

بررسی بیمه مسؤولیت و باربری در حمل و نقل داخلی کالا

از: مهندس فرشید جنابی حق پرست

بیمه یکی از صنایع خدماتی است که از ابتدای شکل‌گیری جوامع بشری به صورت تعاون مطرح بوده و باعث توزیع خسارت بین یک جمع شده و از وارد آمدن ضررهای هنگفت به یک فرد جلوگیری می‌کرده است امروز با توجه به پیشرفت جوامع بشری و تنوع مالکیتها و مسؤولیت‌های حقیقی و حقوقی خطرهای گوناگونی این مسؤولیتها و مالکیتها را تهدید می‌کند که صنعت بیمه به مقابله با این تهدیدها برخاسته و موجبات رفاه و امنیت اقتصادی و شغلی را برای افراد جامعه فراهم نموده است.

حال با توجه به اهمیت جابه‌جایی کالا و خطرهایی که همواره در حین حمل کالا وجود دارد، به موضوع بیمه باربری و مسؤولیت، به ویژه در حمل داخلی می‌پردازیم زیرا بیمه حمل داخلی در بین بیمه‌های باربری تنها موردی است که کاملاً اختیاری است و به درخواست صاحبان کالا وابسته است. از سوی دیگر به علت ارزش عیان و پنهان کالا در اقتصاد یک مملکت باید توجه بیشتری به بیمه کالا نمود، به این دلیل که از بین رفتن یک کالا نه تنها موجب خسارت مالی می‌شود بلکه از دید کلان اقتصادی مسائل دیگری را به دنبال خواهد داشت که در نهایت به ضرر مجموعه بزرگتری نسبت به صاحبان کالا خواهد بود که به تعبیری آن را سوخت ملی می‌نامند.

وضعیت موجود بیمه باربری و بیمه مسؤولیت

بیمه باربری در میان انواع بیمه‌نامه‌ها سابقه بسیار دیرینه‌ای دارد و از ابتدای راه‌اندازی صنعت بیمه، بیمه باربری نیز وجود داشته است ولی بیمه مسؤولیت متصدیان حمل و نقل، در ابتدای کار خویش است و تاکنون تعداد خیلی بیمه‌نامه مسؤولیت صادر شده که این موضوع به سبب ناآشنایی با فرهنگ تعاون بیمه در مؤسسات حمل و نقل و همچنین نرخ بالای تعرفه حق بیمه آن است.

بررسی بیمه باربری

بیمه باربری شامل سه بخش زیر است:

۱. بیمه باربری واردات
۲. بیمه باربری صادرات
۳. بیمه باربری حمل داخلی

تاکنون در بیمه باربری بیشترین حجم بیمه‌نامه‌های صادر شده به بیمه باربری واردات تعلق داشته است، به نحوی که میزان حق بیمه‌های باربری داخلی نسبت به کل حق بیمه‌های باربری دریافت شده به طور متوسط $1/8$ درصد بوده است و این نشان‌دهنده حجم کم فعالیت بیمه حمل داخلی به نسبت بیمه باربری وارداتی است.

طی آمارگیری انجام شده در دفتر آمار و برنامه‌ریزی سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، وزارت راه و ترابری تا نهمین ماه سال ۱۳۷۳ تنها $2/5$ درصد از بارنامه‌های صادر شده در کل کشور بیمه شده‌اند و مابقی تحت پوشش بیمه باربری نبوده‌اند. نتایج تحقیقات انجام شده گویای این مطلب است که سالیانه ۷۰۰ میلیون تومان خسارت به بارهای جابه‌جا شده در سیستم حمل بار داخلی که تحت پوشش بیمه نبوده‌اند، وارد شده است. همچنین براساس آمار به دست آمده تنها $19/2$ درصد از بارهای خسارت دیده بیمه بوده و خسارت خود را دریافت کرده‌اند و این گویای فاصله زیاد موجود بین یک پوشش آرمانی بیمه بر جامعه حمل و نقل باری داخلی و وضعیت فعلی است.

در حال حاضر با توجه به قانون تجارت، متصدی حمل و نقل مسؤل کلیه حوادث و خسارتهایی است که به کالای در حین حمل وارد می‌شود و به موجب ماده ۳۸۸ قانون تجارت که در این زمینه مقرر می‌دارد «متصدی حمل و نقل مسؤل حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده، اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد».

با توجه به مورد فوق، صاحب کالا به هیچ وجه خود را موظف به پرداخت حق بیمه نمی‌داند زیرا می‌داند که مسؤلیت کالا از مبدأ تا مقصد به عهده شرکت و متصدی حمل بار است و اعتقاد دارد که در تعیین نرخ حمل بار، شرکت متصدی حمل عملاً این مبلغ را لحاظ کرده است. از سوی دیگر شرکت نیز توانایی پرداخت حق بیمه باربری و به‌ویژه بیمه مسؤلیت خود را در قبال کالا به سبب بالا بودن نرخ بیمه یا مشکلات رقابتی بین شرکتها، نداشته و از بیمه نمودن خودداری می‌کند.

مشکلات سیستم حمل و نقل از دید مسؤولیت متصدیان حمل بار
 مطابق قانون تجارت، مسؤولیت خسارت وارده به کالای در حال حمل به عهده متصدی حمل و نقل است اعم از اینکه خود او مقصر باشد یا مباشران یا افراد طرف قرارداد او مقصر باشند.

