

## همچنان در آغاز راه



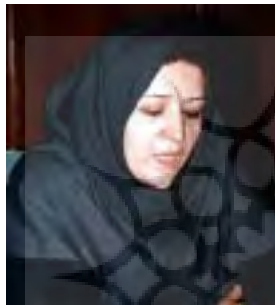
### میزگرد

با توجه به نقش پراهمیت صنعت حمل و نقل در برنامه‌های توسعه و خطرهایی که بنا بر ماهیت این فعالیت همواره آن را تهدید می‌کند در شماره گذشته موضوع « بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل » توسط صاحب‌نظران و دست‌اندرکاران صنایع بیمه و حمل و نقل مورد بررسی واقع شد.

در این شماره و در ادامه بحث با حضور تنی چند از صاحب‌نظران و کارشناسان حوزه‌های حمل و نقل بین‌المللی و صنعت بیمه، موضوع «بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل بین‌المللی» مورد گفتگو و تبادل نظر قرار گرفت. از شما دعوت می‌کنیم در این میزگرد با ما همراه باشید.



سعید زبرجدان



افسانه غانم



نادر مظلومی



غلامحسین جباری

● سعید زبرجدان  
○ تحصیلات: لیسانس حمل‌ونقل بین‌المللی .  
○ سوابق اجرایی: از سال ۱۳۵۵ فعالیت در بخش حمل و نقل بین‌المللی، از سال ۱۳۶۳ مدیرعامل شرکت تهران راوی (سهامی خاص) از سال ۱۳۷۵ تا ۱۳۷۸ مدیرعامل و عضو هیأت مدیره شرکت راه‌آهن حمل‌ونقل، از سال ۱۳۷۸ مجدداً فعالیت در شرکت تهران راوی. از سال ۱۳۷۴ عضو هیأت مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، فعالیت در ده سال گذشته به عنوان کارشناس خبره در حمل‌ونقل بین‌المللی در محاکم دادگستری.

○ تألیفات و تحقیقات:  
ترجمه و انتشار دو کتاب و تألیف بیش از ۳۰ مقاله.

#### ● افسانه غانم

○ تحصیلات: لیسانس بیمه و اقتصاد از دانشکده RCD.  
○ سوابق اجرایی: اشتغال در شرکت بیمه ایران امریکا (از سال ۱۳۵۶) ادامه فعالیت در شرکت‌های بیمه توانا و آسیا معاون بیمه‌های مهندسی و مسئولیت در بیمه آسیا، در حال حاضر معاون مدیر بیمه‌های مهندسی و متفرقه.  
○ تألیفات و تحقیقات: ارائه مقاله‌های تخصصی در زمینه بیمه.

رشته‌های مختلف بیمه در مدرسه عالی بیمه تهران، ارائه مقالات متعدد در نشریات بیمه، اقتصاد و حسابداری.

#### ● نادر مظلومی

○ تحصیلات: فوق لیسانس مدیریت بازرگانی (گرایش مدیریت بیمه).  
○ سوابق اجرایی: معاون آموزشی مدرسه عالی بیمه، رییس مؤسسه آموزش عالی بیمه اکو، دبیر کمیسیون بیمه کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی (ره).

#### ● غلامحسین جباری

○ تحصیلات: دکترای حقوق بازرگانی، دیپلم مدرسه ملی بیمه فرانسه .  
○ سوابق اجرایی: استخدام در بیمه ایران در سال ۱۳۳۵، عضو هیأت عالی و معاون فنی بیمه مرکزی ایران (از سال ۱۳۵۰ تا ۱۳۵۸) قائم‌مقام بیمه ایران (از ۱۳۵۸ تا ۱۳۶۳) در حال حاضر رئیس هیأت مدیره شرکت نمایندگی بیمه تدبیر و مدرس دانشگاه‌ها و مدارس عالی.  
○ تألیفات و تحقیقات: تألیف کتاب مؤسسات بیمه (چاپ ۱۳۴۹ و ۱۳۵۲) تدوین جزوه‌های آموزش



○ آسیا: در ابتدای بحث از دکتر جباری تقاضا می‌شود ضمن معرفی بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل بین‌المللی، سوابق این بیمه در کشور را بیان نمایند.

● دکتر جباری: مؤسسات حمل و نقل براساس مواد قانون تجارت، کار امین را انجام می‌دهند؛ یعنی مؤسساتی هستند که کالایی به امانت نزد آنها گذارده می‌شود و آنها مسئول حفظ آن هستند و می‌بایست آن را در محل معینی تحویل دهند. بنابراین، چون امین هستند، مسئولیت دارند و چنانچه کالا سالم به مقصد نرسد در مورد خسارت‌های احتمالی مسئول خواهند بود.

به بیان دیگر، وقتی مؤسسه حمل و نقل، کالایی را تحویل می‌گیرد، می‌بایستی به همان کیفیت، آن را در مقصد تحویل دهد. اما در کنار آن یک مسئولیت مفروض هم دارد؛ یعنی اگر معلوم نشود که این کالا به چه علت از بین رفته است، باز هم همان مؤسسه حمل و نقل مسئول خواهد بود. وقتی که حمل، بین‌المللی باشد، طبیعی است که مؤسسه حمل در مقابل خریدار خارجی یا فروشنده خارجی مسئولیت خواهد داشت.

در مورد مسئولیت، باید بدانیم که این مفهوم تابع چه مبنای حقوقی است و قانون چه کشوری در مورد آن اجرا می‌شود. اگر حمل بین‌المللی است و کالا از یک کشور به کشور دیگری حمل می‌شود، لازم است تعیین شود خسارتی که به کالا وارد شده می‌بایست براساس قوانین کدام کشور مورد بررسی قرار گیرد. در مورد حمل و نقل هوایی و دریایی، کالا از یک کشور به کشوری دیگر حمل می‌شود. ولی ممکن است در حمل زمینی، کالا از چند کشور عبور کند و از این رو با مقررات چند کشور مواجه باشیم.

بنابراین، می‌توانیم نگران باشیم که قوانین کشورهای مختلف می‌تواند بر دعاوی مربوط به خسارت ناشی از یک حمل، ناظر باشد. از آنجا که این وضعیت مؤسسات حمل را با مشکلات زیادی مواجه می‌کند و صاحبان کالا را در سردرگمی قرار می‌داد، به تدریج در این زمینه ضوابط بین‌المللی عرضه شد.

کنوانسیون‌هایی شکل گرفت و مسئولیت مؤسسات حمل در آنجا تعریف شد و کنوانسیون‌های مختلفی نیز برای حمل‌های هوایی، ریلی و جاده‌ای تنظیم گردید. در این کنوانسیون‌ها، علاوه بر



تعیین مواردی که مؤسسات حمل از مسئولیت مبرا هستند، محدودیت‌هایی نیز برای مبالغ مسئولیت آنها در نظر گرفته شد.

اگر قیمت کالا در بارنامه مشخص نباشد، مسئولیت مؤسسه حمل به موجب همین ضوابط بین‌المللی، محدود به مبالغ معینی است که صاحب کالای می‌تواند تا آن حد ادعای خسارت کند.

