

شناختنامه

بیمه های گوناگون؛

• هادی دست باز

«حسابداران در جریان فعالیتهای شغلی خود به دلایل گوناگون با مسائل بیمه روبرو می شوند. از یک سو بنا بر ضوابط کنترل‌های داخلی باید از پوشش بیمه‌ای داراییها و منابع مؤسسه متنوع اطمینان داشته باشند و از سوی دیگر نیز تعیین داراییها و منابع مؤسسه برآورد و اندازه‌گیری ارزش آنها برای اعلام به شرکتهای بیمه از وظایف حسابداران به شمار می آید و سرانجام به رغم آنکه به طور اصولی اداره امور بیمه مؤسسه‌ها یا مدیریت خطر و ریسک در مؤسسه‌های اقتصادی باید در واحد سازمانی جداگانه‌ای سازماندهی شود، اما در ایران این نقش یا وظیفه نیز از سالهای دور در نزدیک به تمامی مؤسسه‌ها بردوش حسابداران گذاشته شده است و تصمیمگیری، توافق و انعقاد قرارداد در زمینه بیمه داراییها و منابع به طور معمول به وسیله حسابداران انجام می شود و دست کم در زمان حاضر نیز نشانه‌ای از تقویض این مسئولیت به واحدهای دیگر یا واحدهای مربوط در آینده نزدیک به چشم نمی خورد. بنابراین تدوین مجموعه‌ای که شناخت کافی، دقیق و درستی از بیمه‌های گوناگون به دست دهد، می تواند به حسابداران در انجام وظائفشان به نحو مؤثری باری دهد.

حسابدار برای تدوین چنین مجموعه‌ای به آقای هادی دست باز از کارشناسان برجسته و صاحب نام صنعت بیمه کشور روی آورد که ایشان نیز با روی گشاده در این باره به باری ما شتافتند. آقای دست باز علاوه بر تدوین مجموعه پیشگفته زمینه پیدایش و تاریخچه هر یک از بیمه‌های گوناگون را نیز بر آن افزودند تا آگاهیهای کاملتری را در هر زمینه در اختیار استفاده کنندگان این مجموعه قرار دهند که در صفحه‌های آینده از نظر خوانندگان گرامی می گذرد.

حسابدار بدینوسیله همکاری آقای دست باز را در این زمینه ارج می نهد.»

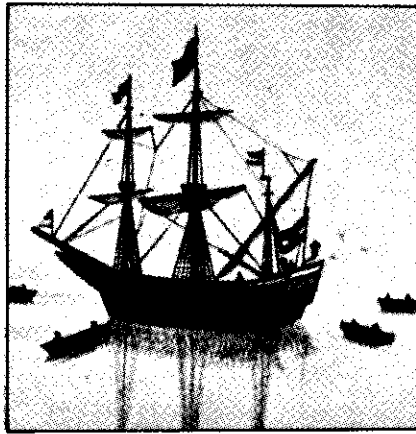
مقدمه

نگاهی به تاریخچه پیدایش بیمه

بر اساس پژوهشهای موجود، این نتیجه به دست آمده است که قدیمیترین نوع بیمه، «بیمه دریایی»^۱ است که از میانه‌های قرون وسطی به سبب نیاز بازرگانان آن روزگار در اروپا ایجاد شد. حمل و نقل از طریق دریا، کالاهای بازرگانان را در معرض خطرات ویژه دریا و مخاطرات دیگری از قبیل راهزنیهای دریایی قرار می داد، به طوری که سرانجام بازرگانان به چاره‌اندیشی برای حفظ دارایی و مایملک خود پرداختند که این چاره‌اندیشیها به پیدایش دانش جدیدی با عنوان «خسارت همگانی»، «آب» «مشترک» و «وام دریایی»^۲ انجامید

1. Marine Insuramce

2. General Average 3. Bottomry Bonds



که این دو پدیده جدید در واقع فصل آغازین بیمه های دریایی به شمار می آیند. البته جز این می توانیم تاریخچه بیمه را به دو دوره تاریخی غیرمدون و مدون تقسیم کنیم.

در مورد دوره غیرمدون نتیجه مطالعات این است که اولین اندیشه بیمه گری به منظور حفظ کالا و مال التجاره ها در مقابل خطر دزدان دریایی و حوادث وسیله حمل، بر پایه اصل تقسیم خطر قرار داشته و به سه سده قبل از میلاد مسیح برمی گردد؛ چه در آن زمان قوم چین برای حمل و جابجایی کالا در آبراه های داخلی، از چندین شناور استفاده کردند تا چنانچه یکی از شناورها غرق شود، کالای موجود در سایر شناورها به سلامت به مقصد برسد.

در دوهزار سال قبل از میلاد مسیح «هامورابی» پادشاه بابل با وضع قوانین ویژه، کالاهایی را که از سایر شهرها و ولایات به کلدی حمل می شد و در معرض خطر غارت و دزدی راهزنان و یا سایر حوادث قرار می گرفت تحت پوشش و حمایت قرار می داد. و خسارت این کالاها از طرف اهالی شهر بابل جبران می شد.

تاریخ گواه دیگری است بر پیدایش این گونه افکار و اندیشه های متعالی که پایه و سرچشمه بیمه و قوانین دریایی امروزه شناخته می شود. تاریخ نویسان و پژوهشگران به این یافته رسیده اند که ساکنان و دریانوردان سواحل دریای مدیترانه، مانند کارتاژها، یونانیها و مردم جزیره «رودس»^۷ به این اصل و قاعده باور داشته اند که خسارت اموال و کالاهایی را که ناخدای کشتی برای نجات کشتی و محمولات آن به دریا می ریزد، باید به وسیله سایر تجاری که مال التجاره آنها سلامت به مقصد رسیده و مالک کشتی جبران شود. و از همین جا، اصل «خسارت همگانی» به عنوان قاعده پذیرفته شد و سالها بعد، قوانین خسارت همگانی در مجموعه قوانین مدون روم که به امر «ژوستینی» امپراتور

روم تدوین شد، جمع آوری گردید و مورد پذیرش کلیه اقوام آن زمان قرار گرفت.

در قرون ۱۱ و ۱۲ میلادی در مجموعه قوانین «اولرن»^۵ و همچنین قوانین مدون شده به وسیله لویی چهاردهم پادشاه فرانسه در سال ۱۶۸۱ و قوانین مصوب سال ۱۷۲۱ در ووتردام به خسارات همگانی اشاره شده و به عنوان اصل کلی پذیرفته شده است.

کلیه محققان، پیدایش بیمه را در یکی از کشورهای اروپایی می دانند و سعی و تلاش بسیار زیادی هم انجام شده تا سرچشمه و محل پیدایش این ابزار مهم اقتصادی به درستی شناخته شود.

گروهی از محققان بر این باورند که بیمه ابتدا در شهر فلاندر (بلژیک فعلی) پای به عرصه حیات نهاد. در این شهر شخصی به نام «کنت دوتون»^۶ در سال ۱۳۱۰ میلادی بنا بر نیاز اهالی و تجار شهر، دفتر بیمه ای تاسیس کرد که مال التجاره بازرگانان را در قبال درصد معینی که دریافت می کرد تحت پوشش بیمه ای در قبال خطرات دریا و حوادث دیگر بیمه می نمود.

دیگر پژوهشگران بر این عقیده اند که بیمه از ابداعات و تراوشات فکری پرتغالیهاست، آنچه می توانیم قاطعانه بر این فرضیه بیزایم این است که پرتغالیها اولین بنیانگذاران بیمه تعاونی بوده اند و آگاهانه از آن استفاده می کردند زیرا فردیناند، پادشاه پرتغال در سالهای بین ۱۳۶۷ تا ۱۳۸۳ مالکان شناورهای با ظرفیت بیشتر از ۵۰۰ تن را مجبور کرده بود از پوشش بیمه تعاونی استفاده کنند.

در طول چندین سده این گونه تأمین ها و در واقع پوششهای بیمه ای، به منظور رونق امور تجاری در کشورهای مختلف جهان رواج پیدا کرد، این تحول و

۵. «اولرن» نام یک جزیره فرانسوی در ساحل اقیانوس اطلس بوده است که مجموعه آرا صادر شده در قرون ۱۱ و ۱۲ میلادی در رابطه با حقوق و تجارت دریایی در آنجا جمع آوری شده است.

6. Comte de Bethune

گسترش فکری و کاربرد شیوه های جدید تا آنجا پیش رفت که اولین بیمه نامه باریبری به شکل مدون و علمی آن، بر اساس دریافت حق بیمه و اعطای پوشش بیمه ای بنا به درخواست بازرگانان شهرهای «فلورانس»^۷، «لمباردی»^۸، «وینیز»^۹ و «جنوا»^{۱۰} صادر شد.

در اواسط سده شانزدهم میلادی، شهر فلورانس تبدیل به مرکز عمده ای برای صدور بیمه نامه های باریبری دریایی گردید و تعدادی از تجار بر اساس نرخهای یکنواخت و همسان بیمه نامه باریبری صادر می کردند. این تجار در واقع نقش بیمه گران امروزه را به عهده داشتند. اولین و قدیمیترین سند برجای مانده از بیمه نامه های آن زمان، بیمه نامه باریبری مربوط به کشتی «سانتا کلارا»^{۱۱} است که محموله آن برای سفری از بندر «جنوا» به «مایورکا»^{۱۲} تحت پوشش بیمه ای قرار گرفته بود. از نکات مهم این بیمه نامه، شرط استثنای تغییر مسیر حرکت کشتی بوده است که امروزه هم جزء استثنائات بیمه نامه های باریبری است.

در بررسی اسناد به جا مانده از این دوره تاریخی، به سندی از شهر «توسکان»^{۱۳} برمی خوریم که در ۲۴ آوریل ۱۳۸۴ صادر شده و چهار عدل پارچه را برای انتقال از شهر «بیزا»^{۱۴} به شهر «ساونا»^{۱۵} تحت پوشش بیمه ای قرار داده بود.

از دیگر اسناد مدون به جا مانده در زمینه بیمه نامه باریبری، بیمه نامه هایی است که در اوایل قرن شانزدهم در لندن صادر شده است و در واقع تاریخ دقیق این اسناد ۲۵ سپتامبر ۱۵۴۷ است. در سال ۱۵۶۵ بیست و دو نفر از تجار انگلیسی که در کار صدور بیمه نامه های باریبری فعالیت داشتند ورق بزیند

7. Florence 8. Lombardy

9. Venise 10. Genoa 11. Santaccara

12. Majorca 13. Toscane

14. Piza 15. Savena

۱۶. Rhodes از جزایر یونان است

محمولات کشتیهای «دراگون»^{۱۶} و «لی زارد»^{۱۷} و «اسپرانس»^{۱۸} را بیمه کردند.

فعالیت‌های بیمه‌ای در حدود ۲۰۰ سال در دست بیمه‌گران انفرادی باقی ماند تا در ابتدای قرن هجدهم میلادی با تأسیس شرکتهای بیمه این گونه فعالیتها به شرکتهای بیمه منتقل شد و زمان فعالیت بیمه‌گران فردی سپری شد.

فرزهای هیجده و نوزده از لحاظ توسعه و گسترش بیمه‌های دریایی از اهمیت خاصی برخوردار است. زیرا در این دو قرن قوانین مربوط به بیمه تصویب و به اجرا گذاشته شده بیمه‌گران اروپایی به فکر افتادند که برای حل مشکلات پیچیده بیمه بازربری و خسارت‌های مربوط به آن قوانین و مقررات یکسواختی تدوین کنند تا در صورت بروز اختلاف بین بیمه‌گر، بیمه‌گذار، حمل‌کننده و سایر دست‌اندرکاران حمل و نقل دریایی، محاکم قضایی بتوانند با استناد به آن، احکام خود را صادر کنند. به همین جهت اولین گردهمایی بین‌المللی به منظور تدوین این گونه قوانین در سال ۱۸۶۰ میلادی در شهر گلاسگو^{۱۹} و چهار سال بعد کنفرانس دیگری در شهر «بورک»^{۲۰} تشکیل شد که دستاورد این دو اجلاس مهم تصویب قوانین و مقرراتی بازده ماده‌ای بود. بدنبال این دو گردهمایی مهم، دو کنفرانس دیگر به ترتیب در سالهای ۱۸۷۸ و ۱۸۹۸ در شهرهای «آنتورپ»^{۲۱} و «استکهلم»^{۲۲} برپا شد که در مقررات بازده ماده‌ای خسارت همگانی تغییراتی داد و یک ماده برآن افزود و بعدها مقررات هیجده ماده‌ای موسوم به مجموعه مقررات «بورک آنتورپ»^{۲۳} مورد تأیید قرار گرفت که امروزه هم مورد استفاده شرکتهای بیمه و سایر دست‌اندرکاران بیمه‌های بازربری قرار دارد.

امروزه بیمه را می‌توان یکی از ارکان مهم حیات اقتصادی و اجتماعی جوامع بشری و تضمین‌کننده چرخه اقتصاد تلقی کرد. در جوامع پیشرفته، کلیه فشرهای جامعه کارفرما گرفته تا کارگر، صنعتگر، کارمند، سرمایه‌دار، همه با بیمه و پوششهای آن

سرورکار دارند، این گروههای متفاوت زمانی در نقش بیمه‌گر و گاهی در نقش بیمه‌گذار به فعالیت مشغولند.

یکی از اهداف عمده و اصلی بیمه، سالم نگاه داشتن چرخه حیات اقتصادی جامعه از راه حفظ سرمایه‌های ملی است. از طرفی هدف اصلی پوشش بیمه‌ای تنها زنده نگاه داشتن «اصل جبران خسارت»^{۲۴} و «غرامت» است، یعنی این که پوشش بیمه‌ای باید فقط جبران زیان وارد بر بیمه‌گذار را انجام دهد و بیمه‌گذار نباید از عملیات بیمه‌ای خود منتفع شود. این اصل بر کلیه بیمه‌نامه‌های مربوط به اموال (اشیاء) حاکم است.

اصولاً رونق بازرگانی بین‌المللی و موفقیت در اجرای پروژه‌های کوچک و بزرگ صنعتی و عمرانی و حفظ سرمایه‌های ملی که به عنوان عامل اصلی سرمایه‌گذاری و هدف غائی و نهایی آن شناخته می‌شود همه در گرو بیمه و خدمات آن قرار دارد و بدین لحاظ شرکتهای بیمه نقشی فعال و فراگیر در این زمینه دارند و به همین دلیل سرمایه‌گذاران در بخشهای دولتی، خصوصی و تعاونی، تکبیه بر حمایت‌های بیمه‌ای و بدون در نظر گرفتن خطرات گوناگونی که در هر قدم در کمین آنها نشسته است، آسوده خاطر به کار برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری اشتغال دارند.

به همین دلیل است که آشنایی مختصری با بیمه و انواع خدماتی که توسط شرکتهای بیمه عرضه می‌شود برای مدیران مالی، بازرگانی و صنعتی ضرورت دارد، زیرا بسیار دیده شده که ترس از خطرات مبهم و نامعلومی که سرمایه‌گذاری را تهدید می‌کند باعث چشم‌پوشی از اجرای پروژه و یا سرمایه‌گذاری شده است، در حالی که شرکتهای بیمه با دریافت حق بیمه متناسب با خطر، آماده‌اند تا پوششهای مورد نیاز بخش‌های صنعتی و اقتصادی را ارائه دهند.

اینک به اختصار و درخور حجم این مبحث، به معرفی کوتاه انواع دسته‌های بیمه‌ای، پوششهای ارائه شده و استثنائات هر بیمه می‌پردازیم.

بیمه بازربری

اصولاً بیمه حمل و نقل کالا پوششی است که

24. Principal of indemnity

بیمه‌گر در مقابل دریافت حق بیمه متناسب با پوشش بیمه‌ای از بیمه‌گذار، تعهد می‌کند که چنانچه کالای مورد بیمه در جریان حمل و جابجایی از مبدأ به مقصد مندرج در بیمه‌نامه و به علت وقوع یکی از خطرات مندرج در بیمه‌نامه تلف و یا دچار خسارت شد و یا بیمه‌گذار بر اساس قوانین و مقررات بین‌المللی متحمل پرداخت هزینه‌هایی گردید، زیان وارده به کالا را جبران کرده و هزینه‌ها را هم بپردازد. البته علاوه بر پوششهای گفته شده، در بعضی از موارد زیان و خسارات وارد به اشخاص ثالث هم تحت پوشش این بیمه‌نامه‌ها قرار می‌گیرد.^{۲۵}

حمل و نقل و جابجایی کالا ممکن است توسط وسایل حمل و نقل مختلف مانند کشتی، هواپیما، کامیون و قطار انجام پذیرد. به همین دلیل در این سرفصل بیمه حمل و نقل کالا را به سه بخش عمده و اساسی به شرح زیر تقسیم می‌کنیم:

۱- بیمه حمل و نقل دریائی^{۲۶}

۲- بیمه حمل و نقل زمینی^{۲۷}

۳- بیمه حمل و نقل هوایی^{۲۸}

در بسیاری از مواقع اجازه استفاده از وسایل مختلف حمل کالا در بیمه‌نامه داده می‌شود و در نتیجه کالا با کشتی، کامیون و قطار و احتمالاً با هواپیما حمل می‌شود و به همین دلیل این گونه بیمه‌نامه‌ها مورد تقاضای متصدیان حمل و نقل است چه، آزادی عمل بیشتری را در اختیار آنها قرار می‌دهد.^{۲۹} بنابراین چنانچه کالا تمام مسیر حمل را با یک وسیله نقلیه طی کند، بازنامه مربوط به آن وسیله حمل صادر می‌شود و در نتیجه بیمه‌نامه هم بر همان اساس صادر می‌گردد.

الف- بیمه بازربری دریایی

قرارداد بیمه بازربری دریایی، قراردادی است که بر اساس آن بیمه‌گر تعهد می‌کند که خسارات وارد به کالای مورد بیمه را که در جریان حمل بر اثر

25. Both to blame Collision Clause.

26. Marine Cargo 27. In Land Transit

28. Aviation (Air) Transit.

۲۹. بازنامه‌های مربوط به استفاده از وسایل حمل چندگانه به نام بازنامه‌های مرکب «(Combined Bill of Lading)» و یا بازنامه‌های سراسری «(Through Bill of Lading)» شناخته می‌شوند.

16. Dragon 17. Lizard

18. Esperance 19. Glasgow

20. York 21. Antwerp

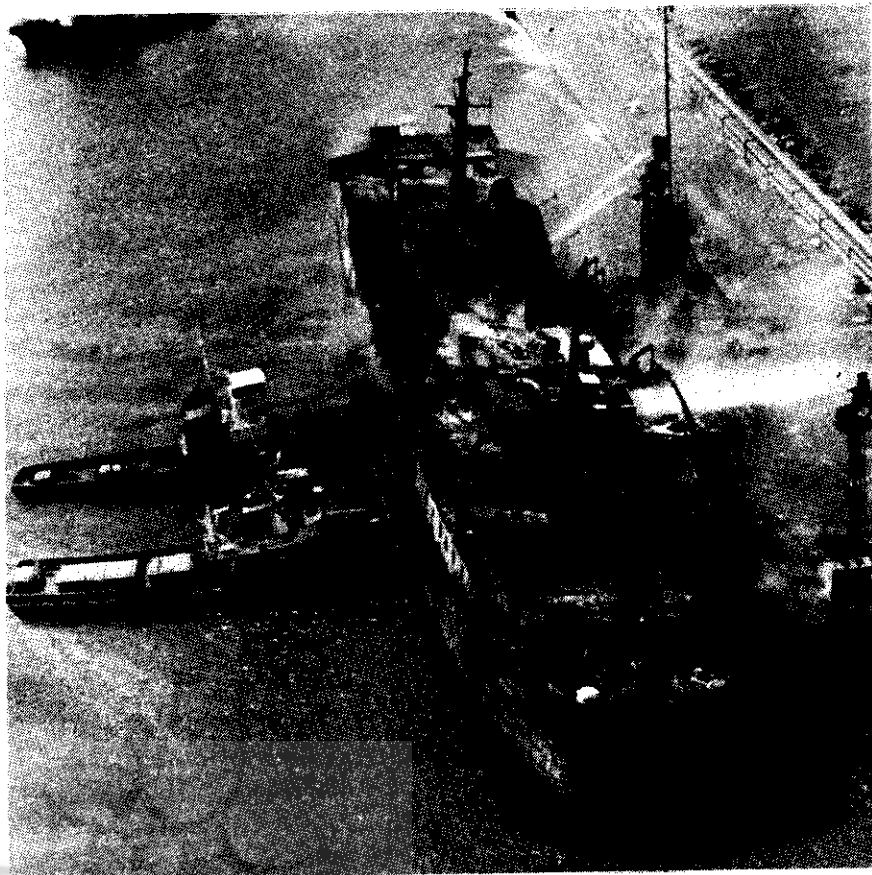
22. Stockholm 23. York Antwerp Rules.

