

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

# ساختار تشکیلاتی بیمه

## نظام خدمات بیمه ای در ایران

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooon.com](http://www.kandooon.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

# فصل اول

## کلیات

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

## بخش اول

### بیمه های اشیاء و مسئولیت

## بیمه آتش سوزی

قدیمترین رشته بیمه، رشته بیمه باربری است در حالی که بیمه آتش سوزی، به تدریج از سده هفدهم تا نوزدهم شناخته شده است آتش سوزی بزرگ لندن در سال ۱۶۶۶ زمانی به وقوع پیوست که وسایل اطفای حریق هنوز در مراحل ابتدایی بود و هیچگونه پوشش بیمه آتش سوزی در جامعه به چشم نمی خورد. نخستین اداره آتش سوزی در انگلستان در سال ۱۶۸۰ تأسیس شد و متعاقب آن شرکت هند این هند در سال ۱۶۹۶ و اداره آتش سوزی سان در سال ۱۷۱۰ پدید آمدند. سرانجام آتش سوزی بزرگ لندن باعث ایجاد شرکت بیمه هامبرگر جنرال شد که این شرکت و شرکت سان، دو شرکت بیمه ای هستند که هنوز وجود دارند و فعالیت می کنند. در نتیجه وقوع انقلاب صنعتی در سده هجدهم که به پیدایش کارخانه ها، انبارها، کشتیها، ماشین آلات و غیره انجامید، شرکتهای بیمه آتش سوزی متعددی از جمله لویدز لندن تأسیس شدند.

## حریق چیست؟

حریق عبارت است از احتراق شدید مواد سوختنی یا آتشی ناخواسته و از کنترل خارج شده که معمولاً با سرعت نور، دود و حرارت زیاد توأم است. احتراق عبارت است از ترکیب یک ماده سوختنی با اکسیژن دو حالت دارد:

احتراق آرام (مانند اکسیده شدن مس) و احتراق شدید (که با حرارت دود، نور همراه است).

نحوه ایجاد حریق

برای ایجاد حریق سه عامل مورد نیاز است:

۱- مواد اشتعال پذیر (جامدات، مایعات و گازها) که میزان مواد اشتعال پذیر در ایجاد حریق، نقش مهمی بازی می کند.

۲- اکسیژن (هوا): محیط اطراف ما پر از مواد اشتعال پذیر است. اکسیژن هوا نیز به اندازه کافی یافت می شود و برای آغاز آتش سوزی عامل دیگری نیز مورد نیاز است.

۳- انرژی آتشزنه: این انرژی می تواند با افزایش دما تولید شود. انرژی مورد لزوم برای آغاز آتش سوزی می تواند بسیار کم و کوچک باشد و آتش سوزی بر اثر به وجود آمدن این انرژی به راحتی انجام می گیرد. موارد زیر، انرژی مورد لزوم برای آغاز آتش سوزی را فراهم می آورند:

- ایجاد آتشزنه به طور مستقیم (زدن کبریت)

- افزایش حرارت

- آتش سوزی خود به خود

- انفجار

- جرقه الکتریکی

- واکنش شیمیایی

- متمرکز کردن نور در یک نقطه با استفاده از عدسی

مثلث حریق

برای اینکه حریقی اتفاق افتد، وجود سه عامل ضروری است: سوخت، حرارت و

اکسیژن، که اینها را مثلث حریق می نامند. چنانچه یکی از این عوامل برداشته

شود، حریق خود به خود از بین می رود. از بین بردن حرارت یا سرد کردن

حریق معمولاً با آب انجام می شود که بسیار موثر و در عین حال کم خرج است

و در مورد اطفای حریق جامدات، بهترین وسیله به شمار می آید.

برای از بین بردن سوخت باید آنرا از حریق جدا کرد. در خصوص جامدات

سوختنی، بدین گونه عمل می کنیم که آنها را که هنوز شعله ور نشده اند، یا

روی زمین پخش هستند، یا در ظروف در باز مشتعل، با کف شیمیایی یا فیزیکی

که سراسر مایع را فرا گیرد، می پوشانیم به طوری که مانع رسیدن هوا یا

اکسیژن به آن شویم. در حقیقت سوخت را از حریق جدا می کنیم و این خود

طریقه دیگری از خاموش کردن است که بیشتر « خفه کردن» گویند.

با پودرهای شیمیایی، مایعات و گازهای خاموش کننده سنگین تر از هوا که با

فشار روی مواد مشتعل پراکنده می شوند، در حقیقت اکسیژن را دور می سازند

تا حریق خاموش شود. حتی اگر درصد اکسیژن هوا بر اثر اختلاط با گازهای خنثی از حد معینی کمتر شود خودبه خود حریق خاموش می گردد. آنچه گفته شد، کلی بود و در موارد دیگر، راههای دیگری دارد. مثلاً آب یا کف، حریقهای الکتریکی را با آب خاموش نمی کنند. در این مورد در مرحله نخست باید جریان برق را قطع کرد و گرنه خطر برق گرفتگی نیز اضافه می شود.

آتش بر اثر شعله به صورت حریق در می آید و این پرتوافکنی شعله است که وحشت زاست و عامل انتشار و توسعه حریق به شمار می رود و در عین حال مانع دستیابی به کانون اصلی حریق و خاموش کردن آن می شود. پس مثلث حریق درون دایره شعله قرار می گیرد و برای خاموش کردن حریق ابتدا باید شعله را از بین برد، سپس براساس نوع آتش، به شیوه خاص اطفای حریق پرداخت. چون شعله از یک سو، تظاهرات مرئی اکسیداسیون گاز سوخت است و از دیگر سو، هر نوع ماده احتراق پذیر حتی جامدات ابتدا به صورت گاز در می آید لذا می توان گفت که در اطفای حریق هرگونه آتش سوزی، نخست باید به مبارزه با آتش گاز(شعله) پرداخت. برای این مبارزه، به طوری که تجربیات سالیان دراز کشورهای پیشرفته نشان می دهد، هیچ وسیله ای بهتر از پودر ویژه شیمیایی نیست.

**تعریف آتش سوزی**

آتش سوزی عبارت از آتشی است که یا از یک منبع حرارتی کنترل ناپذیر سرچشمه گرفته یا منبع حرارتی معین کنترل شده ای را ترک کرده و با نیروی حرارتی خود گسترش و توسع یافته باشد ( آتش خسارت زننده).

### قرارداد بیمه آتش سوزی

قرارداد بیمه آتش سوزی توافقی است بین بیمه‌گذار از یک سو، و بیمه‌گر از دیگر سو که به صورت بیمه نامه، متجلی می شود. بدین قرار که بیمه‌گر در مقابل دریافت وجهی که حق بیمه نامیده می شود، متعهد می گردد که زیانهای مالی بیمه‌گذار را برای اموال بخصوصی که مشخص گردیده و اموال بیمه شده نامیده می شود، در مدت معین بر اثر خطر آتش سوزی یا خطرهای دیگر که بیمه شده اند جبران کند. تعهد بیمه‌گر محدود به مبلغی است که به آن مبلغ بیمه شده اطلاق می شود. از ضروریات بیمه آتش سوزی آن است که بین بیمه‌گذار و بیمه‌گر باید پیشنهاد و قبولی قطعی رد و بدل شود. همچنین نفع بیمه پذیر بیمه‌گذار قانونی باشد و بیمه‌گذار کلیه اطلاعات خود را برای ارزیابی خطر در اختیار بیمه‌گر قرار دهد و از اظهارات خلاف واقع بپرهیزد.

### اصول قرارداد بیمه آتش سوزی



- ایجاد و قبول: باید ایجاب و قبول طرفین قرارداد ( بیمه‌گر و بیمه‌گذار) به طور

قطعی و بدون هیچ قید و شرط و با رضایت طرفین در مدت معین یا مدتی که عرفاً معقول و منطقی باشد اعلام شود.

جنبه های قانونی بیمه آتش سوزی : قرارداد بیمه آتش سوزی قرارداد عادی

است و الزام قانونی برای کتبی بودن آن است. در عمل، قرارداد آتش سوزی

نوشته ای است که به آن بیمه نامه اطلاق می شود و طرفین قرارداد آتش

سوزی در مورد محتوای آن اتخاذ تصمیم می کنند.

اصول کلی قراردادها : عقد هر قراردادی باید منع قانونی نداشته باشد. هرگونه

توافقی که بین طرفین ایجاد تعهد کند ولی این توافق از نظر قانون مشروعیت

نداشته باشد باطل است، مانند:

- قراردادی که برای ارتکاب جنایت باشد.

- قراردادی که مخالف شئون جامعه باشد.

- قراردادی که بر خلاف نظم عمومی باشد.

- قرارداد با بیگانگانی که با کشور متبوع در حال جنگ باشند، حتی اگر این توافق

قبل از -- شروع جنگ حاصل شده باشد.

- محتوای یک قرارداد بیمه آتش سوزی

- یک قرارداد آتش سوزی باید حاوی مطالب زیر باشد:

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooon.com](http://www.kandooon.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

- نام شرکت بیمه

- عنوان بیمه نامه آتش سوزی

نام بیمه‌گذار

- خطرهای مورد پوشش

- اموال بیمه شده

- مبلغ مورد بیمه

- حق بیمه

- مدت قرارداد

- سایر مطالبی که طرفین تشخیص دهند قید آن در قرارداد ضرورت دارد

- اضافه کردن مواردی که معمولاً جزو استثنائات قرارداد است.

- استثنا کردن مواردی که در صورت ذکر نشدن قرارداد آنها را پوشش می

دهد.

- تعهدات

نفع بیمه پذیر

در این مورد باید در بیمه نامه آتش سوزی مشخص شود که چه چیزی مورد

بیمه است و رابطه آن با بیمه‌گذار چگونه است. در حقیقت نفع بیمه پذیر

بیمه‌گذار است که بیمه می شود مفهوم نفع بیمه پذیر این است که رابطه

بیمه‌گذار با اموال مورد بیمه طبق قانون مشخص باشد و در صورت تحقق خطر بیمه شده، بیمه‌گذار دچار زیان شود.

تعریف: نفع بیمه پذیر به مفهوم آن است که رابطه بیمه‌گذار با اموال مورد بیمه به موجب قانون قابل تشخیص است و بیمه‌گذار با وارد شدن خسارت به مورد بیمه بر اثر تحقق خطر موضوع بیمه دچار زیان مالی شود. نفع بیمه پذیر می‌تواند در موارد زیر ایجاد شود:

۱- مالکیت (کلی، جزئی یا مشترک).

۲- رهن و مرتهن: نفع بیمه پذیر مرتهن به نسبت مبلغی است که در رهن دارد، نه تمام اموال مورد بیمه.

۳- اشخاص یا سازمانهایی که به نحوی اموالی برای حفاظت و نگهداری در اختیار آنها قرار می‌گیرد (مثل گمرک، انبارهای عمومی، سردخانه و ...) این اشخاص یا مؤسسه‌ها در مورد حفظ و نگهداری اموالی که به آنها سپرده می‌شود مسئولیت دارند و می‌توانند پوشش بیمه‌ای اخذ کنند.

۴- حق العمل کارها و واسطه‌ها نیز در مقابل اموالی که برای فروش در اختیار آنها قرار می‌گیرد، مسئول و دارای نفع بیمه پذیر هستند و می‌توانند پوشش بیمه‌ای لازم را در قبال مسئولیت خود کسب کنند.

۵- صاحبان اماکن عمومی مانند هتلها، مسافرخانه ها و موسسه های حمل و نقل که معمولاً مقررات قانونی ویژه برای مؤسسه ها درباره اموالی که در اختیار آنان قرار می گیرد وجود دارد و آنها در مقابل تحویل دهندگان چنین اموالی مسئولند و این مسئولیت برای آنها بیمه پذیر قابل اخذ پوشش بیمه ای را ایجاد می کند.

۶- آژانسها و نمایندگیها.

۷- زن و شوهر در مقابل تعلقات مشترک خود، نفع بیمه پذیر قابلیت بیمه شدن دارند ( اسباب و اثاث منزل).

نتایج حاصل از اصل خسارتی بودن بیمه آتش سوزی

آثار منتج از این اصل شامل موارد زیر خواهد بود :

۱- بیمه گذار فقط محق به ادعای خسارت، حداکثر تا مبلغ بیمه شده است.

۲- در صورت وجود خسارت جزئی، بیمه گذار مستحق دریافت خسارت به میزان واقعی خسارت وارده است.

۳- در صورتی که بیمه گذار خسارت خود را به طور کامل از بیمه گر دریافت

دارد، به موجب اصل جانشینی که قبلاً شرح داده شد کلیه حقوق خود را در

مقابل شخص ثالث مسئول حادثه به بیمه گر منتقل می کند و بیمه گر حق دارد

شخص ثالث مسئول حادثه را تحت پیگرد قرار دهد و خسارت خود را از او

ادعا کند. بیمه‌گذار نمی تواند برای یک مورد خسارت از دو منبع ( بیمه‌گر و شخص ثالث مسؤول حادثه) خسارت دریافت کند.

۴- در مواردی که اموال بیمه شده، بیش از یک بیمه نامه داشته باشد، از مجموع تمام بیمه نامه ها فقط می تواند یک خسارت به نسبت مبلغ بیمه شده از یکی از بیمه‌گران دریافت دارد یا اینکه بیمه‌گران به نسبت تعهد خود در پرداخت خسارت مشارکت می کنند.

نحوه تفسیر اصل خسارتی بودن : عموماً خسارت بیمه‌گذار عبارت است از مابه التفاوت ارزش اموال بیمه شده بعد از وقوع خسارت با قیمت آن در محل و زمان آتش سوزی بلافاصله قبل از وقوع خسارت. این مبلغ است که جبران پذیر با بیمه نامه آتش سوزی است زیرا مسئولیت بیمه‌گر نیز تا این حدود است یعنی قرارداد بیمه‌گذار در وضعیت و موقعیتی که بلافاصله قبل از وقوع خسارت داشته. به هر حال، خسارتی که بیمه‌گر به بیمه‌گذار می پردازد، به خسارت فیزیکی محدود می شود و در ارزیابی خسارت، ارزش معنوی و علایق شخصی ملاک نیست؛ چون روش و قاعده یگانه ای برای ارزیابی خسارت وجود ندارد و در بعضی مواقع مشکلات و اختلافهایی به ویژه در مورد لوازم منزل و اموال شخصی بروز می کند. در اینجا به ارزیابی خسارت برای برخی از اموال بیمه شده می پردازیم.

## نحوه ارزیابی خسارت در بیمه آتش سوزی

همانطور که پیشتر گفته شد اساس تعهد بیمه‌گر در بیمه آتش سوزی، ارتباط حق بیمه با سرمایه بیمه شده است و بیانگر حداکثر مسئولیت بیمه‌گر، که در صورت تحقق خطر بیمه شده، خسارت بر آن اساس پرداخت می‌شود. سرمایه بیمه شده باید در لحظه شروع قرارداد برابر با ارزش واقعی بیمه شده باشد و در طول مدت اعتبار قرارداد تغییر پیدا نکند. حق بیمه براساس درصد یا در هزار سرمایه بیمه شده بر مبنای تعرفه نرخ بیمه محاسبه می‌شود. اگر سرمایه بیمه شده کمتر از ارزش واقعی باشد، بیمه‌گذار از دریافت کامل خسارت خود محروم می‌شود و بیمه‌گر خسارت را به نسبت سرمایه بیمه شده به ارزش واقعی می‌پردازد (ماده ۱۰ قانون بیمه). برای اجتناب از کم بیمه شدگی و تعدیل سرمایه بیمه شده براساس ارزش واقعی می‌توان از روشهای افزایش اتوماتیک در زمان تجدید قرارداد، یا با استفاده از شاخصهایی نظیر تورم و غیره برای بهنگام کردن سرمایه بیمه شده استفاد کرد. البته از آنجا که مدت اعتبار اکثر قراردادهای بیمه آتش سوزی یکساله است بیمه‌گذار نباید توجه خود را فقط به زمان تجدید قرارداد معطوف کند که اموال بیمه شده فقط در زمان تجدید قرارداد مورد ارزیابی قرار گیرد بلکه بیمه‌گذار باید در تمام مدت اعتبار بیمه نامه سرمایه بیمه شده را مورد توجه قرار دهد.

## محاسبه ارزش واقعی اموال بیمه شده

برای محاسبه ارزش واقعی از دو روش محاسبه در زمان ورود خسارت و محاسبه در محل ورود خسارت استفاده می شود. ارزش مورد بیمه از نظر بیمه‌ای ارزش واقعی است. هیچ ارزش دیگری مثل علایق شخصی، ملاک تعیین ارزش نیست. بیمه‌گذار حداکثر تا سرمایه بیمه شده استحقاق دریافت خسارت دارد. تنها مشکل، اساس و روش محاسبه خسارت مورد بیمه برای انواع مختلف اموال است. هیچ گونه اساس و روش یگانه‌ای برای ارزیابی خسارت وجود ندارد. پرداخت خسارت براساس ارزش جایگزینی برای ساختمان و ماشین آلات متداول است در صورتی که برای سایر اموال معمولاً قیمت بازار مبنای تعیین خسارت قرار می گیرد. برای اشیایی که فاقد ارزش بازار هستند ( نظیر آثار عتیقه، تابلوهای نقاشی نفیس، یادگارهای خانوادگی و جز آن) از بیمه نامه ارزش توافقی<sup>۱</sup> استفاده می شود. ارزش مورد بیمه براساس نظر کارشناس تعیین می شود و در هنگام تحقق خطر ارزش توافق شده بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار ملاک ارزیابی و پرداخت خسارت خواهد بود.

<sup>1</sup> - valued policy

روش عملی قابل اعمال برای محاسبه خسارت انواع مختلف اشیای بیمه شده به

شرح زیر است :

• ساختمان

تعدادی از ساختمانها مانند مساجد و کلیساها دارای ارزش مشخص بازار

نیستند در حالی که ساختمانهای تجاری، مسکونی، کارخانه ها و غیره، ارزش و

قیمت بازار دارند. برای پرداخت خسارت این نوع ساختمانها ارزش بازار ملاک

نیست بلکه ارزیابی خسارت بر مبنای خسارت واقعی برای تعمیر، مرمت و

بازسازی مورد محاسبه قرار می گیرد و اگر اموال بیمه شده در وضعیت بهتر<sup>۱</sup>

قرار گیرد، این مابه التفاوت از خسارت کسر می شود. یعنی ساختمان عیناً مثل

سابق بازسازی و مرمت می شود. استثنا براین قاعده آن است که باز سازی و

تعمیر ساختمان، بیشتر از میزان خسارت هزینه داشته باشد یا اینکه ساختمان

قدیمی و کهنه باشد و بازسازی آن به همان سبک قدیم به صلاح نباشد. در این

صورت مبلغ خسارت به بیمه‌گذار پرداخت می شود تا هرگونه که صلاح می داند

هزینه کند مگر اینکه مالکان دیگری در ساختمان مشارکت داشته باشند، مثل

مالک طبقه همکف ساختمان که اصرار دارد ساختمان به سبک سابق بازسازی

شود.

<sup>1</sup> - betterment



#### • ماشین آلات کارخانه ها

نحوه ارزیابی خسارت بیمه‌گذار در این قسمت بستگی زیادی به سن و نحوه استفاده کارخانه دارد. اگر ماشین آلات نو باشند و مدت زیادی از عمر آنها نگذشته باشد، میزان خسارت، قیمت ماشین نو و از همان نوع یا نوع مشابه خواهد بود. اگر ماشین آلات قدیمی باشند و هنوز در مرحله سرویس دهی قرار داشته باشند ممکن است مشکلی بروز کند. اگر مشابه این ماشین را بشود از بازار آزاد خریداری کرد، میزان خسارت بیمه‌گذار باید تا حدی باشد که بتوان آن ماشین را از بازار آزاد خرید و جایگزین ماشین آسیب دیده کرد. به هر حال خسارت نقدی پرداخت می شود تا بیمه‌گذار به هر طریق صلاح می داند هزینه کند. در صورت وجود شرط جایگزینی ماشین آلات، خسارت بیمه‌گذار ارزش نو است پس از کسر استهلاک برای سالهایی که از آن استفاده شده. در این صورت بیمه‌گذار اگر برای استهلاک ماشین آلات خود ذخیره ای در نظر گرفته باشد مبلغ کافی در اختیار خواهد داشت که ماشین نو را خریداری و نصب کند.

#### • وسایل و لوازم خانگی

برای ارزیابی خسارت لوازم خانگی بیمه‌گذار که بر اثر آتش سوزی وارد آمده باشد، ارزش وسایل در زمان وقوع آتش سوزی را اساس کار قرار می دهند و با توجه به استهلاک و مورد مصرف آن و همچنین اگر بازیافتی وجود داشته

باشد با توجه به ارزش بازیافتی میزان خسارت تعیین می شود. مشکل بیشتر زمانی به وجود می آید که قیمت روز وسیله آسیب دیده با قیمت اصلی آن تفاوت فاحش داشته باشد، مثل زمانی که اقتصاد تور می باشد و قیمت مواد اولیه و کالاهای تولیدی به سرعت افزایش پیدا کند که در این صورت باید ارزش جایگزینی مدنظر قرار گیرد. بر خلاف، ممکن است ارزش کالای قدیمی آسیب دیده بیشتر از قیمت نو آن در بازار باشد، مثل مبلمان و اثاث قدیمی کمیاب که باز در این صورت باید ارزش جایگزینی کالای آسیب دیده ملاک باشد.

#### • موجودی تولید کنندگان

برای کالاهای تولید شده که در انبار موجود است خسارت براساس قیمت تمام شده، شامل قیمت مواد اولیه به اضافه هزینه های تولید ( دستمزد کارگران، هزینه های اداری و مدیریت و سایر هزینه های سربار) به استثنای سود تولید کننده که موضوع بیمه عدم النفع است ( به شرطی که از قیمت بازار همان محصول تجاوز نکند)، قیمت بازار ملاک پرداخت خسارت خواهد بود. برای کالاهای در جریان تولید، خسارت بر مبنای قیمت مواد اولیه مصرف شده به اضافه هزینه هایی که تا آن نقطه از تولید مصرف شده است پرداخت می شود.

- محصولات کشاورزی

برای خسارت محصولات کشاورزی مبنای قیمت نزدیک ترین بازار به محل تولید با کسر هزینه های برداشت و هزینه حمل تا محل فروش است.

- ماشین آلات کشاورزی

برای ماشین آلات کشاورزی، خسارت براساس قیمت جایگزینی با کسر هزینه استهلاک در زمان تحقق خطر مورد بیمه است.

- کامپیوتر (نرم افزار و سخت افزار)

کامپیوتر معمولاً تحت بیمه نامه خاصی بیمه می شود. این نوع بیمه نامه نه تنها خسارتهایی را که ناشی از خطرهای خارجی کامپیوتر مانند آتش سوزی، انفجار، دزدی، سیل و طوفان است جبران می کند بلکه خسارتهای الکتریکی و مکانیکی دستگاهها در حین استفاده نیز جزو پوشش بیمه ای است. خسارتهای مادی و عدم النفع، هر کدام به صورت خطر جداگانه بیمه می شوند. فعلاً طرح استاندارد برای بیمه کامپیوتر وجود ندارد. متن قرارداد و شرایط آن از یک بیمه گر به بیمه گر دیگر متفاوت است. در بخش خسارت مادی، بیمه گر متعهد پرداخت هزینه تعمیرات، جایگزین کردن کامپیوتر و سایر تأسیسات در صورت ورود خسارت کلی به قیمت جاری بازار است به شرطی که از حداکثر سرمایه بیمه شده تجاوز نکند. پرداخت هزینه تخلیه ضایعات و جابه جایی دستگاههای

آسیب دیده در پی تحقق خطر بیمه شده، همچنین حفاظت از قسمتهای سالم تا پس از تعمیر و تعویض قطعات یا جایگزینی کامپیوتر خسارت دیده جزو تعهدات بیمه‌گر است. نرم افزار کامپیوتر تحت عنوان « و سایر محتویات» طبق تعریف و شرایط مندرج در قرارداد بیمه دارای پوشش بیمه‌ای است. تعهد بیمه‌گر تنها شامل هزینه های اداری، تهیه برنامه و دادن اطلاعات و تایپ است. یعنی هزینه های دبیرخانه ای و هزینه تهیه و تولید اطلاعات جزو استثنایات بیمه نامه است و تحت پوشش بیمه نیست.

#### • انبارها

در مورد کالاهای انبار شده در انبارهای عمومی، انبار گمرک و سایر محلهای مشابه، خسارت وارده باید براساس قیمت کالای آسیب دیده در محل و زمان وقوع آتش سوزی مورد ملاک قرار گیرد. به طور کلی بیمه نامه آتش سوزی خسارت مازاد بر ارزش بازار اموال حادثه دیده را تعهد نمی کند. برای برخی کالاهای مورد بیمه مقررات ویژه ای برای پرداخت خسارت در متن بیمه نامه درجه می شود. مثلاً برای انبار پنبه که دچار آتش سوزی شده قیمت آن را با توجه به قیمت پنبه در محل معینی بی درنگ بعد از وقوع آتش سوزی اساس محاسبه خسارت در نظر می گیرند یا اینکه اگر آتش سوزی در انبار پنبه در فصلی خارج از فصل تجارت آن اتفاق افتاده باشد، قیمت پنبه در اولین فرصت

زمان شروع تجارت پنبه را اساس محاسبه خسارت قرار می دهند. البته این مورد زمانی است که قیمت یکنواخت را دولت اعلام نکرده است و تجارت پنبه تحت انحصار یا کنترل دولت نیست.

برای واحدهای صنعتی و تولیدی که دچار آتش سوزی می شوند ممکن است خسارت شامل کالاهای تولید شده، در حال تولید و مواد اولیه خام باشد. برای ارزیابی خسارت در این موارد، قیمت بازار مواد اولیه در زمان وقوع آتش سوزی اساس محاسبه خسارت است و برای کالاهای نیمه تولید یا در حال تولید و همچنین تولید شده، هزینه های تولید ( دستمزد و کارگر) به آن افزوده می شود. البته جای این بحث باقی می ماند که برای کالاهای تولید شده خسارت باید بر مبنای قیمت روز بازار تعیین و پرداخت شود که در این صورت سود تولید کننده و سایر هزینه های او نیز جبران می شود. ولی در پاسخ باید گفت که بیمه نامه آتش سوزی آن را پوشش نمی دهد و برای جبران آن باید بیمه گذار به فکر تهیه بیمه نامه عدم النفع باشد. بیمه گر باید توجه بیشتری به قدمت و سن اموال بیمه شده داشته باشد: کارخانه قدیمی است یا نه؛ کالاهای تولید شده باب میل بازار است؛ کالاهای مشابه و با کیفیت بهتر و با قیمت مناسب در بازار به فراوانی وجود دارد؛ تولید کالا و فروش آن به قیمت معمولی امکانپذیر است یا تولید کننده باید زیر قیمت معمولی آنها رابه فروش برساند؟

اگر چنین بیمه‌گذاری بتواند از بیمه‌نامه آتش سوزی خسارتی افزون بر قیمت عادی بازار آن کالا دریافت دارد یا صاحب واحد تولیدی بتواند خسارتی مازاد بر ارزش ماشین آلات خود در بازار دریافت کند، برای ایجاد آتش سوزی عمدی یا سهل‌انگاری در مراقبت از اموال بیمه شده انگیزه خواهد داشت.

تعهد پرداخت هزینه‌ها از طرف بیمه‌گر

بیمه‌گران آتش سوزی معمولاً هزینه‌هایی از قبیل هزینه‌تهیه طرح و نقشه ساختمان و ماشین آلات، دستمزد مهندسان مشاور، آرشیتک‌ها و سایر هزینه‌های مشابه را که بیمه‌گذار باید متحمل شود، تعهد می‌کنند. البته هزینه‌هایی که در خصوص تهیه و بررسی خسارت بیمه‌گذار انجام می‌شود استثناست. بدین منظور تحت عنوان خاصی این پوشش در بیمه‌نامه آتش سوزی قید شده و برای محاسبه آن نیز فرمولی در نظر گرفته می‌شود. در موارد خاصی اصل خسارتی بودن بیمه آتش سوزی به دلیل رقابت شدید بین شرکتهای بیمه نادیده گرفته شده و بیمه‌گر ممکن است خسارتی بیشتر از مبلغ بیمه شده در روز صدور بیمه‌نامه متعهد شود. موارد زیر از جمله این نوع پوششهاست:

۱- بیمه‌نامه‌های ارزش توافقی. در این نوع بیمه‌نامه اموال بیمه شده براساس فهرست مورد پوشش قرار می‌گیرند و بیمه‌گر متعهد می‌شود خسارت هر یک از اقلام بیمه شده طبق ارقام فهرست را که بر اثر آتش سوزی تلف می‌شوند

بپردازد. لذا ممکن است بیمه‌گذار خسارتی مازاد بر قیمت اموال بیمه شده در

زمان آتش سوزی دریافت دارد. مورد استفاده این نوع بیمه نامه ها برای بیمه

آتش سوزی تابلوهای نقاشی، کارهای هنری و نظایر اینها متداول است.

۲- هزینه های اضافی برای باز سازی و تجدید بنای ساختمانهای آسیب دیده

که به موجب قانون انجام می گیرد.

در بعضی از مناطق و شهرها ممکن است شهرداریها و مسؤولان ذی ربط،

قوانین و مقررات خاصی برای تجدید بنا و ایجاد ساختمانهای جدید وضع کنند

که رعایت آنها اجباری اعلام شود. معمولاً اینگونه مقررات برای ساختمانهای

موجود وضع نمی شود بلکه برای ساختمانهای جدیدالحداث است که مثلاً

تأسیسات خاصی باید وجود داشته باشد و از مواد اولیه بخصوصی باید

استفاده شود و سایر موارد مشابه دیگر. بدین سبب شرکتهای بیمه پرداخت

اینگونه هزینه های اضافی ناشی از رعایت قوانین و مقررات را علاوه بر پرداخت

خسارت متعهد می شوند. لذا در این صورت نیز بیمه‌گذار ممکن است خسارتی

بیشتر از مبلغ اصلی خود دریافت دارد. البته در بیمه نامه قید می شود که

بیمه‌گر در برابر هزینه هایی که قبل از وقوع خسارت بیمه‌گذار باید بپردازد

مسئولیتی ندارد.

بیمه آتش سوزی به قیمت نو سازی و جایگزینی ساختمان و ماشین آلات.

در نتیجه تورم و بالا رفتن قیمت‌ها، به ویژه بعد از دو جنگ جهانی، و ادامه روند افزایش دایمی آن قیمت ساختمانها و ماشین آلات واحدهای صنعتی نیز به طول چشمگیر افزایش یافته است. بیمه‌گذارانی که ساختمان و ماشین آلات آنها بر اثر آتش سوزی از بین می رود در ابتدا قادر نیستند از محل خسارتی که از شرکت بیمه خود دریافت می دارند، به اضافه ذخایر استهلاک، ساختمان و ماشین آلات از بین رفته را جایگزین سازند. اختلاف بین مبلغ مورد نیاز برای تجدید ساختمان و مجموع خسارت و ذخایر استهلاک بسیار بالاست. لذا بیمه‌گران، پوششی را به بیمه‌گذاران مورد اعتماد خود ارائه می دهند که به موجب آن در صورتی که ساختمان و ماشین آلات آنها بر اثر آتش سوزی نابود شود، قیمت جایگزینی و تجدید ساختمان (نو به جای کهنه) به آنها پرداخت گردد. این پوشش، مخصوص ساختمانها، کارخانه ها و ماشین آلات است و مواد اولیه و انبارها را شامل نمی شود.

اساس پرداخت برای ساختمان ارزش تجدید بنای آن است و در مورد ماشین آلات، جایگزینی همان ماشین با همان مارک و شرایط یا ماشین مشابه است. بیمه‌گر تعهدی برای جایگزینی با ماشین بهتر و پیشرفته تر ندارد و اگر ساختمان و ماشین آلات کلاً نابود نشده و فقط خسارت دیده باشد نمی توان از بیمه‌گر درخواست پرداخت خسارت کلی کرد یا خسارتی معادل ارزش



جایگزینی خواست. حداکثر تعهد شرکت بیمه، ارزش واقعی اموال بیمه شده تا سقف جایگزینی و تجدید بناست. اگر سرمایه بیمه شده کمتر از ارزش جایگزینی و تجدید بنا باشد، بیمه‌گر تعهد پرداخت حداکثر تا سرمایه بیمه شده را عهده دار است و مابه التفاوت آن را بیمه‌گذار خود باید تقبل کند. البته به دلیل مشکلات ناشی از این عمل و به سبب افزایش سریع قیمت‌ها و بالا بودن نرخ تورم، شرکت‌های بیمه مابه التفاوت قیمت جایگزینی و تجدید ساختمان بین ۸۵ تا ۱۰۰ درصد را به عهده می‌گیرند و اصل قاعده نسبی سرمایه را فقط زمانی اعمال می‌کنند که سرمایه بیمه شده کمتر از ۸۵ درصد ارزش جایگزینی باشد که در این صورت بیمه‌گذار باید مابه التفاوت آن را خود تعهد کند.

### **بیمه آتش سوزی به ارزش قرارداد**

این نوع پوشش آتش سوزی برای مواردی است که بیمه‌گذار به موجب قرارداد کالایی را فروخته و کالا قبل از تحویل به خریدار بر اثر آتش سوزی از بین رفته است. زیان بیمه‌گذار در این مورد، ارزش و قیمت قرارداد است نه قیمت کالا در بازار. لذا در این نوع قرارداد، بیمه‌گر صادر کننده پوشش، خسارت او را براساس ارزش قرارداد محاسبه و پرداخت می‌کند. بنابراین در این نوع بیمه نامه، خسارت بیمه‌گذار که باید قیمت کالا در بازار باشد به قیمت قرارداد که

بیمه‌گذار برای فروش منعقد کرده پرداخت می‌شود، بدون در نظر گرفتن نوسانهای قیمت بازار.

به طور کلی قرارداد بیمه آتش سوزی یک قرارداد غرامتی است یعنی اینکه بیمه‌گر خسرات واقعی بیمه‌گذار را به ارزش بلافاصله قبل از ورود خسارت می‌پردازد. وقوع خطر مورد بیمه بیمه‌نامه آتش سوزی نباید منشأ درآمدی برای بیمه‌گذار باشد و در این مورد، بیمه‌گر خسارتهای مستقیم بیمه‌گذار را می‌پردازد. البته در مواقعی طبق توافق قبلی، بیمه‌گر پرداخت خسارتهای غیر مستقیم زیر را نیز به عهده می‌گیرد:

- هزینه های کارشناسی، آرشیکت و مهندسان مشاور.

- هزینه تخلیه ضایعات.

- هزینه از دست دادن اجاره و جایگزین کردن محل مشابه.

- هزینه های از دست دادن دفاتر حسابداری شرکت و جایگزین کردن آنها.

- مابه التفاوت ارزش نقدی با ارزش جایگزینی.

دلیل اینکه خسارتهای مستقیم ناشی از آتش سوزی و خسارتهای غیر مستقیم باید جدا از هم باشند این است که بیمه‌نامه آتش سوزی فقط خسارتهای واقعی وارد شده به مورد بیمه را تأمین می‌کند و تابع اصل غرامت است. در صورتی

که خسارتهای غیر مستقیم پوشش دیگری است به نام خسارتهای تبعی که خود پوشش جداگانه است و معمولاً براساس اولین خسارت<sup>۱</sup> صادر می شود.

مبلغ و ارزش مورد بیمه

مبلغ مورد بیمه حداکثر مبلغی است که بیمه‌گر در صورت تحقق خطر ممکن

است به بیمه‌گذار بپردازد ( براساس اصل غرامت). بیمه‌گر، مبلغ مورد بیمه را

در موقع خسارت ارزیابی می کند. در مورد بیمه موجودی انبارهای کارخانه

های صنعتی از آنجا که موجودی کالا در درون این انبارها معمولاً در حال

نوسان است، به بیمه‌گذاران پیشنهاد می شود که برای موجودیهای خود بیمه

نامه براساس اظهارنامه با توجه به موارد زیر دریافت کنند.

- ارزش حداکثر موجودی که در انبار نگهداری می شود باید به بیمه‌گر اعلام

گردد.

- بیمه‌گذار باید حق بیمه اولیه یا موقت ( معمولاً ۷۵ درصد) را پرداخت کند.

- اظهارنامه ماهانه یا هر سه ماهانه تهیه و برای بیمه‌گر ارسال شود.

- حق بیمه قطعی در پایان مدت بیمه نامه براساس اظهارنامه های ارسالی

محاسبه و حق بیمه اضافی دریافت و حق بیمه برگشتی ( حداکثر تا یک سوم

---

<sup>1</sup> - first loss

حق بیمه اولیه) به بیمه‌گذار مسترد می‌شود( در ایران حداکثر یک دوم حق بیمه موقت برگشت پذیر است).

- مبلغ بیمه شده براساس متوسط موجودی صادر می‌شود.  
- برای موجودیهایی که در انبارهای مختلف نگهداری می‌شوند بیمه نامه شناور صادر می‌شود.

ارزش مورد بیمه ( ارزش کامل، ارزش توافقی، اولین خسارت)  
ارزش اموال بیمه شده<sup>۱</sup> ارزشی است که این اموال در لحظه شروع قرارداد دارند که به آن ارزش بیمه‌ای<sup>۲</sup> اطلاق می‌شود. ارزش اموال بیمه شده در لحظه وقوع خسارت، ارزش جایگزینی<sup>۳</sup> نامیده می‌شود. مبلغ بیمه شده<sup>۴</sup> باید برابر با ارزش بیمه‌ای اموال بیمه شده باشد.

ارزیابی خسارت براساس ارزش اشیای آسیب دیده در موقع حدوث سانحه یا کاهش بهای قیمت‌های باقی مانده به عمل می‌آید، به ویژه بهای تعویض به قرار زیر است:

الف) برای کالاهای بازرگانی و مواد طبیعی بهای جاری آنها ( سود احتمالی هیچ‌گاه در ارزیابی خسارت دخالتی نخواهد داشت).

---

<sup>1</sup> - value of insured property

<sup>2</sup> - insurance value

<sup>3</sup> - replacement value

<sup>4</sup> - sum insured

ب) در خصوص ابنیه تفاوت بهای ساختمان مورد بیمه بلافاصله قبل از وقوع حادثه با قیمت آن بلافاصله بعد از وقوع حادثه در صورتی که بنا تعمیر شود بهای تعمیر نباید از ارزش واقعی تجاوز کند.

پ) برای اثاث خانه و اشیای معمولی و افزارکار و ماشینها، هزینه تعمیر یا تعویض آنها.

مع هذا هرگاه بر اثر استعمال یا به جهت دیگر ارزش مورد بیمه کاهش یافته باشد این تنزل بها باید هنگام ارزیابی خسارت در نظر گرفته شود.

ارزشی که شخص یا خانواده از نظر ملاحظات و علایق شخصی برای مورد بیمه قایل باشند در ارزیابی خسارت دخالتی نخواهد داشت مگر اینکه طرفین قرارداد مبلغ معینی را به عنوان ارزش توافقی طرفین تأیید کرده باشند که در آن صورت این مبلغ مبنای محاسبه و پرداخت خسارت خواهد بود (ماده ۱۹ قانون بیمه).

### شرایط بیمه نامه های اظهار نامه ای

بیمه‌گذار موظف است که میزان موجودی را در روز ..... ماه ..... به ارز ..... ظرف ۳۰ روز که به امضای مسئول مربوط رسیده باشد برای بیمه‌گر ارسال نماید. در صورت ورود خسارت هرگاه ارزش آخرین اظهارنامه ای که بلافاصله قبل از وقوع خسارت برای بیمه‌گر ارسال شده کمتر از میزانی

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooon.com](http://www.kandooon.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

باشد که باید اظهار می شده میزان خسارت پرداختی به همان نسبت کاهش می

یابد ( نسبت ارزش اظهار شده به ارزش واقعی آن). هرگاه اظهار نامه در ظرف

مدتی که معین گردیده برای بیمه‌گر ارسال نشود برای محاسبه حق بیمه قطعی

میزان موجودی روزی که برای محاسبه حق بیمه قطعی در نظر گرفته شده

ملاک محاسبه خواهد بود.

شرایط مخصوص بیمه نامه های عمومی ( اظهار نامه ای) در بازار بیمه ایران

شرایط مخصوص بیمه نامه عمومی ( بیمه نامه مخصوص با سرمایه متغیر)

منظم به شرایط عمومی بیمه نامه آتش سوزی شماره .....

۱- مبلغی که به عنوان سرمایه بیمه برای مورد بیمه با سرمایه متغیر در بیمه

نامه قید شده است تعیین حداکثر ارزش موجودی مورد تأمین خواهد بود. هرگاه

در طول اعتبار بیمه نامه موجودی از مبلغ مذکور تجاوز کند، بیمه‌گذار باید از

شرکت بخواهد تا به موجب الحاقی مبلغ بیمه شده را افزایش دهد و الا شرکت

نسبت به مازاد تعهدی ندارد.

۲- بیمه‌گذار موظف است که ارزش کالای موجود در انبار خود را پس از پایان

هر ماه حداکثر تا پانزدهم ماه بعد یا هر تاریخ دیگری که به تأیید بیمه‌گر رسیده

و در قرارداد ذکر شده کتباً به شرکت بیمه اطلاع دهد. در صورتی که بیمه‌گذار

یک یا چند فقره از اظهارنامه های ماهانه را به موقع برای شرکت بیمه ارسال

نکند حداکثر مبلغ بیمه شده مأخذ محاسبه و دریافت حق بیمه و ملاک پرداخت

خسارت احتمالی خواهد بود. به هر حال حداکثر مسئولیت شرکت بیمه در هیچ

مورد از مبلغ بیمه شده مندرج در بیمه نامه با الحاقیه صادره تجاوز نخواهد

کرد.

۳- حق بیمه موقت براساس سرمایه و نرخ مندرج در بیمه نامه محاسبه و هنگام

صدور بیمه نامه از بیمه‌گذار دریافت می شود. مبنای بیمه نامه حق بیمه قطعی

متوسط اظهار نامه های ماهانه خواهد بود ولی در هر حال حداقل حق بیمه

قطعی معادل یک دوم حق بیمه موقت خواهد بود.

۴- بیمه‌گر حق بررسی و مراجعه به دفاتر بیمه‌گذار را دارد.

### محل مورد بیمه

قرارداد آتش سوزی فقط اموالی را تحت پوشش قرار می دهد که در محل

مخصوصی که در پیشنهاد بیمه نامه قید شده ( آدرس محل مورد بیمه) قرار

داشته باشد. این محدودیت که گهگاه مطلوب بیمه‌گذار هم واقع نمی شود و

همچنین سایر اطلاعاتی که بیمه‌گذار باید در اختیار بیمه‌گر قرار دهد، شرکت

بیمه را در ارزیابی ریسک کمک می کند که آیا ریسک را بپذیرد یا اینکه آن را رد

کند و اگر بیمه نامه را صادر کرد چه مقدار از آن را خود نگه دارد و چه

پوششهای اتکایی برای آن لازم است. البته استثنائاتی وجود دارد که بیمه‌گذار به

موجب آن و شرایط مربوط می تواند به طور موقت اموال بیمه شده را به محل

دیگری انتقال دهد.

بنابراین، بیمه اموال منقول فقط شامل اشیایی خواهد بود که در ابنیه و محلی که

در بیمه نامه یا اوراق الحاقی به عنوان جایگاه مورد بیمه معرفی شده در موقع



حادثه موجود باشد مگر آنکه در بیمه نامه یا در اوراق الحاقی شرط دیگری شده باشد.

در صورتی که اشیای بیمه شده از محل مذکور در بیمه نامه به محل دیگری منتقل شود بیمه‌گذار موظف است انتقال محل را بدون تأخیر به اطلاع شرکت برساند. مسئولیت شرکت راجع به بیمه‌اشیایی که از محل بیمه شده به محل دیگری منتقل شده تا موقعی که انتقال آنها کتباً به اطلاع شرکت نرسیده معلق خواهد بود.

### مبنای محاسبه حق بیمه

ارزش اموال بیمه شده ( ارزش کل، اولین خسارت، ارزش توافقی) : میزان حق بیمه که ما به ازای پوشش بیمه‌ای است و بیمه‌گر را قادر می‌سازد تا در صورت تحقق خطر مورد بیمه (آتش سوزی) خسارت بیمه‌گذار را بپردازد براساس سرمایه بیمه شده محاسبه و بیمه‌گر آن را دریافت می‌کند. بنابراین بیمه‌گذار باید ارزش مورد بیمه را به طور دقیق ارزیابی و در پیشنهاد بیمه نامه قید کند. محاسبه دقیق ارزش مورد بیمه از بروز موارد زیر جلوگیری می‌کند:

۱- از دیدگاه بیمه‌گذار، او می‌تواند خسارت خود را به طور کامل دریافت دارد. زیرا براساس شرایط قاعده نسبی اگر مالی به کمتر از قیمت واقعی بیمه شده

باشد در صورت تحقق خطر خسارت بیمه‌گذار به نسبت قیمت بیمه شده به

ارزش واقعی مورد بیمه کاهش می‌یابد ( ماده ۱۰ قانون بیمه).

۲- از نظر بیمه‌گر، از آنجا که تنها منبع درآمد او برای ایفا تعهداتش حق بیمه

است در صورتی که مالی به کمتر از قیمت واقعی بیمه شود حق بیمه های جمع

آوری شده کفاف تعهدات او را نخواهد داد و نمایندگان بیمه نزد کارمزدی کمتر

از میزان واقعی آن دریافت می‌دارند.

### **بیمه نامه براساس فرست لاس ( اولین خسارت یا اولین آتش سوزی)**

در مواردی که محاسبه کل ارزش مورد بیمه به طور دقیق مشکل باشد یا امکان

اینکه کل مورد بیمه بر اثر تحقق خطر بیمه شده از بین برود وجود ندارد. یعنی

اموال بیمه شده در سطح جغرافیایی وسیعی پراکنده است و بر اثر حادثه تنها

بخشی از آن دچار خسارت می‌شود. اصولاً در برخی رشته های بیمه نظیر

سرقت، امکان اینکه کل اموال به سرقت برود وجود ندارد. معمولاً در موقع

سرقت، آن بخش از اموال بیمه‌گذار که از نظر قیمت، زیاد و از نظر وزن و حجم

کم باشد و به سهولت به فروش رود، چشم سارق را می‌گیرد( مانند پول نقد،

جواهر، دوربین عکاسی، ویدیو، اشیای عتیقه، تابلوهای نقاشی و فرشهای گران

قیمت). سارق به ندرت به سراغ لباسهای دست دوم، مبل، یخچال، لباسشویی و

نظایر اینها می‌رود. بنابراین بیمه‌گذار نیاز ندارد که کل اموال خود را در قبال

خطر سرقت بیمه کند. در اینگونه موارد بیمه‌گذار به اندازه ارزش آن قسمت از اموال که خطر سرقت آنها را تهدید می کند پوشش بیمه‌ای تدارک می بیند. بیمه‌گر نیز از آنجا که تهیه پوشش بیمه اتکایی برای ریسکهای با سرمایه سنگین برایش مشکل ساز است، صدور بیمه نامه براساس فرست لاس را ترجیح می دهد. در بیمه نامه فرست لاس حداکثر تعهد بیمه‌گر در هر خسارت رقمی به مراتب کمتر از ارزش قطعی کل اموال است ولی حق بیمه براساس کل سرمایه محاسبه می شود. از آنجا که تعهد بیمه‌گر کاهش مییابد، مبلغ قابل ملاحظه‌ای بین ۳۰ تا ۴۰ درصد تخفیف در حق بیمه بیمه‌گر اعمال می کند. نکته جالب توجه اینکه محاسبه میزان تعهد بیمه‌گر در بیمه های فرست لاس معمولاً بر مبنای PML یا EML<sup>۲</sup> تعیین می شود. محاسبه PML و EML، کار فنی بسیار پیچیده‌ای است که تنها برای کارشناسان و شرکتهای تخصصی که می توانند میزان تأثیر کلیه عوامل مؤثر را پیش بینی کنند امکان پذیر است. به همین دلیل است که بیمه‌گران اتکایی در مورد بیمه نامه هایی که بر اساس PML و EML صادر می شوند بسیار حساسند و تنها از آن دسته از بیمه‌گران مستقیم چنین بیمه نامه هایی را می پذیرند که شناخته شده باشند. کم نیستند بیمه نامه هایی

---

: probable maximum loss

: estimated maximum loss

که براساس PML و EML صادر شده اند و در هنگام آتش سوزی کلاً از بین رفته اند. در برخی بازارها اگر مشاهده شود که درصد محاسبه شده برای PML یا EML اشتباه بوده بیمه‌گر واگذارنده جریمه می شود. گاهی هم درصد معینی مثلاً ۵۰ درصد را به عنوان حداقل PML و EML منظور می کنند؛ کمتر از آن قابل قبول نخواهد بود. به هر حال هر تدبیری که اندیشه شود جایگزین محاسبه دقیق نخواهد شد.

## EML و PML

بیمه‌گران با توجه به نوع و ماهیت ریسک آنها را طبقه بندی می کنند و به محاسبه پتانسیل خسارت بر مبنای PML یا EML می پردازند.

گرچه شرکتهای بیمه، برآورد PML را ابزاری در روش پذیرش خطر تلقی می نمایند، نحوه محاسبه و تعریف آن از یک کشور به کشور دیگر و حتی از شرکتی به شرکت دیگر فرق می کند. بنابراین محاسبه PML هر چند بر مبنای اوضاع کلی حاکم بر ریسک صورت می گیرد، برآوردی تخمینی است که در نهایت به نظر مسئول آن وابسته است. چنانچه دو نفر کارشناس، هر یک به طور مستقل برای تعیین PML یک ریسک را مورد ارزیابی قرار دهند و به نتایج متفاوتی برسند، غیر عادی نخواهد بود. علاوه بر تأثیر عنصر انسانی، عوامل سنجش ناپذیر دیگری وجود دارند که ارائه تعریفی صریح از درجه احتمال و

ایجاد مبنایی دقیق برای PML را ناممکن می سازند. اشتباه در محاسبه PML ممکن است نتایج ناگواری در پی داشته باشد. در صورتی که PML ریسکی بیش از حد نازل، در نظر گرفته شود احتمال دارد پس از تحقق خطر و ورود خسارت، بیمه‌گر یا بیمه‌گران اتکایی ناگزیر از پرداخت مبالغی باشند که از حدود معمول فراتر رود، در حالی که هیچ کدام، نه بیمه‌گر مستقیم و نه بیمه‌گر اتکایی، حق بیمه متناسب با ریسک را دریافت نکرده اند. برای مثال PML ریسکی ۶۰ درصد برای خطر آتش سوزی محاسبه شده ولی بر اثر حادثه آتش سوزی کلاً از بین رفته است، یعنی PML این ریسک ۱۰۰ درصد بوده که اشتباهاً ۶۰ درصد محاسبه شده است. بنابراین برای جلوگیری از بروز اختلاف و استنباط مختلف در قرارداد اعم از قرارداد بیمه و قرارداد بیمه اتکایی، طرفین قرارداد باید مفهوم مشترکی را که براساس آن قرارداد تنظیم شده در متن آن ذکر نمایند. اصطلاحات متعددی برای بیان حداکثر خسارتی که ممکن است بر اثر تحقق یک خطر به مورد بیمه وارد شود وجود دارد. به دو مورد از متداول ترین آنها اشاره کردیم (EML, PML) که MEL و MPL را هم باید به این دو بیفزاییم. حقیقت این است که امروزه برای سه حرف P, M و L تعاریف و

---

: fossible maximum loss

: maximum possible loss

استنباط متفاوتی وجود دارد. برخی بر این باورند که مفهوم حرف «P» ( حرف اول probale) احتمال است در حالی که عده ای عقیده دارند مفهوم آن امکان است ( حرف اول possible) و بین این دو تفاوت قایل هستند. به هر حال همانطور که اشاره شد تعریف مورد نظر برای طرفین قرارداد باید واضح و بدون ابهام باشد. تعاریف زیر مفاهیمی هستند که اغلب در بازار بیمه اروپا و به ویژه در شرکت بیمه اتکایی سویس ( سویس ری) مورد استفاده قرار می گیرند:

PML: حداکثر خسارت در حالتی است که آتش سوزی واقع شود و هیچ یک از سیستمهای اطفای حریق نتواند به وظایف خود عمل کند و آتش سوزی خود به خود با مانع برخورد نماید یا موادی برای سوختن باقی نماند و آتش خاموش شود.

EML: حداثر خسارت برآورد شده. براساس این تعریف تصور می شود که در صورت وقوع آتش سوزی، مورد بیمه در حالت عادی و نرمال فعالیت خود قرار دارد و کلیه تأسیسات و سیستمهای اطفایی در حد مورد انتظار مورد استفاده قرار می گیرند و موثر واقع می شوند و شرایط، غیر عادی و اتفاقی نیست. در آن صورت چه میزان خسارت وارد می شود؟

دو تعریف مذکور که معلق به سازمان اروپایی CEA<sup>۱</sup> است عوامل متعددی  
نظیر هزینه ثابت،

دامنه و وسعت آتش سوزی، تمرکز اموال ارزشمند در یک نقطه، فاصله و ارتفاع  
ساختمانها وجود در و دیوار ضد حریق، نوع تولید، خطرهای بیمه شده و نظایر  
آن در محاسبه میزان MPL و EML مؤثرند. معمولاً MPL و EML براساس  
ارزشهای موجود و مبلغ بیمه شده انجام می گیرد. به محض اینکه سرمایه و  
ارزش اموال افزایش یا کاهش یابد یا ریسک از نظر ساختمانی تغییر پیدا کند یا  
مراحل تولید تغییر نماید (تولید محصول جدید)، ضروری است که MPL و  
EML مجدداً محاسبه شوند و هر دو سال یک بار مورد بازنگری قرار گیرند.

بیمه به ارزش کمتر از قیمت حقیقی<sup>۲</sup>  
اگر در زمان وقوع خسارت ثابت شود که قیمت واقعی بیشتر از مبلغ بیمه شده  
است، قاعده نسبی اعمال می شود (ماده ۱۰ قانون بیمه).

$$\text{مبلغ بیمه شده} \times \text{خسارت} = \frac{\text{خسارت قابل پرداخت}}{\text{ارزش واقعی}}$$

<sup>1</sup>- Comite Europeendes Assurance

مثال:

۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال

خسارت

۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال

مبلغ بیمه شده

۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال

قیمت حقیقی

۱/۰۰۰/۰۰۰ \* ۵/۰۰۰/۰۰۰

$$= ۵۰۰/۰۰۰ = \frac{۱/۰۰۰/۰۰۰ * ۵/۰۰۰/۰۰۰}{۱۰/۰۰۰/۰۰۰} = \text{خسارت قابل پرداخت}$$

بنابراین قیمت بیمه شده باید با ارزش واقعی مورد بیمه یکسان باشد. البته این توضیح لازم است که بیمه نامه اولین خسارت به عنوان بیمه شده به کمتر از مبلغ حقیقی به شمار نمی آید. بنابراین، در بیمه نامه های اولین خسارت برای جلوگیری از عدم دریافت کامل خسارت از طرف بیمه گذار رقمی که به عنوان حداکثر تعهد بیمه گر در این نوع بیمه نامه ها در نظر می گیرند باید براساس امکان حداکثر خسارت یا حداکثر خسارت احتمالی تعیین شود. برای جلوگیری از صدور بیمه نامه به مبلغ کمتر از قیمت واقعی، رعایت موارد زیر ضروری است:

۱- کارشناسان حرفه ای، باید تا حد امکان اموال بیمه شده را به طور کامل

ارزیابی کنند.



۲- افزایش ارزش مورد بیمه در طول مدت اعتبار بیمه نامه، برای صدور الحاقیه به اطلاع بیمه‌گر برسد.

۳- هر سال در موقع تجدید بیمه نامه، ارزش اموال بیمه شده مورد بازنگری قرار گیرد.

۴- اموال جدید طی الحاقیه به بیمه نامه اصلی اضافه شود.

۵- شرایطی برای تعدیل سرمایه بیمه شده در طی مدت اعتبار بیمه نامه در قرارداد پیش بینی شود (بر مبنای تغییر شاخص خاص یا افزایش مبلغ بیمه شده به طور خودکار).

### مدت بیمه

بیمه نامه آتش سوزی که شرکت بیمه براساس پیشنهاد بیمه‌گذار صادر می کند مدت آن معین است و بیمه‌گر خسارتهای وارده بر اموال بیمه شده در آن مدت معین را که ناشی از تحقق خطرهای مورد بیمه باشد جبران می کند. معمولاً این مدت ۱۲ ماه است که به آن بیمه نامه های یکساله<sup>۱</sup> اطلاق می شود. اولین مدت زمان بیمه نامه ممکن است مازاد بر یک سال باشد که در این صورت بیمه‌گذار باید افزون بر حق بیمه سالیانه، حق بیمه مدت مازاد بر یک سال را به صورت

<sup>1</sup> - annal policy

روزشمار<sup>۱</sup> پردازد. بیمه نامه هایی که برای مدت کمتر از ۱۲ ماه صادر شوند بیمه نامه های کوتاه مدت<sup>۲</sup> نامیده می شوند مگر اینکه بنا به دلایل خاصی، در پی بیمه نامه کوتاه مدت، بی درنگ همان بیمه نامه برای مدت یک سال بعد تمدید شود که در این صورت مقررات ویژه بیمه نامه کوتاه مدت در مورد چنین بیمه نامه ای اعمال نمی گردد. حق بیمه بیمه نامه های کوتاه مدت تا حدودی بیشتر از حق بیمه بیمه نامه های یکساله است. معمولاً براساس یک قاعده کلی، شرکتهای بیمه درصد مابه التفاوت حق بیمه یکساله با حق بیمه روز شمار را به حق بیمه روز شمار اضافه می کنند و حق بیمه کوتاه مدت به دست می آید دلیل آن افزایش حجم کار و هزینه های بیمه گر و همچنین کاهش میزان نقدینگی در دست بیمه گر است. افزون بر این، بیمه گر با ریسکهای انتخابی مواجه است. بدین صورت که بیمه گذار زمانی مبادرت به اخذ بیمه نامه می کند که اموال و کالاهای مورد بیمه در معرض خطر جدی قرار گرفته است. بنابراین محقق به دریافت حق بیمه بیشتری است تا بتواند پاسخگوی خسارتهای احتمالی باشد و گرنه قادر به جبران تعهدات خود نخواهد بود. مانند بیمه نامه آتش سوزی محصولات کشاورزی که میزان خطر بعد از چیدن محصول بسیار بالاست و در

---

<sup>1</sup> - prorata

<sup>2</sup> - short period policy

این موارد شرکت بیمه فقط در مقابل اخذ حق بیمه یک سال تمام بیمه نامه صادر می کند. بیمه نامه های کوتاه مدت معمولاً برای کالاهای انبار شده در انبارهای عمومی، سردخانه ها، ساختمانهای در حال تأسیس و موارد مشابه صادر می شود. در مقابل بیمه نامه های کوتاه مدت، بیمه نامه های بلندمدت قرار دارند که برای مدت دو سال یا بیشتر صادر می شوند. در این موارد از آنجا که هزینه های بیمه گر کاهش می یابد شرکت بیمه کاهش در هزینه را با توجه به مدت بیمه برای بیمه گزار هم منظور می کند و البته باید حق بیمه یکجا قبلاً پرداخت شود در این موارد بیمه گر تعهد خود را محدود به بیمه نامه های کم خطر می کند. استفاده از این نوع بیمه نامه برای بیمه منازل مسکونی متداول است. به همین سبب معمولاً طرفین قرار داد ( بیمه گزار و بیمه گر) فهرست و شرایط خاصی را در متن بیمه نامه می گنجانند که ارزش مورد بیمه به طور خودکار به میزان درصد افزایش سطح قیمتها یا نرخ تورم یا هر عامل دیگر که سازمانهای ذی ربط مانند بانک مرکزی اعلام می کنند افزایش پیدا کند. در این صورت بیمه گر در موقع تجدید بیمه نامه براساس شرایط مربوط، مبلغ مورد بیمه را افزایش می دهد.

### بیمه به قیمت بیش از ارزش حقیقی مورد بیمه ( بیمه مضاعف)<sup>۱</sup>

اگر مبلغ بیمه شده بیش از ارزش حقیقی مورد بیمه باشد از آنجا که بیمه نباید و نمی تواند دارای سود و منفعت برای بیمه‌گذار باشد، در صورت تحقق خطر مورد بیمه، حداکثر خسارت پرداختی به بیمه‌گذار به قیمت واقعی خواهد بود نه بیش از آن. در این مورد، ماده ۱۷ شرایط عمومی بیمه آتش سوزی ایران مصوب ۱۳۶۶/۸/۲۷ شورای عالی بیمه چنین مقرر می دارد:

« ماده ۱۷- بیمه مضاعف

اگر تمام یا قسمتی از اموال بیمه شده موضوع این بیمه نامه به موجب قرارداد دیگری و برای همان خطر و مدت نزد بیمه‌گر دیگری بیمه شود بیمه‌گذار ملزم است مراتب را بدون تأخیر و با ذکر نام بیمه‌گر جدید و مبلغ بیمه شده به اطلاع بیمه‌گر برساند.

در صورت وقوع حادثه، مسئولیت بیمه‌گر به تناسب مبلغی که خود بیمه کرده با مجموع مبالغ بیمه شده می باشد.

چنانچه اموال بیمه شده تحت بیمه نامه دیگری مانند بیمه نامه باربری که قبل از شروع بیمه نامه حاضر تنظیم گردیده بیمه شده باشد مسئولیت بیمه‌گر فقط نسبت به قسمتی خواهد بود که به وسیله بیمه نامه مقدم تأمین نشده است.»

<sup>1</sup> - overinsurance

## پیشنهاد<sup>۱</sup> بیمه نامه

پیشنهاد بیمه نامه از طرف بیمه‌گذار می‌تواند به صورت شفاهی یا کتبی بدون هیچ‌گونه تشریفات ویژه انجام پذیرد. در عمل معمولاً پیشنهاد از طرف بیمه‌گذار با تکمیل فرم پیشنهاد ارائه می‌شود.

### عناصر تشکیل دهنده فرم پیشنهاد

نماینده :

برای انواع معاملات بیمه‌ای باید با واسطه‌های بیمه از جمله نماینده آشنا شد. نماینده باید نهایت حس نیت خود را هنگامی که از طرف و به نام بیمه‌گذار اقدام به اخذ بیمه نامه می‌کند به کاربرد. هرگونه اظهار خلاف واقع یا اظهاراتی در خصوص مورد بیمه که در اتخاذ تصمیم بیمه‌گر برای قبول یا رد پیشنهاد مؤثر باشد همان اثر را دارد که زمانی که پیشنهاد دهنده خود به تنظیم پیشنهاد بیمه اقدام می‌کند لذا نماینده باید فرم پیشنهاد را به طور کامل تکمیل کند. البته این اشاره لازم است که نماینده بیمه از طرف شرکت بیمه نمایندگی دارد و به نام آن شرکت بیمه‌های مختلف را به بیمه‌گذار معرفی می‌کند.

---

<sup>1</sup> - proposal

## پیشنهاد دهنده<sup>۱</sup>:

پیشنهاد دهنده در حقیقت شخصی است که پیشنهاد بیمه را ارائه می دهد ( شخصی که فرم پیشنهاد را امضا می کند) و باید دارای نفع بیمه پذیر باشد.

اظهارات واقعی دربارهٔ مورد بیمه<sup>۲</sup>  
اظهاراتی است که تصمیم بیمه‌گر با توجه به آنها در مورد پذیرش یا رد پیشنهاد تحت تأثیر قرار می گیرد. موارد زیر در اتخاذ تصمیم بیمه‌گر مؤثر است:

- ۱- محل استقرار مورد بیمه.
- ۲- صورت ریز اموالی که تحت پوشش قرار می گیرند.
- ۳- مبلغ بیمه شده.
- ۴- بیمه نامه های دیگر در خصوص اموال مورد بیمه.
- ۵- سابقه خسارت.
- ۶- رد پیشنهاد بیمه از طرف بیمه‌گر دیگر.
- ۷- خطرهای مورد پوشش.
- ۸- شروع و مدت پوشش بیمه‌ای.
- ۹- امضای پیشنهاد دهنده.

---

<sup>1</sup> - proposer

<sup>2</sup> - material facts

نمونه پرسشهایی که پیشنهاد دهنده برای اخذ بیمه نامه آتش سوزی، خطرهای

تبعی یا عدم النفع باید به آنها پاسخ دهد:

۱- چه مدتی در این محل یا در محلهای دیگر به این حرفه اشتغال داشته و دارید.

۲- سیستم روشنایی و گرم کننده محل و تأسیسات آب رسانی.

۳- چه نوع مواد سوختنی، چه مقدار و در چه محلی نگهداری می شود.

۴- شرح خط تولید یا نیروی محرکه.

۵- تعداد کارکنان.

۶- سیستم ثبت انبار، فروش، نحوه و زمان حسابرسی و نام و آدرس حسابرس.

۷- آیا اموال بیمه شده در معرض خطرهای طوفان و سیل قرار دارند یا نه.

۸- خصوصیات و ارزش اموالی که در زیرزمین نگهداری می شوند.

۹- چه اقدامهای ایمنی برای حفاظت اموال نگهداری شده در محوطه باز و زیرزمین انجام می گیرد.

۱۰- آیا قبلاً چنین پیشنهادی از طرف بیمه گر دیگر رد شده یا نه یا اینکه برای

صدر بیمه نامه، شرکت بیمه شرایط ویژه ای را درخواست کرده و اگر بیمه

نامه ای موجود بوده و فسخ شده علت آن را شرح دهید.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

۱۱- آیا اموال و محل کار و کسب شما در مقابل خطر یا خطرهایی که در این

پیشنهاد ذکر شده دارای پوشش بیمه‌ای هستند یا نه؟ در صورت پاسخ مثبت،

نام شرکت بیمه را قید کنید.

۱۲- مشخصات کامل خسارتهایی را که در خصوص مورد بیمه در مقابل

خطرهای مورد درخواست اتفاق افتاده ذکر کنید.

۱۳- آیا شغل و حرفه شما با خطر شکستن ماشین مواجه است یا نه؟

۱۴- آیا شغل و حرفه شما موجب خسارت به ساختمان و اموال دیگری می

شود یا نه؟



فرم پیشنهاد صدور بیمه نامه آتش سوزی مورد استفاده بازار بیمه ایران

نام نمایندگی		شعبه
کد نمایندگی		
تاریخ تنظیم پیشنهاد		نام بیمه‌گذار
مدت بیمه نامه		نشانی محل بیمه‌گذار
تاریخ شروع و انقضای بیمه نامه		نشانی محل مورد بیمه
خطرهای مورد تعهد: حریق،		نوع فعالیت واحد
انفجار، صاعقه		شماره تلفن
خطرهای اضافی مورد درخواست:		سایر اطلاعات
<input type="checkbox"/> ضایعات آب و برف <input type="checkbox"/> سیل <input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/> طوفان		
<input type="checkbox"/> زلزله <input type="checkbox"/> سقوط هواپیما <input type="checkbox"/> سایر		
<input type="checkbox"/> خطرها		
شرح مورد بیمه	ارزش مورد	نرخ
	بیمه	حق بیمه
	(به ریال)	(در هزار)
		(به ریال)

			<p>۱- مشخصات ساختمانها ( نوع متراژ زیر بنای ساختمان قید شود)</p> <p>۲- تأسیسات</p> <p>۳- مشخصات وسایل، لوازم اداری و اثاث ثابت و دکوراسیون محل</p> <p>۴- مشخصات ماشین آلات ( نوع و نام ماشین آلات و نام کارخانه سازنده ماشین قید گردد)</p> <p>۵- مشخصات کالای ساخته شده (نوع و میزان کالای ساخته شده قید شود)</p> <p>۶- مشخصات کالای در دست ساخته ( ) حدود و میزان کالای در دست ساخته قید شود)</p> <p>۷- مشخصات مواد اولیه ( نوع و میزان مواد اولیه قید شود)</p>
			جمع کل :

## بیمه تمام خطر

بیمه تمام خطر، وسیع ترین پوشش بیمه‌ای را در بیمه اموال عرضه می‌دارد. این بیمه هرگونه خسارت اتفاقی به هر علت از جمله آتش سوزی را جبران می‌کند. برای بیمه نامه تمام خطر شرایط استاندارد وجود ندارد. شرکتهای بیمه از شرایط و انواع بیمه نامه های مختلف استفاده می‌کنند. نباید تصور شود که بیمه تمام خطر همه خسارتها را جبران می‌کند بلکه این بیمه نیز استثنائاتی به

شرح زیر دارد:

- جنگ

- مواد رادیواکتیو و انرژی هسته ای

- امواج صوتی

- شورش، اغتشاش و جنگ داخلی

- زلزله و آتش فشان

- تأخیر، ضبط و توقیف با تصمیم مقامات گمرکی یا سایر مراجع ذی صلاح

- استهلاک

- خسارتهای ناشی از نفوذ حشرات و حیوانات موزی

## بیمه تمام خطر صنعتی

گرچه بیمه تمام خطر صنعتی از مدتها قبل در بازار بیمه لندن متداول بوده ولی در سالهای اخیر به ویژه در سال ۱۹۸۲ بیمه‌گران بیمه آتش سوزی شرایط خاص بیمه نامه تمام خطر صنعتی را با توجه به نیاز بازارهای بیمه‌ای تهیه کردند. این بیمه نامه با بیمه نامه استاندارد آتش سوزی تفاوت اساسی دارد و دامنه پوشش آن انواع مختلف خطرهای مخصوص را دربر می‌گیرد. استثنائات این بیمه نامه برای انواع مختلف اشیای بیمه شده و نوع خسارت علاوه بر استثنائات استاندارد مانند جنگ، مواد رادیواکتیو و امواج صوتی، ناشی از موارد زیر است:

- شکاف برداشتن و انهدام ساختمان.
- خوردگی شیمیایی، فساد تدریجی، زنگ زدگی، گرد و خاک، تغییر دما، خشکی، رطوبت، تبخیر، کاهش وزن، تغییر رنگ، تغییر بو، آلودگی، حشرات موزی، کرم خوردگی و خراش برداشتن.
- مفقود شدن کسری انبار، بایگانی و انبار کالا در محل اشتباه.
- ترکیدگی لوله آب، سرریز شدن و نشت تانکرها و مخازن آب.
- نشست طبیعی ساختمانهای جدید.
- ضایعات وارده از باد، باران، تگرگ، برف و گرد و خاک.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooen.com](http://www.kandooen.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

- دزدی و کلاهبرداری

علاوه بر موارد فوق ریسکهای مهندسی نیز استثناست مگر با پرداخت حق بیمه  
اضافی و موافقت بیمه‌گر. همچنین اشیای خاص نظیر جواهر، پول، اشیای ظریف  
شیشه‌ای و تزئینی، کامپیوتر، وسایل نقلیه جاده‌ای، دام و محصولات  
کشاورزی نیز جزو اشیای بیمه شده تمام خطر صنعتی محسوب نمی‌شوند.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

**بخش دوم**

**خطرهای اضافی**

## بیمه صاعقه

صاعقه طبق تعریف شرایط بیمه آتش سوزی مصوب مورخ ۱۳۶۶/۸/۲۷ شورای عالی بیمه، عبارت است از تخلیه بار الکتریکی بین دو ابر یا بین ابر و زمین که بر اثر القای دو بار مختلف به وجود می آید. به تعبیر دیگر صاعقه از به هم خوردن ابرهای رسانای الکتریسته مثبت و منفی به وجود می آید و به زمین منتقل می شود. منظور از بیمه خطر صاعقه، فقط خسارتهای وارده بر اثر آتش سوزی ناشی از صاعقه نست بلکه هدف خسارتهای مستقیم ناشی از صاعقه بدون تبدیل به آتش سوزی است. خسارتهای ناشی از صاعقه، یا مستقیم است یا غیر مستقیم.

خسارتهای مستقیم: این نوع خسارت ناشی از اثر دما یا انرژی صاعقه است که در هنگام فرود آمدن صاعقه به زمین ممکن است به ساختمانها و اموال وارد آید. اگر شیئی سرراه صاعقه قرار گیرد و اشتعال پذیر هم باشد احتمال دارد بر اثر دما، آتش سوزی تولید شود. صاعقه ممکن است در هنگام فرود آمدن به زمین بر اثر نیرویی که دارد موجب شکاف برداشتن یا ترک خوردن ساختمانها و دیوارها شود و شیشه ها را بشکند. اگر صاعقه در مسیر خود به اشیای نمدار برخورد کند رطوبت موجود در آن شی، به طور ناگهانی بخار می شود و تولید انفجار می کند.

خسارت غیر مستقیم : این نوع خسارت ضرورتاً هنگام فرود آمدن صاعقه ایجاد نمی شود. خسارتهای غیر مستقیم ممکن است علت‌های مختلف داشته باشد ولی نتیجه همه آنها یکسان است و آن خسارت و زیان وارده به دستگاههای الکتریکی است. در بیشتر مواقع، به طور ناگهانی بار زیاد الکتریکی تولید می شود و در دستگاههای الکتریکی اتصالی به وجود می آورد. این نوع خسارت چون مستقیماً از صاعقه ناشی نشده، در بیمه صاعقه جبران نمی شود. مورد دیگر تأثیر الکتریکی بر دستگاههاست. هرگاه ابرهایی که بر فراز سیمهای الکتریکی واقع در هوای آزاد در حرکت هستند بار مثبت داشته باشند باعث گردند که کلیه بار منفی سیمهای الکتریکی زیر ابرها جمع شوند و در نتیجه کلیه بار مثبت به طرف دیگر سیم حرکت کند که به نسبت مقدار بار مثبت موجود در ابرها همچنین فاصله ابرها از زمین، در دستگاههای برقی تولید خسارتهای گوناگون می کند. برای مثال، عایقهای موتور را خراب می کند که تأمین بیمه‌ای در بیمه صاعقه ندارد.

خلاصه آنکه، خسارتهایی که بر اثر دما یا نیروی صاعقه وارد می شود، خسارتهای مستقیم تلقی می شوند و جزو تعهدات بیمه‌گر است ولی خسارتهایی که بر اثر انرژی الکتریکی حاصل از صاعقه وارد می شوند خسارتهای غیر مستقیم به حساب می آیند و پوشش بیمه‌ای در بیمه صاعقه ندارند.



## بیمه انفجار

« انفجار، هر نوع آزاد شدن ناگهانی انرژی حاصل از انبساط گاز یا بخار است<sup>۱</sup>». در انفجار، آزاد شدن ناگهانی مقدار زیادی انرژی نقش مهمی ایفا می کند، یعنی در فاصله زمانی کوتاه (۴-۶ ثانیه) انرژی زیادی رها می شود. انفجار دو نوع است، یکی انفجار شیمیایی و دیگری انفجار مخزنها.

انفجار شیمیایی: انفجار شیمیایی بر اثر فعل و انفعالات شیمیایی، در درون منبع

رخ می دهد

(که ممکن است فقط به بدنه منبع آسیب بزند یا اینکه بدنه را بشکافد و به طور ناگهانی گاز اشتعال پذیر خارج شود).

انفجار مخزنها: انفجاری است که در درون مخزن یا منبع تحت فشار هوا، گاز یا بخار روی می دهد و بدنه آن بر اثر هوا، گاز یا بخار که از داخل به طرف خارج فشار وارد می آورد پاره می شود. این پارگی باید به قدری بزرگ باشد که باعث به وجود آمدن تعادل ناگهانی فشار داخل و خارج منبع گردد.

بیمه گر فقط خسارتهای مستقیم ناشی از انفجار را می پردازد و در مورد خسارتهای غیر مستقیم تعهدی ندارد. شرایط عمومی بیمه آتش سوزی، در ماده

۱۱ تحت عنوان « خسارت و هزینه های قابل تأمین» چنین بیان می کند: « این بیمه نامه خسارت مشروح زیر را تأمین می نماید: ۱- خسارت مستقیم ناشی از آتش سوزی، صاعقه و انفجار، ۲- خسارت و هزینه ناشی از اقدامات لازم که به منظور جلوگیری از توسعه خسارت صورت می گیرد. همچنین خسارت و هزینه ناشی از نقل مکان ضروری مورد بیمه به منظور نجات آن از خطرهای بیمه شده». این توضیح لازم است که در ایران، سه خطر آتش سوزی، انفجار و صاعقه توأمأ با یک نرخ بیمه می شوند بنابراین تقدم و تأخر آنها تأثیری در میزان تعهد بیمه گر ندارد.

#### خسارتهای غیر قابل تأمین در بیمه انفجار

۱- خسارتهای ناشی از انفجار داخلی یعنی خسارتهایی که بر اثر به وجود آمدن تعادل ناگهانی میان خلأ داخل لوله و هوای خارج آن تولید می شود ( مثل شکستن لامپ تلویزیون).

۲- خسارتهای ناشی از انفجار در داخل موتورهای احتراقی یا توربینها که بر اثر مقاومت نداشتن بدنه موتور در مقابل فشار داخل به وجود می آید ( این نوع خسارتهای ناشی از نقص مواد اولیه به کار رفته است).

۳- خسارتهای ناشی از انفجار بر اثر انبساط مواد اولیه به کار رفته در ساختمان موتورها یا بر اثر فشار مایعات در لوله یا خسارتهایی که به مخزن وارد

میشوند، بدون اینکه تعادل ناگهانی میان فشار داخل و خارج مخزن به وجود می آید.

۴- خسارتهای ناشی از انفجاری که بر اثر کارکردن و فرسوده شدن موتورهای وارد می شود.

### **بیمه شکست شیشه**

این نوع بیمه نیز یکی از خطرهای تبعی یا اضافی است که به همراه یکی از خطرهای اصلی عمدتاً آتش سوزی به بازار عرضه می شود. در برخی کشورها شرایط عمومی شکست شیشه یکنواخت است که در ایران این نوع بیمه شرایط عمومی ندارد و شرکتهای بیمه و بیمه‌گذاران توافقی عمل می کنند، البته در ایران بیمه‌گذاران اندکی طالب این نوع بیمه هستند زیرا چندان شناخته شده نیست. بعید نیست این پوشش در آینده به دلیل آنکه اکنون در ساختمانها و برجها از شیشه های بزرگ و گران قیمت، بیشتر استفاده می کنند متقاضیان پرشماتری پیدا کند.

شیشه بر حسب فرم آن به دو نوع شیشه میان تهی و شیشه سطح ( جام ) تقسیم می شود. شیشه های میان تهی نظیر بطری، لامپ و ظروف مختلف است که تحت پوشش بیمه قرار نمی گیرند. شیشه های جام به طرق مختلف تهیه می شوند مانند غلتاندن مایع مذاب اولیه روی صفحات فلزی مخصوص که با آن

خشک می شوند یا گذراندن مایع مذاب از میان دو صفحه غلتان. برای تهیه شیشه نقش دار از صفحات غلتنده نقش دار استفاده می شود و اگر در هنگام گذشتن ماده مذاب از صفحات غلتان، تورسیمی میان مواد مذاب گذاشته شود شیشه سیمی تولید می شود که استحکام زیادی دارد و معمولاً برای درهای ورودی از آن استفاده می شود.

حدود پوشش بیمه‌ای

خطر بیمه شده در بیمه شکست شیشه عبارت است از شکست شیشه های مذکور در بیمه نامه به استثنای خسارت ناشی از عمد یا قصور و غفلت بیمه‌گذار. در این نوع بیمه موارد تشدید خطر باید به اطلاع بیمه‌گر برسد و با صدور الحاقیه مورد تأیید قرار گیرد و اگر حق بیمه اضافی تعلق می گیرد پرداخت شود. این موارد به شرح زیر است:

- تغییرات ساختمانی.

- تعمیرات اساسی و زدن داربست روی دیوار ساختمان یا در محوطه داخلی محل بیمه شده.

- تأسیس فروشگاه یا محل کار در مکانی که قبلاً بدون استفاده بوده است.

- نقاشی و تیره رنگ کردن شیشه ها.

- معیوب شدن چارچوب دور شیشه ( زنگ زدن پنجره های فلزی). در شرایط

قرارداد بیمه توصیه های ایمنی به بیمه‌گذار داده می شود که باید اجرا کند.

- استفاده نکردن از دستگاههای حرارت زا یا آب گرم برای برطرف کردن بخار

آب یخزده روی شیشه

- برای حمل لامپهای چراغ باید حداقل فاصله ایمنی رعایت شود.

شیشه های بیمه شده : تأمین بیمه شکست شیشه شامل استفاده از شیشه در

موارد زیر است:

- شیشه ویتترین و شیشه درها

- شیشه های خارجی ساختمان

- تابلو شرکتها

- نمای شیشه های ساختمان

- شیشه های داخلی محیط کار

- شیشه های ایمنی

- شیشه های چند لایه (عایق)

- آینه ها

- شیشه های نقاشی شده ( هنری)

- شیشه های مساجد و کلیساها

- شیشه های ادارات، منازل مسکونی، کارخانه ها

- شیشه های تگری

خسارتهای قابل تأمین : بیمه گر متعهد جبران خسارت وارده بر اثر شکستن یا خورد شدن شیشه است. شکستن عبارت است از ترکی که کلیه ضخامت شیشه را در بر گرفته باشد بنابراین خراش برداشتن، خط خط شدن یا پریدن قطعه کوچکی از سطح آن جزو پوشش بیمه نیست.

