

# کارشناسی خسارت بیمه بازرسی

از: جواد بنازاده

پدیدار شده و قسمت عمده‌ای از اطلاعات که سابقا اهمیت بسیار داشته اینک اهمیت گذشته را ندارند مخصوصا "تاثیر آب و هوا بر روی کالاها که در گذشته بسیار مهم بوده اینک با تغییر در نحوه حمل فاقد اهمیت گذشته می‌باشد، لیکن در عوض مسائل دیگری در رابطه با این طریق حمل کالا مطرح است که باید کارشناس بازرسی خسارت کاملا " در جریان آن قرار داشته باشد .

با گستردگی و پیچیدگی کار کارشناس بازرسی کننده بخوبی میتوان استنباط کرد که همانطوریکه یک پزشک عمومی برای معاینه یک بیمار عادی صلاحیت دارد ولی برای انجام یک کار تخصصی ویژه مثلا "جراحی در صورت نیاز بیمار از یک چنین متخصصی استفاده می‌نماید، در امر کارشناسی بازرسی خسارت نیز همانگونه است و علاوه بر کارشناس عمومی کارشناس خیره در قسمتهای خاص نیز وجود دارند که در صورت نیاز کارشناس بازرسی خسارت عمومی از این کارشناسان خیره می‌توانند استفاده نمایند و این کاری است متداول و معمول و این روش ضامن صحت تشخیص کارشناس بازرسی می‌گردد .

## بازدید خسارت :

کارشناس پس از بازدید کامل از کالای خسارت دیده نتیجه آنرا در گزارش منعکس می‌کند گزارش در فرمی استاندارد تهیه می‌شود و کارشناس خسارت می‌تواند به‌مراه تکمیل نمودن سؤالات پرسشنامه نظر خاص خود را نیز در انتهای گزارش منعکس نماید .

در یک گزارش بازدید خسارت اطلاعات زیر حتما " باید از طرف کارشناس بازرسی خسارت به بیمه‌گر

بازدیدکنندگان خسارت کالا که اصطلاحا "کارشناسان بازرسی نامیده می‌شوند از حیث وظیفه و اختیاراتی که دارند بدو گروه اصلی تقسیم می‌شوند .

۱ - کارشناسان بازرسی خسارت که دارای حق تصفیه خسارت نیز می‌باشند .

۲ - کارشناسان بازرسی خسارت که فقط گزارش بازرسی طبق ضوابطی را تنظیم می‌نمایند .

هر دو گروه کارشناسان یاد شده باید اطلاعات وسیع و همه‌جانبه‌ای نسبت به انواع کالاهایکه مورد بازرسی قرار می‌دهند داشته و ضمنا " آگاهی کامل از مقررات جهانی حمل کالا و آشنائی با انواع مختلف بارنامه‌ها و حدود مسئولیت هر یک از مؤسسه‌هایی که در کار حمل کالا ذی‌مدخل می‌باشند دارا باشند .

علاوه بر این اطلاعات نظری، باید تجربه‌کافی از بازار جهانی و همچنین مطلع از جریان کار بازرگری و باراندازی در بنادر مختلف جهان (بنادر مهم) و نحوه عملکرد در مناطق مختلف از حیث دقت و احساس مسئولیت آنان داشته باشد این دانش و اطلاعات همراه با آگاهی بر جغرافیای طبیعی مناطق مختلف جهان خاصه مناطقی که مراکز صادرات و واردات جهانی می‌باشند جزو مشخصات بارز یک کارشناس بازرسی خسارت می‌باشد .

