

6.2.1 Principle Case Law- UK Legislation

It is appropriate to consider the decisions reached, first under English law and then under certain other jurisdictions, in several specific cases that have relevance to this issue. Selective cases have been chosen in this context, being principally those most recent cases involving energy or shipbuilding construction projects and offshore in

nature, although one (the first mentioned) relates to an onshore energy construction project. This is highly selective commentary on issues relative to the status of Assured under the policy and whether a subrogation waiver may be conferred on various parties.

6.2.1(a) *Petrojina (UK) Ltd. v. Magnaload (UK 1984)*

The pertinent issue in this case was whether insurers could exercise subrogation rights against a subcontractor who, by negligence, caused damage to a part of the project works that was not the subject of his sub-contract. It was not disputed that a number of subcontractors were covered by a policy arranged by the head contractor on the full project works. However, it was contended that the subcontractor had no Insurable interest in the whole project works. Insurers' arguments, brought in the name of the Principal, were defeated in a judgement by Lloyd J. who stated that:

((In the case of a building or engineering contract, where numerous different subcontractors may be engaged there can be no doubt about the convenience from everybody's view including I would think, the insurers, of allowing the head contractor to take out a single policy covering the whole risk, that is to say covering all contractors and subcontractors in respect of loss or damage to the entire contract works. Otherwise each subcontractor would be compelled to take out his own separate policy. This would mean, at the very least, extra paperwork; at worst it could lead to overlapping claims and cross claims in the event of an accident. Furthermore the cost of insuring his liability might, in the case of a very small subcontractor be uneconomic. The premium might be out of all proportion to the value of the sub-contract. If the subcontractor had to insure his liability in respect of the entire works, he might well have to decline the contract"

This was an eloquent statement in support of the rationale for the Principal controlled approach, and reflected the commonly held view of the purpose and intent of the concept. However, later cases, as detailed in the following two judgements, took a somewhat contrary view on certain specific issues.

6.2.1(b) *The Charles Darwin (1992)*

This case involved Appledore Ferguson Shipbuilders versus Stone Vickers Ltd. (UK Court of Appeal 1992), known in industry circles as the *Charles Darwin* judgement. The case involved a subrogation action on behalf of insurers brought in the name of Appledore Ferguson Shipbuilders (Appledore) as a counter claim against Stone Vickers Ltd (Stone Vickers). This was in respect of certain costs that had formed part of a claim made by Appledore under a shipbuilder's risk policy on a research vessel, *Charles Darwin*, that had been settled in full by the insurers to Appledore. The latter had been contracted by National Environmental Research Council to build a research vessel, *Charles Darwin*, and under a sub-contract between Appledore and Stone Vickers the latter were to provide a single screw controllable pitch propeller and certain ancillary equipment. During sea-trials on the vessel, the propeller was found to 'sing', recording noise and vibration above levels specified in the sub-contract.

Appledore was a subsidiary of British Shipbuilders who had effected a ship-building risk policy by means of a declaration under an Open Cover facility. The Open Cover declaration included Appledore and, inter alia, their subcontractors, as the Assured under the policy. Following discovery of the defect Appledore claimed under the policy in respect of costs of rectification and, although it should be noted that the propeller itself was not physically damaged, and on a true construction of the coverage the insurers were not strictly liable, the claim was paid in full on a 'without prejudice' basis.

Having paid this loss the insurers sought to exercise their rights of subrogation against Stone Vickers. Initially, under a preliminary issue tried in the High Court, it was ruled that this claim would fail. However, the decision was reversed in the Court of Appeal having regard to the status of the applicable sub-contract at the time of the declaration under the Open Cover, the absence of any evidence that it was the intent to provide insurance to Stone Vickers and the nature of reciprocal indemnities between the two parties. At the time of the declaration under the Open Cover the relevant sub-contract had not been concluded, although it was expected that Stone Vickers would be awarded the contract for design and manufacture of the propeller. The judgement took into account that no communication had been made between Appledore and Stone Vickers with respect to insurance at any stage, and the sub-contract, when entered into, did not provide for Appledore to insure in the joint names of themselves and Stone Vickers. Since the insurance policy did not include rectification of non damage defect it was inconsistent, in the judge's view, that it would be for the benefit of Stone Vickers for the subject claims. Furthermore, Stone Vickers had separately insured its liability pursuant to a Guarantee and Defects Liability clause in the contract and in recognition of the way in which a reciprocal indemnity clause would operate.

Considering all these facts, the judge concluded that Stone Vickers was not intended to have, and therefore did not have, the benefit of the Appledore insurance as a co-assured. The judge also considered that the policy could not be construed to cover subcontractors on an autonomous basis who were unidentified, and incapable of identification, at the time the insurance was accepted. This point has implications for offshore CAR policies since many contractors and subcontractors would not necessarily be known at the time of the placement of the policy. This issue will be addressed further in other cases considered below and when the WELCAR form is analysed in the following chapters.

6.2.1(c) *National Oil Well (1993)*

In 1993 another case arose in the UK courts that addressed the question of whether a subcontractor was considered as an Assured under the CAR policy. The case in question relates to **National Oil Well (UK)** (hereinafter referred to as NOW) **versus Davy Offshore United (DOL)**. DOL had taken over, as head contractor, the responsibility to develop the Emerald Field in the North Sea in conjunction with Emerald Field Construction Limited. The circumstances surrounding this were not propitious from the start, since DOL had taken over from Sovereign

Oil and Gas numerous pre-existing sub-contracts for the provision of parts of the field development. The field development consisted of the conversion of a drilling rig to a floating production facility tied into a floating storage vessel and subsea satellite wellheads. The case involved the provision of a subsea wellhead completion system, under a sub-contract let by DOL to NOW, which related to the design, manufacture and supply of the equipment to DOL, but not installation, which was to be undertaken by others.

The items were delivered late and were considered by DOL to be defective so they withheld payment. NOW sued DOL for payment and, in turn, DOL counter claimed damages for late supply and rectification of defective parts. The cost of the rectification was covered under a CAR policy effected by DOL on behalf of itself and its subcontractors, and in this context it is of note that the policy contained the following clause:

"The interests of the Other Assureds shall be covered throughout the entire policy period (irrespective of contract period(s)) subject to full coverage as herein, unless specific contract(s) contain provisions to the contrary, in which event, insurance hereunder for such specific contract(s) only, shall be limited accordingly. The foregoing shall not operate to increase the limit(s) of liability contained herein"

CAR insurers settled the claim to DOL and then sought to exercise their rights of subrogation in the name of DOL. This was on the basis that they did not consider there was intent to include NOW for coverage post delivery of the items, having regard to the circumstances at the time of effecting insurance and the provisions of Clause 14.2 of the relevant contract, as detailed below. The counter claim by DOL largely comprised the expenditures relating to the defective parts that had been claimed under the CAR policy.

It is of note that the supply agreement between DOL and NOW contained a clause, 14.2, which reads as follows:

"The purchaser (DOL) shall on behalf of and in the joint names of the purchaser and the oil fields development group and the supplier and all sub-contractors insure on an 'all risks' basis the Work and materials in the course of manufacture until the time of delivery in the amount of the Contract Price. The supplier (NOW) shall however be responsible for making good any loss or damage at its own expense up to an amount of 10,000 pounds sterling each and of incident howsoever caused and irrespective of negligence on the part of the supplier which occurs before delivery of the work"

The clause was held to constitute DOL as agent for NOW, with authority vested in DOL to procure all risks insurance for the benefit of NOW. DOL argued that there was a clear intent to provide only limited insurance, i.e. for the work forming part of the sub-contract and, of most importance in this context, for the period only up until delivery of the items. As a consequence DOL, on behalf of the insurers, contended that the CAR policy would be restricted in the benefits provided to NOW only for the period up to delivery.

NOW's argument was based initially on the fact that they were a co-assured under the policy, which contained an express waiver of subrogation clause in favour of any Assured under the policy, including NO\V. There were a complex series of arguments raised on both sides that focused on a number of issues and it is beyond the remit of this narrative to explore these points to any length. However, a critical point raised by NO\V' was that, if the contract limited DOL's authority in terms of the procurement of insurance, NO\V had subsequently ratified DOL's conduct in entering into a wider policy on NOW's behalf. DOL disputed this on the basis that they had never intended to procure cover for NOW in extent wider than authorised by the contract. This led the court into an inquiry as to what was DOL's subjective intention with regard to the provisions of cover for NO\V, and an analysis of the authorities that may be in existence or implied with regard to the provision of wider cover.

In his judgement, Colman J. took into account that a further clause in the contract required NOW to procure third party liability insurance for loss or damage to property of third parties, including DOL, and that such loss or damage could only be occasioned after delivery of the items, and specifically this insurance was considered primary to any insurance carried by DOL. Colman J. also gave close consideration to the 'provisions to the contrary clause' referred to above, and felt that this supported extrinsic evidence to the effect that DOL's intent was to provide cover corresponding to the obligation DOL had assumed under Clause 14.2.

This, alongside consideration of other issues, led the judge to find that DOL had no intention and no authority at any material time to provide insurance to NOW wider than the duty laid down in the contract. Furthermore, while he accepted that NOW had the benefit of the waiver of subrogation, this could only be effective in respect of the extent of the benefits of cover to which NOW was entitled.

In considering previous authorities Colman J. also reached some conclusions that address some of the other points raised previously, in particular whether the contractor has the right to sue on a policy taken out on his behalf by the Principal, and whether the contractor must be specifically named at the time the policy is effected. With respect to the former the judge considered that if at the time the contract of insurance was made the Principal had express or implied authority to bind another party as co-assured, and intended to bind that party, the latter may sue on the policy as the undisclosed co-assured regardless of whether the policy described the class of co-assured of which he was or became a member. With respect to the second point, if at the time the policy was effected the Principal had no actual authority to bind another party to the insurance, but the policy is expressed to include the class of Assured to which that other party belonged, but as yet unidentified, such party can sue on the policy as co-assured, if it was intended by the Principal to create privity of contract with insurers on behalf of that party.

6.2.1(d) *BP versus Kvaerner and Cooper Cameron (2004)*

The most recent case to come before the UK courts has recognised the precedent established in *National Oil Well* but has, conversely, led to a result similar to

Good13!In 54' (refer 6.2.2), although the contractual circumstances are different. The case relates to **BP** Exploration Operating Company Ltd. (**BP**) versus Kvaerner Oilfield Products Ltd.(Kvaerner), as first defendant, and Cooper Cameron, (CCL) referred to as Part 20 Defendant. A trial of preliminary issues was held in the High Court, with judgement given in May 2004 and, as at the time of writing, may be appealed.

BP, as Operator of the *Schiehallion* field in the West Shetlands are of the North Sea, let contracts to Kvaerner and CCL for front end engineering and development of, respectively, subsea control modules and directional control valves, the latter being mounted on the wellheads supplied by CCL. The contracts between the three parties were interrelated and, initially, formed part of an alliancing agreement (refer 5.4.1). Following installation, and six months into the production phase, a number of the subsea control modules were found to be defective. In addition, the directional control valves were contaminated due to corrosion, leading to leakage from the valves. This was said to be attributable in part to the valve components being made of unsuitable materials, and faulty workmanship, faulty materials and faulty design in the umbilicals connecting the subsea control modules to the FPSO. The valves needed to be replaced and consequential damage was suffered to non-defective parts.

