

وضعیت بیمه‌های باربری در ایران



میزگرد

پیشگفتار

از جمله راهکارها و ضروریات دستیابی به اهداف توسعه، ایجاد ساختاری مناسب و کارا در صنعت حمل و نقل است. این صنعت به مثابه رگهای بدن تأمین نیازها و ارتباط لازم بین بخشهای مختلف جامعه را بر عهده دارد. صنعت حمل و نقل نیز به نوبه خود نیازمند سیستمهای حمایتی و تأمینی است تا بواسطه آن با حصول امنیت و اطمینان، سرعت و دامنه فعالیت‌های خود را توسعه بخشد.

بیمه‌های باربری کاراترین ابزار در جهت تأمین نیازهای صنعت حمل و نقل را ارائه می‌کنند. این رشته از بیمه با ترقی قابل توجه از دیرباز جریان حمل و نقل را مورد حمایت خود قرار می‌داده است. در دنیای معاصر نیز پایه‌ای توسعه ابعاد مختلف زندگی اجتماعی و اقتصادی، این رشته از فعالیت‌های اقتصادی نیز از تنوع و ویژگیهای خاصی برخوردار شده است. به منظور آشنایی هرچه بیشتر خوانندگان محترم فصلنامه آسیا مصمم شدیم تا با دعوت از صاحب‌نظران و دست‌اندرکاران این رشته از بیمه وضعیت بیمه‌های باربری را در کشور ایران مورد بررسی قرار دهیم. در این نوشتار ابتدا شما خواننده گرامی را با خلاصه‌ای از سوابق کارشناسان میزگرد آشنا ساخته و سپس ابعاد مختلف فعالیت بیمه‌های باربری در ایران را از زوایای مختلف و کارشناسانه ارائه خواهیم نمود.





خسرو فرشچیان

خسارت، مدیر بیمه‌باربری، مدیر بیمه‌های اشخاص و مدیر بیمه‌های اتومبیل. در حال حاضر عضو هیأت مدیره و معاون فنی شرکت سهامی بیمه‌دانا. **تألیفات:** جزوات آموزشی دانشجویان در مرکز آموزش مدیریت صنعتی، اداره آموزش بیمه‌آسیا و رشته‌های بیمه‌باربری، بیمه اتومبیل و اصول بیمه.

خسرو فرشچیان

تحصیلات: لیسانس بیمه‌های بازرگانی
سابقه فعالیت‌های بیمه‌ای: در شرکت سهامی بیمه‌آسیا به ترتیب: رییس اداره خسارت بیمه‌های باربری، عضو شورای فنی، معاون مدیر بیمه‌های مهندسی، مدیر بیمه‌های باربری. **تألیفات:** ترجمه کتاب بیمه بدنی کشتی، مقاله «بیمه دستگاه‌های الکترونیک»، مقاله «خسارت همگانی».



ابراهیم نکویی مهر

ایران و کره. **تألیفات:** کتاب‌های ۱- بیمه اتکایی ۲ - اصول و کلیات بیمه‌های اشخاص ۳ - بیمه باربری کالا، کشتی و هواپیما ۴- ترجمه کتاب فرم نمونه قرارداد توزیع بازرگانی بین‌المللی و ترجمه و تألیف مقالات متعدد در مجله اتاق بازرگانی و فصلنامه بیمه مرکزی.

ابراهیم نکویی مهر

تحصیلات: لیسانس بیمه‌های بازرگانی
سابقه فعالیت‌های بیمه‌ای: رییس اداره خسارت اتومبیل بیمه ملی. در شرکت سهامی بیمه آسیا: رییس اداره صدور بیمه‌اتومبیل، رییس اداره صدور آتش‌سوزی، رییس اداره خسارت آتش‌سوزی، معاون مدیر بیمه اشیاء در



هادی دستباز

انگلیسی و فوق لیسانس حقوق سیاسی از پاکستان
سابقه فعالیت‌های بیمه‌ای: در بیمه مرکزی ایران: رییس اداره همکاری‌های عمران منطقه‌ای، رییس اداره اتکایی بیمه‌های زندگی، معاون مدیر اتکایی، عضو کمیته امور فنی، مدیر همکاری‌های امور بین‌الملل، سرپرست معاونت نظارت و آموزش، مدیر تصفیه منتخب بیمه مرکزی ایران در نمایندگی بیمه یورکشایر و اینگستراخ. همچنین رییس شورای فنی و مدیر بیمه‌های اموال در شرکت سهامی بیمه‌البرز، عضو شورای سرپرستی شرکت‌های بیمه ملی شده، مشاور فنی مدیر عامل شرکت سهامی بیمه دانا، مشاور فنی مدیرعامل صندوق ضمانت صادرات ایران، قائم مقام دبیرکل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، نایب رییس کمیته مشترک اقتصادی



محمد هوشنگی

محمد هوشنگی
تحصیلات: دکترای حقوق، مدرک تخصصی بیمه از مدرسه عالی بیمه پاریس
سابقه فعالیت‌های بیمه‌ای: مدیر عامل بیمه ساختمان و کار، سرپرست شرکت سهامی بیمه‌البرز، رییس شورای فنی شرکت سهامی بیمه‌آسیا، سابقه فعالیت در بخش‌های مختلف شرکت سهامی بیمه ایران و مدرس دانشگاه در رشته بیمه در مؤسسات مختلف آموزشی.
تألیفات: کتاب‌های ۱ - بیمه‌های اتکایی ۲ - بیمه حمل و نقل کالا ۳ - بیمه کشتی ۴ - کارشناس خسارت آتش سوزی ۵ - بیمه اتومبیل و ارائه مقالات متعدد در نشریات مختلف بیمه‌ای.

هادی دستباز

تحصیلات: لیسانس ادبیات





دکتر هوشنگی: از آنجا که بیمه باربری یکی از رشته‌های مهم بیمه به شمار رفته و جنبه بین‌المللی پیدا کرده است، می‌توان برای آن در جهت نیل به شکوفایی اقتصاد کشور نقشی فراتر از سایر بیمه‌های اموال قائل شد

جنبه بین‌المللی دارد، از شرایطی استفاده می‌کنند که توسط مؤسسات معروف بیمه در دنیا از جمله مؤسسه بیمه‌گران لندن، وضع شده است. ولی بیمه حمل کالا در داخل هر کشور بر اساس شرایط داخلی آن کشور صورت می‌گیرد.

آسیا: جناب دکتر هوشنگی، در مورد نقش و اهمیت بیمه‌های باربری در اقتصاد کشور توضیحاتی ارائه بفرمایید.

دکتر هوشنگی: یکی از اثرات مثبت واساسی بیمه‌های اموال، حفظ ثروت‌های ملی است که بیمه آتش‌سوزی، بیمه باربری و سایر بیمه‌های مشابه در آن سهیم می‌باشند. نقش بیمه‌های اموال در حفظ ثروت ملی به معنای حفظ اموال و سرمایه‌هایی است که امکان دارد متعلق به بخش خصوصی یا بخش دولتی باشد. بیمه باربری به عنوان شاخه‌ای از بیمه‌های

بین‌المللی عبور می‌کنند، بنابراین شرایط بیمه باربری بر اساس مقررات بین‌المللی تدوین شده است.

