

کلیات بیمه های باربری

تاریخچه بیمه های باربری

محققان و تاریخ نویسان متحدال نظرند که بیمه دریایی که در اواسط قرون وسطی پا به عرصه نهاده است از قدیمیترین رشته های بیمه می باشد. در واقع می توان گفت اولین باری که بازرگانان و صاحبان کالا، اموال و مال التجاره های خود را از طریق دریا حمل کرده و با خطرات گوناگون مانند، غرق شدن کشتی، طوفان، و راهزنیهای دریایی مواجه گردیدند، به فکر راه حلی برای حفظ سرمایه ها و دستاوردهای خود افتادند و به همین دلیل قوانین و مقررات خاص و گوناگون که همه آنها مربوط به حمل و نقل دریایی بود به مرور تکامل یافت و توسط ملت ها مورد استفاده قرار گرفت که از آن جمله می توان به قوانین ((زیان همگانی General Average)) و یا ((وام دریایی Bottomry bond)) اشاره نمود.

وام دریایی

شیوه عملکرد وام دریایی بدین صورت بوده است که اگر کشتی و کالا در اثر وقایع و خطرات دریا به کلی از بین می رفت، وام گیرنده از بازپرداخت وام معاف بوده است (مثل این می ماند که خسارت دریافت نموده است). در قرن سیزدهم در ایتالیا وام دریایی بشدت رواج داشت و بررسی های انجام شده بیانگر این واقعیت است که قرن ها قبل از تاریخ مذکور این نحوه عملکرد مورد استفاده قرار می گرفته است، چرا که ایتالیا از نقطه نظر تجارت از قرن پنجم میلادی تا آغاز جنگهای صلیبی فعالیت چشم گیر و مستمر داشته است. نگاهی به شرایط و نحوه انجام قرارداد بیانگر این حقیقت است که عملیات مذکور شباهت زیادی به عملیات بیمه ای امروز دارد.

مبدأ پیدایش زیان همگانی

زیان همگانی در بین اقوام باستانی هند، بابل، یونان، در سده ششم قبل از میلاد مسیح رایج بود است، دریانوردان ساکن دریای مدیترانه مانند یونانی ها، مصریها از چند قرن قبل از میلاد مسیح به این اصل معتقد بودند که آنچه برای نجات کشتی به دریا ریخته می شود با مشارکت همه جبران گردد.

پیدایش عملیات بیمه گری به شکل و شیوه فنی ، علمی و تخصصی امروزه بر اساس دریافت حق بیمه بطور قطع مربوط به تجار شهر ((لومباردی)) فلورانس در سال 1250 میلادی می باشد و بطور یقین قدیمی ترین اثر مدون و بجا مانده از مدارک بیمه ای مربوط به شهر جنوا می باشد .

کم کم با پیشرفت بیمه و بوجود آمدن مشکلات بیمه گران به این فکر افتادند فعالیت‌های خود را متمرکز کرده و بصورت گروهی کار کنند ، که در ابتدا با تأسیس انجمن هائی که دارای اساسنامه و مقررات خاصی بود شکل گرفت، معروف ترین گردهمائی که لازم است به آن اشاره شود گردهمائی بود که مرتب در شهر لندن در قهوه‌خانه شخصی بنام (ادوارد لویدز) تشکیل می شد ، بعدها در سال 1696 نشریه هائی نیز تحت عنوان اخبار لویدز منتشر شد، در این نشریه ها اخبار مربوط به تجارت و حوادث آورده می شد ، چندی نگذشت که آن قهوه خانه محل اجتماعات و ملاقات بیمه گران دریایی و بهترین مکان برای رد و بدل کردن اطلاعات بیمه ای و انجام معاملات بیمه اتکائی گردید ، البته بعداً تمامی کشتیها برای ثبت مشخصات به آنجا رجوع می کردند .

انستیتوی بیمه گران لندن (The Institute of London Underwriters)

بیشتر از یکصد و پنجاه سال ، بیمه گران لویدز به عنوان یک اتحادیه در بازارهای بیمه ای شناخته شده بودند ، در حالیکه شرکت های بیمه از یک چنین مزیتی برخوردار نبودند . در طول قرن نوزدهم ایجاد ارتباط و هماهنگی بین شرکت های بیمه بیش از پیش احساس گردید و این نیاز باعث شد که انستیتوی بیمه گران در سال 1884 تأسیس گردد . تا هماهنگی لازم را بین شرکت های بیمه در بازار لندن ایجاد نماید و بتواند مسائل و مشکلات بیمه باری را در سطح بازار داخلی و بازار بین المللی مورد بررسی قرار داده و شرایط و مقررات یکنواختی را تدوین کند .