اما طبیعی است که صادر کنندگان یا وارد کنندگان کالا به این اکتفا ننموده و پوشش‌های بیمه‌ای کافی تهیه می‌کنند. یکی از این پوشش‌ها، بیمه‌نامه باربری است. در این بیمه‌نامه، بیمه‌گر مسئول کلیه خسارت‌هایی است که در حین حمل واقع می‌شود. اگر پوشش کامل باشد و بیمه از نوع «A» یا «All Risk» سابق باشد، پوشش، تقریباً کامل است. اما به موجب یک قاعده بیمه‌ای (اصل جانشینی) بیمه‌گر جانشین حقوق صاحب کالا می‌شود و برای مطالبه خسارت به مؤسسه حمل مراجعه می‌کند. در اینجا بیمه‌گر



به دو طریق می‌تواند حقوق خود را مطالبه نماید:

۱) تا حدودی که صاحب کالا حق داشته است؛ یعنی با همان محدودیت مبلغی که در کنوانسیون‌های بین‌المللی تعیین شده است.

۲) تا میزانی که خودش خسارت پرداخته است.

ممکن است بیمه، بیمه ناقصی باشد و شامل خسارت نشود و یا به میزان کمی خسارت به آن تعلق گیرد، به همان میزانی که بیمه‌گر خسارت پرداخته است، می‌تواند مطالبه کند. اگر بیمه کامل نباشد و خسارتی که بیمه‌گر پرداخت

## **جباری: قوانین کشورهای مختلف می‌تواند بر دعوی مربوط به خسارت ناشی از یک حمل، ناظر باشد. از آنجا که این وضعیت مؤسسات حمل را با مشکلات زیادی مواجه می‌کند و صاحبان کالا را در سردرگمی قرار می‌داد، به تدریج در این زمینه ضوابط بین‌المللی عرضه شد**

می‌کند، کمتر از میزانی باشد که مؤسسه حمل در مورد آن مسئول است، صاحب کالا می‌تواند بقیه خسارت را از مؤسسه حمل مطالبه نماید. ولی به هر حال با داشتن پوشش بیمه‌ای، مشکل صاحب کالا حل می‌شود و اگر مؤسسه حمل بر اساس ضوابط بین‌المللی یا شرایط بارنامه، معادل خسارت واقعی، خسارت نمی‌پردازد، زیان متوجه بیمه‌گر است؛ زیرا از لحاظ مبلغ، حق رجوع بیمه‌گر محدود می‌شود. بیمه‌گر هم در مقابل حق بیمه‌ای که دریافت کرده است می‌تواند خسارت‌ها را تأمین کند. در مقرراتی که در این خصوص وجود دارد، مؤسسات حمل برای آن که مسئولیت خود را از جهت دیگری هم محدود نمایند، نوعی مرور زمان را هم مطرح می‌کنند. براین اساس، مدت زمان معینی برای مراجعه صاحب کالا و مطالبه خسارت از سوی او در نظر گرفته می‌شود و چنانچه صاحب کالا بعد از انقضای این مدت مراجعه کند، عملاً مسئولیت مؤسسه حمل منتفی خواهد بود. این مسأله در مورد بیمه‌گری که جانشین صاحب کالا می‌شود نیز صادق است.

در مواردی مشاهده می‌شود که خسارت دیر اعلام می‌شود. صاحب کالا که کالاهایش در انبار مانده و از وقوع خسارت دیر اطلاع پیدا کرده است، پس از گذشت زمان مقرر،

مسئله را به بیمه‌گر اطلاع می‌دهد. در این صورت بیمه‌گر فقط خسارتی را که می‌تواند از مؤسسه حمل دریافت کند به صاحب کالا می‌پردازد؛ یعنی قصور بیمه‌گذار باعث می‌شود که مسئولین مؤسسه حمل از مسئولیت مبرا شود. از آنجا که حمل بین‌المللی از قدیم وجود داشته و حجم واردات هم زیاد بوده و در عین حال مقداری صادرات هم داشته‌ایم همیشه به همه کنوانسیون‌ها علاقه وجود داشته است. کنوانسیون CMR برای حمل جاده‌ای، کنوانسیون‌هایی برای حمل با قطار، مقررات «یورک آنت ورپ» برای حمل‌های دریایی و مقررات «یاتا» برای حمل‌های هوایی است. ما هم به این کنوانسیون‌ها ملحق شده‌ایم و آنها را رعایت کرده و از آنها استفاده می‌کنیم. مسئولیت مؤسسات حمل و نقل در حمل‌های داخلی تا این اواخر ناشناخته بود؛ یعنی به خاطر این که بیمه خوبی وجود نداشت، تجار کمتر می‌توانستند خسارت خود را از مؤسسات حمل مطالبه کنند. اخیراً چند سالی است بیمه مسئولیت حمل داخلی ارایه می‌شود و شرکت‌های بیمه در این زمینه فعالیت می‌کنند.

○ آسیا: دکتر جباری به مبنای حقوقی بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل بین‌المللی و تشکیلات خاصی که با



توجه به اقتضای این فعالیت شکل گرفته‌اند و همچنین سوابق این بیمه در کشور اشاره کردند. در ادامه از خانم غانم درخواست می‌شود ضمن معرفی انواع بیمه‌های مسئولیت متصدیان حمل و نقل بین‌المللی، نیازهای بیمه‌ای خاص



دست‌اندرکاران این بخش از صنعت حمل و نقل را که در حال حاضر مؤسسات بیمه داخلی آنها را عرضه می‌کنند معرفی نمایند.

● خانم غانم: سؤال مطرح شده شامل دو بخش می‌باشد. در بخش نخست به آن دسته از بیمه‌نامه‌های مسئولیت متصدیان حمل و نقل بین‌المللی که در حال حاضر توسط شرکت‌های بیمه ارایه می‌گردد، اشاره می‌شود.

۱- بیمه طرح تضمین: موضوع این بیمه‌نامه، تأمین تعهدات شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در مقابل گمرک است. در این بیمه‌نامه، پرداخت حقوق و عوارض گمرکی، سود بازرگانی، جرایم قانونی و فقدان تمام یا قسمتی از کالا که به صورت ترانزیت حمل می‌شود، تحت پوشش قرار می‌گیرد. این بیمه‌نامه در مقایسه با سایر بیمه‌نامه‌های رایج در کشور، جدید است و برای اولین بار در کشور توسط بیمه آسیا عرضه شد.

۲- بیمه کارنه تیر: این بیمه‌نامه، مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی را در چارچوب مقررات کنوانسیون «تیر» در مقابل گمرک کشورهای که کالا از آن مسیر ترانزیت می‌شود تحت پوشش قرار می‌دهد. اتاق بازرگانی در چارچوب کنوانسیون «تیر» و توافقات انجام شده به عنوان مؤسسه ضامن عمل می‌نماید.