همانطور که اشاره کردیم بیمه باربری به دو رشته تقسیم می‌شود: یکی بیمه کالا و دیگری بیمه کشتی. چنانچه کالا از راه زمینی توسط وسایل نقلیه زمینی حمل شود، خطرات وسایل نقلیه تابع بیمه باربری نیستند. این وسایل را رشته جداگانه‌ای، با عنوان بیمه اتومبیل پوشش می‌دهد.

همچنین اگر کالا از طریق هوا، توسط هواپیما حمل شود، هواپیما تحت پوشش بیمه باربری نیست و برای خود بیمه جداگانه‌ای دارد.

به طور کلی تمام کشتی‌ها و شناورهای بزرگ و کوچک مشمول بیمه باربری هستند که به آن Marine Insurance می‌گویند. معمولاً در بیمه حمل کالا در قالب صادرات و واردات که

آسیا: قبلاً از همه آقایان تشکر می‌کنم که دعوت ما را قبول کردند و در این میزگرد حضور یافتند. برای آغاز بحث، از آقای دکتر هوشنگی خواهش می‌کنم، تعریفی جامع از بیمه‌های باربری ارائه بفرمایند.

دکتر هوشنگی: بیمه باربری یکی از شاخه‌های بیمه‌های اموال است. به طور کلی بیمه‌ها را به سه بخش تقسیم می‌کنند: بیمه‌های اشخاص، اموال و مسؤولیت. بیمه اموال رشته‌های مختلف دارد که یکی از آنها بیمه باربری است و خود به دو رشته باربری کشتی و کالا تقسیم می‌شود. در بیمه باربری کالا شرکت بیمه (بیمه‌گر) تعهد می‌کند، چنانچه در اثر حادثه‌ای به کالایی که از نقطه‌ای به نقطه دیگر حمل می‌شود خسارتی وارد شود آن خسارت برای این وسایل را جبران نماید. در حقیقت تعهد شرکت بیمه جبران خسارتهایی است که در نتیجه حوادث مختلف در طول مسیر حمل کالا از مبدأ تا مقصد وارد می‌شود. البته ممکن است کالایی به هر علت، مدتی در بین راه توقف داشته باشد، این توقف نیز زیر پوشش بیمه باربری قرار می‌گیرد تا اینکه کالا به مقصد برسد. زمانی که کالا به مقصد رسید و از وسیله نقلیه تخلیه شد و در انبار قرار گرفت تعهد شرکت بیمه برای جبران خسارت پایان می‌یابد.

حمل کالا از راه‌های مختلف انجام می‌گیرد: از طریق دریا توسط کشتی، از طریق زمین توسط کامیون یا قطار و همچنین حمل هوایی کالا که توسط هواپیما صورت می‌پذیرد. در مجموع حمل و نقل کالا از تمام راه‌های مذکور می‌تواند تحت پوشش بیمه باربری قرار گیرد.

با توجه به اینکه بیشتر کالاهای حمل شده در قالب صادرات و واردات از مرزهای



اموال چنین نقشی را ایفا می‌کند. زمانی که ثروت ملی حفظ شود اقتصاد جامعه طبق برنامه‌های تنظیمی به سوی رشد و تعالی پیش می‌رود.

ضمناً لازم به ذکر است که نقش بیمه در اقتصاد یک کشور تنها به حفظ ثروت ملی خلاصه نمی‌شود. حفظ ثروت ملی یکی از آثار مثبت بیمه در این زمینه است.

توسعه سرمایه‌گذاری، تضمین اعتبار و ایجاد حس اعتماد در افراد به منظور انجام امور تولیدی و خدماتی و پدیده‌های مثبت دیگر، همه در سایه چتر بیمه امکان‌پذیر می‌باشد.

از آنجا که بیمه باربری یکی از رشته‌های مهم بیمه به شمار می‌رود که تا حد زیادی جنبه بین‌المللی پیدا کرده و تابع شرایط و مقرراتی است که کم و بیش در همه کشورها به صورت یکسان و فراگیر مورد عمل قرار دارد، می‌توان برای این بیمه در جهت نیل به شکوفایی اقتصاد کشور نقشی فراتر از سایر بیمه‌های اموال قائل شد. اگر بخواهیم موضوع را بیشتر بشکافیم و تقریباً وارد جزئیات شویم به نکات زیر می‌توانیم اشاره کنیم:

۱ - بیمه باربری و دادوستدهای بین‌المللی

دادوستدهای بین‌المللی امروزه یکی از ارکان نظام اقتصادی کشورهای مختلف جهان است. هر کشوری که بخواهد در جهت پیشرفت وضع اقتصادی خود گام بردارد باید هم صادرات داشته باشد و هم واردات. صادرات کالاهایی را شامل می‌شود که یا مواد اولیه آن در کشور فراوان است و یا فن‌آوری تهیه آن فرآورده به نحوی غیرقابل

بعضی کالاها نمود.

به هر حال آنچه در این رابطه و در راستای موضوع بیمه قابل ذکر می‌باشد، این است که هم صادرات و هم واردات نیاز به بیمه دارد. در واقع چنانچه کالایی مورد نیاز جامعه بوده و وارد شود، باید تحت پوشش بیمه قرار داشته باشد و سرمایه‌ای که جهت خرید آن کالا اختصاص یافته، باید مورد تأمین باشد. در غیر این صورت با از بین رفتن کالا چنانچه بیمه‌گری نباشد که آن سرمایه را جایگزین کند، به اقتصاد جامعه لطمه وارد خواهد شد. براین قیاس چنانچه حجم واردات زیاد باشد نقش ارزنده بیمه باربری در حفظ این قبیل سرمایه‌ها بیشتر مشهود بوده و قابل درک خواهد بود.

صادرات نیز با چنین وضع مشابهی روبرو است. ضمن این که در رابطه با کالاهای صادراتی پوشش‌های بیمه‌ای دیگری نیز مطرح می‌باشد که از موضوع این بحث خارج است. بنابراین با قدری تأمل در موضوع به سهولت می‌توان به اهمیت بیمه باربری در اقتصاد جامعه، هم

رقابت در دسترس می‌باشد و به هر حال کالایی با کیفیت مرغوب و به میزانی زاید بر مصرف تولید می‌شود که باید آن را صادر کرد و در مقابل ارز وارد مملکت نمود و بدیهی است هر کشوری که در زمینه صادرات قوی باشد بنیه اقتصادی آن نیز قوی خواهد بود.

و اما واردات نیز کالاهایی را شامل می‌شود که در کشور تولید می‌گردد لکن مواد اولیه آن در دسترس نیست و باید از خارج وارد شود و یا صرفنظر از مواد اولیه از نظر فن تهیه و ساخت بعضی کالاها ممکن است مشکلاتی در بین بوده و چاره‌ای نباشد جز این که آن کالا وارد کشور شود، زیرا با بررسی همه جانبه و با در نظر گرفتن همه عوامل مطرح در نظام اقتصادی جامعه این نتیجه عاید می‌شود که مثلاً وارد کردن فلان کالا به صلاح و صرفه می‌باشد. در چنین حالتی بدیهی است که باید مصلحت جامعه در نظر گرفته شده و مبادرت به وارد کردن



در زمینه صادرات و هم واردات که حمل و نقل رکن اساسی آنها را تشکیل می‌دهد، پی برد. البته در اینجا اضافه می‌کنیم که بیمه باربری تنها منحصر به واردات و صادرات که یک طرف معامله کشورهای خارج می‌باشد، نیست. حمل و نقل‌های داخلی نیز می‌تواند تحت پوشش بیمه قرار گیرد و همان طور که در بالا اشاره کردیم نقش بیمه در حفظ اموالی که در داخل کشور قرار دارد چه در مکانی ثابت و چه در جریان حمل و نقل نیز ارزنده می‌باشد.