تعریف بیمه و بیمه حمل و نقل کالا

بیمه در لغت به معنای اطمینان و ضمانت یا حفظ و نگهداری در برابر خطراتی است که بیم وقوع آن می رود ، این کلمه مشتق از کلمه بیم Bimea هندی به معنای ضمانت است و در اصطلاح حقوقی عبارتست از توزیع و تحمیل خسارات و زیان ناشی از حادثه معین یا غیرمعین اتفاقی یا حتمی برای فرد یا افراد یا اموال و اشیاء به عهده شخص یا اشخاص غیر متضرر .

بیمه عقدی است که بموجب آن یک طرف تعهد می کند در ازاء دریافت وجه یا جوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارت وارده بر او را جبران نموده یا وجه معینی بپردازد .

در بیمه حمل و نقل ، با دریافت مبلغی بعنوان حق بیمه از طرف بیمه گذار ، بیمه گر متعهد پرداخت خساراتی خواهد بود که تحت چارچوب خطرات بیمه شده می باشد .

بیمه باری نوعی بیمه حمل و نقل کالا است که به موجب آن یک طرف " بیمه گر " تعهد می نماید در ازای دریافت جوهی از طرف دیگر " بیمه گذار " ، در صورت وقوع یا بروز حادثه در جریان حمل کالا در حین عملیات حمل و نقل از نقطه ای به نقطه دیگر ، خسارات احتمالی و یا اتفاقی وارده به او را طبق شرایط و مندرجات بیمه نامه ، جبران نموده و یا وجه معینی را بپردازد .

وجهی را که بیمه گذار به بیمه گر می پردازد " حق بیمه " و آنچه که بیمه می شود " مورد بیمه " می نامند .

ماهیت حقوقی عقد قرارداد

طبق قانون مدني ايران عقد عبارتست از اينكه يك يا چند نفر در مقابل يك يا چند نفر ديگر تعهد برابري نمايند و مورد قبول آنها باشد

در عقد بيمه ، رابطه حقوقي كه بين بيمه گذار و بيمه گر به وجود مي آيد منشأ تعهد است ، متعهد كه بيمه گر است تعهد مي كند كه تحت شرايط معيني در صورت بروز حادثه كه به تعهد بيمه گر تحقق مي بخشد از بيمه شده رفع زيان كند .

اصولاً بجز بيمه هاي عمر ، بيمه عقدي است لازم ، به موجب قانون مدني ايران عقد لازم آن است كه هيچ يك از طرفين معامله حق فسخ نداشته باشند ، مگر در موارد مشخص

هرگاه هر يك از طرفين يا هر دو بتوانند عقد را به ميل خود فسخ نمايند آن عقد جايز است ، در مواردی عقد ممكن است نسبت به يك طرف عقد لازم و نسبت به طرف ديگر جايز باشد . بيمه عمر را مي توان نسبت به بيمه گر لازم و نسبت به بيمه گذار جايز دانست .

بيمه باربري كه خود نوعی قرارداد دو طرفه می باشد در كليات خود تابع حقوق عمومي است ليكن در جزئيات تابع حقوق خصوصي (حقوق بيمه مصوب 1316) می باشد

هر يك از طرفين اين قرارداد مجاب به رعايت قوانين و مقررات ديگر سازمانها و ارگان های مرتبط به امر حمل و نقل می باشند . بعضی از اين سازمانها عبارتند از بانک ها ، گمرک ، اتاق بازرگانی و وزارتخانه های مرتبط .

بنابراين ضروريست تا تجار و بازرگانان بر اساس نوع فعاليت (واردات ، صادرات و ...) با اطلاعات لازم در زمينه حمل و نقل ، قراردادهای متحدالشکل بين المللی خريد و فروش کالا (اينكوترمز) ، قوانين اعتبارات اسنادی و قوانين مربوط به امور گمرکی آشنا باشند .

انواع روش های صدور قراردادهای بيمه ای

بيمه نامه هاي باربری را مي توان به چند شكل صادر نمود .