نجات»^{۳۴}، «عدم تحویل کالا»^{۳۵} و «خطر جنگ»^{۳۶} در طبقه‌بندی بیمه‌های دریایی قرار می‌گیرند.

۱- بیمه‌نامه ازین رفتن تمامی کالا^{۳۷}

براساس شرایط این بیمه‌نامه، بیمه‌گر زمانی اقدام به جبران خسارت بیمه‌گذار می‌کند که تمامی کالا و محموله در جریان حمل و به علت یکی از خطرات دریایا ازین رفته و یا از حیز ارتفاع افتاده باشد و به همین دلیل اگر بخش عمده کالا ازین رفته و صرفاً اندکی از آن باقی بماند، بیمه‌گر تعهدی در جبران خسارت کالا نخواهد داشت.

این نوع از پوشش بیمه‌ای دارای کاربرد زیادی نیست و فقط برای بیمه کردن کالاهای مخصوصی از قبیل سیمان، نفت و غلات مورد استفاده قرار می‌گرفت و به نام «بیمه تشریفاتی» و در برهه‌ای از زمان به نام بیمه گمرکی شهرت داشت، زیرا براساس مصوبات هیئت وزیران، کالای صادراتی می‌بایست



حوادث دریا حادث شده باشد با توجه به شرایط و استثنائات بیمه‌نامه جبران کند. باید به این واقعیت توجه کرد که تعهد بیمه‌گر در جبران خسارت وارد صرفاً مربوط به مواردی است که تلف کالا و یا خسارت، ناشی از خطرات دریا^{۳۰} و یا حوادث وسیله نقلیه باشد. در ایران شرکت‌های بیمه به طور معمول، بیمه‌نامه‌های باربری دریایی خود را براساس شرایط بیمه‌نامه‌های «انستیتوی بیمه گران لندن»^{۳۱} صادر می‌کنند، یعنی این که صنعت بیمه کشور پذیرای اصول و مقررات بکنواخت بازارهای بیمه جهانی شده است تا دادوستد انکابیی هم در این زمینه تسهیل شده باشد.

نگاهی به حجم واردات و صادرات کالا چه قبل و چه بعد از انقلاب گویای فعالیت‌های اقتصادی کشور است و اهمیت استراتژیک بیمه‌نامه حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی را نشان می‌دهد. کالای خریداری شده بدون در نظر گرفتن نحوه خرید آن به وسیله خریدار و یا فروشنده بیمه می‌شود. در بیمه‌نامه باربری دریایی، بیمه‌گر تعهدات خود را در مقابل بیمه‌گذار بروشنی در بیمه‌نامه تصریح و



تحت پوشش بیمه‌ای قرار گیرد و چون عرف بر این است که خریدار پوشش بیمه‌ای مورد نیاز خود را که متناسب با کالاست نزد بیمه‌گر کشور خود تهیه کند این نوع پوشش بیمه‌ای صرفاً به صورت تشریفاتی و جهت ترخیص کالا برای عملیات صادرات مورد استفاده قرار می‌گرفت.

ورق بنزید

استثنائات را مشخص می‌کنند. به منظور ارائه یک تقسیم‌بندی مفید و ساده، بیمه‌نامه‌های باربری را برحسب نوع بیمه‌نامه و نوع کالای مورد حمل می‌توان به چهار گروه اصلی و اساسی تقسیم کرد که به اختصار به شرح آنها می‌پردازیم. قبل از ورود به بحث درباره انواع بیمه‌نامه‌های باربری لازم است این مسئله توضیح داده شود که بیمه «بدنه کشتی»^{۳۲}، «خسارت همگانی»^{۳۳}، «هزینه‌های

34 . Salvage charges 35 . Non delivery

36 . War risks

37 . Total loss .

32 . Hull Insurance

33 . General Average

30 . Peril of the Sea .

31 . Institutes of London underwriters .

۲- بیمه نامه اف. پی. ا. F.P.A

قبل از بحث درباره شرایط سه گانه بیمه های حمل و نقل که به بحث درباره آنها خواهیم پرداخت، باید به این نکته بسیار مهم اشاره کنیم که در صورت استفاده بیمه گذار از هر یک از شرایط سه گانه، پوشش بیمه ای محدود به خطرهای مذکور در این بیمه نامه ها نخواهد بود، بلکه بیمه گر و بیمه گذار با توافق قبلی و با درج در شرایط خصوصی بیمه نامه قادرند که تعهدات خود را تعدیل (کاهش، یا اضافه) کنند. مثلاً در بیمه نامه های دلبیو.ا. (W.A.)^{۳۸} می توان خسارات ناشی از شکست، ریزش، جنگگ، نشت را هم اضافه کرد و یا با پرداخت حق بیمه اضافی فرانشیز خسارت جزئی را از بیمه نامه حذف کرد.

اصطلاح اف. پی. ا. حروف اختصاری عبارت، **Free From Particular Average** است به این معنا و مفهوم که بیمه گر خسارات در تعهد خود را بدون پرداخت خسارت خصوصی و یا خاص می پردازد. در این نوع پوشش بیمه ای، تعهدات بیمه گر از زمان خروج کالا از انبار و یا اسکله محل بارگیری کالا که در بیمه نامه به آن اشاره شده است آغاز می شود و تا زمان تخلیه کالا در بندر مقصد و یا انبار بیمه گذار ادامه خواهد داشت. در این پوشش بیمه ای، بیمه گر متعهد پرداخت خسارات خصوصی (خسارت جزئی) نیست مگر این که این گونه خسارات ناشی از حادثه وسیله نقلیه، یعنی آتش گرفتن، غرق شدن، تصادم و یا به گل نشستن شناور باشد.

۱-۲- خساراتی که در بیمه نامه اف. پی. ا. مورد تعهد بیمه گر است.

در این پوشش بیمه ای، بیمه گر متعهد پرداخت خساراتی به شرح زیر است.
- از بین رفتن کلی کالای مورد بیمه (واقعی و فرضی)، به طوری که بیمه گذار از دریافت کالای

38. Free From particular Average

«بدون تعهد جبران خسارت خاص»

39. With particular Average.

خود محروم بماند، که این خسارت می تواند ناشی از حادثه وسیله نقلیه و یا شناور باشد.

- از بین رفتن و تلف بخش معینی از کالا، در صورتی که مورد بیمه از چندین قسمت مختلف ترکیب شده باشد و تمامی یک بخش و یا قسمت آن از بین برود، بدون در نظر گرفتن این که برای آن قسمت خسارت دیده سرمایه بیمه ای معین منظور شده و یا نشده باشد.

- از بین رفتن یک صندوق، پالت و یا نگله در طول زمان بارگیری، تخلیه و یا انتقال محموله از «شناوری به شناور»^{۴۰} دیگر.

- پرداخت خسارات مستقیم ایجاد شده ناشی از زیان همگانی (تفدیه زیان همگانی)
- پرداخت تعهدات ایجاد شده ناشی از زیان همگانی.

- کلیه هزینه های مربوط به نجات کالا
- هزینه های خاص، چنانچه پرداخت این هزینه ها به موجب بیمه نامه قابل پرداخت بوده و در تعهد بیمه گر باشد.

- پرداخت هزینه هایی که برای جلوگیری از خسارت و یا توسعه خسارت انجام می شود.

- کلیه خسارات ناشی از زیان اختصاصی به علت غرق، آتش سوزی، به گل نشستن، انفجار، تصادم شناور به اسکله، صخره، قطعات شناور و یا تخلیه اضطراری کالا که در نتیجه یکی از خطرات مذکور در این بند و «بندر پناه»^{۴۱} (بندرین راه) انجام شده باشد.

40. Transhipment.

41. Port of distress.



۲-۲- خسارات خارج از تعهد بیمه گذار بیمه نامه؛ شرایط اف. پی. ا.

در بیمه نامه اف. پی. ا. خسارات زیر خارج از تعهد بیمه گر است و استثناً شده است.

- خسارات جزئی (زیان اختصاصی) به جز مواردی که در بالا ذکر شد.

- کسر و یا عدم تحویل بخشی از یک پالت، صندوق، بسته یا نگله.

- خسارات ناشی از تأخیر در تحویل کالای مورد بیمه هر چند تأخیر به علت یکی از خطرات مورد تعهد بیمه گر صورت گرفته باشد.

- عیب ذاتی کالای مورد بیمه، مانند کسر وزن در حد متعارف که ارتباط با حادثه ندارد.

- خسارات عادی و متعارف ناشی از ریزش عادی، نشت و سرخالی شدن مایعات

- خسارات ناشی از عمل جانوران موذی از قبیل موش، حشرات و مانند آن

- خسارات ناشی از آب شیرین
- خساراتی که بیمه گر تعهدی در پرداخت آنها

ندارد، مانند شکست، دزدی، دله دزدی، و خسارات ناشی از انبار کردن یا جا به جا کردن نادرست کالا.

- خساراتی که مستقیماً بر اثر جنگ، اعتصاب، شورش و اغتشاشات داخلی به وجود آمده باشد.

۳- بیمه نامه های باربری با شرایط دلبیو.ا. (W.A.)

در بیمه نامه هایی که با شرایط دلبیو.ا. صادر

می شود، بیمه گر علاوه بر پرداخت خسارات عمومی، تعهد پرداخت خسارات جزئی (خسارتهای خصوصی) را هم دارد. باید به این نکته اشاره شود که پرداخت خسارت در این نوع پوشش بیمه ای منوط به این امر است که میزان و مبلغ خسارت بیشتر از درصد فرانشیز ذکر شده در بیمه نامه باشد. در این نوع پوشش بیمه ای، معمولاً خسارات شکست و ریزش بیمه نیست مگر این که بیمه گذار، با پرداخت حق بیمه اضافی این خطرات را بیمه کند. برای

— سهم هزینه ها و تعهدات ایجاد شده ناشی از خسارات همگانی
— خسارات مستقیم وارد به کالای مورد بیمه که ناشی از بروز حادثه همگانی باشد.
— هزینه های نجات کالا
— هزینه های خاص از قبیل هزینه های تخلیه، بارگیری، انبارداری و حمل مجدد کالای مورد بیمه از بندر پناه به مقصد مندرج در بیمه نامه و هزینه هایی که برای جلوگیری از خسارت و یا جلوگیری از توسعه

— خسارات ناشی از تقصیر، اقدامات عمدی و اعمال خلاف بیمه گذار
— عدم تحویل و یا کسری کالای مورد بیمه
— خسارات ناشی از تأخیر در حمل و عدم تحویل کالای مورد بیمه ولو این که به علت یکی از حوادث و خطرات مشمول و مورد تعهد بیمه گردید آمده باشد.
— خسارات ناشی از غیب ذاتی و یا کیفیت خاص مورد بیمه.
— خسارات متعارف و معمول ناشی از ریزش، نشت، سرخالی شدن مایعات و یا تبخیر و ماندن آن.
— خسارات ناشی از عمل جانوران موذی از قبیل موش و یا حشرات.
— خسارات ناشی از آب شیرین.
— خساراتی که مستقیماً در اثر جنگ، شورش، اعتصاب و اغتشاشات داخلی پدید آمده باشد.
— خساراتی که به علت صفافی نامناسب کالا در انبار کشتی پدید آید و یا خسارات ناشی از دزدی، دله دزدی و شکست.



۴- خساراتی که در بیمه نامه تمام خطر (All Risk) مورد تعهد بیمه گراست

اصولاً پوششهای جامع و کامل در کلیه رشته های بیمه ای مورد تقاضای بیمه گذاران هر بازار بیمه است، زیرا اعتبار دهندگان و یا صاحبان کالا برای حفظ منافع و سرمایه های خود نیاز به تأمین و پوششهای بیمه ای کامل دارند و به این لحاظ این گونه بیمه نامه امروزه جای مناسب خود را در بازار ایران و سایر کشورهای جهان باز کرده است. قبل از یکنواخت کردن شرایط بیمه نامه های تمام خطر، بیمه گران بازارهای مختلف و حتی در یک بازار، این پوشش را با متون متفاوت در اختیار بیمه گذاران خود قرار می دادند، اما بعلمت بروز مشکلات بسیار و اختلافات زیاد بین بیمه گران و بیمه گذاران در تعبیر و تفسیر شرایط ارائه شده، ایجاد هماهنگی و یکنواختی در تدوین شرایط این بیمه نامه ها ضروری به نظر می رسید و به همین جهت انستیتوی بیمه گران لندن شرایط این بیمه نامه ها را به صورت یکنواخت تدوین کرد و اینک مورد استفاده کلیه بازارهای

ورق بزنید

خسارت صرف^{۴۲} می شود.
— زیان اختصاصی پس از کسر فرانشیز توافق شده در بیمه نامه مشروط بر این که در حد فرانشیز مقرر در بیمه نامه باشد. در صورتی که شناوری که کالا را حمل می کند غرق شده، به گل نشسته و یا دچار حریق شود و یا خسارت وارد بر اثر آتش سوزی، انفجار، تصادم، یا برخورد کشتی با وسیله نقلیه دیگری و یا هر شیئی ثابت و یا متحرکی مانند کوههای شناور بخی باشد و یا کشتی در بندر پناه خاتمه سفر را اعلام و کالا را تخلیه کند، بیمه گر خسارت وارد را بدون کسر فرانشیز پرداخت خواهد کرد.

۲-۳- خسارات خارج از تعهد بیمه گر در بیمه نامه با شرایط دلیو.ا.

در بیمه نامه باربری دلیو.ا. خسارات زیر جزء تعهدات بیمه گر نخواهد بود.

توضیح اضافه می شود که خسارت جزئی به آن دسته از خساراتی اطلاق می گردد که می تواند باعث از بین رفتن یک پالت، نگله یا بسته ای از کل محموله و یا بخشی از یک پالت بسته و یا نگله باشد.

۱-۳- خساراتی که در بیمه نامه دلیو.ا. (W.A.) مورد تعهد بیمه گراست.

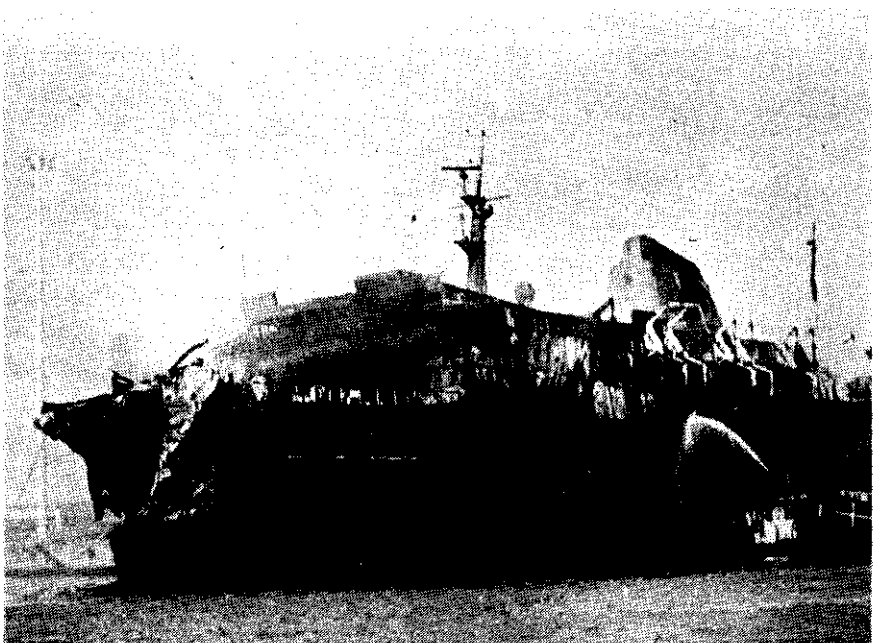
در این نوع پوشش بیمه ای، بیمه گر مسئول و متعهد جبران خسارتهای زیر است.

— از بین رفتن کامل مورد بیمه به علت حوادث مشمول بیمه (واقعی و فرضی)

— از بین رفتن یک پالت، صندوق، بسته و یا نگله که جزئی از یک محموله است و خسارت در انشای بارگیری، تخلیه و یا ترانشیپمنت واقع شده باشد.

— از بین رفتن بخشی از یک محموله در زمانی که کالا به قسمتهای متفاوت تقسیم شده و کار حمل و نقل آن در دفعات مکرر انجام می شود.

42. Sue and Caboure charges.



جهان از جمله ایران است.

در بیمه نامه های تمام خطر، بیمه گر خسارات وارد به کالا را از زمان خروج آن از انبار فروشنده با از بندر مذکور در بیمه نامه تا زمان تخلیه کالا در بندر مقصد و یا تحویل آن به بیمه گذار حیران خواهد کرد. خسارات جزئی برداختی در این پوشش بیمه ای بدون کسر فرانشیز تسویه خواهد شد.

۴-۱- خساراتی که در بیمه نامه تمام خطر مورد تعهد بیمه گر است

— از بین رفتن کامل مورد بیمه به علت حوادث مشمول بیمه (واقعی و فرضی)
— از بین رفتن بخشی از یک محموله چنانچه کالا به بخشها و یا قسمتهای مختلف تقسیم شده و حمل آن به دفعات از طرف بیمه گر مجاز شناخته شده باشد.

— خسارت ناشی از بارگیری، تخلیه و جابجایی از شناوری به شناور دیگر چنانچه منجر به از بین رفتن هر بال، نگله و یا صندوق گردد.

۴-۲- خسارات مستقیم (تفدیه) ناشی از زیان همگانی

— سهم هزینه ها و تعهدات ایجاد شده ناشی از خسارت همگانی

— هزینه های نجات کالا.

— هزینه های خاص، از قبیل هزینه های بارگیری، تخلیه، انبارداری و حمل مجدد کالای مورد بیمه از بندر بنانه به مقصد.

— برداخت خسارات جزء (زیان اختصاصی) بدون کسر فرانشیز.

— برداخت خسارات خطرات اضافی دیگر از

قبیل، دزدی، دله دزدی و عدم تحویل، آب شیرین، اکسیداسیون، نشت، زنگ زدگی، ریزش و سرخالی شدن مایعات، له شدن، شکست، خم شدن، خراش برداشتن، لک شدن و خسارات ناشی از رطوبت، حرارت و مجاورت با کالای دیگر (بو گرفتن و آلوده شدن)

۴-۳- خسارات خارج از تعهد بیمه نامه با شرایط تمام خطر

در بیمه نامه با بربری با شرایط تمام خطر، خسارات

زیر جزء تعهدات بیمه گر نخواهد بود.

— خسارات ناشی از سوء نیت و اقدامات عمدی بیمه گذار و یا نمایندگان او.

— خسارات ناشی از تأخیر در حمل و عدم تحویل کالای مورد بیمه ولو این که به علت یکی از حوادث و خطرات مشمول و مورد تعهد بیمه گر پدید آمده باشد.

— خسارات ناشی از عیب ذاتی و یا کیفیت خاص مورد بیمه.

— خسارات ناشی از عمل جانوران موذی از قبیل موش و حشرات.

— خسارات عادی از قبیل، تبخیر یا کسری مایعات که به علت حادثه پدید نیامده باشد.

— خسارات ناشی از جنگ، شورش، آشوب و بلوا.

۵- نرخ بیمه نامه های با بربری در شرایط سه گانه

شورای عالی بیمه براساس آیین نامه شماره ۸ مصوب ۱۳۵۲/۶/۳۰ نرخ بیمه نامه های با بربری را به شرح زیر تعیین کرده است.

۱-۵- نرخ بیمه نامه با شرایط اف. پی. ا. به انضمام

خطر عدم تحویل ۳/۵ در هزار و بدون عدم تحویل ۳ در هزار تصویب شده که این نوع نرخ گذاری براساس پوشش بیمه ای است و توجهی به نوع کم خطر و یا پرخطر بودن کالا ندارد. در سال ۱۳۵۸ نرخهای فوق ۱۵٪ کاهش یافت.