۳- بیمه مسئولیت مؤسسات حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (C.M.R): موضوع این بیمه‌نامه، بیمه مسئولیت مؤسسات حمل و نقل بین‌المللی در مقابل صاحبان کالا و در رابطه با راه‌نامه‌هایی است که توسط مؤسسات حمل و نقل بین‌المللی صادر می‌شود، مشروط بر اینکه این راه‌نامه‌ها مطابق شرایط کنوانسیون «C.M.R» صادر شده باشند.

در پاسخ به بخش دوم سؤال، همان‌طور که استحضار دارید، صنعت حمل و نقل، یکی از مهم‌ترین و گسترده‌ترین صنایع خدماتی می‌باشد که با توجه به تنوع شیوه‌های حمل و نقل (زمینی، دریایی و هوایی) و وجود توافق‌نامه‌ها و کنوانسیون‌های متعدد و به تبع آن بارنامه‌های مختلف از جمله «TBL»، «FBL»، بارنامه‌های هوایی و بارنامه‌های صادره توسط شرکت‌های راه‌آهن که هر یک از آنها محدوده مسئولیت‌های حمل‌کننده، فورواردر (Forwarder) و ... را تعریف و مشخص نموده است.

در بیشتر کشورها، برای هر یک از این‌گونه تعهدات، بیمه‌نامه‌های خاصی تدوین گردیده است که متأسفانه به ندرت چنین پوشش‌های بیمه‌ای در بازار بیمه ایران یافت می‌شود. ضروریست در این خصوص با کمک و مشورت انجمن‌های تخصصی حمل و نقل و با مشورت آگاهان این صنعت و تداوم همکاری بین دو صنعت بیمه و حمل و نقل، بازار بیمه داخلی در این زمینه بیشتر فعال گردد.



○ آسیا: با توجه به مطالبی که مطرح شد به نظر می‌رسد، خدمات شرکت‌های بیمه در بخش مسئولیت متصدیان حمل بین‌المللی هنوز در آغاز راه قرار دارد و می‌بایست برای دستیابی به وضعیت مطلوب در این بخش تلاش‌های بسیاری صورت گیرد. آقای مظلومی لطفاً مشکلات و موانع توسعه این رشته را تشریح نماید.

● آقای مظلومی: شرکت‌های حمل عوامل اقتصادی هستند که فعالیت آنها همانند سایر عوامل اقتصادی باید سودآور باشد تا بتوانند به اهداف خود دست یافته و بازارهای جدیدی برای خود ایجاد کنند. وقتی از حمل بین‌المللی

صحبت می‌کنیم از یک مجموعه عوامل اقتصادی صحبت می‌کنیم که اگر نتوانیم خدمات مورد نیاز آنها را ارائه کنیم عملاً این عرصه را در اختیار رقبای خارجی آنها قرار داده‌ایم. براین اساس، می‌بایست بار



عوامل را با هم ببینیم. نباید تنها به یک عامل نگاه کرد و عوامل دیگر را ندید. اینها مثل دنده‌های یک چرخ دنده‌اند، مثل یک سیستم، همه زیرمجموعه‌هایشان را باید با هم دید. به نظر می‌رسد در بسیاری از موارد، دوستانی که در صنعت حمل فعال هستند به اندازه کافی با کنوانسیون‌ها و مسئولیت‌هایی که از آنها ناشی شده و متوجه ایشان است، آشنا نیستند. بنابراین، نوعی عدم تفاهم یا عدم هم‌زبانی بین تولیدکننده بیمه و مصرف‌کننده آن شکل می‌گیرد. در کنار این مسأله، متأسفانه در پاره‌ای موارد، ملاحظه می‌شود کارشناسان شرکت‌های بیمه هم درک دقیق و کافی از این نوع بیمه‌ها ندارند. بیمه مسئولیت کالا نیست. ماهیت

ریسک‌هایی که فعالیت این عوامل اقتصادی داخلی را تهدید می‌کنند، کاهش دهیم و آن را از روی دوششان برداریم. اگر بیمه‌گران بتوانند بار ریسک‌ها را از دوش این بخش از اقتصاد بردارند، در نتیجه کمک بزرگی به فعالان و مدیران این بخش انجام شده است و آنها خواهند توانست با فراغ‌بال بیشتری به فعالیت بپردازند. بدیهی است، تحقق این مسئله تابع متغیرهای بسیاری است ولی در محدوده بحث ما در بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل بین‌المللی خلاصه می‌شود. صنعت بیمه در ارائه این خدمت، اعم از این که به صورت حرفه‌ای به آن نگاه شود یا تجاری، با پذیرش ریسک‌ها می‌بایست سعی کند فشار ناشی از آنها را بر شرکت‌های حمل بین‌المللی کاهش دهد. اما چگونگی انجام این وظیفه به اشکال مختلفی می‌تواند صورت بپذیرد. بیمه مسئولیت حمل، قائم به ذات نمی‌تواند وجود داشته باشد و قراردادی بین دو طرف، یعنی صاحب کالا و مؤسسه حمل، تنظیم می‌شود. شرکت بیمه در نقش عامل سوم وارد شده و مسئولیت ایجاد شده در ارتباط با این قرارداد را پوشش می‌دهد. پس شرکت‌های بیمه به عنوان یک عامل خارجی وارد این فعالیت می‌شوند. قراردادهای حمل نیز به نوبه خود تابعی از عوامل دیگر هستند. این قراردادهای زیر لوای کنوانسیون‌های بین‌المللی قرار دارند که خود کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز براساس شیوه حمل، تابع جایگاه متصدی حمل و یا روش دریافت کرایه‌های حمل هستند. بر این اساس، وقتی همه این عوامل را کنار هم می‌گذاریم و از بیمه مسئولیت متصدیان حمل صحبت می‌کنیم، در واقع بیمه‌نامه پیچیده‌ای مطرح می‌شود که عوامل و متغیرهای متعددی در آن دخالت دارند و اگر بخواهیم ریسک صنعت حمل و نقل را در حوزه مسئولیت‌های آن درست پوشش بدهیم، باید همه این

### **مظلومی: شرکت‌های بیمه سعی می‌کنند یک مقدار برای خود محدوده‌های ایمن ایجاد کنند. به این معنا که بخشی از مسئولیت‌هایی را که در کنوانسیون‌های مختلف در رابطه با این بارنامه‌ها یا راه‌نامه‌ها وجود دارد می‌پذیرند، ولی در مقابل، بخش دیگری را نمی‌پذیرند**

بیمه مسئولیت با بیمه کالا فرق می‌کند. مسئولیت شرکت بیمه با احراز مسئولیت بیمه‌گذارش گره خورده است و شرکت بیمه تا زمانی که مسئولیت بیمه‌گذار احراز نشود، نقشی نخواهد داشت. نکته دیگر مربوط به زمانی است که شرکت‌های بیمه ما سعی می‌کنند یک مقدار برای خود محدوده‌های ایمن ایجاد کنند. به این معنا که بخشی از مسئولیت‌هایی را که در کنوانسیون‌های مختلف در رابطه با این بارنامه‌ها یا راه‌نامه‌ها وجود دارد می‌پذیرند، ولی در مقابل، بخش دیگری را نمی‌پذیرند و حاضر نیستند به آنها



پوشش بدهند. در این صورت بیمه ناقص است. یعنی بیمه‌نامه‌ای با موضوع مسئولیت صادر شده ولی به طور کامل و صحیح مسئولیت را پوشش نداده است. به بیان دیگر، شرکت‌های بیمه سبک و سنگین کرده و این پوشش را به شکل گزینشی ارایه می‌کنند. برآیند این دو نکته، معضلی را ایجاد می‌کند که نوعی ناهم‌زبانی و یا عدم فهم مشترک نتیجه آن است و به دنبال آن نه شرکت بیمه از این قرارداد رضایت دارد و نه مؤسسه حمل و نقل.