BP had placed a CAR policy on these components, including a wide Assured clause of a type contained in the *Good13!In 54'* case (refer 6.2.2), and had recovered certain costs for the rectification works. Insurers, having settled this loss, then sought to exercise subrogation rights in the name of BP against Kvaerner and CCL, on the basis that the damage was sustained after completion of installation of the equipment on the sea-bed. CCL was later removed from the action but was rejoined by Kvaerner by means of a Contribution Notice under a Civil Liability Act on the basis that CCL was liable to contribute to the damage as a result of defective material in the christmas trees supplied by CCL, in breach of their contract with BP.

The issues tried related to whether Kvaerner enjoyed the benefit of the subrogation waiver and, if not, whether CCL could then enjoy the benefit of subrogation waiver such that Kvaerner could not claim contribution from CCL.

As might be expected, the critical issue was the intent of the parties as evidenced in the applicable contracts, and in the background issues leading up to conclusion of the contracts. In considering these points much attention was focused upon the words of a clause determining the contractor's obligations and liabilities post delivery of equipment. This liability was in respect of contractual requirement for attendance by the contractor for services in connection with the installation, assembly, testing and start up of the equipment, including remedial works. In effect, this part of the clause sought to determine the contractor's post delivery obligations and liabilities pursuant to assistance and maintenance type activity. The problem for the court was that this clause then went on to define the CAR policy

terms that would be provided by BP, this coverage being expressed in broad terms and conferring on the contractor 'similar benefits under the policy to BP'.

Insurers, on behalf of BP, argued that the policy coverage available to the contractor would only be in respect of these limited services, not the contractor's whole performance. Against this it was argued on behalf of Kvaerner and CCL that the insurance part of the clause would have a separate existence to the liabilities part of the clause, and hence the insurance coverage would apply to the whole performance, not just these limited services.

In reaching his judgement Colman J. looked at the specific construction and syntax of the clause, and ancillary matters such as information contained in 'Notes on Insurance' appended to the contract. For example, these referred to a list of deductibles that related to many activities pre-delivery and installation. He concluded that the insurance clause did indeed have a separate existence to the liabilities clause and was therefore unrestricted. However, in reaching this decision, he acknowledged that while in many cases the full benefits of the policy would be made available, particularly in an alliance type of agreement, it is perfectly feasible that the parties may agree on restricted benefits being available, which would determine the coverage available to the contractor.

6.2.2 Goodwyn 'A':

While it could be said that the position under English law in relation to co-assured status and subrogation waiver was being clarified, a further decision in the Supreme Court of Western Australia in 1997 cast a different perspective on the issue. The case involved **Woodside Petroleum Development PTY Ltd and its Co-venturers (plaintiffs) versus Hardcastle and Richards/Earl and Wright PTY Ltd., (HREW), as first defendants, plus a further four defendants and a third party.**

Woodside Petroleum (Woodside), as Operator, and five other co-owning oil companies developed the *Goodwyn* platform on the North West Shelf Development zone, off Western Australia. The foundation design for the platform called for a specific pile installation methodology after problems were experienced with the previous platform installed in the area. During the piling works, insert piles, which were designed to fit into the installed main piles and achieve greater depth penetration, could not be driven to their intended depth owing to distortion of the pile tips of the main piles. There was, at the time, no known rectification other than cutting of the piles and removal of the platform jacket but, owing to the size and weight of the jacket, this may not have been feasible. Ultimately the problem was solved by the use of a special device inserted into the hole to expand out the sides of the pile. During this period of delay, which was in excess of twelve months, the installation barge remained on station at a considerable cost in stand-by time, while substantial additional costs were incurred by the Operator in maintaining and protecting the insured property. For example, the topsides of the platform awaiting installation were stored in an area subject to tropical cyclones and had to be removed to Fremantle for protection.

The owners claimed for the totality of such costs under a CAR insurance policy and, while compromised to some degree, the resulting settlement was one of the largest offshore CAR policy claims ever made. The trigger for recovery of rectification costs, stand-by costs, and consequential costs was that physical damage had been sustained to the pile tips. Having paid the loss, insurers considered their prospects of successful exercise of subrogation rights, encouraged by the previous decisions in the English courts.

The principle defendant parties included the designers of the platform jacket (HREW) as first defendant, their subcontractor, Hardrich Pty Ltd and Kvaerner Earl and Wright Inc, in a joint venture, as second defendant, both Australian entities, and Earl and Wright's parent, Enserch Corporation, a Texas based organisation, as third defendant, providing a performance guarantee on behalf of the joint venture. There were additional fourth and fifth defendants represented by Det Norske Veritas as design verification contractor, and the party to whom the design verification contract was assigned, Det Norske Veritas Classification A/S, who also provided a performance guarantee. It is interesting, therefore, that designers, performance guarantors and verification consultants were principle defendants in this case, rather than suppliers, fabricators and installation contractors.

The insurers brought the subrogation action in Woodside's name as plaintiffs and contended that the damage and consequent expenditures were due to design deficiencies for which each of the defendant parties was responsible. Insurers did not believe that the subrogation waiver in the CAR policy would extend to these parties, given the decision on the National Oil Well case, and furthermore contended that the two defendants providing performance guarantees could not be considered co-assured. This was on the basis that these parties were providing guarantees as against services or materials, and that the purpose of the guarantee was to provide Woodside with an indemnity for the very losses that were incurred under the policy.

The defendants all claimed additional Assured status under the policy, and in turn the benefit of the subrogation waiver. In addition, HREW contended that Woodside, and hence the insurers, were estopped from alleging that the policy did not contain a term that would prevent subrogation by virtue of representations made by Woodside to defendants leading up to the award of the design contract. This aspect of the case led to intense scrutiny of discussions and correspondence between Woodside and Enserch/HREW, since the latter had requested a specific waiver from Woodside's insurers in their favour and in response was informed that this was not necessary in view of the terms of the policy.

The CAR policy had a very wide Assured Clause, protecting the Principal and various categories of 'other Assureds', such as contractors, subcontractors, and such parties who have a contract with the Principal or any of the 'other Assureds'. It also contained a similar provision to the one that had received such detailed consideration in the National Oil Well case, namely:

"The rights under this insurance if assigned to an Assured shall only be exercised through the Operator; or at their direction. Where the benefits if this insurance have been passed to an Assured under a contract the benefits passed to that Assured shall be no greater than the benefits provided by this insurance"

In a comprehensive judgement, Anderson J. found substantially in favour of the defendants upon most of these matters. The judge concluded that all defendants would be considered Assureds under the Assured Clause, including designers, consultants and guarantors, since they comprised parties who, in the words of the policy "have, or in the past had, entered into agreement(s) in connection with the matters of Insurance and/or works, activities, preparations etc. connected therewith". He found, in addition, that such parties had an insurable interest in accordance with the Australian Marine Insurance Act 1909 (similar in this respect to the UK Act).

Council for the plaintiffs had argued that Woodside could control the extent of cover that could be made available by virtue of the contract (refer above clause), and so there was a need to refer to the contract to determine whether the defendant parties were entitled to coverage (refer National Oil Well case), but the judge was dismissive on this point. It is interesting that in his judgement Anderson J. felt that the referenced clause was exclusively concerned with assignments of the policy to purchasers or assignees. Clearly this is a wholly mistaken assumption, although it was not the only rationale applied by the judge. Effectively the judge concluded that parties detailed in the Assured clause had a right to the benefit of coverage by force of the policy itself, rather than by force of a separate contract determining the extent of benefits that could be made available, a judgement that is very much at odds with the National Oil Well case. In fairness, the judge did consider the precedent established in the English court in National Oil Well, but felt this had less relevance to the *Goodfellow* case, since he considered the former was more concerned with the laws of agency. Under a previous Australian ruling the use of doctrines established in the field of agency to determine rights of non party beneficiaries was expressly disapproved.

Anderson J. also considered the assertion in National Oil Well that rights of subrogation would co-exist with coverage. The point, previously referenced, is that if the policy did not confer coverage upon a co-assured, then subrogation rights would be available to insurers. This, too, was dismissed on the basis of decisions made prior to National Oil Well, including *Petrofma (UK) Ltd v. Magnaload Ltd.*, and in consideration of the manner in which project insurance is arranged to protect multifarious parties in an efficient and economic way.

The judge found in favour of the plaintiffs in respect of estoppel. Having considered the proper construction of the Policy, including the waiver of subrogation, he concluded that the plaintiffs were not estopped from proceeding to claim subrogation rights against the defendants by virtue of their conduct during the negotiations on the relevant contracts. Notwithstanding this point, this whole judgement represented a comprehensive victory for the co-assured defendants.

In consideration of this judgement a number of insurers appealed, but an equally, if not more dismissive, judgement in the Court of Appeal found in favour of the defendants.

6.2.3 USA Legislation

The position under US law is more difficult to analyse, partly because the American federal system bifurcates jurisdiction between federal law and laws enacted by individual states. Offshore construction activity is widespread in the Gulf of Mexico and on the continental slopes off Alaska, and California, and it is not within the remit of this book to examine all such applicable legislation in the states involved. However, some trends have emerged and there have been several specific cases related to offshore construction policies that have come before the courts. A very brief summary only is provided on two specific cases. In each of these the courts had to consider varying aspects of law and jurisdiction; this narrative is only concerned with aspects relating specifically to the status of Assureds under the CAR policies.

6.2.3(a) *AGIP Petroleum versus GulfIsland Fabrication*

One of these cases, AGIP Petroleum Company Inc. versus Gulf Island Fabrication Inc. was fought on issues similar to those addressed in National Oil Well but came to a different conclusion, although there were subtle differences. Damage was caused to a jacket after completion of fabrication, allegedly arising out of the fabricator's negligence. Insurers, having settled the loss, sought to exercise subrogation rights against the jacket fabricator, pursuing the action in the name of the principal, AGIP. The policy Assured clause was of extensive scope, covering all parties with whom the principal had entered into contracts in connection with the insured works and the corresponding subrogation waiver protected all parties 'whose interests are covered by the policy'. However, the underlying contract stipulated that the principal was only obliged to provide CAR insurance during fabrication and load-out. -- -

The judgement was in favour of the fabricator, who was held entitled to the benefits of the subrogation waiver. While this is a different conclusion to National Oil Well, the background circumstances were also different. Correspondence existed evidencing the principal's intention to provide the benefits of the policy without limitation. The court was also of the view that the case was governed by federal marine insurance law, which in the USA had established a preferential position for co-assureds in relation to the operation of subrogation waivers under hull and protection and indemnity policies.

6.2.3(h) *Petronius*

A further case involved the *Petronius* platform installation in the Gulf of Mexico. During lifting of a topside module onto a compliant tower forming the jacket of the platform, the module was dropped in a deepwater location, becoming a total

loss. The incident occurred because of the failure of a wire rope mounted on a McDermott derrick barge, the barge DB 50, which was performing a tandem lift involving both barge cranes. The South Deck Module, as it was termed, was dropped into the Gulf of Mexico in 1700 feet water depth and was never recovered. The issue upon which comment will be made here, one of numerous points raised throughout the trial process, is whether certain parties would be considered 'Other Assureds' under the CAR policy and, in particular, will focus on the designer of the crane and the owner of the derrick barge. These are very selective areas to analyse, but are those germane to the subject of the status of Assured parties under the CAR policy.

