



بررسی های حقوقی

قراردادهای بیمه محموله های صادراتی

در بخش نخست این مقاله درباره هزینه ها، قراردادها و خطرات حمل دریایی و همینطور قراردادهای بیمه دریایی انگلیس بحث شد. در این بخش ابتدا قراردادهای بیمه دریایی فرانسه و سپس شرایط عمومی بیمه کالا در حمل و نقل زمینی و هوایی مورد بررسی قرار می‌گیرد و به دنبال آن دامنه و مدت اعتبار بیمه حمل و نقل، حدود پوشش آن و چگونگی حل و فصل اختلاف در صورت وارد آمدن خسارت مطالعه می‌شود.

شرایط و عبارات قراردادهای بیمه فرانسه

کالا از انبار مبدأ تا انبار مقصد را در بر می‌گیرد. خطرات تحت پوشش این بیمه شامل: خطرات متوجه حمل دریایی و زمینی کالا و خطرات جابجایی آن تا کنار کشتی یا بالعکس می‌باشد. بنابراین «خسارت مشترک»^۲، «خسارت خاص»^۳، سرقت بسته ها یا دستبرد به داخل آنها، از میان رفتن کالا، عدم تحویل و هزینه های منطقی ضروری به منظور حفظ کالا در برابر خسارت

جدیدترین بیمه نامه های دریایی فرانسه که در تاریخ ۳۰ ژوئن ۱۹۸۳ منتشر شد و از ۲ آوریل ۱۹۸۴ به اجرا درآمد، دو نوع پوشش بیمه را عرضه می‌دارد: یکی، بیمه «تمام خطر»^۱ و دیگری بیمه «بدون خسارت خاص به استثناء...»^۲ (برای حوادث بزرگ)

بیمه تمام خطر: همینطور که از این عنوان برمی‌آید، بیمه تمام خطر، تمام خطرات متوجه

(1): All risk

(2): «FPA except...»

(3): General average

(4): Particular average

بیشتر یا تحدید این خسارت، تحت پوشش بیمه تمام خطر قرار دارند.

اگر جریان حمل بهر دلیلی قطع گردد، هزینه تخله، انبار کردن و انتقال، کالا از یک وسیله به وسیله نقلیه دیگر و ارسال آن به مقصد مقرر در بیمه نامه، بر عهده بیمه گر است. در صورتیکه کشتی مجهز به تأسیسات مناسب باشد، بیمه «تمام خطر» کالاهایی را که روی عرشه کشتی حمل می‌شوند^۱، خصوصاً محموله‌های کانتینری را تحت پوشش قرار می‌دهد. بدین ترتیب میزان پوشش این نوع بیمه خیلی گسترده بوده و از همین رو حق بیمه^۲ آن نیز نسبتاً بالاست.

بیمه «بدون خسارت خاص به استثناء...»: همانند شروط B و C مؤسسه بیمه گران لندن^۳، پوشش این نوع بیمه محدود است بدین معنا که تنها مواردی از آسیب دیدن یا از میان رفتن کالا که فهرست آنها در بیمه نامه آمده است، در این پوشش قرار می‌گیرند. در این نوع بیمه طرف بیمه گذار می‌تواند خطراتی را که مایل است تحت پوشش قرار دهد برگزیده و حق بیمه را بر این اساس بپردازد. از آنجا که در این نوع

بیمه نامه حوادث موجد خسارت فهرست شده‌اند، بیمه گذار^۴ می‌تواند از میان آنها انتخاب کرده و حتی موارد دیگری را به آنها بیفزاید (برای مثال در مورد ذغال سنگ: بیمه «بدون خسارت خاص به استثناء...» (احتراق). قرارداد بیمه دریایی تا حد زیادی به یک قرارداد بازرگانی شباهت دارد، از همین رو هر بیمه نامه دریایی تنها باید در حد یک نمونه تلقی شود و نه چهارچوبی خشک و غیرقابل انعطاف. طرفین قرارداد آزادند در مورد پوشش اضافی توافق کنند.

در صدر حوادثی که در این بیمه نامه فهرست شده‌اند، سوانح بزرگ دریایی قرار دارند. به دنبال آنها حوادث حمل زمینی قرار می‌گیرند زیرا حمل کالا از انبار مبدأ تا انبار مقصد تحت پوشش بیمه می‌باشد. در بیمه «بدون خسارت خاص به استثناء...»، به سرعت رفتن بسته‌ها یا دستبرد به آنها و همینطور عدم تحویل بسته‌ها هیچیک تحت پوشش نیستند. نکته اشاره شده یکی از تفاوت‌های عمده این بیمه با بیمه تمام خطر محسوب می‌شود.

