

بیمه باربری و حمل و نقل کالا

بیمه حمل و نقل کالا بیمه‌ای است که بموجب آن بیمه‌گر در مقابل حق بیمه‌ای که از بیمه‌گذار دریافت میکند متعهد میشود چنانچه در جریان حمل کالا از نقطه‌ای "مبدأ حمل" به نقطه دیگر "مقصد حمل کالا"، 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.

اهداف بیمه نامه

در برخی مواقع، صدور بیمه نامه های حمل و نقل عمومی (بیمه نامه های باربری داخلی، خارجی و ترانزیت) بدلیل تعداد بالای تکرار آن مقرون به صرفه نمی باشند؛ به عنوان مثال، شرکت واردکننده قطعه خاصی که سالیانه چندین پارت کالا را وارد کشور می کند، تکمیل فرم بیمه نامه های عمومی برای هر بار ورود کالا کاری زمانبر و سخت می باشد. در این موارد، از بیمه نامه های عمومی که قراردادی است میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار استفاده می شود. از طرفی می توان مدت اعتبار را از دیگر وجوه تمایز میان بیمه نامه با قرارداد دانست؛ بیمه نامه ها معمولاً یکساله می باشند ولی برای قرارداد محدودیت زمانی وجود ندارد.

بیمه حمل و نقل کالا عمومی یک قرارداد کلی است که بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار منعقد می گردد و در آن شرایط اصلی بیمه و رؤس کلی حقوق و تعهدات طرفین معین می شود. لکن مشخصات محمولات و نحوه حمل آنها زمانی به اطلاع بیمه‌گر می رسد که بیمه‌گذار اقدام به حمل کالا می نماید. با صدور چنین قراردادهایی کلیه حمل و نقل هایی که بیمه‌گذار در آینده انجام می دهد تحت پوشش بیمه قرار می گیرد مشروط به اینکه بیمه‌گذار مشخصات و نحوه حمل کالا و وسیله حمل، مبدأ و مقصد و بطور کلی آنچه که در بیمه نامه پیش بینی نشده و احتیاج به تصریح دارد قبل از حمل به اطلاع بیمه‌گر برساند تا بیمه‌گر نسبت به صدور گواهی بیمه اقدام نماید. بدیهی است این اطلاعات می بایست قبل از شروع حمل به اطلاع بیمه‌گر برسد مگر اینکه ترتیب دیگری در قرارداد مورد توافق قرار گرفته باشد.

قرارداد بیمه حمل و نقل کالا را می توان به 2 دسته تقسیم بندی نمود:

عمومی: در این نوع قراردادها، پوشش و سرمایه مورد بیمه مشخص نمی باشد. در این حالت، گواهی بیمه صادر می گردد.

غیر عمومی: در این نوع قراردادها، پوشش و سرمایه مورد بیمه مشخص می باشد. در اینصورت نیازی به صدور گواهی بیمه نمی باشد ولی می بایست گواهی حمل به ازای هربار حمل کالا صادر نمود.

قراردادهای بیمه حمل و نقل کالا ترانزیت (عمومی) قرارداد بیمه ای می باشند که برای بیمه نمودن کالایی که از کشوری خارجی حرکت کرده و به کشور خارجی دیگری می روند استفاده می شود.

قراردادهای بیمه حمل و نقل کالا ترانزیت (عمومی) را می توان به 2 دسته زیر تقسیم بندی نمود:

عبوری: کالا لزوماً از داخل ایران گذر کند.

غیر عبوری: کالا از مرز ایران گذر نکند.

کالایی که توسط اشخاص حقیقی یا حقوقی در داخل کشور از شهری به شهر دیگر جابجا می شوند، تحت عنوان بیمه های داخلی تحت پوشش بیمه قرار می گیرند.

چه کسانی به این بیمه نامه نیاز دارند

کلیه اشخاص حقیقی یا حقوقی که کالایی را از یک کشور به یک کشور دیگر (غیر از ایران) حمل میکنند به این بیمه نامه نیاز دارند.

موارد الزام قانونی بیمه نامه

برای این بیمه نامه هیچگونه الزامات قانونی تعیین نشده و بیمه نامه بنا بر اختیار شخص تهیه می گردد.

چه کسانی پوشش بیمه باربری را نیاز دارند؟

واردکنندگان، صادرکنندگان، شرکت های حمل و نقل داخلی و بین المللی، شرکت های بازرگانی و ترخیص کاران، تولیدکنندگان، توزیع کنندگان و صاحبان کالا که به دلایل گوناگون تصمیم به انتقال کالا از یک منطقه به منطقه دیگری دارند، می توانند درخواست کننده پوشش بیمه باربری باشند.

