



پیمه ملی باربری

سیاوش قزلباش

مرکز آموزش و توسعه

فهرست مطالب

۱	فصل اول : تاریخچه، خصوصیات و مندرجات بیمه‌نامه حمل و نقل کالا
۳	الف . تاریخچه بیمه حمل کالا
۴	ب . تعریف بیمه حمل و نقل کالا
۵	ج . مندرجات بیمه نامه حمل و نقل کالا
۸	د . خصوصیات قرارداد بیمه حمل و نقل کالا
۱۱	فصل دوم : انواع بیمه‌نامه و شرایط پیوست
۱۳	الف . شرایط استاندارد پیوست بیمه‌نامه کالا (کلاذها)
۱۶	ب . سایر پوششهای رایج بیمه کالا در ایران
۱۶	ج . مدت اعتبار در بیمه‌نامه‌های باربری
۱۷	د . انواع بیمه‌نامه های حمل و نقل کالا
۱۹	هـ . تعهدات و وظائف بیمه‌گذار
۲۳	فصل سوم : ارزیابی ریسک و عوامل مؤثر در افزایش یا کاهش ریسک حمل و نقل کالا
۲۵	الف . ارزیابی ریسک
۲۸	ب . آشنایی با چگونگی محاسبه حق بیمه در ایران
۳۱	فصل چهارم : حوادث تحت پوشش و استثنائات در بیمه‌نامه حمل و نقل کالا
۳۳	الف . آشنایی با برخی از پوششهای مهم در بیمه حمل و نقل کالا
۳۵	ب . زیان همگانی یا خسارت مشترک
۳۷	ج . آشنایی با برخی از استثنائات مهم در بیمه حمل و نقل کالا

۳۹	فصل پنجم: آشنایی با برخی اسناد و واژه‌ها
۴۱	الف . اعتبار اسنادی
۴۲	ب . اینکوترمز
۴۳	ج . انواع اسناد حمل
۴۷	فصل ششم: رسیدگی به خسارت بیمه کالا و شرح برخی مدارک مورد نیاز
۴۹	الف . رسیدگی به خسارت
۵۰	ب . برخی مدارک مورد نیاز در پرونده خسارت
۵۳	فصل هفتم: بیمه‌نامه‌های کشتی، هواپیما و پول
۵۵	الف . بیمه بدنه کشتی
۵۷	ب . کلوپ‌های حمایت و غرامت P&I
۵۹	ج . بیمه های هواپیما
۶۰	د . بیمه نامه های پول
۶۳	ضمائم :
۶۵	ترجمه شرایط مؤسسه بیمه گران لندن برای بیمه کالا (شرایط A-B-C)
۸۴	آشنایی با برخی واژه‌های انگلیسی
۸۵	منابع و مأخذ

تاریخچه، خصوصیات و مندرجات بیمه نامه حمل و نقل کالا

الف - تاریخچه بیمه حمل کالا

از آنجا که تاریخ پیدایش بیمه با تاریخ بیمه دریایی گره خورده است در ابتدای بحث و به عنوان مقدمه بد نیست صحبتی از تاریخچه حمل و نقل بصورت کاملاً مختصر به عمل آوریم.

اسناد و مدارک جای هیچ گونه شکی باقی نگذاشته که حمل با کشتی هزاران سال قدمت دارد. ابتدا مرسوم بود که صاحب کالا نماینده خود را همراه کالا اعزام می نمود تا کالا را در بندر مقصد تحویل دهد. به تدریج با افزایش حجم کالاها و تعداد فروشندگان انجام چنین روشی غیر عملی گردید بنابراین روش دیگری مورد عمل قرار گرفت. بدین ترتیب که صاحب کشتی در مقابل دریافت کالا رسیدی به فروشنده کالا تسلیم می نمود و خود نیز در پایان سفر و زمان تحویل کالا رسیدی از گیرنده دریافت می کرد. این امر به روش فعلی صدور و استفاده از بارنامه تبدیل گردید. رسیدی که توسط صاحب کشتی صادر می شد توسط گروههایی در مقابل دریافت مبلغ مشخصی از فرستنده کالا گواهی می شد و این گروهها ریسک از بین رفتن کالا را می پذیرفتند این ترتیب قبول کردن ریسک، به تدریج به بیمه دریایی آن طور که امروزه متداول است تبدیل گردید.

به هر حال قدیمی ترین نوع بیمه، بیمه دریایی است که در اواسط قرون وسطی پا به عرصه وجود نهاده است. سایر انواع بیمه مانند بیمه آتش سوزی، حوادث و غیره به مراتب جدیدتر بوده و سالها پس از بیمه دریایی بوجود آمده اند. در واقع می توان گفت اولین بار صاحبان کشتی و بازرگانان که کالای خود را از طریق دریا حمل و نقل می کردند با توجه به حوادث موجود مانند غرق شدن، دزدی دریایی و غیره به این فکر افتادند که برای حفظ مایملک خود چاره اندیشی کنند و راههایی برای جبران آن بیابند.

زیان همگانی و وام دریایی از جمله چاره هایی بود که برای مقابله با این خطرات اندیشیده شد.

۱- الف) وام دریایی

وام دریایی را می توان نوع خاصی از بیمه به شمار آورد به همین جهت منشأ پیدایش بیمه را بسیاری از دانشمندان وام دریایی می دانند نحوه عمل به این شکل بوده است که وام دهنده به صاحب کشتی عازم مسافرت و یا صاحب کالا وامی با بهره نسبتاً سنگین اعطاء می کرد که بازپرداخت آن موکول به این بود که کشتی یا کالا سالم به مقصد برسد،

در غیر این صورت یعنی اگر کشتی یا کالا دچار حادثه می‌شد و بطور کلی از بین می‌رفت، وام گیرنده از استرداد وام معاف بود. البته عدم استرداد وام محدود به مواردی بوده که کشتی یا کالا در اثر حادثه‌ای مانند غرق شدن و یا حمله دزدان دریایی کلاً از بین می‌رفت و بطور قطع از دسترس مالک آن خارج می‌شد اما چنانچه کشتی به مقصد می‌رسید هر چند دارای آسیب بود وام گیرنده حق نداشت بابت خسارات وارده چیزی از وام دهنده مطالبه کند. بعدها به دلیل اعتراض و ممنوع کردن این گونه مطالبات توسط کلیسا این ترتیب تغییر یافت به این ترتیب که به جای اینکه صاحب کشتی یا کالا ابتدا کل مبلغ وام را از وام دهنده دریافت کند، قرار گذاشتند که وام گیرنده قبل از اقدام به مسافرت مبلغی به بانکدار بپردازد و سپس در صورتی که کشتی یا کالا به مقصد نمی‌رسید بانکدار موظف بود مبلغی معادل ارزش کشتی یا کالای از بین رفته به صاحب آن پرداخت نماید در این معامله مبلغی که ابتدا بانکدار دریافت می‌کرد، با توافق با صاحب مال تعیین می‌شد و متناسب با سرمایه‌ای بود که در صورت وقوع حادثه می‌بایست تأدیه شود.

ب - تعریف بیمه حمل و نقل کالا

بیمه حمل و نقل کالا بیمه‌ای است که به موجب آن بیمه‌گر در مقابل حق بیمه‌ای که از بیمه‌گذار دریافت می‌کند متعهد می‌شود چنانچه در جریان حمل کالا از نقطه‌ای به نقطه دیگری در نتیجه وقوع خطرهای موضوع بیمه کالا تلف شده و یا دچار خسارت شود و یا بیمه‌گذار هزینه‌هایی در رابطه با این خطرات متحمل شود زیان وارده را جبران نماید. علاوه بر آن در بعضی موارد زیان وارده به اشخاص ثالث نیز از طریق این بیمه جبران می‌شود.

کالا ممکن است توسط وسائل نقلیه مختلف مانند کشتی، وسیله نقلیه زمینی یا هواپیما حمل شود. بنابراین می‌توان بیمه حمل و نقل کالا را به ۳ قسمت تقسیم کرد که عبارت است از:

- بیمه حمل و نقل دریایی
- بیمه حمل و نقل زمینی
- بیمه حمل و نقل هوایی

گاهی برای حمل و نقل از وسایل مختلف حمل استفاده می‌شود. مثلاً کالایی از انبار یک کارخانه در کشور مبدأ با کامیون به بندر آن کشور حمل می‌شود و از آنجا با کشتی به

بندر کشور مقصد منتقل شده و پس از آن نیز مجدداً با کامیون به انبار مقصد حمل می‌شود و یا در مورد حمل کالایی از وسائل مختلف دریایی، هوایی و زمینی استفاده می‌شود معمولاً هر گاه برای حمل کالا از یک وسیله حمل استفاده شود بیمه‌نامه مربوط به آن حمل صادر خواهد شد. مثلاً برای کالایی که از مبدأ تا مقصد با وسیله نقلیه زمینی حمل می‌شود بیمه‌نامه حمل و نقل خشکی صادر می‌کنند اما چنانچه برای حمل کالا از وسائل نقلیه مختلف استفاده شود در بیمه‌نامه باید قید گردد که حمل کالا با وسائل مختلف مجاز می‌باشد. در اغلب بیمه‌نامه‌های حمل و نقل دریایی کالا این موضوع ذکر می‌شود زیرا در این نوع حمل و نقل‌ها تمام مسیر از ابتدا تا مقصد راه دریایی نیست.

ج - مندرجات بیمه‌نامه حمل و نقل کالا

حسب ماده ۳ قانون بیمه در ایران باید امور ذیل بطور صریح در بیمه‌نامه قید شود:

- ۱- تاریخ انعقاد قرارداد ۲- اسم بیمه‌گر و بیمه‌گذار ۳- موضوع بیمه ۴- حادثه یا خطری که عقد بیمه به مناسبت آن به عمل آمده است ۵- ابتدا و انتهای بیمه ۶- حق بیمه ۷- میزان تعهد بیمه‌گر در صورت وقوع حادثه.

اینک با توجه به قانون و مقررات جاری در بیمه حمل و نقل در مورد اموری که باید به صراحت در بیمه‌نامه کالا قید گردد توضیحاتی ارائه می‌شود:

۱- تاریخ انعقاد قرارداد بیمه

تاریخ انعقاد قرارداد عبارت است از تاریخی که طرفین قرارداد در خصوص بیمه مورد نظر توافق می‌نمایند تاریخ انعقاد قرار داد با تاریخ شروع بیمه‌نامه لزوماً همزمان نیست چه در بسیاری موارد، بیمه‌گر شروع بیمه را موقوف به پرداخت حق بیمه یا اولین قسط بیمه‌نامه می‌نماید لازم به ذکر است در بیمه حمل و نقل کالا شروع بیمه زمانی است که کالا به منظور حمل به مقصد از انبار فروشنده در کشور مبدأ خارج می‌شود..

۲- نام بیمه‌گذار

بیمه‌گذار در بیمه‌نامه کالا معمولاً صاحب کالا است اما ممکن است علاوه بر صاحب کالا نام شخص دیگری نیز به عنوان ذینفع بیمه قید شود مثلاً بانکی که کالا در وثیقه اوست، در این صورت پرداخت خسارت به صاحب کالا باید با موافقت ذینفع بیمه‌نامه صورت گیرد همچنین بیمه‌نامه حمل کالا طبق ماده ۶ قانون بیمه در ایران ممکن است بدون ذکر اسم بنام حامل تنظیم شود در این صورت ذینفع بیمه‌نامه کسی است که با ارائه اسناد ثابت نماید که در موقع وقوع حادثه مالک کالا بوده و یا نفع بیمه‌ای در آن داشته

است گفتنی است این وضعیت تنها در مورد بیمه کالا است و در مورد سایر انواع بیمه‌نامه صادق نیست.

۳- مورد بیمه

مورد بیمه شامل هر نوع کالایی می‌باشد که از محلی به محل دیگر حمل می‌شود از قبیل انواع مواد خام یا کالای ساخته شده و یا محصولات کشاورزی دامی و حیوانات زنده و هر شی دیگری که مالیت داشته و قابل داد و ستد باشد. مشخصات مورد بیمه باید بطور واضح در بیمه‌نامه قید گردد مانند هر نوع کالا، مقدار و ارزش، وضعیت بسته‌بندی و گاهی ذکر نکات دیگری در ارتباط با وضعیت مورد بیمه که ذکر آنها ضروری است.

۴- وضعیت حمل

مورد بیمه ممکن است با کشتی، وسیله نقلیه زمینی یا هواپیما و یا با ترکیبی از این وسایل حمل شود. در بیمه‌نامه ذکر وسیله حمل ضروری است چرا که انتخاب وسیله حمل با تعهد بیمه‌گر در ارتباط است. چنانچه وسیله حمل از نظر نوع و ظرفیت و خصوصیات دیگر با نوع مورد بیمه، مقدار، وزن یا حجم آن متناسب نباشد بیمه‌گر در مقابل خسارات وارده تعهدی به عهده نمی‌گیرد در حمل کالا از طریق دریا شرط طبقه بندی بودن برای کشتی حامل ضروری است مگر آنکه بیمه‌گر و بیمه‌گذار توافق دیگری کرده باشند.

۵- خطرهای بیمه شده و خطرهای خارج از تعهد بیمه‌گر

خطر بیمه شده به خطری گفته می‌شود که بیمه‌گر در قبال خسارات ناشی از آن متعهد می‌باشد به این معنی که اگر در اثر واقع شدن آن خطر به مورد بیمه خسارت وارد شود جبران خسارت به عهده بیمه‌گر خواهد بود. خطر خارج از تعهد خطری است که بیمه‌گر نسبت به آن تعهدی ندارد. مثلاً ممکن است کالایی در مقابل آبدیدگی بیمه نشده باشد در این صورت چنانچه کالا به هر علت دچار آبدیدگی شود و از بین برود و یا آسیب ببیند جبران زیان وارده به عهده بیمه‌گر نخواهد بود. لازم به ذکر است که خطر بیمه شده نیز ممکن است در نتیجه عواملی بوقوع بپیوندد که جزء استثنائات می‌باشد. مثلاً ممکن است خطر غرق شدن کالا که در اصل جزء خطرهای بیمه شده می‌باشد در نتیجه عمد بیمه‌گذار یا در اثر جنگ واقع شود که جزء استثنائات هستند در این صورت نیز بیمه‌گر متعهد جبران خسارت نخواهد بود.

به هر حال ذکر خطرهای بیمه شده و خطرهای خارج از تعهد بیمه‌گر در بیمه‌نامه از نکات مهمی است که باید در مورد آن توجه خاص مبذول گردد و حدود تعهد بیمه‌گر در این زمینه کاملاً مشخص شود. بدیهی است هر قدر تعهد بیمه‌گر وسیعتر باشد و خطرات بیشتری تحت پوشش بیمه قرار بگیرد بیمه‌گذار باید حق بیمه بیشتری بپردازد.

در حال حاضر موضوع تعیین خطرهای بیمه شده و خطرهای خارج از تعهد بیمه‌گر در بیمه حمل و نقل کالا با ضمیمه شرایط از پیش تعیین شده به بیمه‌نامه صورت می‌پذیرد. این شرایط که به شرایط استاندارد مؤسسه بیمه‌گران لندن معروف است برای کالاهای معمولی عبارت است از شرایط C, B, A که به تفصیل درباره آنها بحث خواهد شد بدیهی است بیمه‌گذار می‌تواند در مورد بعضی از کالاها علاوه بر پوششهای استاندارد مندرج در شرایط مذکور پوششهای اضافی دیگری نیز از بیمه‌گر درخواست کند که در صورت موافقت بیمه‌گر، بیمه‌نامه به نحو مورد نظر بیمه‌گذار صادر خواهد شد، در این صورت خطرات اضافی در شرایط خصوصی بیمه‌نامه درج می‌شود.

برای بیمه بعضی از کالاها که کیفیت خاصی دارد و یا حمل آنها تابع مقررات مخصوصی است شرایط جداگانه‌ای تنظیم شده است مانند شرایط مربوط به بیمه مواد نفتی، گوشت و اغذیه منجمد، حیوانات زنده و غیره.

علاوه بر این چنانچه بیمه‌گذار بخواهد از پوشش بیمه‌ای بعضی از خطرات که در شرایط عادی جزء استثنائات می‌باشد استفاده کند شرایط مربوط به آن خطرات به بیمه‌نامه ضمیمه می‌شود مانند شرایط بیمه خطر جنگ.

۶- ابتدا و انتهای بیمه

یکی دیگر از نکاتی که باید در هر بیمه‌نامه به صراحت قید گردد موضوعی است که در قانون بیمه ایران ابتدا و انتهای بیمه نامیده می‌شود. منظور از ابتدای بیمه زمانی است که تعهد بیمه‌گر شروع می‌شود و انتهای آن نیز تاریخ خاتمه تعهد می‌باشد. در بیمه حمل و نقل کالا تاریخ شروع تعهد بیمه‌گر زمانیکه کالا از انبار مبدأ به منظور حمل به مقصد، خارج می‌شود و خاتمه تعهد بیمه‌گر نیز معمولاً وقتی است که حمل انجام شده و کالا به انبار نهایی بیمه‌گذار در مقصد مندرج در بیمه‌نامه رسیده باشد. با این حال چنانچه کالا پس از تخلیه از کشتی در بندر مقصد و یا رسیدن به مرز کشور مقصد ظرف مدت معینی که در بیمه‌نامه قید می‌گردد به مقصد نهایی نرسد تعهد بیمه‌گر پس از

پایان مدت تعیین شده خاتمه می‌پذیرد. به هر حال این موضوع در جای خود به تفصیل مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۷- بیمه‌گر

بیمه‌گر شخصی است که در مقابل دریافت حق بیمه از بیمه‌گذار تعهد جبران خسارت و یا پرداخت وجه معینی را در صورت وقوع حادثه به عهده می‌گیرد. بیمه‌گر شخصی است حقوقی که جهت انجام حرفه بیمه‌گری باید شرایط خاصی را که قانون تعیین می‌کند دارا باشد و از بیمه مرکزی ایران پروانه فعالیت داشته باشد.

۸- میزان تعهد بیمه‌گر در صورت وقوع حادثه (مبلغ بیمه شده)

منظور از مبلغ بیمه شده و یا سرمایه بیمه در بیمه کالا معادل ارزش واقعی کالا بعلاوه کرایه حمل و یا ارزش منافع مترتب بر کالا می‌باشد و چنانچه این مبلغ کمتر از ارزش واقعی مورد بیمه باشد بیمه‌گر به تناسب مبلغی که بیمه کرده به ارزشی واقعی آن مال متعهد جبران خسارت خواهد بود. (ماده ۱۰ قانون بیمه ایران).

همچنین چنانچه بیمه‌نامه کالا دارای فرانشیز باشد سرانجام بیمه‌گر نسبت به کسر فرانشیز از خسارت اقدام و باقیمانده خسارت را به بیمه‌گذار پرداخت خواهد نمود.

۹- حق بیمه

در خصوص حق بیمه در فصل‌های آتی به تفصیل بحث خواهد شد.

د- خصوصیات قرارداد بیمه حمل و نقل

قبل از اینکه به خصوصیات بیمه‌نامه حمل و نقل بپردازیم یادآوری می‌کنیم بیمه‌نامه کالا مانند هر قرار داد دیگر در صورتی معتبر است که شرایط صحت معامله را دربرداشته باشد در غیر این صورت از درجه اعتبار ساقط است این شرایط طبق ماده ۱۹۰ قانون مدنی ایران عبارتند از: ۱- قصد و رضای طرفین ۲- اهلیت طرفین ۳- موضوع معین که مورد معامله باشد ۴- مشروعیت جهت معامله.

به هر حال از آنجا که این شرایط پیش نیاز صحت هر نوع معامله است از شرح و تفصیل آن خودداری و تنها به ذکر خصوصیات مربوط به بیمه نامه باربری پرداخته می‌شود.

۱- بیمه حمل و نقل کالا به موجب بند نهم ماده ۳ قانون تجارت جزء معاملات

تجارتی محسوب می‌شود بدین ترتیب هر گاه بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار اختلافی به وجود آید ملاک قانون تجارت و طرفین معامله می‌بایستی به دادگاههای مخصوص مراجعه و طرح دعوی نمایند. در بیمه‌نامه‌هایی که بیمه‌گذاران تاجر نیستند

قرارداد بیمه از نظر بیمه‌گر تجاری و از نظر بیمه‌گذار مدنی محسوب می‌شود. در ایران به موجب ماده ۳ قانون تجارت (بند نهم) عملیات بیمه بحری و غیر بحری جزء معاملات تجاری به شمار آمده است.

۲- قرارداد بیمه حمل و نقل جنبه استمراری دارد. بدین معنی که اثر عقد بیمه در فاصله زمانی معینی ظاهر می‌شود به عبارت دیگر پس از اینکه قرارداد منعقد شد اثر تعهداتی آن قطع نمی‌شود بلکه تا زمانی که کالا به مقصد نرسیده دارای اعتبار است و هر لحظه ممکن است برای طرفین تعهداتی بوجود آید. بنابراین به محض اینکه بیمه‌نامه صادر شد یعنی قرار داد منعقد گردید بیمه‌گذار موظف به پرداخت حق بیمه و بیمه‌گر در مقابل متعهد است اگر در جریان حمل کالا خسارتی وارد شود آن را جبران نماید.