ذینفع‌های این بیمه‌نامه‌ها متصدیان حمل نیستند، بلکه کسانی هستند که کالای آنها آسیب می‌بیند و شرکت حمل در مقابل آنان ملزم به جبران خسارت است. بدین ترتیب این گروه نیز دچار مشکل می‌شوند. تا قبل از سال ۱۳۷۰ در بخش بیمه‌نامه‌های مسئولیت متصدیان حمل و نقل بین‌المللی فعالیتی وجود نداشت و از اوایل دهه ۷۰ تدریجاً این کار شروع شد. در آن مقطع به مقدار کافی در این زمینه آشنایی وجود نداشت. برای ارایه بیمه طرح تضمین در حدود سه سال وقت صرف شد. یعنی از زمان مطرح شدن آن تا زمانی که توسط شرکت‌های بیمه عرضه شد، حدوداً سه سال طول کشید. این کند بودن و حرکت لاک‌پستی سازمان‌های بیمه‌ای، یک نقص و عامل بازدارنده است.

بسیاری از مسائل ما به کند بودن شرکت‌های بیمه و عدم واکنش سریع آنها بازمی‌گردد. مسأله دیگری که مطرح است، صدور انحصاری برخی از بیمه‌نامه‌ها است.

باید به دو واقعیت توجه کرد. اصولاً این بیمه‌نامه‌ها خود به خود شکل نمی‌گیرند، بلکه روی اینها کار می‌شود و برای این کار هزینه، وقت و انرژی بسیاری صرف شده است. در حال حاضر در کشور ما حقوق مالکیت معنوی وجود ندارد. کسی که طرحی را ابداع کرد، حداقل تا مدتی می‌بایست حق و حقوق مربوطه برای او محفوظ باشد. باید توجه داشت که اصولاً رقابت در بخش خدمات روی خود کالا انجام نمی‌گیرد. کالاهای خدماتی خیلی تغییر و تقلید پذیرند و به مجرد اینکه وارد بازار شوند، هیچ چیز پنهانی در آن نیست، در نتیجه خیلی زود دیگران می‌توانند از آن تقلید بکنند و همان را و یا با مقداری تغییر، عرضه کنند. در نتیجه طراحان چنین بیمه‌نامه‌هایی اصولاً امید چندانی به حق معنوی خود ندارند و از حقوق مالکیت معنوی روشنی برخوردار نمی‌باشند.

در این شرایط، طبیعی است که رقبا باید بدانند که کالای خدماتی چگونه حفظ می‌شود. به نظر می‌رسد که در بخش خدمات، تولیدکنندگان نمی‌توانند روی تقلید ناپذیر بودن سرمایه گذاری کنند؛ بلکه این امر معطوف به نحوه خدمت رسانی آنها خواهد بود. بنابراین، نوآوری در این حوزه‌ها، حول شیوه‌های ارایه خدمت و نه خود خدمت، شکل می‌گیرد. در این مورد نیز از یک طرف شرکت‌های بیمه، انواع مختلفی از بیمه‌های مسئولیت را عرضه می‌کنند و از طرف دیگر، متقاضیان هم پوشش‌های خاصی را درخواست می‌کنند. ارایه پوشش به شکل انفرادی به هر یک از متقاضیان کار مشکلی است. بدین ترتیب، تدریجاً این کارکرد به سندیکاها و انجمن‌های صنفی منتقل می‌شود و آنها به عنوان یکی از طرف‌های اصلی قرارداد با تجمیع تقاضاها به مذاکره با تولیدکننده، یعنی بیمه‌گر می‌نشینند. البته طرف واقعی خود شرکت‌های حمل هستند و انجمن صنفی نقش کاتالیزور را ایفا می‌کند.





بین‌المللی صادر شده، با بیش از سیصد عضو، در بین انجمن‌های حرفه‌ای حمل و نقل بین‌المللی، بزرگ‌ترین هستیم.

تا اواخر دهه ۶۰، بیشتر ما، نیازهای بیمه‌ای خود را از خارج تأمین می‌کردیم و دلایل مهمی هم برای این کار

داشتیم. یکی آن که نظام بیمه‌ای ما همین بود که جناب دکتر جبجاری گفتند و متأسفانه هنوز هم همین نظر ملاحظه می‌شود. ما در حکم «امین» و «وکیل» هستیم در حالی که اسنادی که ما صادر و مصرف می‌کنیم، (از بارنامه، «CMR»، «کارنه تیر» و «...») همه براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی است که از قضا، ایران هم عضو آن است. بنابراین مسئولیت‌های ما براساس قانون تجارت ایران اندازه گرفته نمی‌شود، حتی اگر در همان کنوانسیون‌ها هم، نقش «امین» و «وکیل» را داشته باشیم.

البته اواخر دهه ۶۰ علیرغم ناوگان فرسوده‌ای که داشتیم و کرایه کمی که می‌گرفتیم، با شور حضور بیشتر در صحنه حمل و نقل بین‌المللی، با بیمه‌ای موسوم به «C.M.R.» و همه کاستی‌هایی که داشت، ساختیم و به بازار بیمه ایران وصل شدیم.

در میانه دهه ۷۰ و شروع رشد ترانزیت، با کمک شرکت سهامی بیمه آسیا، بیمه مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در مقابل گمرک ایران، طراحی و عرضه شد که تا این لحظه بهترین نمونه همکاری صنف ما و صنعت بیمه است.

از این به بعد بود که امکان بهبود بیمه «CMR» هم فراهم شد. هرچند هرگز از بیمه «کارنه تیر» بهره درست نبردیم، اما این را کمتر به بیمه آسیا نسبت می‌دهیم و بیشتر بایستی با اتاق بازرگانی که سازمان ضامن است، بحث کنیم. همینطور در رابطه با «بیمه مسئولیت برگشت سالم کانتینر»، هرچند تلاش شرکت بیمه آسیا در این زمینه مطلوب بود اما باز هم با انجمن کشتیرانی بایستی بحث کرد. حرفه ما با طیف وسیعی از سازمان‌ها و گروه‌ها در ارتباط است. بنابراین از صنعت بیمه هم انتظار داریم اینک که پیوندمان مستحکم

بدیهی است در این ترکیب، احتمال بروز برخی مفاسد نیز وجود دارد که می‌بایست با معاضدت بیمه‌گران و انجمن‌های صنفی این موارد بررسی شده و به نحو مقتضی ضایعات به حداقل برسد. به نظر می‌رسد، می‌بایست بیمه‌گران با مشاوره انجمن صنفی، بازارهای جدید را شناسایی کرده و در کنار آن متناسب با تقاضاهای جدید، بیمه‌نامه‌های جدیدی را طراحی و عرضه کنند. به این ترتیب هم بخش حمل بین‌المللی از پشتوانه کافی و مطمئن برای توسعه فعالیت‌هایش برخوردار می‌شود و هم اهداف تجاری شرکت‌های بیمه تأمین می‌شود.

