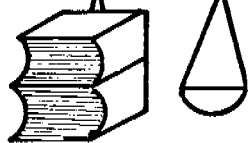


بیمه محموله های صادراتی



خصوص حمل بین المللی کالا و چگونگی آن پاسخگویی به این سؤال حائز اهمیت است. در موارد بسیاری بیمه حمل و نقل اجباری است (برای مثال کالاهایی که مقصد آنها برخی از کشورهای در حال توسعه هستند یا از این کشورها صادر می شوند)، در حالیکه در موارد دیگری صادرکنندگان واردکنندگان در بیمه کالاهای خود مخیرند. در هر دو وضعیت تاجر باید در مورد متوسط هزینه بیمه اطلاعاتی داشته باشد.

متوسط هزینه بیمه باربری در سراسر دنیا حدود ۸ در هزار ارزش کالا است (یعنی کمتر از ۱ درصد). حق بیمه ندرتاً از ۲ درصد (یعنی ۲ دلار در ۱۰۰ دلار) تجاوز می کند، گرچه در برخی موارد استثنایی احتمال دارد به ۵ تا ۸ درصد نیز برسد. همچنین حق بیمه ندرتاً به سطحی کمتر از ۲ در هزار (۲ دلار در ۱۰۰۰ دلار) تنزل می یابد. اکثر اوقات نرخ بیمه باربری بین ۲ در هزار و ۲ درصد در نوسان است که نرخ خیلی گرانی محسوب نمی شود.

صادرکنندگان برای حفظ منافع تجاریشان باید محموله های خود را در برابر خطرات حمل و نقل بیمه کنند. در «بیمه باربری^۱» «حق بیمه ها^۲» بالا نیستند. خطرانی که یک شرکت با بیمه نکردن این محموله ها قبول می کند، با صرفه جویی های حاصل از هزینه های بیمه، هیچ تناسبی ندارد. برای تعیین نوع و سطح بیمه مورد نیاز، داشتن درکی روشن از انواع پوشش های موجود جهت بیمه کالا و چگونگی استفاده از آنها ضرورت دارد. عواملی همچون شیوه حمل و نقل، نوع کالا و مسیر حمل، جملگی بر انتخاب نوع «بیمه نامه^۳» مؤثرند. مطالعه ای دقیق درباره انواع شقوق پیش روی به منظور انتخاب یک معامله صادراتی می تواند به تاجر در تهیه مناسبترین پوشش بیمه برای کالا کمک کند.

هزینه بیمه

هزینه بیمه چقدر است و چه عواملی در تعیین آن مؤثرند؟ برای تصمیم گیری در

البته حق بیمه بر حسب عواملی تغییر می‌کند. این عوامل عبارتند از:

هزینه بسته‌بندی محموله‌هایی که از طریق دریایی حمل می‌شوند ۲ تا ۳ برابر متوسط هزینه بسته‌بندی آن در حمل هوایی است.

۱- نوع کالا: کالا ممکن است شکننده، فاسد-شدنی، مستعد دزدیده شدن یا خطرناک باشد. در چنین مواردی حق بیمه کالا بالاتر خواهد بود.

۴- مسیر حمل: برای مناطق جنگی طبعاً حق بیمه بالاتر است و همینطور برای مسیرهایی که بناچار باید از گذرگاه‌هایی، مانند کانال سوئز، عبور کرد.

۲- نوع بسته‌بندی: کالائی که بدون بسته‌بندی روی پالت^۱ (کفه بارگیری) قرار دارد، در قیاس با کالائی که در صندوقهای مخصوص بسته‌بندی شده‌اند، بیشتر احتمال دارد که آسیب‌دیده و یا از میان برود. تحت پوشش قرار دادن خطرات اضافی در حق بیمه بازتاب پیدا می‌کند.

۵- پوشش بیمه: شخصی که خطرات حمل و نقل را تقبل می‌کند - که بسته به شرایط قرار داد فروش ممکن است صادرکننده یا واردکننده باشد - می‌تواند پوشش بیمه گسترده یا محدودی را برگزیند. همانند بیمه اتومبیل که در آن بیمه‌گذار می‌تواند بیمه شخص ثالث یا بیمه کامل را انتخاب کند و بنابراین حق بیمه را متناسب با آن می‌پردازد.