۳- قرارداد بیمه حمل و نقل بر مبنای اصل جبران خسارت استوار است. به این معنی که حداکثر خسارتی که بیمه‌گر در صورت وقوع حادثه می‌پردازد معادل زیانی است که به آن شی وارد می‌شود به عبارت دیگر قرار دادن بیمه‌گذار در وضعیت مالی بلافاصله قبل از حادثه بطوریکه پرداخت خسارت برای بیمه‌گذار منشأ سود نباشد به این ترتیب ماده ۸ قانون بیمه ایران که مقرر می‌دارد: «در صورتیکه مالی بیمه شده باشد در مدتی که بیمه باقی است نمی‌توان همان مال را به نفع همان شخص و از همان خطر مجدداً بیمه نمود» از طرف دیگر خسارت به مأخذ قیمت کالا در روز حادثه ملاک اصل جبران غرامت قرار می‌گیرد البته سالها بیمه‌گذاران تقاضا داشتند بدان دلیل که هنگام از دست رفتن مال مورد بیمه، منافع دیگری را از دست داده که در حقیقت از آن نفع بیمه‌پذیر دارند نیز تحت پوشش بیمه‌نامه قرار گیرد بیمه‌گران نیز پذیرفتند علاوه بر قیمت مال مورد بیمه موارد دیگری از جمله کرایه حمل، حق بیمه و قیمت افزوده را به همراه کالا تحت پوشش درآورند در ایران معمولاً ۱۰ درصد ارزش کالا بعلاوه هزینه حمل به عنوان سود محتمل و هزینه‌های جنبی (C&F+۱۰٪) مأخذ محاسبه حق بیمه و پرداخت خسارت قرار می‌گیرد. بنابراین در بیمه حمل و نقل کالا تنها ارزش کالا نیست که تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد که برخی هزینه‌های جنبی و سود محتمل نیز تحت پوشش است.

۱-۵) صدور بیمه نامه

بیمه نامه کالا در پی درخواست بیمه گذار توسط بیمه گر صادر می شود. معمولاً شرکت های بیمه فرم هایی تحت عنوان فرم پیشنهاد دارند که متقاضیان مبادرت به تکمیل دقیق فرم نموده و کلیه پرسش های بیمه گر را صادقانه پاسخ می دهند و اظهارات خود را مهر و یا امضا می نمایند. از آنجا که این اظهارات بسیار مهم به حساب آمده و ملاک تعیین حق بیمه و معیار قبول یا عدم قبول پیشنهاد قرار می گیرد می بایستی دقیق و درست باشد چه در غیر این صورت می تواند مشکلاتی را هنگام وقوع حادثه و بروز خسارت برای بیمه گر و بیمه گذار بوجود آورد. از همین رو فرم پیشنهاد بیمه می بایستی حتماً به امضاء متقاضی بیمه رسیده و نمایندگان شرکت های بیمه باید قویاً از مهر و امضاء فرم به جای متقاضیان پرهیز نمایند.

انواع بیمه نامه و شرایط پیوست

الف - شرایط استاندارد پیوست بیمه‌نامه کالا (کلاذها)

از آنجا که حمل و نقل کالا از کشوری دیگر به خصوص وقتی که بوسیله کشتی انجام می‌شود تحت تأثیر بعضی مسائل و مقررات بین‌المللی نیز قرار می‌گیرد، دست‌اندر کاران امور در برخی کشورهای اروپا و آمریکا مقرراتی وضع کرده که به موجب آن حقوق و تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار در این نوع بیمه‌ها بصورت یکسان و یکنواخت درآمده از اختلاف نظرها و مشکلاتی که معمولاً در صورت وقوع حادثه‌ای ایجاد می‌شود تا حد زیادی جلوگیری شود. امروزه این شرایط و مقررات بیمه‌ای در اغلب کشورهای دنیا با اختلافاتی کم و بیش اندک مورد عمل شرکت‌های بیمه قرار گرفته است. از جمله معروف‌ترین مؤسساتی که مبادرت به تنظیم شرایط و مقررات بیمه حمل و نقل نموده «مؤسسه بیمه‌گران لندن» است شرایط بیمه تدوین شده بوسیله این مؤسسه برای حمل و نقل کالاهای عادی عبارت است از A, B, C که پس از این از آنها تحت عنوان کلاذ A, B و کلاذ C یاد می‌شود.

۱- الف - خطرهای مورد تعهد

منظور از خطرهای مورد تعهد بیمه‌گری یا به عبارتی خطرات عادی حمل و نقل آن دسته از حوادث و اتفاقاتی است که شرکت‌های بیمه آنها را بطور معمول و بدون اینکه نیاز به بررسی‌های خاصی باشد بیمه می‌کنند. حق بیمه این خطرها برای کالاهای مختلف قبلاً تعیین شده و بصورت مجموعه‌ای تحت عنوان تعرفه حق بیمه در دسترس صادر کنندگان بیمه‌نامه قرار دارد. در مقابل این دسته از خطرات حوادث و اتفاقات دیگری وجود دارد که ممکن است در جریان حمل و نقل کالا به وقوع پیوسته و ایجاد خسارت کند که به آنها خطرات خارج از تعهد می‌گویند. این خطرها نیز دو نوعند: یک نوع خطراتی است که به هیچ وجه تحت پوشش بیمه قرار نمی‌گیرد مانند خطر عیب ذاتی مورد بیمه یا خطر ورشکستگی بیمه‌گذار و غیره. نوع دوم خطراتی است که در شرایط عادی خارج از تعهد بیمه‌گر می‌باشد اما ممکن است بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار توافق دیگری صورت گرفته تحت پوشش قرار گیرد مانند خطر جنگ.

در خصوص خطرهای مورد تعهد بیمه‌گر باید متذکر شویم که اولاً کالاها بطور یکسان در معرض تمام خطرات ناشی از حمل و نقل قرار ندارند ثانیاً بیمه‌گذار را نمی‌توان مجبور کرد که کالایش را در مقابل تمام خطرها بیمه کند زیرا ممکن است تمایلی و نیازی به استفاده از پوشش بیمه‌ای کامل که حق بیمه آن زیاد است نداشته باشد. روی این اصل

شرکت‌های بیمه برای بیمه کالا از سه مجموعه شرایط مختلف یا سه مجموعه کلاذ استفاده می‌کنند که ویژگی و وجوه افتراق آنها مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۲-الف - مجموعه شرایط پیوست تمام خطر A (کلاذ A)

در این نوع بیمه کلیه خطرهایی که ممکن است در جریان حمل و نقل کالا به وقوع پیوسته و ایجاد خسارت کند تحت پوشش بیمه می‌باشد مگر اینکه خسارت در نتیجه وقوع خطری باشد که در شمول استثنائات مندرج در کلاذ است. به عبارت دیگر در این نوع شرایط، اصل، تعهد بیمه‌گر است که هر نوع خسارتی را بپردازد مگر اینکه ثابت کند خسارت مشمول یکی از استثنائات کلاذ است و در واقع بار دلیل از نظر اثبات عدم تعهد بر دوش بیمه‌گر قرار دارد.

بدیهی است از این شرایط برای کالاهایی استفاده می‌شود که آسیب پذیر بوده و احتمال تلف شدن و یا صدمه دیدن آن در اثر وقوع خطرات مختلف وجود داشته باشد.

۳-الف - بیمه با شرایط B (کلاذ B)

در بیمه با شرایط B بیمه‌گر متعهد جبران خساراتی است که در نتیجه بروز حوادث معینی که از آنها نام برده شده است بوجود آید البته در این مجموعه شرایط نیز استثنائاتی وجود دارد بدین معنی که چنانچه خسارت وارده به دلیل یکی از موارد مستثنی شده بوقوع پیوندد تحت پوشش بیمه‌نامه نمی‌باشد. خطرات تحت پوشش مطابق کلاذ B به شرح زیر است.

۱- این بیمه خطرهای زیر را (به استثناء موارد مندرج در بندهای ۴، ۵، ۶، ۷) پوشش می‌دهد.

۱-۱- از بین رفتن یا آسیب دیدگی مورد بیمه در صورتی که منطقی‌اشی از یکی از امور زیر باشد:

۱-۱-۱- آتش سوزی یا انفجار

۱-۱-۲- به گل نشستن، غرق شدن یا واژگون شدن کشتی یا دوبه

۱-۱-۳- واژگون شدن یا از خط خارج شدن وسیله حمل و نقل زمینی

۱-۱-۴- تصادف شدید یا برخورد کشتی یا دوبه یا هر وسیله نقلیه دیگر با جسم

خارجی به جز آب

۱-۱-۵- تخلیه کالا در بندر اضطراری

۱-۱-۶- زمین لرزه، آتش فشان یا صاعقه

۱-۲- از بین رفتن یا آسیب دیدگی مورد بیمه به علت:

۱-۲-۱- فدا کردن در زیان همگانی

۱-۲-۲- به دریا انداختن یا طعمه دریا شدن کالا یا تجهیزات کشتی

۱-۲-۳- ورود آب دریا، دریاچه یا رودخانه به کشتی، دوبه، وسیله نقلیه دیگر،

کانتینر، وسیله بالا بردن کالا (لیفت ون) یا محل نگهداری کالا.

۱-۳- از بین رفتن کامل هر بسته کالا در کشتی یا دوبه یا از بین رفتن کامل آن به

علت سقوط در هنگام بارگیری یا تخلیه.

۴- الف - بیمه با شرایط C (کلاذ C)

در کلاذ C نیز همانند کلاذ B تعهد بیمه‌گر محدود به جبران خسارت‌هایی است که در

نتیجه بروز حوادث مندرج در متن شرایط ایجاد شود منتهی تعهدات محدودتر است.

جدول زیر نشان دهنده تفاوت بین کلاذ B با کلاذ C است :

ردیف	حوادث	کلاذ B	کلاذ C
۱	زمین لرزه، آتش فشان یا صاعقه	پوشش دارد	پوشش ندارد
۲	ورود آب دریا، دریاچه یا رودخانه به کشتی، دوبه، وسیله نقلیه دیگر، کانتینر، وسیله بالا بردن کالا (لیفت ون) یا محل نگهداری کالا	پوشش دارد	پوشش ندارد
۳	از بین رفتن کامل هر بسته کالا در کشتی یا دوبه یا از بین رفتن کامل آن به علت سقوط در هنگام بارگیری یا تخلیه	پوشش دارد	پوشش ندارد
۴	طعمه دریا شدن کالا یا تجهیزات کشتی	پوشش دارد	پوشش ندارد

۵- الف - وجوه افتراق کلاذ A با کلاذ B و C

همانگونه که از توضیحات بالا مستفاد می‌شود کلاذ A یک مجموعه شرایط تمام خطر است به این معنی که کلیه خطرات و حوادث، تحت پوشش کلاذ است مگر حوادث و خطرانی که در شمول استثنائات کلاذ باشد. اما در کلاذهای B و C تنها خطرات و حوادثی تحت پوشش است که از آنها در کلاذ نام برده شده باشد البته در کلاذهای B و C چنانچه وقوع یکی از حوادث تحت پوشش از یکی از موارد مستثنی شده نشأت بگیرد تحت پوشش نمی‌باشد. دومین تفاوت مهم دیگر بین کلاذ A با کلاذهای B و C این است که در کلاذ A اصل این است که بیمه‌گر هر نوع خسارتی را جبران کند مگر اینکه ثابت نماید خسارت در نتیجه خطری بوجود آمده که مورد تعهد نبوده است اما در بیمه‌های با شرایط B و C این وظیفه بیمه‌گذار است که ثابت کند خسارت مورد ادعا در

نتیجه وقوع خطر بیمه شده بوجود آمده است. در واقع در دو کلاز اخیر بار دلیل از نظر اثبات تعهد بیمه گر روی دوش بیمه گذار است.

ب- سایر پوششهای رایج بیمه کالا در ایران

صرف نظر از مجموعه شرایط A و B و C به فراخور نیازهای موجود در کشور شرایط دیگری توسط بیمه گران ایرانی ارائه می شود که به شرح زیر است:

۱- پوشش « باربری داخلی با خطرات مکمل »

۲- پوشش « باربری داخلی با خطرات محدود (حادثه و آتش سوزی)»

۳- پوشش « خسارت کلی یا توتال لاس »

۲- شرط «حمل داخلی با خطرات محدود»

کالای بیمه شده در جریان حمل در مقابل خسارات ناشی از حادثه وارد به وسایل نقلیه و آتش سوزی بیمه می باشد منظور از حادثه، برخورد وسیله حمل یا محموله آن و یا هر دو با هر جسم ثابت یا متحرک خارجی و همچنین پرت شدن کالا از وسیله حمل در زمان حمل و نقل می باشد که منجر به خسارت مورد بیمه گردد. به طوریکه آثار حادثه و مورد بیمه خسارت دیده قابل رؤیت باشند.

البته در این نوع بیمه نامه می توان با دریافت حق بیمه اضافی، خطرات دیگری از جمله «بارگیری» و «تخلیه» و سرقت کلی مورد بیمه با وسیله نقلیه و «حذف حق جانشینی» را در شرایط خصوصی بیمه نامه درج و تحت پوشش درآورد.

۳- « از بین رفتن و تلف کلی محموله مورد بیمه در یک مرحله که در اثر غرق شناور، سقوط هواپیما و یا آتش سوزی به وجود آید تحت پوشش می باشد. مدت اعتبار بیمه نامه پس از بارگیری در مبدأ شروع به محض رسیدن مورد بیمه به مرز/ فرودگاه/ و بندر کشور مقصد خاتمه می پذیرد».

در پایان این بخش لازم به یادآوری است که پوششهایی که در بالا به شرح آنها پرداخته شد تنها برای کالاهای عادی و معمولی است و حمل کالاهای خاص از جمله محصولات نفتی. گوشت منجمد و سایر کالاهایی که نیازمند وسائل و مراقبت های خاصی است دارای شرایط مخصوص به خود هستند.

ج - مدت اعتبار در بیمه نامه های باربری

۱- مدت اعتبار بیمه‌نامه‌های باربری تحت پوشش خسارت کلی به محض اتمام عملیات بارگیری در مبدأ شروع و بلافاصله پس از رسیدن وسیله حامل به مرز/ بندر/ فرودگاه کشور مقصد خاتمه می‌پذیرد.

۲- برای سایر پوشش‌های بیمه‌ای (به غیر از خسارت کلی) مدت اعتبار بیمه‌نامه‌های باربری به شرح زیر می‌باشد:

الف- در مورد حمل دریایی، حداکثر ۶۰ روز پس از تخلیه کالا یا تا موقع تحویل کالا به محمول‌الیه هر کدام زودتر واقع شود.

ب- در مورد حمل هوایی حداکثر ۳۰ روز از تاریخ نشستن هواپیما در فرودگاه مقصد یا تا موقع تحویل کالا به محمول‌الیه هر کدام زودتر واقع شود.

ج- در مورد حمل زمینی و ریلی حداکثر ۶۰ روز پس از ورود کالا به کشور مقصد یا تا موقع تحویل کالا به محمول‌الیه هر کدام زودتر واقع شود.

د- در مورد حمل داخلی حداکثر ۸ روز پس از رسیدن کالا به انبار مؤسسه حمل و نقل در مقصد یا تا موقع تحویل کالا به محمول‌الیه هر کدام زودتر واقع شود.

گفتنی است مدت‌های فوق در صورت تقاضای بیمه‌گذار و موافقت بیمه‌گر با پرداخت حق بیمه اضافی قابل تمدید است.

د- انواع بیمه‌نامه‌های حمل و نقل کالا

بیمه‌نامه‌های حمل و نقل کالا به سه صورت صادر می‌شود :

۱- د - بیمه‌نامه ساده یا سفر معین

آنچه را که معمولاً بیمه‌گران مبادرت به صدور آن می‌نمایند بیمه‌نامه برای سفر معین و یا ساده است که برای حمل کالای معینی صادر می‌شود و در آن مشخصات مورد بیمه از جمله نوع کالا، مقدار و ارزش کالا، طریق و نحوه حمل و موضوعات دیگری که مبنای حقوق و تعهدات طرفین قرار دارد قید می‌گردد. مثلاً شخصی قصد دارد کالایی را از بندری به بندر دیگر حمل کند و مالک کالا قبلاً از وضعیت مورد بیمه و چگونگی حمل آن اطلاع داشته و این اطلاعات را در اختیار بیمه‌گر جهت صدور بیمه‌نامه قرار می‌دهد و این ترتیبی است که در مورد هر حمل باید رعایت شود و در صورتیکه بیمه‌گذار مراجعات زیاد داشته باشد و کالاهای مختلفی را در معرض حمل و نقل قرار دهد برای هر مورد باید بیمه‌نامه جداگانه‌ای از بیمه‌گر دریافت نماید. گفتنی است که با صدور یک بیمه‌نامه ساده بیمه‌گذار ملزم نخواهد بود کالای مورد بیمه را یکجا حمل کند، حمل بدفعات نیز مجاز

است. (Part shipment) ولی آنچه حائز اهمیت می‌باشد معلوم بودن ارزش کل مورد بیمه و موضوعات دیگری که در بالا بدان پرداخته شد که باید در بیمه‌نامه قید شود.

۲- د- بیمه‌نامه‌های شناور یا بیمه‌نامه باز

در بیمه‌نامه‌های شناور، یک مبلغ بیمه کلی مورد توافق قرار گرفته و بر اساس آن، مورد بیمه‌ای که حمل آن به دفعات متعددی انجام خواهد گرفت تحت پوشش بیمه‌نامه قرار می‌گیرد. در این بیمه‌نامه‌ها اولاً انجام هر نوبت حمل باید قبلاً به اطلاع بیمه‌گر برسد و ثانیاً با انجام آن، مبلغ بیمه مذکور در قرار داد به میزان ارزش مورد بیمه حمل شده کاهش می‌یابد تا آنجا که ارزش محمولات حمل شده برابر مبلغ بیمه توافق شده و قرار داد خاتمه می‌یابد در این نوع بیمه‌نامه حق بیمه محاسبه و مبلغی پیش پرداخت می‌شود و در پایان تعدیل می‌گردد و موارد زیر می‌بایستی در بیمه‌نامه تصریح گردد:

- محدودیت میزان حمل در هر نوبت حمل
- تبعیت بیمه‌نامه از شرط طبقه بندی کشتی‌ها در صورت حمل دریایی. در این شرط چنانچه سن کشتی از حد خاصی بالاتر باشد و یا طبقه‌بندی شده نباشد حق بیمه اضافی دریافت می‌شود
- تبعیت بیمه‌نامه از شرط مکان که به موجب آن تعهد بیمه‌گر بابت کالاهایی که در انتظار حمل است محدود می‌گردد.
- استفاده از جدول نرخهای متناسب با انواع مختلف محمولات

۳- د- بیمه‌نامه عمومی

بیمه‌نامه عمومی یک قرار داد کلی است که بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار منعقد می‌گردد و در آن شرایط اصلی بیمه و رئوس کلی حقوق و تعهدات طرفین معین می‌شود، اما مشخصات محمولات و نحوه حمل آنها زمانی به اطلاع بیمه‌گر می‌رسد که بیمه‌گذار اقدام به حمل کالا می‌نماید. با صدور یک چنین قرار دادی کلیه حمل و نقل‌هایی که بیمه‌گذار در آینده انجام دهد زیر پوشش بیمه قرار می‌گیرد، مشروط بر اینکه بیمه‌گذار مشخصات و نحوه حمل هر مقدار کالایی را که در جریان نقل و انتقال قرار می‌دهد مانند نوع و مقدار کالا، ارزش کالا، وسیله حمل، مبدأ، مقصد و بطور کلی آنچه را که در بیمه‌نامه پیش‌بینی نشده و احتیاج به تصریح دارد قبل از حمل به اطلاع بیمه‌گر برساند. در این صورت بیمه‌گر با صدور گواهی بیمه (insurance certificate) آن حمل را مشمول بیمه قرار می‌دهد و بدیهی است چنانچه اطلاعات یاد شده قبل از شروع حمل به اطلاع بیمه‌گر نرسد آن

حمل مشمول بیمه واقع نخواهد شد. در این بیمه‌نامه حداکثر مبلغ هر محموله که بیمه‌گذار مجاز است با یک کشتی یا یک وسیله حمل زمینی یا هوایی حمل کند تعیین می‌گردد از جمله شرط‌های مهم در این نوع بیمه‌نامه شرط طبقه‌بندی بودن کشتی است و در صورت فقدان آن بیمه‌گذار باید حق بیمه اضافی بپردازد.