البته همراه با سیر تکاملی وسائل انتقال (وسيله حمل اعم از زمینی - دریائی یا هوائی) و تغییرات در نحوه بسته‌بندی و تغییر سیستم بازرگری و بار اندازی کارشناس بازرسی نیز همگام و همراه با این تغییرات باید در بازآموزی و در تکمیل اطلاعات مستمرا " کوشا باشد . خاصه با توجه به تغییراتی که در چند سال اخیر با شروع حمل کالا توسط کانتینر

راهنمای بیمه‌گر در قبول ریسک‌های بعدی نیز بشود. اینک می‌پردازیم به بررسی سئوال‌ات مطروحه در فرم گزارش:

بند ۱ و ۲ که در رابطه با بیمه‌گذار و تقاضاکننده و بازدید است. بند (۱) برای روشن شدن عضویت مدعی دارنده بیمه‌نامه‌ایست که به کارشناس مراجعه شده است. بند (۲) کسی است که مسئول پرداخت هزینه کارشناسی و ارائه کالا به کارشناس می‌باشد بندهای ۳، ۴، ۵، ۶ و ۷ برای تطبیق کالای مورد بیمه با کالای مورد بازدید است چون طبق شرایط مندرج در بیمه‌نامه‌های باربری بیمه‌گذار موظف است که قبل از حمل کالا بیمه‌گر را از نام کشتی و تاریخ حرکت و مقصد و بندری که در آن کالا راتخلیه خواهد کرد مطلع نماید. و ضمناً "چون انتقال از یک کشتی به کشتی دیگر Transhipment در بیمه‌نامه‌های باربری پذیرفته شده و خطرات ناشی از اینعمل نیز مورد پوشش است لازمست معلوم شود که چنین عملی صورت پذیرفته و یا خیر و در صورت تغییر کشتی مشخصات کشتی دوم نیز خواسته شده است. بند ۸ و ۹ در ارتباط است با این بند از کلوز منضم به بیمه‌نامه که محل آغاز مسئولیت بیمه‌گر را از انبار فروشنده کالا تا انبار خریدار و یا محلی که بازدید بعمل آمده از لحاظ تعیین خاتمه سفر و تمام شدن پوشش بیمه و یا ادامه آن مشخص می‌نماید و بند ۹ در ارتباط با مدت پوشش بیمه‌ای که در شرایط خصوصی بیمه‌نامه‌ها مندرج گردیده و آغاز شروع مدت، تاریخ تخلیه و پایان آن و تاریخ تحویل کالا را تعیین می‌نماید می‌باشد.

بند ۱ - برای تعیین مسئول تاخیر احتمالی در امر بازدید است که اگر این تاخیر از جانب کارشناس بازدیدکننده منتخب بیمه‌گر باشد بیمه‌گذار در تاخیر بازدید مسئول نخواهد بود ولو اینکه این تاخیر باعث تشدید خطر شده باشد ولی در تبصره بیمه‌گر مایل است بدرستی دلیل تاخیر در بازدید را بداند چون ممکن است علت تاخیر در بازدید با وجود اینکه تقاضای بازدید بموقع انجام شده باشد، قصور بیمه‌گذار در ارائه کالا و خودداری از ایجاد امکان بازدید باشد. که در اینصورت اگر تاخیر باعث

داده شود.

الف: اطلاعاتی که حاوی مشخصات ظاهری کالای مورد بیمه می‌باشد، بمنظورهای زیرین تهیه می‌گردد:

۱ - بیمه‌گر بتواند یقین حاصل کند کالای مورد بازدید همان کالای موضوع بیمه می‌باشد.

۲ - مشخص شود که خسارت احتمالی محتویات بسته‌ها از شکل ظاهری بسته قابل تشخیص می‌باشد یا نه بعبارت دیگر آثاری از عوامل خارجی در روی بسته‌ها مشاهده می‌شود یا خیر.

ب: اطلاعاتی مربوط به وضع بسته‌بندی که برای تشخیص استاندارد بودن وضع بسته‌ها مورد نیاز است.

ج: تعیین مشخصات ظاهری کالا پس از وقوع حادثه برای امکان تشخیص درجه دقت و صحت در برآورد میزان خسارت.