۲ - بیمه باربری و تحصیل اعتبار

همان‌طور که می‌دانیم اغلب فعالیتهای تولیدی در کشور با بهره‌گیری از خدمات بانک‌ها شکل گرفته و توسعه پیدا می‌کند. در این زمینه نقش بیمه باربری در تحصیل اعتبار کاملاً مشهود است. صاحب یک کارخانه برای وارد کردن مواد اولیه نیاز به استفاده از خدمات بانکی دارد. در حقیقت بانک باید به او اعتبار بدهد و ضمناً واسطه پرداخت بهای کالای خریداری شده به فروشنده نیز می‌باشد. لکن بانک در صورتی مبادرت به این کار می‌کند که کالا تحت پوشش بیمه باربری قرار گیرد تا چنانچه مورد بیمه در اثر حادثه‌ای از بین رفت، بانک بتواند معادل اعتباری که به مشتری خود داده، یعنی وجهی را که به فروشنده کالا پرداخت کرده است از بیمه‌گر دریافت نماید. روی این اصل، بانک اعطاء اعتبار به خریدار کالا را مشروط به ارائه بیمه‌نامه باربری می‌نماید. خریدار کالا باید بیمه‌نامه‌ای که در آن ذینفع، بانک گشایش‌کننده اعتبار باشد تهیه نموده و ارائه دهد در غیر این صورت بانک از اعطاء اعتبار خودداری خواهد کرد. بنابراین به سهولت می‌توان نقش بیمه باربری کالا را در زمینه اعطاء اعتبار به صاحبان صنایع و تولیدکنندگان و فعالیتهای

اقتصادی دیگری که همه در جهت پیشرفت امور جامعه و ارتقاء سطح زندگی افراد و در یک جمله رشد و شکوفایی اقتصاد کشور کارساز می‌باشند مشاهده نمود.

۳ - بیمه باربری و توسعه سرمایه‌گذاری

برای انجام هر نوع فعالیت اقتصادی در یک جامعه نیاز به سرمایه می‌باشد. افرادی که قصد انجام هر نوع فعالیت، مثلاً در زمینه امور تولیدی را داشته باشند می‌توانند از طریق تشکیل شرکت و عرضه سهام آن به افراد جامعه سرمایه اولیه واحد تولیدی خود را تهیه کرده و شروع به فعالیت نمایند. گاهی بانک‌ها نیز در این زمینه با دست‌اندرکاران احداث واحدهای تولیدی همکاری و مشارکت می‌کنند و بخشی از سرمایه مورد لزوم آنها را تأمین می‌نمایند و بدیهی است شرکتهای بیمه نیز با اتکا به ذخایر مالی قابل ملاحظه‌ای که در اختیار دارند، از عاملان مشارکت در فعالیتهای تولیدی و خدماتی محسوب می‌گردند. زیرا همان‌طور که می‌دانیم وجوهی که در اختیار شرکتهای بیمه می‌باشد نباید به صورت راکد نگهداری شود بلکه قسمتی از آن باید در امر سرمایه‌گذاریهای بلند مدت و یا حتی کوتاه مدت به کار رود و از منافی که از این طریق بدست می‌آید، بنیه مالی بیمه‌گر تقویت شود.

و اما همان‌طور که می‌دانیم امروزه بخش قابل توجهی از درآمد شرکتهای بیمه از محل حق بیمه‌های باربری تأمین می‌شود. بنابراین می‌توان گفت بیمه باربری از این طریق نیز سهم به‌سزایی در جهت



آقای دستباز: بیمه باربری از نظر اقتصادی بر سوخت ملی کشور تأثیر می‌گذارد. سوخت ملی یعنی کالایی که قابلیت بیمه پذیری داشته باشد ولی بیمه نشده و در اثر حادثه‌ای از بین برود. هم اکنون در کشور ما سوخت ملی

افزایش یافته است.

مهمترین شاخه بیمه‌های اموال بیمه‌های حمل و نقل است که به حمل و نقل هوایی، دریایی و زمینی تقسیم می‌شود. در کشور ما قبلاً بیمه‌نامه‌ها بر اساس شرایط F.P.A، W.A و شرط risks All صادر می‌شد. البته بیمه‌نامه‌های تشریفاتی تحت شرایط Total Loss نیز صادر می‌گردید. این نوع بیمه‌نامه‌ها برای کالاهای خاصی صادر می‌گردید که بیمه آنها حتی با شرایط F.P.A صرفه اقتصادی ندارد که شامل کالاهای پر حجم و ارزان قیمت می‌شود. اخیراً شرایط جدیدی به نام شرایط A، B و شرایط C جایگزین شرایط قدیمی شده‌اند. متأسفانه این شرایط جدید در ایران با ۱۹ سال تأخیر جایگزین شرایط قدیمی شدند. در شرایط A، B و C هر سفر (دریایی، هوایی، زمینی) بیمه‌نامه‌های خاص خود را دارد. در رابطه با بیمه بدنه کشتی تنوع

شناورهای دریایی برای حمل کالاها در حجم زیاد، بسیار بالاست. به عنوان مثال یک شناور متوسط دریایی که قابلیت حمل ۲ هزار تن کالا را دارد به اندازه هزار کامیون ۲ تنی قادر است کالاها را جابجا کند. بنابراین حمل و نقل دریایی دارای ویژگیهای خاصی در مسائل استراتژیک جهان و به تبع آن بیمه‌های باربری است که باید به آن توجه شود.

به طور کلی بیمه باربری از نظر اقتصادی بر سوخت ملی کشور تأثیر می‌گذارد. سوخت ملی یعنی کالایی که قابلیت بیمه پذیری داشته باشد ولی بیمه نشده و در اثر حادثه‌ای از بین برود. هم اکنون در کشور ما سوخت ملی افزایش یافته است. در این زمینه بحث بیمه‌های اتکایی مطرح می‌شود که اگر بیمه اتکایی وجود نداشته باشد، جبران خسارت نوعی جابجایی از بیمه‌گزار به بیمه‌گر است.

رشد و شکوفایی اقتصاد جامعه ایفا می‌کند که البته بهتر است این نقش را عامل غیر مستقیم بیمه باربری در توسعه اقتصاد کشور به شمار آورد.

در پایان مطلب به این موضوع نیز باید اشاره کنم که بیمه باربری که بخش عمده آن را باربری دریایی تشکیل می‌دهد، هم شامل بیمه و سایر حمل و نقل یعنی انواع شناورهای دریایی است و هم بیمه کالا را دربرمی‌گیرد. نتیجه این که نکات و مطالبی که در رابطه با اهمیت بیمه باربری کالا و نقش آن در شکوفایی اقتصاد جامعه قابل ذکر می‌باشد در بیمه شناورهای دریایی نیز صادق و قابل تسری خواهد بود.