Insurers subscribing to the CAR policy paid the loss to their Principal Assured, Texaco Exploration and Production Inc, (Texaco) and its co-venturer, Marathon Oil Company, then sought subrogation action against parties who they considered were negligent in performance of various duties and were either not intended to be 'Other Assureds' under the policy, or were not entitled to benefit from subrogation waivers. In addition, Texaco sought recovery against such parties for its uninsured losses and the two cases were therefore consolidated. The defending parties, *inter alia*, included AmClyde Engineered Products Company Inc. (AmClyde), who designed and built the crane some years earlier, carried out an inspection on the crane eight months prior to the loss and was involved to some degree in providing 'hook eccentricity' calculations for the purpose of ensuring that the module hung on the crane hook at a safe angle. AmClyde was sub-contracted to McDermott under a blanket subcontractor agreement in relation to all work that McDermott performed for third parties, not specifically for the *Petronius* project. Furthermore, Texaco did not provide written permission to McDermott to utilise AmClyde for the specific calculation provided to McDermott. Other parties named as defendants included the Classification Society, the Warranty Surveyor, the supplier of the wire rope that ultimately failed and the supplier of a lubricant used on the wire rope.

It should be noted that the Assured clause of the CAR policy in question specifically named]. Ray McDermott as an 'Other Assured', reading, so far as concerned the 'Other Assureds' as follows:

"]. Ray McDermott, Inc..... and/ or other contractors and/ or subcontractors and/ or suppliers and af!Y other compaf!Y, firm, person orparry with whom (Texaco). .. have, or in the past, had entered into written agreement(s) in connection with the subject matter if i!tsurance and/ or af!Y works, activities,preparations etc. connected therewith. "

It is to be noted in this context that the clause omits the normal phrasing that contemplates that 'Other Assureds' themselves may be contracting with subcontractors. Typically the clause would .i:aElru!€ the words 'or other Assureds mentioned herein' (or words to this effect) after 'Texaco'. This gave credence to the insurer's arguments that parties with whom Texaco were not in direct contract should not be entitled to Assured status.

The evidence heard by the district court determined that the cause of loss was the negligent maintenance of the wire ropes and negligent performance of the operation in adverse weather conditions, and in excess of various operational limits, by the vessel owner. The district court found that Texaco's claims against the defendant parties were not proven, except against McDermott (see paragraph below), and therefore subrogation action against parties such as AmClyde would fail. Subsequently AmClyde claimed for recovery from insurers under Section 2 (third party liability section) of the policy for its defence costs, on the basis that it was entitled to Assured status under the CAR policy. Insurers disputed the status of AmClyde as an 'Other Assured', bearing in mind its generic relationship with J. Ray McDermott and that no specific contract existed with Texaco.

Insurers had not sought subrogation rights against J. Ray McDermott (JRM), the charterers and operators of the DBSO, and the Principal with whom Texaco were in contract, since the contract provided a mandatory arbitration clause (moreover JRM were expressly named as an Assured party as indicated above). Instead the subrogation action was aimed, in addition to the parties mentioned in the foregoing paragraph, at J. Ray McDermott International Vessels Ltd. (JRMIV), the vessel owner. The subrogation action cited that the loss was due to the unseaworthiness of the DBSO, that the vessel owner is liable and furthermore was not protected as an Assured under the policy as the contract was not with JRMIV, nor should JRMIV be considered subcontractors to JRM.

Ultimately, after district court judgements and subsequent appeals, the US District Court Eastern Division of Louisiana filed a final judgement in October 2003. It upheld previous judgement that AmClyde were considered to be an 'Other Assured' under the policy and a beneficiary of a subrogation waiver on the basis that they qualified as 'suppliers and subcontractors', and found in favour of their recovery of defence costs even though the defence costs were expended in relation to an uncovered claim. The final judgement also found in favour of JRMIV that they were entitled to 'Other Assured' status and the benefit of the subrogation-Waiver as an affiliate of JRM.

6.2.4 Conclusions that can be Drawn from these Cases

Much focus has been given to this subject, since it has proved fertile ground for dispute and legal proceedings. No doubt it will continue to do so while intent between parties is not clearly evidenced, or where differences emerge if the issues have not been properly discussed and agreed between the parties from the outset.

While, on first sight, it may seem difficult to draw collective conclusions because of inconsistencies emerging from international jurisdictions, there are perhaps some strands of commonality. It also must be recognised that the individual contracts in the cases profiled were very different in their responsibility and insurance provisions and the policy forms were not constructed in common language.

Taken together, a number of assumptions and conclusions can be drawn from the decisions made in the English courts, although it must be acknowledged that the same principles may not apply internationally. First, it would appear there must be privity of contract in order to gain protection from the policy. Only a party to a policy can sue on it and claim an indemnity under it. Where a class of co-assured is shown, as against a definitive naming of a party, it will be necessary to show that there was an intent on the part of the Principal to obtain insurance 'Cover for that unnamed party and, furthermore, that there is express or implied a thority vested in the Principal to obtain such cover. The contract should then be quite specific in its intent as to the extent of the benefits available to the contractor, and where such benefits are limited by the contract the contractor is only entitled to benefit from the limited coverage made available.

With respect to subrogation rights, the policy may contain an extensive waiver of the insurers' rights of subrogation against a co-assured party, but these rights co-exist with the coverage provided. Therefore, if the contractor is not entitled to the benefits of part of the policy, and this is beyond doubt in terms of the provisions in the contract, he cannot rely upon a broad subrogation waiver in the policy to protect him against subrogation in respect of losses for which he is not covered.

There is no reason why parties cannot specifically agree that either the whole or limited benefits will be available. In the latter case the insurers should then be able to exercise rights of subrogation against contractors for damages caused by the contractor in respect of that period of the cover, or section of the works, that is expressly excluded from the benefits of cover made available to the contractor.

Applying the position as between contractor and subcontractor, where the contractor in turn passes the benefit of CAR coverage onto his subcontractor, assuming that he has the express beneficial rights to the CAR policy, he must be authorised or empowered by the terms of the contract to transfer his rights and entitlement to the subcontractor.

While these are the key issues emerging under English law, it should be noted that in the National **Oil Well** case the subcontractor would have needed to insure his liability for the defects under a third party liability policy endorsed to include 'completion liability', which is often an exclusion. The existence of the CAR policy and the subcontractors' policy would, as in the case in question, give rise to the possibility of conflict and an overlapping of liability and property insurance. This would not have been consistent with the aims, pursued later by CRINE and subsequently LOGIC, to avoid inefficiencies in the insurance process.

Another theme is that policy benefits can be made available to parties who will have an insurable interest, or expectation of acquiring insurable interest, even though they are not identified at the time the policy is effected, provided it is the intention to confer such benefits. This, of course, is of prime importance in offshore construction, where contracts for work in the later stages of the project may not

be finalised at the time the policy incepts. Such additional Assureds, upon whom coverage is expressly conferred, may then sue on the policy in their own name.

Allowing for the potential that differences in interpretation will inevitably arise under international jurisdictions, or uneven weighting will be applied judicially to one or more legal points, there are nevertheless lessons to be learned from these judgements in order to avoid future conflict and expensive litigation. First, it is fundamentally important that issues relating to the availability of the policy coverage to contracted parties under a principal controlled CAR policy are addressed at the outset, which can be evidenced specifically, and with clarity, in the applicable contracts or a memorandum of understanding. If it is the clear and unambiguous intent to confer the benefits of CAR cover to the contractor there should be authority vested in the principal to do so. Between the contractor and subcontractor, where it is the intention to pass on the benefits of coverage in back-to-back fashion, the contractor should be empowered to do so. Unless such principles are universally applied in the contracting philosophy for an offshore project there are likely to be continuing grounds for conflict and fertile ground for litigation, whatever the jurisdiction applicable.

Equally there are implications for the drafting of Assured clauses in the CAR policies. In most of the cases referenced above the breadth of the clause in question was generally sufficient to allow contractors and subcontractors to benefit from the cover, if this was the intent, and the wording was also sufficiently flexible to anticipate a variation in the benefits allowable. As will be seen in the next chapter, there is now an established market wording, WELCAR 2001, which is consistently used on a global basis for offshore CAR insurance, and therefore provides a consistent manner in which the Assured clause is expressed. The next chapter will analyse the manner in which WELCAR aligns itself to these ideal goals.

0 6.3.0 Period

As the policy covers all components making up the permanent field development, *it* must be of a duration sufficient to cover the risk of physical loss or damage from start to finish of the entire project. This means that the policy should ideally commence before any materials are at risk of an insured party and, initially, be able to cover transit and storage risk during the procurement stage. It should then flow continuously through all subsequent stages of construction until the overall completion of the project.

In practice, Operators will usually specify an inception date that reflects the earliest practical date, having regard to the foregoing, that is reasonable to attach the policy given the length of time it will take to negotiate the insurance placement. This might be during the latter part of the detailed design stage or at an early part of the procurement stage, but will usually be before physical fabrication activity has commenced. It may also be before project sanction has been given, although there should be, at the very least, a firm expectation that such sanction will be given.

If the inception of the policy post-dates the start of procurement or fabrication activity it is generally possible to provide for retrospective attachment, subject to there being no known or reported loss to an insured party. The policy will then allow insurers to come on risk for individual items when such items become at the risk of an insured party progressively as the construction programme unfolds.

۶-۲-۱ قانون موضوعه^{۱۲} کارفرما - قانون انگلستان

مقتضی است که تصمیمات اتخاذ شده، تحت قوانین انگلیس و سپس تحت برخی از حوزه های قضایی دیگر، در چندین مورد خاص که مربوط به این موضوع است، در نظر گرفته شود. مواردی در این زمینه انتخاب شده‌اند که عمدتاً موارد اخیر مربوط به پروژه‌های انرژی یا کشتی‌سازی و ساخت فراساحلی در طبیعت است، اگرچه یک مورد (مورد اول ذکر شده) به یک پروژه ساخت و ساز انرژی در خشکی مربوط می‌شود. این تفسیر بسیار گزینشی در مورد مسائل مربوط به وضعیت بیمه شده تحت این بیمه نامه است و اینکه آیا معافیت جانشینی ممکن است به طرف‌های مختلف اعطا شود.

۶-۲-۱ (الف) پتروجینا (بریتانیا) با مسئولیت محدود علیه مگنالود^{۱۳} (بریتانیا ۱۹۸۴)

موضوع مربوطه در این پرونده این بود که آیا بیمه‌گران می‌توانند از حقوق جانشینی علیه پیمانکار فرعی استفاده کنند که با سهل انگاری به بخشی از پروژه که موضوع قرارداد فرعی او نبوده، خسارت وارد کرده است. این موضوع که تعدادی از پیمانکاران فرعی تحت پوشش بیمه نامه تنظیم شده توسط پیمانکار اصلی روی کل کارهای پروژه بودند، مورد مناقشه نبود. با این حال، ادعا می‌شد که پیمانکار فرعی در کل پروژه هیچ منفعت بیمه‌پذیری نداشته است. استدلال‌های بیمه‌گران که به نام کارفرما آورده شده بود، در یک قضاوت به‌وسیله لوید جی^{۱۴} با شکست مواجه شد. او اظهار داشت:

"در مورد یک قرارداد ساختمانی یا مهندسی که ممکن است چندین پیمانکار فرعی مختلف مشغول به کار باشند، از دیدگاه همه، از جمله من و بیمه‌گران، نمی‌توان شکی در سهولت این مورد داشت که به پیمانکار اصلی اجازه داده شود تا بیمه نامه واحدی را که تمام ریسک را پوشش می‌دهد، اتخاذ کند. به این معنا که تمام پیمانکاران و پیمانکاران فرعی را در رابطه با از دست دادن یا آسیب به کل کارهای قرارداد پوشش می‌دهد. در غیر این صورت،

^{۱۲} Case law

^{۱۳} Petrojina (UK) Ltd. v. Magnaload

^{۱۴} Lloyd J.