۵-۲- نرخ بیمه نامه دبلیو.ا. به انضمام خطرهای عدم تحویل، دزدی، قلاب زدگی، آبدیدگی، روغن زدگی، شکست و ریزش برحسب نوع کالا به تفکیک معین و مشخص شده است که حداقل نرخ برای کالای واحدا کثیر برای کالای در نظر گرفته شده است.

۵-۳- نرخ بیمه نامه تمام خطر همان نرخهای مصوب برای هر نوع کالا در پوشش دبلیو.ا. به اضافه ۲۰٪ است.

۶- اعتبار پوشش بیمه ای

لازم به توضیح است که اعتبار بیمه نامه های با بربری در هر سه نوع پیش گفته براساس شرایط بیمه نامه های اف. پی. ا. دبلیو.ا. و تمام خطر انستیتوی بیمه گران لندن از زمان بارگیری کالای مورد بیمه در وسیله حمل شروع و در تمام مدت حمل عادی و تا هنگام تخلیه آن در انبار بیمه گذار واقع در مقصد مندرج در بیمه نامه و یا تحویل کالا به بیمه گذار و یا انقضای مدت ۶۰ روز از تخلیه کالا در بندر مقصد ادامه خواهد داشت. اقامت زمان اعتبار این بیمه نامه ها پس از تخلیه کالا از کشتیهای اقیانوس پیما براساس عرف مقررات متداول در ایران

۴۵ روز است که براساس درخواست بیمه گذار و با صدور الحاقیه تمدید می شود.

۷- پوشش خطر جنگ

در تمامی قوانین و مقررات بیمه ای کشورها به صراحت بیان شده است که جبران خسارات ناشی از جنگ خارج از شمول تعهدات بیمه گراست، مگر این که بین بیمه گر و بیمه گذار، برخلاف آن توافقی به عمل آمده باشد. استثنای خطر جنگ و عدم تعهد بیمه گر در جبران خسارات وارد دارای سوابق طولانی است. در زمان جنگ بین الملل اول، خسارات وارد به شناورها و محمولات آنها که به علت جنگ و یا ناوگانهای متخاصم و یا مین گذاری دریاها ایجاد شده بود باعث شد که بیمه گران خسارات زیادی را متحمل شوند و در نتیجه دولت‌های اروپا ناگزیر در امر بیمه باربری زمان جنگ مداخله کردند و ضمن حمایت از ناوگانهای تجاری به وسیله ناوگان جنگی، عهده دار ارائه پوشش جنگ هم شدند.

به این ترتیب چنانچه در هر یک از انواع بیمه نامی از خطر جنگ برده نشود و در زمینه جبران خسارات وارد توافقی بین دو طرف قرارداد (بیمه گر و بیمه گذار) صورت نپذیرفته باشد، خساراتی که منشاء و عامل آن جنگ و یا شورش و آشوب و بلوا باشد در تعهد بیمه گر نخواهد بود.

در گذشته بیمه خطرات جنگی جزء لاینفک بیمه نامه های باربری دریایی بوده است حال آنکه امروزه در بازارهای بیمه جهان، بیمه گران خطر جنگ را با شرایط مخصوص «جنگ روی آب»^{۱۳} به بیمه نامه های باربری ضمیمه می کنند.

۱-۷ - خطرات تحت پوشش شرایط جنگ

مهمترین خطراتی که بیمه گر در رابطه با خطر جنگ پوشش می دهد به طور خلاصه عبارت است از:

— بازداشت محموله، معطل کردن و یا تصرف کالا و کلیه زیانهای دیگری که ناشی از این گونه عملیات باشد.

— هرگونه خسارتی که از عملیات جنگ و یا شبه جنگی پدید آمده باشد.

— خسارات ناشی از جنگهای داخلی، انقلاب، شورشها و دزدی دریایی

— جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام یا زد و خورد های ناشی از آنها یا هر نوع عمل خصمانه ای که به وسیله یا علیه یک قدرت متحارب دیگر صورت پذیرد.

— خسارات ناشی از مین ها، اژدرها، بمبها و یا سایر سلاحهای جنگی متروکه

— زبان همگانی و هزینه های نجات مربوط به پیشگیری از خسارت یا برای جلوگیری از خسارت خطرهای مورد بیمه فوق که براساس قوانین حمل و یا عرف و قوانین حاکم تعدیل و تعیین شده باشد.

۲-۷ - استثنائات

بیمه گر زمان ارائه پوشش جنگ متعهد جبران خسارات زیر نیست.

— از بین رفتن، تلف و خسارت و یا هزینه های ناشی از عمل نادرست و یا عمدی بیمه گذار

— نشت عادی، کم شدن وزن و یا فرسودگی عادی مورد بیمه.

— خسارات وارد قبل از بارگیری کالا در کشتی اقیانوس پیما و یا شناور

— خساراتی که بعد از گذشت ۱۵ روز از نیمه شب روز ورود کشتی اقیانوس پیما به بندر بین راه و یا بندر ترانزیت ایجاد شده باشد.

— از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه ناشی از عیب ذاتی کالا

— خسارات ناشی از تلف و یا

آسیب دیدگی کالا با هزینه های ناشی از اعسار یا قصور در انجام تعهدات مالی مالکین کشتی، اجاره کنندگان، متصدیان و یا مدیران.

— هزینه های نجات کالای مورد بیمه که غرق شده و براساس قوانین خسارت همگانی باید پرداخت شود و بیمه گر طبق قوانین «بورک-آنتورپ» تعهدات خود را می پردازد، مشروط بر این که این تعهدات مغایرتی با شرایط بیمه نامه جنگی و قوانین حمل و نقل نداشته باشد.

— خسارات ناشی از اقدامات و یا عملیات افرادی که برای کسب قدرت و یا براندازی حکومتی اقدام می کنند.

۳-۷ - نرخ پوشش جنگ

اصولاً خطر جنگ در بیمه باربری کالا جز استثنائاتی است که چنانچه شرط خلاف آن مورد موافقت بیمه گر قرار گرفته باشد، با دریافت حق بیمه اضافی مربوط به جنگ آن را پوشش می دهد. نرخ پوشش جنگی، «توسط کمیته نرخ گذاری خطر جنگی لندن»^{۱۴} هم در مورد بدنه و هم در مورد کالا تعیین و اعلام می شود که نوسان این نرخ معمولاً بستگی به شدت درگیری در مناطق جنگی و تعداد هدفهایی دارد که توسط نیروهای متخاصم مورد اصابت قرار گرفته است.

۸- خسارت همگانی

خسارت یا زیان همگانی اختصاص به حمل و جابجایی کالا از طریق دریا دارد. خسارت همگانی به آن دسته از خساراتی گفته می شود که ناخدای کشتی طبق اختیاراتی که به او تفویض شده است به منظور نجات کالا و کشتی و یا هر دوی آنها قسمتی از کالا و یا ابزار و ادوات و متعلقات کشتی را به دریا می ریزد. در این حالت خسارات وارد نه تنها بر عهده صاحبان کالایی که کالایشان به دریا ریخته شده و یا مالک کشتی است، بلکه خسارت بین کلیه افرادی که به نحوی در آن سفر دریایی ذینفع هستند تقسیم می شود و هر یک باید به تناسب ارزش کالا و یا کشتی خود سهمی از خسارت را پرداخت نمایند.

تاریخچه پیدایش خسارت همگانی روشن نیست ولی همگان بر این عقیده اند که دریانوردان اولیه با اینگونه خسارتهای آشنایی داشته اند، زیرا از همان ابتدا صاحبان کالا به این نتیجه رسیده بودند که برای پیشگیری از خطرات دریا، باید با هماهنگی کامل انجام وظیفه کنند و لذا به همین منظور به ناخدایان کشتیهای تجاری اختیار داده شده بود که در زمان بروز خطر و حادثه اقدامات لازم را برای نجات کشتی و کالا انجام دهند، ولو اینکه منجر به فدا کردن بخشی از محموله کشتی شود.

ورق بزنید

44. York, Antwerp Rules.

43. Water borne Agreement.

اولین بار این رسم در جزیره «رودس» به صورت قانون پذیرفته شد. این قانون مقرر می داشت که «اگر ناخدای کشتی برای سبک کردن آن کالایی رایبه دریا بریزد، آنچه برای حفظ کالای همه فدا شده باید از طرف کلیه صاحبان کالا جبران شود».

۸-۱- مصادیق خسارت همگانی

می توان چنین نتیجه گرفت که خسارات همگانی شامل پرداخت هزینه ها و فدا کردن کالا به شرح زیر خواهد بود.

– خساراتی که به ماشین آلات و با قطعات مکانیکی برای نجات عمومی و برائتر فدا کردن به کشتی ایجاد شده باشد.

– سبک کردن کالای روبرو عرشه کشتی به منظور نجات کشتی و کالا.

– خسارات ناشی از کاربرد وسایل آتش نشانی از قبیل آب و بودر کف.

– تخلیه و بارگیری کالای مورد بیمه در بندر پناه و یا در مواقعی که کشتی به گل نشسته است.

– هزینه هایی که برای شاور ساختن کشتی به گل نشسته صرف شده است.

– هزینه هایی که برای ورود کشتی به بندر پناه برای انجام تعمیرات مورد نیاز پرداخت می شود.

– هزینه های تخلیه و بارگیری کالا در بندر پناه.

۹- هزینه های نجات^{۴۵}

هزینه های نجات هزینه هایی است که به منظور نجات کشتی و محمولات آن از حادثه، در حالی که خطر و عواقب ناشی از آن منافع موجود در آن سفر دریایی را مورد تهدید قرار داده است به مصرف می رسد و معمولاً به حساب زیان همگانی منظور خواهد شد.

چنانچه مالکین کشتی و یا صاحبان کالا از پرداخت هزینه های نجات سر باز زنند، نجات دهنده حق توقیف کشتی و کالا را دارد. در تعیین هزینه های نجات، معمولاً دادگاه و یا داوران منتخب با در نظر گرفتن دشواری عملیات نجات و خطرانی که نجات دهندگان را تهدید می کرده میزان هزینه

نجات را تعیین می کنند. عوامل زیر از جمله مسائلی است که در تعیین هزینه نجات نقش عمده و اساسی دارد.

۹-۱- تعداد افرادی که کار نجات را انجام داده اند.

۹-۲- انرژی و مهارت هایی که در نجات کشتی و کالا مورد استفاده قرار گرفته است.

۹-۳- ارزش دستگاهها و تجهیزات که برای نجات کشتی و کالای آن مورد استفاده قرار گرفته و میزان خطری که این دستگاهها در معرض آن قرار داشته است.

۹-۴- ارزش کالای نجات داده شده توسط گروه نجات (ارزش کالا، کشتی، سوخت، کرایه)^{۴۶}

۹-۵- ارزیابی خطری که نجات دهندگان کالا و کشتی را از آن نجات داده اند.

۱۰- عدم تحویل کالا

اصولاً عدم تحویل به وضعیتی گفته می شود که کالای مورد بیمه یا یک قسمت از آن در جریان حمل و به دلیل نامعلومی مفقود شده باشد و بیمه گذار از دریافت کالای خود محروم شود. به همین دلیل چنانچه عدم تحویل کالا مشخص باشد، مثلاً کالا غرق شده و یا به سرفت رفته باشد، این خسارت به عنوان عدم تحویل تلقی نمی شود و بیمه گذار می تواند خسارت وارد را تحت عنوان خطری که واقع شده و معین و مشخص هم هست مطالبه کند.

این نکته قابل ذکر است که چنانچه کالای تحویل شده به بیمه گذار از نقطه نظر تعداد بسته ها منطبق با بارنامه باشد، اما کم و کسری در محتویات آن مشاهده شود، این کسری کالا از مصادیق عدم تحویل کالا به شمار نمی رود، بلکه اصولاً بنام خسارت «کسری»^{۴۷} نامیده می شود و اگر بیمه گذار

45. Salvage charge

46. Bunker value

47. Shortage

وجهی بابت عدم تحویل کالای خود از شرکت های کشتیرانی و یا متصدیان حمل دریافت کرده باشد، بیمه گر محق است آنچه را بابت خسارت عدم تحویل به بیمه گذار پرداخته، مسترد دارد. باید اضافه کرد که تعهد شرکت های کشتیرانی و متصدیان حمل، بر اساس شرایط مندرج در بارنامه بسیار محدود و بین ۲۰۰ تا ۵۰۰ دلار برای هر بسته است.

ب. بیمه حمل و نقل زمینی

اصولاً بیمه عامل مهمی در حفظ ثروت های یک جامعه به حساب می آید و هر یک از این اموال و داراییها جزئی از سرمایه ملی جامعه و کشور را تشکیل می دهد. باید توجه داشت که کلیه این اموال اعم از منقول و یا غیر منقول در معرض خطرات اجتناب ناپذیری قرار دارند و به همین دلیل صاحبان کالا برای حفظ سرمایه های خود باید آنها را در زمان حمل و جابجایی در خشکی تحت پوشش بیمه باربری قرار دهند. بیمه حمل و نقل کالا در خشکی، مکمل بیمه نامه حمل دریایی است که معمولاً همان پوششهای بیمه باربری دریایی در مورد آن تسمی پیدا خواهد کرد. جابجایی کالا در حمل و نقل داخلی، خطرات متعددی را به دنبال دارد که مهمترین آنها خسارات ناشی از حادثه و وسیله نقلیه (آتش سوزی، سرفت، تصادم و چپ شدن) و شکستگی، زنگ زدگی، سرفت و عدم تحویل کالا است که باید برائتر حادثه و وسیله نقلیه به وجود آمده باشد. معمولاً اعتبار بیمه نامه های حمل و نقل زمینی از زمان تحویل کالای مورد بیمه به مؤسسات حمل و نقل مجاز آغاز و پس از تحویل کالای مورد بیمه در مقصد مندرج در بیمه نامه خاتمه می یابد. اما اگر صاحب کالا تا ۸ روز از دریافت آن امتناع ورزد، اعتبار بیمه نامه پس از این مدت منقضی می شود.

۱- خطرات تحت پوشش

در بیمه حمل و نقل زمینی، پوشش بیمه گر شامل موارد زیر خواهد بود:

۱-۱- در صورتی که مورد بیمه (کالا) در اثر بروز حوادث مشمول بیمه آسیب دیده و نیاز به تعمیر و یا تعویض بعضی از قسمتهای خسارت دیده داشته

باشد. در این حالت بیمه گرمزم به پرداخت این گونه هزینه‌هاست، مشروط بر این که مجموع هزینه‌های انجام شده از سرمایه بیمه‌ای تجاوز ننماید.

۲-۱- کمبود کالا بیمه نیست، مگر این که مستقیماً بر اثر حوادث مشمول بیمه ایجاد شده باشد.

۳-۱- در صورتی که کالایی به صورت جفت و یا دست بیمه شده باشد، مسئولیت بیمه‌گریش از قیمت قسمت خسارت دیده به تناسب مبلغ بیمه شده نخواهد بود.

۴-۱- چنانچه کالای مورد بیمه در جریان حمل آسیب ببیند و بخشی از آن شکسته شود، بیمه‌گذار می‌تواند قسمتهای آسیب دیده را جدا کرده و قسمتهای سالم را مورد استفاده قرار دهد و خسارت خود را به همان نسبت دریافت دارد.

۲- استثنائات

در بیمه‌های حمل و نقل زمینی خطرات زیر تحت پوشش بیمه‌ای قرار ندارد.

۱-۲- ضبط و توقیف کالایی که معاملات آن فاجاق محسوب می‌شود.

۲-۲- خسارات ناشی از عیب ذاتی کالا، مانند تبخیر شدن، موش خوردگی، کرم زدگی، اثرات سرما و گرما و عیب بسته‌بندی نامناسب.

۳-۲- تأخیر در تحویل و ارسال کالای مورد بیمه و تغییرات نرخ ناشی از عوامل اقتصادی.

۴-۲- خطرات بارگیری و تخلیه کالایی که هر بسته و یا واحد آن بیشتر از ۲ تن وزن داشته باشد.

۵-۲- خسارات لب‌پریدگی، خراشیدگی و فرورفتگی.

۶-۲- خسارات ناشی از اکسیوآسیون، زنگ‌پریدگی، زنگ زدگی و رنگ خوردگی.

۷-۲- خسارات مستقیم و غیرمستقیم ناشی از

اشعه رادیواکتیویته، سوخت‌های هسته‌ای و اشعه یون‌زا

۸-۲- خسارات ناشی از خطرات طبیعی از قبیل آتش‌فشان، زلزله، سیل، طوفان و صاعقه.

۹-۲- خسارات ناشی از حمل کالا در وسیله نقلیه روبات.

پ- بیمه بدنه کشتیها

اصولاً کشتیهای بازرگانی که بین بندرهای مختلف جهان در حال تردد بوده و برای جابجایی و حمل و نقل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرند، کشتیهای بازرگانی نامیده می‌شوند. این شناورها که برای حمل کالاهای متفاوت به عنوان ارزانترین وسیله جابجایی کالا شناخته شده‌اند توسط شرکتهای بیمه تحت پوشش قرار می‌گیرند تا کار جابجایی و حمل و نقل کالا را انجام دهند. راحتی و ارزانی حمل کالا از طریق شناورهای دریایی و استفاده از آبراههای بین‌المللی و کاربرد کشتیها با تنازهای متفاوت، استفاده از وسایل نقلیه آبی را متداول ساخته به طوری که دست‌اندرکاران و متصدیان حمل و نقل، اهمیت بسیار ویژه‌ای برای استفاده از وسایل حمل و نقل آبی قائلند.

در بیمه بدنه کشتی، عوامل متعدد و مهمی باید توسط بیمه‌گر مدنظر قرار گیرد. نوع بیمه‌نامه ممکن است به صورت زمانی (برای مدت معینی) و یا برای یک نفر صادر شود. کشتیهای بازرگانی گونه‌های متفاوتی دارند که کاربرد آنها در صنعت حمل و نقل هم دارای وجوه افتراق زیادی است. امروزه کشتیهای مخصوص حمل نفت، زغال سنگ، چوب، ماهی و مواد غذایی، مسافری، حمل کالای فله (گندم، جو، ذرت، برنج و...) و کشتیهای مخصوص حمل کانتینر در دریاها و آبراههای داخلی به کار جابجایی کالا مشغولند.

در رابطه با بیمه بدنه کشتی ذکر این نکته لازم است که اصولاً ممکن است بدنه کشتی بیمه شود و یا این که تجهیزات و ماشین‌آلات کشتی هم تحت پوشش درآید. اگر ماشین‌آلات و تجهیزات در داخل کشتی قرار داشته باشد دارای پوشش بیمه‌ای است، اما اگر برای تعویض و یا تعمیر به ساحل برده

شود و خسارت ببیند، نمی‌توان از پوشش بیمه‌ای برای جبران خسارت آن استفاده کرد. در بیمه‌نامه می‌توان یک ناوگان تجاری را تحت پوشش یک بیمه‌نامه قرارداد و یا این که شناورها را به صورت انفرادی بیمه کرد. بیمه‌نامه‌هایی که به صورت جمعی ارائه می‌شوند دارای مزتهای خاص هستند که از آن جمله می‌توان از کشتیهای کهنه و قدیمی نام برد که در یک ناوگان و در کنار کشتیهای نو جدید با همان نرخ، بیمه می‌شوند.

۱- خطرات تحت پوشش

شناورها را می‌توان در مقابل خطرات متعددی بیمه کرد که عبارتند از: خطر آتش‌سوزی، غرق، به گل نشستن، انفجار، انفجار دیگهای بخار و ماشینهای محرکه، تصادم شناور با شناور دیگر و یا هرگونه شیئی متحرک دیگر، تصادم با اسکله و صخره‌ها، طوفان، خودسوزی محمولات، خطرات اتمی و اشعه یون‌زا (مشروط بر این که جزء محمولات و یا ماشین‌آلات شناور نباشد)، برخورد شناور با راکت، موشک، سقوط هواپیما و هم چنین اشتباهات ناخدای کشتی، کارکنان، ملوانان و اجاره‌کنندگان کشتی.

لازم به ذکر است که خسارات ناشی از اشتباهات و غفلتهایی که بر اساس عمد بیمه‌گذار بدید آید دارای پوشش بیمه‌ای نیست. خسارات ناشی از بارگیری و تخلیه کالا و یا بر اثر ورود و خروج شناور از «حوضچه‌های تعمیراتی»^۸ بندرها و همچنین خطرات ناشی از جنگ را می‌توان با پرداخت اضافه نرخ مربوط تحت پوشش بیمه‌ای قرارداد.