آسیا : با توضیحاتی که آقای دکتر هوشنگی ارائه فرمودند، به این نتیجه می‌رسیم که بیمه‌های باربری یکی از مهمترین شاخه‌های صنعت بیمه به شمار می‌روند. از جناب آقای دستباز نیز خواهش می‌کنیم در مورد انواع بیمه‌های باربری توضیحاتی بفرمایند.

آقای دستباز: من قبل از اینکه به سؤال شما پاسخ بگویم، لازم می‌بینم به آماری در زمینه حمل و نقل کالا در جهان اشاره کنم. طبق آمارهای بدست آمده، روزانه ۲ میلیارد دلار کالا در جهان حمل می‌شود که ۸ درصد از این کالاها توسط شناورهای کوچک و بزرگ از طریق دریا، اقیانوسها، آبراههای داخلی جابجا می‌گردند. در ایران نیز ۸۵ درصد از واردات و صادرات کالا از طریق دریا انجام می‌گیرد. یکی از دلایل مهم بهره‌گیری از حمل و نقل دریایی در امور جابجایی کالا، ارزان بودن آن است. همچنین کالاها از این طریق سریعتر و مطمئن‌تر به مقصد می‌رسند و توان



دکتر هوشنگی: صادرات و واردات نیاز به بیمه دارد . کالا و سرمایه‌ای که برای خرید آن کالا اختصاص یافته، باید مورد تأمین باشد . در غیر این صورت با از بین رفتن کالا چنانچه بیمه‌گری نباشد که آن سرمایه را جایگزین کند :به اقتصاد جامعه لطمه وارد خواهد شد

پوشش‌ها به مراتب بیشتر است. یکی از آنها پوشش تمام خطر بدنه کشتی است. همچنین بیمه مالکین و اداره‌کنندگان کشتی، بیمه کشتی‌های بازرگانی Liner (کشتی‌هایی که در مسیرهای از پیش تعیین شده تردد می‌کنند) و کشتی‌های Tramp (کشتی‌هایی که مسیر مشخص و معینی ندارند)، بیمه‌نامه‌های بدنه مالکین خصوصی، بیمه قایق‌های مسابقه‌ای، بیمه شناورهای ماهیگیری، بیمه تانکرها و سوپر تانکرها از آن جمله‌اند. همچنین بیمه سازندگان بدنه کشتی در زمان ساخت، بیمه کشتی‌هایی که برای سفر تحویل می‌روند، بیمه‌های عدم‌النفع مانند بیمه درآمد و کار و فعالیتی که به دلیل خسارت ایجاد شده به صاحب کشتی از آن درآمد محروم می‌شود، بیمه بنادر، بیمه حق بیمه‌هایی که برای کشتی‌ها پرداخت می‌شود، بیمه هزینه‌های اضافی که ممکن است برای جایگزینی شناوری که بر اثر حادثه از بین رفته ایجاد شود که به آن TOTAL LOSS Aditonal Insurance می‌گویند.

در رابطه با بیمه مسؤولیت، این نوع مسؤولیت‌ها تحت پوشش انجمن‌های P&I یا انجمن حمایت و جبران خسارت متقابل قرار می‌گیرند. معمولاً این انجمن‌ها در حدود ۱۳ خطر را تحت پوشش می‌دهند. البته انجمن‌های P&I خطراتی را که سایر شرکتهای متعارف و معمول تحت پوشش قرار می‌دهند، بیمه نمی‌کنند. حق بیمه دریافتی در انجمن‌های P&I به ندرت به صورت نظام معین و مشخصی است. در این انجمن‌ها حق بیمه بر اساس نظام مطالباتی Calling SYSTEM است، یعنی مالکان کشتی متناسب با ظرفیت هر کشتی که تحت پوشش قرار دارد، حق عضویتی می‌پردازند و اگر این حق عضویت

- جهت انجام تعهدات کافی نباشد از مالکان کشتی وجه دیگری مطالبه می‌شود که میزان آن مشخص نیست، که اصطلاحاً Second call نامیده می‌شود.
- انجمن‌های P&I خطرات زیر را تحت پوشش قرار می‌دهند:
- ۱ - مسؤولیت در قبال ملوانان.
 - ۲ - مسؤولیت در قبال بستگان خدمه و یا افرادی که به غیر از مسافر در کشتی سوار شده‌اند.
 - ۳ - مسؤولیت در قبال مسافران.
 - ۴ - مسؤولیت در قبال اشخاص ثالث .
 - ۵ - مسافر پنهانی .
 - ۶ - هزینه‌های تغییر میسر.
 - ۷ - نجات زندگی .
 - ۸ - افراد در معرض خطر.
 - ۹ - قرنطینه.
 - ۱ - مسؤولیت ناشی از تصادم.
 - ۱۱ - آسیب‌های وارده به کشتی به علت عدم تماس.
 - ۱۲ - آسیب‌های وارده به اموال.
 - ۱۳ - آلودگی.
- بدین ترتیب ملاحظه می‌فرمایید که تنوع بیمه‌نامه‌های باربری بسیار زیاد است و نیاز دارد که در ارتباط با بیمه حمل کالا و بیمه کشتی بحث‌های جداگانه‌ای انجام شود.
- آسیا: آقای فرشچیان، در حال حاضر شرکتهای بیمه کشور چه پوششهایی را در بیمه باربری ارائه می‌کنند؟**
- آقای فرشچیان :** به موجب آیین‌نامه شماره ۳۶ شورایعالی بیمه، از ابتدای سال ۱۳۷۶ شرکتهای بیمه کشور ملزم می‌باشند هنگام صدور بیمه‌نامه باربری برای کالاهای وارداتی، صادراتی، ترانزیتی، از شرایط A ، B و C استفاده نمایند. البته در مورد کالاهای خاص از قبیل گوشت منجمد، مواد مایع در مخزن،



می‌بایستی از شرایط مخصوص این کالاها استفاده نمود.

قبل از بررسی اجمالی شرایط A، B و C و ذکر تفاوت‌های شرایط مذکور با شرایط قدیم بیمه باربری لازم است توضیح مختصری در مورد تاریخچه شرایط مورد بحث ذکر گردد.

باتوجه به اینکه اشخاص ذیربط در معاملات بین‌المللی (مثل خریدار، فروشنده، بانک، شرکت‌های حمل و نقل) دارای ملیت‌های مختلفی هستند و در هر یک از کشورهای اشخاص مذکور، قوانین و مقررات خاصی حاکم می‌باشد، در اکثر کشورهای دنیا از شرایط یکسانی هنگام صدور بیمه‌نامه‌های باربری استفاده می‌شود. اولین بار در سال ۱۹۱۲ در بازار بیمه لندن شرایط متحدالشکل بیمه‌های باربری انتشار یافت. این شرایط چند بار اصلاح گردید، آخرین اصلاحات شرایط مذکور در سال ۱۹۶۳ انجام شد و همین شرایط تا پایان سال گذشته در شرکت‌های بیمه کشور ما استفاده می‌گردید. (شرایط W.A., F.P.A., RISK, ALL)

نظر به متن مبهم و پیچیده شرایط اخیرالذکر و تفسیرهای مختلف در خصوص خطرات تحت پوشش و استثنائات آن، در سال ۱۹۸۲ شرایط A، B و C در بازار بیمه لندن منتشر گردید. که به طور خلاصه توضیحاتی در خصوص خطرات تحت پوشش و استثنائات شرایط مذکور ذکر می‌گردد.

