

نرخ بیمه باربری را چگونه محاسبه کنیم

بیمه باربری

اصولاً بیمه حمل و نقل کالا پوششی است که بیمه‌گر در مقابل دریافت حق بیمه متناسب با پوشش بیمه‌ای از بیمه‌گذار، تعهد می‌کند که چنانچه کالای مورد بیمه در جریان حمل و جابجایی از مبدأ به مقصد مندرج در بیمه‌نامه و به علت وقوع یکی از خطرات مندرج در بیمه‌نامه تلف و یا دچار خسارت شد و یا بیمه‌گذار بر اساس قوانین و مقررات بین‌المللی متحمل پرداخت هزینه‌هایی گردید، زیان وارد به کالا را جبران کرده و هزینه‌ها را هم بپردازد. البته علاوه بر پوشش‌های گفته‌شده، در بعضی از موارد زیان و خسارات وارد به اشخاص ثالث هم تحت پوشش این بیمه‌نامه‌ها قرار می‌گیرد. حمل و نقل و جابجایی کالا ممکن است توسط وسایل حمل و نقل مختلف مانند کشتی، هواپیما، کامیون و قطار انجام پذیرد.

به همین دلیل در این سرفصل بیمه حمل و نقل کالا را به سه بخش عمده و اساسی به شرح زیر تقسیم می‌کنیم :

بیمه حمل و نقل دریایی

بیمه حمل و نقل زمینی

بیمه حمل و نقل هوایی

در بسیاری از مواقع اجازه استفاده از وسایل مختلف حمل کالا در بیمه نامه داده می‌شود و در نتیجه کالا با کشتی، کامیون و قطار و احتمالاً با هواپیما حمل می‌شود و به همین دلیل این گونه بیمه‌نامه‌ها مورد تقاضای متصدیان حمل و نقل است که، آزادی عمل بیشتری را در اختیار آنها قرار می‌دهد. بنابراین چنانچه کالا تمام مسیر حمل را با یک وسیله نقلیه طی کند، بارنامه مربوط به آن وسیله حمل صادر می‌شود و در نتیجه بیمه‌نامه هم بر همان اساس صادر می‌گردد.

گروه های اصلی بیمه نامه باربری :

بیمه باربری داخلی :

مبدا و مقصد این نوع بیمه نامه در داخل کشور قرار دارد. بیمه نامه های حمل داخلی تابع شرایط و مقررات داخل کشور بوده و برحسب توافق بیمه گر و بیمه گذار می تواند خطرات متنوعی را تحت پوشش قرار دهد. این نوع بیمه نامه به دو صورت موردی و قراردادی صادر می گردد.

1- بیمه نامه باربری داخلی موردی : در این نوع به ازای هر بارنامه یک بیمه نامه صادر می گردد.

2- بیمه نامه باربری داخلی قراردادی: قرارداد بیمه باربری داخلی نیز با توجه به مشکلات صدور بیمه نامه موردی داخلی برای صاحبان کالا و موسسات حمل و نقل داخلی که نیازمند تحت پوشش قرار دادن محموله های متعدد در هر روز می باشند ارائه گردیده است .

بیمه نامه باربری وارداتی :

مبدا این بیمه نامه در خارج از کشور و مقصد آن در داخل کشور می باشد.

بیمه نامه باربری صادراتی :

مبدا این بیمه نامه در داخل کشور و مقصد آن در خارج از کشور می باشد.

بیمه نامه باربری ترانزیتی :

بیمه نامه باربری ترانزیت ، بیمه نامه ای می باشد که هیچکدام از مبدا و مقصد در داخل کشور قرار ندارد .بیمه نامه باربری ترانزیتی را می توان به 2 دسته تقسیم بندی نمود :

1- عبوری: کالای مورد بیمه از داخل کشور ایران عبور نمایند.

2- غیر عبوری : کالای مورد بیمه از داخل کشور ایران عبور نمایند.

حمل کالا با موتورلنج و سایر شناورهای کوچک و متوسط بین بنادر داخلی کشور و بنادر داخلی با بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس ، دریای عمان و دریای خزر انجام می شود و با توجه به ریسک بالای این نوع حمل و نقل ، شرکت های بیمه برای تحت پوشش قرار دادن حمل کالا با موتورلنج و سایر شناورها ظرفیتهای محدودی دارند و از این رو این بیمه نامه با نرخ و شرایط ویژه ای صادر می گردد.

انواع طبقه بندی در بیمه های باربری

بیمه باربری را می توان به سه طریق تقسیم بندی کرد :

الف) تقسیم بندی براساس طریقه حمل

ب) تقسیم بندی بر پایه مبدأ و مقصد از لحاظ جغرافیائی

ج) تقسیم بندی براساس نوع پوشش بیمه ای

الف) تقسیم بندی براساس طریقه حمل

به سه نوع است ، حمل و نقل زمینی ، حمل و نقل دریایی و حمل و نقل هوایی ، البته در بعضی حملها از دو یا سه روش حمل برای ارسال محموله ها استفاده می نمایند که به آنها حمل مرکب می گویند .