جدا از مواقعی که بیمه‌نامه برای مدتهای کوتاه و به درخواست بیمه‌گذار صادر می‌شود، معمولاً مدت بیمه‌نامه‌ها یک سال و یا بیشتر است، اما صدور بیمه‌نامه برای مدت کمتر از یک سال اضافه‌نرخ را به دنبال دارد که معمولاً بیمه‌گر حق بیمه را بر اساس جدولهای کوتاه مدت دریافت می‌دارد.

۲- عوامل مؤثر در تعیین نرخ حق بیمه

بیمه‌گر در زمان صدور پوشش بیمه‌ای، نرخ خود

ورق بزنید

48 . Dry Docks

را با در نظر گرفتن سال ساخت کشتی، درجه و نوع طبقه بندی آن، ظرفیت و تناژ شناور، نوع سوخت و قوه محرکه، پرچمی که تحت آن به ثبت رسیده محاسبه می‌کند. حمل و نقل کالاهایی که ممکن است در زمان و در فصل خاصی تولید خود سوژی و حریق کند یکی از عوامل افزایش نرخ برای این گونه شناورها شمرده می‌شود.



بخش دوم

بیمه آتش سوژی و خطرات تبعی^۱

۱- تاریخچه بیمه آتش سوژی

ذکر این نکته ضروری است که پوشش بیمه آتش سوژی برای اولین بار جهت حفظ و حراست اماکن تجاری و منازل مسکونی در اروپا به وجود آمد. بلافاصله بعد از آتش سوژی بزرگی که در سال ۱۶۶۶ در لندن از یک دکان نانوايي آغاز شد و بزودی به ساختمانهای مجاور توسعه پیدا کرد و در نتیجه ۴۰۰ کوچه و خیابان شهر لندن به مساحت تقریبی ۱۷۵ هکتار شامل حدود ۱۳۰۰۰ واحد مسکونی و تجاری از بین رفت، لزوم ارائه پوششهای بیمه‌ای آتش سوژی احساس شد.

این آتش سوژی چهار روزه که خسارات جبران ناپذیری به بار آورد باعث شد که سایر کشورهای اروپایی به فکر ارائه این پوشش‌ها بیفتند و به همین دلیل اولین پوششهای بیمه‌ای آتش سوژی توسط «اتحادیه‌های صنفی» پیشینی شد. بعد از آتش سوژی سال ۱۶۶۶ میلادی، چهار مؤسسه و شرکت در انگلستان اقدام به ارائه پوششهای آتش سوژی کردند که عبارتند از:

— اولین مؤسسه تاسیس شده به نام «اداره آتش سوژی»^۲ بود که بعد از مدتی فعالیت نام خود را به «فنیکس»^۳ تغییر داد.

— مؤسسه دوم که از سوی شهرداری لندن برای ارائه پوشش بیمه آتش سوژی تاسیس شد «کورپوریشن آف لندن»^۴ نامیده می‌شد که نتوانست در جامعه موفقیتی به دست آورد و تعطیل شد.

— سومین مؤسسه‌ای که در سال ۱۶۸۳ به رقابت با «اداره آتش سوژی» لندن پرداخت به نام «مؤسسه دوستان»^۵ معروف شد. با نگاهی به بیمه‌نامه‌های این مؤسسه درمی‌یابیم که نرخ آتش سوژی برای منازلی که با چوب ساخته شده بود دو برابر بقیه تعیین می‌شد.

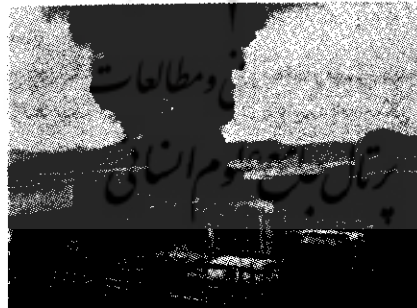
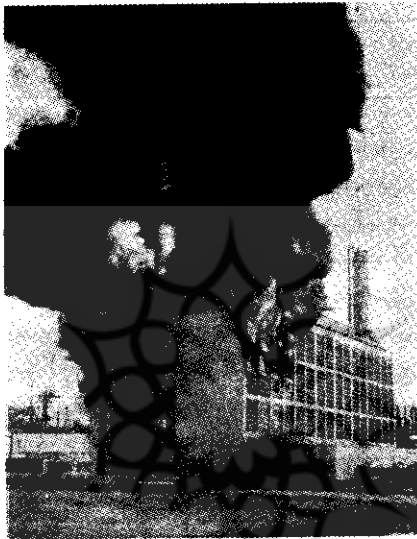
— آخرین این گونه مؤسسات که در لندن به ثبت رسید به صورت تعاونی اداره می‌شد و مقررات و اساسنامه خاص خود را داشت. این شرکت بر اساس ضوابط و مقررات اساسنامه خود، برای بیمه‌نامه‌های صادر شده اعضای خود، حق عضویتی دریافت می‌داشت. ترجمه به ثبت رسیده نام این شرکت عبارت است از «مؤسسه دوستان برای بیمه کردن ساختمانها در مقابل آتش سوژی». این شرکت بعدها با توجه به علامت تجاری خود که دودست بود به نام «دست دردست»^۶ شهرت یافت.

بعد از انقلاب صنعتی اروپا و تأسیس واحدهای صنعتی و کارخانه‌های مختلف، گسترش و پیچیدگی تولید باعث شد که بیمه آتش سوژی و شرایط بیمه‌نامه‌های صادر شده هم دچار تحول و پیچیدگی گردد و روند رشد و تکامل این رشته بیمه‌ای با توجه به نیازهای ایجاد شده سرعت چشمگیری پیدا کند؛ زیرا سرمایه‌گذارانی که در بخش صنایع به سرمایه‌گذاری پرداخته بودند به خطرات نهفته در راه این سرمایه‌گذاری واقف بودند و به همین دلیل نیاز به حفظ سرمایه‌ها باعث شد تا بیمه آتش سوژی سرعت رشد و توسعه پیدا نماید.

۲- بیمه آتش سوژی

اصولاً در صدور بیمه‌نامه آتش سوژی باید سه

1. Fire and Allied line. 2. Fire office
3. Phonix 4. Corporation of Linked
5. Friendly society 6. Hand in Hand.





اصل «حسن نیت»، «نفع بیمه‌ای» و «اصل جبران خسارت» وجود داشته باشد تا بیمه‌نامه بر اصول صحیح و درستی استوار باشد، زیرا بیمه‌گذار موظف است کلیه سؤالات مندرج در فرم پیشنهاد بیمه آتش سوزی را براساس حسن نیت و با دقت پاسخ دهد. در عوض بیمه‌گر موظف است که در صورت بروز حریق و ایجاد خسارت، حداکثر خسارات مالی حادث شده را با توجه به شرایط بیمه‌نامه، و مشروط بر این که از سرمایه بیمه‌ای تجاوز نکنند در وجه بیمه‌گذار بپردازد. اولین مرحله رسیدگی به خسارت اعلام شده توسط بیمه‌گر همان توجیه و رسیدگی به مسئله نفع بیمه‌ای بیمه‌گذار در مورد بیمه است.

در مورد خسارات ناشی از آتش سوزی، بسیاری از مردم به مفاهیم آتش، آتش سوزی و خسارات ناشی از آتش سوزی استناد می‌کنند، بدون این که از نقطه نظر قوانین بیمه‌ای از تعریف دقیق آتش سوزی و مفهوم واقعی آن اطلاع داشته باشند، بنابراین در عرف بیمه، خسارات ناشی از آتش مفید (آتش بخاری، جاقهای پخت و پز) نا زمانی که در مکان تعبیه شده قرار داشته باشد دارای پوشش بیمه‌ای نیست، لذا در بیمه‌نامه آتش سوزی آتش را چنین تعریف کرده‌اند: «در این بیمه‌نامه منظور از آتش عبارت است از ترکیب هر ماده با اکسیژن به شرط آن که با شعله همراه باشد».

در بیمه‌نامه آتش سوزی، نه تنها خطرات مستقیم ناشی از آتش سوزی تحت پوشش قرار دارد، بلکه خسارات غیرمستقیم ناشی از نشت حرارت، دود، خاکستر، آب، مواد شیمیایی آتش نشانی و خراب

شدن مورد بیمه هم دارای پوشش بیمه‌ای است. شرکتهای بیمه، بیمه‌نامه‌های آتش سوزی را به چندین صورت صادر می‌کنند که هر یک از آنها به منظوری و با هدف ارائه خدمت مناسب خواست و میل بیمه‌گذاران طرح‌ریزی شده است تا بخشی از مشکلات آنها را حل کند. انواع شناخته شده این بیمه‌نامه در ایران عبارتند از:

۱-۲- بیمه‌نامه آتش سوزی با سرمایه ثابت^۵

با این نوع پوشش بیمه‌ای، بیمه‌گر خسارات ناشی از آتش سوزی به اموال مورد بیمه را تا حداکثر سرمایه مندرج در بیمه‌نامه و به میزان زیان وارد شده جبران



می‌کند. اصولاً خسارات پرداختنی نمی‌تواند از مابه‌التفاوت ارزش هر یک از اقلام بیمه شده بلافاصله قبل و بعد از بروز خسارت و یا در صورت وقوع حادثه منجر به خسارت کلی، از مبلغ بیمه شده هر یک از اقلام خسارت دیده بیشتر باشد. بیمه‌گذار در زمان اخذ پوشش بیمه‌ای باید دقت کند که اموال خود را به قیمت واقعی آن بیمه کند، در غیر این صورت براساس ماده ۱۰ قانون بیمه در صورتی که مالی به کمتر از ارزش واقعی خود بیمه شده باشد، بیمه‌گر فقط به تناسب مبلغی که بیمه کرده به قیمت واقعی مال مسئول جبران خسارت بیمه‌گذار خواهد بود.

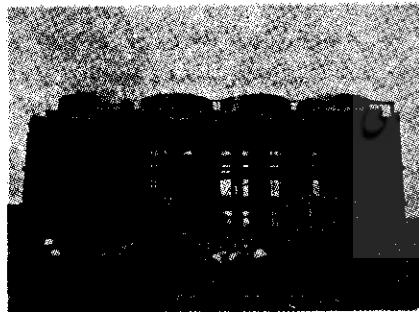
۲-۲- بیمه‌نامه عمومی یا اظهار نامه ای^۶

همان‌طور که قبلاً ذکر شد، معمولاً شرکتهای

7. Fire policy with Fixed sum insured.
8. Declaration policy.

بیمه، در زمان صدور بیمه‌نامه‌های آتش سوزی، سرمایه معینی را برای ماشین آلات و یا مواد اولیه و یا در جریان ساخت به عنوان حداکثر سرمایه برای پرداخت خسارت در بیمه‌نامه قید می‌کنند. این حداکثر سرمایه معمولاً از طرف بیمه‌گذار تعیین می‌شود. امروزه با توجه به پیچیدگی واحدهای تولیدی، صنعتی و حجم مبادلات و کالایی که هر روز به انبارها وارد و یا از آن خارج می‌شود و در نظر گرفتن تورم و افزایش قیمت‌ها در مدت کوتاه، باعث شده که صاحبان صنعت و تولیدکنندگان پوشش بیمه‌ای مورد نیاز خود را به نحوی دریافت کنند که در صورت بروز حادثه حریق، سرمایه‌های تحت پوشش بیمه‌ای به ارزش روز بوده و در زمان وجود نوسانات شدید در قیمت و یا در میزان موجودی، نیاز به افزایش و یا کاهش آن از طریق صدور الحاقیه نباشد.

از ویژگیهای خوب این نوع پوشش بیمه‌ای آن است که در بیمه‌نامه‌های اظهارنامه‌ای، سقف حداکثری برای تعهد بیمه‌گر در مورد جبران خسارت معین می‌شود و بیمه‌گذار هم براساس شرایط بیمه‌نامه و مدت تعیین شده در آن برای اعلام موجودی خود در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه اقدامات لازم را انجام می‌دهد. براساس توافق انجام شده، اعلام میزان موجودی می‌تواند ماهانه، سه ماهه و یا



کمتر و بیشتر باشد، اما باید اضافه کرد، که هر چه فاصله مدت اعلام موجودی کمتر باشد، در زمان بروز خسارت رقم واقعبتر و صحیحتر محاسبه خواهد شد، اما در صورتی که بیمه‌گذار براساس شرایط قرارداد عمل نکرده، موجودی خود را بموقع اعلام نکند، در صورت بروز خسارت، حداکثر مبلغ بیمه شده مأخذ و مبنای محاسبه خسارت قرار خواهد گرفت و بیمه‌گر ضمن انجام حسابرسی دفترها، اسناد و مدارک معتبر بیمه‌گذار، نسبت به تعیین ورق بزیند

موجودی و تسویه خسارت اقدام خواهد کرد. محاسبه حق بیمه این گونه بیمه نامه ها به صورت موقت است و به ماخذ حداکثر سقف مندرج در بیمه نامه دریافت می شود. اما ممکن است اظهارنامه های ارسالی از سوی بیمه گذار کمتر از سقف سرمایه بیمه نامه باشد که در این صورت، بیمه گر و بیمه گذار توافق می کنند که ۷۵٪ حق بیمه سقف قرارداد پرداخت شود و حق بیمه قطعی پس از پایان دوره بیمه نامه و بررسی اظهارنامه های ارسالی محاسبه گردد. اما به هر حال حق بیمه قطعی در هیچ زمان کمتر از ۵۰٪ حق بیمه اصلی بیمه نامه نخواهد بود.

به هر حال در زمان صدور بیمه نامه های اظهارنامه ای باید دقت کرد که اظهارنامه های ارسالی بدقت مورد رسیدگی قرار گیرد و ارسال آنها هم بموقع صورت پذیرفته و مبلغ اظهارنامه نیز از حداکثر سقف بیمه نامه بیشتر نباشد، زیرا حداکثر تعهد بیمه گر همان سقف بیمه نامه است و چنانچه بیمه گذار موجودی بیشتری در انبار دارد حتماً باید طی الحاقیه ای سقف بیمه نامه را افزایش دهد.

۲-۳- جایگزینی و بازسازی بیمه نامه آتش سوزی با شرایط

کاربرد این نوع بیمه نامه در زمانی توصیه می شود که ارزش واحدهای صنعتی و تجاری و یا صنعتی به دلیل اعمال ضریب استهلاک یا مستهلک شده و یا به ۵۰٪ و یا بیشتر کاهش یافته است در صورتی که جایگزینی و یا بازسازی همین واحدهای مستهلک شده به دلیل شرایط خاص اقتصادی جامعه به چندین برابر افزایش یافته است. در صورت وجود چنین شرایطی، بیمه گر توافق می کند که بیمه گذار کلیه تأسیسات و داراییهای خود را مجدداً و به ارزش روز ارزیابی کند و آنها را با قیمت های جدید تحت پوشش درآورد. در این حالت چنانچه اموال مورد بیمه به علت بروز یکی از خطرات مشمول بیمه تلف شده و یا خسارت ببیند، بیمه گر نسبت به تعمیر و بازسازی ساختمان آسیب دیده و چنانچه ماشین آلات واحد صنعتی باشد، نسبت به جایگزینی آن اقدام لازم را انجام خواهد داد. یکی از جنبه های مهم و حیاتی بیمه نامه که نمونه بارز ارائه خدمات قابل قبول شرکت بیمه است، در انجام عمل بازسازی و

جایگزینی در اسرع وقت و در واقع در مدت زمان متعارف و قابل قبول است.

۲-۴- خسارت و هزینه های قابل تأمین

بیمه مرکزی ایران در راستای اهداف خود برای تنظیم و تعمیم و هدایت امر بیمه در ایران و حمایت بیمه گذاران و بیمه شدگان شرایط جدید بیمه نامه های آتش سوزی را در تاریخ ۶۶/۸/۲۷ به تصویب شورای عالی بیمه رسانید و شرکتهای بیمه موظف شدند که شرایط جدید را از سال ۱۳۶۷ به اجرا درآورند. ۳ سال بعد از این تاریخ، تعرفه بیمه آتش سوزی و خطرات اضافی (تبعی) مشتمل بر ۱۶ ماده و ۷ تبصره در تاریخ ۱۳۷۰/۶/۴ به تصویب

قابل تأمین آن به شرح زیر مشخص شده است.
۲-۴-۱- خسارت های مستقیم ناشی از آتش، صاعقه و انفجار دارای پوشش بیمه ای است.

۲-۴-۲- خسارت و هزینه هایی که به منظور جلوگیری از توسعه خسارت از طرف بیمه گذار انجام می شود تحت پوشش بیمه ای است.

۲-۴-۳- هزینه های ناشی از نقل مکان ضروری مورد بیمه و یا خسارت ناشی از این گونه عملیات که به منظور نجات کالای مورد بیمه صورت پذیرفته باشد.

۲-۴-۴- در صورت موافقت بیمه گر و پرداخت حق بیمه اضافی مربوط، می توان خطرات اضافی (تبعی) دیگری از قبیل زلزله، طوفان، سیل، سقوط هواپیما، ضایعات آب و برف و شکست شیشه را



شورای عالی بیمه رسید و براساس آن خطرات آتش سوزی به ۹ طبقه تقسیم گردید که حداقل نرخ طبقه یک ۰/۳ در هزار و طبقه نه ۴/۲ در هزار تعیین شد.

براساس شرایط جدید، خسارت و هزینه های

تحت پوشش قرار داد. این خطرات اضافی معمولاً به صورت یک الحاقیه جداگانه و ضمیمه بیمه نامه اصلی تحت پوشش بیمه ای قرار می گیرد.

در صورت بروز خسارت در محل و مکان مورد بیمه، خسارات قابل پرداخت در هر مورد نمی تواند



رسوخ کرده اند، که برآستی باید گفت زندگی انسان بدون بهره گیری از این وسیله نقلیه موتوری ناممکن است.

اتومبیل در زندگی صنعتی و کشاورزی و رسانیدن کالا از محل تولید به بازار مصرف و دادوستد بین المللی نقشی سازنده و پراهمیت دارد، در واقع یکی از ویژگیهای بارز و مشخص قرن بیستم، پدید آمدن این وسیله نقلیه است.

پدیدار شدن این وسیله نقلیه اگرچه به همراه خود رفاه و آسایش و سرعت را به ارمغان آورده، اما به همان نسبت باعث بروز مشکلات بسیار و خطرات فراوان هم شده است، زیرا خطر تصادم و برخورد با این وسیله نقلیه روبه افزایش نهاده و تنها راه جبران و کمک به زیاندیدگان این پدیده قرن بیستم رفیع و با تقلیل اثرات نامطلوب آن در زندگی زیاندیدگان استفاده از بیمه است.

شرکتهای بیمه با درک این نیاز جوامع انسانی، طرحهای متفاوتی برای جبران خسارات این حوادث ارائه داده اند. در بیمه اتومبیل، گاهی تعهد بیمه گر جبران خسارت وارد به وسیله نقلیه بیمه شده است و گاهی خسارات وارد به شخص ثالث را جبران می کند.

معمولاً کلیه حوادث زیانبار ناشی از تصادفات رانندگی به یکی از سه حالت زیر است:

— راننده مقصر است و زیان دیده مالی و جانی کاملاً بی تقصیر است.

— زیان دیده مقصر است و راننده کاملاً بی تقصیر است.

— راننده و زیان دیده هر دو در ایجاد حادثه مقصرند.

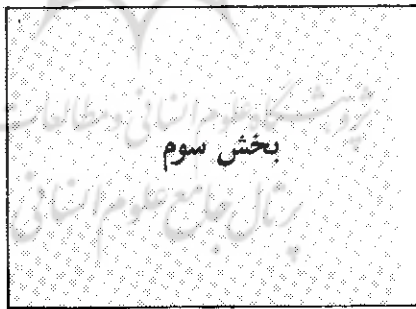
تشخیص هریک از سه مورد فوق صرفاً برعهده مقامات صلاحیتدار راهنمایی و رانندگی است و در صورت عدم توافق زیان دیده با مقصر حادثه، نتیجه گیری از حادثه براساس گزارش مأموران انتظامی با محاکم صالحه است ذکر این نکته لازم است که برای تسویه خسارات سنگین شرکتهای بیمه به ارائه گزارش مقامات انتظامی که از حادثه بازدید کرده اند نیاز دارند.