هـ - تعهدات و وظائف بیمه‌گذار

اول - تعهدات بیمه‌گذار قبل از صدور بیمه‌نامه

بطوریکه می‌دانیم قرارداد بیمه در درجه اول بر اساس حسن نیت طرفین آن منعقد می‌شود. یکی از مظاهر حسن نیت در بیمه‌گذار این است که در موقع عقد قرارداد کلیه اطلاعاتی را که در خصوص وضعیت مورد بیمه دارد به درستی در اختیار بیمه‌گر قرار دهد تا بیمه‌گر بر مبنای آن اطلاعات و اوضاع و احوال موجود مبادرت به پذیرش خطر کند و حق بیمه‌ای متناسب با شدت و ضعف خطر از بیمه‌گذار دریافت نماید. در اینجا باید اضافه کنیم که این وظیفه طبق قرارداد داد به عهده بیمه‌گذار قرار نگرفته بلکه لازمه صحت آن است، به عبارت دیگر بیمه‌گذار وظیفه دارد قبل از انعقاد قرارداد اطلاعات صحیح در اختیار بیمه‌گر بگذارد تا عقد بیمه صحیح واقع شود. به هر حال موضوع اطلاع بیمه‌گر از اوضاع و احوال موثر در احتمال وقوع خطر دارای اهمیت زیاد می‌باشد و در واقع پایه و اساس محاسبه نرخ را تشکیل می‌دهد. ضمناً خط مشی بیمه‌گر را در مقابل بیمه‌گران اتکایی مشخص می‌سازد. زیرا عوامل مختلف در خطر همانند سرمایه بیمه شده پایه عملیات اتکایی بیمه‌گر قرار می‌گیرد. به هر حال موضوع اظهارات صحیح و منطبق با واقعیت در خصوص وضعیت مورد بیمه و خطر که به عنوان وظیفه بیمه‌گذار شناخته شده از مسائل مهم و اساسی قرارداد می‌باشد تا جایی که هر گونه تخطی از این وظیفه ممکن است بیمه‌گذاران را از حقوق خود محروم ساخته، بیمه‌نامه را فسخ و یا باطل نماید و حتی جریمه‌هایی را به آنها تحمیل نماید این اظهارات معمولاً در قالب فرم پیشنهادی چاپی است که توسط بیمه‌گذار تکمیل می‌گردد و بایستی به امضاء و یا مهر بیمه‌گذار برسد بنابراین نمایندگان شرکت‌های بیمه می‌بایستی به اهمیت فرم پیشنهاد توجه و از امضاء آن توسط بیمه‌گذار اطمینان حاصل نمایند.

دوم - تعهدات بیمه‌گذار پس از صدور بیمه‌نامه

بیمه‌گذار در بیمه حمل و نقل پس از صدور بیمه‌نامه دو وظیفه مهم دارد که هر گاه

نسبت به انجام به موقع آن اقدام نکند تمام یا قسمتی از حقوق خود را از دست می‌دهد که به ترتیب عبارتند از:

۱- پرداخت حق بیمه

۲- جلوگیری از خسارت

- پرداخت حق بیمه

در بیمه‌نامه‌های باربری به خصوص در شکل ساده آن از آنجا که ریسک بیمه‌گر برای یک سفر خواهد بود که کالای مورد بیمه از جایی به جای دیگر حمل می‌شود و پس از رسیدن کالا به انبار بیمه‌گذار در مقصد پایان می‌یابد بنابراین چنانچه شرکت‌های بیمه پیش از شروع حمل و اتمام سفر نتوانند حق بیمه خود را دریافت کنند وصول آن پس از اتمام سفر که در حقیقت نگرانی بیمه‌گذار پایان یافته سخت و گاهی محال است. بنابراین شرکت‌های بیمه در وصول و اخذ حق بیمه در بیمه‌نامه‌های باربری حساسیت بیشتری را از خود نشان می‌دهند. از این رو اغلب بیمه‌گران حق بیمه کامل خود را پیش از شروع حمل و شروع تعهدات بیمه‌نامه دریافت می‌کنند همچنین به موجب شرطی پرداخت خسارت موقوف است به اینکه قبل از شروع خطر حق بیمه پرداخت شده باشد چنانچه طبق توافق طرفین، پرداخت حق بیمه بصورت اقساط باشد، بیمه‌گذار موظف است هر قسط را در سر رسید معینی بپردازد و در صورتی که یک یا چند قسط به موقع پرداخت نشود و در این حال حادثه اتفاق بیفتد خسارت ممکن است به نسبت حق بیمه پرداخت شده به کل حق بیمه پرداخت شود. گفتنی است در کشورمان با وجود اهمیت پرداخت حق بیمه و حساسیت بیمه‌گران به این موضوع، بیمه‌گذار در صورت پرداخت نقدی حق بیمه مستحق تخفیف دانسته شده است.

- جلوگیری از خسارت

وظیفه مهم دیگری که بیمه‌گذار پس از صدور بیمه‌نامه دارد حفاظت از مال بیمه شده و اجتناب از اقداماتی که موجب تشدید خطر و احتمالاً آسیب به مورد بیمه می‌شود. بیمه‌گذار نباید به اتکاء اینکه مال خود را بیمه کرده و در صورت وقوع حادثه، بیمه‌گر است که باید خسارات وارده را جبران نماید در انجام این وظیفه کوتاهی نماید و چنانچه در طول مدت بیمه اقدام و هزینه‌ای که لازمه جلوگیری از وقوع خسارت است را به انجام برساند. به عنوان مثال انتخاب وسیله حمل مناسب جهت حمل کالا و استفاده از

تجهیزات استاندارد جهت بارگیری و تخلیه کالا از جمله این وظایف است و در صورت کوتاهی ممکن است حقوق خود را از دست بدهد.

سوم- وظائف و تعهدات بیمه‌گذار پس از وقوع حادثه

۱- جلوگیری از توسعه خسارت

بیمه‌گذار موظف است در صورت وقوع حادثه تا حدی که برای او امکان‌پذیر است اقدام لازم به منظور جلوگیری از توسعه خسارت به عمل آورد. مطابق این وظیفه که در بیمه‌نامه‌های باربری تحت عنوان شرط تعقیب و اقدام شناخته می‌شود بیمه‌گذار می‌تواند در صورت وقوع حادثه به منظور جلوگیری از وارد شدن خسارت به مورد بیمه و یا توسعه خسارت هر نوع اقدام ضروری و منطقی را انجام دهد مانند جدا کردن کالای سالم از ناسالم، جمع‌آوری بازمانده‌ها و بسته‌بندی مجدد، یدک کشیدن کشتی حادثه دیده و بیرون آوردن کالای خسارت دیده از آب و غیره بدیهی است هزینه‌های منطقی مصرف شده در این خصوص را بیمه‌گر جدای از خسارات وارده به کالا به بیمه‌گذار خواهد پرداخت.

۲- اعلان خسارت

بیمه‌گذار وظیفه دارد در صورت وقوع حادثه منجر به خساراتی که جبران آن در تعهد بیمه‌گر می‌باشد مراتب را به بیمه‌گر اعلام نماید در غیر این صورت ممکن است تمام یا قسمتی از حقوق خود را نسبت به دریافت خسارت از دست بدهد. در قانون ایران این مهلت در اولین زمان ممکن و منتهی در ظرف پنج روز از تاریخ اطلاع بیمه‌گذار از وقوع حادثه است. یکی از موارد مهم حساسیت بیمه‌گر در اعلان به موقع خسارت اعزام به موقع کارشناس و انجام کارشناسی به موقع از علت وقوع حادثه و مبلغ خسارت است. هر چند ممکن است در بیمه‌نامه‌های مختلف در مورد مهلت اعلان خسارت توافق دیگری بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار صورت پذیرفته باشد.

۳- مراجعه بیمه‌گذار به مسئول خسارت

همانگونه که می‌دانیم یکی از اصول بیمه‌گری اصل جانشینی و یا اصل قائم مقامی است. بدان معنی که بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت اقدام به تعقیب مقصر و مسئول حادثه منجر به خسارت وارده به مال بیمه شده خواهد کرد. و خسارات پرداختی را از مسئولین حادثه باز یافت خواهد نمود. در راستای حفظ این حق بیمه‌گر، بیمه‌گذار می‌بایستی به موقع اقدامات لازم در این خصوص را به عمل آورد. در این خصوص تنها

اقدام بیمه‌گذار، مطالبه خسارت از مسبب حادثه و معرفی او به بیمه‌گر و ارائه مدارک و شواهد دال بر مسئولیت مسبب حادثه به وی می‌باشد. به عنوان مثال هر گاه تمام با قسمتی از کالا از طرف مؤسسه حمل و نقل به بیمه‌گذار تحویل نشود می‌بایستی نسبت به اخذ صورت مجلس عدم تحویل اقدام و از مؤسسه حمل و نقل بخواهد که گواهی عدم تحویل کالا صادر و این مدارک را به بیمه‌گر تحویل دهد. علاوه بر موارد فوق، بیمه‌گذار در صورت وجود هر گونه تردیدی در مورد وضعیت و شرایط محموله، از دادن رسیدهایی که حاکی از سالم بودن کالا است باید خودداری کند.

ارزیابی ریسک و عوامل مؤثر در
افزایش یا کاهش ریسک‌های
حمل کالا

الف - ارزیابی ریسک

هر چند در کشورمان نرخ حق بیمه کالا دارای تعرفه واحد و متحدالشکل است اما عوامل مختلفی در افزایش یا کاهش ریسک و به تبع آن در نرخ حق بیمه وجود دارد که مهمترین آنها به شرح زیر است:

۱- نوع و دامنه تأمین مورد نظر و خطراتی که باید بیمه شوند.

پیش از این در خصوص پوششهای مختلف و شرایط متنوع بیمه کالا بحث گردید که برخی از آنها دارای پوششهای وسیع تر و برخی دیگر پوششهای محدودتری دارند بدیهی است پوششهای وسیع تر بیمه گر را در معرض ریسک بیشتری قرار داده و بنابراین حق بیمه بیشتری را از بیمه گذار اخذ خواهد کرد همچنین با اضافه کردن هر یک از خطرات به بیمه نامه، بیمه گر بهای آن را از بیمه گذار تحصیل خواهد نمود.

۲- ارزش بیمه شده کالا

از آنجا که حق بیمه های باربری تابعی است از نرخ حق بیمه در ارزش مورد بیمه یا سرمایه بیمه شده بنابراین افزایش نرخ حق بیمه و یا بالا رفتن سرمایه بیمه شده موجبات افزایش حق بیمه را به دنبال خواهد داشت.

۳- طبیعت کالا و نحوه بسته بندی آن

طبیعت محموله در حال حمل حائز اهمیت بسیار زیادی است. در رابطه با کالاهایی از قبیل برخی مواد شیمیایی که سریعاً اکسیده می شوند و یا دانه های روغنی تقطیر شده که خود به خود تولید حرارت می کنند نرخ بر مبنای میزان آتش پذیر بودن کالا تعیین می شوند.

در عمل شرایط بارچینی کالا بر روی کشتی تأثیر بسیار زیادی بر محاسبه مخاطرات مربوط به یک نوع محموله بر جای می گذارد. به عنوان مثال بارچینی کالا نزدیک دیواره های دیگ بخار بعلت شرایط حرارتی نامساعد میزان احتمال انفجار خود به خودی را افزایش می دهد. بارچینی قماش و محمولات نخی در نزدیکی دیواره های کشتی نیز می تواند با ایجاد رطوبت، زمینه را برای کپک زدن پارچه ها آماده سازد. تماس با سایر محمولات عامل دیگر آسیب دیدگی کالا است. فرضاً اگر حبوبات و مواد غذایی در نزدیکی و تماس بر مواد شیمیایی که بخار نامطبوع از خود متصاعد می کنند انبار شود ممکن است محموله غذایی قابلیت استفاده خود را از دست بدهد.

بسته‌بندی ناکافی یا آماده کردن زمینه برای دله دزدی علاوه بر ریسک فیزیکی، یک مخاطره اخلاقی نیز محسوب می‌شود. بیمه‌گر باید از کیفیت بسته‌بندی محموله هنگام ارائه برخی پوششها مطلع گردد و در عین حال از نوع بسته‌بندی مناسب کالاهای متفاوت اطلاع داشته باشد.

- سفر دریایی و وسیله حمل

مدت سفر، پر مخاطره بودن مسیر سفر و تغییرات احتمالی دمای هوای از جمله عواملی به شمار می‌آیند که در رابطه با سفر دریایی مطرح هستند مدت سفر الزاماً تأثیر مستقیمی بر افزایش خطر بیمه شده و در نتیجه نرخ بیمه ندارد چرا که بر مبنای شرایط انستیتو و سایر بیمه‌نامه‌ها پی‌آمدهای ناشی از تأخیر و فساد کالا متعاقب آن جزو استثنائات محسوب می‌شوند. با وجود این سفری که به درازا می‌کشد می‌تواند در تشدید صدمات به صورت آشکار یا پنهان سهمی داشته و در نتیجه موجب افزایش خطر گردد. به عنوان مثال سفر دریایی از هندوستان به انگلستان از طریق کانال سوئز ۱۵ روز به درازا می‌کشد در حالیکه همان سفر از جنوب آفریقا تقریباً دو برابر مدت عادی و حدوداً ۳۰ روز بطول می‌انجامد.

در مثال بالا علاوه بر امکان تشدید صدمات وارده یا افزایش احتمال وقوع چنین صدماتی، خطرات دریا نیز افزایش پیدا کرده است زیرا محمولات دو برابر مدت زمان عادی در معرض عوامل طبیعی قرار می‌گیرند. این امر، افزایش نرخ به علت طولانی‌تر شدن مدت سفر را به عنوان یک اصل، توجیه‌پذیر می‌سازد ولو اینکه افزایش به یک نسبت نباشد.

اصولاً انجام پاره‌ای از سفرهای دریایی مستلزم عبور از آبهای خطرناک و تنگه‌های باریک است که امکان تصادف یا به گل‌نشینی در آنها زیاد است. علیرغم دقت به عمل آمده در امر دریانوردی ممکن است میزان دید کم، یا دریا متلاطم و طوفانی باشد که در هر صورت خطر وقوع حوادث افزایش می‌یابد. بیمه‌گران برای محاسبه نرخ مناسب، این موارد را نیز در نظر می‌گیرند.

سفر به مناطق گرمسیر یا گذر از چنین نواحی بر نرخ بیمه پاره‌ای از محمولات و برخی از خطرات بیمه شده مؤثر است. علت در تغییرات زیاد درجه حرارت و رطوبت این نواحی نهفته است.

شرایط بندر از جمله عوامل دیگری است که در تعیین نرخ مؤثر واقع می‌شود. در بسیاری از بنادر برای جابجایی محمولات عمومی، تجهیزات هیدرولیکی یا الکتریکی مورد استفاده قرار می‌گیرد سوای این مکانیزاسیون محدود، در غالب بنادر اثری از تجهیزات مدرن مانند نقاله‌ها، چنگک‌های بالابر و یا ماشین‌های مکنده که در مورد محمولاتی از قبیل گندم یا کود شیمیایی حمل شده بصورت فله کاربرد دارد، به چشم نمی‌خورد.

برخی بنادر به علت افزایش فعالیت و تراکم کالاها و فقدان فضای کافی برای انبارداری موجبات افزایش ریسک و آسیب‌پذیری کالاها را فراهم ساخته‌اند.

نبود سیستم گشت زنی مطمئن نیز می‌تواند ریسک‌های دزدی یا دله دزدی که در برخی کلاذها تحت پوشش بیمه‌گران قرار دارد را افزایش دهند. برخی بنادر آن چنان در این خصوص ضعیف عمل می‌کنند که بیمه‌گران ریسک‌های دزدی و دله دزدی را از مبدأ یا به مقصد آنها پوشش نمی‌دهند. و بالاخره کیفیت کشتی حامل کالا از جمله عواملی است که موجب افزایش صدمات و خسارات محمولات خود می‌شوند. یکی از شرایط مهم در کلاذهای استاندارد بیمه کالا داشتن طبقه بندی کشتی از یکی از مؤسسات معتبر طبقه بندی در دنیاست. همچنین سن کشتی از جمله عواملی است که می‌تواند افزایش ریسک و میزان صدمات و خسارات به محمولات خود را به دنبال داشته باشند.

- سابقه خسارتی

شهرت و اعتبار بیمه‌گذار و سوابق خسارتی او از جمله عوامل مهمی است که معیار خوبی برای ارزیابی ریسک و نرخ حق بیمه می‌باشد. به عنوان مثال برخی تجار ترجیح می‌دهند جنس نامرغوب با نازلترین قیمت تهیه و همچنین از ارزان‌ترین نوع بسته‌بندی استفاده می‌کنند که باعث افزایش احتمال خسارت می‌شوند.

با وجود تمام عواملی که موجب افزایش یا کاهش ریسک و احتمال بروز خسارت به کالاهای در حال حمل بیان گردید در کشورمان از تعرفه حق بیمه استفاده می‌شود که مبنای تهیه آن شورای عالی بیمه است. هر چند عوامل مختلفی وجود دارند که موجب افزایش حق بیمه یا کاهش آن می‌شوند که در قسمت بعد توضیح داده شده‌اند.

ب - آشنایی با چگونگی محاسبه حق بیمه حمل و نقل کالا در ایران^۱

در فصلهای پیشین در خصوص حق بیمه بصورت مختصر و برخی مسائل مهم پیرامون آن بحث گردید اما در اینجا قصد داریم در خصوص نرخ حق بیمه و برخی فاکتورهای مؤثر در افزایش یا کاهش حق بیمه کالا صحبت کنیم

قطعاً مطلعید که بزرگترین فاکتور مهم در استخراج حق بیمه، بطور کلی پایین یا بالا بودن ریسک می‌باشد بیمه‌های باربری و کالا نیز از این قاعده مستثنی نیست و مهمترین فاکتور تعیین کننده نرخ حق بیمه نوع و چگونگی ریسک آن می‌باشد.

چنانچه بیمه‌نامه‌های کالاهای معمولی را در کشورمان به کلازهای A، B، C و برخی پوششهای داخلی دسته‌بندی کنیم نرخ حق بیمه به شرح زیر محاسبه می‌شود.

برای کلیه کالاهای معمولی (منظور کالاهایی که دارای شرایط خاص نیستند) اخذ پوشش با کلاز C دارای یک نرخ ثابت و تابع تعرفه شورای عالی بیمه می‌باشد حال اگر بیمه‌گذار علاوه بر پوششهای مندرج در کلاز C قصد اضافه کردن پوششهای اضافی را داشته باشد بیمه‌گر بابت اضافه نمودن آن خطرها حق بیمه را افزایش می‌دهد مثلاً خطر عدم تحویل در کلاز C تحت پوشش نیست و چنانچه بیمه‌گذار خواهان اضافه کردن این خطر به بیمه‌نامه نیز باشد ناچار به پرداخت حق بیمه اضافی است.

نرخ حق بیمه کالاهای معمولی با کلاز B دارای تعرفه مصوب شورای عالی بیمه است که برای کالاهای مختلف متفاوت است و برخلاف کلاز C برای همه کالاها یکسان نیست. ضمناً در این کلاز نیز چنانچه بیمه‌گذاران قصد اضافه کردن خطری علاوه بر خطرهای مندرج در کلاز B را داشته باشند حق بیمه اضافی از بیمه‌گذار اخذ می‌گردد. گفتنی است در کلاز B معمولاً بیمه‌گران اکسس (فرانشیز) در نظر می‌گیرند.

نرخ حق بیمه در کلاز A نیز تابع تعرفه مصوب شورای عالی بیمه است و نرخ حق بیمه در آن هم اکنون ۲۰٪ بیشتر از نرخهای کلاز B می‌باشد.

قابل ذکر است چنانچه بیمه‌گذار متقاضی حذف برخی استثنائات کلازهای فوق باشد بیمه‌گران در صورت موافقت و پیشنهاد حق بیمه اضافی یک مجموعه شرایط حذف

^۱ . در تاریخ ۱۳۸۸/۳/۶ نرخ حق بیمه حمل و نقل کالا توسط شورای عالی بیمه آزاد گردید

استثناء مربوطه به بیمه‌نامه ضمیمه می‌کنند به عنوان مثال چنانچه بیمه‌گذار خواهان برداشتن استثناء جنگ از بیمه‌نامه باشند و بخواهند کالای خود را در مقابل جنگ نیز پوشش دهند بیمه‌گران یک مجموعه شرایط استاندارد را به بیمه‌نامه ضمیمه و به این وسیله استثناء جنگ را از بیمه‌نامه حذف می‌کنند.

همچنین شرایط حمل مذکور در زیر موجب افزایش و یا کاهش نرخهای مصوب شورای عالی بیمه می‌شوند.

