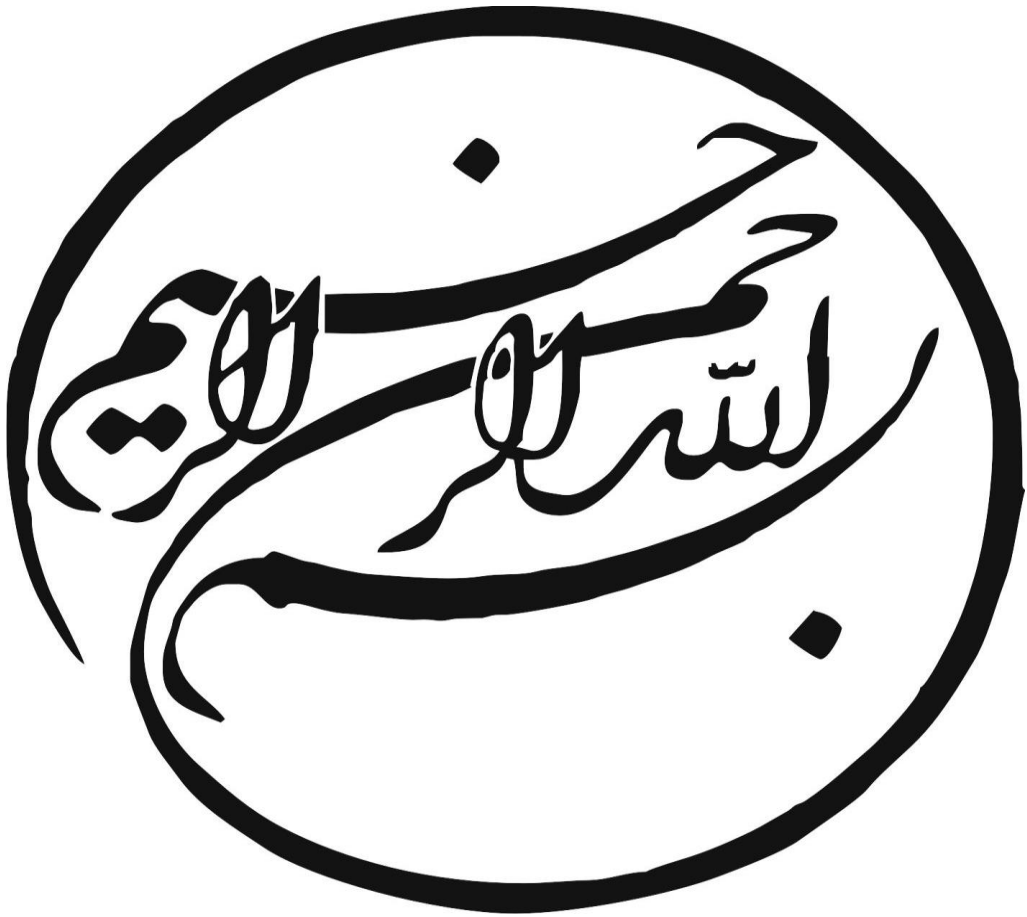


دستورالعمل جامع بیمه های حمل کالا



مدیریت بیمه های کشتی، هواپیما و حمل کالا
ویرایش سال ۱۳۹۶



مقدمه ویرایش سال ۹۶

امروزه باید توانایی تطابق با دگرگونیهای مداوم را برای نیل به موفقیت داشت، گسترش روز افزون علوم و فنون و پیچیده تر شدن شرایط اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی و... مطرح شدن اندیشه های نو و گوناگون، عدم اطمینان محیطی، عدم قطعیت و تغییرات و چالشهای زیاد و پیچیده شدن سازمانها، ایجاب می کند که سازمان ها خود را به فنون و استراتژیهای لازم مجهز سازند تا بتوانند با تحولات سریع خود را منطبق ساخته و به موقع به محرکهای محیطی پاسخ داده و با کسب دانش و آگاهی گسترده و به شکل پویا و زنده در حوزه بهسازی و توسعه سازمان به حیات خود ادامه دهند.

همان گونه که می دانیم در سازمان های موفق اصل مهم، وجود بینش مشترک در میان اعضای سازمان است تا آنان دانشهای پراکنده خود را انسجام بخشند و از آنها برای اهداف سازمان استفاده کنند که این در نهایت به بهره وری و اعتلای سازمان می انجامد.

گسترش فرهنگ یادگیری، تعداد ذینفعان بویژه مشتریان شرکت را به طور فزاینده افزایش می دهد. در نتیجه سازمان موفق، با استراتژیهای مختلف از قبیل کیفیت محصول و ... می تواند رضایت تعداد زیاد مشتری را برآورده و در افزایش و ارتقاء بهره وری موثر واقع شود.

مهمترین سرمایه هر سازمانی سرمایه انسانی است، یکی از عواملی که منجر به بهره وری پایدار در سرمایه های انسانی می گردد، آموزش، یادگیری، مدیریت مشارکتی و کار گروهی و تیمی است. این عوامل، عوامل اصلی و بنیادی سازمان موفق می باشند. بنابراین سازمان موفق با تقویت و بهبود مهارتها، خلاقیت، انگیزه و وفاداری کارکنان از طریق آموزش و یادگیری، مدیریت مشارکتی و کار گروهی و تیمی باعث ارتقاء بهره وری می شود. با توجه به فشارهای رقابتی، انتظارات زیاد ارباب رجوع و پیچیده شدن کلیه روابط، اگر شرکتی بخواهند به اطلاعاتی که از قبل داشته است بسنده کند پایدار نخواهد ماند.

در این راستا با انجام برخی تغییرات در فرآیند صدور بیمه حمل کالا، با هدف انعطاف بیشتر در عرصه رقابت و برای پایداری و تداوم با اقتدار در بازار بیمه کشور دستورالعمل موجود در سال ۱۳۹۶ مورد بازنگری قرار گرفته و اکنون نسخه جدید قابل استناد می باشد. در نسخه جدید دستورالعمل جامع بیمه حمل کالا، تغییرات اعمال شده شامل: اصلاح فرآیند صدور، اصلاح سیستم نرم افزاری، اصلاح کلیه اصلاحیه های دستورالعمل ها و بخشنامه های موجود، اصلاحات ویرایشی و گرامری می باشد.

لذا ضمن تشکر از همکاران این مدیریت که ما را در بازنگری این دستورالعمل یاری نمودند لازم است به جهت اتخاذ رویه ای یکسان در عملیات صدور و خسارت و همچنین صدور بیمه نامه ای عاری از اشکال و تناقضات، مورد مطالعه دقیق قرار گرفته و می باید مبنای کار به عنوان مرجعی معتبر، در کلیه واحدهای اجرایی مورد استفاده قرار گیرد.

مجید رحمتی

مدیریت بیمه های کشتی، هواپیما و حمل کالا

پیش گفتار

امروزه نظام مراودات تجاری شکل پیچیده ای به خود گرفته و فرآیند تولید محصول و رساندن آن به دست مصرف کننده نهایی ساز و کارهای خاص خود را می طلبد. در این بین صنعتگران، تجار و تولیدکنندگان نیاز دارند اطمینان حاصل کنند که سرمایه های ایشان در شکل محصول تولید شده، در اثر خطرات به وجود آمده در حین جابجایی دچار خسارت نشده و یا از بین نرود اگر هم خسارتی وارد شد، جبران شود. در اینجاست که بیمه های حمل کالا به کمک ایشان می آید. صاحبان صنایع و بنگاه های اقتصادی برای تولیدات خود احتیاج دارند تا موارد اولیه محصولات خود را تهیه نمایند. این مواد اولیه می تواند در داخل کشور وجود داشته باشد و یا از خارج از کشور وارد شود. در نقطه مقابل پس از طی فرآیند تولید، محصولات نهایی باید به دست مصرف کنندگان خود برسد که این مصرف کنندگان هم می توانند در داخل کشور باشند یا در خارج از کشور، در هر دو حالت کلیه محمولات بنگاه های اقتصادی از لحظه شروع بارگیری در مبدأ تا رسیدن محمولات به مقصد نهایی و تخلیه آنها می باید تحت پوشش بیمه حمل کالا قرار داشته و در مقابل خطرات پیش آمده طی مسیر حمل که این خطرات در بیمه نامه دقیقاً بیان می شوند، تحت پوشش بیمه درآیند.

قطعاً درخواست بیمه گزاران این است که در زمان بروز خسارت، هزینه های ایشان جبران گردد. آنچه مورد تاکید ما قرار دارد، رسیدگی به پرونده های خسارتی در کمترین زمان ممکن است. همانطور که گفته شد فرآیند تولید و رساندن کالا به دست مصرف کننده نهایی دارای پیچیدگی های تجاری و حقوقی خاص خود شده است که این امر به صورت طبیعی فرآیند رسیدگی به پرونده خسارت را ممکن است طولانی نماید اما استفاده از کارشناسان متخصص و مجرب در بیمه ایران باعث شده است که این فرآیند کوتاه شده و زیاندیدگان در سریعترین زمان ممکن پس از تکمیل پرونده، خسارت خود را دریافت نموده و بتوانند زیان مالی وارده را ترمیم نمایند.

به واسطه اعتبار بیمه ایران در بازارهای بین المللی و ارتباطاتی که بیمه ایران در خارج از کشور دارد، این امکان برای ما فراهم است که بتوان چنانچه کالاهای تحت پوشش بیمه ایران در خارج از کشور دچار خسارت شود، در اسرع وقت کار کارشناسی بر روی کالای خسارت دیده صورت گرفته و بدین ترتیب تاخیری در فرآیند رسیدگی به خسارات بیمه گزاران ایجاد نشود.

در این بین برخی مواقع که کشتی و کالا در معرض خطر قرار گرفته و هزینه هایی از این بابت صورت می پذیرد ممکن است اعلام زیان همگانی شده و تا رسیدگی به امور مربوطه کالاهای موجود بر روی کشتی تا تعیین تکلیف نهایی توقیف گردند. در اینجاست که اعتبار بین المللی بیمه ایران به کمک بیمه گزاران آمده و می توان با مهیا نمودن مدارک مورد درخواست و کالای مالکان کشتی در اسرع وقت کالای تحت پوشش را از توقیف خارج کرده و به مقصد نهایی ارسال نمایند. بدیهی است هزینه های اضافی مترتب بر بیمه گزاران وفق شرایط بیمه نامه قابل پرداخت خواهد بود.

امیدواریم شرکت سهامی بیمه ایران با اتکاء به سرمایه انسانی ارزشمند و شبکه فروش فعال خود و همچنین به واسطه تجربه، تخصص، توانمندی مالی و کارشناسان مجربی که در اختیار دارد همواره به عنوان حامی اقتصاد و صنعت در ایران به درستی انجام وظیفه نماید.

مدیریت بیمه های کشتی ، هواپیما و حمل کالا

فهرست مطالب

بخش اول: صدور

۱	فصل اول: پیشنهاد بیمه حمل کالا
۳	فصل دوم: بازدید مقدماتی
۴	فصل سوم: ارزیابی ریسک
۵	فصل چهارم: انواع بیمه نامه ها
۶	فصل پنجم: گواهی حمل و بیمه
۷	فصل ششم: انواع پوشش های رایج در بیمه حمل کالا
۸	فصل هفتم: خطرات تحت پوشش در کلوزهای استاندارد A,B,C
۱۱	فصل هشتم: شروط اختصاصی
۱۵	فصل نهم: خطرات اضافی
۱۸	فصل دهم: نرخ ها
۲۰	فصل یازدهم: تخفیف ها
۲۲	فصل دوازدهم: اضافه نرخ ها
۲۴	فصل سیزدهم: صدور بیمه نامه
۲۹	فصل چهاردهم: الحاقیه ها
۳۳	فصل پانزدهم: مدت اعتبار بیمه نامه
۳۴	فصل شانزدهم: بیمه محمولات شناورهای کوچک و متوسط
۳۷	فصل هفدهم: بیمه پول و اوراق بهادار و طرح جامع بیمه پول
۴۲	- فرم پیشنهاد بیمه پول
۴۴	- گزارش بازدید اولیه از محل صندوق
۴۷	فصل هیجدهم: اصطلاحات بازرگانی بین المللی (اینکوترمز)

بخش دوم: خسارت

۵۱	فصل اول: فرایند رسیدگی و پرداخت خسارت
۵۲	فصل دوم: نحوه رسیدگی به خسارت و تکمیل پرونده براساس طریقه حمل
۶۰	فصل سوم: مفاهیم برخی از اصطلاحات کاربردی در بیمه های حمل کالا

بخش سوم: آمار

۶۵	فصل اول: ثبت اطلاعات آمار
۶۶	فصل دوم: خسارت معوق

**بخش اوّل: صدور بیمه
های حمل کالا**



فصل اول

پیشنهاد بیمه حمل کالا

همانند سایر رشته‌های بیمه‌ای، روند صدور بیمه‌نامه با ارائه پیشنهاد بیمه از سوی بیمه‌گذار آغاز می‌شود. از آنجا که داشتن کلیه اطلاعات درخواست شده در فرم پیشنهاد بیمه حمل کالا از جهات بسیاری از جمله ارزیابی دقیق ریسک، ارائه نرخ مناسب و همچنین استناد به آن در هر ادعای احتمالی از اهمیت به سزایی برخوردار می‌باشد لذا ضروری است حتی‌المقدور تمامی موارد مندرج در فرم پیشنهاد به صورت کامل تکمیل شوند.

توضیح آنکه فرم پیشنهاد صدور بیمه‌نامه حمل کالا از چند قسمت مجزا تشکیل شده و فرم مذکور می‌باید با رعایت موارد مشروحه ذیل تکمیل گردد:

قسمت اول: شامل مشخصات بیمه‌گذار است که می‌باید توسط شخص بیمه‌گذار یا ذینفع بیمه‌نامه و یا نماینده ایشان تکمیل و به بیمه‌گر ارائه گردد.

قسمت دوم: این قسمت با خط خوانا و بدون قلم خوردگی که در خصوص مشخصات کالایی است که قرار است حمل گردد باید تکمیل شود.

قسمت های بعدی: این قسمت ها در خصوص سرمایه مورد بیمه، خطرات و طریقه حمل می باشد که باید به دقت تکمیل شوند.

تبصره ۱: فرم پیشنهاد می‌باید حتماً توسط بیمه‌گذار و یا نماینده قانونی وی - با ارائه مستند رسمی - تکمیل و امضاء شود بنابراین هیچ یک از همکاران، نمایندگان شرکت و یا کارگزاران بیمه مجاز نیستند نسبت به امضای فرم پیشنهاد اقدام نمایند. همچنین در مواردی که بیمه‌گذار، شخص حقوقی محسوب می‌شود، علاوه بر امضاء فرم پیشنهاد توسط فرد ذیصلاح، درج مهر شرکت متبوع نیز الزامی می‌باشد.

نکته: مقصد حمل کالای مورد بیمه می‌باید (مقصودی که انبار بیمه‌گذار و یا خریدار در آن واقع است) در بیمه‌نامه ثبت گردد لذا ضرورت دارد کشور و شهر مبدا و مقصد حتماً در بیمه‌نامه درج شود.



پیشنهاد بیمه نامه حمل کالا

شرکت سهامی بیمه ایران، لطفاً برای کالای با مشخصات ذیل بیمه نامه حمل کالا، وارداتی/صادراتی/ترانزیت/داخلی صادر نمائید.