استثنایات : خسارتهای زیر جزو تعهدات بیمه گر شکست شیشه نیست مگر آنکه توافق خاصی بین بیمه گر و بیمه گزار در مورد آنها شده باشد:

- جنگ، شورش، جنگ داخلی، زلزله، انرژی هسته ای و مواد رادیو اکتیو.

- آتش سوزی، انفجار، صاعقه، عملیات آتش نشانی و نجات، همچنین رنگ کردن شیشه با رنگهایی که نور از آنها عبور نمی کند.

- خسارت ناشی از تغییر محل شیشه بیمه شده.

- شیشه های بیمه شده در محل نصب آنها تأمین بیمه ای دارد و غالباً ثابت هم هستند ولی خسارت شیشه های متحرک مانند ویترینها و آینه ها در منازل در صورتی که در داخل محل بیمه شده وارد گردد جبران می شود.

نحوه پرداخت خسارت : در بیمه شکست شیشه بیمه گر می تواند به دو طریق

خسارت وارده را جبران کند:

۱- شیشه یا شیشه های خسارت دیده را تعویض کند.

۲- خسارت را به وجه نقد بپردازد.

در هنگام تعویض شیشه، بیمه‌گر باید شیشه شکسته را با شیشه ای از همان نوع یا نوع مشابه تعویض کند.

استهلاک در بیمه شکست شیشه مفهوم ندارد. اگر خسارت، نقدی پرداخت شود

بیمه‌گر می تواند شیشه های شکسته را به منزله بازیافتی تصاحب کند یا مبلغی

متناسب از خسارت کسر کند و آنها را برای بیمه‌گذار باقی بگذارد. هرگاه در

موقع تأدیة خسارت معلوم شود که مبلغ بیمه شده در قرارداد کمتر از ارزش

حقیقی شیشه است اختلاف میان ارزش تهیه مجدد و مبلغ بیمه شده به عهده

بیمه‌گذار است ( استفاده از ماده ۱۰ قانون بیمه)، ارزش جایگزینی شیشه عبارت

است از قیمت شیشه + هزینه بسته بندی + هزینه حمل + هزینه نصب. در

صورتی که برای هر متر مربع شیشه مبلغ معینی به عنوان مبلغ بیمه شده توافق

شده باشد این مبلغ حداکثر تعهد بیمه‌گر در هنگام پرداخت خسارت خواهد بود.

حق بیمه در بیمه شکست شیشه برای شیشه هایی که دارای ارزش بیمه شده

ثابتی هستند به صورت درصد یا در هزار از مبلغ بیمه شده است ولی در اکثر

موارد، ارزش جایگزینی ملاک محاسبه حق بیمه و خسارت است.

بیمه سرقت با شکستن حرز

در بیمه سرقت یا دزدی با شکستن حرز شخصیت بیمه‌گذار<sup>۱</sup> تأثیر مستقیم در تصمیم بیمه‌گر دارد. البته خطرهای مدیریتی و انسانی<sup>۲</sup> در تمام بیمه‌های اموال همانند خطرهای فیزیکی<sup>۳</sup> در تصمیم بیمه‌گر و نرخ بیمه مؤثر است ولی در بیمه سرقت این تأثیر بیشتر است. بیمه‌گر علاوه بر شخصیت بیمه‌گذار، شرایط اقتصادی جامعه، میزان بیکاری و منطقه و محل مورد بیمه و تعداد سرقت‌هایی که واقع شده را در ارزیابی خود ملحوظ می‌دارد. سارقان حرفه‌ای و غیر حرفه‌ای همراه با پیشرفت تکنولوژی، از ابزارهای مناسبی برای خنثی کردن اقدام‌های حفاظتی بیمه‌گذار استفاده می‌کنند. فعالیت آنها در شهرهای بزرگ بیشتر از شهرهای کوچک و روستاهاست و ارتباط مستقیم با وضع اقتصادی، اجتماعی، بیکاری و اخلاقی جامعه دارد. از نظر قانون، سرقت معمولی با سرقت با شکستن حرز تفاوتی ندارد و هر دو جرم محسوب می‌شود ولی به دلیل مشکل بودن ارزیابی خطر سرقت معمولی تأمین بیمه‌ای را تنها محدود به خطر سرقت با شکستن حرز می‌کنند. سرقت معمولی یعنی اینکه شخصی از طریق غیر قانونی و بدون مانع شیئی را تصاحب کند؛ در سرقت با شکستن حرز هم سارق به طور غیر قانونی شیئی را تصاحب می‌کند ولی برای دسترسی به شیئی که به

---

<sup>۱</sup>- subjectiv risk

<sup>۲</sup>- moral hazards

<sup>۳</sup>- physical hazards



اشخاص غیر تعلق دارد سارق باید اعمالی را مرتکب شود و مانعی را که برای ورود به محل سرقت وجود دارد از بین ببرد. موانع متعدد است نظیر در، دیوار، قفل، پنجره، نرده و جز آن. از نظر اینکه در بیمه سرقت، ساختمان نقش مستقیم دارد لذا باید اشیای مورد سرقت در ساختمان، یا در فضای داخلی ساختمان یا در محفظه ای نگهداری شود.

نحوه دزدی با شکستن حرز

در بیمه دزدی با شکستن حرز، باید برای سرقت اعمال معینی انجام دهد تا موانع ورود به محل سرقت را از بین ببرد و مرتکب دزدی شود. این نوع سرقت، سرقتی است که بیمه‌گر خسارت آن را جبران می‌کند. هنگامی که دزد از خارج یک ساختمان یا از فضای داخلی یک ساختمان با شکستن مانع یا بالا رفتن یا با کلید تقلبی یا سایر آلاتی که به منظور باز کردن قفل در شرایط معمولی به کار برده نمی‌شود وارد گردد دزدی با شکستن حرز تلقی می‌شود. شکستن در عرف بیمه دزدی به مفهوم آن است که دزد برای برطرف کردن مانع یا موانع موجود برای ورود به ساختمان یا فضای داخلی یک ساختمان یا برای دسترسی و استفاده از محفظه ای که به داخل ساختمان راه دارد به زور متوسل شود بنابراین برای سرقت باید با استفاده از زور، یک ورودی به محل سرقت باز شود یا اینکه مدخلی گشادتر گردد. به زور برطرف کردن مانع حتماً نباید با

خراب کردن همراه باشد. استفاده از قدرت و نیرو کافی است که گفته شود عمل شکستن که در بیمه دزدی از آن نام برده می شود تحقق پیدا کرده است. برای مثال اگر شیئی بسیار سنگین که در محلی سرراه اشیای قیمتی تعبیه شده برداشته شود عمل شکستن انجام گرفته است. بالا رفتن با استفاده از وسایلی نظیر نردبان و طناب به منظور دسترسی به اشیای بیمه شده به مفهوم آن است که سارق برای ورود به ساختمان یا فضای داخلی یک ساختمان از موانعی که در راه او وجود دارد گذشته و از طریق غیر عادی به ساختمان از موانعی که در راه وجود دارد گذشته و از طریق غیر عادی به ساختمان با محیط داخلی آن وارد شده است. بنابراین بالا رفتن در بیمه دزدی عام است. ضروری نیست که سارق حتماً با استفاده از طناب و نردبان خود را بالا بکشد. برای مثال، هنگامی که دزد با استفاده از طناب از پنجره زیرزمین وارد محل شود عمل بالا رفتن انجام گرفته. عمدتاً منظور این است که سارق با استفاده از زور و نیرو و ابزار و از طریق غیر عادی به محل بیمه شده وارد گشته باشد. سرقت با استفاده از کلید قلبی نیز سرقت با شکستن حرز محسوب می شود و پوشش بیمه‌ای دارد. کلید قلبی، کلیدی است که شخص دیگری بدون اطلاع و میل بیمه‌گذار تهیه کرده باشد. ضرورت ندارد که خود سارق حتماً کلید قلبی ساخته باشد بلکه

امکان دارد شخص دیگری به سفارش سافرق آن را ساخته باشد که به هر حال از نظر بیمه‌ای تفاوت ندارد.

به چشم بیمه‌گر، کلیدی تقلبی محسوب می شود که بدون اطلاع یا مخالف میل شخصی ساخته شده باشد که آن شخص در هنگام ساختن آن کلید حق استفاده از قفل متعلق به کلید را دارا بوده است. کلید حقیقی کلیدی است که صاحبانش آن را کلید اصلی و حقیقی می شناسند و آن را به کار می برند. بنابراین اگر چنین کلیدی مفقود شود یا شخص دیگری از روی آن کلید دیگری بسازد، کلید ساخته شده از نظر قانون جزایی کلید تقلبی است زیرا از آن کلید، صاحب و مالک قانونی آن برای باز کردن قفل استفاده نکرده است. هنگامی که دزد برای داخل شدن به ساختمان یا فضای داخلی ساختمان، در یا محفظه را بشکند یا برای باز کردن در یا محفظه از کلید تقلبی و سایر آلاتی که به منظور باز کردن قفل به طول عادی اختصاص داده نشده استفاده نماید تأمین بیمه‌ای دارد. اینجا سارق، داخل ساختمان شده است. چگونگی ورود به داخل ساختمان در این مورد نقشی ندارد زیرا سارق ممکن است از دری که معمولاً همیشه باز است (مانند مجتمع‌های مسکونی) بدون زحمت وارد ساختمان شود. تا اینجا از نظر بیمه، سرقت عملی انجام نشده است ولی با شکستن در یا محفظه در داخل ساختمان و سرقت اشیای موجود در محل، پوشش بیمه‌ای وجود دارد. زیرا

شکستن یا باز کردن در داخل ساختمان یا محفظه، خود عملی مستقل به شمار

می آید که بعد از ورود به ساختمان انجام گرفته است. هنگامی که سارق به

قصد عمل سرقت شبانه به درون ساختمان یا فضای ساختمان بخزد و مخفی

شود یا ابزار کارش را پنهان کند و نیت خود را عملی سازد جزو تعهدات بیمه‌گر

محسوب می شود. نکات زیر در عمل سرقت شبانه باید مورد توجه قرار گیرد:

- ورود سارق به محل بیمه شده، یا باید به طور مخفیانه (خزیدن بدون صدا)، یا

با فریب اهالی خانه و منحرف کردن آنها انجام گرفته باشد.

- سارق باید قبل از ورود مخفیانه به محل بیمه شده یا مخفی کردن خود در آن

قصد سرقت شیء یا اشیای بیمه شده را داشته باشد.

در این مورد، بیمه‌گر زمانی خسارت را پرداخت می کند که عمل سرقت در شب

انجام شود و خاتمه یابد و این بدان معناست که سارق باید در طول شب محل

بیمه شده را ترک کرده باشد. مقصود از شب فاصله زمانی بین غروب و طلوع

آفتاب است.

خسارتهای مشمول بیمه در بیمه سرقت

۱- ارزش اشیای سرقت شده؛ ۲- ارزش اشیای خراب شده؛ و ۳- کم شدن

ارزش اشیای خراب شده ( قابل استفاده پس از تعمیر) افزون بر پرداخت

خسارت ناشی از این سه مورد، هزینه های هم که بیمه‌گذار برای برطرف

کردن یا کم کردن خسارت متحمل می شود به عهده بیمه‌گر است.

استثنای بیمه دزدی: در بیمه سرقت، خسارتهای ناشی از موارد زیر در تعهد انفجار، سیل و زلزله.

- سرقتهایی که عمداً به کمک شخص یا اشخاصی که با بیمه‌گذار در یک محل

زندگی مشترک دارند یا نزد بیمه‌گذار اقامت می کنند صورت گیرد (شخص با

بیمه‌گذار زمانی دارای زندگی مشترک است که به طریقی در زندگی خانوادگی او

وارد شده باشد) در اینجا نه تنها منسوبان بکله خدمتکاران یا مهمانانی هم که

برای چند روز نزد بیمه‌گذار زندگی می کنند مد نظر هستند. مستأجران، مهمانان

پانسیون و هتلها دارای زندگی مشترک با بیمه‌گذار نیستند. در بیمه سرقت

فروشگاهها و سوپر مارکت ها و نظایر آن، خسارتی ناشی از سرقت عمدی با

شکستن حرز کارکنان و کارمندان فروشگاه تأمین بیمه‌ای ندارد، مگر در

صورتی که بیمه‌گذار ( صاحب فروشگاه) ثابت نماید که سرقت در زمانی رخ

داده که در فروشگاه بسته بوده و ورود کارکنان و کارمندان به طور عادی به

داخل فروشگاه امکان نداشته است.

بیمه طوفان یکی دیگر از خطرهای اضافی است که معمولاً همراه با بیمه نامه

آتش سوزی به بیمه‌گذار عرضه می شود. طوفان باید در شرایط عمومی بیمه

طوفان تعریف شده باشد. در برخی کشورها در شرایط عمومی این خطر تعریف شده است و در برخی دیگر ملاک، عرف و مقررات علم هواشناسی است که سازمان هواشناسی کشور آن را تشخیص می دهد. طبق علم هواشناسی، طوفان عبارت است از نوع مخصوصی از حرکت هوا با سرعت معین. در علم هواشناسی سرعت باد برحسب متر بر ثانیه یا کیلومتر بر ساعت اندازه گیری می شود. این اندازه گیری را ایستگاههای هواشناسی که در محلهای خاص نصب می شوند، انجام می دهند. هرچه تعداد ایستگاههای هواشناسی بیشتر باشد بهتر می توان سرعت باد را اندازه گیری کرد. اطلاعات به دست آمده از این مراکز مورد استفاده بیمه‌گران که در رشته بیمه طوفان فعالیت دارند قرار می گیرد. بیمه‌گران برای شمول و عدم شمول خسارت وارده در بیمه طوفان از اطلاعات و آمار هواشناسی استفاده می کنند. در علم هواشناسی معمولاً باید که دارای سرعتی بیش از ۶۶ کیلومتر در ساعت باشد طوفان محسوب می شود ولی چون در مدت ده دقیقه (فاصله زمانی که برای تعیین حد متوسط سرعت باد لازم است) ممکن است سرعت باد تا  $\frac{1}{9}$  برابر حد متوسط (هرگاه حداکثر سرعت باد  $\frac{1}{9}$  برابر حد متوسط باشد طوفان محسوب می شود) افزایش یابد لذا بیمه‌گران در اکثر مواقع، باد با سرعت کمتری را نیز طوفان محسوب می

کنند. باد حرکت ملایم و یکنواختی ندارد بلکه حرکتی است که دائماً سرعت آن از حداکثر به حداقل تغییر می یابد.

تأمین بیمه‌گر در بیمه طوفان شامل موارد زیر است:

۱- خسارات مستقیم ناشی از طوفان - بیمه‌گر خسارت وارده را در صورتی که مستقیماً ناشی از طوفان در موارد زیر باشد جبران می کند:

- اثر مستقیم طوفان

- بر اثر افتادن درخت یا خراب شدن قسمتی از ساختمان یا اشیای دیگر روی مورد بیمه یا ساختمانی که اشیای بیمه شده در آن قرار دارند. اشیا یا درخت باید قبل از شروع طوفان دارای استحکام کافی باشند نه اینکه پوسیده باشند یا بر اثر کهنگی و فرسودگی مقاومت چندانی از خود نشان ندهند (خرابی و خسارت ناشی از باران، تگرگ و موج دریا که بدون وجود طوفان همزمان با طوفان به وجود می آیند، خسارت مستقیم محسوب نمی شوند).

۲- خسارتهای بعد از طوفان - خسارتهای بعد از طوفان خسارتهایی هستند که در نتیجه طوفان وارد می شوند و اجتناب ناپذیرند. این خسارتهای بر اثر طوفان به ساختمان یا اشیای موجود در آن وارد می شود (مانند شکستن شیشه سالن کارخانه بر اثر طوفان و ورود باران و گل و لای در هنگام شب از محفظه شیشه)

شکسته). البته اگر طوفان موجب آتش سوزی شود جبران خسارت ناشی از آتش سوزی به عهده بیمه‌گر آتش سوزی است.

۳- خسارتهای فرعی - تحت عنوان خسارتهای فرعی، خسارتهایی جبران می شود که ناشی از خراب کردن ساختمان بیمه شده و نقل مکانهای ضروری بعد از طوفان یا خسارتهای مستقیم طوفان است که ممکن است اشیایی مفقود شوند خسارت ناشی از مفقود شدن و هزینه هایی که بیمه‌گر برای دفع یا کم کردن خسارت می نماید حتی اگر منتج به نتیجه هم نشود به عهده بیمه‌گر است. مجموع خسارت و هزینه های وارده نباید از مبلغ بیمه شده تجاوز کند مگر اینکه بیمه‌گذار قبلاً موافقت بیمه‌گر را کسب کرده باشد.

#### استثنای بیمه طوفان

۱- خسارتهای ناشی از سقوط بهمن حتی اگر سقوط آن ناشی از طوفان باشد.  
۲- خسارتهای ناشی از امواج عظیم دریا (در هر دو مورد، در صورتی که خسارتهای ناشی از طوفان و بهمن تفکیک پذیر باشد، خسارت طوفان بر عهده بیمه‌گر است).

۳- خسارتهای ناشی از نفوذ باران، تگرگ، برف و گل و لای از طریق پنجره باز یا راههای غیر مسدود دیگر البته اگر طوفان باعث باز شدن محفظه ها شده باشد به عهده بیمه‌گر طوفان است.



۴- خسارتهای ناشی از زلزله و انرژی هسته ای و مواد رادیواکتیو.

### بیمه زلزله

زلزله یکی از خطرهای فاجعه آمیز طبیعی است که جزو ریسکهای عام و از بیمه های غرامتی محسوب می شود. خطر زلزله در شرایط عمومی بیمه های اموال جزو استثنایات است و از ریسکهای مطلوب بیمه ای به شمار نمی آید زیرا این ریسک از جمله ریسکهایی است که تواتر آن کم، در صورتی که شدت آن، بسیار بالاست. اگر زلزله در مقیاس ریشتر بالا اتفاق بیفتد دامنه خسارت بسیار گسترده خواهد بود در حالی که شرکتهای بیمه با توجه به سرمایه و ذخایر مالی خود توان محدودی در پذیرش و نگهداری ریسک زلزله دارند. تأمین پوشش اتکایی از بیمه گران اتکایی بین المللی برای این خطر بسیار دشوار و در صورت امکان پذیر بودن، حق بیمه اتکایی آن بسیار سنگین است و برای بیمه گر صادر کننده گران تمام شود. ولی از آنجا که از نظر فنی خطر زلزله بیمه پذیر است بیمه گران به طور انتخابی آن را به منزله خطر اضافی یا تبعی به همراه یک خطر اصلی نظیر آتش سوزی، مهندسی و نظایر آن با صدور الحاقیه بیمه می کنند. در اغلب بازارهای بیمه ای نظیر ایران شرایط عمومی استاندارد برای بیمه زلزله وجود ندارد و در مورد شرایط آن بیمه گر و بیمه گذار توافق می کنند. همان طور که اشاره شد، زلزله از جمله ریسکهای طبیعی و فاجعه آمیز است.

ریسکهای طبیعی ریسکهایی هستند که بر اثر فعل و انفعالات طبیعت یا حرکات

قهری طبیعت ایجاد می شوند. خسارتهای قابل تأمین در بیمه زلزله عبارتند از :

۱- خسارتهای مستقیم- خسارتهایی هستند که بر اثر وقوع زلزله به ساختمانها

و اموال منقول وارد می شود نظیر ریزش آوار و تخریب ساختمان، شکستن

ماشین آلات و جز آن. در بیمه بیمه‌گر مسؤل پرداخت خسارتهایی است که

مستقیماً ناشی از زلزله است در صورتی که مبلغ بیمه شده تکافو بنماید.

۲- خسارت غیر مستقیم ناشی از زلزله- این نوع خسارتهای حتی از خسارتهای

خود زلزله هم بیشتر است برای مثال: بی خانمانی و از دست دادن سرپناه؛

تعطیل موسسات تولیدی بازرگانی؛ ناتوانی سازمانهای عمومی در ارائه

خدمات آب، برق، گاز، تلفن و ... ، هزینه های مورد نیاز برای تخلیه

ضایعات، منابع مالی لازم برای جایگزینی، بازسازی و تعمیر محلهای آسیب

دیده؛ منابع مالی لازم برای جایگزینی، بازسازی و تعمیراتی سازمانها،

کارخانه ها و تأسیسات دولتی و ارائه خدمات عمومی، پرداخت خسارتهای

مالی و جانی به بازماندگان یا مصدومان و مجروحان حادثه؛ منابع مالی

مورد نیاز برای معالجه و باز توانی معلولان حادثه و نظایر آن).

افزون بر خسارتهای مستقیم و غیر مستقیم ناشی از زلزله، این حادثه آثار

اجتماعی نیز در پی دارد. برای مثال: بیکاری؛ از دست دادن درآمد شخصی

خانواده؛ از دست دادن درآمد تجاری و صنعتی، تغییر مسیر بودجه های عمرانی به جای ایجاد طرحهای جدید؛ ایجاد تغییر در قیمت زمین و اموال؛ تغییر در روند رشد جمعیت در محل وقوع حادثه؛ افزایش مهاجرت؛ تغییرات اقتصادی و اجتماعی؛ افزایش حجم مالیات برای بازسازی مناطق زلزله زده؛ کاهش و از بین رفتن ناگهانی سرمایه ها و پس اندازهای شخصی و تجاری؛ مواجه شدن سازمانهای ارائه کننده خدمات عمومی با مشکلات مالی؛ و آثار مالی غیر مستقیم ناشی از وقوع زلزله. نکته حائز اهمیت در ماجرای زلزله، تراکم جمعیت و اهمیت واحدهای صنعتی و اقتصادی در مناطق زلزله خیز است. چنانچه زلزله مخربی در منطقه ای پر جمعیت با پتانسیل صنعتی بالا حادث شود تلفات جانی و مالی سنگین بر جای خواهد گذارد و از آنجا که جمعیت شهرها بیشتر صنعتی می شوند از این نظر خطر زلزله نیز افزایش می یابد. همان طور که قبلاً اشاره شد حتی بیمه خسارتهای مستقیم ناشی از زلزله با مشکلات همراه است در حالی که برای خسارتهای غیر مستقیم بیمه ای وجود ندارد و این به عهده دولت است که با برنامه ریزی جامع بتواند در صورت تحقق خطر زلزله از آثار بلند مدت آن پیشگیری کند. در کشورهای زلزله خیز بزرگ نظیر ژاپن، صندوق بیمه زلزله تحت حمایت دولت<sup>۱</sup> وجود دارد. طرح صندوق در جبران زیانهای ناشی از

---

<sup>1</sup>- pool

تحقق زلزله کارایی بیشتری از بیمه زلزله در سیستم بیمه های بازرگانی دارد زیرا صندوق فراگیر است و تمام ریسکهای هم نوع و مشابه را در این صندوق جمع می کند و حق بیمه ای متناسب از هر ریسک وصول می کند و کمبود منابع مالی آن را در صورتی که تکافو نکند دولت به عهده می گیرد. در موارد معینی می توان برای تأمین خسارتهای غیر مستقیم از بیمه عدم النفع استفاده کرد.

مبلغ بیمه شده

معمولاً بیمه زلزله به مثابه یکی از خطرهای اضافی بیمه آتش سوزی عرضه می شود ولی مبلغ بیمه شده برای زلزله ممکن است با مبلغ بیمه شده آتش سوزی فرق داشته باشد. زیرا آنچه در معرض خطر آتش سوزی است در معرض خطر زلزله قرار ندارد و خسارت ناشی از زلزله در بدترین شرایط مانند آتش سوزی، خسارت کلی به بار نمی آورد. بنابراین در مورد مبلغ بیمه شده توصیه می شود که قبلاً موضوع بررسی و سپس با توجه به شرایط، موضوع ریسک، موقعیت استقرار مورد بیمه و توان مالی بیمه گذار مبلغ بیمه تعیین شود. همانطور که بیان شد به دلیل تواتر کم و شدت زیاد زلزله نگهداری بخشی از ریسک باید با ایجاد صندوقهای تأمین انجام گیرد و این صندوقها به تدریج از نظر مالی تقوتی شوند و قدرت مالی بیشتری برای جبران خسارت وارده داشته باشند. چنین امری با استقبال بیمه گران نیز روبه روست زیرا به هر حال

نگهداری کل ریسک فاجعه آمیز در هیچ یک از بازارهای بیمه‌ای دنیا امکان پذیر نیست و مواجهه با این خطر فقط با برنامه ریزی بلند مدت و مشارکت عمومی می تواند عملی شود. بیمه‌گذار با توجه به توان و قدرت مالی خود، هم در پرداخت حق بیمه و هم مشارکت در خسارت، به تعیین مبلغ بیمه شده با توجه به ارزش جایگزینی اقدام می کند. نرخ بیمه زلزله را در ایران، شورای عالی بیمه با توجه به میزان در معرض خطر زلزله قرار داشتن نقاط مختلف جغرافیایی تصویب کرده که موسسات بیمه ملزم به رعایت آن هستند.

#### بیمه سقوط هواپیما

این بیمه را می توان همانند سایر خطرهای اضافی به بیمه نامه استاندارد آتش سوزی در مقابل پرداخت حق بیمه متناسب با ریسک اضافه کرد. تعهد بیمه‌گر، جبران خسارتهای وارده ناشی از سقوط هواپیما یا پرتاب اشیا یا قطعاتی از هواپیماست. خسارتهای ناشی از امواج صوتی هواپیماهایی که با سرعت صوت یا مافوق صوت پرواز می کنند استثناست. باید خاطر نشان شود که هرگونه خسارت آتش سوزی ناشی از سقوط هواپیما یا اشیایی از آن از جمله تعهدات بیمه‌گر آتش سوزی است و دامنه شمول پوشش بیمه سقوط هواپیما محدود به خسارتهایی است که منجر به آتش سوزی نشود. در صورتی که مالک یا بهره‌بردار هواپیما در مقابل خسارتهای وارده به اشخاص ثالث مسئولیت قانونی

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooen.com](http://www.kandooen.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

داشته باشد بیمه‌گذار برای جبران خسارت وارده حق رجوع به مالک یا بهره

بردار را دارد. اگر خسارت بیمه‌گذار را بیمه‌گر جبران کند براساس اصل

جانشینی این حق تا میزانی که خسارت پرداخت شده به بیمه‌گر منتقل می شود.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooon.com](http://www.kandooon.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

# فصل دوم

بیمهٔ حمل و نقل دریایی

## مقدمه

طبق اصول حقوقی در عین اینکه هر قرارداد تابع قواعد کلی است از قواعدی که ویژه طبیعت آن است تبعیت می کند. این قواعد ویژه قواعد تکمیلی است ولی نباید فراموش کرد که آزادی دو طرف قرارداد مصادف با قواعد حاکمی است که قانونگذار برای نظم عمومی وضع کرده است. در کنار قراردادهایی که قانونگذار معین کرده طرفین می توانند آزادانه قراردادهایی منعقد کنند که جزو قراردادهایی که قانون مشخص کرده نباشد اما خطوط کلی آن مطابق قانون باشد. قرارداد حمل و نقل که عموماً با متصدی حمل و نقل که بازرگان است منعقد می شود، دست کم در مورد یکی از دو طرف و اغلب در خصوص دو طرف جنبه بازرگانی دارد. قرارداد حمل و نقل بدین نحو تعریف می شود: قرارداد حمل و نقل قراردادی است که به موجب آن یک طرف که متصدی حمل و نقل نامیده می شود در مقابل طرف دیگر تعهد می نماید که خود او کالایی را برای او از محلی به محل دیگر در مقابل دریافت کرایه معینی حمل کند. قانون تجارت، متصدی حمل و نقل را چنین تعریف کرده است :



متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل اشیا را به عهده می

گیرد. باید توجه داشت که قرارداد حمل و نقل را به صورتی که گفته شد نباید با

قرارداد واسطه<sup>۱</sup> حمل و نقل اشتباه کرد.

قرارداد حمل و نقل

کلیات

مشخصات قرارداد حمل و نقل در دو موضوع «حمل» و «کرایه» خلاصه می

شود.

الف) حمل

منظور فرستنده از قرارداد حمل و نقل، ارسای کالایی است که به متصدی حمل

و نقل واگذار می کند. این تفاوت اصلی متصدی حمل و نقل از واسطه<sup>۱</sup> حمل و

نقل است. برای حمل، چند نکته<sup>۱</sup> اساسی ضروری است که عبارتند از: تعیین

محل بارگیری، محل باراندازی، خط سیر بین دو نقطه؛ و طرز ارسال و سرعت

حمل. خط سیر بعضی وقتها در قرارداد تعیین می شود (وسیله<sup>۱</sup> حمل قاعداً باید

تعیین شود) مثل راه آهن، جاده، کشتی، هواپیما و جز آن. مدت حمل قاعداً ذکر

می شود و در صورتی که ذکر نشود برای حمل عادی، عرف مورد عمل قرار

---

<sup>1</sup> - forwarding agent

می گیرد. به طور خلاصه قرارداد حمل عبارت است از حمل کالا، ۳ طرز ارسال و مدت متعارف برحسب وسیله حمل.

ب) کرایه حمل

قانون تجارت ما به ازای حمل را دریافت اجرت قرار داده است. قراردادهای حمل و نقل بر حسب وسیله نقلیه، طرز حمل و عبور از کشوری که کالا از آنجا فرستاده می شود به شرح + زیر طبقه بندی می شوند:

۱- حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی ( جز در مورد آبهای دریایی، حمل و نقل تابع مقررات ملی است؛ حمل و نقل از راه آبی مشمول مقررات خاصی است.

۲- حمل و نقل داخلی و بین المللی ( حمل و نقل در صورتی بین المللی است که وسیله حمل از مرزهای کشور خارج شود).

قرارداد حمل و نقل هیچ گاه از لحاظ دو طرف قرارداد مدنی نیست. به شرطی

قرارداد حمل و نقل وجود دارد که متصدی حمل و نقل حرفه ای باشد و از لحاظ

او همواره تجارتي است، اما از لحاظ فرستنده، قرارداد گاه تجاری و گاه مدنی

است. قرارداد برای فرستنده ای که عمل او تجاری است بازرگانی محسوب می

شود قراردادهایی مختلط هستند که فرستنده تاجر نباشد یا عمل او تجاری

نیست مانند اسباب کشی خانه به خانه، چنانچه قرارداد برای دو طرف قرارداد

بازرگانی باشد طبیعتاً برای گیرنده تجاری تلقی می شود. اسناد حمل گاه به

صورت قبض رسید و گاه به صورت بارنامه تدوین می شود. کیفیت هر یک از اسناد حمل بر حسب نوع حمل و نقل متفاوت است.

از آنجا که متصدی حمل و نقل معمولاً وسیله مناسبی برای بازرسی و وزن محموله ندارد هرگونه عطف به وزن محموله در بارنامه فقط به منظور تسهیل کار فرستنده است و به هیچ عنوان دلیلی علیه متصدی حمل و نقل نیست.

### قرارداد بیمه دریایی

بیمه دریایی عبارت است از عملی که یک طرف قرارداد ( بیمه‌گر) با دریافت حق بیمه از طرف دیگر ( بیمه‌گذار) تعهدی را به نفع او یا به نفع شخص ثالث قبول می کند. این تعهد در صورت وقوع خطری که در قبال آن مورد بیمه، بیمه شده است ایفا می گردد به شرط آنکه خطر مزبور به مناسبت کشتیرانی یا حمل و نقل دریایی تحقق یابد یا اینکه در جریان کشتیرانی، حمل و نقل دریایی واقع شود.

### خصوصیات قرارداد

۱- بیمه دریایی، عمل تجاری است. بیمه‌گذار در بیمه دریایی با درخواست بیمه و قبول بیمه نامه، بیمه‌گر یا صدور بیمه نامه، فعالیت تجاری می کند. بدین لحاظ رسیدگی به دعاوی مربوط به قرارداد بیمه دریایی در صلاحیت محاکم تجارت است. در سایر رشته های بیمه، قرارداد بیمه از لحاظ بیمه‌گذار مدنی است و

مشمول مقررات خاص حقوق تجارت نیست مگر اینکه بیمه‌گذار تاجر باشد و صدور بیمه نامه را به مناسبت عملیات تجاری خود درخواست کند. در قانون تجارت ایران بیمه‌گر، تاجر محسوب شده است بنابراین قرارداد بیمه از لحاظ بیمه‌گذار در صورتی عمل تجاری است که به مناسبت فعالیت تجاری او صورت گرفته باشد.

۲- قرارداد بیمه حمل و نقل نیز همانند سایر بیمه های اشیا تابع اصل غرامت است، یعنی بیمه نباید منبع درآمد و ثروت بیمه‌گذار باشد. جبران خسارت از طرف بیمه‌گر برابر است با زیانی که به بیمه‌گذار وارد شده است. بند ۱ ماده ۲۲ قانون بیمه مصوب سال ۱۳۱۶ می گوید: « در بیمه حمل و نقل خسارت بر حسب قیمت مال در مقصد حساب می شود». حداکثر تعهد بیمه‌گرهای تمام شده کالا یا بهای روز آن در مقصد است، هر کدام که کمتر باشد زیرا « قیمت مال در مقصد» نامشخص است.

باید روشن شود که منظور از قیمت مال در مقصد چیست. قیمت آن کالا در بازار مقصد یا بهایی که برای آن کالا تا وقتی که به مقصد برسد پرداخت شده است؟ یا به اصطلاح قیمت تمام شده؟ و اگر قیمت بازار در مقصد مورد نظر است کدام قیمت مطرح است؟ قیمت عمده فروشی؟ قیمت خرده فروشی؟ به اضافه کارمزد فروش؟ بدون کارمزد فروش؟ قیمتی که به دست مصرف کننده

می رسد یا قیمتی که پس از چند دست به دست شدن به خریدار می رسد؟

قیمتی که تحت تأثیر نوسانهای بازار، عرضه و تقاضا، افزایش حقوق و عوارض

گمرکی یا نرخ بندی های ارز تعیین می شود و مانند آن با فرض اینکه مبلغ بیمه

شده همه آنها را تحت پوشش قرار دهد کدام قیمت باید مبنای پرداخت خسارت

قرار گیرد؟

به موجب اصل غرامت، آن قیمتی باید ملاک پرداخت خسارت باشد که فقط

زیان بیمه گذار را بپوشاند، نه آن قیمتی که برای او ایجاد سود کند. بنابراین باید

پذیرفت که قیمت در مقصد برابر است با قیمت تمام شده کالا در مقصد. قیمت

تمام شده در واحدهای تولیدی طبق تعریف عبارت است از هزینه تولید و در

مورد کالای خریداری شده قیمت خرید به اضافه هزینه های انجام شده ( کرایه

حمل و نظایر آن). در مورد کالاهای وارداتی، بسته به مورد هزینه های گمرکی

و عوارض مختلف نیز به آن اضافه خواهد شد. در این صورت معلوم است که

هر محموله تا آن لحظه ای که دچار خسارت شده است چه میزان هزینه برای

خریدار ( بیمه گذار) در برداشته است یا به عبارت دیگر این محموله با صرف چه

مقدار هزینه به مقصد رسیده است. این مبلغ زیان بیمه گذار است.

شروع و خاتمه قرارداد

تأمین بیمه های دریایی در بدو امر فقط شامل مرحله ای از مسیر حمل می شد که کالا روی آب قرار داشت. اما نیاز صاحبان کالا، داشتن پوشش در تمامی مسیر از محل فروش یا مقصد نهایی را ایجاب می کرد. به این دلیل برای ارائه تأمین بابت آن قسمت از مسیر حمل که ریو خشکی انجام می گرفت شرط « انبار به انبار» طراحی شد. این شرط بسته به نوع وسیله حمل اصلی شکلهای متفاوتی به خود می گیرد. در پاره ای از موارد به جای شرط « انبار به انبار» از شرط «حمل» استفاده می شود. مطابق این شرط، پوشش کالای بیمه شده از لحظه ای که کالا از انبار فروشنده معین در بیمه نامه خارج می شود آغاز می گردد و در جریان حمل زمینی آن به بندر و در طی مدتی که در بندر در نوبت بارگیری قرار دارد و سپس در طول سفر دریایی و تخلیه کالا تا تحویل کالا به مرسل الیه در محل معین در بیمه نامه ادامه می یابد. پس از رسیدن کالا به بندر مقصد، محدودیت زمانی برای عملیات تخلیه و ترخیص از گمرکات در نظر گرفته می شود. چنانچه حمل به مقصد نهایی مستلزم حمل زمینی پس از تخلیه باشد یا آنکه اصولاً مقصد محموله خارج از محوطه تخلیه باشد، محدودیت زمان بلند مدت تری پس از تخلیه کامل کالا در نظر گرفته می شود. پوشش بیمه نامه با تحویل کالا به مرسل الیه در مقصد مقرر یا خاتمه مدت تعیین شده پس از تخلیه محموله، هر کدام که زودتر صورت پذیرد، خاتمه می یابد. امکان تمدید بیمه نامه

پس از انقضای مهلت مشخص در قرارداد وجود دارد. این امر مستلزم آن است که تمدید مهلت، قبل از انقضای آن از بیمه‌گر درخواست و حق بیمه اضافی مربوط به آن پرداخت شود.

بیمه نامه دریایی

قرارداد بیمه دریایی معمولاً به صورت کتبی تنظیم و بیمه نامه حمل و نقل (باربری) کالا خوانده می شود. به موجب ماده ۶ قانون بیمه، بیمه نامه حمل و نقل ممکن است بدون ذکر نام به اسم حامل تنظیم شود. بیمه نامه مبین وجود رابطه ی قراردادی بین بیمه‌گذار و بیمه‌گر است و چارچوب این روابط را مشخص می کند. با وجود تفاوت‌هایی که در ماهیت حقوقی قراردادهای بیمه باربری وجود دارد بیمه نامه عموماً از جمله اسناد ضروری در معاملات تجاری بین المللی محسوب می شود. مفاد مندرج در بیمه نامه های حمل دریایی کالا مطابق با قوانین ملی کشوری که بیمه نامه در آن صادر می شود تعیین می گردد. با وجود این، در تمامی آنها موارد زیر را می توان مشاهده کرد:

۱- نام بیمه‌گذار یا نام شخص یا مؤسسه ای که بیمه نامه به نام او و یا از طرف کسی دیگر به نام او خریداری شده است.

۲- نام بیمه‌گر یا بیمه‌گران.

۳- مورد بیمه؛ کالای ارسالی یا کالایی که قرار است ارسال شود؛ ماهیت؛ کیفیت

نوع بسته بندی و جز آن. اطلاعات مربوط به آنها.

۴- مبلغ بیمه شده.

۵- سفری که باید انجام گیرد یا مدت زمان آن و در برخی موارد هر دو با هم.

۶- نام کشتی یا سایر وسایل حمل و تاریخ شروع سفر یا آغاز ریسک.

۷- خطرهای بیمه شده یا استثنائات.

۸- نام ذی نفع بیمه نامه در صورت در رهن بودن محموله.

۹- در نهایت امکان دارد نرخ حق بیمه های توافق شده نیز در بیمه نامه درج

شود.

درباره مورد سوم باید توضیح داد که منظور از مورد بیمه، محموله ای است که

با مقاصد تجاری حمل شود و شامل اموال شخصی مسافران نمی شود برخی

محمولات، ماهیت خاصی دارند و نمی توان آنها را به شیوه های معمول پوشش

داد. احشام، مسکوکات و اشیای گرانبها، مواد منفجره و مواد مخدر (مشروط به

حمل قانونی آنها) از این جمله اند. در بیمه نامه های حمل کالا روی عرشه، به

علت در معرض خطر بودن بیشتر، کالا بیمه نمی شود، اما با اعلام موضوع به

طور مشخص به بیمه گر، وی قادر به ارزیابی خطر و ارائه نرخ مناسب خواهد

بود و در نتیجه امکان بیمه کردن آن فراهم می آید. در برخی کشورها، بیمه



گزاران موظف می شوند در مورد کالاهایی که فسادپذیرند یا امکان نشت آنها وجود دارد به طور مشخص توضیح بدهند و زمانی از این وظیفه معاف می شوند که بیمه نامه صریحاً چنین محمولاتی را نیز پوشش دهد. در کلیه موارد، مشخصات مورد بیمه باید به طور روشن در بیمه نامه قید شود تا شناسایی آن در زمان بروز خسارت یا صدمه امکانپذیر باشد. بیمه نامه های دریایی از اصل غرامت تبعیت می کنند لذا مبلغ بیمه شده باید با نفع بیمه پذیر بیمه‌گذار برابر باشد. بیشتر بیمه نامه هایی که بابت یک نوع حمل صادر می شوند، از نوع بیمه نامه های «سفرمعین» هستند و بندهای حامل و مقصد در آنها ذکر می شود، چنانچه سفرهای متعدد یا اضافی دیگری موردنظر باشد، این سفرها نیز باید در بیمه نامه مشخص شوند. «بیمه نامه های مدت دار» غالباً به دو گروه «اظهارنامه ای» یا «عمومی» تقسیم و برای تأمین هدفهای بیمه‌گذار گواهینامه هایی صادر می شوند که بخشی از اسناد حمل را تشکیل می دهند. در این مورد ذکر نام کشتی برای شناسایی محموله در وقوع حادثه ضروری است. ذکر نام کشتی از جنبه های دیگر نیز حایز اهمیت است. اولاً کیفیت کشتی و قابلیت دریانوردی بر نرخ حق بیمه مؤثر است، ثانیاً اعلام نام کشتی، بیمه‌گر را قادر می سازد تا از مجموع تعهداتی که روی کشتی پذیرفته است آگاه شود.

خطر یا ریسک

همانطور که در مبحث ریسک اشاره شد عبارت است از امر محتمل الوقوع که

پیدایش آن انحصاراً در اختیار یکی از طرفین قرارداد نیست.

مشخصات خطر :

۱- به قدر کافی اتفاق افتد.

۲- متمرکز نباشد

۳- متجانس باشد

۴- به تعداد کافی بیمه آن عرضه شود.

بیمه خطر مفروض: منظور از خطر مفروض خطری است که در زمان انعقاد

قرارداد از وقوع آن اطلاعی در دست نیست یا اگر واقع شده باشد میزان

خسارت معلوم نیست. در مقررات بیمه دریایی ، بیمه قسمتی از خطر مفروض

که از وقوع آن اطلاعی در دست نیست پذیرفته شده است.

خطرهایی که معمولاً بیمه می شوند

۱- حوادث طبیعی مانند غرق شدن کشتی، به گل نشستن کشتی، آتش سوزی،

تصادم

۲- خطرهایی که منشأ پیدایش آنها کسانی هستند که در کشتی حضور دارند،

مثل موارد زیر:

الف - به دریا انداختن کالا

هنگامی که کشتی مسیر خود را طی می کند و ممکن است با طوفان شدید و وضع نامساعد دریا مواجه شود و در معرض خطر غرق شدن قرارگیرد، فرمانده برای نجات کشتی و محمولات، چاره ای جز این نمی بیند که با به دریا ریختن قسمتی از محمولات، کشتی را سبک کند تا کشتی وضع طبیعی خود را بازیابد و به سفر خود ادامه دهد. چون هدف از این کار نجات دادن کشتی و کالا از خطر غرق شدن است، باید خسارتهای وارده بین تمام محمولات و کشتی تقسیم شود. خسارتهایی که بدین نحو بین صاحبان کالا و کشتی توزیع میشود، خسارتهای عمومی نامیده می شود.

#### ب - تغییر اجباری کشتی یا مسیر یا سفر آن

در صورتی که فرمانده کشتی ناچار شود سفر خود را تغییر دهد یا مسیری را که برای کشتی پیش بینی شده است رها کند یا محمولات را از کشتی به کشتی دیگر منتقل سازد، در تمام این موارد طبق شرایط بیمه نامه، اعتبار بیمه محفوظ می ماند و به تعهد بیمه گر دایر به جبران خسارتهای خالی وارد نمی شود.

#### پ) باراتری

از جمله خطرهای بیمه پذیر در بیمه های دریایی است. هر نوع خطا و تخطی فرمانده یا خدمه کشتی (عمدی یا بر اثر غفلت و بی احتیاطی) که به کشتی یا کالا یا هر دو زیان برساند، barratry نامیده می شود. خطای فرمانده یا کارکنان

کشتی وقتی باراتری به شمار می رود که برای ادای وظایف مربوط از آنها صادر شود. بنابراین هرگاه در انجام اموری که به دریانوردی و کشتیرانی مربوط نمی شود مرتکب خطا شوند، خطای آنها بیمه‌گر باراتری را متعهد نمی سازد. کارکنان کشتی شامل خدمه دریایی (افرادی که روی کشتی در دریا کار می‌کنند) می شود. از این رو کسانی که در استخدام مالک کشتی هستند و در خشکی کار می کنند جزو کارکنان کشتی به شمار نمی آیند و در نتیجه خطای آنها باراتری محسوب نمی شود.

#### ت) بارگیری و تخلیه کشتی

بیمه از زمانی آغاز می شود که کالا روی کشتی قرار گیرد. خطرهایی که قبل از آن متوجه کالا می شود به عهده بیمه‌گر نیست. بنابراین هرگاه هنگام بارگیری کشتی بسته ای به دریا بیفتد یا خسارت دیگری به آن وارد شود، بیمه‌گر تعهدی ندارد، مگر اینکه در بیمه نامه ذکر شده باشد که خطرهای بارگیری در شمول تعهدات بیمه‌گر است. ممکن است کالا از انبار تا انبار بیمه شده باشد، در این صورت خطرهای مربوط به بارگیری هم بیمه است. بیمه کالا وقتی پایان می یابد که تخلیه آن از کشتی انجام گرفته باشد. خطرهای مربوط به تخلیه کالا در شمار خطرهای بیمه شده است. تخلیه کشتی ممکن است مستقیماً با پهلو گرفتن کشتی در کنار اسکله صورت پذیرد یا بدواً برای سبک کردن کشتی، قسمتی از

محمولات آن با قایقهای باری تخلیه شود. در هر دو مورد جبران خسارتهایی که به کالا وارد می شود به عهده بیمه گر است.

۳- خطرهایی که منشأ پیدایش آنها کسان خارج از کشتی هستند.

الف) غارت دریایی

منظور از غارت دریایی این است که گروهی برای تصاحب کشتی و چپاول اموالی که در کشتی وجود دارد به کشتی حمله کنند. کالایی که بدین منوال غارت میشود یا خسارتهایی که بر اثر حمله غارتگران دریایی به کشتی وارد می گردد، مشمول تعهد بیمه گر نیست، مگر اینکه در این باره توافق شده باشد.

ب) دزدی

دزدی در صورتی که با قهر و غلبه توأم باشد بیمه است مگر اینکه در بیمه نامه صریحاً از خطرهای مورد تعهد بیمه گر استثنا شده باشد. در دزدی ساده که قهر و غلبه وجود ندارد، خلاف این ترتیب صادق است. بدین معنا که معمولاً بیمه نیست مگر اینکه خلاف آن تصریح شود هرگاه مسافران کشتی نیز با توسل به زور مرتکب دزدی شوند، خسارتهای ناشی از آن به عهده بیمه گر خواهد بود. دله دزدی به عهده بیمه گر نیست ولی طرفین میتوانند در مورد بیمه آن توافق کنند.

خطرهایی که معمولاً بیمه نمی شوند.

الف) تقصیر بیمه‌گذار

ب) تغییر ارادی سفر یا مسیر کشتی

پ) تأخیر در پیمودن راه

ت) عیب ذاتی

ث) خطر جنگ

خطرهایی که بیمه‌گران بیمه می‌کنند.

در حقوق بیمه دریایی انگلستان، برای خطرهایی که بیمه می‌شوند طبقه بندی

زیر پذیرفته شده است:

۱- تلف شدن واقعی تمام شیء بیمه شده : تلف شدن واقعی یا فرضی تمام

شیء بیمه شده وقتی است که شیء بیمه شده واقعاً تلف می‌شود بطوریکه از

نوعی که آن شیء بدان تعلق دارد خارج شود.

۲- تلف شدن فرضی تمام شیء بیمه شده : تلف شدن فرضی تمام شیء بیمه

شده زمانی محقق می‌شود که :

الف) شیء مورد بیمه آنچنان دچار خسارت شود که منطقاً باید از آن صرفنظر

گردد.

ب) هزینه تعمیرات از قیمت شیء خسارت دیده تجاوز کند.

۳- خسارتهای خاص (تلف و خسارت جزئی): عبارت است از خسارتهای جزئی

که بر اثر وقوع خطرهای بیمه شده به اشیای مرود بیمه وارد می شود به شرط اینکه خسارتهای مزبور جزو خسارتهای عمومی محسوب نشود.

۴- هزینه های خاص: هزینه هایی هستند که بیمه‌گذار یا به حساب او برای

حفاظت از شیء بیمه شده مصرف می کند (به استثنای هزینه های مربوط به

خسارتهای عمومی و هزینه های نجات). این هزینه ها را، بیمه‌گر تحت عنوان

هزینه های خاص یا هزینه های خسارتها می پردازد.

۵- هزینه های فوق العاده: هزینه هایی است که بیمه‌گر برای برآورد و محاسبه

خسارت متحمل می شود.

۶- هزینه های نجات: مبالغی است که نجات دهنده میتواند مطالبه و وصول کند.

۷- خسارتهای ناشی از فدا کردن اشیای بیمه شده و هزینه های مربوط به

خسارتهای عمومی: خسارتهای عمومی یا زیان همگانی به خسارتهایی اطلاق

می شود که در یک موقعیت بحرانی برای نجات کشتی و کالا و با علم و اراده

تحمل و پذیرفته می شود. خسارتهای مزبور، هم شامل ارزش اشیای فدا شده و

هم هزینه های نجات می شود.

۸- توزیع خسارتهای عمومی: خسارتهای عمومی بین کشتی و کالا و کرایه

سرشکن می شود. برای اینکه معلوم شود چه مقدار خسارت سهم کشتی و کالا

می شود، باید کارشناس ارزش آنها را مشخص کند. در صورتی که در برنامه ترتیب دیگری پیش بینی نشده باشد، مقرراتی را که برای سرشکن کردن زیان همگانی مورد عمل واقع می شود، مقررات بندر مقصد است.

۹- خطر ادعای شخص ثالث: ممکن است فرمانده یا کارکنان کشتی بیمه شده بر اثر ارتکاب خطا و اشتباه، وضعی پیش آورند که به محمولات کشتی بیمه شده یا به کشتی دیگر یا به تأسیسات بندری خسارتهایی وارد آید. این خسارتهای موجب می شود که اشخاص زیان دیده علیه مالک یا اجاره کننده کشتی (بیمه گذار) اقامه دعوی کنند. در مواردی که فرمانده یا خدمه کشتی مسئول شناخته شوند، بیمه گذار ملزم خواهد شد که خسارتهای وارده به اشخاص ثالث را جبران کند. با توجه به این امر مالک یا اجاره کننده کشتی افزون بر کشتی، خطر ادعای شخص ثالث را نیز بیمه می کند.

اشخاص ذی نفع در قرارداد بیمه حمل و نقل

این اشخاص عبارتند از :

۱- بیمه گران

۲- بیمه گذاران

- صاحبان کشتی

- صاحبان کالا



- اجاره کننده کشتی که به منظور بهره برداری از کشتی و وسایل و تجهیزات

لازم و همچنین کاپیتان و کارکنان کشتی را فراهم می کند.

- بانک می تواند بابت مبلغی که به صاحب کالا یا مالک کشتی می پردازد در

قرارداد بیمه دریایی، بیمه گذار باشد.

### ذی نفع سند بیمه

در بیمه دریایی در تمام موارد، بیمه گذار در هنگام ورود خسارت ذی نفع سند

بیمه نیست. ممکن است کالای مورد بیمه قبل از وصول به مقصد از طرف مالک

آن که دارنده سند بیمه است به فروش رسد، در این صورت اسناد مربوط به

کالا از جمله سند بیمه به خریدار منتقل می شود. با انتقال سند بیمه، خریدار از

کلیه حقوق بیمه گذار بهره مند می شود و تعهدات او را بعهده می گیرد به همین

دلیل در ماده ۶ قانون بیمه مقرر شده است: «در بیمه حمل و نقل ممکن است

بیمه نامه بدون ذکر اسم، به نام حامل تنظیم شود». در بیمه ای که به نام حامل

صادر می شود کسی که بیمه نامه را در اختیار دارد پس از اینکه اسناد خرید

کالا را احراز کرد از مزایای بیمه برخوردار می شود. بنابراین باید توجه داشت

که در بیمه نامه حامل کسی که بیمه نامه را در اختیار دارد صرفاً با در دست

داشتن بیمه نامه نمیتواند خسارت را دریافت کند بلکه باید اثبات کند که کالای

مورد بیمه به او انتقال یافته و به این اعتبار ذی نفع سند بیمه است.

## نفع بیمه پذیر در بیمه دریایی

در بیمه دریایی، بیمه‌گذار باید در هنگام انعقاد قرارداد داریا بیمه پذیر باشد یا اگر در هنگام انعقاد قرارداد، نفع بیمه پذیر نداشت انتظار به دست آوردن نفع بیمه پذیر در زمان وقوع خسارت داشته باشد، در غیر اینصورت قرارداد باطل است در بیمه های کالا، بیمه نامه معمولاً همراه با اسناد کالا از یک فرد به فرد دیگر انتقال می یابد. داشتن نفع بیمه پذیر از اصول اساسی بیمه از جمله بیمه دریایی است. قانون بیمه دریایی انگلستان مصوب سال ۱۹۰۶ نفع بیمه پذیر را چنین تعریف کرده است: «براساس این قانون، هر شخصی که منافی در سفر دریایی داشته باشد دارای نفع بیمه پذیر است. به ویژه شخصی در سفر دریایی دارای منافع است که به نوعی در رابطه حقوقی با رابطه منصفانه دیگری با سفر دریایی یا با مورد بیمه‌ای که در معرض خطر است باشد که به موجب آن رابطه ممکن است در نتیجه سالم و به موقع رسیدن مورد بیمه به مقصد سود ببرد یا از فقدان و آسیب آن متضرر یا به مناسبت آن مسئول واقع شود». مورد بیمه در بیمه حمل و نقل، محموله است که آن را «نفع محموله» می گویند. در خصوص کشتی، مورد بیمه بدنه و ماشین آلات است که نفع بدنه خوانده می شود. بنابراین نفع بیمه پذیر در حمل و نقل دریایی به «نفع بیمه پذیر کالا» و «نفع بیمه پذیر بدنه کشتی» تقسیم می شود. نفع بیمه پذیر کالا شامل انواع منافع

مربوط به حمل کالاست و در مورد کشتی شامل انواع منافع مربوط به کشتی است.

منافع کالا: مالک کالا در چنان وضعیت حقوقی با محموله قرار دارد که در نتیجه آن ممکن است از سالم و به موقع رسیدن محموله سود ببرد یا به سبب فقدان و آسیب رسیدن به کالا یا توقیف آن متضرر شود. بنابراین مالک، نفعی از کالا دارد و این نفع تا زمانی که وی مالک است برقرار؛ حتی هنگامی که کالا وثیقه وام است این نفع بیمه پذیر وجود دارد. در مورد وثیقه وام میزان نفع بیمه‌گذار معادل همان مبلغی است که برای کالا پرداخته به اضافه بهره متعلق.

هزینه حمل و نقل: هنگامی که مالک کالایی آن را می‌فروشد باید هزینه حمل آن را تا مقصد بیمه‌گذار بپردازد. به این هزینه، «هزینه کرایه» می‌گویند و در بیشتر موارد این کرایه را مالک کالا (خریدار) پیش پرداخت می‌کند و حتی اگر محموله به مقصد نرسد برگشت پذیر نیست. بنابراین هنگامی که کرایه پیش پرداخت شده برگشت پذیر نباشد، مالک کالا در مورد کرایه هم نفع بیمه پذیر دارد.

هزینه بیمه: بیمه‌گذار هنگام انعقاد قرارداد بیمه محموله حق بیمه را می‌پردازد. چنانچه کالا از بین برود وی نمی‌تواند حق بیمه خود را تحصیل نماید. اما چنانچه کالا از بین نرود، حق بیمه پرداختی را نیز در قیمت فروش منظور می‌

کند. بنابراین باید توجه داشت که چنانکه کالا از دست برود، این حق بیمه هم از کف خواهد رفت و با توجه به همین موضوع بیمه‌گذار در خصوص حق بیمه پرداختی نفع بیمه پذیر دارد.

سود مورد انتظار: فروشندۀ کالا انتظار دارد که از طریق فروش کالا سودی کسب کند و این سود در قیمت فروش مستتر است. حال چنانچه کالا به مقصد نرسد، فروشندۀ سود خود را نیز از دست داده است. با این حساب در مورد سود منتظره نفع بیمه پذیر دارد.

مالکیت جزئی: هنگامی که بخشی از کالا در اختیار مالک باشد نفع بیمه پذیر وی هم محدود به همان بخشی است که مالکیت آن را دارد؛ هزینه‌ها و سود نیز متعلق به همان بخش خواهد بود.

نفع الغاپذیر (قابل فسخ): تا زمانی که کالا به خریدار انتقال نیافته، فروشندۀ کالا نفع بیمه پذیر دارد اما این انتقال ممکن است بعد از آغاز سفر تحقق یابد که در این هنگام نفع فروشندۀ هم خاتمه می‌یابد. این گونه نفع بیمه پذیر را که ممکن است در جریان سفر به دلایلی غیر از خطرهای دریا زایل شود منافع الغاپذیر می‌نامند. چنانچه نفع بیمه پذیر در جریان مدت بیمه نامه خاتمه یابد، هیچگونه حق بیمه‌ای برگشت داده نخواهد شد.

نفع اتفاقی : هنگامی که مالکیت از فروشنده به خریدار منتقل می شود نفع فروشنده پایان می یابد و نفع خریدار آغاز می شود. گاهی اوقات در قراردادهای فروش کالا شرایطی پیش بینی شده است که به خریدار حق می دهد به علت تأخیر در تحویل کالا یا دلایلی دیگر کالا را رد کند. چنانچه خریدار این حق را به مورد اجرا گذارد نفع خریدار خاتمه می یابد و به نفع فروشنده مبدل می گردد. اینگونه نفع را که به طور اتفاقی در جریان سفر حادث می شود نفع اتفاقی می نامند.

گرو گذاشتن کشتی و کرایه حمل یا گرو گذاشتن محموله کشتی برای تهیه هزینه سفر: اگر در طول سفر، فرمانده کشتی برای تکمیل سفر دریایی به وام نیاز داشته باشد، برای به دست آوردن پول ناگزیر است که کشتی، کرایه حمل و حتی کالا را براساس اسناد وام دریایی، وثیقه وام قرار دهد؛ یا ممکن است که کالا را به تنهایی وثیقه وام قرار دهد. حال چنانچه وثیقه از بین برود وام هم از بین می رود، بنابراین در سر دریایی، وام دهنده هم به نسبت وامی که داده است نفع بیمه پذیر دارد (البته امروزه این اوضاع و احوال منسوخ گشته و تقریباً به دست فراموشی سپرده شده است. این روزها اگر فرمانده به پول نیاز داشته باشد بی درنگ به سراغ وسایل ارتباطی پیشرفته می رود و مالک را خبر می کند و مالک هم امکانات لازم را در اختیار وی قرار می دهد).

هزینه ارسال کالا: ممکن است به موجب شرط پیش بینی شده در قرارداد حمل، به حمل کننده اختیار داده شده باشد در شرایطی که بنابر دلایلی تخلیه کالا در بند مقصد امکانپذیر نیست آن را در بندری قبل از بندر مقصد تخلیه کند یا اینکه محمولات را به بندری دورتر از بندر مقصد حمل و در آنجا تخلیه نماید. چنانچه حمل کننده این حق را اعمال نماید مالک کالا باید با هزینه خود کالا را به مقصد اصلی حمل کند. در بیمه نامه اصلی، اینگونه هزینه ها قابل تأمین نیست ولی مالک کالا در مورد چنین هزینه ای نفع بیمه پذیر دارد و میتواند آن را بیمه کند.

کارمزد: نماینده مالک کالا که انتظار دارد با رسیدن محموله به مقصد، کارمزدی بابت خدمات خود دریافت دارد، در زمینه کارمزد مورد انتظار خویش دارای نفع بیمه پذیر است.

مسئولیت: شرط مسئول واقع شدن این است که شخص تا حدودی مرتکب غفلت شده باشد و از آنجا که کالا در حین حمل، به موجب قرارداد حمل تحت مراقبت حمل کننده است لذا هرگونه مسئولیت مربوط به کالا در زمره تعهدات حمل کننده قرار می گیرد. ممکن است صاحب کالای خطرناک در مقابل حمل کننده مسؤول واقع شود اما این مسئولیت، مسئولیتی قراردادی است و معمولاً موضوع بیمه دریایی واقع می شود.

حمل محمولات گرانبها : این محمولات کالاهایی نظیر شمش طلا، سایر فلزات گرانبها، سنگهای گران قیمت، اوراق قرضه، اوراق سهام و پول ( اعم از سکه و اسکناس و جز آن) را شامل می شود. البته آثار هنری و وسایل چینی گرانبها جزو این محمولات نیست.

منافع بدنه کشتی : مالک کشتی دارای نفع بیمه پذیر است که بدنه و ماشین آلات را در بر می گیرد و ممکن است شامل دستگاههای سرد کننده هم بشود.  
مالکیت جزئی: شریک کشتی در مورد بخشی از کشتی که در مالکیت اوست نفع بیمه پذیر دارد.

هزینه بیمه : مالک کشتی معمولاً کشتی خود را برای مدت ۱۲۳ ماه بیمه می کند و حق بیمه آن را هنگام عقد قرارداد بیمه می پردازد. مالک این هزینه را در نرخ کرایه خود منظور می کند و از این طریق در طول ۱۲ ماه هزینه یاد شده را با کرایه ای که به دست می آورد جبران می نماید. چنانچه در طول مدت یاد شده کشتی از بین برود در آمد کرایه هم از بین خواهد رفت و بدین ترتیب مالک کشتی حق بیمه باقیمانده دوره ۱۲ ماهه را از دست می دهد. با توجه به اینکه ممکن است مالک کشتی حق بیمه را به طریقی که ذکر شد از دست بدهد، در مورد آن دارای نفع بیمه پذیر است و نمی تواند آن را بیمه کند.

منافع اجاره کننده کشتی: هرگاه شخصی بخواهد از ظرفیت کامل کشتی، خواه برای سفر یا برای مدت زمان مشخصی، استفاده کند معمولاً به انعقاد قرارداد اجاره (اجاره برای سفر یا اجاره برای مدت زمان معین) اقدام می نماید. حتی ممکن است نامبرده به انعقاد قرارداد اجاره کشتی به صورت «لخت» مبادرت ورزد که در این حالت فقط کشتی را اجاره کرده است. به موجب قراردادهای عادی اجاره، طبیعتاً اجاره کننده حق خواهد داشت کالای خود را با آن کشتی حمل کند اما هیچ گونه حق مالکیت یا نظارت بر کشتی ندارد، بنابراین هیچ گونه نفع بیمه پذیر نخواهد داشت. در حالی که اجاره کننده به موجب قرارداد اجاره لخت، ذخایر سوخت، فرمانده و خدمه کشتی را تدارک می بیند، بر کشتی نظارت دارد و آن را به تصرف خویش در می آورد. در اینگونه موارد، اجاره کننده تا حدود مسوولیت خویش در زمینه خسارت یا زیان وارده به کشتی دارای نفع بیمه پذیر است ( امروزه این نوع قرارداد اجاره کمتر متداول است).

هزینه های اجاره کننده : در حالی که اجاره کننده مال الاجاره را پیش پرداخت کرده ممکن است شرطی در قرارداد اجاره پیش بینی نماید که به موجب آن هرگاه خسارتی واقع شود یا کشتی از بین برود هیچ بخشی از مال الاجاره برگشت پذیر نباشد. شق دیگر این مسأله هنگامی است که اجاره کننده وجوهی پیش پرداخت نکرده، اما موافقت کرده است که مبلغ مشخص روزانه ای برای



مدت اجاره بپردازد. در هر دو حالت اجاره کننده در خصوص وجوهی که پرداخت کرده یا باید بپردازد، نفع بیمه پذیر دارد.

کرایه : هنگامی که کالایی حمل می شود ارسال کننده کالا کرایه حمل را پیش پرداخت می کند که آن را « کرایه پیش پرداخت شده» می نامند. این کرایه به طور کلی برگشت پذیر نیست بنابراین نفع بیمه پذیر آن هم به صاحب کالا انتقال یافته است. در مواردی خاص کرایه کالای فله در مقصد و بر مبنای میزان کالای تخلیه شده از کشتی پرداخت می شود. در این حالت تا زمانی که کالا از کشتی تخلیه نشده است کرایه پرداخت نمی شود. حال چنانچه کالایی قبل از تخلیه از بین برود، مالک کشتی کرایه کالا را از دست خواهد داد. بنابراین نامبرده در مورد این کرایه دارای نفع بیمه پذیر است. از آنجا که خطر از دست دادن کرایه حمل به ندرت متوجه مالک کشتی است، غالب مالکان کشتی قراردادهای بیمه جداگانه ای برای مدت ۱۲ ماه و با شرایط خسارت کلی منعقد می کنند. در صورتیکه خسارت کلی بروز کند این بیمه نامه مبلغی اضافه بر وجوه حاصل از بیمه نامه بدنه را تأمین خواهد کرد.

مخارج : در مسیر سفر، فرمانده کشتی ممکن است تشخیص دهد که برای تهیه وسایل سفر لازم است نقداً هزینه هایی صرف کند. اینگونه هزینه ها را «مخارج» می نامند. مالک کشتی در خصوص اینگونه مخارج، مشروط بر اینکه با کرایه

جمع شوند، دارای نفع بیمه پذیر است و مالک کشتی تمایل دارد که اینگونه هزینه ها را در بیمه نامه منظور کند تا در صورت وقوع حادثه افزوده بر ارزش کشتی (بدنه و ماشین الات) این مبالغ را نیز به دست آورد.

منافع مرتهن: مالک کشتی برای بدست آوردن وجه لازم برای ادامه فعالیتش ممکن است کشتی خود را به رهن بگذارد. چنین مالکی نفع بیمه پذیر خود را از دست نمی دهد گر چه کشتی او وثیقه وام باشد. رهن یا وام دهنده نیز در زمینه وام پرداختی و هزینه هایی که متحمل شده دارای نفع بیمه پذیر است.

مسئولیت قراردادی: مالک کشتی که به طریقی غیر از قرارداد اجاره کشتی به حمل کالای دیگران اقدام کند حمل کننده نامیده می شود. وی با مالکان محموله وارد قرارداد می شود و قطعاً از این طریق در مقابل مالکان محموله در مقابل زیانهایی که در طول تصدی او به محموله وارد آید مسئول واقع خواهد شد. حمل کننده برای زیانهایی که به کالا وارد میشود مسئول قراردادی محسوب می شود و این مسئولیت نوعی نفع بیمه پذیر است که معمولاً مالکان کشتی آن را از طریق باشگاههای حمایت و تأمین (پی اند آی)<sup>۱</sup> که در آن عضویت دارند بیمه می کنند.

<sup>1</sup> - Protection and indemnity clubs (P \* I)

مسئولیت شخص ثالث : هر قراردادی دو طرف دارد و اشخاص دیگر خارج از قرارداد، شخص ثالث محسوب می شوند. مسئولیت هر یک از طرفین قرارداد را در مقابل طرف دیگر مسئولیت قراردادی و مسئولیت در مقابل شخص خارج از قرارداد را مسئولیت شخص ثالث می نامند. مواردی است که ممکن است مالک کشتی در مقابل اشخاص ثالث مسئول واقع شود. در کلیه این موارد نامبرده دارای نفع بیمه پذیر است. تنها مشکل مسئولیت در قبال شخص ثالث که در بیمه نامه های عادی دریایی بیمه پذیر است، مسئولیت ناشی از تصادم است. در عمل در کلیه بیمه نامه های بدنه کشتی شرطی گنجانده شده است که به موجب آن مسئولیت ناشی از تصادم دارای پوشش بیمه است. دیگر مسئولیتها در مقابل شخص ثالث عبارتند از فوت، صدمه بدنی، زیان به لنگرهاها و باراندازها، اسکله ها و موج شکن ها، مسئولیت قانونی برداشتن بقایای کشتی شکسته و تجاوز به حقوق متصدیان بندری و دیگران در بیمه نامه های عادی کشتی بیمه نیست و معمولاً مالکان کشتی این قبیل مسئولیتها را نزد باشگاههای حمایت و تأمین می کنند.

#### قرارداد بیمه حمل و نقل کالا

بیمه حمل و نقل کالا پوششی است که بیمه گر در مقابل دریافت حق بیمه متناسب با پوشش بیمه ای از بیمه گذار، تعهد می کند که چنانچه کالای مورد بیمه

در جریان حمل و جابه جایی از مبدأ به مقصد مندرج در بیمه نامه و به علت وقوع یکی از خطرهای مندرج در بیمه نامه تلف یا دچار خسارت شود یا بیمه گذار براساس قوانین و مقررات بین المللی متحمل پرداخت هزینه هایی گردد، زیان وارده به کالا را جبران کند و هزینه ها را هم بپردازد. البته علاوه بر پوششهای گفته شده، در بعضی از موارد زیان و خسارتهای وارده به اشخاص ثالث هم تحت پوشش این بیمه نامه قرار می گیرد. حمل و نقل و جابه جایی کالا با وسای حمل و نقل مختلف مانند کشتی، هواپیما، کامیون و قطار انجام می پذیرد. به همین دلیل، بیمه حمل و نقل کالا به سه بخش عمده و اساسی بیمه حمل و نقل دریایی، بیمه حمل و نقل زمینی و بیمه حمل و نقل هوایی تقسیم می شود. در این بخش به تفصیل درباره بیمه حمل و نقل دریایی بحث خواهد شد و دو دیگر در جای خود خواهد آمد.

در بسیاری مواقع اجازه استفاده از وسایل مختلف حمل کالا در بیمه نامه داده می شود و در نتیجه کالا با کشتی، کامیون و قطار و احتمالاً با هواپیما حمل می شود و به همین دلیل اینگونه بیمه نامه ها مورد تقاضای متصدیان حمل و نقل است زیرا آزادی عمل بیشتری در اختیار آنها قرار می دهد. بنابراین چنانچه کالا تمام مسیر حمل را با یک وسیله طی کند، بیمه نامه نیز بر همان اساس صادر می شود.

در ایران شرکتهای بیمه به طور معمول، بیمه نامه‌های حمل و نقل دریایی خود را براساس شرایط بیمه نامه های « انستیتوی بیمه‌گران لندن » صادر می کنند. به عبارت دیگر، صنعت بیمه کشور پذیرای اصول و مقررات یکنواخت بازارهای بیمه جهانی شده است تا داد و ستد اتکایی هم در این زمینه تسهیل شود. کالای خریداری شده بدون در نظر گرفتن نحوه خرید آن بیمه می شود. در بیمه نامه حمل و نقل دریایی، بیمه‌گر تعهدات خود را در قبال بیمه‌گذار به روشنی در بیمه نامه تصریح و استثنایات را مشخص می کند. قبل از ورود به بحث درباره انواع بیمه نامه های حمل و نقل لازم است این مسأله توضیح داده شود که بیمه بدنه کشتی، خسارت همگانی، هزینه های نجات، عدم تحویل کالا و خطر جنگ در طبقه بندی بیمه های دریایی قرار می گیرند.

#### ۱- بیمه بدنه کشتی

کشتیهای بازرگانی که بین بندرهای مختلف جهان در حال رفت و آمد هستند و برای حمل و نقل کالا مورد استفاده قرار می گیرند، کشتیهای بازرگانی نامیده می شوند. این شناورها را که برای حمل کالاهای متفاوت، ارزان ترین وسیله جابه جایی کالا شناخته شده اند شرکتهای بیمه تحت پوشش قرار می دهند. راحتی و ارزانی حمل کالا با شناورها و استفاده از آبراههای بین المللی و کاربرد کشتیها با تناژهای متفاوت، استفاده از وسایل نقلیه آبی را متداول

ساخته به طوری که دست اندرکاران و متصدیان اهمیت بسیاری برای این شیوه  
حمل و نقل قایلند.

در بیمه بدنه کشتی، بیمه‌گر باید عوامل متعدد و مهمی را در نظر گیرد. نوع بیمه  
نامه ممکن است به صورت زمانی (برای مدت معینی) یا برای یک سفر صادر  
شود. کشتیهای بازرگانی گونه های 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، مسافربری، کالای فله (گندم،  
جو، ذرت، برنج) و کشتیهای مخصوص حمل کانتینر در دریاها و آبراهها به کار  
جابه جایی است فقط بدنه کشتی بیمه شود و یا اینکه تجهیزات و ماشین آلات  
کشتی هم تحت پوشش در آید. اگر ماشین آلات و تجهیزا در درون کشتی قرار  
داشته باشند پوشش بیمه‌ای دارند، اما اگر برای تعویض یا تعمیر به ساحل برده  
شوند و خسارت ببینند، نمی توان از پوشش بیمه‌ای برای جبران خسارت  
استفاده کرد. در بیمه نامه می توان یک ناوگان تجاری را تحت پوشش یک بیمه  
نامه قرار داد یا اینکه شناورها را به صورت انفرادی بیمه کرد. بیمه نامه هایی  
که به صورت جمعی ارائه می شوند مزیت‌های خاصی دارند که از آن جمله می  
توان به کشتیهای قدیمی اشاره کرد که در یک ناوگان و در کنار کشتیهای نو با  
همان نرخ، بیمه می شوند.

خطرهای تحت پوشش: شناورها را می توان در مقابل خطرهای متعدد بیمه کرد که عبارتند از: خطر آتش سوزی، غرق، به گل نشستن، انفجار دیگهای بخار و ماشینهای محرکه، تصادم شناور با شناور دیگر یا هرگونه شیء متحرک دیگر، تصادم با اسکله و صخره ها، طوفان، آتش گرفتن خود به خودی محمولات، خطرهای هسته ای و پرتوهای یون زا (مشروط به اینکه جزو محمولات یا ماشین آلات شناور نباشد)، برخورد شناور با مین دریایی، راکت، موشک، سقوط هواپیما، و همچنین اشتباهات ناخدای کشتی، خدمه و اجاره کنندگان کشتی. خسارتهای ناشی از عمد بیمه گزار پوشش بیمه ای ندارد. خسارتهای ناشی از بارگیری و تخلیه کالا یا بر اثر ورود و خروج شناور از « حوضچه های تعمیرات» بندرها و همچنین خطرهای ناشی از جنگ را می توان با پرداخت اضافه نرخ مربوط تحت پوشش بیمه ای قرار داد.

عوامل مؤثر در تعیین نرخ حق بیمه: بیمه گر در زمان صدور پوشش بیمه ای، نرخ خود را با در نظر گرفتن سال ساخت کشتی، درجه و نوع طبقه بندی آن، ظرفیت و تناژ شناور، نوع ساخت و قوه محرکه و پرچمی که تحت آن به ثبت رسیده محاسبه می کند. حمل و نقل کالاهایی که ممکن است در زمان و فصل خاصی تولید حریق می کند. یکی از عوامل افزایش نرخ اینگونه شناورها به شمار می رود.

## ۲- خسارت همگانی

خسارت یا زیان همگانی اختصاص به حمل و جابه جایی کالا در دریا دارد. خسارت همگانی به آن دسته از خسارتهایی گفته می شود که ناخدای کشتی طبق اختیاراتی که به او تفویض شده است برای نجات کالا و کشتی یا هر دو قسمتی از کالا یا ابزار و ادوات و متعلقات کشتی را به دریا می ریزد. در این حالت خسارتهای وارده نه تنها بر عهده صاحبان کالایی که کالای شان به دریا ریخته شده یا مالک کشتی است، بلکه خسارت بین کلیه افرادی که به نحوی در آن سفر دریایی ذی نفع هستند تقسیم می شود و هر یک باید به تناسب ارزش کالا یا کشتی خود سهمی از خسارت را پرداخت کنند.

زمان پیدایش خسارت همگانی چندان مشخص نیست ولی همگان براین عقیده اند که دریانوردان اولیه با اینگونه خسارتهای آشنایی داشته اند؛ از همان ابتدا صاحبان کالا به این نتیجه رسیده بودند که برای پیشگیری از خطرهای دریا، باید با هماهنگی کامل ادای وظیفه کنند. لذا به ناخدایان کشتیهای تجارتي اختیار داده شده بود که در زمان بروز خطر اقدامهای لازم را برای نجات کشتی یا کالا انجام دهند، حتی اگر منجر به فدا کردن بخشی از محموله کشتی شود. نخستین



بار این رسم در جزیره «رودس» به صورت قانون پذیرفته شد.<sup>۱</sup> این قانون

مقرر می داشت که اگر ناخدای کشتی برای سبک کردن آن، کالایی را به دریا

بریزد، کلیه صاحبان کالا باید آنچه را برای حفظ دیگر کالاها فدا شده است

جبران کنند. به طور کلی، می توان چنین نتیجه گرفت که خسارتهای همگانی

شامل پرداخت هزینه ها و فدا کردن کالا به شرح زیر خواهد بود:

- خسارتهایی که به ماشین آلات یا قطعات مکانیکی برای نجات عمومی و بر اثر

فدا کردن به کشتی ایجاد شده است.

- سبک کردن کالای رو و زیر عرشه کشتی برای نجات کشتی و کالا.

- خسارتهای ناشی از کاربرد وسایل آتش نشانی از قبیل آب و پودر کف.

- تخلیه و بارگیری کالای مورد بیمه در بندر پناه یا در مواقعی که کشتی به گل

نشسته است.

- هزینه هایی که برای شناور ساختن کشتی به گل نشسته صرف می شود.

- هزینه هایی که برای ورود کشتی به بندر پناه برای تعمیرات مورد نیاز

پرداخت می شود.

- هزینه های تخلیه و بارگیری کالا در بندر پناه.

### ۳- هزینه های نجات

هزینه های نجات هزینه هایی است که برای 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 مالکان کشتی یا صاحبان کالا از پرداخت هزینه های نجات سرباز زنند، منجی حق توقیف کشتی و کالا را دارد. در تعیین هزینه های نجات، معمولاً دادگاه یا داوران منتخب با در نظر گرفتن دشواری عملیات نجات و خطرهایی که نجات دهندگان را تهدید می کرده میزان هزینه نجات را تعیین می کنند.

عوامل زیر در تعیین هزینه نجات نقش عمده و اساسی دارند:

- تعداد افرادی که کار نجات را انجام می دهند.
- انرژی و مهارتهایی که در نجات کشتی و کالا مورد استفاده قرار می گیرد.
- ارزش دستگاهها و تجهیزاتی که برای نجات کشتی و کالای آن مورد استفاده قرار می گیرد و میزان خطری که این دستگاهها را تهدید می کند.

- ارزش کالایی که گروه نجا از خطر می رهان ( ارزش کالا، کشتی، سوخت،

کرایه<sup>۱</sup>).

- ارزیابی خطری که نجات دهندگان، کالا و کشتی را از آن نجات می دهند.

۴- عدم تحویل کالا

اصولاً عدم تحویل به وضعیتی گفته می شود که کالای مورد بیمه یا قسمتی از آن در جریان حمل و به دلیل نامعلومی مفقود شده باشد و بیمه‌گذار از دریافت کالای خود محروم شود. به همین دلیل چنانچه عدم تحویل کالا مشخص باشد ( برای مثال، کالا غرق شده یا به سرقت رفته باشد)، این خسارت عدم تحویل تلقی نمی شود و بیمه‌گذار می تواند خسارت وارده را تحت عنوان خطری که واقع شده و معین و مشخص هم هست مطالبه کند. در صورتی که کالای تحویل شده به بیمه‌گذار از لحاظ 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 به نام خسارت «کسری» نامیده می شود و اگر بیمه‌گذار وجهی بابت عدم تحویل کالای خود از شرکتهای کشتیرانی یا متصدیان حمل دریافت کرده باشد، بیمه‌گر محق است آنچه را بابت خسارت عدم تحویل به بیمه‌گذار پرداخته مسترد دارد. باید اضافه کرد که تعهد شرکتهای

<sup>1</sup> - banker value

کشتیرانی و متصدیان حمل، براساس شرایط مندرج دربارنامه بسیار محدود و  
بین ۲۰۰ تا ۵۰۰ دلار برای هر بسته است.

#### ۵- پوشش خطر جنگ

در تمامی قوانین و مقررات بیمه‌ای کشورها به صراحت بیان شده که جبران خسارتهای ناشی از جنگ، خارج از شمول تعهدات بیمه‌گر است، مگر اینکه بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار، برخلاف آن توافقی به عمل آمده باشد. استثنای خطر جنگ و تعهد نداشتن بیمه‌گر در جبران خسارت، سوابق طولانی دارد. در زمان جنگ بین الملل اول، خسارتهای وارده به شناورها و محمولات آنها که به علت جنگ یا ناوگان دشمن یا مین گذاری در دریاها ایجاد شده بود باعث شد که بیمه‌گران خسارتهای زیادی متحمل شوند. در نتیجه دولتهای اروپایی ناگزیر در امر بیمه حمل و نقل زمان جنگ مداخله کردند و ضمن حمایت ناوگانهای تجاری با ناوگانهای جنگی خویش، 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 خسارت وارده توافقی بین دو طرف قرارداد ( بیمه‌گر و بیمه‌گذار) صورت پذیرفته باشد، خسارتی که منشأ و عامل آن جنگ، شورش، آشوب یا بلوا باشد در تعهد بیمه‌گر نخواهد بود. در گذشته بیمه خطرهای جنگ جزء جدایی ناپذیر بیمه نامه های حمل و نقل دریایی بوده است حال آنکه امروزه در بازارهای بیمه

جهان، بیمه‌گران خطر جنگ را با شرایط مخصوص جنگ روی آب<sup>۱</sup> به بیمه نامه های حمل و نقل ضمیمه می کنند.

