martinez, Elda Belja, (Eds.), *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume II: Shipping Law*, (Oxford: Oxford University Press, 2016).
4. Susan Hodges, *Law of Marine Insurance* (London: Cavendish Publishing Limited, 1996).
5. Joseph Arnould, *Law on Marine Insurance and Average*, (London: London, Stevens and Sons, Ltd., 1921).
6. Ozlem Gurses, *Marine Insurance Law*, (London: Routledge, 2015).
7. Larry A. DiMatteo, *International Business Law and the Legal Environment: A Transactional Approach*, (London: Taylor & Francis, 2017).
8. G. H. Treitel, Francis, Martin Baillie Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, 3rd (edn.), (London: Sweet & Maxwell, 2011).
9. Baris Soyer, Andrew Tettenborn, *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Uni-modal and Multi-modal Transport in the 21th Century*, (London: Tylor & Francis, 2014).
10. Indira Carr, *International Trade Law*, (Routledge, London, 2010).
11. Ahmad Hussam Kassem, *The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*, Thesis Submitted to the University of Wales in fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Philosophy of Law, Swansea University, 2006, p. 20, at: <http://discovery.ucl.ac.uk/6988/1/6988.pdf>.

12. Ghada Awad M. Shawgi, *Liability of the Sea Carrier in the International Carriage of Goods by Sea, Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirement of the Master of Laws (LL.M.) Degree of the University of Khartoum*, 2003, at:
<http://khartoumspace.uofk.edu/bitstream/handle/123456789/10041/Liability%20of%20the%20Sea%20Carrier%20in%20the%20International.pdf?sequence=1>.

Papers

13. Trine-Lise Wilhelmsen, “Hull Insurance of “Latent defects” – i.e. Errors in Design, Material or Workmanship”, *Scandinavian Studies in Law*, 46, 9 (2004).
14. Charles Taylor , “A Commentary on the International Hull Clauses”, Richards Hogg Lindley 2003 IHC Review , at:
<https://www.ctplc.com/media/72223/A-Commentary-on-the-International-Hull-Causes.pdf>.
15. INSIGHT, “Brief comparison of the provisions contained in the Nordic Plan, introduced in 2013, and the Institute Time Clauses Hulls 1983 (ITCH)”, online, 24 MAR 2014, at:
<http://www.gard.no/web/updates/content/20739836/brief-overview-of-the-nordic-plan-and-institute-time-clauses-hulls-itch>.
16. Brad M. Caldwell, “Marine Insurance Coverage For, Negligence”, Marine Insurance Association Of British Columbia, May 29, 2006, At:
<http://www.admiraltylaw.com/fisheries/Papers/ins%20coverage%20for%20negl%20pdf.pdf>.
17. “Sony Magnetic Products Inc. v. Merivienti O/Y United States Court of Appeals, Eleventh Circuit, 23 January 1989 863 F.2d 1537,” *Admiralty Practicum*: Vol. 1989: Iss. 1, Article5. Available at:
https://scholarship.law.stjohns.edu/admiralty_practicum/vol1989/iss1/5.

Judicial Precedent

18. *Sipowicz v. Wimble* 370 F. Supp. 442 (1974) *The GREEN LION*, at:
<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/370/442/1801161/>.
19. *Thames and Mersey Marine Insurance Co Ltd v Hamilton, Fraser and Co, ‘Inchmaree’* (1887) 12 AC 484, HL.
20. *Hutchins Brothers v Royal Exchange Assurance Corp* [1911] 2 K.B. 398.

21. *Reisman v. New Hampshire Fire Ins. Co.*, 312 F.2d 17, 20 (5 Cir. 1963) ,
at: <https://casetext.com/case/reisman-v-new-hampshire-fire-insurance-company>.
22. *Waterman S. S. Corp. v. United States S. R. & M. Co.*, 155 F.2d 687, 691
(5 Cir.), cert. denied, 329 U.S. 761, 67 S.Ct. 115, 91 L.Ed. 656 (1946), at:
<https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/155/687/1563506/>.
23. *Jackson v Mumford*, (1902) 8 Com Cas 61; (1904) 9 Com Cas 114, CA.
24. *Brown v Nitrate Producers' SS Co* (1937) 58 Ll L Rep 188.
25. *Caribbean Sea*, [1980] 1 Lloyd's Rep 338.
26. *Scindia Steamships Ltd v The London Assurance*, [1937] 1 KB 639.
27. *Lloyd Instruments Ltd v Northern Star Insurance Co Ltd*, Miss Jay Jay
[1985] 1 Lloyd's Rep. 264, ref [1987] 1 Lloyd's Rep. 32 CA.
28. *J. J. Lloyd Instruments Ltd. v Northern Star Insurance Co. Ltd.* "Miss Jay
Jay" [1987] 1Lloyd's Rep 32.
29. *Ballantyne v. Mackinnon* (1896) 2 Q.B. 455.
30. *Wayne Tank and Pump Co. Ltd. v. Employers Liability Assurance
Corporation Ltd.* (1974) Q.B. 57.
31. *Leyland Shipping Co. Ltd. v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd.*
(1918) A.C. 350.
32. *Secunda Marine Services Ltd. v. Liberty Mutual Insurance Co. et al.*,
(2006) 245 N.S.R.(2d) 241 (CA), at: <https://ca.vlex.com/vid/secunda-marine-v-liberty-680566377>.
33. *Williams v. Canada* (1984), 7 C.C.L.I. 198.
34. *Steel And Craig v The State Line Steam-Ship Co*: Scs 31 Mar 1877, 3
App Cas 72, at:
<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff82060d03e7f57ebaf72> .
35. *McFadden v Blue Star Line* [1905] 1 KB 697.
36. *Eridania S.P.A. And Others v. Rudolf A. Oetker And Others* (THE
"FJORD WIND") 1 Lloyd's Rep 307, p 319, at:
https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Articles/Unseaworth_DueDil.asp.
37. *Project Asia Line Inc of Delaware and United Shipping Services Limited
v Andrew Shone & Others* ("The Pride of Donegal") English High Court,
Commercial Court: Andrew Smith, J.: 24 January 2002 EWHC 24 [2002]
1 Lloyd's Rep 659, at:
https://archive.onlinedmc.co.uk/pride_of_donegal.htm.

38. Coast Ferries Ltd. v. Century Ins. Co. of Canada et al., Supreme Court Judgments , [1975] 2 S.C.R. 477 , at: <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/en/item/5441/index.do>.
39. The Owners of Charching Vessel v. Hatim Abed El Bagi, Supreme Court decision, No 1463./1993
40. Sony Magnetic Products Inc. v. Merivienti O/Y , United States Court of Appeals, Eleventh Circuit, 23 January 1989 863 F.2d 1537.
41. Thomas v Tyne & Wear Insurance Association [1917] 1 KB 938.
42. Compagnia Maritima San Basilio SA v Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (The Eurysthenes) [1976] 2 Lloyd's Rep 171.
43. Riverstone Meat Co. Pty Ltd. v. Lancashire Shipping Co. Ltd. The MUNCASTER CASTLE, (1961)1 Lloyd's Rep. 57.
44. Corporation Argentina de Productores v. Royal Mail Lines Ltd,[1939].