مشخصات بیمه گزار		نام بیمه گزار (متقاضی بیمه ای): کد ملی:	نشانی: کد اقتصادی (در صورتیکه بیمه گزار حقوقی باشد):
تلفن ثابت:		تلفن همراه:	دورنگار:
نام بانک:		شعبه:	کد:
مورد بیمه:		کالا نو می باشد ☐	کالا مستعمل می باشد ☐
شماره پیش فاکتور (پروفرما):		تاریخ پروفرما:	
شماره ثبت سفارش:			
نوع بسته بندی:			
مبدأ: کشور		شهر	مقصد نهایی: کشور
مبادی ورودی کالا (برای کالاهای وارداتی):		شهر	وسيله حمل:
مبادی خروجی کالا (برای کالاهای صادراتی):		طریق حمل:	
مشخصات وسیله حمل	مشخصات کشتی و یا شناور:		
	طبق بندی شده ☐	غیر طبقه بندی شده ☐	چارتر ☐
	لایر ☐	غیر لایر ☐	سایر ☐
	سن کشتی:		
سایر وسایل حمل دریایی:			توجه: در حمل کالا می باید از کشتی طبقه بندی شده با سن کمتر از ۱۵ سال استفاده گردد. در غیر اینصورت مراتب را به واحد صدور بیمه نامه اعلام فرمایید.
حمل زمینی	نوع وسیله حمل:	شماره وسیله حمل:	
حمل هوایی	نام خط هوایی:	شماره پرواز:	
سرمایه مورد بیمه		مبلغ ریالی مورد بیمه:	نوع قرارداد خرید:
مبلغ ارزی مورد بیمه (در صورت ارزی بودن سرمایه):		نوع ارز:	نرخ تسعیر ارز به ریال:
ارزش اضافی:		۱۰٪ ☐	۲۰٪ ☐
خطرات اصلی:			
مجموعه شرایط: A ☐		B ☐	C ☐
توتال لاس ☐			
حمل به دفعات (پارت شیپمنت): مجاز ☐		غیر مجاز ☐	ترانس شیپمنت طبق عرف: مجاز ☐
خطرات اضافی:		غیر مجاز ☐	
بدینوسیله گواهی و تائید می نمایم:			
- کلیه اظهارات فوق مبنی بر واقعیت بوده و موافقت می شود که اساس و مبنای صدور بیمه نامه توسط شرکت سهامی بیمه ایران باشد.			
- این پیشنهاد به تنهایی هیچگونه تعهدی را برای شرکت سهامی بیمه ایران ایجاد نمی نماید.			
- تعهد می نماید در صورت صدور بیمه نامه، حق بیمه متعلقه را به موقع پرداخت گردد.			
تاریخ، مهر و امضاء			
مشخصات پیشنهاد	شماره پیشنهاد:	تاریخ پیشنهاد:	کار گزار:
نام و کد واحد صدور یا شعبه:		نماینده گئی:	



فصل دوم

بازدید مقدماتی

۱. قبل از صدور بیمه‌نامه حمل کالای داخلی (با پوشش خطرات بارگیری و تخلیه و همچنین خطرات تکمیلی) و صادراتی (با یکی از پوششهای A و B) می‌باید از مورد بیمه بازدید به عمل آمده و صورتجلسه این بازدید به امضای نمایندگان بیمه‌گذار و بیمه‌گر برسد.
 ۲. در خصوص بیمه کالاهای وارداتی دست دوم و مستعمل (Stock) اخذ گزارش بازرسی کارشناس معتبر بین‌المللی در مبدأ حمل کالا ضروری می‌باشد.
 ۳. با توجه به اهمیت بازدید اولیه در بیمه‌نامه‌های حمل کالای صادراتی تحت کلوژ A و B و همچنین بیمه حمل کالای داخلی با پوشش خطرات بارگیری و تخلیه و همچنین خطرات تکمیلی، به منظور تسریع در عملیات صدور بیمه‌نامه در مواقع ضروری، هر یک از واحدهای صدور مجازند در صورت حصول اطمینان از میزان، ارزش و سلامت کالا که با بسته‌بندی استاندارد کارخانه سازنده از محل کارخانه مستقیماً به مقصد نهایی مورد نظر خریدار حمل می‌شوند، با نظر بالاترین مقام اجرایی (رؤسا، مدیران شعب، مراکز و مجتمع‌ها) از بازدید صرف نظر نمایند.
- بدیهی است در چنین شرایطی، شخصیت بیمه‌گذار، حسن سابقه، نوع محموله و بسته‌بندی، طریقه بارگیری و ... می‌باید مورد بررسی قرار گیرند.



فصل سوم ارزیابی ریسک

۱. واحدهای صدور موظفند کلیه بیمه‌نامه‌های حمل کالای خود را بر اساس نرخهای تعیین شده در سامانه متمرکز بیمه حمل کالا که در اسفند ماه ۱۳۹۵ مورد ویرایش جدید قرار گرفته صادر نمایند. بدیهی است جهت صدور بیمه‌نامه حمل کالا با نرخهای پایین تر از نرخهای سامانه مذکور، اخذ مجوز کتبی از مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا الزامی می‌باشد.
۲. با توجه به شرایط رقابتی حاکم بر بازار بیمه کشور و به منظور جذب و حفظ بیمه‌گذاران در مواردی که شرکتهای رقیب مبادرت به نرخ شکنی نموده و بیمه‌گذاران عمده شرکت را با روشهای غیرحرفه‌ای و مغایر با عرف و مقررات بیمه جذب می‌نمایند، کلیه واحدهای صدور موظفند پس از حصول اطمینان از نرخها و شرایط اعلام شده، مستندات لازم را همراه با توجیهات فنی و بیمه‌ای پس از اظهار نظر قطعی بالاترین مقام اجرایی (رؤسا و مدیران مراکز، شعب و مجتمع‌ها) جهت بررسی و تصمیم‌گیری به مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا ارسال نمایند. در صورتیکه بیمه‌گذاران از ارائه مستندات (مکاتبات و یا تصویر بیمه‌نامه‌های صادره) خودداری می‌نمایند، مشاهده مکاتبات و یا بیمه‌نامه‌های صادره شرکتهای رقیب توسط یکی از همکاران شعبه و ارائه گزارش کتبی همراه با تایید بالاترین مقام واحد اجرایی الزامی است.
۳. در بیمه‌نامه‌های حمل کالای داخلی حداکثر سرمایه قابل پوشش بیمه‌ای بر روی وسائط نقلیه زمینی به شرح جدول ذیل می‌باشد:

وانت (بشرط رعایت ظرفیت مجاز)	۵۰۰٫۰۰۰٫۰۰۰ ریال
کامیونت "	۹۰۰٫۰۰۰٫۰۰۰ ریال
کامیون و تریلر "	۲٫۰۰۰٫۰۰۰٫۰۰۰ ریال
تانکر و بونکر (بشرط حمل مایعات متعارف)	به میزان ظرفیت مجاز

تبصره: در صورتیکه ارزش محمولات مورد بیمه بر روی یک وسیله حمل، مازاد بر سقف‌های تعیین شده باشد، انجام بازدید اولیه از محموله و وسیله حمل توانمند و هماهنگی با این مدیریت جهت اخذ مجوز الزامی می‌باشد.



فصل چهارم

انواع بیمه‌نامه‌ها

بیمه‌نامه‌های حمل کالا را می‌توان از نظر شکلی به دو دسته کلی تقسیم نمود:

(۱) **بیمه‌نامه ساده:** بیمه‌نامه‌ای است که مورد بیمه و ارزش آن کاملاً مشخص بوده و بیمه‌گر می‌تواند با عنایت به اطلاعات موجود در فرم پیشنهاد، پس از ارزیابی و کارشناسی، نرخ و شرایط را اعلام نماید. لازمه صدور این نوع بیمه‌نامه، ارائه اطلاعات کامل از کالا توسط بیمه‌گزار از وضعیت مورد بیمه و چگونگی حمل، مبدأ و مقصد می‌باشد.

(۲) **بیمه‌نامه عمومی:** در مواردی ممکن است بنا به دلایلی، صدور بیمه‌نامه ساده امکانپذیر نبوده و یا اینکه به دلیل حجم بالای فعالیت بیمه‌ای، صدور بیمه‌نامه به روش فوق‌الذکر باعث طولانی شدن روند صدور بیمه‌نامه شده و تبعات منفی به همراه داشته باشد. در این موارد، از بیمه‌نامه‌های عمومی استفاده می‌شود که قراردادی است بین بیمه‌گر و بیمه‌گزار که به موجب مفاد مندرج در قرارداد مذکور، حقوق و تعهدات طرفین از جمله نرخ و شرایط بیمه‌ای احصاء می‌شود.

بنابراین در بیمه‌نامه‌های عمومی، معمولاً کالاهای تحت پوشش به دفعات متعدد و در یک دوره زمانی مستمر و طولانی به مقصد حمل می‌شوند، لیکن این امر تابع ضوابطی می‌باشد که در قرارداد بیمه به آنها اشاره شده است. لذا در این حالت به موجب قرارداد عمومی منعقد، بیمه‌گزار مکلف می‌شود مشخصات و نحوه حمل کالا، وسیله حمل، مبدأ و مقصد و نیز سایر اطلاعات مورد نیاز بیمه‌گر را قبل یا همزمان با شروع حمل به اطلاع بیمه‌گر برساند تا بیمه‌گر نسبت به صدور گواهی بیمه و یا گواهی حمل اقدام نماید، مگر آنکه در بیمه‌نامه عمومی مذکور ترتیب دیگری مقرر شده باشد.

شایان ذکر است که از نظر جغرافیایی، بیمه‌نامه به چهار دسته داخلی، وارداتی، صادراتی و ترانزیت تقسیم می‌شوند که حسب مورد، نوع پوشش و شرایط اختصاصی هر یک از آنها با یکدیگر متفاوت می‌باشد.



فصل پنجم

گواهی حمل و بیمه

- (۱) در بیمه نامه های عمومی و یا بیمه نامه های ساده که حمل به دفعات (پارت شیمنت) مجاز باشد، پس از دریافت اطلاعیه های بانکی و یا اعلامیه های حمل مربوطه می باید طبق مقررات و شرایط بیمه نامه برای کلیه محمولات بیمه شده، بدون استثناء گواهی حمل صادر شود.
- (۲) گواهی حملها می باید به ترتیب تاریخ حملها، شماره گذاری و صادر شده باشند تا بتوان به سهولت با توجه به حملهای انجام شده؛ مابقی مبلغ بیمه شده را مشخص نمود.
- (۳) در صورت رعایت نکات زیر حق بیمه اعتبار استفاده نشده را می توان با صدور الحاقیه ای برگشت داد:

- الف) کلیه گواهیهای حمل بیمه نامه یا گواهی بیمه مربوطه صادر شده باشند.
- ب) بانک ذینفع و یا بیمه گزار باید کتباً تقاضای ابطال مانده اعتبار استفاده نشده را نموده باشد و در هر حال مبلغ دقیق مانده اعتباری که باطل گردیده باید توسط بانک ذینفع به شرکت بیمه اعلام شود.
- ج) در صورتی که مانده اعتبار استفاده نشده با مانده مبلغ ارزی بیمه نامه (بدون درصد اضافه بیمه شده) تطبیق داشته و یا اینکه مانده اعتبار از مانده مبلغ ارزی کمتر باشد، می توان حق بیمه را بر مبنای مبلغ مانده اعتبار استفاده نشده محاسبه و برگشت داد، در غیر این صورت چنانچه مانده اعتبار از مبلغ ارزی مانده مبلغ بیمه شده بیشتر بود برگشت حق بیمه براساس ارزش مبلغ ارزی استفاده نشده، طبق آخرین گواهی حمل صادره انجام خواهد گرفت.
- (۴) نظر به اهمیت صدور گواهی حمل خصوصاً از جهت مشخص شدن مانده مبلغ بیمه نامه (مبلغ حمل نشده) و در صورت نیاز به تمدید مدت اعتبار بیمه نامه برای محمولاتی که بیمه گزار، بنا به هر دلیلی موفق به ترخیص آن در زمان اعتبار بیمه نامه نگردیده است، معمولاً قبل یا پس از حمل کالا و بعد از مبادله اسناد، اطلاعیه هایی از سوی بانک ذینفع به شرکت بیمه ارسال می شود که حاوی مشخصات کالای حمل شده و اطلاعات مربوط به نحوه حمل می باشد، لذا واحدهای صدور موظفند پس از دریافت اطلاعیه بانک نسبت به صدور گواهی حمل اقدام نمایند تا بدینوسیله مانده مبلغ بیمه نامه (مبلغ حمل نشده) کاملاً مشخص و معلوم گردد.
- اضافه می نماید گواهی حمل در دو نسخه (اصل و رونوشت) صادر می شود که نسخه اصل آن می باید در پرونده بیمه نامه بایگانی گردد.



فصل ششم

انواع پوشش‌های رایج در بیمه حمل کالا

پوشش‌های بیمه‌ای رایج در بخش کالا را می‌توان به شرح ذیل خلاصه نمود:

الف - پوشش‌های بیمه‌ای حمل کالای داخلی:

۱. پوشش بیمه حمل کالای داخلی با خطرات محدود (حادثه و آتش سوزی)

در این بیمه نامه خسارات ناشی از حادثه وارد به وسیله نقلیه و آتش‌سوزی تحت پوشش قرار می‌گیرد. همچنین می‌توان خطرات از بین رفتن کلی هر بسته در حین بارگیری، تخلیه و سرقت کلی محموله با وسیله حمل را با رعایت بند (۳) فصل دوم (بازدید اولیه) و اخذ حق بیمه اضافی تحت پوشش قرار داد.

۲. پوشش بیمه حمل کالای داخلی با خطرات تکمیلی

در بیمه‌های حمل کالا داخلی با خطرات اضافی (تمام خطر) علاوه بر پوشش‌های بند (۱) خطرات دیگری شامل عدم تحویل و سرقت، آسیب دیدگی در حین حمل، روغن زدگی، شکست، ریزش و خسارات ناشی از مجاورت با کالاهای دیگر به شرط انجام بازدید اولیه و اخذ مجوز از مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا صرفاً جهت محمولات نو و با بسته بندی استاندارد کارخانه تحت پوشش قرار می‌گیرد.

ب - پوشش‌های بیمه حمل کالای بین‌المللی (وارداتی، صادراتی و ترانزیت):

۱- پوشش بیمه حمل کالا با شرط توتال لاس^۱ یا خسارت کلی

در این نوع بیمه از بین رفتن و تلف کلی محموله مورد بیمه در یک مرحله که در اثر غرق شناور، سقوط هواپیما و یا آتش سوزی بوجود آید، تحت پوشش قرار می‌گیرد و مدت اعتبار آن پس از بارگیری در مرز / فرودگاه / بندر کشور مبدا شروع و به محض رسیدن مورد بیمه به گمرک مرز / فرودگاه / بندر کشور مقصد خاتمه می‌پذیرد.

با توجه به بخشنامه شماره شناسه ۹۵/۸۸۹۲۰۳۳ برخی از مبادی ورود و خروج کالا (گمرکات کشور) از پذیرش بیمه نامه‌های حمل کالا با پوشش خسارت کلی (توتال لاس) خوداری می‌نمایند، لذا نظر به مشکلاتی که این موضوع می‌تواند برای بیمه‌گزاران در هنگام ترخیص کالا ایجاد کند، توصیه می‌گردد کلیه واحدهای صدور صرفاً زمانی نسبت به صدور این بیمه نامه اقدام کنند که اولاً، بیمه‌گزار اصرار به خرید این نوع پوشش داشته باشد ثانیاً، از مشکلات آتی این بیمه نامه گزار را مطلع نماید.

۲- پوشش بیمه حمل کالا با کلوز C طبق مجموعه شرایط انستیتو بیمه گران لندن

در این بیمه نامه خسارت عدم تحویل طبق کلوز مربوطه نیز می‌تواند تحت پوشش قرار گیرد.

۳- پوشش بیمه حمل کالا با کلوز B طبق مجموعه شرایط انستیتو بیمه گران لندن.

۴- پوشش بیمه حمل کالا با کلوز A طبق مجموعه شرایط انستیتو بیمه گران لندن.

¹ Total Loss.