(۱) خطرهای تحت پوشش شرایط جنگ : مهمترین خطرهایی که بیمه‌گر در

زمینه خطر جنگ پوشش می دهد به طور خلاصه عبارت است از :

- هرگونه خسارتی که از عملیات جنگی یا شبه جنگی پدید آمده باشد.

- خسارتهای ناشی از جنگلهای داخلی، انقلاب، شورش، قیام، یا زد و خوردهای

ناشی از آنها یا هر نوع عمل خصمانه ای که علیه یک قدرت متحارب دیگر

صورت پذیرد.

- خسارتهای ناشی از مینها، اژدرها، بمبها یا سایر سلاحهای جنگی عمل نکرده سرگردان.

- زیان همگانی و هزینه های نجات مربوط به پیشگیری از خسارت یا جلوگیری

از خسارت خطرهای مورد بیمه فوق که براساس قوانین حمل یا عرف و قوانین

حاکم تعدیل و تعیین شده باشد.

(۲) استثنایات : بیمه‌گر زمان ارائه پوشش جنگ، متعهد جبران خسارتهای زیر

نیست:

<sup>1</sup> - water borne agreement

- از بین رفتن، تلف شدن و ایجاد خسارت، هزینه های ناشی از عمل نادرست

بیمه‌گذار یا عمل عمدی وی.

- نشت عادی، کم شدن وزن یا فرسودگی عادی مورد بیمه.

- خسارتهای وارده قبل از بارگیری کالا در کشتی اقیانوس پیما یا شناور.

- خسارتهایی که بعد از گذشت ۱۵ روز از نیمه شب روز ورود کشتی اقیانس

پیما به بندر بین راه یا بندر ترانزیت ایجاد شده است.

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

- خسارتهای ناشی از تلف شدن یا آسیب دیدگی کالا یا هزینه های ناشی از

اعصار یا قصور در ایفای تعهدات مالی مالکان کشتی، اجاره کنندگان، متصدیان

یا مدیران.

- هزینه های نجات کالای مورد بیمه که غرق شده و براساس مقررات خسارت

همگانی باید پرداخت شود و بیمه‌گر طبق مقررات یوک-آنتورپ<sup>۱</sup> تعهدات خود

را می پردازد، مشروط بر اینکه تعهدات مغایرتی با شرایط بیمه نامه جنگی و

قوانین حمل و نقل نداشته باشد.

- خسارتهای ناشی از عملیات افرادی که برای کسب قدرت به براندازی حکومت اقدام می کنند.

(۳) نرخ پوشش جنگ : اصولاً خطر جنگ در بیمه باربری کالا جزو 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 را « کمیته نرخ گذاری خطر جنگی لندن»، هم در مورد بدنه و هم در مورد کالا تعیین و اعلام می کند که نوسان این نرخ معمولاً به شدت درگیری در مناطق جنگی و تعداد هدفهایی دارد که نیروی متخاصم مورد اصابت قرار داده است.

بیمه نامه های حمل کالا

برای حمل کالا در بازارهای بیمه ای به منظور تسهیل در ارائه خدمات مناسب به بیمه گران و بیمه گذاران و صرفه جویی در وقت و انرژی، روشهایی به طرفین عرضه می شود. مطابق روشهای مورد نظر بیمه گذار، صادر کننده، وارد کننده یا بازرگان می توانند مطمئن باشند که کلیه محصولات ارسالی، دریافتی یا بخش معینی از فعالیتهای تجاری آنها همواره تحت پوشش بیمه ای قرار دارد. این روشها عبارتند از :

۱- بیمه نامه های شناور

۲- قراردادهای عمومی (باز)

۳- بیمه نامه های جمعی

در بیمه نامه های شناور، یک مبلغ بیمه کلی مورد توافق قرار گرفته و براساس آن، مورد بیمه‌ای که حمل آن به دفعات انجام خواهد گرفت تحت پوشش بیمه‌گر قرار می گیرد. در این بیمه نامه ها اولاً هر نوبت حمل باید قبلاً به اطلاع بیمه‌گر برسد و ثانیاً با انجام گرفتن آن، مبلغ بیمه مذکور در قرارداد به میزان ارزش مورد بیمه حمل شده کاهش می یابد. این عمل تا آنجا ادامه پیدا می کند که ارزش محمولات حمل شده برابر مبلغ توافق شده گردد و به عبارتی قرارداد خاتمه یابد. حق بیمه با توجه به کل مبلغ توافق شده محاسبه و پیش پرداخت می شود. در کلبه بیمه نامه های شناور موارد زیر تصریح می شود:

- محدودیت میزان حمل در هر نوبت حمل.

- تبعیت بیمه نامه از شرط طبقه بندی کشتیها، بنابه این شرط اگر کشتی خیلی قدیمی باشد یا اصولاً طبقه بندی نشده باشد حق بیمه اضافی دریافت می شود.

- تبعیت بیمه نامه از شرط مکان که به موجب آن تعهد بیمه‌گر بابت کالایی که در انتظار حمل است محدود می شود.

- استفاده از جدول نرخهای متناسب با انواع مختلف محمولات.



در صورت لزوم برای هر نوبت حمل، گواهی بیمه نیز می توان صادر کرد. این گواهیها از لحاظ امور بانکی و کلیه مراحل تجاری معتبرند لیکن مفهوم مطلق حقوقی نمی تواند جایگزین بیمه نامه اصلی شود. امروزه استفاده از قراردادهای عمومی به لحاظ برتری که بر بیمه نامه های شناور دارند عمومیت بیشتری یافته است. معمولاً خرید بیمه نامه های مجزا برای هر نوبت حمل یا تجدید بیمه نامه های شناور در زمان انقضای مدت آنها برای بازرگانی کار راحتی نیست. در بیمه نامه های شناور که یک مبلغ بیمه کلی در اول قرارداد ملاک قرار می گیرد، پیش دریافت کل حق بیمه در بدو امر و تعدیل بعدی آن موجب بروز مشکلاتی برای بیمه گزار خواهد شد. قراردادهای عمومی یا برای ۱۲ ماه منعقد می شوند و سپس سالیانه تمدید می گردند یا آنکه تاریخ انقضای برای آن در نظر نمی گیرند. در این پوششها می توان جدولی از نرخهای بیمه متناسب با انواع محمولات گنجانند. در عین حال این امکان وجود دارد که نرخهای تعیین شده در طی سال تکافو نکند و بدین لحاظ شرط فسخ نیز در قرارداد منظور می شود. با این همه از نظر محاسباتی، داشتن نرخهای ثابت برای بیمه گزار یک مزیت به شمار می آید. چنانچه پوشش بیمه ای شامل خطر جنگ یا اعتصاب نیز شود قرارداد بیمه با یک اخطار هفت روزه فسخ شدنی است. در مورد سایر

خطرهای حمل دریایی این مدت در بیشتر ازارهای بیمه‌ای ۳۰ روز تعیین می شود.

بیمه نامه جمعی که معمولاً « بیمه نامه شناور مال التجاره » خوانده می شود عمدتاً در زمینه ارسال مکرر محمولات کوچک از راههای زمینی، راه آهن یا آبراههای داخلی مورد استفاده قرار می گیرد. در این مورد نیز بابت هر محموله ارسالی حداکثر مبلغی در نظر گرفته می شود لیکن مانند قراردادهای عمومی کل محمولات ارسالی تابع محدودیتی نیست. اعلامیه های حمل در فواصل معین و معمولاً هر یک سال یک بار صادر می شوند. در بدو امر، حق بیمه یکنواختی دریافت و سپس در موعد مقرر تمدید، بیمه نامه مطابق با تجربه خسارتی و گردش معاملات تعدیل می شود. بیمه نامه جمعی کاربرد چندانی در تجارت بین المللی ندارد.

محدودیت پوشش

در شرایط مندرج در بیمه نامه های شناور و قراردادهای عمومی، دو مورد زیر

از اهمیت بیشتری برخوردارند:

الف) شرط طبقه بندی

ب) شرط مکان

معمولاً کلیه بیمه نامه ها و توافق نامه ها، شرط بالا را در متن خود دارند. در تمامی بیمه نامه ها یا موافقت نامه های شناوری که دارای جدول نرخهای بیمه هستند، شرط طبقه بندی گنجانده می شود. علت این امر آن است که نرخها بر مبنای کشتیهایی محاسبه می شوند که یکی از انجمنهای ذی ربط طبقه بندی و بالاترین رده را کسب کرده است. طبقه مربوط به کشتی، در دفتر ثبت کشتیرانی انجمنهای مزبور منعکس است. علایم مورد استفاده برای نشان دادن کشتیهایی طبقه یک با رده های پایین تر در انجمنهای مختلف با یکدیگر متفاوتند. از نظر بیمه گر سن، نوع و نحوه نگهداری کشتی حایز اهمیت است. به علاوه بیمه گر ممکن است مواردی از قبیل مالکیت، مدیریت یا پرچمی را که کشتی در لوای آن دریانوردی می کند نیز مورد توجه قرار دهد. نام ناخدای کشتی که در گذشته اعلام و در بیمه نامه درج می شد. امروزه در مقایسه با موارد مذکور اهمیت خود را از دست داده است. اهمیت تصریح شرط مکان به ویژه با توجه به قراردادهای اتکایی در محدود کردن میزان تعهد بیمه گران به پرداخت غرامت نهفته است. مبلغ مندرج در قرارداد، معرف حداکثر مبلغی است که در هر نوبت حمل می شود. این امکان وجود دارد که کالاهای در انتظار حمل در نقطه خاصی انباشته شوند یا آنکه محمولات متعددی برای حمل با کشتیهایی مختلف به یک بندر یا یک اسکله ارسال شوند. اگر این محمولات متعلق به یک بیمه گذار باشند

امکان تجمع آنها در یک مکان خاص به وجود می آید و این در حالی است که تمامی با یک بیمه نامه تحت پوشش قرار گرفته اند. برای اجتناب از این مشکل، انستیتی بیمه‌گران لندن به تدوین شرط مکان اقدام کرده که به موجب آن چنین انباشتی تا مبلغ ذکر شده در قرارداد تحت پوشش قرار می گیرد. بدین ترتیب وظیفهٔ جلوگیری از تجمع محمولات به عهدهٔ بیمه‌گذار نهاده می شود.

#### شرایط بیمهٔ حمل و نقل کالا

بیمهٔ حمل و نقل کالا مانند انواع دیگر بیمه تحت قراردادی موسوم به بیمهٔ حمل و نقل کالا تحقق می پذیرد. طرفین این قرارداد عبارتند از بیمه‌گذار که معمولاً صاحب کالا یا شخصی است که مسئولیت حفظ و نگهداری کالا را در مدت حمل به عهده دارد (متصدی حمل و نقل) یا هر شخص دیگری که در بقای آن کالا ذی نفع باشد مانند بانکی که به صاحب کالا اعتبار می دهد و کالا در وثیقهٔ او قرارداد و بیمه‌گر که شرکت بیمه است. قرارداد بیمه در هر کشور براساس قانون و مقررات بیمهٔ حاکم در آن کشور صادر می شود، لکن از آنجا که حمل و نقل از کشوری به کشور دیگر (به ویژه وقتی که با کشتی انجام گیرد) تحت تأثیر بعضی مسائل و مقررات بین‌المللی نیز قرار می گیرد، دست اندرکاران مورد برخی کشورهای اروپایی و امریکایی از دیرباز مقرراتی وضع کرده اند که به موجب آن حقوق و تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار در این نوع بیمه ها به

صورت یکسان و یکنواخت در آمده است. این مقررات از اختلاف نظرها و مشکلاتی که معمولاً در صورت وقوع حادثه ایجاد می شود تا حد زیادی جلوگیری می کنند. امروزه این شرایط و مقررات بیمه‌ای در اغلب کشورهای جهان با فرقهایی کم و بیش اندک مورد عمل شرکتهای بیمه قرار گرفته است. مؤسسه بیمه‌گران لندن از جمله معروف ترین مؤسساتی است که به تنظیم شرایط و مقررات بیمه حمل و نقل مبادرت ورزیده است. شرایط قدیمی این مؤسسه برای حمل و نقل کالا عبارت بودند از:

- شرایط F.P.A<sup>۱</sup>

- شرایط W.A<sup>۲</sup>

- شرایط A.R<sup>۳</sup>

این شرایط چند سالی است که مورد بازنگری قرار گرفته و به جای آن شرای جدیدی تدوین گردیده است<sup>۴</sup>. شرایط جدید که در حال حاضر در اغلب کشورها مورد استفاده قرار می گیرد عبارت است از شرایط A، شرایط B، و شرایط C

---

<sup>1</sup> - free of particular average

<sup>2</sup> - with avverage

که به ترتیب جایگزین شرایط all risk ، شرایط W.A و شرایط F.P.A شده است<sup>۱</sup>.

پرسشی که اغلب در خصوص شرایط سه گانه بیمه حمل و نقل کالا مطرح می شود این است که چه خسارتهایی در هر یک از شرایط قابل جبران است. این پرسش نه تنها ذهن بیمه گزاران و صاحبان کالا را به خود مشغول می دارد بلکه اطلاعات زیادی هم از بیمه، به ویژه بیمه حمل و نقل، به دست نمی دهد؛ آن هم با این شرایط پیچیده و مشکل که به زبان اصلی است و عیناً به بیمه نامه الصاق می شود. شرکتهای بیمه نیز با اینکه سالهاست از این شرایط استفاده می کنند و حقوق و تعهدات بیمه گر و بیمه گزار براساس آنها ارزیابی و حل و فصل می شود هنوز بعضاً ممکن است با موارد ابهام مواجه باشند؛ مواردی که به صراحت نمی توان گفت که مثلاً « آیا بیمه گزار حق دریافت خسارت خاصی را دارد یا نه»؛ « آیا فلان هزینه در بیمه با شرایط A قابل پرداخت است یا نه» و « آیا بیمه گر حق دریافت حق بیمه اضافی دارد یا ندارد» و جز آن به نظر می رسد که این اشکالات ناشی از دو امر جدا از یکدیگر باشد، یکی پیچیدگی و نارسا بودن متن شرایط بیمه و دیگری موضوعات جدیدی که با توجه به تنوع کالاها و

مسائل مربوط به حمل و نقل مطرح می شود؛ مسائلی که در گذشته وجود نداشته و حالا وجود دارد. لذا ابتدا شرایط قبلی و سپس شرایط جدید ورد بحث و بررسی قرار می گیرد.

#### شرایط F.P.A

قبل از ورود به بحث درباره شرایط سه گانه بیمه های حمل و نقل کالا، باید به این نکته 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 نخواهد بود، بلکه بیمه گر و بیمه گذار با توافق قبلی یا درج در شرایط خصوصی بیمه نامه قادرند که تعهدات خود را تعدیل ( کاهش یا اضافه) کنند. مثلاً در بیمه نامه های W.A می توان خسارتهای ناشی از شکست، ریزش، چنگک و نشست را هم اضافه کرد یا با پرداخت حق بیمه اضافی، فرانشیز خسارت جزئی را از بیمه نامه حذف کرد.

معنا و مفهوم F.P.A آن است که بیمه گر خسارتهای در تعهد خود را بدون پرداخت خسارت جزئی یا خاص می پردازد. در این نوع پوشش بیمه ای، تعهدات بیمه گر از زمان خروج کالا از انبار یا اسکله محل بارگیری کالا که در بیمه نامه به آن اشاره شده است آغاز می شود و تا زمان تخلیه کالا در بند مقصد یا انبار بیمه گذار ادامه خواهد داشت. در این پوشش بیمه ای، بیمه گر متعهد پرداخت

خسارتهای خصوصی ( خسارت جزء) نیست مگر اینکه اینگونه خسارتهای ناشی

از حادثه و وسیله نقلیه ( آتش گرفتن، غرق شدن، تصادم و به گل نشستن شناور) باشد.

• در پوشش بیمه ای F.P.A بیمه گر متعهد پرداخت خسارت به شرح زیر است:

- از بین رفتن کلی کالای مورد بیمه ( واقعی یا فرضی)، به طوری که بیمه گذار از دریافت کالای خود محروم بماند، که این خسارت می تواند ناشی از حادثه و وسیله نقلیه یا شناور باشد.

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

- از بین رفتن صندوق، پالت یا نگله در طول زمان بارگیری، تخلیه یا انتقال محموله از شناوری به شناور دیگر.

- پرداخت خسارتهای مستقیم ایجاد شده ناشی از زیان همگانی ( تفریقه 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 و در تعهد بیمه گر باشد.

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

- کلیه خسارتهای ناشی از زیان اختصاصی به علت غرق، آتش سوزی، به گل نشستن، انفجار، تصادم شناور به اسکله یا صخره، قطعات شناور یخ یا تخلیه اضطراری کالا که در نتیجه یکی از خطرهای مذکور در بندر پناه ( بند بین راه) انجام شده باشد.

• در بیمه نامه F.P.A خسارتهای زیر از تعهد بیمه گر خارج است و جزو استثنایات به شمار می رود:

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

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

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

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

- خسارتهای عادی و متعارف ناشی از ریزش عادی، نشست و سرخالی شدن مایعات.

- خسارتهای ناشی از عمل جانوران موذی از قبیل موش، حشرات و جز آن.

- خسارتهای ناشی از آب شیرین.

- خسارتهایی که بیمه‌گر تعهد در پرداخت آنها ندارد مانند شکست، دزدی، دله

دزدی، و خسارتهای ناشی از انبار کردن یا جابه جا کردن نادرست کالا.

- خسارتهایی که مستقیماً بر اثر جنگ، اعتصاب، شورش و اغتشاش داخلی به

وجود آمده است.

#### شرایط W.A

در بیمه نامه هایی که با شرایط W.A صادر می شوند، بیمه‌گر افزون بر

پرداخت خسارتهای عمومی، تعهد پرداخت خسارتهای جزئی (خسارتهای

خصوصی) را هم دارد. باید به این نکته اشاره شود که پرداخت خسارت در

این نوع پوشش بیمه‌ای منوط به این امر است که میزان و مبلغ خسارت بیشتر

از درصد فرانشیز ذکر شده در بیمه نامه باشد. در این نوع پوشش بیمه‌ای

معمولاً خسارتهای شکست و ریزش، بیمه نیست مگر اینکه بیمه‌گذار با پرداخت

حق بیمه اضافی این خطرها را بیمه کند. توضیح اینکه خسارتهای جزئی به آن

دسته از خسارت اطلاق می شود که می تواند باعث از بین رفتن پالت، نگله،

بسته ای از کل محموله یا بخشی از یک پالت، بسته یا نگله باشد.

• در پوشش بیمه ای W.A بیمه گر مسئول متعهد جبران خسارتهای زیر است:

- از بین رفتن کامل مورد بیمه به علت تحقق خطر بیمه شده (واقعی یا فرضی).

- از بین رفتن پالت، صندوق، بسته یا نگله که جزئی از یک محموله است و

خسارت در اثر بارگیری، تخلیه یا انتقال محموله از شناوری به شناور دیگر

واقع شده باشد.

- از بین رفتن بخشی از محموله در زمانی که کالا به قسمتهای متفاوت تقسیم

شده و کار حمل و نقل آن به دفعات مکرر انجام می شود.

- سهم هزینه ها و تعهدات ایجاد شده ناشی از خسارت همگانی.

- خسارتهای مستقیم وارده به کالای مورد بیمه که ناشی از بروز حادثه

همگانی باشد.

- هزینه های نجات کالا<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - salvage charges

- هزینه های خاص<sup>۱</sup> از قبیل هزینه های تخلیه، بارگیری، انبارداری و حمل

مجدد کالای مورد بیمه از بندر پناه به مقصد مندرج در بیمه نامه؛ هزینه های

جلوگیری از بروز حادثه و توسعه خسارت<sup>۲</sup>.

- زیان اختصاصی پس از کسر فرانشیز توافق شده در بیمه نامه، مشروط به

اینکه در حد فرانشیز مقرر در بیمه نامه باشد. در موارد زیر، بیمه گر خسارت

وارد را بدون کسر فرانشیز پرداخت خواهد کرد:

- در صورتی که شناوری که کالا را حمل می کند غرق شود، به گل بشیند یا

آتش بگیرد.

- خسارت وارده ناشی از آتش سوزی، انفجار، تصادم یا برخورد کشتی با

وسیله نقلیه دیگر یا هر شیء ثابت و متحرکی (مانند کوههای شناور یخی).

- کشتی در بندر پناه، خاتمه سفر را اعلام و کالا را تخلیه کند.

• در بیمه نامه W.A خسارتهای زیر از تعهد بیمه گر خارج است و جزو

استثنائات به

شمار می رود:

- خسارتهای ناشی از تقصیر، اقدامهای عمدی و اعمال خلاف بیمه گذار.

---

<sup>1</sup> - particular charges

<sup>2</sup> - sue and labour charges

- عدم تحویل یا کسری کالای مورد بیمه.

- خسارتهای ناشی از تأخیر در حمل و عدم تحویل کالای مورد بیمه، ولو اینکه به علت یکی از حوادث و خطرهای مشمول و مورد تعهد بیمه‌گر پدید آمده باشد.

- خسارتهای ناشی از عیب ذاتی یا کیفیت خاص مورد بیمه.

- خسارتهای متعارف و معمول ناشی از ریزش، نشست، سرخالی شدن مایعات یا تبخیر و جزآن.

- خسارتهای ناشی از عمل جانوران موزی از قبیل موش یا حشرات.

- خسارتهای ناشی از آب شیرین.

- خسارتهایی که مستقیماً بر اثر جنگ، شورش، اعتصاب و اغتشاش پدید آمده باشد.

- خسارتهایی که به علت صفاتی نامناسب کالا در انبار کشتی پدید آید یا خسارتهای ناشی از دزدی و دله دزدی و شکست.

شرایط A.R

در بیمه‌های دریایی، شرایط «تمام خطر» گسترده‌ترین پوشش را ارائه می‌دهد. بیمه‌گران محافظه کار مدتها از پذیرش رسمی این مجموعه شرایط احتراز می‌کردند اما پس از جندی بخش بزرگی از بازار شروع به صدور بیمه‌نامه

هایی با شرایط تمام خطر کرد. انستیتو بیمه‌گران لندن در پی تقاضای روز افزون بیمه‌گذاران برای داشتن تأمین در مقابل کلیه خطرات بیمه پذیر بود که رسماً به تدوین شرایط تمام خطر در مورد بیمه محصولات اقدام کرد. اصولاً پوششهای جامع و کامل در کلیه رشته های بیمه‌ای مورد تقاضای بیمه‌گذاران در هر بازار بیمه است، زیرا اعتبار دهندگان یا صاحبان کالا برای حفظ منافع و سرمایه های خود نیاز به تأمین و پوششهای بیمه‌ای کامل دارند. بدین لحاظ این گونه بیمه نامه ها امروزه جای مناسب خود را در بازار ایران و سایر کشورهای جهان باز کرده اند. قبل از یکنواخت کردن شرایط بیمه نامه های تمام خطر، بیمه‌گران بازارهای مختلف و حتی در یک بازار، این پوشش را با متون متفاوت در اختیار بیمه‌گذاران خود قرار می دادند. اما به علت بروز مشکلات بسیار و اختلافات زیاد بین بیمه‌گران و بیمه‌گذاران در تعبیر و تفسیر شرایط ارائه شده، ایجاد هماهنگی و یکنواختی در تدوین شرایط این بیمه نامه ها ضروری به نظر رسید. به همین دلیل بود که انستیتوی بیمه‌گران لندن به تدوین آنها پرداخت و این قوانین مورد استفاده کلیه بازارها از جمله ایران قرار گرفت. البته قرار خواهد گرفت. در بیمه نامه های تمام خطر، بیمه‌گر خسارتهای وارده به کالا را از زمان خروج آن از انبار فروشنده یا از بندر مذکور در بیمه نامه تا زمان تخلیه کالا در بندر مقصد یا تحویل آن به بیمه‌گذار جبران خواهد

کرد. پرداخت خسارتهای جزئی در این پوشش بیمه‌ای بدون کسر فرانشیز در  
تعهد بیمه‌گر است.

• خسارتهایی که در بیمه نامه A.R مورد تعهد بیمه‌گر است.

- از بین رفتن کامل مورد بیمه به علت حادثه مشمول بیمه ( واقعی یا فرضی).

- از بین رفتن بخشی از یک محموله، چنانچه کالا به بخشها یا قسمت‌های مختلف

تقسیم شده و بیمه‌گذار حمل آن را به دفعات مجاز شناخته باشد.

- خسارت ناشی از بارگیری، تخلیه و جابه جایی از شناوری به شناور دیگر،

چنانچه منجر به از بین رفتن پالت، نگله یا صندوق شود.

- خسارتهای مستقیم ( تفدیه) ناشی از زیان همگانی.

- سهم هزینه‌ها و تعهدات ایجاد شده ناشی از خسارت همگانی.

- هزینه‌های نجات کالا.

- هزینه‌های خاص، از قبیل هزینه‌های بارگیری، تخلیه، انبارداری و حمل

مجدد کالای مورد بیمه از بندر پناه به مقصد.

- پرداخت خسارتهای جزئی ( زیان اختصاصی) بدون کسر فرانشیز.

- پرداخت خسارت خطرهای اضافی دیگر از قبیل دزدی، دله دزدی و عدم

تحويل، آب شیرین، اکسیداسیون، نشت، زنگ زدگی، ریزش و سرخالی شدن

مایعات، له شدن، شکست، خم شدن، خراش برداشتن، لک شدن و خسارتهای

ناشی از رطوبت، دما و مجاورت با کالای دیگر (بو گرفتن و آلوده شدن).

• در بیمه نامه A.R خسارتهای زیر جزو تعهدات بیمه‌گر نخواهد بود:

- خسارتهای ناشی از سوء نیت و اقدامهای عمدی بیمه‌گذار یا نمایندگان وی.

- خسارتهای ناشی از تأخیر در حمل و عدم تحویل کالای مورد بیمه، ولو اینکه

به علت یکی از حوادث و خطرهای مشمول و مورد تعهد بیمه‌گر پدید آمده

باشد.

- خسارتهای ناشی از عیب ذاتی یا کیفیت خاص مورد بیمه.

- خسارتهای ناشی از عمل جانوران موذی از قبیل موش و حشرات.

- خسارتهای مادی از قبیل تبخیر یا کسری مایعات که به علت حادثه پدید

نیامده باش.

- خسارتهای ناشی از جنگ، شورش، آشوب و بلوا.

این توضیح لازم است که اعتبار نامه های حمل و نقل در هر سه نوع F.P.A،

W.A و A.R از زمان بارگیر کالای مورد بیمه در وسیله حمل شروع و در

تمام مدت حمل عادی و تا هنگام تخلیه آن در انبار بیمه‌گذار واقع در مقصد

مندرج در بیمه نامه یا تحویل کالا به بیمه‌گذار یا انقضای مدت ۶۰ روز از تخلیه

کالا در بندر مقصد ادامه خواهد داشت. مدت زمان اعتبار این بیمه نامه ها پس



از تخلیه کالا از کشتیهای اقیانوس پیما براساس عرف و مقررات متداول در ایران ۴۵ روز است که براساس درخواست بیمه‌گذار و با صدور الحاقیه تمدید می شود.

خطرهای قابل تأمین در شرایط جدید<sup>۱</sup>

۱- خطرهای بیمه شده

این بیمه کلیه خطرهایی را که موجب زیان یا آسیب به مورد بیمه می شود تحت پوشش قرار می دهد ( جز موارد بندهای ۵، ۶، ۷ و ۸ مندرج در زیر ).

۲- خسارت همگانی

به موجب این بیمه خسارتهای همگانی و هزینه های نجات که به منظور پیشگیری از خسارت یا در ارتباط با آن بر بیمه‌گذار تحمیل می شود( مشروط بر اینکه ناشی از خطرهای استثنا شده نباشند و طبق مقررات قرارداد حمل و نقل یا قانون و عرف حاکم بر آن محاسبه و تعیین شده باشند) تحت پوشش قرارداد.

۳- مسئولیت مشترک در تصادم

در صورتی که به موجب شرط مندرج در قرارداد حمل در خصوص مسئولیت مشترک دوکشتی در تصادم. مالک کالا ملزم باشد که سهمی از مسئولیت را به عهده گیرد، بیمه‌گر جبران این زیان را به نسبت خسارت مورد تعهد در این بیمه به عهده می‌گیرد. بیمه‌گذار تقبل می‌کند که هرگاه مالک کشتی براساس شرط مذکور مطالبه زیان کند، بیمه‌گر را آگاه نماید. در این صورت بیمه‌گر حق دارد به هزینه خود دفاع از بیمه‌گذار را در دعوی به عهده گیرد.

#### ۴- موارد استثنا

این بیمه به هیچ وجه شامل خطرهای زیر نمی‌شود:

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از سوء عمل ارادی بیمه‌گذار.

- نشست و ریزش عادی، کسر عادی وزن یا حجم یا فرسودگی و پوسیدگی

عادی مورد بیمه.

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از کافی نبودن یا نامناسب بودن بسته بندی یا

آماده سازی مرد بیمه برای حمل ( بسته بندی مندرج در این بند شامل بار

چینی در کانتینر و جرثقیل نیز می‌شود، به شرط اینکه چنین عملی قبل از

شروع بیمه کالا یا به وسیله بیمه‌گذار یا کارکنان وی انجام شده باشد).

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از عیب ذاتی یا ماهیت مورد بیمه.

- تلف، آسیب یا هزینه ای که علت اساسی آن تأخیر باشد، حتی اگر این تأخیر

ناشی از خطرهای بیمه شده باشد ( به استثنای هزینه های قابل پرداخت در بند  
(۲).

-تلف، آسیب یا هزینه ناشی از ورشکستگی یا اعسار مالکان، مدیران، اجاره

کنندگان یا گردانندگان کشتی یا قصور در ایفای تعهدات مالی از طرف یکی از  
آنها.

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از کاربرد هر نوع سلاح جنگی که با انرژی هسته

ای، یا ترکیب هسته ای یا واکنش مشابه دیگر یا نیرو یا ماده رادیواکتیو کار می  
کند.

۵ - استثنای مربوط به عدم قابلیت دریانوردی و نامناسب بودن کشتی برای

دریانوردی

- این بیمه به هیچ وجه زیان، آسیب یا هزینه ناشی از موارد زیر را پوشش نمی

دهد:

- عدم قابلیت دریانوردی کشتی یا کرجی.

- نامناسب بودن کشتی، کرجی، وسیله حمل، کانتینر و جرثقیل برای حمل سالم

مورد بیمه، مشروط بر اینکه بیمه‌گذار یا کارکنان وی از چنین عدم قابلیت

دریانوردی یا نامناسب بودن در زمان بارگیری کالای مورد بیمه در وسایل  
مذکور اطلاع داشته باشند.

- بیمه‌گر از هرگونه نقض تعهدات حتمی مربوط به عدم قابلیت دریانوردی  
کشتی و نامناسب بودن کشتی برای حمل مورد بیمه به مقصد صرف نظر می  
کند مگر اینکه بیمه‌گذار یا کارکنان وی از چنین عدم قابلیت دریانوردی یا  
نامناسب بودن اطلاع داشته باشند.

#### ۶- استثنای خطر جنگ

از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه های ناشی از عوامل زیر به هیچ وجه تحت  
پوشش این بیمه نیست:

- جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام یا زد و خوردهای داخلی ناشی از  
این امور یا هرگونه عمل خصمانه یکی از دو قدرت متخاصم علیه دیگری.

- توقیف، ضبط، مصادره، تصرف یا اثرهای ناشی از این امور (به استثنای  
دزدی دریایی) یا اثرهای ناشی از اقدام به شروع آنها.

- مین، اژدر و بمبهای عمل نکرده سرگردان یا سایر سلاحهای جنگی به جا  
مانده و متروک.

#### ۷- استثنای خطر اعتصابها

این پوشش به هیچ وجه شامل تلف، آسیب یا هزینه ناشی از موارد زیر نیست:

- عمل اعتصاب کنندگان، جلوگیری از ورود کارگران یا عمل اشخاصی که در

درگیریهای کارگری، آشوبها یا اغتشاشهای داخلی شرکت می کنند.

- اعتصاب، تعطیل محل کار، درگیریهای کارگری، آشوبها یا اغتشاشهای داخلی.

- عمل هر تروریست یا هر شخصی با انگیزه سیاسی.

۸- مدت اعتبار بیمه

- این بیمه از زمانی که کالا از انبار یا محل نگهداری مذکور در این بیمه نامه به

منظور شروع حمل خارج می شود، آغاز و در طول جریان عادی حمل ادامه می

یابد و در یکی از حالات زیر، هر کدام زودتر واقع شود، خاتمه می پذیرد:

- به مجرد تحویل کالا به هر انبار یا محل نگهداری دیگر که بیمه گذار قبل از

ورود کالا به همزمان با آن برای انبار کردن یا برای توزیع کردن آن یا به

جهات دیگر در نظر گرفته باش.

- به مجرد انقضای ۶۰ روز از تخلیه کامل کالای مورد بیمه از کشتی در آخرین

بندر تخلیه.

هرگاه پس از تخلیه کالا از کشتی در بندر نهایی تخلیه قرار باشد که کالا به

مقصد دیگری حمل شود، در این صورت بیمه طی مدت مقرر در فوق به اعتبار

خود باقی است ولی با شروع حمل به مقصد دیگر فاقد اعتبار است.

این بیمه ( با توجه به موارد خاتمه مذکور در فوق و مقررات بند ۹ مندرج در زیر) در صورت تأخیر خارج از اختیار بیمه‌گذار، هر نوع تغییر مسیر، تخلیه اجباری، ارسال مجدد یا انتقال کالا به کشتی دیگر و در جریان هر نوع تغییری که در سفر دریایی روی دهد و ناشی از اختیاراتی باشد که طبق قرارداد باربری به مالکان یا اجاره‌کنندگان کشتی تفویض شده است، دارای اعتبار خواهد بود.

#### ۹- خاتمه قرارداد حمل و نقل

هرگاه قرارداد حمل بر اثر امری خارج از اراده و اختیار بیمه‌گذار در بندر یا محلی غیر از مقصد مذکور در قرارداد خاتمه یابد یا حمل کالا به نحو دیگری قبل از تحویل کالا در مقصد ( به شرح مندرج در شرط ۸ فوق) خاتمه یابد، این بیمه نیز منقضی می‌شود، مگر آنکه مراتب فوراً به بیمه‌گر اطلاع و ادامه بیمه درخواست گردد که در آن صورت در ازای پرداخت حق بیمه اضافی ( در صورت درخواست بیمه‌گر داده شود) این بیمه تا یکی از مهلت‌های مقرر در زیر به قوت خود باقی می‌ماند:

- تا زمانی که کالا در چندین بندر یا محلی به فروش رسد و تحویل شود یا چنانچه توافق خاص دیگری نشده باشد، تا انقضای مدت ۶۰ روز بعد از ورود کالای بیمه شده به چنین بندر یا محل، هر کدام زودتر واقع شود.

- اگر کالا ظرف همان مدت ۶۰ روز (یا هر مدت اضافی دیگری که توافق شده

باشد) به مقصد مذکور در بیمه نامه یا هر مقصد دیگری ارسال شود، در این

صورت بیمه طبق ضوابط مقرر در بند ۸ منقضى می شود.

#### ۱۰- تغییر سفر

هرگاه پس از شروع این بیمه، بیمه‌گذار مقصد را تغییر دهد، بقای اعتبار این

بیمه مشروط است به اینکه بیمه‌گذار مراتب را فوراً به بیمه‌گر اعلام کند و

شرایط و حق بیمه مورد توافق قرار گیرد.

#### ۱۱- نفع بیمه پذیر

- برای جبران خسارت تحت این بیمه، بیمه‌گذار باید در خصوص مورد بیمه به

هنگام بروز خسارت نفع بیمه پذیر داشته باشد.

- بیمه‌گذار حق دارد خسارت ناشی از خطر بیمه شده را که در طول مدت بیمه

حادث می شود، دریافت دارد، حتی اگر خسارت قبل از انعقاي قرارداد بیمه

اتفاق افتاده باشد مگر آنکه در مورد اخير بیمه‌گذار از وقوع خسارت مطلع باشد

و بیمه‌گر بی اطلاع.

#### ۱۲- هزینه حمل تا مقصد نهایی

هرگاه بر اثر تحقق یکی از خطرهای تحت پوشش این بیمه، حمل موضوع بیمه

در بندر یا محلی غیر از مقصد کالای بیمه شده خاتمه یابد، بیمه‌گر هرگونه

هزینه های اضافی که بیمه‌گذار به طور معقول و متعارف برای تخلیه، نگهداری و ارسال مورد بیمه به مقصد مندرج در این بیمه نامه متحمل شده است جبران خواهد کرد. مقررات این بند، هزینه های نجات یا خسارت همگانی را در بر نمی گیرد و استثنائات مندرج در بندهای ۵، ۴، ۶ و ۷ در مورد آن صادق خواهد بود و نیز شامل هزینه های ناشی از تقصیر، غفلت، ورشکستگی یا قصور در ایفای تعهدات مالی بیمه‌گذار یا کارکنان وی نمی شود.

#### ۱۳- خسارت کلی فرضی

در خواست خسارت به شکل خسارت کلی فرضی، پذیرفتنی نیست مگر اینکه تلف مورد بیمه قطعی و اجتناب ناپذیر باشد یا هزینه نجات، مرمت و ارسال مجدد کالا به مقصد تعیین شده، از قیمت آن درصد مقصد بیشتر شود.

#### ۱۴- ارزش اضافی

- اگر بیمه‌گذار برای کالای بیمه شده تحت این بیمه نامه، بیمه ارزش اضافی تحصیل کند، فرض می شود که قیمت توافی کالا تا جمع کل مبلغ بیمه شده تحت این بیمه نامه و کلیه بیمه نامه های ارزش اضافی، افزایش یافته است و تعهد بیمه‌گر با توجه به نسبت مبلغ بیمه شده این بیمه نامه با کل مبالغ بیمه شده، تعیین می شود. در صورت وقوع خسارت، بیمه‌گذار موظف به ارائه مدارک مربوط به مبالغ بیمه شده تحت کلیه بیمه نامه های دیگر به بیمه‌گر است.



- چنانچه این بیمه به صورت ارزش اضافی باشد، شرط زیر رعایت خواهد شد:

رض\_\_\_\_\_

می شود که قیمت توافقی کالا برابر است با جمع کل مبلغ بیمه شده تحت بیمه نامه اولیه و کلیه بیمه نامه های ارزش اضافی دیگر که بیمه گذار تحصیل کرده است. تعهد بیمه گر با توجه به نسبت مبلغ بیمه شده این بیمه نامه برابر با جمع کل مبلغ بیمه شده خواهد بود. در صورت وقوع خسارت، بیمه گذار موظف به ارائه مدارک مربوط به مبالغ بیمه شده تحت کلیه بیمه نامه های دیگر به بیمه گر است.

۱۵- عدم تعلق منافع

حمل کننده کالا و اشخاص دیگری که کالا به طور امانت در اختیار آنها قرار می گیرد از این بیمه استفاده نمی برند.

۱۶- وظایف بیمه گذار

بیمه گذار، کارکنان و نمایندگان او در مورد خسارت قابل جبران موظفند:

- هرگونه اقدام معقول که برای دفع یا به حداقل رساندن چنین خسارتی مؤثر است انجام دهند.

- امکان اقامه دعوی و احقاق حق علیه حمل کنندگان، تحویل گیرندگان کالا یا

هر شخص ثالث را کاملاً حفظ کنند. در مقابل، بیمه گر علاوه بر سایر

خسارتهای قابل پرداخت تحت این بیمه نامه، هزینه های متناسب و معقولی را

که بیمه‌گذار در راه ایفای این وظایف متحمل شده است جبران می کند.

#### ۱۷- عدم اسقاط حق

اقدامهایی که بیمه‌گذار یا بیمه‌گر به منظور نجات، حفظ یا مرمت و بازیافتن

مورد بیمه به عمل می آورند، نباید به عنوان اسقاط حق یا قبول ترک مالکیت یا

به عنوان هرگون خدشه در حقوق هر یک از طرفین محسوب شود.

#### ۱۸- سرعت در ادای وظیفه

از جمله شرایط این بیمه آن است که اقدامهای بیمه‌گذار برای حمل کالا در تمام

موارد تا حدی که در کنترل وی قرار دارد، باید به سرعت معقول و به نحو

متعارف انجام گیرد.

#### ۱۹- قانون و عرف

حکومت قانون و عرف کشور ایران.

- این بیمه تابع قانون بیمه و عرف کشور ایران است

#### ب) شرایط B

۱- خطرهای بیمه شده

این بیمه خطرهای زیر را ( جز موارد مندرج در بندهای ۶، ۵، ۴ و ۷) پوشش می

دهد:

- تلف یا آسیب وارده به مورد بیمه که منطقیاً مرتبط با یکی از موارد زیر باشد:

(۱) آتش سوزی یا انفجار

(۲) به گل نشستن و زمینگیر شدن، برخورد با کف دریا، غرق شدن یا واژگون شدن کشتی یا شناور.

(۳) واژگون شدن یا از راه و خط خارج شدن وسیله حمل زمینی.

(۴) تصادم یا برخورد کشتی، شناور یا هر وسیله حمل دیگر با هر جسم خارجی به غیر از آب.

(۵) تخلیه کالا در بندر اضطراری.

(۶) زلزله، آتشفشان یا صاعقه.

- تلف یا آسیب وارد به کالای مورد بیمه که علت آن یکی از امور زیر باشد.

(۱) فدا کردن کالا در جریان خسارت عمومی.

(۲) به دریا انداختن کالا به منظور سبک سازی کشتی یا به دریا افتادن کالا از

روی عرشه کشتی.

(۳) ورود آب دریا، دریاچه یا رودخانه به کشتی، شناور، محفظه کالا، کانتینر،

جرثقیل یا محل انبار.

- تلف شدن کلی هر بسته در کشتی یا شناور یا تلف کلی هر بسته به علت

افتادن به هنگام بارگیری یا تخلیه کشتی یا شناور.

## ۲- خسارت همگانی

به موجب این بیمه خسارتهای همگانی و هزینه های نجات که به منظور پیشگیری از خسارت یا در ارتباط با آن تقبل می شود (مشروط بر اینکه ناشی از خطرهای استثنا شده نباشد و طبق مقررات قرارداد حمل و نقل یا قانون و عرف حام بر آن محاسبه و تعیین شده باشد) تحت پوشش است.

## ۳- مسئولیت مشترک در تصادم

در صورتی که به موجب شرط مندرج در قرارداد حمل در خصوص مسوولیت مشترک دو کشتی در تصادم، مالک کالا ملزم باشد سهمی از مسئولیت را به عهده گیرد، بیمه‌گر جبران این زیان را با توجه به خسارت مورد تعهد در این بیمه به عهده می گیرد. بیمه‌گذار تقبل می نماید که هرگاه مالک کشتی براساس شرط مذکور مطالبه زیان کند بیمه‌گر را آگاه کند. در این صورت بیمه‌گر حق دارد به هزینه خود دفاع از بیمه‌گذار را در دعوی به عهده گیرد.

## ۴- موارد استثنا

این بیمه به هیچ وجه شامل خطرهای زیر نمی شود:

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از سوء عمل ارادی بیمه‌گذار.

- نشت و ریزش عادی، کشری عادی وزن یا حجم یا فرسودگی و پوسیدگی

عادی مورد بیمه.

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از کافی نبودن یا نامناسب بودن بسته بندی یا آماده سازی مورد بیمه برای حمل (« بسته بندی» مندرج در این بند شامل بار چینی در کانتینر و جرثقیل نیز می شود، به شرط اینکه چنین عملی قبل از شروع بیمه کالا یا به وسیله بیمه گذار یا کارکنان وی انجام گرفته باشد).

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از عیب ذاتی یا ماهیت مورد بیمه.  
- تلف، آسیب یا هزینه ای که علت اساسی آن تأخیر باشد، حتی اگر این تأخیر ناشی از خطرهای بیمه شده باشد ( به استثنای هزینه های قابل پرداخت در بند ۲).

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از ورشکستگی یا اعسار مالکان، مدیران، اجاره کنندگان یا گردانندگان کشتی یا قصور در ایفای تعهدات مالی از طرف یکی از آنها.

- آسیب عمدی یا تخریب عمدی کالای مورد بیمه یا قسمتی از آن توأم با سوء نیت از طرف هر کس.

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از کاربرد هر نوع سلاح جنگی که با انرژی هسته ای یا ترکیب هسته ای یا واکنش مشابه دیگر یا نیرو یا ماده رادیواکتیو کار کند.  
- استثنای مربوط به عدم قابلیت دریانوردی و نامناسب بودن کشتی برای

دریانوردی

این بیمه به هیچ وجه زیان، آسیب یا هزینه ناشی از موارد زیر را پوشش نمی

دهد:

- عدم قابلیت دریانوردی کشتی با کرجی.

- نامناسب بودن کشتی، کرجی، وسیله حمل، کانتینر یا جرثقیل برای حمل سالم

مرد بیمه، مشروط بر اینکه بیمه‌گذار یا کارکنان وی از چنین عدم قابلیت

دریانوردی یا نامناسب بدن در زمان بارگیری کالای مورد بیمه دروسایل

مذکور اطلاع داشته باشند.

- بیمه‌گر از هرگونه نقص تعهدات ضمنی مربوط به عدم قابلیت دریانوردی

کشتی و نامناسب بودن کشتی برای حمل مورد بیمه به مقصد صرف نظر می

کند مگر اینکه بیمه‌گذار یا کارکنان وی از چنین عدم قابلیت دریانوردی یا

نامناسب بودن اطلاع داشته باشند.

۶- استثنای خطر جنگ

از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه های ناشی از عوامل زیر به هیچ وجه تحت

پوشش این بیمه نیست:

- جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام یا زد و خوردهای داخلی ناشی از

این امور یا هرگونه عمل خصمانه یکی از دو قدرت متخاصم علیه دیگری.

- توقیف، ضبط، مصادره، تصرف یا اثرهای ناشی از این امور (به استثنای

دزدی دریایی) یا اثرهای ناشی از اقدام به شروع آنها.

- مین، اژدر و بمبهای عمل نکرده سرگردان یا سایر سلاحهای جنگی به جا مانده و متروک.

۷- استثنای خطر اعتصاب

این بیمه به هیچ وجه شامل تلف، آسیب یا هزینه ناشی از موارد زیر را پوشش نمی دهد:

- عمل اعتصاب کنندگان، جلوگیری از ورود کارگران یا عمل اشخاصی که در درگیریهای کارگری، آشوبها یا اغتشاشهای داخلی شرکت می کنند.

- اعتصاب، تعطیل محل کار، درگیریهای کارگری، آشوبها یا اغتشاشهای داخلی.

- عمل هر تروریست یا هر شخصی با انگیزه سیاسی.

۸- مدت اعتبار بیمه

- این بیمه از زمانی که کالا از انبار یا محل نگهداری مذکور در این بیمه نامه به

منظور شروع حمل خارج می شود، آغاز و در طول جریان عادی حمل ادامه می

یابد و در یکی از حالات زیر، هر کدام زودتر واقع شود، خاتمه می پذیرد:

(۱) به مجرد تحویل کالا به هر انبارگیرندگان یا به انبار یا محل نگهداری نهایی

دیگر در در مقصد مذکور در بیمه نامه.

(۲) به مجرد تحویل کالا به هر انبار یا محل نگهداری دیگر که بیمه‌گذار قبل از

ورود کالا یا همزمان با آن برای انبار کردن یا برای توزیع کردن آن یا به جهات

دیگر در نظر گرفته باشد.

(۳) به مجرد انقضای ۶۰ روز از تخلیه کامل کالای مورد بیمه از کشتی در

آخرین بندر تخلیه.

- هرگاه پس از تخلیه کالا از کشتی در بندر نهایی تخلیه قرار باشد که کالا به

مقصد دیگری حمل شود، در این صورت بیمه طی مدت مقرر در فوق به اعتبار

خود باقی است ولی با شروع حمل به مقصد دیگر فاقد اعتبار است.

- این بیمه ( با توجه به موارد خاتمه مذکور در فوق و مقررات بند ۹ مندرج در

زیر) در صورت تأخیر خارج از اختیار بیمه‌گذار، هر نوع تغییر مسیر، تخلیه

اجباری، ارسال مجدد یا انتقال کالا به کشتی دیگر و در جریان هر نوع تغییری

که در سفر دریایی روی دهد و ناشی از اختیاراتی باشد که طبق قرارداد

باربری به مالکان یا اجاره‌کنندگان کشتی تفویض شده است، دارای اعتبار

خواهد بود.

۹- خاتمه قرارداد حمل و نقل



هرگاه قرارداد حمل بر اثر امری خارج از اراده و اختیار بیمه‌گذار در بندر یا محلی غیر از مقصد مذکور در قرارداد خاتمه یابد یا حمل کالا به نحو دیگری قبل از تحویل کالا در مقصد (به شرح مندرج در شرط ۸ فوق) خاتمه یابد، این بیمه نیز منقضی می‌شود، مگر آنکه مراتب فوراً به بیمه‌گر اطلاع داده شود و ادامه بیمه درخواست گردد که در آن صورت در ازای پرداخت حق بیمه اضافی (در صورت درخواست بیمه‌گر) این بیمه تا یکی از مهلت‌های مقرر در زیر به قوت خود باقی می‌ماند:

- تا زمانی که کالا در چندین بندر یا محلی به فروش رسد و تحویل شود یا چنانچه توافق خاص دیگری نشده باشد، تا انقضای مدت ۶۰ روز بعد از ورود کالای بیمه شده به چنین بندر یا محل، هر کدام زودتر واقع شود.

- اگر کالا ظرف همان مدت ۶۰ روز (یا هر مدت اضافی دیگری که توافق شده باشد) به مقصد مذکور در بیمه نامه یا هر مقصد دیگری ارسال شود، در این صورت بیمه طبق ضوابط مقرر در بند ۸ منقضی می‌شود.

#### ۱۰- تغییر سفر

هرگاه پس از شروع این بیمه، بیمه‌گذار مقصد را تغییر دهد، بقای اعتبار این بیمه مشروط است به اینکه بیمه‌گذار مراتب را فوراً به بیمه‌گر اعلام کند و شرایط و حق بیمه مورد توافق قرار گیرد.

#### ۱۱- نفع بیمه‌گذار

- برای جبران خسارت تحت این بیمه، بیمه‌گذار باید در خصوص مورد بیمه به هنگام بروز خسارت نفع بیمه پذیر داشته باشد.

- بیمه‌گذار حق دارد خسارت ناشی از خطر بیمه شده را که در طول مدت بیمه حادث می‌شود، دریافت دارد، حتی اگر خسارت قبل از انعقای قرارداد بیمه اتفاق افتاده باشد مگر آنه در مورد اخیر بیمه‌گذار از وقوع خسارت مطلع باشد و بیمه‌گر بی اطلاع.

#### ۱۲- هزینه حمل تا مقصد نهایی

هرگاه بر اثر تحقق یکی از خطرهای تحت پوشش این بیمه، حمل موضوع بیمه در بندر یا محلی غیر از مقصد کالای بیمه شده خاتمه یابد، بیمه‌گر هرگونه هزینه های اضافی که بیمه‌گذار به طور معقول و متعارف برای تخلیه، نگهداری و ارسال مورد بیمه به مقصد مندرج در این بیمه نامه متحمل شده است جبران خواهد کرد. مقررات این بند، هزینه های نجات یا خسارت همگانی را در بر نمی‌گیرد و استثنای مندرج در بندهای ۵، ۶، ۷ در مورد آن صادق خواهد بود و نیز شامل هزینه های ناشی از تقصیر، غفلت، ورشکستگی یا قصور در ایفای تعهدات مالی بیمه‌گذار یا کارکنان وی نمی‌شود.

#### ۱۳- خسارت کلی فرضی

در خواست خسارت به شکل خسارت کلی فرضی، پذیرفتنی نیست مگر بدین لحاظ که تلف مورد بیمه که تلف مورد بیمه قطعی و اجتناب ناپذیر است یا هزینه نجات، مرمت و ارسال مجدد کالا به مقصد تعیین شده، از قیمت آن کالا در مقصد بیشتر خواهد بود.

#### ۱۴- ارزش اضافی

- اگر بیمه‌گذار برای کالای بیمه شده تحت این بیمه نامه، بیمه ارزش اضافی تحصیل کند، فرض می شود که قیمت توافقی کالا تا جمع کل مبلغ بیمه شده تحت این بیمه نامه و کلیه بیمه نامه های ارزش اضافی، افزایش یافته است و تعهد بیمه‌گر با توجه به نسبت مبلغ بیمه شده این بیمه نامه با کل مبالغ بیمه شده، تعیین می شود. در صورت وقوع خسارت، بیمه‌گذار موظف به ارائه مدارک مربوط به مبالغ بیمه شده تحت کلیه بیمه نامه های دیگر به بیمه‌گر است.

- چنانچه این بیمه به صورت ارزش اضافی باشد، شرط زیر رعایت خواهد شد:

فرض می شود که قیمت توافقی کالا برابر است با جمع کل مبلغ بیمه شده تحت بیمه نامه اولیه و کلیه بیمه نامه های ارزش اضافی دیگر که بیمه‌گذار تحصیل کرده است. تعهد بیمه‌گر با توجه به نسبت مبلغ بیمه شده این بیمه نامه برابر با جمع کل مبلغ بیمه شده خواهد بود. در صورت وقوع خسارت، بیمه‌گذار موظف

به ارائه مدارک مربوط به مبالغ بیمه شده تحت کلیه بیمه نامه های دیگر به بیمه‌گر است.

#### ۱۵- عدم تعلق منافع

حمل کننده کالا و اشخاص دیگری که کالا به طور امانت در اختیار آنها قرار می‌گیرد از این بیمه استفاده نمی‌برند.

#### ۱۶- وظایف بیمه‌گذار

بیمه‌گذار، کارکنان و نمایندگان او در مورد خسارت قابل جبران موظفند:

- هرگونه اقدام معقول که برای دفع یا به حداقل رساندن چنین خسارتی مؤثر است انجام دهند.

- امکان اقامه دعوی و احقاق حق علیه حمل‌کنندگان، تحویل گیرندگان کالا یا هر شخص ثالث را کاملاً حفظ کنند. در مقابل، بیمه‌گر علاوه بر سایر خسارتهای قابل پرداخت تحت این بیمه نامه، هزینه های متناسب و معقولی را که بیمه‌گذار در راه ایفای این وظایف متحمل شده است جبران می‌کند.

#### ۱۷- عدم اسقاط حق

اقدامهایی که بیمه‌گذار یا بیمه‌گر به منظور نجات، حفظ یا مرمت و بازیافتن مورد بیمه به عمل می‌آورند، نباید به عنوان اسقاط حق یا قبول ترک مالکیت یا به عنوان هرگون خدشه در حقوق هر یک از طرفین محسوب شود.

۱۸- سرعت در ادای وظیفه

از جمله شرایط این بیمه آن است که اقدامهای بیمه‌گذار برای حمل کالا در تمام موارد تا حدی که در کنترل وی قرار دارد، باید به سرعت معقول و به نحو متعارف انجام گیرد.

۱۹- قانون و عرف

حکومت قانون و عرف کشور ایران.

- این بیمه تابع قانون بیمه و عرف کشور ایران است

(ب) شرایط C

۱- خطرهای بیمه شده

این بیمه خطرهای زیر را ( جز موارد مندرج در بندهای ۴، ۵، ۶ و ۷) پوشش می

دهد:

- تلف یا آسیب وارده به مورد بیمه که منطقیاً مرتبط با یکی از موارد زیر باشد:

(۱) آتش سوزی یا انفجار

(۲) به گل نشستن و زمینگیر شدن، برخورد با کف دریا، غرق شدن یا واژگون

شدن کشتی یا شناور.

(۳) واژگون شدن یا از راه و خط خارج شدن وسیله حمل زمینی.

(۴) تصادم یا برخورد کشتی، شناور یا هر وسیله حمل دیگر با هر جسم

خارجی به غیر از آب.

(۵) تخلیه کالا در بندر اضطراری.

- تلف یا آسیب وارده به کالای مورد بیمه که علت آن یکی از امور زیر باشد:

(۱) فدا کردن کالا در جریان خسارت عمومی.

(۲) به دریا انداختن کالا به منظور سبک سازی کشتی

۲- خسارت همگانی

به موجب این بیمه خسارتهای همگانی و هزینه های نجات که به منظور

پیشگیری از خسارت یا در ارتباط با آن تقبل می شود (مشروط بر اینکه ناشی

از خطرهای استثنا شده نباشد و طبق مقررات قرارداد حمل و نقل یا قانون و

عرف حام بر آن محاسبه و تعیین شده باشد) تحت پوشش است.

۳- مسئولیت مشترک در تصادم

در صورتی که به موجب شرط مندرج در قرارداد حمل در خصوص مسئولیت

مشترک دو کشتی در تصادم، مالک کالا ملزم باشد سهمی از مسئولیت را به

عهده گیرد، بیمه گر جبران این زیان را با توجه به خسارت مورد تعهد در این

بیمه به عهده می گیرد. بیمه گزار تقبل می نماید که هرگاه مالک کشتی براساس

شرط مذکور مطالبه زیان کند بیمه‌گر را آگاه کند. در این صورت بیمه‌گر حق دارد به هزینه خود دفاع از بیمه‌گذار را در دعوی به عهده گیرد.

#### ۴- موارد استثنا

این بیمه به هیچ وجه شامل خطرهای زیر نمی شود:

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از سوء عمل ارادی بیمه‌گذار.

- نشت و ریزش عادی، کثری عادی وزن یا حجم یا فرسودگی و پوسیدگی عادی مورد بیمه.

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از کافی نبودن یا نامناسب بودن بسته بندی یا

آماده سازی مورد بیمه برای حمل (« بسته بندی» مندرج در این بند شامل بار

چینی در کانتینر و رثقیل نیز می شود، به شرط اینکه چنین عملی قبل از شروع

بیمه کالا یا به وسیله بیمه‌گذار یا کارکنان وی انجام گرفته باشد).

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از عیب ذاتی یا ماهیت مورد بیمه.

- تلف، آسیب یا هزینه ای که علت اساسی آن تأخیر باشد، حتی اگر این تأخیر

ناشی از خطرهای بیمه شده باشد ( به استثنای هزینه های قابل پرداخت در بند

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از ورشکستگی یا اعسار مالکان، مدیران، اجاره

کنندگان یا گردانندگان کشتی یا قصور در ایفای تعهدات مالی از طرف یکی از آنها.

- آسیب عمدی یا تخریب عمدی کالای مورد بیمه یا قسمتی از آن توأم با سوء نیت هر شخصی.

- تلف، آسیب یا هزینه ناشی از کاربرد هر نوع سلاح جنگی که با انرژی هسته ای یا ترکیب هسته ای یا واکنش مشابه دیگر یا نیرو یا ماده رادیواکتیو کار کند.

ه- استثنای مربوط به عدم قابلیت دریانوردی و نامناسب بودن کشتی برای دریانوردی

این بیمه به هیچ وجه زیان، آسیب یا هزینه ناشی از موارد زیر را پوشش نمی دهد:

- عدم قابلیت دریانوردی کشتی با کرجی.

- نامناسب بودن کشتی، کرجی، وسیله حمل، کانتینر یا جرثقیل برای حمل سالم مورد بیمه، مشروط بر اینکه بیمه‌گذار یا کارکنان وی از چنین عدم قابلیت

دریانوردی یا نامناسب بدن در زمان بارگیری کالای مورد بیمه دروسایل مذکور اطلاع داشته باشند.



- بیمه‌گر از هرگونه نقص تعهدات ضمنی مربوط به عدم قابلیت دریاوردی کشتی و نامناسب بودن کشتی برای حمل مورد بیمه به مقصد صرف نظر می‌کند مگر اینکه بیمه‌گذار یا کارکنان وی از چنین عدم قابلیت دریاوردی یا نامناسب بودن اطلاع داشته باشند.

#### ۶- استثنای خطر جنگ

از بین رفتن، آسیب دیدگی یا هزینه های ناشی از عوامل زیر به هیچ وجه تحت پوشش این بیمه نیست:

- جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام یا زد و خوردهای داخلی ناشی از این امور یا هرگونه عمل خصمانه یکی از دو قدرت متخاصم علیه دیگری.

- توقیف، ضبط، مصادره، تصرف یا اثرهای ناشی از این امور (به استثنای دزدی دریایی) یا اثرهای ناشی از اقدام به شروع آنها.

- مین، اژدر و بمبهای عمل نکرده سرگردان یا سایر سلاحهای جنگی به جا مانده و متروک.

#### ۷- استثنای خطر اعتصاب

این پوشش به هیچ وجه شامل تلف، آسیب یا هزینه ناشی از موارد زیر را پوشش نمی‌دهد:

- عمل اعتصاب کنندگان، جلوگیری از ورود کارگران یا عمل اشخاصی که در

درگیریهای کارگری، آشوبها یا اغتشاشهای داخلی شرکت می کنند.

- اعتصاب، تعطیل محل کار، درگیریهای کارگری، آشوبها یا اغتشاشهای داخلی.

- عمل هر تروریست یا هر شخصی با انگیزه سیاسی.

۸- مدت اعتبار بیمه

- این بیمه از زمانی که کالا از انبار یا محل نگهداری مذکور در این بیمه نامه به

منظور شروع حمل خارج می شود، آغاز و در طول جریان عادی حمل ادامه می

یابد و در یکی از حالات زیر، هر کدام زودتر واقع شود، خاتمه می پذیرد:

(۱) به مجرد تحویل کالا به انبار گیرندگان یا به انبار یا محل نگهداری نهایی

دیگری در مقصد مذکور در بیمه نامه.

(۲) به مجرد تحویل کالا به هر انبار یا محل نگهداری دیگر که بیمه گزار قبل از

ورود کالا به همزمان با آن برای انبار کردن یا برای توزیع کردن آن یا به

جهات دیگر در نظر گرفته باشد.

(۳) به مجرد انقضای ۶۰ روز از تخلیه کامل کالای مورد بیمه از کشتی در

آخرین بندر تخلیه.

- هرگاه پس از تخلیه کالا از کشتی در بندر نهایی تخلیه قرار باشد که کالا به

مقصد دیگری حمل شود، در این صورت بیمه طی مدت مقرر در فوق به اعتبار

خود باقی است ولی با شروع حمل به مقصد دیگر فاقد اعتبار است.

- این بیمه ( با توجه به موارد خاتمه مذکور در فوق و مقررات بند ۹ مندرج در

زیر) در صورت تأخیر خارج از اختیار بیمه‌گذار، هر نوع تغییر مسیر، تخلیه

اجباری، ارسال مجدد یا انتقال کالا به کشتی دیگر و در جریان هر نوع تغییری

که در سفر دریایی روی دهد و ناشی از اختیاراتی باشد که طبق قرارداد

باربری به مالکان یا اجاره‌کنندگان کشتی تفویض شده است، دارای اعتبار

خواهد بود.

۹- خاتمه قرارداد حمل و نقل

هرگاه قرارداد حمل بر اثر امری خارج از اراده و اختیار بیمه‌گذار در بندر یا

محل غیر از مقصد مذکور در قرارداد خاتمه یابد یا حمل کالا به نحو دیگری

قبل از تحویل کالا در مقصد ( به شرح مندرج در شرط ۸ فوق) خاتمه یابد، این

بیمه نیز منقضی می‌شود، مگر آنکه مراتب فوراً به بیمه‌گر اطلاع داده شود و

ادامه بیمه درخواست گردد که در آن صورت در ازای پرداخت حق بیمه اضافی

( در صورت درخواست بیمه‌گر) این بیمه تا یکی از مهلت‌های مقرر در زیر به

قوت خود باقی می‌ماند:

- تا زمانی که کالا درچندین بندر یا محلی به فروش رسد و تحویل شود یا

چنانچه توافق خاص دیگری نشده باشد، تا انقضای مدت ۶۰ روز بعد از ورود

کالای بیمه شده به چنین بندر یا محل، هر کدام زودتر واقع شود.

- اگر کالا ظرف همان مدت ۶۰ روز ( یا هر مدت اضافی دیگری که توافق شده

باشد) به مقصد مذکور در بیمه نامه یا هر مقصد دیگری ارسال شود، در این

صورت بیمه طبق ضوابط مقرر در بند ۸ منقضی می شود.

#### ۱۰- تغییر سفر

هرگاه پس از شروع این بیمه، بیمه‌گذار مقصد را تغییر دهد، بقای اعتبار این

بیمه مشروط است به اینکه بیمه‌گذار مراتب را فوراً به بیمه‌گر اعلام کند و

شرایط و حق بیمه مورد توافق قرار گیرد.

#### ۱۱- نفع بیمه پذیر

- برای جبران خسارت تحت این بیمه، بیمه‌گذار باید در خصوص مورد بیمه به

هنگام بروز خسارت نفع بیمه پذیر داشته باشد.

- بیمه‌گذار حق دارد خسارت ناشی از خطر بیمه شده را که در طول مدت بیمه

حادث

می شود، دریافت دارد، حتی اگر خسارت قبل از انعقاد قرارداد بیمه اتفاق افتاده

باشد مگر آنه در مورد اخير بیمه‌گذار از وقوع خسارت مطلع باشد و بیمه‌گر بی اطلاع.

#### ۱۲- هزینه حمل تا مقصد نهایی

هرگاه بر اثر تحقق یکی از خطرهای تحت پوشش این بیمه، حمل موضوع بیمه در بندر یا محلی غیر از مقصد کالای بیمه شده خاتمه یابد، بیمه‌گر هرگونه هزینه های اضافی که بیمه‌گذار به طور معقول و متعارف برای تخلیه، نگهداری و ارسال مورد بیمه به مقصد مندرج در این بیمه نامه متحمل شده است جبران خواهد کرد. مقررات این بند، هزینه های نجات یا خسارت همگانی را در بر نمی گیرد و استثنائات مندرج در بندهای ۵، ۶، ۷ و ۸ در مورد آن صادق خواهد بود و نیز شامل هزینه های ناشی از تقصیر، غفلت، ورشکستگی یا قصور در ایفای تعهدات مالی بیمه‌گذار یا کارکنان وی نمی شود.

#### ۱۳- خسارت کلی فرضی

در خواست خسارت به شکل خسارت کلی فرضی، پذیرفتنی نیست مگر اینکه بدین لحاظ که تلف مورد بیمه قطعی و اجتناب ناپذیر باشد یا هزینه نجات، مرمت و ارسال مجدد کالا به مقصد تعیین شده، از قیمت آن درصد مقصد بیشتر شود.

#### ۱۴- ارزش اضافی

- اگر بیمه‌گذار برای کالای بیمه شده تحت این بیمه نامه، بیمه ارزش اضافی

تحصیل کند، فرض می شود که قیمت توافقی کالا تا جمع کل مبلغ بیمه شده

تحت این بیمه نامه و کلیه بیمه نامه های ارزش اضافی، افزایش یافته است و

تعهد بیمه‌گر با توجه به نسبت مبلغ بیمه شده این بیمه نامه با کل مبالغ بیمه

شده، تعیین می شود. در صورت وقوع خسارت، بیمه‌گذار موظف به ارائه

مدارک مربوط به مبالغ بیمه شده تحت کلیه بیمه نامه های دیگر به بیمه‌گر است.

- چنانچه این بیمه به صورت ارزش اضافی باشد، شرط زیر رعایت خواهد شد:

فرض می شود که قیمت توافقی کالا برابر است با جمع کل مبلغ بیمه شده تحت

بیمه نامه اولیه و کلیه بیمه نامه های ارزش اضافی دیگر که بیمه‌گذار تحصیل

کرده است. تعهد بیمه‌گر با توجه به نسبت مبلغ بیمه شده این بیمه نامه برابر با

جمع کل مبلغ بیمه شده خواهد بود. در صورت وقوع خسارت، بیمه‌گذار موظف

به ارائه مدارک مربوط به مبالغ بیمه شده تحت کلیه بیمه نامه های دیگر به

بیمه‌گر است.

۱۵- عدم تعلق منافع

حمل کننده کالا و اشخاص دیگری که کالا به طور امانت در اختیار آنها قرار می

گیرد از این بیمه استفاده نمی برند.

۱۶- وظایف بیمه‌گذار

بیمه‌گذار، کارکنان و نمایندگان او در مورد خسارت قابل جبران موظفند:

- هرگونه اقدام معقول که برای دفع یا به حداقل رساندن چنین خسارتی مؤثر است انجام دهند.

- امکان اقامه دعوی و احقاق حق علیه حمل‌کنندگان، تحویل‌گیرندگان کالا یا هر شخص ثالث را کاملاً حفظ کنند. در مقابل، بیمه‌گر علاوه بر سایر خسارتهای قابل پرداخت تحت این بیمه نامه، هزینه‌های متناسب و معقولی را که بیمه‌گذار در راه ایفای این وظایف متحمل شده است جبران می‌کند.

#### ۱۷- عدم اسقاط حق

اقدامهایی که بیمه‌گذار یا بیمه‌گر به منظور نجات، حفظ یا مرمت و بازیافتن مورد بیمه به عمل می‌آورند، نباید به عنوان اسقاط حق یا قبول ترک مالکیت یا به عنوان هرگون خدشه در حقوق هر یک از طرفین محسوب شود.

#### ۱۸- سرعت در ادای وظیفه

از جمله شرایط این بیمه آن است که اقدامهای بیمه‌گذار برای حمل کالا در تمام موارد تا حدی که در کنترل وی قرار دارد، باید به سرعت معقول و به نحو متعارف انجام گیرد.

#### ۱۹- قانون و عرف

حکومت قانون و عرف کشور ایران.

این بیمه تابع قانون بیمه و عرف کشور ایران است

## کارشناسی در بیمه حمل و نقل دریایی

در بیمه حمل و نقل، اعتبار بیمه نامه از زمانی آغاز می شود که کالا از انبار یا محل نگهداری که در بیمه نامه ذکر شده خارج شود؛ در طول مسیر حمل، پوشش بیمه‌ای ادامه دارد تا به انبار گیرنده کالا در مقصد تحویل شود یا به خواست بیمه‌گذار در محل دیگری غیر از آنچه در بیمه نامه ذکر شده تحویل گردد؛ یا اینکه ممکن است اعتبار بیمه نامه پس از گذشت مدت یعنی از زمان تخلیه کالا در آخرین بندر مقصود، خاتمه یابد. صرف نظر از پوشش بیمه‌ای که بیمه‌گذار تهیه می کند و اجتناب از بروز اختلاف بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در شمول خسارت و میزان آن، کالای بیمه شده باید مورد بازدید کارشناسان و بازرسان صلاحیت دار قرار گیرد و گواهی یا گزارش صحت و سلامتی کالا و وضعیت آن صادر شود. به نفع طرفین قرار داد است که قبل از صدور بیمه نامه، کالا مورد بازدید اولیه قرار گیرد. با در دست داشتن گزارش بازدید اولیه، هم بیمه‌گذار و هم بیمه‌گر به وضعیت کالا، نوع بسته بندی و عیب و نقصی که کالا قبل از حمل دارد واقف می شوند و مشخص می گردد که بیمه‌گذار در چه موقعیت و شرایطی کالای بیمه شده را تحویل مؤسسه حمل داده است تا از



بروز هر نوع اختلاف اجتناب شود. مواردی که در بازرسی قبل از حمل باید

مورد توجه کارشناس قرار گیرد عبارتند از :

- مشخصات فیزیکی کالا

- مقدار کالا

- بسته بندی، عایق بندی، تعداد بسته، وزن و ابعاد هر بسته، نحوه بارچینی و

باربندی محل نگهداری و شرایط تخلیه و بارگیری مجدد در مسیر حمل

- علامت گذاری بسته ها

- وسیله حمل مناسب با وضعیت کالای مورد حمل

- مسیر حمل

توصیه های ایمنی کارشناس: در تهیه گزارش بهتر است از چک لیست

استاندارد استفاده شود تا کارشناس با سرعت و دقت بتواند فرم مربوط را

تکمیل کند. گزارش کارشناس، هم در زمان صدور و هم در صورت ورود

خسارت ابزار مناسبی برای بیمه گر محسوب می شود تا هم میزان تعهد خود و

هم میزان خسارت را به سهولت تعیین کند.

کارشناسی خسارت : پس از صدور بیمه نامه و شروع حمل، مسئولیت حفظ و

نگهداری کالا در زمان حمل در اختیار مؤسسه حمل و مسئولیت جبران خسارت

به عهده بیمه گر است. در صورتی که خسارتی به کالا وارد شود بیمه گذار باید

ضمن اعلام مراتب به بیمه‌گر اسناد و مدارک لازم را تهیه و تسلیم بیمه‌گر کند.  
از آنجا که در اغلب موارد، خرید کالا به صورت سفارشی انجام می‌گیرد،  
خدمات و مشاوره مؤسسات بازرسی، هم قبل از صدور بیمه نامه و هم پس از  
ورود خسارت، بارگیر بیمه‌گذار است. این مؤسسات حرفه ای هستند و خدمات  
آنها باب طبع بیمه‌گر و بیمه‌گذار. مواردی که در کارشناسی خسارت باید مورد  
توجه قرار گیرد، در مورد کارشناسی، مسئولیت بازرسی و تهیه گزارش  
کارشناسی کالای خسارت دیده را متقبل می‌شود. شرکت مزبور باید وضع  
کالا را قبل از خسارت دیدن و بی‌درنگ پس از خسارت دیدن از جهات کمی و  
کیفی، چگونگی و علت خسارت، میزان و درصد خسارت و همچنین پوشش‌های  
بیمه‌ای و شرایط آن مورد توجه قرار دهد. در گزارش کارشناسی خسارت  
موارد زیر باید مورد توجه قرار گیرد:

۱- تاریخ و محل دقیق حادثه و تاریخ و محل کارشناسی: زمان بسیار با اهمیت  
تلقى می‌شود زیرا در بیمه نامه های حمل، اعتبار بیمه نامه از زمانی آغاز می  
گردد که کالا به قصد شروع حمل از انبار یا محل نگهداری مذکور در بیمه نامه  
خارج می‌شود، در مسیر عادی حمل ادامه می‌یابد و در مقصد یا در محل  
دیگری که مشخص شده تحویل می‌گردد. بنابراین اگر کالا در انبار یا محل  
نگهداری دچار خسارت شود پوشش بیمه‌ای ندارد. تاریخ حادثه باید بعد از

تاریخ ترک انبار، آن هم به قصد حمل بوده باشد. تاریخ محل دقیق حادثه از جهات دیگر نیز حایز اهمیت است. از جمله، برای روشن شدن حدود و دامنه مسئولیت اشخاص دیگر که ممکن است بعداً شرکت بیمه با مراجعه به آنها ادعای تأمین خسارت کند؛ یا در مورد اعلام خسارت همگانی که لحظه وقوع حادثه و اعلام خسارت همگانی بسیار اهمیت دارد، زیرا اندک تفاوت در احتساب این لحظه ممکن است که کالاهایی را از شمول خسارت همگانی خارج یا به آن وارد کند. همچنین خسارت همگانی و هزینه نجات براساس ضوابط محل وقوع یا مقررات یورک آنتورپ، به شرایط تطبیق با مفاد قرارداد حمل، قابل پرداخت است. بنابراین تعیین محل دقیق حادثه، اهمیت بسیاری دارد. تاریخ و محل کارشناسی نیز از آن رو اهمیت دارد که تأیید می کند که بیمه‌گذار بی درنگ برای اعلام مراتب به بیمه‌گر اقدام و تا حد امکان برای کاهش میزان خسارت و کنترل دامنه آن تلاش کرده است.

۲- مشخصات کالای مورد کارشناسی: حجم کالاهایی که مورد بازرسی و کارشناسی قرار می گیرد زیاد است، به همین سبب فراوان اتفاق می افتد که کالایی به جای کالای دیگر مورد کارشناسی قرار گیرد. از این رو، کارشناس باید دقیقاً کالاهایی را بازرسی کند که برای آن مأمور شده است. احتمال دارد که کالاهای متعددی به یک بیمه‌گذار تعلق داشته باشد و تازه همین کالا هم به

کالاهای حمل شده متعلق به دیگران شباهت داشته باشد. بنابراین، باید مشخصات دقیق کالای کارشناسی شده در گزارش تعیین شود. در عرف بازرگانی متداول است که می گویند

اشتباه ازدو طرف برگشت پذیر است اما در مورد حمل و نقل ممکن است بعضاً اشتباه برگشت ناپذیر باشد. در تعیین مشخصات کالا، فقط نوشتن مشخصات از روی بارنامه و دیگر اسناد حمل کافی نیست؛ حتی مطابقت آن با علامت گذاری روی مدلها و بسته ها نیز کفایت نمی کند. این کار حداقل وظیفه متصدیان بارگیری است. کارشناس باید مطمئن شود که کالا عیناً همان کالایی است که مشخصات آن روی مدلها و بسته ها نوشته شده و مشخصات و علامت گذاری های روی مدلها و بسته ها عیناً همان است که در بارنامه و دیگر اسناد حمل دقیقاً و بی هیچ کم و کاستی قید شده است. نکات اساسی در مورد مشخصات کالا که کارشناس باید در گزارش خویش روی آنها تأکید نماید عبارتند از:

- کالا و علامتهای تجاری و اختصاری آن ( مقدار، طبقه بندی، بسته بندی، ابعاد)

- کیفیت فیزیکی، استحکام و تناسب بسته بندی ها با محتوای آنها

- شرایط نگهداری بار در وسیله حمل و از آن جمله روی عرشه کشتی یا در داخل انبار کشتی.

- رعایت نکاتی که در بارنامه راجع به شرایط حمل بیان شده.

- بندر بارگیری

- نحوه بارگیری و بار چینی و مهار کردن بار در کشتی یا وسیله حمل دیگر

- آیا در هنگام بارگیری مؤسسه بازرسی خاصی بر آن نظارت کرده و گواهی

صحت بارگیری- بار چینی و مهار کردن بار و تناسب محل استقرار و

مشخصات فنی بار رعایت شده است؟

- بندر تخلیه بار

- حمل کننده بار، شرکت کشتیرانی، کارگزار حمل ( مقصد باید در گزارش

مشخص شود).

مشخص شدن این موارد، به شرکت بیمه کمک می کند که اگر خسارت بر اثر

تقصیر شخص دیگری وارد شده باشد با استفاده از حق جانشینی به مقصر

رجوع کند. کارشناس ضمن درج نکات فوق در گزارش باید علت خسارت را نیز

قید نماید. برای مثال، دلیل کسری یک بسته ممکن است شکستن بسته بندی،

ریخته شدن به دریا، آتش سوزی، دله دزدی یا علل دیگر باشد؛ کسری به دلیل

هر یک از این موارد تابع حکم خاصی است.

۳- وسیله حمل : وسیله حمل باید متناسب کالایی باشد که حمل می کند و

قابلیت و توانایی حمل را داشته باشد. بدیهی است که وسایل حمل زمینی،

دریایی و هوایی هر کدام مشخصات خاص خود را دارند. اما آنچه مشترک

است توانایی آنها برای حمل بار و ادامه سفر مسیر پیش بینی شده در شرایط

قابل پیش بینی است.

در مورد کشتی که عمده ترین وسیله حمل و نقل بین المللی است باید موارد

زیر در گزارش کارشناس خسارت مشخص شود:

- نام کشتی

- پرچم

- بندر ثبت

- سال ساخت

- ظرفیت ناخالص

- ظرفیت خالص

- ظرفیت بارگیری

- مالک، مالکان و اجاره کنندگان<sup>۱</sup>

- گواهینامه صلاحیت دریانوردی و تاریخ انقضای اعتبار این گواهینامه

---

<sup>1</sup> - charterers

- گواهینامه بین المللی خط بار<sup>۱</sup> و تاریخ انقضای اعتبار این گواهینامه

- حد نهایی آبخور ( تابستانی، زمستانی، آب شور، آب شیرین یا آبهای سرد)

- نام و سوابق شغلی فرمانده کشتی

۴- شرح حادثه: برای شرکت بیمه باید مشخص شود که چه حادثه ای و

چگونه رخ داده است و چه عواملی موجب ورود خسارت به کالا، تلف شدن

قسمتی از آن، از بین رفتن کلی بار یا بار و شناور شده است و خسارت اولیه و

ثانویه چقدر بوده است. کارشناس باید جزئیات حادثه را همانطور که می بیند

مورد به مورد ذکر و علت یابی کند. دلایلی که کارشناس به آنها استناد می کند

باید براساس شواهد عینی یا دلایلی مستدل باشد و از آوردن دلایلی که با گمان

و تردید همراه است خودداری کند. البته در مواردی می تواند نظر کارشناسی

خود را نیز بیان کند. در این زمینه کارشناس می تواند از هر وسیله و ابزاری که

در دسترس دارد استفاده نماید.

عنداللزوم می تواند به دفتر روزنامه فرماندهی کشتی یا دفتر روزنامه

موتورخانه مراجعه و ضمن بازدید از درون کشتی با افراد مسؤول (فرمانده

کشتی، افسران، رؤسا و کارکنان قسمتهای مختلف کشتی) مصاحبه و اظهارات

آنها را ثبت کند. کارشناس باید خسارت را ارزیابی و تا حد امکان آن را

---

<sup>1</sup> - loadilne

محاسبه کند. اکثر این تعیین میزان خسارت، مورد تأیید بیمه‌گر قرار می‌گیرد.