- بيمه نامه هاي شناور

- بيمه نامه پوشش باز

- بيمه نامه هاي ساده

بيمه نامه هاي شناور Floating Policy

يك قرار داد كلي است كه بين بيمه گر و بيمه گذار منعقد مي گردد و در آن شرايط اصلي بيمه و رئوس كلي حقوقي وتعهدات طرفين مانند خطرات تحت پوشش، شيوه حمل معين مي شود و در آن با يك سرمايه بيمه اي معين و مشخص موافقت مي گردد كه شامل حمل هاي متعددي مي باشد و به دليل، قرارداد تا زماني كه سرمايه توافق شده از طريق حمل هاي متعدد به پايان رسد داراي اعتبار مي باشد ، همانطور كه گفته شد در اين قرارداد با شرايط و مسائل كلي قرارداد توافق مي شود ولي مشخصات محموله ، نام وسيله 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 حملهای 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 .

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 با 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 حملهای 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 .

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 .

انواع طبقه بندی در بیمه های باربری

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

- تقسیم بندی براساس طریقه حمل

- تقسیم بندی بر پایه مبدأ و مقصد از لحاظ جغرافیائی

- تقسیم بندی براساس نوع پوشش بیمه ای

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 .

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

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)

حمل و نقل داخلی

در این نوع بیمه نامه مبدأ و مقصد ، داخل ایران می باشد .

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 :

- خطرات اصلی

- خطرات اضافی

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 چابی 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 .

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

استثنائات در بیمه های داخلی

- عمد بیمهگذار، کارکنان و نمایندگان وی
- فساد محموله به دلیل تأخیر در حمل
- جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، قیام و شورش
- اعتصاب، توقیف، ضبط، مصادره محموله
- واکنش های هسته ای، آلودگی مربوط به تشعشعات هسته ای و رادیو اکتیو
- حمل مواد منفجره
- حمل فلزات و سنگ های قیمتی، پول، اسناد و اوراق بهادار، آثار هنری

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.

- 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 .
- 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 .
- 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 .

- 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 خودمخاطرات 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 بانپسان به مراتب در مقایسه با حمل با کامیون پرریسک‌تر می‌باشد

بیمه‌های بین‌المللی

- بیمه وارداتی

در این نوع بیمه نامۀ مبدأ حرکت خارج و مقصد داخل ایران می‌باشد .

این بیمه نامۀ خطرانی که کالاهای خریداری شده توسط شرکتها و بازرگانان ایرانی از کشورهای مختلف جهان را تهدید می‌کند مورد پوشش قرار می‌دهد . این بیمه‌نامه یکی از اسناد مورد نیاز جهت گشایش اعتبار در بانکها است و هدف از آن حفظ منافع تجار و واردکنندگان و در نهایت حفظ منافع ملی میباشد.

- بیمه صادراتی

در این نوع بیمه نامۀ مبدأ داخل ایران و مقصد خارج از ایران می‌باشد .

با توجه به اهمیت موضوع صادرات غیرنفتی در کشور و ارزشی که دولت جمهوری اسلامی ایران برای تشویق صادرکنندگان قائل است این بیمه‌نامه جهت حمایت از صادرکنندگان و در نهایت حفظ منافع ملی به صادرکنندگان ارائه میشود

- بیمه ترانزیت

مبدأ و مقصد در این نوع بیمه‌ها خارج از ایران می‌باشد ، بطوریکه ایران در مسیر حمل قرارگیرد.

ترانزیت خارجی کالا عبارت از سلسله‌مراحلی است که طی آن کالایی از مبادی 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 یک نقطه مرزی کشور وارد و مالا" از همان نقطه یا از نقاط مرزی کشور خارج می‌گردد.

هرگاه کالای 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.

اصطلاحات تجاری بین‌المللی International Commercial Terms

در یک قرارداد فروش بین‌المللی خریدار و فروشنده یا به عبارت دیگر واردکننده و صادرکننده هر دو مایلند که قرارداد منعقدۀ به نحو احسن اجرا شود ، اما در عین حال ارسال کالا از یک کشور به کشور دیگر به عنوان بخشی از معامله تجاری می‌تواند 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 مجموعه‌ای استاندارد در مورد تعهدات فروشنده و خریدار می‌تواند در تنظیم قراردادهای فروش بین‌المللی کالا و تعیین مسؤلیتهای هر یک از طرفین کمک شایانی بنماید . بدین ترتیب مانع بروز اختلافات بعدی شود .