د: اظهارنظر در مورد علت حادثه - امکان دخالت یا اطلاع بیمه‌گذار از خسارت وارده - و معرفی مسئول یا مسئولین (در صورت وجود آنها)

ه: حصول توافق با بیمه‌گذار در کمیت خسارت و یا انعکاس نظر بیمه‌گذار در اینمورد برای تأمین نظرات گفته شده و از جهت هماهنگی و سیستماتیک کردن کار کارشناسان بمنظور سرعت بخشیدن هرچه بیشتر بکار با حفظ دقت لازم فرمهای خاصی برای تنظیم گزارش بازدید نیز می‌باشد، و برای تجزیه و تحلیل کار کارشناسی مناسبتر، بحث تحلیلی هر یک از سئوال‌ات مطروحه در این فرم گزارش بشرح ذیل تفسیر می‌گردد:

در فرم مزبور از کارشناس بیمه خواسته شده است تا به ۳۰ سئوال مطروحه پاسخ بدهد که پاسخ به این سئوال‌ات،

۱ - مسئولیت بیمه‌گر را مشخص می‌سازد.

۲ - مسئولیت اشخاص حقیقی و یا حقوقی را در این خسارت مشخص می‌نماید.

۳ - امکان تطبیق کالای مورد بیمه را با کالای حمل شده فراهم می‌آورد،

۴ - خطر موجد حادثه را تعیین می‌نماید.

۵ - سایر اطلاعات جنبی که می‌تواند در تعیین حال که وضع کالای مورد بازدید را روشنتر می‌کند،

انقضای مدت شود بیمه‌گر از قبول زیان وارده استنکاف خواهد نمود.

بند ۱۱ - نمایانگر زمان بازدید می‌باشد که در انطباق با مدت پوشش بیمه‌نامه مورد نیاز است و در تبصره چنانچه این تاخیر از طرف بیمه‌گذار باشد مورد تاکید بیمه‌گر خواهد بود که در میزان خسارت مؤثر است.

بندهای ۱۲، ۱۳، ۱۴ و ۱۵، نوع و کمیت خسارت را در زمان تحویل به انبار مشخص می‌نماید که در مقایسه با وضعیت تخلیه کالا از وسیله حمل است و توضیحات دقیق کارشناس در این موارد به بیمه‌گر امکان می‌دهد که مسئول و یا مسئولین احتمالی خسارت را بشناسد.

بندهای ۱۶، ۱۷ و ۱۸ در ارتباط با تعهدات مؤسسه حمل و نقل می‌باشد که بموجب برنامه‌های صادره متعهد تعهداتی براساس مقررات خاص برنامه می‌باشد و می‌تواند تمام یا قسمتی از خسارت پرداختی را با اقامه دعوی بر علیه آنها وصول نماید.

بندهای ۱۹، ۲۰، ۲۱ و ۲۲، نمایانگر این است که بیمه‌گذار بدلیل خسارتی که به او وارد شده بموجب قانون برای حفظ حقوق خود و بیمه‌گر معترض به متصرفان قانونی بوده است یا نه و این مسئله که مؤثر در حفظ حقوق بیمه‌گر پس از تصفیه خسارت خواهد بود در تعهدات بیمه‌گر نسبت به بیمه‌گذار مؤثر می‌باشد.

بندهای ۲۳، ۲۴ و ۲۵ نمایانگر کمیت و کیفیت خسارت و میزان آن و نوع و علت آن است که در انطباق با شرایط و مندرجات بیمه‌نامه و تعهد بیمه‌گر مؤثر خواهد بود.

بندهای ۲۶، ۲۷، ۲۸ و ۲۹ مسائل مربوط به گمرکات و انطباق آن با شرایط بیمه‌نامه است و بیشتر در جهت راهنمایی بیمه‌گر در امکانات و خطراتی است که در مقصد متوجه کالای مورد بیمه می‌شود.

بند ۳۰ - که می‌بایست پس از اینکه کارشناس نظریات خود را مطرح نموده است نظر بیمه‌گذار را نیز می‌بایست نسبت به گزارش خود جلب نموده و موافقت او را اخذ نماید. تا بیمه‌گر بدرستی قادر به

جلب اطمینان بیمه‌گذار باشد.