۱- فاکتورهایی که باعث افزایش نرخ حق بیمه پایه مصوب شورای عالی بیمه می‌شوند:

- ۱-۱. حمل با کشتی طبقه‌بندی نشده
- ۱-۲. حمل با کشتی چارتر یا دربست طبقه‌بندی شده
- ۱-۳. حمل با کشتی چارتر یا دربست طبقه‌بندی نشده
- ۱-۴. حمل با کشتی‌های با سن بیش از ۱۵ سال
- ۱-۵. تمدید مدت اعتبار کلاذها
- ۱-۶. حمل بر روی عرشه (در صورتی که نوع کالا به واسطه ابعاد و یا حجم آن عرفاً در روی عرشه حمل می‌شود معمولاً بیمه‌گران حق بیمه اضافی دریافت نمی‌کنند)

۲- فاکتورهایی که موجب کاهش نرخ حق بیمه پایه مصوب شورای عالی بیمه می‌شوند:

- ۱-۲. حمل کالا به وسیله هواپیما
- ۲-۲. حمل در کانتینر از مبدأ تا مرز یا بندر ورودی
- ۳-۲. حمل در کانتینر از مبدأ تا مقصد نهایی مندرج در بیمه‌نامه
- ۴-۲. پرداخت نقدی حق بیمه
- ۵-۲. حمل از مبادی کشورهای حوزه دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان با کشتی طبقه‌بندی شده
- ۶-۲. خرید مورد بیمه بدون گشایش اعتبار اسنادی نزد شعب داخلی بانکهای ایران
- ۷-۲. بیمه‌نامه‌های صادراتی

ذکر این نکته بسیار ضروری است که کلیه مطالب فوق اعم از نرخ حق بیمه و فاکتورهای کاهش و افزایش نرخ مربوط به حمل با کشتی‌های اقیانوس پیما می‌باشد و حمل با

شناورهای کوچک و متوسط اعم از موتورلنج، دوبه، بارج و لندینگ کرافت دارای شرایط و نرخ‌های خاص خود می‌باشد که به شرح زیر است:

۱- صدور بیمه‌نامه با کلاذ A چنانچه محمولات مورد بیمه با شناورهای مورد بحث حمل شوند مجاز نمی‌باشد.

۲- صدور بیمه‌نامه با کلاذ B چنانچه محمولات مورد بیمه با شناورهای مورد بحث حمل شوند تحت شرایط خاصی از جمله بازدید از وسیله حمل و کالا و اخذ مجوز امکان‌پذیر است

در صورت اخذ مجوز نرخ حق بیمه ۳۰ درصد بیشتر از نرخهای پایه شورای عالی بیمه بوده و محاسبه‌هیچگونه تخفیفی که پیش از این ذکر گردید مجاز نمی‌باشد.

۳- درخصوص پوشش خسارت کلی و یا کلاذ C ارائه تخفیفاتی که پیش از این از آنها یاد شد از قبیل تخفیف نقدی و غیره مجاز نبوده و با ذکر این موضوع که حمل با اینگونه شناورها دارای نرخهای خاص خود است اضافه می‌نماید در صورت وجود شرایط زیر به بیمه‌گذاران تخفیف ارائه می‌شود:

۱- عضویت در تعاونی‌های لنج‌داران

۲- تجهیز به سیستم مخابراتی

۳- ظرفیت مجاز بارگیری بیش از ۲۰۰ تن

۴- صدور بارنامه حمل طبق فرمهای استاندارد

در صورت علاقه به دانستن جزئیات بیشتر درخصوص این فصل پیشنهاد می‌شود به دستورالعمل جامع بیمه‌های باربری که در پورتال بیمه ایران وجود دارد مراجعه شود.

تمبر

با استناد ماده ۴۶ قانون مالیات‌های مستقیم مصوب ۸۰/۱۱/۲۷ اسناد کاشف از حقوق مالکین نسبت به مال‌التجاره از قبیل اوراق بیمه، مشمول پنج هزار ریال حق تمبر می‌گردد، لذا ضروری است علاوه بر بیمه‌نامه‌های باربری، به کلیه گواهی بیمه‌های صادره نیز به جهت برخورداری از اعتبار حقوقی و در صورت لزوم قابل ارائه بودن در دادگاههای حقوقی، تمبر ۵۰۰۰ ریال الصاق می‌گردد.

حوادث تحت پوشش
و استثنائات در بیمه نامه
حمل و نقل کالا

الف - آشنایی با برخی پوشش‌های مهم در بیمه حمل و نقل

۱- آتش سوزی

آتش سوزی خطری است که در اشکال مختلف بیمه کالا و کشتی تحت پوشش است. در اثر آتش سوزی ممکن است به کالا یا کشتی و یا هر دو خسارت وارد شود. آتش سوزی در نتیجه علل مختلف تحت پوشش بیمه نامه است مگر آنکه بیمه‌گر اثبات نماید عامل وقوع آتش سوزی در نتیجه یکی از استثنائات بیمه نامه بوده است.

۲- انفجار

انفجار نیز یکی از خطرات مورد تعهد بیمه‌گر در کالا و کشتی است که ممکن است در طول سفر و یا هنگام توقف آن بوقوع بپیوندد انفجار نیز مانند آتش سوزی است که با وقوع آن بیمه‌گر متعهد جبران خسارت خواهد بود مگر اینکه ثابت کند علت وقوع از موارد خارج از تعهد بیمه‌گر بوده است.

۳- به دریا انداختن

در صورتی که کشتی در حین مسافرت دچار حادثه‌ای می‌شود که برای نجات آن از خطر غرق شدن و یا صدمات شدید دیگر لازم باشد مقداری از محمولات و یا قطعاتی از کشتی را به دریا بریزند و آن را سبک کنند خسارتهای وارده مشمول بیمه می‌باشد. این عمل را اصطلاحاً به دریا انداختن می‌نامند که از حیثه حوادث دریا به شمار می‌رود. به دریا انداختن از نظر تقسیم‌بندی خسارت زیان همگانی نامیده می‌شود و مسئولیت بیمه‌گر تا حدودی است که به دریا انداختن برای نجات کشتی و محمولات آن و در واقع جلوگیری از خسارت بیشتر ضروری است. لازم به ذکر است که آنچه در اینجا به عنوان خسارت ناشی از عمل به دریا انداختن مورد نظر می‌باشد ارزش کالایی است که فدا می‌شود (در بیمه کالا) و یا ارزش قطعاتی از کشتی است که به دریا انداخته می‌شود (در بیمه کشتی) و نیز آسیب‌های وارد به کشتی یا سایر کالاها در نتیجه انجام این عمل (به دریا انداختن) است.

۴- راهزنی دریایی

منظور از راهزنی دریایی یا غارت، حمله جمعی و معمولاً مسلحانه افرادیست که تابع دولت و یا تحت پرچم کشوری نبوده و از خارج به کشتی حمله کنند و قصد آنها نیز

تحصیل مال باشد. بنابراین دزدی بوسیله خدمه کشتی، دزدی یا راهزنی دریایی محسوب نمی‌شود که تحت عنوان باراتری است که توضیح داده خواهد شد.

۵- سرقت

سرقت از جمله خطراتی است که بیشتر کالاهای موجود در کشتی و یا محمولات سایر وسائل نقلیه را مورد تهدید قرار می‌دهد.

۶- عدم تحویل

عدم تحویل به حالتی اطلاق می‌شود که کالای بیمه شده یا یک قسمت از آن (یک یا چند صندوق یا بسته) در جریان حمل و نقل به علت نامعلومی مفقود شود و به بیمه‌گذار تحویل نگردد. بنابراین چنانچه علت تحویل نشدن کالا به بیمه‌گذار مشخص باشد مثلاً کالا به سرقت رفته و یا غرق شده باشد در این صورت خسارت عنوان عدم تحویل نخواهد داشت. ضمناً در صورتی که کالای تحویلی به بیمه‌گذار از نظر تعداد صندوق و بسته با بارنامه منطبق باشد ولی در محتویات صندوق‌ها کم و کسری مشاهده شود باز هم عدم تحویل نخواهد بود بلکه اصطلاحاً «کسر تخلیه» گفته می‌شود. از آنجا که عدم تحویل تحت پوشش شرایط B و C انیستیتو بیمه‌گران لندن نمی‌باشد معمولاً بیمه‌گذاران تقاضای اضافه کردن آن در شرایط خصوصی را دارند.

۷- خسارات ناشی از عمل کارکنان کشتی

در حمل و نقل‌های دریایی ممکن است فرمانده کشتی و یا ملوانان دست به اقداماتی بزنند که از حدود وظائف و اختیارات آنها خارج است و یا به علت غفلت و سهل‌انگاری وظایف خود را درست انجام ندهند و در نتیجه این امور به کشتی یا محمولات آن خسارت وارد شود. به این عمل باراتری می‌گویند. باراتری در لغت به معنای فریب دادن یا دروغ گفتن است اما به اعمال و اقداماتی گفته می‌شود که گاه بصورت عمدی و یا سوءنیت انجام می‌گیرد و زمانی ناشی از اشتباه و مسامحه کاری است که البته در هر صورت بایستی توسط فرمانده و یا کارکنان کشتی صورت گیرد. تا باراتری شناخته شود.

۸- خسارت ناشی از هوای نامساعد دریا

این خطر وقتی مصداق پیدا می‌کند که دریا آرام نباشد. در چنین حالتی ممکن است به علت اختلالات جوی و تلاطم امواج دریا آب به داخل کشتی یا دوبه یا هر شناور دیگر رسوخ کرده و به کالا خسارت برساند.

۹- بارگیری نامنظم و اضافه بارگیری

این دو حادثه چنانچه ناشی از عمل فرمانده یا کارکنان کشتی باشد تحت عنوان باراتری محسوب می‌شود اما چنانچه به دستور بیمه‌گذار انجام شده باشد جزء استثنائات بیمه‌نامه محسوب می‌شود.

۱۰- زیان همگانی و هزینه‌های نجات

هرگاه در جریان یک سفر دریایی حادثه‌ای واقع شود که جزء موارد زیان همگانی است و به سبب آن اموالی مورد تفدیه قرار گیرد و یا هزینه‌هایی به مصرف برسد سهمی از مجموع این هزینه‌ها که به هر یک از صاحبان منافع موجود در آن سفر دریایی تعلق می‌گیرد سهم زیان همگانی نامیده می‌شود. این سهم شامل صاحب کالایی که تمام یا قسمتی از کالای او مورد تفدیه قرار گرفته نیز خواهد بود. بنابراین می‌توان گفت به کالای بیمه شده‌ای که مورد تفدیه واقع می‌شود دو نوع خسارت تعلق می‌گیرد یکی خسارت وارد به آن کالا و دیگری سهم زیان همگانی.

ب - زیان همگانی یا خسارت مشترک چیست؟

هرگاه در جریان یک سفر دریایی حادثه‌ای به وقوع پیوسته، کشتی و محمولات آن در معرض خطر واقع شود و برای جلوگیری از بروز یا توسعه خسارت ایجاد زیان عمدی ضرورت داشته باشد (مانند به دریا انداختن مقداری از محمولات) و یا هزینه‌هایی به مصرف برسد (مانند یدک‌کشی کشتی به گل نشسته) در این صورت سهمی از خسارت‌های وارده یا هزینه‌های مصرفی که طبق مقررات خاصی همه صاحبان منافع در سفر دریایی باید در جبران آن شرکت کنند زیان همگانی نامیده می‌شود مثلاً ممکن است دریا دچار طوفان شدید شده و کشتی در معرض خطر غرق شدن قرار بگیرد و تنها راه نجات این باشد که مقداری از محمولات کشتی را به دریا بریزند و آن را سبک کنند تا کشتی از خطر نابودی نجات پیدا کند و سفر خود را به انجام برساند. در این صورت ارزش کالاهای فدا شده عنوان زیان همگانی دارد. این زیان طبق مقررات خاصی بین مالک کشتی، صاحبان کالا و هر شخص دیگری که ممکن است در سرنوشت کشتی ذینفع باشد تقسیم می‌شود و هر یک از آنها سهمی از خسارت را به عهده می‌گیرد و بدیهی است چنانچه کشتی و محمولات آن بیمه باشد پرداخت این سهمیه‌ها به عهده بیمه‌گران مربوطه خواهد بود.

شرایط لازم برای تحقق زیان همگانی :

۱- وجود خطر : الف) خطر واقعی باشد ب) همه منافع در مخاطره قرار گیرد

۲- غیر عادی و فوق‌العاده بودن تفدیه و صرف هزینه

۳- ارادی و عمدی بودن تفدیه و صرف هزینه

۴- اقدام معقول و موجه

مقررات یورک آنتورپ York Antwerp rules:

در حال حاضر برای تشخیص موارد زیان همگانی و ترتیب محاسبه خسارت و تقسیم آن بین افراد ذینفع مقررات بین‌المللی وجود دارد که به عنوان مقررات یورک آنتورپ نامیده شده است. اغلب شرکت‌های کشتیرانی و کشورها این مقررات را پذیرفته و در شرایط بارنامه‌ها و بیمه‌نامه‌ها از آن نام برده‌اند.

برخی از موارد زیان همگانی :

○ به دریا انداختن کالا

○ خسارات ناشی از اطفاء حریق در کشتی

○ به گل نشانیدن عمدی کشتی

○ حق الزحمه نجات

○ هزینه‌های مصرفی در بندر

○ سوزاندن مواد و ذخائر کشتی به منظور سوخت در مواقع اضطراری

وثائق زیان همگانی :

۱- سپرده نقدی

۲- ضمانت نامه بانکی

۳- تعهد نامه

۱-۳- Average guarantee تعهدنامه‌ای که بیمه‌گر مهر و امضاء می‌کند

۲-۳- Average bond تعهدنامه‌ای که بیمه‌گذار مهر و امضاء می‌کند

حسابرس زیان همگانی :

محاسبه خسارت‌ها و هزینه‌هایی که باید به حساب زیان همگانی منظور شود و سرشکن کردن این رقم بین صاحبان منافع دریایی به نسبت ارزش اموال و منافع آنها و بدست آوردن سهم هر یک به عهده مؤسساتی است که حسابرس زیان همگانی یا Average adjuster نامیده می‌شوند که توسط مالک کشتی انتخاب می‌شود

۱-ب- تغییر مسیر کشتی بدون اجازه بیمه‌گذار

منظور از تغییر مسیر کشتی این است که کشتی را از مسیر تعیین شده در بیمه‌نامه و یا اگر مسیری در بیمه‌نامه معین نشده از مسیر عادی و معمولی خود منحرف کرده و به راه دیگری هدایت کنند. این عمل ممکن است به وسیله بیمه‌گذار صورت بگیرد در این صورت چنانچه در مسیر جدید به کشتی یا کالا خسارت وارد شود بیمه‌گر تعهد نخواهد داشت اما چنانچه به وسیله فرماندهان و یا ملوانان و بدون اجازه بیمه‌گذار باشد باراتری محسوب می‌شود. اضافه می‌نماید که تغییر مسیر کشتی ممکن است اجباری باشد مثلاً به علت نقص فنی و به منظور انجام تعمیرات یا برای جلوگیری از خطر یا نجات جان افرادی که در معرض خطر غرق شدن قرار دارند و نظایر آن در این صورت تغییر مسیر، حادثه دریا محسوب می‌شود و خسارات احتمالی آن در تعهد بیمه‌گر می‌باشد.

ج - آشنایی با برخی از استثنائات مهم در بیمه حمل و نقل

۱- خسارات ناشی از عمل نادرست عمدی بیمه‌گذار

هرگاه بیمه‌گذاری عمداً مورد بیمه را تلف کند و یا به آن خسارت وارد آورد بیمه‌گر مسئول جبران آن خسارت نخواهد بود همچنین است هرگاه بیمه‌گذار عمداً مرتکب عمل نادرستی شود که نتیجه آن از بین رفتن یا آسیب دیدگی مورد بیمه باشد. به هر حال در اینجا تحقق دو شرط لازم است که یکی اینکه عمل بیمه‌گذار باید نادرست باشد و دیگر اینکه این عمل عمداً صورت پذیرد بنابراین چنانچه خسارت در نتیجه تقصیر بیمه‌گذار به وجود آید مشمول مورد فوق نخواهد بود.

۲- نشت عادی، کم شدن عادی وزن یا حجم یا فرسودگی عادی و معمولی مورد بیمه

منظور آسیب‌های جزئی و یا کمبودهایی است که بدون وقوع حادثه و یا یک امر غیر منتظره در مورد بیمه ایجاد می‌شود که قاعدتاً نباید میزان این نوع خسارت‌ها زیاد باشد در غیر این صورت عادی و معمولی تلقی نخواهد شد.

۳- بسته‌بندی نامناسب

هر کالایی باید باتوجه به وضعیت و وضعیتی که دارد به طریق صحیح و منطبق با موازین استاندارد بسته‌بندی شود و در جای مناسب قرار گیرد در غیر این صورت بیمه‌گر متعهد جبران خسارتی که معلول عدم مراعات این امر باشد نخواهد بود بدان شرط که

مورد بیمه قبل از شروع بیمه در وضع نامناسبی قرار داشته باشد و عامل وضع نامناسب خود بیمه‌گذار و یا خدمه او باشد.

۴- عیب ذاتی

در صورتی که مورد بیمه به علت عیب و نقص موجود در آن و یا خاصیت طبیعی که دارد دچار خسارت شود بیمه‌گر متعهد آن و هزینه‌های جلوگیری از آن نخواهد بود به دو دلیل: اول آنکه به عمل حمل و نقل ربطی ندارد دوم آنکه در نتیجه یک حادثه و علت خارجی اتفاق نمی‌افتد.

۱-ج- عدم قابلیت دریانوردی کشتی

هرچند عدم قابلیت دریانوردی کشتی جزو استثنائات عمومی بیمه‌نامه به حساب نیامده اما جزء مواردی است که در صورت آگاهی بیمه‌گذار از این موضوع، پرداخت خسارت در تعهد بیمه‌گر نخواهد بود.

- قابلیت دریانوردی کشتی چیست؟

قابلیت دریانوردی کشتی، یعنی این که کشتی از هر لحاظ برای سفر دریایی تجهیز شده و بدون عیب و نقص فنی مهم و مشهودی باشد و استحکام و مقاومت لازم در برابر حوادث دریا و آب و هوای نامساعد را دارا باشد. قابلیت دریانوردی تنها از نقطه نظر مسائل فنی کشتی مدنظر قرار ندارد، بلکه باید دارای کارکنان ماهر و متخصص بوده و به میزان کافی سوخت، آب، آذوقه به همراه داشته باشد

- کشتی‌های طبقه‌بندی شده و طبقه‌بندی نشده کدامند؟

انستیتو بیمه‌گران لندن موسساتی را مجاز به طبقه‌بندی کشتی‌ها دانسته که چنانچه کشتی توسط یکی از این مؤسسات معاینه و بازرسی شده باشد و دارای شرایط مورد نظر مؤسسه مذکور باشد شناور مطلوب تلقی شده و گواهی طبقه‌بندی دریافت می‌کند در چنین وضعیتی بیمه‌گران کالا برای کالاهایی که این نوع کشتی‌ها حمل می‌کنند و بیمه‌گران بدنه تخفیف ویژه در نظر می‌گیرند. بدیهی است در غیر این صورت کشتی طبقه‌بندی نشده است و بیمه‌گران حق بیمه اضافی از بیمه‌گذاران طلب می‌نمایند.

آشنایی

با برخی اسناد و واژه‌های حمل

الف - اعتبار اسنادی

ساده‌ترین نوع یک معامله را یک فروشنده، یک خریدار و یک وسیله حمل تشکیل می‌دهد که در آن فروشنده موظف است کالا را مطابق سفارش خریدار آماده و بسته‌بندی کند و سپس ترتیب حمل آن را بدهد. متصدی حمل در ازای تحویل کالا رسیدی به نام بارنامه صادر می‌نماید و با توجه به کیفیت و کمیت کالا به فروشنده می‌دهد.

خریدار در ازای تحویل بارنامه که به معنای سپردن موقت کالا به حمل کننده می‌باشد قیمت کالا را پرداخته و با تسلیم آن به متصدی حمل در مقصد آن را تحویل می‌گیرد. مسئولیت متصدی حمل این است که کالا را مطابق مشخصات و مقدار مندرج در بارنامه به خریدار تحویل دهد. از سوی دیگر خریدار و فروشنده باید چگونگی پرداخت بهای کالا را مشخص کرده و در مورد آن به توافق برسند. البته روابط آن دو را قراردادی که حاکم بر معامله فیما بین، مقدار کالا، قیمت، کیفیت و سایر مشخصات دیگر می‌باشد، تنظیم می‌کند و تجارب گذشته آنها، نوع بازار و وضعیت مالی خریدار تأثیر زیادی در شرایط و نحوه پرداخت بهای کالا دارد لیکن پس از معامله نقدی، مطمئن‌ترین و متداول‌ترین روش پرداخت بهای کالا استفاده از اعتبارات اسنادی است، زیرا در این صورت:

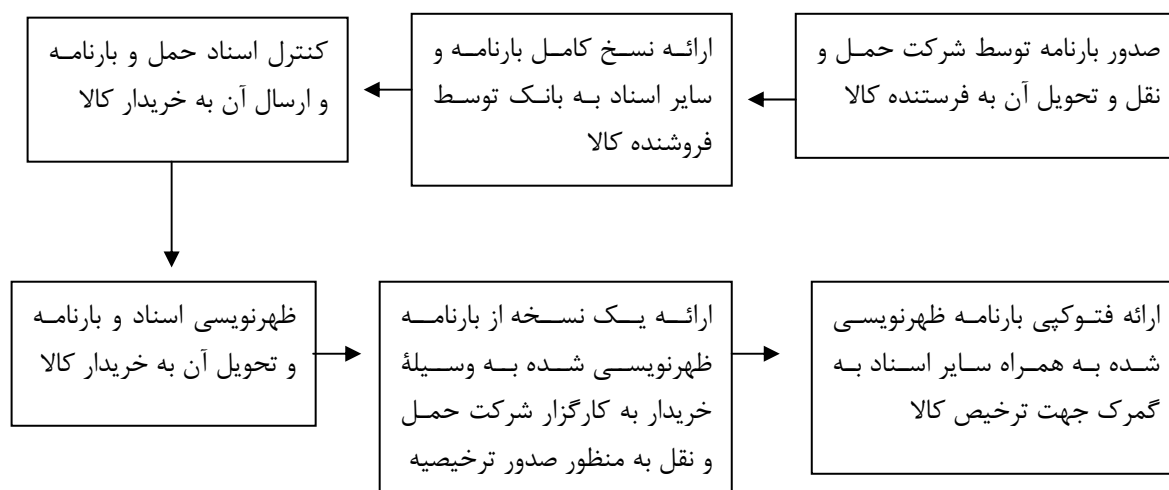
اولاً: فروشنده کنترل اسناد مربوط به معامله را تا دریافت وجه در دست دارد و مطمئن است در صورت عمل به قرارداد آن را دریافت خواهد کرد.