**○ آسیا: تا این جای بحث موضوع بیشتر از زاویه دید بیمه‌گران مطرح شد. شایسته است از منظر یک بیمه‌گذار هم این بیمه مورد ارزیابی قرار گیرد. آقای زبرجدان نظر جنابعالی به عنوان یکی از مدیران با سابقه در صنعت حمل و نقل در مورد مشکلات بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل بین‌المللی چیست؟**

**● آقای زبرجدان:** از توجه بیمه آسیا به این موضوع مهم تشکر می‌کنم. ما با این شرکت خاطراتی گاه شیرین و گاه تلخ داریم.

بنده از طرف انجمن صنفی خودمان صحبت می‌کنم. انجمن ما (انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران) پس از انجمن شرکت‌های ساختمانی، از قدیمی‌ترین انجمن‌ها است. هر دوی ما، چون کار تخصصی می‌کردیم، در دوران پس از انقلاب اسلامی هم دوام آوردیم و فقط عنوان «سندیکا» به «انجمن» تغییر کرد. در حال حاضر از حدود هزار مجوزی که برای فعالیت در حوزه حمل و نقل

**زبرجدان: در میانه دهه ۷۰ و شروع رشد ترانزیت، با کمک شرکت سهامی بیمه آسیا، بیمه مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در مقابل گمرک ایران، طراحی و عرضه شد که تا این لحظه بهترین نمونه همکاری صنف ما و صنعت بیمه است**

است با استفاده از نیروهای متخصص با ما همکاری بیشتری داشته باشد.

فکر می‌کنم در برخی موارد، بیمه‌گذاران - البته این منحصر به شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی نیست - از بیمه‌هایی که می‌خرند، هم بهره‌برداری‌های غیر بیمه‌ای می‌کنند و هم با نیت ورود خسارت عمل می‌کنند. این معضلی است که باید با همکاری بین انجمن‌های حرفه‌ای حمل و نقل بین‌المللی و صنعت بیمه برای آن راهکار پیدا کرد. ما مایلیم شرکت‌های بیمه سود معقولی داشته باشند تا همکاری‌های موجود استمرار یابد و به همین دلیل در مدیریت خسارت، آماده کمک هستیم. اما از طرف دیگر از صنعت بیمه انتظار سرعت عمل داریم. می‌توانیم برای تنظیم و طراحی یک بیمه‌نامه چندین سال صبر کنیم، اما نمی‌توانیم در مورد مثلاً جراحی یا بیماری پیش آمده برای راننده‌ای در فلان کشور خارجی، روزها به دنبال مسئولین بیمه در ایران باشیم. به همین دلیل بیشتر ما این‌گونه بیمه‌ها را در خارج از ایران تهیه می‌کنیم و در تعجبیم (و بسیار راضی) که مشکل رانندگان ما را مثلاً این شرکت بیمه «کولونیا» چه ساده و



سریع حل می‌کند.

○ آسیا: آقای مظلومی شما هم در زمینه‌های علمی و نظری دارای تجربه هستید و هم در صنعت بیمه از تجربه‌های علمی برخوردارید. چه پیشنهادی برای توسعه این بیمه دارید. صنعت بیمه کشور فصل مهمی از حیات خود را تجربه می‌کند. متولیان و مدیران مرحله‌گذار اعتقاد دارند افزایش ظرفیت بیمه‌گری، توسعه خدمات بیمه و تخصصی شدن فعالیت‌ها برخی از نتایج خصوصی‌سازی است. به نظر شما این تغییرات چه تأثیری را در این بخش از خدمات بیمه بر جای می‌گذارد؟

● آقای مظلومی: بحث خصوصی‌سازی صنعت بیمه مسأله جدیدی نیست و از سال‌های قبل از دهه ۷۰ مطرح بوده است. در آن زمان، تعداد اندکی با این مسأله موافق بودند یا به آن فکر می‌کردند. عده‌ای آینده را می‌دیدند که چه خواهد شد ولی صدایشان را هم بلند نمی‌کردند؛ چون مورد عتاب قرار می‌گرفتند. بعدها این شرایط تا حدودی تغییر کرد و این مسأله توسط مجلسین محترم شورای اسلامی و شورای نگهبان به تصویب رسید؛ به طوری که هیچ‌کس علناً مخالفتی را با آن ابراز نکرد. تغییر شرایط چیزی نبود که یک شبه ایجاد شود و علت را نهایتاً باید در عملکرد یک بخش اقتصادی جستجو کرد. یک بخش اقتصادی که قرار است به سایر بخش‌های اقتصاد کشور خدماتی را ارائه نماید. برخی معتقدند که ما تا به حال بخش خصوصی نداشته‌ایم، حتی قبل از انقلاب هم بخش خصوصی به معنی واقعی وجود نداشته است؛ چون بخش خصوصی بدون وجود بازار رقابتی معنایی ندارد. اصل و هدف، رقابتی شدن بازار است، نه خصوصی شدن. ولی خصوصی شدن یک مرحله برای رقابتی شدن است. هر بازی، قانون و قاعده خاص خودش را دارد. بازی خصوصی‌سازی هم قانون دارد. در این عرصه در یک قالب کلی قیمت و بازار همه چیز را تعیین می‌کنند. البته منظور این نیست که بلافاصله همه چیز را آزاد کنیم، یعنی بعد از ۲۰ سال، یک شبه همه چیز آزاد شود. ولی تا وقتی نتوانیم بر روی قیمت‌ها رقابت کنیم، تا زمانی که تعرفه و کنترل‌های فیزیکی در بازار وجود دارد، حضور بخش خصوصی به خودی خود معجزه نخواهد کرد. اما چاره‌ای



● **دکتر جباری** : من یک نظر کلی درباره خصوصي سازي دارم . از قديم گفته اند دولت تاجر خوبي نيست . قصد بنده تأييد و يا اثبات اين مطلب نيست . عكس اين مطلب نيز مطرح است كه تاجر هم نمي تواند به خوبي مصالح



اقتصادي و اجتماعي کشور را رعايت کند . من نمي توانم يکي از دو نظر را بر ديگري ترجيح دهم ، فقط آنچه كه من استنباط مي كنم ، اين است كه در مقطعي از زمان ، در کشور دولتي شدن و ملي شدن خوب است ولي در مقطعي هم ، خصوصي شدن ممكن است خوب باشد .