اینکوترمز (اصطلاحات بازرگانی بین المللی) که توسط اتاق بازرگانی بین المللی برای نخستین بار در سال 1936 تنظیم و در سالهای بعد مورد تجدید نظر قرار گرفت و در سال 2010 با شرح و تفسیر در دو گروه حمل دریایی و هر نوع روش حمل و شامل 11 اصطلاح طبقه بندی شده اند تکمیل گردید . 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 . کارکردهای اینکوترمز شامل 1- تعیین حدود و مسئولیت خریدار و فروشنده 2- مسئولیت هزینه ها 3- تعیین نقطه انتقال ریسک از فروشنده به خریدار است.

- براساس شرایط قرارداد کدامیک از طرفین موظف به انجام تشریفات مربوط به صدور و یا ورود کالا و ترخیص آن می باشند ؟
- براساس قرارداد هزینه های 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.

اصطلاحات مورد استفاده برای هر نوع روش حمل

EXW: تحویل در محل کار

FAC : تحویل به حمل کننده

CPT : کرایه حمل پرداخت شده

CIP : کرایه حمل و بیمه پرداخت شده

DAT: تحویل در پایانه حمل

DAP: تحویل در محل

DDP: تحویل عوارض پرداخت شده

اصطلاحاتی که فقط در روش حمل دریایی کاربرد دارند

FAS: تحویل در کنار کشتی

FOB: تحویل روی عرشه کشتی

CFR : ارزش و کرایه حمل در مقصد

CIF : ارزش و بیمه و کرایه حمل تا مقصد

مدت اعتبار بیمه نامه با بری صادراتی و وارداتی

اساساً مدت اعتبار بیمه نامه باربری در کلوزهای انگلیسی و شرایط بیمه نامه های باربری بصورت انبار به انبار Warehouse to Warehouse (انبارمبدأ تا انبار مقصد) بوده ولی همانطور که در شرایط اینکوترمز ملاحظه می شود نقطه شروع تعهد بستگی به نوع قرارداد خرید داشته و به زبان ساده زمان انتقال خطر یا مسوولیت از فروشنده به خریدار زمان شروع تعهد بیمه گر می باشد .

مثلاً در خرید Ex- works تعهدات بیمه گر از انبار فروشنده کالا در مبدأ شروع می شود و در خرید بصورت FOB و CIF تعهدات بیمه گر از زمانی که کالا بوسیله جرثقیل از نرده های کشتی عبور می کند شروع می شود، ادامه پوشش در طول مسیر حمل عادی بوده و پایان آن یکی از موارد زیر هر کدام زودتر واقع شود خواهد بود .

الف) بمحض تخلیه کالا به انبار مقصد مندرج در بیمه نامه

ب) بمحض انقضاء 60 روز از تاریخ تخلیه کامل کالا از کشتی

ج) بمحض انقضاء 60 روز از تاریخ ورود کالا به مرز زمینی

د) بمحض انقضاء 30 روز از تاریخ تخلیه کالا در فرودگاه مقصد

شایان ذکر است که مدت های مذکور با پرداخت حق بیمه اضافی و قبل از انقضاء قابل تمدید بود .

خطرات تحت پوشش کلوز های مختلف

همانطور که گفته شده يك نوع دیگر از طبقه بندی بیمه های باربری ، بیمه های باربری با سه کلوز یا سه طبقه مختلف است ، قبل از سال 1982 بیمه های باربری با سه کلوز All Risk ، WA (With Particular average) ، FPA (Free from Particular average) بصورت می گرفت ولی از سال 1982 به بعد سه کلوز A ، B ، C بترتیب جانشین سه کلوز فوق شدند . شرایط جدید در سه کلوز A,B,C اصولاً به نفع بیمه گذاران تعدیل شده است .

خطرات تحت پوشش کلوز های A ، B و C

کلوز A

این بیمه همه خطرهایی را که منجر به تلف شدن یا آسیب دیدن کالای مورد بیمه می شود به جز موارد استثنا شده در بندهای 4،5،6،7 متن کلوز را پوشش می دهد.

کلوز B

این بیمه خطرات زیر به جز موارد استثنا شده در بندهای 4،5،6،7 را پوشش می دهد.

تلف شدن یا آسیب دیدن مورد بیمه که به طور منطقی مرتبط با یکی از موارد زیر باشد:

- آتش سوزی یا انفجار.

- بهگل نشستن ، زمینگیر شدن و برخورد با کف دریا، غرق شدن یا واژگون شدن کشتی یا شناور.

- واژگون شدن یا از راه یا از خط خارج شدن وسیله حمل زمینی.