هر پیمانکار فرعی مجبور خواهد شد که بیمه نامه جداگانه خود را تنظیم کند. این حداقل به معنای کاغذ بازی اضافی است. در بدترین حالت، ممکن است منجر به تداخل ادعاها و دعاوی متقابل در صورت وقوع حادثه شود. علاوه بر این . . . هزینه بیمه مسئولیت او ممکن است در مورد یک پیمانکار فرعی کوچک غیراقتصادی باشد. حق بیمه^{۱۵} ممکن است نسبت به ارزش قرارداد فرعی بسیار نباشد. اگر پیمانکار فرعی مجبور شود مسئولیت خود را در مورد کل کار بیمه کند، ممکن است مجبور شود قرارداد را نپذیرد."

این بیانیه ای شیوا در حمایت از منطق رویکرد کنترل شده کارفرما^{۱۶} بود و دیدگاه رایج در مورد مقصود این مفهوم را منعکس می کرد. با این حال، موارد بعدی، همان طور که در دو حکم بعدی به تفصیل شرح داده شد، در مورد برخی مسائل خاص دیدگاهی تا حدودی مخالف داشتند.

۶-۲-۱ (ب) چارلز داروین (۱۹۹۲)

این پرونده شامل کشتی سازی اپلدور فرگوسن^{۱۷} در برابر استون ویکرز با مسئولیت محدود^{۱۸} (دادگاه استیناف بریتانیا ۱۹۹۲) بود که در محافل صنعتی به عنوان حکم چارلز داروین شناخته می شود. این پرونده شامل یک دعوای جانیشینی از طرف شرکت های بیمه بود که به نام کشتی سازی اپلدور فرگوسن (اپلدور) به صورت یک ادعای متقابل علیه استون ویکرز با مسئولیت محدود (استون ویکرز) مطرح شد. این در رابطه با برخی هزینه ها بود که بخشی از ادعای اپلدور تحت بیمه نامه خطر یک کشتی ساز در مورد یک کشتی تحقیقاتی به نام چارلز داروین بود که به طور کامل توسط بیمه گران به اپلدور پرداخت شده بود. شورای ملی تحقیقات زیست محیطی^{۱۹} برای ساخت یک کشتی تحقیقاتی به نام چارلز داروین قرارداد بسته بود و طبق یک قرارداد فرعی بین اپلدور و استون ویکرز، مقرر شد که استون ویکرز یک

¹⁵ premium

¹⁶ the Principal controlled approach

¹⁷ Appledore Ferguson Shipbuilders

¹⁸ Stone Vickers Ltd.

¹⁹ National Environmental Research Council

پروانه (ملخ) با گام قابل کنترل تک مارپیچ^{۲۰} و تجهیزات جانبی خاصی را تهیه کند. در طول آزمایش‌های دریایی روی کشتی، پروانه به اصطلاح آواز می‌خواند و صدا و ارتعاش را بالاتر از سطوح مشخص شده در قرارداد فرعی ثبت می‌کرد.

اپلدور یکی از شرکت‌های تابعه کشتی‌سازان بریتانیایی بود که بیمه نامه خطر کشتی‌سازی را از طریق اظهارنامه ای تحت یک تسهیلات پوشش باز^{۲۱} عملی کرده بود. اظهارنامه پوشش باز شامل اپلدور و از جمله، پیمانکاران فرعی آنها، به عنوان بیمه شده تحت این بیمه نامه می‌شد. به دنبال یافتن نقصی که اپلدور تحت این بیمه نامه در رابطه با هزینه های اصلاح ادعا کرد و اگرچه باید توجه داشت که خود پروانه از نظر فیزیکی آسیب ندیده بود و در صورت ایجاد واقعی پوشش، بیمه‌گران کاملاً مسئولیت نیستند، این ادعا در "fuH" بدون پیش داور^{۲۰} پرداخت شد.

پس از پرداخت این خسارت، بیمه‌گران به دنبال استفاده از حقوق جانشینی خود در برابر استون ویکرز بودند. در ابتدا، طی یک پرونده مقدماتی در دیوان عالی کشور، حکم به رد شدن این ادعا داده شد. با این حال، تصمیم در دادگاه تجدید نظر با توجه به وضعیت قرارداد فرعی قابل اجرا در زمان اعلام تحت پوشش باز و به دلیل عدم وجود هرگونه مدرکی مبنی بر قصد ارائه بیمه به استون ویکرز و ماهیت غرامت‌های متقابل بین دو طرف، لغو شد. در زمان اظهارنامه تحت پوشش باز، قرارداد فرعی مربوطه منعقد نشده بود، اگرچه انتظار می‌رفت که استون ویکرز قرارداد طراحی و ساخت پروانه را به دست آورد. در این قضاوت در نظر گرفته شد که هیچ توافقی بین اپلدور و استون ویکرز در رابطه با بیمه در هیچ مرحله‌ای صورت نگرفته است و قرارداد فرعی، زمانی که منعقد شد، اپلدور را به نام مشترک خود و استون ویکرز بیمه نکرد. از آنجایی که بیمه نامه شامل اصلاح نقص بدون خسارت نمی‌شد، به نظر قاضی این که به نفع استون ویکرز برای مطالبات موضوعه باشد، متناقض بود. علاوه بر

²⁰ single screw controllable pitch propeller

²¹ Open Cover facility

این، استون ویکرز به طور جداگانه مسئولیت خود را براساس بند ضمانت^{۲۲} و مسئولیت نقص^{۲۳} در قرارداد و به رسمیت شناختن نحوه اجرای بند غرامت متقابل بیمه کرده بود.

با در نظر گرفتن همه این حقایق، قاضی به این نتیجه رسید که استون ویکرز قصد نداشت از مزایای بیمه اپلدور به عنوان یک بیمه شده مشترک^{۲۴} برخوردار شود و بنابراین از آن برخوردار نبود. قاضی همچنین در نظر گرفت که این بیمه نامه نمی تواند به گونه ای تفسیر شود که پیمانکاران فرعی را که در زمان پذیرش بیمه نامه، ناشناس بودند و قادر به شناسایی نبودند را به طور مستقل تحت پوشش قرار دهد. این نکته پیامدهایی برای بیمه نامه های CAR فراساحلی دارد، زیرا بسیاری از پیمانکاران و پیمانکاران فرعی لزوماً در زمان تنظیم بیمه نامه شناخته شده نیستند. این موضوع در موارد دیگری که در زیر در نظر گرفته می شود و زمانی که فرم WELCAR در فصل های بعدی مورد تجزیه و تحلیل قرار می گیرد، بیشتر مورد توجه قرار خواهد گرفت.

۶-۲-۱ (ج) چاه ملی نفت^{۲۵} (۱۹۹۳)

در سال ۱۹۹۳ پرونده دیگری در دادگاه های بریتانیا مطرح شد که به این سؤال پرداخت که آیا یک پیمانکار فرعی تحت بیمه نامه CAR به عنوان یک بیمه شده در نظر گرفته می شود. مورد بحث مربوط به چاه ملی نفت (بریتانیا) (از این پس NOW نامیده می شود) علیه شرکت فراساحلی دیوی با مسئولیت محدود^{۲۶} (DOL) بود. DOL به عنوان پیمانکار اصلی مسئولیت توسعه میدان امرالد (زمرد سبز)^{۲۷} در دریای شمال را به همراه شرکت ساخت و ساز میدان امرالد (زمرد سبز) با مسئولیت محدود^{۲۸} بر عهده گرفته بود. شرایط پیرامون این موضوع از ابتدا مساعد نبود، زیرا DOL قراردادهای فرعی متعددی را که از قبل موجود بودند برای تامین بخش هایی از توسعه میدان، از نفت و گاز مستقل^{۲۹} تحویل گرفته بود. توسعه میدانی شامل تغییر یک

²² Guarantee

²³ Defects Liability

²⁴ co-assured

²⁵ National Oil Well

²⁶ Davy Offshore Ltd

²⁷ Emerald

²⁸ Emerald Field Construction Ltd

²⁹ Sovereign Oil and Gas

سکوی حفاری به یک تاسیسات تولید شناور گره خورده به یک شناور ذخیره سازی و چاه های فرعی بستر (زیر) دریا بود. این مورد شامل تدارک یک سیستم تکمیل سر چاه نفت (سرچشمه) بستر دریا، تحت قرارداد فرعی که توسط DOL به NOW داده شده بود، مربوط به طراحی، ساخت و تامین تجهیزات برای DOL بود، اما شامل نصب که قرار بود توسط دیگران انجام شود، نمی شد.

اقدام با تاخیر تحویل داده شد و توسط DOL معیوب در نظر گرفته شده است بنابراین از پرداخت منصرف شدند. NOW از DOL برای پرداخت شکایت کرد و در عوض، DOL به دلیل تاخیر در تامین و اصلاح قطعات معیوب ادعای خسارت کرد. هزینه جبران تحت یک بیمه نامه CAR که توسط DOL از طرف خود و پیمانکاران فرعی آن عملی می شد، پوشش داده شد. در این زمینه باید توجه داشت که این بیمه نامه حاوی بند زیر بود:

منافع سایر بیمه گران در کل دوره بیمه نامه (بدون توجه به دوره های قرارداد) تحت پوشش کامل قرار می گیرد، مگر اینکه قرارداد(های) خاص شامل مفاد خلاف آن باشد، در این صورت، بیمه مندرج در اینجا فقط برای چنین قرارداد(های) خاصی بر این اساس محدود خواهد شد. موارد فوق نباید برای افزایش محدودیت(های) مسئولیت مندرج در اینجا به کار گرفته شود."

بیمه گران CAR مطالبه DOL را تسویه کردند و سپس به دنبال استفاده از حقوق جانشینی خود به نام DOL بودند. این ادعا بر این اساس بود که آنها با در نظر گرفتن شرایط در زمان اجرای بیمه و مفاد بند ۱۴,۲ قرارداد مربوطه به شرح زیر، قصدی برای شامل کردن NOW برای پوشش پس از تحویل اقدام وجود نداشت. ادعای متقابل توسط DOL عمدتاً شامل مخارج مربوط به قطعات معیوب بود که تحت بیمه نامه CAR مطالبه شده بود. قابل ذکر است که قرارداد تامین بین DOL و NOW حاوی بند ۱۴,۲ بود که به شرح زیر است:

"خریدار (DOL) باید به نمایندگی و به نام مشترک خریدار و گروه توسعه میادین نفتی و تامین کننده و همه پیمانکاران فرعی را برای کار و مواد در جریان ساخت تا زمان تحویل به میزان مبلغ قرارداد، براساس "تمام خطر"^{۳۰} بیمه می کنند. با این حال، تامین کننده (NOW) مسئول ایجاد خسارت با هزینه خود تا مبلغ ۱۰۰۰۰

³⁰ all risks

پوند استرلینگ برای هر یک و در صورت بروز حادثه و بدون توجه به سهل انگاری تامین کننده قبل از تحویل کار خواهد بود.