شرکتهای بیمه در ایران پوششهای متفاوتی را در زمینه بیمه اتومبیل ارائه داده اند که به طور خلاصه به شرح زیر است:

— پوشش بیمه بدنه اتومبیل

ورق بزنند

راديو اکتیویته و یون زا
— خسارات وارد به مسکوکات، پول، اوراق بهادار، فلزات قیمتی، جواهرات و سنگهای گرانبها.
— خسارات وارد به اسناد، نسخ خطی و هزینه بازسازی، جمع آوری مجدد اطلاعات و یا تنظیم دفاتر بازرگانی.



۳- بیمه های اتومبیل

اتومبیل وسیله ای است که تقریباً از اواخر قرن نوزدهم و به شکلی همه گیر وارد زندگی انسان در جوامع بشری شده و نقشی بسیار مهم در حمل مسافر و جابجایی کالا دارد. اصولاً در بیشتر جوامع انسانی بیشترین جابجایی مردم و مسافران به وسیله اتومبیل صورت می پذیرد و اتوبوسها، کامیونها و اتومبیلهای سواری در ابعادی وسیع چنان در بطن زندگی انسانها

بیشتر از مابقی تفاوت ارزش هریک از اقلام بیمه شده بلافاصله قبل و بعد از وقوع خسارت و یا در صورت خسارت کلی بیشتر از مبلغ بیمه شده هریک از اقلام خسارت دیده باشد.

۲-۵- خسارت و هزینه های غیر قابل تأمین

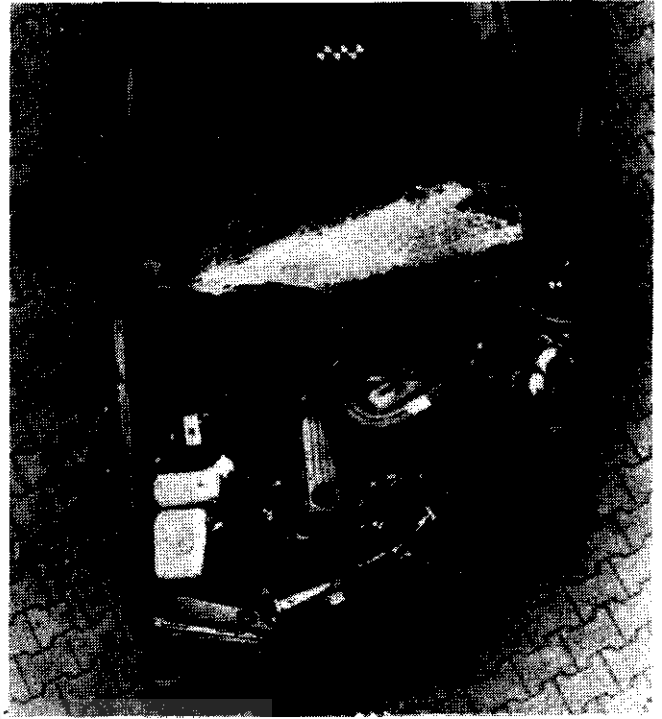
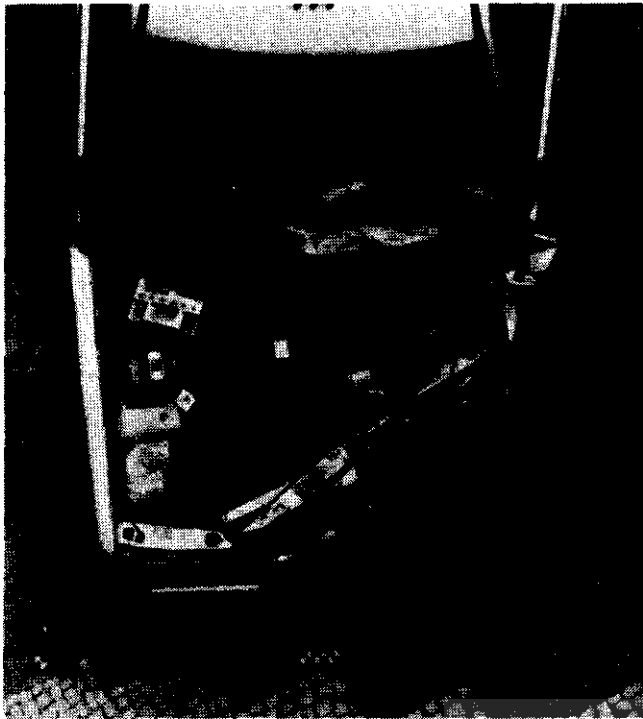
بیمه نامه آتش سوزی مانند سایر بیمه نامه ها دارای استثنائاتی است که چنانچه منشأ و مبدأ خطریکی از این استثنائات باشد بیمه گر تعهدی در جبران خسارت ندارد. بعضی از این خطرات که به عنوان استثنائات ذکر شده اند با توافق بین بیمه گر و بیمه گذار و پرداخت حق بیمه اضافی مربوطه می تواند تحت پوشش بیمه ای قرار گیرد. خطرات استثنائاً شده عبارتند از:

— خسارات ناشی از جنگ، جنگ داخلی، شورش، آشوب، بلوا، قیام، انقلاب، کودتا، اغتشاشات داخلی و یا اقدامات احتیاطی و انتظامی.

— خسارات ناشی از زلزله، ریزش زمین، سیل، آتش فشان، طغیان رودخانه، حریق تحت الارضی و بلایای آسمانی (خسارت فاجعه یا خطرات طبیعی).

— خسارات ناشی از انفجار مواد منفجره (دینامیت، تی ان تی و باروت)

— خسارات ناشی از انفجار اتمی، اشعه



— کاهش و پایین آمدن ارزش مورد بیمه بر اثر حادثه.

— خطرات جنگ، شورش و انقلاب، و خسارات مستقیم و غیرمستقیم ناشی از انفجارهای هسته‌ای و اشعه بون‌زا.

— خطرات طبیعی مانند، زمین لرزه، سیل و آتشفشان.

— خسارتهای عمدی بیمه گذار.

— خسارات ناشی از رانندگی در حین مستی و یا تحت تأثیر مواد مخدر و یا آزمایش سرعت و تعلیم رانندگی.

— خسارات ناشی از رانندگی بدون داشتن گواهینامه رانندگی.

— خسارات ناشی از جابجایی و حمل مواد آتش‌زا و یا سریع‌الاشتعال، مگر این که قبلاً بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار توافق لازم انجام شده باشد.

— خسارات ناشی از ضبط، توقیف و مصادره وسیله نقلیه توسط مقامات قضایی و انتظامی.

۳-۳ — بیمه شخص ثالث

افرادی که در یک جامعه زندگی می‌کنند باید تابع قوانین و نظامات آن جامعه باشند و به همین دلیل چنانچه شخصی چه از روی عمد و چه به علت بی احتیاطی و غفلت مرتکب عملی خلاف قانون و مقررات شود، مسئول بوده و باید به مجازات مناسب با آن بی احتیاطی برسد و زیان وارد اعم از مالی و یا جانی را جبران کند. مسئولیت مدنی زمانی جنبه

— سرقه کلی

— خسارات وارد به لوازم بدکی اصلی اتومبیل که بر اساس کاتالوگ همراه اتومبیل به دارنده آن تحویل شده باشد.

— پرداخت کلیه هزینه‌های معقول و منطقی که به منظور نجات مورد بیمه و حمل و نقل آن به تعمیرگاه و یا محل امن صورت پذیرفته باشد.

— خساراتی که در جریان حمل و نقل توسط جرثقیل، خط آهن و یا سایر وسایل نقلیه به مورد بیمه وارد آید.

۲-۳ — خطرهای خارج از تعهد بیمه‌گر

خطرهای خارج از تعهد بیمه‌گر خطرانی است که چنانچه منشأ بروز حادثه منجر به خسارت گردد، بیمه‌گر بر اساس شرایط بیمه‌نامه متعهد جبران خسارت آن نخواهد بود مگر این که برخلاف آن توافق شده باشد، این خطرات عبارتند از:

— خسارات ناشی از کهنگی، عدم مراقبت و نگهداری و اسقاط اتومبیل.

— هرگونه آسیب و خسارت وارد به لاستیکها، جز در زمانی که وسیله نقلیه به علت آتش سوزی خسارت دیده باشد که در این حالت فقط تا ۵۰٪ قیمت لاستیک به عنوان خسارت پرداخت خواهد شد.

— زیان ناشی از عدم استفاده از وسیله نقلیه از زمانی که دچار حادثه می‌شود تا زمانی که راه اندازی مجدد می‌گردد.

— بیمه شخص ثالث (بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه مונوری در مقابل اشخاص ثالث).

— بیمه حوادث سرنشین.

— بیمه مازاد مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه مونتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث (تا حد دیه).

۱-۳ — بیمه بدنه اتومبیل

بر اساس شرایط این بیمه‌نامه، دارنده و یا مالک وسیله نقلیه، اتومبیل خود را در برابر خطرات بیمه می‌کند تا در صورت بروز حادثه و ایجاد خسارت به وسیله نقلیه موضوع بیمه، شرکت بیمه، خسارت وارد را بر اساس شرایط بیمه‌نامه جبران کند. منظور از خطرات مورد تعهد بیمه‌گر، همان حوادثی است که در صورت واقع شدن چنانچه باعث نابودی و یا آسیب دیدگی اتومبیل شود بیمه‌گر موظف به جبران آن خواهد بود.

خطرهای مورد تعهد بیمه‌گر

— حوادثی که منجر به ورود خسارت به وسیله نقلیه مورد بیمه گردد، مانند تصادم دواتومبیل، برخورد وسیله نقلیه با اجسام ثابت و یا متحرک، برگشتن و یا سقوط اتومبیل.

— آتش سوزی، صاعقه و انفجار وسیله نقلیه.

عملی به خود می‌گیرد که شخص مقصر حادثه مجبور شود زیان وارد به شخص ثالث را جبران کند. تفاوت مسئولیت مدنی با مسئولیت جزایی در این است که مسئولیت جزایی قابل بیمه کردن نیست و مغایر قوانین و عرف جوامع انسانی تلقی می‌شود.

بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در ایران در بیست و نهم دیماه ۱۳۴۷ به تصویب رسید تا مسئولیت مدنی بیمه گذار در مقابل اشخاص ثالث در نتیجه حوادث ایجاد شده از وسیله نقلیه مورد استفاده خود را بیمه کند. بیمه مسئولیت مدنی در ایران به دو بخش عمده تقسیم می‌شود که عبارتند از:

— بیمه اجباری

— بیمه اختیاری (که شامل بیمه نامه های دبه، بیمه مازاد ثالث و بیمه کارت سبز است که این سه نوع اخیر سالها بعد از تصویب قانون بیمه شخص ثالث توسط شرکتهای بیمه طرح ریزی و ابداع شده است. با توجه به این که این بیمه نامه خسارات مالی و جانی وارد به اشخاص ثالث را جبران می‌کند، براساس شرایط بیمه نامه افراد زیر در قبال بیمه گذار شخص ثالث شناخته نمی‌شوند:

الف) بیمه گذار و کلیه افرادی که مسئولیت آنها مسئولیت بیمه گذار تلقی می‌شود.
ب) کارکنان بیمه گذار مسئول حادثه که در حین کار و انجام وظیفه باعث بروز حادثه شده باشند.
پ) همسر، پدر، مادر، اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه گذار
ت) راننده ای که حادثه منحصراً در نتیجه خطای او ایجاد شده باشد.

بیمه گر، مسئولیت مدنی بیمه گذار در قبال اشخاص ثالث را در مورد خسارتهای مالی تا مبلغ ۲۵۰۰۰ ریال و خسارتهای جانی حداکثر تا مبلغ ۲۰۰,۰۰۰ ریال بیمه کرده است که در صورت بروز حادثه آن را پرداخت خواهد کرد.

۳-۴ — خطرهای خارج از تعهد بیمه گر

خسارتهای زیر از شمول تعهدات بیمه گر خارج است:

- خسارات ناشی از جنگ، جنگ داخلی، شورش، آشوب، بلوا، انقلاب
- خسارات ناشی از خطرات طبیعی از قبیل سیل، زلزله، صاعقه و طوفان.

— خسارات مستقیم و غیرمستقیم ناشی از اشعه یون زا و رادیواکتیویته.

— خسارات وارد به محمولات و وسایل نقلیه مورد بیمه.

— خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرایم.

— خسارات وارد ناشی از عمل متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا رانندگان فاقد گواهینامه

— خسارات وارد به بیمه گذار و کالا، اموال، ساختمانها و وسایل نقلیه تحت مالکیت و یا تصرف بیمه گذار.

ورق بزنید



— خسارات ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می افتد، مگر این که نواقص خاصی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار به عمل آمده باشد.

۴- بیمه حوادث سرنشین و راننده

اصولاً هر تصادم باعث بروز انواع خسارت می شود؛ نخست خساراتی است که به اشخاص ثالث وارد می آید که لزوماً و برحسب قانون، مقصر حادثه ملزم به جبران آن و دیگر خساراتی است که به وسیله نقلیه مقصر حادثه، راننده و سرنشینان آن وارد می آید. خسارات دسته اول را می توان از محل بیمه‌نامه شخص ثالث و یا مازاد ثالث جبران کرد و خسارات دسته دوم خود شامل دوقسمت است که خسارات مالی و خسارات جرح و فوت از این دسته اند. بخش نخست خسارات دسته دوم را می توان از محل بیمه‌نامه بدنه اتومبیل جبران کرد و بخش دوم آن با باید از طریق بیمه‌نامه حوادث سرنشین جبران شود و یا بیمه‌نامه دیه این گونه خسارات جرح و فوت را جبران کند. در این حالت چنانچه شرکت بیمه سرنشینان اتومبیل را بیمه کرده باشد، در صورت بروز خسارات جرح و فوت، آن را جبران خواهد کرد.

۴-۱- خطره‌های مورد تعهد بیمه‌گر

بر اساس شرایط بیمه‌نامه حوادث سرنشین، چنانچه وسیله نقلیه مورد بیمه به علت آتش سوزی، انفجار، واژگون شدن، منحرف شدن و یا سقوط باعث بروز هرگونه خسارت جرح و فوت سرنشینان اتومبیل شود، بیمه‌گر متعهد است خسارات وارد را بر اساس شرایط بیمه‌نامه پرداخت کند. لازم به ذکر است که تعهد بیمه‌گر در مورد بیمه‌نامه حوادث سرنشین محدود به ظرفیت مجاز اتومبیل مورد بیمه است. در واقع بیمه سرنشین نوعی بیمه‌نامه حادثه است که در آن خطرات مورد بیمه، محدود به مواردی است که در بیمه‌نامه از آنها به عنوان حوادث مشمول بیمه نام برده شده است.

۴-۲- خطره‌های خارج از تعهد بیمه‌گر

سرنشینان وسیله نقلیه مورد بیمه در مقابل حوادث

مذکور در بند ۴-۱ تحت پوشش بیمه‌ای قرار دارند و تابع شرایط عمومی بیمه‌نامه حوادث سرنشین می باشد؛ اما در صورتی که بروز و منشأ حادثه یکی از خطرات مذکور در ذیل باشد، بیمه‌گر تعهدی در جبران خسارات ندارد.

— خسارات ناشی از خطرات طبیعی مانند زلزله، سیل، طوفان، صاعقه و آتشفشان که انسان در ظهور و بروز آنها دست نداشته و بروز آن خارج از اراده بشر است.

— خسارات ناشی از جنگ، شورش، آشوب، بلوا، اعتصاب و... که معروف به خطرات اجتماعی است قابل جبران نیست مگر این که شرط خلاف دیگری بین طرفین قرارداد توافق شده باشد.

— خسارات ناشی از کاربرد وسیله نقلیه در مسابقات شرط بندی، آزمایشهای رانندگی.

— خسارات ناشی از تشعشعات رادیواکتیو و اشعه یون زا.

— خسارات وارد به سرنشینان اتومبیل چنانچه در زمان سوختگیری آن ایجاد شده باشد.

اصولاً خسارات وارد در صورتی قابل جبران است که راننده دارای گواهینامه مجاز رانندگی باشد. در صورتی که حادثه منجر به نقص عضو از کارافتادگی سرنشینان اتومبیل شود، غرامت بر اساس جدول نقص عضو و از کارافتادگی پرداخت و تسویه خواهد شد.

۵- بیمه مازاد مسئولیت مدنی (شخص ثالث تا حد دیه)

در قانون مجازات اسلامی (دیات) که در سال ۱۳۶۱ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده، قانونگذار دیه را بدین گونه تعریف کرده است: «دیه مالی است که به سبب جنایت بر نفس یا عضو به معنی غلبه یا به ولی یا اولیاء دم اوداده می شود». با نگاهی بر این تعریف درمی یابیم که دیه در واقع مجازاتی است که شرع برای قتل نفس، جرح و یا صدمات بدنی دیگر برای مقصر حادثه در نظر گرفته مشروط بر این که عمدی نباشد. یکی از مصادیق این تعریف و در واقع تحقق امر دیه، همانا حوادث ناشی از رانندگی است، زیرا راننده و یا دارنده وسیله نقلیه موتوری مسئول خساراتی است که ممکن است به علت کاربرد وسیله نقلیه به اشخاص ثالث وارد شود

و بیمه شخص ثالث هم به منظور جبران ضرورت‌های ناشی از کاربرد همین وسیله نقلیه توسط قانونگذار تصویب شده است.

دادگاهها مقدار دیه قتل نفس یک مرد مسلمان را یکی از موارد شش گانه زیر که جانی در انتخاب هریک از آنها مخیر می باشد و تلفیق آنها هم جایز نیست تعیین کرده اند.

— یکصد شتر سالم و بدون عیب که خیلی هم لاغر نباشد.

— دوست گاو سالم و بدون عیب که خیلی هم لاغر نباشد.

— یکهزار گوسفند سالم و بدون عیب که خیلی هم لاغر نباشد.

— دو دست دست لباس سالم از حله‌های یمن

— یکهزار دینار مسکوک سالم و غیرمغشوش که هر دینار یک مثقال شرعی طلا به وزن ۱۸ نخود است.

— ده هزار درهم مسکوک سالم و غیرمغشوش که هر درهم به وزن ۱۲/۶ نخود نقره می باشد.

پرداخت قیمت هریک از موارد ششگانه در صورت تراضی طرفین کافی است و اگر تلفیق به عنوان پرداخت قیمت یکی از موارد ششگانه باشد کافی است.

با توجه به قوانین مصوب، شرکتهای بیمه با در نظر گرفتن محدودیت پوشش بیمه‌ای غرامت مالی و جانی بیمه‌نامه شخص ثالث، اقدام به ارائه بیمه‌نامه‌ای مازاد با همان شرایط و چند شرط اضافی خاص کرده و آن را بیمه‌نامه مازاد ثالث (دیه) نامگذاری کردند.

اصولاً شرایط عمومی این بیمه‌نامه مطابق با شرایط عمومی بیمه‌نامه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث است، اما تفاوت عمده آن با بیمه‌نامه شخص ثالث در این است که خسارات وارد بر اساس رأی محاکم صالحه قابل پرداخت است.

تعهد بیمه‌گر از لحاظ افراد زیان دیده در داخل وسیله نقلیه موتوری برابر ظرفیت مجاز اتومبیل است، حال آنکه در خارج از وسیله نقلیه برای شمار افراد محدودیتی وجود ندارد.

شرکتهای بیمه با توجه به قیمت و ارزش فعلی موارد ششگانه‌ای که محاکمه صالحه رأی خود را بر آن اساس صادر می کنند بیمه‌نامه‌هایی را برحسب



انتخاب مخاطرات پایه گذاری نشده بود و در واقع پیدایش «جدول مرگ ومیر»^۲ نقطه عطفی در تاریخچه بیمه عمر محسوب می شود و به همین دلیل امروزه بیمه گران در زمان گزینش بیمه گذاران عوامل زیرا را برای قبول یا رد یک پیشنهاد و تعیین حق بیمه مناسب وضعیت سنی و سلامت بیمه گذار در نظر می گیرند.

۴-۱- سن

در بیمه های عمر، سن بیمه گذار عامل اصلی تعیین نرخ حق بیمه به شمار می رود و به همین دلیل جداول حق بیمه با کاربرد جدول مرگ ومیر، هزینه های بیمه گرو نرخ سود حاصل از سرمایه گذاری تنظیم می شود.