۳- شیوه حمل: بیمه حمل هوایی ارزانتر از حمل دریایی است. متوسط بیمه دریایی سه تا چهار برابر بیمه هوایی است و در بعضی از موارد (برای مثال برای کشورهای محصور در خشکی^۲) این تفاوت ده به یک می‌شود. به علاوه حمل هوایی دارای این مزیت است که هزینه بسته‌بندی کالا برای این شیوه حمل کمتر تمام می‌شود. بنا به دلایل آشکار، حمل دریایی کالا در قیاس با حمل هوایی به بسته‌بندی مقاوم‌تری نیاز دارد.

۶- نوع قرارداد فروش: طبق شرایط فوب (تحویل کالا روی عرشه کشتی^۳) صادرکننده در قیاس با شرایط سیف (قیمت، بیمه و حمل^۴) حق بیمه کمتری را می‌پردازد.

(1): Pallet

(2): Landlocked Countries

(3): FOB (Free on Board)

(4): CIF (Cost, Insurance, Freight)

در مبادلات تجارت خارجی نباید از بیمه باربری غافل بود و برای تصمیم‌گیری در خصوص میزان پوشش بیمه باید عواملی چون: نوع کالا و بسته‌بندی آن، شیوه و مسیر حمل، خطرات احتمالی و نوع قرارداد فروش را در نظر گرفت.

قراردادهای حمل دریایی

قسمت اعظم کالاهای صادراتی در کشورهای در حال توسعه از مسیر آبی حمل می‌گردد و لذا بیمه دریایی وسیله مهمی برای حراست از این کالاهاست.

در فاصله سالهای ۱۹۸۰ و ۱۹۸۵ گروهی از متخصصان آنکتاد (کنفرانس تجارت و توسعه ملل متحد^۱) «شرایط استاندارد^۲» (کلوزهای استاندارد) را برای بیمه دریایی تنظیم کردند که سرانجام در سال ۱۹۸۶ از تصویب آنکتاد گذشت. در قالب این شروط، برای بازارهای بیمه مختلف و محموله‌هایی که از مسیرهای آبی حمل می‌شوند و همینطور کشتیهای (بدنه کشتی‌های^۳) حامل این محموله‌ها، مقررات اساسی وضع شده است.

علی‌رغم وجود این شرایط استاندارد، از انواع دیگر فرمهای قرارداد - که با یکدیگر تفاوت‌های اساسی دارند - در بازار جهانی

استفاده می‌شود. فرمهای قرارداد حمل دریایی انگلستان، فرانسه، شوروی، ژاپن و مکزیک و همینطور شرایط عمومی بیمه کالا در حمل دریایی که از جانب «مؤسسه بیمه ملی کاستاریکا^۴» منتشر شده است، از جمله قراردادهای مورد بحث می‌باشند. تقریباً^۲/_۳ کشورهای جهان از فرم قرارداد انگلستان استفاده می‌کنند. فرم بیمه‌نامه دریایی فرانسه نیز در اکثر کشورهای فرانسه زبان رایج است. پوششی که قراردادهای نوع انگلیسی برای بیمه کالا فراهم می‌آورد، ذیلاً مورد بررسی قرار می‌گیرد:

خطرات حمل دریایی

کالاهایی که از مسیرهای آبی حمل میشوند در معرض انواع گوناگون خطرات قرار دارند:

۱- خسارت خاص:^۵ این خسارت بر اثر زیانهای وارد شده به کالا ببار می‌آید؛ برای مثال، کالا ممکن است بشکند، در نتیجه محاورت با کالای دیگر آلوده شود یا در جریان

(1): UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development).

(2): Standard Clauses (3): Hulls

(4): Costa Rica National Insurance Institute.

(5): Particular Average



حقوق دریایی مطرح می‌گردد، ولی برای حمل و نقل از طریق آبهای داخلی — از جمله رودخانه راین^۴ و موزل^۵، نیز کاربرد دارد. حمل و نقل زمینی و هوایی سریعتر انجام میشود و در معرض خطرات مشابه قرار ندارد.