ب) تقسیم بندی براساس مبدأ و مقصد از لحاظ جغرافیائی

1- بیمه حمل و نقل خارج از کشور یا بیمه های وارداتی - صادراتی - ترانزیت

2- بیمه حمل و نقل داخل کشور یا بیمه حمل و نقل داخلی

بیمه وارداتی : در این حالت مبدأ حرکت خارج و مقصد داخل ایران می باشد .
بیمه صادراتی : در این حالت مبدأ داخل ایران و مقصد خارج از ایران می باشد .
بیمه ترانزیت : مبدأ و مقصد در این نوع بیمه ها خارج از ایران می باشد ، بطوریکه ایران در مسیر حمل قرارگیرد .
بیمه حمل و نقل داخلی : مبدأ و مقصد در بیمه های داخلی ، داخل ایران می باشد .

ج (تقسیم بندی بر مبنای نوع پوشش بیمه ای

1- بیمه با شرایط تمام خطر (All Risks)

2- بیمه با شرایط B

3- بیمه با شرایط C

4- بیمه با شرایط خسارت کلی (Total Loss)

4-1) حمل و نقل داخلی

همانطور که گفته شد مبدأ و مقصد در این نوع بیمه ها داخل کشور ایران می باشد .
بیمه نامه های باربری را می توان به چند شکل صادر نمود .

الف) بیمه نامه های عمومی

ب (بیمه نامه با پوشش باز

ج) بیمه نامه های ساده

الف) بیمه نامه های عمومی Floating Policy

یک قرار داد کلی است که بین بیمه گر و بیمه گذار منعقد می گردد و در آن شرایط اصلی بیمه و رنوس کلی حقوقی و تعهدات طرفین مانند خطرات تحت پوشش، شیوه حمل معین می شود و در آن با یک سرمایه بیمه ای معین و مشخص موافقت می گردد که شامل حمل های متعددی می باشد و به همین دلیل، قرارداد تا زمانی که سرمایه توافق شده از طریق حمل های متعدد به پایان رسد دارای اعتبار می باشد ، همانطور که گفته شد در این قرارداد با شرایط و مسائل کلی قرارداد توافق می شود ولی مشخصات محموله ، نام وسیله نقلیه ، تاریخ حمل و میزان سرمایه حمل در زمان حمل باید به اطلاع بیمه گر برساند . با چنین توافقی کلیه کالا هایی که بیمه گذار در آینده اقدام به حمل آنها می نماید ، تحت پوشش بیمه ای قرار می گیرد ، مشروط بر اینکه بیمه گذار کلیه اطلاعات مربوط به حمل و نقل هر محموله را در اختیار بیمه گر قرار دهد . چنانچه مواردی در قرارداد مورد موافقت قرار نگرفته باشد باید قبل از حمل کالا به اطلاع بیمه گر رسیده و موافقت وی اخذ شده باشد .

یکی از منافع این نوع قراردادها و بیمه نامه ها در این است ، که برای حمل های مختلف نیاز به مراجعه بیمه گذار و صدور بیمه نامه از طرف بیمه گر نبوده و باعث کاهش هزینه ها و جلوگیری از اتلاف وقت می شود .

ب (بیمه نامه با پوشش باز Open Cover

یکی از محدودیتهایی که در روش بیمه نامه با شرایط عمومی وجود داشت این بود که بیمه گذار در ابتدا صدور بیمه نامه صد درصد حق بیمه یا درصد بالایی از حق بیمه را پرداخت می نمود ، و این خود مشکلی بود چرا که ممکن بود حملهای نهایی در ماههای دیگر حمل می گردید ، لذا روش دیگری مطرح گردید بنام صدور بیمه نامه یا قرارداد به روش پوشش باز .

مشخصات اصلی این نوع قراردادها بشرح ذیل می باشد :

1) بیمه گر و بیمه گذار درباره بعضی موارد کلی ، مانند نرخ و شرایط قرارداد - خطرهای تحت پوشش توافق می نمودند . در این حالت دیگر نیاز نبود که بیمه گذار قبل از حرکت مشخصات وسیله نقلیه و سرمایه تحت پوشش را اعلام نماید بشرطی که کلیه عملهای بیمه گذار تحت پوشش بیمه دربیاید ، و در صورتی که قسمتی از محمولات بیمه گذار بیمه نشود ، بیمه گر می بایست کاملاً روی حملها کنترل لازم داشته باشد .