۴-۱-۲- جنسیت

در اغلب مناطق جهان به اثبات رسیده است که

ورق بزنند

2. Mortality table.

به همین نیاز بوده که شرکتهای بیمه با ارائه طرحهای متفاوت و ابتکاری متناسب با نیازهای جوامع انسانی در پی تأمین و تسهیل این غریزه ثبات مالی و اقتصادی برآمدند تا در زمان بروز حادثه ناگوار، شیرازه اقتصاد خانواده ها از هم نیاشد و افراد وابسته به شخص متوفی و یا حادثه دیده بتوانند از مزایای این تأمین اقتصادی بهره مند شوند. نیازهای خانواده در اغلب جوامع بشری با هر درجه ای از پیشرفت و تکامل را می توان به شرح زیر طبقه بندی کرد:

— تأمین درآمدی معین و مشخص برای افراد یک خانواده پس از فوت نان آور خانواده
— تأمین درآمدی معین و مشخص برای اقامت از کارافتادگی، پیری و بازنشستگی.

بیمه های اشخاص (عمر، حادثه، درمانی) یکی از شاخصهای شناخته شده برای سنجش میزان تأمین و رفاه مردم کشورهای است و کشورهایی که افراد آن به فراخور نیاز خود از این تأمین برخوردارند، با اطمینان و اعتماد بیشتری در برنامه ریزی توسعه و گسترش جامعه خویش مشارکت می نمایند.

بیمه های عمر در مراحل بدوی خود بر پایه اصول علمی و فنی در رابطه با جدولهای حق بیمه و نحوه

درخواست بیمه گذاران خود از مبلغ شش میلیون تا هفتاد میلیون ریال صادر می کنند. نرخ حق بیمه بیمه نامه های دبه توسط بیمه مرکزی ایران به شرکتهای بیمه ابلاغ شده است.

بخش چهارم

۴- بیمه های عمر

انسان از آغاز پیدایش جوامع انسانی، در جستجوی غریزی به دنبال تأمینهای جسمی، اقتصادی، اجتماعی و سیاسی بوده است. با توجه

1. Life Insurance.

زنان از عمر طولانیتری برخوردارند و متوسط طول عمرشان بیشترست. بدین جهت در شرکت‌های بیمه جداول جمعیتی نیز بر حسب مردان و زنان تهیه می‌شود که این جداول در زمان محاسبه حق بیمه به کار می‌آید.

۴-۱-۳- وضعیت جهانی

ساختار فیزیکی بدن انسان یکی از عوامل مهم و تعیین کننده در انتخاب و یا رد شخص متقاضی بیمه عمر به حساب می‌آید. پیشرفت علم پزشکی و تشخیص پزشکی و آزمایش‌های متعددی که انجام می‌شود بیمه‌گر را در وضعیت کاملاً مناسبی قرار می‌دهد تا با آگاهی نسبت به پذیرش یک بیمه شده با نرخ استاندارد و یا غیراستاندارد و یا اضافه نرخ پزشکی بیمه‌نامه صادر کند.

۴-۱-۴- تاریخچه سلامتی خانواده^۳

بسیاری از آمار و تجربه‌ها نشان داده که عمر طولانی و زیاد یکی امر موروثی در خانواده‌هاست. عمر طولانی ممکن است ریشه در نوارث و یا محیط و شرایط زیست خانواده داشته باشد. بعضی از بیماری‌ها موروثی است و به همین دلیل علت مرگ والدین و یا سایر اعضای خانواده می‌تواند در زمان پذیرش خطر عامل تعیین کننده محسوب شود.

۴-۱-۵- شغل و حرفه^۴

در کشورهایی که شرکت‌های بیمه، بیمه‌های عمر گروهی صنعتی را در بازار عرضه می‌کنند، شغل و حرفه بیمه‌گذاران یکی از مهمترین عوامل ارزیابی خطر محسوب می‌شود، زیرا بسیاری از مشاغل اثرات ناخوشایند خود را به مرور بر زندگی بیمه‌گذاران نشان می‌دهد، زیرا افرادی که در معادن کار می‌کنند و یا شرایط محیط کارشان مساعد و مناسب نیست در درازمدت با مرگ و میر بیشتری در مقایسه با سایر گروه‌ها روبرو می‌شوند.

3. Family History

4. Occupation

۴-۲- صور مختلف بیمه‌های عمر در جهان

جوامع انسانی نیازهای مختلف اقتصادی دارند و با همین دیدگاه شرکت‌های بیمه طرح‌های متفاوتی متناسب با نیاز این جوامع ارائه داده‌اند. آنچه ما در اینجا به آن اشاره می‌کنیم تقسیم‌بندی مختلف بیمه‌های عمر است، حال آنکه هر یک از نمونه‌های ذکر شده دارای زیرگروه‌های بسیار متفاوتی است.

۴-۲-۱- بیمه‌های تمام عمر^۵

«خطر فوت»

در این نوع پوشش بیمه‌ای، قرارداد برای تمام مدت عمر بیمه‌گذار بسته می‌شود، و حق بیمه نیز به طور سالانه پرداخت می‌گردد. البته می‌توان ترتیب پرداخت حق بیمه را طوری تنظیم کرد که برای تمام عمر نباشد، بلکه با رسیدن بیمه‌گذار به سن بازنشستگی خاتمه پیدا کند. سرمایه تعیین شده در صورت فوت بیمه شده به وراثت قانونی او پرداخت می‌شود.

بیمه عمر دارای انواع دیگری است از قبیل:

- بیمه تمام عمر با پرداخت حق بیمه در تمام طول قرارداد
- بیمه تمام عمر با پرداخت محدود حق بیمه
- بیمه عمر مشترک

۴-۲-۲- بیمه عمر زمانی^۶

بیمه عمر در صورت فوت و یا به اصطلاح دیگر بیمه عمر ساده زمانی، نوعی از بیمه اشخاص است که پوشش بیمه‌ای برای مدت معینی ارائه می‌شود سرمایه بیمه در صورت فوت بیمه شده در اثناء مدت اعتبار قرارداد قابل پرداخت است و در صورتی که بیمه شده تا پایان قرارداد در قید حیات باشد وجهی بابت تعهدات بیمه‌گر به بیمه‌گذار پرداخت نخواهد شد. این گونه بیمه‌نامه‌ها برای مدت‌های کمتر از یک سال و تا چندین سال صادر می‌شود. انواع

5. whole life Assurance.

6. term insurance

دیگر بیمه‌های عمر زمانی به شرح زیر می‌باشد:

- بیمه‌های عمر زمانی قابل تبدیل^۷

- بیمه‌های عمر زمانی با سرمایه نزولی^۸ (مانده بدهگان)

- بیمه‌های عمر زمانی قابل تمدید^۹

۴-۲-۳- بیمه‌های مختلط پس انداز^{۱۰}

در این نوع از بیمه عمر، بیمه‌گر متعهد است سرمایه را در صورت فوت و حیات بیمه‌شده پرداخت کند و به دلیل همین خصوصیت، بیمه‌های مختلط پس انداز از رایجترین نوع بیمه‌های عمر محسوب می‌شود. این نوع بیمه‌نامه در چند دهه اخیر به علت ارائه پوشش‌های مناسب در صورت فوت نایهنگام بیمه‌گذار برای بازماندگان او و نیز جنبه پس اندازی و ذخیره‌سازی آن برای زمانی که بیمه‌گذار در قید حیات است، از استقبال همگانی برخوردار شده است. این بیمه‌نامه دارای اشکال متفاوتی است که به چند نمونه از آن اشاره می‌کنیم.

- بیمه‌های پس انداز سرمایه گذاری^{۱۱}

- بیمه‌نامه پس انداز با کاهش حق بیمه در سالهای اول^{۱۲}

- بیمه‌نامه پس انداز با دو برابر سرمایه در صورت فوت^{۱۳}

- بیمه‌نامه پس انداز با دو برابر سرمایه در صورت حیات^{۱۴}

- بیمه‌نامه پس انداز با حق انتخاب^{۱۵}

۴-۲-۴- بیمه‌های مستمری^{۱۶}

در بیمه‌نامه‌های مستمری، بیمه‌گر پرداخت مستمری را برای مدت معین و یا تمامی حیات بیمه شده تعهد می‌کند. این نوع بیمه‌نامه در کشورهای

7. Convertible term Insurance

8. Decreasing term Insurance.

9. Renewable term Insurance.

10. Endowment Insurance.

11. Equity-linked Insurance.

12. Reduced Early premium policies.

13. Double Endowment in death.

14. Double Endowment if survive.

15. Option policies. 16. Annuities

پیشرفته و مترقی با استقبال و درخواست عامه مردم مواجه شده است. به عبارت ساده تر، بیمه های مستمري به کار افرادی می آید که در دوران حیات و فعالیت خود سرمایه ای را اندوخته اند و اینک می خواهند حداکثر بهره را از آن بگیرند. معمولاً افرادی که نگران حال بازماندگان خود نیستند و نمی خواهند ارنیه ای از خود برجای گذارند و مایل نیستند در دوران پیری و ازکارافتادگی با مشکلات مالی مواجه گردند، رویه سوی بیمه های مستمري می آورند.

بیمه های مستمري دارای انواع متفاوتی به شرح زیر است:

- مستمري با برگشت حق بیمه^{۱۷}
- مستمري متغیر^{۱۸}
- مستمري مضاعف^{۱۹}
- مستمري مخفف^{۲۰}
- مستمري بافاصله^{۲۱}
- مستمري بلافاصله^{۲۲}

در بیمه نامه های مستمري، به خلاف بیمه های عمر خطر زیستن طولانی بیمه گذار براساس جداول مرگ و میر تحت پوشش قرار می گیرد.

۴-۵- بیمه های بازنشستگی^{۲۳}

بیمه های بازنشستگی خصوصی در کلیه کشورهای پیشرفته و مترقی جهان ریشه در توسعه اقتصادی و اجتماعی ساختار قرن بیستم دارد و هدف آن ایجاد پوشش اقتصادی برای تعدادی از انسانهای پیر، مسن و ازکارافتاده است. در این روزگار مشکلات تامین منابع مالی و اقتصادی سالخوردهگان مسئله ای مهم و رویه دامنه یابی به شمار می رود، اگر چه صرف وجود مشکل نمی تواند توجیه کننده پدیده گسترش روزافزون این گونه طرحها باشد. با توجه به این که امکانات کار و فعالیت برای افراد بازنشسته و مسن کاهش می یابد در حالی که

17. Annuity with refund of premium
18. Variable Annuity
19. Multiple Annuity
20. Paid - up - Annuity
21. Immediate Annuity
22. Deferred Annuity.
23. Pension Insurance.

همزمان نیازهای مادی و اقتصادی و درمانی آنها افزایش پیدا می کند، بیمه های بازنشستگی راه حلی برای تهیه یک درآمد اضافی برای روزگاران پیری و ناتوانی است.

۵- بیمه های عمر گروهی

آنچه ما امروز به نام بیمه های گروهی می شناسیم، یکی از پدیده های جدید شمرده می شود و بیش از ۶۰ تا ۷۰ سال از پیدایش آن نمی گذرد. بیمه های گروهی طرحی است که براساس آن تعداد زیادی از مزایای بیمه ای استفاده می کنند. رشد و توسعه بیمه های گروهی در جهان، همزمان با انقلاب صنعتی در اروپا آغاز شد و با توجه به وامهای رفاهی کارفرمایان و به منظور تأمین کارکنان خود و افراد تحت تکفل آنها از ارائه این گونه پوششها توسط شرکتهای بیمه استقبال گردید.

کلیه طرحهای عمر که به طور خلاصه از آنها نام بردیم قابلیت ارائه گروهی را دارند. بیمه های گروهی دارای نرخ پایینترند و در ضمن اصول و شیوه بیمه گیری آنها هم سهل تر و ساده تر است. این گونه قراردادها توسط کارفرمایان با بیمه گران منعقد می شود و مدت آن معمولاً یکساله است. نحوه تعیین سرمایه بیمه ای معمولاً به صورت چند برابر حقوق ماهانه، یعنی ۳۰، ۶۰ یا ۱۲۰ برابر آن است.

۶- خطراتی که بیمه گرتعهدی در جبران خسارت آن ندارد.

بیمه عمر هم مانند سایر رشته های بیمه دارای استثنائاتی است که شامل خطرات زیر می شود، مگر این که بین بیمه گرو و بیمه گذار توافق دیگری شده باشد.

۱- خودکشی و یا سعی در خودکشی توسط بیمه شده در طول دو سال اول بیمه نامه. در بعضی از کشورها شرایط بیمه نامه این مدت را یک سال و بعضی ۳ سال ذکر کرده اند.

۲- خطر جنگ، شورش، آشوب، بلوا.

۳- فوت ناشی از مشارکت در مسابقات سرعت، پروازهای اکتشافی و اکروباسی.

در این گونه موارد، بیمه گرتعهدی در جبران خسارت ندارد و صرفاً به پرداخت ذخیره ریاضی در مورد بیمه نامه هایی که دارای ذخیره ریاضی است اکتفا می کند.

بخش پنجم

۵- بیمه های حوادث^۱

یکی از انواع مختلف پوششهای گروهی بیمه های اشخاص، پوشش فوت ناشی از حادثه و نقص عضو بوده و نیازهای اقتصادی جوامع انسانی، بویژه جوامع صنعتی باعث رشد و گسترش فوق العاده این رشته بیمه شده است. انقلاب صنعتی اروپا در قرن نوزدهم موجب گسترش و رشد سریع بیمه های حوادث انفرادی و گروهی شد. این پوشش بیمه ای به مرور متحول گردید تا این که امروزه پوشش اصلی بیمه های حوادث شامل، فوت، نقص عضو جزئی و کلی و ازکارافتادگی دائم کلی شده است. با توافق بیمه گرو و بیمه گذار می توان هزینه های پزشکی ناشی از حادثه و غرامت روزانه و هفتگی را هم تحت پوشش قرارداد.

نرخگذاری بیمه حادثه اعم از گروهی و انفرادی براساس شغل بیمه گذاران است و به همین سبب در کشورهای مختلف جهان کلیه مشاغل طبقه بندی شده و هر طبقه شغلی نرخ خاص و مشخصی پیدا کرده است.

۵-۱- خسارات قابل تامین توسط بیمه گر

هرگاه پیشامدی ناگهانی ناشی از یک عامل خارجی، بدون اراده بیمه شده باعث فوت و یا صدمه بدنی وی شود، بیمه گرموظف است خسارات وارد را براساس شرایط بیمه نامه جبران کند. در بیمه نامه های حوادث خطراتی از قبیل خفگی، غرق، مسمومیت، برق گرفتگی و صدمات بدنی ناشی از تأثیر اسید و یا هرگونه ماده خورنده دیگر، پیچیدگی یا پاره شدن عضلات و رگها، امراض ورق بزئید

1. Accident Insurance.

هاری، کزاز و سیاه‌زخم دارای پوشش بیمه‌ای است. در مقابل خطرات ناشی از زمین‌لرزه، آتشفشان، جنگ، جنگ داخلی، شورش، آشوب، بلوا، ورزش‌های سنگین و ورزشی افراد را می‌توان با توافق بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار پوشش داد. به‌طور کلی در مورد افراد نابینا و ناشنوا یا بیشتر از ۷۰ ساله را بیمه‌گر با دریافت حق بیمه اضافی تحت پوشش قرار می‌دهد.

۵-۲- موارد خارج از تعهد بیمه‌گر (استثنائات)

در بیمه‌نامه‌ها حوادث فوت و یا صدمه بدنی ناشی از موارد زیر مشمول بیمه نیست:

- ارتکاب بیمه‌شده به جنایت، جنحه یا مشارکت در آنها
- خودکشی، اقدام به خودکشی، یا هرگونه صدمه بدنی که از روی عمد انجام گیرد.
- استعمال مواد مخدر بدون تجویز پزشک
- مستی به علت مشروبات الکلی
- بیماری
- اشخاص مبتلا به جنون
- هرگونه خطر ناشی از تشعشع مواد رادیواکتیو و انفجار اتمی، هیدروژنی و نوترونی
- جنگ داخلی، خارجی، شورش، اعتصاب و بلوا.

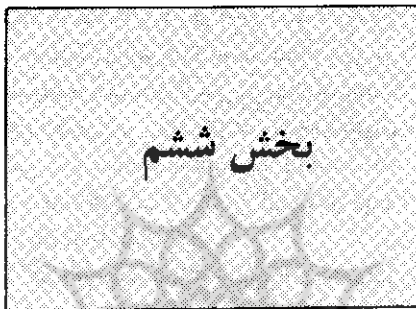
۵-۳- مواردی که به‌عنوان نقص عضو کلی محسوب می‌گردد.

موارد زیر به‌عنوان نقص عضو کلی در بیمه‌های حوادث محسوب می‌شود و بیمه‌گر سرمایه کامل را در مورد آنها پرداخت می‌کند:

- نابینایی کامل دو چشم
- قطع یا ازکارافتادگی دائم دودست، حداقل از مج
- قطع یا ازکارافتادگی دائم دوپا، حداقل از مج
- قطع یا ازکارافتادگی دائم یک دست و یک پا، حداقل از مج
- اختلال‌های روانی و ضایعه‌های مغزی و نخاعی
- علاج‌ناپذیر

غرامت‌های مربوط به نقص عضو جزئی طبق جدول مندرج در بیمه‌نامه و به‌میزان درصدی از کل سرمایه پرداخت می‌شود.

بیمه‌های حوادث گروهی در خصوص کارکنان، به‌وسیله کارفرمایان و به‌منظور تأمین آینده افراد وابسته به آنها، طبق سرمایه ثابت یا ضربی از حقوق و مزایای آنها منعقد می‌گردد. در بیمه‌های حوادث با دریافت حق بیمه اضافی می‌توان هزینه‌های پزشکی و غرامت‌های روزانه و هفتگی را هم تحت پوشش قرار داد.



بیمه‌های بیماری (درمانی)

یکی از انواع پوشش‌های بیمه‌ای، بیمه بیماری (درمانی) است با توجه به اینکه بشر همواره در معرض خطر انواع مختلف بیماری‌ها بوده است ناچار برای بهبودی و معالجه مستقبل هزینه‌های سنگین پزشکی، دارو و اعمال جراحی و نیز مخارج بیمارستان می‌شود. به‌منظور کمک به مردم در چنین مواردی، شرکت‌های بیمه طرح‌های گوناگون بیمه‌های بیماری را ارائه می‌کنند. همچنین در اغلب کشورها، کارکنان دولت و یا واحدهای صنعتی و تولیدی از طرح‌های بیمه‌های بیماری جمعی استفاده می‌کنند. در حال حاضر بیمه بیماری یکی از رشته‌های مهم بیمه در کشورهای جهان شمرده می‌شود. این نوع بیمه در کشور ایران به‌صورت گروهی عرضه می‌گردد.

۱-۶- مواردی که تحت پوشش بیمه درمانی قرار می‌گیرد

بیماری در قراردادهای بیمه درمانی بدین صورت تعریف می‌شود که: «بیماری عبارت است از هرگونه عارضه جسمی و تغییر نامساعد و اختلال در اعمال

عادی و طبیعی اعضا و جهاز‌های مختلف بدن که از سوی مراجع پزشکی قابل تشخیص بوده و ارتباطی با اعمال ارادی بیمه‌شده نداشته باشد.»

بنابراین تعهدات بیمه‌گر عبارت است از جبران کلیه هزینه‌های درمانی و بیمارستانی هریک از بیمه‌شدگان که براساس شرایط قرارداد و با رعایت فرانشیز توافق شده قابل پرداخت است.

به‌طور کلی تعهدات بیمه‌گر شامل هزینه‌های ویزیت پزشک، جراحی، پانسمان، انواع آزمایش‌های پزشکی، مخارج بیهوشی، هزینه‌های اتاق عمل و جابجایی به بیمارستان، هزینه‌های دارو، دندان‌پزشکی، دندان مصنوعی، زایمان و هر چیز دیگری است که بیمه‌گر براساس شرایط قرارداد خود را ملزم به پرداخت آن کرده است.

۶-۲- موارد خارج از تعهد بیمه‌گر (استثنائات)

پرداخت هزینه‌های زیر خارج از مشمول تعهدات بیمه‌گر است.