ثانیاً: بانک با دخالت در معامله باعث جلب اعتماد و اطمینان بازرگانان به یکدیگر شده و نگرانی‌های طرفین قرارداد را که هر یک در کشوری جداگانه اقامت دارند تا حد زیادی مرتفع می‌کند.

البته از جمله نقاط ضعف این روش پرداخت، این است که چون بانک با اسناد سر و کار دارد و نه با خود کالا این احتمال وجود دارد که فروشنده با تظاهر به انجام تعهدات مندرج در اعتبارات اسنادی با گذاشتن سنگ در بسته‌ها به جای کالا، پول دریافت نماید.

برای حل این مسئله بانک از بازوی کنترل کننده مستقلی (مؤسسه بازرسی) استفاده می‌کند تا از موجودیت کالا و اصالت اسناد مطمئن شود و این موضوع در کشورهایایی مثل ما که دارای سیستم کنترل ارز می‌باشند، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

فرآیند زیر چگونگی تحویل و ترخیص کالا و همچنین درگیری بانکها را در روش اعتبار اسنادی را نشان می‌دهد:



ب- اینکوترمز Incoterms

کلمه اینکوترمز مخفف اصطلاحات تجاری بین‌الملل است و اصطلاح انتخاب شده بیانگر شرایط قرارداد فروش است و نه قرارداد حمل .

اصطلاحات تجاری در واقع عناصر اصلی قراردادهای بین‌الملل فروش است زیرا که به طرفین می‌گوید که در رابطه با «حمل کالا از فروشنده به خریدار» و «ترخیص کالا برای صدور و ورود» چه باید بکنند .

این اصطلاحات همچنین نحوه تقسیم هزینه‌ها و مسئولیت‌ها (ریسک) را بین طرفین توضیح می‌دهد. تجار تمایل دارند از اختصارات کوتاه مثل (فوب FOB) و (سیف CIF) برای روشن نمودن تقسیم وظایف، هزینه‌ها و مسئولیت‌های مربوط به انتقال کالا از فروشنده به خریدار استفاده نمایند ولی مکرراً سوء تفاهماتی در رابطه با تعبیر و تفسیر این اختصارات بروز می‌کند. به این دلیل ایجاد مقررات و ضوابط تفسیر اصطلاحات تجاری که طرفین برای کاربرد آن توافق داشته باشند حائز اهمیت تشخیص داده شد. اینکوترمز که برای بار اول در سال ۱۹۳۶ توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی منتشر شد. این ضوابط تفسیر را ایجاد و تدوین نمود و عنوان رسمی آنها مقررات بین‌المللی برای تعبیر و تفسیر اصطلاحات تجاری است.

مسئولیت‌ها و هزینه‌های خریدار و فروشنده در سه روش مهم که در بیمه کاربرد زیادی دارند بصورت زیر تفکیک شده است:

ریسک و مسئولیت و هزینه‌های خریدار از زمانی که کالا در کشتی بارگیری می‌شود.	تحویل روی عرشه	FOB
ریسک و مسئولیت خریدار از زمانی که کالا در کشتی بارگیری می‌شود ولی هزینه حمل را فروشنده می‌پذیرد.	تحویل روی عرشه	CFR
ریسک و مسئولیت روی عرشه اما هزینه حمل و بیمه به عهده فروشنده است.	تحویل روی عرشه	CIF

ج- انواع اسناد حمل

اسناد حمل به دو دسته کلی بارنامه و راهنامه تقسیم می‌گردد:

○ بارنامه سند حملی است که قابلیت انتقال داشته و سند مالکیت محسوب

می‌گردد مانند بارنامه دریایی

○ راهنامه سند حملی است که خصوصیات فوق را ندارد، مانند اسناد حمل

هواپیما، راه‌آهن و کامیون

۱- ج - انواع راهنامه‌های متداول :

۱. راهنامه هوایی: حمل با هواپیما

۲. راهنامه راه‌آهن: حمل با قطار

۳. راهنامه زمینی: حمل با کامیون

۴. راهنامه دریایی: حمل با کشتی

۲- ج - انواع بارنامه :

۱. بارنامه سراسری: حمل با کامیون - کشتی - قطار

۲. بارنامه حمل چند وجهی فیاتا: حمل با کامیون - کشتی - قطار

تفاوت بین بارنامه سراسری و بارنامه حمل چند وجهی فیاتا در این است که بارنامه سراسری وقتی صادر می‌گردد که راه مستقیم بین مبدأ و مقصد وجود نداشته یا سرعت در تحویل کالا ملاک اساسی است و صادر کننده بارنامه مسئولیت هر دو بخش حمل را به عهده می‌گیرد. حمل کننده اصلی بارنامه را صادر می‌کند ولی همراه آن بارنامه‌های محلی وجود دارد و حمل کننده اصلی به عنوان تحویل دهنده یا تحویل گیرنده در هر طرف حمل ایفای نقش می‌نماید. در بارنامه سراسری حمل کننده دریایی فقط مسئولیت‌های حمل دریایی را به عنوان نماینده از ابتدا تا انتها می‌پذیرد. در حالی که در بارنامه حمل چند وجهی فورواردر مسئولیت کل مسیر

حمل (زمینی و دریایی) را عهده‌دار است، درحقیقت تحقق خدمات Door To Door به وسیله این نوع بارنامه صورت می‌پذیرد. صادرکننده این نوع بارنامه، فورواردها می‌باشند.

بارنامه

بارنامه سندی است دال بر عقد قرارداد حمل، که حمل‌کننده یا نماینده وی پس از وصول کالا برای حمل کالای معینی از یک نقطه (مبدأ حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله حمل مورد توافق در مقابل کرایه حمل مشخصی صادر نمایند.

اصول کلی و عمده مسئولیتهای صادرکننده بارنامه به شرح زیر می‌باشد:

الف) صادرکننده بارنامه با امضاء و صدور بارنامه بدون توجه به هرگونه شرایط موجود رسید تحویل کالا را به فروشنده یا صاحب کالا می‌دهد.

ب) بنابراین مسئولیت تحویل کالا را (به همان صورتی که دریافت نموده) به تحویل‌گیرنده بر عهده می‌گیرند.

ج) مسئولیت هرگونه کسر، تحویل یا اضافه تخلیه با صادرکننده بارنامه است.

د) مسئولیت تأخیر در تحویل کالا به عهده صادرکننده بارنامه است.

ه) مسئولیت جبران خسارت وارده (کلی - جزئی و تأخیر) در صورتی که شرایط مخصوصی در قرارداد حمل پیش‌بینی نشده باشد به عهده صادرکننده بارنامه می‌باشد.

سه نقش مهم بارنامه دریایی :

اول: رسیدی است که از سوی متصدی حمل دریایی برای کالا صادر می‌شود.

دوم: مدرک درجه اولی از قرارداد حمل با کشتی است که دربرگیرنده شرایط حمل توسط حمل‌کننده دریایی به نحو مندرج در بارنامه می‌باشد و می‌تواند به معنای حمل فیزیکی یا تحویل برای حمل تلقی شود.

سوم: سند مالکیت کالا بوده و قابل انتقال می‌باشد، مگر اینکه در متن آن عبارت غیرقابل انتقال درج شده باشد.

- بارنامه بدون قید و شرط یا بارنامه تمیز

بارنامه بدون قید بارنامه‌ای است که بر روی آن هیچ‌گونه یادداشت و یا عبارتی که دال بر معیوب بودن کالا یا بسته‌بندی آن باشد، درج نشده باشد. بدیهی است هنگامی که متصدی حمل کالایی تحویل گرفته که دارای صدمات مشهود است در بارنامه

صدمات را قید می‌کند که این گونه بارنامه دیگر بدون قید و شرط نیست و به آن
بارنامهٔ مخدوش می‌گویند.

رسیدگی
به خسارت بیمه کالا
و شرح برخی مدارک مورد نیاز

الف - رسیدگی به خسارت

هر چند مسائل و موارد مربوط به مطالعه در خصوص خسارت بسیار مفصل است اما در اینجا تنها به ذکر کلیاتی از آن بسنده می‌شود.

ادارات خسارات در مواجهه با خسارت به دنبال پاسخ چند سؤال اساسی هستند که برای اثبات و رسمیت این پاسخها نیاز به مستندات و مدارک دارند. برخی از این سئوالات به شرح زیر است:

۱. آیا حادثه در زمان اعتبار بیمه‌نامه رخ داده است؟
۲. خسارت واقع شده ناشی از چه حادثه‌ای بوده است؟ (اصل علت نزدیک)
۳. آیا حادثه واقع شده تحت پوشش بیمه‌نامه قرار دارد؟
۴. آیا مراتب وقوع حادثه در زمان مقرر در بیمه‌نامه به اطلاع بیمه‌گر رسیده است یا خیر؟
۵. آیا استثنائات مندرج در بیمه‌نامه نقشی در وقوع حادثه داشته یا خیر؟
۶. آیا کالای خسارت دیده همان کالای تحت پوشش بیمه‌نامه بوده است یا خیر؟
۷. کمیت و کیفیت مورد بیمه با مشخصات کالای بیمه شده و اظهارات بیمه‌گذار تطابق دارد یا خیر؟
۸. آیا بیمه‌گذار هنگام وقوع حادثه در کالای بیمه شده نفع بیمه‌ای داشته است یا خیر؟ (اصل نفع بیمه‌ای)
۹. آیا کالا به قیمت واقعی بیمه شده است یا خیر؟ (اصل جبران غرامت)
۱۰. در صورت کم یا زیاد اعلام شدن ارزش مورد بیمه و یا سایر اطلاعات نادرست بیمه‌گذار آیا عمد و یا قصد کلاهبرداری بوده است یا خیر؟ (اصل حسن نیت)
۱۱. آیا حق بیمه مندرج در بیمه‌نامه و یا اقساط سررسید شده تا زمان وقوع حادثه به بیمه‌گر پرداخت شده یا خیر؟
۱۲. آیا بیمه‌گذار به تعهدات مندرج در بیمه‌نامه از قبیل جلوگیری از بروز و یا توسعه خسارت، تدابیر لازم را اندیشیده است یا خیر همچنین آیا اقدامات لازم را جهت حفظ حقوق بیمه‌گر جهت مراجعه به مقصر حادثه به عمل آورده یا خیر؟ (اصل جانشینی)
۱۳. آیا بیمه‌گذار کالای مورد بیمه را نزد بیمه‌گر دیگری تحت پوشش همان حوادث قرار داده یا خیر؟ (اصل مشارکت)

همچنین یکی از اقدامات مهم بیمه‌گران هنگام وقوع حادثه موضوع کارشناسی توسط افراد حقیقی یا حقوقی متخصص و مستقل جهت علت‌یابی و ارزیابی خسارت است. گفتنی است چنانچه حادثه خارج از مرزهای جمهوری اسلامی ایران اتفاق افتاده باشد معمولاً بیمه‌گران در بیمه‌نامه به موجب شرطی از بیمه‌گذار خواسته‌اند به نزدیک‌ترین کارشناس لویدز مراجعه و گزارش مربوطه را به بیمه‌گر ارائه نمایند.

ب- برخی مدارک مورد نیاز در بررسی پرونده خسارت :

۱. بارنامه یا راه‌نامه

یکی از مهمترین مدارک مورد نیاز در پرونده خسارت است چرا که بوسیله آن و با استفاده از حق جانشینی، بیمه‌گر می‌تواند خسارت پرداختی به بیمه‌گذار را از مقصرین بازیافت نماید

۲. فاکتور خرید

سندی است که بیانگر خرید کالا از فروشنده می‌باشد در فاکتور خرید به نوع کالا، نوع بسته‌بندی، ارزش کالا، نام خریدار، نام فروشنده، تاریخ تحویل، نوع و تاریخ دریافت وجه و یا اعتبار اسنادی و غیره اشاره می‌شود. فاکتور خرید یکی از اسناد بسیار مهم در پرونده‌های خسارت به حساب می‌آید به هر حال باید دقت شود که پیش فاکتور یا پرونده به هیچ وجه ارزش فاکتور را ندارد.

۳. صورت بسته‌بندی

نوع بسته‌بندی و احتمالاً شماره بسته‌بندی را تشریح می‌کند این مدرک از نظر حقوقی دارای اعتبار خاصی نیست اما در خصوص محاسبه خسارت و یا فرانشیز در زمان کارشناسی دارای قابلیت زیادی است.

۴. گواهی مبدأ

مدرکی است که توسط اتاق‌های بازرگانی کشورها صادر می‌شود و تأییدی بر ساخت کالا در آن کشور و مطابق بودن با استانداردهای کالا جهت صادرات است.

۵. قرارداد حمل

قرارداد اجاره کشتی بصورت در بست که مابین متصدی حمل و صاحب کالا منعقد می‌گردد. در این قرارداد به نوع و تعداد کالا، زمان بارگیری و تخلیه، ارزش حمل هر تن از کالا، مبدأ بارگیری، مقصد تخلیه و غیره اشاره می‌شود.

۶. پروانه ورودی کالا

پروانه ورودی کالا سند ورود و خروج کالا از گمرک می‌باشد در روی پروانه ورودی کالا اطلاعات مربوط به کالا و بیمه‌گذار و در پشت آن به مقدار کالای خارج شده از گمرک و برخی موارد دیگر اشاره می‌شود.

۷. صورتمجلس گمرکی یا بندری

۸. تمامی کالاهای وارداتی می‌بایستی از طریق یکی از گمرکات وارد کشور شوند و یکی از وظائف گمرک تنظیم صورتمجلس در زمانی که کالایی بصورت آسیب دیده یا دارای اختلاف با اسناد وارد و یا به ظاهر صندوق یا بسته صدمه‌ای وارد شده باشد.

۹. گواهی کسر تخلیه یا عدم تحویل

در مواقعی که کالایی در گمرک کمتر از مقدار مندرج در سایر اسناد، تخلیه می‌شود پس از صدور صورتمجلس گمرکی و یا بندری، بیمه‌گذار اصل صورتمجلس را به نماینده شرکت حمل ارائه و درخواست صدور گواهی کسر تخلیه می‌نماید. در این گواهی شرکت حمل و نقل می‌بایستی رأساً قبول مسئولیت نموده و صراحتاً اعلام نماید که چند بسته از کدام بارنامه کسر تخلیه می‌باشد.

۱۰. برگ جانیشینی یا فرم وکالت نامه

در رابطه با کسر تخلیه و خساراتی که می‌باید ریکاوری شوند از قبیل کسر تخلیه و عدم تحویل و یا موارد دیگر که مسئولیت جبران آن به عهده شرکت حمل و نقل است یک برگ وکالتنامه از بیمه‌گذار اخذ می‌گردد که حاکی از آن است که تا میزان خسارت پرداختی، شرکت بیمه مجاز است به مسئولین ایجاد خسارت مراجعه و خسارت پرداختی را مطالبه نماید.

مطلبی که ذکر آن در اینجا ضروری به نظر می‌رسد این است که ادعای خسارت از متصدیان حمل دارای مهلت محدودی است و همچنین برای طرح دعوی مرور زمان وجود دارد که برای جلوگیری از تضييع حقوق، بیمه‌گذار می‌بایستی نسبت به تمدید مهلت‌های مذکور و قطع مرور زمان اقدامات لازم را به عمل آورد.

بیمه‌های کشتی، هواپیما و پول

الف - بیمه بدنه کشتی

بیمه بدنه کشتی یکی از پوشش‌های پیچیده در حرفه بیمه‌گری است ما هم قصد نداریم در اینجا به تفصیل در این خصوص بحث کنیم در این مقطع هم نیازی به این کار دیده نمی‌شود. اما ارائه مختصری از ویژگی‌های این پوشش خالی از فایده نیست. در صورتی که بدنه و ماشین‌آلات کشتی به عنوان مورد بیمه در بیمه‌نامه قید شود و به عبارت دیگر بیمه بدنه کشتی توسط بیمه‌گر صادر شود، بیمه‌گر تعهد می‌کند در صورت از بین رفتن کشتی و یا صدمات وارد به بدنه و ماشین‌آلات و تأسیسات آن به علت وقوع هر یک از خطرات بیمه شده زیان وارد به بیمه‌گذار را تا حداکثر مبلغی که به عنوان ارزش مورد بیمه در بیمه‌نامه تعیین می‌شود، با توجه به شرایط و مقررات بیمه‌نامه جبران نماید. در این قسمت تعهد بیمه‌گر جبران خسارت وارد به شیء مورد بیمه است. در صورت از بین رفتن کشتی، مبلغ بیمه شده و یا ارزش روز کشتی هر کدام کمتر باشد پرداخت می‌شود مگر این که کشتی به صورت «مبلغ توافق شده» بیمه شده باشد که در این صورت تعهد بیمه‌گر پرداخت همان مبلغی است که مورد توافق قرار گرفته است ولو این که ارزش روز کشتی کمتر از آن باشد. همچنین در صورت آسیب دیدگی کشتی، تعهد بیمه‌گر جبران هزینه تعمیر و بهای قطعات تعویضی آن خواهد بود. در ضمن هزینه‌های جلوگیری از بروز و تشدید خسارت و همچنین هزینه‌های نجات کشتی ولو اینکه منجر به نتیجه نگردد قابل پرداخت خواهد بود.

معمولاً وقتی یک کشتی تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد ضمن اینکه بیمه‌گر تعهد می‌کند در صورت وقوع حادثه خسارات وارد به بدنه و ماشین‌آلات و تأسیسات آن کشتی را جبران نماید این تعهد را نیز می‌پذیرد که چنانچه بین کشتی بیمه شده و کشتی دیگر تصادم ایجاد شده و بیمه‌گذار مسئول حادثه شناخته شود بخشی از خسارت وارده به طرف زیان دیده را جبران کند. این بخش از پوشش بیمه‌نامه تحت عنوان شرطی است با نام «تصادم» که مسئولیت‌های ناشی از تصادم کشتی را در مقابل کشتی‌های دیگر تحت پوشش درمی‌آورد.

از دیگر موارد مهمی که در بیشتر شرایط مختلف کشتی تحت پوشش قرار می‌گیرد زیان همگانی و نجات می‌باشد که برای سلامت اموال و منافع همه افراد ذینفع در یک سفر دریایی هزینه شده است.

البته در بیمه‌نامه بدنه کشتی موارد دیگری می‌تواند تحت پوشش قرار گیرد که از ذکر آنها خودداری می‌شود به هر حال علاقه‌مندان می‌توانند برای مطالعه جزئیات این پوشش به منابع مربوطه مراجعه فرمایند.

انواع بیمه کشتی :

کشتی به دو صورت می‌تواند تحت پوشش بیمه قرار گیرد که عبارتند از:

الف- بیمه زمانی کشتی : در این نوع پوشش، کشتی به مدت یکسال و یا کمتر تحت پوشش بیمه‌نامه قرار می‌گیرد.

ب- بیمه سفر کشتی : در این نوع پوشش، کشتی برای مسافرت معین تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد. این مسافرت ممکن است به صورت یک سفر از مبدأ تا مقصد باشد و یا یک سفر رفت و برگشت باشد.