بیمه گذار می‌تواند برای تعدادی از

(1): Deck Cargo

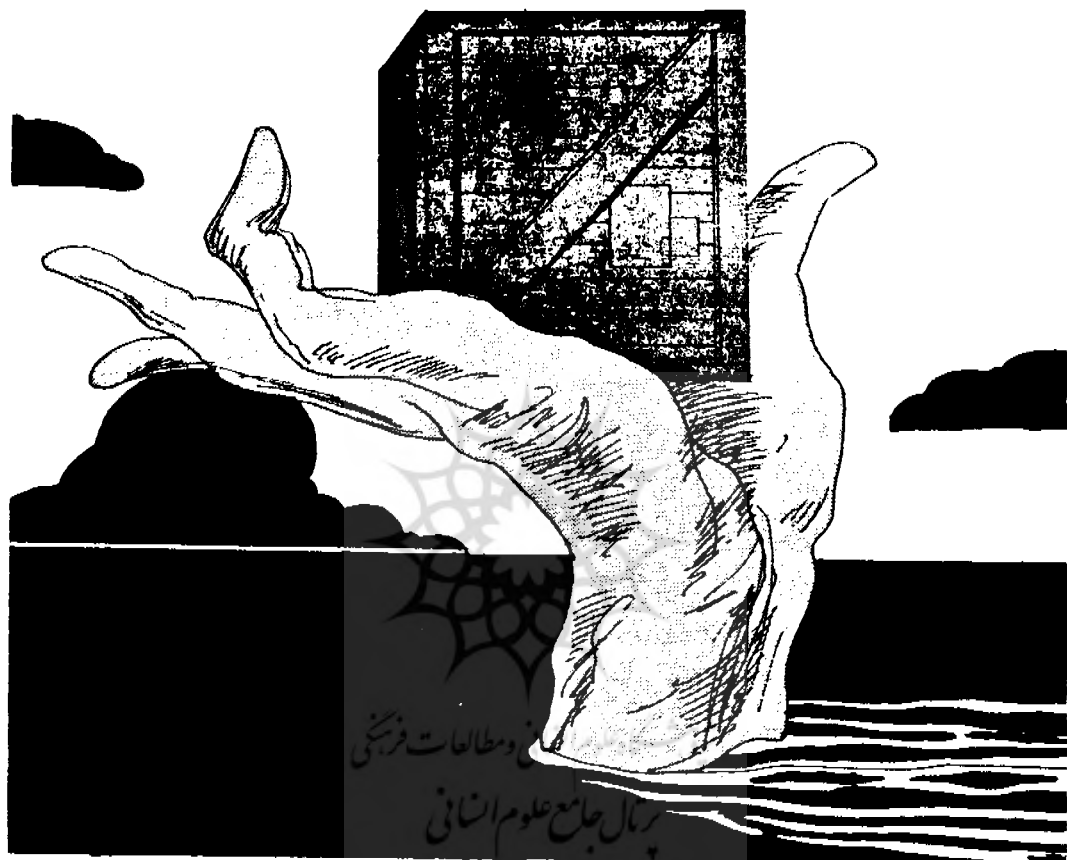
توضیح: شرکتهای بیمه معمولاً کالاهایی را بیمه می‌کنند که در انبار و زیر عرشه حمل می‌شوند، مگر اینکه قید شده باشد که کالاهای مزبور روی عرشه حمل می‌گردند.

(2): Premium

۳- برای مطالعه شرایط B و C مؤسسه بیمه گران لندن به قسمت نخست این مقاله در شماره پیشین ماهنامه بررسیهای بازرگانی مراجعه شود.

(4): Insured

بیمه نامه های دریایی فرانسه بر دو نوعند: یکی تمام خطر و دیگر «بدون خسارت خاص به استثناء...» یکی از تفاوت های این دو آن است که در بیمه تمام خطر در صورت به سرقت رفتن محموله و دستبرد به آن و همینطور عدم تحویل محموله، به بیمه گذار خسارت پرداخت می گردد.



شود به بندر پناهگاه برود و تمام یا بخشی از بار خود را تخلیه کند.

— از میان رفتن کالا به دلیل افتادن در جریان بارگیری، تخلیه یا انتقال از یک وسیله به وسیله نقلیه دیگر.

— از خط خارج شدن، تصادم، واژگونی، سقوط یا در هم شکستن وسیله نقلیه زمینی.

حوادث که منشأ خسارت خاص بشمار می آیند پوشش ایجاد کند. حوادث مورد نظر به قرار زیر می باشند:

— در هم شکستن، واژگونی یا اصابت کشتی به صخره.

— تصادم یا برخورد کشتی با شیئی ثابت، متحرک یا شناور از جمله یخ.
— وارد شدن آب بطوریکه کشتی مجبور

— فرو ریختن ساختمان، پل، تونل یا دیگر تأسیسات جاده‌ای یا مربوط به راه آهن.
— در هم شکستن سد یا کانال.
— فرو افتادن درختان، ریزش کوه و هم.