در زماني كه شركت هاي بيمه ملي اعلام شدند ، اين كار اجتناب ناپذير بود و آنها به درستي ملي شدند . اين پيشنهاد به دو دليل بود : اول اينكه شركت هاي خصوصي اگر باقي مي ماندند ، نمي توانستند خودشان را اداره كنند ؛ به خصوص شركت هايي كه شريك خارجي داشتند ، ادامه فعاليتشان با مشكل مواجه مي شد . دليل دوم اينكه ، همان شركت هاي خصوصي هم كه آقاي دكتر مظلومي به آنها اشاره كردند ، خيلي به توسعه بيمه در کشور كمك نكردند . شايد اگر فعاليت آنها ادامه پيدا مي كرد ، بعضي از آنها مي توانستند در اينده شركت هاي موفق باشنند . در آن مقطعي كه شركت هاي بيمه ملي شدند ، ضرري متوجه كسي نشد . بيمه به دست شركت هاي دولتي كه مورد اعتماد مردم بودند افتاد . پس مي توان گفت كه ملي شدن شركت هاي بيمه ، اگرچه در بعضي موارد داراي مسائل و مشكلاتي هم بود ولي اصل و اساس اين تصميم كار مفيدي بوده است . اما به نظر من يك تصميم نمي تواند براي هميشه باقي بماند . بعدها كه قانون اساسي به تصويب رسيد و اصل ۴۴ ، بيمه را در بخش دولتي قرار داد ، اين طور نتيجه گرفته شد كه در اينده هم بخش خصوصي نمي تواند در اين صنعت فعاليت كند كه البته به نظر من قانون اساسي با آن تعبيری كه خودم مي كنم فعاليت بيمه اي براي بخش خصوصي را منع نكرده

هم به جز اين نداريم ، به تدريج بايد ضمن حذف كنترل ها زمينه يک بازار رقابتي را فراهم آوريم . همانطور كه عرض كردم ، هدف صرفاً ايجاد بخش خصوصي نيست ؛ چرا كه بخش خصوصي ايزاري براي ايجاد فضاي رقابتي است كه نهايتاً مصرف كننده با بهترين كيفيت و كمترين قيمت بتواند محصول مورد نظر خود را بدست آورد .

يکي از دلایلي كه خصوصي سازي را ايجاد كرد اين بود كه عملکرد شركت هاي بيمه ما نشان داد كه در قالب دولتي از كارايي و اثر بخشي كافي برخوردار نيستند . يک نمونه بارز همين بيمه هاي مسئوليت متصدیان حمل و نقل (كانتينر) است كه حدود ۹ سال طول كشيد تا اين بيمه نامه توسط صنعت بيمه کشور ارايه شود . براي بخش خصوصي با اين منطق كار كردن مشكل است و اصلاً آن را نمي پذيرد . فرض بر اين است كه شركت خصوصي به دنبال سود خواهد رفت و اين ايجاد مي كند كه صحيح كار كند و ضمن ايجاد فرصت هاي مناسب ، از فرصت هاي بدست آمده حداكثر بهره برداري را بنمايد . در اينجا لازم مي دانم اين نکته را متذكر شوم كه علي رغم مصوبه شوراي انقلاب - كه در تاريخ ۵۸/۴/۴ به تصويب رسيد - هدف از ملي كردن شركت هاي بيمه همان است كه امروز از طريق بخش خصوصي به دنبال آن هستيم و اين ۲۰ سال ، فرصتي بود كه نشان داد اين روش كار انتخاب شده ، جوابگو نيست . بنا بر اين فكر مي كنم ، بخش خصوصي اين فرصت ها را خواهدديد و سريع از آنها استفاده خواهد كرد . در آن زمان

---

**مظلومي : با خصوصي شدن ، شركت هاي حمل و نقل و شركت هاي بيمه داراي زبان مشتركي خواهند بود و در پي آن سود و منافع هر دو طرف نيز تأمين خواهد شد . يعني هر دو طرف حرفه اي برخورد مي كنند و در اين صورت تمام مسائل روشن خواهد شد**

---

شركت هاي حمل و نقل و شركت هاي بيمه داراي زبان مشتركي خواهند بود و در پي آن سود و منافع هر دو طرف نيز تأمين خواهد شد . يعني هر دو طرف حرفه اي برخورد مي كنند . و در اين صورت تمام مسائل روشن خواهد شد . خيلي راحت تر مي توان به اجرا و پياده كردن قواعد تجاري اقدام نمود و بخش مسئوليت نيز رونق پيدا خواهد كرد .

ولی ما را هم به عنوان عضو قبول کرده‌اند و این بیمه در ایران هم پوشش داده می‌شود. چنانچه هر فرد خارجی که در کشور خود این کارت سبز را خریداری کرده است، در اینجا تصادف بکند و موجب ایراد صدمه بدنی شود و یا خسارت مالی ایجاد کند، آن بیمه‌نامه پوشش لازم را ارائه خواهد داد. کسی که در ایران بیمه کارت سبز را خریداری می‌کند، اگر به کشور خارجی برود، مطابق مقررات آنجا تحت پوشش است. به این نکته هم اشاره کنم که مؤسسات حمل‌ونقل دریایی نیز با مسئولیت سنگینی مواجه هستند و به خصوص در دریا حدود مسئولیت‌ها بیشتر از آن است که بتوان تصور کرد. یک کشتی معمولی می‌تواند چندین برابر قیمت خود به دیگران خسارت وارد کند، یعنی ممکن است به صاحبان کالای کشتی‌های دیگر، سرنشینان خودش، سرنشینان کشتی‌های دیگر، تأسیسات بندری واز همه مهم‌تر، آلودگی محیط زیست که مسئولیتش خیلی سنگین است، خسارت وارد کند. شرکت‌های کشتیرانی به این پوشش‌ها نیاز دارند ولی شرکت‌های بیمه این پوشش‌ها را



به آنها نمی‌دهند، چرا که بیمه‌نامه‌های کشتی به موجب یک شرط - که جنبه بین‌المللی نیز دارد - مسئولیت بیمه‌گر را در مورد هر کشتی به سه چهارم قیمت آن محدود می‌کند. به عنوان مثال حداکثر تعهدی که بیمه‌گر برای یک کشتی ۱۰ میلیون دلاری تقبل می‌کند، ۷/۵ میلیون دلار است و این در حالی است که ممکن است خسارت وارد شده چند برابر این رقم باشد. برای تکمیل این پوشش، مؤسساتی به نام «کلپ‌های P & I» ایجاد شد که کارشان براساس یک رابطه تعاونی است. اینها کشتی‌ها را به عضویت می‌پذیرند و از آنها حق بیمه یا حق عضویت دریافت می‌کنند و پرداخت خسارت‌های مربوط به آنها را تا حد تقریباً نامحدود متعهد می‌شوند. پوشش‌هایی که این کلپ‌ها ارائه می‌دهند،