فصل هفتم

خطرات تحت پوشش در کلوزهای استاندارد A,B,C

ردیف	خطرات و هزینه‌های تحت پوشش	A	B	C
1	آتش سوزی	+	+	+
2	انفجار	+	+	+
3	به گل نشستن کشتی یا کرجی	+	+	+
4	زمینگیر شدن (Grounding)	+	+	+
5	غرق شدن (Sinking)	+	+	+
6	واژگون شدن (Capsize)	+	+	+
7	واژگون شدن یا از خط خارج شدن وسیله حمل زمینی (Overturning or derailment)	+	+	+
8	تصادف یا برخورد کشتی، کرجی یا وسیله حمل با هر جسم خارجی (Collision or contacts)	+	+	+
9	تخلیه کالا در بندر پناه (Discharge of cargo at port of Distress)	+	+	+
10	تفدیه زیان همگانی (G/A sacrifice)	+	+	+
11	به دریا ریختن کالا جهت سبک سازی (Jettison)	+	+	+
12	هزینه زیان همگانی (G/A charges)	+	+	+
13	هزینه نجات (Salvage charges)	+	+	+
14	مسئولیت متقابل در تصادم	A	B	C



+	+	+	(Both to blame collision)	
+	+	+	هزینه ارسال کالا به مقصد (Forwarding charge)	15
+	+	+	هزینه به حداقل رساندن خسارت (Minimizing Losses)	16
-	+	+	زلزله، فوران آتشفشان (Earthquake, volcanic Eruption)	17
-	+	+	شسته شدن کالا از روی عرشه (Washings over board)	18
-	+	+	ورود آب دریا، دریاچه یا رودخانه به کشتی، کرجی، انبار وسیله حمل کانتینر (Entry of sea lake or river water in to vessel craft hold container)	19
-	+	+	ورود آب دریا، دریاچه یا رودخانه بوسیله حمل زمینی، لیفت وان یا محل نگهداری Entry of sea lake or river water in to conveyance, lift van or place of storage	20
-	+	+	زیان کلی مربوط به فقدان، تلف هر بسته در جریان حمل (Total loss of any package lost over board)	21
-	+	+	زیان کلی مربوط به هر بسته که در حین بارگیری یا تخلیه از کشتی، کرجی، به دریا بیفتد (Total loss of any package dropped whilst loading on to or unloading from, vessel or craft)	22
-	-	+	طوفان (Heavy weather)	23
-	-	+	راهزنی دریایی (piracy at sea)	24
-	-	+	خسارت های ناشی از فعل یا تقصیر اشخاص ثالث	25
-	-	+	خسارت های ناشی از باران و آفتاب	26
-	-	+	دم کردن مواد در مخازن کشتی (ship's sweat)	27
-	-	+	خسارت های ناشی از عمل کارکنان کشتی (باراتری)	28
-	-	+	سرقت (Theft)	29



-	-	+	عدم تحویل (Non delivery)	30
-	-	+	Tear& Rust ساییدگی و زنگ زدگی	31
-	-	+	نشت (Leakage)	32
-	-	+	شکست (Breakage)	33
-	-	+	لب پریدگی، کج شدن، خراشیدگی و ضربه زدگی، لک برداشتن	34
-	-	+	خسارات ناشی از چنگک	35
-	-	+	روغن زدگی، به گل آلوده شدن، به رنگ و اسید آلوده شدن	36
-	-	+	خسارت ناشی از کالای مجاور (بو گرفتن، برخورد، آلودگی)	37
-	-	+	کرم زدگی، موش خوردگی، حشره زدگی	38
-	-	+	دله دزدی (Pilferage)	39
-	-	+	ریزش	40
-	-	+	کسری (shortage)	41

*علامت "+" مشخص کننده **شمول** پوشش بیمه ای در کلوز مربوطه است

* علامت "-" مشخص کننده **عدم شمول** پوشش بیمه ای در کلوز مربوطه است



فصل هشتم شروط اختصاصی

برخی از شروط اختصاصی که در صورت درخواست بیمه گزار و تائید بیمه گر با اخذ حق بیمه لازم می‌باید در متن بیمه‌نامه درج شوند، عبارتند از:

(۱) شرط B

❖ «علاوه بر فطرات مندرج در بند یک کلوز B، فطرهای عدم تمویل، دزدی، قلاب‌زدگی، آب‌دیدگی، روغن‌زدگی، شکست، ریزش و فسارات ناشی از مجاورت با کالاهای دیگر مشمول این بیمه‌نامه می‌باشد.»

ضروریست در بیمه‌نامه‌های صادره با شرایط B عبارت ذیل نیز حتماً قید شود:

"معادل درصد از هر خسارت قابل پرداخت (هر حمل یا هر بسته مندرج در بارنامه) مشمول فرانشیز می‌باشد که بعهده بیمه گزار است."

شایان ذکر است که به موجب مصوبات شورای عالی بیمه، میزان فرانشیز هر کالا حسب مورد متفاوت می‌باشد و مقدار دقیق آن را می‌باید از جدول نرخ و شرایط موضوع بند ۷ (ضمیمه پیوست) استخراج نمود. لیکن در مجموع می‌توان به موارد کلی ذیل اشاره نمود:

۱. فرانشیز ۱٪ ارزش کل مورد بیمه برای محمولات فله، اتومبیل باری و اتوبوس.
 ۲. فرانشیز ۱/۵٪ ارزش کل مورد بیمه برای شیشه جام و هر دستگاه اتومبیل سواری.
 ۳. فرانشیز ۳٪ ارزش هر بسته خسارت دیده مندرج در بارنامه برای محمولات غیر فله‌ای و غیر حساس.
 ۴. فرانشیز ۵٪ ارزش مورد بیمه برای محمولات حساس نظیر پیانو، ارگ، آینه جام، چینی‌آلات و مواد شیمیایی در بشکه‌های ۱۰۰ لیتری و بالاتر و ...
- بدیهی است بیمه‌گر در شرایط خصوصی بیمه‌نامه و با توجه به نوع ریسک می‌تواند فرانشیزهای بالاتر یا پائین‌تر از درصدهای اعلام شده را نیز منظور نماید.



۲) شرط توتال لاس

چون انستیتو بیمه گران لندن در بخش کالا هیچ کلوز مشخصی برای پوشش توتال لاس در نظر نگرفته است لذا ضرورت دارد واحدهای اجرایی در هنگام صدور بیمه نامه با شرط فوق نسبت به حذف عبارت "انستیتو بیمه گران لندن" درج شده در بیمه نامه های چاپی اقدام و شرط اختصاصی ذیل را در تمامی بیمه نامه هایی که با پوشش توتال لاس (با رعایت بخشنامه شماره شناسه ۸۸۹۲۰۳۳) صادر می گردند، قید نمایند:

شرط توتال لاس (فارسی)

«از بین رفتن و تلف کلی معموله مورد بیمه در یک مرحله که در اثر غرق شناور، سقوط هواپیما و یا آتش سوزی با وسیله حمل به وجود آید، تمت پوشش می باشد. مدت اعتبار بیمه نامه پس از تکمیل بارگیری در مبدأ شروع و با طی نمودن روال عادی مسیر حمل به ممض رسیدن وسیله حمل با معموله به مقصد و آغاز تفلیه یا باراندازی کالای مورد بیمه فائمه می پذیرد.»

شرط توتال لاس (انگلیسی)

This insurance covers destruction and/or ruin of the whole consignment at one single recorded incident due to vessel sink, aircraft crash and/or vehicle fire. Period of this insurance after consignment loading in origin starts and will be finished as soon as reaching to boundary, airport and/or port of destination.

۳) شرط حمل داخلی

❖ «کالای بیمه شده در جریان حمل در مقابل فسارات ناشی از حادثه وارد به وسیله نقلیه و آتش سوزی بیمه می باشد.^۱

منظور از حادثه، برافورد وسیله حمل با هر جسم ثابت یا متحرک خارجی می باشد که منجر به فسارت مورد بیمه گردد، به طوریکه آثار حادثه و مورد بیمه فسارت دیده قابل رؤیت باشند.

حمل کالا با کامیون و یا کامیونهای که دارای کف غیر استاندارد ناشی از تغییر کف چوبی به فلزی می باشند، غیر مجاز بوده و مشمول پرداخت فسارت نمی گردد.»

^۱ همانگونه که در توضیحات بند ۶ دستورالعمل در خصوص خطرات اضافی آمده است در حمل داخلی می توان با دریافت حق بیمه اضافی، حسب مورد خطرات دیگری از جمله «بارگیری» و «تخلیه» و «سرقت کلی مورد بیمه با وسیله نقلیه را نیز تحت پوشش قرار داد. لذا در اینگونه موارد، درج شروط مربوط به آنها در متن بیمه نامه ضروری است.



۴) شرط ترانزیت

چنانچه بیمه نامه ترانزیت (عبوری یا غیر عبوری) باشد جهت اطلاع بیمه گزار شرط ذیل در شرایط خصوصی درج می شود:

❖ «فسارت در محل صدور بیمه نامه و به ریال تأدیه می گردد، بدیهی است طبق شرایط بیمه نامه صادره هر گونه فسارتی اعم از زیان همگانی و یا هزینه های نبات و یا هزینه های جلوگیری از تشدید فسارت که در داخل و یا خارج از کشور در جریان محل به وقوع بپیوندد، به موجب بیمه نامه های صادره، بیمه گر معادل ریالی آنرا بر اساس نرخ تسعیر ارز مندرج در بیمه نامه مناسبه نموده و فسارت وارده را پرداخت می نماید، البته مشروط بر اینکه ارزش ریالی آن در زمان پرداخت فسارت از ارزش روز تجاوز ننماید.»

۵) شرط حمل با کانتینر یخچالدار

در صورتیکه کالای مورد بیمه می باید حتماً توسط وسیله نقلیه یخچال دار حمل شود، ذکر عبارت زیر در بیمه نامه ضروری است:

❖ «فساد و از بین رفتن مورد بیمه در اثر از کار افتادن یخچال وسیله نقلیه حامل کالا به مدت ۲۴ ساعت متوالی و عدم امکان تعمیر آن ظرف مدت مذکور جزء فطرات بیمه شده می باشد در غیر اینصورت بیمه گر تعهدی در فصول فساد کالا نخواهد داشت.»

۶) شرط دام زنده (ضمن استفاده از کلوز مربوطه)

❖ «مورد بیمه فقط در مین محل بر روی وسیله نقلیه تمت پوشش می باشد. همچنین مرگ و میر ناشی از نرسیدن آب و دانه و یا علوفه، تنگی جا، زایمان و مرضهای اپیدمی از فطرات بیمه شده مستثنی می باشد.»

۷) شرط کشتیهای غیر رده بندی شده (فاقد کلاس)

یکی از شروط اساسی اعتبار بیمه نامه های حمل کالا، حمل مورد بیمه با کشتیهای رده بندی شده می باشد، ولیکن از آنجا که برخی کشورها نظیر چین و کشورهای مجاور دریای خزر، به موجب مقررات داخلی کشور متبوع خود، ملزم به استفاده از کشتیهای رده بندی شده نمی باشند، با لحاظ حق بیمه اضافه مربوطه و درج عبارت ذیل در متن بیمه نامه صادره برای محمولاتی که از مبادی فوق الذکر حمل می شوند، می توان باعث اعتبار بخشیدن به پوشش بیمه ای مربوطه شد.

❖ «شرط رده بندی کشتیها به شرح مندرج در شرایط عمومی بیمه نامه، کان لم یکن تلقی می گردد.»



۸) شرط نرخ ارز (شرط تسعیر)^۱

هر گونه خسارت احتمالی وارده به مورد بیمه‌نامه‌هایی که براساس ارز خارجی خریداری می‌شوند حداکثر بر مبنای نرخ تسعیر ارز مندرج در بیمه‌نامه تصفیه خواهد شد، مشروط به اینکه نرخ تسعیر ارز به ریال از ارزش روز آن بیشتر نباشد.

تبصره: در هنگام تنظیم بیمه‌نامه و الحاقیه‌های حمل کالا می‌باید در صورت وجود معادل ارزی کالای بیمه شده، حتماً معادل ارزی حق بیمه در ستون مربوطه قید گردد. علاوه بر این می‌باید نرخ تسعیر ارز و معادل ارزی حق بیمه نیز درج شود.

۹) شرط ماده ۱۵ (آئین نامه شماره ۷۹ شورای عالی بیمه)

❖ «در صورت پرداخت کل حق بیمه، مدت اعتبار بیمه‌نامه مشمول ماده ۱۵ شرایط عمومی بیمه‌نامه ممل کلاً نخواهد شد.»

¹ Currency Clause



فصل نهم خطرات اضافی

(۱) پوشش تخلیه و بارگیری

در عملهای داخلی با خطرات محدود می‌توان پس از انجام بازدید مقدماتی و اطمینان از صحت و سلامت مورد بیمه و دریافت حق بیمه اضافی حداقل ۳۰٪ نرخ مندرج در بیمه نامه برای هریک از خطرات «تفلیه» و «بارگیری»، خسارات ناشی از آنها را منفرداً و یا مشترکاً تحت پوشش قرارداد که در این صورت می‌باید حتماً نوع پوشش یا پوششهای مذکور در انتهای شرط اختصاصی حمل داخلی قید گردد.

ذکر این نکته ضروری است که بیمه‌گذار موظف است در صورت بروز خسارت ناشی از تخلیه و بارگیری در محل حادثه، سریعاً نسبت به درخواست کارشناس از شعبه صادر کننده بیمه‌نامه و یا نزدیکترین شعبه شرکت اقدام و مستندات لازم را در این زمینه تهیه نماید.

(۲) پوشش سرقت کلی محموله با وسیله حمل

یکی دیگر از خطرات اضافی در بیمه حمل داخلی «خطر سرقت کلی مورد بیمه با وسیله حمل» می‌باشد که در ازای دریافت حق بیمه اضافی حداقل ۳۰٪ نرخ مندرج در بیمه نامه می‌تواند تحت پوشش قرار گیرد. لذا در این گونه موارد عبارت «سرقت کلی مورد بیمه با وسیله حمل» می‌باید به شرط اختصاصی حمل داخلی افزوده شود.

(۳) حذف حق جانشینی^۱

واحدهای صدور مجازند تنها در صورت احراز هر یک از شرایط مشروحه ذیل، پس از دریافت حداقل ۳۰٪ حق بیمه اضافی و درج شرط مربوطه، مبادرت به حذف حق جانشینی شرکت نمایند:

الف) چنانچه صاحب کالا (بیمه‌گذار) و متصدی حمل (راننده و یا شرکت حمل و نقل) دارای شخصیت حقوقی یکسانی باشند، به طوریکه بیمه‌گذار، خود دارای راننده و وسیله حمل بوده و مسئولیت حمل کالا را بر عهده داشته باشد.

^۱ Subrogation



ب) چنانچه اعمال حق جانشینی شرکت بنا به هر دلیلی میسر نباشد، برای مثال از آنجا که در حملهای درون شهری و حمل با وانت بارها، معمولاً بارنامه‌ای برای محموله مورد بیمه صادر نمی‌شود، لذا دریافت حق بیمه اضافی و حذف حق جانشینی در این موارد الزامی است.

بنابراین شرط اختصاصی ذیل می‌باید در ذیل بیمه‌نامه قید شود:

❖ «در صورتی که راننده حامل کالا، مقصر حادثه تشخیص داده شود، حق ریکویری فسادت توسط بیمه‌گر از متصدی حمل در این بیمه‌نامه مذف می‌گردد.»

۴) پوشش خطر جنگ، اعتصاب، بلوا و شورش داخلی^۱

ارائه هرگونه پوشش خطر جنگ اعتصاب، بلوا و شورش داخلی منوط به اخذ مجوز کتبی از مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا و پس از استعلام نرخ از این مدیریت امکان‌پذیر می‌باشد.

پوشش جنگ صرفاً خطرات ناشی از جنگ اعلام نشده طبق Institute War Clauses را در بر می‌گیرد، ضمن آنکه فقط محمولاتی که از طریق دریایی و یا هوایی حمل می‌شوند را می‌توان تحت پوشش قرار داد.

حق بیمه مربوط به پوشش حمل کالا و خطر جنگ هر بیمه‌نامه یا الحاقیه باید جداگانه محاسبه و در بیمه‌نامه یا الحاقیه ثبت گردد.

علیرغم هرگونه شرط دیگری مندرج در بیمه‌نامه و کلوز پیوست آن، اعتبار پوشش بیمه خطر جنگ به محض تخلیه هر قسمت از کالای مورد بیمه در بندر و یا فرودگاه محل تخلیه خاتمه می‌پذیرد.

تذکر: در صورت ارائه پوشش مذکور، الصاق کلوز مربوطه به بیمه‌نامه الزامی است.

¹ Strikes, Riot & Civil Commotions (SRCC)



۵ پوشش خسارت نامشهود^۱

پس از رسیدن مورد بیمه به انبار بیمه‌گزار و انقضای مدت اعتبار بیمه‌نامه حمل کالا، چنانچه بیمه‌گزار بخواهد پوشش بیمه‌ای مورد بیمه را برای مدتی (حداکثر یکسال) در انبارهای خود تداوم بخشد می‌باید درخواست خود را قبل از انقضای مدت اعتبار بیمه‌نامه حمل کالا مربوطه ارائه نماید که نرخ آن به شرح ذیل می‌باشد: (کلوز مربوطه پیوست می‌باشد)

مدت	نرخ حق بیمه اضافی (برحسب در هزار)
برای مدت دو ماه	۱
برای مدت چهار ماه	۲
برای مدت شش ماه	۲/۵
برای مدت یکسال	۵

شایان ذکر است که معمولاً کالاهایی به این نوع پوشش بیمه‌ای در انبار خود احتیاج دارند که بعداً در بیمه‌های مهندسی از قبیل تمام خطر مقاطعه کاری، نصب و شکست ماشین‌آلات مورد استفاده قرار می‌گیرد.