— سیل، طغیان رودها یا رودخانه‌ها، شکستن یخ، موجهای ناشی از جزر و مد.
— فوران آتش فشان، زلزله، رعد و برق، طوفان یا بارانهای شدید.
— حریق یا انفجار.
— سقوط هواپیما.

خطرات پیش‌بینی نشده در بیمه‌نامه‌های فرانسه: با استثنائاتی بسیار اندک، خطرات پیش‌بینی نشده همان خطراتی هستند که در بیمه‌نامه‌های تمام‌خطر و «بدون خسارت خاص به استثناء...»، تحت پوشش قرار نمی‌گیرند. اگر کالا بر اثر حوادث زیر از میان رفته یا آسیب ببیند، از وزنش کاسته گردد یا حجم آن تقلیل پیدا کند، بیمه‌گر خسارات وارده را نمی‌پردازد:

۱ — ضبط، توقیف، مصادره، جلوگیری از حرکت کشتی، قاچاق یا تصرف بهر دلیل. همین‌طور بیمه‌گر در خصوص سپردن وجه‌الضمان جهت آزاد کردن کالا هیچ مسؤلیتی بر عهده ندارد.

۲ — خطای عمدی و غیرموجه بیمه‌گذار یا دیگر طرفهای ذی‌نفع در بیمه، یا عاملین، نمایندگان یا وکلای آنان.

۳ — عیوب ذاتی کالا، بیمه‌شده: برای

مثال کرم‌خوردگی و خانه‌کردن حشرات، اثر حرارت، فرسوده و پاره شدن در جریان حمل یا استفاده.

۴ — کافی نبودن و نامناسب بودن علامت‌گذاری یا بسته‌بندی.

۵ — تأخیر در ارسال یا رسیدن کالای بیمه‌شده که از این موارد ناشی نشود: غرق کشتی، واژگونی یا اصابت کشتی به صخره، حریق یا انفجار، تصادم یا برخورد کشتی‌های بزرگ و کوچک با هر شیئی ثابت، متحرک یا شناور (از جمله یخ)، سقوط هواپیما یا ورود آب بطوریکه کشتی مجبور شود به بندر پناهگاه برود و تمام یا بخشی از بار خود را تخلیه کند.

۶ — سلاحها یا وسایل هسته‌ای یا اتمی.

۷ — جنگ‌های داخلی یا بین‌المللی، مخاصمات، اعمال تلافی‌جویانه، اژدر، مین و دیگر سلاحهای جنگی و کلاً تمام مخاطرات جنگ، همین‌طور اعمال خرابکاری یا تروریسم دارای ماهیت سیاسی یا در ارتباط با جنگ؛ توقیف، دستگیری، ممانعت یا بازداشت بنا به دستور هر مقام یا مرجع رسمی دولتی؛ شورش، اغتشاش عمومی، اعتصاب، تعطیل و مانند آن؛ دزدی دریایی.

جدول زیر حدود پوشش بیمه‌نامه‌های فرانسه را بطور خلاصه نشان می‌دهد:

(1): Insurer

پوشش بیمه دریایی فرانسه

پوشش		تمام خطر	نوع خطرسر
بدون خسارت خاص به استثنای	خطرات مشابه		
x		x	۱- درهم شکستن، واژگون شده و اصابت کشتی به صخره
x		x	۲- تصادم کشتی با ز جمله یا یخ
x		x	۳- ورود آب، بطوریکه کشتی مجبور شود به بندر پناهگاه برود
x		x	۴- افتادن بسته ها در جریان عملیات جا بجایی
x		x	۵- تغییر مسیر، تصادم، سقوط یا درهم شکستن یک وسیله نقلیه زمینی
x		x	۶- فرو ریختن پل و غیره
x		x	۷- درهم شکستن سد و کانال
x		x	۸- فرو افتادن درختان، ریزش کوه و بهمن
x		x	۹- سیل، موجهای ناشی از جزر و مد
x		x	۱۰- اغوران آتش فشان، زلزله، رعد و برق و طوفان
x		x	۱۱- حریق یا انفجار
x		x	۱۲- سقوط هواپیما
x		x	۱۳- به دریا ریختن کالا یا رها کردن در دریا
x		x	۱۴- اقدامات حفاظتی
x		x	۱۵- قطع شدن جریان سفر
x		x	۱۶- سهم خسارت مشترک
		x	۱۷- تمام خسارات خاص
		x	۱۸- سرقت و مفقود شدن کلی یا جزئی
			استثنائات:
			۱- مصادره و توقیف
			۲- خطای عمومی و غیرموجه بیمه گذار
			۳- عیوب ذاتی، فرسودگی و پارگی
			۴- کافی نبودن و نامناسب بودن بسته بندی
			۵- تاخیر
			۶- سلاحهای اتمی
x			۷- الف: جنگ داخلی، خرابکاری و تERRORISM
x			ب: توقیف، دستگیری، ممانعت
x			ج: شورش، اعتصاب و تعطیل
x	x		د: دزدی دریایی
x			با هدف سود جویانه یا هدف سیاسی