2) در این حالت با توافقی که بین بیمه گر و بیمه گذار انجام می شود هر يك هفته گواهی بیمه از سوی بیمه گر صادر می شود و حق بیمه متناسب با سرمایه های حمل شده از سوی بیمه گذار پرداخت می گردد در نتیجه در این پوشش بیمه گذار از آسایش فکری بهره مند است ، زیرا کلیه محمولاتی که در طول مدت یکسال حمل خواهد شد با نرخ معین و مناسبی تحت پوشش بیمه ای قرار دارد . مزیت دیگر آن این است که کلیه دفعات حمل کالا تحت پوشش قرار دارد و نیاز به این نیست برای هر حمل پوشش و درخواست جداگانه ای ارسال گردد، در ضمن چون مدت قرارداد معمولاً یکسال است نیازی نیست که مجدداً طرح ریزی و مورد مذاکره و توافق قرار گیرد . معمولاً شرکت های حمل و نقل کالا که در شبانه روز اقدام به حمل کالا می نمایند ، يك قرارداد به این شکل منعقد می کنند ، و خیال بیمه گذار از حملهایی که در طول شبانه روز انجام می شود راحت می شود ، و دیگر نیازی نیست برای هر حمل با بیمه گر تماس حاصل نماید .

ج) بیمه نامه های ساده

بیمه نامه ای است که برای حمل کالای معینی صادر می شود و در آن مشخصات مورد بیمه طبق فرم پیشنهاد باربری در آن قید می گردد ، لازمه صدور این نوع بیمه نامه حمل و نقل کالا این است که بیمه گذار قبلاً از وضعیت مورد بیمه و چگونگی حمل آن اطلاع داشته و این اطلاعات را در اختیار بیمه گر قرار دهد .

بیمه باربری داخلی : همانطور که گفتیم مبدأ و مقصد در این نوع بیمه ها داخل کشور ایران می باشند .

4-1-1) خطرات تحت پوشش در بیمه های باربری داخلی

خطرات تحت پوشش در بیمه های باربری داخلی به دو دسته به شرح ذیل تقسیم می شوند :

الف. خطرات اصلی

ب. خطرات اضافی

الف . خطرات اصلی :

خطرات که معمولاً در بیمه های داخلی تحت پوشش بیمه ای در می آید ، خطر آتش سوزی و حادثه وسیله نقلیه می باشد ، که معمولاً در متن چاپی بیمه نامه های داخلی می آید و منظور از حادثه وسیله نقلیه ، تصادف وسیله نقلیه ، پرت شدن وسیله نقلیه و واژگون شدن وسیله نقلیه می باشد . حدود 70% خسارت های ایجاد شده در حوادث جاده معمولاً ناشی از خطرات فوق می باشد .

ب. خطرات اضافی :

در حمل و نقل خطرات دیگری نیز وجود دارد که محمولات را تهدید می نماید مانند پرت شدن محموله از روی وسیله نقلیه - برخورد جسم خارجی با مورد بیمه و بالعکس ، خسارات ناشی از بارگیری و تخلیه و سرقت کلی محموله .

خطرات فوق بنا به درخواست بیمه گذار و پس از منظور نمودن اضافه نرخ مربوطه ، تحت پوشش بیمه نامه های داخلی در می آید ، بدیهی است می بایست خطرات اضافی دقیقاً در شرایط خصوصی بیمه نامه آورده شود .

4-1-2) نرخ حق بیمه در بیمه های داخلی

نرخ حق بیمه در بیمه های باربری داخلی به عوامل مختلفی بستگی دارد که مهمترین آنها به شرح ذیل می باشد.

الف) بر اساس تعداد خطرات و نوع خطرات تحت پوشش : به این معنی که بیمه گذار هر چه خطرات بیشتر را تحت پوشش قرار دهد نرخ حق بیمه بیشتر خواهد بود .

ب) مقدار فاصله بین مبدأ و مقصد : واضح و روشن است که هر چه فاصله مبدأ و مقصد کمتر باشد احتمال اتفاق حادثه و در نهایت خسارت کمتر می شود .

ج) نوع محموله از لحاظ آسیب پذیری و خطرناک بودن : هر چه آسیب پذیری کالاها بالاتر شود احتمال خسارت بیشتر می شود ، مثلاً اگر کالا شکستنی باشد مانند شیشه یا تخم مرغ شدت خسارت بیشتر خواهد بود پس منطقی است که برای اینگونه کالاها حق بیمه بیشتری گرفته شود .