در شرایط «C» عمدتاً خطرات حادثه وسیله نقلیه (مثل حریق، غرق، به گل نشستن، تصادم، واژگون شدن یا از ریل خارج شدن قطار و...) تحت پوشش می‌باشد

البته خسارت همگانی (GENERAL AVERAGE) و هزینه‌های نجات (SALVAGE) و خطر به دریا انداختن کالا (JETTISON) نیز در تعهد بیمه‌گر قرار دارد.

در شرایط «B» علاوه بر خطرات تحت پوشش شرایط «C»؛ خطرات زلزله، آتشفشان، صاعقه، به دریا افتادن کالا از روی عرشه کشتی، ورود آب دریا یا رودخانه به کشتی یا انبار کالا و تلف کلی هر بسته هنگام بارگیری یا تخلیه کشتی نیز بیمه می‌باشد. در شرایط «A» کلیه خطرات بجز مواردی که صراحتاً در استثنائات ذکر شده است بیمه می‌باشد.

استثنائات شرایط جدید اکثراً همان مواردی است که در شرایط قدیم نیز درج شده بود مثل عمدبیمه‌گزار، عیب ذاتی، خسارات ناشی از طبیعت کالا، تأخیر، خطرات جنگ، شورش، بلوا و اعتصاب.

البته در شرایط جدید مواردی نیز به استثنائات بیمه‌نامه اضافه شده است که نمونه‌ای از آنها ذکر می‌گردد:

در شرایط جدید تأکید گردیده است که در صورت حمل کالا با کشتی فاقد قابلیت دریانوردی یا نامناسب بیمه‌گر تعهدی در جبران خسارت ندارد البته مشروط به اینکه بیمه‌گزار هنگام بارگیری کالا به کشتی از موضوع فوق مطلع باشد.

در ضمن خسارات ناشی از بدبارچینی کالا در کانتینر از شمول تعهدات بیمه‌گر خارج است مشروط به اینکه عمل بارچینی قبل از شروع بیمه یا بوسیله کارکنان بیمه‌گزار انجام شده باشد.

در شرایط A، B و C صراحتاً خسارات مربوط به کسر وزن و کاهش حجم عادی کالا و نیز خسارات ناشی از اعسار صاحبان و اجاره‌کنندگان کشتی از شمول تعهدات بیمه‌گر خارج گردیده است.

در شرایط B و C خسارت مربوط به دزدی دریایی و اعمال عمدی اشخاص نیز





تحت پوشش نمی‌باشد.

لازم به ذکر است که خطر دزدی دریایی در شرایط قدیم جزو خطرات جنگ محسوب می‌گردید در حالیکه در شرایط جدید خطر دزدی دریایی جزو خطرات جنگ قرار ندارد و فقط در شرایط A بیمه می‌باشد.

البته برای مشخص نمودن دقیق خطرات بیمه شده و موارد خارج از تعهدات بیمه‌گر بایستی به متن شرایط مربوطه مراجعه نمود.

درباره تفاوت‌های شرایط قدیم با شرایط جدید علاوه بر مواردی که قبلاً عرض گردید، می‌توان به این موارد اشاره نمود:

در شرایط قدیم اشاره‌ای به خطرات مربوط به حادثه وسیله حمل زمینی نشده بود در حالیکه در شرایط جدید صراحتاً خسارات ناشی از واژگون شدن یا از ریل خارج شدن وسیله حمل زمینی جزو خطرات بیمه‌شده ذکر شده است.

در ضمن شرایط قدیم در مورد خطرات زلزله، آتشفشان یا صاعقه ساکت بود در حالیکه در شرایط B از خطرات مذکور بطور مشخص به عنوان خطرات بیمه شده نام برده شده است.

آسیا: جناب آقای نکویی مهر، آیا پوشش‌هایی که در حال حاضر توسط شرکتهای بیمه کشور ارائه می‌شود توان پاسخگویی به نیازهای صاحبان کالا را دارد یا خیر؟

آقای نکویی مهر: ضمن تشکر از دست اندرکاران نشریه به خاطر برپایی این میزگرد، باید خدمتتان عرض کنم که شرایط بیمه حمل و نقل بین‌المللی که در حال حاضر مورد استفاده بیمه‌گران قرار می‌گیرد،

آقای نکویی مهر: مشکلی که در ارتباط با رسیدگی خسارت‌های باربری وجود دارد غالباً ناشی از عدم آگاهی بیمه‌گزاران از مدت اعتبار بیمه نامه و ادعا در آن مدت‌های قانونی است

حادثه و دریافت خسارت با مشکل مواجه خواهد شد. به عنوان مثال شرایط C عمدتاً برای حمل و نقل ماشین آلات حجیم مانند آهن‌آلات یا کالاهایی است که کمتر در معرض خطرات جزئی قرار می‌گیرند.

ولی اگر آسیب‌پذیری کالا زیاد باشد مثلاً اگر در معرض ریزش و کسری و آب دیدگی و یا خسارت‌های جزئی یا شکستگی و امثال آن قرار گیرد شرایط C نیازش را برآورده نمی‌کند. در این موارد بازرگانان باید با پرداخت حق بیمه اضافی، پوشش‌های کافی‌تری بگیرند. در بین شرایط مذکور، شرایط A کاملترین نوع می‌باشد. در مجموع اگر بازرگانی بخواهد پوشش کاملی از شرکت بیمه بگیرد، با انتخاب شرایط A پوشش لازم تأمین می‌شود.

در صورت استفاده از شرایط استاندارد A که مورد استفاده تمام شرکتهای بیمه است، در بخش حمل و نقل خارجی

شرایط تدوین شده علمی تخصصی است و توسط انستیتو بیمه‌گران لندن تنظیم شده است و این شرایط می‌توانند تأمین‌کننده نیازهای بازرگانان باشند. در بیمه‌های صادرات و واردات تمام شرکتهای بیمه از شرایط استاندارد و یکنواخت A، B و C استفاده می‌کنند و قبلاً نیز از شرایط Risk W.A.F.P.A, All استفاده می‌شد. بنابراین اگر افراد در انتخاب نوع شرایط برای کالای مورد نظر خود دقت لازم را به عمل آورند نباید با مشکلی مواجه شوند. ولی متأسفانه برخی از افراد به لحاظ ارزان بودن نرخ حق بیمه شرایطی را انتخاب می‌کنند که پوشش‌های محدودتری ارائه می‌دهند.