فهرست خطراتی که کالاها را در جریان حمل و نقل تهدید می‌کند طولانی است. این کالاها ممکن است به منظور سبک کردن کشتی به دریا انداخته شوند، یا بعلت حریق کشتی، اصابت آن به صخره دریایی، تصادم با کشتی دیگر، تکانهای شدید کشتی که

حمل و نقل خراش بردارد. این خسارت محدود به خود کالا بوده و «خسارت خاص» خوانده می‌شود. بیمه‌نامه‌های «تمام خطر^۱» این نوع خسارت را تحت پوشش قرار میدهند.

۲- خسارت مشترک^۲: خطرات موجد این خسارت تنها هنگامی بروز پیدا می‌کند که برای حفظ اموال در یک «سفر مشترک توأم با خطر^۳»، هزینه یا فدا کردن عمدی اجتناب‌ناپذیر گردد. به عبارت دیگر با آغاز سفر دریایی چنین تلقی می‌شود که کشتی و محموله‌اش سفر مشترک توأم با خطری را می‌پذیرند. مفهوم خسارت مشترک اساساً در

(1): All Risk

(2): General Average

(3): Common Venture

(4): Rhine

(5): Moselle

و فدا کردن جهت نجات کشتی و بار آن، مخارج اضافی به منظور بکسل کردن کشتی و قراردادن آن در حوضچه تعمیر، دستمزد و مخارج خدمه کشتی، هزینه مواد مصرف شده، عوارض بندری، هزینه تغییر مسیر، جابجایی کالا، انبار کردن و مانند آن می باشد.

کارشناس بر پایه این اسناد گزارش خسارت مشترک را تهیه می کند که خسارات ناشی از زیانهای وارد شده به کشتی و بار فدا شده را شامل می شود. کل این خسارات ستون بستانکار را تشکیل میدهد. ستون بدهکار حاصل جمع ارزش کلیه چیزهایی است که طی سفر مشترک در معرض خطر قرار داشتند (یعنی کشتی و بار).

نسبت «سهیم شدن در خسارت مشترک» به خسارات وارده با محاسبه ستون بستانکار بر حسب درصدی از ستون بدهکار بدست می آید. نسبت مزبور در مورد تمام اموالی که در معرض خطر قرار گرفته بودند، اعمال می گردد، حتی کالاهایی که خود آسیب ندیده اند ممکن است به نوعی در حادثه موجد خسارت مشترک (مانند بکسل کردن کشتی) درگیر باشند. نحوه محاسبه خسارت مشترک در مثال زیر ملاحظه می گردد:

سبب جابجایی کالا می گردد، طوفانی شدن دریا، لطمه دیدن موتور کشتی یا دنده سُکان آن که سبب تأخیر ورود یا زیان می شود، بکسل کردن کشتی یا تغییر مسیر آن جهت پهلو گرفتن در «بندر پناهگاه^۱» و نظیر این حوادث در معرض خطر قرار گیرند.

کالاهایی که در پی حادثه موجد «خسارت مشترک» سالم باقی می مانند باید خسارتی را که با فدا کردن کالاهای دیگر برای حفظ سلامت و منافع همگان بیار آمده است، جبران کنند و همینطور به جبران زیانها و هزینه های اضافی که کشتی متقبل شده است کمک نمایند. در پایان سفر توأم با خطر (به عبارت دیگر هنگامیکه کشتی به بندر مقصد یا بندر محل پناه می رسد) کارشناسی — بعنوان تنظیم کننده صورت خسارت^۲ جهت تهیه گزارش، تعیین و اعزام می گردد. این گزارش بدو جنبه موقتی دارد و سپس بر پایه اسناد متعدد نهایی می شود.

الف — اسناد اصلی: شامل گزارش سفر کشتی^۳، سوابق کنترلهای بعمل آمده در مورد خود کشتی و بار آن، فهرست کل بار کشتی^۴، برنامه بارگیری^۵، برنامه کل و سیاهه های سیف برای هر بارنامه، می باشد.
ب — اسناد هزینه: شامل اسناد مربوط به هزینه

(1): Part of Shelter

(3): Ship's Log

(5): Loading plan

(6): Master Bills of Lading

(2): Average Adjuster

(4): Ship's cargo Manifest

حادثه : وقوع حریق در دریا که يك كشتی به ارزش ۲۰ میلیون فرانك (فرانسه) و بار آن به ارزش ۳۰ میلیون فرانك را درگام خود فرو برد. کل خسارات وارده به كشتی ۳/۵ میلیون فرانك فرانسه و بار آن ۱/۵ میلیون فرانك تقویم شد.