د) مسیر حرکت و نوع وسیله نقلیه : اصولاً در جاده های کوهستانی آمار خسارت و حادثه ناشی از پرت شدن وسیله نقلیه بیشتر است و در بعضی مسیرها می بایست قسمتی از حمل در مسیر دریا انجام شود، که این خود مخاطرات خاص خود را به همراه خواهد داشت . اصولاً وسائل نقلیه که در حین حمل با سرعت بالایی حرکت نمایند احتمال خطر بیشتری را خواهند داشت، مثلاً حمل بانیمان به مراتب در مقایسه با حمل با کامیون پرریسک ترمی باشد.

4-2) بیمه های وارداتی و صادراتی

4-2-1) اصطلاحات تجاری بین المللی International Commercial Terms

در يك قرارداد فروش بین المللی خریدار و فروشنده یا به عبارت دیگر وارد کننده و صادرکننده هر دو مایلند که قرارداد منعقد به نحو احسن اجرا شود ، اما در عین حال ارسال کالا از يك کشور به کشور دیگر به عنوان بخشی از معامله تجاری می تواند با خطراتی همراه باشد . اگر کالا از میان رفته یا خسارت ببیند یا تحویل و پرداخت قیمت آن بنا به دلایلی انجام نشود روابط خریدار و فروشنده ممکن است آنچنان تیره گردد که راهی جز اقامه دعوی وجود نداشته باشد ، بنابراین در اختیار داشتن مجموعه ای استاندارد در مورد تعهدات فروشنده و خریدار می تواند در تنظیم قراردادهای فروش بین المللی کالا و تعیین مسؤلیتهای هر يك از طرفین کمک شایانی بنماید . بدین ترتیب مانع بروز اختلافات بعدی شود .

اینکوترمز

اینکوترمز (اصطلاحات بازرگانی بین المللی) که توسط اتاق بازرگانی بین المللی برای نخستین بار در سال 1936 تنظیم و در سالهای 1953-1967-1980 مورد تجدید نظر قرار گرفت و در سال 1990 با شرح و تفسیر سیزده اصطلاح که در چهار گروه E ، F ، C ، D طبقه بندی شده اند تکمیل گردید . (از کتاب اینکوترمز 1990 ترجمه مسعود طارم سری از انتشارات مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی) اصطلاحات تجاری بین المللی بخشی از قراردادهای خرید و فروش را تشکیل می دهد .

قرارداد فروش صرفاً قیمت کالا - کمیت و کیفیت آن را معین و مشخص می نماید در حالیکه اصطلاحات تجاری ضمن تعیین وظیفه خریدار و فروشنده ، مسائل مربوط به نحوه تحویل کالا را روشن می کند ، برای جلوگیری از هرگونه اختلاف ، تعبیر و تفسیر شرایط قراردادهای منعقد ، لازم است که دو طرف قرارداد اطلاعاتی را بطور اختصار به شرح زیر در قرارداد معین و مشخص نمایند .

بر اساس شرایط قرارداد کدامیک از طرفین موظف به انجام تشریفات مربوط به صدور و یا ورود کالا و ترخیص آن می باشند

؟

بر اساس قراردادهای مربوط به بارگیری و تخلیه کالا در مراحل مختلف حمل بر عهده چه کسی نهاده شده است؟

تقسیم ریسک بین فروشنده و خریدار در مورد آسیب دیدن کالا و اخذ پوشش های بیمه ای بر عهده کدامیک از طرفین قرار گرفته است .

از این 13 اصطلاح خرید در ایران معمولاً در قراردادها 3 نوع آن متداول بوده که به شرح ذیل می باشد .

FOB : Free On Board (1)

یعنی تحویل کالا بر روی عرشه می باشد . براساس این شرط فروشنده موظف است که کالا را بر روی عرشه کشتی تحویل متصدی حمل دهد .

بر اساس ((FOB)) وظایف اصلی فروشنده و خریدار عبارتند از :
وظایف فروشنده :

- کالا را روی عرشه کشتی تحویل متصدی حمل دهد
- کلیه تشریفات گمرکی لازم را برای صدور کالا به انجام رسانیده و پس از پرداخت عوارض ، مجوز صادرات را اخذ نماید .
- بارنامه بدون قید (Clean Bill of Lading) که نشان دهنده تحویل سالم کالا است از متصدی حمل دریافت نماید .
- نسبت به پرداخت مخارج تخلیه کالا اقدام لازم را معمول دارد .

وظایف خریدار :

- حمل کننده را تعیین نماید.
- قرارداد حمل را منعقد و کرایه حمل را پرداخت کند.
- مخارج بارگیری را تا حدی که کرایه حمل منظور شده است پرداخت نماید.
- مخارج تخلیه کالا را پرداخت کند.