در حال حاضر، شرایط C محدودترین پوششها را دارد و نرخ آن نیز ارزان‌تر از شرایط B و A است. اگر به خطراتی که کالا را تهدید می‌کند و به انتخاب نوع شرایط توجه نشود، مطمئناً بازرگان به هنگام بروز



ما مشکلی از نظر تأمین پوشش کافی برای بازرگانان، واردکنندگان کالا یا صاحبان سرمایه اعم از اینکه کالایی را وارد یا صادر کنند نداریم. ولی به هر حال شرایط A استثنائات هم دارد، بخشی از آنها قابل تأمین هستند، مثل استثنائات مربوط به خطر جنگ و بخشی از استثنائات نیز اصلاً بیمه‌پذیر نیستند. مثلاً عمد بیمه‌گزار یا عیب ذاتی کالا یا تأخیر در حمل یا کسریهای جزئی و متعارف. ولی دریافت بیمه‌نامه تحت شرایط A می‌تواند برای بازرگانان تأمین کافی را به وجود بیاورد.

بنابراین در صادرات و واردات مشکلی از نظر تأمین پوشش کافی برای بازرگانان یا صاحبان سرمایه نداریم. در بخش بیمه‌های داخلی نیز شرکتهای بیمه شرایط متعارف و یکنواختی دارند و خطرات محدودی را پوشش می‌دهند، با این پیش فرض که معمولاً سفرها کوتاه بوده و تعمیرات لازم توسط مؤسسات حمل و نقل انجام می‌شود چون طول سفر در داخل کشور حداکثر سه یا چهار روز است.

بنابراین بیمه‌نامه‌ای که هم اکنون به شکل متعارف در شرکتهای بیمه وجود دارد و به مؤسسات حمل و نقل ارائه می‌شود خطر آتش‌سوزی و حادثه وسیله نقلیه را پوشش می‌دهد ولی برخی از بیمه‌گزاران خواستار پوششهای بیشتری برای حمل داخلی هستند. در این زمینه می‌توان به خطرات تخلیه و بارگیری، پرت شدن کالا و امثال آن اشاره کرد که با حق بیمه اضافی پوشش کافی و مورد نظر متقاضی تأمین می‌شود. در حمل و نقل بین‌المللی و حمل و نقل داخلی هم شرکتهای بیمه تا حد مورد نیاز، خواسته‌های واردکنندگان یا صاحبان کالا را از طریق بیمه‌نامه‌های حمل و نقل تأمین می‌کنند.

ذخیره حق بیمه در موقع ذخیره‌گیری، منظور می‌کند.

آسیا: آقای دستباز، لطفاً جایگاه بیمه‌های باربری را در پرتفوی صنعت بیمه تشریح بفرمایید.

آقای دستباز: نکته‌ای که لازم است در اینجا به آن اشاره کنم، مربوط به وضعیت ضریب خسارت نسبت به حق بیمه دریافتی در صنعت بیمه کشور است. در سال ۱۳۶۱ ضریب خسارت با توجه به خساراتهای جنگی نسبت به حق بیمه حدود ۵۱/۸ درصد بود که بعد از این سالها این نسبت به ۶ تا ۸ درصد کاهش یافت. اینجانب در بیمه مرکزی ایران آماری در این زمینه تهیه کردم که بر مبنای آن در تعرفه بیمه باربری، تجدید نظر شد.

همانطور که می‌دانید بیمه مرکزی ایران تغییری در محاسبه ذخایر معوقه ایجاد کرد و یک بخشی از حق بیمه‌ها را هم به عنوان

آمار حق بیمه، خسارت و ضریب

خسارت رشته باربری بازار بیمه کشور

سال	حق بیمه	خسارت	ضریب خسارت
۷۰	۵۸,۴۰۰	۳,۲۰۰	۵۶۷
۷۱	۶۸,۲۰۰	۹۵,۴۴	۱۳۹۹
۷۲	۹۸,۹۷۵	۱۰,۷۸۰	۱۰۰۸۹
۷۳	۱۳۶,۲۰۰	۴,۶۰۰	۹۷
۷۴	۱۷۸,۵۰۰	۲۹,۱۰۰	۱۶۰۸۱

ارقام مربوط به ضریب خسارت سالهای ۱۳۷۳ و ۱۳۷۴ با احتساب ذخایر حق بیمه و خسارتهای معوق محاسبه شده است
لازم به ذکر است که دو سال اخیر که تفاوت‌هایی در ضریب خسارت و محاسبه



ذخیره و خسارت معوقه ایجاد شده، با احتساب ذخایر حق بیمه و خسارتهای معوق محاسبه شده است. یعنی در نسبتهای این دو سال، هم خسارت معوقه گنجانده شده و هم ضریب اطمینانی که از حق بیمه برای ریسک و خطرات منقضى نشده در نظر می‌گیرند.

در صنعت بیمه کشور سالهای سال است (شاید حدود ۲ سال است) که از یک تعداد افراد خاص حق بیمه می‌گیرند که متناسب با ریسک نیست. طبیعتاً یک حجم حق بیمه فوق العاده کلانی که متناسب با خسارت نیست به صنعت بیمه تزریق می‌شود و از این ذخیره، خسارت رشته‌هایی که ضرر می‌دهند، جبران می‌شود. چه دلیل دارد که نرخ حق بیمه بیمه باربری به مراتب بیشتر از ریسک خطرات باشد؟ و بعد بیاییم از آن حق بیمه‌ها مثلاً خسارت رشته اتومبیل را جبران کنیم؟ باید به نقطه‌ای برسیم که هر رشته بیمه بتواند حق بیمه و خسارت خود را با هم متعادل کند.

البته مدیران شرکت باید توانایی آن را داشته باشند تا از حق بیمه‌هایی که دریافت می‌کنند و حداقل ۶ ماه تا زمانی که جهت خسارت پرداخت می‌شود، استفاده بهینه را ببرند و آنرا سرمایه گذاری نمایند. در حال حاضر اکثر شرکتهای بیمه و بیمه اتکایی و معتبر دنیا در عملیات بیمه‌ای خود ضرر می‌کنند در حالی که سود حاصل از سرمایه‌گذاری این شرکتها، این ضرر را جبران می‌کند.

بنابراین بیمه باربری با توجه به حجمی که در عملیات بیمه‌ای دارد (حدود ۲۵ تا ۲۶ درصد) و نتیجه فوق العاده مثبتی که عملکرد این بیمه برای صنعت بیمه داشته و حتی ضریب خسارت گاهی اوقات منفی بوده، نیاز به یک تجدید نظر کلی دارد.

آمار حق بیمه و درصد سهم رشته

باربری از کل حق بیمه بازار بیمه کشور

ارقام به میلیون ریال

سال	حق بیمه بازار	حق بیمه باربری	درصد سهم
۱۳۷۰	۱۵۷,۶۸۷	۵۸,۴۲۲	۳۷,۱۰۰
۱۳۷۱	۲۲۶,۲۱۸	۶۸,۲۴۴	۳۰,۱۷
۱۳۷۲	۳۷۹,۸۶۶	۹۸,۹۷۵	۲۶,۰۶
۱۳۷۳	۵۱۶,۲۴۵	۱۳۶,۱۸۴	۲۶,۳۸
۱۳۷۴	۸۸۷,۰۷۷	۱۷۸,۵۴۱	۲۰,۱۳
۱۳۷۵	۱,۲۴۵,۳۳۹	۲۱۷,۰۳۳	۱۷,۴۳

در حال حاضر در پرتفوی صنعت بیمه، بیمه باربری اهرمی برای جبران زیانهای سایر رشته‌های بیمه شده است. در حالیکه این امر صحیح نیست و در حقیقت این حق بیمه به یک قشر بیمه‌گزار خاص تحمیل می‌شود. به جای این کار بهتر است ما در عملیات بیمه سایر رشته‌ها تجدیدنظر کنیم تا تعادلی بین خسارت و حق بیمه دریافتی آنها ایجاد شود.