انواع شرایط بیمه کشتی :

بیمه بدنه کشتی همچنین می‌تواند با شرایط مختلفی تحت پوشش قرار گیرد، گفتنی است همچون شرایط پیوست بیمه‌نامه کالا، انستیتو بیمه‌گران لندن مبادرت به تهیه و تدوین انواع شرایط استاندارد بیمه بدنه کشتی نموده‌اند که در بیشتر کشورهای دنیا از جمله کشورمان مورد استفاده قرار می‌گیرد. بخشی از این مجموعه شرایط به شرح زیر است:

۱. پوشش کامل بیمه بدنه زمانی کشتی ۲۸۰
۲. پوشش کامل بیمه بدنه زمانی کشتی ماهیگیری ۳۴۶
۳. پوشش خسارت کلی کشتی به انضمام هزینه‌های نجات و ۳/۴
مسئولیت تصادم و زیان همگانی ۲۸۴
۴. پوششی خسارت کلی کشتی بعلاوه هزینه‌های نجات ۲۸۹

از بین رفتن کلی کشتی

خسارت کلی کشتی معمولاً دو شکل دارد:

الف- از بین رفتن کلی واقعی : منظور زمانی است که کشتی بطور کلی از بین رفته، بسوزد و یا غرق شود و یا از حیز انتفاع خارج شود.

ب- از بین رفتن کلی فرضی : دو حالت وجود دارد که می‌تواند منجر به خسارت کلی فرضی کشتی شود:

اول: زمانی که کشتی در وضعیتی قرار گرفته که نجات و بازیابی کشتی میسر نیست بطوریکه استفاده از کشتی هم مقدور نباشد مثلاً کشتی در جایی به گل بنشیند که امکان نزدیک شدن یدک‌کش‌ها و سایر تجهیزات به کشتی خسارت دیده مقدور نباشد.

دوم: زمانی که هزینه‌های نجات و تعمیر کشتی از ارزش مورد بیمه بیشتر باشد.

صدور بیمه‌نامه بدنه کشتی :

معمولاً شرکت‌های بیمه فرمی تحت عنوان فرم پیشنهاد دارند که متقاضیان بیمه‌نامه می‌بایستی آن را تکمیل و در صورت لزوم به سایر سؤالات شرکت بیمه پاسخ دهند. پس از آن شرکت بیمه با توجه به پارامترهای مختلف حق بیمه را استخراج و به متقاضی پیشنهاد می‌کند در صورت موافقت، شرکت بیمه مبادرت به صدور بیمه‌نامه می‌نماید. در همین جا متذکر می‌شود بیمه‌نامه بدنه کشتی دارای تعرفه حق بیمه نبوده بلکه شرکت‌های بیمه در استخراج نرخ و شرایط مختار می‌باشند هر چند می‌بایستی این نرخ و شرایط را بصورت موردی به تأیید و تصویب بیمه مرکزی ایران برسانند.

مطلبی که در پایان این بخش قابل تأکید و یادآوری است تکمیل فرم پیشنهاد بیمه بدنه کشتی است که حتماً می‌بایستی صادقانه توسط پیشنهاد دهنده تکمیل و به مهر و امضای وی برسد. و به هیچ وجه نمایندگان نباید در این اطلاعات دخل و تصرف و یا فرم را مهر و امضاء نمایند.

ب - کلپ‌های حمایت و غرامت P&I

شاید جامع‌ترین تعریف و بهترین مقدمه برای کلپ‌های P&I تعریفی است که R.H. Brown از این کلپ‌ها در فرهنگ لغت خود نموده است. این تعریف به شرح زیر است:

«باشگاه‌های P&I تعاونی‌هایی هستند که مالکان کشتی بوجود آورده‌اند تا ریسک‌هایی را که در بازارهای معمولی بیمه‌های دریایی بیمه نمی‌شوند پوشش دهند.»

صاحبان کشتی با عضویت در باشگاه P&I مبلغ معینی مطابق مقررات به باشگاه می‌پردازند. اعضاء باشگاه از میان خود هیئت مدیره‌ای انتخاب می‌کنند. این هیئت مدیره در مقابل اعضاء مسئول ارائه خط مشی و سیاست اداره باشگاه، مقررات کلی،

سرمایه‌گذاری و وصول مطالبات است. هیئت مدیره، مدیران اجرایی باشگاه را برای اداره امور و سیاست‌هایی که اتخاذ می‌شود انتصاب می‌کند و مدیران به سهم خود تیمی برای وظایف محوله تشکیل می‌دهند. این وظایف عبارتند از: صدور بیمه‌نامه، صدور گواهی‌نامه اعضا، اداره خسارت‌ها و بازیافتی‌ها، ثبت و حفظ اسناد و مدارک، جمع‌آوری و وصول حق بیمه یا هر امری که در جهت حفظ حقوق اعضای باشگاه باشد.

باشگاه‌های P&I برخلاف بیمه‌گران، شبکه جهانی نمایندگان محلی خود را در بیشتر بنادر عمده یا غیر عمده دارند. هدف نمایندگان محلی این است هر کجا که ممکن باشد به اعضا خود کمک نمایند. بنابراین زمانی که فرماندهان کشتی در ارتباط با مسائل مربوط به باشگاه احتیاج به کمک و راهنمایی داشته باشند، می‌توانند با آنها تماس حاصل کنند.

با توجه به اینکه فعالیت این کلوپ‌ها جنبه متقابل و تعاونی دارد، به همین دلیل اعضا این کلوپ‌ها در عین بیمه‌گذار بودن بیمه‌گر هم محسوب می‌شوند.

روابط بین انجمن و عضوی که در ظرفیت یک بیمه‌گر عمل می‌کند بر اساس مقررات تدوین شده توسط مجمع عمومی تعیین می‌شود این مقررات ترتیب ثبت کشتی توسط اعضا، خطرات تحت پوشش، استثنائات و محدودیت‌ها را مشخص می‌کند و بدین دلیل دربردارنده شرایطی هستند که هم ردیف شرایط مندرج در بیمه‌نامه‌های معمولی است.

انجمن‌های حمایت و غرامت در مقایسه با شرکت‌های بیمه از روش‌های کاملاً متفاوتی برای محاسبه حق بیمه و تدارک ذخایر بهره می‌گیرند به عبارت دیگر در آغاز هر سال مالی بر مبنای تجارب گذشته، تخمینی از مبالغ مورد نیاز برای جبران خسارت‌ها و پرداخت هزینه‌ها و مخارج دیگر به عمل می‌آید. سپس کل مبلغ برآورد شده مابین اعضا تقسیم می‌شود.

صاحبان کشتی با عضویت در باشگاه P&I مبلغ معینی مطابق مقررات به باشگاه می‌پردازند. پس از آن صاحب کشتی حق دارد، بر اساس مقررات مدون بابت خسارت‌های خاصی که مشخص شده است ادعای غرامت نماید. در موقع لزوم چنانچه وضع مالی باشگاه رضایت بخش نباشد از صاحب کشتی درخواست می‌شود مبلغی اضافی به تناسب ظرفیت کشتی‌های خود که در باشگاه به ثبت رسانده است بپردازد.

چنانچه وضع مالی باشگاه بهتر از آنچه که پیش بینی شده است باشد، در آن صورت به نسبت مبالغی که به باشگاه پرداخت نموده است دریافت می‌نماید. چنانچه صاحبان کشتی پس از پایان یک سال بخواهند به عضویت خود در باشگاه ادامه دهند سوابق آنها از نظر دعاوی خسارت مورد بررسی قرار می‌گیرد. اگر عضو، سوابق بدی از نظر دریافت خسارت داشته باشد، حق عضویت بیشتری از او درخواست می‌شود و چنانچه دریافتی‌های او چند مورد ناچیز باشد ممکن است حق عضویتش تقلیل یابد.

مواردی را که کلپ‌های P&I پوشش می‌دهند بسیار زیاد است به عنوان مثال مسئولیت‌های ناشی از آلودگی نفتی، مسئولیت‌ناشی از تصادم کشتی با تأسیسات بندری، باراندازها و لنگرگاهها، و مسئولیت کشتی در مقابل صاحبان کالاهای خسارت دیده و ...

در پایان لازم به ذکر است با توجه اینکه مسئولیت حمل کنندگان توسط کلپ‌های پی‌اند آی تحت پوشش قرار می‌گیرد و نظر به اینکه شرکت‌های بیمه پس از پرداخت خسارت کالا به بیمه‌گذاران مترصد بازیاخت خسارت از مسئولین خسارت می‌شوند بنابراین در چنین وضعیتی شرکت‌های بیمه بصورت غیر مستقیم جهت بازیاخت خسارت با کلپ‌های P&I روبرو می‌شوند.

ج - بیمه‌های هواپیما

در این قسمت تنها به این دلیل که بیمه‌های هواپیما در بیمه ایران از جمله رشته‌های زیرمجموعه بیمه‌های باربری به حساب می‌آید این رشته از بیمه بسیار مختصر مورد مطالعه قرار می‌گیرد:

برخی از انواع پوششهای مهم بیمه هواپیما :

۱- بیمه بدنه هواپیما

در این بخش از بیمه‌نامه، بدنه هواپیما با یک قیمت توافقی تحت پوشش قرار می‌گیرد. این رشته از بیمه جزو بیمه‌های تمام خطر محسوب شده و صدمات وارده و یا از بین رفتن کلی هواپیما توسط بیمه‌گر پرداخت می‌شود مگر آنکه وقوع خسارت به دلیل یکی از استثنائات مندرج در بیمه‌نامه باشد.

۲- بیمه مسئولیت شخص ثالث

خسارات وارده به جان و مال افراد بیرون از هواپیما که منشأ آن هواپیمای تحت پوشش بیمه‌نامه باشد در وجه زیان دیدگان قابل پرداخت است.

۳- بیمه مسئولیت مسافر

در این بخش از بیمه‌نامه از آنجا که شرکت هواپیمایی به موجب بلیط دارای مسئولیت ناشی از صدمات وارده به مسافری می‌باشند این مسئولیت‌ها را نزد بیمه‌گران در قالب بیمه مسئولیت مسافر تحت پوشش درمی‌آورند.

۴- بیمه مسئولیت بار

از آنجا که بابت بارهایی که شرکت‌های هواپیمایی حمل و جابجا می‌کنند راه‌نامه صادر می‌نمایند شرکت‌های هواپیمایی به موجب راه‌نامه صادره پاسخگوی خسارات وارده به بارهای ارسالی می‌باشند. بنابراین می‌توانند از شرکت بیمه، پوشش مسئولیت بار خریداری نمایند تا بیمه‌گران این گونه خسارات را جبران نمایند.

۵- بیمه مسئولیت تولید

این نوع از بیمه‌نامه برای شرکت‌هایی است که مبادرت به تولید، تعمیر و یا نگهداری هواپیما می‌کنند بدیهی است چنانچه در نتیجه عمل این شرکت‌ها، خسارتی به جان و یا مال افراد وارد شود. بیمه مسئولیت تولید این دست از خسارات را جبران می‌کند.

د- بیمه‌نامه‌های پول :

بیمه وجوه به دو بخش تقسیم می‌شود:

۱- موجودی در صندوق

بانکها، مؤسسات و شرکت‌ها، موجودی نقدی خود اعم از وجه نقد و اوراق بهادر و مسکوکات را در تمام مدت شبانه روز در مقابل خطرات و حوادث ناشی از دزدی مسلحانه یا غیر مسلحانه (با شکستن حرز) تصرف، قهر و تهدید، آتش سوزی، انفجار، سیل، زلزله، شورش، اعتصاب و اغتشاش در محدوده جغرافیایی کشور بیمه می‌نمایند. نرخ بیمه وجوه در صندوق با توجه به میزان وجوه و ارزش اوراق بهادر و مسکوکات، نوع صندوق و محل استقرار آن از نظر منطقه جغرافیایی و نحوه حفاظت از صندوق (تعداد نگهبانان و محافظین ساختمان) تعیین می‌گردد.

۲- بیمه حمل و نقل پول و اوراق بهادر

بانکها، مؤسسات و شرکت‌ها جهت انتقال پول از دفاتر خود به بانکها و واحدهای تابعه و یا بالعکس و یا مقصدهای مختلف در داخل شهرها و بین شهرها در سراسر کشور در قبال خطرات ناشی از آتش سوزی، انفجار، دزدی مسلحانه و غیر مسلحانه، فقدان دست خوردگی و عدم تحویل احتیاج به بیمه‌نامه وجوه انتقالی دارند.

در این نوع قرارداد بیمه‌گذار متعهد می‌گردد که کلیه نقل و انتقالات پول را قبل و یا بلافاصله بعد از حمل سریعاً به اطلاع بیمه‌گر برساند و طی این اطلاعیه مبدأ، مقصد، مقدار پول نقل مکان یافته را قید نماید، و بیمه‌گر طبق اطلاعیه‌های ارسالی و براساس مقدار واقعی مجموع پول‌های نقل مکان یافته با صدور گواهی حمل مراتب را تأیید می‌نماید.

نرخ بیمه وجوه انتقالی با توجه به میزان وجوه، دفعات حمل، مسافت و محدوده جغرافیایی و با در نظر گرفتن کلیه شرایط ایمنی (اتومبیل مخصوص و افراد مسلح) و پیش‌بینی آن در قرارداد تعیین می‌گردد.

ضمائم

ترجمه شرایط مؤسسه بیمه گران لندن برای بیمه کالا

شرایط A - شرایط B - شرایط C

(مورخ ۱۹۸۲/۱/۱)

شرایط A

خطرهای بیمه شده

شرط خطرات:

۱- در این بیمه کلیه خطرهایی که موجب از بین رفتن یا آسیب دیدگی مورد بیمه شود بجز موارد مذکور در بندهای ۴، ۵، ۶ و ۷ زیر، بیمه شده محسوب می‌گردد.

شرط زیان همگانی:

۲- زیان همگانی و هزینه‌های نجات که به منظور پیشگیری از خسارت یا در ارتباط با پیشگیری از خسارت ایجاد شود به شرط اینکه ناشی از خطرهای استثناء شده (موضوع بندهای ۴، ۵، ۶ و ۷ یا جای دیگر این شرایط) نباشد و طبق قرارداد حمل و نقل یا قانون و عرف حاکم تعدیل و تعیین شده باشد مورد تعهد است.

شرط مسئولیت متقابل در تصادم:

۳- هرگاه براساس شرط «مسئولیت متقابل در تصادم» مندرج در قرارداد حمل و نقل خسارتی توسط مالک کشتی حامل کالا از بیمه‌گذار مطالبه شود، جبران آن به نسبت خسارت قابل پرداخت طبق این بیمه‌نامه به عهده بیمه‌گر خواهد بود. در صورتی که طبق شرط مذکور ادعای خسارتی از طرف مالک کشتی به عمل آید، بیمه‌گذار موافقت می‌نماید مراتب را به بیمه‌گر اطلاع دهد تا بیمه‌گر در مقابل چنین ادعائی به هزینه خود از بیمه‌گذار دفاع نماید.

استثنائات:

شرط استثنائات عمومی:

۴- موارد زیر در هیچ شرایطی تحت پوشش این بیمه نیست:

۴-۱- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه ناشی از عمل نادرست عمدی بیمه‌گذار.

۴-۲- نشت عادی، کم شدن عادی وزن یا حجم یا فرسودگی عادی و معمولی مورد بیمه.

۴-۳- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه‌ای که معلول کافی نبودن یا نامناسب بودن بسته بندی باشد یا به علت اینکه کالا به روش صحیح برای حمل و نقل آماده نشده

است اتفاق افتد.

بسته‌بندی مذکور در این بند (۳-۴) شامل چیدن کالا در کانتینر یا لیفتون نیز می‌شود مشروط بر اینکه کالا قبل از شروع بیمه چیده شده باشد یا چیدن کالا توسط بیمه‌گذار یا خدمه او انجام پذیرد.

۴-۴- از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه ناشی از عیب ذاتی یا طبیعت مورد بیمه.

۴-۵- از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه‌ای که صرفاً ناشی از تأخیر باشد. اگرچه تأخیر در اثر خطر بیمه شده پیش آید (بجز هزینه‌های مذکور در بند ۲).

۴-۶- از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه ناشی از ورشکستگی، اعسار یا قصور در انجام تعهدات مالی مالکان، اجاره‌کنندگان یا متصدیان کشتی.

۴-۷- از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه ناشی از استعمال هر نوع سلاح جنگی که مستلزم شکافتگی یا ذوب اتمی یا هسته‌ای یا واکنش مشابه دیگر یا نیرو یا ماده رادیواکتیو باشد.

۵- شرط استثناء عدم قابلیت دریانوردی و نامناسب بودن کشتی:

۵-۱- در هیچ حالتی از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه ناشی از امور زیر:

- عدم قابلیت دریانوردی کشتی یا دوبه،

- نامناسب بودن کشتی یا دوبه یا هر وسیله حمل و نقل دیگر و یا کانتینر یا لیفتون

چنانچه بیمه‌گذار یا خدمه وی زمانی که مورد بیمه در آنها گذارده شده است از نواقص مذکور مطلع بوده باشد، تحت پوشش این بیمه نخواهد بود.

۵-۲- قابلیت دریانوردی کشتی و مناسب بودن آن برای حمل مورد بیمه به مقصد شرط ضمنی برخورداری از پوشش این بیمه می‌باشد. با این حال در صورت عدم آگاهی بیمه‌گذار یا خدمه وی از رعایت این موارد شرط مذکور نقض شده تلقی نخواهد شد.

شرط استثناء خطر جنگ:

۶- از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه‌ای که معلول خطرهای زیر باشد مورد تعهد بیمه‌گر نیست:

۶-۱- جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام یا زد و خورد‌های ناشی از آنها یا هر نوع عمل خصمانه به وسیله یا علیه یک قدرت متحارب.

۶-۲- تصرف، ضبط، توقیف، جلوگیری یا ممانعت (به استثناء دزدی دریایی) و عواقب ناشی از این امور یا هر نوع اقدام در این جهت.

۶-۳- مین‌ها، اژدرها و بمب‌های متروکه یا سایر سلاح‌های جنگی متروکه.

شرط استثناء خطر اعتصاب:

- ۷- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه‌ای که ناشی از امور زیر باشد مورد تعهد بیمه‌گر نیست:
- ۷-۱- عمل اعتصاب کنندگان، کارگران مواجه با تعطیل کارگاه، شرکت کنندگان در اغتشاشات کارگری، آشوبها و ناآرامی‌های داخلی.
 - ۷-۲- اعتصاب، تعطیل کارگاه، اغتشاشات کارگری، آشوبها و ناآرامی‌های داخلی.
 - ۷-۳- عمل هر شخص تروریست یا عمل هر شخصی که با انگیزه سیاسی اقدام می‌کند.

مدت اعتبار بیمه

۸- شرط حمل:

- ۸-۱- این بیمه از زمانی که کالا برای شروع حمل از انبار یا محل نگهداری آن در مبداء مذکور در این بیمه‌نامه خارج می‌شود آغاز می‌گردد، در طول مسیر عادی حمل ادامه می‌یابد و در یکی از حالت‌های زیر (هر کدام زودتر واقع شود) خاتمه می‌پذیرد:
 - ۸-۱-۱- تحویل به انبار محمول‌الیه یا به انبار یا محل نگهداری نهایی دیگری در مقصد مذکور در بیمه‌نامه
 - ۸-۱-۲- تحویل به هر انبار یا محل نگهداری دیگر، چه قبل از مقصد و چه در مقصد مذکور در بیمه‌نامه در صورتی که بیمه‌گذار آن انبار یا محل را
 - ۸-۱-۲-۱- برای انبار کردن کالا در غیر مسیر عادی حمل یا
 - ۸-۱-۲-۲- به منظور توزیع یا برای مقاصد دیگر تخصیص داده باشد.
 - ۸-۱-۳- انقضاء ۶۰ روز از تاریخ تخلیه کامل کالای مورد بیمه از کشتی در بندر نهایی تخلیه.
- ۸-۲- هرگاه پس از تخلیه کالا از کشتی در بندر نهایی تخلیه لکن قبل از انقضاء مدت بیمه، قرار باشد کالا به مقصد دیگری غیر از مقصد مذکور در بیمه‌نامه حمل شود، این بیمه ضمن اینکه طبق ضوابط فوق‌الذکر معتبر است، از تاریخ شروع حمل به مقصد دیگر اعتبار نخواهد داشت.
- ۸-۳- این بیمه در طول مدت تأخیر در سفر چنانچه خارج از اختیار بیمه‌گذار صورت پذیرد، هر نوع تغییر مسیر، تخلیه اجباری کالا، بارگیری مجدد یا انتقال کالا به کشتی دیگر و نیز در طول مدت هر نوع تغییر سفر چنانچه طبق قرارداد باربری ناشی از اختیار تفویض شده به مالکان یا اجاره‌کنندگان کشتی باشد، با رعایت موارد انقضاء مدت مذکور در فوق و مقررات شرط ۹ به اعتبار خود باقی است.

خاتمه قرارداد حمل

شرط خاتمه قرارداد حمل:

۹- اگر در اثر پیش‌آمدی خارج از اختیار بیمه‌گذار قرارداد حمل در بندر یا محلی غیر از مقصد مندرج در بیمه‌نامه خاتمه یابد یا سفر به نحو دیگری قبل از تحویل کالا به شرح مندرج در شرط A پایان پذیرد اعتبار این بیمه نیز تمام می‌شود مگر اینکه موضوع فوراً به اطلاع بیمه‌گر رسیده و تمدید اعتبار بیمه درخواست شود و حق بیمه اضافی (اگر حق بیمه اضافی از طرف بیمه‌گر مطالبه شود) پرداخت گردد. در این صورت بیمه به اعتبار خود باقی خواهد بود تا:

۹-۱- کالا در آن بندر یا محل فروخته شده و تحویل گردد و یا در صورتی که موافقت خاصی به عمل نیامده باشد، تا پایان ۶۰ روز پس از ورود کالای بیمه شده به آن بندر یا محل هر کدام زودتر واقع شود.