البته کارشناس باید روش و نحوه محاسبه را نیز در گزارش درج کند. گزارش کارشناسی از این نظر نیز با اهمیت تلقی می‌شود که بررسی مجدد امکان پذیر نخواهد بود زیرا در هنگام استفاده از گزارش، دسترسی به کشتی و بازدید مجدد به دلیل در دسترس نبودن کشتی و محو آثار خسارت امکان پذیر نیست.

در یک گزارش جامع، کارشناس باید تمام موارد حمل را روشن کند. یعنی از لحظه ای که آخرین بسته کالا از روی عرشه کشتی در اختیار موسسه قرار گرفته تا لحظه بازدید، در گزارش درج شود تا حدود و چگونگی و میزان مسئولیتها در زمینه های مختلف روشن شود یا دست کم به روشن شدن این مسئولیتها کمک کند. گزارش کارشناسی جامع و خوب گزارشی است که در آن کارشناس مراحل مختلف به مقصد ایران بارگیری و حمل شده با تأخیر از راه برسد. وقتی کشتی به بندر وارد می‌شود و کالا مورد کارشناسی قرار می‌گیرد، خسارتهای متعددی مشاهده می‌شود: بخشی از کالا جوانه زده و بخشی دیگر آب دیده، بخشی بدبو رنگ شده و بخشی را هم جانوران موذی مثل موش از بین برده‌اند؛ یا در یکی از انبارها آتش سوزی رخ داده و برای خاموش کردن آن علاوه بر سوختن قسمتی از کالا قسمتی هم آب دیده. در اینجا تنها کافی نیست که کارشناس ضمن بازدید از کالا تعیین کند که چه میزان کالا از بین



رفته است بلکه کارشناس باید موارد را از یکدیگر متمایز کند. کارشناس باید ضمن تهیه صورت ریز تعیین خسارت ناشی از هر مورد، گزارش خود را با توجه به انواع پوششهای بیمه‌ای تنظیم کند. در مورد همین مثال، همانطور که می دانیم تأمین بیمه آتش سوزی با بیمه حمل با شرایط تمام خطر و غیره متفاوت است و آنچه در یک مورد پوشش بیمه‌ای دارد در مورد دیگر ممکن است فاقد پوشش بیمه‌ای باشد. فرضاً اگر کالا تحت شرایط انستیتو بیمه‌گران کالا با استفاده از شرایط جدید «A» بیمه شده باشد، هر نوع نشت و ریزش عادی وزن، حجم یا فرسودگی و پوسیدگی عادی موضوع بیمه، یا هر نوع خسارت، آسیب یا هزینه ناشی از کافی نبودن یا نامناسب بودن بسته بندی، یا خسارت ناشی از عیب ذاتی یا طبیعت کالای بیمه شده از شرایط عمومی بیمه فوق استثناست و مبلغی بابت آن پرداخت نمی شود. بنابراین کارشناس باید تمام مواردی را که کالا به مناسبت آنها خسارت دیده با ذکر علل به طور جداگانه مشخص کند. کارشناس باید در تمام مدت و مراحل کارشناسی بی طرفی خود را رعایت و گزارش خود را بر مبنای واقعیت و مبانی فنی و کارشناسی با استفاده از ابتکار و خلاقیت خود تهیه کند. کارشناس باید گزارش خود را براساس استانداردهای شناخته شده تهیه کند و در پی کشف حقایق باشد. وی در این جهت باید در پی اسناد و مدارک مؤثر باشد که او را در مسیر

کشف علل واقعی خسارت هدایت کند. تکیه کردن به نکات بی اهمیت و غیر مؤثر، کارشناس را از مسیر اصلی خارج می کند، بنابراین مسائل جزئی و بی اهمیت را باید رها کرد.

۵- نمونه برداری و تهیه عکس: مواردی پیش می آید که کارشناس ناگزیر از نمونه برداری و آزمایش نمونه هاست تا پی ببرد به اینکه آیا کالای خسارت دیده هنوز قابل مصرف است یا نه و میزان خسارت تا چه حدود است. در چنین مواردی کارشناس باید نمونه ها را به طریق علمی تهیه و از طریق مؤسسه کارشناسی خود برای آزمایش ارسال کند. نتیجه آزمایش بخش لاینفک گزارش به شمار می آید و باید قید شود که آزمایش نمونه ها براساس کدام یک از روشهای استاندارد پذیرفته شده است. تهیه عکس از وضعیت کالای خسارت دیده نیز میتواند در کشف علت خسارت مؤثر باشد. عکسها باید به نحوی تهیه شده باشند که وضعیت خرابی، فرسودگی، آسیب دیدگی، آب دیدگی، لهیدگی، شکستگی و سایر خسارتها را به وضوح نشان دهند.

باشگاههای حمایت و جبران خسارت (پی اند آی)

برخی منافع بیمه ای وجود دارد که در بازارهای عادی بیمه دریایی بیمه نمی شوند، در این شرایط تنها راه موجود برای صاحبان کشتی عضویت در باشگاههای حمایت و جبران خسارت است. این باشگاهها بخشی از مسئولیت

تصادم را که در بیمه نامه بدنه بدون پوشش باقی مانده تحت پوشش قرار می دهند مانند فوت، صدمه بدنی، زیان وارده به لنگرگاهها و بار اندازهها و دیگر موضوعاتی که قبلاً ذکر شد، برداشتن بقایای کشتی شکسته، مسؤلیت ناشی از تجاوز به حقوق دیگران، هزینه های قرنطینه، مسؤلیت در قبال محموله و دیگر منافع که در بازار عادی بیمه دریایی بیمه نمی شوند.

#### بیمه حمل و نقل زمینی

حمل و نقل زمینی به دو بخش « حمل و نقل در خشکی (ادامه حمل و نقل دریا)» و « حمل و نقل داخلی (توزیع کالا)» تقسیم می شود.

#### ۱- حمل و نقل در خشکی (ادامه حمل و نقل دریا)

بیمه‌گذار برای حفظ سرمایه خود در ادامه مسیر در خشکی باید بیمه باربری تهیه کند. بیمه حمل و نقل کالا در خشکی، مکمل بیمه حمل دریایی است و پوششهای بیمه‌ای مشابه دارد. خطرهای متعددی حمل کالا را در خشکی تهدید میکنند که میتوان به حوادث وسایل نقلیه، آتش سوزی، شکستگی، زنگ زدگی، آب دیدگی، سرقت و عدم تحویل کالا اشاره کرد. اعتبار بیمه نامه از زمان تحویل کالای بیمه شده به مؤسسه حمل و نقل شروع و پس از تحویل کالا در مقصد خاتمه می یابد. چنانچه صاحب کالا در مدت معینی که در قرار داد بیمه ذکر شده کالا را تحویل نگیرد اعتبار بیمه نامه پس از این مدت منقضی می شود.

## خطرهای مورد پوشش

- در صورتی که کالا بر اثر وقوع حوادث بیمه شده آسیب ببیند و نیاز به تعمیر یا تعویض داشته باشد بیمه‌گر خسارت وارده را جبران و قطعات آسیب دیده را تعمیر و تعویض می‌کند به شرطی که مجموع هزینه‌ها از مبلغ بیمه شده تجاوز ننماید.

- کسری کالا تأمین بیمه‌ای ندارد مگر اینکه این کسری بر اثر تحقق خطر بیمه شده ناشی شود.

- مقررات خاصی برای پرداخت خسارت کالاهایی که به صورت جفت یا سری هستند وجود دارد. خسارت به نسبت پرداخت نمی‌شود بلکه به مراتب بیشتر از ارزش قیمت از بین رفته باید پرداخت شود. برای مثال، اگر کالایی که جفت است یکی از آنها از بین برود خسارت ۵۰ درصد نیست بلکه چون با از بین رفتن یکی، آن دیگری نیز بی‌استفاده می‌شود، خسارت صددرصد پرداخت می‌گردد و کالای باقیمانده جزو بازیافتی بیمه‌گر است.

- در صورت شکستگی کالای مورد بیمه، بیمه‌گر موافقت می‌نماید که قستهای شکسته شده، بریده شود و قسمتهای سالم مورد استفاده بیمه‌گذار قرار گیرد و خسارت هم به همان نسبت پرداخت گردد.

استثنایات بیمه حمل و نقل در خشکی

- در صورتی که نهادهای نظامی، انتظامی و گمرکی، کالایی را که حمل آن ممنوع است و قاچاق محسوب می شود ضبط و توقیف کنند.

- عیب ذاتی کالا از قبیل کرم زدگی، موش خوردگی و سایر حشرات موزی، تبخیر، آثار گرما و سرما، بسته بندی و حمل نامناسب که ناشی از قصور و غفلت بیمه‌گذار یا نمایندگان او باشد.

- تأخیر در ارسال کالا و اثرهای اقتصادی و عدم النفع.

- خطرهای بارگیری و تخلیه کالایی که هر واحد آن بیشتر از مقدار معینی وزن دارد.

- خسارتهای شکست، لب پدیدگی، فرورفتگی و خراشیدگی.

- خسارتهای ناشی از زنگ زدگی، رنگ خوردگی، اکسیداسیون و رنگ پدیدگی.

- خسارتهای ناشی از مواد رادیواکتیو و انرژی هسته ای.

- خسارتهای ناشی از خطرهای نامترقبه نظیر سیل، زلزله، طوفان، آتش فشان

و صاعقه.

- خسارتهای ناشی از حمل کالا به صورت روباز.

۲- حمل و نقل داخلی (توزیع کالا)

بیمه این نوع حمل و نقل پیچیده و در هم آمیخته است. دلیل عمده آن نیز دله

دزدی های فراوان است که به محصولات تجاری در حین حمل داخلی وارد می

شود. دو نوع پوشش بیمه ای برای حمل داخلی به شرح زیر قابل صدور است:

الف) حمل کالای بیمه شده با وسایل نقلیه خود بیمه گذار با مبلغ بیمه شده معین

برای هر وسیله نقلیه.

ب) تحویل کالا برای حمل با وسایل نقلیه موتوری زمینی ( با مالکیت بیمه گذار

یا اشخاص غیر)، راه آهن یا پست با مبلغ بیمه شده مشخص برای هر حمل.

عواملی که در ارزیابی ریسک مؤثرند و باید در اختیار بیمه گر قرار گیرد

عبارتند از :

- نوع و ماهیت کالا از نظر میزان آسیب پذیری و سرقت

- شیوه حمل

- ابزارهای ایمنی که وسیله نقلیه حمل کننده کالا به آنها مجهز است.

- حدود و ظرفیت هر حمل

- تجربه گذشته ( مدیریت مؤسسه حمل و نقل و سابقه راننده وسیله نقلیه)

پوشش بیمه ای به صورت تمام خطر است، در نتیجه بیمه گر متعهد جبران

خسارتهای ناشی از خطر آتش سوزی، دزدی و دله دزدی هنگام بارگیری،

درحین حمل، زمان تخلیه و انبار موقت کالا است. استثنائات استاندارد این نوع

پوشش عبارتند از :

- مواد رادیواکتیو و انرژی هسته ای
- جنگ، شورش، آشوب و جنگ داخلی
- موش خوردگی و سایر حشرات موزی، گرد و خاک و رطوبت.
- تأخیر از دست دادن بازار، عدم النفع از هر نوع و فساد و تغییراتی که منشأ آنها طبیعت باشد.

- دزدی و دله دزدی کارکنان بیمه‌گذار یا با همکاری آنان

- کالاهای همراه مسافران حرفه ای

افزوده بر استثنائات فوق، خسارت وارده به کالاهای زیر نیز خارج از تعهدات

بیمه‌گر است:

مواد منفجره، اسیدها، کالاهای خطرناک، پول و انواع اوراق بهادار بانکی،

جواهر، شمش طلا، سنگ قیمتی، ساعت، اشیای عتیقه، کتابهای گران قیمت و

مجلات، مدلها و طرحها، نمونه ها و انواع دام ( جز خسارتهای ناشی از آتش

سوزی و تصادم وسیله نقلیه؛ برای بقیه خسارتهای مبلغی به عنوان فرانشیز در

قرارداد منظور می شود).

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

**بخش اول**

**بیمه هواپیما**



بازار بیمه هواپیما، بازاری تخصصی است که در آن موسسات زیر فعالیت می کنند:

۱- گروهی از شرکتها که مشترکاً فعالیت میکنند یا با همکاری همدیگر تشکیل صندوق بیمه هواپیما می دهند، از خطوط هواپیمایی کار می پذیرند و به نسبت بین یکدیگر تقسیم میکنند (مانند صندوقهای هواپیمایی سویس، مکزیک، و نروئا و استرالیا).

۲- شرکتهای تخصصی بیمه هواپیما که به نام شرکتهای بیمه‌ای بدون تجربه تخصصی که علاقه مند به فعالیت در این رشته هستند کار می کنند و به نسبت بین شرکتهای دیگر تقسیم می نمایند (مانند شرکت بیمه هواپیمایی بریتانیا).

۳- در یک شرکت بیمه عمومی، ادارات مختلفی وجود دارد که یکی از آنها اداره بیمه هواپیماست که در امر بیمه هواپیما فعالیت می کند (مانند اداره بیمه هواپیمای شرکت سهامی بیمه ایران).

۴- سندیکاهای بیمه هواپیما نظیر سندیکای بیمه هواپیمایی Maylam و Ariel دلیل اصلی فعالیت مشترک در بیمه هواپیما این است که این رشته از لحاظ فنی پیچیده است و اختلاف عمده ای با سایر رشته های بیمه دارد. در سایر رشته های بیمه‌ای، بیمه‌گر با تعداد زیادی از ریسکهای متجانس و مشابه سروکار دارد که می تواند با تعداد معینی از هر رشته بیمه‌ای، پرتفوی مناسب توان و

امکانات خود رافراهم و به تنهایی آن را اداره کند. احتمال خسارت روند و تواتر آن تا حدودی قابل پیش بینی و برآورد است که در آن تواتر کم و شدت بالاست. در مورد هواپیما، حجم خسارتهای جزئی در مقایسه با خسارتهای کلی ناچیز است. هواپیما ممکن است در هوا به اشیا یا پرندگان برخورد کند یا شیئی از خود هواپیما کنده شده و به آن آسیب بزند. مورد دیگر خسارت جزئی هنگامی است که هواپیما روی زمین حرکت می کند و ممکن است بر اثر برخورد با هواپیماهای دیگر با تأسیسات فرودگاهی به خود هواپیما یا به هواپیماهای دیگر و تأسیسات فرودگاهی خسارت وارد آورد. در دیگر موارد، هواپیما یا خسارت نمی بیند یا اگر خسارت ببیند دیگر جزئی نیست: مسافران و خدمه و بار همه با هم منهدم می شوند. افزون بر این، احتمال این هست که به دلیل تواتر کم و شدت بالا از میزان حق بیمه بدنه درصد بسیار کمی به خسارتهای جزئی اختصاص دارد قسمت اعظم حق بیمه بابت خسارتهای کلی است. نتیجه اینکه، اگر خط هواپیمایی ۱۰ سال متوالی خسارت کلی نداشت نباید نرخ حق بیمه چندان کاهش پیدا کند چون تواتر کم است.

بیمه هواپیما، نقطه مقابل بیمه اتومبیل است. در بیمه اتومبیل، تواتر زیاد ولی شدت کم است. وسیله نقلیه موجب حوادث زیادی می شود و در بیشتر موارد خسارت وارده به خود یا به اشخاص ثالث جزئی است؛ تعداد خسارتهای کلی

در بیمه اتومبیل در مقایسه با خسارتهای جزئی بسیار اندک است لذا در بیمه اتومبیل، برخلاف بیمه هواپیما، بخش اعظم حق بیمه بدنه و شخص ثالث به خسارتهای جزئی و بخش اندک آن ( شاید حدود ۱۵ درصد) به خسارتهای کلی تعلق دارد در حالی که در بیمه هواپیما ممکن است ۱۰ درصد حق بیمه از آن خسارتهای جزئی و ۹۰ درصد از آن مربوط به خسارتهای کلی باشد. در بیمه هواپیما بیمه‌گر از نظر تعداد موارد بیمه‌ای بسیار محدود است و میزان خسارت برای هر واحد از مورد بیمه به حدی بالاست که هر مورد خسارت می‌تواند فاجعه تلقی شود. از سوی دیگر، در یک مقطع بیمه‌ای که معمولاً یک سال است برآورد احتمال تحقق خطر مورد بیمه بسیار دشوار و شاید ناممکن باشد. بیمه‌گر قبول کننده عملیات بیمه‌ای هواپیما دو عامل را به منظور رعایت ضرورت توزیع ریسک بیمه هواپیما باید مورد توجه قرار دهد: تعداد خطوط هواپیمایی و تعداد هواپیماهای بیمه شده، در مقایسه با سایر رشته‌ها محدود است، در نتیجه اگر بیمه‌گری قصد فعالیت در بیمه مستقیم و اتکایی هواپیما دارد باید سعی کند تا سهم مناسبی از بازار محدود و تخصصی هواپیما به دست آورد تا از نظر فنی توجیه پذیر باشد.

قانون بیمه هواپیمایی

بیمهٔ هواپیما از سه جهت با قانون هواپیمای ارتباط دارد. در شرایط قرارداد بیمه تأکید شده است که بیمه‌گذار باید مقررات مربوط به ایمنی هواپیما را رعایت کند. مسئولیت قانونی بهره‌بردار در مقابل شخص ثالث که عبارت است از مسئولیت عمومی، مسئولیت در مقابل مسافران و مسئولیت حمل کالا، در هر کشور با توجه به قوانین و مقررات آن کشور، نحوهٔ رسیدگی و میزان خسارت مسئولیت در مقابل اشخاص ثالث متفاوت است.

#### مسئولیت قانونی خطوط هواپیمایی

مسئولیت قانونی خطوط هواپیمایی در مقابل مسافران براساس پیمانهای مختلف به شرح زیر است:

الف) پیمان ۱۹۲۹ ورشو. براساس این پیمان، مؤسسهٔ حمل و نقل هوایی در خطوط بین‌المللی کشورهای عضو پیمان، مسئولیت قانونی در مقابل مسافران را براساس مقررات، که در بلیت هواپیما هم درج شده، بر عهده دارد. البته در صورتی که سفر از کشور عضو پیمان آغاز شود و در کشور دیگر عضو پیمان خاتمه یابد. براساس مفاد پیمان ورشو که در بلیت هم درج شده، مسئولیت مؤسسهٔ حمل و نقل هوایی در مقابل مسافران قطعی است و نیاز به اثبات تقصیر ندارد اصل، مسئولیت حمل و نقل است و اثبات خلاف آن جز در دو مورد زیر جایز نیست:

۱- مشارکت مسافر در میزان زیان وارده ( پرت شدن از پلکان هواپیما به دلیل

شرب خمر مسافر).

۲- مؤسسه حمل و نقل، کلیه اقدامها را برای جلوگیری از وقوع حادثه انجام

داده ( استناد به این مطلب زیاد مؤثر نیست چون اکثر حوادث واقع شده کارا

نبودن این موضوع را تأیید می کند).

ب) پروتکل ۱۹۵۵ لاهه در مورد افزایش میزان مسئولیت مؤسسه حمل و نقل.

پ) موافقت نامه ۱۹۶۶ مونترال کانادا. این موافقت نامه مربوط به درخواست

امریکاست. هیچ هواپیمایی بدون داشتن مجوز، اجازه پرواز به ایالات متحده

امریکا و بالعکس ندارد.

ت) پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا. در مورد افزایش مسئولیت مؤسسه حمل و نقل.

ث) قوانین ملی. اغلب کشورهای جهان، قوانین اضافی دیگری برای مسافرتها

داخلی دارند. اغلب این قوانین از مقررات و حدود مسئولیت براساس پروتکل

لااهه با تغییراتی پیروی می کنند.

ج) شرایط ویژه قرارداد. اکثر خطوط هواپیمایی بین المللی با مسافران خطوط

خود در چارچوب کنوانسیون ورشو وارد قراردادی می شوند که شرایط و

مشخصات آن با ظرفیت حداکثر میزان مسئولیت، که در صورت تحقق خطر

قابل اعمال خواهد بود، چاپ و منتشر شده است.

### اشخاص ثالث

به موجب کنوانسیونهای ۱۹۳۳ و ۱۹۵۲ رم، مسئولیت مؤسسات حمل و نقل مطلق است و حدود مسئولیت براساس وزن هواپیما تعیین شود. مسئولیت مؤسسه حمل و نقل از طریق بیمه اجباری، سپرده نقدی یا ضمانت نامه های بانکی تضمین شود.

### مسئولیت سازمانها

نظامهای قانونی متعددی وجود دارد که تأثیر زیادی در پرداخت خسارت و غرامت مسئولیت در موارد خاص دارند. این مسئولیتها عبارتند از :

- مسئولیت سازندگان هواپیما

- مسئولیت سازمانهای هواپیمایی یا اداره کنندگان فرودگاهها

- مسئولیت تأمین کنندگان سوخت، مؤسسه های تعمیر و نگهداری

- مسئولیت سازمانهای شست و شوی هواپیما

- مسئولیت بهره برداران در پروازهای داخلی

### انواع بیمه هواپیما

۱- بیمه بدنه

مدت بیمه بدنه یک سال و برای مدتهای کمتر از یک سال ( فصل جهانگردی

مانند تابستان) حق بیمه بیشتری برای کوتاه مدت باید پرداخت شود. تعهد

بیمه‌گر بیمهٔ بدنهٔ هواپیما، تعمیر، تعویض و جایگزینی قسمت‌های آسیب دیده ناشی از تحقق خطر مورد بیمه است.

الف) خسارت کلی: در صورت ورود خسارت کلی، تعهد بیمه‌گر تهیهٔ هواپیمای دیگر از همان نوع یا نوع مشابه در وضعیت و شرایط مشابه است که از نظر سن و استهلاک و دیگر موارد یکسان باشد؛ یا پرداخت مبلغی است که بیمه‌گذار بتواند هواپیمای مشابه را از بازار بخرد. در صورتی که هواپیما از نوعی باشد که از نظر ارزش به سرعت مستهلک می‌شود یا اینکه هواپیما، وام و توافقات مالی دیگری داشته باشد، تعهد بیمه‌گر براساس ارزش بیمه شده خواهد بود. اگر بیمه نامه براساس ارزش توافقی صادر شده باشد، تعهد بیمه‌گر عبارت از ارزشی است که در هنگام صدور توافق شده، که در صورت تحقق خطر بدون در نظر گرفتن قیمت بازار هواپیمای آسیب دیده، به بیمه‌گذار پرداخت می‌شود. برای تعیین ارزش توافقی دقت بیشتری باید انجام گیرد و از ارزش توافقی در مورد هواپیماهای نسبتاً نو استفاده شود نه هواپیماهای کارکرده یا هواپیماهایی که به سرعت مستهلک می‌شوند. بیمه‌گذار نیز باید مورد اعتماد بیمه‌گر باشد و نهایت حسن نیت را که اصول اولیهٔ بیمه است رعایت کند.

ب) خسارتی جزئی: وقتی هواپیما خسارت جزئی می‌بیند بیمه‌گر باید هزینه های تعمیر هواپیمای آسیب دیده را بپردازد. هرگاه هواپیما به قیمت دست دوم

بیمه شده باشد بیمه‌گر با اشکالاتی مواجه خواهد شد زیرا تعمیرات مورد نیاز باید براساس آخرین استانداردها انجام گیرد، در نتیجه حتی در مورد هواپیمای دست دوم نیز همان هزینه قیمت نو باید پرداخت شود. در بعضی موارد، بیشتر هم می شود زیرا گاهی قطعات در بازار نیست و باید سفارش ساخت آن داده شود. به دلیل افزایش مداوم هزینه های تعمیر، خطر کم بیمه شدگی نیز مطرح است و نوسانهای ارزش پول ملی در مقابل ارزهای خارجی نیز به این امر کمک میکند.

پ) حق بیمه : حق بیمه بدنه از حاصل ضرب نرخ که به صورت درصد بیان می شد در سرمایه بیمه شده به دست می آید نرخ بیمه بدنه براساس سابقه خسارتی کل رشته هواپیما در دنیا و هر خط هواپیمایی خاص همه ساله تعیین می شود و خطوط هواپیمایی که خسارت نداشته باشند کاهش نرخ یا پاداش عدم خسارت دریافت میکنند. از آنجا که بخش اعظم ریسک، بیمه اتکایی می شود

بنابراین نرخ باید مورد تأیید بیمه‌گر اتکایی نیز باشد. دلالت نقش عمده ای در فعالیت رشته هواپیما دارند.

ت) فرانشیز : در بیمه بدنه هواپیما بخشی از خسارت به عنوان فراگیر به عهده بیمه‌گذار است این فرانشیز نه فقط به دلیل افزایش دقت در نگهداری و عملیات



پروازی است بلکه به منظور کاهش هزینه ها، هم به نفع بیمه‌گذار است و هم به نفع بیمه‌گر که خسارتهای جزئی به عهده بیمه‌گذار باشد. میزان فرانشیز به نوع هواپیما وابسته است.

(ث) استثنائات ( موارد زیر در بیمه بدنه پوشش ندارد):

- استفاده از هواپیما برای مقاصد غیرقانونی

- رعایت نکردن شرایط و مقررات مربوط به خلبان، مورد استفاده و مناطق آزاد مندرج در قرارداد بیمه.

۲- سایر بیمه های هواپیما

الف) بیمه فقط خسارت کلی: در این بیمه تعهد بیمه‌گر محدود به خسارت کلی است و در قرارداد ذکر می شود « فقط خسارت کلی». میزان تعهد بیمه‌گر درصدی از کل تعهد بیمه تمام خطر یا مبلغی بالاتر از ارزش بیمه تمام خطر است. برای مثال، ارزش بیمه شده برای تمام خطر ۷۰ میلیون دلار است و برای فقط خسارت کلی ۳۰ میلیون دلار مازاد بر ۷۰ میلیون دلار است که فقط در صورت ورود خسارت کلی، بیمه‌گر ۱۰۰ میلیون دلار می پردازد.

ب) بیمه ریسکهای روی زمین: ریسکهای روی زمین با پرداخت حق بیمه اضافی با بیمه تمام خطر تأمین بیمه‌ای دارد. از این بیمه معمولاً برای هواپیماهایی که روی زمین هستند یا تحت تعمیر قرار دارند استفاده می شود.

پ) بیمه قطعات یدکی : قطعات یدکی غالباً گرانبها هستند. این قطعات شامل موتورهای یدکی، قطعات دیگر هواپیما روی زمین یا در آشیانه ها بیمه می شوند. حق بیمه براساس درصدی از گردش عملیات سالیانه محاسبه و دریافت می شود.

ت) بیمه از دست دادن منافع : در این نوع پوشش، بیمه‌گر زیان وارده به بیمه‌گذار را که به دلیل خسارت وارده قادر به استفاده از هواپیما نیست جبران می کند. برای مثال، هواپیمایی خسارت دیده و قادر به پرواز نیست. بیمه‌گذار ناگزیر مسافران خود را به سایر خطوط هواپیمایی منتقل می کند. زیانی که از این بابت به بیمه‌گذار وارد می شود با داشتن این پوشش جبران می گردد.

ث) بیمه عدم النفع : در بیمه عدم النفع، بیمه‌گر پرداخت هزینه های را که به دلیل وقوع حادثه متحمل می شود به عهده می گیرد. برای مثال، به جای هواپیمای آسیب دیده هواپیمای دیگری اجاره می کند.

### ۳- بیمه مسئولیت هواپیما

بیمه‌گذار در مقابل جبران زیان و خسارت وارده به مسافران، بار همراه، بار غیر همراه، خسارت مالی و جانی وارده روی زمین قانوناً مسؤول است و باید جبران کند. بر خلاف بیمه بدنه که حداکثر خسارت احتمال از قبل قابل پیش بینی است در بیمه مسئولیت حداکثر خسارت وارده به اشخاص ثالث را نمی

توان برآورد کرد و فقط تعهد بیمه‌گر در بیمه نامه قید می شود. افزون براین،

بیمه‌گر به هزینه خود وظیفه دفاع از بیمه‌گذار را در مقابل دعاوی که علیه او در

مراجع قانونی مطرح می شود متقبل می گردد.

الف) مسئولیت بیمه‌گذار

- مسئولیت در مقابل مسافران : غرامتهای ناشی از جرح بدنی، فوت، خسارت

وارد به چمدان و وسایل همراه مسافر و تأخیر در تحویل آن

- مسئولیت در مقابل اشخاص ثالث : خسارت وارده اعم از جانی و مالی

- مسئولیت در مقابل مؤسسات حمل و نقل صاحبان کالا

- خسارت و زیان وارده که تأخیر در تحویل را نیز شامل می شود.

- ظرفیت بیمه : مسئولیت هواپیما یعنی تعهد بیمه‌گر باید برابر مبلغی باشد که

اگر هواپیما با ظرفیت کامل دچار حادثه شد پرداخت گردد.

ب) مسئولیت مالکان و بهره برداران فرودگاهها

این مسئولیت شامل تمام مواردی است که ناشی از عملیات و بهره برداری از

فرودگاهها باشد که عبارتند از :

- باند فرودگاه

- نقل و انتقال چمدان و بار مسافران

- سرخوردن مسافر در محوطه لغزنده فرودگاه

- انفجار هواپیما هنگام سوخت گیری

- تهیه و تأمین غذا، تأخیر، مسمومیت غذایی

- مسئولیت ناشی از استفاده از وسایل نقلیه موتوری (سواری، اتوبوس و

کامیون در محوطه فرودگاه تردد می کنند)

(پ) مسئولیت حفظ هواپیما در آشیانه ها و تعمیرگاهها

- پارک هواپیما در آشیانه: ریزش و خرابی آشیانه

- سرویس و نگهداری هواپیما و مسئولیت در مقابل اشخاص ثالث

(ت) مسئولیت ناشی از کنترل ترافیک هوایی

کنترل ترافیک هوایی کار بسیار حساس، پیچیده و خطرناکی است. در صورتی

که برای هواپیما که تحت راهنمایی برج مراقبت پرواز می کند اتفاقی بیفتد که

ناشی از اشتباه کنترل کننده ترافیک هوایی باشد مسئولیت آن با مالک و بهره

بردار فرودگاه است.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooen.com](http://www.kandooen.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

**بخش دوم**

**بیمه مهندسی**

بیمه مهندسی رشته جوانی در فعالیت صنعت بیمه است. فعالیت در این رشته در بازارهای بیمه جهانی نخستین بار از بیمه دیگ بخار در انگلستان شروع شد. مؤسسه مطالعاتی و آموزش بیمه چارتر لندن در مورد تحولات بیمه مهندسی چنین می گوید:

استفاده از ماشین بخار در نیمه اول سده نوزدهم باعث به وجود آمدن انفجارهایی شد که خسارتهای سنگین به جان و مال مردم وارد کرد. بنابراین استفاده کنندگان بر آن شدند که چاره ای برای حفاظت و جلوگیری از بروز چنین خسارتهایی بیندیشند. در سال ۱۸۵۴ تعدادی از مصرف کنندگان دیگهای بخار به فکر افتادند که در شهر منچستر گرد هم بیایند تا برای حل این مشکل راهی بیابند. نتیجه بررسیها منجر به تأسیس سازمانی به نام « سازمان مصرف کنندگان دیگ بخار منچستر » شد. وظیفه این سازمان جلوگیری از انفجار دیگهای بخار و کاهش زیانهای اقتصادی بود که به طور روز افزونی افزایش می یافت. توافق شد که هر یک از اعضا مبلغی بابت حق عضویت و حق کارشناسی بپردازند. همچنین مقرر شد که یکی از اعضا با استخدام کارشناسان ورزیده و متخصص به طور مرتب از دیگهای بخار مورد مصرف آنان بازدید و با محاسبات دقیق، خطر انفجار را برآورد کند و نظر مشورتی به اعضا ارائه نماید. سازمان، مسئولیت داشت که از جنبه های اقتصادی نیز به

اعضا کمک کند و راهنماییهای لازم را در مورد انتخاب دیگهای بخار مناسب به آنان ارائه نماید. این اصل هنوز در رشته بیمه مهندسی کاربرد دارد و بیمه‌گذار می‌تواند از کارشناسان متخصص دعوت کند تا ضمن بازدید از ماشین آلات و ارائه طریق برای حفظ و نگهداری آنها با او مشورت کند. این سازمان یک شرکت بیمه نبود و فقط راهنمایی و مشاوره اعضا را به عهده داشت. با گذشت زمان که اعضای سازمان رفته رفته زیادتر شدند احساس نیاز به بیمه در میان آنان قوت گرفت. آنها تشخیص دادند که بازرسی، حفاظت و نگهداری همراه با داشتن پوشش بیمه‌ای ترکیب خوبی برای حمایت از مالکان و استفاده‌کنندگان دیگ بخار است. ولی همه اعضا موافق بیمه نبودند لذا تعدادی از اعضا که به داشتن بیمه مهندسی تمایل داشتند نخستین شرکت بیمه مهندسی را به نام «شرکت بیمه دیگهای بخار» در سال ۱۸۵۴ تأسیس کردند. وجود این شرکت مبنایی شد برای تأسیس شرکت مشابه دیگری در این زمینه. این شرکت کار خود را فقط در رشته بیمه بویلر آغاز کرد و رفته رفته که دامنه فعالیت شرکت گسترش یافت، انواع ماشینهای بخار نیز به آن اضافه شد. بیمه ماشین بخار از سال ۱۸۷۲ آغاز شد و متعاقب آن بیمه تجهیزات الکتریکی و بیمه مهندسی انواع کارخانه های تولید متداول گردید. در سال ۱۸۸۲ قانون انفجار دیگهای بخار و متعاقب آن قانون دیگری در سال ۱۸۹۰ به تصویب رسید که به موجب آن

بازرسی علت انفجار بویلرها، جز بویلرهایی که برای مقاصد خاص مصرف داخلی دارند، الزامی شد؛ برای افراد مقصر هم که مسئولیت انفجار بویلر متوجه آنها می شد مجازاتهایی پیش بینی گردید. بیمه های مهندسی مشوق دیگری نیز پیدا کرد و آن تصویب قانون سال ۱۹۰۱ بود که دارندگان بویلرها را موظف می کرد که هر ۱۴ ماه یک بار بویلرها را به نظر کارشناسان متخصص برسانند و گزارش آن در فرم مخصوص نگهداری کنند. قوانین دیگری نیز بعداً وضع شد که از جمله آنها می توان به قانون نیروگاهها در سال ۱۹۶۵ و مقرراتی درباره ادارات، مغازه ها، راه آهن و ساختمانها (بالا برنده و آسانسورها) در سال ۱۹۶۸ اشاره کرد. وضع این قوانین میزان پرتفوی بیمه مهندسی شرکتهای بیمه را افزایش داد. هر مقدار که دامنه بازرسی و ارائه خدمات، نگهداری و حفاظت کارخانه های صنعتی و ماشین آلات آنها گسترش می یافت ایمنی این مراکز بالاتر می رفت، تولیداتشان تداوم بیشتری می یافت و در نهایت، این فراگرد خدماتی در درجه نخست به نفع مالک و دارنده کارخانه و مآلاً به سود کل جامعه تمام می شد. لازم است یادآور شویم که همه قوانین در زمینه اجباری بودن بازرسی بود و بیمه در تمام مراحل فوق اختیاری بوده است. منتها نهایت تلاش شرکتهای بیمه عرضه کننده بیمه مهندسی این بود که خدمات بیمه ای، متناسب با نیازهای واقعی آنها باشد و در این خصوص حتی



شرکتهای بیمه پوشش بیمه‌ای که شامل ارائه خدمات بازرسی کارشناسان و مهندسان متخصص آنها باشد نیز پیشنهاد می‌کردند. افزون بر انگلستان، بیمه‌مهندسی در دیگر کشورهای اروپایی نیز با تغییراتی مختصر همان مراحل را طی کرده است. در آلمان و سوئیس، بیمه‌مهندسی با بیمه‌شکست ماشین آلات در سال ۱۹۰۰ شروع شد.

امروزه انواع مختلف بیمه نامه های مهندسی صادر می‌شود که در ادامه بحث، به متداول ترین و مهم ترین آنها خواهیم پرداخت.

#### بیمه‌تما خطر مقاطعه کاران<sup>۱</sup>

در این بیمه تعهد بیمه‌گر جبران زیان یا خسارت وارده به عملیات قرارداد، تجهیزات و واحدهای تولیدی ساختمان و ماشین آلات همچنین خسارتهای مالی، جرح و صدمات بدنی وارده به اشخاص ثالث است که از اجزای طرح ساختمانی ناشی می‌شود. تأمین قرارداد بیمه تمام خطر مقاطعه کاران جامع است. بدین معنا که هر خطری صراحتاً استثنا نشده باشد پوشش بیمه‌ای دارد. لذا بیمه‌گر هرگونه زیان یا خسارت ناگهانی و پیش‌بینی نشده را که در طول مدت اعتبار قرارداد بیمه به اموال بیمه شده در محوطه اجرای طرح ساختمانی

---

<sup>1</sup> - contractors all risk (CAR)

وارد شود جبران می کند. خسارتهای ناشی از تحقق خطرهای زیر را بیمه‌گر

تمام خطر مقاطعه کاران جبران می کند:

- آتش سوزی، انفجار، صاعقه

- سیل، طوفان، زلزله

- طغیان آب

- سرقت با شکست حرز

- رعایت نکردن استاندارد و اجرای طرح با کیفیت نامطلوب، نداشتن مهارت،

غفلت و خسارت ناشی از خطا یا سوء نیت اشخاص.

اما چه کسی می تواند در قرارداد بیمه تمام خطر مقاطعه کاران بیمه‌گذار باشد؟

صاحبکار و مقاطعه کاران ( شامل مقاطعه کاران فرعی) می توانند به عنوان

بیمه‌گذار با بیمه‌گر قرارداد منعقد کنند.

انواع عملیات و طرحهای بیمه شده

الف) ریسکهای ساختمانی و ساده : مجتمعهای مسکونی؛ ساخت مراکز اداری و

بازرگانی، ساخت کارخانه های صنعتی؛ انبار سازی؛ هتل سازی؛ ساخت

مدرسه و مراکز آموزشی؛ ساخت تئاتر و سینما؛ ساخت بیمارستان؛ و ساخت

مراکز ورزشی و تفریحی.

ب) عملیات مهندسی شهری: پل سازی؛ سد سازی؛ تونل سازی؛ ساخت فرودگاه؛ قطار زمینی و مترو؛ بند سازی؛ ساخت لنگرگاه و بارانداز؛ اسکله سازی.

تأمین بیمه‌ای در بیمه تمام خطر مقاطعه کاران

همان طور که قبلاً بیان شد بیمه نامه تمام خطر مقاطعه کاران مسؤل جبران خسارت و زیانهایی است که از حوادث اتفاقی و غیر قابل پیش بینی ناشی شده و به اموال بیمه شده در طول مدت اجرای طرح و دوره نگهداری تا حداکثر سقف مورد تعهد وارد آید. پوشش بیمه نامه تمام خطر مقاطعه کاران می تواند از طریق الحاقیه های استاندارد تغییر کند، محدود شود، یا افزایش پیدا کند. برای مثال، خسارت واره به اموال اطراف طرح، ماشین آلات و تجهیزات مقاطعه کار یا مسئولیت او در مقابل زیان و خسارت وارده به اشخاص ثالث نیز پوشش داده شود. در بیمه تمام خطر مقاطعه کاران استثنائات زیر وجود دارد:

۱- استثنائات ویژه تمام خطر مقاطعه کاران: هزینه های تعمیراتی ناشی از اشتباه در طراحی، مواد اولیه، ساخت و شکست ماشین آلات ساختمانی (اگر بیمه شده باشند)، استهلاک و بی استفاده شدن. ارتباط خسارت با موارد استثنا شده بسیار مورد تصمیم بگیرند. این استثنائات زمانی مورد تعهد بیمه گر قرار می گیرند که بیمه گذار همانند زمانی که قرارداد بیمه تمام خطر مقاطعه کاران

وجود ندارد، کلیه احتیاطهای لازم را در جهت جلوگیری از تحقق خطر انجام داده باشد.

۲- استثنای خطرهای جنگ نرمال : خطر جنگ نرمال جزو استثنایات بیمه مهندسی تمام خطر مقاطعه کاران است. اگر متن قرارداد کمیته آتش سوزی لندن مورد استفاده قرار گیرد، به موجب شرط خاص تنها اعتصاب و شورش جزو تعهدات بیمه گر خواهد بود.

۳- سایر استثنایات :

- ریسکهای ناشی از رادیو اکتیو

- خسارت عمومی

- خسارت وارده به طرح، نقشه، نقدینگی و اوراق بهادار

- خسارت وارده به وسایل نقلیه موتوری، هواپیما و تجهیزات شناور

- خسارت ناشی از توقف عملیات

- خسارت عدم النفع از هر نوع و جرایم ناشی از تأخیر و عدم تحویل به موقع

طرح استثنایات فوق شامل همه موارد است اعم از اینکه خصلتاً بیمه پذیر باشند

یا نباشند و بیمه گر طی بیمه نامه رشته های دیگر، آنها را پوشش می دهد، مانند

بیمه حمل و نقل ، بیمه اتومبیل یا بیمه صداقت در امانت کارکنان و نظایر آن.

مدت بیمه

تأمین بیمه‌ای با آغاز یا پس از تخلیهٔ اقلام مندرج در جدول مشخصات بیمه نامه در محل اجرای طرح شروع و در زمان تحویل یا بهره برداری از بنای تکمیل شده یا هر بخش تکمیل شده از آن پایان می پذیرد. در مورد ماشین آلات ساختمانی و لوازم و تجهیزات ساختمانی مسئولیت بیمه‌گر از زمان تخلیهٔ آنها در محل اجرای طرح آغاز و با انتقال آنها از محل اجرای طرح خاتمه می یابد. افزون بر این، امکان تعمیم مدت بیمه به منظور تحت پوشش بیمه قراردادن دورهٔ نگهداری به شرح زیر امکان پذیر است:

دورهٔ نگهداری ساده: در این پوشش مسئولیت بیمه‌گر طی دورهٔ نگهداری محدود به زیان یا خسارتی است که بیمه‌گذار در حین فعالیت به منظور ایفای تعهدات قراردادی خود تحت مقررات دورهٔ نگهداری، به مورد بیمه وارد میسازد.

نگهداری وسیع: در نگهداری وسیع، بیمه‌گر افزون بر تعهدی که برای جبران خسارت وارده در پوشش بیمهٔ نگهداری ساده دارد زیان یا خسارتی را هم که علت آن به دورهٔ فعالیت ساختمانی مربوط می شود، جبران می کند.

سرمایهٔ بیمه شده

مبلغ بیمه شده باید برابر باشد با مبلغ مندرج در قرارداد ساختمانی به اضافهٔ ارزش هرگونه مصالح ساختمانی که صاحبکار تهیه کرده یا ارزش هرگونه کار

اضافی که وی انجام داده است. برای اجتناب از کم بیمه شدگی ( به موجب ماده

۱۰ قانون بیمه) هرگونه افزایش در سرمایه بیمه شده در قرارداد بیمه باید کتباً

به بیمه‌گر اعلام شود تا با صدور الحاقیه مورد تأیید قرار گیرد و هرگونه ماده

۱۰ قانون بیمه اعمال خواهد شد. در مورد قراردادهای با ارزش ثابت، بابالاً

رفتن قیمت مصالح و هزینه های اجرای کار، مبلغ بیمه شده افزایش نخواهد

یافت. هر چند در صورت ورود خسارت بدیهی است که هزینه تعمیرات بیش از

ارزش شیء خسارت دیده خواهد بود. این مشکل را تنها با اعمال نرخهای

مناسب حق بیمه و فرانشیزهای مناسب می توان برطرف کرد. معمولاً در موارد

زیر مبالغ بیمه شده به طور جداگانه تعیین می شود:

الف) ماشین آلات ساختمانی و لوازم و تجهیزات ساختمانی ( مبالغ بیمه شده

باید برابر با ارزش جایگزینی در زمان انعقاد قرارداد به انضمام هزینه حمل،

هزینه نصب و حقوق گمرکی باشد).

ب) ساختمانها و جمع آوری ضایعات ( در این مورد ضروری است که مبالغ

بیمه شده کافی باشد).

پوشش بیمه‌ای مسئولیت مدنی در قبال اشخاص ثالث نیز مشروط به تعیین

حداکثر غرامت به طور جداگانه برای هر حادثه یا مجموعه حوادثی است که

دارای منشأ واحد هستند. در مورد خطرهای فاجعه آمیز ( مانند سیل، طوفان،

زلزله و طغیان آب) احتمال تراکم خطر باید به طور دقیق و خاص مورد توجه قرار گیرد. در مورد این خطرهای حداکثر غرامت باید به طور جداگانه تعیین شود.

اطلاعات مورد نیاز برای ارزیابی ریسک

بیمه تمام خطر مقاطعه کاران یکی از بیمه های تخصصی است و فقط کارشناس متخصص می تواند به صدور آن اقدام کند. نخستین مرحله تهیه و صدور بیمه نامه، اطلاعات مورد نیاز بیمه گر است و از این لحاظ پرسشنامه نقش ارزنده ای دارد. البته در بعضی موارد، کارشناس باید از نزدیک، آن را بررسی کند. این موارد عبارتند از:

مقاطع کار: تجربه و فعالیت گذشته تا معلوم شود که مقاطعه کار صلاحیت فنی در اجرای چنین طرحی دارد یا خیر؟ سابقه خسارتی مقاطعه کار چگونه است؟ قرارداد مقاطعه: باید بررسی شود که شرایط قرارداد متعارف تنظیم شده باشد. آیا توافقی خاصی وجود دارد؟ مسئولیت طرفین به روشنی پیش بینی شده است؟

عملیات: نوع طرح ( آیا ریسک از نوع ریسکهای درون آب مانند تونل سازی است؟ )، کنترل شیوه و نوع ساختمان و نوع مواد اولیه ای که به کار می رود. کنترل ارزش کل طرح و ارزش قسمت های عمده و اصلی و در نهایت مطمئن

شدن از کنترل و بررسی عملیات اجرای طرح ( در مواردی که کارفرما مواد اولیه طرح را تهیه می کند)،

مدت قرارداد مقاطعه : باید کنترل شود که کل پروژه براساس زمان بندی تعیین شده براساس طرح مربوط پیشرفت داشته است، به نحوی که در هر زمان ارزش سرمایه درگیر با ریسک مشخص باشد. تاریخ دقیق تحویل طرح و دوره نگهداری نیز باید معین شود. نقشه ابعاد محل اجرای طرح و ساختمانهای اطراف آن و همچنین اطلاعاتی درباره آب و هوا و شرایط ویژه محیط از لحاظ زمین شناسی، آب شناسی و لرزه شناسی ضرورت دارد.

#### تعیین نرخ

بعد از ارزیابی ریسک، نرخ بیمه ( حق بیمه) تعیین می شود که موردی است و به طرح مورد نظر وابسته است. تعرفه یگانه ای که در برگیرنده تمام عوامل مؤثر در تعیین نرخ بیمه باشد وجود ندارد. حق بیمه پروژه های عظیم را حتماً کارشناسان متخصص بیمه مهندسی باید تعیین کنند. نرخ حق بیمه عملیات براساس کل سرمایه بیمه شده- ارزش قرارداد به اضافه ارزش تأسیسات موقت و کارهای مربوط تعیین می شود. نرخ جداگانه ای نیز برای بیمه مسئولیت مدنی مقاطعه کار، تأسیسات و سایر اموال موجود در محوطه طرح اعمال شود.



برای هرکدام از پوششهای بیمه‌ای فوق، نرخ بیمه به مدت قرارداد، دوره نگهداری، سرمایه بیمه شده و همچنین تعهد بیمه‌گر در مورد خطرهای سنگین و سهم بیمه‌گذار از خسارت (کسورات) وابسته است. عموماً بیمه‌گر نرخ خطرهای سنگین را با توجه به مدت قرارداد و میزان ریسک در فصلهای مختلف سال تعیین می‌کند. نرخ نهایی نیز با توجه به توافق در مورد سهم بیمه‌گذار از خسارت تعیین می‌شود. نرخ بیمه مسئولیت در مقابل شخص ثالث، نرخ ثابتی است که اداره بیمه‌های مسئولیت تعیین و اعلام می‌کند.

#### پرداخت و تسویه خسارت

در کلیه رشته‌های بیمه مهندسی، واگذاری ارزیابی خسارت به مهندس متخصص بسیار اهمیت تلقی می‌شود، زیرا پرداخت بی‌درنگ و بهنگام خسارت را پس از وقوع حادثه مورد بیمه امکان پذیر می‌سازد. مهندس با تجربه و متخصص می‌تواند موضوع خسارت را بررسی و شرایط بیمه‌نامه و استثنائات را اعمال و مبلغ خسارت را تعیین کند. او حتی صلاحیت این را دارد که پیشنهادهای اقتصادی و سازنده در مورد تعمیرات لازم ارائه کند. در اغلب موارد مهندسين با تجربه شرکت بیمه، مسئولیت تعیین خسارت را بر عهده می‌گیرد و اکثر مورد استقبال بیمه‌گذار نیز واقع می‌شود. این نحوه تعیین خسارت،

هزینه ها را به سادگی پایین می آورد و از دانش فنی و نظارتی لازم مورد توجه بیمه گذار برخوردار است.

### بیمه تمام خطر نصب<sup>۱</sup>

بیمه نامه تمام خطر نصب کلیه خسارتهای ناشی از نصب، آزمایش<sup>۲</sup> و راه اندازی کامل کارخانه های متشکل از ماشینهای متعدد و تک ماشین و همچنین مسئولیت مدنی ناشی از خسارتهای مالی و جانی وارده به اشخاص ثالث به هنگام اجرای عملیات را در بر می گیرد. در برخی کشورها دو نوع بیمه تمام خطر نصب وجود دارد از خسارتهای مالی و جانی وارده به اشخاص ثالث به هنگام اجرای عملیات را در بر می گیرد. در برخی کشورها دو نوع بیمه تمام خطر نصب وجود دارد: با پوشش محدود (اغلب برای تک ماشین)؛ و بیمه تمام خطر ( برای نصب کارخانه ها که بیمه مسئولیت در مقابل اشخاص ثالث را نیز می تواند شامل شود). پیمانکاران به دلیل رقابت شدید حاکم بر بازار ناگزیرند که با سود نهایی کمی به فعالیت پردازند. به همین دلیل آنان اغلب طرحهای گوناگون که با سود نهایی کمی به فعالیت پردازند. به همین دلیل آنان اغلب طرحهای گوناگون در کشورهای مختلف را با شرایط کاری متفاوت به عهده می

<sup>1</sup> - erection all risk (EAR)

<sup>2</sup> - testing

گیرند. بنابراین به تأمین مالی برای مقابله با خسارتهای ناشی از تحقق

خطرهای غیر قابل پیش بینی ( ریسکهای صددرصد) نیاز دارند. نکته مهم اینکه

در بیمه تمام خطر نصب، ریسکهای ناشی از عملیات بازرگانی پیمانکار (

زیانهای مالی ناشی از جریمه تأخیر در اجرای طرح، عدم تحویل به موقع یا

اجرای ناقص تعهد و جز آن) پوشش بیمه‌ای ندارد.

اشخاص زیر می توانند بیمه‌گذار بیمه نامه تمام خطر نصب باشند:

- سازنده یا تهیه کننده ماشین آلات یا دستگاهها ( در صورتی که اجرای

عملیات نصب یا مسئولیت آن را بر عهده داشته باشند).

- پیمانکاری که اجرای عملیات نصب به وی محول شده است.

- خریدار ماشین آلات یا دستگاههای مورد نصب.

بیمه تمام خطر نصب پوشش وسیعی به بیمه‌گذار عرضه می کند. به موجب این

بیمه نامه، بیمه‌گر عمدتاً خسارتهای ناشی از تحقق خطرهای بیمه شده را که در

کارگاه و در زمان اعتبار قرارداد بر اموال بیمه شده وارد می آید جبران می

کند.

خطرهای بیمه شده در بیمه نامه تمام خطر نصب عبارتند از :

- آتش سوزی، انفجار، صاعقه

- سیل ، طوفان، زلزله، طغیان آب

- دزدی، سرقت با شکست حرز

- اشتباه در نصب

- غفلت، نداشتن مهارت، بی تجربگی، اعمال ناشی از سوء نیت

- اتصال کوتاه، تشکیل قوس الکتریکی، ولتاژ اضافی

- فشار اضافی یا مکش، از هم گسیختگی ناشی از نیروی گریز از مرکز

- هرگونه خسارت ناگهانی و پیش بینی نشده ناشی از فروریختگی، اشیای

خارجی و جابه جا کردن اشیای مورد نصب در محل نصب یا کارگاه و نظایر

آن

نوع ماشین و طرحهای مشمول بیمه

دانستیم که در بیمه تمام خطر نصب دو نوع پوشش متفاوت وجود دارد: یکی

برای تک ماشین و دیگری برای کارخانه ها و طرحهای تکمیل شده که در برخی

طرحهای مهندسی شهری ( مانند فونداسیونها و ساختمان کارخانه ها و جز آن)

مورد استفاده است. البته در بیمه تمام خطر نصب، این پوشش نباید از ۲۰

درصد کل سرمایه بیمه شده تجاوز کند( گرچه در تعیین نرخ، ملاک محاسبه

قرار گرفته باشند).

طرحهای مشمول بیمه در بیمه تمام خطر نصب عمدتاً عبارتند از :

- نیروگاههای تولید برق

- شبکه توزیع آب و گاز و برق

- سیستمهای جمع آوری ضایعات (فاضلاب، زباله و جز آن)

- تأسیسات و ادوات ارتباطی (تلویزیون، رادیو، تلفن)

- منابع معدن (کارخانه های تهیه سنگ آهن و نظایر آن)

- صنایع شیمیایی، فولاد و سایر صنایع فلزی غیر ترکیبات آهنی

- صنایع کاغذ، لوله، الوار، چوب، چاپ، چرم، نساجی و جر آن

- صنایع غذایی (کنسرو، بسته بندی و سایر موارد مشابه)

بیمه‌گر علاوه بر اینکه مسؤول جبران زیان و خسارت پیمانکار یا تهیه کننده (

خسارتهای وارده به ماشین آلات و تأسیسات در مدت نصب) است، خسارتهای

دوره آزمایش نیز جزو تعهدات او قرار دارد؛ وی همچنین خسارت وارده به

تأسیسات موقت، ماشین آلات و سایر اموالی را که مقاطعه کاران مسؤول آن

است متعهد می شود. دوره نصب بی درنگ بعد از تخلیه ماشین آلات و تجهیزات

در محل نصب آغاز می شود. قبل از آن، خسارتهای وارده در تعهد بیمه‌گر

صادر کننده بیمه نامه حمل است. تشخیص اینکه کدام خسارت به عهده بیمه‌گر

حمل و نقل است و کدام به عهده بیمه‌گر نصب، با کارشناس است. مدت بیمه از

لحظه تخلیه و انبار کالا در محل نصب (شامل مراحل نصب، آزمایش، راه

اندازی و پایان عملیات نصب) آغاز می شود و با تحویل به کارفرما خاتمه می پذیرد.

دوره نگهداری نیز می تواند پوشش بیمه‌ای داشته باشد ولی در عمل دوره نگهداری جزو قرارداد مقاطعه کاری است که در آن دوره آزمایش وجود ندارد. از سوی دیگر، داشتن دوره آزمایشی در قرارداد نصب عملاً وجود دوره نگهداری را بی اثر می کند. ولی اگر دوره نگهداری در بیمه تمام خطر نصب، پوشش بیمه‌ای داشته باشد باید برای شمول آن ابتدا موضوع به دقت مورد مطالعه و بررسی قرار گیرد.

دوره نگهداری ساده: در دوره نگهداری ساده، تعهد بیمه‌گر محدود به هرگونه زاین یا خسارتی است که در حین اجرای عملیات به منظور ایفای تعهدات ناشی از مقررات دوره نگهداری قرارداد، به اموال بیمه شده وارد می آید. نگهداری گسترده: در این پوشش، علاوه بر ارائه تأمین بیمه‌ای به دوره نگهداری ساده، خسارت یا زیان معلول دوره نصب نیز بیمه است.

دوره ضمانت: در صورتی که سازنده ماشین آلات یا دستگاههای مورد بیمه، خود عهده دار اجرای عملیات نصب باشد، مسئولیت سازنده نیز در طی دوره ضمانت، طبق شرایط مندرج در قرارداد تهیه می تواند جزو پوشش بیمه‌ای تا میزان معینی باشد. این مرحله معمولاً جزو مراحل پرخطر محسوب می شود.

### استثنائات بیمه تمام خطر نصب

بیمه تمام خطر نصب کلیه خسارتهایی را که مشخصاً در قرارداد استثنا نشده باشد جبران می کند. مواردی که در بیمه تمام خطر نصب استثنا شده اند عبارتند از:

- زیان یا خسارت ناشی از اشتباه بودن طرح، مصالحی یا ریختگی معیوب و اجرا با کیفیت نازل در این رهگذر، ذکر یک نکته ضروری است: اگر سازنده ماشین آلات یا دستگاهها در عین حال که مجری عملیات نصب است بیمه گذار هم باشد، در این صورت امکان دارد که خسارتهای فیزیکی هم مشمول بیمه باشد. ناگفته نماند که هزینه دفع نواقص اولیه (مشروط به اینکه کشف آنها قبل از تحقق خطر و ورود خسرات صورت گرفته باشد) به شرح زیر جزو تعهدات بیمه گر نیست:

- زیان یا خسارت وارده به ماشین آلات یا تجهیزات نصب بر اثر شکستگی مکانیکی، الکتریکی یا اختلال موجود در آنها

- زیان یا خسارت ناشی از عمل یا غفلت عمدی بیمه گذار یا نمایندگان وی  
- زیانهای تبعی از هر نوع و به هر صورت، از قبیل دعاوی مربوط به جرایم قراردادی، زیانهای ناشی از تأخیر، عدم اجرا و از دست دادن قرارداد

- زیان یا خسارت ناشی از جنگ یا عملیات شبه جنگی و هر نوع آشوبگری؛

همچنین اعمال اعتصاب گران و اشخاصی که کارفرما به تعطیل کار آنان اقدام

کرده

- زیان یا خسارت ناشی از واکنشهای هسته ای، تابشهای هسته ای و مواد

رادیو اکتیو، تأمین بیمه‌ای بی درنگ پس از تخلیه اشیا مورد بیمه در کارگاه

آغاز و پس از پایان عملیات نصب و آزمایش خاتمه می یابد ( مگر اینکه دوره

نگهداری نیز بیمه باشد در این صورت در پایان دوره نگهداری اعتبار بیمه نامه

پایان می یابد). بنابراین خسارتهای دوره انبارداری، دوره نصب و بهره برداری

و دوره آزمایش یا آزمایش با بار جزو تعهدات بیمه‌گر است. خطرهای اضافی

دیگر، نظیر مسئولیت در مقابل شخص ثالث، شورش و اعتصاب نیز می توانند

در بیمه تمام خطر نصب پوشش بیمه‌ای داشته باشند.

ویژگیهای بیمه تمام خطر نصب

بیمه تمام خطر نصب، در پی بیمه شکست ماشین آلات به دلیل نیاز به داشتن

پوشش بیمه‌ای برای مدت زمان قبل از شروع به تولید به وجود آمده است.

هنوز هم در برخی کشورها شرکتهایی وجود دارند که پوشش بیمه نصب را

براساس بیمه نامه های شکست ماشین آلات صادر می کنند که البته روش

درست و بخردانه ای نیست. بیمه نامه تمام خطر نصب برای پرخطرترین مرحله



عملیات نصب یعنی دوره آزمایش و آزمایش سخت<sup>۱</sup> که پتانسیل در این مرحله به حداکثر می رسد، پوشش بیمه‌ای ارائه می کند. به همین دلیل، برای ارزیابی خطر به ویژه در مورد خسارتهایی که احتمال وقوع آنها بیشتر است حضور مهندسان متخصص ضروری می نماید.

بیمه نامه نصب کوتاه مدت

بیمه نامه تمام خطر نصب امکان دارد که برای مدتهای متفاوت مورد نیاز باشد. این مدت ممکن است یک ماه یا گاهی سالها طول بکشد. لذا از دیدگاه بیمه‌ای بیمه نامه های نصب برای مدت کوتاه، «بیمه کوتاه مدت» محسوب می شوند.

زیرا برای بیمه‌گر صادر کننده بیمه نامه بسیار دشوار است که تعادلی در پرتفوی خود به وجود آورد. معمولاً دوره راه اندازی و آزمایش سخت یک ماه است و دراکثر موارد یک ماه نیز کفایت می کند ولی برای کارخانه های تکمیل شده که مراحل پیچیده دارند، از نظر تکنولوژی شاید لازم باشد که دوره نگهداری سه ماه یا حتی بیشتر شود. بیمه تمام خطر نصب از لحاظ سرمایه بیمه شده همانند بیمه تمام خطر مقاطعه کاران است. میزان سرمایه درگیر با ریسک در شروع عملیات اجرای طرح رقم کوچکی است و به تدریج که مراحل

---

<sup>1</sup> - testing – hot- testing

نصب پیش می رود سرمایه افزایش می یابد تا به کل مبلغ سرمایه بیمه شده در  
پایان عملیات نصب برسد.

سرمایه بیمه شده

سرمایه بیمه شده عبارت است از ارزش ماشین آلات و لوازم مورد نصب  
براساس قرارداد فروش به انضمام هزینه حمل، حقوق و عوارض گمرکی و  
هزینه نصب. چنانچه به هنگام بروز خسارت معلوم شود که سرمایه بیمه شده  
کمتر از مبلغی است که باید بیمه شود ( چنین امری احتمال دارد که در نتیجه  
افزایش دستمزدها و قیمتها باشد)، بیمه گر قاعده نسبی سرمایه را اعمال می کند  
( ماده ۱۰ قانون بیمه). یعنی خسارت به نسبت سرمایه بیمه شده و سرمایه ای  
که باید بیمه می شد، تقلیل می یابد. بنابراین باید هرگونه تغییر در سرمایه بیمه  
شده به اطلاع بیمه گر برسد تا با صدور الحاقیه مورد تأیید وی قرار گیرد. در  
موارد زیر مبالغ بیمه شده به طور جداگانه تعیین می شود:

- ماشین آلات و تجهیزات نصب به ارزش نو

- اموال مستقر در محل نصب که متعلق به بیمه گذار است یا تحت مراقبت، در

امانت یا در اختیاری وی قرار دارد.

**جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooen.com](http://www.kandooen.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید**

- پوششهای اضافی نظیر هزینه های حمل هوایی و مسئولیت مدنی در مقابل

اشخاص ثالث نیز مشروط به تعیین میزان غرامت به طور جداگانه برای هر

حادثه یا مجموعه ای از حوادث است که منشأ واحد دارند.

در مورد خطرهای فاجعه آمیز ( زلزله، سیل، طغیان آب و طوفان) احتمال تجمع

خطر باید به طور دقیق و خاص مورد توجه قرار گیرد. در ضمن حدود تعهد

بیمه‌گر برای اینگونه خطرها باید جداگانه در بیمه نامه تعیین شود.

## حق بیمه

برای تعیین نرخ بیمه تمام خطر نصب، معمولاً جدول راهنما تهیه می شود که در اکثر موارد یعنی مواردی که بتوان خطر بیمه شده را عادی تلقی کرد، از آن استفاده می شود. به هر حال تعیین نرخهای ثابت برای انواع طرحهای نصب یا ریسکهای مختلف امکان پذیر نیست. به این دلیل هر ریسکی باید براساس ویژگیهای خودش تعیین نرخ شود. از نظر کارشناسی، بیمه گر برای دستیابی به نرخ حق بیمه متناسب با خطر مورد نظر ضروری است که اطلاعات کاملی از موارد زیر در اختیار داشته باشد:

مشخصات فنی طرح مربوط، ارزش قرارداد؛ قیمت اشیای مورد نصب؛ نمودار مراحل تولید؛ نقشه طرح (با در نظر گرفتن مسئولیت مدنی در مقابل اشخاص ثالث)؛ اطلاعات زمین شناسی، آب شناسی و هواشناسی مربوط به محل نصب؛ جدول زمان بندی شده تهیه و نصب اشیای مورد بیمه؛ جزئیات مربوط به امکانات انبارداری اولیه؛ خدمات حفاظتی، وسایل اطفای حریق و اطلاعاتی در مورد شرکت نصب کننده. بیمه گر با در اختیار داشتن این اطلاعات، ریسک را ارزیابی می کند و می تواند پوشش مناسب با شرایط خاص هر ریسک ارائه کند. بیمه گزار نیز در موقعیتی قرار می گیرد که بیمه نامه مناسب حال خویش را خریداری کند.

## خسارت

در صورت ورود زیان یا خسارت، بیمه‌گر هزینه‌های لازم را بابت ماشین‌آلات و اشیای خسارت دیده به ارزش وضعی که قبل از خسارت داشته‌اند پرداخت خواهد کرد. مبلغی که بیمه‌گر می‌پردازد شامل هزینه‌های مربوط به پیاده کردن ماشین‌آلات، حمل و سوار کردن مجدد آنها و نیز هزینه‌استخدام متخصص در صورت نیاز است. ارزش قطعات و بخشهایی که هنوز قابل استفاده‌اند از مبلغ خسارت پرداختی کسر می‌شود (بازیافتی). البته لازم است اشاره شود که بخشی از خسارت به عنوان فرانشیز به عهده بیمه‌گذار است.

### بیمه شکست ماشین‌آلات<sup>۱</sup>

بیمه شکست ماشین‌آلات صنعتی، شکل خاصی از بیمه حوادث است که در مورد انواع ماشین‌آلات، ادوات و تجهیزات مکانیکی و دستگاه‌ها کاربرد دارد و در آن بیمه‌گر شکست ماشین‌آلات و همچنین خسارتهای فیزیکی ناگهانی و غیر قابل پیش‌بینی را جبران می‌کند. در این بیمه استهلاک عادی پوشش بیه‌ای ندارد. برخلاف بیمه تمام‌خطر نصب، در بیمه شکست ماشین‌آلات قسمتهای معیوب که ناشی از اشتباه در طراحی و ساخت باشند پوشش بیمه‌ای دارند. ولی همانطور که ذکر شد بیمه شکست ماشین‌آلات، مالک را در مقابل حوادث

<sup>1</sup> - machinery breakdown (MB)

ناگهانی و اتفاقی شکست ماشین آلات حمایت می کند. بنابراین هرگاه ماشینی زودتر از پایان عمر مفید غیر قابل استفاده شود پوشش بیمه‌ای ندارد، زیرا بیمه عمر برای ماشین آلات مفهوم ندارد. از سوی دیگر، مالک ماشین همه ساله ذخیره استهلاک را کسر و در دفاتر نگهداری می کند و می تواند در صورت غیر قابل استفاده شدن ماشین، با استفاده از ذخایر آن را با نو تعویض کند.

ضرورت بیمه شکست ماشین آلات

سعی هر بازرگانی این است که هزینه های خود را تا حد امکان با دقت به خصوص برای کوتاه مدت محاسبه کند. تنها محدودیتی که وی در این محاسبات دارد عدم امکان پیش بینی اثار اقتصادی و فنی عوامل ناشناخته است. بیمه شکست ماشین آلات یکی از رشته های نو پدید و پویای صنعت بیمه است که همگام با پیشرفت تکنولوژی پیش می رود و بیمه‌گذار را در مقابل تحقق خطرهای احتمالی حمایت می کند. ذکر این نکته ضروری است که بر اثر پیشرفتهای مداوم تکنولوژی، بیمه‌گران شکست ماشین آلات دائماً با مسائل جدید مواجه می شوند که قبلاً پیش بینی نمی کردند. از این رو ایشان باید توان و استعداد تطابق با شرایطی را که مرتب در حال تغییرات است داشته باشند. اما چه کسی میتواند بیمه‌گذار باشد: همواره خطر بالقوه شکست ماشین آلات صنعتی برای کلیه مؤسساتی که از این وسایل استفاده می کنند وجود دارد. این

پوشش، نه فقط برای مؤسسات بزرگ صنعتی مودر نیاز است بلکه برای کلیه مؤسسات صنعتی متوسط و کوچک نیز که وجود نقصی در ماشین آلات آنها ممکن است موجب پیامدهای ناگوار مالی شود اهمیت دارد. مؤسسات مالی که اعتبار متقاضیان خرید ماشین آلات و دستگاهها را تأمین می کنند نیز از خریداران این نوع بیمه هستند.

موضوع بیمه - مورد بیمه - اموال بیمه پذیر

انواع ماشین آلات ، ادوات تجهیزات مکانیکی و سایر دستگاههای نظیر اینها را می توان در بیمه شکست ماشین آلات تحت پوشش بیمه ای قرارداد نظیر: دستگاههای مولد نیروی برق ( بویلرها، توربینها، ژنراتورها)؛ تأسیسات شبکه های برق رسانی ( ترانسفورماتورها، تجهیزات برق فشار قوی و ضعیف)؛ ماشین آلات تولیدی و تجهیزات کمکی ( ماشین افزارها، ماشینهای بافندگی، ماشین آلات کاغذ سازی، پمپها، کمپرسورها، مخازن، لوله ها ، تیوبها و جز آن) در مورد بویلرها و مخازن تحت فشار، پوشش بیمه ای ارائه شده در بیمه شکست ماشین آلات به مراتب گسترده تر از پوششی است که تحت بیمه انفجار بویلرها ارائه می شود. در صورت امکان و به منظور اطمینان از توازن ریسک باید کلیه ماشین آلات کارخانه یا کارگاه بیمه شوند. چنانچه پوشش بیمه ای فقط برای برخی ماشین آلات ( به ویژه ماشین آلات پرخطر) درخواست شود، در

این صورت حق بیمه نسبتاً زیاد خواهد بود، به نحوی که غالباً چندان هم کمتر از حق بیمه مورد درخواست برای تحت پوشش قرار دادن کلیه ماشین آلات نیست. هر یک از اقلام بیمه شده با ذکر مشخصات فنی باید در فهرست ماشین آلات قید شود. سایر اقلامی که در فهرست نامی از آنها برده نشده تحت پوشش بیمه‌ای قرار ندارند. نو یا مستعمل بودن ماشین آلات مورد بیمه تا هنگامی که مرحله آزمایش به طور رضایت بخش انجام پذیرد و راه اندازی شوند و در شرایط مناسب تولید قرار گیرند، اهمیت ندارند. ولی به هر حال بیمه کردن ماشین آلات و دستگاههای قدیمی باید به احتیاط انجام گیرد. عموماً برخی اقلام که در مقایسه با مجموعه ماشین آلات کارخانه عمر کوتاه تری دارند تحت پوشش بیمه شکست ماشین آلات صنعتی قرار نمی گیرند از جمله:

- ابزار آلات تعویض شدنی (مانند انواع قالبها و سیلندرهای مورد استفاده در صنعت چاپ)

- قطعاتی که به دلایل عیب ذاتی یا به علت نوع استفاده ای که از آنها می شود، به میزان زیاد در معرض کهنگی و استهلاک قرار می گیرند (مانند لفافهای نسوز، سنگ شکن ها)

- اشیای شیشه ای، تسمه ها و تایرهای لاستیکی



- انواع روغنها، سوختها و کاتالیزورها ( روغن موجود در ترانسفورماتورها و

کلیدهای خودکار برق که علاوه بر خنک کنندگی، به منزله عایق کننده نیز مورد

استفاده قرار می گیرند، تحت پوشش بیمه قرار دارند)،

خسارتهای احتمالی

هر دارنده ماشین آلات و تجهیزات و غیره به خوبی آگاه است که ورود

خسارت به ماشین آلات اجتناب ناپذیر است، به همین سبب آنها را بیمه می کند.

دلایل این خسارتهای که بر اثر تحقق خطرهای احتمالی وارد می شود متعدد است

که در زیر شرح داده خواهد شد.

تقصیر و خطا : تقصیر و خطا ممکن است عامل خسارت باشد. حتی با تجربه

ترین کارگران هم امکان دارد که دچار اشتباه شوند. برای مثال، کارگر محل کار

خود را ترک کند بی آنکه شخص دیگری را جایگزین خود نماید و همان چند

لحظه غیبت موجب حادثه منجر به خسارت شود.

حرکات عمدی خرابکارانه : حرکات عمدی حتی با مدیریت صحیح و کنترل

شدید می تواند موجب خسارتهای سنگین شود. برای مثال، کارگر ناراضی

ممکن است بی آنکه کسی متوجه شود با گذاشتن سنگ کوچکی در لای

چرخهای ماشین، فاجعه به وجود بیاورد.

افتادن اشیای خارجی به درون ماشین : افتادن شیئی خارجی مثل آچار، پیچ و مهره یا ادواتی که برای تمیز کردن به کار می روند ممکن است موجب لطمه شدید به ماشین آلات شود که حتی مجهزترین کارگاه و تعمیرگاه قادر به جلوگیری از آن نباشد.

اشتباه در سیستم روغن و روغن کاری : اشتباه در این سیستم ممکن است موجب از کار افتادن پیستونه و والفها شود یا کلاً ماشین را از رده خارج کند. عوامل و نیروهای طبیعی : مانند سرمای شدید، یخ، طوفان و جز آن.

خسارت به ماشینهای الکتریکی: عواملی مانند جرقه های الکتریکی، نوسانهای ولتاژ و نظایر اینها در بروز خسارتهای شایع و متداول دخیل اند. حدود پوشش بیمه‌ای

در این بیمه، بیمه‌گر جبران خسارتهایی است که به طور ناگهانی و غیر قابل پیش بینی به اموال بیمه شده وارد و نیازمند تعمیر و تعویض است. در موارد زیر بیمه‌گر خسارت یا زیان وارده بر اموال بیمه شده را جبران می کند:

- اشتباه در طرح ( محاسبات، نقشه ها، ترسیمات، مشخصات فنی)؛ خطاهایی که در کارگاه یا در هنگام نصب ماشین آلات صورت می پذیرد و معایب موجود در ریخته گری و مواد اولیه. این قبیل نواقص که حتی در صورت به کارگیری بهترین روشهای آزمایش نیز اجتناب ناپذیر است غالباً در خلال بهره برداری

آشکار می شوند و این هنگامی است که تضمین کارخانه سازنده خاتمه یافته و

امکان رجوع به وی وجود ندارد.

- اشتباه در کارکردن با دستگاه، نداشتن مهارت، سهل انگاری و اعمال توأم با سوء نیت.

- از هم گسیختگی بر اثر نیروی گریز از مرکز. این مورد به ندرت ایجاد می

شود ولی در صورت وقوع، خسارت سنگین به ویژه به اموال مجاور وارد می کند.

- اتصال کوتاه و سایر علت‌های الکتریکی.

- کمبود آب در بویلرها.

- انفجار فیزیکی. عبارت است از ترکیدن جداره مخزن در نتیجه فشار بیش از

حد محتویات آن بدون اینکه هیچ گونه کنش و واکنش شیمیایی به وقوع بپیوندد.

مانند انفجار استوانه بویلر در نتیجه فشار نامتعارف بخار آب.

- طوفان، یخ بندان و یخ شناور.

استثنای بیمه شکست ماشین آلات

خسارتهایی که تحت پوشش بیمه نامه‌های دیگر قرار می گیرند، در رأس

استثنای قرار دارند که از تعهد بیمه‌گر بیمه نامه شکست ماشین آلات خارج

است ( مانند آتش سوزی، انفجار، صاعقه، دله دزدی، باربری، انفجار شیمیایی،

سرقت و شکست حرز). خسارتهای ناشی از موارد زیر نیز از استثنائات این بیمه است.

- طغیان آب، سیل، زلزله، نشست زمین، لغزش زمین، برخورد انواع وسایل حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی.

- کهنگی و فرسودگی ناشی از استفاده یا بهره برداری عادی، ساییدگی و خوردگی بر اثر زنگ زدگی و رسوبات داخل بویلر ( این استثنائات صرفاً شامل

قطعاتی است که مستقیماً بر اثر عوامل مذکور خسارت دیده باشند، حال آنکه فقدان یا خسارت سایر اقسام بیمه شده که ناشی از اثر غیر مستقیم کهنگی و فرسودگی و غیره است تحت پوشش بیمه قرار دارد).

- جنگ و عملیات شبه جنگ، هر نوع اغتشاش و هرگونه اقدام اعتصاب گران و کارگرانی که کارفرما از ورودشان به محوطه کارخانه جلوگیری کرده. برای

مثال، به طور دسته جمعی و با اعمال زور به محوطه کارخانه وارد شوند و به قصد اعتصاب در آنجا باقی بمانند.

- عمل عمدی یا سهل انگاری بیمه‌گذار یا نمایندگان وی.

- نواقص یا معایبی که در زمان شروع بیمه وجود داشته و بیمه‌گذار از آنها اطلاع داشته یا می‌بایست اطلاع می‌داشت.

- نواقص یا معایبی که فروشنده ماشین آلات قانوناً یا طبق قرارداد فروش مسؤول آن است.

- واکنشهای هسته ای، تابشهای هسته ای و مواد رادیواکتیو  
سرمایه بیمه شده

سرمایه بیمه شده همواره باید با ارزش جایگزینی نو ماشین آلات بیمه شده برابر باشد

( ارزش نو ارقام بیه شده به اضافه حقوق و عوارض گمرکی و مخارج حمل و نقل و هزینه های نصب). حق بیمه نیز براساس مبلغ بیمه شده محاسبه می‌گردد. دلیل آن است که در صورت تعمیر، قطعات نو جایگزین قطعات کهنه می‌شود. با توجه به اینکه تقریباً اغلب خسارتها با تعمیرات رفع می‌شوند، بنابراین ارزش ماشین آلات کهنه از این طریق دائماً به طور قابل ملاحظه ای افزایش می‌یابد. در هر حال با توجه به قاعده کلی « ارزش جایگزینی نو»، افزایش ارزش ماشین آلات کهنه در هنگام تعیین میزان خسارت مدنظر قرار نمی‌گیرد. بدین معنا که خسارت در ارتباط با کل هزینه تعمیرات پرداخت می‌شود، بی آنکه استهلاک مورد توجه قرارگیرد. در صورت ورود خسارت هرگاه مبلغ بیمه شده

کمتر از قیمت واقعی باشد قاعدهٔ نسبی اجرا خواهد شد و خسارت به نسبت

قیمت بیمه شده به ارزش واقعی قابل پرداخت است.

سرمایهٔ بیمه شده باید ارزش جایگزینی ماشین از همان نوع یا نوع مشابه با

همان ساخت و مواد اولیه با همان ظرفیت تولید باشد. دلیل آن است که اکثر

خسارتها جزئی هستند ( حدود ۹۰ درصد) که بیمه‌گذار اصرار دارد قطعات

آسیب دیدهٔ ماشین با قطعات نو تعویض و هزینه های تعمیر ( دستمزد کارگر)

به قیمت روز محاسبه و پرداخت شود. به هر حال در صورت ورود خسارت

کلی مبلغ خسارت نحو پرداخت خسارت اغلب مورد اعتراض بیمه‌گذاران بیمهٔ

شکست ماشین الات قرار می گیرد و آن را غیر منطقی می دانند. استدلال ایشان

آن است که بیمه‌گر حق بیمه را براساس ارزش جایگزینی که بیشتر از حق بیمهٔ

قیمت واقعی ماشین بیمه شده است دریافت می کند ولی در موقع ورود خسارت

مبلغ کمتری پرداخت می شود. این وظیفهٔ بیمه‌گر و نمایندگان اوست که موضوع

را برای بیمه‌گذاران روشن نمایند که ضرورت بیمه به ارزش جایگزینی چیست

و چرا در صورت ورود خسارت کلی فقط خسارت واقعی به آنها پرداخت می

شود. برای بیمه‌گر ضروری است که حق بیمه ها را با توجه به افزایش

دستمزدها و قیمتها تعدیل کند. اصولاً تعدیل مبالغ بیمه شده صرفاً براساس

افزایش ارزشهای جایگزینی کافی نخواهد بود. زیرا بدین ترتیب به هزینه های

تعمیرات که بخش عمده ای از مبالغ خساترهای پرداختی را تشکیل می دهند،  
آنطور که باید و شاید توجه نشده است. تجربه نشان داده است که مخارج  
مربوط به تعمیرات در برخی موارد خاص مستلزم صرف هزینه های گزافی  
است که به مراتب بیش از قیمت‌های کارخانه های سازنده ماشین آلات ( که غالباً  
به اوضاع بازار وابسته است) دستخوش می شوند.

#### خسارت در بیمه شکست ماشین آلات

در این بیمه، بیمه‌گر معمولاً زیان وارده به بیمه‌گذار را با پرداخت هزینه های  
مورد نیاز برای تعمیر اشیای خسارت دیده و در برخی موارد با تعویض آن  
شیء جبران میکند. در صورت وقوع خسارت قابل تعمیر، بیمه‌گر هزینه های  
لازم را به منظور برگرداندن ماشین آلات خسارت دیده به وضعیت قبل از  
حادثه می پردازد.