است و اگر الان هم اجازه داده‌اند که شرکت‌های بیمه خصوصی فعالیت کنند، خلاف قانون اساسی عمل نشده است. به هر ترتیب مسئولین کشور و برنامه‌ریزان سیاست‌های توسعه کشور به این نتیجه رسیدند که اگر می‌خواهند بیمه هم پایه پای دیگر بخش‌های اقتصادی جامعه رونق پیدا کند و نیاز سایر بخش‌های اقتصادی را تأمین نماید، می‌بایست به دست بخش خصوصی سپرده شود. اما تبدیل دولتی به انحصار خصوصی، ضرورتی ندارد. ما می‌توانیم هم بیمه دولتی داشته باشیم و هم بیمه خصوصی. چه بهتر که این دو بخش با هم رقابت کنند. البته در ابتدای کار ممکن است شرکت‌های خصوصی توانایی رقابت با شرکت‌های دولتی را نداشته باشند ولی به تدریج خواهند داشت؛ به خصوص اگر خدمات را با کیفیت خوب ارائه بدهند، می‌توانند در بازار، سهم قابل توجهی داشته باشند با این توضیح می‌توان گفت: در شرایط فعلی با وجود یک بیمه مرکزی توانا و کارآمد، می‌توان فعالیت را بیشتر به بخش خصوصی واگذار کرد. همان طوری که بانک مرکزی نظارت کافی بر بانک‌ها دارد و خطری جامعه را تهدید نمی‌کند و سپرده‌گذاران، چه به بانک دولتی مراجعه کنند و چه به بانک خصوصی، با مشکل خاصی مواجه نخواهند شد. برای اینکه بحث کامل شود، به دو مطلب اشاره می‌کنم. اول: چون موضوع بحث ما مسئولیت متصدیان حمل و نقل است در این جلسه به عمده مسئولیت مؤسسات حمل و نقل اشاره شد. بعضی مسئولیت‌های دیگری هم وجود دارند که می‌توان گفت در سایه قرار گرفته‌اند، از جمله مسئولیت وسایل نقلیه زمینی که در کشور دیگری ایاب و ذهاب می‌کنند و پوشش کارت سبز هم دارند؛ یعنی ما در کشور خودمان یک بیمه مسئولیت - بیمه اجباری مسئولیت - صاحب وسایل نقلیه برای کسانی که در ایران رفت و آمد می‌کنند، داریم. اتومبیل‌های خارجی وقتی به کشور ما وارد می‌شوند، باید یک بیمه مسئولیت خریداری کنند. کامیون‌های ما هم که به کشورهای دیگر می‌روند، بایستی بیمه مسئولیت خریداری کنند. اینکه یک کامیون در هر کشوری که وارد می‌شود، بخواهد یک بیمه بخرد، کار دشواری است. بنابراین، برای حل این مشکل، یک دستاورد بین‌المللی به نام کارت سبز ارائه شد که این بیمه جایگزین بیمه اجباری مسئولیت صاحبان وسایل نقلیه براساس مقررات هر کشور می‌شود. کشور ما از سال ۱۳۵۴ به این کنوانسیون ملحق شد. این کنوانسیون مربوط به اروپاست

خیلی متنوع است. انواع مسئولیت‌ها و حتی خسارت‌هایی که به نقص عضو و مداوای سرنشینان کشتی‌ها، خدمه، مسافری و حتی طرفی که با آن تصادف می‌کنند، مربوط می‌شود را تحت پوشش قرار می‌دهند که این کار را شرکت‌های بیمه انجام نمی‌دهند. این کلپ‌ها با حق بیمه‌ای که دریافت می‌کنند، اقدام به ارایه پوشش‌ها کرده و اگر هم، حق بیمه کم بود در آخر ماه یک حق بیمه تکمیلی می‌گیرند. تعداد زیادی از بنادر دنیا به کشتی‌های بدون پوشش «P & I» اجازه لنگر انداختن نمی‌دهند. ما این‌گونه کلپ‌ها را در ایران نداشتیم. شرکت‌های کشتیرانی ایران، ناچار بودند عضویت کلپ‌هایی را قبول کنند که در جاهای دیگر فعالیت می‌کردند. در اینجا لازم می‌دانم اشاره کنم که تعداد این کلپ‌ها در دنیا کمتر از ۳۰ مورد است. از این تعداد ۱۷ کلپ انگلیسی، یک کلپ نروژی، یک کلپ ژاپنی، یک کلپ چینی و یک کلپ آمریکایی است. در سال ۱۳۷۴، یک کلپ در ایران توسط عده‌ای اهل فن در قشم با عنوان «کلپ P & I آسیایی» دایر شد ولی حمایت کافی از آن انجام نشد. اینکه فعالیت‌های این کلپ، بیمه‌ای است یا غیربیمه‌ای از جمله مشکلات قانونی بود که «کلپ P & I آسیایی» با آن مواجه شد و اخیراً به خاطر ترکیب مدیریتی جدید، فعالیت این کلپ گسترده‌تر شده است. از سوی دیگر، از یک سال پیش، سازمان کنفرانس اسلامی پذیرفته است که این کلپ با عنوان «کلپ P & I اسلامی» متعلق به این سازمان باشد و شخص قابل‌ی که هم در مسائل کشتیرانی و هم در مسائل اقتصادی مهارت دارد، مدیریت آن را بر عهده گرفته است. در

حال حاضر، هنوز این کلپ به حدی که بتواند تمامی پوشش‌ها را ارایه نماید، نرسیده است و هنوز هم اکثر شرکت‌های کشتیرانی، مشتری دیگر کلپ‌ها هستند.

بد نیست به دو مطلب دیگر اشاره کنیم، یکی مؤسسات تعیین خسارت که در ارزیابی خسارت‌های دریایی کمک مؤثری می‌کنند. در ایران کالایی بیمه می‌شود و کالا به کشور دیگری می‌رود. در آنجا خسارت می‌بیند. کارشناس ما نمی‌تواند به آنجا رفته و تعیین خسارت نماید. پس ناچاریم که به مؤسسات تعیین خسارت حرفه‌ای و شناخته شده در سطح بین‌المللی مراجعه کنیم که این خود یک حرفه است و مطلب دوم مشکلی که تا این اواخر با آن روبه‌رو بوده‌ایم، این بود که حمل و نقل ما تقریباً در انحصار مؤسسات خارجی بود. یعنی هم کشتیرانی ایرانی ما بسیار ضعیف بود و عمده واردات ما توسط شرکت‌های کشتیرانی خارجی انجام می‌شد و هم مؤسسات حمل و نقل زمینی ما خیلی ضعیف عمل می‌کردند و حمل و نقل زمینی نیز توسط شرکت‌های خارجی انجام می‌شد و خسارت‌هایی پیش می‌آمد که شرکت‌های بیمه باید آن را می‌پرداختند؛ در حالی که حق رجوع به مؤسسه حمل را داشتند ولی این مؤسسه حمل خارج از ایران بود و دست ما به این راحتی به آن مؤسسه نمی‌رسید؛ چرا که ما از لحاظ مسافرت به خارج و گرفتن ویزا با مشکل مواجه بودیم و به ناچار برای وصول مطالباتمان به مؤسسات «Recovery» رجوع می‌کردیم تا خسارت‌ها را برای ما مطالبه کنند. آنها حق‌الزحمه سنگینی هم می‌گرفتند. در حال حاضر با توجه به اینکه قدرت مؤسسات حمل و نقل دریایی و زمینی ما زیاد شده، ظرفیت و توان انجام صادرات و بخش عمده‌ای از واردات ما را دارند، بنابراین، شرکت‌های بیمه هم راحت‌تر و سریع‌تر به آنها دسترسی خواهند داشت و در مواقع بروز خسارت دچار مشکل نخواهند شد. از این جهت می‌توان گفت که توسعه مؤسسات حمل و نقل و بالا رفتن سطح فعالیت، دانش و کیفیت کارشان به نفع شرکت‌های بیمه نیز شده است.