این بند برای تعیین DOL به عنوان نماینده برای NOW، با اختیاری که به DOL برای تهیه بیمه تمام خطر به نفع NOW داده شده بود، گذاشته شد. DOL استدلال کرد که قصد روشنی برای ارائه بیمه محدود وجود دارد، به عنوان مثال برای کارهایی که بخشی از قرارداد فرعی را تشکیل می دهند و در این زمینه بسیار مهم هستند و فقط تا زمان تحویل اقلام اعمال می شود. در نتیجه، DOL، از طرف بیمه‌گران، ادعا کرد که بیمه‌نامه CAR در مزایای ارائه شده به NOW فقط تا زمان تحویل محدود می شود. استدلال NOW در ابتدا بر این واقعیت استوار بود که آنها بیمه شده مشترک تحت بیمه نامه بودند که شامل یک بند صریح اسقاط حق جانشینی به نفع هر بیمه شده تحت این بیمه نامه، از جمله NOW بود. مجموعه‌ای از بحث‌های پیچیده از هر دو طرف مطرح شد که بر تعدادی از موضوعات متمرکز بود و بررسی این نکات تا حد زیادی از عهده این روایت خارج است. با این حال، نکته مهمی که توسط NOW مطرح شد این بود که اگر قرارداد، اختیارات DOL را از نظر تهیه بیمه محدود می کرد، NOW متعاقباً هدایت DOL را در ورود به یک بیمه نامه گسترده تر از طرف NOW تصویب کرد. DOL این موضوع را بر این اساس مورد مناقشه قرار داد که آنها هرگز قصد نداشتند پوششی برای NOW وسیع تر از آنچه در قرارداد مجاز است، تهیه کنند. این امر دادگاه را به تحقیق در درباره قصد DOL نسبت به مفاد پوشش برای NOW و تحلیلی از اختیاراتی که ممکن است حتی به طور ضمنی با توجه به ارائه پوشش گسترده تر وجود داشته باشند، سوق داد.

در قضاوت خود، (کولمن³¹)، در نظر گرفت که یک بند بیشتر در قرارداد، NOW را ملزم کند که بیمه مسئولیت شخص ثالث را برای آسیب یا خسارت وارده به اموال اشخاص ثالث از جمله DOL درج کند. چنین خسارت یا آسیبی تنها پس از تحویل اقلام ممکن است ایجاد شود و به طور خاص این بیمه برای هر بیمه ای که توسط DOL انجام می شود، اصلی محسوب می شود. همچنین، کلمن جی به «مفاد خلاف بند» که در بالا به آن اشاره شد دقت کرد و احساس کرد که این شواهد بیرونی بر قصد DOL که ارائه پوشش مطابق با تعهدی است که

³¹ Colman

DOL تحت بند ۱۴,۲ بر عهده گرفته بود، پشتیبانی می‌کند. این موضوع، در کنار بررسی مسائل دیگر، قاضی را به این نتیجه رساند که DOL هیچ تصمیم و اختیاری در هیچ زمانی برای ارائه بیمه به NOW بیش از وظیفه مندرج در قرارداد را ندارد. علاوه بر این، در حالی که او پذیرفت که NOW از اسقاط حق جانشینی بهره مند است، این امر تنها می‌تواند در رابطه با میزان مزایای پوششی که NOW مستحق آن است مؤثر باشد.

در بررسی اختیارات قبلی، کولمن جی همچنین به نتایجی رسید که به برخی از نکات دیگر مطرح شده قبلی اشاره می‌کند، به ویژه اینکه آیا پیمانکار حق شکایت از بیمه نامه ای را دارد که از طرف او توسط کارفرما گرفته شده است و اینکه آیا پیمانکار باید به‌طور خاص در زمان اجرای بیمه نامه ذکر شود. در مورد اولی، قاضی در نظر گرفت که اگر در زمان انعقاد قرارداد بیمه، کارفرما به‌طور صریح یا ضمنی اختیار داشته باشد که طرف دیگر را به عنوان متضمن تعهد کند و قصد داشته باشد آن طرف را ملزم کند، طرف دوم می‌تواند در مورد بیمه نامه به‌عنوان متضمن آشکار نشده شکایت کند، بدون در نظر گرفتن اینکه آیا این بیمه نامه طبقه ای را که او عضو آن بوده یا شده است را توصیف می‌کند. در مورد دومی، اگر در زمان اجرای بیمه نامه، کارفرما هیچ اختیار واقعی برای الزام طرف دیگر به بیمه نداشته است، اما بیمه نامه شامل طبقه ای از بیمه شده است که طرف دیگر به‌طور ناشناس به آن تعلق داشته است، چنین طرفی می‌تواند در مورد بیمه‌نامه به‌عنوان متضمن شکایت کند، در صورتی که کارفرما قصد عقد یک قرارداد خصوصی با بیمه‌گران از جانب آن طرف بوده است.

۶-۲-۱ (د) BP در مقابل کوارنر^{۳۲} و کوپر کامرون^{۳۳} (۲۰۰۴)

جدیدترین پرونده ای که در دادگاه‌های بریتانیا مطرح شد، سابقه ایجاد شده در چاه ملی نفت را به رسمیت شناخت، اما برعکس، به نتیجه ای مشابه "گودوین ۵۴"^{۳۴} منجر شد (به ۶-۲-۲ مراجعه شود)، اگرچه شرایط قرارداد متفاوت بود. این پرونده به شرکت عملیاتی اکتشاف بی پی با مسئولیت محدود^{۳۵} (BP) علیه محصولات

³² Kvaerner

³³ Cooper Cameron

³⁴ Goodwyn 54

³⁵ BP Exploration Operating Company Ltd.

میدان نفتی کوارنر با مسئولیت محدود^{۳۶} (کوارنر)، به عنوان متهم ردیف اول و کوپر کامرون (CCL) که به عنوان متهم قسمت ۲۰ نامیده می‌شود، مربوط می‌شود. یک محاکمه مقدماتی در دادگاه عالی با حکم صادر شده در می ۲۰۰۴ برگزار شد و در زمان نگارش این مقاله می‌تواند تجدیدنظر شود.

BP، به عنوان اپراتور میدان Schiehallion در غرب شتلند^{۳۷} از دریای شمال، قراردادهایی را با کوارنر و CCL برای به ترتیب مهندسی پیشرو و توسعه^{۳۸}، ماژول‌های کنترل زیر دریا و دریچه‌های کنترل جهت دار، که دومی روی دهانه چاه فراهم شده توسط CCL نصب می‌شود، واگذار کرد. قراردادهای بین سه طرف به هم مرتبط بودند و در ابتدا بخشی از یک توافق مشترک را تشکیل می‌دادند (مراجعه کنید به ۵-۴-۱). پس از نصب و شش ماه از مرحله تولید، تعدادی از ماژول‌های کنترل زیر دریا معیوب بودند. علاوه بر این، شیرهای کنترل جهت‌دار به دلیل خوردگی آلوده شده بودند که منجر به نشت از شیرها می‌شد. گفته می‌شود که این امر تا حدی به دلیل ساخته شدن اجزای شیر از مواد نامناسب و طرز کار معیوب، مواد و طراحی معیوب در شیلنگ‌های مرکزی (ناف) است که ماژول‌های کنترل زیر دریا را به FPSO متصل می‌کنند. شیرها نیاز به تعویض داشتند و آسیب‌های بعدی به قطعات غیر معیوب وارد شد.

BP یک بیمه نامه CAR در مورد این اجزا وضع کرده بود، از جمله یک بند تضمین گسترده از نوع موجود در مورد "گودوین ۵۴" (مراجعه شود به ۶-۲-۲) و هزینه‌های معینی را برای کارهای جبرانی دریافت گرفته بود. سپس بیمه‌گران، پس از تسویه این ضرر، به دنبال اعمال حقوق جانشینی به نام BP علیه کوارنر و CCL بودند، بر این اساس که خسارت پس از اتمام نصب تجهیزات در بستر دریا متحمل شده بود. CCL بعداً از این اقدام حذف شد اما توسط کوارنر مجدداً با یک اخطار مشارکت تحت یک قانون مسئولیت مدنی ملحق شد. بر این اساس که CCL در خسارات ناشی از مواد معیوب در درخت‌های کریسمس عرضه شده توسط CCL در تناقض با قرارداد با BP مسئول بود.

³⁶ Kvaerner Oilfield Products Ltd.

³⁷ West Shetlands

³⁸ front-end engineering and development

مسائلی که مطرح شد، مربوط به این بود که آیا کوارنر از مزایای معافیت جانشینی برخوردار است و در غیر این صورت، آیا CCL می تواند از مزایای معافیت جانشینی بهره مند شود یا خیر. به طوری که کوارنر نتواند ادعای مشارکت از CCL کند. همان طور که انتظار می رفت، موضوع مهم، نیت طرفین بود، همان طور که در قراردادهای قابل اجرا و در موضوعات زمینه ای منتهی به انعقاد قراردادها مشهود است. با در نظر گرفتن این نکات، توجه زیادی به عبارت یک بند تعیین کننده مسئولیتها و تعهدات پیمانکار پس از تحویل تجهیزات معطوف شد. این مسئولیت در رابطه با الزامات قراردادی برای حضور پیمانکار برای خدمات مربوط به نصب، مونتاژ، آزمایش و راه اندازی تجهیزات شامل کارهای جبرانی بود. در واقع، این بخش از بند به دنبال تعیین مسئولیتها و تعهدات پیمانکار پس از تحویل مطابق با نوع فعالیت کمک و نگهداری بود. مشکل دادگاه این بود که این بند سپس به تعریف شرایط بیمه نامه CAR که توسط BP ارائه می شد، ادامه می یافت. این پوشش به صورت کلی بیان شده بود و به پیمانکار «مزایای مشابه تحت بیمه نامه BP» اعطا می کرد.

بیمه گران، به نمایندگی از BP، استدلال کردند که پوشش بیمه نامه موجود برای پیمانکار فقط در رابطه با این خدمات محدود است، نه عملکرد کامل پیمانکار. در مقابل این، از طرف کوارنر و CCL استدلال شد که بخش بیمه ای بند موجودیت جداگانه ای برای بخش خدماتی بند دارد و از این رو پوشش بیمه ای برای کل عملکرد اعمال می شود، نه فقط این خدمات محدود.

در رسیدن به قضاوت خود، کولمن جی به ساختار و ترکیب خاص بند و موارد فرعی مانند اطلاعات آلوده در "نکات بیمه"³⁹ ضمیمه قرارداد نگاه کرد. به عنوان مثال، این موارد به فهرستی از فرانشیزها⁴⁰ مربوط می شود که به بسیاری از فعالیتها قبل از تحویل و نصب مربوط می شود. او به این نتیجه رسید که بند بیمه در واقع موجودیت جداگانه ای با بند بدهی دارد و بنابراین محدودیتی ندارد. با این حال، در حصول این تصمیم، وی اذعان کرد که در حالی که در بسیاری از موارد مزایای کامل این بیمه نامه در دسترس خواهد بود، به ویژه در یک نوع توافق نامه

³⁹ Notes on Insurance

⁴⁰ deductibles

ائتلافی، کاملاً امکان پذیر است که طرفین در مورد مزایای محدود شده توافق کنند، که این امر می تواند پوشش موجود برای پیمانکار را تعیین کند.