این هزینه ها اساساً مخارج تعمیرات انجام گرفته و بهای قطعات یدکی ضروری،  
هزینه های مربوط به پیاده و سوار کردن ماشین آلات، کرایه حمل عادی، حقوق  
و عوارض گمرکی، مخارج استخدام متخصص و سایر مخارج مندرج در قرارداد  
بیمه را در بر می گیرد. بیمه‌گر هزینه های مربوط به بازدید و سرویس ماشین  
آلات بیمه شده را در فواصل زمانی معین و براساس بروشورها و دستورالعمل  
های کارخانه سازنده و همچنین هزینه هایی که در طی مراحل تعمیر و به

منظور تغییر و تبدیل و بهسازی اقلام بیمه شده ایجاد شود به عهده نخواهد گرفت. هزینه مربوط به تعمیرات مقدماتی تنها در صورتی پرداخت میشود که هزینه تعمیرات نهایی را افزایش ندهد. استهلاک در پرداخت خسارت جزئی مد نظر قرار نمی گیرد. یعنی هرگز افزایش در ارزش تجهیزات به علت تعمیرات انجام گرفته در میزان خسارت تأثیر ندارد. در صورت از بین رفتن کامل هر یک از اقلام بیمه شده، خسارت براساس ارزش بازار شیء خسارت دیده در روز وقوع حادثه پرداخت هستند که صراحتاً در قرارداد بیمه قید شده باشند. هزینه حمل هوایی نیز عمدتاً در تعهد بیمه‌گر نیست. از آنجا که تعداد و میزان خسارت در بیمه شکست ماشین آلات بالاست و تعیین میزان دقیق حق بیمه ریسک نیز تا حدودی مشکل می نماید معمولاً قرارداد دارای فرانشیز است که عمدتاً به صورت درصد معین می شود و به ندرت به صورت مبلغ ثابت است. بدیهی است در صورتی که بیمه‌گذار مایل به پرداخت حق بیمه کمتر باشد می تواند درصد فرانشیز را افزایش دهد و حق بیمه کمتری بپردازد.

#### بیمه تمام خطر کامپیوتر<sup>۱</sup>

بیمه تمام خطر کامپیوتر هرگونه خسارت و زیان ناشی از حوادث اتفاقی و غیر قابل پیش بینی ناشی از هر علت جز مواردی را که مشخصاً در بیمه نامه استثنا

---

<sup>1</sup> - computer all risk (COMP)



شده جبران می کند. مالک یا اجاره کننده کامپیوتر ( به موجب قرارداد اجاره)

می توانند در خصوص خرید پوشش بیمه ای اقدام کند.

کامپیوتر، یک حافظه مرکزی است و بسیار آسیب پذیر ارزشی که در سایت

کامپیوتری \_\_\_\_\_

( محل نصب) متمرکز شده بسیار بالاست. به همین دلیل به صورت تمام خطر

بیمه می شود. تمام تجهیزاتی که با داده پردازی عملیات و ذخیره اطلاعات در

کامپیوتر مرتبطند می تواند موضوع بیمه قرار گیرد. سخت افزار کامپیوتر نیز

بیمه پذیر است.

#### خسارت

در بیمه تمام خطر کامپیوتر، نه تنها خسارتهای ناشی از خطرهای خارجی

دستگاههای کامپیوتر ( مانند آتش سوزی، انفجار، دزدی، سیل و طوفان)

جبران می شود بلکه خسارتهای الکتریکی و مکانیکی وارده به دستگاهها در

حین استفاده نیز جزو پوشش بیمه ای است. خسارتهای مادی و عدم النفع به

طور مستقل بیمه می شوند. در بخش خسارتهای مادی، بیمه گر متعهد پرداخت

متعهد هزینه تعمیرات یا جایگزین کردن کامپیوتر و سایر تأسیسات در صورت

ورود خسارت کلی به قیمت جاری بازار است. البته به شرطی که از حداکثر

سرمایه بیه شده تجاوز نکند. پرداخت هزینه تخلیه ضایعات و جابه جایی

دستگاههای آسیب دیده، همچنین حفاظت از قسمتهای سالم تا پایان تعمیرات و تعویض قطعات یا جایگزینی کامپیوتر خسارت دیده جزو تعهدات بیمه‌گر است. اطلاعات درون حافظه کامپیوتر تحت عنوان « و سایر محتویات» طبق تعریف مندرج در بیمه نامه دارای پوشش بیمه‌ای است. تعهد بیمه‌گر پرداخت ارزش مادی اشیای خسارت دیده به اضافه هزینه های اداری تهیه و تایپ مجدد اطلاعات موجود در حافظه است ( هزینه های تهیه و تولید اطلاعاتی که در حافظه کامپیوتر قرار می گیرد جزو استثنای بیمه نامه است). خسارتهای غیر مادی جزو تعهدات بیمه عدم النفع است.

#### بیمه عدم النفع ماشین آلات<sup>۱</sup>

این پوشش را شاید بتوان ناشناخته ترین بیمه در بیمه مهندسی دانست که در عین حال پیچیده ترین آنها نیز هست. امروزه هزینه های تولید به سرعت روبه افزایش است. مراحل تولید بیش از پیش پیچیده شده و به دلیل رقابت شدید حاکم بر بازار، توقف تولید بازتاب اقتصادی جدی در پی خواهد داشت. بنابراین نیاز به بیمه عدم النفع به شدت احساس می شود، هر چند که شرکتهای بیمه تمایل چندانی به ارائه این نوع بیمه ندارند. به دلیل پیچیده بودن این رشته ، مفهوم حمایت بیمه‌ای آن برای تولید کنندگان نیز کمتر شناخته شده است.

---

<sup>1</sup> - machinery loss of profit (MLOP)

پوشش بیمه‌ای عدم النفع ماشین آلات تا حدودی شبیه بیمه عدم النفع آتش سوزی است و چارچوب اصلی آن نیز از بیمه عدم النفع آتش سوزی گرفته شده. با این همه، تفاوت‌هایی در این دو رشته مشاهده می‌شود. تأمین بیمه‌ای بیمه عدم النفع ماشین آلات پرداخت سود ناخالص است که در نتیجه شکست ماشین آلات، تولید کننده از آن محروم شده است. در برخی بازارهای بیمه، بیمه عدم النفع ماشین آلات به همراه بیمه شکست ماشین آلات به بازار عرضه می‌شود و برای تولید کنندگان نیز تهیه هر دو با هم مطلوب است.

سود ناخالص بیمه‌گذار عبارت است از سود خالص به اضافه هزینه‌های ثابت، که بیمه‌گر آن را در دوره توقف تولید در پی شکست ماشین آلات جبران می‌کند. مدت پرداخت از لحظه شکست ماشین آلات محاسبه می‌شود نه بعد از پایان دوره انتظار. لذا برای مدتی که ماشین آلات متوقف شده و مشمول دریافت خسارت عدم النفع است، خسارت پس از کسر مدت انتظار پرداخت می‌شود. در بیمه عدم النفع ماشین آلات هدف جبران خسارتهای جزئی و توقف کوتاه مدت ماشین آلات نیست بلکه هدف این است که اگر بیمه‌گذار در صورت شکست ماشین آلات از نظر اقتصادی لطمه شدیدی متحمل شد بیمه‌گر آن را جبران کند. منظور کردن دوره انتظار نیز به همین دلیل است که خسارتهای کوچک و کوتاه مدت به عهده خود بیمه‌گذار باشد و در مقابل خسارتهای

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

سنگین که تحمل آن از توان مالی وی خارج است به بیمه‌گر منتقل شود. تواتر خسارتهای جزئی زیاد است؛ گاهی اوقات تعمیرات در مدت زمان کوتاهی انجام می‌گیرد و تولید ادامه پیدا می‌کند. دلیل دیگر اعمال دورهٔ انتظار، اجتناب از مراجعات مکرر و بیش از حد بیمه‌گذار به بیمه‌گر برای مبالغ ناچیز و کاهش هزینه‌های شرکت بیمه در این مورد است.

مبلغ بیمه شده

مبلغ بیمه شده عبارت است از مجموع سود خالص از تولید به اضافهٔ هزینه‌های ثابت، که شامل حقوق دستمزد و هزینه‌های مخصوص ناشی از توقف تولید است. مبلغ بیمه شدهٔ سالیانه، رقم ثابتی است که براساس دفاتر بیمه‌گذار تعیین می‌شود و مبنای محاسبهٔ حق بیمه قرار می‌گیرد. اگر سود خالص تا

پایان سال جاری

محاسبه پذیر نباشد سود خالص، اعداد و ارقام سال قبل مبنای کلیه محاسبات  
مقدماتی قرار می گیرد و حدود تعهدات بیمه‌گر نیز بر این اساس تعیین می گردد  
که بعداً خود به خود و بر اساس ارقام واقعی تعدیل می شود. افزون بر این،  
بیمه‌گر کلیه هزینه هایی را هم که بیمه‌گذار برای کاهش و جلوگیری از توسعه  
خسارت متحمل می شود جبران می کند. تقریباً تمام واحدهای تولیدی می توانند  
این پوشش را خریداری کنند زیرا هر واحد تولیدی دارای تعدادی عوامل کلیدی  
است که در صورت شکست یکی از عوامل تولید متوقف می شود. بیمه عدم  
النفع ماشین آلات نباید شامل تمام ماشین ها شود. تنها آن تعداد از ماشین ها  
باید بیمه شوند که در معرض خطر شکست قرار دارند و با شکستشان، تولید  
متوقف می شود و بیمه‌گذار زیان سنگین می بیند. بنابراین، در انتخاب ماشین ها  
باید دقت شود و فقط ماشین‌هایی بیمه شوند که از لحاظ مراحل تولید اهمیت  
بسیار دارند. در این زمینه، می توان به نیروگاه های دولتی و خصوصی اشاره  
کرد؛ ریسک های بزرگی که احتمال خسارت های سنگین را در بطن خود دارند  
و هم از نظر میزان سرمایه گذاری و هم از نظر تولید نیرو فوق العاده مهم تلقی  
می شوند. در نتیجه برای این نوع ریسک ها بیمه عدم النفع ماشین دارای  
مطلوبیت است. برای این پوشش، نرخ بیمه واحدی وجود ندارد و بیمه‌گران با

کمک گرفتن از اطلاعات و تجربیات فنی بیمه‌گران اتکایی و با توجه به عوامل

مؤثر در ارزیابی ریسک به شرح زیر نرخ را تعیین می کنند:

- احتمال شکست ماشین آلات و مدت توقف بعد از آن

- احتمال تعداد و دفعات شکست در هر سال

- اهمیت هر ماشین در خط تولید

- محل ساخت و سن ماشین

- امکانات تعمیر داخلی و قطعات یدکی

- کنترل و ابزارهای اندازه گیری ایمنی

- در اختیار داشتن رزرو و ماشین، ظرفیت اضافی و ماشین آلات ذخیره

خسارت

نحوه محاسبه و پرداخت خسارت در بیمه عدم النفع ماشین از بسیاری جنبه

های شبیه عدم النفع آتش سوزی است. اختلاف عمده، این دامنه خسارت های

فیزیکی است که در رشته عدم النفع ماشین از عدم النفع آتش سوزی کمتر است.

ارزیابی خسارت را باید به کارشناسان متخصص در ام بیمه عدم النفع واگذار

کرد. در صورت تحقق خطر، شرکت بیمه علاقمند است که خسارت به حداقل

برسد. این کار را در اغلب موارد می توان از طریق تماس با تولیدکنندگان ماشین

آسیب دیده انجام داد و درخواست کرد که در ارسال ماشین جدید یا قطعات

یدکی برای جایگزینی و تعمیر تسریع شود. همچنین، به جای ماشین متوقف شده می توان ماشین جایگزین اجاره کرد یا با تعمیرات مقدماتی، ماشین آسیب دیده را در اسرع وقت راه اندازی نمود که در تولید وقفه ای ایجاد نشود و تعمیرات اساسی به تهیه قطعات یدکی موکول گردد.

بیمه بویلر و ماشین های بخار<sup>۱</sup>

بیمه بویلر یکی از قدیمی ترین نوع بیمه مهندسی است. در این بیمه، بیمه‌گر جبران خسارت‌های ناشی از انفجار را (اعم از انفجار داخلی و خارجی یا انهدام ماشین بخار) با توجه به رعایت مقررات و استانداردهایی که الزامی است به عهده می گیرد. مقررات بازرسی و ایمنی بویلر و ماشین های بخار در کشورهای مختلف جهان متفاوت است. گزارش بازرسی گزارشی بی طرفانه است و تنها هدف، حفظ ایمنی و جان کارکنان و اشخاص ثالث، همچنین حفظ اموالی است که در معرض خطر قرار می گیرند. تجهیزاتی که تحت عنوان اموال مورد بیمه در بیمه بویلر تحت پوشش قرار می گیرند عبارتند از:

- انواع بویلر

- ژنراتورهای بخار سریع

- ماشین های بخار غیرآتشی مانند داغ کننده های بخار<sup>۱</sup>

---

<sup>1</sup>boiler and pressure wessel (BOIL)

تعهد بیمه‌گر عبارت است از جبران خسارت ناشی از انفجار و انهدام طبق

تعریف: «انفجار یعنی عمل ناگهانی و شدید فشار بخار یا هر مایع دیگر داخل

منبع که موجب صدمه بدنی و پرتاب محتویات به اطراف می شود»؛ و «انهدام

یعنی تغییر شکل ناگهانی و خطرناک هر قسمت از ماشین که ناشی از فشار

شدید بخار یا مایع باشد».

گرامت یا خسارت هایی که پرداخت آن به عهده بیمه‌گر است:

- خسارت مادی وارده به ماشین و اموال دیگر بیمه‌گذار

- خسارت مادی وارده به اموالی که به بیمه‌گذار تعلق ندارد

- صدمه بدنی یا فوت اشخاص ثالث (غیر از کارکنان و افراد وابسته به

بیمه‌گذار)

استثنائات: علاوه بر استثنای عمومی نظیر جنگ و مواد رادیواکتیو، موارد زیر

جزء استثنائات خاص بیمه نامه بویلر است:

- انفجار لوله گاز، خسارت های ناشی از آتش سوزی و خطرهای طبیعی،

خسارت های ناشی از بکاربردن ابزار و ادوات ایمنی

- هزینه های تعمیر و جایگزینی ناشی از نقص و عیب مانند پوسیدگی، ورم،

ترک خوردن و نظایر آن



بیمه فساد محصول در سردخانه ها<sup>۱</sup>

هدف از این نوع بیمه جبران خسارت کالاهای فاسدشدنی است که در سردخانه ها انبار می‌شوند، اعم از اینکه فساد ناشی از شکست ماشین آلات سرد کننده باشد یا تخلیه و فرار مواد سرد کننده از لوله های یخچال های سردکننده. این بیمه بر اساس بیمه شکست ماشین آلات (تا جایی که به این گونه ریسک ها مربوط است) ارائه می شوند. این بیمه حتی می‌تواند خطرهای ناشی از قطع برق عمومی را نیز - به طوری که تأمین برق اضطراری هم امکان پذیر باشد- در برگیرد.

استثنائات:

در این بیمه نامه علاوه بر استثنائات معمولی و متداول در بیمه های مهندسی، خسارت ناشی از عیب ذاتی کالاهای انبار شده نیز استثنا شده است. کلاً در سردخانه ها باید کالاهایی که از نظر کیفیت در سطح بسیار مطلوب هستند انبار شوند، زیرا با وجود سیستم سرد کننده، در صورت فاسد بودن بخشی از کالای انبار شده، فساد به کالاهای دیگر نیز سرایت می کند.

مبلغ بیمه شده

---

<sup>1</sup>deterioration of stock (DOS)

مبلغ بیمه شده در این بیمه عبارت است از ارزش کالای انبار شده در روزی که انتظار می‌رفت این کالا به فروش برسد. کالاهایی که معمولاً در سردخانه‌ها انبار می‌شوند در روز ورود به انبار، قیمت پایین‌تری دارند. ولی در روزی که پیش‌بینی می‌شود، فروخته خواهند شد، قیمت آنها در بازار گران‌تر است. اگر کالای انبار شده قرار است در تاریخ‌های متعددی به فروش برسد، قیمت مورد نظر باید در بیمه‌نامه قید شود. قیمت روز فروش باید کنترل شود و اگر این روش مورد نظر باشد، شرکت بیمه نیز محق به دریافت حق بیمه تعدیل‌شده متناسب با ارزش واقعی کالای انبار شده است (به نسبت قیمت روز فروش). اگر در مدت اعتبار قرارداد خسارتی به مورد بیمه وارد شود تعیین میزان قطعی خسارت موکول به روزی است که پیش‌بینی فروش کالا در آن روز است. اگر قیمت کالا در آن روز پایین‌تر از سرمایه بیمه شده باشد، شرکت بیمه فقط قیمت واقعی را خواهد پرداخت. ولی اگر قیمت آن روز کالا بالاتر از مبلغ بیمه شده باشد، خسارت با توجه به مبلغ بیمه شده پرداخت خواهد شد. هیچ‌گونه پوششی در این رشته بدون در نظر گرفتن بین ۵ تا ۵۰ درصد یا حتی گاهی اوقات بیشتر از ارزش کالاهای فاسدشدنی به عنوان فرانشیز صادر نمی‌شود. میزان فرانشیز با توجه به نحوه استقرار و نوع کالا تعیین می‌شود. اگر

موجودی انبار سردخانه به طور مرتب در حال تغییر باشد در این صورت حق بیمه بر اساس اظهار نامه های ماهانه تعیین خواهد شد.

### بیمه تجهیزات<sup>۱</sup>

در اوایل سال ۱۹۲۰، بیمه مخصوصی برای تجهیزات الکترونیکی (ارتباطات تلفنی) در آلمان به بازار عرضه شد. فعالیت این رشته تا سال ۱۹۵۰ بطئی بود و از آن سال به بعد به دلیل پیشرفت سریع تکنولوژی گسترش یافت. اساس این پوشش بیمه‌ای شبیه بیمه تمام خطر کامپیوتر است، با این تفاوت که در این بیمه فقط خسارت مادی جبران می شود. تأمین بیمه‌ای، بی درنگ پس از نصب و راه اندازی تجهیزات شروع می شود و سالیانه قابل تمدید است.

در این رشته، تجهیزات بیمه پذیر فراوان است که در زیر به تعدادی از آنها اشاره می شود:

- ارتباطات: تلفن، تابلو برق<sup>۲</sup>، تلکس، وسایل تصویری و وسایل آموزشی و جز

آن

- صنعت چاپ: تجزیه کننده های رنگ، فتوتایپ کامپیوتری و غیره

- حفاظت: سیستم کنترل ورود و خروج، ابزار تهیه عینک و نظایر آن

<sup>1</sup> electronic equipment (EE)

<sup>2</sup> swichboard

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

- پزشکی و وسایل درمانی: تجهیزات رادیولوژی، لوازم جراحی، اسکن،

پرتونگاری و غیره

[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)  
[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)  
[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

**بخش سوم**

**بیمه محصولات کشاورزی**

## مقدمه

جهان در حال تغییر و تحول است. پیشرفت تکنولوژی نه تنها از نظر مسافت، دورترین نقاط جهان را به هم نزدیک کرده بلکه از نظر احساسات و عواطف انسانی نیز مؤثر است. حمل و نقل و وسایل ارتباط جمعی، جوامع مختلف دنیا را به هم پیوند داده است. جای بسی تأسف است که در این میان، فاصله بعضی کشورها از پیوند و همبستگی جهانی روز به روز بیشتر می شود: گرسنگی در برخی کشورهای توسعه نیافته بیداد می کند و آنها ناگزیرند فقط با معیشت بخور و نمیر خود را سرپا نگه دارند. خودبسایی این کشورها نیازمند امکانات و برنامه ریزی دقیق اقتصادی به ویژه در زمینه کشاورزی است. اما رشد اقتصادی در این گونه کشورهای با مردمان گرسنه امکان پذیر نیست. ایشان نه تنها به صنعتی شدن و نجات اقتصاد خوی شامیدی ندارند بلکه اگر حرکتی هم در این زمینه انجام گرفته باعث نابودی اقتصاد متکی به کشاورزی آنها شده است. حتی کار بدانجا رسیده که این کشورها با کاهش محصولات کشاورزی اقدام به وارد کردن مواد غذایی کرده اند. برای رسیدن به خودبسایی در بخش کشاورزی، رهایی از وابستگی به خارج و همکاری با کشورهای دیگر که مشکلات مشابهی دارند لازم است از طریق مبادله تجربیات و امکانات در رفع

مشکلات یکدیگر بکوشند. در این رهگذر، بیمه نقش بسیار با اهمیتی در اقتصاد این کشورها ایفا می‌کند.

بیمه محصولات کشاورزی، حرکتی ارزشمند و مفید است که می‌تواند نقش حمایتی مهمی در اقتصاد کشورهای در حال توسعه ایفا کند، زیرا محصولات کشاورزی و دامی، موقعیت کلیدی و استراتژیک در اقتصاد کشورهای در حال توسعه دارند. ویژگی های اقتصادی این کشورها عبارت است از:

افزایش کند درآمد حقیقی سرانه یا حتی بدتر، درجا زدن

نوسان درآمد در بخش کشاورزی بین ۲۰ تا ۴۰ درصد

توزیع درآمد دو قطبی و غیر عادلانه

توزیع نیروی کار حدود ۳۰ درصد یا اندکی بیشتر در بخش کشاورزی

پایین بودن ضریب تولید نسبت به سرمایه

صادرات، عمدتاً مواد خام اولیه؛ واردات، مصنوعات صنعتی است (نتیجه: کسری

پرداخت در تراز بازرگانی خارجی).

از سوی دیگر نوسازی بخش کشاورزی، به منابع مالی کافی نیاز دارد که

متعاقب آن نیاز به پوشش بیمه‌ای برای کشاورزی و دامدار و گسترش و

تشویق تولید کننده روستایی در این امر احساس می‌شود. در کشورهای در

حال توسعه اکثر کشاورزان فاقد درآمد کافی هستند و سطح درآمد آنها تا حد

گذران زندگی معمولی است. در نتیجه، علاقه چندانی به استفاده از تکنولوژی و روش های امروزی تولید که مستلزم سرمایه گذاری جدید است ندارند. نگرانی ایشان، هزینه و بدهکاری است که قدرت بازپرداخت آن را ندارد و غافل از آنکه بیمه می تواند ترس و نگرانی آنها را برطرف کند و کشاورز و دامدار و تولید کننده را در موقعیت بهتری قرار دهد تا با اطمینان خاطر با ریسک کشاورزی درگیر شوند، بیمه گر را حامی و پشتیبان خویش بشناسند و مطمئن باشند که در صورت بروز خسارت نیز قادر خواهند بود بدهی ها را بپردازند؛ در ضمن، امیدوارانه به دوره بعدی کشت بیندیشند و به فعالیت خود ادامه دهند. در این صورت ترغیب خواهند شد که از تکنیک های جدید برای تولید استفاده کنند. مشکل مهم دیگری که باید خاطر نشان شود ضعف بنیه مالی مؤسسات اعتباری کشاورزی است که به هنگام وقوع فاجعه های طبیعی، با مشکلات جدی و کاهش توان مالی برای کمک به کشاورزان مواجه می شوند. در چنین مواقعی بیمه یک ابزار عالی برای جبران خسارت هاست تا سطح اقتصادی کشاورزان حفظ شود. بیمه گران که برای کاهش خطر و خسارت نیازمند تحقیق و بررسی هستند می توانند نتیجه مطالعات خویش را در اختیار کشاورزان قرار دهند. افزون بر این، بیمه گران قادرند که آمار و اطلاعات مورد نیاز مراجع کشاورزی و دامی کشور را در زمینه تولید محصولات مختلف کشاورزی تهیه کنند. اینگونه همکاری



بیمه‌گران می‌توانند در تهیه برنامه‌های توسعه، افزایش بهره‌وری و به‌کارگیری روش‌های تولیدی که منجر به افزایش تولید می‌شود مؤثر باشند. بیمه محصولات کشاورزی و دامی امکان انتقال اقتصاد را از دو طریق مهیا می‌سازد. اول، از طریق پرداخت حق بیمه، یعنی پرداخت پول از طرف کسانی که دچار خسارت نشده‌اند به کسانی که متحمل خسارت و زیان گردیده‌اند؛ به بیان دیگر، انتقال خسارت کشاورزان فقیر به دوش کشاورزان ثروتمند. در اینجا بیمه‌گر در نقش اداره‌کننده چنین صندوق تعاونی مطرح می‌شود. دوم، از طریق مشارکت دولت به نفع کشاورزان با پرداخت یارانه که در حقیقت یک انتقال داخلی در اقتصاد ملی به‌طور همه‌جانبه در توزیع مجدد درآمدها در جهت حمایت کشاورزان و دامداران است. بیمه محصولات کشاورزی و دام طرح جدیدی نیست و در برخی کشورها سابقه طولانی دارد. در آلمان این بیمه بیش از صد سال سابقه دارد و در تعدادی از کشورها، چندین دهه را پشت سر نهاده است. بیمه محصولات کشاورزی پس از سالها دچار تغییراتی شده که هدف آن، فراگیر کردن این بیمه است. بازده نامطمئن محصول مهمترین خطری است که کشاورزان با آن روبرو هستند. فاجعه طبیعی به همراه فقدان توان مالی کشاورز، نه تنها سبب از دست رفتن درآمد کشاورز خواهد شد بلکه احتمال

دارد هست و نیست و سرمایه گذاری وی را هم باد هوا کند. به هر حال،

مهمترین مزایای بیمه کشاورزی را می توان در موارد زیر جست وجو کرد:

- ارائه تأمین به کشاورزان در مقابل خطرهای فاجعه آمیز و غیرقابل پیش بینی برای محصولات تولیدی.

- با ایجاد ثبات در درآمدها در بخش کشاورزی. ثبات عمومی در اقتصاد کشور پدید می آید.

- اعتبار کشاورزان را در دریافت وام و اعتبار از مؤسسات اعتباری افزایش می دهد.

- بیمه محصولات کشاورزی، در کشاورزان اتکای به نفس ایجاد می کند تا از پیشرفت های علمی و فنی در راه افزایش بهره وری خویش استفاده کنند.

- بیمه با ارائه تأمین، دولت را در پرداخت خسارت های غیرقابل پیش بینی به کشاورزان یاری می کند.

خطرهای احتمالی و غیرقابل پیش بینی محصولات کشاورزی عبارتند از:

خشکسالی، رطوبت بیش از حد، تگرگ، باد و تند باد، صاعقه، حشرات، امراض نباتی، سیل، آتش سوزی، زلزله، آتش فشان و حمله حیوانات وحشی.

مدیریت ریسک در بیمه محصولات کشاورزی

بیمه را می توان شیوه و تکنیک مدیریت ریسک نیز اطلاق کرد. تکنیک های مدیریت ریسک، تکنیک های کاهش ریسک است. به کلیه تلاش هایی که برای تغییر و کاهش ریسک پذیری و در نتیجه تقلیل پتانسیل خسارت انجام می گیرد، «تکنیک های مدیریت ریسک» اطلاق می شود. مدیر ریسک برای اداره انواع ریسک ها وظیفه خود را در چهار مرحله به شرح زیر انجام می دهد:

- شناسایی ریسک ها

- ارزیابی ریسک ها

- کنترل ریسک ها

- تأمین مالی ریسک ها

یک واحد کشاورزی با خطرهای بسیاری روبروست که بیمه گر چندان مایل نیست همه آنها را بیمه کند. بیمه گر می تواند پس از مطالعه و کسب تجربه موفقیت آمیز، خطرهای تحت پوشش را توسعه دهد. حوادث و خطرهای فاجعه آمیز طبیع از حیثه کنترل و اختیار کشور خارج است اما این بدان معنا هم نیست که بیمه محصول می تواند آنها را کنترل کند. بیمه فقط می تواند با بررسی های علمی آماری و با توجه به شدت و تواتر هر خطر، در خصوص ارزیابی و تعیین حق بیمه آن اقدام کند.

برای مثال، خشکسالی خطری است که به علت گستردگی دامنه خسارت حق بیمه آن هم بالاست و اغلب کشاورزان توان مالی کافی برای پرداخت حق بیمه ندارند. خطر سیل نیز مشکلاتی شبیه خشکسالی دارد. کلاً تعیین نرخ بیمه در بیمه محصولات کشاورزی پیچیده و مشکل است زیرا نیازمند مطالعات وسیع و طولانی مدت است. به همین سبب بخش خصوصی در بیمه های بازرگانی چندان تمایلی به فعالیت در این رشته ندارد. بیشتر کشاورزان که با خطر شدید مواجه هستند، جزو قشرهای آسیب پذیر جامعه اند و توان پرداخت حق بیمه متناسب با ریسک خود را ندارند. به همین دلایل است که دولت ها عمدتاً یا به طور مستقیم بیمه محصولات کشاورزی را خود اداره می کنند یا بخشی از حق بیمه را به شکل یارانه به کشاورزان می پردازند. کمبود اطلاعات آماری نیز تعیین نرخ بیمه را در این رشته با محدودیت و مشکلات بسیار مواجه کرده است. نرخ بیمه در بیمه محصول باید با توجه به موارد زیر تعیین شود:

- نرخ خالص خطر (با توجه به احتمال وقوع)

- هزینه های بیمه‌گری

- تأمین ذخایر متناسب با حجم پرتفوی

در برخی کشورهای پیشرفته، دولت بخشی از حق بیمه مربوط به هزینه های اداری و ذخایر را پرداخت می کند. شیوه دیگری به نام «بیمه اعتبار و وام»

مورد عمل است که در آن مشکلات ناشی از عدم بازپرداخت بدهی ها تخفیف می یابد و موقعیت اعتباری کشاورز نیز نزد مؤسسات اعتبار دهنده تحکیم می شود. در کلیه روش های بیمه محصول (اعم از بیمه بر اساس بازده محصول یا سرمایه گذاری یا بیمه وام و اعتبار) خطرهای محدود می تواند کارایی برنامه بیمه را تضمین کند. حتی کشورهای پیشرفته صنعتی نیز در گزینش خطر، بسیار با احتیاط عمل می کنند و اغلب به صورت یک یا چند خطر انتخابی پوشش می دهند. خطرهایی همچون تگرگ، دزدی، آتش سوزی و جز آن ممکن است هر کدام به تنهایی موضوع یک طرح مستقل بیمه محصول و وام باشند. مؤسسه بیمه ای که محصولات کشاورزی را بیمه می کند (اعم از اینکه دولتی، خصوصی یا تعاونی باشد) باید نقش پ ارتباطی بین بخش های کشاورزی و اقتصادی را ایفا کند. داشتن ارتباط با سازمان های مالی و بازرگانی، توان مالی و احتمال موفقیت بیمه را افزایش می دهد. در این زمینه می توان به موارد زیر اشاره کرد:

- بانک ها و بیمه ها مشتریان واحد دارند. داشتن اطلاعات پیرامون ظرفیت اعتباری کشاورز، میزان مالکیت، درآمد و روش تولیدی وی برای هر دو تشکیلات ضروری است. این نهادها می توانند اطلاعات خویش را با هزینه کم مبادله کنند.

- شبکه بانکی می تواند در جمع آوری حق بیمه و پرداخت خسارت، شرکت بیمه را یاری دهد.

در بیمه محصولات کشاورزی، بیمه‌گر باید موارد زیر را مورد توجه قرار دهد:

- مشارکت کشاورزان در ارزیابی خسارت

- در اختیار داشتن کارشناسان متخصص برای ارزیابی ریسک و پرداخت

خسارت و نظارت مستمر بر فعالیت آنان

- انتخاب شیوه های اجرایی مناسب و استفاده از خدمات واسطه های بیمه

- تأمین سرمایه کافی و ایجاد ذخایر لازم (کشاورزان، دولت یا بازار سرمایه

می توانند منابع مالی شرکت را تأمین کنند)

- بهره مندی شرکت بیمه فعال در این رشته از تسهیلات و معافیت های مالیاتی

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooen.com](http://www.kandooen.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

**بخش چهارم**

**بیمه اتومبیل**

در کشورهای صنعتی جهان اتومبیل، چه از لحاظ تکنولوژیکی و چه از نظر اجتماعی، اهمیت بسیاری دارد. گرچه اتومبیل، در اجتماعات امروز حلال بسیاری از مشکلات است و فاصله ها را کم و در تسریع کارها کمک می کند، مسائل و مشکلاتی را هم در پی آورده است که از آن جمله می توان به آلودگی هوا، مشکلات شهرسازی و شیوع بیماری های ناشی از آلودگی محیط زیست اشاره کرد.

افزون بر این، ترافیک، پدیده ای ناخوشایند است که بسیاری از ملت ها را در آستانه سال ۲۰۰۰، دچار اضطراب ها و نگرانی های اجتماعی و روانی کرده و نارسایی هایی به وجود آورده است. بدین روی، امروزه بررسی و یافتن راه حل برای معضلات این وسیله نقلیه رفاهی و مسائل انسانی، روانی و اجتماعی ناشی از آن در اولویت بسیاری قرار گرفته است.

بیمه اتومبیل در میان سایر انواع رشته های بیمه، ویژگی خاصی دارد. شاید باعث شگفتی شود اگر بدانیم که مردم در مقابل افزایش حق بیمه اتومبیل حساسیت بیشتری دارند تا حق بیمه سایر رشته ها.

بیمه اتومبیل با خصوصیات ذکر شده، عملاً یک مشکل سیاسی اجتماعی تلقی می شود و در کشورهای پیشرفته صنعتی، به ویژه امریکا، سازمان های ذیربط (نماینده بیمه گزاران، اتحادیه بیمه گران، کانون وکلا و حقوقدانان و نمایندگان



دولت) در جهت حل مسائل تکنیکی و سیاسی با دیدگاه های مختلف، رو در روی هم قرار می گیرند.

تجربه بیمه اتومبیل

بیمه اتومبیل در کشورهای صنعتی (امریکا و اروپا) از سال های دو، از دید بیمه گران نتایج رضایت بخشی نداشته و این بازارها، زیان هنگفتی در این رشته متحمل شده اند که دلایل عمده آن عبارت است از:

۱- فزونی خسارت ها و غرامت های پرداختی به اشخاص ثالث از نظر تعداد و

میزان به دلیل

ارتقای سطح فرهنگی جامعه که در نهایت سبب آشنایی افراد به حقوق خود شده است؛ افزایش شمار دعاوی؛ بالارفتن هزینه های دادرسی؛ افزایش تورم؛ و پذیرش بی قید و شرط مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه (بر اساس نظریه خطر)

۲- افزایش هزینه های تعمیر وسایل نقلیه به دلیل وجود تورم؛ بالا رفتن

دستمزدها؛ افزایش تدریجی قیمت قطعات یدکی؛ و بالا رفتن سطح انتظاراتها و

توقعات افراد جامعه از بیمه.

۳- افزایش ترافیک به فزونی شمار حوادث رانندگی انجامیده است.

۴- رشد ناکافی جاده های مناسب و بزرگراه ها که نتوانسته اند از پس فشار روزافزون وسایل نقلیه ترافیک زای موجود برآیند و از شمار حوادث و شدت آنها بکاهند.

۵- بسنده نبودن حق بیمه در مقابل افزایش روزافزون میزان خسارت ها.

بیمه مسئولیت در مقابل اشخاص ثالث و وسایل نقلیه موتوری موضوع بیمه اجباری اتومبیل را از دو جنبه معایب و محاسن می شود بررسی کرد:

الف) از دید عموم، این مزیت را دارد که شخص آسیب دیده، در مقابل حوادث وسایل نقلیه تا میزانی که قانون معین کرده است، تأمین دارد و غرامت دریافت می کند.

ب) از نظر دارندگان وسایل نقلیه، وجود بیمه اجباری نهایتاً باعث افزایش حق بیمه می شود زیرا اطمینان به وجود بیمه باعث می گردد که شخص آسیب دیده بتواند به دادگاه مراجعه و درخواست غرامت بیشتری کند. معمولاً دادگاه نیز سعی می کند حداکثر تعهدات شرکت بیمه را تعیین کند که افزایش تعداد و میزان غرامت های پرداختی باعث فزونی حق بیمه می شود.

پ) از دید بیمه گر، افزایش درآمد حق بیمه باعث امکان فزونی میزان سرمایه گذاری و سود حاصل از آن می شود و ضمناً عامل اجبار باعث افزایش و

سهولت فروش بیمه نامه های اتومبیل می شود (چون اغلب، بیمه «فروخته» می شود ولی موقعی که اجباری شد در حقیقت «خریده» می شود).

از مشکلاتی که بیمه‌گر با آن مواجه می شود، یکی در مورد خسارت وسایل نقلیه ای است که بیمه نامه ندارد و دیگری، افزایش دخالت دولت در نحوه صدور بیمه نامه. دولت، بیمه را یکی از مشکلات جامعه تلقی می کند و به همین سبب آزادی عمل بیمه‌گر را محدود می‌سازد. مشکل دیگری که برای بیمه‌گران به وجود می آید، در خصوص تعدیل حق بیمه متناسب با افزایش ضریب خسارت است.<sup>۱</sup>

#### چگونگی تعیین نرخ بیمه

در سال های اخیر، در زمینه یکنواخت کردن نرخ حق بیمه اقدام هایی به عمل آمده و پیشرفت هایی نیز حاصل شده است. در مورد خسارت های وارده به شخص ثالث، بیشتر بر قدرت موتور تکیه داند ولی نحوه اندازه گیری بسیار مشکل است زیرا کیفیت باید به کمیت تبدیل شود.

با استناد به آمارهای موجود، عواملی که در تعیین نرخ حق بیمه دخالت دارند به دو دسته تقسیم می شوند: اتومبیل و راننده.

در مورد اتومبیل، عناصر مؤثر عبارتند از:

۱- سن

۲- حرفه

۳- جنس

۴- موارد استفاده از اتومبیل

۵- مسافت

۶- تجربه رانندگی (سابقه خسارت و جرم های رانندگی)

۷- مهارت زندگی

۸- میزان هوش

۹- شخصیت

۱۰- واکنش در مقابل علایم راهنمایی و رانندگی.

بررسی های آماری که در مورد نرخ بیمه اتومبیل صورت گرفته، نشان دهنده آن است که تعیین نرخ با توجه به خصوصیات راننده و نحوه رانندگی وی، بسیار دقیق تر از نرخ است که بر اساس ارزیابی مشخصات فنی اتومبیل به دست می آید. ثابت شده است که در اغلب حوادث رانندگی، شخصیت راننده تأثیر بیشتری از اتومبیل دارد. بیمه اجباری اتومبیل، در عمل باعث سلب آزادی بیمه گر در انتخاب بیمه گزار می شود. زیرا صرف اجباری بودن آن بیمه گر را ملزم به صدور بیمه نامه می کند و بیمه گر نمی تواند پیشنهادهای دریافتی را رد

کند. تنها مرجع، صادر کننده گواهینامه رانندگی است که می تواند گواهینامه رانندگی اشخاصی را که صلاحیت رانندگی خود را از دست می دهند فسخ کند یا اینکه آزمایش های دقیقتری، چه به طور تئوری و چه به شکل عملی و روانی و فیزیکی، برای متقاضیان گواهینامه رانندگی برقرار نماید. البته بررسی مشکلات راهنمایی و رانندگی و بیمه اتومبیل در کشورهای مختلف جهان، مسائل پیچیده ای دارد و عوامل مؤثر در آنها نیز در کشورهای گوناگون و حتی در درون یک کشور متفاوت است. مثلاً، عاملی که در یک کشور، کوچک و ناچیز به شمار می آید و قانون از آن چشم می پوشد، امکان دارد در کشور دیگر، عامل اصلی به حساب آید و بحث انگیز و فاجعه ساز تلقی شود. در زیر به برخی از این عوامل اشاره می شود:

۱- حساسیت جامعه در مورد رعایت علایم راهنمایی و رانندگی. در بعضی کشورها این مسأله به طور کلی حل شده و بی توجهی به علایم رانندگی کمتر مشاهده می شود. در صورتی که در برخی کشورها (مثل کشور خودمان) تعداد حوادثی که ناشی از رعایت نکردن علایم راهنمایی و رانندگی است کم نیستند. در نتیجه، این عامل در کشور ما بیشتر روی نرخ اثر می گذارد تا در کشوری که این موضوع به دلیل موارد بسیار نادر آن چشم پوشیدنی است.

۲- رانندگی پس از مصرف مشروبات الکلی، از عوامل تشدید خطر است. در

کشورهای مسلمان نشین به ویژه در کشور ما، این موضوع به طور کلی منتفی است و عاملی مؤثر در تعیین میزان حق بیمه به شمار نمی رود.

۳- ممنوعیت تردد وسایل نقلیه شخصی در ساعات معینی از روز و در مناطق بخصوص (طرح ترافیک) این مقررات باعث کاهش حوادث رانندگی می شود و از بار ترافیک می کاهد.

۴- نحوه شهرسازی، تعداد وسایل نقلیه، نحوه استفاده از وسیله نقلیه و

چگونگی توزیع جمعیت، عواملی هستند که می توانند در تعیین نرخ بیمه مؤثر باشند.

۵- استفاده از پارکینگ که عامل مؤثری در کاهش تعداد حوادث نقلیه موتوری به شمار می رود.

۶- اجباری بودن استفاده از وسایل ایمنی نصب شده در درون اتومبیل (مانند کمربند ایمنی).

۷- الزام رانندگان به داشتن برگ معاینه فنی وسیله نقلیه.

۸- سن و جنس رانندگان.

۹- کیفیت و میزان دقت در آزمایش های رانندگی و معاینات زشکی برای صدور گواهینامه.

۱۰- نحوه میزان جرایم رانندگی.

۱۱- آموزش فرهنگ رانندگی از طریق وسایل ارتباط جمعی.

۱۲- تأثیر سابقه رانندگی در تعیین میزان حق بیمه.

۱۳- کیفیت اتومبیل های موجود (در بعضی کشورها از اتومبیل بیش از عمر

مفید آن استفاده می شود و اغلب اتومبیل های موجود از مدل های قدیمی

هستند).

۱۴- نحوه تعمیر و نگهداری و سرویس اتومبیل (در بعضی کشورها تعمیرگاه

های مجهز و مجاز برای ارائه سرویس استاندارد وجود ندارد).

نحوه تعیین حق بیمه با توجه به سابقه خسارت

در این سیستم، بیمه‌گران برای تشویق رانندگان و همچنین ایجاد ثبات در

پرتفوی شرکت، به رانندگانی که سابقه خسارتی آنها از حد متوسطی که

شرکت تعیین می کند پایین تر باشد، تخفیف قائل می شوند. برخلاف، در مورد

رانندگانی که سابقه خسارتی بد داشته باشند و میزان خسارت آنها بالاتر از آن

حد متوسط باشد، حق بیمه کامل دریافت می کنند. گهگاه میزان تخفیف حتی به

۶۰ تا ۷۰ درصد نیز می رسد. تنها اشکال آن است که چون حق بیمه با توجه به

میزان خسارت تعیین می شود ممکن است که بیمه‌گذاری به رغم دارا بودن سابقه

خوب، با یک خسارت بزرگ ناگزیر شود حق بیمه بیشتری بپردازد که این عمل

فلسفه وجودی این سیستم مغایر است. در این سیستم، سابقه بیمه‌گذار از

بیمه‌گر قبلی به بیمه‌گر بعدی منتقل می‌شود.

تقسیم بندی انواع وسایل نقلیه

وسایل نقلیه را می‌توان به سه گروه تقسیم کرد:

۱- اتومبیل های شخصی

تجرباتی که در مورد بیمه انواع اتومبیل های شخصی وجود دارد در سال های

اخیر بنا به دلایلی که ذکر می‌شود مورد استفاده خود را از دست داده است:

الف) افزایش تعداد اتومبیل ها در اکثر کشورها به ویژه در کشورهای غربی تا

حد یک اتومبیل برای هر چهار نفر (به سبب افزایش درآمدها، تسهیلات اعتباری،

اوقات فراغت زیاد و تعطیلات پایان هفته).

ب) نبود مقررات و قوانین یکدست برای راهنمایی و رانندگی که به طور مرتب

در حال تغییر و تحول است.

پ) نامناسب و کافی نبودن سیستم شهرسازی.

ت) بی توجهی در آزمایش های رانندگی، نحوه آموزش رانندگان و نحوه

آزمایش مجدد.

ث) نبود سیستم معاینه فنی وسایل نقلیه.

ج) ضعیف بودن بدنه اتومبیل.



جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooch.com](http://www.kandooch.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

چ) تورم و بالا بودن هزینه تعمیرات پس از تصادف.

ح) مصرف دارو به ویژه داروهای آرامبخش و الکل.

مواردی که برای صدور بیمه نامه اتومبیل مورد توجه بیمه‌گران صادرکننده بیمه نامه قرار می‌گیرد:

الف) نوع وسیله نقلیه

ب) نوع اتاق (اسپورت یا معمولی)

پ) قدرت موتور

ت) کیفیت ساخت (که معمولاً روی قیمت اتومبیل تأثیر می‌گذارد)

ث) نوع بدنه و شاسی

ج) محل استقرار موتور (جلو یا عقب)

چ) دیفرانسیل (جلو یا عقب)

ح) طرح اتومبیل (طرح آمریکایی یا اروپایی)

مشکلات مناطقی نظیر آفریقا و آسیا:

الف) اکثر اتومبیل‌های مورد استفاده قدیمی هستند (در بعضی کشورها با

توجه به دلایل بسیار، ورود اتومبیل در آنها محدود است).

ب) ضعف تعمیر و نگهداری به دلیل کمبود محل های ارائه سرویس و در دسترس نبودن قطعات یدکی کافی.

پ) بالا بودن استهلاک وسایل نقلیه در جاده ها؛ بالا بودن حرارت و رطوبت هوا.

ت) کافی نبودن علایم راهنمایی و رانندگی در جاده ها.

ث) نحوه بررسی وقوع حوادث و وجود عوامل پیشگیرنده.

ج) نحوه بررسی حقوقی حادثه.

بیمه گر پس از دریافت پیشنهاد از بیمه گذار و بازدید کارشناسان از مورد بیمه،

در مورد صدور بیمه نامه اقدام می کند. البته بیمه گذار خود مسئول تعمیر

خسارت های وارده به وسیله نقلیه قبل از صدور بیمه نامه است و بیمه گر با در

نظر گرفتن فرانشیزی که بر عهده بیمه گذار است حداکثر تا مبلغ بیمه شده

مسئول جبران خسارت هاست. در ضمن، برای اتومبیل های کهنه، بیمه نامه

جامع و کامل صادر نمی شود. اکثر بیمه گران از صدور بیمه نامه برای اتومبیل

های مدل قدیمی خودداری می کنند.

۲- وسایل نقلیه تجاری

(۱) اتومبیل های کرایه:

این اتومبیل ها (که شامل تاکسی هم می شود) با راننده یا بدون آن به اشخاص کرایه داده می شوند. خطرهای مخصوص این نوع اتومبیل ها عبارتند از: استفاده مداوم؛ بالا بودن استهلاک؛ بکارگیری رانندگان کم تجربه و بی دقت و همچنین استفاده در مواقع اضطراری.

(۲) وسایل نقلیه مخصوص حمل کالا:

الف) وسایل نقلیه سبک مثل کامیونت و وانت که برای مسافت های کوتاه و حمل سریع از آنها استفاده می شود و از نظر زمانی بیشتر از وسایل نقلیه سنگین مورد استفاده قرار می گیرند.

ب) وسایل نقلیه سنگین که ظرفیت بالا و ساختمان ویژه ای دارند مثل تریلرهای یخچال دار. این وسایل، حداقل دو راننده دارند و برای رانندگی در شب و روز، رانندگان جداگانه ای هدایت آنها را به عهده می گیرند. از خطرهای ویژه این وسایل نقلیه می توان به موارد زیر اشاره کرد:

- بار سنگین (اغلب اوقات کنترل نمی شود).

- خطرهای بزرگراه ها.

- پایین بودن کیفیت جاده ها در اکثر کشورها.

- سرعت بالا و خطر رانندگی در شب.

- خطر تریلر.

- بد بودن نحوه تعمیر و نگهداری (به علت دور بودن از مراکز ویژه تعمیر و نگهداری).

- طولانی بودن مدت رانندگی (از نظر ساعت و استفاده طولانی از لحاظ ساعت های استفاده از وسیله نقلیه).

(۳) اتوبوس و وسایل نقلیه مخصوص حمل مسافر:

- محلی و خصوصی (مانند وسایلی که خطوط هواپیمایی، هتل ها، مدرسه ها و کارخانه ها از آن استفاده می کنند).

- محلی و عمومی (مانند اتوبوس های شهری).

- وسایلی که در داخل کشور به حمل مسافر می پردازند.

- وسایل نقلیه مورد استفاده بین المللی.

(۴) وسایل نقلیه مخصوص خدمات عمومی:

- آمبولانس ها.

- ماشین های آتش نشانی.

این وسایل نقلیه، گران قیمت هستند و تعمیر و نگهداری آنها در سطح بسیار

عالی قرار دارد. رانندگانشان با تجربه و اغلب مسیرهای ویژه برای مواقع

اضطراری برای آنها منظور می شود. ولی این تصور نباید پیش بیاید که

خطرهای این نوع وسایل نقلیه از سایر اتومبیل ها کمتر است.

- ماشین های مخصوص حمل زباله و ضایعات:

این ماشین ها اغلب از لحاظ تکنیکی و ارزش در سطح بالایی قرار دارند و با سرعت پایین، رانده می شوند. ضمناً میزان سواد و هوش رانندگان آنها را نیز باید در نظر گرفت.

(ه) وسایل نقلیه کشاورزی و حمل چوب در مناطق جنگلی:

(الف) وسایل نقلیه ای که در خدمت بیمه‌گذار هستند و در نزدیکی مزارع کشاورزی نگهداری می شوند.

(ب) وسایلی که از نظر مکانی محدود نیستند و در مناطق مختلف از آنها استفاده می شود و خطرهای ناشی از اجاره آنها وجود دارد. این نوع وسایل، ممکن است ارزش بالایی داشته باشند (مانند کمباین و دانه خشک کن). تعمیر و نگهداری آنها از نظر استاندارد پایین است و در مورد وسایل نقلیه حمل چوب، خطر ویژه سقوط درختان وجود دارد.

۳- سایر وسایل نقلیه (انواع ویژه)

(الف) این نوع ماشین ها (مانند دمپر، شاول<sup>۱</sup> و سایر وسایلی که در حفاری ها<sup>۲</sup>، در کارهای ساختمانی، معادن و کارخانه ها از آنها استفاده می شود و اغلب در

---

<sup>1</sup>shawl grabs

<sup>2</sup>excavator

مناطق مخصوص مورد استفاده قرار می گیرند)، خطرهایی دارند که ناشی از قرارداد اجاره آنهاست.

ب) تانکرها و دیگر وسایلی که مواد قابل انفجار، اشتعال، مسموم کننده و خطرناک حمل می کنند، خطرهای ویژه ای دارند که ممکن است باعث آلودگی آب و هوا نیز بشوند.

پ) شرکت های حمل بار با کامیون، آژانس های کرایه اتومبیل و تاکسی ها. برای تعیین نرخ این بخش باید سابقه خسارت پنج سال گذشته، استاندارد و تجربه رانندگان آنها و میزان علاقه و توجه شان را در نظر گرفت.

خسارت های ناشی از وسایل نقلیه موتوری به دو بخش «خسارت به خود وسیله نقلیه» و «مسئولیت در مقابل شخص ثالث» و حوادث سرنشین تقسیم می شوند.

تجربه گذشته بیمه اتومبیل، تجربه ناخوشایندی بوده است و پیش بینی می شود اوضاع در آینده بدتر نیز بشود. ولی بیمه گران ناچار از پذیرفتن آن هستند زیرا بیمه گر، جز اتومبیل، تمایلی ندارد که در بازار رقابتی در تمام رشته ها به فعالیت پردازد. زیرا بیمه اتومبیل بیمه ای است که از رشته های دیگر بیمه، عمومی تر است و اغلب بیمه گزاران به ویژه در کشورهای پیشرفته، با بیمه اتومبیل آشنایی دارند و اگر از خدمات بیمه گر اتومبیل خود راضی باشند، این بیمه گر را برای

سایر بیمه نامه های خود انتخاب خواهند کرد. چون بیمه اتومبیل با نفع عمومی سر و کار دارد، اکثر بیمه‌گران، به رغم اینکه بیمه اتومبیل از نظر تجربه خسارت بدترین رشته است، با رغبت به آن مبادرت می‌ورزند و با رقابت در ارائه سرویس، برای سایر انواع بیمه خود به جذب بیمه‌گذاران می‌پردازند.

انواع بیمه اتومبیل و شرایط فعلی آن در ایران

در بیمه اتومبیل موضوع یا مورد بیمه وسیله نقلیه موتوری زمینی است که با توجه به نوع وسیله و نحوه استفاده آن، همانطوری که اشاره شد، به انواع مختلف از قبیل سواری، اتوبوس، مینی بوس، کامیون، کامیونت، انواع وانت بار، تریلر و موتور سیکلت یا وسایل نقلیه تخصصی نظیر آمبولانس، ماشین های آتش نشانی، تراکتور، جرثقیل و واپکو تقسیم می‌شود. انواع پوشش های بیمه اتومبیل که اکنون در بازار ایران به متقاضیان عرضه می‌شوند عبارتند از:

۱- بیمه بدنه: در بیمه بدنه تعهد بیمه‌گر جبران خسارت وارده به بدنه وسیله نقلیه بیمه شده است. هر گاه به وسیله نقلیه بیمه شده بر اثر حوادث رانندگی (آتش سوزی، انفجار، صاعقه، سرقت، واژگون شدن و تصادف) خسارت وارد شود بیمه‌گر طبق شرایط بیمه نامه آن را جبران می‌کند. این توضیح لازم است که بیمه بدنه اتومبیل که در صفحات بعد شرح داده شده بر اساس شرایطی است

که هم اکنون شرکت های بیمه در دست اجرا دارند، در نتیجه ممکن است در آینده برخی شرایط تغییر کند.

۲- بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی: این نوع بیمه یک نوع بیمه مسئولیت است که اصطلاحاً بیمه شخص ثالث خوانده می شود. به همین دلیل است که در این کتاب در فصل بیمه مسئولیت در مورد آن بحث شده است. در این بیمه موضوع تعهد بیمه‌گر مسئولیت قانونی بیمه‌گذار در مقابل اشخاص ثالث است که به موجب قانون مصوب ۱۳۴۷ اجباری است.

۳- بیمه حوادث سرنشین: هر گاه سرنشینان اتومبیل بر اثر حوادث رانندگی دچار صدمه بدنی شوند یا فوت کنند، بیمه‌گر غرامت ناشی از صدمه بدنی را به سرنشینان و در صورت فوت، غرامت فوت را به بازماندگان متوفی طبق شرایط بیمه نامه پرداخت می کند.

روند بیمه اتومبیل

بیمه بدنه پوششی است که برای انواع اتومبیل سواری، مینی بوس، اتوبوس، انواع موتور سیکلت، انواع وسایل نقلیه بارکش و نیز ماشین های راه سازی و کشاورزی قابل ارائه است. این بیمه نامه نیز همانند سایر موارد با پیشنهاد بیمه‌گذار آغاز می شود و بیمه‌گر ضمن گرفتن پیشنهاد بیمه اطلاعات مورد نیاز



خود را که بعداً ملاک عمل در صدور بیمه نامه و پرداخت خسارت است به دست می آورد.

#### ۱- پیشنهاد بیمه

در فرم پیشنهاد بیمه مالک اتومبیل با ارائه مشخصات خود، اطلاعات زیر را در اختیار بیمه‌گر قرار می دهد: مدت بیمه نامه، شروع و انقضای بیمه نامه، نوع و سیستم اتومبیل، ظرفیت مجاز وسیله نقلیه، شماره موتور، شماره شناسی، شماره شهربانی، سال ساخت، رنگ و مورد استفاده (اکثر این اطلاعات در کارت اتومبیل هم نوشته شده). اما مسأله مهم ارزش اتومبیل در زمان شروع بیمه است که بیمه‌گذار به بیمه‌گر اعلام می کند و در صورت قبول مبنای محاسبات حق بیمه و ایفای تعهدات بیمه‌گر است. در صورتی که قیمت اعلام شده کمتر از قسمت واقعی باشد، هنگام پرداخت خسارت، مسأله قاعده نسبی (ماده ۱۰) مطرح خواهد شد. چنانچه بیمه‌گذار مایل به استفاده از پوشش های مکمل باشد باید اطلاعات دیگری نیز ارائه دهد.

#### ۲- بازدید مورد بیمه

پس از ارائه پیشنهاد بیمه، لازم است که کارشناس بیمه‌گر از وسیله نقلیه بازدید به عمل آورد. معمولاً کارشناس ضمن بازدید دقیق وسیله نقلیه، به بررسی اطلاعاتی می پردازد که بیمه‌گذار ارائه کرده است. اگر بیمه بدنه اتومبیل هم

مورد تقاضا باشد، شیشه ها، موتور، لاستیک ها و وسایل داخل مانند داشبورد را مورد بررسی قرار می دهد. وسایل اصلی غیرفابریک، وسایل اضافی فابریک و غیرفابریک نیز با ذکر ارزش هر کدام، در گزارش کارشناس ثبت خواهد شد. کارشناس همچنین موارد آسیب دیدگی وسیله نقلیه به همراه هزینه های تعمیرات و قطعات تعویضی را همراه با نقاط آسیب دیده مشخص می سازد و به واحد صدور اعلام می کند. نکته درخور توجه آن است که گزارش بازدید کارشناس بیمه گر برای مدت محدودی ابرار دارد و پس از سپری شدن آن مدت و صادر نشدن بیمه نامه لازم است بازدید مجدد انجام گیرد.

### ۳- محاسبه حق بیمه

پس از بازدید کارشناس و صدور بیمه نامه، حق بیمه مربوط محاسبه می شود. در حال حاضر مبنای محاسبه حق بیمه خطرهای اصلی تحت پوشش آیین نامه شماره ۳۳ شورای عالی بیمه است که میزان حق بیمه اتومبیل درصدی از قیمت برآورده شده است. در صورتی که بیمه گذار قبلاً از پوشش بیمه بدنه استفاده می کرده، بیمه نامه همراه با فرانشیز بوده یا به صورت گروهی صادر شده تخفیف هایی در حق بیمه قابل اعمال خواهد بود. حق بیمه خطرهای اضافی نظیر

خطر دزدی لوازم اصلی و اضافی به حق بیمه اصلی اضافه می شود. پرداخت

حق بیمه به هر دو شکل نقدی یا اقساطی امکان پذیر است. چگونگی پرداخت

قطعی حق بیمه معمولاً بر اساس توافق دو طرف صورت می گیرد.

#### ۴- خطرهای مورد تعهد بیمه‌گر

معمولاً در بیمه نامه بدنه خطرهای زیر تحت پوشش قرار می گیرد:

الف) حادثه: بیمه‌گر خسارت هایی را که به وسیله نقلیه مورد بیمه به علت حادثه

وارد می شود تحت پوشش قرار می دهد و پرداخت می کند. خسارت هایی که بر

اثر حادثه به اتومبیل وارد می شود خسارت هایی است که از برخورد دو

اتومبیل، یا برخورد اتومبیل به یک جسم ثابت، یا متحرک یا برخورد شیئی دیگر

به اتومبیل یا واژگون شدن و سقوط اتومبیل به خریدار تحویل می شود. وسایل

یدکی اصلی که مطابق فهرست مشخصات<sup>۱</sup> اتومبیل به خریدار تحویل می شود

نیز جزو مورد بیمه محسوب می گردد. خسارت های حاصل از کهنگی و اسقاط،

بی دقتی در نگهداری و معایب ساخت وسیله نقلیه تحت پوشش نیست، همچنین

هرگونه آسیب وارده به لاستیک ها<sup>۲</sup>.

---

<sup>۱</sup>catalog

از جمله مسائلی که معمولاً بین بیمه‌گر و بیمه‌گذاران بروز می‌کند، کاهش بهای اتومبیل بر اثر حادثه است، زیرا بعد از هر حادثه از قیمت آن کاسته می‌شود. در حال حاضر، شرکت‌های بیمه‌ایرانی کاهش بها را جزو استثنایات قرار داده‌اند و از پرداخت آن خودداری می‌کنند؛ با توجه به آنکه وظیفه بیمه‌گر قراردادن بیمه‌گذار در وضعیت قبل از بروز تصادف است این موضوع همچنان محل بحث و ایراد است. بر اساس بیمه نامه بدنه، غرامت ناشی از عدم استفاده از وسیله نقلیه در مدت کارشناسی و تعمیر تحت پوشش نیست اما در صورتی که بیمه‌گذار از پوشش مکمل ایاب و ذهاب برخوردار باشد بیمه‌گر بر اساس شرایط مخصوص هزینه ایاب و ذهاب ناشی از عدم استفاده از وسیله نقلیه را پرداخت می‌کند. بعضی از بیمه‌گران خسارت‌های وارده به زیربندی اتومبیل را تحت پوشش قرار نمی‌دهند مگر آنکه همراه با واژگون شدن اتومبیل یا حادثه مشمول بیمه باشد که این موضوع نیز جای بحث دارد. از موارد دیگری که برای بسیاری از بیمه‌گذاران ممکن است پیش بیاید خسارت‌های ناشی از خط کشیدگی یا میخ کشیدن به بدنه اتومبیل است که امکان دارد با استناد به اینکه این مورد، حادثه محسوب نمی‌شود تحت پوشش قرار نگیرد اما به نظر می‌رسد که باید تحت پوشش بیمه‌گر باشد. بیمه‌گران به علت تواتر، خسارت‌های مربوط به هر گونه دزدی پس از حادثه را پرداخت نمی‌کنند اما هزینه عادلانه

نجات و انتقال اتومبیل خسارت دیده را به نزدیک ترین محل تعمیر متعهد می شوند. در هر حال این هزینه نباید بیش از ۲۰ درصد هزینه ای باشد که بعداً بین طرفین برای تعمیرات توافق می شود. همچنین در صورتی که موقع انتقال وسیله نقلیه مورد بیمه با قطار، جرثقیل یا وسیله دیگر جاده ای، کاملاً از بین برود، تحت پوشش خواهد بود.

ب) خسارت های ناشی از آتش سوزی و انفجار: افزون بر خسارت ناشی از حادثه، بیمه گر متعهد است که خسارت های وارده بر اثر آتش سوزی، صاعقه یا انفجار به وسیله نقلیه و وسایل یدکی اصلی را تا زمانی که همراه اتومبیل است جبران کند. در این مورد، به دو نکته باید اشاره کرد. اول اینکه، گریپاژ از خسارت های استثنا شده است و دوم آنکه، خسارت های وارده به وسایل و دستگاه های الکتریکی اتومبیل در صورتی که ناشی از کار آنها باشد مشمول تأمین بیمه گر نیست.

پ) سرقت کلی اتومبیل: در صورتی که اتومبیل بیمه شده دزدیده شود یا بر اثر عمل دزدی یا شروع به دزدی آسیب ببیند بیمه گر خسارت های وارده را جبران می کند. لوازم اصلی اتومبیل و وسایل اضافی از قبیل رادیو ضبط، کولر و... (چنانچه وسایل اضافی در شرایط خصوصی قید شده باشد)، در صورتی جبران می شود که همراه اتومبیل دزدیده شده باشد. اما در موارد دله دزدی که

با سرقت اتومبیل همراه نیست، این وسایل تحت پوشش نخواهند بود. این مورد، مشکلات عدیده ای برای بیمه‌گر و بیمه‌گذار به وجود می‌آورد و بیمه‌گذاران عمدتاً از وجود این شرط اظهار نارضایتی می‌کنند. به همین دلیل، برخی شرکت‌های بیمه با اخذ حق بیمه اضافی متعهد می‌شوند که دزدی لوازم اصلی و وسایل اضافی اتومبیل را نیز تحت پوشش قرار دهند. بدین ترتیب دزدی لوازم اصلی یعنی کلیه لوازم و قطعاتی که کارخانه سازنده در اتومبیل نصب کرده یا لوازمی مانند چرخ یدک (زاپاس)، آچارها و لاستیک کف نیز بدون سرقت کلی تحت پوشش بیمه‌گر قرار می‌گیرد. با اخذ حق بیمه اضافی علاوه بر لوازم اصلی، وسایل اضافی نظیر کولر، رادیو ضبط، بلندگو، باربند، آینه و چراغ اضافی. مه شکن، جعبه کمک‌های اولیه و کپسول اطفای حریق بیمه‌گذار صورت ریز آن را با قید ارزش هر یک در اختیار بیمه‌گر قرار می‌دهد از نظر دزدی تحت پوشش قرار می‌گیرد.

۵- خطرهایی که بیمه نمی‌شوند

در بیمه بدنه اتومبیل نیز همانند سایر رشته‌های بیمه، برخی خطرهای بیمه‌پذیر نیستند (به استثنای چند مورد محدود که می‌توان با پرداخت حق بیمه اضافی و توافق طرفین تحت پوشش قرار داد). این خطرهای عبارتند از:

- جنگ، شورش، اغتشاش، انقلاب، اعتصاب، تهاجم و خسارت های مستقیم و

غیرمستقیم ناشی از انفجارهای هسته ای

- زمین لرزه، سیل و آتش فشان (برخی شرکت های بیمه این مورد را تحت پوشش قرار می دهند)

- خسارت هایی که عملاً خود بیمه گذار یا راننده وی، یا هر کسی که وسیله نقلیه به او سپرده شده است وارد می آید

- خسارت های ناشی از ضبط، توقیف و مصادره اتومبیل به دست مأموران

#### انتظامی

علاوه بر اینها، برخی خسارت ها نیز خارج از تعهد بیمه گر قرار دارند. این خسارت ها که اغلب از فعل و اراده بیمه گذار یا راننده ناشی می شوند عبارتند

از:

الف) در صورتی که راننده وسیله نقلیه هنگام وقوع حادثه گواهینامه نداشته باشد، یا به علت انقضای مدت مقرر، گواهینامه اش به کار نیاید، یا گواهینامه وی مطابق مقررات راهنمایی و رانندگی برای نوع وسیله نقلیه مورد بیمه غیرمجاز باشد.

ب) چنانچه ثابت شود که وقوع حادثه به علت شرب خمر راننده بوده، یا راننده بر اثر استعمال مواد مخدر در حال عادی نبوده است.

پ) خسارت هایی که در جریان مسابقات اتومبیل رانی، شرط بندی یا آزمایش سرعت و آموزش رانندگی روی می دهد (مگر آنکه توافق خاصی در این زمینه بین طرفین صورت گیرد).

ت) خسارت های وارده به وسیله نقلیه به علت حمل مواد سریع الاشتعال (جز مواد لازم مورد سوخت وسیله نقلیه)، مواد سوزاننده (اسیدی) و منفجره (مگر آنکه توافق خاصی در این زمینه بین دو طرف صورت گرفته باشد).

ث) خسارت های وارده به وسیله نقلیه بر اثر اضافه بارگیری و اضافه مسافر یا حین بارگیری و باراندازی.

ج) خسارت های ناشی از استفاده از وسیله نقلیه (یا یدک آن) در غیر مواردی که در جدول مشخصات بیمه نامه (شرایط خصوصی) تصریح شده است.

چ) خسارت هایی که متوجه کالاها یا مواد محموله وسیله نقلیه شود.

در مورد خسارت های ناشی از اثر انواع گازها، اسیدها و مواد روغنی روی بدنه اتومبیل یا خط کشی، هم رأیی وجود ندارد.

۶- انعقاد قرارداد بیمه و مدت آن

قرارداد بیمه بدنه با تقاضای بیمه گذار و قبول بیمه گر منعقد می شود ولی اعتبار آن (شروع تأمین بیمه گر) منوط به پرداخت حق بیمه مقرر است. در برخی موارد بیمه گر می تواند به جای صدور بیمه نامه گواهی بیمه صادر کند. این گواهی تا



صدور بیمه نامه اعتبار دارد، مشروط بر اینکه بیمه‌گذار حق بیمه مقرر را پرداخت کند. مدت قرارداد بیمه، آغاز و انجام آن در شرایط خصوصی پیش بینی می‌شود. در حال حاضر بیمه نامه های بدنه معمولاً برای مدت یکسال صادر می‌شود، اما صدور آن برای مدت کمتر یا بیشتر از یکسال هم امکان پذیر است.

#### ۷- فسخ قرارداد

با توجه به اینکه بیمه از عقود لازم است لذا فسخ قرارداد بدون دلیل پیش بینی شده، از هر دو طرف صحیح نیست اما در شرایط عمومی بیمه نامه برای هر یک از دو طرف (بیمه‌گر و بیمه‌گذار) یا هر دو حق فسخ به ترتیب زیر پیش بینی می‌شود:

#### الف) فسخ از طرف بیمه‌گر

- در موردی که بیمه‌گذار حق بیمه را به موقع نپردازد.
- در صورت تشدید خطر و موارد مشابه آن (مگر آنکه توافقی بین طرفین حاصل شود).
- چنانچه بیمه‌گذار هنگام انعقاد قرارداد یا در مدت اعتبار آن، از روی غفلت یا فراموشی، مطالبی را که در سنجش خطر مؤثر است اظهار نکند.
- بعد از هر خسارت.

- در صورت ورشکستگی یا اعسار بیمه‌گذار (در این مورد طلبکاران بیمه‌گذار با

تحصیل موافقت بیمه‌گر می‌توانند قرارداد را ابقا کنند).

(ب) فسخ از طرف بیمه‌گذار

- در صورتی که وضعیت تشدید کننده خطر که در بیمه نامه ذکر شده از بین

برود و بیمه‌گر حاضر نشود در حق بیمه تخفیف بدهد.

- در صورت توقیف وسیله نقلیه بیمه شده.

- در صورت توقیف یا ورشکستگی بیمه‌گر.

(پ) فسخ از هر دو طرف

در صورتی که مالکیت وسیله مورد بیمه به هر یک از عناوین حقوقی انتقال یابد.

- در مورد فسخ قرارداد بیمه دو نکته شایان توجه است:

(الف) چنانچه بیمه‌گذار تصمیمی دایر بر فسخ اتخاذ کند باید مراتب را با پست

سفارشی به بیمه‌گر اطلاع دهد. بیمه‌گر نیز در صورت تصمیم به فسخ باید

مراتب را با پست سفارشی یا تلگرافی به آخرین نشانی بیمه‌گذار ارسال کند. اثر

فسخ در تمام موارد، پنج روز پس از ارسال نامه سفارشی شروع می‌شود.

(ب) در صورت فسخ بیمه نامه از طرف بیمه‌گذار، حق بیمه مدتی که بیمه نامه

اعتبار داشته مطابق تعرفه کوتاه مدت محاسبه می‌شود و در صورت فسخ از

طرف بیمه‌گر، حق بیمه مدت باقیمانده به صورت روزشمار به بیمه‌گذار مسترد خواهد شد.

افزون بر موارد فسخ، قرارداد بیمه در دو حالت ممکن است منفسخ شود یعنی خود به خود فسخ گردد: یکی در صورتی که وسیله نقلیه بر اثر خطری که در قبال آن بیمه نشده از بین برود؛ و دیگری چنانچه اجازه عملیات بیمه قانوناً از بیمه‌گر سلب شود.

#### ۸- وظایف و تعهدات بیمه‌گذار

در مقابل تعهد بیمه‌گر به پرداخت خسارت در صورت وقوع حوادث تحت پوشش، بیمه‌گذار نیز وظایف و تعهداتی را بر عهده دارد که باید آنها را انجام دهد، در غیر این صورت، بیمه‌گر می‌تواند از پرداخت خسارت خودداری کند. برخی تعهدات بیمه‌گذار به شرح زیر است:

الف) اظهار مشخصات خطر و تغییرات حاصل از آن: چون قرارداد بیمه بر اساس اظهارات بیمه‌گذار تنظیم می‌شود، وی موظف است کلیه اموری را که در سنجش خطر تأثیر دارند - ولو اینکه در پرسشنامه کتبی شرکت بیمه ذکر نشده

باشد، یا اینکه حین انعقاد قرارداد موجود باشد یا بعداً پدید آید- کتباً به اطلاع بیمه‌گر برساند.

ب) پرداخت حق بیمه: به محض صدور بیمه نامه، بیمه‌گذار ملزم به پرداخت حق بیمه خواهد بود. همچنین ملزم است که حق بیمه را به نحوی که در شرایط خصوصی پیش بینی می شود پرداخت کند وگرنه بیمه‌گر تعهدی در پرداخت خسارت نخواهد داشت. در صورتی که بیمه‌گذار به علت تشدید خطر ملزم به پرداخت حق بیمه اضافی است و باید حق بیمه اضافی را نیز بپردازد.

پ) اعلام خسارت: بیمه‌گذار موظف است که به محض اطلاع از وقوع حادثه، فوراً حضوری یا با تلگراف و تلفن، مجاراً و محل دقیق آن را به اطلاع بیمه‌گر برساند و این اخطار را با نامه تأیید کند. علاوه بر اعلام وقوع حادثه منجر به خسارت، بیمه‌گذار باید نام و نشانی راننده اتومبیل یا رانندگان اتومبیل های مورد تصادف، نام و نشانی خسارت دیدگان، نام شهود و همچنین گزارش مأموران انتظامی محل وقوع حادثه و کلیه مدارک و اطلاعاتی را که راجع به حادثه از او خواسته می شود در اختیار بیمه‌گر قرار دهد. در صورت سر باز زدن بیمه‌گذار از ایفای هر یک از تعهدات، بیمه‌گر حق دارد ادعای غرامت را رد کند، مگر آنکه بیمه‌گذار ثابت کند که به سبب امور غیر قابل پیش بینی (فورس

ماژور) نتوانسته است به موقع تعهداتش را ایفا کند. در این خصوص نیز لازم

است دو نکته ذکر شود:

اول- هرگاه بیمه‌گذار با قصد تقلب در خصوص اصل خسارت، کیفیت وقوع یا

مبلغ آن اظهارات نادرستی بنماید یا مدارک مجهول به بیمه‌گر تسلیم کند از

دریافت خسارت محروم می‌شود؛ دوم- بیمه‌گذار مسئول زیان‌هایی است که بر

اثر برخورداری یا تأخیر وی در ارسال و تسلیم مدارک مربوط به حادثه و

خسارت متوجه بیمه‌گر می‌شود.

ت) جلوگیری از ورود خسارت و توسعه آن: بر اساس ماده ۱۵ قانون بیمه، هر

کس همانطور که برای جلوگیری از خسارت از اموال خود مراقبت می‌کند باید

در مورد موضوع بیمه نیز همان دقایق و ظرایف را در نظر بگیرد. در غیر این

صورت، تعهد بیمه‌گر در مورد خسارت به نسبت قصور بیمه‌گذار تقلیل خواهد

یافت.

ث) خودداری از اقرار یا مصالحه و انتقال حقوق بیمه‌گذار به بیمه‌گر: بر اساس

ماده ۳۰ قانون بیمه، بیمه‌گر در حدودی که خسارت وارده را قبول یا پرداخت

می‌کند در مقابل اشخاصی که مسئول وقوع حادثه یا خسارت هستند قائم مقام

بیمه‌گذار خواهد بود و اگر بیمه‌گذار اقدامی کند که منافی با عقد مزبور باشد، در

مقابل بیمه‌گر مسئول شناخته می‌شود. بنابراین، بیمه‌گذار موظف است (جز در

مورد موافقت قبلی و صریح) از اقرار به مسئولیت یا مصالحه با اشخاص ثالث خودداری کند. اقرار بیمه‌گذار به مسئولیت یا مصالحه و توافق با اشخاص ثالث برای بیمه‌گر هیچ گونه تعهدی ایجاد نمی‌کند. البته بدیهی است که اقدام هایی که بیمه‌گذار به منظور نجات مصدومان انجام می‌دهد حمل به اقرار نمی‌شود و برخی بیمه‌گران هزینه هایی را که بیمه‌گذار برای این منظور می‌پردازد را جبران می‌کنند. علاوه بر خودداری از اقرار و مصالحه، با توجه به ماده ۳۰ قانون بیمه، به میزان غرامت پرداخت شده حقوق بیمه‌گذار در قبال اشخاصی که مسئول وقوع حادثه هستند به بیمه‌گر منتقل می‌شود. لذا بیمه‌گذار موظف است از هر عملی که دعوای بیمه‌گر را علیه مسئول خسارت مشکل یا نامقدور می‌سازد خودداری کند.

ج) خودداری از انتقال یا تعمیر اتومبیل: بیمه‌گذار باید از جابجا کردن وسیله نقلیه (جز به دستور مأموران انتظامی در مواقع لازم) یا تعمیر آن خودداری کند، مگر اینکه قبلاً موافقت بیمه‌گر را در این خصوص جلب کرده باشد. در غیر این صورت، بیمه‌گر می‌تواند ادعای خسارت را رد کند.

#### ۹- انتقال مالکیت وسیله نقلیه

از جمله مسائل و موضوعات مورد بحث در بیمه نامه بدنه، انتقال مالکیت وسیله نقلیه است و پرسشی که مطرح می‌شود این است که آیا بیمه نامه به همان

ترتیب سابق به قوت و اعتبار خود باقی است یا نه. از آنجا که عوامل مختلفی نظیر شخصیت بیمه‌گذار و مورد استفاده وسیله نقلیه در وقوع خسارت می‌توانند بسیار مؤثر باشند و احتمالاً وقوع حادثه را تشدید کنند، لذا در شرایط عمومی بیمه نامه های بدنه ذکر می‌شوند. در صورت انتقال مالکیت وسیله نقلیه به هر یک از عناوین حقوقی (مانند فروش، صلح و...) به دیگری، تأمین بیمه‌گذار از ظهر روز بعد از انتقال معلق می‌شود و بیمه‌گر تعهدی در جبران خسارت ندارد. ولی در صورتی که مالک جدیدی (منتقل الیه) تقاضای ادامه و ابقای بیمه کند و این تقاضا مورد قبول بیمه‌گر نیز واقع شود، تأمین مذکور از تاریخ موافقت بیمه‌گر به نفع منتقل الیه جاری خواهد بود. بیمه‌گذار موظف است که تاریخ انتقال را به اطلاع بیمه‌گر برساند و گرنه علاوه بر جبران زیان های وارده به بیمه‌گر مدیون غرامتی معادل حق بیمه مربوط به مدت بیمه تاریخ انتقال و تاریخ اطلاع خواهد بود.

#### ۱۰- چگونگی پرداخت خسارت

پس از آنکه بیمه‌گذار تمام مدارک لازم و مورد درخواست بیمه‌گر را تسلیم کرد رسیدگی به پرونده خسارت به منظور تصفیه آن آغاز می‌شود. بیمه‌گر حق دارد به جای پرداخت غرامت، وسیله نقلیه خسارت دیده را تعمیر کند. به هر صورت میزان خسارت پرداختی به هیچ وجه بیشتر از بهای جاری شیء خسارت

دیده در روز وقوع حادثه (با کسر) نخواهد بود. ولو آنکه مبلغ بیمه شده در بیمه نامه بیش از بهای واقعی مذکور باشد. از سوی دیگر، بر اساس ماده ۱۰ قانون بیمه در صورتی که مبلغ بیمه شده کمتر از بهای مورد بیمه در روز وقوع حادثه باشد بیمه‌گر با اعمال قاعده نسبی سرمایه فقط به تناسب مبلغ بیمه شده با قیمت جاری مال در روز حادثه مسئول خواهد بود. برآورد خسارت هم بر عهده کارشناس یا کارشناسان بیمه‌گر است. در برخی مواقع ممکن است کارشناسان رسمی دادگستری این امر را انجام دهند.

خسارت های پیش آمده جزئی یا کل است. اتومبیل خسارت دیده معمولاً موقعی به کلی از بین رفته تلقی می شود که مخارج تعمیر و تعویض قیمت های از بین رفته آن بی درنگ پس از حادثه ۷۰ درصد قیمت روز حادثه با مبلغ بیمه شده (هر کدام کمتر باشد) تجاوز کند. منظور از جبران خسارت کامل در هر یک از دو مورد به ترتیب زیر است:

الف) منظور از جبران خسار کامل در مورد خسارت جزئی، پرداخت دستمزد تعمیر به قیمت عادلانه روز و قیمت لوازم تعویضی برابر ارزش آن در بازار به اضافه هزینه های نجات تا حد مقرر است. از خسارت جزئی، فرانشیز و استهلاک کسر می شود و ضریب استهلاک معمولاً از سال سوم به بعد، برای هر سال ۵ درصد حداکثر ۲۵ درصد است.



ب) منظور از جبران کامل خسارت در مورد خسارت کلی، پرداخت قیمت معاملاتی آن در روز حادثه (حداکثر تا مبلغ بیمه شده) به علاوه هزینه نجات تا حد مقرر است. از خسارت کلی، ارزش بازیافتی و فرانشیز کسر می شود. با پرداخت خسارت کلی بر اثر حادثه، آتش سوزی یا دزدی اعتبار بیمه نامه خاتمه یافته تلقی می شود و بیمه‌گذار حقی در مورد حق بیمه مربوط به مدت بقیه قرارداد نخواهد داشت. در صورت واگذاری لاشه اتومبیل به بیمه‌گر، بیمه‌گذار باید متعاقباً مقدمات انتقال سند مالکیت را فراهم کند.

#### ۱۱- حل اختلاف

در بیمه بدنه اتومبیل، همانند سایر رشته های بیمه، ممکن است اختلاف بروز کند. موارد اختلاف بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار از دو مورد خارج نیست: در مورد شمول و عدم شمول خسارت. یعنی بیمه‌گر اعتقاد دارد که خسارت، ناشی از خطر بیمه شده نبوده و از تعهدات وی خارج است در حالی که بیمه‌گذار نظر مخالف دارد. دیگری، میزان خسارت است: بیمه‌گر قبول دارد که خسارت ناشی از خطر بیمه شده است ولی میزان آن را قبول ندارد. در بیمه بدنه اتومبیل، این نوع اختلاف بیشتر از رشته های دیگر به چشم می خورد. به هر حال، چنانچه اختلاف با مذاکره دوستانه برطرف نشود موضوع به داوری ارجاع خواهد شد

که با هزینه کمتر، بدون تشریفات و با دیدی کارشناسانه در مدت کوتاهی رسیدگی و رأی صادر می شود.