^۱ Undisclosed Damage Clause



فصل دهم نرخ‌ها

نرخ حق بیمه بیمه‌های حمل کالا پس از کسر تمامی «کاهشهای اجباری مصوب بیمه مرکزی ایران»^۱ به شرح ذیل اعلام می‌گردد:

الف) بیمه‌نامه‌های وارداتی، صادراتی و ترانزیتی

۱. نرخ پایه حق بیمه حمل کالا با شرط «C»، معادل $1/63$ در هزار می‌باشد.
۲. نرخ پایه حق بیمه حمل کالا با شرط «C» به انضمام عدم تحویل، معادل $1/9$ در هزار می‌باشد.
۳. نرخ پایه حق بیمه حمل کالا با شرط B و همچنین فرانشیز مربوطه برای هر یک از اقلام منطبق با نرخهای مندرج در سامانه متمرکز بیمه حمل کالا قابل محاسبه می‌باشد.
۴. نرخ پایه حق بیمه حمل کالا با شرط A، 20% بیشتر از نرخ پایه حق بیمه با شرط B می‌باشد.
۵. نرخ پایه پوشش از بین رفتن و یا تلف کلی کالا (Total Loss) در یک مرحله و در نتیجه آتش‌سوزی با وسیله حمل و یا غرق شناور و یا سقوط هواپیما پس از کسر کاهشهای اجباری مصوب بیمه مرکزی، معادل $1/08$ در هزار (با رعایت بخشنامه شماره شناسه ۸۸۹۲۰۳۳ می‌باشد.

نکته: با امعان نظر به مصوبه مورخ ۸۸/۳/۶ شورایعالی بیمه در خصوص آزاد نمودن نرخهای صادره عملیاتی گردد و حذف تعرفه‌ها و در شرایط رقابتی الزاماً با هماهنگی مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا اقدام به ارائه نرخ رقابتی و صدور بیمه‌نامه گردد.

تبصره: جهت صدور بیمه‌نامه‌های حمل کالا برای محمولات ترانزیتی (عبوری و غیر عبوری)، رعایت کلیه موارد مشروحه ذیل الزامی است:

- ۱) صدور بیمه‌نامه با شرایط «توتال لاس» (با رعایت بخشنامه شماره شناسه ۸۸۹۲۰۳۳) و کلوز «C» با عدم تحویل» برای کلیه محمولات ترانزیتی بلامانع و مجاز می‌باشد.

^۱ کاهشهای اجباری دوره‌ای مصوب بیمه مرکزی که در نرخهای فوق، حسب مورد لحاظ شده‌اند، عبارتند از:

- ✓ 15% از تاریخ ۱۳۵۹/۱/۱ برای تمامی انواع پوششهای بیمه حمل کالا
- ✓ 20% از تاریخ ۱۳۸۰/۸/۲۸ برای تمامی انواع پوششهای بیمه حمل کالا
- ✓ 10% از تاریخ ۱۳۸۳/۷/۱ فقط برای کلوزهای A و B.
- ✓ 10% از تاریخ ۱۳۸۴/۱/۱ فقط برای کلوزهای A و B.
- ✓ 20% از تاریخ ۱۳۸۵/۱/۱ برای تمامی انواع پوششهای بیمه حمل کالا
- ✓ علاوه بر موارد فوق 20% از اسفندماه ۱۳۹۵ فقط برای کلوزهای A و B. کاهش نرخ پایه در سیستم متمرکز صدور حمل کالا



۲) صدور بیمه نامه با شرایط A و B در صورت احراز کلیه شرایط مشروحه ذیل امکان پذیر می باشد:

۲-۱ حصول اطمینان از سلامت محموله از طریق انجام بازدید اولیه توسط کارشناس منتخب شرکت و یا ارائه گواهی های صحت و سلامت کالا در مبدأ (Inspection Report) که توسط شرکتهای معتبر و مجاز بین المللی صادر می شوند.

۲-۲ مورد بیمه می باید نو بوده و صرفاً از درب کارخانه محل تولید، حمل شود.

۲-۳ اخذ مجوز کتبی از مدیریت بیمه های کشتی، هواپیما و حمل کالا الزامی است.

نکته: ترانزیت عبوری در زمره بیمه های وارداتی محسوب شده و ترانزیت های غیر عبوری در زمره بیمه نامه های صادراتی محسوب خواهند شد.

ب) بیمه نامه های داخلی

۱. بیمه حمل کالا داخلی با پوشش خطرات محدود مشتمل بر حادثه و آتش سوزی، معادل ۰/۹۲ در هزار می باشد.

۲. بیمه حمل کالا داخلی با پوشش خطرات تکمیلی، معادل ۳/۵ در هزار می باشد.

تبصره: جهت ارائه پوشش بیمه حمل کالا داخلی با خطرات تکمیلی، انجام بازدید اولیه و اخذ مجوز کتبی از مدیریت بیمه های کشتی، هواپیما و حمل کالا الزامی است.



فصل یازدهم

تخفیف‌ها

توجه: این تخفیفات صرفاً برای بیمه‌نامه‌هایی است که با نرخ تعرفه (آئین نامه شماره ۸) صادر گردد و برای صدور با نرخ رقابتی اخذ مجوز از مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا ضروریست.

(۱) پرداخت نقدی حق بیمه

✓ در صورت پرداخت حق بیمه به صورت نقدی در زمان صدور بیمه‌نامه، نرخ حق بیمه حداکثر به میزان ۱۰٪ مشمول تخفیف خواهد شد.

(۲) حمل داخل کانتینر

✓ در صورت حمل مورد بیمه داخل کانتینر از مبدأ تا مرز یا بندر ورودی، مشمول ۱۰٪ تخفیف در نرخ حق بیمه خواهد شد.

✓ در صورت حمل مورد بیمه داخل کانتینر از مبدأ تا مقصد نهایی مندرج در بیمه‌نامه، مشمول ۲۰٪ تخفیف در نرخ حق بیمه خواهد شد.

تبصره مهم: در صورت ارائه تخفیف کانتینر عبارت ذیل می‌باید عیناً در بیمه‌نامه و یا الحاقیه مربوطه درج شود:

❖ «مورد بیمه می‌باید از مبدأ تا (مرز ورودی / مقصد نهایی) با بسته بندی داخل کانتینر حمل شود، در غیر این صورت فسارت احتمالی به نسبت حق بیمه پرداختی به حق بیمه واقعی مناسبه فواید شد.»

(۳) حمل از مبادی کشورهای حوزه دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان با کشتی رده بندی شده

✓ در صورت حمل کالا از مبادی کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان و همچنین کشورهای حاشیه دریای خزر با کشتی‌های رده بندی شده، نرخ حق بیمه مشمول ۳۰٪ تخفیف می‌شود.



۴) خرید مورد بیمه بدون گشایش اعتبار اسنادی

جهت صدور بیمه‌نامه برای محمولات وارداتی که بدون گشایش اعتبار اسنادی نزد شعب داخلی بانکهای ایرانی حمل می‌شوند و به عبارت دیگر فاقد بانک ذینفع می‌باشند، نرخ حق بیمه مشمول ۳۰٪ تخفیف خواهد شد.^۱

۵) حمل با هواپیما

✓ در صورت حمل مورد بیمه توسط هواپیما، نرخ حق بیمه مشمول ۲۵٪ تخفیف می‌گردد.

۶) بیمه‌نامه‌های صادراتی

✓ در بیمه‌نامه‌های صادراتی چنانچه حق بیمه به صورت ریالی و یا ارزی پرداخت شود، به ترتیب مشمول ۴۵٪ و ۶۵٪ تخفیف خواهد شد.

تبصره: بیمه‌نامه‌های صادراتی مشمول تخفیف عدم گشایش اعتبار اسنادی نزد بانکها نخواهد شد.

۷) تخفیف مدیریت در بازار رقابتی جدید

به منظور حفظ و یا جذب بیمه‌گزار به موجب بخشنامه شماره ۸۸/۲۴۸۹۲۷ مورخ ۱۳۸۸/۰۴/۲۷ مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا می‌توان نسبت به اعمال ۳۰٪ تخفیف بر نرخهای تعرفه‌ای افزون بر تخفیفات مذکور اقدام نمود.

نکته: در صورت ارائه نرخ رقابتی اعمال تخفیفات فوق مقدور نمی‌باشد.

^۱ بنابراین چنانچه بیمه‌نامه‌ای به نفع یکی از شعب خارج از کشور بانکهای ایرانی و یا بانکهای خارجی صادر شوند، مشمول ۳۰٪ تخفیف خواهند شد.



فصل دوازدهم

اضافه نرخ‌ها

(۱) **حمل با کشتی غیر رده بندی شده**
از آنجا که به موجب تمامی کلوزهای بیمه‌ای، در حملهای دریایی می‌باید وسیله حمل، کشتی رده بندی شده باشد، لذا به منظور تأکید بر این نکته ضروری است حتماً در بیمه‌نامه و در جلوی کلمه کشتی، عبارت «رده‌بندی شده» قید شود. بدیهی است در صورت حمل با کشتیهای فاقد کلاس معتبر (غیر رده‌بندی شده) نرخ حق بیمه مشمول اضافه نرخ معادل ۳۰٪ نرخ بیمه نامه خواهد شد.

(۲) **حمل با کشتی چارتر**
✓ در صورت حمل کالای مورد بیمه به وسیله کشتی چارتر رده‌بندی شده، معادل ۳۰٪ نرخ بیمه نامه ارزش مورد بیمه، مشمول حق بیمه اضافی می‌گردد.
✓ در صورت حمل کالای مورد بیمه بوسیله کشتی چارتر غیر رده‌بندی شده معادل ۵۰٪ نرخ بیمه نامه مشمول حق بیمه اضافه می‌گردد.
✓ **نکته:** در صورت حمل کالا با کشتی چارتر حتی المقدور اخذ اطلاعات شامل مشخصات کشتی و ارزش کشتی ضروریست.

(۳) **حمل با کشتیهای با سن بیش از ۱۵ سال**
در صورت حمل محمولات بیمه شده توسط کشتیهایی که بیش از ۱۵ سال از تاریخ ساخت آنها گذشته است، حق بیمه اضافی به شرح جدول ذیل تعلق خواهد گرفت.

نرخ حق بیمه اضافی (بر حسب در صد نرخ پایه)	سن کشتی
۲۰٪	۱۶ سال لغایت ۲۰ سال
۴۰٪	۲۱ سال لغایت ۳۰ سال
۶۰٪	۳۱ سال لغایت ۳۵ سال
۱۰۰٪	۳۵ سال لغایت ۴۰ سال
بر حسب تصمیم بیمه‌گر و با اخذ نظر مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا و حداقل ۲۰۰٪ اضافه نرخ	۴۰ سال به بالا



(۴) **تمدید مدت اعتبار در کلوزهای A و B و C**

تمدید مدت	نرخ حق بیمه اضافی (بر حسب در صد نرخ پایه)
۱۵ روز اول	٪۲۵
۱۵ روز دوم	٪۲۵
۱۵ روز سوم	٪۲۵
۱۵ روز چهارم و هر ۱۵ روز بعدی	٪۲۵

تبصره: در بندهای فوق الذکر، کسر پانزده روز نیز معادل ۱۵ روز محسوب می شود.
و اضافه حق بیمه هر ۱۵ روز شامل مجموع اضافه نرخهای ماقبل می باشد.

(۶) **حمل بر روی عرشه**

✓ در مورد محمولاتی که به واسطه یکپارچگی و یا ابعاد زیاد و حجم وسیع مورد بیمه، امکان بارگیری آنها در انبارهای کشتی میسر نبوده و یا عرفاً می باید بر روی عرشه حمل شوند، بیمه گر می تواند بدون دریافت هیچگونه حق بیمه اضافی و با درج عبارت «**حمل روی عرشه طبق عرف مجاز است**» موافقت خود را در این زمینه اعلام نماید.

✓ لیکن چنانچه بیمه گزار عالماً و عامداً بنا به دلایل دیگری از جمله کاهش هزینه های حمل، قصد دارد محمولات بیمه شده خود را بر روی عرشه حمل نماید، در این صورت بیمه گزار مکلف است مراتب را کتباً قبل از حمل به اطلاع بیمه گر رسانده و موافقت کتبی بیمه گر را اخذ نماید. لذا در اینگونه موارد می باید در ازای دریافت ۳۰٪ (درصد) نرخ حق بیمه پایه، اقدام به صدور الحاقیه و یا بیمه نامه با این مضمون که «**حمل روی عرشه مجاز می باشد**» نمود.



فصل سیزدهم

صدور بیمه نامه

- ۱- تمامی بیمه نامه ها و گواهی های بیمه می باید بر روی فرمهای دارای شماره سریال چاپی صادر شوند.
- ۲- کلیه واحدهای صدور موظفند تا با رعایت ضوابط و حدود اختیارات تفویضی، بیمه نامه های حمل کالا را با دو امضاء صادر و پس از ممهور نمودن به مهر واحد صدور و ابطال تمبر به میزان مقرر در قانون مالیاتهای مستقیم به بیمه گزار تحویل نمایند.
- ۳- هیچیک از واحدهای اجرایی شرکت مجاز به صدور بیمه نامه انگلیسی و یا نسخه انگلیسی از بیمه نامه نمی باشند و در صورت نیاز با مدیریت بیمه های کشتی، هواپیما و حمل کالا هماهنگ گردد.
- ۴- به استناد ماده ۴۶ قانون مالیاتهای مستقیم مصوب ۸۰/۱۱/۲۷ اسناد کاشف از حقوق مالکین نسبت به مال التجاره از قبیل اوراق بیمه، مشمول پنج هزار ریال حق تمبر می گردد، لذا ضروری است بر روی بیمه نامه های حمل کالا، صادره نیز به جهت برخورداری از اعتبار حقوقی و در صورت لزوم قابل ارائه بودن در دادگاههای حقوقی، تمبر ۵۰۰۰ ریال الصاق گردد.
- ۵- با توجه به هزینه های اداری و هزینه تمبر بیمه نامه های صادره، حداقل حق بیمه بیمه نامه ساده حمل **کالا دویست هزار ریال** و برای **گواهی های بیمه ناشی از قرارداد حداقل پنجاه هزار ریال** خواهد بود.
- ۶- توجه به ماده ۶ آئین نامه شماره ۷۶ شورای عالی بیمه در خصوص نحوه واگذاری بیمه های اتکایی اجباری و میزان کارمزد و مشارکت در سود و ضمانت های اجرایی بیمه نامه های حمل کالا با سرمایه بیش از ۱۵۰۰ میلیارد ریال برای حمل و هماهنگی لازم از طریق مدیریت بیمه های کشتی، هواپیما و حمل کالا بمنظور دریافت مجوز در صورت افزایش سقف تعیین شده اقدام گردد.
- ۷- در بیمه نامه های حمل کالا صادراتی و داخلی، چنانچه مورد بیمه حاوی اقلام متعدد و چندگانه با ارزشهای متفاوت و متغیر باشد، کلیه واحدهای صدور موظفند در زمان صدور بیمه نامه، صورت ریز ارزش محموله را به تفکیک اخذ نمایند. برای این منظور ضروری است نسبت به اخذ تصویری از فاکتور مربوطه که حاوی امضاء و یا مهر بیمه گزار بوده و دال بر تأیید مستند مذکور می باشد اقدام نموده و آنرا در سوابق صدور بیمه نامه مربوطه ضبط و نگهداری نمایند.
- ۸- حق بیمه بیمه نامه های مشروحه ذیل همزمان با صدور بیمه نامه و یا بلافاصله پس از صدور می باید به حساب شرکت واریز شوند، به عبارت دیگر تحویل بیمه نامه به بیمه گزار منوط به پرداخت حق بیمه متعلقه می باشد:



۸/۱- بیمه‌نامه‌های حمل کالا داخلی و صادراتی اعم از اینکه بیمه‌گزار، بخش دولتی یا خصوصی باشد و یا اینکه دارای شخصیت حقوقی یا حقیقی باشد.