بیمه کالا در حمل جاده‌ای و حمل از طریق راه‌آهن

قرار می‌گیرند. علی‌الاصول در مورد کالاهایی که از طریق دریایی حمل می‌گردند، بیمه‌نامه دریایی خطرات حمل و نقل زمینی در حد حمل کالا به کشتی و بالعکس را در بر می‌گیرد

بیمه کالا در حمل هوایی

در حمل هوایی، بیمه‌گران عموماً به منظور حمل کالا از انبار مبدأ به انبار مقصد، بیمه تمام‌خطر را عرضه می‌دارند. با افزودن شرطی اضافی می‌توان خطرات ناشی از جنگ و اعتصاب را تحت پوشش بیمه حمل هوایی قرار داد. معمولاً نماینده حمل و نقل (عامل حمل و نقل)^۱ یا حمل‌کننده هوایی، در مقام شخص ثالث کالا را بیمه می‌کنند.

دامنه و مدت اعتبار بیمه

بعنوان قاعده‌ای عام، محموله از انبار مبدأ تا انبار مقصد تحت پوشش بیمه قرار دارد. در حمل دریایی و هوایی خطرات حمل کالا به بندر و یا فرودگاه و بالعکس، در بیمه‌نامه گنجانده می‌شود. این ترتیب در واقع

اصل خسارت مشترک در مورد حمل و نقل جاده‌ای و حمل از طریق راه‌آهن اعمال نمی‌شود. فرستنده کالا می‌تواند از میان دو نوع پوشش بیمه یکی را برگزیند: یکی بیمه حوادث مهم (مشابه بیمه «بدون خسارت خاص به استثناء...») در حمل دریایی که به آثار انواع حوادث جدی مذکور در بیمه‌نامه مربوط می‌شود و دیگری بیمه تمام‌خطر که خطراتی چون از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا، کاهش وزن، تقلیل حجم، مفقود شدن یا به سرقت رفتن کالا را تحت پوشش قرار می‌دهد. بیمه‌گذار باید ظرف ۵ روز پس از بروز حادثه و در مورد دزدی ظرف ۲۴ ساعت در جریان امر قرار گیرد.

با توافقی‌های ویژه و با در نظر گرفتن شرطی اضافی در بیمه‌نامه اصلی می‌توان خطرات ناشی از جنگ، اعتصاب و خطرات مشابه را بیمه کرد.

در کشورهای مختلف، انواع گوناگون بیمه برای حمل کالا از طریق راه‌آهن یا جاده — با نامهای متفاوت — وجود دارد، اما در همه آنها خطرات مشابهی تحت پوشش

(1): Forwarding Agent (Freight Forwarder)

توضیح: نماینده حمل و نقل عنوان دیگر عامل حمل و نقل است. برای مطالعه نقش عامل حمل و نقل در حمل و نقل‌های امروزی و تفاوت آن با حمل‌کننده (متصدی حمل و نقل - Carrier) مراجعه کنید به: مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، تعاریف و اصطلاحات بازرگانی — اقتصادی (تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، ۱۳۶۷)، جلد دوم، صص ۱۶۷ — ۱۷۳ و ۱۴۰ — ۱۵۱

صادرکنندگان باید مراقب باشند که از مهلت مقرر، مثلاً به علت طولانی شدن غیرمعمول تشریفات گمرکی جهت وارد کردن کالا، تخطی نکنند. البته در صورت توافق می‌توان با پرداخت حق بیمه اضافی مدت اعتبار بیمه را افزایش داد.

به منظور کمک به بیمه‌گذار بوده و زحمت وی را در تهیه بیمه‌نامه‌های جداگانه جهت بخش‌های مختلف مسیر حمل، کم می‌کند. «شرط ترانزیت»^۱ که هم در بیمه‌نامه‌های نوع انگلیسی و هم فرانسوی ذکر می‌شود، قطع نظر از محل یا شیوه حمل، پوششی

در حمل زمینی و هوایی کالا تا ۱۵ روز پس از رسیدن به مقصد و در حمل دریایی تا ۶۰ روز پس از تخلیه کشتی، تحت پوشش بیمه باربری قرار دارد.