منافعی که باید در خسارت مشترك سهم گرفتند (بدهکار) : ۵۰ میلیون فرانك

خسارات تحت پوشش خسارت مشترك : ۵ میلیون فرانك

$$\frac{۵۰۰۰۰۰۰}{۵۰۰۰۰۰۰} = ۱۰\% \text{ : نسبت سهم شدن در خسارت مشترك}$$

سهم كشتی : ۲ میلیون فرانك = ۱۰\% × ۲۰ میلیون فرانك

سهم بار : ۳ میلیون فرانك = ۱۰\% × ۳۰ میلیون فرانك

بدهی کالا : ۱/۵ میلیون فرانك = ۱/۵ میلیون فرانك (خسارت) - ۳ میلیون فرانك (كمك)

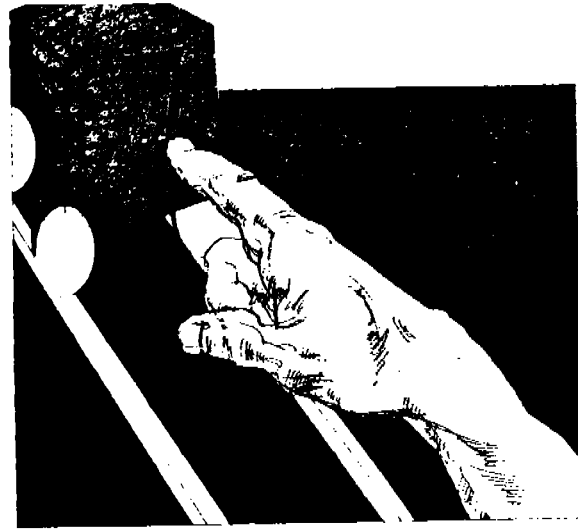
طلب كشتی : ۱/۵ میلیون فرانك = ۲ میلیون فرانك (كمك) - ۳/۵ میلیون فرانك (خسارت)

مختلف وجود داشته باشد که دریافت سهم های تعیین شده در خسارت مشترك را فوق العاده پر هزینه می سازد. بهرحال، اتخاذ این روش مغایر با حمل و نقل کانتینر از یک «انبار به انبار دیگر» است.

تمامی بیمه نامه های دریایی «خسارت مشترك» را تحت پوشش قرار میدهند. هر چند در مورد كشتیهای کانتینری امروزه خطوط كشتیرانی بزرگ مایل نیستند قواعد خسارت مشترك را در مورد خسارات جزئی اعمال کنند زیرا ممکن است در این كشتیها پنج تا شش هزار پارتنری کالا متعلق به افراد

(1): Door to Door Transport

توضیح: منظور تحویل کالا از انبار در کشور مبدأ و تحویل آن به انبار در کشور مقصد است.



خطرات مربوط به جنگ و اعتصاب^۴؛ جنگ داخلی و انواع دیگر جنگها، درگیریهای مسلحانه و اعمال تلافی جویانه، وجود اژدر و مین، عملیات براندازی و تروریسم، تصرف و ضبط و ربودن کشتی، تحریم اقتصادی، شورش، ناآرامیهای عمومی و اعتصابات، از جمله خطراتی هستند که عقلانی است صادرکنندگان یا واردکنندگان، کالاهای خود را در مقابل آنها بیمه کنند. بطور معمول این خطرات زیر پوشش بیمه نامه های دریایی قرار ندارند و تنها با افزودن شرطی اضافی در این خصوص به بیمه نامه اصلی می توان پوشش ویژه ای برای اینگونه خطرات بوجود آورد. در هر حال بهتر است که محموله ها از طریق چنین شرطی در برابر خطر جنگ و اعتصاب بیمه گردند.