گروه های اصلی بیمه باربری:

1. بیمه باربری داخلی

2. بیمه نامه باربری وارداتی- صادراتی

3. بیمه نامه باربری ترانزیتی

بارگیری و تخلیه

در حمله‌های داخلی می‌توان پس از انجام بازدید مقدماتی و اطمینان از صحت و سلامت مورد بیمه و دریافت حق بیمه اضافی حداقل 30% نرخ پایه برای هر یک از خطرات «تخلیه» و «بارگیری»، خسارات ناشی از آنها را منفرداً و یا مشترکاً تحت پوشش قرار داد که در این صورت می‌بایستی حتماً نوع پوشش یا پوششهای مذکور در انتهای شرط اختصاصی حمل داخلی قید گردد.

ذکر این نکته ضروری است که بیمه‌گذار موظف است در صورت بروز خسارت ناشی از تخلیه و بارگیری در محل حادثه، سریعاً نسبت به درخواست کارشناس از شعبه صادر کننده بیمه نامه و یا نزدیکترین شعبه شرکت اقدام و مستندات لازم را در این زمینه تهیه نماید.

سرقت کلی

یکی دیگر از خطرات اضافی در بیمه حمل داخلی «خطر سرقت کلی مورد بیمه با وسیله حمل» می‌باشد که در ازای دریافت حق بیمه اضافی معادل حداقل 30% نرخ پایه می‌تواند تحت پوشش قرار گیرد. لذا در این گونه موارد عبارت «سرقت کلی مورد بیمه با وسیله حمل» می‌بایستی به شرط اختصاصی حمل داخلی افزوده شود.

شرایط بیمه نامه :

شرایط عمومی یا متن بیمه نامه در واقع مفاد قرارداد فیما بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار بوده که به امضای بیمه‌گر رسیده و تحویل بیمه‌گذار می‌گردد. کلیه جزئیات بیمه نامه به مانند پوششها، استثنائات، وظایف و تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار، مهلت اعلام خسارت، مرجع حل اختلاف و سایر موارد در آن درج گردیده است. شرایط عمومی بسته به نوع بیمه نامه صادره می‌تواند یک یا چندین صفحه باشد و همچنین شرایط عمومی در هر نوع بیمه نامه ثابت می‌باشد.

مشاهده متن کامل شرایط عمومی [بیمه‌های باربری](#)

شرایط خصوصی بیمه نامه شامل نام و نشانی بیمه‌گذار، موضوع مورد بیمه، محل مورد بیمه، سرمایه مورد بیمه، فرانشیز، کلوژها (شروط)، حدود غرامت، حق بیمه، نحوه پرداخت حق بیمه و تمام اطلاعاتی است که جهت صدور یک بیمه نامه ضروری بوده و از فرم پرسشنامه تکمیل شده توسط بیمه‌گذار اخذ گردیده است.

شرط حمل داخلی

کالای بیمه شده در جریان حمل در مقابل خسارات ناشی از حادثه وارد به وسیله نقلیه و آتش سوزی بیمه می‌باشد. (در حمل داخلی می‌توان با دریافت حق بیمه اضافی، حسب مورد خطرات دیگری از جمله «بارگیری» و «تخلیه» و «سرقت کلی مورد بیمه با وسیله نقلیه» و همچنین «حذف حق جانشینی» را نیز تحت پوشش قرار داد. لذا در اینگونه موارد، درج شروط مربوط به آنها در متن بیمه نامه ضروری است.)

له 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 می‌باشد که منجر به خسارت مورد بیمه گردد، به طوریکه آثار حادثه و مورد بیمه خسارت دیده قابل رؤیت باشند.

حمل کالا با کامیون و یا کامیونهایی که دارای کف غیر استاندارد ناشی از تغییر کف چوبی به فلزی می‌باشند، غیر مجاز بوده و مشمول پرداخت خسارت نمی‌گردد.

شرط حمل با کانتینر یخچالدار

در صورتیکه کالای مورد بیمه می بایستی حتماً توسط وسیله نقلیه یخچال دار حمل شود، ذکر عبارت زیر در بیمه نامه ضروری است:

فساد و از بین رفتن مورد بیمه در اثر از کار افتادن یخچال وسیله نقلیه حامل کالا به مدت 24 ساعت متوالی و عدم امکان تعمیر آن ظرف مدت مذکور جزء خطرات بیمه شده می باشد.

شرط دام زنده

مورد بیمه فقط در حین حمل و نقل بر روی وسیله نقلیه تحت پوشش می باشد. همچنین مرگ و میر ناشی از نرسیدن آب و دانه و یا علوفه، تنگی جا و مرضهای اپیدمی از خطرات بیمه شده مستثنی می باشد.

شرایط و فرآیند فسخ:

باتوجه به مدت اعتبار 8 روزه بیمه نامه و فاصله مکانی غیر قابل فسخ و ابطال می باشد.