۸/۲- کلیه بیمه‌نامه‌های مربوط به کالاهای وارداتی که بدون گشایش اعتبار (بدون ذینفع بانک) حمل می‌شوند.

۸/۳- بیمه‌نامه‌های مربوط به بخش تعاونی نیز مشمول مقررات این بخش می‌باشند.

تبصره: مجدداً تأکید می‌شود که حق بیمه بیمه‌نامه‌های حمل کالا علی‌القاعده می‌باید به صورت نقدی دریافت شوند، با این وجود (با رعایت مصوبه مورخ ۹۳/۰۵/۰۵ هیات مدیره محترم در نامه شماره ۹۳/۲۹۵۸۰۳ مورخ ۹۳/۴/۲۴ شورای محترم فنی و مطالعات) بالاترین مقام مسؤول هر واحد اجرایی می‌تواند در صورت درخواست بیمه‌گزار و با در نظر گرفتن جمیع جهات از جمله شخصیت بیمه‌گزار، افزایش رقابت و تقویت بازاریابی، حق بیمه آن دسته از بیمه‌نامه‌های وارداتی صادره به نفع بانک را که مازاد بر پنجاه میلیون ریال می‌باشد، به صورت اقساط دریافت نمایند. (۳۰ درصد حق بیمه به صورت نقدی و مابقی آن حداکثر در چهار قسط متوالی و ماهیانه)، مشروط بر اینکه کل حق بیمه متعلقه قبل از اولین حمل مورد بیمه دریافت شده باشد.

بدیهی است همچنان حق بیمه بیمه‌نامه‌های داخلی و صادراتی می‌باید نقداً و یا در چارچوب قرارداد عمومی حمل کالا دریافت شوند.

۹- جهت منظور نمودن شماره بیمه‌نامه، رعایت کلیه موارد مشروحه ذیل الزامی است:

سال صدور / شماره بیمه‌نامه / کد سازمان / کد نماینده / کد شعبه / کد حمل کالا

۱۳۹۶ / ۱۰۰۰۱ / ۱۰۹۰ / ۰۰۰۰۰ / ۰۳۱۰ / ۴

(۶) (۵) (۴) (۳) (۲) (۱)

(جهت هماهنگی با سایر رشته‌ها نحوه تخصیص شماره بیمه‌نامه در برنامه تحت وب بصورت ذیل می‌باشد:

شماره بیمه‌نامه / کد نماینده / کد شعبه / کد رشته / کد بیمه ممل کالا / سال صدور

که همزمان با نصب و اجرایی شدن آن استفاده خواهد شد.)

۱- کد حمل کالا: کد (۴) معرف کد حمل کالا است.

۲- کد شعبه: نظر به اینکه سیستم شماره‌گذاری در رایانه درخصوص کد شعب از چهار رقم تشکیل

شده است (پیش‌بینی مجموع شعب و مراکز در آینده) لذا قید صفر قبل از کد شعبه در شماره بیمه‌نامه

الزامی می‌باشد. مثال (۰۳۱۰ کد مجتمع سعدی)



۳- **کد نماینده:** کد نماینده از چهار رقم تشکیل شده که مدیریت محترم امور شعب آن را در شروع فعالیت نماینده یا شرکت نمایندگی تعیین می نماید. رقمی نیز قبل از چهار رقم کد نماینده و یا شرکت نمایندگی در نظر گرفته شده که چنانچه عدد (یک) قید گردد پس از صدور بیمه نامه توسط شرکت نمایندگی و یا نماینده مجاز به صدور انجام گردیده است و در صورتیکه رقم (صفر) تصریح گردد مؤید این امر است که بیمه نامه توسط شعبه یا مرکز مربوطه صادر شده است. مثال: صدور توسط نمایندگی کد ۹۹۵۱ : (۴/۰۲۸۴/۱۹۹۵۱/۹۹۹۵/۱۰۰۰۱/۱۳۹۶)

در صورتی که بیمه نامه مستقیماً توسط شعبه بدون نمایندگی صادر گردد از پنج صفر (۰۰۰۰۰) استفاده گردد.

۴- **کد سازمان:** چهار رقم بعدی معرف کد سازمان است در صورتیکه بیمه گزار دارای کد تعیین شده توسط مدیریت محترم فناوری اطلاعات و آمار نباشد از کدهای ۹۹۹۵ برای بیمه گزاران دولتی و ۹۹۹۹ برای بیمه گزاران خصوصی استفاده می شود.

۵- **شماره بیمه نامه:** شماره بیمه نامه بر اساس جدول مشروحه ذیل تعیین می شود ضمن آنکه رقم سمت راست بیمه نامه ها را از (یک) شروع شده و آخرین شماره بیمه نامه، معرف تعداد بیمه نامه های صادره در آن رشته خاص می باشد:

بخش عمومی		بخش غیر عمومی	
دولتی		دولتی	
شماره بیمه نامه	طریقه حمل	شماره بیمه نامه	طریقه حمل
۴۰۰۰۱	وارداتی	۱۰۰۰۱	وارداتی
۵۰۰۰۱	صادراتی	۲۰۰۰۱	صادراتی
۶۰۰۰۱	داخلی	۳۰۰۰۱	داخلی
خصوصی		خصوصی	
شماره بیمه نامه	طریقه حمل	شماره بیمه نامه	طریقه حمل
۴۵۰۰۱	وارداتی	۱۵۰۰۱	وارداتی
۵۵۰۰۱	صادراتی	۲۵۰۰۱	صادراتی
۶۵۰۰۱	داخلی	۳۵۰۰۱	داخلی



قراردادها			
خصوصی		دولتی	
۱۳۰۰۱	وارداتی	۱۰۰۰۱	وارداتی
۱۴۰۰۱	صادراتی	۱۱۰۰۱	صادراتی
۱۵۰۰۱	داخلی	۱۲۰۰۱	داخلی
وجوه			
خصوصی		دولتی	
۷۵۰۰۱	وارداتی	۷۰۰۰۱	وارداتی
۷۷۰۰۱	صادراتی	۷۲۰۰۱	صادراتی
۷۹۰۰۱	داخلی	۷۴۰۰۱	داخلی
شناور			
خصوصی		دولتی	
۸۵۰۰۱		۸۰۰۰۱	
هواپیما			
خصوصی		دولتی	
۹۵۰۰۱		۹۰۰۰۱	

۶- سال صدور: همانطوریکه مشخص است سال صدور بیمه نامه می باشد.

۷- کد رشته: که در برنامه تحت وب مورد استفاده قرار می گیرد به شرح:

- ۱- داخلی ۲- صادراتی
۳- وارداتی ۴- ترانزیت

می باشد. مثلاً کد ۱۰۰۰۱ / ۰۰۰۰۰ / ۲۸۴ / ۴۱ / ۱۳۹۶ یعنی بیمه نامه حمل کالای داخلی صادره

شعبه مجتمع مطهری که در سال ۱۳۹۶ و با شماره ۱۰۰۰۱ صادر شده است.

تبصره ۱: به منظور ایجاد شفافیت در حسابهای بدهکاران سنواتی و امکان تعیین بدهیهای آنان به تفکیک هر سال ضروری است به هنگام تجدید قراردادهای بیمه حمل کالا، بیمه نامه جدیدی با شماره و سال جدید صادر شده و از صدور بیمه نامه با شماره و سال قرارداد منقضی شده و یا صدور الحاقیه تمدید اعتبار قرارداد بیمه خودداری شود.

تبصره ۲: شماره پرونده خسارت در رشته بیمه های حمل کالا به ترتیب زیر می باشد:

سال فسخارت / ردیف سالیانه فسخارت / کد سازمان / کد نماینده / کد شعبه / کد محل کالا

۱۳۹۶ / ۱ / ۱۰۹۰ / ۰۰۰۰۰ / ۰۳۱۰ / ۴



تبصره ۳: به منظور نظارت دقیق بر عملکرد شبکه فروش تمامی واحدهای اجرایی موظفند:

الف) ضمن بازدید از دفاتر نمایندگیها و شرکتهای نمایندگی تحت امر، نسبت به کنترل صدور بیمه نامه، ملحقات آنها، نرخ و شرایط بیمه نامه های صادره، نحوه ی بایگانی اسناد و مدارک از جمله فرم پیشنهاد، مکاتبات و قبض رسید حق بیمه اقدام نمایند.

ب) تمامی الحاقیه های صادره نمایندگیها و شرکتهای نمایندگی مطابق فرمهای نمونه در دستورالعمل تنظیم و حتماً به تایید و امضای مسئول ذیصلاح واحد اجرایی برسد.

تبصره ۴: واحدهای اجرایی مجاز به صدور بیمه نامه حمل کالا اقساطی و بدهکار نبوده مگر با هماهنگی با مدیریت فنی و اتخاذ تدبیر مناسب و ضمانت وصول بموقع حق بیمه به منظور جلوگیری از ایجاد حساب بدهکاران (حق بیمه معوق) و لاوصول ماندن احتمالی مطالبات شرکت. بدیهی است واحد های اجرایی موظف به پیگیری وصول حق بیمه معوق بدهکاران سنواتی بوده و در صورت وصول بودن، پس از انجام مکاتبات با بانکهای ذینفع، نتیجه را به همراه اظهار نظر به این مدیریت اعلام نمایند.

تبصره ۵: با توجه به سیستم متمرکز و آنلاین صدور بیمه نامه های حمل کالا ضرورتی به ارسال ماهیانه سوابق صدور بیمه نامه شامل رونوشت بیمه نامه به ستاد فنی نمی باشد ولی ارسال قراردادهای الحاقیه ها فعلاً ضروری است و لازم است وفق بخشنامه شماره شناسه ۹۳۷۵۰۴۳ مورخ ۹۶/۲/۲۱ نسبت به ارسال یک رونوشت از الحاقیه های صادره در پایان هر هفته و همچنین یک نسخه از کلیه قراردادهای پول و حمل کالا، در پایان هر ماه به مدیریت کشتی، هواپیما و حمل کالا اقدام فرمایند.

تبصره ۶: مسئولین صدور هر شعبه موظفند روزانه بخشی از زمان کار را به کنترل سیستمی بیمه نامه های صادره واحدهای صدور از باب رعایت بخشنامه و دستورالعملها بنمایند تا چنانچه اشتباهی در صدور صورت گرفته سریعاً اصلاح شود.



فصل چهاردهم

الحاقیه‌ها

*** هر نوع تغییری در بیمه نامه بوسیله الحاقیه اصلاح می‌گردد و هر الحاقیه ای که صادر می‌شود ضرورت دارد در سیستم سوق نیز ثبت شود هر چند بار مالی نداشته باشد. عواقب عدم ثبت الحاقیه بعهدده واحد صادر کننده آن می باشد .**

* تنها واحد صادر کننده بیمه نامه، مجاز به صدور الحاقیه مرتبط با آن بیمه نامه می باشد و تحت هیچ شرایطی، هیچ واحدی مجاز به صدور الحاقیه برای بیمه نامه صادره توسط واحد دیگر نمی باشد.

* جهت ابطال بیمه نامه و یا گواهی بیمه در بیمه نامه ها و قراردادهای حمل کالا وارداتی رعایت نکات زیر ضروری است:

- ۱- تقاضای کتبی بیمه گزار مبنی بر ابطال بیمه نامه یا گواهی بیمه.
 - ۲- استرداد اصل و رونوشت بیمه نامه و الحاقیه و گواهی بیمه به شرکت بیمه.
 - ۳- ارائه تأییدیه کتبی و رسمی بانک ذینفع مبنی بر عدم استفاده از بیمه نامه و یا گواهی بیمه و تقاضای ابطال آن.
- * مجدداً تأکید می‌شود که مراتب فوق الذکر فقط در مورد بیمه نامه های حمل کالا وارداتی قابل اعمال بوده و تحت هیچ شرایطی قابل تسری به بیمه نامه های صادراتی و داخلی غیر بانکی نمی باشد.
- * صدور الحاقیه ابطال بیمه نامه های حمل کالا به نفع بانک صرفاً با استناد به درخواست کتبی و رسمی بانک ذینفع (دارای شماره و تاریخ) مبنی بر عدم گشایش اعتبار و همچنین ارائه اصل و رونوشت بیمه نامه مجاز می باشد.

تبصره: بیمه نامه های فاقد بانک ذینفع در صورتی قابل ابطال میباشند که: اصل ثبت سفارش (ثبت سفارش الکترونیکی) ممهور به مهر ابطال سازمان توسعه تجارت به همراه درخواست بیمه گزار و اصل بیمه نامه، الحاقیه و رسید پرداخت حق بیمه از سوی بیمه گزار ارائه و پس از اخذ مجوز کتبی از مدیریت بیمه های کشتی، هواپیما و حمل کالا امکان ابطال آن میسر گردد.

* الحاقیه می باید به محض دریافت درخواست بیمه گزار و در صورت تایید شرایط ایشان و با اخذ مجوز از ستاد (در صورت نیاز) در همان روز صادر و فوراً در سیستم ثبت گردد و تاخیر در ثبت به هیچ وجه قابل قبول نخواهد بود.

*** موکداً تأکید می گردد ثبت الحاقیه بعد از خسارت و یا مواردی نظیر آن به هیچ وجه مجاز نمی باشد.**



* در مواردی که بیمه نامه با ذینفع بانک یا هر شخصیت حقیقی یا حقوقی دیگر صادر می شود هر گونه تغییری باید با اطلاع و تایید کتبی ذینفع الحاقیه انجام شود.

معمولاً الحاقیه های رایج در بیمه حمل کالا را می توان به انواع ذیل تقسیم بندی نمود:

(۱) الحاقیه تغییر نام:

شماره الحاقیه	شماره بیمه نامه
نام بیمه گزار:	
شرکت سهامی بیمه ایران بر اساس درخواست کتبی شماره	مورخ
ذینفع	بدينوسيله گواهی و تأیید می نماید نام بیمه گزار از
می یابد، مشروط به اینکه مورد بیمه تا تاریخ	ممل نشده باشد.
سایر شروط و مقررات به مال و قوت خود باقی است.	
مق بیمه اضافی/برگشتی:	
تاریخ صدور:	
شرکت سهامی بیمه ایران	
وامد صدور	

(۲) الحاقیه تغییر سرمایه:

شماره الحاقیه	شماره بیمه نامه
نام بیمه گزار:	
شرکت سهامی بیمه ایران به استناد نامه شماره	مورخ
و تأیید می نماید سرمایه مورد بیمه به علت	از مبلغ
به مبلغ	ریال معادل
(وامد ارز) افزایش/کاهش یافته لذا مق بیمه نیز از مبلغ	ریال
به	ریال تغییر می یابد، مشروط به اینکه مورد بیمه تا تاریخ
ممل نشده باشد.	
سایر شروط و مقررات به مال و قوت خود باقی است.	
مق بیمه اضافی/برگشتی:	
تاریخ صدور:	
شرکت سهامی بیمه ایران	
وامد صدور	



۳) الحاقیه ابطال بیمه نامه:

شماره الماقیه شماره بیمه نامه نام بیمه گزار: شرکت سهامی بیمه ایران بر اساس درخواست بیمه گزار و به استناد نامه شماره مورخ بانک شعبه و همچنین عودت اصل و رونوشت بیمه نامه و ضمایم آن گواهی و تأیید می نماید بیمه نامه شماره فوق به علت عدم گشایش اعتبار، از تاریخ صدور ابطال و از درجه اعتبار ساقط می گردد. حق بیمه برگشتی: تاریخ صدور: شرکت سهامی بیمه ایران وامد صدور

تذکر: در موارد ابطال بخشی از سرمایه بیمه نامه و برگشت حق بیمه مربوط به آن، ارائه گواهی از گمرک ورودی ضروری می باشد.

۴) الحاقیه تمدید مدت اعتبار:

کلیه واحدهای اجرایی در صورت لزوم مجازند پس از محاسبه و دریافت حق بیمه اضافی متعلقه طبق بند ۴ ماده ۸ کلوزهای پیوست و بند ۵ ماده ۲ شرایط عمومی (آئین نامه شماره ۷۹) مبادرت به صدور الحاقیه تمدید مدت اعتبار برای بیمه نامه های صادراتی و وارداتی تحت یکی از کلوزهای A و B و C نمایند.