CFR : Cost and Freight(2)

یعنی هزینه و کرایه حمل توسط فروشنده پرداخت می شود . بر اساس این شرط فروشنده موظف است هزینه ها و کرایه حمل مورد نیاز برای حمل کالا به بندر مقصد در قرارداد را بپردازد . لازم بذکر است که ریسک و خطر از بین رفتن کالا و یا خسارت وارده به آن و سایر مخارج اضافی که ممکن است بعد از تحویل کالا به متصدی حمل اتفاق بیفتد از فروشنده به خریدار منتقل می گردد . بر این اساس وظایف ترخیص کالا بر عهده فروشنده نهاده شده است . در این اصطلاح عمده ترین وظایف فروشنده و خریدار عبارتند از :

وظایف اصلی فروشنده :

می بایست قرارداد حمل را با متصدی حمل منعقد نموده و کرایه حمل را تا بندر مقصد مندرج در قرارداد پرداخت نماید .

- کالا را در عرشه کشتی تحویل متصدی حمل دهد .
- تشریفات لازمه را برای صدور کالا انجام داده و عوارض و مالیاتهای مربوطه را پرداخت کرده و مجوز لازم اخذ نماید .
- پس از تحویل کالا به متصدی حمل بارنامه بدون قید (Clean) را جهت تحویل به خریدار اخذ نماید .

مخارج بارگیری را پرداخت نماید .

- مخارج تخلیه کالا را تا حد و اندازه ای که در قرارداد حمل منظور شده است پرداخت کند .
وظایف خریدار
- خریدار پس از دریافت اسناد حمل ، فاکتور ، سند و ... کالا را در بندر مقصد تعیین شده در قرارداد تحویل می گیرد .
- مخارج تخلیه کالا را تا حدودی که در کرایه حمل منظور نشده پرداخت نماید .

CIF : Cost, Insurance and Freight (3)

یعنی هزینه ، بیمه و کرایه حمل توسط فروشنده تا بندر مقصد تعیین شده پرداخت می شود .
بر اساس این شرط فروشنده موظف است که هزینه و کرایه حمل را مانند شرط " CFR " پرداخت نموده و برای حفظ منافع و کالائی که در جریان حمل قرار دارد و احتمالاً ممکن است مورد آسیب قرار گیرد بیمه نامه دریایی تهیه کند . وظیفه انعقاد قرارداد بیمه و پرداخت حق بیمه با فروشنده است .
خریدار باید مطلع باشد که بر اساس این شرط ، فروشنده موظف است حداقل پوشش بیمه ای را خریداری نماید و لذا نوع کالا ، مسیر حمل و وسیله حمل این را می طلبد که فروشنده در صورت نیاز بیمه تکمیلی مورد نیاز خود را اکتیاع نماید در این اصطلاح عمده ترین وظایف فروشنده عبارتند از :

وظایف فروشنده :

- می بایست قرارداد حمل را با متصدی حمل منعقد نموده و کرایه حمل را تا بندر مقصد مندرج در قرارداد پرداخت نماید .
- کالا را در عرشه کشتی تحویل متصدی حمل دهد .
- تشریفات لازمه را برای صدور کالا انجام داده و عوارض و مالیاتهای مربوطه را پرداخت کرده و مجوز لازم را اخذ نماید .
- حداقل پوشش بیمه ای مورد نیاز را خریداری نموده و حق بیمه آنرا پرداخت نماید .
- پس از تحویل کالا به متصدی حمل ، بارنامه بدون قید (Clean) را جهت تحویل به خریدار اخذ نماید .
- مخارج بارگیری و تخلیه را پرداخت نماید .

وظایف خریدار :

مخارج تخلیه کالا را تا حدی که در کرایه حمل منظور نشده است بپردازد .

2-2-4) مدت اعتبار بیمه نامه باربری صادراتی و وارداتی

اساساً مدت اعتبار بیمه نامه باربري در كلوزهاي انگليسي و شرايط بیمه نامه هاي باربري بصورت انبار به انبار Warehouse to Warehouse (Warehouse) انبارمبدأ تا انبار مقصد) بوده ولي همانطور كه در شرايط اينكوترمز ملاحظه مي شود نقطه شروع تعهد بستگي به نوع قرارداد خريد داشته و به زبان ساده زمان انتقال خطر يا مسؤوليت از فروشنده به خريدار زمان شروع تعهد بیمه گر مي باشد .

مثلاً در خريد Ex- works تعهدات بیمه گر از انبار فروشنده کالا در مبدأ شروع مي شود و در خريد بصورت FOB و CIF تعهدات بیمه گر از زماني كه کالا بوسيله جرتقيل از نرده هاي كشتي عبور مي كند شروع مي شود، ادامه پوشش در طول مسير حمل عادي بوده و پايان آن يكي از موارد زير هر کدام زودتر واقع شود خواهد بود .