## ۱۲- بیمه حوادث سرنشین وسیله نقلیه

منظور از سرنشین وسیله نقلیه، هر شخصی است که در زمان حادثه در داخل اتومبیل موضوع بیمه باشد اعم از اینکه اتومبیل در حال حرکت باشد یا متوقف. بدین معنا که چنانچه سرنشین وسیله نقلیه ای که مشخصات آن در بیمه نامه قید شده است بر اثر وقوع حادثه ناشی از آن وسیله نقلیه دچار آسیب بدنی شود یا فوت کند، بیمه‌گر غرامتی طبق شرایط قرارداد به خود وی یا بازماندگان وی می پردازد. سرنشین وسیله نقلیه در طول مدت مسافرت در مقابل کلیه حوادثی که ممکن است به وقوع بپیوندد تحت پوشش بیمه است. بنابراین، سرنشین یا بازماندگان وی، هنگامی می توانند از مزایای آن استفاده کنند که اولاً، در هنگام حادثه داخل وسیله نقلیه بوده باشند؛ ثانیاً حادثه نیز مربوط به وسیله نقلیه بیمه شده باشد. بنابراین چنانچه سرنشین وسیله نقلیه در هنگام توقف اتومبیل از آن خارج و دچار حادثه شود (مانند برخورد با اتومبیل دیگر در حال گذر) تحت پوشش بیمه نخواهد بود.

با توجه به آنچه گفته شد، هر گاه هر یک از سرنشینان وسیله نقلیه بیمه شده (اعم از راننده، کمک راننده یا مسافر قبل از سوار شدن به وسیله یا بعد از پیاده

شدن دچار آسیب شوند نمی‌توانند غرامتی از بیمه‌گر دریافت کنند. حادثه منجر به صدمه بدنی یا فوت سرنشین باید ناشی از حوادثی باشد که برای وسیله نقلیه پیش آمده است. شمول و حدود تعهدات بیمه‌گر، در شرایط عمومی مورد عمل شرکت های بیمه درج شده است. به موجب این شرایط، بیمه شده در بیمه حوادث سرنشین، با نام مشخص نمی‌شود بلکه برحسب سمت تعیین می‌گردد (مانند راننده، کمک راننده اتوبوس، مینی بوس، کامیون، تریلر، مسافران، سرنشینان اتوبوس، سواری و غیره). کسانی که در طول مدت اعتبار قرارداد بیمه سرنشین وسیله نقلیه باشند در حدود مقررات بیمه نامه از مزایای بیمه بهره مند می‌شوند. در بیمه نامه حوادث سرنشین مشخصات دقیق وسیله نقلیه از جمله مورد استفاده آن قید می‌شود. بنابراین، اگر از اتومبیل سواری شخصی به جای تاکسی یا آژانس استفاده شود بیمه‌گر تعهدی برای پرداخت غرامت ندارد زیرا مورد استفاده سواری شخصی محدود و عمدتاً مختص اعضای خانواده است. در اینجا بیمه‌گر حق بیمه متناسب با ریسک را دریافت نکرده و تشدید خطر محسوب می‌شود لذا ایفای تعهد از بیمه‌گذ ساقط می‌شود. هر گاه هم که بیمه‌گذار قصد داشته باشد نوع اقتصاد از وسیله نقلیه را تغییر دهد باید طبق ماده ۱۶ قانون بیمه که مربوط به تشدید خطر است اقدام کند، یعنی بی‌درنگ به بیمه‌گر اطلاع دهد. در این مورد، بیمه‌گر حق داد اضافه

حق بیمه را معین و به بیمه‌گذار پیشنهاد کند. در بیمه حوادث سرنشین، بیمه شده عبارت است از هر شخصی که در زمان حادث داخل وسیله نقلیه باشد و از نظر سمت نیز، از شرایط لازم برخوردار. یعنی اگر راننده و کمک راننده هم جزو مشمولان قرارداد بیمه باشند باید شرایط لازم را داشته باشند (برای مثال، راننده باید گواهینامه ای متناسب با وسیله نقلیه داشته باشد و از وسیله نلیه استفاده مجاز و متناسب با نوع آن به عمل آورد).

ظرفیت مجاز: هر وسیله نقلیه ظرفیت مجازی دارد که در کارت مشخصات آن ذکر شده است. تعداد بیمه شدگان وسایل مزبور، محدود به ظرفیت مجاز آنهاست و چنانچه وسیله ای سرنشین بیش از حد ظرفیت داشته باشد و بر اثر حادثه تعدادی از سرنشینان یا مسافران دچار جرح بدنی و فوت شوند بیمه‌گر قاعده نسبی اعمال خواهد کرد. یعنی غرامت به نسبت تعداد بیمه شدگان طبق ظرفیت مجاز و تعدادی که در هنگام حادثه در درون وسیله نقلیه بوده اند پرداخت می کند. به عبارت دیگر، اگر به جای ۲۰ نفر ظرفیت مجاز مینی بوس ۲۵

نفر سوار شده باشند مجموع غرامت قابل پرداخت به نسبت  $\frac{20}{25}$  پرداخت می شود. منظور از حادثه یا حوادث موضوع بیمه حوادث سرنشین عبارت است از آتش سوزی، انفجار، تصادف، واژگون شدن، منحرف شدن یا سقوط وسیله

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

نقلیه بیمه شده که موجب جرح و صدمه بدنی یا فوت شود. در بیمه حوادث

سرنشین هزینه و غرامت قابل جبران است که مستقیماً از حوادث بیمه شده

ناشی شده باشد.

استثنای بیمه حوادث سرنشین: همانند سایر رشته ها، بیمه حوادث سرنشین نیز

استثنای دارد، شامل موارد زیر:

- خطرهای نامترقبه و فاجعه آمیز طبیعی نظیر سیل، طوفان و زلزله

- جنگ، انقلاب، شورش، اعتصاب و راهزنی

- انرژی هسته ای و مواد رادیواکتیو

- سوختگیری اتومبیل

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

**بخش پنجم**

**بیمه های مسئولیت مدنی**

## مقدمه

هر شخصی ممکن است به سبب دست زدن به عملی یا خودداری از آن، موجب زیان اشخاص دیگر شود و ملزم به جبران باشد. بر اساس قاعده حقوقی و فقهی «لا ضرار» هر کس زیانی به دیگر یوارد کند مسئول جبران آن است مگر آنکه ثابت شود زیان حاصل به فعل یا ترک فعل مسئول مورد مربوط نبوده یا خارج از اراده او بوده یا به حکم قانون صورت گرفته است.

گاهی مسئولیت شخص چنان آشکار است که جای بحث و گفتگو ندارد و در اکثر موارد جان شخص است که مستلزم رسیدگی در دادگاه هاست. اصولاً فرض بر عدم مسئولیت است مگر آنکه زیان دیده مدعی مسئولیت را ثابت کند.

مسئولیت حقوقی بابت زیان به اموال در قانون مدنی، تحت عنوان «ضمان قهری» آمده است و خسارت وارده به جان و بدن افراد بسته به مورد قصاص یا دیه است. لکن در حال حاضر مسائل مسئولیت مدنی در ایران علاوه بر این مواد مربوط به اتلاف و تسبیب بر طبق قانون مسئولیت مدنی مصوب سال ۱۳۲۷ است که در ماده یک آن آمده است:

«هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا مال یا سلامتی یا حیثیت یا شهرت تجارتی یا هر حق دیگری که به موجب قانون برای

افراد ایجاد گردیده است لطمه وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارات ناشی از عمل خود می باشد».

با این ماده، مسئولیت مدنی وسعت بی سابقه ای نظیر آنچه در قوانین سایر کشورهای پیشرفته وجود دارد یافته است. معمولاً در مورد مسئولیت مدنی دو نظریه وجود دارد که یکی به نظریه مسئولیت بر اساس تقصیر و دیگری بر اساس نظریه خطر است که خود به دو بخش نظریه مطلق خطر و نظریه نسبی خطر تقسیم می شود. در نظریه مطلق خطر، اثبات خلاف مسئولیت ممکن نیست در حالی که در مسئولیت نسبی خطر، فرض مسئولیت وجود دارد و اثبات خلاف آن ممکن است.

وقتی کسی مسئول شناخته شود و ملزم به جبران زیان باشد عملاً در دارایی او نقصانی پدید می آید و از طرف دیگر زیان دیده مستحق دریافت زیان ممکن است با ناتوانی زیان زننده در جبران خسارت مواجه شود.

در مورد نخست، معمولاً اشخاص مسئولیت خود را نزد شرکت بیمه، بیمه می کنند و چون نقش بیمه عملاً جبران زیان است آن را جزو بیمه های اموال به حساب می آورند و در مورد دوم که هدف عمدتاً حمایت زیان دیده است موضوع، بیمه های مسئولیت اجباری نظیر «بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری» یا بیمه اجرای مقاطعه کاران ساختمان است.



افزون بر مسئولیت قانونی، ممکن است مسئولیت، ناشی از قراردادهای دوجانبه یا چندجانبه باشد که آن را «ضمان عقدی» یا «مسئولیت قراردادی» می توان نامید.

در قانون مدنی ایران، اتلاف و تسبیب به عنوان مسئولیت مدنی به شرح زیر آورده شده است:

- اتلاف: هر کس مال غیر را تلف کند ضامن آن است و باید مثل یا قیمت آن را بدهد اعم از اینکه از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد، اعم از اینکه عین باشد یا منفعت و اگر آن را ناقص یا معیوب کند ضامن نقص قیمت آن مال است.  
- تسبیب: هر کس سبب تلف مالی بشود باید مثل یا قیمت آن را بدهد و اگر سبب نقص یا عیب آن شده باشد باید از عهده آن برآید.

#### بیمه مسئولیت مدنی

بیمه مسئولیت مدنی، قراردادی است که به موجب آن یک طرف (بیمه‌گر) در مقابل دریافت وجهی که حق بیمه نامیده می شود تعهد می کند اشخاصی را که بر اثر فعالیت خود ممکن است در مقابل دیگران مسئول مدنی شناخته شوند (بیمه‌گذاران)، خسارت زیان دیدگان را جبران کند. بنابراین در بیمه مسئولیت، بیمه‌گر جبران خسارت اشخاص ثالث را تعهد نمی کند بلکه بدهی احتمالی بیمه‌گذار را در مقابل اشخاص ثالث که مسئول شناخته می شود و باید از اموال

و دارایی خود بپردازد تعهد می کند. بدین سبب است که بیمه مسئولیت جزو بیمه های اموال محسوب می شود.

انواع بیمه مسئولیت مدنی

بیمه مسئولیت مدنی، انواع متعدد دارد که در زیر شماری از آن به طور مختصر شرح داده می شود.

۱- بیمه مسئولیت مدنی مالکان، موجران و مستأجران

این قرارداد، خسارت وارده به اشخاص ثالث را که در استخدام بیمه‌گذار عامل زیان نباشند (اعم از مالی، جرح بدنی و فوت که ناشی از مالکیت، استفاده، نگهداری و تعمیر ساختمان‌های محل اشتغال بیمه‌گذار، به شرح قرارداد باشد) جبران می کند. در بیمه نامه کلیه خسارت هایی که ناشی از مسئولیت مدنی بیمه‌گذار در رابطه با مالکیت، استفاده و تعمیر و نگهداری باشد قید می شود. چهار نوع پوشش بیمه‌ای برای مالکان و مستأجران وجود دارد (که شامل

خطرهای ناشی از استفاده از آسانسورها نیز هست):

الف) بیمه مسئولیت در مقابل جرح بدنی اشخاص ثالث

ب) بیمه مسئولیت خسارت های مادی وارده به اشخاص ثالث

پ) بیمه مسئولیت پرداخت هزینه های درمانی

ت) بیمه مسئولیت قراردادی از نوع خاص

۲- بیمه مسئولیت جرح بدنی

در این بخش به موجب قرارداد، بیمه‌گر موافقت می‌کند که به جای بیمه‌گذار که قانوناً مسئول است کلیه هزینه های درمانی جرح بدنی، بیماری و غرامت فوت وارده به اشخاص ثالث را طبق مفاد قرارداد پردازد. منشأ خسارت و زیان وارده باید ناشی از مالکیت، استفاده، تعمیر و نگهدار بیمه‌گذار در زمان اعتبار قرارداد بیمه و بر اساس شرایط و مفاد قرارداد باشد. پوشش این نوع بیمه، قابل تسری به مسئولیت مدنی افراد در استخدام بیمه‌گذار نیز هست.

۳- بیمه مسئولیت مدنی خسارت های مادی وارده به اشخاص ثالث

این قرارداد، خسارت و زیان مالی وارده به اموال اشخاص ثالث را (مانند محرومیت از استفاده) که ناشی از مسئولیت قانونی بیمه‌گذار باشد جبران می‌کند. شرایط و مفاد بیمه نامه همانند شرایط و مفاد بیمه نامه مسئولیت جرح بدنی است.

استثنائات این بیمه نامه شامل خسارت وارده به ساختمان و محتویات آن (ناشی از نشت، سرریز شدن منبع انبساط و تانکر، سیستم تهویه، سیستم حرارت مرکزی یا سیستم آبخشان خودکار برای اطفای حریق، ضایعات ناشی از برف و

باران از طریق سقف آسیب دیده و معیوب و پنجره های باز و رعد و برق) است.

این قرارداد مختص ساختمان های تجاری نیست بلکه مجتمع های آپارتمانی و ساختمان های مسکونی را نیز شامل می شود. در این بیمه نامه، خسارت و زیان وارده به اشخاص ثالث که ناشی از ریزش ساختمان یا دیوار، لوله کشی، تابلوها و علایم تجاری، پله ها و زیرگذرهای تاریک بدون حفاظ پارگی و نقص کف پوش و فرش و سایر موارد مشابه که ناشی از مسئولیت مدنی بیمه گذار باشد قابل جبران است.

#### ۴- بیمه هزینه های درمانی

افزون بر پرداخت غرامت و هزینه مصدوم حادثه و خسارت مادی وارده، بیمه گر هزینه های معقول و متعارفی را نیز که زیان دیده در طی یکسال از تاریخ وقوع حادثه متحمل می شود (مانند هزینه های بستری شدن در بیمارستان، عمل جراحی، دندانپزشکی، پروتز، آمبولانس و پرستاری که ناشی از مالکیت، استفاده و تعمیر و نگهداری از ساختمان های بیمه شده که بیمه گذار قانوناً مسئول آن باشد) می پردازد.

#### ۵- بیمه مسئولیت قراردادی از نوع خاص

مسئولیت های قراردادی از نوع خاص به شرح زیر می توانند دارای پوشش

بیمه ای باشند:

الف) بیمه مسئولیت های فرعی و جانبی

ب) بیمه مسئولیت عبور از خطوط آهن

پ) بیمه مسئولیت وسایل شهرداری ها به هنگام ادای وظیفه

در کلیه موارد بالا، بیمه گر به جای بیمه گذار مسئول حادثه، پرداخت کلیه

خسارت ها و زیان وارده به اشخاص ثالث، اعم از جرح بدنی، فوت و مالی را به

عهده می گیرد.

۶- بیمه مسئولیت امین

پوشش بیمه ای این بیمه نامه، همانند پوشش بیمه نامه متعارفی است که به

مالکان، موجران و مستأجران ساختمان ها داده می شود. این قرارداد، خسارت

و زیانی که ناشی از مسئولیت قانونی امانتداری یا مؤسسه هایی که نوع فعالیت

آنها ایجاب می کند که اموالی به عنوان امانت در اختیار آنها قرار گیرد، جبران

می کند. نرخ بیمه بر اساس ارزش اموالی است که به امانت گذاشته شده است.

۷- بیمه مسئولیت مقاطعه کاران و تولیدکنندگان

پوشش بیمه‌ای این بیمه نامه، همانند پوشش بیمه نامه مسئولیت مالکان، مستأجران و موجران است با این تفاوت که با توجه به نوع فعالیت و نوع تولید بیمه‌گذار تنظیم می شود.

بر اساس این قرارداد، بیمه‌گر متعهد است کلیه خسارت‌ها و زیان‌های احتمالی، اعم از جرح بدنی، فوت و مالی را در مورد عملیات و فعالیت بیمه‌گذار در محل‌هایی که امکان دارد بیمه‌گذار قانوناً مسئول شناخته شود جبران کند. در مواردی که هدف جبران خسارت‌های وارده به اموال مطرح باشد، ظرفیت جداگانه‌ای برای هر خطر تعیین می شود. در قرارداد بیمه حداکثر مسئولیت بیمه‌گذار در هر حادثه و در مدت اعتبار بیمه نامه باید تعیین و در قرارداد قید شود. در قراردادهای مقاطعه کاری حداکثر مسئولیت بر اساس هر طرح تعیین می شود.

این بیمه زیان ناشی از جرح بدنی، بیماری و فوت وارده به اشخاص ثالث را که ناشی از فعالیت بیمه‌گذار در ساختمان‌ها یا محل‌هایی که در قرارداد ذکر شده که بیمه‌گذار یا کارکنان تحت استخدام او مسئول باشند جبران می کند. همچنین، این بیمه نامه خسارت‌ها و زیان‌های وارده به اشخاص ثالث ناشی از مسئولیت قانونی کارکنان بیمه‌گذار را که در محل‌هایی جز ساختمان‌های محل اشتغال (به استثنای اتومبیل) بیمه‌گذار اتفاق می افتد جبران می کند. پوشش خسارت

های مادی نیز همانند آسیب های بدنی که شامل محرومیت از استفاده را نیز شامل می شود قابل جبران است. کارکنانی که در ادای این وظیفه زیان می بینند، جزو اشخاص ثالث محسوب نمی شوند ولی تحت شرایطی می توان کارکنانی را که در ساختمان ها مجروح می شوند جزو اشخاص ثالث محسوب کرد. متقاضیان کار، مأموران فروش، مأموران وصول، تحویلداران، کارکنان مقاطعه کاران و کودکان، جزو اشخاص ثالث محسوب می شوند. بیمه گذار زمانی قانوناً مسئول شناخته می شوند که حادثه منجر به زیان و خسارت ناشی از فعل کارکنان بیمه گذار یا در کارخانه و ساختمان محل فعالیت او در رابطه با فعالیت اصلی بیمه گذار رخ داده باشد. ضمناً حوادثی که در خارج از محل فعالیت بیمه گذار اتفاق افتاده ولی جزو وظایف الزامی فعالیت بیمه گذار باشد، پوشش بیمه ای دارد. مسئولیت در مقابل حوادث دیگر یک پوشش و طرح بیمه جداگانه ای دارند جزو استثنائات این قرارداد محسوب می شود. حوادثی که علت آن استفاده از اتومبیل، آسانسور یا حوادثی که مسئولیت مدنی آنها متوجه مقاطعه کاران اصلی یا فرعی باشد، پوشش بیمه ای نخواهد داشت و برای چنین مواردی بیمه های مسئولیت دیگری لازم است که باید تهیه شود.

برای مسئولیت مدنی مقاطعه کاران، پوشش بیمه نامه مسئولیت، محدود به محل فعالیت خاصی خواهد بود مگر اینکه مقاطعه کار از بیمه گر خواسته باشد که

بیمه نامه مسئولیت جامعی صادر کند که دربر گیرنده کلیه محل هایی باشد که بیمه گذار در آنها فعالیت دارد. پوشش بیمه نامه مسئولیت مقاطعه کاران شامل مواردی مانند استفاده از ابزار و وسایلی مثل نوار نقاله، آسانسور و وسایل نقلیه در حال تردد در محل فعالیت نیز هست. مقاطعه کارانی که به ساختن جاده ها و خیابان اشتغال دارند، پوشش بیمه مسئولیت آنها خسارت ها و زیان های ناشی از برپایی و برچیدن تأسیسات، ماشین آلات و سایر لوازم مهندسی مثل شاول ها، مخلوط کننده های بتن، گریدر، تراکتور و غیره، مستقر در محل طرح و نقل و انتقال آنها به آن محل را نیز شامل می شود.

#### ۸- بیمه مسئولیت آسانسور

بیمه مسئولیت آسانسور، خسارت و زیان وارده به اشخاص ثالث را برای استفاده از آسانسور هنگام ورود و ترک آن که ناشی از مالکیت، مراقبت، تعمیر و نگهداری آن است و قانوناً بیمه گذار مسئول شناخته می شود جبران می کند. هرگونه حادثه منجر به خسارت و آسیب بدنی که ناشی از نقص فنی چرخ ها، در و تجهیزات آسانسور باشد، طبق این قرارداد پوشش بیمه ای خواهد داشت. پوشش بیمه مسئولیت مدنی آسانسور می تواند شامل جرح و صدمه بدنی و خسارت مادی وارده به اشخاص ثالث و خسارت ناشی از تصادم باشد.



عمده ترین خسارت ناشی از استفاده از آسانسور را می توان در محل هایی که عمومی است و مسافران و افراد مختلف از آن استفاده می کنند (مانند هتل ها، مجتمع های آپارتمانی، ساختمان های اداری، انبارها و جز آن) جست و جو کرد. در مورد کارخانه ها، انبارهای عمومی و گاراژها که آسانسور فقط اختصاص به حمل بار دارد، خسارت اغلب به اموال اشخاص ثالث وارد می شود که بیمه گذار قانوناً مسئول جبران آن خواهد بود که به تبع مسئولیت بیمه گذار، بیمه گر آن را جبران می کند. در مورد جرح بدنی کارکنان بیمه گذار در هنگام ادای وظیفه، پوشش بیمه ای وجود ندارد. همچنین پوشش بیمه ای به تغییرات ساختمان، تجدید بنای ساختمان و تخریب ساختمان قدیم قابل تسری نیست. ارائه پوشش بیمه ای مسئولیت مدنی بیمه گذار برای مالکان، اجاره کنندگان و موجران مجاز است. استفاده از این پوشش زمانی امکان پذیر است که در پیشنهاد و خود قرارداد بیمه مشخصاً عنوان بیمه مسئولیت مدنی آسانسور قید شده باشد. قرارداد بیمه مسئولیت مدنی بیمه گذار در مقابل اشخاص ثالث می تواند همراه با بیمه جبران خسارت مادی وارده به اموال بیمه گذار یا اموالی که اجاره شده و بای استفاده در اختیار بیمه گذار قرار دارد و هنگام حمل با آسانسور بر اثر برخورد با آسانسور یا شئی دیگر دچار خسارت می شوند صادر گردد.

## ۹- بیمه مسئولیت مالکان و مقاطعه کاران

این بیمه نامه، خسارت و زیان وارده به اشخاص ثالث، ناشی از اجرای طرح عملیاتی را که مقاطعه کار مستقلی برای بیمه‌گذار انجام داده باشد، جبران می‌کند. این قرارداد برای مالکان اموالی تنظیم شده که مسئولیت مدنی مالک برای جبران خسارت ناشی از حادثه ای باشد که در نتیجه غفلت و قصور مقاطعه کار وارد شده. مقاطعه کاران نیز، چنین پوششی را برای مواقعی که مسئولیت مستقیم حادثه متوجه مقاطعه کاران فرعی است و مقاطعه کار اصلی به عنوان بیمه دار، این نوع مسئولیت را بیمه می‌کنند. پوشش بیمه‌ای مسئولیت مدنی مالک یا مقاطعه کار، پوشش دفاعی نیز نامیده می‌شود. زیرا به تجربه در موارد بی شماری دادگاه رأی به جبران خسارت و زیان وارده به اشخاص ثالث را علیه مالک یا مقاطعه کار اصلی صادر کرده در صورتی که مقصر اولیه، طرف دیگر یعنی مقاطعه کار یا مقاطعه کاران فرعی بوده اند. در طرح های عظیم، مقاطعه کار اصلی بخش هایی از طرح را به مقاطعه کاران فرعی دیگر واگذار می‌کند. در چنین مواردی عامه مردم به عنوان اشخاص ثالث، تنها مقاطعه کار اولیه یا اصلی را مسئول زیان و خسارت وارده به خود می‌شناسند. بدین سبب است که مقاطعه کار اصلی برای دفاع از خود برای مواردی که به عنوان مسئول خسارت تحت پیگرد قانونی قرار می‌گیرد، چنین پوشش بیمه‌ای را تهیه می‌کند،

حتی اگر زیان دیدگان، مقاطعه کاران فرعی را مسئول بشناسند. مقاطعه کار اصلی در مواردی که به علت پیچیدگی و شرایط خاص حاکم بر طرح تعیین مسئول اصلی حادثه امکان پذیر نباشد، مسئولیت مشترک خواهد داشت و دادگاه ممکن است بیمه‌گذار را مسئول بشناسد. در این صورت بیمه‌گر با توجه به ظرفیت قرارداد، میزان تعیین شده به عنوان غرامت و خسارت به اضافه هزینه های دادرسی و تحقیق را خواهد پرداخت. در مواردی که طبق قانون مقاطعه کار اصلی مسئولیت مدنی در مقابل اشخاص ثالث را دارد (گرچه خسارت وارده ناشی از غفلت و تقصیر مقاطعه کاران فرعی باشد) چنین پوشش بیمه‌ای را مقاطعه کار اصلی برای حمایت از خود تهیه می‌بیند. این حالت برای مواردی است که مقاطعه کار به عملیات غیرقانونی دست میزند یا اینکه طرح در دست اجرا ذاتاً کار خطرناکی است که مقاطعه کار اصلی نمی‌تواند اجرای آن را به کس دیگری محول کند.

#### ۱۰- بیمه مسئولیت بر اساس قرارداد مبدأ

از این نوع بیمه در مواردی استفاده می‌شود که مسئولیت مطمئن و قطعی نیست. در حوزه فعالیت، مؤسسه های تجارتي متعددی وجود دارند که وضعیت فعالیت افراد در چنین مکان‌هایی به طور مستقل مشخص نیست.

از نظر تجارتي: افراد و مؤسسه ها را می توان در چنین سیستمی به عنوان  
مقاطعۀ کاران مستقل محسوب کرد ولی از نظر مسئولیت شاید به سادگی  
تشخیص دادنی نباشند. در برخی از موارد به سادگی می توان مسئول را  
شناسایی کرد و چون شخص به عنوان کارمند فعالیت می کند، بنابراین بهتر  
است مالک، محل فعالیت مسئولیت خود را بیمه نماید که بدین ترتیب، مسئولیت  
حرفه ای بیمه‌گذار بیمه خواهد شد. مؤسسه هایی که تولیدات خود را از طریق  
بازاریابان و فروشندگان به مشتریان خود عرضه می کنند، صرف نظر از نحوه  
فروش آن، اعم از اینکه فروشنده مستقلاً خود اقدام به خرید و فروش مجدد کالا  
نماید یا اینکه فروشنده به عنوان مستخدم تولید کننده فعالیت کند، تولید کننده  
اصلی در مقابل اشخاص ثالث، مسئول خسارت وارده است و این مسئولیت در  
این قرارداد بیمه می شود.

در قرارداد بیمه باید این مطلب قید شود که آیا فروشنده مقاطعه کار مستقل تلقی  
می شود یا اینکه به عنوان خدمه تولید کننده فعالیت می کند؟ قرارداد بیمه تحت  
عنوان دو شرط، یکی به عنوان مسئولیت مقاطعه کار مستقل و دیگر به عنوان  
مسئولیت برای مقاطعه کار مستقل، صادر می شود. بنابراین در یک حالت،  
بیمه‌گذار مسئولیت جرح بدنی یا خسارت وارده به شخصی را که در قرارداد به  
عنوان مقاطعه کار مستقل از او نام برده شده دارد که پوشش بیمه‌ای خواهد

داشت؛ در حالت دوم، تعهد بیمه‌گر مسئولیت بیمه‌گذار در مقابل خسارت وارده به اشخاص ثالث بر اثر حادثه ای است که منشأ آن فعالیت بیمه‌گذار است (مقاطع کار مستقل یا کارکنان او این فعالیت را به نام او اداره می‌کنند). این مسئولیت برای ناشران در مورد توزیع روزنامه و جراید ناشی از قرارداد توزیع، برای ناوایی‌ها در خصوص توزیع نان، و برای تولیدکنندگان بستنی، در مورد شیر و سایر فعالیت‌های مشابه وجود دارد.

#### ۱۱- بیمه مسئولیت کالا

پوشش این بیمه، جبران خسارت‌هایی است که ناشی از مصرف، استفاده یا حمل و نقل کالا از محل بیمه‌گذار به سایر نقاط باشد. چنین تأمینی از پوشش بیمه مسئولیت مدنی عمومی تجار و تولیدکنندگان مستثنی بوده یا محدود به میزان معینی در مقابل پرداخت حق بیمه اضافی است. بدین سبب، بیمه مسئولیت کالا به بازار بیمه عرضه شده که شامل زیان و خسارت وارده، اعم از بیماری، از کارافتادگی و خسارت وارده ناشی از مصرف، استفاده یا حمل و نقل و توزیع کالاهای تولیدی بیمه‌گذار از محل فعالیت به سایر مکان‌های مورد نظر است. متداول‌ترین تأمین این بیمه نامه، جرح و آسیب بدنی است و خسارت‌های مادی در صورتی پوشش دارد که بیمه‌گذار متقاضی باشد. بیمه مسئولیت کالا، هم می‌تواند به طور جداگانه صادر شود و هم می‌تواند جزو پوشش‌های تکمیلی سایر

انواع بیمه های مسئولیت باشد. بیمه مسئولیت کالا، خسارت هایی را که ناشی از اشتباه در تولید، نامرغوبی کالا، وجود مواد خارجی، نصب برچسب اشتباه، جابجایی، بسته بندی و تحویل باشد جبران می کند. استفاده و مصرف کالای تولیدی در محل بیمه گذار پوشش ندارد مگر اینکه مصرف آن در رستوران یا سایر مکان های مشابه باشد یا جرح و صدمه بدنی به کارکنان بیمه گذار وارد آید که بیمه هستند.

کالاهایی که به طور غیرقانونی، تولید، توزیع و فروخته می شوند، تحت هیچ شرایطی پوشش بیمه ای ندارند. هدف از این قرارداد، ارائه پوشش بیمه ای به بیمه گذار در مقابل خسارت ها و زیان ناشی از اشتباه و نقص در تهیه و تولید کالا برای فروش، همچنین خسارت های ناشی از استفاده از مواد اولیه معیوب است. برای داشتن پوشش بیمه ای، فروش در سطح انبوه الزامی نیست. آسیب و جرح بدنی ناشی از نمونه ها و هدیه ها نیز پوشش بیمه ای دارد. تعهد بیمه گر برای پرداخت خسارت به میزانی است که بیمه گذار قانوناً در موارد زیر در مقابل شخص ثالث مسئولیت مدنی دارد:

الف) در خارج از محوطه فعالیت بیمه گذار

ب) پس از تحویل کالا به اشخاص ثالث

ظرفیت تأمین بیمه نامه به سه طریق امکان پذیر است:

(۱) حداکثر تعهد برای هر شخص

(۲) حداکثر تعهد برای هر حادثه

(۳) حداکثر تعهد برای کل قرارداد بیمه

در مرد نخست، میزان تعهد، حداکثر مبلغ پرداختی برای جرح بدنی هر شخص است. ظرفیت در هر حادثه کلیه خسارت هایی را شامل می شود که در یک حادثه بیمه‌گذار مسئول پرداخت آنهاست. در مورد سوم، تعهد بیمه‌گر در برگیرنده کلیه خسارت های مسئولیت مدنی بیمه‌گذار است که در چارچوب قرارداد بیمه قابل پرداخت است. برای مثال در یک بیمه نامه، تعهدات بیمه‌گر به

شرح زیر است:

الف) حداکثر تعهد برای هر شخص ۵۰ میلیون ریال

ب) حداکثر تعهد برای هر حادثه ۱۰۰ میلیون ریال

ج) حداکثر تعهد برای کل قرارداد ۲۵۰ میلیون ریال

۱۲- بیمه مسئولیت فروشندگان ناشی از مسئولیت تولیدکننده

تعهد بیمه‌گر عبارت است از جبران خسارت هایی که ناشی از غفلت و قصور تولید کننده باشد. فروشندگان و توزیع کنندگان کالاهای تولیدی اغلب در قرارداد خود با تولید کننده خواهان چنین پوشش بیمه‌ای هستند که خسارت های وارده به اشخاص ثالث ناشی از تقصیر بیمه‌گذار را بیمه‌گر جبران کند. معمولاً در

قرارداد خرید شرطی گنجانده می شود که به موجب آن تولید کننده مسئولیت زیان وارده به اشخاص ثالث ناشی از خرید و فروش در خصوص تولید را به عهده می گیرد. این مورد از استثنای بیمه مسئولیت کالا است.

### ۱۳- بیمه مسئولیت پس از تکمیل طرح و تولید کالا

بیمه مسئولیت مقاطعه کار یا تولید کننده پس از تکمیل طرح و پایان مرحله تولید خاتمه می یابد. پس از این مرحله، هرگونه حادثه منجر به خسارت از تعهد بیمه گر خارج است. البته مقاطعه کار پس از تکمیل طرح و تحویل آن به کارفرما، همچنان مسئولیت خسارت وارده ناشی از بکارگیری مواد اولیه معیوب یا قصور در ادای وظیفه محوله را بر اساس استاندارد مورد نظر بر عهده دارد. قبلاً بیمه مسئولیت کالا و بیمه مسئولیت پس از پایان مرحله تولید توأمأً صادر می شد ولی اخیراً دادگاه ها در صدور رأی، بین این دو نوع مسئولیت تمیز قائل شده اند. بدین سبب بیمه گران به ارائه پوشش جداگانه ای برای مسئولیت پس از پایان تولید و تکمیل طرح اقدام کردند.

### ۱۴- بیمه مسئولیت قراردادی (مسئولیت مفروض)

از آنجا که بیمه مسئولیت مدنی شامل مسئولیت مدنی هم هست، زمانی بیمه گر از طرف بیمه گزار مسئولیت پرداخت خسارت را بر عهده می گیرد که بیمه گزار قانوناً مسئول شناخته شود. در نتیجه مسئولیت قراردادی جزو استثنای بیمه



نامه مسئولیت مدنی است. بنابراین، برا آنکه بیمه‌گذار پوشش کافی در مقابل ادعای اشخاص ثالث داشته باشند نیاز به پوشش بیمه‌ای اضافی دار، بیمه جامع مسئولیت مدنی، برخی مسئولیت های قراردادی را دربرمی گیرد. آن تعداد از مسئولیت های قراردادی را که جزو پوشش بیمه نامه جامع مسئولیت نیستند می توان طی الحاقیه ای به قرارداد اضافه کرد. البته بهتر است که بیمه مسئولیت قراردادی طی الحاقیه جداگانه ای به بیمه نامه مسئولیت مدنی یا هر بیمه نامه مسئولیت دیگری که بیمه‌گذار دارد اضافه شود. در این صورت لزومی ندارد که ظرفیت جداگانه ای برای مسئولیت قراردادی منظور شود بلکه دامنه پوشش قرارداد موجود به ریسک های ناشی از قرارداد نیز با همان ظرفیت بیمه نامه اصلی تسری داده می شود. البته برای بیمه مسئولیت قراردادی، بیمه نامه جداگانه ای نیز می توان صادر کرد.

به موجب شرایط این بیمه نام، بیمه‌گر موافقت می کند که جرح بدنی و خسارت و زیان مالی وارده به اشخاص ثالث ناشی از مسئولیت مفروض بیمه‌گذار را جبران کند. پوشش بیمه‌ای شامل مواردی است که مسئولیت بیمه‌گذار ناشی از قرارداد مکتوب است. در متن بیمه نامه قید می شود که طرف دیگر قرارداد به عنوان زیان دیده احتمالی که بیمه‌گذار با او وارد قرارداد شده، تنها استفاده کننده از بیمه نامه مسئولیت قراردادی است. بیمه‌گر فقط زیان و خسارت وارده به او

را که در بیمه نامه قید شده جبران می کند و خسارت ها و زیان وارده به اشخاص دیگر جز طرفی که بیمه گذار با او موافقت کرده و بیمه گر نیز در قرارداد نام او را ذکر نموده همانند سایر مسئولیت های حرفه ای بیمه گذار خارج از تأمین این برنامه است.

بیمه مسئولیت قراردادی، موارد استفاده فراوانی دارد. از این پوشش برای مقاطعه کارانی که در عملیات ساختمانی شهری فعالیت دارند (از جمله آسفالت کاران، مقاطعه کاران، پل سازان و سایر موارد مشابه) استفاده می شود. قبل از صدور مجوز برای شروع فعالیت و استفاده از خیابان و جاده برای انبار مواد اولیه و لوازم و تجهیزات از آنان خواسته می شود که مسئولیت کامل خود را در برابر خسارت و زیان وارده به اشخاص ثالث ناشی از استفاده از خیابان و جاده بپذیرند و آن را بیمه کنند. یا اینکه عرف است که در قرارداد مقاطعه کاران احداث راه آهن شرطی گنجانده شود که مالکان و مقاطعه کارانی که جاده فرعی اختصاصی برای استفاده خود احداث می کنند و مسئولیت کامل در مقابل خسارت های مادی و جانی وارده به اشخاص ثالث را دارند، تحت عنوان مسئولیت مفروض یا قراردادی بیمه کنند. بیمه گذارانی که فقط بیمه نامه مسئولیت مدنی مالکان، موجران یا مستأجران را خریداری می کنند، باید به مسئولیت قراردادی نیز توجه داشته باشند. چون ممکن است در موقعیتی قرار بگیرند که

متوجه شوند تأمین بیمه‌ای کامل و کافی برای انواع مسئولیت خود تهیه  
نکرده‌اند.

#### ۱۵- بیمه جامع مسئولیت عمومی

آخرین تغییر و تحولاتی که در رشته بیمه مسئولیت، همانند سایر رشته های  
بیمه اموال پدید آمده، صدور بیمه نامه جامع و کاملی است که فراگیر کلیه  
مسئولیت های غیرقراردادی بیمه‌گذار باشد. افزون بر این، می توان مسئولیت  
قراردادی را نیز طی الحاقیه ای به اینبیمه نامه افزود. پیش از ورود به بحث  
جزئیات بیمه جامع مسئولیت عمومی، ذکر یک نکته لازم است: هر گاه بیمه‌گذار  
برای تأمین مسئولیت خود، به بیمه کردن تک تک آنها اقدام کند، ضمن اینکه  
امکان وجود خلأ پوشش وجود دارد، ممکن است خسارت و زیانی به غیر وارد  
شود که در محدوده تأمین هیچ یک از بیمه نامه های مسئولیتی که بیمه‌گذار به  
نام آنها را خریداری کرده قرار نگیرد. بدین سبب است که مسئولیت جامع و کلی  
این مزیت را دارد که کلی است و شامل هر گونه مسئولیت مدنی بیمه‌گذار می  
شود. بیمه جامع مسئولیت عمومی، دامنه وسیعی دارد و در حقیقت کلیه خسارت  
ها و زیان های وارده به اشخاص ثالث را که بیمه گذار قانوناً مسئول شناخته  
می شود جبران می کند. این خسارت ها شامل جرح بدنی، بیماری، فوت و  
خسارت های جزئی و کلی وارده به اموال غیر است. این بیمه نامه به طور

خودکار، کلیه مسئولیت مدنی بیمه‌گذار را پوشش می‌دهد و خطرهای زیر را که

هر کدام بیمه نامه جداگانه ای می‌توانند باشند یا طی الحاقیه جداگانه ای به بیمه

نامه های دیگر الحاق می‌شوند به طور خودکار بیمه می‌کند:

۱- مسئولیت مالک، مستأجر و موجر.

۲- مسئولیت مقاطعه کاران و تولید کنندگان.

۳- مسئولیت ناشی از استفاده از آسانسور.

۴- مسئولیت مفروض یا مسئولیت قراردادی تحت شرایطی که قبلاً به آن اشاره

شد.

۵- مسئولیت کالا.

۶- مسئولیت خاتمه کار و پایان عملیات.

۷- مسئولیت ناشی از خطرهای ناشناخته یا خطرهایی که تحت هیچ یک از

عناوین مسئولیت، بیمه پذیر نیستند و ممکن است بیمه‌گذار مسئول شناخته

شود.

در مورد مسئولیت مفروض یا مسئولیت قراردادی، زمانی این مسئولیت پوشش

بیمه‌ای در بیمه نامه مسئولیت جامع و عمومی خواهد داشت که خسارت و زیان

وارد، از اجاره یا حقوق ارتفاقی (مسئولیت کالا و محصولات) از یک قرارداد

مکتوب که عمدتاً مسئولان خدمات شهری و شهرداری ها آن را منعقد می‌کنند

سرچشمه گرفته باشد (مانند مسئولیت ناشی از استفاده از جاده های فرعی، آسانسور، پله برقی و مسئولیت ناشی از قرارداد تعمیر و نگهداری تأسیسات عمومی). مسئولیت های مفروض (مسئولیت های قراردادی) به طور خودکار، پوشش بیمه ای ندارند بلکه باید طی الحاقیه به بیمه نامه مسئولیت های جامع و عمومی اضافه شوند.

سایر انواع مسئولیت های مفروض جزو استثنائات قرارداد بیمه محسوب می شوند. البته استثنائات، به حداقل ممکن در این قرارداد کاهش داده شده اند. در حالی که در سایر انواع بیمه نامه های مسئولیت، استثنائات قرارداد روند ثابتی ندارد بلکه از یک قرارداد به قرارداد دیگر متفاوت است. مسئولیت های قراردادی یا مفروض که به پوشش بیمه نامه اضافه می شوند، استثنائاتی به شرح زیر دارند:

۱- وسایل نقلیه موتوری خارج از محوطه فعالیت بیمه گذار.

۲- قایق، کشتی و سایر وسایل نقلیه آبی و هوایی در خارج از ساختمان های محل ساخت آنها.

۳- خدمه و کارکنان بیمه گذار.

۴- اموالی که تحت حفظ، کنترل و نگهداری (اموال امانی) بیمه گذار است.

۵- مسئولیت ناشی از نشت و ضایعات آب (شامل نشت آبفشان های خودکار).

استثنا بودن خسارت های ناشی از نشت آب، در همه بیمه نامه های مسئولیت متداول نیست بلکه این استثنا در قراردادهایی منظور می شود که خسارت های ناشی از آب بیمه نباشد. در نتیجه، استثنائات و سایر شرایط قرارداد نیز منطبق با آن تنظیم می شود. از سوی دیگر، هرگاه خسارت ناشی از آب در قرارداد بیمه استثنا شده باشد، می توان آن را طی الحاقیه به پوشش های بیمه نامه اضافه کرد.

خسارت های ناشی از اتومبیل های دور از ساختمان های بیمه گذار استثناست. علت این استثنا آن است که خطرهای ناشی از اتومبیل، تحت عنوان بیمه نامه دیگری به نام مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث بیمه می شود. البته می توان بیمه مسئولیت جامع را به اتومبیل نیز تسری داد که کلیه اتومبیل های بیمه گذار تحت پوشش بیمه مسئولیت جامع دارای پوشش بیمه کامل باشند و حتی تمام مسئولیت هیا استثنا شده را نیز می توان طی الحاقیه ای به قرارداد افزود. بیمه گران رشته مسئولیت در تلاش هستند که از ترکیب کلیه بیمه نامه های مسئولیت متداول در بازار، بیمه نامه جدیدی طراحی کنند که کامل باشد و کلیه انواع مسئولیت را شامل شود. تنها استثنا در تهیه بیمه نامه کامل مسئولیت، بیمه های کارگری و مسئولیت کارفرماست که جزو تعهدات و وظایف بیمه های اجتماعی به شمار می رود. مزیت بیمه نامه های

مسئولیت با تعهدات محدودتر و شکل های مختلف در این است که کلیه  
مسئولیت را در سطح وسیعی شامل می شود در حالی که سایر انواع بیمه نامه  
های مسئولیت، چنین مزیتی ندارند و گهگاه موجب بروز اختلاف در مورد  
مشمول یا مشمول نبودن خسارت و زیان می شوند. گاهی وقت ها به دلیل  
ویژگی های حرفه ای که بیمه نامه مسئولیت از انواع خاصی را می طلبد،  
همچنین برای صرفه جویی در پرداخت حق بیمه، می توان بیمه نامه جامع از  
نوع انتخابی را که تعهدات محدودتری دارد انتخاب کرد.

#### ۱۶- بیمه نامه جامع مسئولیت شخصی

دو نوع بیمه نامه جامع برای مسئولیت انفرادی اشخاص طراحی شده است. یکی  
از این بیمه نامه ها مربوط به مسئولیت مدنی اشخاص عادی و دیگری مربوط  
به مسئولیت مدنی کشاورزان است. هر دو بیمه نامه برای بیمه گذاران با نام یا  
برای تک تک اعضای خانواده تنظیم می شوند. تعدادی از خطرهایی که موجب  
مسئولیت کشاورزان می شوند برای افراد عادی و معمولی وجود ندارند بدین  
سبب است که دو نوع بیمه نامه طراحی شده و از بیمه نامه مسئولیت اعضای  
عادی خانواده نمی توان برای مسئولیت کشاورزان استفاده کرد. در هر یک از  
بیمه نامه ها، تمام مسئولیت مدنی شخص بیمه شده، اعم از فرد عادی یا  
کشاورز، بیمه است و مسئولیت بیمه گر محدود به مبلغ مشخصی است که در

بیمه نامه به عنوان حداکثر تعهد بیمه‌گر در هر حادثه، صرف نظر از تعداد افرادی که دچار خسارت و زیان شده‌اند، قید می‌شود. مسئولیت مفروض (مسئولیت قراردادی) جزو استثنائات این بیمه نامه است و در شرایط قراردادی که بدین منظور تهیه شده آمده است: به هیچ وجه مسئولیت مفروض را نمی‌توان بیمه کرد مسئولیت مفروض در مورد ساختمان آن هم با موافقت ویژه و کتبی که طی الحاقیه باید به قرارداد پیوست شود. هدف از امکان استفاده از این نوع بیمه نامه برای مسئولیت مفروض ناشی از ساختمان تحت پوشش بیمه‌ای برای بیمه‌گذارانی است که ممکن است در مقابل بعضی از خطرهای شناخته شده ناشی از اجازه ساختمان مسئول شناخته شوند.

بیمه نامه جامع، پوشش بیمه‌ای برای انواع مختلف مسئولیت، تأمین می‌نماید. ممکن است خسارت در برخی از مسئولیت‌ها به ندرت پیش آید ولی هنگامی که حادثه اتفاق بیافتد، دامنه خسارت آن بسیار وسیع و سنگین است. مثلاً اتفاق افتاده که بچه‌ها هنگام بازی با پرتاب توپ موجب مرگ یکی از بچه‌ها شده‌اند یا اینکه استفاده از ابزار مکانیکی و برقی مانند ماشین چمن زنی، چرخ خیاطی، چرخ گوشت یا سایر ابزار مشابه، موجب جرح بدنی و فوت شده یا اینکه اسباب بازی‌های برقی باعث آسیب دیدن بچه‌ها شده است. خسارت ناشی از زخمی شدن و آسیب دیدن بچه‌ها شده است. خسارت ناشی از زخمی شدن و آسیب



دیدن کودکان به طور روزافزون در حال ازدیاد است و در بسیاری از موارد مسئول حادثه نیز شناخته نمی شود و در صورت شناسایی نیز مسئولیت بعضاً متوجه بچه های ۵ تا ۷ ساله است، مانند حوادث ناشی از دوچرخه سواری، پرتاب سنگ، انواع بازی های کودکانه و تفریحات، خسارت های وارده به ماشین های پارک شده و سایر موارد مشابه. صرف نظر از مسئولیت خود بچه یا والدین او، پرداخت هزینه های پزشکی و جبران خسارت ها مستلزم هزینه های کلانی است. این گونه خسارت ها با تهیه بیمه مسئولیت جامع، قابل جبران است.

#### ۱۷- قرارداد بیمه جامع مسئولیت شخصی

به موجب این قرارداد، بیمه گر سه نوع پوشش بیمه ای به شرح زیر در اختیار بیمه گزار قرار می دهد:

۱- خسارت و زیان ناشی از مسئولیت، شامل جرح بدنی و خسارت مادی وارده به اموال.

۲- جبران هزینه های پزشکی.

۳- خسارت فیزیکی وارده به اموال اشخاص غیر.

این قرارداد مسئولیت مدنی بیمه گزار در مقابل جرح بدنی وارده به اشخاص ثالث یا کارکنان و کارمندان خود و همچنین خسارت وارده به اموال غیر را جبران می

کند. بنابراین چنین بیمه نامه ای، ترکیبی از دو نوع مسئولیت (مسئولیت مدنی و مسئولیت کارفرما) را با یک بیمه نامه پوشش می دهد. در بیمه مسئولیت کارفرما، پوشش بیمه ای زمانی مورد استفاده قرار می گیرد که بیمه گذار قانوناً طبق حقوق عمومی مسئول شناخته شود. مسئولیت هایی که طبق قانون بیمه های اجتماعی پوشش دارند در بیمه مسئولیت کارفرما استثنا هستند. چنین مسئولیت هایی جزو پوشش بیمه های اجتماعی است. هزینه های پزشکی در بیمه مسئولیت کارفرما برای کارکنان بیمه گذار که در استخدام وی هستند پرداخت می شود. حیواناتیکه مالکیت آنها با بیمه گذار است یا تحت مراقبت وی قرار دارند اگر خسارتی به کارکنان یا به اشخاص غیر وارد آورند تحت این بیمه نامه، تأمین بیمه ای دارند.

خسارت فیزیکی وارده به اموال غیر که عامل آن بیمه گذار باشد، به استثنای مفقود شدن، اختلاس و عدم النفع دارای پوشش بیمه ای است. خسارت های ناشی از ساختمان یا ساختمان های بیمه گذار (اعم از ساختمان محل فعالیت، منزل مسکونی، ویلا و محل سکونت بیلاقی)، حیوانات تحت مالکیت و کنترل وی (مانند سگ، اسب و...)، وسایل ورزشی (مانند دوچرخه، قایق، وسایل تنیس و غیره)، فعالیت های تفریحی و ورزشی بیمه گذار (مانند ماهیگیری، قایقرانی، کوهنوردی) و کلاً هرگونه فعالیتی که بیمه گذار مسئول باشد، پوشش بیمه ای

خواهد داشت. این قرارداد هرگونه خسارتی را که ناشی از فعالیت‌های شخصی خود بیمه‌گذار و اعضای خانواده او در رابطه با زندگی خصوصی باشد نیز شامل می‌شود، به استثنای حوادث ناشی از تصادف اتومبیل یا خسارت ناشی از فعالیت بازرگانی بیمه‌گذار که جزو تعهدات بیمه‌گر نیست.

تأمین بیمه نامه را می‌توان به فعالیت تجاری بیمه‌گذار که با کارفرما رابطه استخدامی دارد و حقوق دریافت می‌کند یا اینکه در ساختمان مسکونی خود فعالیت تجاری دارد نیز بسط داد. در ضمن، پرداخت هزینه‌های پزشکی در مقابل دریافت حق بیمه متناسب را نیز می‌توان طی الحاقیه ای به قرارداد اضافه کرد.

#### ۱۸- بیمه مسئولیت جامع شخصی کشاورزان

این بیمه نامه با سه شرط صادر می‌شود:

- (۱) مسئولیت؛ (۲) پرداخت هزینه‌های پزشکی؛ و (۳) خسارت ناشی از برخورد با حیوانات. مسئولیت تحت پوشش این بیمه نامه، نه تنها شامل جرح بدنی و خسارت مادی می‌شود بلکه بیمه مسئولیت کالا را نیز دربر می‌گیرد. تنها تغییر

جدید این شکل از بیمه نامه، اضافه شدن بیمه تصادم و مرگ حیوانات است. این پوشش، اختیاری است و در حقیقت بیمه مسئولیت محسوب نمی شود. پرداخت خسارت شامل خسارت وارده به بیمه‌گذار ناشی از مرگ حیواناتی نظیر گاو، گوسفند، اسب و مانند آن است که بر اثر برخورد با وسیله نقلیه ای که تحت مالکیت بیمه‌گذار و کارکنان او نباشد وارد آید. این خسارت، مختص مرگ حیوانات در بزرگراه ها و راه های عمومی است و خسارت ناشی از حمل و نقل حیوانات را دربر نمی‌گیرد. سگ، جزو حیوانات نام برده نیست و از تأمین بیمه نامه استثناست. بیمه برخورد حیوانات با وسیله نقلیه از جنبه های مختلف شبیه برخورد و تصادف اتومبیل است. همانند بیمه اتومبیل، حیوانات تحت مالکیت بیمه‌گذار هم جزو اموال او محسوب می شوند لذا تحت عنوان اموال بیمه می گردند. تنها استثنا در این بیمه نامه آن است که خسارت جزء و جرح حیوان بیمه نیست و بیمه فقط تلف شدن حیوان را شامل می شود در حالی که در بیمه بدنه اتومبیل، خسارات جزء نیز بیمه است. مسئولیت قراردادی یا فرضی بیمه‌گذار در مورد ساختمان ها، کالا و سایر وسایل، پوشش بیمه‌ای دارند. کارگرانی که در مزارع بیمه‌گذار کار می کنند، بیمه نیستند مگر اینکه بیمه‌گذار موافقت بیمه‌گر را جلب کند و بیمه‌گر در مقابل دریافت حق بیمه اضافی، بیمه کارگران را طی الحاقیه به قرارداد اضافه نمایند. مسئولیت کارفرما در مقابل کارگران، بدانسان

که قبلاً بیان شد از پوشش های بیمه های اجتماعی و از تعهدات این قرارداد استثناست.

مسئولیت قانونی در مقابل خسارت وارده به ساختمان هایی که در مالکیت بیمه گذار نیستند، همچنین خسارت وارده به اموال موجود در این ساختمان ها (بر اثر آتش سوزی، انفجار و دود) یا خسارت های ناشی از سیستم گرم کننده و پخت غذا را می توان طی الحاقیه به پوشش قرارداد اضافه کرد. تأمین این قرارداد را می توان به مسئولیت مستأجر که به طور فصلی محلی را به صورت مبلمان اجاره می کند نیز در مقابل خطرهای مذکور بسط داد.

#### ۱۹- بیمه مسئولیت جامع مازاد یا تراکم خطر

گهگاه، اوضاع و احوال به گونه ای است که بیمه گذار به پوشش اضافی نیاز پیدا می کند. پوششی که مازاد بر ظرفیت بیمه نامه اولی یا موجود او باشد یا برای مواردی که در قرارداد بیمه مسئولیت اولیه تأمین بیمه ای نداشته باشد. در چنین مواردی که بیمه گذار از بیمه گر، بیمه مسئولیت مازاد بر یک مبلغ خاص را تقاضا می کند. برای مثال، ۵۰۰/۰۰۰ یا ۵ میلیون تومان، که نیاز به بیمه گذار وابسته است. بیمه نامه طبق استاندارد خاصی صادر نمی شود، تعهد بیمه گر بر اساس توافق طرفین قرارداد است. بیمه گر موافقت می کند که مازاد بر مبلغ مشخصی از مبلغ نهایی خسارت خالص را که بیمه گذار به موجب قانون، مسئولیت آن را دارد

(که ممکن است ناشی از مسئولیت فرضی و قراردادی او باشد) جبران کند.

تأمین های این بیمه نامه عبارتند از:

۱- صدمه بدنی وارده به اشخاص ثالث (شامل جرح بدنی، بیماری، از

کارافتادگی، شوک، صدمه روحی و روانی و سایر موارد مشابه).

۲- خسارت های مادی (شامل اموالی که تحت مراقبت، مواظبت و کنترل

بیمه‌گذار است و نزد او به امانت سپرده شده).

۳- خسارت های ناشی از تبلیغات، استفاده از علامت های تجاری، بدگویی،

رقابت نادرست، حقوق تجاری، تألیف و انتشار، سرقت ادبی و سایر موارد

مشابه دیگر که از فعالیت های تبلیغاتی بیمه‌گذار ناشی شده باشد. از بیمه نامه

مسئولیت مازاد در انواع رشته مسئولیت (مانند اتومبیل، کشتی، هواپیما، تکمیل

عملیات و بهره برداری، مهندسی، فعالیت های بازرگانی، فعالیت های ساختمانی

و جز آن) استفاده می شود. آن دسته از انواع مسئولیت ها و موادی که معمولاً

بیمه نامه موجود بیمه‌گذار بدان ها پوشش نمی دهد، تحت این عنوان بیمه می

شوند. خسارت های ناشی از مسئولیت قانونی و فرضی بیمه‌گذار، صرف نظر از

موارد خاصی که ناشی از حوادثی مانند، ضایعات آب، آتش سوزی و غیره

باشد، طبق مفاد این بیمه نامه می تواند در تعهد بیمه‌گر قرار گیرد. هزینه های

ناشی از دفاع قانونی نیز می تواند در تعهد بیمه گر باشد. این بیمه نامه استثنائی

به شرح زیر دارد:

الف) آن دسته از مسئولیت های بیمه گذار که در تعهد بیمه های اجتماعی است و آن سازمان باید جبران کند.

ب) خسارت های وارده به اموالی که تحت مالکیت بیمه گذار است.

پ) خسارت های وارده بر اموال بیمه گذار که در اجاره، امانت و کنترل اشخاص غیر قرار دارد.

ت) خسارت های ناشی از انرژی هسته ای و مواد رادیواکتیو.

ث) خسارت های ناشی از جنگ.

۲۰- بیمه مسئولیت حرفه ای

این نوع بیمه نامه در ابتدا فقط جرح بدنی و فوت شاغلان و کارآموزان در زمینه

فعالیت حرفه ای بیمه گذار را که ناشی از اشتباه در استفاده از ابزار آلات، نقص

وسایل فنی اتاق عمل و غیره بود، در بر می گرفت. اخیراً پوشش این قرارداد به

غرامت مالی بدون جرح بدنی نیز گسترش یافته است. در حالی که بیمه نامه

اولیه فقط پزشکان، جراحان، پرستاران و کارکنان بیمارستان، انترن ها و

رزیدنت ها را شامل می شد. در بیمه نامه جدید، مسئولیت حسابداران، وکیلان،

بنگاه های معاملات املاک و نمایندگی های بیمه کارشناسان و همچنین مسئولان کفن و دفن نیز تأمین بیمه ای دارد.

## ۲۱- بیمه مسئولیت ناشی از داشتن وسیله نقلیه موتوری

نقش حساسی که اتومبیل در زندگی امروزی دارد و زیان های فراوان و اندوهباری که این وسیله ایجاد می کند، بر کسی پوشیده نیست. امروزه این اعتقاد به وجود آمده است که باید درباره مسئولیت مدنی ناشی از رانندگی، راه تازه ای در پیش گرفته شود. نظام های سنتی و اخلاقی را باید رها کرد و بیشتر در اندیشه ضرورت های زندگی اجتماعی بود. امروزه حوادث ناشی از رانندگی در زمره وقایع اسفبار ساکنان شهرهای بزرگ درآمده است. به طوری که کمتر خانواده ای است که از این وسیله خطرناک تاکنون آسیبی ندیده باشد. پس اگر هر زیان دیده ای، ناگزیر باشد برای اثبات تقصیر راننده، خود را درگیر کند و گرفتار تشریفات طولانی دادرسی های مدنی شود، آرامش اجتماعی به هم خواهد خورد و شیرازه امور از هم خواهد گسست و دیگر فرصتی برای سایر کارها باقی نمی ماند.

قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی در سال ۱۳۴۷ تصویب شد. ماده یک این قانون مقرر می دارد که کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه آهن اعم از اینکه اشخاص



جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooch.com](http://www.kandooch.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

حقیقی یا حقوقی باشند، مسئول جبران خسارت های بدنی و مالی هستند که بر

اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود و

مکلفند مسئولیت خود را بیمه کنند.

[www.kandooch.com](http://www.kandooch.com)  
[www.kandooch.com](http://www.kandooch.com)  
[www.kandooch.com](http://www.kandooch.com)

مبنای حقوقی مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری: مهمترین نظریه ها در

این خصوص عبارتند از:

الف) فرض تقصیر: در حقوق ما مسئولیت مدنی مبتنی بر نظریه تقصیر است و

هر کس مسئول زیان هایی است که به عمد یا در نتیجه بی احتیاطی به دیگران

وارد می کند. قانون بیمه اجباری نیز این اصل را رها نساخته است. منتها، چون

اثبات تقصیر خوانده باعث می شود که بسیاری از زیان ها جبران نشود، قانون

گذار برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی «فرض تقصیر» کرده است. این

فرض بر اساس حکمی غالب استوار است که در بیشتر حوادث رانندگی، دارنده

اتومبیل را کم و بیش بی احتیاط می داند. کسانی هم که از طرف دارنده اتومبیل

هدایت آن را بر عهده می گیرند، در واقع به مسئولیت وی به این کار مبادرت می

ورزند.

ب) تخلف از تعهدات مربوط به حفاظت وسیله نقلیه موتوری: قانون گذار، دارنده

وسيله نقلیه موتوری را مکلف به نگاهداری آن کرده است به گونه ای که باعث

زیان دیگران نشود. تعهد دارنده وسیله نقلیه، تعهد به این نتیجه است، یعنی باید

از اضرار به دیگران پرهیز کند. وقوع حادثه زیانبار به منزله تخلف از تعهد

قانونی حفاظت و در نتیجه نوعی تقصیر است.

پ) مسئولیت بدون تقصیر بر مبنای نظریه ایجاد خطر: مسئولیتی که در ماده یک قانون بیمه اجباری برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری مقرر شده است، ربطی به تقصیر آنان ندارد. قانون گذار خواسته است جبران خسارت های ناشی از رانندگی اتومبیل را تضمین و دعاوی ناشی از آن را ساده کند. به همین سبب، برای دارنده وسیله نقلیه مسئولیت بدون تقصیر ایجاد کرده و اثبات بی تقصیری او را نیز مؤثر ندانسته است.

هیچ یک از این نظریه ها را نمی توان به طور مطلق پذیرفت ولی نظر سوم با روح قانون بیمه اجباری بیشتر مطابقت دارد. قانون، دارنده اتومبیل را به لحاظ فضای خطرناکی که به وجود آورده است مسئول زیان های ناشی از آن می داند و از این بابت به نظریه خطر شباهت دارد. البته این مسئولیت مطلق نیست. در هر کجا که معلوم شود علت خارجی دیگر حادثه زیانبار را ایجاد کرده است، مسئولیت دارنده وسیله از بین می رود. در مورد تصادف دو یا چند وسیله نقلیه، تقصیر راننده در تعیین مسئولیت حادثه اثر دارد و قانون گذار از تمام نتایج نظریه «ایجاد خطر» پیروی نکرده است. بدین روی، مسئولیت بر مبنای نظریه خطر دارنده وسیله نقلیه موتوری، در برخی از موارد که با مسئولیت ناشی از تقصیر تعارض پیدا می کند، کارایی ندارد و در این موارد، مسئولیت ناشی از تقصیر بر آن حاکم است.

مفهوم دارنده وسیله نقلیه

واژه «دارنده» مبهم است و از آن به خوبی مستفاد نمی شود که مقصود مالک است یا متصرف یا هر دو. برای مثال، اگر کسی اتومبیلی بخرد و آن را به بنگاه مسافربری اجاره دهد، چه کسی مسئول حوادث احتمالی خواهد بود: مالک یا متصدی بنگاه؟ همچنین هر گاه دزدی اتومبیل را برآید و هنگام راندن با اتومبیل با دیگری تصادف کند، آیا مالک مسئول جبران خسارت است یا دزد. از مفاد ماده یک قانون بیمه اجباری، که دارنده وسیله نقلیه را مکلف به بیمه کردن مسئولیت خود کرده است و همچنین از ماده ۳ همان قانون که مقرر می دارد از تاریخ انتقال وسیله نقلیه، کلیه تعهدات ناشی از قرارداد بیمه به منتقل الیه وسیله نقلیه منتقل می شود، به خوبی برمی آید که مقصود از «دارنده» مالک اتومبیل است.

### مفهوم شخص ثالث

به موجب ماده ۲ قانون بیمه اجباری، کلیه اشخاصی که به سبب حوادث و سایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان های بدنی یا مالی شوند، از لحاظ این قانون ثالث تلقی می شوند به استثنای اشخاص زیر:

الف) بیمه‌گذار، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه؛  
ب) کارکنان بیمه‌گذار مسئول حادثه، حین کار و ادای وظیفه؛  
پ) همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه‌گذار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه ای باشند که راننده یا بیمه‌گذار مسئول حادثه باشد.

تبصره: در صورت تصادم دو وسیله نقلیه، رانندگان و سایل مزبور نیز در برابر یکدیگر ثالث محسوب می شوند، اعم از آنکه مالک وسیله نقلیه باشند یا نباشند.

الف) بیمه‌گذار، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه  
بیمه‌گذار، طرف قرارداد بیمه و کسی است که در مقابل بیمه‌گر متعهد و نام او به عنوان بیمه‌گذار در بیمه نامه قید شده است. بیمه‌گذار ممکن است مالک وسیله نقلیه مورد بیمه باشد یا تحت یکی از عناوین قانونی مسئول حفظ و نگهداری آن باشد یا از وسیله نقلیه بهره‌برداری کند.

بیمه‌گذار ممکن است شخص حقیقی یا حقوقی باشد، یا ممکن است رانندگی اتومبیل بیمه شده را بر عهده داشته یا نداشته باشد. به هر حال، در صورتی که حادثه منجر به خسارت وارده به بیمه‌گذار یا مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه شود، بیمه‌گر تعهد نخواهد داشت. لکن ممکن است در مواردی طبق شرط خصوصی مندرج در بیمه نامه خلاف آن توافق شود. مثلاً ممکن است اتومبیل های یک شرکت که مالک واحد دارند و بیمه‌گذار آنها یکی است، در مقابل هم ثالث به حساب آیند.

ب) کارکنان بیمه‌گذار مسئول حادثه، حین کار و ادای وظیفه

کارکنان بیمه‌گذار در حین کار و ادای وظیفه، در حکم بیمه‌گذار تلقی می شوند و مسئولیت بیمه‌گذار به مسئولیت آنها وابسته است. البته کارکنان بیمه‌گذار در همه موارد استثنا نیستند و تنها در صورت وجود دو شرط زیر ثالث محسوب نمی شوند:

۱- در صورتی که بیمه‌گذار مسئول حادثه شناخته شود: بیمه‌گذار که کارفرما یا صاحب مؤسسه است، شخص حقوقی یا حقیقی است که رانندگی وسیله نقلیه را به کارکنان خود می سپارد. مسئولیت مدنی کارفرما ناشی از فعالیت و شغل اوست و طبق ماده یک قانون بیمه اجباری شخص ثالث می توان گفت که بیمه‌گذار مسئول جبران خسارت وارده به اشخاص ثالث است.

۲- در صورتی که حادثه، حین کار و ادای وظیفه رخ دهد: طبق قانون بیمه های

اجتماعی، حوادث ناشی از کار حوادثی است که در حین ادای وظیفه و به سبب

آن برای بیمه شده اتفاق می افتد. مقصود از حین ادای وظیفه اوقاتی است که

بیمه شده در کارگاه یا مؤسسه های وابسته یا ساختمان ها و محوطه ان مشغول

کار باشد و به دستور کارفرما در خارج از محوطه کارگاه مأمور کاری شود.

اوقات رفت و آمد بیمه شده از منزل به کارگاه یا به عکس، جزو این اوقات

محسوب می شود. حوادثی که حین اقدام برای نجات سایر بیمه شدگان آسیب

دیده و مساعدت آنان اتفاق می افتد حادثه ناشی از کار محسوب خواهد شد.

کلیه کسانی که به نحوی در مقابل دریافت حقوق یا دستمزد برای کارفرما کار

می کنند. مشمول «کارکنان» مذکور در قانون بیمه اجباری شخص ثالث هستند و

در صورتی که حین کار و ادای وظیفه حادثه ای رخ دهد و بیمه گذار (کارفرما)

مسئول حادثه شناخته شود، کارکنان او ثالث محسوب نخواهند شد و خسارت

آنها در چارچوب بیمه نامه شخص ثالث کارفرما قابل جبران نخواهد بود.

پ) همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه گذار: در

صورتی که هر کدام از اینان سرنشین وسیله نقلیه ای باشند که راننده یا

بیمه گذار مسئول حادثه باشد، طبق این بند چنانچه هر یک از افراد فوق خارج از

وسیله نقلیه باشند و بیمه‌گذار یا راننده موجب صدمه آنها شود خسارت قابل پرداخت است.

همچنین است اگر این افراد، سرنشین وسیله نقلیه باشند اما منسوب به راننده نه بیمه‌گذار. اشخاص مذکور در بندهای سه گانه، نسبت به بیمه‌گر، طرف مقابل شخص ثالث محسوب می شوند. ضمناً راننده ای که حادثه منحصراً در نتیجه تقصیر او ایجاد شود ثالث تلقی نمی‌شود ولی در صورتی که دو یا چند وسیله نقلیه با یکدیگر تصادف کنند، رانندگان آنها در برابر یکدیگر ثالث محسوب می شوند و خسارت وارده به آنها با توجه به درجه مسئولیت و تقصیری که مرتکب شده اند محاسبه می گردد.

از آنچه گفته شد چنین برمی آید که سرنشینان وسیله نقلیه نیز، جز کسانی که در ماده ۲ استثنا شده اند، در زمره اشخاص ثالث هستند و دارنده وسیله نقلیه مسئول خسارتی است که در نتیجه حوادث به اشخاص مزبور می رسد، خواه به صورت مسافر و در مقابل پرداخت پول از آن استفاده کنند یا به طور رایگان و در نتیجه تعارف و دوستی با راننده و مالک.

شرط ایجاد مسئولیت

به موج ماده یک قانون، دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی، مسئول جبران خسارت های بدنی و مالی هستند که بر اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور یا



محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود. این حوادث را تبصره ماده بدین شرح توصیف می کند: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هر گونه تصادف یا سقوط، آتش سوزی یا انفجار وسیله نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارت هایی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود». از عبارت «بر اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود» چنین برمی آید که وسیله باید از نظر عرف علت حادثه زیانبار باشد. ضرورتی ندارد که خسارت به طور مستقیم ناشی از تصادف عادی با اتومبیل به بار آید. باید دخالت اتومبیل در ایجاد زیان چنان باشد که بتوان آن را علت حادثه به شمار آورد. برای مثال، د موردی که اتومبیلی در محل مجاز و متعارف ایستاده است و اتومبیل دیگری بر اثر سرعت منحرف می شود و با او تصادم می کند، زیان ناشی از این تصادم را نمی توان به اتومبیل ایستاده منسوب کرد. عمد راننده و فقدان گواهینامه رانندگی جزو تعهدات بیمه گر است. ماده پنجم قانون می گوید: «در مورد عمد راننده در ایجاد حادثه یا در صورتی که راننده فاقد گواهینامه رانندگی باشد شرکت بیمه پس از پرداخت خسارت زیان دیده می تواند برای استرداد وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده مراجعه نماید».

وظایف بیمه گذار

الف) اظهار مطالبی که در ارزیابی خطر مؤثر است (هنگام تسلیم پیشنهاد بیمه و در طول اعتبار قرارداد).

ب) پرداخت حق بیمه.

شروع تأمین بیمه‌گر منوط به پرداخت حق بیمه مقرر است و چنانچه بیمه‌گذار حق بیمه مربوط را پس از صدور بیمه نامه یا در سررسید مذکور در بیمه نامه نپردازد، تأمین بیمه‌گر پس از پنج روز از تاریخ شروع بیمه یا از ظهر روز سررسید مذکور معلق می‌شود و بیمه‌گر تعهدی در مورد جبران خسارت وارده در مدت تعلیق ندارد. پس از انقضای یک ماه از تاریخ شروع تعلیق، بیمه‌گر حق فسخ قرارداد را خواهد داشت. بیمه‌گذار در هر حال مدیون حق بیمه زمان تعلیق تا تاریخ فسخ خواهد بود.

### **صندوق تأمین خسارت های بدنی**

بر اساس ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری شخص ثالث، برای جبران زیان های بدنی وارده به اشخاص ثالث، در موارد بیمه نبودن وسیله نقلیه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرارکردن یا ناشناخته ماندن مسئول حادثه یا ورشکستگی بیمه‌گر، صندوق مستقلی به نام «صندوق تأمین خسارت های بدنی»، تأسیس شده است (به موجب بند ۶ ماده ۵ قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران، اداره صندوق تأمین خسارت های بدنی به بیمه مرکزی ایران

واگذار شده است). سازمان، وظایف و صلاحیت صندوق تأمین خسارت های

بدنی به موجب آیین نامه ای است که شرکت سهامی بیمه ایران تهیه می کند و به

تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

منابع درآمد صندوق تأمین خسارت های بدنی:

مطابق ماده ۱۱ قانون بیمه اجباری، درآمد صندوق از منابعی است که به

پیشنهاد دولت به تصویب کمیسیون های دارایی مجلسین برسد (برای اطلاعات

بیشتر به آیین نامه درآمد صندوق مراجعه کنید).

ویژگی های صندوق تأمین خسارت های بدنی:

۱- صندوق، تنها مسئول جبران خسارت های بدنی است که به علل مذکور در

ماده ۱۰ قانون از طرف شرکت های بیمه قابل جبران نباشد.

۲- در صورتی که زیان دیده نتواند از مرجعی دیگر خسارت بگیرد.

۳- صندوق حق مراجعه به عامل زیان و درخواست خسارت های پرداخت شده

را دارد.

۴- هیچ مرجعی حق مراجعه به صندوق برای استرداد خسارت های پرداخت

شده به اشخاص زیان دیده را ندارد.

۵- صندوق یک مؤسسه مستقل دولتی دارای شخصیت حقوقی است ولی بنا به ملاحظات مالی و اداری، اداره آن به عهده بیمه مرکزی ایران که خود یک مؤسسه دولتی است نهاده شده است.

۲۲- بیمه دیه

تعریف (مطابق قانون دیات مصوب سال ۱۳۶۱ مجلس شورای اسلامی، ماده ۲۹۴): «دیه مالی است که به سبب جنایت بر نفس یا عضو به مجنی علیه یا به ولی یا اولیای دم او داده می شود». دیه مجازاتی است که برای قتل نفس یا جرح و صدمات بدنی در صورتی که عمدی نباشد، در نظر گرفته می شود. یعنی اگر کسی بدون اینکه قصدش قتل نفس یا ناقص کردن دیگری باشد، دست به عملی بزند و در نتیجه آن عمل قتلی واقع شود یا آسیب بدنی وارد آید یا این امور در پی فعالیت روزمره وی صورت پذیرد، باید دیه بپردازد. حوادث رانندگی یکی از این مواردی است که موجب دیه می شود. دارنده وسیله نقلیه مسئول زیان و خسارت هایی است که ممکن است بر اثر استفاده از وسیله نقلیه به اشخاص غیر وارد شود. قانون بیمه اجباری شخص ثالث به همین منظور تدوین شده است ولی میزان غرامت مورد تعهد بیمه گر طبق قانون بیمه اجباری ممکن است کافی نباشد و مسئولیت بیمه گذار را به طور کامل پوشش ندهد. میزان غرامتی که برای دیه تعیین می شود، شاید بیشتر از میزان غرامتی باشد که قانون

بیمه اجباری تعیین کرده. بنابراین، حد تأمین بیمه‌گر باید افزایش یابد تا بیمه‌گذار مجبور نباشد قسمت عمده غرامت را شخصاً بپردازد. بیمه دیه راه حل این مشکل است. بدین معنا که حد تعهد بیمه‌گر برای جبران خسارت معادل دیه کامل مردان تعیین شده و چون محدودیتی هم از نظر تعداد قربانیان وجود ندارد، بیمه‌گذاران در بیمه دیه تأمین کافی دارند.

#### موارد پرداخت دیه

به موجب ماده ۲۹۵ قانون دیات. دیه در موارد زیر پرداخت می شود:

الف) قتل یا جرح یا نقص عضو که به طورخطای محض واقع می شود و آن در صورتی است که جانی، نه قصد جنایت نسبت به مجنی علیه را داشته باشد و نه قصد فعل واقع شده بر او را مانند آنکه تیری را به قصد شکاری رها کند و به شخصی برخورد نماید.

ب) قتل یا جرح یا نقص عضو که به طور خطای شبیه عمد واقع می شود و آن در صورتی است که جانی قصد فعلی را که نوعاً سبب جنایت نمی شود داشته باشد و قصد جنایت را نسبت به مجنی علیه را نداشته باشد مانند آنکه کسی را به قصد تأدیب به نحوی که نوعاً سبب جنایت نمی شود بزند و اتفاقاً موجب جنایت گردد یا طبیبی مباشرتاً بیماری را به طور متعارف معالجه کند و اتفاقاً موجب جنایت بر او شود.

ج) موادی از جنایت عمدی که قصاص در آنها جایز نیست.

تبصره ۱- جنایت های عمدی و شبه عمدی دیوانه و نابالغ به منزله خطای محض است.

تبصره ۲- در صورتی که شخصی کسی را به اعتقاد قصاص یا به اعتقاد مهدورالدم بودن بکشد و این امر بر دادگاه ثابت شود و بعداً معلوم گردد که مجنی علیه مورد قصاص و یا مهدورالدم نبوده، قتل به منزله خطای شبه عمد است و اگر ادعای خود را در مورد مهدورالدم بودن مقتول به اثبات برساند قصاص دیه از او ساقط است.

تبصره ۳- هرگاه بر اثر بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم مهارت و عدم رعایت مقررات مربوط به امری قتل یا ضرب یا جرح واقع شود به نحوی که اگر آن مقررات رعایت می شد حادثه ای اتفاق نمی افتاد، قتل یا ضرب و یا جرح در حکم شبه عمد خواهد بود.

مطابق ماده ۲۹۶ قانون دیات: «در مواردی هم که کسی قصد تیراندازی به کسی یا شیئی یا حیوانی را داشته باشد و تیر او به انسان بی گناه دیگری اصابت کند عمل او خطای محض محسوب می شود.»

### مقدار ديه قتل نفس:

ماده ۲۹۷- قانون ديات، ديه قتل مرد مسلمان را يکي از امور ششگانه زير تعيين کرده است که قاتل در انتخاب هر يک از آنها مخير است و تلفيق آنها جايز نيست:

- ۱- يکصد شتر سالم و بدون عيب که خيلي لاغر نباشند.
- ۲- دويست گاو سالم و بدون عيب که خيلي لاغر نباشند.
- ۳- يکهزار گوسفند سالم و بدون عيب که خيلي لاغر نباشند.
- ۴- دويست دست لباس سالم از حله های يمن.
- ۵- يکهزار دينار مسکوک سالم و غيرمغشوش که هر دينار يک مثقال شرعی طلا به وزن ۱۸ نخود است.
- ۶- ده هزار درهم مسکوک سالم و غيرمغشوش که هر درهم به وزن ۱۲/۶ نخود نقره است.

تبصره: قيمت هر يک از امور ششگانه در صورت تراضي طرفين و يا تعذر همه آنها پرداخت می شود.

ماده ۲۹۸- ديه قتل عمد در مواردی که قصاص ممکن نباشد و يا ولی مقتول به ديه راضي شود يکي از امور ششگانه فوق خواهد بود لکن در کليه مواردی که

شتر به عنوان دیه تعیین می شود لازم است که سن آن از ۵ سال گذشته و داخل در سال ششم شده باشد.

ماده ۲۹۹- دیه قتل در صورتی که صدمه و فوت هر دو در یکی از چهار ماه حرام (رجب- ذیقعد- ذیحجه- محرم) و یا در حرم مکه معظمه واقع شود علاوه بر یکی از موارد شش گانه مذکور در ماده ۲۹۷ به عنوان تشدید مجازات باید یک سوم هر نوعی که انتخاب کرده است اضافه شود و سایر امکنه و ازمنه هر چند متبرک باشند دارای این حکم نیستند.

تبصره: حکم فوق در مواردی که مقتول ار ارقاب قاتل باشد جاری نمی گردد.

ماده ۳۰۰- دیه قتل زن مسلمان خواه عمدی خواه غیرعمدی نصف دیه مرد مسلمان است.

ماده ۳۰۱- دیه زن و مرد یکسان است تا وقتی که مقدار دیه به ثلث دیه کامل برسد در آن صورت دیه زن نصف دیه مرد است.

۲۳- بیمه دیه راننده

بیمه دیه به منزله بیمه تکمیلی شخص ثالث اجباری مخصوص اتومبیلی است که مشخصات آن در بیمه نامه قید شده است. بنابراین تنها راننده اتومبیل بیمه شده می تواند از پوشش بیمه نامه استفاده کند. رانندگانی که از اتومبیل های مختلف استفاده می کنند در صورتی تأمین بیمه ای خواهند داشت که کلیه اتومبیل ها



بیمه نامه دیه داشته باشند. برای رفع این مشکل بیمه نامه ای نیاز است که به جای اتومبیل، بیمه دیه مخصوص شخص راننده باشد. بدین ترتیب که راننده با داشتن چنین بیمه نامه ای قادر باشد با هر وسیله نقلیه ای رانندگی و از مزایای بیمه دیه استفاده کند. در مورد بیمه راننده، موارد زیر شایان ذکر است:

مشخصات راننده:

برخلاف بیمه اجباری شخص ثالث و دیه منضم به آن که ویژه اتومبیلی است که مشخصات آن در قرارداد منعکس است و هر شخصی که دارای گواهینامه معتبر برای رانندگی چنین وسیله نقلیه ای باشد می تواند از مزایای قرارداد استفاده کند، در بیمه دیه راننده، راننده ای که مشخصات او در بیمه نامه قید شده می تواند با هر وسیله نقلیه ای رانندگی و از مزایای آن استفاده کند. بنابراین ضروری است که مشخصات راننده و گواهینامه وی در قرارداد بیمه دقیقاً ذکر شود.