تبصره: بیمه نامه های حمل کالا داخلی، صادراتی و وارداتی با شرط توتال لاس تحت هیچ شرایطی تمدید نمی شوند.



شماره الماقیه

شماره بیمه نامه

نام بیمه گزار:

شرکت سهامی بیمه ایران به استناد در فواست شماره مورخ بیمه گزار/بانک ذینفع
گواهی و تأیید می نماید مدت اعتبار بیمه نامه فوق نسبت به مبلغ ریال معادل
(وامد ارز) تا روز پس از انقضای مدت مندرج در بیمه نامه تمدید می گردد، مشروط به اینکه
اعتبار بیمه نامه تا تاریخ منقضی نشده باشد.
سایر شروط و مقررات به مال و قوت خود باقی است.

مق بیمه اضافی:

تاریخ صدور:

شرکت سهامی بیمه ایران

وامد صدور

۵) الحاقیه فاقد تعهدات مالی:

گاهی اوقات لزوم پاره ای اصلاحات و تغییر در مفاد بیمه نامه به منظور انطباق بیمه نامه با اسناد و مدارک حمل ضروری به نظر می رسد بدون آنکه موجب افزایش و یا کاهش تعهدات بیمه ای گردد که در این صورت با صدور الحاقیه ای، تغییرات مربوطه حسب مورد به عمل می آید که ضروریست در سیستم سوق نیز ثبت گردد.



فصل پانزدهم

مدت اعتبار بیمه نامه

- (۱) مدت اعتبار بیمه نامه های حمل کالا تحت پوشش توتال لاس (با توجه به بخشنامه صادره پوشش توتال لاس که در صورت اصرار بیمه گزار صادر می شود) به محض اتمام عملیات بارگیری در مبدأ شروع و بلافاصله پس از رسیدن وسیله حامل به مرز/بندر/ فرودگاه کشور مقصد و آغاز تخلیه (باراندازی) خاتمه می پذیرد لذا درج شرط اختصاصی مربوطه در بیمه نامه الزامی است.
- (۲) برای سایر پوششهای بیمه ای (به غیر از توتال لاس) مدت اعتبار بیمه نامه های حمل کالا به شرح ذیل می باشد که می باید به صراحت در شرایط اختصاصی بیمه نامه درج گردد:
- الف- در مورد حمل دریایی، حداکثر ۶۰ روز پس از تخلیه کالا از کشتی در بندر تخلیه کالا یا تا موقع تحویل کالا به محمول الیه هر کدام زودتر واقع شود.
- ب- در مورد حمل هوایی ۳۰ روز پس از تخلیه کامل هر قسمت از کالای مورد بیمه از هواپیمای حامل در فرودگاه کشور مقصد یا تا موقع تحویل کالا به محمول الیه هر کدام زودتر واقع شود.
- ج- در مورد حمل زمینی و ریلی ۶۰ روز پس از تحویل کالای مورد بیمه به انبار گمرک کشور مقصد یا تا موقع تحویل کالا به محمول الیه هر کدام زودتر واقع شود.
- د- در مورد حمل داخلی حداکثر ۸ روز پس از رسیدن کالا به انبار مؤسسه حمل و نقل در مقصد یا تا موقع تحویل کالا به محمول الیه هر کدام زودتر واقع شود.
- هـ - در مورد دام و سایر موجودات زنده برخلاف بندهای «الف» و «ب» و «ج» مندرج در ظاهر اصل بیمه نامه مدت اعتبار بیمه نامه بلافاصله پس از پیاده کردن مورد بیمه از وسیله نقلیه حامل خاتمه می پذیرد.



فصل شانزدهم

بیمه محمولات شناورهای کوچک و متوسط

منظور از شناورهای کوچک و متوسط، آن دسته از شناورها می‌باشند که صرفاً مجاز به تردد در محدوده‌های جغرافیایی خاصی مثل دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان می‌باشند ولیکن قابلیت اقیانوس پیمایی را ندارند. تمامی موتورلنج‌ها، بارج‌ها (دوبه‌ها) و لندینگ کرافت‌ها در زمره این نوع شناورها محسوب می‌شوند.

نرخ حمل محمولات با موتورلنجه با رعایت شرایط ذیل :

*لنجه الزاماً می‌باید دارای پروانه بهره‌برداری، گواهی ایمنی و سیستم مخابراتی باشند.

*صدور بیمه نامه حمل کالا با موتور لنج می‌باید وفق بخشنامه شماره شناسه ۸۵۷۱۷۹۹ مورخ ۹۵/۶/۲۴ به شرح ذیل باشد.

ضمن تاکید مجدد بر دقت نظر در جذب پرتفوی حمل کالا با شناورهای سنتی از جمله موتور لنج و انتخاب ریسک‌های مناسب از تاریخ صدور این بخشنامه کلیه واحدهای اجرایی موظف می‌گردند با رعایت شرایط و مفاد ذیل، نسبت به صدور بیمه نامه حمل کالا برای محمولاتی که با وسیله موتور لنج حمل می‌گردند اقدام نمایند :

۱- تمامی بیمه نامه‌های حمل کالا که وسیله حمل آنها موتور لنج می‌باشد با نرخ ۱۰ در هزار (یک درصد) با شرایط کلوز C بدون عدم تحویل و نرخ ۸ (هشت) در هزار با شرایط TOTAL LOSS صادر گردد (صدور بیمه نامه با کلوز های A,B برای حمل با موتور لنج اکیداً ممنوع می‌باشد).

۲- صدور بیمه نامه حمل کالا برای لنج‌های با ظرفیت کمتر از ۲۰۰ تن اکیداً ممنوع می‌باشد.

۳- از پوشش بیمه محمولاتی که با موتور لنج‌های دارای بیش از ۱۵ سال قدمت حمل می‌گردد اکیداً خودداری گردد.

۴- درج متن شرط توتال لاس به شرح ذیل در شرایط خصوصی بیمه نامه‌ها الزامی می‌باشد:

" از بین رفتن و تلف کلی محموله مورد بیمه در یک مرحله که در اثر غرق شناور و یا آتش سوزی با وسیله حمل به وجود آید، تحت پوشش می‌باشد. مدت اعتبار بیمه نامه پس از بارگیری در مبدا شروع و به محض رسیدن شناور به بندر کشور مقصد خاتمه می‌پذیرد."



- ۵- حداقل فرانشیز (سهم بیمه گزار از خسارت) قابل اعمال در بیمه نامه های صادره ۲۰٪ (بیست درصد) ارزش سرمایه بیمه شده می باشد.
- ۶- حداکثر سرمایه قابل پوشش در یک موتور لنج (اعم از یک بیمه نامه و یا جمع چندین بیمه نامه) مبلغ ۳۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال تعیین می گردد، بدیهی است هیچ یک از واحدهای صدور مجاز نخواهند بود در یک لنج سرمایه ای بیش از مبلغ ۳۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال را تحت پوشش بیمه ای قرار دهد. در صورت صدور بیمه نامه و یا جمع بیمه نامه هایی که ارزش سرمایه از مبلغ ۳۵۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال بیشتر باشد، مسئولیت آن مستقیماً با شعبه صادر کننده خواهد بود.
- ۷- درج نام ناخدا و شماره لنج و ظرفیت لنج در شرایط خصوصی بیمه نامه الزامی می باشد.
- ۸- از درج ۱۰ درصد ارزش اضافی در بیمه نامه هایی که محموله بیمه شده با موتور لنج حمل می گردد، اکیداً خودداری گردد.
- ۹- کماکان ارائه تخفیفات چهارگانه که سابق بر این برای موتور لنج ها اعمال می گردید، ممنوع می باشد. لیکن هر لنج بایستی الزاماً دارای پروانه بهره برداری، گواهی ایمنی و سیستم مخابراتی باشد.
- ۱۰- کلیه دستورات و رویه های قبلی و حتی موافقت های موردی با این بخشنامه کان لم یکن تلقی گردد.

ب) شرایط اختصاصی

- ❖ در صورت وقوع هر گونه فسادات تحت پوشش بیمه نامه، بیمه گزار موظف است در اولین زمان ممکن و حداکثر ظرف ۵ (روز از تاریخ اطلاع از وقوع حادثه، مراتب را با ذکر اعلام مفصّلات دقیق نقطه غرق از سوی نافدا و یا بیمه گزار یا نماینده وی اعلام نماید .
- ❖ میزان فرانشیز: حداقل ۲۰٪ ارزش کل محموله می باشد.
- ۱- چنانچه لنج در زمان وقوع خسارت فاقد پروانه بهره برداری و گواهی ایمنی یا فاقد اعتبار باشد خسارت قابل رسیدگی نخواهد بود.
- ۲- در صورتیکه طبق نظریه کارشناس معتمد شرکت و یا کارشناس رسمی دادگستری خسارت ناشی از اضافه بارگیری لنج باشد خسارت از محل این بیمه نامه قابل بررسی نمی باشد.
- تبصره: از آنجا که شروع اعتبار هر بیمه نامه از زمان حمل کالای مورد بیمه می باشد و از طرفی به واسطه بعد مسافت و زمان کوتاه حمل، اهمیت تاریخ صدور و اعتبار بیمه نامه محمولات حمل شده



توسط شناورهای کوچک و متوسط را دو چندان می کند، لذا ضروری است منبعد در زمان صدور بیمه نامه برای چنین محمولاتی، ساعت صدور بیمه نامه نیز قید گردد.

* ارائه هر گونه تخفیف به محمولاتی که با موتور لنج حمل میگردد مجاز نمی باشد.

تبصره ۱: به منظور جلوگیری از تجمع و تراکم ریسک و در نتیجه کاهش ضریب خسارت، واحدهای اجرایی صرفاً مجازند در صورت عدم انجام بازدید اولیه از محموله و شناور حامل، محمولات شناورهای کوچک و متوسط را حداکثر تا سقف ۳۵۰۰۰۰۰۰ ریال تحت پوشش قرار دهند و مازاد بر آن نیز منوط به انجام بازدید اولیه و اخذ مجوز کتبی از این مدیریت می باشد.

تبصره ۲: به هنگام صدور بیمه نامه، ارزش واقعی مورد بیمه ملاک عمل می باشد، لذا افزودن ۱۰٪ و یا ۲۰٪ اضافی ناشی از عدم النفع به ارزش مورد بیمه، تحت هیچ شرایطی مجاز نمی باشد.

تبصره ۳: صدور بیمه نامه **تحت کلوزهای A, B** برای محمولاتی که با شناورهای فوق الذکر حمل می شوند، مجاز نمی باشد.



فصل هفدهم

بیمه پول و اوراق بهادار و طرح جامع بیمه پول

یکی دیگر از رشته‌های بیمه‌ای زیر مجموعه بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا، بیمه پول در صندوق و پول انتقالی (در راه) می‌باشد. در این بیمه‌نامه انواع پول نقد شامل انواع پول رایج (اسکناس، مسکوکات) و ارز و پول غیر نقد شامل انواع چک، سفته، تمبر، اوراق قرضه و مشارکت، شمش و سکه-های طلا و نقره طی انعقاد یک قرارداد کلی تحت پوشش قرار می‌گیرند.

(۱) خطرات تحت پوشش:

- ۱-۱- سرقت مسلحانه و یا غیر مسلحانه با شکست حرز.
- ۱-۲- تصرف به تهدید.
- ۱-۳- آتشسوزی، صاعقه و انفجار.
- ۱-۴- تصادف و یا تصرف به قهر و تهدید وسیله نقلیه حامل پول در راه.
- ۱-۵- تصادف و تصادم شناورهای دریایی و کشتی و غرق آن‌ها و دزدی دریایی و سوانح مربوط به قطار و هواپیماهای حامل پول و هواپیما ربایی.

(۲) استثنائات:

- ۲-۱- خسارتهای ناشی از حوادث و خطرات زیر تحت پوشش این قرارداد نمی‌باشد مگر آنکه بموجب الحاقیه بنحو دیگری توافق شده باشد:
 - ۲-۱-۱- اعتصاب، شورش، اغتشاش و بلوا.
 - ۲-۱-۲- جنگ اعم از اینکه اعلان شده یا نشده باشد، عملیات خصمانه، انقلاب.
 - ۲-۱-۳- زلزله، سیل، طوفان و طغیان رودخانه‌ها.
 - ۲-۱-۴- حمل وجوه در خارج از قلمرو جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران.
 - ۲-۱-۵- وجوه موجود در دستگاه‌های خودپرداز (ATM) خارج از محل شعبه.
 - ۲-۱-۶- خسارت وارد به صندوق محل نگهداری پول.
- ۲-۲- خسارتهای ناشی از حوادث زیر تحت هیچ شرایطی در تعهد این قرارداد نمی‌باشد:
 - ۲-۲-۱- خسارات مستقیم یا غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیو اکتیو.
 - ۲-۲-۲- عدم صداقت و امانت بیمه‌گزار، ذینفع و کارکنان بیمه‌گزار و همچنین تبانی بیمه‌گزار، کارکنان و یا اختلاس.



۳-۲-۲- اشتباهات دفتری، حسابداری و کامپیوتری.

۴-۲-۲- خسارات وارد به دفاتر حسابداری، اسناد و صورت حساب های مالی.

۵-۲-۲- مصادره، توقیف، ضبط و تخریب به امر مقامات دولتی و شهرداری و تبعات ناشی از آن.

۶-۲-۲- عدم النفع ناشی از حادثه.

۷-۲-۲- نگهداری پول در محل هایی غیر از آنچه در شرایط خصوصی و فرم پیشنهاد تعیین شده است.

۸-۲-۲- به جا ماندن کلید (ها) و یا برگه های حاوی شماره رمز گاو صندوق (ها) در محل قرار گرفتن صندوق (ها).

۹-۲-۲- خسارتهای ناشی از ترک پول بدون نگهبان و حفاظ گذاشتن پول در راه در وسیله حمل.

۱۰-۲-۲- حمل پول با روش ها و وسایل نقلیه ای غیر از موارد مندرج در شرایط خصوصی و فرم پیشنهاد.

۱۱-۲-۲- سرقت وجوه از روی پیشخوان قبل از تحویل آن به تحویل دار و یا بعد از تحویل آن به مشتری

۱۲-۲-۲- خسارات ناشی از عملیات سایبری (هک کردن یا سرقت اینترنتی).

۱۳-۲-۲- محتویات صندوق امانات.

۱۴-۲-۲- خسارتهای ناشی از کف زنی و شگردهای اینچینی.

۱۵-۲-۲- هرگونه خسارت ناشی از خطراتی غیر از خطرات بیمه شده.

تبصره ۵: هرگاه بیمه گر به نحوی از انحاء تشخیص دهد که وقوع خسارت ناشی از یکی از بندهای مستثنی شده این ماده می باشد اثبات عدم صحت ادعای بیمه گر به عهده بیمه گزار خواهد بود.

۳) محاسبه حق بیمه:

حق بیمه در بیمه نامه های پول در صندوق، به صورت سالانه محاسبه شده و در این خصوص می باید حداکثر موجودی در صندوق در مدت اعتبار بیمه نامه را منظور نمود. این در حالی است که حق بیمه در بیمه نامه های پول انتقالی (پول در راه)، براساس هر مرحله از حمل و یا تعداد حمل هایی که در طول مدت اعتبار بیمه نامه و بنا به اعلام بیمه گزار صورت می گیرد محاسبه خواهد شد، به عبارت دیگر:

$\text{حق بیمه موجودی در صندوق (یک سال)} = (\text{نرخ افذ شده از مدیریت}) \times (\text{مداکثر موجودی در صندوق})$ $\text{حق بیمه وجوه انتقالی} = (\text{نرخ افذ شده از مدیریت}) \times (\text{میزان موجودی در هر حمل}) \times (\text{تعداد حمل در طول قرارداد})$
--

تبصره ۵: چنانچه تعداد حمل بیش از یک بار باشد، می باید تعداد دفعات حمل در طول مدت اعتبار قرارداد بیمه را محاسبه و در فرمول قرار داد.



۴) فرانشیز (سهیم بیمه گزار از خسارت):

معادل ۱۰ درصد هر خسارت قابل پرداخت مشمول فرانشیز می‌باشد که بر عهده بیمه گزار است.

۵) مراحل صدور بیمه‌نامه:

۱-۵- تکمیل فرم پیشنهاد: بیمه گزار می‌باید پیشنهاد صدور بیمه نامه را طبق فرم ذیل به طور کامل و خوانا تکمیل نموده و به واحد صدور ارائه و توسط واحد مزبور در سامانه مربوطه به ثبت برسد.