الف) به محض تخليه کالا به انبار مقصد مندرج در بیمه نامه

ب) به محض انقضاء 60 روز از تاريخ تخليه كامل کالا از كشتي

ج) به محض انقضاء 60 روز از تاريخ ورود کالا به مرز زميني

د) به محض انقضاء 30 روز از تاريخ تخليه کالا در فرودگاه مقصد

شايدان ذكر است كه مدت هاي منكور با پرداخت حق بیمه اضافي و قبل از انقضاء قابل تمديد بود .

3-2-4) خطرات تحت پوشش كلوزهاي مختلف

همانطور كه گفته شده يك نوع ديگر از طبقه بندي بیمه هاي باربري ، بیمه هاي باربري با سه كلوز يا سه طبقه مختلف است ، قبل از سال 1982 بیمه هاي باربري با سه كلوز All Risk ،WA (With Particular average) ،FPA (Free from Particular average) بصورت مي گرفت ولي از سال 1982 به بعد سه كلوز A ،B ،C بترتيب جانشين سه كلوز فوق شدند. شرايط جديد در سه كلوز A,B,C اصولاً به نفع بیمه گذاران تعديل شده است .

توجه : شركت سهامي بیمه دانا از شروع فعاليت خود در زمينه بیمه هاي اموال با سه شرايط A , B , C اقدام به صدور بیمه هاي باربري نموده است.

استثنائات در سه كلوز A , B , C

در سه كلوز A , B , C در بند 4 ، 5 ، 6 ، 7 ، استثنائات بشرح ذيل آمده است ، به اين معني كه اصولاً بیمه باربري خطرات لحاظ شده در اين استثنائات را تحت پوشش قرار نمي دهد ، مگر اينكه بوسيله يك كلوز مخصوص آنها را بیمه نمايد .

4- موارد استثناء

اين بیمه به هيچ وجه شامل خطرات زير نمي گردد:

1-4) تلف ، آسيب يا هزينه ناشي از سوء عمل ارادي بیمه گذار .

2-4) نشت و ريزش عادي ، كسري عادي وزن يا حجم و يا فرسودگي و پوسيدگي عادي مورد بیمه .

3-4) تلف ، آسيب يا هزينه ناشي از كافي نبودن يا نا مناسب بودن بسته بندي يا آماده سازي مورد بیمه براي حمل ((بسته بندي) مندرج در اين بند(3-4) شامل بارچيني در كانتينر و ليفت وان نيز مي گردد ، به شرط اينكه چنين عملي قبل از شروع بیمه كالا يا بوسيله بیمه گذار يا كاركنان وي انجام شده باشد)

4-4) تلف ، آسيب يا هزينه ناشي از عيب ذاتي يا ماهيت مورد بیمه .

5-4) تلف ، آسيب يا هزينه اي كه علت اساسي آن تاخير باشد ، حتي اگر اين تاخير ناشي از خطرات بیمه شده باشد

6-4) تلف ، آسيب يا هزينه ناشي از ورشكستگي يا اعسار مالكان ، مديران ، اجاره كنندگان يا گردانندگان كشتي يا قصور در انجام تعهدات مالي از طرف يكي از آنها .

4-7) آسیب عمدی یا تخریب عمدی کالای مورد بیمه یا قسمتی از آن توأم با سوءنیت از طرف هرکس . (فقط در کلوز A تحت پوشش می باشد)

4-8) تلف ، آسیب یا هزینه ناشی از کاربرد هر نوع سلاح جنگی که با انرژی اتمی یا شکست و یا ترکیب هسته ای یا واکنش مشابه دیگر یا نیرو یا ماده رادیواکتیو کار کند .

5- استثناء مربوط به عدم قابلیت دریا نوردی و نامناسب بودن کشتی برای دریانوردی .

5-1) این بیمه به هیچ وجه زیان ، آسیب یا هزینه ناشی از موارد زیر را پوشش نمی دهد :

5-1-1) عدم قابلیت دریانوردی کشتی یا کرجی.

5-1-2) نامناسب بودن کشتی ، کرجی وسیله حمل ، کانتینر یا لیفت وان جهت حمل سالم مورد بیمه مشروط بر اینکه بیمه گذار یا کارکنان وی از چنین عدم قابلیت دریانوردی یا نامناسب بودن در زمان بارگیری کالای مورد بیمه در وسایط مذکور اطلاع داشته باشند.

5-2) بیمه گر از هر گونه نقض تعهدات ضمنی مربوط به قابلیت دریانوردی کشتی و مناسب بودن کشتی برای حمل مورد بیمه به مقصد صرف نظر می نماید مگر اینکه بیمه گذار یا کارکنان وی از چنین عدم قابلیت دریانوردی یا نامناسب بودن اطلاع داشته باشند .