- کلیه هزینه‌های اعمال جراحی که به‌منظور زیبایی و یا رفع و کاهش عیب و نواقص طبیعی و مادرزادی پرداخت شود.
- کلیه هزینه‌های معالجات مربوط به عقیم شدن.
- کلیه هزینه‌های مربوط به سقط جنین، جز در مواردی که طبق مقررات و قوانین موضوعه بر حسب ضرورت انجام شده باشد.
- کلیه هزینه‌های پزشکی مربوط به چک‌آپ، مگر بنا به ضرورت و تشخیص صریح پزشک معالج.
- کلیه هزینه‌های پزشکی مربوط به بیمارهای روانی (بجز هزینه‌های مربوط به معالجات اعصاب)
- کلیه هزینه‌های درمانی ناشی از جنگ، شورش، آشوب، اغتشاش و بلوا.
- کلیه هزینه‌های ناشی از حادثه
- کلیه هزینه‌های تهیه شکم‌بند، جوراب واریس، اعضای مصنوعی برای جبران نواقص مادرزادی.
- کلیه هزینه‌های درمانی که طبق نظر افراد غیرمجاز به مداخله در امور پزشکی انجام شده باشد، مانند هزینه‌های شکسته‌بندی و غیره.
- توضیح آنکه، با موافقت بیمه‌گر و پرداخت حق بیمه اضافی، هم می‌توان بعضی از موارد خارج

از تعهد را تحت پوشش درآورد و هم میزان تعهدات بیمه گر را افزایش داد.

بخش هفتم

۷ - بیمه های تمام خطر نصب (EAR)

بیمه تمام خطر نصب یکی از انواع رشته های بیمه مهندسی و جدیدترین آنهاست و امروزه در دنیا کاربرد فراوانی دارد. این نوع بیمه، معمولاً پوششهای لازم را در زمان نصب کلیه ماشین آلات صنعتی، کارخانه ها و همچنین ساخت اسکلت های فلزی ساختمانهای بلند، ارائه می دهد.

در گذشته برای پوشش دادن کلیه خطرات یک پروژه می بایست بیمه نامه های متعددی از شرکتهای بیمه تهیه شود تا خطرات گوناگونی چون آتش سوزی، مسئولیت مدنی، سرقت، دزدی یا شکستن حرز، سيل، طوفان و زلزله را پوشش داد. اما بیمه نامه تمام خطر نصب، پوششی کلی ارائه می دهد و تمام موارد پیشگفته را دربر می گیرد.

امروزه پیمانکاران یا صاحبان پروژه های سنگین با خطرات متعددی روبه رویند و منابع تامین کننده اعتبار این گونه پروژه ها غالباً بانکها هستند و بانکها نیز در صورتی برای چنین مواردی سرمایه گذاری می کنند که مطمئن باشند خطری سرمایه گذاری را تهدید نمی کند، از این رو ارائه بیمه نامه هایی مانند بیمه نامه تمام خطر نصب برای پروژه هایی که توسط بانکها و یا دولتها سرمایه گذاری می شود الزامی است.

۱-۷-۱-۱ دی که در تعهد بیمه گراست.

بیمه تمام خطر نصب پوشش گسترده ای برای هرگونه خسارت پیش بینی ناپذیر ناگهانی به



خارجی و خسارات در زمان حمل و نقل کالا.
- غرامت صدمات جانی و بیماری وارد به اشخاص ثالث اعم از اینکه منجر به فوت شده یا نشده باشد.
- خسارات وارد به اموال اشخاص ثالث.
- پرداخت هزینه از بین بردن ضایعات ناشی از حوادث و خطرات مورد بیمه.

۲-۷-۲- مواردی که خارج از تعهد بیمه گراست (استثنائات)

خسارات ناشی از عوامل زیر خارج از تعهدات بیمه گراست.
- خسارات ناشی از اشتباه در طرح پروژه (مگر در موارد خاص)، کاربرد مصالح نامناسب و قطعات معیوب.
- خسارات وارد به ماشین آلات و تجهیزات ناشی از شکست مکانیکی یا الکتریکی.

ورق بزیند

ماشین آلات، کوره ها و اموال واقع در محل نصب که متعلق به بیمه گذار بوده و یا در اختیار وی قرار داشته است ارائه می دهد. خسارات وارده به اموال بیمه گذار که ناشی از علل زیر باشد در تعهد بیمه گراست:

- خسارات ناشی از آتش سوزی، صاعقه، انفجار، سقوط هواپیما و عملیات آتش نشانی.
- خسارات ناشی از سیل، باران، برف، بومن، امواج دریا و طوفان.
- خسارات ناشی از زمین لرزه، نشست زمین، جابجایی (لغزش) لایه های زمین و صخره ها.
- خسارات ناشی از سرقت با شکستن حرز و دزدی ساده.
- خسارات ناشی از عدم مهارت، عدم تجربه، اعمال بدون سعه نیت و قصد بیمه گذار و همچنین سهل انگاری کارکنان وی.
- خسارات ناشی از فشارهای ایجاد شده یا خلاء، از هم گسیختگی نیروی گریز از مرکز.
- خسارات ناشی از ریزش آوار، سایر عوامل

— خسارات ناشی از عمل عمدی و سهل انگاری بیمه گذار و یا کارکنان وی.

— خسارات ناشی از جرائم قراردادی، تاخیرات حادث شده در انجام و تکمیل پروژه و عدم اجراء یا لغو قرارداد.

— خسارات ناشی از جنگ، هجوم، عمل دشمن خارجی، عملیات خصمانه جنگ داخلی، باغیگری، بلوا، انقلاب یا قیام، شورش و اعتصاب کارگران.

— خسارات ناشی از توقیف، ضبط و مصادره یا خرابی اموال، یا زیان وارده به آن به دستور دولت عملی یا قانونی یا هر مقام صلاحیتدار دیگر.

— خسارات ناشی از واکنشهای هسته ای، آلودگیهای مربوط به تشعشعات هسته ای و رادیواکتیو.

توضیح آنکه مدت بیمه نامه تمام خطر نصب، همزمان با تخلیه ماشین آلات و اشیاء مورد بیمه در محل نصب شروع می شود و تا پایان عملیات نصب و راه اندازی ادامه خواهد داشت. بنابراین در طول مدت بیمه، هرگونه کسری و خسارات وارد آمده در مدت زمان انبارداری، نصب و آزمایش، بهره برداری یا آزمایش بار تحت پوشش بیمه قرار دارد.

و در ضمن دوره آزمایش یک پروژه که معمولاً تا مدت ۴ هفته است نیز تحت پوشش بیمه است.

بخش هشتم

۸- بیمه تمام خطر مقاطعة کاران (CAR)

گسترش سریع نکتولوژی و توسعه ابزارهای ساخت و کاربرد مواد اولیه جدید در زمینه صنایع و مهندسی برای ساخت پروژه های ساختمانهای مسکونی، اداری، بیمارستانها، مدارس، تئاترها، کارخانه ها، نیروگاهها، فرودگاهها، پلها، سدها، آب بندها، تونلها، سیستمهای آبرسانی و زهکشی،

بندرگاهها و ایجاد کانالها باعث شده که از طرف مقاطعة کاران تقاضایی نسبت به این نوع پوشش بیمه ای ایجاد شده است. این نوع بیمه، رشته جدیدی شمرده می شود و کاربرد آن در جبران خسارت کارهای مورد مقاطعة از قبیل خاکبرداری، انجام امور تسطیح، اجرای موقت تأسیسات مورد نیاز کارگاهی و پروژه های اصلی است.

۸-۱-۸- مواردی که در تعهد بیمه گر می باشد.

حدود پوشش این نوع بیمه نامه همان گونه که از نام آن استنباط می شود یک بیمه تمام خطر است که کلیه خطرات متداول در این زمینه را پوشش می دهد، مگر خطراتی که صراحتاً در شرایط عمومی بیمه نامه مستثنی شده باشد، به عبارت دیگر بیمه گر مسئول پرداخت هرگونه خسارت و ضرر و زیان مالی ناگهانی است که در طول مدت بیمه به اموال بیمه شده و یا مراحل مختلف پروژه در محل مورد بیمه وارد شود.

خسارات ناشی از عوامل زیر در تعهد بیمه گر است:

— خسارتهای ناشی از آتش سوزی، صاعقه، انفجار، سقوط هواپیما و خسارات ناشی از عملیات آتش نشانی.

— خسارات ناشی از سیل، باران، برف، بھجن، امواج دریا و طوفان.

— خسارات ناشی از زمین لرزه، نشست زمین، جابجایی (لغزش) لایه های زمین و صخره ها.

— خسارات ناشی از عدم مهارت و تجربه، اعمال بدون سوء قصد و نیت بیمه گذار و هم چنین سهل انگاری کارکنان بیمه گذار.

— خسارات ناشی از سرقت با شکستن حرز و دزدی ساده.

— در پوشش تمام خطر مقاطعة کاری، خسارات وارده به مصالح ساختمانی، ماشین آلات ساختمانی و تجهیزات کارگاهی در محل ساخت پروژه و یا در حین حمل و نقل و یا سواریا پیاده کردن، تحت پوشش بیمه ای قرار می گیرد.

۸-۲-۱- مواردی که خارج از تعهد بیمه گر است (استثنائات)

بیمه گر خسارات ناشی از عوامل زیر را جبران

نخواهد کرد:

— خسارات ناشی از جنگ، هجوم، عمل دشمن خارجی، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، باغیگری، بلوا، انقلاب یا قیام، شورش و اعتصاب کارگران.

— توقیف، ضبط، مصادره، خرابی اموال یا زیان وارد به آن به دستور دولت عملی یا قانونی یا هر مقام صلاحیتدار دیگر.

— واکنشهای هسته ای، آلودگیهای مربوط به تشعشعات هسته ای و رادیواکتیو.

— عمل یا سهل انگاری عمدی بیمه گذار.

— تعطیل تمام یا قسمتی از کار.

— خسارتهای ناشی از نقشه غلط.

— هزینه های تعویض یا رفع نواقص کار یا مصالح ساختمانی.

— فرسودگی و یا پارگی و فساد در اثر مواد شیمیایی و زنگ زدگی و خرابی ناشی از عدم استعمال و شرایط عادی جوی.

— شکستگی و اختلال در کار تاسیسات و ماشین آلات و تجهیزات کارگاه.

— خسارتهای وارد به پرورنده ها، نقشه ها، دفاتر، صورت حسابها، بولهای رایج، نمبرها، اسناد، سفته، اسکناس و اوراق بهادار.

دوره اعتبار بیمه نامه با شروع فعالیت و تخلیه کالای مورد بیمه در محل اجرای پروژه شروع و پس از تکمیل ساختمان، در زمان تحویل و یا بهره برداری خاتمه می یابد.

قراردادهای CAR معمولاً یک دوره ۱۲ ماهه دارد، که در این مدت می توان تحت پوشش بیمه گر قرار گرفت.

بخش نهم

۹- بیمه دزدی

هرساله در سراسر دنیا، وجوه نقد، جواهرات و



در اثر سرقت، به اشیاء مورد بیمه و یا خسارات وارد به محلی را که اشیاء مورد بیمه در آن قرار دارد تحت پوشش قرار می دهد.

اما در بیمه دزدی خسارات وارد به اموال زمانی قابل جبران است که سرقت با شکستن حرز همراه باشد و سارق یا سارقان به یکی از طرق زیر به قصد سرقت وارد محل مورد بیمه شده باشند.

— شکستن دریا پنجره و یا سوراخ کردن سقف و دیوار.

— ورود به محل مورد بیمه بطور مخفیانه.

— ورود به محل مورد بیمه از طریق بالا رفتن از دیوار.

— ورود از در مورد بیمه بوسیله کلیدهای ساختمانی.

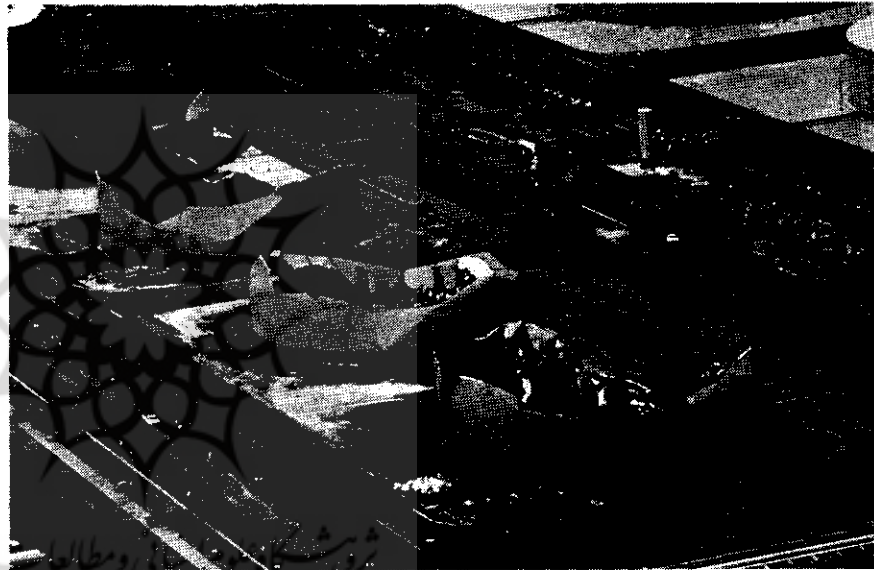
— بازکردن دریا کلیدهای اصلی مشروط بر اینکه کلیدهای مزبور به صورت غیرقانونی و از راه دزدی در اختیار دزدان قرار گرفته باشد.

با توجه به مطالب ذکر شده، کلیه خسارات وارد به اشیاء مورد بیمه اعم از سرقت، بروز خسارت به اشیاء و یا خود مورد بیمه، غارت اموال بیمه اعم از اینکه با اعمال زور و حادثه توأم باشد یا خیر، تحت پوشش بیمه ای قرار دارد.

در بیمه دزدی منازل مسکونی می توان وجوه نقد، فلزات قیمتی و اوراق بهادار را نیز با توافق بیمه گر و تا مبلغ معینی بیمه کرد که معمولاً در این مورد حدود تمهیدات بیمه گر محدود است. سرقتهای مسلحانه از بانکها در زمان حمل وجوه نقد بین شعب و خزانه و یا موجودی صندوقها و پشت گیشه ها هم براساس شرایط خاصی تحت پوشش قرار می گیرد.

خطرات ناشی از تصادف اتومبیل حامل وجوه نقد، سوانح مربوط به هواپیمای حامل وجوه نقد و اوراق بهادار، از جمله هواپیمارسانی هم تحت پوشش بیمه ای است. معمولاً حق بیمه این گونه بیمه نامه ها در مورد خزانه ها با توجه به نوع خزانه و امکانات ایمنی و نگهداری آن محاسبه می شود، حال آنکه وجوه در راه و در جریان حمل و همچنین وجوه موجود در شعبه و گیشه براساس حجم گردش پول در طول سال و با در نظر گرفتن امکانات ایمنی محاسبه می گردد. در سرقت از بانکها، معمولاً سرقتهایی که با شکستن حرز همراه است و یا سرقتهای مسلحانه تحت پوشش بیمه قرار می گیرند. سرقت توسط کارکنان بیمه گذار

ورق برزید



الف: بیمه سرقت از منازل مسکونی
ب: بیمه سرقت از واحدهای تجاری و صنعتی (مغازه ها، ادارات، انبارها، کلوپهای ورزشی و کارخانه ها)

پ: بیمه دزدی از بانکها

— در این نوع بیمه نامه، «خطر دزدی» و خساراتی که در اثر دزدی به بیمه گذار وارد می شود، بیمه می گردد. معمولاً بیمه دزدی با سایر بیمه نامه ها ترکیب می شود که از رایجترین آنها ترکیب با بیمه آتش سوزی است.

۹-۱ — موارد تحت پوشش بیمه گر

لازم به توضیح است که بیمه دزدی، خسارات وارد در اثر سرقت (فقدان کالا) و یا خسارات وارد

سایر اجناس قیمتی به وسیله دزدان به سرقت می رود و این سرقتها مبالغ هنگفتی را دربر می گیرند. غلی رغم استفاده از سیستمهای پیشرفته در کارخانه ها، منازل و واحدهای تجاری، دزدان حرفه ای همچنان به کار خود ادامه می دهند. از آنجمله سارقان منازل مسکونی، دله دزدان فروشگاهها، کیف زنهار، سارقان بانکها و جواهر فروشها، دزدان انبارهای کالا، سارقان مسلح و سایر گروههای فعال در این زمینه را می توان نام برد.

با توجه به زبان هنگفتی که این دزدیها برای انسانها به وجود می آورد برای اولین بار در حدود یک صدسال پیش مؤسسه لویدز لندن اقدام به ارائه بیمه نامه دزدی کرد:

به طور کلی پوشش بیمه دزدی و سرقت را می توان به سه دسته کلی تقسیم کرد:

شناختنامه

(کارکنان بانک) تحت پوشش نیست. در پوشش دزدی بانکها. با توجه به نوع فعالیت آنها. اوراق بهادار. مسکوکات طلا و ارزهای خارجی هم دارای پوشش هستند.

۹-۲- موارد خارج از تعهد بیمه گر (استثنائات)

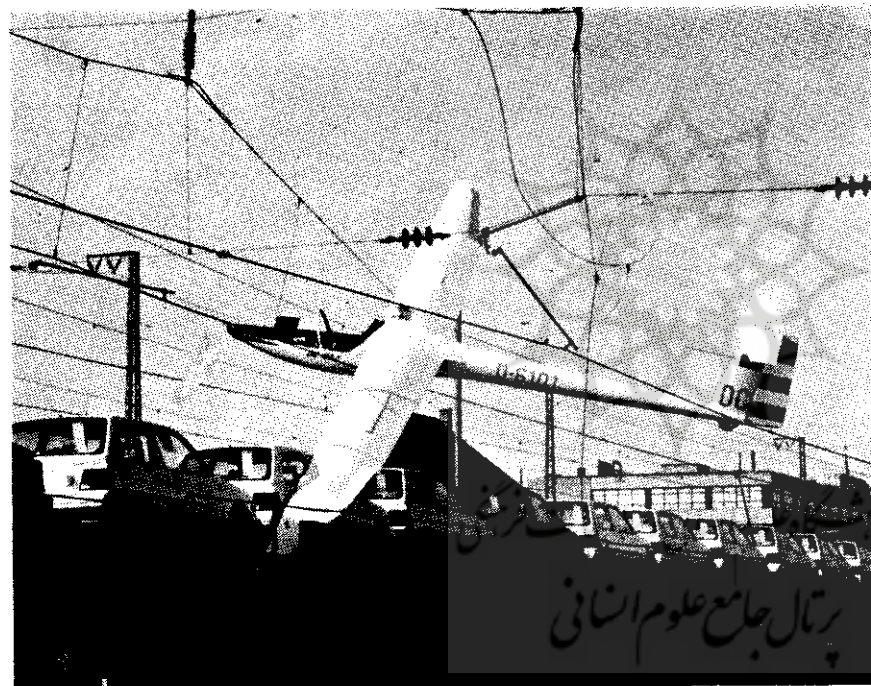
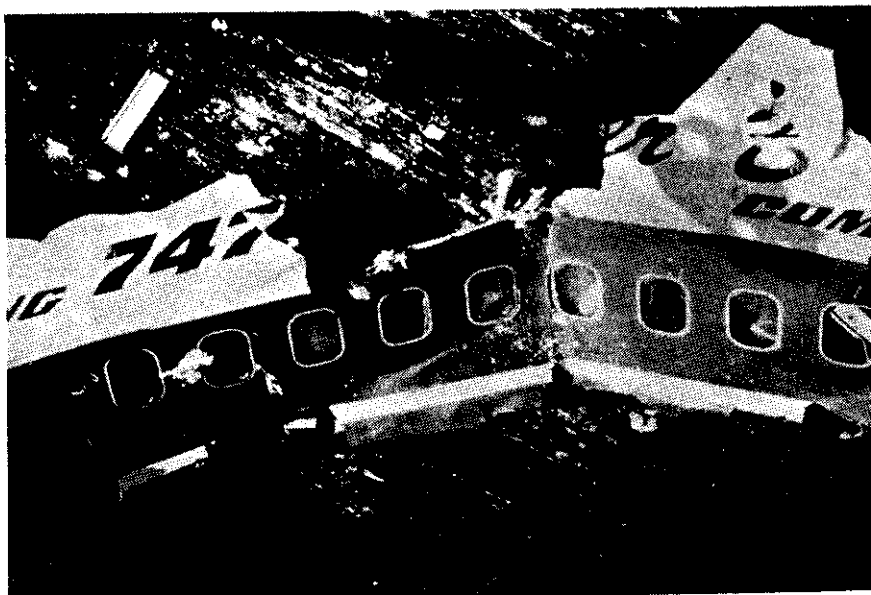
در انواع بیمه نامه دزدی. موارد زیر مستثنی و خارج از تعهد بیمه گر است. مگر اینکه با توافق قبلی بیمه گر و بیمه گذار. بعضی از آنها با اضافه نرح تحت پوشش قرار گیرند.