۹-۲- یا در صورتی که کالا ظرف ۶۰ روز مذکور (یا هر مدت بیشتری که مورد موافقت قرار گرفته باشد) به مقصد مندرج در بیمه‌نامه یا هر مقصد دیگری حمل شود، تا خاتمه اعتبار بیمه طبق مقررات بند ۸.

شرط تغییر سفر:

۱۰- هرگاه پس از شروع این بیمه، بیمه‌گذار مقصدی را که برای کالا تعیین شده تغییر دهد، اعتبار بیمه به شرطی که مراتب فوراً به بیمه‌گر اطلاع داده شود، در مقابل حق بیمه اضافی و شرایطی که تعیین می‌شود محفوظ خواهد بود.

مطالبه خسارت

۱۱- شرط نفع بیمه‌ای:

۱۱-۱- بیمه‌گذار جهت استفاده از این بیمه باید در هنگام وقوع خسارت نسبت به مورد بیمه نفع بیمه‌ای داشته باشد.

۱۱-۲- با رعایت بند ۱-۱۱ بالا بیمه‌گذار حق دارد خسارت ناشی از خطر بیمه شده را که در مدت اعتبار بیمه اتفاق افتاده باشد دریافت نماید ولو اینکه خسارت قبل از انعقاد قرارداد بیمه واقع شده باشد مگر اینکه بیمه‌گذار از وقوع خسارت آگاه بوده و بیمه‌گر اطلاع نداشته باشد.

شرط هزینه حمل:

۱۲- هرگاه در اثر تحقق خطر بیمه شده، سفر در نقطه‌ای غیر از بندر یا مقصد مذکور در بیمه‌نامه پایان پذیرد، بیمه‌گر هر نوع هزینه اضافی را که بیمه‌گذار در حد معقول و متعارف برای تخلیه، انبارداری و حمل کالا به مقصد متحمل شود پرداخت خواهد کرد.

اعمال این شرط (شماره ۱۲) که زیان همگانی و هزینه نجات را در برنمی‌گیرد منوط به رعایت استثنائات مندرج در بندهای ۴، ۵، ۶ و ۷ فوق‌الذکر بوده و شامل هزینه‌هایی نخواهد بود که ناشی از تقصیر، غفلت، اعسار یا قصور در انجام تعهدات مالی بیمه‌گذار یا خدمه او باشد.

شرط تلف کلی فرضی:

۱۳- خسارت به عنوان تلف کلی فرضی وقتی قابل پرداخت است که از مورد بیمه واقعاً ترک مالکیت شود به این علت که یا تلف واقعی آن اجتناب‌ناپذیر باشد و یا اینکه هزینه نجات و تعمیر و حمل مورد بیمه به مقصد مندرج در بیمه‌نامه از قیمت آن در مقصد بیشتر شود.

۱۴- شرط ارزش افزوده:

۱-۱۴- در صورتی که بیمه‌گذار برای کالای موضوع این بیمه، بیمه ارزش اضافی تحصیل نماید فرض این است که ارزش توافق شده کالا شامل مبلغ بیمه شده این بیمه و مجموع بیمه‌های ارزش اضافی که مورد بیمه را تحت پوشش قرار داده است می‌باشد و مسئولیت بیمه‌گر در این بیمه به نسبت مبلغ بیمه شده آن به مجموع مبالغ بیمه شده کلیه بیمه‌های موجود خواهد بود. بیمه‌گذار در صورت ادعای خسارت باید مدارکی را که حاکی از مبالغ بیمه‌های دیگر باشد به بیمه‌گر تسلیم نماید.

۲-۱۴- در صورتی که موضوع بیمه حاضر بیمه ارزش اضافی باشد شامل شرط زیر خواهد بود:

ارزش توافق شده کالا برابر مجموع مبلغ بیمه شده اولیه به اضافه مبالغ بیمه‌های ارزش اضافی که برای این خطر توسط بیمه‌گذار تحصیل شده می‌باشد و مسئولیت بیمه‌گر در این بیمه به نسبت مبلغ آن به مجموع مبالغ کلیه بیمه‌ها خواهد بود. بیمه‌گذار در صورت ادعای خسارت باید مدارکی را که حاکی از مبالغ بیمه‌های دیگر باشد به بیمه‌گر تسلیم نماید.

استفاده از بیمه

شرط عدم تعلق منفعت:

۱۵- این بیمه نباید برای حمل‌کننده کالا یا شخص دیگری که کالا در ید امانی او قرار می‌گیرد منشاء سود شود.

اقدام برای تقلیل خسارت

شرط وظایف بیمه‌گذار:

۱۶- بیمه‌گذار و کارکنان و نمایندگان او نسبت به خسارتهایی که به موجب این بیمه قابل جبران می‌باشد موظفند:

۱-۱۶- اقدامات منطقی در جهت دفع خسارت و تقلیل میزان آن به عمل آورند و

۲-۱۶- مراقبت نمایند کلیه حقوق آنها علیه حمل کنندگان کالا، کسانی که کالا در ید امانی آنها قرار می‌گیرد یا اشخاص ثالث دیگر کاملاً حفظ و اعمال شود. بیمه‌گر علاوه بر خسارت قابل پرداخت به موجب این بیمه هزینه‌هایی را که بیمه‌گذار در حد معقول و متعارف به منظور انجام وظایف فوق متحمل شود به وی پرداخت خواهد کرد. شرط اسقاط حق:

۱۷- اقداماتی که بیمه‌گر یا بیمه‌گذار به منظور حفظ، نجات یا بازیابی مورد بیمه به عمل می‌آورد به منزله قبول یا رد ترک مالکیت تلقی نمی‌شود و حق هیچیک از طرفین را تضییع نمی‌کند.

اجتناب از تأخیر

شرط اقدام متعارف:

۱۸- بیمه‌گر موظف است در تمام مواردی که در حدود اختیار اوست در زمینه حمل کالا اقدام منطقی به عمل آورد.

قانون و عرف

شرط قانون و عرف انگلستان:

۱۹- این بیمه تابع قانون و عرف انگلستان می‌باشد.

تذکر:

لازم است بیمه‌گذار به محض اطلاع از هر واقعه‌ای که طبق این بیمه برای آن «پوشش محفوظ» در نظر گرفته شده است مراتب را فوراً به بیمه‌گر اطلاع دهد. شرط استفاده از چنین پوششی انجام این وظیفه خواهد بود.

شرایط B

خطرهای بیمه شده

شرط خطرات:

۱- این بیمه خطرهای زیر را (به استثناء موارد مندرج در بندهای ۴، ۵، ۶ و ۷ زیر) پوشش می‌دهد:

۱-۱- از بین رفتن یا آسیب دیدگی مورد بیمه در صورتی که منطقیماً ناشی از یکی از امور زیر باشد:

۱-۱-۱- آتش سوزی یا انفجار

۱-۱-۲- به گل نشستن، غرق شدن یا واژگون شدن کشتی یا دوبه

۱-۱-۳- واژگون شدن یا از خط خارج شدن وسیله حمل و نقل زمینی

۱-۱-۴- تصادم یا برخورد کشتی یا دوبه یا هر وسیله نقلیه دیگر با جسم خارجی بجز آب

۱-۱-۵- تخلیه کالا در بندر اضطراری

۱-۱-۶- زمین لرزه، آتش فشان یا صاعقه

۱-۲- از بین رفتن یا آسیب دیدگی مورد بیمه به علت:

۱-۲-۱- تفدیه در زیان همگانی

۱-۲-۲- به دریا انداختن یا طعمه دریا شدن کالا یا تجهیزات کشتی

۱-۲-۳- ورود آب دریا، دریاچه یا رودخانه به کشتی، دوبه، وسیله نقلیه دیگر،

کانتینتر، وسیله بالا بردن کالا (لیفت ون) یا محل نگهداری کالا

۱-۳- از بین رفتن کامل هر بسته کالا در کشتی یا دوبه یا از بین رفتن کامل به علت

سقوط در هنگام بارگیری یا تخلیه

شرط زیان همگانی:

۲- زیان همگانی و هزینه‌های نجات که به منظور پیشگیری از خسارت یا در ارتباط با پیشگیری از خسارت یا در ارتباط با پیشگیری از خسارت ایجاد شود به شرط اینکه ناشی از خطرهای استثناء شده (موضوع بندهای ۴، ۵، ۶ و ۷ یا جای دیگر این شرایط) نباشد و طبق قرارداد حمل و نقل یا قانون و عرف حاکم تعدیل و تعیین شده باشد مورد تعهد است.

شرط مسئولیت متقابل در تصادم:

۳- هرگاه براساس شرط «مسئولیت متقابل در تصادم» مندرج در قرارداد حمل و نقل خسارتی توسط مالک کشتی حامل کالا از بیمه‌گذار مطالبه شود، جبران آن به نسبت خسارت قابل پرداخت طبق این بیمه‌نامه به عهده بیمه‌گر خواهد بود. در صورتی که طبق شرط مذکور ادعای

خسارتی از طرف مالک کشتی به عمل آید، بیمه‌گذار موافقت می‌نماید مراتب را به بیمه‌گر اطلاع دهد تا بیمه‌گر در مقابل چنین ادعائی به هزینه خود از بیمه‌گذار دفاع نماید.

استثنائات

شرط استثنائات عمومی:

- ۴- موارد زیر در هیچ شرایطی تحت پوشش این بیمه نیست.
- ۴-۱- از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه ناشی از عمل نادرست عمدی بیمه‌گذار
 - ۴-۲- نشت عادی، کم شدن عادی وزن یا حجم یا فرسودگی عادی و معمولی مورد بیمه
 - ۴-۳- از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه‌ایی که معلول کافی نبودن یا نامناسب بودن بسته‌بندی باشد یا به علت اینکه کالا به روش صحیح برای حمل و نقل آماده نشده است اتفاق افتد
 - بسته‌بندی مذکور در بند (۳-۴) شامل چیدن کالا در کانتینر یا لیفتون نیز می‌شود مشروط بر اینکه کالا قبل از شروع بیمه چیده شده باشد یا چیدن کالا توسط بیمه‌گذار یا خدمه او انجام پذیرد
 - ۴-۴- از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه ناشی از عیب ذاتی یا طبیعت مورد بیمه
 - ۴-۵- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه‌ای که صرفاً ناشی از تأخیر باشد. اگرچه تأخیر در اثر خطر بیمه شده پیش آید (بجز هزینه‌های مذکور در بند ۲)
 - ۴-۶- از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه ناشی از ورشکستگی، اعسار یا قصور در انجام تعهدات مالی مالکان، مدیران، اجاره‌کنندگان یا متصدیان کشتی
 - ۴-۷- خسارتهای وارد به مورد بیمه ناشی از عمل عمدی هر شخص یا اشخاص
 - ۴-۸- از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه ناشی از استعمال هر نوع سلاح جنگی که مستلزم شکافتگی یا ذوب اتمی هسته‌ای یا واکنش مشابه دیگر یا نیرو یا ماده رادیواکتیو باشد

۵- شرط استثناء عدم قابلیت دریانوردی و نامناسب بودن کشتی:

- ۵-۱- در هیچ حالتی از بین رفتن، آسیب‌دیدگی یا هزینه ناشی از امور زیر:
 - عدم قابلیت دریانوردی کشتی یا دوبه
 - نامناسب بودن کشتی یا دوبه یا هر وسیله حمل و نقل دیگر و یا کانتینر یا لیفتون
- چنانچه بیمه‌گذار یا خدمه وی زمانی که مورد بیمه در آنها گذارده شده است از نواقص مذکور مطلع بوده باشد، تحت پوشش این بیمه نخواهد بود

۲-۵- قابلیت دریانوردی کشتی و مناسب بودن آن برای حمل مورد بیمه به مقصد شرط ضمنی برخورداری از پوشش این بیمه می‌باشد. با این حال در صورت عدم آگاهی بیمه‌گذار یا خدمه وی از رعایت این موارد شرط مذکور نقض شده تلقی نخواهد شد.

شرط استثناء خطر جنگ:

۶- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه‌ای که معلول خطرهای زیر باشد مورد تعهد بیمه‌گر نیست:

۱-۶- جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام یا زد و خورد های ناشی از آنها یا هر نوع عمل خصمانه به وسیله یا علیه یک قدرت متحارب

۲-۶- تصرف، ضبط، توقیف، جلوگیری یا ممانعت و عواقب ناشی از این امور یا هر نوع اقدام در این جهت

۳-۶- مین‌ها، اژدرها و بمبهای متروکه یا سایر سلاحهای جنگی متروکه

شرط استثناء خطر اعتصاب:

۷- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه‌ای که ناشی از امور زیر باشد مورد تعهد بیمه‌گر نیست:

۱-۷- عمل اعتصاب کنندگان، کارگران مواجه با تعطیل کارگاه، شرکت کنندگان در اغتشاشات کارگری، آشوبها و ناآرامیهای داخلی

۲-۷- اعتصاب، تعطیل کارگاه، اغتشاشات کارگری، آشوبها و ناآرامیهای داخلی

۳-۷- عمل هر شخص تروریست یا عمل هر شخصی که با انگیزه سیاسی اقدام می‌کند

مدت اعتبار بیمه

۸- شرط حمل:

۱-۸- این بیمه از زمانی که کالا برای شروع حمل از انبار یا محل نگهداری آن در مبداء مذکور در این بیمه‌نامه خارج می‌شود آغاز می‌گردد، در طول مسیر عادی حمل ادامه می‌یابد و در یکی از حالت‌های زیر (هر کدام زودتر واقع شود) خاتمه می‌پذیرد

۱-۱-۸- تحویل به انبار محمول الیه یا به انبار یا محل نگهداری نهایی دیگری در مقصد مذکور در بیمه‌نامه

۲-۱-۸- تحویل به هر انبار یا محل نگهداری دیگر، چه قبل از مقصد و چه در مقصد مذکور در بیمه‌نامه، در صورتی که بیمه‌گذار آن انبار یا محل را:

۱-۲-۱-۸- برای انبار کردن کالا در غیر مسیر عادی حمل یا

۲-۲-۱-۸- به منظور توزیع یا برای مقاصد دیگر

تخصیص داده باشد

۳-۱-۸- انقضاء ۶۰ روز از تاریخ تخلیه کامل کالای مورد بیمه از

کشتی در بندر نهایی تخلیه

۲-۸- هرگاه پس از تخلیه کالا از کشتی در بندر نهایی تخلیه لکن قبل از انقضاء مدت بیمه، قرار باشد کالا به مقصد دیگری غیر از مقصد مذکور در بیمه‌نامه حمل شود، این بیمه ضمن اینکه طبق ضوابط فوق‌الذکر معتبر است، از تاریخ شروع حمل به مقصد دیگر اعتبار نخواهد داشت.

۳-۸- این بیمه در طول مدت تأخیر در سفر چنانچه خارج از اختیار بیمه‌گذار صورت پذیرد، هر نوع تغییر مسیر، تخلیه اجباری کالا، بارگیری مجدد یا انتقال کالا به کشتی دیگر و نیز در طول مدت هر نوع تغییر سفر چنانچه طبق قرارداد باربری ناشی از اختیار تفویض شده به مالکان یا اجاره‌کنندگان کشتی باشد، با رعایت موارد انقضاء مدت مذکور در فوق و مقررات شرط ۹ به اعتبار خود باقی است.

خاتمه قرارداد حمل

شرط خاتمه قرارداد حمل:

۹- اگر در اثر پیش‌آمدی خارج از اختیار بیمه‌گذار قرارداد حمل در بندر یا محلی غیر از مقصد مندرج در بیمه‌نامه خاتمه یابد یا سفر به نحو دیگری قبل از تحویل کالا به شرح مندرج در شرط ۸ پایان پذیرد اعتبار این بیمه نیز تمام می‌شود مگر اینکه موضوع فوراً به اطلاع بیمه‌گر رسیده و تمدید اعتبار بیمه درخواست شود و حق بیمه اضافی (اگر حق بیمه اضافی از طرف بیمه‌گر مطالبه شود) پرداخت گردد. در این صورت بیمه به اعتبار خود باقی خواهد بود تا:

۱-۹- کالا در آن بندر یا محل فروخته شده و تحویل گردد و یا در صورتی که موافقت خاصی به عمل نیامده باشد، تا پایان ۶۰ روز پس از ورود کالای بیمه شده به آن بندر یا محل هر کدام زودتر واقع شود

۲-۹- یا در صورتی که کالا ظرف ۶۰ روز مذکور (یا هر مدت بیشتری که مورد موافقت قرار گرفته باشد) به مقصد مندرج در بیمه‌نامه یا هر مقصد دیگری حمل شود، تا خاتمه اعتبار بیمه طبق مقررات بند ۸

شرط تغییر سفر:

۱۰- هرگاه پس از شروع این بیمه، بیمه‌گذار مقصدی را که برای کالا تعیین شده تغییر دهد، اعتبار بیمه به شرطی که مراتب فوراً به بیمه‌گر اطلاع داده شود، در مقابل حق بیمه اضافی و شرایطی که تعیین می‌شود محفوظ خواهد بود.

مطالبه خسارت

۱۱- شرط نفع بیمه‌ای:

۱۱-۱- بیمه‌گذار جهت استفاده از این بیمه باید در هنگام وقوع خسارت نسبت به مورد بیمه نفع بیمه‌ای داشته باشد

۱۱-۲- با توجه به بند ۱-۱۱ بالا بیمه‌گذار حق دارد خسارت ناشی از خطر بیمه شده را که در مدت اعتبار بیمه اتفاق افتاده باشد دریافت نماید ولو اینکه خسارت قبل از انعقاد قرارداد بیمه واقع شده باشد مگر اینکه بیمه‌گذار از وقوع خسارت آگاه بوده و بیمه‌گر اطلاع نداشته باشد

شرط هزینه حمل:

۱۲- هرگاه در اثر تحقق خطر بیمه شده، سفر در نقطه‌ای غیر از بندر یا مقصد مذکور در بیمه‌نامه پایان پذیرد، بیمه‌گر هر نوع هزینه اضافی را که بیمه‌گذار در حد معقول و متعارف برای تخلیه، انبارداری و حمل کالا به مقصد متحمل شود پرداخت خواهد کرد. اعمال این شرط (شماره ۱۲) که زیان همگانی و هزینه نجات را در بر نمی‌گیرد منوط به رعایت استثنائات مندرج در بندهای ۴، ۵، ۶ و ۷ فوق‌الذکر بوده و شامل هزینه‌هایی نخواهد بود که ناشی از تقصیر، غفلت، اعسار یا قصور در انجام تعهدات مالی بیمه‌گذار یا خدمه او باشد.

شرط تلف کلی فرضی:

۱۳- خسارت به عنوان تلف کلی فرضی وقتی قابل پرداخت است که از مورد بیمه واقعاً ترک مالکیت شود به این علت که یا تلف واقعی آن اجتناب‌ناپذیر باشد و یا اینکه هزینه نجات و تعمیر و حمل مورد بیمه به مقصد مندرج در بیمه‌نامه از قیمت آن در مقصد بیشتر شود

۱۴- شرط ارزش افزوده:

۱۴-۱- در صورتی که بیمه‌گذار برای کالای موضوع این بیمه، بیمه ارزش اضافی تحصیل نماید فرض این است که ارزش توافق شده کالا شامل مبلغ بیمه شده این بیمه و مجموع بیمه‌های ارزش اضافی که مورد بیمه را تحت پوشش قرار داده است می‌باشد و مسئولیت بیمه‌گر در این بیمه به نسبت مبلغ بیمه شده آن به مجموع مبالغ بیمه شده کلیه بیمه‌های موجود خواهد بود

بیمه‌گذار در صورت ادعای خسارت باید مدارکی را که حاکی از مبالغ بیمه‌های دیگر باشد به بیمه‌گر تسلیم نماید

۱۴-۲- در صورتی که موضوع بیمه حاضر بیمه ارزش اضافی باشد شامل شرط زیر خواهد بود:

ارزش توافق شده کالا برای مجموع مبلغ بیمه شده اولیه به اضافه مبالغ بیمه بیمه‌های ارزش اضافی که برای این خطر توسط بیمه‌گذار تحصیل شده می‌باشد و مسئولیت بیمه‌گر در این بیمه به نسبت مبلغ آن به مجموع مبالغ کلیه بیمه‌ها خواهد بود

بیمه‌گذار در صورت ادعای خسارت باید مدارکی را که حاکی از مبالغ بیمه‌های دیگر باشد به بیمه‌گر تسلیم نماید.