حدود پوشش بیمه

بیمه حمل و نقل خطرات شخصی را تحت پوشش قرار می‌دهد و وضعیت‌های فرضی چون از دست رفتن منافع (عدم النفع) به دلیل از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا را شامل نمی‌شود. خسارت یا زیان غیرمستقیم به لحاظ تأخیر در ارسال یا رسیدن کالا، نوسانات ارز، از دست رفتن مشتری یا سفارش، هزینه انبارداری، دموارژ و مانند آن و همچنین مشکلات گمرکی ناشی از موانع صدور یا ورود کالا، تحت پوشش بیمه حمل و نقل نیستند.

البته در عمل صادرکنندگان می‌توانند جهت جبران این نوع زیانها یا خسارات اقداماتی بعمل آورند. از جمله می‌توانند کالا را به مبلغی بیش از ارزش واقعی آن بیمه کنند. شرکتهای بیمه بنا به دلایل تجاری معمولاً قیمت گذاری تا میزان ۲۰ درصد بیش

مداوم برای کالا در سراسر مسیر حمل فراهم می‌آورد.

عده‌ای بر این گمانند که کالای بیمه شده جهت حمل و نقل برای همیشه بیمه می‌شود، اما چنین گمانی واقعیت ندارد. هنگامیکه بیمه‌گذار تحویل کالا را بپذیرد و یا کالا را به دستور خود به انبار بفرستد، مدت اعتبار بیمه حمل و نقل نیز بسر می‌رسد. در صورت تأخیر در انجام این دو کار، در بیمه‌نامه مهلت معینی در نظر گرفته شده که تنها با موافقت بیمه‌گر و بیمه‌گذار قابل تمدید است، در حمل زمینی مدت پوشش بیمه تا ۱۵ روز پس از رسیدن کالا به مقصد (برای مثال ایستگاه قطار یا ترمینال وسیله حمل جاده‌ای) ادامه دارد. این محدوده زمانی در حمل هوایی ۱۵ روز پس از رسیدن کالا به فرودگاه مقصد و در حمل دریایی ۶۰ روز پس از پایان گرفتن جریان تخلیه آخرین کشتی حامل کالای مورد نظر است.

محل بیمه کالا

چون شرکتهای بیمه متعددی وجود دارند بنابراین دامنه انتخاب صادرکننده گسترده است. وی می‌تواند مستقیماً با شرکت بیمه محلی تماس بگیرد یا از خدمات یک نماینده^۱ یا دلال بیمه^۲ استفاده کند. نماینده بیمه مستقیماً برای شرکت بیمه کار می‌کند، در حالیکه دلال بیمه برای انعقاد قرارداد با شرکت بیمه در مقام نماینده مشتری (بیمه‌گذار) عمل می‌کند و در این رابطه احتمالاً از منافع وی حمایت می‌نماید. حالت دیگر آن است که صادرکننده کالای خود را از طریق نماینده حمل و نقل یا حمل‌کننده بیمه کند.

انواع بیمه‌نامه

بیمه‌گذار می‌تواند از میان بیمه‌نامه‌های زیر یکی را برگزیند:

- ۱ - بیمه‌نامه محموله‌ای که در یک نوبت حمل می‌شود (بیمه‌نامه برای یک سفر)^۳:
در صورت لزوم صادرکننده می‌تواند چنین بیمه‌نامه‌هایی را تهیه کند. این بیمه‌نامه فقط

از ارزش واقعی کالا را می‌پذیرند. بیمه‌گران این ۲۰ درصد اضافی را وسیله‌ای به منظور جبران زیانهای غیرمستقیم احتمالی در نتیجه حوادث حمل‌تلقی می‌کنند.

بدین ترتیب با پرداخت حق بیمه اضافی می‌توان هزینه‌های حمل و نقل، حقوق و عوارض گمرکی و سایر هزینه‌ها را که تماماً مشخصند، در ارزیابی ارزش کالای موضوع بیمه منظور کرد. در چنین مواردی ارزش کالا را می‌توان ۱۰ تا ۲۰ درصد افزایش داد. همین درصد جهت تحت پوشش قرار دادن مخارج جابجایی و هزینه نصب ماشین‌آلات اعمال می‌شود. در موارد خاص می‌توان پس از مذاکره با شرکت بیمه و کسب موافقت ویژه حد مجاز ۲۰ درصد را افزایش داد. در این رابطه باید دلائلی اقامه گردد تا شرکت بیمه قانع شود که نفع مورد انتظارش بیش از قبول خطر مازاد بر ۲۰ درصد است. البته بدیهی است که در چنین صورتی حق بیمه بیشتری نیز پرداخت خواهد شد.

با توجه به مراتب فوق، بطور کلی عقلانی است که کالا به مبلغی بیش از ارزش واقعی آن (مثلاً ۱۰ تا ۲۰ درصد بیشتر) بیمه شود تا از این طریق عواقب تجاری از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا جبران گردد.