- خسارات وارد به وجوه نقد. ارزهای خارجی. نبر، سفته و انواع اوراق بهادار.
- خسارات ناشی از تباخی و همدستی دزد با هریک از کارکنان و مستخدمان بیمه گذار.
- خسارات مستقیم ناشی از اشعه یون زا. رادیواکتیویته، تشعشعات و سوخته های هسته ای و فضولات اتمی و یا مواد منفجره در محل مورد بیمه.
- خسارات ناشی از جنگ داخلی و خارجی. غارت، اقدامات خصمانه دشمن خارجی. شورش، بلوا، ضبط، قیام و ملی شدن.
- عدم النفع ناشی از خسارت.
- عدم صداقت و امانت کارکنان بیمه گذار.
- اشتباهات دفتری. حسابداری و کامپیوتری (عمدی یا سهوی)
- خسارات ناشی از حمل بول در وسیله حمل بدون محافظ. جز در مواردی که اضطراری و معقول باشد.

بخش دهم

۱۰- بیمه هواپیما

این نوع بیمه، پوششهای مورد نیاز بیمه گذاران را



است. مشکلات این نوع بیمه با توجه به پیدایش هواپیماهای جدید با ظرفیتهای بیشتر برای حمل مسافر، بار و سوخت و پیچیدگی تکنولوژی ساخت، روبه افزایش است.

در زمان بیمه کردن بدنه و مسئولیت هواپیما چهار اصل کلی در نظر گرفته می شود:

- نوع هواپیمایی که بیمه می شود.
- خصوصیات، دانش فنی و ساعت پرواز خلبان
- موقعیت جغرافیایی که هواپیما در آن مناطق تردد می کند.
- واهدافی که هواپیما برای انجام آن به کار می رود.

در قبال خطرات مربوط به هواپیما مانند مالکیت، اداره، تعمیر و نگهداری و یا فروش ارائه می دهد. در این بخش به طور مختصر اشاره ای به بیمه بدنه و مسئولیت نیز خواهد شد.

بیمه هواپیما نیز مانند بیمه اتومبیل در صورت بروز حادثه، هم خسارات مالی به وسیله نقلیه و هم خسارات مالی و جانی وارد به افراد ثالث را شامل می شود.

هواپیما و خطرات پرواز دارای مسائل و مشکلات خاص خویش است.

حوادث فاجعه آمیز هواپیما معمولاً با جرح و فوت انسانها و خسارات مالی وارد به اشخاص ثالث همراه

هواپیما معمولاً برای اهداف زیر به کار می رود:
- پرواز در خطوط هواپیمایی مجاز و به منظور فعالیت تجاری.
- به عنوان هواپیماهای شخصی و برای مصارف کاری و تفریحی.
- کاربرد در مصارف علمی و تحقیقاتی و عکسبرداری.
- کاربرد برای مصارف کشاورزی.
- کاربرد برای مصارف صنعتی.

۱-۱-۱۰ پوششهای بیمه بدنه هواپیما

اگر چه خسارات رایج آتش سوزی، دزدی، طوفان و خسارات زمینی (تصادم در غیر مواقع پرواز) دارای پوشش است، اما بیمه بدنه هواپیما به صورت تمام خطر است و به سه شکل زیر ارائه می شود:

۱-۱-۱۰-۱ بیمه تمام خطر در زمانی که هواپیما در حرکت نیست^۱

کلیه خسارات و فقدان فیزیکی هواپیما در زمانی که در فرودگاه (زمین) قرار دارد و از نیروی محرکه خود برای حرکت و جابجایی استفاده نمی کند، تحت این نوع بیمه پوشش می گیرد.

۱-۱-۱۰-۲ بیمه تمام خطر بجز مواقعی که هواپیما در پرواز است^۲

کلیه خسارات و فقدان فیزیکی هواپیما در روی زمین حتی خسارات زمان جابجایی هواپیما (Taxiing) شامل این نوع پوشش بیمه ای می شود.

۱-۱-۱۰-۳ بیمه تمام خطر، بر روی زمین و در زمان پرواز^۳

کلیه خسارات و فقدان ناشی از حرکت، توقف و جابجایی هواپیما بر روی زمین و در زمان پرواز تحت

1. All Risk Basis while not in motion.
2. All Risk Basis Except in Flight
3. All Risk Basis , Ground and Flight

پوشش بیمه ای است.

۱-۱-۱۰-۴ مواردی که خارج از تعهد بیمه گر است.

استثنائات بیمه بدنه در بیمه نامه های صادره تا حدودی با یکدیگر متفاوت است ولی جنبه عمومی و همگانی که در تمامی بیمه نامه ها یافت می شود به شرح زیر است:

- چنانچه هواپیما برای مصارف غیرقانونی و با رضایت بیمه گذار به کار گرفته شود.

- هنگامی که هواپیما در خارج از محدوده جغرافیایی مندرج در بیمه نامه فعالیت کند.

- استفاده از هواپیما برای مصارفی بغیر از آنچه در بیمه نامه قید شده است.

- هدایت هواپیما توسط شخص دیگری به غیر از خلبان آن، مگر در مواردی که عمل جابجایی (Taxiing) انجام می شود.

- زمانی که شرایط قابلیت پرواز هواپیما و اعتبار گواهینامه خلبانی خلبان نقض شده ولی پرواز انجام شده است.

- در شرایطی که با موافقت بیمه گذار، هواپیمای در حال پرواز بعضی از قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری^۴ را نقض کرده باشد.

- هرگونه خسارات ناشی از کهنگی و فساد لاستیکهای هواپیما، مگر اینکه شرط مغایری برای پوشش آنها وجود داشته باشد.

- خسارات ناشی از تغییر و تبدیل هواپیما، جنگ، اعتصاب، شورش و بلوا.

- خسارات ناشی از عدم استفاده.

۱-۱-۱۰-۲ پوششهای بیمه مسئولیت هواپیما

بیمه مسئولیت، سه نوع پوشش را ارائه می دهد که حدود مسئولیت هر یک از آنها با یکدیگر متفاوت است.

۱-۱-۱۰-۱ جرح بدنی، به استثنای مسئولیت در قبال سرنشینان هواپیما^۵

این نوع بیمه، بیمه گذار را در قبال اقدامات و

4. Civil Air Regulation.
5. Conversion
6. Bodily Injury Encluing Passenger Liability.

دعاوی قانونی اشخاص ثالث برای مواردی چون جرح بدنی، بیماری، امراض و مرگ ناشی از حادثه در قبال مالکیت، تعمیر و نگهداری و کاربرد هواپیما با توجه به شرایط مندرج در بیمه نامه پوشش می دهد. در این نوع پوشش بیمه ای غرامت هر شخص در قبال فوت و یا صدمات بدنی مشخص است و حداکثر تعهد بیمه گر برای خسارات ناشی از هر حادثه نیز معین است.

۱-۱-۱۰-۲-۲- جرح بدنی سرنشینان هواپیما^۶

این نوع پوشش، بیمه گذار را در قبال دعاوی و اقدامات قانونی سرنشینان هواپیما در مواردی چون جرح بدنی، بیماری، امراض و مرگ ناشی از حادثه هواپیما با توجه به شرایط مندرج در بیمه نامه تأمین می دهد. در این نوع بیمه نامه، غرامت هر شخص در قبال فوت و یا صدمات بدنی مشخص است و حداکثر تعهد بیمه گر نیز برای خسارات ناشی از هر حادثه معین شده است.

۱-۱-۱۰-۲-۳- بیمه مسئولیت خسارات مالی^۸

این نوع پوشش، بیمه گذار را در قبال دعاوی و غرامتهای مالی ناشی از فعالیتهای مربوط به مالکیت، تعمیر و نگهداری و یا کاربرد هواپیما، تأمین می دهد. حدود مسئولیت بیمه گر برای هر حادثه معین است.

۱-۱-۱۰-۴- موارد خارج از تعهد بیمه گر (استثنائات)

استثنائات بیمه نامه مسئولیت هواپیما در مورد بیمه گران مختلف، متفاوت است، اما به طور کلی استثنائات به شرح زیر است:

- خسارات بدنی وارد به خود بیمه گذار.
- خسارات بدنی وارد به کارکنان بیمه گذار در طول مدت خدمت و اعتبار بیمه نامه.

- خسارات مالی وارد به اشیاء و اموال بیمه گذار. زمانی که متعلق به وی یا در تصرف و ورق برزید

7. Passenger Bodily Injury liability

8. Property Damage Liability

کنترل او باشد.

— مسئولیت‌های بیمه گذار برای جرح بدنی و یا خسارات مالی ناشی از تولید، ساخت و یا فروش هواپیما و قطعات و لوازم بدکی آن و یا ناشی از هرگونه عملیات خدماتی (سرویس)

۵— مسئولیت بیمه گذار در زمانی که هواپیما با اجازه وی، بدون توجه به گواهی قابلیت پرواز و یا نادیده گرفتن بعضی از قوانین هواپیمایی کشوری، اقدام به پرواز نماید.

بخش یازدهم

۱۱— بیمه مسئولیت

ممکن است بر اثر غفلت یا قصور فردی، خساراتی مالی و جانی به اشخاص ثالث وارد شود. که در نتیجه، آن فرد محکوم به پرداخت غرامت به اشخاص ثالث شود؛ در مواردی نیز مسئولیت و یا خساراتی ناشی از تولید، ساخت، اداره و مدیریت و یا ارائه خدمات سرویس و نگهداری در مورد اشخاص ثالث وجود دارد (حتی در مورد منازل مسکونی)؛ ممکن است بواسطه امور شغلی از قبیل بازسازی، پذیرایی، ساخت و تولید در بعضی مواقع خسارات جانی و مالی سنگینی به افراد وارد آید که مسئولیت این موارد متوجه کارفرماست؛ غفلت فردی ممکن است منجر به خسارت مالی یا صدمه جانی به شخص یا اشخاص ثالث گردد و شخص خاطی مسئول جبران خسارات و صدمات وارده است. به همین منظور وجود بیمه‌ای مانند بیمه مسئولیت می‌تواند جایزه‌امیت خاصی باشد. در سالهای اخیر این نوع بیمه دارای رشد و گسترش بالایی بوده است. خسارات ناشی از مسئولیت، بر اثر عمل اشتباه و غفلت آمیز یک شخص حقیقی و یا حقوقی که در انجام کاری کلیه اقدامات احتیاطی را رعایت نکرده واقع می‌شود. لازم به توضیح است که بیمه‌نامه‌های مسئولیت در

هیچ موردی در قبال اقدامات و اعمال عمدی بیمه گذار که منجر به خسارات مالی و جانی شود، پوشش ارائه نمی‌دهد. زیرا حادثه بیمه پذیر، به حادثه‌ای اطلاق می‌شود که اتفاقی باشد. به همین دلیل خسارات عمدی، خارج از تعهد این نوع بیمه‌نامه قرار می‌گیرد.

از انواع بیمه‌نامه‌های مسئولیت می‌توان بیمه‌نامه‌های مسئولیت مالکان مستغلات، مستاجران، تولیدکنندگان، مقاطعه کاران و بیمه مسئولیت آسانسور و مسئولیت حرفه‌ای را نام برد. نمونه‌ای از بیمه‌نامه‌های ذکر شده، بیمه‌نامه مسئولیت مدنی حرفه‌ای پزشکان است که بخشهایی از آن به شرح زیر است:

۱-۱۱ — بیمه‌نامه مسئولیت مدنی حرفه‌ای پزشکان

پوشش این نوع بیمه‌نامه عبارت است از جبران مسئولیت مدنی بیمه گذار ناشی از قصور و تقصیری در انجام امور پزشکی که منجر به وارد آمدن صدمات جسمانی، روانی و یا فوت اشخاص ثالث شود.

۱-۱۱-۱ — مواردی که خارج از تعهد بیمه‌گر است و غرامت یا خسارتی پرداخت نمی‌شود (استثنائات):

— خسارات ناشی از درمان یا عمل جراحی خارج از تخصص بیمه گذار.

— خسارات ناشی از هرگونه معالجه، مداوا و یا عمل جراحی توسط بیمه گذار در صورتی که وی از مواد مخدر یا داروهای خواب‌آور و یا مشروبات الکلی استفاده کرده باشد.

— غرامت ناشی از هرگونه معالجه، مداوا و یا عمل جراحی که خلاف قوانین و مقررات جاری کشور باشد.

— غرامت ناشی از هرگونه بیهوشی عمومی که خارج از درمانگاه یا بیمارستان انجام شده باشد.

— غرامت ناشی از دعاوی اشخاص ثالث در خصوص عدم الفتح

— غرامت ناشی از انجام معالجه، مداوا و یا عمل جراحی نسبت به منسوبین درجه یک (سببی و نسبی)

— غرامت ناشی از انجام هرگونه مداوا، معالجه و یا عمل جراحی به منظور زیبایی.

در این نوع بیمه‌نامه تعهد بیمه‌گر در هر مورد محدود به جبران غرامت مسئولیت مدنی بیمه گذار بر اساس حداکثر سقف مندرج در بیمه‌نامه است. لازم به توضیح است که در مورد این بیمه‌نامه حداکثر سقف تعهدات مالی برای جرح و فوت باید به نحوی تعیین شود که منطبق با آراء صادره از محاکم و مراجع ذیصلاح قانونی باشد.

بخش دوازدهم

۱۲ — بیمه دام

از مدت‌ها قبل نیاز مبرمی جهت پوشش بیمه‌های دام احساس می‌شد و به همین منظور در کشورهای اروپایی، بعضی از اتحادیه‌ها و امهائی به کشاورزان جهت تأمین بیشتر اعطا کردند و از طرف دیگر بانکدارانی که اقدام به اعطای وام کرده بودند، در صدد تأمین و پوششی جهت حفظ سرمایه‌های خود برآمدند، زیرا در بعضی از سالها بروز امراض مسری دهان و پا در بین دامها، سرمایه‌های وام‌دهندگان را به خطر انداخت و موجب ضررهای هنگفتی به آنها گردید. به همین سبب وجود چنین پوشش بیمه‌ای می‌تواند برای جبران خسارات مذکور مفید واقع شود.

در بیمه دام، احشام و حیوانات در مقابل مرگ ناشی از حادثه، مرض و یا حوادث ناشی از حمل و نقل و عدم النفع ناشی از امراض دهان و پا بیمه می‌شوند. این نوع بیمه‌نامه معمولاً برای حیواناتی مثل اسب، گاو و گوسفند صادر می‌شود و برای امراضی مانند سیاه‌زخم و دهان و پا، بیمه‌نامه جداگانه و پوششی مجزا صادر می‌شود.

۱-۱۲ — پوششهای بیمه دام

پوششهای بیمه‌ای که در محدوده جغرافیایی مندرج در بیمه‌نامه به بیمه گذار ارائه شده و در تعهد

بیمه‌گر برای جبران خسارت قرارداد به شرح زیر است:

— مرگ ناشی از امراض طبیعی

— بیماری (Illness)

— نقص (Disease)

— حوادث (شامل فوت ناشی از آتش سوزی و

صاعقه)

۱۲-۲- مواردی که خارج از تعهد بیمه‌گر است (استثنائات)

— خسارات از کارافتادگی دام و یا غیرقابل مفید بودن برای کار و هدفی که نگهداری می‌شده است.

— خسارات ناشی از اعمال جراحی، تلقیح و مایه کوبی (Inoculation) مگر اینکه این موارد به منظور جلوگیری از مرض و یا بیماریهای ناشی از حادثه انجام پذیرد.

— خسارات ناشی از غفلت بیمه‌گذار و کارکنان وی در حفظ و نگهداری یا اعمال عمدی که منجر به جراحت و یا مسمومیت احشام گردد.

— خسارات ناشی از هرگونه حمل و نقل دریایی احشام به غیر از حمل از طریق راههای مجاز آبی داخلی

— خسارات ناشی از جنگ

— خسارات ناشی از جنگ داخلی، شورش، آشوب، اغتشاش و بلوا.

بیمه‌نامه‌های دام، احشام را در مقابل مرگ ناشی از امراض، جراحتهای ناشی از حوادث، آتش سوزی، صاعقه، طوفان و یا در حال حمل پوشش می‌دهد.

بخش سیزدهم

۱۳- بیمه خسارات انفجار اتمی



این نوع بیمه‌نامه، خسارات جانی و مالی را تا می‌کند. یکی از شروط کمیسیون انرژی اتمی^۱، اخذ پوششی جهت خطرات انفجار اتمی است بنابراین خریدار این گونه بیمه‌نامه‌ها معمولاً مسئولان و گردانندگان راکتورهای اتمی هستند. این بیمه‌نامه‌ها معمولاً به صورت باز صادر می‌شود و کسانی که در رابطه با این راکتورها دچار خسارت یا غرامت می‌شوند، می‌توانند از پوششهای بیمه‌ای آن استفاده کنند.

شرکتهای سوئیس بعد از اینکه در سال ۱۹۵۵ اتم در خدمت صلح درآمد، اقدام به تشکیل «صندوق مشترک اتمی^۲» کردند و پوششهای بیمه‌ای زیر را ارائه دادند.

۱-۱۳- خسارات وارده به اشیاء که ناشی از آتش سوزی، انفجار، برق زدگی، سقوط هواپیما باشد و نیز خسارات ناشی از افزایش درجه حرارت راکتورهای اتمی. خسارات مذکور باید به صورت اتفاقی باشد. برای مثال، از کارافتادن دستگاههای خنک کننده راکتورها.

خسارات ناشی از آلودگی محیط زیست به اشعه رادیواکتیو و بیونزا نیز تحت پوشش قرار دارد.

۲-۱۳- خسارات وارده به اشخاص، ناشی از اثر بروز اشعه رادیواکتیو (منظور افرادی که با راکتورها کار می‌کنند)

۳-۱۳- خسارات مالی و جانی وارده به اشخاص ثالث (بیمه مسئولیت) ناشی از اثر اشعه رادیواکتیو و یا انفجار هسته‌ای. حمل و نقل سوخت و ضایعات اتمی هم دارای پوشش بیمه است.

1. Atomic Energy Commission

2. Atomic Pool

در این رشته بیمه، نرخ مورد محاسبه باتوجه به قدرت راکتور اتمی و استانداردهای ایمنی و با در نظر گرفتن آمار و خسارات وارد توسط بیمه‌گران تعیین می‌شود.

بخش چهاردهم

بیمه تعطیل کارخانه‌ها و کارگاهها

این نوع پوشش بیمه‌ای برای اولین بار در سال ۱۸۸۰ در انگلستان ارائه شد. پوشش بیمه آتش سوزی خسارت‌های مستقیم وارد به اموال و اشیاء را جبران می‌کند و بیمه‌نامه عدم النفع به صورت پوشش ثانویه‌ای است که خسارات ناشی از توقف فعالیت عادی بیمه‌گذار به علت آتش سوزی، را جبران می‌کند. مثال زیر موضوع این نوع بیمه را به وضوح بیان می‌کند.

از بین رفتن یک آپارتمان بر اثر آتش سوزی خسارتی مستقیم محسوب می‌شود، در حالی که وقتی آپارتمان مذکور بر اثر آتش سوزی از بین می‌رود در نتیجه اجاره بهایی که از آن آپارتمان نصیب بیمه‌گذار می‌شود نیز عملاً از بین می‌رود و در نتیجه، عدم استفاده از آپارتمان، در حقیقت برای مالک آن عدم النفع شمرده می‌شود.

از بین رفتن یک انبار مملو از کالا، خسارتی مستقیم است، حال آنکه از دست رفتن سود مفروض از فروش آن کالا یک خسارت عدم النفع تلقی می‌گردد. هدف از سرمایه‌گذاری در یک کار تولیدی، علاوه بر تولید کار و گردش چرخهای اقتصادی سود بردن از آن فعالیت هم هست. بنابراین بیمه عدم النفع به هر شکل و نوع که باشد ضامن تداوم سود حاصل در زمان بروز آتش سوزی و خسارت و تعطیل آن واحد تجاری است. در سالهای اخیر از انواع بیمه عدم النفع، «درآمد خالص^۱» و «خسارت واقعی^۲» مورد استقبال بیشتری واقع شده است. ●

1. Gross Earning. 2. Actual Loss.