استفاده از بیمه

شرط عدم تعلق منفعت:

۱۵- این بیمه نباید برای حمل‌کننده کالا یا شخص دیگری که کالا در ید امانی او قرار می‌گیرد منشاء سود شود

اقدام برای تقلیل خسارت

شرط وظایف بیمه‌گذار:

۱۶- بیمه‌گذار و کارکنان و نمایندگان او نسبت به خسارتهایی که به موجب این بیمه قابل جبران می‌باشد موظفند:

۱-۱۶ اقدامات منطقی در جهت دفع خسارت و تقلیل میزان آن به عمل آورند و

۲-۱۶ مراقبت نمایند کلیه حقوق آنها علیه حمل‌کنندگان کالا، کسانی که کالا در ید

امانی آنها قرار می‌گیرد یا اشخاص ثالث دیگر کاملاً حفظ و اعمال شود

بیمه‌گر علاوه بر خسارت قابل پرداخت به موجب این بیمه هزینه‌هایی را که بیمه‌گذار در حد معقول و متعارف به منظور انجام وظایف فوق متحمل شود به وی پرداخت خواهد کرد

شرط اسقاط حق:

۱۷- اقداماتی که بیمه‌گر یا بیمه‌گذار به منظور حفظ، نجات یا بازیابی مورد بیمه به عمل می‌آورد به منزله قبول یا رد ترک مالکیت تلقی نمی‌شود و حق هیچیک از طرفین را تضییع نمی‌کند

اجتناب از تأخیر

شرط اقدام متعارف:

۱۸- بیمه‌گذار موظف است در تمام مواردی که در حدود اختیار اوست در زمینه حمل کالا اقدام منطقی به عمل آورد

قانون و عرف

شرط قانون و عرف انگلستان:

۱۹- این بیمه تابع قانون عرف انگلستان می باشد

تذکر:

لازم است بیمه‌گذار به محض اطلاع از هر واقعه‌ای که طبق این بیمه برای آن «پوشش محفوظ» در نظر گرفته شده است مراتب را فوراً به بیمه‌گر اطلاع دهد. شرط استفاده از چنین پوششی انجام این وظیفه خواهد بود .

شرایط C

خطرهای بیمه شده

شرط خطرات:

۱- این بیمه خطرهای زیر را (به استثناء موارد مندرج در بندهای ۴، ۵، ۶، ۷ زیر) پوشش می‌دهد:
۱-۱- از بین رفتن یا آسیب‌دیدگی مورد بیمه در صورتی که منطقیاً به سبب یکی از امور زیر باشد:

۱-۱-۱- آتش سوزی یا انفجار

۱-۱-۲- به گل نشستن (Stranding - Grounding)، غرق شدن یا واژگون شدن کشتی یا دوبه

۱-۱-۳- واژگون شدن یا از خط خارج شدن وسیله حمل و نقل زمینی

۱-۱-۴- تصادم یا برخورد کشتی یا دوبه یا وسیله حمل و نقل دیگر با هر جسم خارجی بجز آب

۱-۱-۵- تخلیه کالا در بندر اضطراری

۱-۲- از بین رفتن آسیب‌دیدگی مورد بیمه به علت:

۱-۲-۱- تفدیه در زیان همگانی

۱-۲-۲- به دریا انداختن کالا یا تجهیزات کشتی

شرط زیان همگانی:

۲- زیان همگانی و هزینه‌های نجات که به منظور پیشگیری از خسارت یا در ارتباط با پیشگیری از خسارت ایجاد شود به شرط اینکه ناشی از خطرهای استثناء شده (موضوع بندهای ۴، ۵، ۶ و ۷ یا جای دیگر این شرایط) نباشد و طبق قرارداد حمل و نقل یا قانون و عرف حاکم تعدیل و تعیین شده باشد مورد تعهد است

شرط مسئولیت متقابل در تصادم:

۳- هرگاه براساس شرط «مسئولیت متقابل در تصادم» مندرج در قرارداد حمل و نقل خسارتی توسط مالک کشتی حامل کالا از بیمه‌گذار مطالبه شود، جبران آن به نسبت خسارت قابل پرداخت طبق این بیمه‌نامه به عهده بیمه‌گر خواهد بود. در صورتی که طبق شرط مذکور ادعای خسارتی از طرف مالک کشتی به عمل آید، بیمه‌گذار موافقت می‌نماید مراتب را به بیمه‌گر اطلاع دهد تا بیمه‌گر در مقابل چنین ادعائی به هزینه خود از بیمه‌گذار دفاع نماید.

استثنائات

شرط استثنائات عمومی:

- ۴- موارد زیر در هیچ شرایطی تحت پوشش این بیمه نیست:
- ۴-۱- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه ناشی از عمل نادرست عمدی بیمه‌گذار
 - ۴-۲- نشت عادی، کم شدن عادی وزن یا حجم یا فرسودگی عادی و معمولی مورد بیمه
 - ۴-۳- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه‌ای که معلول کافی نبودن یا نامناسب بودن بسته‌بندی باشد یا به علت اینکه کالا به روش صحیح برای حمل و نقل آماده نشده است اتفاق افتد. بسته‌بندی مذکور در این بند (۳-۴) شامل چیدن کالا در کانتینر یا لیفت‌ون نیز می‌شود مشروط بر اینکه کالا قبل از شروع بیمه چیده شده باشد یا چیدن کالا توسط بیمه‌گذار یا خدمه او انجام پذیرد
 - ۴-۴- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه ناشی از عیب ذاتی یا طبیعت مورد بیمه
 - ۴-۵- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه‌ای که صرفاً ناشی از تأخیر باشد. اگرچه تأخیر در اثر خطر بیمه شده پیش آید (به جز هزینه‌های مذکور در بند ۲).
 - ۴-۶- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه ناشی از ورشکستگی، اعسار یا قصور در انجام تعهدات مالی مالکان، مدیران، اجاره‌کنندگان یا متصدیان کشتی
 - ۴-۷- خسارتهای وارد به مورد بیمه ناشی از عمل عمدی هر شخص یا اشخاص
 - ۴-۸- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه ناشی از استعمال هر نوع سلاح جنگی که مستلزم شکافتگی یا ذوب اتمی یا هسته‌ای یا واکنش مشابه دیگر یا نیرو یا ماده رادیواکتیو باشد

۵- شرط عدم قابلیت دریانوردی و نامناسب بودن کشتی:

- ۵-۱- در هیچ حالتی از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه ناشی از امور زیر:
 - عدم قابلیت دریانوردی کشتی یا دوبه
 - نامناسب بودن کشتی یا دوبه یا هر وسیله حمل و نقل دیگر و یا کانتینر یا لیفت‌ون. چنانچه بیمه‌گذار یا خدمه وی زمانی که مورد بیمه در آنها گذارده شده است از نواقص مذکور مطلع بوده باشد، تحت پوشش این بیمه نخواهد بود
- ۵-۲- قابلیت دریانوردی کشتی و مناسب بودن آن برای حمل مورد بیمه به مقصد شرط ضمنی بر خورداری از پوشش این بیمه می‌باشد. با این حال در صورت عدم آگاهی بیمه‌گذار یا خدمه وی از رعایت این موارد شرط مذکور نقض شده تلقی نخواهد شد.

۶- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه‌ای که معلول خطرهای زیر باشد مورد تعهد بیمه‌گر نیست :

۶-۱- جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام یا زد و خوردهای ناشی از آنها یا هر نوع عمل خصمانه به وسیله یا علیه یک قدرت متحارب

۶-۲- تصرف، ضبط، توقیف، جلوگیری یا ممانعت و عواقب ناشی از این امور یا هر نوع اقدام در این جهت

۶-۳- مین‌ها، اژدرها و بمب‌های متروکه یا سایر سلاحهای جنگی متروکه

شرط استثناء خطر اعتصاب:

۷- از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه‌ای که ناشی از امور زیر باشد مورد تعهد بیمه‌گر نیست:

۷-۱- عمل اعتصاب کنندگان، کارگران مواجه با تعطیل کارگاه، شرکت کنندگان در اغتشاشات کارگری و آشوبها و ناآرامیهای داخلی

۷-۲- اعتصاب، تعطیل کارگاه، اغتشاشات کارگری، آشوبها و ناآرامیهای داخلی

۷-۳- عمل هر شخص تروریست یا عمل هر شخصی که با انگیزه سیاسی اقدام می‌کند

مدت اعتبار بیمه

۸- شرط حمل:

۸-۱- این بیمه از زمانی که کالا برای شروع حمل از انبار یا محل نگهداری آن در مبداء مذکور در این بیمه‌نامه خارج می‌شود آغاز می‌گردد، در طول مسیر عادی حمل ادامه می‌یابد و در یکی از حالت‌های زیر (هر کدام زودتر واقع شود) خاتمه می‌پذیرد.

۸-۱-۱- تحویل به انبار محمول‌الیه یا به انبار یا محل نگهداری نهایی دیگری در مقصد مذکور در بیمه‌نامه

۸-۱-۲- تحویل به هر انبار یا محل نگهداری دیگر، چه قبل از مقصد و چه در مقصد مذکور در بیمه‌نامه، در صورتی که بیمه‌گذار آن انبار یا محل را:

۸-۱-۲-۱- برای انبار کردن کالا در غیر مسیر عادی حمل یا

۸-۱-۲-۲- به منظور توزیع یا برای مقاصد دیگر تخصیص داده باشد

۸-۱-۳- انقضاء ۶۰ روز از تاریخ تخلیه کامل کالای مورد بیمه از کشتی در بندر نهایی تخلیه

۸-۲- هرگاه پس از تخلیه کالا از کشتی در بندر نهایی تخلیه لکن قبل از انقضاء مدت بیمه، قرار باشد کالا به مقصد دیگری غیر از مقصد مذکور در بیمه‌نامه حمل شود، این بیمه ضمن اینکه طبق ضوابط فوق‌الذکر معتبر است، از تاریخ شروع حمل به مقصد دیگر اعتبار نخواهد داشت.

۳-۸- این بیمه در طول مدت تأخیر در سفر چنانچه خارج از اختیار بیمه‌گذار صورت پذیرد، هر نوع تغییر مسیر، تخلیه اجباری کالا، بارگیری مجدد یا انتقال کالا به کشتی دیگر و نیز در طول مدت هر نوع تغییر سفر چنانچه طبق قرارداد باربری ناشی از اختیار تفویض شده به مالکان یا اجاره‌کنندگان کشتی باشد، با رعایت موارد انقضاء مدت مذکور در فوق و مقررات شرط ۹ به اعتبار خود باقی است.

خاتمه قرارداد حمل

شرط خاتمه قرارداد حمل:

۹- اگر در اثر پیش‌آمدی خارج از اختیار بیمه‌گذار قرارداد حمل در بندر یا محلی غیر از مقصد مندرج در بیمه‌نامه خاتمه یابد یا سفر به نحو دیگری قبل از تحویل کالا به شرح مندرج در شرط ۸ پایان پذیرد اعتبار این بیمه نیز تمام می‌شود مگر اینکه موضوع فوراً به اطلاع بیمه‌گر رسیده و تمدید اعتبار بیمه درخواست شود و حق بیمه اضافی (اگر حق بیمه اضافی از طرف بیمه‌گر مطالبه شود) پرداخت گردد. در این صورت بیمه به اعتبار خود باقی خواهد بود تا:

۱-۹- کالا در آن بندر یا محل فروخته شده و تحویل گردد و یا در صورتی که موافقت خاصی به عمل نیامده باشد، تا پایان ۶۰ روز پس از ورود کالای بیمه شده به آن بندر یا محل هر کدام زودتر واقع شود

۲-۹- یا در صورتی که کالا ظرف ۶۰ روز مذکور (یا هر مدت بیشتری که مورد موافقت قرار گرفته باشد) به مقصد مندرج در بیمه‌نامه یا هر مقصد دیگری حمل شود، تا خاتمه اعتبار بیمه طبق مقررات بند ۸

شرط تغییر سفر:

۱۰- هرگاه پس از شروع این بیمه، بیمه‌گذار مقصدی را که برای کالا تعیین شده تغییر دهد، اعتبار بیمه به شرطی که مراتب فوراً به بیمه‌گر اطلاع داده شود، در مقابل حق بیمه اضافی و شرایطی که تعیین می‌شود محفوظ خواهد بود.

مطالبه خسارت

۱۱- شرط نفع بیمه‌ای:

۱-۱۱- بیمه‌گذار جهت استفاده از این بیمه باید در هنگام وقوع خسارت نسبت به مورد بیمه نفع بیمه‌ای داشته باشد

۲-۱۱- با توجه به بند ۱-۱۱ بالا بیمه‌گذار حق دارد خسارت ناشی از خطر بیمه شده را که در مدت اعتبار بیمه اتفاق افتاده باشد دریافت نماید ولو اینکه خسارت قبل از انعقاد قرارداد بیمه واقع شده باشد مگر اینکه بیمه‌گذار از وقوع خسارت آگاه بوده و بیمه‌گر اطلاع نداشته باشد

شرط هزینه حمل:

۱۲- هرگاه در اثر تحقق خطر بیمه شده، سفر در نقطه‌ای غیر از بندر یا مقصد مذکور در بیمه‌نامه پایان پذیرد، بیمه‌گر هر نوع هزینه اضافی را که بیمه‌گذار در حد معقول و متعارف برای تخلیه، انبارداری و حمل کالا به مقصد متحمل شود پرداخت خواهد کرد. اعمال این شرط (شماره ۱۲) که زیان همگانی و هزینه نجات را در برنمی‌گیرد منوط به رعایت استثنائات مندرج در بندهای ۴، ۵، ۶ و ۷ فوق‌الذکر بوده و شامل هزینه‌هایی نخواهد بود که ناشی از تقصیر، غفلت، اعسار یا قصور در انجام تعهدات مالی بیمه‌گذار یا خدمه او باشد.

شرط تلف کلی فرضی:

۱۳- خسارت به عنوان تلف کلی فرضی وقتی قابل پرداخت است که از مورد بیمه واقعاً ترک مالکیت شود به این علت که یا تلف واقعی آن اجتناب‌ناپذیر باشد و یا اینکه هزینه نجات و تعمیر و حمل مورد بیمه به مقصد مندرج در بیمه‌نامه از قیمت آن در مقصد بیشتر شود

۱۴- شرط ارزش افزوده:

۱-۱۴- در صورتی که بیمه‌گذار برای کالای موضوع این بیمه، بیمه ارزش اضافی تحصیل نماید فرض این است که ارزش توافق شده کالا شامل مبلغ بیمه شده این بیمه و مجموع بیمه‌های ارزش اضافی که مورد بیمه را تحت پوشش قرار داده است می‌باشد و مسئولیت بیمه‌گر در این بیمه به نسبت مبلغ بیمه شده آن به مجموع مبالغ بیمه شده کلیه بیمه‌های موجود خواهد بود. بیمه‌گذار در صورت ادعای خسارت باید مدارکی را که حاکی از مبالغ بیمه‌های دیگر باشد به بیمه‌گر تسلیم نماید

۲-۱۴- در صورتی که موضوع بیمه حاضر بیمه ارزش اضافی باشد شامل شرط زیر خواهد بود:

ارزش توافق شده کالا برای مجموع مبلغ بیمه شده بیمه اولیه به اضافه مبالغ بیمه بیمه‌های ارزش اضافی که برای این خطر توسط بیمه‌گذار تحصیل شده می‌باشد و مسئولیت بیمه‌گر در این بیمه به نسبت مبلغ آن به مجموع مبالغ کلیه بیمه‌ها خواهد بود

بیمه‌گذار در صورت ادعای خسارت باید مدارکی را که حاکی از مبالغ بیمه بیمه‌های دیگر باشد به بیمه‌گر تسلیم نماید.

استفاده از بیمه

شرط عدم تعلق منفعت:

۱۵- این بیمه نباید برای حمل‌کننده کالا یا شخص دیگری که کالا در ید امانی او قرار می‌گیرد منشاء سود شود

اقدام برای تقلیل خسارت

شرط وظایف بیمه‌گذار:

۱۶- بیمه‌گذار و کارکنان و نمایندگان او نسبت به خسارتهایی که به موجب این بیمه قابل جبران می‌باشد موظفند:

۱-۱۶- اقدامات منطقی در جهت دفع خسارت و تقلیل میزان آن به عمل آورند
۲-۱۶- مراقبت نمایند کلیه حقوق آنها علیه حمل‌کنندگان کالا، کسانی که کالا در ید امانی آنها قرار می‌گیرد یا اشخاص ثالث دیگر کاملاً حفظ و اعمال شود.
بیمه‌گر علاوه بر خسارت قابل پرداخت به موجب این بیمه هزینه‌هایی را که بیمه‌گذار در حد معقول و متعارف به منظور انجام وظایف فوق متحمل شود به وی پرداخت خواهد کرد.
شرط اسقاط حق:

۱۷- اقداماتی که بیمه‌گر یا بیمه‌گذار به منظور حفظ، نجات یا بازیابی مورد بیمه به عمل می‌آورد به منزله قبول یا رد ترک مالکیت تلقی نمی‌شود و حق هیچیک از طرفین را تزییع نمی‌کند.

اجتناب از تأخیر

شرط اقدام متعارف:

۱۸- بیمه‌گذار موظف است در تمام مواردی که در حدود اختیار اوست در زمینه حمل کالا اقدام منطقی به عمل آورد

قانون و عرف

شرط قانون و عرف انگلستان:

۱۹- این بیمه تابع قانون و عرف انگلستان می‌باشد

تذکر:

لازم است بیمه‌گذار به محض اطلاع از هر واقعه‌ای که طبق این بیمه برای آن «پوشش محفوظ» در نظر گرفته شده است مراتب را فوراً به بیمه‌گر اطلاع دهد. شرط استفاده از چنین پوششی انجام این وظیفه خواهد بود

آشنایی با برخی واژه‌های انگلیسی

Damage	خسارت	Heavy eather	هوای نامساعد دریایی
Partshipment	حمل به دفعات	Salvage charges	هزینه‌های نجات
	حمایت و غرامت	Sue&Labor	هزینه‌های تعقیب و اقدام
Protection&Indemnity P&I		Bottomry bonds	وام دریایی
Premium	حق بیمه	Incoterms	واژه‌های بازرگانی بین‌المللی
	حسابرس زیان همگانی		موضوع مورد بیمه
General average adjuster		Subject matter of insurance	
Endorsement	الحاقیه	Clauses	مجموعه شرایط
Transhipment	تعویض وسیله حمل	Certificate of origin	گواهی مبدأ
Tariff	تعرفه	Freight	کرایه حمل
Collision	تصادم	Franchise	فرانشیز
Free on board	تحویل روی عرشه	Invoice	فاکتور
Delay	تأخیر	Sinking	غرق شدن
Voyage policy	بیمه‌نامه سفر	Inherent vice	عیب ذاتی
Time policy	بیمه‌نامه زمانی	Non delivery	عدم تحویل
Insurance policy	بیمه‌نامه	Unclassified	طبقه‌بندی نشده
Underwriter	بیمه‌گر	Classified	طبقه‌بندی شده
Insurer	بیمه‌گر		ضمانت‌نامه زیان همگانی که بیمه‌گر مهر و
Insured – assured	بیمه‌گذار	Average guarantee	امضا می‌کند
Aviation Insurance	بیمه هوایی		ضمانت‌نامه زیان همگانی که بیمه‌گذار مهر
Cargo Insurance	بیمه کالا	Average bond	و امضا می‌کند
Mutual Insurance	بیمه تعاونی	General condition	شرایط عمومی
Marine hull	بیمه بدنه کشتی	pecial condition	شرایط خصوصی
Marine Insurance	بیمه باربری	Sum insured	سرمایه بیمه
Stranding	به گل نشستن	General average	زیان همگانی
Jettison	به دریا انداختن	Piracy	راهزنی دریایی
Clean bill of lading	بارنامه تیز	Theft	دزدی
Barratry	باراتری	Perils of the sea	خطرات دریا
Letter of credit L/C	اعتبار اسنادی	Actual total loss	خسارت کلی واقعی
Exclusion	استثنائات		خسارت کلی فرضی
Loss adjuster	ارزیاب خسارت	Constructive total loss	
Charter party	اجاره درستی	Loss	خسارت

منابع و مأخذ

منابع فارسی :

- بیمه حمل و نقل کالا
- بیمه بدنه کشتی
- راهنمای اینکوترمز ۲۰۰۰
- حمل و نقل و بانکداری بین‌المللی
- مقررات متحدالشکل اتاق بازرگانی
- جزوه بیمه باربری
- دستورالعمل جامع بیمه‌های باربری
- مجموعه قوانین و مقررات بیمه‌های بازرگانی
- دکتر محمد هوشنگی
- دکتر محمد هوشنگی
- اتاق بازرگانی بین‌المللی
- اتاق بازرگانی بین‌المللی
- اتاق بازرگانی بین‌المللی
- سهراب میرفخرایی
- ستاد بیمه‌های باربری بیمه ایران
- بیمه مرکزی ایران

منابع لاتین :

- Cii
- Rod Margo
- R.H. Browne
- Contract law & Insurance
- Aviation Insurance
- Marine Insurance