بیمه باربری کالا

بیمه باربری (بیمه حمل و نقل)

بیمه حمل و نقل کالا یا بیمه باربری را نباید با بیمه مسئولیت متصدیان حمل اشتباه گرفت. بیمه باربری مثل سایر بیمه های اشیاء و اموال تابع اصل غرامت است، یعنی بیمه نباید موجد درآمد و سود بیمه گذار گردد و بیمه گذرا باید نسبت به آن دارای نفع بیمه پذیر باشد.

به موجب بند ۱ ماده ۲۲ قانون بیمه مصوب سال ۱۳۱۶ «در بیمه **حمل و نقل** خسارت برحسب قیمت مال در مقصد حساب می شود» حداکثر تعهد بیمه گر بهای تمام شده کالا یا بهای روز آن در مقصد است. در بیمه نامه ها اجازه استفاده از وسایل مختلف حمل و نقل پیش بینی شده است و بهمین دلیل کالا می تواند با هر یک از شیوه های مختلف حمل گردد.

بیمه **باربری** به دو دسته کلی داخلی و خارجی تقسیم می شود. بیمه های داخلی تابع قوانین داخلی و مقررات بیمه مرکزی است، در حالی که بیمه های خارجی از موازین و مقررات و شرایط بین المللی تبعیت می کند.

انواع بیمه های باربری در حمل و نقل بین المللی

قبل از تدوین و ترویج بیمه نامه هایی موسوم به کلوزهای C, B, A توسط انستیتو بیمه گران لندن، بیمه های حمل و نقل زیر در بازار بیمه رایج بودند که به آنها کلوزهای قدیم می گویند.

این بیمه ها عبارت بودند از FREE FROM PARTICULAR AVERAGE=FPA با کمترین میزان پوشش با WA یا WITH PARTICULAR AVERAGE با میزان پوشش بیمه ای بیشتر و بالاخره ALL RISK با بیشترین میزان پوشش. این بیمه ها مدتی است که جای خود را به کلوزای C, B, A داده اند.

بیمه های A.R, WA, FPA از سال های پیش مورد تجدید نظر قرار گرفته و شرایط جدیدی تحت شرایط یا CLAUSE های C, B, A متداول گردیده است. از لحاظ دامنه پوشش خطر میتوان تقریباً شرایط B را معادل WA و شرایط A را معادل A.R به حساب آورد.

کالا CARGO : در تعریفی کلی و ساده عبارتست از کلیه اجناسی که توسط کشتی یا وسیله حمل ارسال می‌گردد.

بیمه نامه باز OPEN POLICY : قراردادی است کلی که مقدار زیادی کالای مشخص را طبق شرایطی توافق شده بیمه می‌کند. بازرگانی که مقادیر قابل توجه از کالا و اجناس و مواد را مبادله می‌کنند از این بیمه نامه استفاده می‌کنند، مشروط بر اینکه در مورد هر محموله اطلاعات لازم را به بیمه گر بدهند. در موردی که تنظیم اسناد و ارائه بیمه نامه ضروری باشد، بیمه نامه ای تحت شمول و در چارچوب «بیمه باز» صادر می‌شود. در این صورت بیمه گذار به طور ادواری (مثلا ماهی یک بار) صورت محمولات حمل شده خود را به بیمه گر اطلاع می‌دهید و بیمه گر متقابلا صورت حساب حق بیمه را برای مشتری ارسال و حساب های قبلی را تسویه می‌کند.

بیمه نامه انفرادی: در مواردی که کالا به مقدار معین و مشخص ارسال میشود کاربرد دارد و برای هر محموله بیمه نامه اختصاصی صادر می‌شود.

کالای روی عرشه DECK CARGO: کالاهایی که روی عرشه بارگیری می‌شوند در معرض خطر بیشتری قرار دارند تا محمولاتی که در خن کشتی جای داده می‌شوند. لذا این نوع کالا را معمولاً تحت بیمه تمام خطر پوشش می‌دهند و حق بیمه بیشتری برای آن پرداخت می‌گردد هر چند سایر شقوق یا شرایط بیمه ای مثل شرایط C و B نیز میتواند با شرایط خاص استفاده شود.

نوع کالا TYPE OF CARGO: علاوه بر حالت های یاد شده بعضی اجناس به خودی خود خطر پذیرند و بایستی تحت شرایط و مراقبت ویژه حمل شوند. مثل سیمانی که در کیسه و یا روغنی که در بشکه حمل می‌شود که احتمال ریزش و نشست در آنها زیاد است که برای آنها شرایط خاص در بیمه نامه قید می‌گردد.