خسارات غیرمستقیم ناشی از آسیب دیدن یا از میان رفتن کالا تحت پوشش بیمه نیستند اقا در عمل کالا ۱۰ تا ۲۰ درصد بیش از ارزش واقعی خود بیمه می‌شود تا بنوعی این گونه خسارات جبران گردند.

(1): Agent

(2): Broker

(3): Voyage Policy

برای یک نوبت حمل مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۲ - بیمه‌نامه محموله‌هایی که در چند نوبت حمل می‌شوند (بیمه‌نامه برای چند سفر)^۱:

این نوع بیمه‌نامه برای قراردادهای بزرگی کاربرد دارد که در آنها کل ارزش کالا، زمانبندی حمل، مقصد و شیوه حمل مشخص

که کالاهای خود را نزد بیمه‌گر معینی بیمه می‌کنند. در این بیمه‌نامه حق بیمه بصورت مقطوع و با توافق طرفین تعیین می‌گردد. این حق بیمه معمولاً ماهیانه، فصلی یا سالیانه پرداخت می‌شود. در بیمه‌نامه برای چند سفر (بدون محدودیت مقداری) شروط مربوط به «ارزش کالا»^۳ یا «فرانشیز» (مبلغ قابل تفریق)^۴ ملحوظ است.

بیمه‌نامه‌های حمل و نقل زمینی کالا سه نوعند. نخست بیمه‌نامه‌هایی که محموله‌ها را برای یک نوبت حمل بیمه می‌کنند، دوم، بیمه‌نامه‌هایی که محموله‌های معینی را برای چند نوبت حمل تحت پوشش بیمه قرار می‌دهند و سوم، بیمه‌نامه‌هایی که بدون محدودیت مقداری، محموله‌ها را برای سفرهای متعدد برای مدت معین (معمولاً یکسال) بیمه می‌کنند.

شروط ارزش کامل: ارزش کامل، حداکثر ارزش مجازی است که محموله می‌تواند در یک شیوه حمل و نقل مشخص، داشته باشد؛ برای مثال، حداکثر ارزش یک محموله تحت پوشش بیمه در هر کشتی ۲ میلیون دلار، در هر هواپیما ۵۰۰ هزار دلار در هر واگن راه‌آهن یا کامیون ۱۰۰ هزار دلار می‌باشد. با درج این شرط، شرکت بیمه دامنه مسؤلیتهایش را محدود می‌سازد. اگر ارزش یک محموله از این حد تجاوز کند، شرکت بیمه باید از این امر مطلع گردد، بگونه‌ای که بتواند ترتیبات مقتضی را معمول

می‌باشد. پوشش مورد نظر برای کالا را می‌توان دقیقاً تعیین کرد و بر این اساس درباره حق بیمه وارد مذاکره شد. بیمه‌گذار با حمل هر محموله، اطلاعیه یا ورقه بیمه را صادر می‌کند

۳ - بیمه‌نامه برای چند سفر (بدون محدودیت مقداری)^۲:

این بیمه‌نامه برای یکسال کامل تمام محموله‌های وارداتی یا صادراتی بیمه‌گذار را در جریان حمل و نقل بین‌المللی بیمه می‌کند و بطور خودکار قابل تجدید می‌باشد. استفاده از این بیمه‌نامه به نفع شرکتهای معظمی است

(1): Floating Policy

(2): Floating Policy (Open Cover)

(3): Full Value

(4): Franchise (Deductible)

در مورد کالاهای فله^۴ تنها موردی که فرانشیز همچنان اعمال می‌شود به کاهش طبیعی حجم، تبخیر و خشک شدن کالا ارتباط می‌یابد.

۴ - بیمه‌نامه تهیه‌شده توسط شخص ثالث^۵:

این نوع بیمه‌نامه از طریق حمل‌کنندگان (بویژه حمل‌کنندگان دریایی و هوایی) یا از طریق عاملین حمل و نقل (نمایندگان حمل و نقل) در اختیار مشتریان قرار می‌گیرد. مؤسسات تجاری کوچک و متوسطی که مایلند همزمان با فراهم کردن ترتیبات حمل، گمرک و مانند آن، کالای خود را بیمه کنند، معمولاً این نوع بیمه‌نامه را ترجیح می‌دهند. نمایندگان حمل و نقل در ازاء انجام این کار فوق‌العاده (از جمله قبول مسئولیت تعقیب جریان مطالبه خسارت)، درصدی از حق بیمه را بعنوان حق الزحمه دریافت می‌کنند. این رقم گاه به ۲۰ درصد می‌رسد اما اغلب بعلت وجود رقابت پائین‌تر است.