در مجموع ضریب خسارت در بیمه باربری نمی‌تواند معقول باشد و به نظر می‌رسد عملیات بیمه‌ای سالمی در جریان نیست و باید تجدیدنظر کلی در این رشته صورت بگیرد.

آسیا: آقای نکویی‌مهر، ارزیابی جنابعالی از نحوه پرداخت خسارت بیمه‌های باربری در کشور و مسائل موجود در این زمینه چیست؟

آقای نکویی‌مهر: رسیدگی به خسارت در بیمه باربری با سایر رشته‌ها تفاوت‌های عمده‌ای دارد. به عنوان مثال در رشته بیمه بدنه اتومبیل اگر بیمه‌گزار اقدام به تهیه گزارش پلیس کند و با مقصر هم سازشی نداشته باشد، شرکت بیمه خسارت را رسیدگی می‌کند. در بیمه آتش‌سوزی نیز خطر تحت پوشش بوده و اگر بیمه‌گزار حق بیمه را پرداخت کرده و

درمدت بیمه‌نامه خطر واقع شده باشد، خسارت از طرف کارشناسان بیمه بررسی و پرداخت می‌شود.

ولی در رشته بیمه باربری مشکل عمده‌ای که وجود دارد آن است که شروع و انقضای این بیمه‌نامه در متن بیمه‌نامه ذکر نشده است ولی در سایر رشته‌های بیمه در بیمه‌نامه قید شده است که این بیمه‌نامه از ساعت ۱۲ ظهر فلان روز شروع و تا ساعت ۱۲ ظهر فلان روز خاتمه می‌یابد. ولی در بیمه‌نامه باربری آغاز بیمه‌نامه با توجه به نوع خرید در مرحله‌های مختلف از زمانی است که حمل آغاز می‌شود و انقضای بیمه‌نامه هم بر اساس شرایط خاص در بیمه‌نامه‌ها (A.B.C) است. طبق شرایط موجود انقضای بیمه‌نامه بعد از ۶۰ روز است. البته شورای عالی بیمه طبق بررسی‌هایی که به عمل آورده، پیشنهاد می‌کند این مدت به ۴۵ روز تقلیل یابد.

انقضای بیمه‌نامه به این معنی است که یا باید کالا به انبار برسد و اینکه از تاریخ حمل کالا از کشتی ۴۵ بگذرد. هر کدام زودتر واقع شد، بیمه‌نامه منقضى است. در حمل هوایی این مدت ۳۰ روز بوده و در حمل زمینی ۴۵ روز بعد از ورود کالا به مرز است. گاهی تاریخهای انقضا برای بازرگانان و تجار قابل کنترل نیست. مثلاً در حمل زمینی حتماً باید تاریخ ورود کالا به مرز بررسی شود و ۴۵ روز بعد از شروع بیمه‌نامه باید کالا به مقصد برسد و بعد از این مدت بیمه‌نامه منقضى است. بنابراین اگر بعد از انقضای بیمه‌نامه کالا حمل شود، پوشش بیمه‌ای وجود ندارد.

در حمل کالا ممکن است شخص ثالث هم باشد که به آن مؤسسه حمل می‌گویند. صاحبان کالا باید حقوق بیمه‌گر را در مقابل مؤسسه مسؤوّل حمل حفظ کنند. به این معنی که حقوق بیمه‌گر برای تعقیب مقصر حادثه (مؤسسه حمل) حفظ





شود و صاحب کالا مدارک لازم را برای تعقیب مقصر در اختیار بیمه‌گر بگذارد.

بارنامه‌ها نیز مثل بیمه‌نامه‌ها مدت محدودی اعتبار دارند یعنی با توجه به کنوانسیونهای مختلفی که این بارنامه‌ها براساس آنها تنظیم شده‌اند. مثلاً در کنوانسیون فیاتا، مدت اعتبار بارنامه‌ها مشخص شده است و بعد از این مدت بارنامه‌ها منقضی می‌شوند و نمی‌توان علیه مؤسسه حمل اقدام کرد. بنابراین صاحبان کالا برای حفظ حقوق بیمه‌گر علیه مؤسسه حمل، باید اقدامات لازم را در مدت اعتبار بارنامه انجام بدهند. از جمله باید گواهی کسب تخلیه بار و یا گواهی‌های دیگری را که معمولاً در گمرکات برای رسیدگی کالا تهیه می‌شود ارائه کنند.

مشکلی که در ارتباط با رسیدگی خسارت‌های باربری وجود دارد غالباً ناشی از عدم آگاهی بیمه‌گزاران از مدت اعتبار بیمه‌نامه و ادعا در آن مدت‌های قانونی است. باید توجه داشت، به محض اینکه کالا به انبار رسید بیمه‌نامه منقضی می‌شود، حتی اگر قبل از انقضای مهلت زمانی باشد.

بعضی از صاحبان کالا در انبار اعلام خسارت می‌کنند در حالی که تشخیص اینکه خسارت قبل از ورود کالا به انبار ایجاد شده و یا در داخل انبار، دشوار است. در صورتی که اعلام خسارت به موقع انجام شود و مدارک لازم در ارتباط با خسارت از مراجع قانونی اخذ گردد و کارشناسان بیمه در مدت اعتبار بیمه‌نامه از کالا بازدید کنند و در مدت اعتبار بارنامه حمل، اسناد مورد نیاز تسلیم بیمه‌گر شود، رسیدگی و پرداخت خسارت با سرعت انجام خواهد گرفت.

متأسفانه بعضی بازرگانان و صاحبان کالا بعد از انقضای بیمه‌نامه حمل به شرکت بیمه مراجعه می‌کنند که در این حالت نیز

نمی‌توان به موضوع خسارت رسیدگی کرد و یا علیه مؤسسه حمل اقدام نمود. و یا اینکه مدارک لازم را به عنوان خسارت برای شرکت بیمه تهیه نمی‌کنند و از مؤسسه حمل گواهی‌های لازم را نمی‌گیرند و یا در صورت بروز خسارت در گمرک اعم از آلودگی، کسری ریزش و امثال آن، صورت مجلس مورد نیاز را تنظیم نمی‌کنند در حقیقت تأییدیه مؤسسه حمل را مبنی بر وقوع خسارت در بسته حمل اخذ نمی‌کنند. از سوی بازرگانان و یا مشاوران آنها باید به این نکات توجه شود. اگر صاحبان کالا به وظایف قانونی خود عمل کنند مشکلی برای بررسی و پرداخت خسارت کالا به وجود نخواهد آمد.