نرخ یا حق بیمه RATE/ PREMIUM: مبلغ یا میزان حق بیمه عمدتاً تابع شرایط بیمه خریداری شده است. پرداخت حق بیمه شرط ایفای تعهد توسط بیمه گر است و غالباً بایستی همزمان با صدور بیمه نامه (یا قبلاً) پرداخت گردد. معهداً بین طرفین می‌تواند توافق دیگری به عمل آید.

نکته مهم: به هر حال، علاوه بر موارد مذکور در فوق نرخ حق بیمه و میزان حق بیمه پرداختی متأثر از عوامل زیر نیز می‌باشد:

- شیوه حمل MODE (MEANS) OF TRANSPORT: حمل هوایی در مقایسه با حمل زمینی و دریایی و یا ریلی مشمول ۲۵٪ تخفیف است از طرف دیگر چنانچه محمولات با کشتی های طبقه بندی نشده و یا شناورهای فرسوده حمل شوند اضافه نرخ هایی از محمولات آنها اخذ خواهد شد.

- بسته بندی PACKING: حمل برخی از محمولات در برخی از انواع بسته بندی ها می‌تواند مشمول تخفیف قرار گیرد. مثلاً نرخ بیمه مواد شیمیایی به صورت پودر در بشکه کمتر از نرخ همان مواد در کیسه های کاغذی یا پلاستیکی است. علاوه بر آن حمل کالا در کانتینر نیز مشمول تخفیف ۲۰٪ (از مبداء تا مقصد) است. حمل کالا روی عرشه: به جز محمولاتی که عرفاً روی عرشه کشتی حمل می‌شوند مانند محمولات حجیم، کالاهای خطرناک و یا کانتینر، سایر انواع محمولات در صورتی که روی عرشه حمل شوند، مورد مشمول اضافه نرخ خواهد بود.

بیمه گر یا INSURER: شخصی حقوقی است که در قبال حق بیمه ای که از بیمه گذار دریافت می‌کند به موجب قرار داد یا بیمه نامه، او را در مقابل خطرات مورد بیمه تحت پوشش قرار می‌دهد و اصطلاحاً به وی UNDERWRITER نیز می‌گویند.

بیمه گذار یا بیمه شده INSURED: شخصی است که با پرداخت حق بیمه خود را در مقابل خطراتی- که قابل بیمه شدن باشند- بیمه می‌کند.

بیمه نامه یا INSURANCE POLICY: سندی است که به منزله قرارداد بیمه و موید آن است و به موجب آن بیمه گر متعهد می‌گردد که در صورت تحقق خطر، ضرر و زیان بیمه گذار را جبران می‌نماید.

ارزش کالا یا مبلغ بیمه (SUM INSURED): مبلغ بیمه معمولاً توسط بیمه گذار اعلام میشود و هر گاه محلی برای بدگمانی وجود نداشته باشد، بیمه گر آن را می‌پذیرد. مبلغ یا سرمایه بیمه غالباً هزینه حمل و درصدی بابت جبران منافع فروشنده یا ذینفع (۱۰ درصد) را نیز در بر می‌گیرد. حسب مورد حقوق و عوارض گمرکی را نیز می‌توان به مبالغ مزبور افزود و بیمه نمود. این واژه را «سرمایه بیمه» نیز گفته اند.

خسارت همگانی یا GENERAL AVERAGE: گفته شده است که کلمه AVERAGE از کلمه آواری گرفته شده است و در متون حقوقی ایران نیز کلمه آواری به کار رفته است. به هر حال «جنرال اورج» مساله ای سوای بیمه و در واقع متضمن حمل و نقل دریایی است. روش یا راهکاری است برای توزیع یک زیان یا خسارت میان همگان در جهت برقراری عدالت. در حین سفر ممکن است لازم آید که مقداری از کالا به دریا ریخته شود JETISSON. این کالا ممکن است متعلق به یک یا چند نفر باشد و نه الزاماً متعلق به همه کسانی که باری در کشتی دارند. کالایی که به دریا انداخته شده است و در واقع مالی است که به خاطر نجات بقیه اموال موجود در کشتی فدا شده است بنابراین حق اینست که آنهایی که اموالشان حفظ شده و یا کمتر ضرر دیده اند، خسارت دیگران را جبران کنند. خسارت همگانی، تابع مقررات یورک-آنتورپ، مصوب سال ۱۹۷۴ و اصلاحیه سال ۱۹۹۰ آن می‌باشد. قاعده A در مقررات مزبور می‌گوید: «عمل خسارت (زیان) همگانی منحصر در زمان تحقق خواهد یافت که تقدیه با صرف هزینه های فوق العاده، عملاً و به شیوه ای معقول و مناسب برای رعایت ائمنی مشترک و حفظ اموال از مخاطراتی که در یک سفر دریایی مشترک ممکن است پیش آید صورت پذیرد»

ماده ۱۸۵ قانون دریایی ایران نیز زیان (خسارت) همگانی را چنین تعریف کرده است:

" مخارج فوق العاده و خسارتی که به طور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار به وجود آمده است اصل زیان همگانی صرفاً در حقوق دریایی و حمل و نقل دریایی کالا تحقق می‌یابد. "

سهام بیمه گذار از خسارت: فرانشیز FRANCHISE به معنی مبلغی است که خسارت باید از آن بیشتر شود تا بیمه گر خسارت را بپذیرد. گاهی به صورت رقم مطلق و یا درصدی از مبلغ خسارت ذکر می‌شود.