دارد (برای مثال بیمه اتکائی^۱). صادرکنندگان اغلب از موضوع حداکثر ارزش اطلاع ندارند. این امر سبب می‌گردد که آنان در موقعیت آسیب‌پذیری قرار گیرند. زیرا در صورت از «میان رفتن کلی»^۲ کالا، شرکت بیمه تنها تا این سقف مجاز خسارت پرداخت خواهد کرد، مگر اینکه از پیش در جریان ارزش اضافی محموله قرار گرفته باشد.

مبلغ قابل تفریق یا فرانشیز: چنانچه خسارات وارده به کالا از مبلغ مشخصی کمتر باشد، شرکت بیمه آنرا پرداخت نخواهد کرد. این ترتیب وسیله‌ای برای تسهیل امور بیمه بوده و به نفع هر دو طرف است. شرکت بیمه درگیر حوادث کوچک و کم‌اهمیت نمی‌شود و بنابراین از لحاظ وقت و کار صرفه‌جویی می‌کند. این امر به نوبه خود سبب می‌شود که بیمه‌گذار در مجموع حق بیمه کمتری بپردازد. در مورد کالاهای بسته‌بندی شده (یا متفرقه)^۳ گرایش موجود در جهت پرداخت کامل خسارت بدون احتساب فرانشیز است.

صادرکننده می‌تواند بجای مراجعه به شرکتهای بیمه، نماینده یا دلال بیمه، با استفاده از اشخاص ثالث، مانند حمل‌کنندگان یا عاملین حمل و نقل بیمه‌نامه را تهیه کند. در چنین صورتی، این اشخاص درصدی از حق بیمه را بعنوان حق الزحمه دریافت می‌دارند.

(1): Reinsurance

(2): Total Loss

(3): General Cargo

(4): Bulk Cargo

(5): Third - Party Policy

صادرکنندگان به هنگام استفاده از این نوع بیمه نامه باید از دو جهت احتیاط کنند: نخست، اینکه آمر^۱ (یعنی صادرکننده در صورت قبول مسؤلیت پرداخت حق بیمه) باید شرایط بیمه و حدود پوشش مورد نظرش را کتباً مشخص سازد و عامل حمل و نقل نیز موافقت خود را کتباً اعلام نماید.

برای اجتناب از پرداخت مبلغ اضافی، صادرکننده باید هرچند گاه یکبار حق بیمه پرداختی را کنترل کند، بدین ترتیب که با دادن مشخصات کامل کالایش به یک شرکت بیمه، نظر آنرا در مورد حق بیمه کتباً بخواهد و سپس مظنه دریافتی را با حق بیمه ای که به عامل یا نماینده حمل و نقل پرداخته است مقایسه نماید.

در بسیاری از کشورهای در حال توسعه، صادرکنندگان و واردکنندگان، قانوناً موظفند کالاهای خود را مستقیماً بیمه کنند. در چنین حالتی بیمه از طریق شخص ثالث، هر چقدر هم راحت باشد، عملی نخواهد بود.

چگونگی حل و فصل سریع اختلاف

برای مطالبه خسارت — بسته به مورد — باید به شرکت، نماینده یا دلال بیمه مراجعه کرد. در بیمه نامه هایی که از طریق شخص ثالث تهیه می شوند، حمل کننده و عامل یا

نماینده حمل و نقل مسؤول دریافت اسناد لازم می باشند. این اسناد به قرار زیر هستند:

۱ — نسخه اصلی سند حمل و نقل

۲ — نسخه اصلی «گواهی بیمه»^۲

۳ — سیاهه تجاری (فاکتور)

۴ — گزارش خسارت بصورت تقریبی و

تعیین مسؤولیت. این گزارش ممکن است در قالب ارائه «گواهی خسارت»^۳، نظر کارشناس رسمی دولتی یا خصوصی، «گواهی وزن»^۴ (چنانچه کالا فله باشد)، گواهی حمل کننده دایر بر از میان رفتن کالا یا مانند آن باشد.

۵ — اعلام تحفظها (رزروهای)^۵ ویژه در سند تحویل^۶، فتوکپی نامه ای که این تحفظها را تأیید کند و پاسخ دریافتی.