6- استثناء خطر جنگ

از بین رفتن ، آسیب دیدگی یا هزینه های ناشی از عوامل زیر به هیچ وجه تحت پوشش این بیمه نیست :

6-1) جنگ ، جنگ داخلی ، انقلاب ، شورش ، قیام و یازد و خورد های داخلی ناشی از این امور یا هر گونه عمل خصمانه توسط یا بر علیه یکی از دو قدرت متخاصم.

6-2) توقیف ، ضبط ، مصادره ، تصرف یا اثرات ناشی از این امور (به استثناء دزدی دریایی) یا اثرات ناشی از اقدام به شروع آنها .

6-3) مین ، اژدر و بمبهای متروکه یا سایر سلاحهای جنگی به جا مانده و متروکه .

7- استثناء خطر اعتصابات

این بیمه به هیچ وجه تلف ، آسیب یا هزینه ناشی از موارد زیر را پوشش نمی دهد :

7-1) عمل اعتصاب کنندگان ، جلوگیری از ورود کارگران یا عمل اشخاصی که در درگیریهای کارگری ، آشوبها یا اغتشاشات داخلی شرکت می کنند.

7-2) اعتصاب ، تعطیل محل کار ، درگیریهای کارگری ، آشوبها و یا اغتشاشات داخلی.

7-3) عمل هر تروریسم یا هر شخصی با انگیزه سیاسی .

خطرات تحت پوشش کلوز C

این کلوز بجز موارد مندرج در بند 4 ، 5 ، 6 ، 7 خساراتی را که منطقیاً مرتبط با یکی از موارد ذیل باشد تحت پوشش قرار می دهد .

1- آتش سوزی یا انفجار

2- بگل نشستن و زمینگیر شدن ، برخورد با کف دریا ، غرق شدن ، یا واژگون شدن کشتی یا شناور

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

4- تصادم یا برخورد کشتی ، شناور یا هر وسیله حمل دیگر با هر جسم خارجی بغیر از آب

5- تخلیه کالا در بندر اضطراری

6- فدا کردن کالا در جریان خسارت عمومی

7 - به دریا انداختن کالا جهت سبک سازی کشتی

خطرات تحت پوشش کلوز B

این کلوز بجز مواد مندرج در بند 4 ، 5 ، 6 ، 7 استثنائات خساراتی که منطقیاً مرتبط با یکی از موارد ذیل باشد تحت پوشش قرار می دهد .

1- تمام خطرات تحت پوشش C

2- زلزله - آتشفشان یا صاعقه

3- تلف یا آسیب وارده به کالای مورد بیمه که علت آن یکی از موارد ذیل باشد .

3-1) فدا کردن کالا در جریان خسارت عمومی

3-2) به دریا انداختن کالا جهت سبک سازی کشتی یا به دریا افتادن کالا از روی عرشه کشتی

3-3) ورود آب دریا ، دریاچه یا رودخانه به کشتی ، شناور ، محفظه کالا ، کانتینر ، لیفت وان یا محل انبار .

4- تلف شدن کلی هر بسته در کشتی یا شناور و یا تلف کلی هر بسته بعلاوه افتادن بهنگام تخلیه کشتی یا شناور .

لازم به ذکر است هم اکنون علاوه بر خطرات مندرج در فوق خطرات عدم تحویل یک بسته کامل کالا- دزدی- قلاب زدگی ، آبدیگی ، روغن زدگی ، شکست و ریزش- خسارات ناشی از کالاهای مجاور نیز تحت پوشش قرار می گیرد .

خطرات تحت پوشش کلوز A

این بیمه کلیه خساراتی به جزء موارد مندرج در بندهای 4 ، 5 ، 6 ، 7 را که موجب زیان و یا آسیب به مورد بیمه می گردد تحت پوشش قرار می دهد .

خطرات تحت شرایط خسارت کلی (Total Loss)

اصولاً وقتی بیمه نامه با چنین خساراتی از سوی بیمه گذار درخواست می گردد که فروشنده کالا یا خریدار یک بیمه نامه خارجی تهیه نموده است و برای انجام تشریفات واردات و صادرات نیاز به یک بیمه نامه ایرانی دارد یا اینکه مورد بیمه در صورت آسیب ، تنها در یک مرحله ممکن است خسارت ببیند . در این حالت در شرایط خصوصی بیمه نامه با شرایط C متن زیر می بایست اضافه گردد .

((علیرغم هر شرط دیگری که در کلوز C و سایر شرایط مندرج در متن ظهر بیمه نامه ، کالای مورد بیمه فقط در اثر از بین رفتن کل محموله در یک مرحله و در نتیجه آتش سوزی ، غرق شدن کشتی ، سقوط هواپیما و به محض تخلیه کالا در فرودگاه مقصد یا بندر مقصد اعتبار بیمه نامه خاتمه می یابد .))