تلف کلی: TOTAL LOSS :

که دو نوع است:

-واقعی ACTUAL LOSS یعنی وقتی کالا مثلا در حادثه آتش سوزی یا غرق شدن کالا از بین برود، و

-فرضی CONSTRUCTIVE ، وقتی است که هزینه مرمت، تعمیر و یا بازسازی کالا آن قدر باشد که از ارزش واقعی آن تجاوز کند. که در این صورت بیمه گر ترجیح می‌دهد غرامت آن را بپردازد.

آسیب دیدگی کالا DAMAGE: یعنی وقتی که کالا وجود دارد ولی صدمه دیده است.

خسارت جزئی PARTIAL LOSS: یعنی قسمتی از کالا که از بین رفته است مثلا یک یا چند کارتن، بسته و امثالهم.

جبران خسارت (غرامت) INDEMNITY: که حداکثر برابر ارزش بیمه شده کالا می‌باشد.

ضرورت شناخت مسئولیت های بیمه ای خریدار و فروشنده

BUYER/ SELLER'S RESPONSIBILITIES

مسئولیت بیمه کردن کالا با صاحب کالا است، هر چند او می‌تواند از طرف خود نماینده ای تعیین کند و این کار را به او محول نماید. هر شخص دیگری که به صورت بالقوه مالک کالا باشد نیز این اختیار را دارد ولی به هر حال به هنگام بروز واقعه و مطرح شدن خسارت ذی نفع باید بتواند مراتب ذی نفع بودن خود را اثبات نماید. در معامله کالا، مالکیت از فروشنده به خریدار می‌رسد و قرارداد فروش است که مسئولیت های طرفین را مشخص می‌سازد و این مسئولیت ها و نحوه تعیین آنها معمولا طبق شرایط INCOTERMS معلوم می‌گردد. در هر معامله ای هم خریدار و هم فروشنده بایستی به مسئولیت های خود بر اساس قرار داد منعقد و واقف باشند و توجه داشته باشند که این مسئولیت از چه مقطع زمانی در جریان انتقال کالا از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود.

شرایط CIF, CPT, FOB و... ناظر بر این موضوع و مرحله اند.

خریداری که کالایی را با شرط FOB می‌خرد یا فروشنده ای که با شرط CIF می‌فروشد می‌داند که مسئولیت تامین بیمه با اوست. نوع بیمه ای را که نیاز او را معلوم می‌کند می‌داند و یا با مشاوره یا متخصص امر از آن مطلع می‌شود. به همین علت وقوف بر انواع بیمه و دایره شمول آنها برای هر یک از طرفین ضروریست. به عنوان مثال خریداری که کالایی را با شرط CIF می‌خرد

احتمالاً نمی داند که فروشنده چه نوع بیمه ای را برای او منظور و تامین کرده است و احتمال دارد در صورت کم توجهی چنان چه خسارتی بر کالا وارد آمده باشد متوجه شود که بیمه تامین شده ضرر و زیان او را جبران نمی کند. متقابلاً فروشنده ای که کالایی را با شرط EXWORK می فروشد ممکن است خوشحال باشد که با خروج کالا از کارخانه یا انبارش دیگر مشکلی نخواهد داشت. اما اگر فروش با پرداخت مهلت دار انجام شده باشد و خریدار به هر دلیل از قبول کالا امتناع کند، چه خواهد شد؟

فرض کنید کالایی طبق قرار داد با شرط تحویل در مقصد نهایی مثلاً تهران فروخته و بیمه شده و فروشنده، مثلاً در بانکوک کالای خاص را که در ۵۰,۰۰۰ دلار ارزش دارد با یک ضریب ۱۵ درصد اضافی (به عنوان حاشیه سود خریدار) جمعاً به مبلغ ۵۷۵۰۰ دلار بیمه کرده است. حال اگر پس از ورود کالا به بندرعباس و ترخیص از گمرک- با پرداخت معادل ۳۰۰۰۰ دلار حقوق و عوارض گمرکی - این محموله که تا کنون حدود ۹۰۰۰۰ دلار برای خریدار خرج برداشته در یک حادثه و به هنگام حمل از بندر به تهران کلاً از بین برود بیمه گر فقط ۵۷۵۰۰ دلار را خواهد پرداخت و بقیه آن از کیسه خریدار خواهد رفت!