- تصادم یا برخورد کشتی، شناور یا هر وسیله حمل دیگر با هر جسم خارجی به غیر از آب.
- تخلیه کالا در بندر اضطراری.
- زلزله، آتشفشان یا صاعقه
- تلف شدن یا آسیب دیدن کالای مورد بیمه که علت آن یکی از امور زیر باشد:
- فداکردن کالا در جریان خسارت عمومی.
- به دریا انداختن کالا جهت سبک سازی کشتی یا به دریا افتادن کالا از روی عرشه کشتی.
- ورود آب دریا، دریاچه یا رودخانه به کشتی، شناور، محفظه کالا، کانتینر یا محل انبار.
- تلف شدن کلی هر بسته در کشتی یا شناور و یا تلف کلی هر بسته به علت افتادن به هنگام بارگیری و یا تخلیه کشتی یا شناور.

کلوز C

- این بیمه خطرات زیر به جز موارد استثنا شده در بندهای ۴، ۵، ۶، ۷ را پوشش می دهد.
- تلف شدن یا آسیب دیدن مورد بیمه که به طور منطقی مرتبط با یکی از موارد زیر باشد:
- آتش سوزی یا انفجار.
- به گل نشستن، زمینگیر شدن و برخورد با کف دریا، غرق شدن یا واژگون شدن کشتی یا شناور.
- واژگون شدن یا از راه یا از خط خارج شدن وسیله حمل زمینی.
- تصادم یا برخورد کشتی، شناور یا هر وسیله حمل دیگر با هر جسم خارجی به غیر از آب.
- تخلیه کالا در بندر اضطراری.
- تلف شدن یا آسیب دیدن کالای مورد بیمه که علت آن یکی از امور زیر باشد:
- فداکردن کالا در جریان خسارت عمومی.
- به دریا انداختن کالا جهت سبک سازی کشتی.
- همچنین خسارات ناشی از زیان همگانی و مسئولیت مشترک در تصادم نیز تحت پوشش هر سه کلوز می باشد.
- استثنائات در سه کلوز A, B, C
- در سه کلوز A, B, C در بند 4, 5, 6, 7، استثنائات بشرح ذیل آمده است، به این معنی که اصولاً بیمه باربری خطرات لحاظ شده در این استثنائات را تحت پوشش قرار نمی دهد، مگر اینکه بوسیله یک کلوز مخصوص آنها را بیمه نماید.
- این بیمه به هیچ وجه شامل خطرات زیر نمی گردد:
- تلف شدن، آسیب دیدن یا هزینه قابل انتساب به سوء عمل ارادی بیمهگذار
- نشست و ریزش عادی، کسری عادی وزن یا حجم و یا فرسودگی و پوسیدگی عادی کالای مورد بیمه.
- تلف شدن، آسیب دیدن یا هزینه ناشی از کافی نبودن یا نامناسب بودن بسته بندی یا آماده سازی کالای مورد بیمه مشروط بر اینکه بسته بندی یا آماده سازی قبل از شروع این بیمه انجام شده یا به وسیله بیمه گذار یا کارکنان او انجام شده باشند و تحمل مقابله با حوادث معمول در سفر بیمه شده را نداشته باشد. (در موارد مربوط به این شرط، "بسته بندی" شامل چیدن کالای مورد بیمه در کانتینر هم هست و کارکنان جزو پیمانکاران مستقل محسوب نمی شوند).