«مؤسسه بیمه گران لندن»^۵ با در نظر گرفتن شروط مربوط به جنگ و اعتصاب پوشش لازم را برای اینگونه خطرات فراهم می کند. بعکس، بیمه گران فرانسوی برای جنگ و خطرات مربوط به آن، بیمه نامه واحدی را توصیه می نمایند. رقم حق بیمه پرداختی برای تحت پوشش قراردادن اینگونه

امروزه اغلب بیمه گران^۱ بدنه کشتی، هزینه خسارت مشترک را خود تقبل می کنند، بدین ترتیب که در ازاء دریافت حق بیمه بیشتر، هزینه های اضافی را تحت پوشش قرار میدهند^۲

در صورت بروز حادثه ای مهم، تأمین خسارت مشترک، یک تهدید مالی جدی برای صادرکننده «کالاهای فله»^۳ بشمار می آید. بنابراین لازم است که چنین کالاهایی را بیمه کنند و همینطور در انتخاب خطوط کشتیرانی مطمئن، دقت لازم را بعمل آورند.

(1): Insurer

۲- هزینه خسارت مشترک در قراردادهای بیمه نوع انگلیسی، با درج شرط Absorption پذیرفته می شود.

(3): Bulk Cargos

(4): War and Strike Risks

(5): Institute of London Underwriters

خطرات بالا نیست. این رقم معمولاً ۰/۰۳ درصد است؛ گرچه ممکن است در مناطق خطرناک به ده برابر نیز افزایش یابد.

بیمه در برابر وقوع حوادث احتمالی در آینده^۱

طبق مقررات برخی از کشورهای واردکننده، کالای وارداتی باید دریکی از شرکتهای بیمه داخلی بیمه شود. در چنین حالتی صادرکننده باید با افزودن شروط اضافی در بیمه نامه اصلی خود، دشواریهای احتمالی بابیمه گر خارجی را که بناچار می‌بایست با او طرف قرارداد شود، تحت

پوشش قرار دهد. بیمه در برابر وقوع حوادث احتمالی در آینده جنبه شخصی داشته و صادرکننده نمی‌تواند هزینه آنرا به دیگری منتقل نماید. این بیمه صادرکننده را در برابر خطر اعسار^۲ بیمه گر خارجی، غیر قابل تبدیل بودن پول پرداختی بعنوان خسارت و یا تأخیر در پرداخت آن حفاظت می‌کند.

قراردادهای بیمه انگلیس

مؤسسه بیمه گران لندن بعنوان اتحادیه‌ای حرفه‌ای متشکل از شرکتهای بیمه انگلیس عبارات و شرایط بیمه مورد استفاده در این کشور را تنظیم می‌کند. در اول ژانویه سال

یک صادرکننده دوراندیش باید:

- همواره کالاهایش را در برابر خطرات حمل و نقل بیمه کند.
- با افزودن شرط اضافی به بیمه‌نامه اصلی، همواره کالاهایش را در برابر خطرات مربوط به جنگ و اعتصاب بیمه کند.
- با در نظر گرفتن عواقب تجاری آسیب دیدن یا از میان رفتن کالا، کالاهایش را به مبلغی بیش از مبلغ واقعی بیمه کند.
- در صورتیکه انتخاب در اختیار مشتری خارجی باشد، وقوع حوادث احتمالی در آینده را بیمه کند.
- پیش از عمل آوردن هرگونه اقدام جهت جبران زیانهای وارده به کالا، به هنگام اقامه دعوی اصلی موافقت شرکت بیمه (بیمه گر) را برای قبول آنها جلب کرده و سپس مدعی پرداخت خسارت گردد.
- به هنگام اقامه دعوی، تمامی اسناد لازم را در اسرع وقت و پیش از انقضای مهلت ده‌ساله جهت شرکت بیمه ارسال دارد.

(1): Contingency Insurance

(2): Solvency

۱۹۸۲ این شرایط مورد تجدید نظر اساسی قرار گرفتند. «فرم SG» از میان رفت و بیمه «خسارت خاص WA» و «بدون خسارت خاص» FPA^۲ نیز منسوخ شدند. سه شرط جدید این مؤسسه برای کالا (شرط C, B & A اساساً پوششی مشابه پوشش شرایط نوع بیمه نامه‌های فرانسوی فراهم می‌آورند و دقیقاً از توصیه‌های آنکتاد تبعیت می‌کنند. هر کدام از این سه شرط از ۱۹ ماده تشکیل می‌گردند که تنها چهار ماده اول آنها با یکدیگر تفاوت دارند. مواد ۵ تا ۱۹ در هر سه شرط مشترک هستند.