۶-۲-۲ گودوین A':

در حالی که می توان گفت که موضع تحت قوانین انگلیس در رابطه با وضعیت بیمه مشترک و اسقاط حق جانشینی در حال روشن شدن بود، تصمیم دیگری در دادگاه عالی استرالیای غربی^{۴۱} در سال ۱۹۹۷ دیدگاه متفاوتی را در مورد این موضوع مطرح کرد. پرونده مربوط به شرکت سهامی خاص توسعه نفت وودساید با مسئولیت محدود^{۴۲} و شرکای آن (شاکیان) علیه شرکت سهامی خاص هاردکستل و ریچاردز/ارل و رایت با مسئولیت محدود^{۴۳} (HREW) به عنوان متهمان ردیف اول، به علاوه چهار متهم دیگر و یک شخص ثالث بود.

نفت وودساید (وودساید) به عنوان اپراتور و پنج شرکت نفتی دیگر، سکوی گودوین ۴ را در منطقه توسعه فلات شمال غربی^{۴۴}، خارج از استرالیای غربی توسعه دادند. طراحی فونداسیون برای سکو مستلزم اجرای یک روش خاص نصب پایه پس از بروز مشکلات با سکوی قبلی نصب شده در منطقه بود. در حین پایه گذاری، ستون‌های گذاشته شده که به گونه‌ای طراحی شده بودند که متناسب با پایه های اصلی نصب شده قرار بگیرند و به عمق بیشتری نفوذ کنند، به دلیل منحرف شدن راس‌های پایه های اصلی، نتوانستند به عمق مورد نظر خود رانده شوند. در آن زمان، هیچ اصلاحی جز بریدن راس‌ها و برداشتن ژاکت^{۴۵} سکو وجود نداشت، اما به دلیل اندازه و وزن ژاکت‌ها، این امر امکان پذیر نبوده است. در نهایت، این مشکل با استفاده از یک دستگاه مخصوص که در حفره قرار داده شده بود تا دو طرف ستون را گسترش دهد، حل شد. در طول این مدت تاخیر، که بیش از دوازده

⁴¹ Western Australian Court

⁴² Woodside Petroleum Development PTY Ltd

⁴³ Hardcastle and Richards/Earl and Wright PTY Ltd

⁴⁴ North West Shelf Development zone

⁴⁵ jacket

ماه بود، بارج^{۴۶} نصب با هزینه قابل توجهی در زمان آماده به کار در ایستگاه باقی ماند، در حالی که هزینه های اضافی قابل توجهی برای نگهداری و حفاظت از اموال بیمه شده توسط اپراتور متحمل شد. برای مثال، قسمت های بالای (رئوس) سکوی در انتظار نصب در منطقه ای در معرض طوفان های استوایی نگهداری می شد و برای محافظت باید به فریمانتل^{۴۷} منتقل می شد.

مالکان، کل چنین هزینه هایی را تحت یک بیمه نامه CAR مطالبه کردند و در حالی که تا حدودی مصالحه شد، توافق حاصل یکی از بزرگ ترین مطالبه های بیمه نامه فراساحلی CAR بود که تا کنون مطرح شده است. محرک بازیابی هزینه های جبران، هزینه های آماده به کار و هزینه های متعاقب آن این بود که آسیب فیزیکی به راس ستون ها وارد شده بود. پس از پرداخت خسارت، بیمه گران چشم انداز خود را برای اجرای موفقیت آمیز حقوق جانشینی، حمایت شده توسط تصمیمات قبلی در دادگاه های انگلیسی، در نظر گرفتند. طرفین متهم کارفرما شامل طراحان ژاکت سکو (HREW) به عنوان متهم اول، پیمانکار فرعی آنها، شرکت سهامی خاص هاردریچ با مسئولیت محدود^{۴۸} و کوارنر ارل و رایت با مسئولیت محدود^{۴۹}، در یک سرمایه گذاری مشترک، به عنوان متهم دوم، دو نهاد استرالیایی و ارل و رایت مادر، شرکت انسرج^{۵۰}، یک سازمان مستقر در تگزاس، به عنوان متهم سوم، فراهم کننده یک ضمانت اجرا از طرف سرمایه گذاری مشترک، بودند. متهمان چهارم و پنجم دیگری نیز وجود داشتند که توسط دت نورسک ورتیاس^{۵۱} به عنوان پیمانکار راستی آزمایی طراحی و طرفی که قرارداد راستی آزمایی طراحی به او واگذار شد، دت نورسک ورتیاس^{۵۲} A/S، که ضمانت اجرا را نیز فراهم می کرد، نمایندگی می شدند. بنابراین، جالب است که طراحان، ضامنان اجرا و مشاوران راستی آزمایی، متهمان اصلی در این پرونده بودند، نه تامین کنندگان، سازندگان و پیمانکاران نصب.

⁴⁶ barge

⁴⁷ Freemantl

⁴⁸ Hardrich Pty Ltd

⁴⁹ Kvaerner Earl and Wright Inc

⁵⁰ Enserch Corporation

⁵¹ Det Norske Veritas

⁵² Det Norske Veritas Classification

بیمه گران عمل جانشینی را به نام وودساید به عنوان شاکی مطرح کردند و ادعا کردند که خسارت و هزینه های متعاقب آن به دلیل نقص های طراحی بوده است که هر یک از طرفین خواننده مسئول آن بودند. با توجه به تصمیم گیری در مورد پرونده چاه ملی نفت، بیمه گران باور نداشتند که اسقاط حق جانشینی در بیمه نامه CAR شامل این طرف ها نیز می شود. علاوه بر این ادعا می کردند که دو متهم که ضمانت های اجرا را فراهم می کردند، نمی توانند بیمه شده مشترک تلقی شوند. این بر این اساس بود که این طرف ها ضمانت هایی را در قبال خدمات یا مواد ارائه می کردند و هدف از ضمانت، ارائه گرامت به وودساید برای خساراتی بود که تحت این بیمه نامه متحمل شده بود.

همه متهمان ادعای تضمین اضافی تحت بیمه نامه و منفعت اسقاط حق جانشینی را کردند. علاوه بر این، HREW ادعا کرد که وودساید و در نتیجه بیمه گران، از این ادعا که این بیمه نامه حاوی شرایطی نیست که از جانشینی به موجب اظهارات وودساید به متهمان منتهی به اعطای قرارداد طراحی جلوگیری کند، منع شده اند. این جنبه از پرونده منجر به بررسی عمیق بحث ها و مکاتبات بین وودساید و Enserch/HREW شد، زیرا دومی درخواست چشم پوشی از بیمه گران وودساید به نفع آنها کرده بود و در پاسخ مطلع شد که این امر با توجه به شرایط بیمه نامه ضروری نبود. بیمه نامه CAR دارای بند تضمین شده بسیار گسترده ای بود که از کارفرما و دسته های مختلف "سایر بیمه شدگان"^{۵۳} مانند پیمانکاران، پیمانکاران فرعی و طرف هایی که با کارفرما یا هر یک از "سایر بیمه شدگان" قرارداد داشتند، محافظت می کرد. همچنین حاوی مقررات مشابهی بود که در مورد چاه ملی نفت مورد توجه قرار گرفته بود، یعنی: "در صورتی که مزایای این بیمه به موجب قرارداد به بیمه گذار منتقل شده باشد، مزایایی که به آن بیمه گذار داده می شود نباید بیشتر از آن چیزی باشد که چنین قراردادی اجازه می دهد و در هیچ موردی بیشتر از مزایای ارائه شده به موجب قراردادها، شرایط، الفاظ و استثنائات بیمه نامه نخواهد بود."

در یک قضاوت جامع، اندرسون متوجه شد بسیاری از این موارد به طور قابل ملاحظه ای به نفع متهمان بود. قاضی به این نتیجه رسید که همه متهمان تحت بند بیمه شده، از جمله طراحان، مشاوران و ضامن ها، از جمله

⁵³ other Assureds

طرف‌هایی هستند که به تعبیر بیمه نامه « توافق‌نامه‌هایی را در ارتباط با مسائل بیمه و/یا **atry JJorks** ، فعالیت ها، آماده سازی و غیره مرتبط با آن دارند یا در گذشته منعقد کرده‌اند.» او علاوه بر این، دریافت که چنین طرف‌هایی مطابق با قانون بیمه دریایی استرالیا^{۵۴} ۱۹۰۹ (مشابه با قانون بریتانیا) دارای منافع قابل بیمه هستند. شورای شاکیان استدلال کرده بود که وودساید می‌تواند میزان پوششی را که می‌توان به موجب قرارداد در دسترس قرار داد، کنترل کند (به بند بالا مراجعه کنید) و بنابراین نیاز به مراجعه به قرارداد برای تعیین اینکه آیا طرف‌های خوانده شده برای پوشش حق دارند یا خیر وجود داشت (به پرونده ملی چاه نفت مراجعه کنید)، اما قاضی این مورد را رد کرد. جالب است که اندرسون جی^{۵۵} در قضاوت خود احساس کرد که بند ارجاع شده منحصرًا مربوط به واگذاری بیمه نامه به خریداران یا نمایندگان است. واضح است که این یک فرض کاملاً اشتباه است، اگرچه این تنها دلیلی نبود که قاضی به کار برد. عملاً قاضی به این نتیجه رسید که طرفین به تفصیل در بند بیمه شده حق بهره‌مندی از مزایای پوشش را به اجبار خود بیمه نامه دارند، نه به اجبار قرارداد جداگانه ای که میزان منافع قابل ارائه را تعیین می‌کند، قضاوتی که بسیار با پرونده چاه ملی نفت مغایرت دارد. به‌طور منصفانه، قاضی سابقه ایجاد شده در دادگاه انگلیسی چاه ملی نفت را در نظر گرفت، اما احساس کرد که این موضوع ارتباط کمتری با پرونده گودوین دارد، زیرا او فکر می‌کرد که اولی بیشتر به قوانین نمایندگی مربوط می‌شود. طبق یک حکم قبلی استرالیا، استفاده از اصول^{۵۶} ایجاد شده در زمینه نمایندگی برای تعیین حقوق ذینفعان غیرطرف صریحاً مورد تایید قرار نگرفت. اندرسون جی همچنین این ادعا را درباره چاه ملی نفت در نظر گرفت که حقوق جانشینی با پوشش همراه است. نکته ای که قبلاً به آن اشاره شد این است که اگر بیمه نامه به بیمه گر پوششی اعطا نمی‌کرد، آنگاه حقوق جانشینی برای بیمه‌گران در دسترس خواهد بود. این مورد نیز براساس تصمیمات اتخاذ شده قبل از چاه ملی نفت، از جمله پتروفما (بریتانیا) با مسئولیت محدود^{۵۷} علیه مگنالود با مسئولیت محدود^{۵۸} و با توجه به نحوه تنظیم بیمه پروژه برای محافظت از طرف‌های مختلف به‌صورت کارآمد و اقتصادی رد شد. قاضی

⁵⁴ Australian Marine Insurance Act

⁵⁵ Anderson J

⁵⁶ doctrines

⁵⁷ Petrofma (UK) Ltd

⁵⁸ Magnaload Ltd

در رابطه با اصل ممنوعیت انکار بعد از اقرار^{۵۹} به نفع شاکیان رای داد. وی با در نظر گرفتن ساختار مناسب بیمه نامه از جمله اسقاط حق جانشینی، اظهار داشت که شاکیان به دلیل رفتارشان در جریان مذاکرات در مورد قراردادهای مربوطه، از اقدام برای مطالبه حقوق جانشین علیه متهمان منع نشده اند. با وجود این نکته، کل این قضاوت نشان دهنده یک پیروزی همه جانبه برای متهمان بیمه شده بود. با توجه به این حکم، تعدادی از بیمه‌گران درخواست تجدیدنظر کردند و حکمی به همان اندازه، مگر در مواردی که نادیده گرفته شد، در دادگاه تجدیدنظر به نفع متهمان صادر شد.