- تلف شدن، آسیب دیدن یا هزینه به علت عیب ذاتی یا ماهیت کالای مورد بیمه.
- تلف شدن، آسیب دیدن یا هزینه ای که علت آن تاخیر باشد، حتی اگر این تاخیر ناشی از خطرات بیمه شده باشد (به استثناء هزینه های قابل پرداخت بر اساس بند ۲).
- تلف شدن، آسیب دیدن یا هزینه ناشی از اعسار یا ورشکستگی مالکان، مدیران، اجاره کنندگان یا گردانندگان کشتی یا قصور در انجام تعهدات مالی از طرف یکی از آنها، به شرط اینکه بیمه گذار در هنگام بارگیری کالای مورد بیمه در کشتی، از این امر مطلع بوده یا بایستی طبیعتاً در جریان معمول تجارت خود از این مسئله آگاه باشد که این اعسار و یا ناتوانی مالی می تواند مانع از ادامه عادی سفر گردد. این استثنا در صورتی که قرارداد بیمه به طرف دیگری (طرف مدعی خسارت) واگذار شده باشد که آن طرف موضوع بیمه را با حسن نیت و تحت قرارداد الزام آور خریداری کرده یا با خرید آن توافق نموده است، اعمال نمی گردد.
- آسیب عمده یا تخریب عمده کالای مورد بیمه یا هر قسمت از آن از سوی هر شخص متخلف
- تلف شدن، آسیب دیدن یا هزینه ای که مستقیم یا غیر مستقیم به علت یا ناشی از کاربرد هر نوع سلاح یا وسیله ای باشد که با انرژی اتمی یا شکست هسته ای و یا ترکیب هسته ای یا واکنش مشابه دیگر یا نیرو یا ماده رادیو اکتیو کار کند.
- این بیمه به هیچ وجه تلف شدن، آسیب دیدن یا هزینه ناشی از موارد زیر را پوشش نمی دهد:
- عدم قابلیت دریانوردی کشتی یا شناور یا نا مناسب بودن کشتی یا شناور برای حمل ایمن کالای مورد بیمه، مشروط بر اینکه هنگام بارگیری کالای مورد بیمه به وسیله حمل، بیمه گذار از فقدان قابلیت دریانوردی یا نا مناسب بودن کشتی یا شناور آگاه باشد.
- نامناسب بودن کانتینر یا وسیله حمل جهت حمل سالم مورد بیمه، مشروط بر اینکه بارگیری کالا درون یا برون این وسائط قبل از شروع این بیمه نامه انجام شده باشد یا توسط بیمه گذار یا کارکنان او انجام شده باشد و آنها از نامناسب بودن وسائط مذکور در زمان بارگیری کالای مورد بیمه اطلاع داشته باشند.
- در مواردی که قرارداد بیمه به طرف دیگری (طرف مدعی خسارت) واگذار شده باشد و ایشان موضوع بیمه را با حسن نیت و تحت قرارداد الزام آور خریداری کرده یا با خرید آن توافق نموده است استثنای بند ۵/۱/۱ اعمال نمی گردد.
- بیمه گران حق ادعای نقض تعهدات ضمنی راجع به قابلیت دریانوردی کشتی و مناسب بودن کشتی برای حمل مورد بیمه را از خود اسقاط می کنند.
- این بیمه به هیچ عنوان، تلف شدن، آسیب دیدن یا هزینه هایی را که علت اصلی آنها یکی از موارد زیر باشد جبران نمی کند:
- جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام و یا زد و خوردهای داخلی ناشی از این امور یا هرگونه عمل خصمانه توسط یا بر علیه یکی از دو قدرت متخاصم.
- توقیف، ضبط، مصادره، تصرف یا اثرات ناشی از این امور یا اثرات ناشی از اقدام به شروع آنها.
- مین، اژدر و بمبهای متروکه یا سایر سلاحهای جنگی به جا مانده و متروکه.
- این بیمه نامه به هیچ وجه تلف شدن، آسیب دیدن یا هزینه ناشی از موارد زیر را پوشش نمی دهد:
- عمل اعتصاب کنندگان، جلوگیری از ورود کارگران یا عمل اشخاصی که در درگیریهای کارگری، آشوبها یا اغتشاشات داخلی شرکت می کنند.

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

- هر گونه عمل تروریستی یا اقدام هر شخصی که مستقیماً با هدف براندازی دولتی یا اعمال نفوذ از طریق توسل به زور یا خشونت بر علیه دولت یا از طرف یا در ارتباط با هر سازمانی که قانونی یا غیر قانونی تشکیل شده باشد.

- عمل هر شخصی با انگیزه سیاسی عقیدتی یا مذهبی

خطرات تحت شرایط خسارت کلی (Total Loss)

اصولاً وقتی بیمه نامه با چنین خطراتی 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 متن زیر می بایست اضافه گردد.

((کالای مورد بیمه پس بازرگانی بلافاصله پس از شروع حمل از بندر مقصد، فقط در اثر از بین رفتن کل محموله در یک مرحله و در نتیجه آتش سوزی، غرق شدن کشتی، سقوط هواپیما تحت پوشش این بیمه نامه بوده و به محض تخلیه کالا در فرودگاه مقصد یا بندر مقصد اعتبار بیمه نامه خاتمه می یابد.))

تخفیفات

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.

اضافات

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 مانند (حمل کانتینر)
- در صورتی که سن کشتی از 15 سال به بالا باشد طبق جداول مخصوص شامل اضافه نرخ میگردند .

جمع آوری : باربری تهران سی تی

<http://www.tehrancyco.ir>