۲-۵- ارزیابی مورد بیمه و بازدید اولیه: واحد صدور موظف است پس از ثبت پیشنهاد با توجه به حدود اختیارات تفویضی، نسبت به مطالعه و ارزیابی ریسک پردازد. اضافه می‌نماید چنانچه مورد بیمه، پول در صندوق باشد می‌باید پس از انجام بازدید اولیه از محل صندوق، اظهارات کتبی کارشناس مربوطه در قالب فرم پیوست پیشنهاد، از طریق شعبه، مرکز و یا مجتمع مربوطه جهت بررسی و استعلام نرخ و شرایط به اداره کل نظارت بر صدور مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا ارسال گردد.

تبصره ۱: کارشناس شرکت می‌باید به هنگام تهیه گزارش بازدید اولیه، پس از بررسی تمامی موارد مطروحه در فرم پیشنهاد بیمه پول، اظهارات صریح خود را در خصوص پذیرش و یا عدم پذیرش ریسک و به ویژه وضعیت امنیتی محل را به همراه راهکارها و پیشنهادهای امنیتی و غیره در گزارش خود به طور کامل بیان نماید.

۳-۵- استعلام نرخ و شرایط: اداره کل نظارت بر صدور بیمه‌نامه‌ها پس از دریافت و بررسی پیشنهاد در قبول و یا رد پیشنهاد مختار بوده و در صورت قبول پیشنهاد، نرخ حق بیمه را جهت صدور به واحد مربوطه ارسال خواهد نمود.

۴-۵- صدور بیمه‌نامه: واحد صدور پس از محاسبه حق بیمه و دریافت آن، اقدام به صدور بیمه‌نامه در چهار نسخه می‌نماید و یک نسخه از آن را به مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا ارسال نماید.

تبصره ۲: کلیه واحدهای صدور موظف هستند حداقل یکماه قبل از تاریخ انقضای قرارداد، آمار و عملکرد حق بیمه، خسارت پرداختی و خسارت معوق بیمه گزار را جهت بررسی و اخذ مجوز تجدید قرارداد را به اداره کل نظارت بر بیمه‌نامه مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا ارسال نمایند.

تبصره ۳: نمونه قرارداد بیمه پول در صندوق و انتقالی منطبق با آئین نامه شماره ۶۲ درپرتال داخلی شرکت بارگزاری شده است.



۶) مراحل رسیدگی به خسارت

۶-۱- اعلام خسارت: در صورت بروز حوادث تحت پوشش بیمه، بیمه گزار موظف است حداکثر ظرف مدت ۵ روز از تاریخ اطلاع از وقوع حادثه و بروز خسارت، مراتب را به شرکت اعلام نماید.

۶-۲- تشکیل پرونده خسارتی: شعبه، مرکز و یا مجتمع می باید پس از دریافت اعلام خسارت، نسبت به تشکیل پرونده خسارتی اقدام نموده و با رعایت حدود اختیارات تفویضی از محل مورد بیمه و یا محل حادثه بازدید کارشناسی به عمل آورد.

۶-۳- تکمیل پرونده خسارتی: چنانچه خسارت وارده مشمول خطرات تحت پوشش بیمه نامه باشد، می باید جهت تکمیل پرونده خسارتی، اسناد و مدارک مشروح ذیل را که در قرارداد نیز به آنها اشاره شده است، از بیمه گزار کتباً درخواست نمایند:

۱. اصل و یا رونوشت مصدق گزارش نیروی انتظامی و مقامات قضایی.
۲. اصل و یا رونوشت گزارش نهایی اداره آگاهی.
۳. هر نوع گزارش و یا گواهی که با توجه به نوع خسارت می باید توسط سازمانهای ذیربط از جمله سازمان آتشنشانی، سازمان هواشناسی تنظیم شود.
۴. صورت وضعیت (سیتواسیون) معتبر و تأیید شده روز حادثه، چند روز قبل و چند روز بعد از حادثه.
۵. اصل و یا کپی سایر اسناد و مدارک مربوط به وسایل نقلیه زمینی، دریایی و هوایی.
۶. اصل و یا کپی مدارک مربوط به متصدیان حمل پول.
۷. سایر اسناد و مدارکی که حسب مورد و بنا به درخواست بیمه گر عرفاً قابل تهیه و ارائه باشد.

۶-۴- رسیدگی به پرونده و محاسبه خسارت: پس از ارائه اسناد درخواستی، واحدهای خسارت بر اساس حدود اختیارات تفویضی نسبت به رسیدگی و محاسبه خسارت اقدام و در صورت تکمیل پرونده طبق مندرجات قرارداد چنانچه میزان خسارت وارده در اختیار ایشان باشد، خسارت وارده را با صدور حواله و چک در وجه بیمه گزار پرداخت نمایند.

در صورتی که میزان خسارت وارده خارج از حدود اختیارات تفویضی به واحد اجرایی باشد، پرونده متشکله همراه با تصویر قرارداد، استعلام بیمه نامه، گزارش کارشناسی و اظهار نظر قطعی واحد اجرایی مربوطه نسبت به وضعیت پرونده خسارتی، جهت رسیدگی به اداره کل نظارت بر خسارت بیمه های کشتی، هواپیما و حمل کالا ارسال شود.



در صورتی که خسارت در حدود اختیارات واحد اجرایی و یا اینکه توسط مدیریت بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا رسیدگی و مجوز صادر شده باشد و منجر به پرداخت گردد، واحدهای اجرایی موظفند بلافاصله پس از پرداخت وجه خسارت، رسید پرداخت و وکالت‌نامه حق جانشینی بیمه‌گزار را اخذ و همراه با سایر مدارک پرونده خسارتی، جهت ریکاوری و پیگیری و تعقیب مقصر و یا مقصرین حادثه در اسرع وقت به مدیریت محترم دفتر حقوقی و امور قراردادهای ارسال نمایند. بدیهی است در صورت عدم ارسال به موقع پرونده جهت ریکاوری، مسئولیت تضییع حقوق حقه شرکت مستقیماً به عهده مسئول واحد اجرایی مربوطه خواهد بود.

تبصره: ملاک محاسبه خسارت مربوط به ارزشهای خارجی، اوراق بهادار، سکه و شمش، معادل ارزش ریالی آن در زمان صدور بیمه‌نامه می‌باشد، مشروط بر اینکه ارزش ریالی مذکور از ارزش آن در زمان پرداخت خسارت بیشتر نباشد.



فرم پیشنهاد بیمه پول در صندوق و انتقالی

نام بیمه گزار:

نشانی بیمه گزار:

تعداد شعب بیمه گزار: (در صورت دارا بودن بیش از یک شعبه، نام و مشخصات کامل سایر شعب باید ارائه گردد.)

سال تأسیس صندوق؟

آیا قبلاً پوشش بیمه داشته است با کدام شرکت بیمه؟

آیا سابقه خسارتی داشته است چه نوع و در چه سالی و میزان آن؟

سرمایه مورد بیمه: (بالاترین سقف موجودی صندوق)

اوراق بهادار

وجه نقد

سایر موارد

مسکوکات

ساعت کار صندوق:

نام و مشخصات کارکنان رسمی و غیررسمی و سابقه کار:

طریقه ثبت موجودی صندوق در پایان وقت اداری:

نوع سازه و قدمت ساختمان صندوق:

امکانات اطفاء حریق:

تعداد دربهای ورودی و خروجی:

نوع و اندازه گاو صندوق:

محل گاو صندوق در ساختمان:

موقعیت ساختمانهای اطراف صندوق:

فاصله نزدیکترین مرکز نیروی انتظامی تا محل با ذکر فاصله:

کلید و رمز گاوصندوق و ساختمان در اختیار چه کسانی می باشد؟

آیا صندوق دارای نگهبان می باشد و در چه ساعاتی؟

آیا نگهبان مسلح می باشد؟



آیا صندوق دارای امکانات ذیل می‌باشد:

- | | |
|---|--|
| ☐ دارای حفاظ آهنی بر روی درب و پنجره‌های صندوق | ☐ سیستم پیام رسان تلفنی به پلیس ۱۱۰ |
| ☐ برق اضطراری | ☐ دوربین مدار بسته |
| ☐ دزدگیر و شاسی اعلام خطر | ☐ کپسول آتش‌نشانی |
| ☐ روشنایی داخل ساختمان در شب | |
| ☐ نگهبان ساختمان در شب | |

سرمایه پول انتقالی:

اوراق بهادار

پول نقد

سایر موارد

مسکوکات

طریقه ثبت پول انتقالی:

تعداد دفعات و ساعات حمل پول:

حمل کنندگان پول و سمت آنها در صندوق:

مقاصد حمل پول:

فاصله و وضعیت مسیر حمل پول:

وسیله حمل نقلیه حمل پول:

آیا نگهبان مسلح پول انتقالی را همراهی می‌کند؟

توضیحات دیگر:

اینجانب گواهی می‌نمایم که کلیه مراتب فوق در نهایت دقت و صحت تکمیل گردیده است و مسئولیت هر گونه اظهار خلاف واقع به عهده اینجانب می‌باشد.

تاریخ بازدید:

تاریخ:

نام و امضای بیمه‌گزار



گزارش بازدید اولیه از محل صندوق

اینجانب (نام کارشناس و سمت اداری ذکر گردد) به موجب دستور مورخ / / ریاست محترم (مجتمع/شعبه/اداره) از محل مورد بیمه بازدید که گزارش آن به شرح ذیل ارائه می گردد: (گزارش باید با بررسی و توجه به موارد مذکور در فرم پیشنهاد تنظیم گردد).

نظریه کارشناس:

نام و امضاء کارشناس

تاریخ:



طرح جامع بیمه پول

مقدمه

نگهبانان مسلح بانکها افراد آموزش دیده ای هستند که محافظت از جواهرات، پول و اوراق بهادار بانکها و موسسات مالی و اعتباری را بر عهده دارند. در ایفای این مأموریت ضمن آنکه جان ایشان در معرض خطر قرار دارد ممکن است در حراست از اموال تحت حفاظت در هنگام مواجهه و درگیری با معترض یا معترضین، خسارات جانی و یا مالی به بار آورند.

بیمه مسئولیت مدنی نگهبانان مسلح بانکها در قالب بیمه پول در صندوق و در راه بانکها و موسسات مالی و اعتباری طرحی است بمنظور حمایت از این قشر جامعه.

الف) موضوع طرح

- ۱- نام طرح: بیمه مسئولیت مدنی نگهبانان مسلح بانکها و موسسات مالی و اعتباری در قبال اشخاص و اموال ثالث در قالب بیمه پول.
- ۲- اهداف طرح: جبران خسارات جانی و مالی اعم از غرامت فوت، نقص عضو دائم ناشی از فعل و یا ترک فعل نگهبانان مسلح بانکها در حین انجام وظیفه، وارد به اشخاص ثالث و همچنین خسارتهای مالی وارد به اموال اشخاص ثالث در حین انجام وظیفه.
- ۳- شرایط عمومی: تابع شرایط عمومی بیمه پول در صندوق و در راه و تبصره ۳ ماده واحده قانون بیمه مسئولیت مدنی نگهبانان مسلح بانکها و قسمت آخر ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۵۰.

ب) حدود تعهدات

- ۱- خسارت مالی وارد به اشخاص ثالث: حداکثر خسارت مالی قابل پرداخت در هر حادثه ۲۰۰٫۰۰۰٫۰۰۰ ریال.
- ۲- خسارت جانی و نقص عضو دائم اشخاص ثالث: حداکثر به میزان دیه یک فرد مسلمان در ماههای حرام برای هر نفر و نقص عضو دائم براساس تعرفه حوادث انفرادی و یا نظریه پزشکی قانونی.

ج) شرایط

علاوه بر شرایط عمومی بیمه پول در صندوق و در راه، نگهبانان در اجرای وظایف محوله و در صورت بروز حوادث و خسارات موضوع این قرارداد باید شرایط ذیل را مراعات نمایند:

- ۱- مجوز حمل و استفاده اسلحه را از مبادی ذیربط وفق مقررات مربوطه داشته باشد.



- ۲- استفاده و حمل سلاح برای دفع خطر یا تجاوز صورت گرفته باشد.
- ۳- دفع خطر یا حمل و تجاوز به روش دیگری جز استفاده اسلحه مقدور نباشد.
- ۴- اموال تحت پوشش بیمه نامه (پول) متعلق به بانک یا تحت حفاظت بانک مورد خطر واقع شده باشد.
- ۵- محل جغرافیایی عملیات دفع خطر در محل‌های اعلام شده اماکن بانک و مسیر مأموریت اداری باشد.
- ۶- متجاوز یا سارق در ساعات نگهبانی اقدام به خلع سلاح یا گرفتن اسلحه نگهبان بانک کرده یا جان نگهبان و یا جان و مال مشتری و یا جان کارکنان بانک را در محوطه بانک مورد تهدید قرار دهد.

(د) نرخ حق بیمه

نرخ حق بیمه با توجه به متغیرهای مختلفی نظیر میزان پول تحت پوشش (اعم از در راه و یا موجودی صندوق) تعداد حمل، مسافت جابجایی، تعداد نگهبانان مسلح، نوع وسیله حمل، شیوه حمل و ... با هماهنگی اداره کل نظارت بر صدور بیمه نامه این واحد تعیین میگردد.



فصل هیجدهم

اصطلاحات بازرگانی بین المللی (اینکوترمز)

در یک قرارداد فروش بین المللی کالا خریدار و فروشنده یا به عبارت دیگر وارد کننده و صادر کننده هر دو مایلند که قرارداد منعقد به نحو احسن اجرا شود، اما در عین حال ارسال کالا از یک کشور به کشور دیگر بعنوان بخشی از معامله تجاری می تواند با خطرهایی همراه باشد. اگر کالا از میان رفته یا خسارت ببیند یا تحویل و پرداخت قیمت آن بنا به دلایلی انجام نشود، رابطه متعاملین ممکن است آنچنان تیره گردد که راهی جز اقامه دعوی وجود نداشته باشد، بنابراین در اختیار داشتن مجموعه ای استاندارد در مورد تعهدات فروشنده و خریدار، می تواند به آنها در تنظیم قراردادهای فروش بین المللی کالا و تعیین مسئولیتهای هر یک از طرفین کمک شایانی بنماید و بدین ترتیب مانع از بروز اختلافات بعدی شود.

اینکوترمز (اصطلاحات بازرگانی بین المللی) که اتاق بازرگانی بین المللی برای نخستین بار آن را در سال ۱۹۳۶ تهیه کرده است، متداول ترین مجموعه استاندارد در مورد وظایف فروشنده و خریدار در قراردادهای فروش بین المللی کالا محسوب می شود. اصطلاحات این مجموعه بر اساس توافق متعاملین به صورت جزیی از قرارداد در می آید. بنابراین اگر در قرارداد فروش بین المللی کالا به یکی از این اصطلاحات اشاره و تصریح شود که اصطلاح مزبور طبق اینکوترمز مورد تفسیر قرار می گیرد، مقررات اینکوترمز در خصوص آن اصطلاح وارد قرارداد خواهد شد و شکل قرارداد نیز تاثیری بر این امر ندارد. البته در مورد برخی مسائل، از جمله چگونگی حل و فصل اختلافات احتمالی باید توافق جداگانه ای در قرارداد صورت گیرد و اینکوترمز ناظر بر آنها نمی باشد.

معهدا توافق طرفین برای استفاده از یک اصطلاح خاص از اینکوترمز لزوماً بر دیگر قراردادهای اثر دارد. برای مثال فروشنده ای که در مورد قرارداد مبتنی بر CIF یا CFR به توافق می رسد در اجرای این قرارداد نمی تواند جز حمل دریایی از سایر شیوه های حمل استفاده کند زیرا بموجب این اصطلاحات او موظف است که بارنامه دریایی یا سند حمل دریایی دیگری را به خریدار ارائه نماید که در صورت استفاده از سایر شیوه های حمل و نقل تهیه آن به سادگی میسر نیست افزون بر این سند مورد نیاز در اعتبار اسنادی لزوماً به شیوه حمل که قرار است مورد استفاده قرار گیرد بستگی دارد.