برخی از مسائل فنی که مدنظر بیشتر کارشناس می‌بایست باشد و انطباق آن با بیمه‌نامه بشرح ذیل می‌باشد.

#### انواع بسته‌بندی:

بسته‌بندی محمولات ممکن است بصورت کانتینر، پالت، صندوق، بشکه، کیسه، بندل و یا فله باشد. مثلاً "چای در جعبه‌های مخصوص از نوع تخته سه‌لانی با پوشش فویل آلومینیومی در داخل بدلیل جلوگیری از نفوذ رطوبت و عوامل دیگر بسته‌بندی می‌گردد که ممکن است چندین جعبه در یک پالت قرار داشته باشد.

کالاهای فرار مانند تینر و استون و غیره چندین گالن پلاستیکی با درب پلمب شده و محکم غیرقابل نفوذ هوا در داخل یک جعبه قرار دارد و چندین کارتن تشکیل یک پالت را می‌دهد.

کالاهایی از قبیل تیرآهن و الوار بصورت بندل بر روی عرشه حمل می‌گردند.

کالاهایی که روی عرشه حمل می‌شوند بموجب بیمه‌نامه عادی باربری مورد تأمین بیمه نیست زیرا در صورتیکه شرایط بیمه‌نامه در این باب ساکت باشد دلیل بر این است که کالا در انبار کشتی حمل شده است در صورت حمل الوار معمول این است که کالای روی عرشه یا زیر عرشه حمل شود و در صورتیکه بیمه‌نامه برای حمل الوار صادر شود حمل الوار روی عرشه کشتی نیز مجاز خواهد بود. همچنین اگر عرف قبول شده‌ای در یک بندر اجازه بدهد که نوعی کالا در روی عرشه حمل شود یک بیمه‌نامه عادی باربری محتملاً "برای تأمین بیمه کالا در روی عرشه کشتی کافی خواهد بود. در صورتیکه بعلت طبیعت خطرناک کالا حمل آن در ردیف سایر کالاها در زیر عرشه مجاز نباشد تنها اسم کالا کافیسست که بیمه‌گران مطلع شوند که کالا روی عرشه حمل خواهد شد.

برای صدور یک بیمه‌نامه توصیه می‌شود در تمام موارد حمل کننده کالا به بیمه‌گر اطلاع دهد چه موقع کالا روی عرشه حمل خواهد شد و بدین ترتیب

ایجاد حریق کند. خساراتی که بر اثر آتش‌سوزی که علت آن آتش‌سوزی از خود کالا باشد، اتفاق می‌افتد تحت بیمه‌نامه باربری قابل وصول نیست زیرا علت این آتش‌سوزی عیب ذاتی می‌باشد ولی اگر آتش‌سوزی به کالاهای دیگر سرایت کند خسارت آتش‌سوزی به کالاهای دیگر قابل وصول است.

کارشناس باید متوجه باشد که بموجب بیمه باربری خسارات ناشی از کهنگی و پارگی، نشت کردن و شکستگی، تاخیر یا عیب ذاتی و یا خسارت ناشی از طبیعت یک کالا بیمه نیست مگر آنکه استثناءاً و صریحاً این خطرات بیمه شود.

از هرگونه سوءتفاهم احتمالی احتراز جسته و نامین لازم برای بیمه کالا روی عرشه اخذ گردد.

در بعضی از کالاها مخصوصاً "انواع الیاف از قبیل پنبه، پشم، کف در داخل آنها گرمای خودشان توسعه پیدا می‌کند و بعلت وجود رطوبت در الیافشان گرما به حدی میرسد که ایجاد آتش‌سوزی می‌کند. متحماً این حادثه وقتی اتفاق می‌افتد که کالا قبل از اینکه خوب خشک شود حمل شده و یا کالا از محل میخ‌های کشتی که رطوبت نشد میکند خیس شده و یا بعلت عرق کردن کشتی و یا بالاخره بعلت اجتماع حشرات مختلف محل‌های رطوبی، خود بخود