۳-۲-۶ قانون ایالات متحده آمریکا

تحلیل موقعیت تحت قوانین ایالات متحده دشوارتر است، زیرا سیستم فدرال آمریکا حوزه قضایی را به دو شاخه قوانین فدرالی و قوانین ایالتی تصویب شده توسط ایالت‌های جداگانه تقسیم می‌کند. فعالیت ساخت و ساز فراساحلی در خلیج مکزیک و در دامنه‌های قاره‌ای در آلاسکا و کالیفرنیا گسترده شده است و بررسی همه این قوانین قابل اجرا در ایالت‌های درگیر در حیطه اختیارات این کتاب نیست. با این حال، برخی از روندها مشخص شده است و چندین پرونده خاص در رابطه با بیمه نامه‌های ساخت و ساز فراساحلی وجود دارد که به دادگاه‌ها رسیده است. خلاصه بسیار مختصری فقط در مورد دو پرونده خاص ارائه شده است. در هر یک از این دو پرونده، دادگاه‌ها باید جنبه‌های مختلف قانون و صلاحیت قضایی را در نظر می‌گرفتند. این روایت فقط به جنبه‌هایی مربوط می‌شود که به‌طور خاص به وضعیت بیمه شدگان تحت بیمه نامه‌های CAR مربوط می‌شود.

۳-۲-۶ (a) نفت AGJP علیه ساخت و ساز جزیره خلیج^{۶۰}

یکی از این موارد، شرکت نفت AGIP با مسئولیت محدود^{۶۱} علیه شرکت ساخت و ساز جزیره خلیج بر سر موضوعات مشابه با مواردی بود که در چاه ملی نفت به آن پرداخته شده بود، اما به نتیجه دیگری رسید، اگرچه

⁵⁹ estoppel

⁶⁰ Gulf Island Fabrication

⁶¹ AGIP Petroleum Company Inc.

تفاوت‌های ظریفی وجود داشت. خسارتی که پس از اتمام ساخت به یک ژاکت وارد شده بود، ظاهراً ناشی از سهل‌انگاری سازنده بوده است. بیمه‌گران، پس از تسویه خسارت، به دنبال اعمال حقوق جانشینی علیه سازنده ژاکت، به نام کارفرما، AGIP، را پیگیری کردند. بند تضمین شده بیمه نامه دامنه گسترده ای داشت و همه طرف‌هایی را که کارفرما با آنها در ارتباط با کارهای بیمه شده قرارداد بسته بود، پوشش می‌داد و معافیت جانشینی مربوطه از همه طرف‌هایی که "منافع آنها تحت پوشش بیمه نامه است" محافظت می‌کرد. با این حال، قرارداد اصلی تصریح می‌کرد که کارفرما تنها موظف به ارائه بیمه CAR در حین ساخت و بارگیری است.

این حکم به نفع سازنده بود که از مزایای معافیت جانشینی برخوردار بود. در حالی که این نتیجه‌گیری متفاوتی از نفت ملی است. شرایط پس‌زمینه نیز متفاوت بود. مکاتباتی وجود داشت که نشان دهنده قصد مدیر برای ارائه مزایای این بیمه نامه بدون محدودیت بود. دادگاه همچنین بر این نظر بود که این پرونده توسط قانون فدرال بیمه دریایی اداره شود، که در ایالات متحده آمریکا یک موقعیت ترجیحی برای بیمه‌شدگان مشترک در رابطه با عملیات اسقاط حق جانشینی تحت پوشش بدنه و بیمه نامه‌های حفاظتی و غرامت ایجاد کرده بود.

۶-۲-۳ (h) پترونیوس^{۶۲}

پرونده دیگر، مربوط به نصب سکوی پترونیوس در خلیج مکزیک بود. در طول بلند کردن یک مازول بر روی یک برج انطباقی^{۶۳} که ژاکت سکو را تشکیل می‌داد، مازول در یک مکان عمیق آب رها شد و به یک ضرر کلی تبدیل شد. این حادثه به دلیل خرابی یک سیم بُکسل (طناب فولادی) نصب شده بر روی یک بارج شناور مک درموت^{۶۴}، بارج DB 50، که در حال بالابردن پشت سر هم دو جرثقیل بارج بود، رخ داد. مازول عرشه جنوبی، همانطور که نام داشت، در عمق ۱۷۰۰ فوتی آب به خلیج مکزیک انداخته شد و هرگز بازیابی نشد. موضوعی که در اینجا در مورد آن اظهار نظر خواهد شد، یکی از نکات متعددی که در طول فرآیند آزمایشی مطرح شد، این است که آیا برخی از طرفین خاص و به‌طور خاص، طراح جرثقیل و صاحب جرثقیل بارج جزو "بیمه‌شدگان دیگر" تحت

⁶² Petronius

⁶³ compliant tower

⁶⁴ McDermott

بیمه CAR در نظر گرفته می شوند. زمینه های بسیار انتخابی برای تجزیه و تحلیل هستند، اما مواردی هستند که با موضوع وضعیت طرف های بیمه شده تحت بیمه نامه CAR مطابقت دارند.

بیمه گرانی که از بیمه نامه CAR استفاده می کردند خسارت را به کارفرمای بیمه شده خود، شرکت اکتشاف و استخراج نفت با مسئولیت محدود^{۶۵} (تکزاکو^{۶۶}) و شریک آن، شرکت نفت ماراتون^{۶۷} پرداخت کردند، سپس به دنبال اقدام جانشینی علیه طرف هایی شدند که به نظر آنها در انجام وظایف مختلف سهل انگاری کردند و تحت این بیمه نامه یا به عنوان « بیمه شدگان دیگر » در نظر گرفته نشده بودند و یا حق نداشتند از معافیت های جانشینی بهره مند شوند. علاوه بر این، تکزاکو به دنبال وصول علیه چنین طرف هایی برای زیان های بیمه نشده خود بود و بنابراین این دو پرونده ادغام شدند. طرف های مدافع، از جمله، شرکت محصولات مهندسی با مسئولیت محدود امکلاید^{۶۸} (امکلاید) که چند سال قبل جرثقیل را طراحی و ساخته بود، هشت ماه قبل از فقدان، جرثقیل را بازرسی کرد و تا حدی در ارائه محاسبات "خروج از مرکز قلاب" به منظور اطمینان از آویزان شدن ماژول بر روی قلاب جرثقیل در یک زاویه امن مشارکت داشت. امکلاید در رابطه با تمام کارهایی که مک درموت برای اشخاص ثالث انجام می داد، نه به طور خاص برای پروژه پترونیوس، تحت قرارداد فرعی با مک درموت قرارداد بسته شد. علاوه بر این، تکزاکو اجازه کتبی به مک درموت برای استفاده از امکلاید برای محاسبات خاص ارائه شده به مک درموت نداد. طرف های دیگری که به عنوان متهم نام برده می شوند عبارتند از: موسسات رده بندی^{۶۹}، ارزیاب ضمانت^{۷۰}، تامین کننده سیم بُکسِل که در نهایت شکست خورد و تامین کننده روان کننده مورد استفاده در سیم بُکسِل.

لازم به ذکر است که بند تضمین شده بیمه نامه CAR مورد بحث به طور خاص نامگذاری شده است. ری مک درموت^{۷۱} به عنوان یک «بیمه شده دیگر»، تا جایی که به « بیمه شده دیگر » مربوط می شود، به شرح زیر است:

⁶⁵ Texaco Exploration and Production Inc

⁶⁶ Texaco

⁶⁷ Marathon Oil Company

⁶⁸ AmClyde Engineered Products Company Inc.

⁶⁹ Classification Society

⁷⁰ Warranty Surveyor

⁷¹ Ray McDermott

"جی ری مک درموت... و/یا سایر پیمانکاران و/یا پیمانکاران فرعی و/یا تامین کنندگان و هر شرکت، شخص یا طرف دیگری که با آنها (تکزا کو) باشد. . . در رابطه با موضوعات بیمه و/یا هر گونه کار، فعالیت، آماده سازی و غیره مرتبط با آن، قرارداد(هایی) کتبی منعقد کرده یا در گذشته داشته اند."

در این زمینه باید توجه داشت که این بند عبارت عادی را حذف می کند که به این موضوع اشاره می کند که « بیمه شدگان دیگر» ممکن است با پیمانکاران فرعی قرارداد داشته باشند. معمولاً این بند عبارت «یا بیمه شدگان دیگر ذکر شده در اینجا» (یا کلماتی به این معنا) پس از «تکزا کو» را بیان می کند. این امر به استدلال های بیمه گر مبنی بر اینکه طرف هایی که تکزا کو با آنها قرارداد مستقیم نداشتند، نباید از وضعیت بیمه شده برخوردار شوند، اعتبار بخشید.

شواهد شنیده شده توسط دادگاه منطقه نشان داد که علت تلفات، نگهداری سهل انگارانه سیم بکسل ها و اجرای سهل انگارانه عملیات در شرایط نامساعد جوی و بیش از محدودیت های مختلف عملیاتی توسط مالک کشتی بوده است. دادگاه منطقه دریافت که ادعاهای تکزا کو علیه طرفین متهم ثابت نشده است، به جز علیه مک درموت (به پاراگراف زیر مراجعه کنید) و بنابراین اقدام جانشینی علیه طرفین مانند امکلاید با شکست مواجه خواهد شد. متعاقباً امکلاید طبق بخش ۲ (بخش مسئولیت شخص ثالث) بیمه نامه برای هزینه های دفاعی خود، یا به این دلیل که تحت بیمه نامه CAR مستحق وضعیت بیمه شده بود، از بیمه گران درخواست جبران کرد. بیمه گران وضعیت امکلاید را به عنوان یک «بیمه شده دیگر با در نظر گرفتن رابطه عمومی آن با جی ری می درموت و اینکه هیچ قرارداد خاصی با تکزا کو وجود نداشت» مورد بحث قرار دادند.

در عوض، اقدام جانشینی، علاوه بر طرفین ذکر شده در پاراگراف فوق، متوجه شرکت کشتی های بین المللی با مسئولیت محدود جی ری می درموت^{۷۲} (JRMIV)، مالک کشتی بود. اقدام جانشینی اشاره کرد که ضرر، ناشی از غیرقابل حمل بودن DBSO بوده است و مالک کشتی مسئول است. علاوه بر این به عنوان یک بیمه شده تحت این بیمه نامه محافظت نمی شود زیرا قرارداد با JRMIV نبود و همچنین JRMIV نباید به عنوان پیمانکار فرعی JRM در نظر گرفته شود. در نهایت، پس از احکام دادگاه منطقه و تجدید نظرهای بعدی، بخش شرقی

⁷² J. Ray Me Dermott International Vessels Ltd.