در ارتباط با انقضای بیمه‌نامه، شرکت‌های بیمه برنامه‌ای را اجرا می‌کنند که بر اساس آن کلیه واردات بازرگانان بدون توجه به تاریخ انقضا و تا رسیدن به مقصد می‌توانند به صورت خودکار کالا را بیمه کنند. اگر کسی نمی‌تواند تمام بیمه‌نامه را جهت تعیین زمان انقضا بررسی کند می‌تواند با مراجعه به شرکت بیمه از این برنامه استفاده نماید. این مکانیزم کمک می‌کند تا صاحب

کالا دغدغه خاطری برای انقضای بیمه‌نامه نداشته‌باشد. طبق این برنامه، کالا در انبار بیمه می‌شود و سپرده‌ای نیز از بیمه‌گزار اخذ می‌گردد. بیمه‌گزار همچنین مکلف است تمام برگ سبز وارداتی را با آن مدتی که بیمه‌گر برای آن تعیین می‌کند برای محاسبه مدت اضافه استفاده شده به شرکت بیمه ارائه دهد. ولی اگر صاحبان کالا متوجه شدند که بیمه‌نامه منقضی خواهد شد می‌توانند سریعاً به شرکت بیمه مراجعه کنند و قبل از انقضای بیمه‌نامه نسبت به تمدید آن اقدام نمایند. این مطالب، نکاتی بود که بازرگانان و صاحبان کالا باید به آن توجه داشته باشند تا در امر خسارت مشکلی ایجاد نشود.

آسیا : جناب آقای دکتر هوشنگی، همانطور که می‌دانید منابع موجود در مورد بیمه‌های باربری به زبان فارسی بسیار اندک و انگشت شمار هستند. به نظر شما آیا خلأیی از این نظر احساس می‌شود یا خیر؟
آقای دکتر هوشنگی: در بیمه باربری تعهدات شرکت‌های بیمه بر اساس شرایط عمومی و بعضاً شرایط اختصاصی بیمه‌نامه انجام می‌گیرد، شرایط عمومی

که تا کنون مورد استفاده قرار می‌گرفت ALL و W.A، RISKS، تماماً به انگلیسی نوشته شده بود و در زمان صدور بیمه‌نامه باربری آن شرایط را به همان صورت لاتین که بسیار مشکل و مبهم بودند به بیمه‌نامه‌ها الصاق کرده و به دست بیمه‌گزاران می‌دادیم. البته مشتریان توجهی به این مسائل نمی‌کردند زیرا اکثراً برای گرفتن اعتبار و تسهیلات بانکی، می‌خواستند کارشان سریعتر انجام بگیرد. اخیراً که شرایط بیمه‌نامه باربری تغییر کرده و شرایط جدید A، B و C جایگزین شرایط قبلی شده، این شرایط به فارسی ترجمه شده‌اند و متن فارسی آنها به بیمه‌نامه الصاق می‌شود.

به طور کلی منابع بیمه باربری به زبان لاتین هم اکنون در کتابخانه‌ها بسیار بیشتر از منابع فارسی یافت می‌شوند. بنده معتقدم نشریات بیمه‌ای مانند نشریه آسیا در این زمینه می‌توانند نقش مهمی ایفا کنند. این دسته از نشریات می‌توانند قسمتی از صفحات خود را به ترجمه بخشی از این مطالب ترجمه نشده جهت اطلاع خوانندگان و از جمله بازرگانان اختصاص دهند و از این نظر نیاز افراد را تأمین کنند.

بدیهی است چنانچه متخصصان و صاحب نظران امور بیمه کشورمان با مطالعه منابع خارجی کتاب‌هایی نیز در این زمینه تألیف و یا کتب خارجی را ترجمه کنند کار بسیار بارز و مفیدی خواهد بود و این خلایق را که اشاره فرمودید از بین خواهد رفت.

همانطور که آقای نکویی مهر فرمودند، اکثر صاحبان کالا به دنبال این هستند که ارزانترین پوشش بیمه باربری را بخرند بدون توجه به این موضوع که آیا این پوشش برای کالاهای آنها کافی است یا خیر؟ باید به



بیمه‌گزاران خود تفهیم کنیم که کالای مورد بیمه آنها چیست و چه خطراتی را تهدید می‌کند. مثلاً فرض کنید شرایط C برای بیمه کالا، پوشش مناسبی است اما برای کالاهایی که در معرض خطر شکست یا ریزش و یا نشست مایعات هستند کافی نیست. این پوشش برای کالاهایی مانند آهن‌آلات خوب است. باید این نکات مهم در نشریات یا بروشورها درج گردد و به اطلاع مردم برسد.

موضوع دیگر اینکه در هر رشته بیمه تمام خطرات تحت پوشش قرار نمی‌گیرند. این مطلب باید به بیمه‌گزاران مخصوصاً در رشته باربری تفهیم شود. مثلاً ممکن است صادرکننده میوه بخواهد کالای خود را برای صادر کردن به کشورهای خارجی بیمه نماید و انتظار داشته باشد که هر نوع ضرر و زیانی که از این بابت متحمل شد، بیمه آن را جبران نماید. باید به این افراد تفهیم کرد که شرکت بیمه در مقابل بعضی خسارتها مانند تأخیر در حمل کالا تعهدی ندارد. و یا مثلاً خسارتهای ناشی از قصور مالی، عیب ذاتی و مواردی از این قبیل قابل پرداخت نمی‌باشد ولو این که بیمه‌نامه با شرایط تمام

خطر صادر شود.

آقای دستباز: در ارتباط با منابع بیمه لازم است به یک نکته اشاره کنم. نزدیک به ۷۰ سال است که صنعت بیمه در کشور فعالیت می‌کند و طی این مدت در ارتباط با تمام رشته‌های بیمه شاید حدود ۲۰ عنوان کتاب به زبان فارسی نوشته شده باشد. در ارتباط با موضوع بیمه حمل و نقل نیز دو کتاب جناب دکتر هوشنگی تألیف کرده‌اند، یک کتاب آقای دکتر ضیاء رفیعیان نوشته‌اند و یک کتاب نیز ترجمه آقای فرشچیان است و یک کتاب نیز از آثار اینجانب است و کتابی نیز از آقای طباطبایی به چاپ رسیده است. در حالی که هم اکنون در بیمه مرکزی حدود ده‌ها عنوان کتاب جدید بیمه باربری به زبان لاتین موجود است. اینجانب معتقدم که در مورد کمبود منابع فارسی تا حدودی شرکت‌های بیمه باید بیش از این روی آموزش و پژوهش سرمایه‌گذاری کنند. البته درج مطالب تخصصی در نشریات مفید است ولی کتاب ماندنی است و آثار علمی محفوظ می‌ماند. از طرف دیگر تشریح و تفصیل مسائل فنی و تخصصی در نشریات با محدودیت‌هایی مواجه است.

نکته دیگری که باید متذکر شوم در مورد حق التألیف و حق‌الترجمه است. شرکت‌های بیمه باید هزینه تألیف و ترجمه و چاپ کتابها را متقبل شوند. ایران یکی از فقیرترین کشورها در زمینه منابع بیمه‌ای برای افرادی است که به زبان لاتین آشنایی ندارند. پر کردن خلاء منابع بیمه‌ای بر عهده شرکت‌های بیمه است زیرا آنها منابع بسیار مناسبی در اختیار دارند و این امر خود تبلیغی برای صنعت بیمه خواهد بود.