شرایط بیمه انستیتوی بیمه گران کالا

CONDITIONS OF INSURANCE INSTITUTE CARGO CLAUSES

در سال های اخیر شرایطی جدید توسط انستیتو بیمه گران لندن تحت عنوان فوق و شامل موارد زیر جایگزین اصطلاحات قبلی چون A.R,WA,FPA شده اند:

۱- شرایط بیمه کالا A یا A INSTITUTE CARGO CLAUSE

۲- شرایط بیمه کالا B یا B INSTITUTE CARGO CLAUSE

۳- شرایط بیمه کالا C یا C INSTITUTE CARGO CLAUSE

۴- شرایط بیمه کالا A.R یا A.R INSTITUTE CARGO CLAUSE

به علاوه، بسط شرایط و گنجاندن شرایطی برای پوشاندن برخی خطرات و یا انطباق وضعیت هر حمل با نیازهای آن، در بیمه نامه های باربری متداول گردیده است. این شرایط که به صورت چاپ شده به بیمه نامه های باربری الصاق می شوند به شرح زیر اند:

۱- شرایط طبقه بندی CLASSIFICATION CLAUSE (برای محمولاتی که به وسیله کشتی حمل می شوند).

۲- شرایط جنگ WAR CLAUSES (CARGO)

۳- شرایط اعتصاب و اغتشاش STRIKES, RIOTS AND CIVIL COMMOTIONS CLAUSES

۴- شرایط عدم تحویل NON-DELIVERY (INSURED VALUE) CLAUSE

۵- شرایط سرقت، دله دزدی و عدم تحویل THEFT PILFERAGE NON-DELIVERY CLAUSE

۶- شرایط خسارات نامشهود CONCEALED (UNDISCLOSED) DAMAGE CLAUSE

پوشش بیمه ای جامع یا به عبارت دقیق تر: INSTITUTE CARGO CLAUSE (A)

این نوع بیمه تمام خطرات ناشی از تلف شدن، گم شدن، و یا خسارت دیدگی کالا را پوشش می‌دهد مگر مواردی که صراحتاً در بیمه نامه به طور دیگری قید و مستثنی شده باشد. این بیمه از بسیاری جهات شبیه "شرایط تمام خطر" ALL RISK است که در سال ۱۹۶۳ تدوین و عرضه شده بود با این تفاوت که مخاطرات ناشی از ورشکستگی و تقصیر مالی صاحب، مدیران، اجاره کنندگان و کارکنان کشتی را در بر نمی‌گیرند. بنابراین مثلاً هر گاه کشتی به علت مشکلات مالی و یا ورشکستگی صاحب آن قادر به ادامه مسیر نبوده و کالا در مکانی سوای مقصد تعیین شده، تخلیه شود، هزینه های بارگیری مجدد و فرابری و رساندن کالا به مقصد در شمول بیمه نخواهد بود. این شرط بدان سبب در این نوع بیمه منظور شده است تا فرستندگان کالا را از انتخاب متصدیان حملی که توان مالی کافی ندارند بر حذر دارد. بسته بندی نامناسب و ناکافی نیز از شمول این بیمه خارج است.

به طور کلی تفاوت کلز های C, B با کلز A در اینست که در C, B از خطرات تحت پوشش نام برده می‌شود ولی در A از این خطرات نام برده نمی‌شود بلکه شامل بیمه خطرات است مگر در مواردی که استثناء شده باشد که در موارد ۴-۵-۶ و ۷ شرایط عمومی بیمه نامه آمده اند.

CLAUSE B, C : CLAUSE B۲ دامنه شمولی گسترده تر از CLAUSE C که موارد زیر را پوشش می‌دهد، دارد:

۱- آتش سوزی و انفجار ۲- به گل نشستن، زمین گیر شدن، غرق یا واژگون شدن کشتی یا کرجی ۳- واژگونی یا از خط خارج شدن وسیله نقلیه زمینی ۴- تصادم کشتی یا وسیله نقلیه با هر جسم خارجی غیر از آب ۵- تخلیه اضطراری کالا در بندر پناه ۶- خسارت همگانی ۷- هزینه های نجات و جلوگیری از توسعه خسارت (به دریا ریختن کالا)

مزیت های کلز B نسبت به C یا خسارت هایی که در کلز B تحت پوشش است که در C نیست عبارتند از:

۱- زلزله، آتشفشان و صاعقه ۲- آب روفتگی کالا از روی عرشه ۳- ورود آب دریا یا رودخانه به داخل کشتی و کانتینر و وسیله حمل زمینی و محل نگهداری کالا ۵- تلف کلی هر بسته در کشتی و یا هنگام تخلیه و بارگیری از یا به کشتی.