4-2-4) نرخ و شرایط کلوزها:

شرایط C :

نرخ پایه حق بیمه با شرایط C برای انواع کالاها یکنواخت و معادل 2.55 در هزار مبلغ بیمه شده می باشد ، چنانچه بیمه گذار درخواست نماید که عدم تحویل یک بسته کامل هم بیمه گردد با ضمیمه نمودن شرایط انگلیسی عدم تحویل به بیمه نامه که به نام

Institute Non - Delivery Clause می باشد حق بیمه بیمه نامه معادل 2/975 در هزار مبلغ بیمه شده محاسبه می گردد. توجه : بیمه نامه با شرایط C فرانشیز ندارد .

شرایط B :

حق بیمه با شرایط B صریحاً در آئین نامه شماره 8 شورای عالی آورده شده است که برای انواع مختلف کالاها نرخهای متفاوتی را منظور نموده است .

توجه : فرانشیز برای خطراتی که در پوشش شرایط B اضافه گردیده است تنها به میزان 3% ارزش هر بسته خسارت دیده منظور می گردد .

شرایط A :

حق بیمه این بیمه نامه 20% بیشتر از بیمه نامه با شرایط B بوده و شامل فرانشیز نیز نمیگردد .

4-2-5) تخفیفات و اضافه نرخها

تخفیف پرداخت حق بیمه بصورت نقد :

- در صورتی که در بیمه های واردات و صادرات حق بیمه بصورت نقد دریافت گردد شرکت های بیمه می توانند حداکثر به میزان 10% حق بیمه به عنوان تخفیف در نظر بگیرند .

تخفیف حمل با کانتینر :

- در صورتی که حمل کالا از مبدأ تا مقصد نهایی با کانتینر حمل گردد ، در صورت احراز این مطلب بیمه گر می تواند 20% به عنوان تخفیف کانتینر از حق بیمه های اخذ شده را برگشت دهد .

تخفیف صادراتی :

در صورتی که بیمه از نوع بیمه های صادراتی باشد ، برای تشویق صادرکنندگان و کاهش قیمت های تمام شده کالاهای صادراتی ، شرکت های بیمه می توانند تا 45% حق بیمه را تخفیف دهند .

اضافه نرخها

شرط طبقه بندی کشتی :

در صورتیکه بیمه نامه باربری وارداتی یا صادراتی نوع وسیله نقلیه کشتی و یا کشتی با وسائل نقلیه دیگر از قبیل کامیون یا قطار اعلام شود ، شرط طبقه بندی کشتی که به زبان انگلیسی است بنام (Institute Classification Clause) می باشد ، می بایست به بیمه نامه ضمیمه گردد، در این شرایط کشتی های حامل کالا می بایست توسط یکی از مؤسسات مندرج در شرایط ذکر شده طبقه بندی شده باشند . منظور از طبقه بندی شرایطی است که کشتی های حامل کالا می بایست دارا باشند و این شرایط معمولاً توسط مؤسسات معتبر بین المللی که مورد قبول انستیتیوی بیمه گران لندن می باشند کنترل می شود و به کشتی گواهی طبقه بندی اعطاء می شود ، حال چنانچه کشتی طبق شرایط مذکور طبقه بندی نشده باشد و یا سن کشتی بیش از حدودی باشد که در شرایط ذکر شده و یا کالاری عرشه کشتی حمل می شود بیمه گذار می بایست اضافه نرخ متعلقه را پرداخت نماید .

در صورتی که کشتی حامل کالا طبقه بندی نشده باشد می بایست 50% اضافه نرخ در محاسبات منظور گردد اگر محموله مورد بیمه روی عرشه حمل شود به میزان 2/5 در هزار یا 30% حق بیمه هر کدام بیشتر باشد لحاظ می گردد .

توجه :

کالاهائی که بصورت عرف کشتیرانی باید روی عرشه حمل شود نمی بایست اضافه نرخ پرداخت نمایند (حمل کانتینر)

در صورتی که سن کشتی از 15 سال به بالا باشد طبق جداول مخصوص شامل اضافه نرخ میگردند .

3-4) بیمه باربری ترانزیت

ترانزیت خارجی کالا عبارت از سلسله مراحل است که طی آن کالائی از مبای خارجی به مقصد کشور ثالث و یا نگهداری آن در مناطق حراست شده و ترتیب حمل تدریجی آن به تقاضای صاحب کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران از يك نقطه مرزی کشور وارد و مالا" از همان نقطه یا از نقاط مرزی کشور خارج می گردد.

هرگاه کالائی ترانزیت خارجی تا پایان مدت اعتبار پروانه به گمرکات خروجی تحویل و یا از مرزهای کشور خارج شود ، ترانزیت خاتمه یافته گردیده و گمرک مکلف به تسویه تضمین دریافتی خواهد بود.

جمع آوری : باربری تهران سی تی

<http://www.tehrancyco.ir>