#### نوع وسیله نقلیه

نوع وسیله نقلیه از این لحاظ اهمیت دارد که راننده گواهینامه معتبر برای رانندگی با آن نوع وسیله نقلیه داشته باشد و مسئولیت خود را در قبال رانندگی با آن نوع وسیله نقلیه بیمه کند. برای سهولت در کار و اجتناب از صدور بیمه نامه های مختلف با حق بیمه های متفاوت برای هر نوع وسیله نقلیه ترتیبی اتخاذ

می شود که با اخذ بیمه نامه دیه راننده، دارنده آن بتواند در قبال رانندگی با وسایل نقلیه قبل از آن نیز پوشش داشته باشد. مثلاً راننده ای که گواهینامه رانندگی کامیون دارد، در قبال رانندگی با کامیونت، وانت و نظایر آن نیز پوشش بیمه‌ای داشته باشد.

۲۴- بیمه بین المللی مسئولیت مدنی دارند یا رانندگان وسایل نقلیه موتوری

زمینی

بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه از نظر دامنه پوشش و حدود جغرافیایی در هر کشوری که از طریق مؤسسه های بیمه آن کشور صادر می شود مخصوص آن کشور است و در کشورهای دیگر اعتبار ندارد. بنابراین اگر بیمه‌گذار به کشورهای دیگر مسافرت کند، باید مسئولیت خود را در قبال حوادث رانندگی در آن کشور، جداگانه طبق مقررات و قوانین آن کشور بیمه نماید. این موضوع برای بیمه‌گذارانی که با اتومبیل به کشورهای دیگر مسافرت می نماید ایجاد اشکال می کند، چون در اغلب کشورها بیمه مسئولیت دارندگان یا رانندگان وسایل نقلیه موتویر اجباری است. حتی راننده ای که قصد اقامت نداشته باشد و فقط بخواهد از خاک سرزمینی بگذرد، باید بیمه نامه مسئولیت برای حوادث ناشی از رانندگی داشته باشد. بدین منظور برای رفع مشکل افرادی که با اتومبیل خود به کشورهای دیگر مسافرت می کنند و اجباراً باید در هر کشوری

**جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoocn.com](http://www.kandoocn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید**

که وارد می شوند با توجه به مقررات آن کشور، بیمه نامه مسئولیت تهیه کنند، این فکر به وجود آمد که بیمه نامه بین المللی برای مسئولیت این دسته از دارندگان و رانندگان تنظیم شود. در جهت تحقق این هدف، نخستین بار در سال ۱۹۴۸ میلادی، کمیته حمل و نقل زمینی کمیسیون اقتصادی اروپا وابسته به سازمان ملل متحد، به اعضای خود توصیه کرد روشی را برگزینند که بیمه نامه های مسئولیت مدنی اتومبیل که در یک کشور صادر می شود در کشورهای دیگر نیز معتبر شناخته شود. این بیمه نامه به نام «کارت سبز» معروف شد. متعاقب این امر، طبق پیشنهاد کمیته فرعی حمل و نقل زمینی کمیته حمل و نقل داخلی کمیسیون اقتصادی اروپا، متن قرارداد دو جانبه که می بایست بین دفاتر کارت سبز منعقد می گردید و نیز فرم گواهی بیمه (کارت سبز) تهیه شد و شرکت های بیمه عضو در کشورهای اروپایی اقدام به صدور بیمه نامه کردند.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

# فصل سوم

## بیمه زیان پولی

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

**بخش اول**

**بیمه اعتبار**

بیمه اعتبار، یکی از سه ضلع مثلث بیمه زیان پولی است. زیان پولی بیمه‌ای است که موضوع آن تأمین بیمه‌ای برای جبران زیان‌های پولی غیر مادی بیمه‌گذار مانند از دست دادن درآمد، سود، منفعت، اجاره بها با کاهش ارزش به شکل پولی است، در حالی که موضوع بیمه اشیاء، شیئی مادی عینی و قابل لمس است. پیشرفت بیمه با توسعه اقتصادی کشور مقارن است. ترمیم وضع اقتصادی کشور و افزایش مبادلات و ترقی سطح زندگی و توسعه سرمایه‌گذاری موجب پیشرفت بیمه در آن کشور می‌شود و متقابلاً پیشرفت، توسعه و اشاعه بیمه نیز به بهبود وضع معیشت افراد کشور و حفظ ثروت ملی و تشکیل پس اندازهای بزرگ کمک می‌کند. اقتصاد کشور اگر متکی به بیمه و تأمین ناشی از آن نباشد، در معرض تهدید خطرهای بیشمار قرار می‌گیرد.

بیمه به منزله تأمین‌کننده امنیت مالی برای فعالیت‌های بازرگانی در سطح گسترده با جبران خسارت و زیان‌های مالی، بازرگانان را در مقابل بی‌تعادلی مالی ناشی از تحقق ریسک‌های احتمالی حمایت می‌کند. بیمه‌گذار، تنها مبلغ اندکی متناسب با ریسک در مقایسه با پتانسیل خسارت، حق بیمه می‌پردازد و با خیالی آسوده، بی‌آنکه بخشی از سرمایه و ذخایر خود را برای جبران خسارت و زیان مالی ناشی از تحقق انواع خطرهای راکد بگذارد، می‌تواند از تمام امکانات مالی خود در گسترش و توسعه فعالیت خویش بهره‌گیرد. انتقال ریسک

های اتفاقی به دوش بیمه‌گر، توانایی بازرگانان را افزایش می‌دهد. عوامل متعددی در موفقیت یک بازرگان اثر مستقیم دارند و در صورت نداشتن پوشش بیمه‌ای لازم نمی‌تواند از کلیه امکانات مالی خود در جهت فعالیت بازرگانی خویش استفاده کند. ولی هنگامی که خاطر وی از برخی خطرهای احتمالی آسوده شد و تأمین کافی از طریق بیمه به دست آورد، کلیه تلاش خود را معطوف به عوامل مستقیم و مهم تجارت خویش خواهد کرد. در نتیجه، قادر خواهد بود که تعهداتش را به موقع انجام دهد و اعتبار خود را در صحنه بازار رقابتی بالا ببرد. بیمه نقش مؤثری در توسعه تجارت و بازرگانی دارد و سبب افزایش اعتبار بیمه‌گذار می‌شود. تحولی که امروزه در بازارهای جهانی بیشتر از پیش خود را نشان می‌دهد، خدمات مالی موازی است که بانک‌ها و مؤسسات بیمه ارائه می‌کنند. بیمه‌گران فعالیت خود را در بخش‌های دیگر خدمات مالی توسعه داده‌اند، در همین حال بانک‌ها نیز با ارائه نوعی خدمات بیمه‌ای به مشتریان خود پرداخته‌اند. بیمه اعتبار از جمله فعالیت‌های مشترک بین بانک و بیمه است.

خرید و فروش کالا در سیستم‌های اعتباری

در سیستم‌های اعتباری، خرید و فروش کالا و خدمات بدون پرداخت فوری است. خریدار، کالا و خدمات را دریافت و تعهد می‌کند که در تاریخ معین وجه

مورد معامله را تأدیه کند. امروزه هیچ بازرگان و هیچ سازمانی بدون استفاده از اعتبار نمی تواند فعالیت روزمره خود را توسعه بخشد. در واقع به ندرت در خرید و فروش کالا و ارائه خدمات پرداخت فوری صورت می گیرد. در عمل فروش کالا همراه با ارسال فهرست کالا، قیمت هر واحد، کارمزد و سایر هزینه ها هنگام تحویل کالا به خریدار است که به رؤیت و تأیید او برسد و رسید دریافت کند. متعاقب آن صورتحساب پرداخت برای خریدار ارسال می گردد. بنابراین در اینگونه معاملات بازرگانی، ریسکی برای فروشنده وجود دارد زیرا خریدار ممکن است در موعد مقرر از پرداخت وجه خودداری کند یا قادر به پرداخت نباشد. هنگامی که فروش کالا و خدمات با اعتبار صورت می گیرد، فروشنده در حقیقت از حق خود در مورد تحویل کالا در مقابل دریافت وجه معامله صرف نظر می کند. بدین ترتیب فروشنده با ریسکی مواجه است که موضوع بیمه اعتبار است. در بیمه اعتبار صادر کننده در مقابل ریسک های ناشی از صادرات مورد حمایت قرار می گیرد.

خطرهایی که صادر کننده در معرض آنها قرار دارد

صادر کننده در معرض خسارت و زیان ناشی از عوامل زیر قرار دارد:

- نداشتن اطلاعات کافی از بازار و تک تک مشتریان.



- پرداخت هزینه های تبلیغاتی برای گسترش (در صورتی که صادرات در نتیجه

این تبلیغات افزایش نباید صادر کننده زیان خواهد دید).

- افزایش قیمت های داخلی و هزینه های بالاسری تولید (در صورتی که

صادرکننده قرارداد صادرات را با قیمت های قبلی منعقد کرده باشد).

- ورشکستگی یا اعسار خرید.

- استنکاف خریدار از قبول خدمات یا کالای صادر شده.

- خودداری خریدار از پرداخت بهای کالای خریداری شده در سررسید مربوط.

- اعمال سیاست محدودیت های وارداتی و ارزی در کشور خریدار.

- جنگ یا حالت جنگ بین کشور صادر کننده و خریدار.

- تیره شدن روابط با قطع روابط سیاسی با کشور خریدار به نحوی که صادر

کننده موفق به دریافت مطالبات خود نشود.

- اعمال سیاست های اقتصادی که موجب مسدود شدن مطالبات صادر کننده

شود.

- سلب مالکیت از خریدار کالا یا خدمات در خارج از کشور بر اثر ملی شدن یا

مصادره اموال.

- سیل، زلزله، طوفان و نظایر اینها.

با توجه به این خطرها دولت ها باید تدابیری بیاندیشند که صادر کننده کمتر آسیب ببیند زیرا حوادثی که صادرکننده را تهدید می کند در اختیار و کنترل صادر کننده نیست. این خطرها را که دولت مستقیم یا غیرمستقیم اداره می کند<sup>۱</sup> می توان به دو دسته کلی تحت عناوین خطرهای بازرگانی و خطرهای غیربازرگانی به شرح زیر تقسیم کرد:

#### خطرهای بازرگانی

۱- ورشکستگی یا اعسار خریدار.

۲- عدم پرداخت بهای کالا یا خدمات صادره یا قصور در پرداخت کالا یا خدماتی که خریدار قبول کرده است.

۳- قصور در قبول یا رد کالای صادر شده به شرط آنکه رد کالای صادر شده بر اثر تقصیر صادر کننده و عدول وی از قرارداد منعقد با خریدار نباشد.

#### خطرهای غیربازرگانی

۱- خطرهای سیاسی.

- جنگ یا حالت جنگ بین کشور صادر کننده و کشور خریدار.

- شورش، آشوب، بلوا، انقلاب و جنگ داخلی.

- وضع قانون یا صدور هرگونه آیین نامه یا دستورالعمل دولت کشور خریدار به نحوی که انتقال ارز از کشور خریدار به کشور صادر کننده ممنوع یا محدود شود.

- ایجاد هرگونه محدودیت یا ممنوعیت وارداتی که کشور خریدار پس از صدور کالا یا انعقاد قرارداد وضع کند به طوری که صادر کننده بر اثر وضع این مقررات متضرر شود.

- اعمال هر گونه مصادره یا ملی کردن در کشور خریدار که برای صادر کننده خسارت ایجاد گردد.

- هرگونه عمل دولت خارجی که موجب شود هزینه های صادر کننده افزایش یابد به طوری که صادر کننده قادر به تحمل این هزینه ها نباشد (نظیر تغییر مسیر ارسال کالا).

- هر حادثه دیگری که در خارج از کشور صادر کننده اتفاق بیافتد و در کنترل صادرکننده نباشد و به او زیان رساند.

۲- خطرهای اقتصادی (خطرهای اقتصادی خطرهایی است که در کنترل صادرکننده و خریدار نیست):

- نوسان های نرخ ارز

- تورم

- افزایش هزینه بالاسری تولید

۳- حوادث

- خطرهای نامترقبه طبیعی نظیر سیل، طوفان، زلزله، آتش فشان، صاعقه
- خطرهایی که اعمال انسان عامل ایجاد آنهاست (نظیر آتش سوزی، انفجار، غرق کشتی، سرقت و جز آن).

راه های حمایت از صادر کننده و مزایای بیمه اعتبار

دولت ها از راه های مختلف صادر کنندگان خود را در مقابل برخی خطرهایی که آنها را تهدید می کنند حمایت می نمایند. صندوق تضمین صادرات، ضمانت نامه بیمه صادراتی و تأسیس شرکت های بیمه تخصصی در بیمه های اعتبار از جمله این روشهاست. بیمه اعتبار که صادر کننده را در مقابل بخش عمده ای از

حوادث مورد حمایت قرار می دهد دارای محاسن زیر است:

الف) حفظ دارایی صادر کننده در مقابل خریداران بدحساب

ب) جلوگیری از بلوکه شدن بخشی از سرمایه در گردش صادر کننده به مثابه

ذخیره حسابهای مشکوک الوصول

پ) اطمینان از سود حاصل از فعالیت

## عوامل مؤثر در ارزیابی ریسک اعتبار

در بیمه اعتبار باید عواملی مورد مطالعه قرار گیرد تا ریسک ارزیابی شود و بتوان بر اساس میزان تأثیر این عوامل نرخ بیمه یا حق بیمه ریسک را محاسبه کرد. این اطلاعات عمدتاً اطلاعاتی هستند که می تواند در دسترس دولت ها قرار گیرد. بخش خصوصی اصولاً فاقد انگیزه لازم برای ارائه پوشش بیمه‌ای به ریسک اعتبار است و به همین سبب به ندرت می‌توان شرکت بیمه خصوصی یافت که در رشته بیمه اعتبار فعالیت کند. هر کشور معمولاً دارای یک شرکت بیمه تخصصی بیمه اعتبار است که به منظور حمایت و تشویق صادرکنندگان خود تأسیس کرده و اداره می‌کند. ای سوی دیگر، پس از آنکه شرکت بیمه دولتی، خسارت صادر کننده را پرداخت کرد دولت کشور صادر کننده از طریق مجراهای سیاسی و با استفاده از اهرم های قوی دولتی بهتر می‌تواند به جانشینی صادر کننده طلبکار خسارت، پرداختی را از کشور خریدار وصول کند.

عواملی که در ارزیابی ریسک اعتبار مؤثرند عبارتند از:

- ثبات سیاسی کشور خریدار و روابط سیاسی بین کشور صادرکننده و کشور

خریدار

- تراز پرداخت ها و تراز بازرگانی خارجی کشور خریدار

- میزان نقدینگی بین المللی کشور خریدار

- سهم هر یک از بخش های اقتصادی در تولید ناخالص داخلی کشور خریدار

- ذخایر و منابع طبیعی کشور خریدار

- تجربیات صنعت بیمه صادر کننده از لحاظ بدهی های کشور خریدار

- کنترل ارز و نحوه انتقال ارز برای واردات در کشور خریدار

- صنایع عمده و کالاهایی که عمدتاً وارد می شوند

- درآمد ملی و سایر حساب های ملی کشور خریدار

- مقررات گمرکی

- عضویت در سازمان های بین المللی و برنامه های خارجی کشور خریدار

- مشکلات اقتصادی کشور خریدار

- سایر مقررات

برای بسیاری از کشورها، توسعه صادرات بالاترین هدف در جهت نیل به

توسعه اقتصادی است. استقلال سیاسی بدون دستیابی به استقلال اقتصادی

امکان پذیر نیست. کشور ما تاکنون متکی به صادرات تک محصولی بوده است

و اکنون که ما در پی کسب استقلال اقتصادی هستیم، باید به فکر توسعه

صادرات غیررتنی خود باشیم و ضمن فراهم کردن زمینه و بستر لازم برای این

منظور از روش هایی که صادرات را تسهیل می کند استفاده نماییم. برای رهایی

از اقتصاد تک محصولی و با هدف رسیدن به استقلال سیاسی و اقتصادی

**جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoocn.com](http://www.kandoocn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید**

صادرکنندگان باید مورد تشویق و حمایت قرار گیرند. اکنون بازار جهانی بازار رقابتی فشرده است و صادر کنندگان در شرایط مساوی نیستند. کشورهای توسعه یافته که در زمینه صادرات صاحب تجربه و شهرت هستند با در اختیار داشتن امکانات وسیع مالی و فنی و سازمان های تخصصی صادر کنندگان خود را مورد حمایت همه جانبه قرار می دهند. در نتیجه صادر کنندگان کشورهای در حال توسعه که اغلب صادر کننده مواد اولیه هستند نه امکانات فنی و مالی درخور توجه دارند نه تجربه صادرات و نه اطلاعات کافی از بازارهایی که کالا به آنها صادر می کنند. بنابراین در وضعیت ضعیفی قرار دارند و به هیچ وجه قادر به رقابت با رقبای دیگر نیستند. لذا در این کشورها صادر کننده باید به طور همه جانبه مورد تشویق و حمایت قرار گیرد. استفاده از روش های نظیر بیمه اعتبار می تواند نقش مهمی در نیل به هدف های توسعه کشور باشد.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

**بخش دوم**

**بیمه تضمین**



در بیمه تضمین، موضوع بیمه میزان معینی وجه نقد است که بیمه‌گر در نقش  
ضامن بیمه‌گذار، در صورتی که وی تحت شرایط قرارداد قادر به پرداخت نباشد  
به عهده می‌گیرد. مؤسسات اعتباری از مشتریان خود ضامن طلب می‌کنند تا  
هرگاه اعتبار گیرنده از پرداخت اصل و کارمزد آن خودداری کرد بتوانند بدهی  
مشتری را از ضامن دریافت کنند. بیمه‌گر در این نوع بیمه، نقش ضامن بیمه‌گذار  
را ایفا می‌کند.

تعریف عناوین

«ضمانت»: یک طرف (ضامن) پرداخت بدهی یا ایفای تعهد طرف دیگر (متعهدله  
یا بستانکار) را در مقابل شخص ثالث (کارفرما) تضمین می‌کند (اغلب ضمانت  
نامه‌ها بیمه پذیر هستند ولی نوع قرارداد بیمه آنها ممکن است متفاوت باشد).

«طرف‌های ضمانت نامه»: در هر ضمانت سه طرف به شرح زیر دخالت دارند:

الف) بستانکار یا متعهد له، استفاده کننده از ضمانت نامه است. ایفای تعهدات یا  
بر اساس قرارداد اولیه است یا اینکه مبلغ ضمانت نامه باید در وجه استفاده  
کننده تأدیه شود. به هر حال بستانکار یا متعهدله تحت حمایت قرار دارد.

ب) بدهکار یا متعهد، مسئول ایفای تعهدات بر اساس مفاد قرارداد اولیه است که  
ایفای تعهدات او تضمین می‌شود.

پ) ضامن، ایفای تعهدات بدهکار یا متعهد را، بر اساس شرایط قرارداد ضمانت می کند.

ضمانت نامه و شرایط تضمین

ضمانت نامه، قراردادی فرعی است زیرا یک طرف اجرای قرارداد از طرف بدهکار یا متعهد را به موجب قرارداد اصلی که بین متعهد و متعهدله یا بستانکار و بدهکار منعقد شده است تضمین می کند. بنابراین باید قرارداد وجود داشته باشد تا اجرای آن در موعد مقرر به موجب ضمانت نامه تضمین شود. ضمانت نامه بر اساس توافق پیمانکار، مقاطعه کار، متعهد یا بدهکار و ضامن تنظیم و امضا شده به بستانکار و متعهدله تسلیم می شود. ایفای تعهد بر اساس شرایط و مفاد قرارداد بین متعهد و متعهد له در موعد مقرر به عهده پیمانکار یا مقاطعه کار است. در صورتی که او نتواند در زمان مقرر به ایفای تعهدات خویش بپردازد کارفرما یا بستانکار می تواند برای دریافت ضرر و زیان و خسارت به هر یک از طرفین درگیر (ضامن و متعهد) مراجعه کند ولی حداکثر پرداختی از میزان خسارت واقعی تجاوز نخواهد کرد. در اغلب ضمانت نامه ها مقرر می شود که هرگاه متعهد قادر به ایفای تعهد خود در زمان مقرر نباشد ضامن مسئول تکمیل و اجرای قرارداد است. هنگامی که متعهد قادر به ایفای تعهدات خویش در مقابل متعهدله نباشد ضامن تعهدات او را بر اساس ضمانت نامه

انجام می دهد و متقابلاً طبق قانون، حق رجوع به متعهد برای جبران زیان و خسارت خود را دارد. بنابراین ضامن قبل از تنظیم ضمانت نامه باید موافقت نامه چگونگی دریافت خسارت خود با متعهد را بر اساس حق جانشینی یا قائم مقامی امضا کند.

اساس حاکم بر ضمانت نامه ها

اصول حاکم بر ضمانت نامه ها را می توان به شرح زیر خلاصه کرد:

قرارداد یا موافقت نامه کتبی یا ضمنی اولیه باید وجود داشته باشد تا برای اجرای آن ضمانت نامه تنظیم شود. مسئولیت اصلی ایفای تعهد به موجب قرارداد بر عهده بدهکار یا متعهد است که موضوع ضمانت نامه را تشکیل می دهد. مسئولیت ضامن، مسئولیتی فرعی است. در صورتی که متعهد، قرارداد را اجرا نکند، ضامن برای جبران ضرر و زیان ناشی از اجرا نشدن قرارداد حق دارد به وی رجوع کند.

ضمانت نامه یک ابزار فسخ ناپذیر است. تا هنگامی که قرارداد به طور کامل در زمان تعیین شده اجرا نشده است ضمانت نامه به قوت و اعتبار خود باقی خواهد ماند.

تفاوت بین بیمه اعتبار و ضمانت نامه: از نظر کلی تعهد بیمه گر در هر دو رشته، جبران خسارت و زیان ناشی از اعسار، ناتوانی بدهکار در مورد اجرای تعهدات

خویش است. بستانکار یا استفاده کننده طلب خود را یا از بیمه‌گر وصول می کند یا اجرای کامل قرارداد را از ضامن انتظار دارد. به هر صورت هر دو ریسک از نظر اقتصادی کمتر اب هم تفاوت دارند تا از نظر پوشش بیمه‌ای. تضمین بیمه‌گر به عنوان ضامن اجرای قرارداد از طرف مقاطعه کار یا متعهد است، در صورتی که در بیمه اعتبار، تعهد بیمه‌گر بر اساس شرایط و مفاد قرارداد بیمه، پرداخت بدهی خالص بدهکار در صورت اعسار به اعتبار دهنده است. موارد زیر تفاوت بین ضمانت نامه و بیمه اعتبار را نشان می دهد:

- بیمه اعتبار یک نوع بیمه بازرگانی است در حالی که ضمانت نامه یک نوع عمل بانکی است.

- بیمه اعتبار بر اساس قانون و مقررات بیمه تنظیم می شود، در صورتی که ضمانت نامه بر اساس قانون تجارت صادر می گردد.

- از تأمین بیمه اعتبار زمانی استفاده می شود که بدهکار دچار ورشکستگی و اعسار شده و از نظر مالی قدرت پرداخت بدهی خود را در موعد مقرر ندارد، در این صورت بیمه‌گر بدهی او را می پردازد. در بیمه اعتبار بیمه‌گر حداکثر زیان وارده را نمی پردازد بلکه حداکثر تعهد بیمه‌گر تا ۸۰ درصد میزان اعتبار است و بقیه به عهده خود اعتبار دهنده خواهد بود تا دقت لازم را در انتخاب اعتبار گیرنده مبذول دارد.

- بیمه‌گر بیمه اعتبار، بر اساس قانون اعداد بزرگ تنها یک مورد اعتبار را بیمه

نمی‌کند بلکه سعی بیمه‌گر این است که پرتفویی مرکب از تعداد بیشماری اعتبار

را با توجه به قدرت و توانایی مالی شرکت بیمه کند.

برای اجرای قراردادهای دولتی در جهت حفظ منافع عمومی جامعه، مسئولان

باید تضمین کافی از مقاطعه کاران اخذ کنند. در قراردادهای مقاطعه کاران

خصوصی، اخذ ضمانت نامه در اختیار مالک است که به تشخیص خود می‌تواند

از مقاطعه کار، ضمانت نامه درخواست کند یا اینکه از حق خود در این مورد

صرف نظر نماید.

معمولاً مبلغ تضمین کمتر از ارزش قرارداد است. از نظر کلی می‌تون گفت که

ضمانت نامه با مبلغ ۱۰ یا ۲۰ درصد ارزش قرارداد بر ضمانت نامه برای ۱۰۰

درصد ارزش قرارداد ترجیح دارد، زیرا اخذ چنین ضمانت نامه ای مانعی در

جهت پیشرفت صنعت ساختمان سازی است. مقاطعه کار، متعهد جبران کلیه

خسارت ها و زیان هایی است که از ناتوانی او در اجرای قرارداد ناشی می‌شود

ولی میزان تعهد ضامن محدود به مبلغ مندرج در ضمانت نامه است.

ضامن در موارد زیر هیچ گونه مسئولیتی ندارد:

- زمانی که اجرای قرارداد اولیه به هر علتی که به طرفین قرارداد مربوط است

الزام آور نمی‌شود.

- هنگامی که قرارداد اصلی غیرقانونی است یا اینکه پیشرفت عملیات اجرایی قرارداد ناممکن می شود.

- در مواردی که هیچ گونه ضرر و زیانی به دلیل شکست مقاطعه کار در اجرای قرارداد به مالک وارد نمی شود.

- صدور رأی به نفع مقاطعه کار از مراجع قضایی.

زمانی که مالک، کارفرما یا متعهدله از اجرای شرایطی که در قرارداد برای او منظور شده خودداری کند. ضامن باید توجه کند که اگر مقاطعه کار در ایفای

تعهد خود طبق قرارداد قصور کرده باشد، وی مسئول جبران ضرر و زیان وارده است. ولی هرگونه تغییر در طرح ها، نقشه ها و مواد اولیه بدون موافقت

ضامن، منجر به منتفی شدن تعهد او خواهد شد. بدین ترتیب زمانی ضامن مسئول جبران خسارت و ضرر و زیان است که مقاطعه کار یا متعهد، قادر به

اجرای قراردادی که ضامن بر اساس آن ضمانت نامه را قبول کرده نباشد.

حق بیمه: بیمه گر حق بیمه را بر اساس برآورد میزان خسارت پرداختی هزینه های عملیاتی به اضافه سود معقول، محاسبه و تعیین می کند. حق بیمه ای که در

شرکت های ضامن از متعهد برای ضمانت او وصول می کنند بر اساس هزینه سرمایه در کشور موردنظر است. زیرا ضامن انتظار ندارد که خسارت و زیانی

اتفاق بیافتد مگر در موارد استثنایی.

ضامن و روش های اجرای تعهد: تعهد ضامن بعد از قصور و شکست متعهد در

اجرای قرارداد شروع می شود. ضامن یکی از روش های زیر را برای اجرای

تعهد خود انتخاب می کند:

- با مقاطعه کار دیگری برای جایگزینی مقاطعه کار اولیه وارد مذاکره می شود

تا اتمام کار را به وی محول کند.

- درخواست یا موافقت کند که مالک خود تکمیل قرارداد را به عهده بگیرد.

- تقویت بنیه مالی مقاطعه کار اولیه، در صورتی که قادر باشد کار خود را به

اتمام برساند.

- به مقاطعه کار اولیه اجازه می دهد که تکمیل پروژه را به مقاطعه کار دیگری

واگذار کند.

انواع ضمانت نامه ها

در این زمینه به دو مورد با اهمیت اشاره می شود.

۱- ضمانت نامه های گمرکی

این نوع ضمانت نامه به منظور اجرای قانون و دریافت مالیات، حقوق و عوارض

گمرکی بابت ورود کالا به کشور یا خروج آن است. برای حمایت از منافع

عمومی، پرداخت مالیات و حقوق و عوارض گمرکی به مسئولان و مقامات

گمرکی، دولت ضمانت نامه گمرکی اخذ می کند. واضح است که وقتی کالا و مال

التجاره وارد می شود مشمول پرداخت مالیات و حقوق و عوارض گمرکی به دولت است که ممکن است پرداخت نشود. هدف از اخذ ضمانت نامه گمرکی داشتن تأمین برای موارد عدم دریافت است. صدور ضمانت نامه گمرکی به سهولت انجام می گیرد، زیرا دارای مطلوبیت است. این مطلوبیت بخشی به دلیل پایی نبودن هزینه است و بخشی نیز بر اثر کم خطر بودن آن. برخی صادر کنندگان ضمانت نامه گمرکی آن را صرفاً عملی تشریفاتی به شمار می آورند.

## ۲- ضمانت نامه های مقاطع کاران ساختمان

الف) ضمانت نامه های مزایده: هنگامی که مقطعه کار برنده مزایده می شود مدت زمان معینی فرصت دارد تا قرارداد را امضا و ضمانت نامه اجرای قرارداد را تهیه و به کارفرما تسلیم کند. بنابراین اگر قرارداد تنظیم و امضا شود اما در مدت مقرر مقطعه کار نتواند ضمانت نامه مورد نیاز را تهیه و ارائه دهد مسئول جبران خسارت و زیان وارده به کارفرماست. این خسارت و زیان، موضوع ضمانت نامه مزایده است. مزایده خسارت برابر است با مابه التفاوت مزایده اول و دوم. به هر حال میزان خسارت از مبلغ مندرج در ضمانت نامه مزایده تجاوز نمی کند.

ب) ضمانت نامه اجرای قرارداد: این ضمانت نامه در حکم اطمینان از اجرای فیزیکی و عملیاتی قرارداد و تحویل به کارفرما در موعد مقرر است. ضامن در



مقابل هیچ عدم پرداختی در مقابل تهیه کنندگان مواد اولیه، مقاطعه کاران فرعی

و سایر اشخاص ثالث و شرکت های بستانکار مقاطعه کار مسئولیتی ندارد.

ب) ضمانت نامه پرداخت دستمزد کارگران و ارزش مواد اولیه: این ضمانت نامه

پرداخت های مقاطعه کار (دستمزد کارگران)، ارزش مواد اولیه ای که تهیه

کنندگان برای اجرای طرح در اختیار وی قرار می دهند و بدهی او به مقاطعه

کاران فرعی را شامل می شود. این ضمانت نامه در اغلب موارد همراه با

ضمانت نامه اجرای قرارداد به همان مبلغ صادر می شود.

ت) ضمانت نامه پیش پرداخت: با این ضمانت نامه، در مواردی که کارفرما

مبلغی پیش پرداخت برای اجرای قرارداد در اختیار مقاطعه کار قرار می دهد،

بازپرداخت آن تضمین می شود.

ث) ضمانت نامه تعمیر و نگهداری: این ضمانت نامه بر اساس شرایط قرارداد

صادر می شود که به موجب آن مقاطعه کار باید تعمیر و نگهداری ناشی از

مسئولیت خود را انجام دهد. این ضمانت نامه ۱۲ ماهه است و از آن تجاوز نمی

کند. زیرا در عمل ثابت شده است که صدور ضمانت نامه بیش از ۱۲ ماه،

پرداخت خسارت ناشی از استهلاک را نیز در پی دارد. پوشش ضمانت نامه

تعمیر و نگهداری نای از مسئولیت حرفه ای بین ۵ تا ۱۰ سال است. پرداخت هر

گونه خسارت که علت آن اشتباه در طراحی، محاسبه، خطای کارشناسی که

مهندسان، آرشیوتکت ها و کارشناسان مقاطعه کار مرتکب می شوند، یا ناشی از

سایر ریسک های ناشناخته باشد به موجب این ضمانت نامه تعهد می شود.

ج) ضمانت نامه قرارداد تهیه مواد اولیه: این ضمانت نامه قراردادهای تهیه مواد

اولیه و سایر وسایل مورد نیاز طرح از منابع مختلف را تضمین می کند. میزان

مسئولیت این ضمانت نامه در صورتی که مقاطعه کاران تعهد خود را ایفا نکنند

عبارت است از: مابه التفاوت ارزش قرارداد با هزینه تهیه همان مواد از منابع

دیگر.

چ) ضمانت نامه گواهینامه و مجوز فعالیت: این ضمانت نامه مورد تقاضای

دولت است که اطمینان حال نماید که دارنده گواهینامه مقررات حرفه ای را

رعایت کرده است و بر اساس شرایط نحوه فعالیت که گواهینامه یا اجازه فعالیت

برای آن صادر شده کار می کند.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

بخش سوم

بیمه عدم النفع

هر قدر که تکنولوژی پیشرفت می کند به همان اندازه واحدهای تولیدی با خطرهای جدید مواجه می شوند. شاید در گذشته اگر یک واحد صنعتی بر اثر آتش سوزی خسارت می دید پرداخت خسارت تقریباً برای ادامه حیات بنده می نمود ولی امروزه چنین نیست. از یک سو، واحدهای صنعتی با یکدیگر ارتباط دارند، در نتیجه ورود خسارت و تعطیلی یک واحد صنعتی موجب زیان واحدهای صنعتی دیگر می شود. به همین دلیل پرداخت خسارت مادی برای ادامه فعالیت کافی نیست. از دیگر سو، به علت دریافت وام از مؤسسات اعتباری، اقساط وام نیز باید در هنگام تعطیل کارخانه پرداخت شود. بنابراین تحمل مدت زمانی که کارخانه تعطیل است و محصول تولید نمی شود برای کارخانه دار دشوار خواهد بود. گذشته از این مخارج ثابت که به تولید ارتباط ندارد و با تعطیلی کارخانه باقی می ماند، موارد فوق ضرورت بیمه عدم النفع را برای بیمه گزاران نشان می دهد.

بیمه عدم النفع موجب می شود که مؤسسات اعتباردهنده با اطمینان خاطر، وام و اعتبار در اختیار بیمه گزار قرار دهند، زیرا مطمئن هستند که در مدت توقیف تولید نیز بیمه گزار قادر به پرداخت اقساط وام خود خواهد بود. از دیدگاه اجتماعی نیز بیمه عدم النفع نقش مؤثری ایفا کند، زیرا کارگران و کارمندان واحد صنعتی در مدت تعطیلی محل کار خود، حقوق و دستمزد دریافت می کنند و

ناگزیر نیستند که در جستجوی کار دیگری باشند و کارفرما هم نیروی ماهر و کارآمد خود را از دست نخواهد داد.

موضوع بیمه «عدم النفع»

اگر بر اثر خسارت مادی وقفه ای در جریان تولید واحد اقتصادی یا دستگاه تولیدی پیش آید بیمه‌گر درآمد از دست رفته ناشی از توقف تولید را طبق شرایط قرارداد بیمه عدم النفع پرداخت خواهد کرد. به طوری که ملاحظه می‌شود، موضوع بیمه عدم النفع شیء یا جسم مادی نیست بلکه موضوع این بیمه تأمین زیان پولی، اعم از هزینه های جاری و سود است که بیمه‌گذار بر اثر تحقق خطرهای بیمه شده و توقف تولید از دست داده است.

توقف تولید

توقف تولید عبارت است از هر مانعی که در امر تولید در نتیجه خسارت مادی ایجاد وی منجر به از دست دادن سود یا منجر به صرف مخارج غیرتولیدی شود. شرط اصلی پرداخت خسارت در بیمه عدم النفع توقف تولید بر اثر خسارت مادی است. بنابراین، هرگونه توقف تولید نمی‌تواند بیمه شده محسوب گردد زیرا در برخی موارد عواملی باعث توقف تولید می‌شوند که خارج از قاعده و تجربه هستند و بیمه‌گر نمی‌تواند امکان تحقق آنها را در ارزیابی ریسک پیش بینی کند. برای مثال، توقف تولید بر اثر حادثه تصادف اتومبیل مدیرعامل

کارخانه که برای تهیه ماشین آلات از بین رفته در آتش سوزی به مسافرت رفته است. بیمه‌گر تعهد جبران آن نوع خسارت عدم النفع است که در شرایط عمومی بیمه عدم النفع ذکر شده است. در بیمه عدم النفع، بیمه‌گذار باید کلیه قسمت های واحد تولیدی خود را بیمه کند. بیمه‌گذار نمی تواند بعضی از قسمت ها را از قرارداد بیمه جدا کند. دلیل آن هم روشن است: مراحل خط تولید یک مؤسسه تولیدی به عوامل زیادی وابسته است. همه این عوامل باید بدون توقف و با هماهنگی یکدیگر به کار خود ادامه دهند تا آن مؤسسه تولیدی بتواند تولید و فروش خود را ادامه دهد. اگر یکی از این عوامل یا به عبارت دیگر قسمت ها بر اثر خسارت مادی نتواند به موازات قسمت های دیگر پیش برود امر تولید کلاً دچار وقفه می شود که پرداخت خسارت این وقفه به عهده بیمه‌گر است. به همین دلیل، بیمه‌گر در فرم پیشنهاد، بیمه‌گذار را ملزم می کند که کلیه قسمت های واحد تولیدی خود را بیمه کند. در فرم پیشنهاد بیمه اطلاعات زیر باید برای ارزیابی ریسک در اختیار بیمه‌گر قرار گیرد:

نوع فعالیت، نشانی محل مورد بیمه، مراحل تولید، سیستم آبرسانی، برق رسانی، نوع سوخت، نوبت کاری، تأسیسات ایمنی و اطفای حریق و نوع مواد خام مورد مصرف؛ در ضمن به این سئوال ها هم باید پاسخ داده شود: آیا قطع انرژی موجب خسارت مادی می شود؟ آیا مواد مذاب در کوره یا مواد خوراکی

فاسد شونده در سردخانه وجود دارند؟ آیا ماشین آلات از خارج وارد شده؟ آیا بیمه گذار می تواند به طور موقت تولید کارخانه خود را در محل دیگری که متعلق به اوست ادام دهد؟ آیا توقف تولید به علت ورود خسارت مادی پیش بینی شده است؟ آیا در مورد نحوه فروش و عرضه محصولات تولیدی در بازار و نحوه فروش محصول در آینده پیش بینی هایی به عمل آمده است؟ آیا بیمه گذار تاکنون با توقف تولید مواجه شده است؟ بیمه گر پس از ارزیابی این موارد در زمینه قبول یا رد ریسک تصمیم خواهد گرفت و اگر آن را پذیرفت میزان حق بیمه را تعیین می کند.

#### محل مورد بیمه

مشخص بودن محل مؤسسه بیمه شده باید در بیمه نامه ذکر شود و اگر بیمه گذار، مؤسسات کمکی و فرعی دیگری هم در محل دیگری دارد باید این مح ها را نیز مشخص کند. در بیمه عدم النفع امکان دارد که محل حقق خطر یا خطرهای بیمه شده در محل دیگری جز محل مورد بیمه باشد ولی شرایط اساسی پرداخت خسارت این است که خسارت مادی در یکی از قسمت های واحد تولیدی بیمه شده که محل آن در بیمه نامه ذکر گردیده روی دهد. بنابراین، در بیمه نامه عدم النفع، محلی برای پرداخت خسارت معتبر است که در بیمه نامه

از آن نام برده شده باشد مگر آنکه در بیمه نامه قید شده باشد که محل های مختلف تحت پوشش بیمه نامه قرار دارند.

یکی دیگر از شرایط پرداخت خسارت عدم النفع ناشی از توقف تولید این است که اموال خسارت دیده در خدمت و در ارتباط با تولید کارخانه باشند. این اموال لازم نیست که متعلق به بیمه‌گذار باشد، تنها کافی است که بیمه‌گذار ثابت کند که بدون کمک این اموال و اشیاء، تولید امکان پذیر نیست.

#### جبران زیان در بیمه عدم النفع

بیمه عدم النفع، زیان ناشی از توقف فعالیت برای مدت مشخصی تا زمان شروع فعالیت مجدد واحد تولیدی بیمه شده را جبران می کند. این زیان عبارت است از سود خالص مؤسسه پس از پرداخت هزینه های سربار یا سایر هزینه های دیگر که با تعطیل فعالیت هم وجود دارند (نظیر دستمزد کارکنان و کارگران). در صورتی که بیمه‌گذار بتواند فعالیت خود را در ساختمان های موقت یا در کارخانه های دیگر ادامه دهد، این امر مستلزم صرف هزینه های اضافی است که ممکن است بر اساس شرایط قرارداد بیمه پوشش بیمه‌ای داشته باشد. هزینه کارشناسان برای برآورد خسارت و تنظیم حساب ها نیز جزو پوشش های بیمه عدم النفع است.



در ضمن، برخی زیان های تبعی آتش سوزی نیز ممکن است جزو تعهدات بیمه‌گر بیمه عدم النفع قرار گیرد. به طور خلاصه تعهد بیمه‌گر پرداخت سود از دست رفته و هزینه های جاری بر اثر توقف تولید است. سودی که بر اثر توقف تولید در دوره برآورد عدم النفع عاید بیمه‌گذار نشده و همچنین مخارج جاری که وی در همین مدت حذف کرده ولی نتوانسته از طریق فروش مجدداً کسب نماید باید به عنوان زیان بیمه‌گذار پرداخت شود. بیمه‌گذار با پرداخت خسارت باید در وضعیت قرار گیرد که اگر احیاناً خسارتی برایش پیش نمی‌آمد در آن وضعیت قرار می‌گرفت.

الف) سود از دست رفته: سود از دست رفته عبارت است از سودی که بیمه‌گذار در صورت ادامه تولید تحت شرایط عادی احتمالاً می‌توانست به دست آورد. بنابراین سود از دست رفته مساوی آن سودی است که بیمه‌گذار بر اثر توقف تولید بیمه از به دست آوردن آن محروم شده است.

ب) هزینه های جاری: هزینه هایی است که بیمه‌گذار در زمان توقف تولید می‌پردازد و نمی‌تواند این هزینه ها را از راه تولید محصول و فروش آن به دست آورد. هزینه های جاری باید قبل از توقف تولید هم وجود داشته باشند. بنابراین هزینه جلوگیری از توسعه خسارت یا هزینه اولیه برای بکار انداختن و گرم

شدن مجدد کوره های ذوب پس از ورود خسارت جزو مخارج جاری محسوب نمی شود.

استثنای در بیمه عدم النفع

اگر توقف تولید بر اثر عوامل زیر باشد بیمه گر هیچ گونه تعهدی در جبران زیان نخواهد داشت:

- جنگ، جنگ داخلی، شورش

- زلزله

- انرژی هسته ای و واد رادیاکتیو

- از بین رفتن پول، اوراق بهادار، اسناد، نقشه ها، مدل ها و دفاتر تجارتي

- خسارت های ناشی از عدم ایفای تعهد به موقع یا تأخیر در تحویل سفارش ها

حق بیمه

در بیم عدم النفع معمولاً با توجه به نرخ بیمه آتش سوزی محل مورد بیمه،

بیمه گذار و مدت زمانی که بیمه گذار مایل است از پوشش بیمه عدم النفع استفاده

نماید حق بیمه تعیین می شود. بیمه گر متعهد است که بیمه گذار از نظر مالی در

موقعیتی قرار دارد که در صورتی که تولید با همان روند ادامه پیدا می کرد قرار

می گرفت. البته مدت زمانی که دوره انتظار نامیده می شود به عنوان سهم

بیمه گذار از خسارت با توافق طرفین قرارداد کسر می شود و حق بیمه با توجه

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooen.com](http://www.kandooen.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

به این دوره تعیین می گردد. بیمه گر برای دوره انتظار هیچ تعهدی ندارد و اگر  
محل مورد بیمه در کمتر از این مدت راه اندازی شود مسلماً جبران آن به عهده  
خود بیمه‌گذار است. برای تنظیم بیمه نامه مناسب باید اساس پوشش، نوع و  
نحوه فعالیت، سودناخالص، درآمد، مدت زمان کافی که بیمه‌گذار نیازمند داشتن  
پوشش عدم النفع است و دامنه و وسعت خطر مشخص شود.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoocn.com](http://www.kandoocn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

## بخش چهارم

### بیمه صداقت و امانت کارکنان

رنگ باختن صداقت و امانت در نزد کارکنان و اهمال در ادای وظایف محول شده، موضوع این بیمه است. به موجب این بیمه نامه، بیمه‌گر پرداخت هرگونه خسارت و زیان وارده به بیمه‌گذار را که ناشی از کاستی های کارکنان در زمینه های فوق باشد تعهد می کند.

اگر بیمه نامه هایی که برای شرکت های بازرگانی صادر می شود، بیمه‌گذاران را در مقابل خسارت ها و زیان های ناشی از نادرستی و خیانت در امانت کارکنان در امور مالی و کسر موجود انبارها حمایت می کنند. اغلب تولیدکنندگان نیز خواستار پوشش بیمه‌ای صداقت و امانت کارکنان هستند- نه تنها برای کارکنانی که وجوه نقدی شرکت را در اختیار دارند، بلکه برای مسافرت های تجاری و مأموریت کارکنانی که پول شرکت را با خود حمل می کنند. تأمین بیمه‌ای، با وجه نقد هم سر و کار دارد. این بیمه کارکنانی را هم که اتفاقی یا به ندرت به این امر می پردازند دربرمی گیرد.

بیمه نامه های متداول صداقت و امانت کارکنان عبارتند از:

۱- بیمه نامه های انفرادی: پوشش این بیمه نامه محدود به شخص معین تا میزان معینی است.

۲- بیمه نامه جمعی، این بیمه نامه خسارت و زیان ناشی از نادرستی و خیانت در امانت تعدادی از کارکنان معین را در خصوص وظایف سازمانی شان جبران

می کند. تعهد بیمه‌گر محدود به مبلغی است که در بیمه نامه قید شده است. این

مبلغ ممکن است هم برای هر یک از کارکنان به صورت فردی و هم برای کل

کارکنان باشد. صدور بیمه نامه با مبلغ شناور نیز امکان پذیر است.

۳- بیمه نامه کلی: این بیمه نامه، بی نام صادر می شود و کل کارکنان بیمه‌گذار

را دربر می‌گیرد. این نوع بیمه نامه برای کارفرمایانی مناسب است که تشکیلات

سازمانی وسیع و گسترده دارند و می‌گر هم نیاز به شناسایی تک تک کارکنان

بیمه‌گذار ندارد.

۴- بیمه نامه پست سازمانی: این نوع بیمه نامه اغلب برای سازمان های دولتی

صادر می شود. تأمین بیمه‌ای منحصر به فرد خاص نیست بلکه موضوع به

پست سازمانی است. هر پست سازمانی تا مبلغ معینی بیمه است و در صورت

تغییر فرد متصدی پست، اعتبار بیمه نامه به قوت خود باقی می ماند. عنوان

سرمایه متغیر در بیمه نامه های صداقت و امانت کارکنان به مفهوم این است که

کل سرمایه بیمه شده برای همه کارکنان بیمه‌گذار است. هر گاه اختلاس و سوء

استفاده ای صورت پذیرد، تعهد بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت به همان میزان

تا سررسید اعتبار بیمه نامه کاهش می یابد، مگر اینکه بیمه‌گذار به نسبت

استفاده از تأمین بیمه‌ای. حق بیمه اضافی برای مدت باقیمانده از اعتبار قرارداد

بپردازد و مبلغ بیمه شده را به رقم قبل از وقوع حادثه افزایش دهد.

برای صدور بیمه نامه صداقت و امانت، بیمه‌گر نیازمند اطلاعاتی است که ریسک را ارزیابی می‌کند تا در مورد قبول یا رد پیشنهاد تصمیم بگیرد. در فرم پیشنهاد، نام، نشانی، سن، پست سازمانی مورد نظر، حقوق و دستمزد و سایر مزایای بیمه شده، سوابق گذشته، وضعیت تأهل، سایر درآمدها و مشاغل دیگر، میزان بدهی یا رهن، خلاصه وضعیت مالی بیمه شده و نوع فعالیت کارفرما باید درج شود. وی، اطلاعات زیر را نیز باید در اختیار بیمه‌گر قرار دهد:

۱- سیستم نظارت و کنترل

۲- شیوه استخدام کارکنان

۳- تعداد کارکنان برای مشاغل زیر:

- کارکنانی که مسئولیت وجوه نقدی و انبار را دارند

- کارکنانی که با پول نقد و انبار سروکار دارند

- کارکنانی که هیچ‌گونه مسئولیتی در امور وجوه نقدی ندارند

- کارگران و کارنان خدماتی

نکته مهم از نظر بیمه‌گر برای قبول ریسک صداقت و امانت کارکنان، کارایی سیستم نظارت و کنترل بر فعالیت اشخاصی است که بیمه می‌شوند. کارفرما باید در فرم پیشنهاد نحوه اجرای این سیستم را شرح دهد و به پرسش‌های

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

بیمه‌گر پاسخ گوید. در صورت لزوم، بیمه‌گر می‌تواند پیشنهادهایی برای اصلاح

و بهبود سیستم و کاهش احتمال تحقق خطر به بیمه‌گذار ارائه دهد.

[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)  
[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)  
[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)



جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

# فصل چهارم

بیمه اتکایی

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooon.com](http://www.kandooon.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

**بخش اول**

**کلیات**

## کلیات

در جهان امروز، صنعت بیمه از تکنولوژی واحد یکنواختی برخوردار است. به لحاظ وجود سیستم اتکایی که برای هر شرکت بیمه ضرورت دارد، کلیه اطلاعات فنی و روشهای امروزی صدور و خسارت از یک شرکت به شرکت دیگر و به همین ترتیب و با سرعت به همه شرکتهای بیمه که در عرصه بین المللی فعالیت دارند انتقال می یابد. در این صورت تنها بیمه‌گرانی موفق هستند که قادر باشند به سرعت خود را با دانشهای فنی جدید تطبیق دهند و از تجربه دیگر مؤسسات بیمه به خوبی و شایستگی بهره مند شوند. در غیر اینصورت، باید بهای گزاف عقب ماندگی از تجارت بین المللی را حتی در جامعه خود نیز بپردازند.

برای تقسیم خطر که از طریق بیمه اتکایی صورت می پذیرد، تخصص کافی مورد نیاز است و این مهم تحقق نمی یابد مگر با افزایش اطلاعات و آگاهیهای فنی لازم. کارشناسان صنعت بیمه در کشورهای در حال توسعه لزوماً باید خود را با آخرین اطلاعات و دانش فنی بین المللی مجهز کنند تا بتوانند دست کم بخشی از خلأ کارشناسی موجود بین کشور خود و کشورهای پیشرفته را پر نمایند و تعادل نسبی بین مبادلات تجاری خویش به وجود آورند. برخی گمان می کنند که سرمایه کلان در پیشرفت شرکت بیمه نقش اول را ایفا می کند در

حالیکه میزان سرمایه به تنهایی نمی تواند ملاک توفیق یا ناکامی شرکت بیمه به حساب آید. شرکتهای بیمه، مؤسسات خدماتی مالی هستند که خصلت تعاونی دارند؛ اینجا مدیریت و نیروی انسانی متخصص است که نقش اصلی دارد. در کشورهای در حال توسعه، مؤسسات بیمه‌ای یافت می شوند که از لحاظ سرمایه ای مشکلی ندارد اما در حرفه خویشتن به جایی نمی برند: نیروی انسانی متخصص و کارآمد در دوام و بقای هر حرفه ، به ویژه حرفه بیمه‌گری که امروزه در میان سایر حرفه های تجاری از اهمیت خاصی برخوردار است، نقش و اهمیت فوق العاده ای دارد. درست است که امروزه شکاف وسیعی بین کارشناسان کشورهای در حال توسعه و اصحاب تخصص کشورهای پیشرفته صنعتی وجود دارد ولی از بین بردن این شکاف ناممکن نیست. چه بسا که با آموزش درست و جمع آوری اطلاعات به روز، بتوان به این مهم نایل شد. با آموزش صحیح، افزایش اطلاعات و دانش فنی و همچنین با استفاده از تجربیات کشورهای موفق از طریق مکانیسم بیمه اتکایی میتوان راه توسعه صنعت بیمه را هموار کرد.

## مفهوم بیمه اتکایی

بیمه اتکایی به مفهوم توزیع جهانی ریسک است. بیمه اتکایی، شرکت بیمه را قادر می سازد تا پاسخگوی خسارتهایی باشد که در طول زمان اعتبار قرارداد به وقوع می پیوندد. شرکت بیمه ریسکهای همگون را برای پرتفوی خود گردوری می کند، ولی اگر اجتماع این ریسکها مازاد بر ظرفیت نگهداری شرکت تشخیص داده شود، وجود قرارداد اتکایی کمک می نماید که این شرکت تعادل مالی خود را حفظ کند و به او اجازه می دهد تا به مشتریان خویش سرویس بهتری بدهد و خسارتهای وارده را به موقع پرداخت نماید. بیمه گر اتکایی، بیمه گر واگذارنده را در مقابل زیانهای سنگین مالی که ممکن است با وقوع خسارتهای بزرگ یا تعداد کثیری خسارتهای در ابعاد متوسط و کوچک که در یک زمان محدود وارد شوند، حمایت می کند. در حقیقت بیمه اتکایی عبارت است از بیمه ریسکی که بیمه گر واگذارنده آن را بیمه کرده است. البته لازم است اشاره شود که از نظر حقوقی، ارتباطی بین قرارداد بیمه ای که بیمه گذار و بیمه گر منعقد می کنند و قرارداد بیمه ای که بیمه گر واگذارنده و بیمه گر اتکایی می بندند وجود ندارد و در واقع دو قرارداد جداگانه محسوب می شود.

## تعریف بیمه اتکایی

آقای ایمرسون در کتاب قراردادهای بیمه چاپ سال ۱۸۷۳ تعریف جامعی به شرح زیر از بیمه اتکایی کرده است: «بیمه اتکایی قراردادی است که براساس آن بیمه‌گر با در نظر گرفتن حق بیمه مشخص، خطر بیمه شده را به شرکت دومی واگذار می‌نماید در حالیکه خود در برابر بیمه‌گذار اصلی مسئول است و قرارداد بیمه اصلی به همان صورتی که صادر شده، بدون هیچگونه تغییر به دلیلی باقی می‌ماند». در بیمه اتکایی، شخص بیمه‌گذار دخالتی ندارد و بیمه‌گر اتکایی نیز مسئولیتی در مقابل بیمه‌گذار ندارد و موقعی که بیمه‌گر واگذارنده ریسکی را واگذار می‌کند، قرارداد جدیدی بین بیمه‌گر واگذارنده و بیمه‌گر اتکایی منعقد می‌شود. این قرارداد جدای از قرارداد بیمه‌ای است که بین شرکت بیمه و بیمه‌گذار منعقد شده و هیچ گونه ارتباطی بین بیمه‌گذار و بیمه‌گر اتکایی در هیچ مرحله‌ای از قرارداد به وجود نمی‌آید. بیمه‌گذاری که خریدار بیمه نامه است یا هر شخص دیگری که حامل بیمه نامه است، هیچگونه حقی ندارد که به طور مستقیم از بیمه‌گر اتکایی تقاضای خسارت کند. فقط بیمه‌گر واگذارنده است که میتواند از بیمه‌گر اتکایی خسارت دریافت نماید، مگر اینکه در قرارداد اتکایی به طور صریح تأکید شده باشد یا موافقت خاصی بین بیمه‌گر اتکایی یا دارنده بیمه نامه صورت گرفته باشد. قرارداد اتکایی، قراردادی دوطرفه است که تحت تأثیر پیشرفتهای

فنی و عرف بین المللی قرار دارد. در مواردی که دو طرف نتوانند با توجه به مفاد قرارداد به توافق برسند، اصل داوری مطرح می شود که در قرارداد اتکایی پیش بینی شده است. در این مورد، هر یک از طرفین یک داور انتخاب می کند تا موضوع را بررسی و نظر خود را اعلام دارد. در صورتی که داوران منتخب هم به توافق نرسند سرداور انتخاب می شود و رأی هیأت داوری برای اجرا به طرفین اعلام خواهد شد. اگر باز هم دعوا فیصله نیافت، موضوع در مراجع قضایی رسیدگی خواهد شد.

به طور کلی، هدف بیمه اتکایی کاهش ریسک از دیدگاه آماری و به حداقل رساندن خسارت برای بیمه گر است. بیمه گران، ریسک را به منظور کاهش حجم کل ریسکهایی که تعهد کرده اند واگذار می کنند. همانطور که بیمه گر مستقیم نقش توزیع ریسکهای اصلی را بین جامعه وسیع بیمه گزاران هر رشته به عهده دارد و بیمه شدگان را تأمین می دهد، وظیفه بیمه گر اتکایی نیز حمایت از شرکتهای بیمه و گذارنده در مقابل خسارتهای سنگین و توزیع جهانی ریسک است. شرکت بیمه مستقیم از بیمه گر اتکایی خود انتظار دارد که :

- قادر به اداره ریسکهای بزرگ باشد تا توانایی شرکت در این زمینه افزایش یابد.

- در نتایج عملیات فنی و گذارنده، ایجاد ثبات کند.

- از مؤسسه واگذارنده در مقابل خسارتهای کلی یا خسارتهای سنگین که

افزون بر توانایی منابع مالی است حمایت کند.

- توزیع جغرافیایی ریسکهای بیمه شده در مقابل خطرهای فاجعه آمیز به

مطلوبترین حالت انجام پذیرد.

- راهی برای ورود و خروج از بازارهای بین المللی داشته باشد.

کمک و تسهیلات فنی و اداری بهبود روشها و سیستمها نظیر کامپیوتر و

مشکلات خاص فنی و مدیریتی دریافت کند.

نتیجه برنامه فوق، افزایش ظرفیت صدور تک تک شرکتهای بیمه و در مجموع

افزایش ظرفیت صدور کل بازار بیمه ملی است. بدیهی است که بیمه اتکایی تنها

راه حل افزایش ظرفیت صدور شرکتهای بیمه و کل بازار نیست، بلکه ظرفیت

صدور را میتوان از طریق ازدیاد ذخایر و تواناییهای فنی شرکت بیمه افزایش

داد. تصمی برای خرید پوشش اتکایی به منظور حمایت از پرتفوی شرکت بیمه ،

با هزینه آن (حق بیمه اتکایی) و امکانپذیر بودن برنامه اتکایی مناسب ارتباط

دارد. در بازارهای بیمه اتکایی انواع پوششهای بیمه اتکایی در حال حاضر

عبارتند از : بیمه اتکایی مشارکت، مازاد سرمایه، مازاد زیان در مدت

معین، اختیاری و مازاد خسارت که به پوششهای اتکایی نسبی و غیرنسبی

تقسیم می شود. در قرارداد اتکایی نسبی، بیمه گر اتکایی به یک نسبت در حق



بیمه، خسارت و تعهدات بیمه‌گر و واگذارنده مشارکت می‌کند. قراردادهای اتکایی مشارکت و مازاد سرمایه از این نوع هستند. بیمه اتکایی اختیاری ممکن است که به صورت نسبی یا مازاد خسارت باشد. ویژگی پوشش اتکایی مازاد خسارت در این است که نسبت سهم بیمه‌گر اتکایی از حق بیمه با میزان سهم او از خسارت متفاوت است. بیمه‌گر اتکایی زمانی در پرداخت خسارت مشارکت می‌کند که میزان آن از رقم یا درصد معینی به عنوان سهم بیمه‌گر واگذارنده تجاوز کند. بیمه اتکایی مازاد خسارت و شکل خاصی از آن به نام بیمه اتکایی مازاد زیان در مدت معین، «پوششهای اتکایی غیرنسبی» نامیده می‌شود.

پیشرفتهای تکنولوژی و اختراع مصنوعات متنوع و پیچیده در جهان امروز موجب ظهور ریسکهای جدید می‌شود. ظرفیت صدور بازارهای بیمه‌ای هم برای پاسخگویی به نیازهای متقاضیان باید هماهنگ با افزایش ریسکهای جدید با سرمایه‌های سنگین افزایش یابد. این امر عملی نیست مگر آنکه صنعت بیمه اتکایی جهان بتواند پاسخگوی نیاز بیمه‌گران به پوششهای بیمه اتکایی باشد و گرنه ظرفیت شرکتهای بیمه مستقیم بدون داشتن برنامه‌های اتکایی مناسب بسیار محدود خواهد بود. بیمه‌گر اتکایی شرایط مساعدی برای شرکت بیمه واگذارنده ایجاد می‌کند تا با انتقال بخشی از تعهدات خود ظرفیت را افزایش دهد و از طریق مکانیسم اتکایی، ریسکهای بیمه شده در جهان توزیع شود. صنعت

پیچیده بیمه اتکایی در جهان امروز تمام بازارهای جهانی بیمه را به هم متصل و مرتبط کرده است. شاید مهمترین پایگاه بیمه اتکایی لندن باشد که بازار بیمه اتکایی متشکل شده است از لویدز، بیمه‌گران حرفه ای، شرکتهای بیمه مستقی و دلان بیمه اتکایی. البته تقریباً تمام کشورهای دنیا دارای بازار بیمه و بیمه اتکایی ملی هستند.

کوچکی بازارهای بیمه ملی به ویژه بازارهای بیمه ملی کشورهای در حال توسعه، ظرفیت پذیرش و نگهداری ریسک در سطح محدود، موجب شده است که شرکتهای بیمه برای رفع بخشی از نیازهای اتکایی خویش راهی بازارهای بیمه اتکایی بین المللی به ویژه بازار لندن شوند. براساس تعریف، بیمه‌گر اتکایی عملیات بیمه مستقیم را انجام نمی دهد. شرکتهای بیمه مستقیم در جهت خودبسایی و رفع نیازهای بیمه اتکایی، به قبول عملیات اتکایی از طریق واگذاری متقابل یا غیرمتقابل اقدام می کنند که به دلیل تفاوتهای فاحشی که بین ماهیت پرتفوی واگذاری و قبولی وجود دارد این امر مشکلات عدیده ای برای این مؤسسات پدید می آورد. از نظر فنی تفاوتی بین روشهای بیمه اتکایی شرکتهای بیمه اتکایی حرفه ای و شرکتهای بیمه مستقیم وجود ندارد. تنها استثناء، در روش صدور است که امکان دارد هر شرکتی با توجه به تواناییهای فنی و مالی خویش و بافت بازار بیمه، سیاستهای صدور مختص به خود داشته باشد. نقش

دلالت بیمه اتکایی برای بیمه‌گران اتکایی کم و بیش مشابه نقش دلالت بیمه برای شرکتهای بیمه مستقیم است. به همین دلیل است که در برخی بازارها مشاهده می‌شود که دلالت هر دو نقش را ایفا می‌کنند. تنها تفاوت فعالیت دلالت در این است که دلال مستقیم وظیفه ایجاد ارتباط بین جامعه بیمه‌گذاران و شرکتهای مستقیم بیمه را به عهده دارد در حالیکه نقش دلال بیمه اتکایی ایجاد شبکه و پل ارتباطی بیمه‌گران واگذارنده و بیمه‌گران اتکایی است. مؤسسه لویدز که نقش به‌سزایی در بازار بیمه و بیمه اتکایی جهانی دارد، شرکت بیمه مستقیم یا اتکایی تلقی نمی‌شود و سهامدار هم ندارد بلکه هر کس به مسئولیت خود عملیات بیمه مستقیم و اتکایی انجام می‌دهد. مؤسسه لویدز، یک بازار بین‌المللی محسوب می‌شود که متشکل از جامعه پذیرنده نویسنده‌های منفرد ریسک است. بیمه‌گران لویدز تماس مستقیم با واگذارنده‌ها ندارند. ارتباط آنها تنها از طریق دلالت لویدز امکانپذیر است. گرچه حجم عملیات بیمه اتکایی مؤسسه لویدز امر دشواری است، ولی بدون تردید ظرفیت بیمه اتکایی لویدز نیز بسیار عظیم است، به همین دلیل است که سایر بازارهای بیمه اتکایی تحت تأثیر و نفوذ مؤسسه لویدز قرار دارند.

جدول ظرفیتهای

**جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید**

مدیریت شرکت بیمه طی فهرستی، ظرفیت نگهداری را بر اساس کمیت و کیفیت ریسکهای مورد بیمه و رشته فعالیت تعیین می کند که به آن جدول ظرفیتهای اطلاق میشود. قسمت اتکایی براساس این جدول از پیش تعیین شده کار خود را آغاز می کند. جدول ظرفیت نگهداری با توجه به خطرهای نرمال با کیفیتهای معمولی تعیین می شود. اگر خطری بهتر از حد نرمال باشد ظرفیت نگهداری میتواند بیشتر شود و متقابلاً اگر خطری بدتر از این حد باشد، به همان نسبت شرکت میتواند سهم خود را کاهش دهد.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

بخش دوم

انواع قراردادهای بیمه اتکایی

## سهم نگهداری

سهم نگهداری مبلغی است که شرکت میتواند و مایل است که از یک ریسک خاص یا گروهی از ریسکهایی که می‌پذیرد، به حساب خود نگهداری کند. سهم نگهداری میتواند به صورت درصدی از مبلغ بیمه شده یا رقم ثابتی از هر ریسک یا خسارت باشد. برای مثال شرکت بیمه‌ای تصمیم می‌گیرد که ۳۰ درصد از مبالغ بیمه شده در رشته شکست شیشه یا «۱۰۰ هزار واحد پول» از بیمه نامه های آتش سوزی ساختمانهای مسکونی را که از نظر درجه بندی نوع ساختمان ممتاز هستند یا «۱۵ هزار واحد پول» از خسارت رشته اتومبیل را به عنوان سهم شرکت نگه دارد. به عبارت دیگر، سهم نگهداری، حداکثر مبلغی است که شرکت توانایی پرداخت آن را در صورت وقوع خسارت برای یک بیمه نامه، یک ریسک یا گروهی از ریسکها داراست.

### ۱- بیمه اتکایی اختیاری<sup>۱</sup>

این نوع اتکایی قدیمی ترین شکل قرارداد اتکایی است که هنوز در تمام رشته ها به ویژه در موارد زیر متداول است :

زمانی که ظرفیت قراردادهای اتوماتیک تکمیل شده است.

ریسک از قراردادهای اتکایی اجباری استثنا شده باشد.

<sup>1</sup> - facultative reinsurance

بیمه‌گر اتکایی ترجیح دهد که ریسکهای سنگین و بزرگ را جزو قراردادهای اتکایی موجود به حساب نیاورد.

بیمه‌گر در بعضی رشته‌ها که تعداد بیمه‌نامه‌ها اندک است ترجیحاً پوشش اتوماتیک تهیه نمی‌کند.

در بیمه‌اتکایی اختیاری، موردی تصمیم‌گیری می‌شود به همین دلیل این نوع اتکایی برای بیمه‌گر وگذارنده پر هزینه است. بیمه‌گر وگذارنده باید اطلاعات کافی از ریسک پیشنهادی خود را به بیمه‌گر اتکایی ارائه کند تا وی با آگاهی کامل از کم و کیف ریسک در موقعیتی قرار گیرد که تصمیم خود را بر قبولی یا رد پیشنهاد را هر چه سریعتر اعلام کند.

#### الف) مزایای بیمه‌اتکایی اختیاری

از دید بیمه‌گر اتکایی، قراردادهای اختیاری مزایایی به شرح زیر دارند:

- کلیه پیشنهادها را به خوبی بررسی و آنهایی را که با خط مشی و تخصص خود سازگار می‌بیند انتخاب می‌کند، درصد مطلوبی از آن را می‌پذیرد و بقیه را میتواند رد کند، به عبارت دیگر حق انتخاب ریسک دارد.

- امکان انتقال تجربیات خود از ریسکهای مشابه را به بیمه‌گر وگذارنده دارد. در نتیجه میتواند از آن شرکت بهبود شرایط مورد ریسک را به منظور کاهش

احتمال وقوع خسارتها درخواست کند و در زمینه اقدامهای نامطلوب هشدار دهد.

- امکان دریافت حق بیمه متناسب با ریسک بیمه شده را دارد ( به صورت درخواست از شرکت واگذارنده که نرخ را بالا ببرد یا اینکه کارمزد اتکایی را کاهش دهد یا اینکه حق بیمه فنی به همان نسبت افزایش یابد؛ «حق بیمه پس از کسر هزینه ها»

- دارا بودن موقعیت مناسب برای محاسبه میزان دقیق تعهد در هر ریسک و جلوگیری از تجمع خطر

- اطلاع یافتن از نحوه انتخاب و صدور بیمه نامه شرکت واگذارنده . از نظر شرکت واگذارنده نیز این امکان به وجود می آید که ظرفیت صدور خود را بدون ایجاد تغییر در قراردادهای اتوماتیک که قبلاً منعقد شده، افزایش دهد. اغلب اوقات نیز بازاری برای واگذاری ریسکهای خود پیدا می کند که قبلاً تصور می رفت که چنین ریسکهایی مطلوب اینگونه بازارهای اتکایی نیست.

ب) معایب بیمه اتکایی اختیاری

بیمه اتکایی اختیاری معایبی هم دارد که به دلیل آنها بیمه گر واگذارنده تا حد امکان سعی می کند واگذاری خود را در این زمینه به حداقل ممکن کاهش دهد:



- تأخیر در صدور بیمه نامه (به دلیل یافتن بازار اتکایی) که بیمه‌گر و بیمه‌گذار

را دچار مشکل می‌کند.

- هزینه های اداری زیاد

- از اختیارات و آزادی عمل بیمه‌گر و اگذارنده به طور محسوسی کاسته می

شود. زیرا او به تنهایی نمی‌تواند در مورد حق بیمه و شرایط بیمه نامه با

بیمه‌گذار توافق کند و حتی در صورت بروز خسارت نیز گاهی اوقات دچار

مشکل می‌شود (بیمه‌گر اتکایی شرطی در قرارداد منظور می‌کند که طبق آن

میزان و نحوه پرداخت خسارت باید با مشارکت و موافقت او باشد).

- هرگونه تغییری در بیمه نامه باید با اطلاع و موافقت بیمه‌گر اتکایی صورت

پذیرد.

- اگر شرکتی، اتکایی اختیاری خود را به رقیب واگذار کند تنشهایی به وجود می

آید که منجر به رقابت ناسالم می‌شود.

- در بعضی رشته‌ها مانند حمل و نقل دریای، طرفین دچار مشکل می‌شوند

زیرا با تفسیرهای متفاوت در مورد مفاهیم به کار رفته در قراردادها مواجه

هستند.

- در برخی موارد به دلیل مشکلات ناشی از پیدا کردن بازار، هزینه های بیمه‌گر

واگذارنده افزایش می‌یابد.

در پایان ذکر این نکته ضروری است که عملیات اتکایی اختیاری به صورت نسبی صورت می‌گیرد، یعنی بیمه‌گر اتکایی درصدی به نسبت سرمایه از بیمه نامه را می‌پذیرد و به همان نسبت حق بیمه نامه را دریافت می‌کند. اتکایی مازاد خسارت در این مورد در حال حاضر استثناست.

## ۲- بیمه اتکایی اجباری یا قراردادی<sup>۱</sup>

در پوشش اتکایی اجباری، واگذارنده موظف می‌شود که مبلغ ثابتی از اتکایی رشته‌های خاصی را به بیمه‌گر اتکایی پیشنهاد کند و در مقابل بیمه‌گر اتکایی ناگزیر است که آن را بپذیرد. اگر رابطه بیمه‌گر واگذارنده و بیمه‌گر اتکایی بر مبنای سرمایه بیمه شده باشد، به آن «قرارداد اتکایی نسبی» می‌گویند و اگر براساس خسارت استوار باشد به آن «قرارداد اتکایی مازاد خسارت» اطلاق می‌شود. در قرارداد اتکایی اجباری بیمه‌گر اتکایی ناگزیر است که هر آنچه را بیمه‌گر واگذارنده در چارچوب مفاد قرارداد پیشنهاد می‌کند تا میزان تعیین شده بپذیرد. به عبارت دیگر، بیمه‌گر واگذارنده در عملیات صدور خود مختار است و میتواند بیمه نامه را به انتخاب خود با نرخ دلخواه صادر کند و خسارتهای مربوط را نیز پردازد. بیمه‌گر اتکایی نمی‌تواند هیچگونه دخالتی در عملیات صدور واگذارنده داشته باشد، مگر در موارد استثنایی از قبیل قصور و

<sup>1</sup>-obligatory reinsurance

کلاهبرداری واگذارنده. قرارداد برای بیمه‌گر اتکایی این مزیت را دارد که حجم کار بیشتری را نصیب خود می‌کند.

پیروزی از اقبال بیمه‌گر واگذارنده (وابستگی مالی بیمه‌گراتکایی به سیاست مالی واگذارنده است. براساس مفاد قرارداد، بیمه‌گر اتکایی متعهد مشارکت در پرداخت خسارتهایی است که اوگذارنده به موجب بیمه نامه یا قرارداد، مسئول جبران آن است. بدین لحاظ میتوان گفت که بیمه‌گر اتکایی از اقبال بیمه‌گر واگذارنده پیروی می‌کند. تصمیم‌گیری در مورد ریسکهایی که در چارچوب قرارداد اتکایی قرار دارند با واگذارنده است و او برای ارزیابی و تصمیم‌گیری آزادی عمل دارد. این اقدامها را مقامات مسئول شرکت باید رسماً انجام دهند یا به موجب بیمه نامه مشخص شود که بیمه‌گر واگذارنده مسئول جبران خسارت است و به تبع واگذارنده، بیمه‌گر اتکایی نیز مسئول است، مگر اینکه ثابت شود که واگذارنده برخلاف مقررات و مفاد قرارداد منافع بیمه‌گر اتکایی عمل کرده است. هدف اصلی از گنجاندن این شرط در قراردادهای اتکایی آن است که واگذارنده ارزیابی و تصمیم‌گیری را براساس توافق به عمل آمده انجام دهد.

قرارداد اتکایی نسبی

در قراردادهای اتکایی نسبی، مبلغ بیمه شده، حق بیمه و خسارت به نسبت درصدی که از قبل مشخص شده بین بیمه‌گر واگذارنده و بیمه‌گر اتکایی تقسیم

می شود. در قراردادهای نسبی، سیستمهای مختلفی به شرح زیر وجود دارد که نحوه عمل آنها به هدفهای مورد نظر وابسته است.

#### الف) قرارداد اتکایی مشارکت<sup>۱</sup>

در قرارداد اتکایی مشارکت واگذارنده نسبتی از کلیه بیمه نام های صادره در رشته خاصی را خود نگه می دارد و بقیه را تا مبلغ معین به بیمه‌گران اتکایی واگذار می کند. برای مثال در رشته بیمه آتش سوزی، واگذارنده ۴۰ درصد از پرتفوی خود را نگه می دارد و بیمه‌گر اتکایی موافقت می کند که ۶۰ درصد بقیه را بپذیرد.

#### ب) قرارداد اتکایی مازاد سرمایه<sup>۲</sup>

در این قرارداد، شرکت واگذارنده آن بخش از عملیات بیمه‌ای خود را که نمیتواند یا نمی‌خواهد به حساب خود نگه دارد واگذار می کند. در قرارداد اتکایی مازاد سرمایه واگذارنده موظف است مبلغ معین طبق جدول ظرفیتهای را که به قرارداد الحاق شده و جزو آن به شمار می آید به حساب خود نگه دارد. همچنین واگذارنده متعهد می شود که سهم ثابتی از عملیات خود را که در شرایط خصوصی مشخص شده به بیمه‌گر اتکایی واگذار کند. بیمه‌گر اتکایی نیز موظف

<sup>۱</sup> - quota-share treaty

<sup>۲</sup> - surplus treaty

است که آن را بپذیرد. برای مثال، بیمه‌گر اتکایی تا ۲۰ برابر حداکثر سهم نگهداری بیمه‌گر واگذارنده را به شرطی که از مبلغ ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ واحد پول تجاوز نکند می‌پذیرد.

(ب) پوشش اتکایی اختیاری - اجباری<sup>۱</sup>

این نوع پوشش خارج از چارچوب مستقیم واگذاری براساس مازاد سرمایه است. در این سیستم بیمه‌گر واگذارنده متعهد نیست که به طور اتوماتیک پس از کسر سهم نگهداری بقیه پرتفوی خود را به پر کردن ظرفیت قراردادهای اتکایی مازاد سرمایه اختصاص دهد. در این نوع قرارداد بیمه‌گر واگذارنده خود تصمیم می‌گیرد که کدام ریسک را تا چه میزانی به بیمه‌گر اتکایی واگذار کند. تصمیم‌گیری در امر واگذاری یا عدم واگذاری، به عهده بیمه‌گر واگذارنده است و در مقابل بیمه‌گر اتکایی متعهد است که آن را حداکثر به میزان ظرفیت قرارداد و لاینهای مشخص شده بپذیرد. در حقیقت این قرارداد برای واگذارنده اختیاری و برای بیمه‌گر اتکایی اجباری است.

(ت) پوشش اتکایی باز<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> - facultative / obligatory cover

<sup>۲</sup> - open cover

این قرارداد نوعی از قراردادهای اتکایی اختیاری - اجباری است. همانطوری که از اسم آن نیز به سادگی میتوان استنباط کرد، یک نوع پوشش اتکایی باز است که در آن بدون در نظر گرفتن ظرفیت ثابت، بیمه‌گر واگذارنده اختیار واگذاری یا عدم واگذاری دارد و در صورت پیشنهاد وی، بیمه‌گر اتکایی ناگزیر است که آن را تا مبلغ معینی بدون توجه به سرمایه بیمه شده و تعداد لاین بپذیرد. میزان سهم نگاهداری واگذارنده نیز میتواند متغیر باشد. این توضیح لازم است که به طور کلی قراردادهای اتکایی اختیاری - اجباری که پوشش اتکایی باز نیز نوعی از آن است، در بعضی رشته های بیمه مانند باربری متداول است و محدودیت حق انتخاب ریسک نیز زیاد مصداق پیدا نمی‌کند.

#### ث) پوشش اتکایی نیمه اتوماتیک<sup>۱</sup>

در این پوشش، بیمه‌گر واگذارنده به صورت اختیار ریسک را پیشنهاد می‌کند. چنانچه بیمه‌گر اتکایی آن را بپذیرد، واگذارنده آن ریسک را جزو پرتفوی قرارداد اتکایی در نظر می‌گیرد، در غیر این صورت جزو قرارداد محسوب نمی‌شود. امتیازی که بیمه‌گر اتکایی در این نوع قرارداد دارد این است که میتواند قرارداد را تجزیه و تحلیل و در مورد شرایط و نرخ بیمه به بیمه‌گر واگذارنده کمک کند. واگذارنده نیز کارمزد بهتری در مقایسه با دیگر قراردادهای اتکایی

<sup>1</sup> - semi-automatic cover

دریافت می کند و میتواند سپرده نگه دارد. در عین حال کار کمتری نیز در مقایسه با قراردادهای اختیاری متحمل می شود.

### ج) پوشش اتکایی اجباری - اختیاری<sup>۱</sup>

این نوع پوشش اتکایی درست بر عکس قراردادهای اتکایی اختیاری - اجباری است. در این مورد، واگذارنده اجبار در واگذاری دارد و به عکس بیمه گر اتکایی اجبار در قبول آن ندارد. معمولاً شرکتهایی از این سیستم استفاده می کنند که شرکتهای بیمه وابسته و تابعه دارند و شرکت مادر سعی می کند که حق انتخاب را برای خود حفظ کند و ریسکهای بهتر را برای خود نگه دارد. در این حالت شرکتهای تابعه می توانند ریسکهایی را که مورد نظر شرکت مادر نیست و قبولی آنها ایجاد تجمع خطر می کند نزد شرکتهای دیگر اتکایی کنند.

### ج) پوشش اتکایی مختلط مشارکت و مازاد سرمایه<sup>۲</sup>

زمانی که قرارداد اتکایی مشارکت به تنهایی نتواند تمامی پرتفوی شرکت را در بر گیرد از پوشش مازاد سرمایه برای تکمیل برنامه اتکایی استفاده میشود. در این سیستم ظرفیت قرارداد مشارکت به کیفیت ریسک وابسته است که میتواند رقم ثابت یا رقم متغیر باشد. بیمه گر واگذارنده میتواند درصد ثابتی از ظرفیت

<sup>1</sup> - obligatory/faculative cover

<sup>2</sup> - combined quota - share & surplus

قرارداد مشارکت را به حساب خود نگه دارد (ظرفیت قرارداد، تعدادی لاین است که هر لاین برابر حداکثر ظرفیت قرارداد مشارکت است) و گذارنده در حقیقت درصدی از ظرفیت قرارداد مشارکت را به حساب خود نگه می دارد و بقیه قرارداد مشارکت و مازاد سرمایه را به بیمه‌گران اتکایی واگذار می کند.