مزیت های کلز A نسبت به B :

۱- طوفان ۲- دزدی دریایی و سرقت ۳- خسارت های ناشی از فعل یا ترک فعل اشخاص ثالث ۴- خسارت های ناشی از آفتاب و باران و هوا (دم) ۵- عدم تحویل ۶- دله دزدی ۷- ریزش، کسری کرم زدگی، موش خوردگی ... ۸- آلودگی به روغن، گل، اسید بو گرفتگی از کالای مجاور ۹- خسارت ناشی از قلاب و آسیب های لب پریدگی، شکستگی، خراشیدگی و...

موارد استثناء یا عدم شمول بیمه در کلز های A, B, C

ورشکستگی در هر سه کلاز A,B,C مصداق دارد، من باب تذکر به فرستنده است نسبت به انتخاب متصدی حمل و حصول اطمینان از توانایی های مالی و عملیاتی او. معهدا چنان چه بیمه گذار مایل باشد می تواند ضمن مذاکره و پرداخت حق بیمه اضافی پوشش مورد نظر را خریداری نماید.

خطای عمد یا سوء نیت تحت عنوان MALICIOUS DAMAGE CLAUSE شناخته شده است.

موارد استثناء:

۱. سوء نیت و عمل عمدی و ارادی بیمه گذار
۲. ناکافی یا نامناسب بودن بسته بندی و بار چینی
۳. عیوب ذاتی کالا
۴. زیان بلا فصل حاصل از تاخیر
۵. زیان حاصل از ورشکستگی و یا قصور مالی مالکان و متصدیان کشتی

شرط استثناء عدم قابلیت دریا نوردی

۱. عدم قابلیت دریانوردی کشتی یا کرجی
۲. نامناسب بودن دریانوردی کشتی یا مرجی برای حمل مطمئن مورد بیمه (مشروط به اینکه بیمه گذار از این مساله مطلع بوده باشد)

شرط استثناء جنگ

۱. جنگ، شورش، قیام یا عمل خصمانه...
۲. تصرف، ضبط توقیف و ممانعت (جز دزدی دریایی)
۳. جنگ افزارها (مین ، اژدر....) عمل نکرده

شرط استثناء خطر اعتصاب

۱. اغتشاشات کارگری، آشوب ها و ناآرامی ها
۲. عملیات تروریستی

شرط مفصل ناظر بر پوشش های بیمه ای و استثنائات آن، حسب مورد، در شرح مندرج در بیمه نامه های صادره به موجب هر یک از کلازهای سه گانه آمده است.

استثنائات یاد شده نیز در عملیات بیمه گری فلسفه و توجیهات خود را دارند.

بنا به آنچه گفته شد توصیه می‌شود که بارفرابران- در مواردی که مسئولیت تامین بیمه کالا را تقبل می‌کنند- در صورت لزوم بیمه تمام خطر را با شمول بر مخاطرات محتمل اتباع نمایند.

باید توجه داشت که حق بیمه تمام خطر یا A.R به خودی خود خطرات غیر عادی چون ، اعتصاب، بلوا و اغتشاش ... را پوشش نمی‌دهند و مستلزم تامین بیمه (شرایط اختصاصی) هستند . لهذا باید دقت نمود که موارد خطر و مخاطرات (RISK) مورد نظر به صراحت و به دور از هر گونه ابهام در متن بیمه نامه قید گردد.

توضیح چند نکته:

۱. سرقت: در عرف بیمه های **باربری** دریایی سرقت باید همراه با زور و تهدید باشد و از دله دزدی که می‌تواند توسط خدمه خود کشتی انجام شود متفاوت است. در شرایط C و B این خطر را می‌توان با توافق بیمه گر به دست آورد ولی در شرایط A تحت پوشش است.

۲. عدم تحویل: عدم تحویل ممکن است ناشی از دله دزدی و یا کالا به دلایل نامعلومی مفقود شده باشد که تشخیص این دو مشکل است : اگر دلیل عدم تحویل مشخص باشد (مثلا در اثر حادثه ، آتش سوزی یا به دریا ریختن) دیگر عبارت عدم تحویل مورد آن صادق نیست. ب هر حال این خطر وقتی تحت پوشش قرار می‌گیرد که پوشش بیمه ای لازم برای آن تامین شده باشد.

۳. دله دزدی و عدم تحویل به صورت یک کلز CLAUSE درآمده و ضمیمه بیمه نامه های انستیتو بیمه گران لندن می‌گردد. بیمه گر در زمان پرداخت غرامت به گواهی عدم تخلیه و کسر تخلیه نیاز دارد تا بتواند با استفاده از حق جانشینی به عامل بروز کسری مراجعه نماید.