به هر حال این شرکت حمل و نقل است که متضرر شده و باید پاسخگوی خسارت وارده باشد. پس صاحب کالا در سیستم حمل داخلی خود را ملزم به بیمه نمودن کالا نمی داند. از سوی دیگر حتی اگر صاحب کالا، کالای خود را بیمه کند، شرکت بیمه پس از پرداخت خسارت وارده به صاحب کالا، به عنوان وکیل صاحب کالا و یک طرف ذی نفع به شرکت مراجعه و از او طلب خسارت خواهد کرد و خسارتهای وارده به کالا را که به صاحب کالا پرداخت نموده، از متصدی حمل و نقل دریافت می کند. در نتیجه در هر دو حالت، کالا چه بیمه باربری بشود و چه نشود، این متصدی حمل و نقل است که زیان خواهد دید. در نتیجه متصدی حمل و نقل باید مسؤولیت خود را در قبال خطرهای ناشی از حمل کالا نزد یکی از شرکتهای بیمه کند تا در صورت وقوع خسارت، بتواند بدون تحمل هزینه ای گزاف پاسخگوی صاحب کالا باشد یا اینکه باید مسؤولیت شرکت حمل و نقل نسبت به ارزش بار در حال حمل محدود شود، زیرا در حال حاضر نیز مبلغ کارمزد دریافتی شرکت حمل و نقل براساس درصدی از کرایه حمل بار است و هیچ نسبتی با ارزش کالای در حال حمل ندارد.

هم اکنون با توجه به گسترش نیافتن بیمه مسؤولیت متصدی حمل بار و بالا بودن نرخ تعرفه های آن هیچ یک از شرکتهای حمل و نقل تمایلی به این نوع بیمه ندارند.

دلایل رجحان بیمه مسؤولیت نسبت به بیمه باربری در حمل داخلی بار
 اجرای بیمه مسؤولیت نسبت به بیمه باربری در حمل داخلی بار، اولویت بیشتری دارد. دلایلی از جمله قانون تجارت و مزایای مخصوص بیمه مسؤولیت که طیف پوششی بیشتری را برای متصدی حمل و نقل به نسبت بیمه باربری فراهم می سازد از آن جمله است. دلایل دیگر به شرح زیر است:

۱. پوشش خسارتهای متصدی حمل و نقل.
۲. پوشش قصورات راننده وسیله حمل در طی جابه جایی کالا که منجر به ایجاد خسارت می شود.
۳. جبران خسارت پرداختی به صاحب کالا از طریق شرکت حمل و نقل.

۴. ایجاد امنیت شغلی برای متصدی حمل و نقل.
۵. ایجاد آرامش خاطر در واگذاری بار از طرف شرکت حمل به رانندگان.
۶. کاهش فعالیتهای قانونی و قضایی برای پیشگیری موارد خسارت.

مزایای حاصل از پوشش عمومی بیمه مسؤولیت

به منظور تحلیل نتایج حاصل از اجرای همگانی بیمه مسؤولیت، با توجه به فقدان اطلاعات کافی در این نوع بیمه، براساس نتایج نمونه‌ای حاصل از بیمه باربری داخلی عمل شده است.

طبق آمار بررسی شده ضریب خسارت بیمه باربری داخلی حدود ۴۰ درصد و نرخ متوسط حق بیمه هر بارنامه ۳۹۰۰ ریال است که معادل $\frac{1}{8}$ در هزار ارزش متوسط بارهای بیمه شده است. حال اگر پوشش بیمه از $\frac{2}{5}$ درصد فعلی به حجم ۱۰۰ درصد بارنامه‌های صادر شده، افزایش یابد، ضریب خسارت از ۴۰ درصد به ۱۱ درصد کاهش خواهد یافت که بسیار پایین و مطلوب خواهد بود. حال اگر ضریب خسارت در وضعیت فعلی جدید یعنی حالتی که تمامی بارنامه‌ها بیمه شوند، همان ۴۰ درصد باشد، حق بیمه متوسط هر بارنامه از رقم ۳۹۰۰ ریال به ۱۰۷۳ ریال تنزل خواهد یافت.

در نتیجه اگر بیمه مسؤولیت را بر روی تمامی بارنامه‌ها به طور اجباری پوشش دهیم و ضریب خسارت را ۴۰ درصد در نظر بگیریم حق بیمه به طور متوسط کاهش محسوس خواهد داشت و هر بارنامه با پرداخت تنها مبلغ معادل ۱۰۷۳ ریال بیمه خواهد شد.

در واقع سازمان حمل و نقل و پایانه‌های وزارت راه و ترابری در قبال اخذ حق بیمه سرانه از شرکتهای حمل و نقل به عنوان یک واحد ستادی نقش واسطه‌ای را در بیمه نمودن اجباری مسؤولیت حمل بارها با یکی از شرکتهای بیمه می‌تواند داشته باشد و با پرداخت حق بیمه سالانه، کلیه بارهایی را که تحت پوشش بارنامه قرار خواهند گرفت بیمه می‌کند. از سوی دیگر رقم ناچیز حق بیمه هر بارنامه‌ای که شرکتهای متصدی حمل و نقل می‌پردازند در قبال ضریب خسارت واقعی تحمیل شده بدانها و مسؤولیت‌های فراوانی که قانوناً عهده‌دار هستند کاملاً توجیه اقتصادی پیدا خواهد کرد.