قرارداد اتکایی مازاد خسارت

مشخصه قراردادهای مازاد خسارت آن است که مسئولیت بیمه‌گر و گذارنده و بیمه‌گر اتکایی براساس خسارت تعیین می شود و برخلاف قراردادهای نسبی که تعهدات طرفین براساس سرمایه استوار است حق بیمه‌ای که بیمه‌گر اتکایی برای ایفای تعهدات خود دریافت می دارد درصدی از جمع حق بیمه های پرتفوی و گذارنده در رشته خاص یا مجموعه فعالیت‌های اوست، در صورتی که قراردادهای اتکایی نسبی میزان حق بیمه سهم بیمه‌گر اتکایی با توجه به سرمایه بیمه شده تعیین می گردد. انواع پوششهای اتکایی مازاد خسارت عبارتند از:

الف) پوشش اتکایی مازاد خسارت برای هر ریسک<sup>۱</sup>

هدف اصلی در این پوشش آن است که بیمه‌گر و گذارنده در مورد مازاد مبلغی از خسارت در هر ریسک (خطر بیمه شده) که خود توان جبران آن را ندارد مورد حمایت قرار گیرد. مثال: شرکت بیمه‌ای تصمیم می گیرد که یک میلیون واحد پول

<sup>1</sup> - working excess of loss (WXL)



از تمام کارخانه های ریسندگی و بافندگی به عنوان سهم نگهداری به حساب خود داشته باشد (یعنی یک میلیون واحد پول از کل مبلغ بیمه شده کارخانه که شامل ماشین آلات، مواد خام، محصولات نیمه ساخته، محصولات تولید شده و ملزومات اداری است). این شرکت ۶۰۰/۰۰۰ واحد پول مازاد بر ۴۰۰/۰۰۰ واحد پول از سهم نگهداری خود را با اخذ پوشش اتکایی مازاد خسارت، بیمه اتکایی می کند. به عبارت دیگر، بیمه گر اتکایی مازاد خسارت پرداخت ۶۰۰/۰۰۰ واحد پول از هر خراست مازاد بر ۴۰۰/۰۰۰ واحد پول را که سهم واگذارنده از خسارت است به عهده می گیرد. اگر در نظر بگیریم که خسارتی در یک کارخانه ریسندگی و بافندگی اتفاق بیفتد و مبلغ خسارت ۷۵۰/۰۰۰ واحد پول باشد، شرکت واگذارنده بدو سهم خود یعنی ۴۰۰/۰۰۰ واحد پول را خواهد پرداخت و سپس پرداخت مابقی آن که ۳۵۰/۰۰۰ واحد پول باشد سهم بیمه گر اتکایی مازاد خسارت از خسارت فوق خواهد بود.

ب) پوشش اتکایی مازاد خسارت برای حوادث فاجعه آمیز<sup>۱</sup>

این پوشش، واگذارنده را در مقابل خسارتهای بزرگی که از یک حادثه ناشی میشود حمایت می کند (خسارتهای اتفاقی و فاجعه آمیز مانند سیل، زلزله، طوفان، تگرگ، آتش سوزی های مهیب و نظایر آن. مثال: شرکت بیمه ای

<sup>1</sup> - catastrophe excess of loss (XL)

دارای پرتفوی بیمه برای واحدهای مسکونی است که تمام این پرتفوی جزو سهم نگهداری شرکت محسوب می شود. این شرکت قرارداد اتکایی مازاد خسارت برابر با ۲۰ میلیون مازاد بر ۵ میلیون دارد. طوفانی در می گیرد و ۱۰۰۰ واحد مسکونی که ارزش هر کدام ۳۰۰۰۰ واحد پول است به کلی نابود می شود. شرایط قرارداد به این صورت است که کلیه خسارتهای مازاد بر ۵ میلیون واحد پول در هر حادثه ۵ میلیون اولیه آن به عهده واگذارنده است و بقیه تا سقف ۲۰ میلیون واحد پول به عهده بیمه گر اتکایی مازاد خسارت. بنابراین نحوه تقسیم خسارت طوفان بین واگذارنده و بیمه گر اتکایی مازاد خسارت به شرح زیر

خواهد بود:

کل خسارت وارده ۳۰/۰۰۰/۰۰۰ واحد پول

سهم بیمه گر واگذارنده ۵/۰۰۰/۰۰۰ واحد پول

سهم بیمه گر اتکایی مازاد خسارت ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ واحد پول

مابقی که مجدداً پرداخت آن به عهده بیمه گر ۵/۰۰۰/۰۰۰ واحد پول

واگذارنده است

پ) پوشش اتکایی مازاد زیان در مدت معین<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> - stop loss cover

این پوشش از شرکت بیمه در مقابل نتایج بد فنی فعالیتهای شرکت در یک رشته و مدت زمان معین که بر اثر افزایش تعداد و میزان خسارتها به وجود آمده است حمایت می کند. مثال: شرکت بیمه‌ای قرارداد مازاد زیان را برای حمایت نتایج بد فنی خود در رشته بیمه تگرگ به میزان ۵۰ درصد مازاد بر ضریب خسارت ۹۰ درصد اخذ می کند. در پایان دوره مالی، آمار خسارت این شرکت در رشته تگرگ ضریب ۱۰۲ درصد را نشان می دهد. براساس این قرارداد، ۹۰ درصد خسارت به عهده شرکت و اگذارنده و ۱۲ درصد بقیه به عهده بیمه‌گر اتکایی مازاد زیان خواهد بود. پوشش اتکایی مازاد زیان در مدت معین به ندرت مورد استفاده قرار می گیرد، زیرا این قرارداد برای بیمه‌گران اتکایی بسیار تعهدآور است و گران تمام می شود. از نظر واگذارنده و شرکتهایی هم که به دلیل طبیعت فعالیت بیمه‌ای شان (مانند رشته تگرگ) نیاز به این نوع پوشش دارند. حق بیمه این رشته بالاست و جذابیتی ندارد.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooon.com](http://www.kandooon.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

# فصل پنجم

بیمه اشخاص

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

**بخش اول**

**کلیات**

در بیمه های اشخاص ، موضوع تعهد بیمه‌گر شخص بیمه شده است. میزان تعهد بیمه‌گر یعنی مبلغ بیمه شده، ارتباطی با غرامت ناشی از بروز واقعه بیمه شده ندارد و به پیشنهاد بیمه‌گذار تعیین می شود. در بیمه هاش اشخاص، بیمه‌گر با در نظر گرفتن وقایع احتمالی که برای شخص بیمه شده روی می دهد متعهد می شود این وقایع عبارتند از: حیات، فوت، حوادث، بیماری، نقص عضو، ازکارافتادگی، ازدواج ، تولد و غیره.

هدف و منظور از بیمه، جبران زیان وارده به بیمه شده نیست به ویژه که بعضی از بیمه های اشخاص (مانند حیات، ازدواج، آغاز تحصیلات دانشگاهی و تولد) وقایعی نیستند که موجب زیان و خسارتی برای بیمه شده گردند؛ این وجه مشترک، در انواع بیمه های اشخاص است. در سایر انواع بیمه های اشخاص (مثل بیمه های به شرط فوت، نقص عضو و بیماری) با آنکه منظور بیمه‌گذار دریافت غرامت یا زیانی است که حوادث بیمه شده برای بیمه شده یا صاحبان حقوق آنها دارد ولی این منظور دلیل واقعی بیمه محسوب نمی شود. بیمه‌گر آنچه را وعده داده است می پردازد ولی زیان و خسارت وارده و کمیت آن مطلقاً مورد نظر نیست. به عبارت دیگر، بیمه های اشخاص تابع اصل غرامت نیست.

علت اصلی ایجاد اصل غرامت در بیمه های زیان، فایده آن از نظر نظم عمومی و اخلاق نیکوست. بدین معنا که قبول این اصل مانعی برای عمل عمومی بیمه شده

و تسهیل وقوع حادثه بیمه شده محسوب است اما در بیمه های اشخاص، خواه در بیمه های عمر و خواه در بیمه های حوادث اشخاص، احتمال عمل عمدی بیمه شده در ایجاد صدمه وجود ندارد. طبق قوانین و عرف بیمه، خود کشتی بیمه شده از تعهدات بیمه گر خارج است و در صورتی که استفاده کننده، وسیله قتل بیمه شده گردد از مزایای بیمه محروم و از حق دریافت مبلغ بیمه شده ساقط میشود. خطری که از این نظر در بیمه های عمر وجود دارد در بیمه های فوت، شخصی غیر از بیمه گذار است. در این بیمه نیز قانونگذار در مقام چاره جویی برآمده و بیمه گذار را مکلف کرده است که رضایت بیمه شده را کتباً جلب کند و در برگ رضایتنامه، مبلغ بیمه شده هم قید می شود. خطر احتمالی دیگر، زیاده روی بیمه گذار در تعیین سرمایه های بیمه شده است. معمولاً بیمه گران به این نکته توجه دارند و با تحقیق در وضع اجتماعی و مالی بیمه گذار، توانایی او را در مورد پرداخت حق بیمه در نظر می گیرند. در قانون بیمه ایران، عدم تبعیت بیمه های اشخاص از اصل غرامت در ماده ۲۳ به صورت زیر شناخته شده است:

«در بیمه عمر، نقص یا شکستن عضوی از اعضای بدن، مبلغ پرداختی بعد از مرگ یا نقصان عضو باید به طور قطع در موقع عقد بین طرفین معین شود...»

آثار و نتایج عدم شمول اصل غرامت به بیمه های اشخاص

به موجب ماده ۲۳ قانون بیمه، بیمه‌گر مکلف است در صورت وقوع حادثه‌مورد  
تعهد، مبلغ تعیین شده در بیمه نامه را بدون توجه به زیان وارده به بیمه شده  
بپردازد. این اصل در بیمه های عمر (اعم از بیمه های به شرط حیات و بیمه های  
به شرط فوت) و همچنین در بیمه های حوادث اشخاص (اعم از فوت در نتیجه  
حادثه یا از کارافتادگی) مراعات میشود. در بیمه نقص عضو و از کارافتادگی،  
میزان تعهد بیمه‌گر با در نظر گرفتن درجه از کارافتادگی و نقص عضو و  
براساس جدولی که ضمیمه بیمه نامه است تعیین می شود.

در تعیین نسبت از کار افتادگی به زیان وارده و میزان آن توجهی نمی شود. تنه  
در بیمه بیماری و عوارض ناشی از حوادث که منجر به درمان و احیاناً بستری  
شدن بیمه شده در بیمارستان و عمل جراحی می شود، یعنی در مورد هزینه  
های پزشکی (اعم از دارو و درمان، هزینه بیمارستان و عمل جراحی) مبالغ قابل  
پرداخت تابع اصل غرامت است، زیرا بیمه شده بیشتر از آنچه پرداخته است  
نمیتواند دریافت کند.

در بیمه های اشخاص، مبلغ بیمه شده حد معینی ندارد و زیاده روی در تعیین  
سرمایه بیمه شده بی مورد است. تعداد بیمه مجاز است و موردی برای تجاوز  
مبلغ بیمه شده از میزان واقعی وجود ندارد. دستور ماده ۸ قانون بیمه درباره  
تعدد بیمه که مخصوص بیمه های غرامت است در بیمه های اشخاص مطرح



نمی شود. در بیمه های اشخاص برخلاف بیمه های غرامتی، کلیه بیمه‌گران معادل میزان تعهدی که کرده اند متعهد هستند و بیمه شده یا استفاده کننده میتواند کلیه مبالغ بیمه شده را دریافت دارد. با وجود آنکه قانونگذار از نظر اعلام بیمه نامه های دیگر تکلیفی بعهده بیمه‌گذار نگذاشته است، بیمه‌گران برای اطلاع کامل از خصوصیات خطر و همچنین جلوگیری از صدور بیمه نامه های با مبلغ زیاد علاقمندند که از مبالغ بیمه شده برای فوت یا حیات یک بیمه شده اطلاع داشته باشند. بدین منظور، در پیشنهاد بیمه یا پرسشنامه از بیمه‌گذار می

پرسند که آیا بیمه نامه یا بیمه نامه های دیگری دارد یا نه؟

در بیمه های اشخاص، برخلاف بیمه های غرامتی، بیمه‌گر نمی تواند پس از پرداخت خسارت، برای دریافت مبلغ پرداختی به مسئول حادثه مراجعه کند. در بیمه های اشخاص، اصل جانشینی حق وجود ندارد.

بیمه‌گر نمی تواند به بهانه اینکه حادثه در نتیجه تقصیر مسئول حادثه روی داده است در مقام مطالبه و رفع زیان برآید و از او بخواهد که مبلغ بیمه شده را بپردازد. در واقع به بیمه‌گر، زیان وارد نیامده است زیرا سرمایه بیمه عمر به شرط فوت بیمه شده، خطر فوت بیمه شده را بدون در نظر گرفتن علت و زمان فوت و بی آنکه فوت بیمه شده در نتیجه عمل شخص ثالث از بیمه مستثنی شده باشد به عهده گرفته است. احتمال فوت در نتیجه حادثه که مسئول وقوع آن

حادثه شخص ثالثی باشد در پیش بینی احتمالات و محاسبه فنی حق بیمه ملحوظ شده است و اگر مبلغ بیمه شده فوراً قابل مطالبه می شود این احتمال نیز قبلاً پیش بینی شده است مگر آنکه بیمه‌گر در مقام آن باشد که با آمارگیری و محاسبه قبلی، استرداد وجوه احتمالی از مسئولان وقایع و حوادث مختلف را که موجب فوت بیمه شده در بیمه عمر یا نقص عضو او در بیمه حوادث اشخاص میشوند تعیین کند. تا کنون چنین محاسبه هایی به عمل نیامده است. به این ترتیب چون عمل احتمالی شخص ثالث موجب زیانی برای بیمه‌گر نمیشود حقی برای مطالبه غرامت برای او در نظر نگرفته اند.

در بیمه نامه نمیتوان شرط کرد که بیمه شده یا استفاده کننده، حق خود را به مطالبه زیان از مسئول حادثه به بیمه‌گر واگذار کند. منظور قانون گذار از این منع قانونی این است: در صورتیکه بیمه‌گر چنین حقی برای خود به دست آورد، این حق میتواند از حق جانشینی قراردادی بیشتر باشد. مثلاً بیمه‌گر پرداخت مبلغ بیمه شده را موکول و مشروط به دریافت غرامت از مسئول حادثه کند. بنا به جهات بالا، قانون گذار واگذاری حق جانشینی در بیمه نامه را نیز مانند جانشینی قانونی منع کرده است.

با آنکه بیمه‌گر نمیتواند به طور مستقیم یا غیرمستقیم حق مراجعه به مسئول حادثه را جهت مطالبه غرامت برای خود شرط کند، حق دارد خسارت ناشی از

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

عمل و تقصیر شخص ثالث را صریحاً از شمار تعهدات خود مستثنی کند. این

مورد استثنایی در بیمه حوادث دیده می شود.

[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)  
[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)  
[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)

## تعدد بیمه

قبول این قاعده که بیمه های اشخاص تابع اصل غرامت نیستند نتایج زیر را

دارد:

۱- بیمه‌گذار میتواند برای خطر واحدی با چند بیمه‌گر قرارداد منعقد کند و

استفاده کننده از کلیه شرکتها معادل کل تعهدات آنها مبالغ بیمه شده را دریافت

دارد.

۲- در صورتیکه حادثه ناشی از عمل شخص ثالث باشد، استفاده کننده میتواند

علاوه بر مبلغ بیمه شده دریافتی از بیمه‌گر، به مسئول حادثه نیز مراجعه و رفع

زیان وارده را از او مطالبه کند. افزون بر این قانونگذار به بیمه‌گر حق نمی دهد

که این حق بیمه شده با استفاده کننده را به خود انتقال دهد.

تقسیم بندی بیمه های اشخاص

بیمه های اشخاص اصولاً شامل انواع مختلف بیمه عمر است. افزون بر بیمه

های عمر، بیمه های زیر هم بیمه اشخاص محسوب می شوند :

- بیمه حوادث اشخاص، یعنی حوادثی که موجب صدمه و ضایعه جسمی برای

انسان میشوند.

- بیمه بیماری (به استثنای هزینه درمان که بیمه زیان محسوب و تابع اصل

غرامت است)

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

در بخشهای دیگر، نخست بیمه حوادث اشخاص و سپس بیمه عمر شرح داده

خواهد شد.

[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)

[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)

[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooon.com](http://www.kandooon.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

**بخش دوم**

**بیمه حوادث**

## تعریف

حادثه عبارت است از واقعه ناگهانی شدید که مستقیماً بر اثر یک نیروی خارجی و بدون اراده بیمه شده سبب جراحت یا آسیب بدنی (به تشخیص پزشک) باشد. به دیگر سخن، جراحت یا صدمه بدنی باید تشخیص پذیر و ناشی از یک واقعه ناگهانی شدید نیروی خارجی و خارج از عمد بیمه شده باشد. ترس و وحشت، ضایعه محسوب نمی شود و صدمات عصبی اگر ناشی از جراحات عضوی باشد مشمول بیمه است. آسیب وارده به پای مصنوعی و دندان مصنوعی، صدمه بدنی نیست ولی اگر عضو مصنوعی کاملاً به بدن چسبیده باشد، بیمه است. واقعه باید ناگهانی باشد ولی نتایج ممکن است هم ناگهانی، هم به مرور حادث شود (مانند مسمومیت ناشی از گازها و نیش حشرات). واریس، ناگهانی نیست و بیمه نمی شود، ناگهانی به مفهوم کوتاه مدت است که در زمانی محدود به گونه ای مشخص و متمایز ظاهر می ود. انواع مسمومیت غیر ارادی، حادثه تلقی نمی شود از استثنایات بیمه حوادث است. آفتاب زدگی، گرمزدگی و سرمایدگی، مشروط بر اینکه بیمه شده به علت حادثه بیمه در معرض آنها قرار گرفته باشد، ناگهانی و اجتناب ناپذیر به شمار می روند. به هر حال شدت و نیروی خارجی دو عامل اصلی هستند که در زیر به آنها می پردازیم.

تماس نیروی خارجی با بدن یا به عکس، باید شدید باشد و حادثه دیده کاملاً متوجه باشد و آن را درک کند. بنابراین بیماری که ناشی از میکروب یا ویروس است، حادثه به شمار نمی‌رود. اگر میکروب بر اثر زخمی ناشی از حادثه وارد بدن شود، بیمه حادثه محسوب می‌گردد.

## ۲- نیروی خارجی

نتیجه کار نیروی خارجی بیاد جراحت یا آسیب عضوی باشد. مقصود این نیست که به طور فعال روی بدن انسان اثر کند (مثل ضرب) بلکه کافی است به صورت مقاومت خارجی باشد (مانند سقوط از بلندی). در ضمن، نیروی خارجی ممکن است مکانیکی (مانند تصادف)، الکتریکی، شیمیایی یا حرارتی باشد. نیش حشرات بیمه است ولی بیماری ناشی از آن مثل مالاریا، بیمه حادثه نیست. در فتق، عامل نیروی خارجی در درجه دوم اهمیت قرار دارد زیرا بیشتر مواقع فتق ناشی از بیماری خارجی در درجه دوم اهمیت قرار دارد زیرا بیشتر مواقع فتق ناشی از بیماری قلبی و ارثی است. بیماریهای چرکی مستثناست مگر اینکه علت چرک ناشی از حادثه باشد. غیر ارادی بودن یعنی اینکه شخص باید قصد در نتیجه داشته باشد نه در فعل. مثلاً اگر شخصی قصد کند که سوار اتومبیل در حال حرکت شود، بعد در حال سوار شدن، آسیب ببیند، این عمل حادثه است چون قصد در فعل یعنی سوار شدن داشته نه در نتیجه (مصدوم شدن).



## حادثه و بیماری

قابل پرداخت بودن نتایج ناشی از حادثه در بیمه حوادث با توجه به تعریف حادثه، مستلزم آن است که بین حادثه و نتیجه آن رابطه مستقیم علت و معلولی وجود داشته باشد. ممکن است به علت تقارن، رابطه علت و معلولی مشکل باشد که در این صورت سه حالت قابل تصور است:

۱- حادثه در حین بیماری رخ دهد و نتایج آن به علت بیماری تشدید شود. مثلاً شخص، بیماری قند دارد و بر اثر تصادف می میرد که اگر شخص عادی بود نمی مرد. در این حالت فوت بیمار ناشی از حادثه تلقی نمی شود.

۲- حادثه در حین بیماری به وجود می آید ولی رابطه ای مانند مورد بالا نداشته باشد. مثلاً بیماری در راه انتقال به بیمارستان به علت تصادف کشته می شود، این مورد حادثه تلقی می شود چون نتیجه حادثه با خود حادثه رابطه علت و معلولی دارد.

۳- حادثه قبل از بیماری است ولی چون حادثه دیده به علت بستری شدن بر اثر حادثه بیمار میشود، بین حادثه و علت آن رابطه مستقیم وجود دارد. هرگاه بیمار بر اثر این بیماری فوت کند مشمول بیمه حادثه است.

## انواع خطر

خطرها به دو دسته کلی زیر تقسیم می شوند:

### ۱- خطرهای عمومی

خطرهای عمومی به حوادث عادی زندگی که همگان در معرض آن قرار دارند اطلاق میشود.

### ۲- خطرهای مخصوص یا خطرهای اضافی

حوادثی هستند که از فعالیتهای خاص افراد ناشی می شوند مانند رانندگی

و سایل نقلیه هوایی، دریایی و زمینی؛ مسافرت دایم با هواپیما؛ و ورزشهای

گوناگون به شرح زیر :

(۱) موتورسواری با حجم موتورسیکلت از یک میزان مشخص به بالا (۵۰ سانتیمترمکعب)

(۲) کوهنوردی و سنگ نوردی؛ وقتی خطرناک محسوب می شوند که کوه :

الف) دورافتاده و پرت و با احتمال سرگردانی و مشکل نجات مواجه باشد.

ب) سخت و صعب العبور باشد

پ) برای بالا رفتن، وسایل فنی مخصوص و راهنما لازم باشد.

(۳) ورزشهای زمستانی (مانند اسکی، پرش با اسکی، هاکی روی یخ، لوژ سواری،

پاتیناژ و اسکیت)

۴) ورزشهای آبی (مانند اسکی روی آب و قایقرانی)

۵) ورزشهای گروهی (مانند والیبال، فوتبال، بسکتبال و هندبال)

۶) ورزشهای سنگین (مانند کشتی [به استثنای جودو و کشتی کج] و وزنه برداری).

از نظر تعریف بیمه‌ای، خطر مورد بیمه باید محتمل الوقوع باشد، قانون اعداد بزرگ در مورد آن صدق کند، دارای تواتر باشد و به دست آوردن احتمال وقوع آن از طریق روشهای آماری مسیر.

خطرهایی که بیمه نمی‌شوند

۱- خطرهای بد که احتمال وقوع آنها بالاست یا قابل پیشگیری نیستند یا در صورت وقوع، خسارت زیاد است (مانند راننده وسیله نقلیه ای که به حمل مواد منفجره یا مواد اشتعال زا مبادرت می‌ورزد؛ ورزشهایی مانند بوکس، جودو، کاراته، پرش با چتر یا سقوط آزاد).

۲- خطرهایی که در صورت وقوع، جمع کثیری را در بر می‌گیرد (مانند جنگ، اغتشاش، شورش، اعتصاب و آزمایشهای هسته ای)

۳- خطرهای خلاف قانون و خلاف اخلاق نیکو

۴- خصوصیت سنی و جسمانی متقاضی بیمه (سن بیش از ۶۵ یا ۷۰ سال یا دارای نقص عضو بیش از دو سوم).

۵- موادی که بیمه می شوند ولی بعضی از خطرها از شمول بیمه خارج است یا

اینکه اصولاً حادثه به شمار نمی آیند (مانند فرسودگی ناشی از کار)

۶- حدود جغرافیایی خطر: هزینه های پزشکی و غرامتهای ازکارافتادگی محدود

به داخل کشور است مگر اینکه به موجب شرایط خصوصی دامنه پوشش بیمه به

خارج از کشور نیز گسترش یابد.

در بیمه حوادث شخصی، تعهدات بیمهگر شامل موارد زیر است:

الف) جبران هزینه های پزشکی و درمان عوارض ناشی از حادثه یا پرداخت

غرامت روزانه بستری شدن در بیمارستان

ب) پرداخت مزد یا حقوق یا درآمد روزانه از کارافتادگی موقت تحت عنوان

غرامت از کارافتادگی

پ) پرداخت غرامت نقص عضو دائم

ت) پرداخت غرامت فوت

مبلغ تعیین شده در بیمه نامه، براساس موافقت طرفین قرارداد است مشروط بر

اینکه متناسب با موقعیت اجتماعی و اقتصادی بیمه شده و امکانات فنی بیمهگر

باشد. غرامت نقص عضو نباید از غرامت فوت کمتر باشد زیرا هزینه های نقص

عضو نیز در محاسبه غرامت منظور می شود.

خطرهایی که بیمه می شوند.

۱- فوت با نقص عضو دائم (کلی و جزئی)

۲- فوت یا نقص عضو دائم و با پرداخت غرامت روزانه

۳- نقص عضو دائم (کلی و جزئی)

۴- از کارافتادگی دائم (کلی و جزئی)

۵- هر یک از موارد فوق با تعهد پرداخت هزینه پزشکی

۶- بیمه های زیر به تنهایی مورد تعهد بیمه گر قرار نمی گیرند :

- فوت ناشی از حادثه

- از کارافتادگی موقت

- هزینه درمان ناشی از حادثه

- هزینه درمان و غرامت روزانه

### خصوصیات خطر

هر خطر دو جنبه دارد : جنبه ذهنی<sup>۱</sup> و جنبه عینی<sup>۲</sup>. تعیین نرخ بیمه براساس

آمار و حساب احتمالات، یعنی براساس جنبه عینی خطر است که از روی

پیشنهاد بیمه قابل برآورد است (مانند شغل و فعالیتهای بیمه شده)، در صورتیکه

جنبه ذهنی خطر به دقت، احتیاط، چابکی و زرنگی بیمه شده وابسته است که

<sup>1</sup> - subjective risk

<sup>2</sup> - objective risk

پس از گذشت زمان قابل برآورد است. از آنجا که تعداد مشاغل زیاد است، در

تعرفه ها مشاغل به طبقات مشخصی تقسیم می شوند (۶ تا ۱۲ طبقه)۱.

در بیمه حوادث، عوامل مورد نظر برای تعیین نرخ، شغل بیمه شده و فعالیتهای خارج از شغل اوست.

برای هر طبقه، نرخ برای نقص عضو، فوت و هزینه درمان براساس آمار و

حساب احتمالات از خطرهای متوسط آن طبقه به دست می آید و بصورت در

هزار نشان داده میشود. طبقه بندی مشاغل مختلف با توجه به شدت و ضعف

خطرهای شغلی آنها به شرح زیر است:

۱- مشاغلی که خطرهای حرفه ای آنها بسیار کم است (مانند کارمندی)

---

:

//

/

:

"

/

:

/

:

۲- طبقه اول در صورتیکه ایاب و ذهاب داشته باشند : پزشکی، دندانپزشکی،

داروسازی و سایر مشاغل مشابه

۳- کارهای ساده صنعتی (مانند آهنگری، جوشکاری، ریخته گری) مهندسی در

امور ساختمانی، خلبانی و خدمتگزاری هواپیما

۴- کارهای نسبتاً خطرناک (مثل متصدی ماشین آلات صنعتی، کشاورزی و

راهسازی)، رانندگی وسایل نقلیه موتوری (مانند وانت، سواری و غیره)

۵- کارهای خطرناک (مانند کارگری و مهندسی معدن زیرزمینی، در اعماق نسبتاً

زیاد)، رانندگی و کمک رانندگی اتوبوس و وسایل نقلیه سنگین و در نهایت

فلزکاری و سایر مشاغل مشابه.

۶- مشاغل خیلی خطرناک (مثل غواصی یا کار در اعماق زمین)

برای خطرهای دیگر مثل ورزش اسکی، حق بیمه اضافی بدون در نظر گرفتن

شغل بیمه شده اضافه میگردد و برای طبقات ۵ و ۶ چون نرخ بیمه حوادث خیلی

زیاد است حق بیمه اضافی دریافت نمی شود. در صورتیکه شخصی بخواهد

برای یک یا چند خطر مخصوص بیمه شود، حق بیمه اضافی که باید بپردازد

مجموع حق بیمه های اضافی نیست بلکه بالاترین حق بیمه اضافی از او دریافت

میشود.

تغییر خط در طول اعتبار قرارداد: بعضی از مشخصات بیمه شده مانند نام، تاریخ تولد و غیره در طول اعتبار قرارداد بی تغییر است ولی بعضی دیگر مانند شغل بیمه شده تغییرپذیر است. این تغییرات اگر در حول و حوش خطر باشد مورد قبول بیمه‌گر قرار می‌گیرد (مثلا کمک راننده، راننده شود).

### تشدید خطر

تشدید خطر دو حالت دارد: یکی ناشی از شغل و عمل بیمه شده است و دیگری بدون اراده و خارج از عمل وی

۱- تشدید خطر بر اثر عم بیمه شده (مانند تغییر شغل یا اضافه شدن مشاغل خطرناک شامل رانندگی یا کار روی چوب بست یا افزایش خطر مانند مسافرت دایم با هواپیما که دارای دو اثر مهم از نظر حقوقی است).

الف) بیمه‌گر تعهدی در پرداخت خسارت ندارد (در صورتیکه حادثه رابطه علت و معلولی با تشدید خطر نداشته باشد، بیمه‌گر مسئول خواهد بود)

ب) بیمه‌گر میتواند در زمینه فسخ قرارداد اقدام کند. به موجب شرایط عمومی بعضی از بیمه‌نامه‌ها، بیمه‌گر فقط در مهلت معینی پس از اطلاع از تشدید خطر میتواند قرارداد را فسخ کند. وی در خارج از این مهلت نمیتواند به فسخ قرارداد بپردازد زیرا تصور می‌شود که به طور ضمنی، تشدید خطر را بدون اضافه نرخ پذیرفته است.



۲- تشدید خطر خارج از اراده بیمه شده (مانند ایجاد حالت بیماری برای بیمه شده که قبلاً در برگ پرسشنامه سالم اعلام شده است؛ مانند ابتلا به سل یا نارسایی قلبی. تا زمانی که بیمه شده به چنین تشدید خطری آگاهی نداشته باشد تأمین بیمه‌گر به طور کامل باقی است ولی به محض اطلاع باید مراتب را به بیمه‌گر اطلاع دهد.

### انواع حوادث انفرادی

۱- بیمه حوادث تمام اوقات بدون فرانشیز یا با فرانشیز (نسبی - نزولی) که ۲۴ ساعت زندگی شبانه روزی بیمه‌گذار است. فرانشیز نسبی آن است که بیمه‌گذار از غرامتهای عضو جزء و کوچک صرفنظر و از تخفیف حق بیمه استفاده کند. فرانشیز نزولی آن است که نقص عضو تا ۱۰ درصد بیمه نمیشود و از ۱۰ تا ۵۰ درصد نصف غرامت و از ۵۰ درصد به بالا کل غرامت دریافت می شود.

۲- بیمه حوادث ناشی از کار: در این نوع پوشش، بیمه شده در هر زمان و هر مکان که مشغول کار باشد و همچنین هر وقت ساعت کار منقطع باشد (مثلاً دو ساعت کار در یک جا، پنج ساعت در جای دیگر، اعم از اینکه رسمی باشد یا غیر رسمی، اضافه کاری باشد یا اینکه کار در شب انجام شود یا در روز) بیمه است.

فقط باید بین حادثه و کار رابطه علت و معلولی وجود داشته باشد. حوادث رفت

و آمد هم میتواند مورد تعهد بیمه‌گر قرار گیرد ولی حوادث در دوران مرخصی

مشمول بیمه نیست. رفت و آمد نیز باید طبق متعارف و معمول انجام شود.

۳- بیمه حوادث زندگی خصوصی: یعنی بیمه حوادث خارج از کار، تعطیلات و

مسافرتهاى شخصى و گردشى

۴- بیمه حوادث ورزشی: در این نوع بیمه، بیمه‌گر افزون بر غرامت فوق و نقص

عضو، هزینه نجات را هم می پردازد و حوادث رفت و آمد هم بیمه است.

۵- بیمه حوادث رانندگی که بر دو نوع است :

- حوادث رانندگی با نام بیمه شده که دو نرخ دارد : نرخ کمتر برای حوادث

رانندگی با وسایل نقلیه سبک و نرخ بیشتر برای رانندگی با وسایل نقلیه سنگین.

حوادث ناشی از سر و کار داشتن با وسیله نقلیه و حوادث سوار و پیاده شدن

بیمه است.

حوادث رانندگی بدون نام بیمه شده: این نوع بیمه فقط شامل حوادث رانندگی با

وسیله نقلیه معین و بخصوصی است که مشخصات آن در بیمه نامه ذکر می

شود (از قبیل نوع، مدل، ساخت، شماره شهربانی ، شماره موتور ، شاسی و جز

آن). هر کس با این وسیله نقلیه رانندگی کند بیمه است.

۶- بیمه حوادث مسافرت با هواپیما : در این نوع بیمه نامه، باید نقاط رفت و آمد مسیر - مقصد در بیمه نامه معین شود. نکته مهم این است که تعیین سرمایه فوت و نقص عضو کاملاً در اختیار بیمه‌گذار یا بیمه شده نیست بلکه این بیمه‌گر است که مبلغ آن را برای هر بیمه شده در حادثه و برای جمع بیمه شدگان در یک حادثه معین می کند. یک نوع بیمه نامه دیگر وجود دارد که به نام مسافر نیست بلکه بیمه حوادث سرنشینان هواپیماست. این نوع پوشش بیمه‌ای، از لحظه ای که مسافر، سوار هواپیما می شود آغاز میگردد و تا لحظه ای که پلکان هواپیما را ترک می کند خاتمه می یابد. مسافر در فرودگاه و رفت و برگشت بیمه نیست. اگر بیمه برای یک سفر مشخص باشد و آن سفر انجام نشود، حق بیمه برگشت پذیر است ولی اگر بیمه برای یک سال یا یک ماه باشد و برای بیمه‌گذار یا بیمه شده مسافرتی پیش نیاید، حق بیمه برگشت پذیر نیست ولی اگر بیمه‌گذار ثابت کند که هواپیما مدتی به علت نقص فنی و غیره قادر به پرواز نبوده حق بیمه آن مدت برگشت پذیر است.

۷- بیمه حوادث مسافرت با هر نوع وسیله نقلیه (زمینی، دریایی، هوایی):

حوادث دوران اقامت در هتل یا اردو و حوادث انواع ورزشها و تفریحات در مسافرت خود به خود مشمول بیمه است. فقط حوادث ناشی از کار و مشاغل بیمه نیست. مدت این نوع بیمه معمولاً کوتاه و از یکسال کمتر است. در داخل

کشور، فوت و نقص عضو، هزینه درمان و غرامت روزانه بیمه است. برای خارج از کشور، نقص عضو و فوت معمولاً بیمه می شود. نوع دیگر بیمه حوادث، مسافرت برای مأموریت است که شرایط آن بیشتر شبیه بیمه حوادث ناشی از کار است که معمولاً کارفرما این نوع بیمه را، برای بازرسان، مهندسان، آرشیتکتها و ناظران کارهای ساختمانی تهیه می کند و مسیر رفت و برگشت متعارف نیز جزو تأمین بیمه‌ای است.

۸- بیمه حوادث سرنشینان وسایل نقلیه موتوری زمینی: این بیمه، مکمل بیمه حوادث شخص ثالث است که برای اشخاص کمتر از ۱۲ سال، غرامت فوق و نقص عضو نصف پرداخت میشود، ولی در بعضی از بیمه نامه ها مبلغ مقطوعی در نظر می گیرند. حداقل سن ۱۲ سال و حداکثر آن ۷۰ سال است و از ۷۰ سال به بالا به ازای هر سال افزایش سن ۱۰ درصد غرامت کسر می شود. سرنشین نه تنها وقتی که سوار بر وسیله نقلیه است بیمه است بلکه حوادث ناشی از حرکت و سر و کار داشتن با وسیله نیز مشمول بیمه است (پنچرگیری و سوار و پیاده شدن). از خصوصیات دیگر این پوشش آن است که غرامت فوت و نقص عضو سرنشینان با غرامتی که از طریق بیمه شخص ثالث پرداخت می شود جمع میگردد و قابل پرداخت است. فقط غرامت روزانه از این امر مستثناست.

شرایط دیگر بیمه سرنشینان:

- ۱- حوادث ناشی از سوختگی بیمه نیست.
- ۲- کسانی که بدون اجازه مالک، آن را مورد استفاده دهند (مانند سرقت) بیمه نیستند.
- ۳- افراد غیرسرنشین که داوطلبانه برای نجات مصدومان یا سوار و پیاده شدن آنها کمک می کنند یا در طول راه برای رفع عیب دخالت کنند بیمه نیستند.
- ۴- اگر اتومبیلی به علی پارک و متوقف شود (در گاراژ برای تعمیر یا برداشتن پلاک از طرف مقامات مسئول) بیمه حوادث سرنشین معلق می شود و حق بیمه آن مدت برگشت پذیر است.
- ۵- فقط حوادث سرنشینان اتومبیلی که مشخصات آن اعلام شده و مجاز به حرکت است، مشمول بیمه می شود.
- ۶- حوادث ناشی از به کار بردن وسیله برای عملیات نظامی و در مدت مصادره وسیله، مشمول بیمه نیست.
- ۷- در صورتیکه راننده، گواهینامه رانندگی نداشته باشد یا مشروبات الکلی مصرف کرده باشد مشمول بیمه نیست.
- ۸- دامنه جغرافیایی پوشش، محدود به داخل کشور متبوع است مگر اینکه خلاف آن تعهد شده باشد.

۹- سرنشینان وسیله نقلیه ای که بار می برد و صندلی مخصوص سرنشین ندارد مشمول بیمه نیستند. به موجب قرارداد بیمه، غرامت فوت به وارثان پرداخت نمیشود بلکه طبق شرایط عمومی در درجه اول بین همسر و اولاد متوفی به نسبت مساوی تقسیم می شود و در نبودن آنها بین پدر و مادر متوفی در غیر اینصورت بین خواهر و برادر او به طوری مساوی تقسیم میگردد. اگر هیچ یک از این افراد نباشند، بیمه گر ۱۰ درصد سرمایه فوت را به عنوان هزینه کفن و دفن می پردازد و دست آخر اینکه، بیمه حوادث راننده و سرنشین ممکن است طی یک بیمه نامه صادر شود.

بیمه های گروهی

پوششهای گروهی عبارتند از :

- ۱- خطرهایی که به طول عمر افراد وابسته است.
- ۲- ناتوانی در کار یا نقص عضو به علت حادثه یا بیماری
- ۳- پرداخت هزینه درمان پزشکی و احتمالاً هزینه زایمان

مزایای بیمه های گروهی

الف) نداشتن تشریفات انتخاب خطر

ب) کم شدن هزینه اداری بیمه گر

پ) نداشتن نگرانی در مورد ادامه قرارداد (چون تمدید قرارداد، همه ساله خود به خود انجام می گیرد، بنابراین بیمه شده هرگز نگران از بین رفتن پوشش بیمه‌ای به علت تمدید نشدن بیمه نیست).

شرایط قرارداد بیمه های گروهی

بیمه‌گذار باید شخص حقیقی یا حقوقی باشد و رابطه اش با بیمه شدگان تنها از طریق انعقاد قرارداد بیمه گروهی نباشد. به دیگر سخن، بیمه شونده‌گان قبلاً برای هدفی به غیر از انعقاد قرارداد بیمه متکشل شده باشند. اشخاصی که بیمه شونده‌گان را تشکیل می دهند باید کلیه افراد سازمان باشند یا طبقه و گروه خاصی از افراد سازمان که براساس شرایط معینی به غیر از سن مشخص شوند (مانند طبقه بندی براساس شغل، سابقه خدمت، درآمد، حقوق و غیره). در این صورت باید حداقل ۷۵ درصد افراد سازمان یا طبقه خاصی بیمه شوند. تعداد بیمه شدگان نباید از ۲۵ نفر کمتر باشد. حتی المقدور تأمینهای بیمه‌گر برای بیمه شدگان از نظر مبلغ، یا مقطوع باشد یا بر مبنای مزد یا حقوق تعیین شود. در هیچ مورد، سرمایه و تأمینهای دیگر در قرارداد گروهی به میل و دلخواه فردی بیمه شدگان تعیین نمی گردد.

انواع قراردادهای گروهی از نظر بیمه شدگان :

۱- قراردادهای گروهی با ذکر نام بیمه شدگان

۲- قراردادهای گروهی بدون ذکر نام بیمه شدگان

۳- قراردادهای گروهی متحرک

الف) در قراردادهای گروهی با ذکر نام بیمه شدگان، ورود و خروج افراد باید در مدت پنج روز به اطلاع بیمه‌گر برسد تا با تعیین حق بیمه طی الحاقیه این تغییرات انجام شود.

ب) در قراردادهای گروهی بدون ذکر نام بیمه شدگان، فقط کل حقوق پرداختی ماهانه یا سالیانه به اطلاع بیمه‌گر می‌رسد.

پ) در قراردادهای گروهی متحرک، تعداد واقعی بیمه شدگان و دستمزد پرداختی به آنان به اطلاع بیمه‌گر نمی‌رسد زیرا پیوسته شمار افراد و دستمزد آنان در تغییر است. در این نوع قرارداد، فقط تعداد متوسط افرادی که همیشه در خدمت بیمه‌گذار هستند با سرمایه معین ذکر می‌شود. ملاک بیمه، دفاتر یا اسناد پرداخت دستمزد است.

قرارداد بیمه‌های گروهی از لحاظ تعهدات بیمه‌گر

۱- قراردادهای گروهی با سرمایه ثابت و یکنواخت

۲- قراردادهای گروهی با سرمایه ثابت و متفاوت

۳- قراردادهای گروهی با سرمایه ای که ضریبی از حقوق یا دستمزد هر فرد

است.



وظایف بیمه‌گذار در قرارداد بیمه‌های گروهی با نام

۱- اعلام تغییرات خطر ظرف ۵ روز: در این خصوص، بیمه‌گر ظرف ۱۴ روز پس از دریافت نامه سفارشی بیمه‌گذار میتواند بمیه شده را از فهرست خارج و حق بیمه مربوط را برگشت دهد. اگر تغییرات به اطلاع بیمه‌گر نرسیده باشد و حادثه اتفاق بیفتد، از آنجا که مورد تشدید خطر محسوب می‌شود، بیمه‌گر میتواند از پرداخت خسارت خودداری کند یا آن را کاهش دهد.

۲- اعلام تغییرات بیمه شدگان: ورود کارمندان جدید و ترک کارمندان سابق باید به اطلاع بیمه‌گر برسد.

حق بیمه: حق بیمه ضربی از حقوق بیمه شدگان است که باید قبل از کسورات (مثل مالیات، حق بیمه بهداشت و درمان، بازنشستگی و جز آن) کسر و پرداخت شود. حق بیمه اگر قابل محاسبه دقیق نباشد باید بیمه‌گذار مبلغی به عنوان علی الحساب نزد بیمه‌گر بسپارد که در پایان حق بیمه قطعی تعیین و تعدیل شود.

وظایف بیمه‌گذار در قرارداد بیمه‌های گروهی بی نام

بیمه‌گذار موظف است که حق بیمه بر مبنای حقوق را تعیین و به بیمه‌گر بپردازد و در این زمینه دفاتر حسابداری و فهرستهای مخصوص پرداخت حقوق و فوق العاده را در صورت نیاز در اختیار بیمه‌گر قرار دهد. در غیر اینصورت بیمه‌گر پس از اخطار ۱۴ روزه میتواند قرارداد را فسخ کند و بقیه حق بیمه مدت

**جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoocn.com](http://www.kandoocn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید**

باقیمانده را مسترد دارد. در صورتی که در موقع بازدید دفاتر، مطالب خلاف

واقع و اطلاعات نادرست ناشی از سوء نیت کشف شود بیمه‌گر میتواند قرارداد

را باطل اعلام کند و حق بیمه باقیمانده را پس ندهد.

وظایف بیمه‌گذار در قرارداد بیمه های گروهی متحرک

در بیمه های گروهی متحرک، بیمه‌گذار باید در آخر هر هفته یا هر ماه صورت

مشخصات کامل افرادی را که در آن ماه در خدمت او بوده اند، با محاسبه حق

بیمه مربوط برای بیمه‌گر ارسال دارد تا بیمه‌گر با صدور الحاقیه ، حق بیمه

قطعی را محاسبه کند.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

بخش سوم

بیمه عمر

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

بیمه عمر یکی از رشته های بسیار مهم بیمه های اشخاص است. از نظر حقوقی،

بیمه عمر قراردادی است که به موجب آن بیمه‌گر در مقابل دریافت حق بیمه

متعهد میشود که در صورت فوت بیمه شده یا زنده ماندن او در زمان معینی

مبلغی (سرمایه یا مستمری) به بیمه‌گذار یا شخص ثالث تعیین شده از طرف او

بپردازد. از نظر فنی، بیمه عمر نوعی عملیات بیمه‌ای است که تعهدات مربوط به

آن تابع طول عمر انسان است.

## ویژگیها

بیمه عمر، ویژگیهایی دارد به شرح زیر :

۱- تأمین آتیه می کند :

الف) حمایت خانواده در مقابل نتایج ناشی از فوت رئیس خانواده

ب) ایجاد سرمایه یا مستمری برای هر سنی که بیمه‌گذار تمایل داشته باشد. در

هر دو مورد، سرمایه یا مستمری براساس خسارت احتمالی بیمه‌گذار برآورد

نمیشود بلکه با توجه به وضع اجتماعی و قدرت پرداخت حق بیمه و منابع درآمد

بیمه‌گذار تعیین میگردد.

۲- دارای جنبه های بیمه و پس انداز است:

چنانچه منظور بیمه‌گذار از انعقاد قرارداد بیمه عمر، تأمین سرمایه ای برای

خانواده یا شخص ثالث در صورت فوت بیمه شده باشد، عملیات بیمه‌گر صرفاً

بیمه‌ای خواهد بود، زیرا خطر موضوع بیمه تابع قانون احتمالات و اعداد بزرگ

است.

در صورتیکه بیمه‌گذار به تأمین سرمایه یا مستمری برای دوران پیری و

بازنشستگی خود تمایل داشته باشد، عملیات، بیشتر جنبه پس انداز دارد. از این

بحث دو نتیجه حاصل میشود:

الف) پرداخت حق بیمه در بیمه های عمر اجباری نیست زیرا عمل پس انداز اختیاری است.

ب) بیمه‌گران برای اینکه قادر به پرداخت سرمایه‌ها و مستمری‌های کلانی در آینده دور باشند، ناچارند ذخایر معتدبانه‌ی نگهداری کنند. این ذخیره‌ها را ذخیره ریاضی می‌گویند.

۳- یکی از علمی‌ترین شاخه‌های بیمه است.

این موضوع را می‌توانیم با مطالعه فنی بیمه عمر دریابیم. به همین دلیل، شرکت‌های بیمه عمر بی‌نیاز از خدمات ریاضیدانان<sup>۱</sup> بیمه عمر نیستند.

۴- منظور نهایی، جبران خسارت نیست:

در این بیمه‌ها، بیمه‌گر متعهد است در قبال دریافت حق بیمه و در صورت وقوع خطر (واقعه‌ای که به شخص بیمه شده وابسته است، مانند زندگی، مرگ، حادثه، بیماری، نقص عضو، ازدواج) مبلغی پرداخت کند که منظور نهایی آن جبران خسارت نیست (به ویژه در انواع معینی مثل بیمه عمر، پس انداز یا بیمه ازدواج) بلکه تأمین آینده است.

---

<sup>1</sup> - actuary

## انواع بیمه های عمر

بیمه های عمر به چهار گروه تقسیم میشوند :

۱- بیمه های عمر در صورت حیات بیمه شده

الف) بیمه سرمایه به شرط حیات با برگشت حق بیمه یا بدون برگشت حق بیمه

ب) حق بیمه واحد یا حق بیمه اقساطی) : قرارداد بیمه ای است که به موجب آن

بیمه گر تعهد می کند که در مقابل دریافت حق بیمه، سرمایه ثابتی را در انقضای

مدت بیمه و به شرط حیات بیمه شده در آن تاریخ پرداخت کند. در صورت فوت

بیمه شده قبل از انقضای مدت مزبور، بیمه گر تعهدی ندارد (نوع دیگری از این

بیمه با شرط استرداد حق بیمه در صورت فوت بیمه شده در طول مدت قرارداد

است که نرخ آن گرانتر از نرخ معمول است).

ب) بیمه مستمری فوری مادام العمر و بیمه مستمری فوری موقت : به موجب

قرارداد، بیمه گر متعهد میشود که در آخر هر سال یا هر شش ماه یا هر سه ماه

از تاریخ شروع بیمه (انعقاد قرارداد بیمه) وجه معینی در صورت حیات بیمه

شده بپردازد. حق بیمه این نوع بیمه به صورت واحد و یکجا دریافت میگردد. اگر

مدت پرداخت مستمری محدود باشد آن را بیمه مستمری موقت و اگر برای تمام

عمر باشد بیمه مستمری مادام العمر می نامند.

پ) بیمه مستمری بازنشستگی : ممکن است تاریخ پرداخت مستمری چند سال بعد از انعقاد قرارداد باشد. در این صورت آن را بیمه مستمری تأخیری (یا بیمه بازنشستگی) می نامند.

اگر حق بیمه این نوع بیمه به صورت یکجا پرداخت نشود در مدت تأخیر به صورت اقساط (ماهانه، سه ماه، شش ماهه و سالیانه) قابل پرداخت است. در حقیقت انواع بیمه های بازنشستگی شکلی از این نوع بیمه است. پرداخت مستمری ممکن است مشروط به زنده ماندن یک یا چند نفر باشد. در صورت اخیر مستمری تا زنده بودن آخرین فرد پرداخت میشود یا اینکه با فوت هر نفر میزان پرداختی بیمه گر کاهش می یابد. در بیمه مستمری دونفره، پرداخت مستمری تا فوت نفر دیگر ادامه دارد (هر کدام زودتر فوت کرد، مستمری به دیگری پرداخت میشود).

۲- بیمه های عمر در صورت فوت بیمه شده

الف) بیمه عمر زمانی یا بیمه خطر فوت ساده زمانی: قرارداد بیمه ای است که به موجب آن بیمه گر تعهد می کند که در مقابل دریافت حق بیمه از بیمه گذار (به صورت واحد یا اقساط) سرمایه مندرج در بیمه نامه را فقط در صورت فوت بیمه شده قبل از انقضای مدت معین به استفاده کننده بپردازد. چنانچه بیمه شده در پایان مدت مزبور زنده باشد بیمه گر هیچ گونه تعهدی ندارد. نوعی دیگر از



این بیمه با شرط استرداد حق بیمه در صورت حیات بیمه شده در انقضای قرارداد وجود دارد که نرخ آن گرانتر از نرخ معمولی است. در این بیمه اگر بیمه شده در طول مدت قرارداد فوت نکند، حق بیمه های دریافتی از بیمه‌گذار بدون بهره به او مسترد می شود.

### خصوصیات بیمه عمر زمانی :

- ۱- بیمه عمر زمانی، ارزانترین نرخ حق بیمه را دارد.
  - ۲- مورد علاقه افرادی است که به فکر تأمین آینده عزیزان خود هستند.
- ب) بیمه تمام عمر خطر فوت (یکنفره) : قرارداد بیمه‌ای است که به موجب آن بیمه‌گر متعهد میشود که در مقابل دریافت حق بیمه (به صورت واحد یا اقساط) سرمایه مندرج در بیمه نامه را در صورت فوت بیمه شده به استفاده کننده بپردازد. مقصود از بیمه تمام عمر، خطر فوت دو نفره بیمه‌ای است که بیمه شدگان آن دو نفر هستند. در این بیمه، بیمه‌گر متعهد است که سرمایه بیمه را در صورت فوت هر یک به دیگری بپردازد. در بیمه های عمر زمانی یکنفره یا دو نفره، وقتی مدت پرداخت حق بیمه محدود باشد (نه برای تمام عمر بیمه شده) بیمه‌گذار میتواند پس از پرداخت آخرین قسط، حق بیمه آن را به نوع دیگری تبدیل یا اینکه تقاضای بازخرید آن را بکند.

### خصوصیات بیمه تمام عمر خطر فوت :

۱- مانند بیمه عمر زمانی، فقط خطر فوت بیمه شده است با این تفاوت که در هر زمان بیمه شده فوت کند سرمایه پرداخت می شود.

۲- در صورتی که مدت پرداخت حق بیمه محدود باشد پس از پرداخت آخرین قسط یا زمانهای بعد از آن، قابل بازخرید یا تبدیل به بیمه دیگری است.

پ) بیمه تمام عمر تأخیری خطر فوت: قرارداد بیمه‌ای است که به موجب آن بیمه‌گر تعهد می کند پس از انقضای مدت معین در بیمه نامه (که در این مدت حق بیمه از طرف بیمه‌گذار پرداخت می شود) هر زمان که بیمه شده فوت کند سرمایه مندرج در بیمه نام را به استفاده کننده بپردازد و چنانچه فوت بیمه شده ظرف مدت مذکور باشد بیمه‌گر تعهدی ندارد. چون تاریخ اعتبار بیمه پس از گذشت مدت پرداخت حق بیمه شروع میشود، به همین دلیل این بیمه را بیمه تمام عمر تأخیری می نامند.

### خصوصیات بیمه تمام عمر تأخیری :

این بیمه بیشتر به منظور تکمیل نوعی بیمه عمر زمانی است که در انقضای مدت آن با توجه به وضع مالی، جسمانی و سن بیمه شده، تجدید بیمه ممکن است میسر نباشد. چنانچه افراد مؤسسه های مختلف که به موجب قراردادهای دسته جمعی فقط در طول مدت خدمت (تا ۶۰-۶۵ سالگی) بیمه خطر فوت زمانی

هستند و پس از بازنشسته شدن، بیمه آنان تمامی میشود برای اینکه در دوره بازنشستگی نیز از تأمین بیمه برخوردار باشند، از این بیمه خریداری می کنند و حق بیمه آن را در دوره شاغل بودن می پردازند. در بیمه تمام عمر تأخیری، معاینه پزشکی وجود ندارد زیرا نوعی بیمه به شرط حیات است. به همین سبب در انقضای مدت پرداخت، حق بیمه قابل بازخرید است و از آن به بعد تا هنگامی که بیمه شده زنده است حق بیمه نمی پردازد ولی در صورت فوت، سرمایه به بازماندگان یا استفاده کنندگان او پرداخت می شود. افزون بر این، در انقضای مدت پرداخت حق بیمه، بیمه گذار میتواند آن را به سایر انواع بیمه ها تبدیل کند.

### ۳- بیمه های مختلط عمر

الف) بیمه مختلط پس انداز یک نفره و دو نفره: در این بیمه، سرمایه بیمه در صورت فوت بیمه شده در طول مدت بیمه و همچنین در صورت حیات او در انقضای مدت بیمه قابل پرداخت است.

ب) بیمه مدت ثابت با پرداخت سرمایه در انقضای مدت: سرمایه بیمه در انقضای مدت مندرج در بیمه نامه به استفاده کننده پرداخت می شود، خواه بیمه شده که در عین حال بیمه گذار است در حیات باشد یا نه. چنانچه بیمه گذار قبل

از انقضای مدت بیمه فوت کند، پرداخت حق بیمه قطع می شود (بیمه‌گر مطالبه حق بیمه نمی کند).

#### ۴- بیمه سرمایه فرزندان

مانند بیمه مدت، ثابت است و سرمایه در انقضای مدت، پرداخت می شود مشروط بر اینکه یکی از افراد استفاده کننده که در زیر نام برده میشود در حیات باشد:

۱- فرزندی که در قرارداد تعیین شده است.

۲- برادران و خواهران این فرزند که در طول مدت قرارداد زنده هستند یا متولد خواهند شد.

در صورتی که افراد فوق و بیمه‌گذار (پرداخت کننده حق بیمه) که معمولاً پدر است، قبل از انقضای مدت بیمه فوت کنند، حق بیمه های پرداختی بدون بهره مسترد می شود. با وجود این اگر فقط بیمه‌گذار در حیات باشد میتواند تقاضای تغییر استفاده کننده را بنماید.

## ترکیبهای متعددی از انواع بیمه های عمر

بیمه های چهارگانه ای که نام بردیم، عناصر اصلی بیمه های عمر را تشکیل می دهند، ولی ترکیبهای متعددی از آنها وجود دارد که در زیر به تعدادی از آنها اشاره میشود.

۱- بیمه عمر دو نفره یا بیمه عمر متقابل: این بیمه، یا بیمه خطر فوت تمام عمر یا بیمه زمانی است که بیمه شده آن دو نفرند. سرمایه بیمه عمر به یکی از این دو نفر که بعد از دیگری در طول قرارداد در حیات باشد پرداخت می شود. این بیمه بیشتر به درد زن و شوهر می خورد زیرا هدف از آن تأمین زندگی یکی از بیمه شدگان بعد از فوت دیگری است. حق بیمه این نوع بیمه براساس سن متوسط دو نفر تعیین می شود.

۲- بیمه تمام عمر به نفع استفاده کننده معین: به موجب این قرارداد، بیمه گر تعهد می کند که سرمایه بیمه را در صورت فوت بیمه شده به استفاده کننده بخصوصی بپردازد مشروط بر اینکه استفاده کننده بعد از بیمه شده زنده باشد. بدیهی است که چنین تعهدی مشروط است، یعنی بیمه گر در صورتی متعهد است که استفاده کننده پس از مرگ بیمه شده زنده باشد (زنده ماندن استفاده کننده بعد از بیمه شده، شرط ایفای تعهدات بیمه گر است). متقابلاً، فوت استفاده کننده قبل از بیمه شده موجب انفساخ عقد بیمه است و بیمه گر تنها از ایفای تعهدات

خود معاف می شود بلکه حق بیمه های دریافتی نیز برگشت پذیر نیست. نرخ چنین بیمه‌ای تابعی از سنین بیمه شده و استفاده کننده است. پس هر اندازه بیمه شده از استفاده کننده جوانتر باشد حق بیمه به همان نسبت نازلتر است (زیرا احتمال زنده ماندن استفاده کننده بعد از بیمه شده ضعیفتر می شود).

۳- بیمه مستمری بازماندگان (موقت یا تمام عمر): در بیمه مستمری به نفع بازمانده یا بازماندگان، بیمه‌گر تعهد می کند که در صورت فوت بیمه شده مستمری را به طور موقت یا تمام عمر در وجه استفاده کننده یا استفاده کنندگان پرداخت کند. در هر حال به محض فوت استفاده کننده، پرداخت مستمری قطع میشود. شکل دیگری از این بیمه وجود دارد که در آن شرط میشود پس از فوت بیمه شده و گذشتن مدت معین (یک، دو یا سه سال) مستمری به استفاده کننده پرداخت شود (بیمه تأخیری مستمری بازماندگان).

۴- بیمه مختلط دریافت دو برابر سرمایه فوت در صورت حیات یا دریافت مستمری: نوعی بیمه مختلط پس از انداز است که سرمایه به شرط حیات آن دو برابر سرمایه در صورت فوت است. در این بیمه اگر بیمه شده در طول مدت قرارداد فوت کند، سرمایه فوت او به استفاده کننده پرداخت می شود و چنانچه در انقضای مدت در حیات باشد، چهار انتخاب در مقابل او وجود دارد:

الف) دو برابر سرمایه فوت را یکجا از بیمه‌گذار دریافت کند (خود یا استفاده کننده).

ب) یک برابر سرمایه را دریافت و بدون گذراندن آزمایش و معاینه های پزشکی و پرداخت حق بیمه برای مبلغ زیادتری بیمه تمام عمر خطر فوت باشد.

پ) در مقابل خطر فوت با همان شرایط بند «ب» بیمه باشد و به جای دریافت سرمایه، مستمری مادام العمر دریافت کند.

ت) به جای دریافت سرمایه مذکور در بند «ب» مادام العمر مستمری بیشتری دریافت کند.

این بیمه بیشتر مورد تقاضای کسانی است که میخواهند افزون بر تأمین بازماندگان خود پس از فوت، در صورت حیات نیز، ایام پیری و از کارافتادگی خود را تأمین کنند. بدیهی است حق بیمه این بیمه، بسیار گرانتر از حق بیمه عمر مختلط پس انداز معمولی خواهد بود.

۵- بیمه عمر خانوادگی: بیمه عمری است که به موجب آن بیمه‌گر تعهد می کند که در رأس مدت معینی، سرمایه ای به استفاده کننده بپردازد (در این بیمه، بیمه‌گذار پدر خانواده و استفاده کننده افراد تحت تکفل او یا همسر یا فرزندان وی خواهند بود). چنانچه بیمه‌گذار قبل از انقضای مدت مزبور فوت کند، علاوه بر قطع پرداخت حق بیمه، مستمری سالیانه ای هم تا انقضای مدت بیمه مثلاً ۱۰

درصد سرمایه در وجه استفاده کننده پرداخت می شود. این نوع بیمه، ترکیبی از

بیمه مدت ثابت و بیمه مستمری موقت به شرط فوت است.

۶- بیمه های عمر با سرمایه صعودی: در این بیمه، سرمایه خطر فوت همه

ساله با توجه به موقعیت اقتصادی و مسئولیتهای بیمه شده که پیوسته رو به

افزایش خواهد بود به نسبت تصاعد عددی افزایش خواهد یافت.

۷- بیمه موقت زمانی با سرمایه نزولی یا بیمه عمر مانده بدهکار: در این بیمه که

حق بیمه آن نازلترین حق بیمه هاست، سرمایه خطر فوت سال به سال تنزل می

یابد بطوریکه در سال آخر قرارداد بسیار ناچیز می شود. این نوع بیمه بیشتر

باب طبع وام گیرندگان است که تمایل دارند در صورت فوت آنان در مدت وام،

وارثان متعهد پرداخت اقساط باقیمانده وام نباشند. نام دیگر آن، بیمه مانده

بدهکار است که بیشتر وام دهندگان متقاضی آن هستند و مؤسسه های

اعتباری، وام گیرندگان را ملزم به دریافت آن می کنند.



جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooen.com](http://www.kandooen.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

ضمیمه

## متن کامل قانون بیمه، مصوب سال ۱۳۱۶

### معاملات بیمه

ماده ۱- بیمه عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می کند در ازاء پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارت وارده بر او را جبران نموده یا وجه معینی بپردازد.

متعهد را بیمه‌گر طرف تعهد را بیمه‌گذار و جهی را که بیمه‌گذار به بیمه‌گر می پردازد حق بیمه و آنچه را که بیمه می شود موضوع بیمه نامند.

ماده ۲- عقد بیمه و شرایط آن باید به موجب سند کتبی باشد و سند مزبور موسوم به بیمه نامه خواهد بود.

ماده ۳- در بیمه نامه باید امور ذیل به طور صریح قید شود.

۱- تاریخ انعقاد قرارداد

۲- اسم بیمه‌گر و بیمه‌گذار

۳- موضوع بیمه

۴- حادثه یا خطری که عقد بیمه به مناسب آن به عمل آمده است.

۵- ابتدا و انتهای بیمه

۶- حق بیمه

۷- میزان تعهد بیمه‌گر در صورت وقوع حادثه

ماده ۴- موضوع بیمه ممکن است مال باشد اعم از عین یا منفعت یا هر حق مالی یا هر نوع مسئولیت حقوقی مشروط بر اینکه بیمه‌گذار نسبت به بقای آنچه بیمه می‌دهد ذی نفع باشد و همچنین ممکن است بیمه برای حادثه یا خطری باشد که از وقوع آن بیمه‌گذار متضرر می‌گردد.

ماده ۵- بیمه‌گذار ممکن است اصیل باشد یا به یکی از عناوین قانونی نمایندگی صاحب مال یا شخصی ذی نفع را داشته یا مسئولیت حفظ آن را از طرف صاحب مال داشته باشد.

ماده ۶- هر کس بیمه می‌دهد بیمه متعلق به خود اوست مگر آنکه در بیمه نامه تصریح شده باشد که مربوط به دیگری است لیکن در بیمه حمل و نقل ممکن است بیمه نامه بدون ذکر اسم (به نام حامل) تنظیم شود.

ماده ۷- طلبکار می‌تواند مالی را که نزد او وثیقه یا رهن است بیمه دهد در این صورت هرگاه حادثه ای نسبت به مال مزبور رخ دهد خساراتی که بیمه‌گر باید بپردازد تا میزان آنچه را که بیمه‌گذار در تاریخ وقوع حادثه طلبکار است به شخص او و بقیه به صاحب مال تعلق خواهد گرفت.

ماده ۸- در صورتیکه مالی بیمه شده باشد در مدتی که بیمه باقی است نمیتوان همان مال را به نفع همان شخص و از همان خطر مجدداً بیمه نمود.

ماده ۹- در صورتی که مالی به کمتر از قیمت بیمه شده باشد نسبت به بقیه می توان آن را بیمه نمود در این صورت هر یک از بیمه‌گران به نسبت مبلغی از مال که بیمه کرده است مسئول خواهد بود.

ماده ۱۰- در صورتی که مال به کمتر از قیمت واقعی بیمه شده باشد بیمه‌گر فقط به تناسب مبلغی که بیمه کرده است با قیمت واقعی مال مسئول خسارت خواهد بود.

### فسخ و بطلان

ماده ۱۱- چنانچه بیمه‌گذار یا نماینده او با قصد تقلب مالی را اضافه بر قیمت عادلانه در موقع عقد قرارداد بیمه داده باشد عقد بیمه باطل و حق بیمه دریافتی قابل استرداد نیست.

ماده ۱۲- هر گاه بیمه‌گذار عمداً از اظهار مطالبی خودداری کند یا عمداً اظهارات کاذبه بنماید و مطالب اظهار نشده یا اظهارات کاذبه طوری باشد موضوع خطر را تغییر داده یا از اهمیت آن در نظر بیمه‌گر بکاهد عقد بیمه باطل خواهد بود حتی اگر مراتب مذکور تأثیری در وقوع حادثه نداشته باشد. در این صورت نه فقط وجوهی که بیمه‌گذار پرداخته است قابل استرداد نیست بلکه بیمه‌گر حق دارد اقساط بیمه را که تا آن تاریخ عقب افتاده است نیز از بیمه‌گذار مطالبه کند.

ماده ۱۳- اگر خودداری از اظهار مطالبی یا اظهارات خلاف واقع از روی عمد نباشد عقد بیمه باطل نمی شود در این صورت هرگاه مطلب اظهار نشده یا اظهار خلاف واقع قبل از وقوع حادثه معلوم شود بیمه‌گر حق دارد یا اضافه حق بیمه را از بیمه‌گذار در صورت رضایت او دریافت داشته قرارداد را ابقاء کند و یا قرارداد بیمه را فسخ کند در صورت فسخ بیمه‌گر باید مراتب را به موجب اظهارنامه یا نامه سفارشی دو قبضه به بیمه‌گذار اطلاع دهد اثر فسخ ده روز پس از ابلاغ مراتب به بیمه‌گذار شروع می شود و بیمه‌گر باید اضافه حق بیمه دریافتی تا تاریخ فسخ را به بیمه‌گذار مسترد دارد.

در صورتی که مطلب اظهار خلاف واقع بعد از وقوع حادثه معلوم شود خسارت به نسبت وجه بیمه پرداختی و وجهی که بایستی در صورت اظهار خطر به طور کامل و واقع پرداخته شده یا تقلیل خواهد یافت.

ماده ۱۴- بیمه‌گر مسئول خسارات ناشیه از تقصیر بیمه‌گذار یا نمایندگان او نخواهد بود.

ماده ۱۵- بیمه‌گذار باید برای جلوگیری از خسارت مراقبتی که عادتاً هر کس از مال خود می‌نماید نسبت به موضوع بیمه نیز بنماید و در صورت نزدیک شدن حادثه یا وقوع آن اقداماتی را که برای جلوگیری از سرایت و توسعه خسارت لازم است به عمل آورد. اولین زمان امکان و منتهی در ظرف پنج روز از تاریخ

اطلاع خود از وقوع حادثه بیمه‌گر را مطلع سازد والا بیمه‌گر مسئول نخواهد بود مگر آنکه بیمه‌گذار ثابت کند که به واسطه حوادثی که خارج از اختیار او بوده است اطلاع به بیمه‌گر در مدت مقرر برای او مقدور نبوده است. مخارجی که بیمه‌گذار برای جلوگیری از توسعه خسارت می نماید بر فرض که منتج به نتیجه نشود به عهده بیمه‌گر خواهد بود ولی هر گاه بین طرفین در موضوع لزوم مخارج مزبوره یا تناسب آن با موضوع بیمه اختلافی ایجاد شود حل اختلاف به حکم یا محکمه رجوع می شود.

ماده ۱۶- هر گاه بیمه‌گذار در نتیجه عمل خود خطری را که به مناسبت آن بیمه منعقد شده است تشدید کند یا یکی از کیفیات یا وضعیت موضوع بیمه را به طوری تغییر دهد که اگر وضعیت مزبور قبل از قرارداد موجب بود بیمه‌گر حاضر برای انعقاد قرارداد یا شرایط مذکور در قرارداد نمی گشت باید بیمه‌گر را بلافاصله از آن مستحضر کند - اگر تشدید خطر یا تغییر وضعیت موضوع بیمه در نتیجه عمل بیمه‌گذار نباشد مشارالیه باید مراتب را در ظرف ده روز از تاریخ اطلاع خود رسماً به بیمه‌گر اعلام کند.

در هر دو مورد مذکور در فوق بیمه‌گر حق دارد اضافه حق بیمه را معین نموده به بیمه‌گذار پیشنهاد کند در صورتی که بیمه‌گذار حاضر برای قبولی و پرداخت آن نشود قرارداد را فسخ کند و اگر تشدید خطر در نتیجه عمل خود بیمه‌گذار

باشد خسارات وارده را نیز از مجرای محاکم عمومی از او مطالبه کند و در صورتیکه بیمه‌گر پس از اطلاع تشدید خطر به نحوی از انحاء رضایت به بقاء عقد قرارداد داده باشد مثل آنکه اقساطی از وجه بیمه را پس از اطلاع از مراتب از بیمه‌گذار قبول کرده یا خسارت بعد از وقوع حادثه به او پرداخته باشد دیگر نمیتواند به مراتب مذکور استناد کند - وصول اقساط حق بیمه بعد از اطلاع از تشدید خطر یا پرداخت خسارت پس از وقوع حادثه و نحوه آن دلیل بر رضایت بیمه‌گر به بقاء قرارداد می باشد.

ماده ۱۷- در صورت فوت بیمه‌گذار یا انتقال موضوع بیمه به دیگری اگر ورثه یا منتقل‌الیه کلیه تعهداتی را که به موجب قرارداد به عهده بیمه‌گذار بوده است در مقابل بیمه‌گر اجرا کند عقد بیمه به نفع ورثه یا منتقل‌الیه به اعتبار خود باقی می ماند معهذا هر یک از بیمه‌گر یا ورثه یا منتقل‌الیه حق فسخ آن را نیز خواهند داشت.

بیمه‌گر حق دارد در ظرف سه ماه از تاریخی که منتقل‌الیه قطعی موضوع بیمه تقاضای تبدیل بیمه نامه را به نام خود می نماید عقد بیمه را فسخ کند.

در صورت انتقال موضوع بیمه به دیگری ناقل مسئول کلیه اقساط عقب افتاده وجه بیمه در مقابل بیمه‌گر خواهد بود لیکن از تاریخ که انتقال را به بیمه‌گر به

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandooon.com](http://www.kandooon.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

موجب نامه سفارشی یا اظهارنامه اطلاع می دهد نسبت به اقساطی که از تاریخ

اطلاع به بعد باید پرداخته شود مسئول نخواهد بود.

اگر ورثه یا منتقل الیه متعدد باشند هر یک از آنها نسبت به تمام وجه بیمه در

مقابل بیمه گر مسئول خواهد بود.

ماده ۱۸- هر گاه معلوم شود خطری که برای آن بیمه به عمل آمده قبل از عقد

قرارداد واقع شده بوده است قرارداد بیمه باطل و بی اثر خواهد بود در این

صورت اگر بیمه گر وجهی از بیمه گذار گرفته باشد عشر از مبلغ مزبور را به

عنوان مخارج کسر و بقیه را باید به بیمه گذار مسترد دارد.



## مسئولیت بیمه‌گر

ماده ۱۹- مسئولیت بیمه‌گر عبارت است از تفاوت قیمت مال بیمه شده بلافاصله قبل از وقوع حادثه با قیمت باقیمانده آن بلافاصله بعد از حادثه خسارت حاصله به پول نقد پرداخته خواهد شد مگر اینکه حق تعمیر و یا عوض برای بیمه‌گر در سند بیمه پیش بینی شده باشد در این صورت بیمه‌گر ملزم است موضوع بیمه را در مدتی که عرفاً کمتر از آن نمی شود تعمیر کرده یا عوض را تهیه و تحویل نماید.

در هر صورت حداکثر مسئولیت بیمه‌گر از مبلغ بیمه شده تجاوز نخواهد کرد.

ماده ۲۰- بیمه‌گر مسئول خساراتی که از عیب ذاتی مال ایجاد می شود نیست مگر آنکه در بیمه نامه شرط خلافی شده باشد.

ماده ۲۱- خسارات وارده از حریق که بیمه‌گر مسئول آن است عبارتست از :

۱- خسارت وارده به موضوع بیمه از حریق اگر چه حریق در نزدیکی آن واقع شده باشد.

۲- هر خسارت یا تنزل قیمت وارده به اموال از آب یا هر وسیله دیگری که برای خوش کردن آتش بکار برده شده است.

۳- تلف شدن یا معیوب شدن مال در موقع نجات دادن آن از حریق

۴- خسارت وارده به اموال بیمه شده در نتیجه خراب کردن کلی یا جزئی بنا

برای جلوگیری از سرایت یا توسعه حریق

ماده ۲۲- در بیمه های ذیل خسارت به این طریق حساب میشود:

۱- در بیمه حمل و نقل قیمت مال در مقصد

۲- در بیمه منافی که متوقف بر امری است منافی که در صورت پیشرفت امر

عاید بیمه‌گذار می‌شود.

۳- در بیمه محصول زراعتی قیمت آن در سر خرمن و موقع برداشت محصول.

برای تعیین میزان واقعی خسارت مخارج و حق الزحمه که در صورت عدم وقوع

حادثه به مال تعلق می‌گرفت از اصل قیمت کسر خواهد شد و در هر صورت

میزان خسارت از قیمت معینه در بیمه نامه تجاوز نخواهد کرد.

ماده ۲۳- در بیمه عمر یا نقص یا شکستن عضوی از اعضای بدن مبلغ پرداختی

بعد از مرگ یا نقصان عضو باید به طور قطع در موقع عقد بیمه بین طرفین

معین شود.

بیمه عمر یا بیمه نقصان یا شکستن عضو شخص دیگری در صورتی که آن

شخص قبلاً رضایت خود را کتباً نداده باشد باطل است.

هرگاه بیمه‌گذار اهلیت قانونی نداشته باشد رضایت ولی یا قیم او شرط است.

اگر بیمه راجع به عمر یا نقص یا شکستن عضو بدن جماعتی به طور کلی باشد میزان خسارت عبارت از مبلغی خواهد بود که مطابق تعرفه قبلاً بین طرفین معین می شود.

ماده ۲۴- وجه بیمه عمر که باید بعد از فوت پرداخته شود به ورثه قانونی متوفی پرداخته می شود مگر اینکه در موقع عقد بیمه یا بعد از آن در سند بیمه قید دیگری شده باشد که در این صورت وجه بیمه متعلق به کسی خواهد بود که در سند بیمه اسم برده شده است.

ماده ۲۵- بیمه‌گذار حق دارد ذی نفع در سندبیمه عمر خود را تغییر دهد مگر آنکه آن را به دیگری انتقال داده و بیمه نامه را هم به منتقل‌الیه تسلیم کرده باشد.

ماده ۲۶- در تمام مدت اعتبار قرارداد بیمه عمر گذار حق دارد وجه معینه در بیمه نامه را به دیگری منتقل نماید انتقال مزبور باید به امضای انتقال دهنده و بیمه‌گر برسد.

ماده ۲۷- اثرات قانونی انتقال وجوه بیمه عمر از تاریخ فوت بیمه شده شروع می شود ولی اگر بیمه‌گذار از بابت آن وجهی دریافت کرده یا نسبت به آن با بیمه‌گر معامله نموده باشد در کمال اعتبار خواهد بود.

ماده ۲۸- بیمه‌گر مسئول خسارات ناشیه از جنگ و شورش نخواهد بود مگر آنکه خلاف آن در بیمه نامه شرط شده باشد.

ماده ۲۹- در مورد بیمه مال منقول در صورت وقوع حادثه و پرداخت خسارت به بیمه‌گذار بیمه‌گر از هر گونه مسئولیت در مقابل ثالث بری می شود.

ماده ۳۰- بیمه‌گر در حدودی که خسارت وارده را قبول یا پرداخت می کند در مقابل اشخاصی که مسئول وقوع حادثه یا خسارت هستند قائم مقام بیمه‌گذار خواهد بود و اگر بیمه‌گذار اقدامی کند که منافی با عقد مزبور باشد در مقابل بیمه‌گر مسئول شناخته می شود.

ماده ۳۱- در صورت توقف یا افلاس بیمه‌گر بیمه‌گذار حق فسخ قرارداد را خواهد داشت.

ماده ۳- در صورت ورشکستگی بیمه‌گر بیمه‌گذاران نسبت به سایر طلبکاران حق تقدم دارند و بین معاملات مختلف بیمه در درجه اول حق تقدم با معاملات بیمه عمر است.

ماده ۳۳- بیمه‌گر نسبت به حق بیمه در مقابل هرگونه طلبکاری بر مال بیمه شده حق تقدم دارد حتی اگر طلب سایرین به موجب سند رسمی باشد.

ماده ۳۴- اگر در یک قرارداد بیمه موضوعات مختلفی بیمه شده باشد در صورت

اثبات تقلب از طرف بیمه‌گذار نسبت به یکی از آن موضوعات بطلان نسبت به

سایر موضوعات نیز سرائت کرده تمام قرارداد باطل خواهد بود.

موضوعات مختلفی که در یک بیمه نامه ذکر می شود در حکم یک قرارداد

محسوب است.

ماده ۳۵- طرفین می توانند در قراردادهای بیمه هر شرط دیگری بنمایند لیکن

موعد مذکور در ماده ۱۶ را نمیتوانند تقلیل دهند ولی ممکن است موعد را به

رضایت یکدیگر تمدید کنند. این قانون شامل قراردادهای گذشته بیمه نیز خواهد

بود.

ماده ۳۶- مرور زمان دعاوی ناشی از بیمه دو سال است و ابتدای آن از تاریخ

وقوع حادثه منشأ دعوی خواهد بود لکن دعاوی که قبل از اجرای این قانون در

محاکم طرح شده باشد مشمول این ماده نخواهد بود.

این قانون که مشتمل بر سی و شش ماده است در جلسه هفتم اردیبهشت ماه

یکهزار و سیصد و شانزده به تصویب مجلس شورای ملی رسید.

## فهرست منابع

- ۱- ایزدپناه، مسیح. اصول بیمه؛ انتشارات مدرسه عالی بیمه تهران، تهران: بی تا.
- ۲- پاکباز، خسرو. تأمین اجتماعی؛ انتشارات ارژنگ، تهران: ۱۳۴۷.
- ۳- شیبانی، احمد علی. پیدایش و تحول بیمه؛ انتشارات مدرسه عالی بیمه تهران، تهران: ۱۳۵۲.
- ۴- شیمی، علی اصغر. تکنولوژی حریق؛ انتشارات دانشگاه ملی ایران، تهران: ۱۳۵۴.
- ۵- فصلنامه صنعت بیمه؛ انتشارات بیمه مرکزی ایران، شماره های مختلف
- ۶- کریمی، آیت. بیمه اتکایی بیمه های غیرزندگی؛ انتشارات بیمه مرکزی ایران، تهران: ۱۳۷۲.
- ۷- \_\_\_\_\_ . بیمه اموال و مسئولیت (جلد ۱)؛ انتشارات دانشکده امور اقتصادی و دارایی، تهران: ۱۳۷۲.
- ۸- \_\_\_\_\_ . کلیات و اصول بیمه؛ انتشارات دانشکده امور اقتصادی، تهران: ۱۳۶۹.
- ۹- مشایخی، همایون. مبانی و اصول حقوقی بیمه؛ انتشارات مدرسه عالی بیمه تهران، تهران: ۱۳۵۳.

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoocn.com](http://www.kandoocn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

۱۰- ملک نیا، غلامرضا. بیمه آتش سوزی؛ انتشارات مدرسه عالی بیمه تهران،

تهران: ۱۳۵۲،

11- C.I.I., *Property and Pecuniary Insurance: Chartered Insurance Institute, England: 1985.*

12- S.I.T.C., *General Principles of Insurance: Swiss Insurance Training Centre, Swiss: 1983.*

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoocn.com](http://www.kandoocn.com) مراجعه کنید  
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۵۱۱ تماس حاصل نمایید

Filename: Document1  
Directory:  
Template: C:\Documents and Settings\hadi tahaghoghi\Application  
Data\Microsoft\Templates\Normal.dotm  
Title:  
Subject:  
Author: sadegh  
Keywords:  
Comments:  
Creation Date: 3/18/2012 11:19:00 PM  
Change Number: 1  
Last Saved On:  
Last Saved By: H.H  
Total Editing Time: 1 Minute  
Last Printed On: 3/18/2012 11:19:00 PM  
As of Last Complete Printing  
Number of Pages: 471  
Number of Words: 61,985 (approx.)  
Number of Characters: 353,316 (approx.)