۴. عمل عمد کارکنان BARRATARY عبارتست از هر نوع عمل عمدی و تقلب که از طرف ناخدا یا کارکنان کشتی انجام پذیرفته باشد و خارج از وظایف شغلی و موازین قانونی باشد.

۵. قابلیت دریانوردی SEAWORTHINESS: بارفرابری که در ازای تسلیم بارنامه، کالا را جهت حمل در اختیار می‌گیرد، بایستی برای احتراز از این استثناء بیمه ای دقت های لازم را معمول دارد. کشتی ها غالبا دارای گواهی قابلیت دریانوردی هستند که با بررسی آن می‌توان به مناسب بودن کشتی برای حمل کالای مورد نظر پی برد.

بررسی و تعیین خسارت LOSS ADJUSTING

هر نوع خسارت یا فقدان کالا بایستی بلافاصله به بیمه گر و یا نماینده او گزارش شود . کارشناس بیمه ماموریت خواهد یافت که خسارت وارده را بررسی و تقویم نماید. علاوه بر گزارش حادثه و اعلام خسارت یا CLAIMS NOTIFICATION مدارک زیر نیز باید ارائه شود.

الف- در مورد خسارت جزئی

۱. یک نسخه از بارنامه
۲. صورت حساب فروشنده و لیست بسته بندی
۳. هر نوع مکاتبه ای به اشخاص ثالث نسبت به مورد خسارت
۴. گواهی یا تاییدیه کسر تخلیه و صورت مجلس کسری یا خسارت دیدگی کالا و گزارش حمل کننده
۵. صورت حساب هزینه تعمیرات یا جایگزینی

ب- در مورد خسارت کلی

۱. اصل بیمه نامه یا گواهی بیمه
 ۲. نسخه اصلی بارنامه
 ۳. نسخه ای از صورت حساب فروشنده
 ۴. اعتراضیه ابلاغی به ناخدای کشتی (متصدی حمل)
 ۵. گزارش حادثه منجر به ایجاد خسارت یا فقدان کالا
 ۶. رونوشت کلیه مکاتبات انجام شده مرتبط با مساله
- در مورد هزینه تعمیرات یا جایگزین باید توجه داشت که قبل از اقدام موضوع به اطلاع بیمه گر رسیده و موافقت او کسب شده باشد وظایف بیمه گذار و پرداخت هزینه کارشناسی یا ارزیابی

DUTIES OF THE INSURED SURVEILLANCE

پرداخت هزینه کارشناسی به عهده مدعی خسارت است که البته در صورت قبول و پرداخت غرامت توسط بیمه گر منظور و مسترد خواهد شد.

بیمه گذار در صورت بروز حادثه و فقدان یا خسارت کالا وظایف زیر را برعهده دارد:

- ۱- هر اقدامی را به منظور جلوگیری از توسعه خسارت به عمل آورد. که اصلی مهم در پوشش های بیمه ایست .
- ۲- بر علیه حمل کننده، مسئولین بندر و یا هر شخص دیگری که در بروز خسارت مقصر بوده و یا ذی مدخل بوده است ادعای خسارت و در صورت لزوم اقامه دعوی نماید.

۳- به هیچ وجه در مواردی که از سلامت و صحت کالا اطمینان ندارد، دریافت کالا بدون کم و کاست را تایید نکند.

۴- در مواردی که کالا در کانتینر تحویل می‌شود از صحت لاک و مهر اطمینان حاصل نماید و در صورت مشاهده عیب و نقص مراتب را در رسید کالا درج و منعکس نماید. هر نوع مدرکی را که بتواند دست خوردگی لاک و مهر و یا عیب و نقص در کانتینر را اثبات نماید، تهیه و نگهدارد.

۵- هر گونه کم و کاست و عیب و نقص آشکار را بلا فاصله به حمل یا نماینده او گزارش و به طور مکتوب منعکس و ادعای خسارت نماید.

۶- در حمل دریایی در صورت آشکار نبودن خسارت، ظرف سه روز و در سایر شیوه های حمل حسب ضوابط و شرایط قطع مروز زمان خاص شیوه حمل مربوطه، از تاریخ تحویل کالا و اطلاع یافتن از وضع کالا، مراتب خسارت یا کم و کاست آن را به حمل کننده اطلاع داده و گزارش نماید.

۷- از مقررات و موازین بندری و گمرکی و قوانین حاکم در حد لزوم اطلاع داشته باشد. مثلاً اینکه بارنامه به فاصله یکسال از تاریخ تحویل کالا مشمول مروز زمان میگردد. لهذا بایستی در هر مورد طبق ضوابط حاکم قطع مروز زمان نماید.

جمع آوری : باربری تهران سی تی

<http://www.tehrancyco.ir>