اسناد دسته اخیر برای شرکت بیمه حائز اهمیت فراوان است زیرا با استفاده از آنها می تواند علیه حمل کننده اقامه دعوی کند (البته در صورتیکه مسؤولیتی متوجه حمل کننده باشد). اگر در سند تحویل هیچ گونه تحفظی در نظر گرفته نشده باشد، برخی از شرکتهای بیمه مبلغی را که می توانند از آخرین حمل کننده مطالبه کنند، از مبلغی که باید به بیمه گذار بپردازند، کسر می کنند. صادرکنندگان یا واردکنندگان باید ضمن تقاضای پرداخت خسارت، اسناد کامل را برای شرکت بیمه ارسال دارند. معمولاً از

(1): Principal

(3): Certificate of Loss

(5): Reservations

(2): Insurance Certificate

(4): Weight Certificate

(6): Delivery note

شرکت بیمه خواسته می‌شود که ظرف یکماه پس از دریافت اسناد کامل، خسارت تقاضا شده را تأیید کند. تقاضای پرداخت خسارت باید حداکثر ظرف دو سال تسلیم شرکت بیمه گردد. البته طبق مقررات دقیق حقوقی که مستلزم اقدام دادگاه است و یا با موافقت کتبی شرکت بیمه با محقق بودن مدعی، این مدت قابل تغییر می‌باشد.

پرداخت هزینه‌های مربوط

در بسیاری از موارد، کالاهایی که در شرایط بد تحویل داده می‌شوند، بدون هیچگونه حفاظتی در برابر باران یا یخ‌زدگی به حال خود رها می‌گردند و حتی برای جلوگیری از سرقت آنها هیچگونه اقدامی بعمل نمی‌آید زیرا گیرنده دیگر نفعی در این زمینه ندارد. از اینرو در تمام بیمه‌نامه‌ها تصریح شده است که بیمه‌گذار باید اقدامات احتیاطی را به منظور جلوگیری از وارد آمدن خسارت بیشتر بعمل آورد. این امر سوا کردن، جابجا کردن و خشک کردن کالاها و یا حتی فراهم آوردن وسایل بازدید کارشناسان جهت برآورد خسارت و یا مثلاً بررسی امکان تعمیر دستگاه آسیب‌دیده در محل، را ایجاب می‌کند. برآورد این هزینه‌ها و مطلع ساختن شرکت بیمه بسیار به نفع بیمه‌گذار است. اینکار می‌تواند از طریق تلکس صورت پذیرد. بمحض اینکه شرکت بیمه موافقت خود را با این هزینه‌ها اعلام داشت، می‌توان بدون هیچگونه دغدغه و

نگرانی این هزینه‌ها را پرداخت نمود. هزینه‌هایی که منطقیاً برای حفظ کالا پرداخت می‌شوند، آشکارا تحت پوشش بیمه‌نامه قرار دارند؛ برای مثال، بندهای (۱) و (۲) ماده (۵) بیمه‌نامه‌های فرانسو و شرط اقدامات حفاظتی در بیمه‌نامه‌های انگلیسی به این هزینه‌ها مربوط می‌شوند.

لازم است که هزینه‌ها و همینطور دستمزد کارشناسان و ارزیابان خسارت در تقاضای پرداخت خسارت منظور گردد. با پرداخت این خسارت بدیهی است که آن هزینه‌ها نیز تأیید خواهند شد.

اهمیت بیمه برای مؤسسات تجاری

در بعضی از کشورها، از جمله تعدادی از کشورهای در حال توسعه، بیمه باربری اجباری است. در کشورهایی که چنین اجباری وجود ندارد، مؤسسات تجاری ممکن است وسوسه گردند که کالاهای خود را بیمه نکنند. باید متذکر شد که چنین برخوردی غیرمسئولانه و آکنده از خطر است.

دلایل اصلی صادرکنندگان برای بیمه نکردن کالای خود بدین قرارند: «کالای من بی‌عیب است و یا خطر شکستن یا سرقت آن وجود ندارد. بنابراین آنرا بیمه نمی‌کنم»، یا «قیمت کالای من آنقدر گران است که با توجه به رقم بالای حق بیمه آن، ارزش ریسک کردن وجود دارد»، و یا اکثراً فکر می‌کنند که «حمل‌کننده بیمه است و اگر اتفاقی روی دهد می‌توان علیه آن اقامه دعوی

کرد. در این استدلال میزان پوششی که طبق کنوانسیونهای بین‌المللی برای حمل‌کنندگان وجود دارد، نادیده گرفته شده است. طبق این کنوانسیونها مسؤلیت حمل‌کننده محدود است و در صورت بروز شرایط قوه قاهره^۱ و حوادث غیرقابل

پیش‌بینی، حمل‌کننده از مسؤلیت مبرا است و یا در حمل دریایی در صورت وارد آمدن خسارت مشترک، هیچ پوششی وجود نخواهد داشت. بنابراین ضروری بنظر می‌رسد که صادرکننده موضوع بیمه حمل و نقل کالای خود را با دقت تمام مورد بررسی قرار دهد*.



(1): Force Majeure

* به نقل از:

D. Chevalier, «Insurance Your Export Shipments», *FORUM* Vol. XXV, No. 4
(Oct.-Dec., 1989), PP. 26-31.