شرط A این شرط تمام خطرات از میان رفتن یا آسیب دیدن کالای بیمه شده — به استثناء خطراتی را که در مواد ۴ تا ۷ به گونه دیگر مقرر شده باشد — هر حادثه‌ای که در دریا رخ دهد یا منشاء آن دریا باشد، تحت پوشش این شرط قرار دارد. ماده (۲) بیمه‌گذار^۳ را در برابر هزینه‌های ناشی از خسارت و کمک مشترک، بیمه می‌کند.

شرط B این شرط تنها در برابر مواردی از آسیب دیدن یا از میان رفتن کالا تضمین می‌دهد که منطقیاً میتوان آنها را به یکی از خطرات مذکور در بیمه نامه منتسب ساخت.

این خطرات عبارتند از:

— حریق یا انفجار

— اصابت به صخره، به گل نشستن، غرق یا واژگون شدن

— چپه یا از خط خارج شدن وسیله نقلیه زمینی

— تصادم یا برخورد کشتی با هر چیزی به جز آب

— تخلیه کالا در بندر پناهگاه

— زلزله، فوران آتش فشان یا رعد و برق

— فدا کردن در خسارت مشترک

— کالاهایی که از روی عرشه می‌افتند یا به گونه‌ای دیگر آب آنها را می‌برد

— ورود آب دریا، دریاچه یا رودخانه به کشتی

— خسارت کلی هر بسته‌ای که از روی عرشه می‌افتد یا به هنگام تخلیه یا بارگیری کشتی یا دیگر وسایل نقلیه رها می‌شود.

شرط C: شرط مزبور نسبت به شرط (B) محدودتر بوده و خطرات مذکور در مواد ۶، ۹ و ۱۰، این شرط را تحت پوشش قرار نمی‌دهد، اما به دریا ریختن کالا (جهت سبک کردن کشتی) و کالاهایی که آب آنها را می‌برد جزو آن محسوب می‌شود.

(1): With Average

(2): Free of Particular Average (FPA)

(3): Insured

خطراتی که در شروط A، B و C پیش‌بینی نشده‌اند:

خطرات مزبور به شرح زیر می‌باشند:

- ۱- مواردی از آسیب دیدن یا از میان رفتن کالا و هزینه‌هایی که به خطای عمدی بیمه‌گذار مربوط می‌گردد.
- ۲- تلف شدن، فرسودگی و پارگی عادی کالا در جریان حمل و نقل و کهنه شدن کالای بیمه شده
- ۳- مواردی از آسیب دیدن و از میان رفتن کالا و هزینه‌هایی که از کافی نبودن یا نامناسب بودن بسته‌بندی کالای بیمه شده ناشی شده باشد. واژه «بسته‌بندی» صراحتاً شامل تنگ هم چیدن کالاها در کانتینر می‌شود، البته به شرط آنکه کالاها مزبور توسط بیمه‌گذار و یا پیش از قرار گرفتن در معرض خطر، چیده شده باشند.
- ۴- مواردی از آسیب دیدن و از میان رفتن کالا یا هزینه‌هایی که از عیب ذاتی کالا یا نوع آن ناشی شده باشد.
- ۵- مواردی از آسیب دیدن و از میان رفتن کالا و هزینه‌هایی که مستقیماً از تأخیر ناشی شود، حتی اگر منشاء این تأخیر، خطری بیمه شده (به جز هزینه خسارت مشترک)

باشد.

۶- مواردی از آسیب دیدن و از میان رفتن کالا یا هزینه‌هایی که از اعساریا ورشکستگی مالک کشتی، اجاره کننده یا اداره کنندگان کشتی ناشی شده باشد.

۷- مواردی از آسیب دیدن و از میان رفتن کالا یا هزینه‌هایی که از کاربرد سلاحهای اتمی یا هسته‌ای یا دیگر انواع سلاحهای واکنشی یا رادیواکتیو ناشی شده باشد.