● **آقای مظلومی:** اصولاً در این حوزه از فعالیت‌های بیمه‌ای، فرض



بر این است که یک شرکت بیمه‌ای باید همه تخصص‌ها را داشته باشد. معمولاً سازمان‌هایی در جوار بازار بیمه وجود دارند که شرکت بیمه نیستند، ولی متخصصان و یا سازمان‌های حرفه‌ای هستند که در مراحل مختلف خدمات کارشناسی مرتبط با خسارت و یا قبل از صدور بیمه‌نامه را ارائه می‌کنند. در بیمه‌های مسئولیت نیز استفاده بیمه‌گران از این سازمان‌ها می‌تواند موجب تسهیل رابطه با بیمه‌گذاران بشود و شرکت بیمه پس از احراز مسئولیت وارد صحنه می‌شود، مگر آنکه به خاطر کنترل بخواهد دخالت کند. البته ایجاد مؤسسات حرفه‌ای و متخصص نیز در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نیست و بایستی براساس نیاز شرکت‌های بیمه و مؤسسات حمل و نقل ایجاد شود. به نظر من، جای این‌گونه مؤسسات حرفه‌ای در کنار صنعت بیمه خالی است. اینها در واقع ابزار صنعت بیمه هستند؛ برای اینکه بتوانند قبل از وقوع خسارت، بازرسی‌های اولیه را انجام بدهند و یا بعد از وقوع خسارت، کارشناسی‌های خسارت را انجام بدهند. اینها کارهای حرفه‌ای است که در دنیا شرکت‌های بیمه الزاماً به آنها نمی‌پردازند. چون این‌گونه مؤسسات در کار خود حرفه‌ای و مسلط هستند، هم مورد وثوق دادگاه‌ها قرار می‌گیرند و هم مورد وثوق طرفین. در حال حاضر یکی از مشکلات ما کمبود و یا نبود این‌گونه مؤسسات است که باید به شروع فعالیت‌گسترده آنها نیز در جوار خصوصی‌سازی امید داشت.

**○ آسیا: بیمه مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل در کشور ما از سابقه چندانی برخوردار نیست و از سوی دیگر با توجه به ماهیت خود از ویژگی‌ها و پیچیدگی‌های خاصی برخوردار است. از این رو توجه به همه ابعاد این موضوع از حوصله یک جلسه خارج است. اما به نظر می‌رسد در همین فرصت مختصر به شکل خلاصه جنبه‌های مختلف آن مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. با توجه به اتمام زمان جلسه از دکتر جباری تقاضا می‌شود به جمع‌بندی مطالب مطرح شده بپردازند.**

**● دکتر جباری:** بحث ما بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل است. ما در اینجا با سه نهاد مواجه هستیم: اول حمل و نقل که می‌بایستی حمل و نقل را خوب بشناسیم. وقتی کشوری روابط بین‌المللی وسیعی دارد، الزاماً حمل و نقلش پیشرفت خواهد کرد و اگر متصدیان حمل و نقل بین‌المللی قابلی در کشور نداشته باشیم، ناچاریم این سرویس را از خارجی‌ها بخریم و بهایش را بپردازیم.

خرسندیم که به خصوص در چند سال اخیر، مؤسسات حمل و نقل بین‌المللی ما چه دولتی و چه خصوصی، فعالیت خود را گسترش داده‌اند. در حوزه متصدیان حمل‌ونقل بین‌المللی، حدود ۱۰۰۰ مؤسسه ثبت شده است از این میان حدود ۳۰۰ مؤسسه فعال هستند و حدود ۱۵۰ مؤسسه به شکل حرفه‌ای فعالیت می‌کنند. من معتقدم مقدار قابل ملاحظه‌ای از این ۱۵۰ مؤسسه حرفه‌ای، خیلی خوب به کار خود آشنا هستند، دانش کافی دارند و حتی بعضی بیمه را خوب می‌شناسند. بنابراین، از این جهت ما خوشحال هستیم که حمل‌ونقل بین‌المللی در کشور ما در حال توسعه است. این مؤسسات حمل و نقل برای فعالیت‌های خود، مسئولیت‌هایی دارند و از این رو با یک بحث جدید مواجه می‌شویم. مسئولیت یک بحث حقوقی بسیار گسترده و پیچیده‌ای است که وقتی جنبه بین‌المللی پیدا کرد، ابعادش وسیع‌تر می‌شود و کسی که بخواهد درباره مسئولیت متصدیان حمل و نقل بحث کند، می‌بایستی از دانش کافی در حوزه حقوق و همچنین از اطلاعات کامل در رشته حمل و نقل برخوردار باشد اما بیمه مسئولیت حمل و نقل نهاد دیگری است که ما بیمه‌گرها متصدی آن هستیم. اگر بخواهیم این بیمه را خوب اداره کنیم، می‌بایستی هم حمل‌ونقل را به درستی بشناسیم و هم مسئولیت را خوب بدانیم و هم با بیمه به اندازه کافی آشنا باشیم. بنابراین کار مشکل است؛ یعنی برای تصدی این کار، نباید انتظار داشت که بتوانیم به سرعت، آن مقدار آگاهی که لازمه عرضه سرویس خوب است، کسب نماییم، در این جلسه انتقاد شد که بعضی از بیمه‌ها چندین سال طول کشید تا به مرحله عرضه رسید. باید عرض کنم کار، کار ساده‌ای نبود، امیدواریم که در آینده این کار سرعت بیشتری به خود بگیرد. اصولاً در بیمه‌های مسئولیت، از ابتدا ضعیف بوده‌ایم، قبل از انقلاب هم ما بیمه مسئولیت نداشتیم. بیمه مسئولیت بعد از انقلاب در ایران مطرح شد و از میان انواع بیمه‌های مسئولیت ارائه شده، مهم‌ترین و مفیدترینش، همین بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل است و امیدواریم که در این زمینه شرکت‌های بیمه هم آن‌قدر پیشرفت کنند که نیازهای یک مؤسسه حمل و نقل را به میزان کافی تأمین کنند و هیچ نیازی به مراجعه به شرکت‌های بیمه خارجی نباشد.