دادگاه منطقه ای ایالات متحده در لوئیزیانا رای نهایی را در اکتبر ۲۰۰۳ صادر کرد. این دادگاه حکم قبلی را تایید کرد مبنی بر اینکه امکلاید تحت این بیمه نامه به عنوان یک "بیمه شده دیگر" در نظر گرفته می شود و ذینفع اسقاط حق جانشینی بودند بر این اساس که آنها به عنوان "تامین کنندگان و پیمانکاران فرعی" واجد شرایط بودند و به نفع بازیابی هزینه های دفاعی خود بودند، حتی اگر هزینه های دفاعی در رابطه با یک ادعای کشف نشده هزینه شده بود. رای نهایی همچنین به نفع JRMIV نشان داد که آنها مستحق وضعیت "بیمه شده دیگر" و بهره مندی از اسقاط حق جانشینی به عنوان یک شرکت وابسته به JRM هستند.

۶-۲-۴ نتیجه گیری هایی که می توان از این پرونده ها استخراج کرد

توجه زیادی به این موضوع شده است، زیرا زمینه مساعدی برای منازعه و رسیدگی های حقوقی به اثبات رسیده است. بدون شک، این کار در حالی ادامه خواهد داشت که قصد بین طرفین به وضوح اثبات نشده باشد، یا در صورتی که موضوعات از ابتدا به درستی مورد بحث و توافق بین طرفین قرار نگرفته باشد، اختلافات ظاهر شود. در حالی که در نگاه اول، ممکن است به دلیل تناقضات ناشی از صلاحیت های بین المللی، نتیجه گیری جمعی دشوار به نظر برسد، شاید برخی از وجوه مشترک وجود داشته باشد. همچنین باید اذعان داشت که قراردادهای انفرادی در پرونده های مشخص شده از نظر مسئولیت و مفاد بیمه بسیار متفاوت بودند و فرم های بیمه نامه به زبان مشترک تنظیم نشده بود.

در مجموع، تعدادی از فرضیات و نتایج را می توان از تصمیمات اتخاذ شده در دادگاه های انگلیس استخراج کرد، اگرچه باید اذعان کرد که اصول یکسان ممکن است در سطح بین المللی اعمال نشود. اولاً، به نظر می رسد که برای جلب حمایت از بیمه نامه، باید محرمانه بودن قرارداد وجود داشته باشد. فقط یکی از طرفین یک بیمه نامه می تواند علیه آن شکایت کند و براساس آن مطالبه غرامت کند. در مواردی که یک دسته از بیمه شدگان علیه یک طرف ارائه می شود، باید نشان داده شود که قصدی از طرف کارفرما برای دریافت پوشش بیمه برای آن طرف ناشناس وجود داشته است و علاوه بر این، یک اختیار صریح یا ضمنی وجود دارد که برای به دست آوردن چنین

پوششی به کارفرما واگذار شده است. قرارداد باید در مورد میزان مزایای موجود برای پیمانکار کاملاً مشخص باشد و در مواردی که چنین منافی توسط قرارداد محدود شده است، پیمانکار تنها حق بهره مندی از پوشش محدود ارائه شده را دارد.

با توجه به حقوق جانشینی، بیمه نامه ممکن است شامل معافیت گسترده از حقوق جانشینی بیمه گر در برابر یک طرف بیمه شده باشد، اما این حقوق با پوشش ارائه شده همراه است. بنابراین، اگر پیمانکار استحقاق مزایای بخشی از بیمه نامه را نداشته باشد و این امر از نظر مفاد قرارداد بدون تردید باشد، او نمی تواند برای محافظت از خود در برابر جانشینی در قبال ضررهایی که تحت پوشش قرار نمی گیرد، به اسقاط حق جانشینی در بیمه نامه تکیه کند.

هیچ دلیلی وجود ندارد که چرا طرفین نمی توانند به طور خاص توافق کنند که تمام یا منافع محدود در دسترس باشد. در حالت دوم، بیمه گران باید بتوانند از حقوق جانشینی علیه پیمانکاران برای خسارات وارده توسط پیمانکار در رابطه با آن دوره از پوشش یا بخشی از کارها استفاده کنند که صراحتاً از مزایای پوشش در دسترس خارج پیمانکار شده است. اعمال موقعیت بین پیمانکار و پیمانکار فرعی، که در آن پیمانکار به نوبه خود مزایای پوشش CAR را به پیمانکار فرعی خود منتقل می کند، با این فرض که او حقوق مفید صریح در مورد بیمه نامه CAR را دارد، او باید طبق شرایط قرارداد اختیار یا وکالت داشته باشد تا حق و حقوق خود را به پیمانکار فرعی منتقل کند.

در حالی که اینها مسائل کلیدی هستند که تحت قوانین انگلیس ظاهر می شوند، باید توجه داشت که در مورد چاه ملی نفت، پیمانکار فرعی باید مسئولیت خود را در قبال نقص‌ها تحت یک بیمه نامه مسئولیت شخص ثالث که شامل «مسئولیت اتمام»⁷³ می شود و اغلب استثناء است، تضمین می کرد. وجود بیمه نامه CAR و بیمه نامه پیمانکاران فرعی، مانند مساله مورد بحث، احتمال تضاد و تداخل بین مسئولیت و بیمه اموال را ایجاد می کند.

⁷³ completion liability

این با اهدافی که بعداً توسط CRINE و متعاقباً LOGIC برای جلوگیری از ناکارآمدی در فرآیند بیمه دنبال شد، سازگار نبود.

موضوع دیگر این است که مزایای بیمه‌نامه در دسترس شرکت‌هایی قرار می‌گیرد که دارای سهم بیمه‌پذیر یا انتظار کسب سود بیمه‌پذیر هستند، حتی اگر در زمان اجرای بیمه‌نامه شناسایی نشده باشند، مشروط بر اینکه قصد داشته باشند چنین مزایایی را به ارمغان آورده‌اند. البته این امر در ساخت و سازهای فراساحلی از اهمیت بالایی برخوردار است، جایی که قراردادهای کار در مراحل بعدی پروژه ممکن است در زمان شروع بیمه‌نامه نهایی نشوند. این بیمه‌شدگان اضافی، که صراحتاً تحت پوشش قرار گرفته‌اند، می‌توانند به نام خود از این بیمه‌نامه شکایت کنند.

با در نظر گرفتن این احتمال که اختلافات در تفسیر به‌طور اجتناب‌ناپذیری تحت حوزه‌های قضایی بین‌المللی به وجود می‌آیند یا وزن‌دهی نابرابر قضایی بر یک یا چند نکته حقوقی اعمال خواهد شد، درس‌هایی می‌توان از این قضاوت‌ها آموخت تا از تعارضات آتی و دعاوی پرهزینه جلوگیری شود. اساساً مهم است که موضوعات مربوط به در دسترس بودن پوشش بیمه‌نامه برای طرف‌های قرارداد تحت یک بیمه‌نامه CAR کنترل شده کارفرما در ابتدا مورد توجه قرار گیرد که می‌تواند به‌طور خاص و به‌طور روشن در قراردادهای قابل اجرا یا یک یادداشت تفاهم اثبات شود. اگر به‌طور روشن و بدون ابهام، اعطای مزایای پوشش CAR بر عهده پیمانکار باشد، باید برای انجام این کار اختیار به عهده کارفرما باشد. بین پیمانکار و پیمانکار فرعی، جایی که قصد انتقال مزایای پوشش به صورت پشت سر هم است، پیمانکار باید این اختیار را داشته باشد که این کار را انجام دهد. مگر اینکه چنین اصولی به‌طور جهانی در فلسفه قرارداد برای یک پروژه فراساحلی اعمال شود که در این صورت احتمالاً زمینه‌های تداوم تعارض و زمینه‌های مناسب برای دعوی قضایی، صرف نظر از صلاحیت قضایی وجود خواهد داشت. همچنین پیامدهایی برای تهیه پیش‌نویس بندهای بیمه شده در بیمه‌نامه‌های CAR وجود دارد. در بیشتر مواردی که در بالا به آن اشاره شد، وسعت بند مورد بحث عموماً برای اجازه دادن به پیمانکاران و پیمانکاران فرعی برای بهره‌مندی از پوشش کافی بود، در صورتی که مقصود این بود و همچنین عبارت به اندازه کافی انعطاف‌پذیر بود تا تغییراتی در مزایای مجاز پیش‌بینی شود. همان‌طور که در فصل بعدی مشاهده خواهد شد، در حال حاضر یک

عبارت ثابت ۲۰۰۱ WELCAR وجود دارد که به طور مداوم بر مبنای جهانی برای بیمه فراساحلی CAR استفاده می‌شود و بنابراین روشی ثابت برای بیان بند بیمه شده ارائه می‌دهد. فصل بعدی روشی را که در آن WELCAR خود را با این اهداف ایده آل هماهنگ می‌کند، تحلیل خواهد کرد.

0 ۶-۳-۰ دوره زمانی

از آنجایی که این بیمه نامه تمام اجزای توسعه میدان دائمی را پوشش می‌دهد، باید مدت زمان کافی برای پوشش خطر از دست دادن یا آسیب فیزیکی از شروع تا پایان کل پروژه باشد. این بدان معناست که این بیمه نامه در حالت ایده آل باید قبل از اینکه هر گونه مواد در معرض خطر یک طرف بیمه قرار گیرد شروع شود و در ابتدا بتواند خطر حمل و نقل و ذخیره سازی را در مرحله تدارکات پوشش دهد. سپس باید به طور مداوم در تمام مراحل بعدی ساخت و ساز تا اتمام کلی پروژه جریان یابد. در عمل، اپراتورها معمولاً یک تاریخ شروع را مشخص می‌کنند که منعکس کننده اولین تاریخ عملی است. با توجه به موارد فوق، منطقی است با توجه به مدت زمانی که برای مذاکره در مورد قرار دادن بیمه طول می‌کشد، بیمه نامه را ضمیمه کنند. این ممکن است در آخرین مرحله طراحی تفصیلی یا در اوایل مرحله تدارکات باشد، اما معمولاً قبل از شروع فعالیت ساخت فیزیکی خواهد بود. همچنین ممکن است قبل از صدور مجوز پروژه باشد، اگرچه حداقل باید انتظار قطعی وجود داشته باشد که چنین جوازی اعمال شود.

اگر شروع بیمه نامه پس از شروع فعالیت خرید یا ساخت باشد، به طور کلی امکان ضمیمه گذشته نگر وجود دارد، مشروط بر اینکه خسارت شناخته شده یا گزارش شده ای برای طرف بیمه شده وجود نداشته باشد. این بیمه نامه به بیمه‌گران اجازه می‌دهد تا خطر را برای کالاهای شخصی تا زمانی که چنین اقلامی به طور پیوسته در معرض خطر طرف بیمه شده قرار می‌گیرند، گسترده کند هم‌چنان که برنامه ساخت و ساز پیش می‌رود.