۸- طبق شروط B و C، آسیب دیدن و یا از میان رفتن عمدی کالا از ناحیه شخصی که مرتکب عمل نادرست می‌شود، تحت پوشش قرار نمی‌گیرد، اما این موارد طبق شرط A بیمه شده است.

۹- خطرات جنگ. این خطرات را می‌توان با استفاده از شرط اضافه تعیین شده از جانب مؤسسه بیمه گران لندن در مورد خطرات جنگی متوجه کالا، تحت پوشش قرار داد.

۱۰- خطر اعتصاب. این خطر را می‌توان طبق شرط مکملی که مؤسسه بیمه گران لندن تنظیم کرده است تحت پوشش قرار داد. *
شروط بیمه مؤسسه بیمه گران لندن بطور خلاصه در جدول زیر مشخص شده است.

*نقل از

D. Chevalier, «Insuring Your Export Shipments», *FORUM*, Vol. XXV, No 4, Oct - Dec., 1989, pp. 22. 26.

پوشش بیمه دریایی

پوشش					نوع خطر	
شرط مرتبط به اعتصایات	شرط مربوط به جنگ	شرط C	شرط B	شرط A		
		x	x	x	۱- حریق یا انفجار	
		x	x	x	۲- اعیان به سخره ، شکستن ، واژگونی	
		x	x	x	۳- چپ و از خط خارج شدن و سلبه نقلیه زمینی	
		x	x	x	۴- تعادم کشتی	
		x	x	x	۵- تخلیه کالا در بندر پناهگاه	
			x	x	۶- زلزله ، فوران آتش نشان یا رعد و برق	
		x	x	x	۷- فدا کردن در خسارت مشترک	
		x	x	x	۸- الف) سبک کردن	
			x	x	ب) رها کردن در دریا	
			x	x	۹- ورود آب دریا ، دریا چه یا روخانه به کشتی	
			x	x	۱۰- ارضمان رفتن کلی بسته در جریان جا جایی	
		x	x	x	۱۱- اقدامات حمایتی	
				x	۱۲- بندری ، غارت ، عدم تحویل	
				x	۱۳- خسارت بخاطر له شدن یا حرارت	
				x	۱۴- آلوده شدن در اثر مجاورت با کالاهای دیگر	
				x	۱۵- نشست	
				x	۱۶- خورد شدن و دیگر خسارات خاص	
					۱۰ ۱۱ ۱۲ ۱۳ ۱۴ ۱۵ ۱۶ ۱۷ ۱۸ ۱۹ ۲۰ ۲۱ ۲۲ ۲۳ ۲۴ ۲۵ ۲۶ ۲۷ ۲۸ ۲۹ ۳۰ ۳۱ ۳۲ ۳۳ ۳۴ ۳۵ ۳۶ ۳۷ ۳۸ ۳۹ ۴۰ ۴۱ ۴۲ ۴۳ ۴۴ ۴۵ ۴۶ ۴۷ ۴۸ ۴۹ ۵۰ ۵۱ ۵۲ ۵۳ ۵۴ ۵۵ ۵۶ ۵۷ ۵۸ ۵۹ ۶۰ ۶۱ ۶۲ ۶۳ ۶۴ ۶۵ ۶۶ ۶۷ ۶۸ ۶۹ ۷۰ ۷۱ ۷۲ ۷۳ ۷۴ ۷۵ ۷۶ ۷۷ ۷۸ ۷۹ ۸۰ ۸۱ ۸۲ ۸۳ ۸۴ ۸۵ ۸۶ ۸۷ ۸۸ ۸۹ ۹۰ ۹۱ ۹۲ ۹۳ ۹۴ ۹۵ ۹۶ ۹۷ ۹۸ ۹۹ ۱۰۰	
						۱- غفلت بیمه گذار
						۲- فرسودگی یا پارگی عادی
						۳- کاپی نبودن یا نامناسب بودن بسته بندی
						۴- عیب مربوط به ذات یا نوع کالا بیمه شده
						۵- تأخیر
						۶- اسرار مالک کشتی
						۷- کاربرد سلاحهای مسته ای
				x		۸- عمل نادرست
	x					۹- جنگ
x					۱۰- اعتصایات	