دوم اینکه اینکوترمز به تعدادی از تعهدات مشخص که بعهده طرفین قرار میگیرد - مانند تعهد فروشنده به قرارداد کالا در اختیار خریدار یا ارائه آن برای حمل یا تحویل کالا در مقصد و چگونگی توزیع خطرهای متوجه کالا میان طرفین در موارد یاد شده می پردازد.

در اینکوترمز ۲۰۱۰ گروه بندی خاصی صورت گرفته به نحوی که اصطلاحات مورد استفاده در حمل دریایی و غیر دریایی از هم تفکیک شده اند.



اصطلاحاتی که در هر نوع از شیوه حمل کاربرد دارند عبارتند از:

EXW-DAP-CIP-CPT-FCA-DDP

اصطلاحاتی که فقط در حمل و نقل دریایی کاربرد دارند عبارتند از:

FAS- CIF-CFR-FOB-DEQ

اصطلاحات صورت گرفته در اینکوترمز ۲۰۱۰ حذف چهار ترم قدیمی و اضافه شدن دو ترم جدید را شامل می گردد.

اینکوترمز ۲۰۱۰

مسئولیت	هزینه	ریسک				
مسئولیتی ندارد	هزینه حمل و بیمه با خریدار است	فروشنده مسئولیتی ندارد	تمام حمل ها تحويل درب کارخانه یا محل کار	Ex Works {+ the named place}	EXW	گروه E
عقد قرارداد حمل و بیمه با خریدار (نه الزاماً).	هزینه حمل و بیمه با خریدار است.	با توجه به اینکه محل تحويل کشور خریدار باشد بارگیری با خریدار است. که نقطه ریسک نیز می باشد.	حمل مرکب: تحويل کالا داخل کامیون، ریل و هواپیما.	Free Carrier {+ the named point of departure}	FCA	گروه F
عقد قرارداد حمل و بیمه و بازرسی با خریدار است.	هزینه حمل و بیمه با خریدار است.	محل خاتمه ریسک فروشنده کنار کشتی در بندر است	تحويل کالا روی بندر (حمل دریایی)	Free Alongside Ship {+ the named port of origin}	FAS	
عقد قرارداد حمل از بندر تحويل و بیمه و بازرسی با خریدار است.	هزینه حمل و بیمه با خریدار است.	فروشنده وقتی کالا را از روی نرده کشتی عبور داد ریسک خود را خاتمه داده است.	تحويل کالا روی عرشه کشتی (حمل دریایی).	Free On Board {+ the named port of origin}	FOB	
عقد قرارداد بیمه با خریدار است. و عقد قرارداد حمل با فروشنده.	هزینه بیمه با خریدار است. هزینه حمل با فروشنده است.	کالا وقتی از روی نرده کشتی عبور می کند (بارگیری می شود) مسئولیت فروشنده خاتمه میابد.	C&F سابق است ولی مخصوص حمل دریایی	Cost and Freight {+ the named port of destination}	CFR	گروه C
عقد قرارداد حمل و بیمه با فروشنده است.	هزینه حمل و بیمه با فروشنده است	کالا وقتی از روی نرده کشتی بارگیری می شود مسئولیت فروشنده خاتمه میابد.	مخصوص حمل دریایی	Cost, Insurance and Freight {+ the named port of destination}	CIF	



عقد قرارداد بازرسی با خریدار است.	هزینه حمل با فروشنده تا نقطه معین طبق قرارداد. هزینه بیمه خریدار.	ریسک و مسئولیت فروشنده زمانی که کالا را تحویل اولین حمل کننده میدهد خاتمه میابد.	حمل مرکب ولی بیشتر برای طرق زمینی یا هوایی استفاده می شود.	Carriage Paid To {+ the named place of destination}	CPT	
عقد قرارداد بیمه و حمل با فروشنده است. عقد قرارداد بازرسی با خریدار است.	هزینه بیمه و حمل با فروشنده است.	ریسک و مسئولیت فروشنده زمانی که کالا را به نقطه توافق شده می رساند خاتمه میابد.	حمل مرکب	Carriage and Insurance Paid To {+ the named place of destination}	CIP	
عقد قرارداد حمل با فروشنده است	هزینه حمل با فروشنده است	ریسک و مسئولیت فروشنده از رسیدن - ترخیص و تخلیه در مقصد مقرر خاتمه می پذیرد	تحویل کالا با تخلیه و ترخیص در مقصد مقرر	Delivered Duty paid {+ the named point of destination}	DDP	گروه D
عقد قرارداد حمل با فروشنده است	هزینه حمل تا محل تحویل با فروشنده است	فروشنده تمامی هزینه ها و ریسک را تا رساندن کالا به نقطه مشخص شده بعهده دارد	در همه روشهای حمل و نقل مورد استفاده قرار میگیرد	Delivered At place {+ the named port of destination}	DAP	
عقد قرارداد با فروشنده است	هزینه های حمل و تخلیه در اسکله بعهده فروشنده است	ریسک و مسئولیت فروشنده در بعد از تخلیه در اسکله بندر مقصد مقرر خاتمه می پذیرد	تحویل کالا در اسکله بندر مقصد مقرر	Delivered Ex Quay {+ the named port of destination}	DAT	



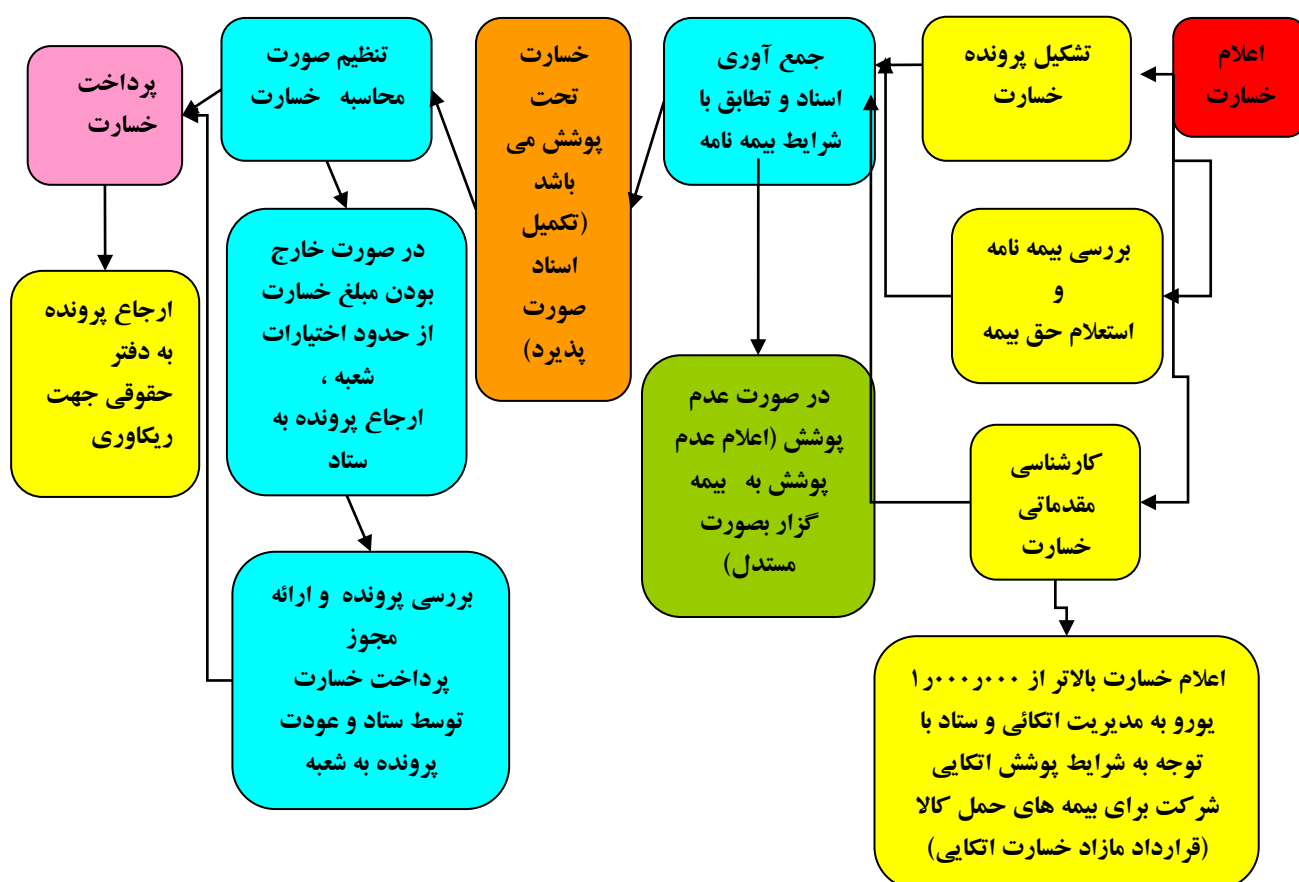
بخش دوم: خسارت



فصل اول

پروسه رسیدگی و پرداخت خسارت

پروسه بررسی خسارت که با اعلام خسارت از سوی بیمه گزار شروع میگردد. فلو چارت ذیل روند شروع تا خاتمه کار واحد خسارت را نشان میدهد





فصل دوم

نحوه رسیدگی به خسارت و تکمیل پرونده براساس طریقه حمل

الف - اعلام خسارت

در نامه اعلام خسارت از سوی بیمه گزار موارد زیر باید رعایت گردد:

- ۱- باید ظرف مدت مقرر در بیمه نامه به شعبه اعلام شود (طبق ماده ۱۵ قانون حداکثر ۵ روز از اطلاع بیمه گزار).
- ۲- باید شرحی از حادثه و محل وقوع حادثه و محل دپوی محمولات آسیب دیده را ذکر نمایند.
- ۳- میزان احتمالی خسارت.

ب- تشکیل پرونده خسارت:

در زمان تشکیل پرونده خسارت باید موارد ذیل در نظر گرفته شود:

- ۱- ثبت اعلام خسارت در دفتر اندیکاتور.
- ۲- استفاده از پوشه های مناسب به منظور حفظ هر چه بهتر اوراق و اسناد جمع آوری شده.
- ۳- الصاق پرونده صدور و استعلامات حق بیمه در پرونده خسارت بطوری که در یک طرف اسناد خسارت و در سمت دیگر پوشه اسناد مربوط به صدور و استعلامات حق بیمه ضمیمه گردد.

ج- اعزام کارشناس:

بلافاصله پس از اعلام خسارت از سوی بیمه گزار همزمان و یا بلافاصله پس از تشکیل پرونده خسارت می باید گزارش کارشناسی مقدماتی (صورت جلسه کارشناسی) تهیه گردد که این گزارش باید بصورت استاندارد و حاوی مطالب ذیل باشد:

- ۱- اطلاعات کاملی از محموله بر اساس اسناد شامل شماره بیمه نامه - شماره گواهی بیمه - میزان محموله - ارزش محموله - مبداء و مقصد حمل - نوع بسته بندی و تعداد آنها - شماره کامیون - شماره بارنامه.
- ۲- تعداد بسته های خسارت دیده و در صورت امکان تعیین درصد خسارت بسته های آسیب دیده



۳- در صورتیکه تعیین خسارت در صلاحیت کارشناس مربوطه نباشد، می باید از یک کارشناس فنی مورد تایید ارزیاب خسارت بیمه مرکزی (آئین نامه ۸۵)، جهت بازدید مجدد استفاده گردد.

۴- توصیه هایی جهت نگهداری صحیح محمولات و نگهداری آنها در مکان مناسب به بیمه گزار ارائه گردد تا بازدید کارشناس فنی به اتمام برسد. ضمناً می باید هر چه سریعتر نسبت به بازدید و برآورد خسارت اقدام نمود تا از توسعه خسارت و هرگونه ضرر و زیان احتمالی در نتیجه تاخیر در امر کارشناس جلوگیری به عمل آید.

د- تطبیق نوع خسارت وارده با شرایط بیمه نامه:

پس از بازدید مقدماتی و یا بازدید فنی، اولین اقدام موثر تطبیق نوع خسارت و حادثه با شرایط بیمه نامه می باشد. تا پوشش یا عدم پوشش بیمه ای خسارت محرز گردد مثلاً اگر چنانچه در بازدید مشخص گردید که خسارت در نتیجه جابجایی کالا در وسیله نقلیه به هنگام حرکت رخ داده و بیمه نامه با شرایط C صادر شده باشد جزء خطرات تحت پوشش مشمول نبوده و خسارت قابل پرداخت نیست.

تبصره ۱: کلیه واحدهای اجرایی موظفند خسارات مازاد بر سقف نگهداری قرارداد اتکایی را (خسارات بیشتر از ۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ یورو با توجه به شرایط و سهم نگهداری مندرج در بیمه نامه اتکایی شرکت) تخمین زده و مراتب را در اسرع وقت به مدیریت محترم اتکایی اعلام و رو نوشت آنرا نیز برای مدیریت بیمه های کشتی، هواپیما و حمل کالا ارسال نمایند.

تبصره ۲: در صورتیکه پس از تطبیق اسناد با شرایط بیمه نامه خسارت در شمول تعهدات بیمه نامه نبود بصورت مستدل و کتبی عدم پرداخت خسارت به بیمه گزار اعلام و در غیر این صورت مدارک تکمیلی با توجه به نوع بیمه نامه و شیوه حمل از بیمه گزار اخذ گردد.

۵- اخذ کلیه مدارک مربوط به خرید و حمل و ترخیص کالا: بعد از انطباق خسارت با

بیمه نامه مدارک مربوط به خسارت می باید جمع آوری گردد.



دسته بندی خسارات با توجه به منطقه جغرافیایی:

- ۱- خسارت ممکن است در طی مسیر حمل و قبل از رسیدن به بندر یا گمرک ایجاد گردد.
- ۲- خسارت ممکن است در محوطه بندر یا گمرک ایجاد گردد.
- ۳- خسارت ممکن است بعد از ترخیص کالا از گمرک ایجاد گردد.
- ۴- خسارت ممکن است در حملهای داخلی ایجاد گردد.

الف: مدارک مورد نیاز برای خساراتی که در طی مسیر حمل و قبل از رسیدن به بندر یا گمرک ایجاد شده است.

(قبل از رسیدن به مرز ورودی و یا بندر)

- ۱- اصل بارنامه سراسری.
- ۲- اصل فاکتور خرید کالا.
- ۳- اصل صورت بسته بندی کالا.
- ۴- گواهی مبدا.
- ۵- اعلامیه بانکی (در صورت گشایش اعتبار).
- ۶- در صورت مشخص شدن خسارت در گمرک می باید متناسب با نوع خسارت، اصل صورت مجلس بندری و یا صورت مجلس گمرکی، گواهی کسر تخلیه یا گواهی عدم تحویل ارائه گردد و در حملهای زمینی (وارداتی و صادراتی) راهنما (سی ام آر) ظهر نویسی و نوع خسارت در آن بوسیله متصدی حمل مشخص گردد.
- ۷- پروانه الکترونیکی گمرکی.

ب: چنانچه خسارت در محوطه بندر یا گمرک رخ دهد.

علاوه بر مدارک ذکر شده در بند الف:

- اصل صورتمجلس آسیب دیدگی و کپی قبض انبار گمرک نیز حتماً می باید اخذ گردد. ضمناً چنانچه مقصر حادثه مشخص باشد (مثلاً پیمانکار تخلیه) می باید کتباً مسئولیت آنرا گواهی نماید.

ج - چنانچه کالا بعد از ترخیص از گمرک خسارت ببیند

مانند حمل های داخلی مورد رسیدگی قرار می گیرد.

- ۱- پروانه الکترونیکی گمرکی .
- ۲- اصل بارنامه سراسری.
- ۳- اصل فاکتور خرید کالا.
- ۴- اصل پکینگ لیست.
- ۵- اصل بارنامه حمل داخلی.



۶- اصل یا کپی برابر اصل کروکی پلیس.

۷- در صورت حمل زمینی ارائه CMR ظهرونیسی شده خسارت توسط متصدی حمل و نقل.

د : مدارک مورد نیاز برای خسارت واقع شده در حمل داخلی

۱. اصل یا کپی برابر اصل کروکی و گزارش پلیس .
۲. گزارش کارشناسی خسارت .
۳. اصل بارنامه حمل داخلی.
۴. اصل فاکتور خرید کالا.
۵. اصل صورت بسته بندی کالا.
۶. نامه تایید خسارت از سوی متصدی حمل و نقل.

تقسیم بندی انواع خسارت بر اساس شیوه حمل

- الف : حمل های زمینی.
- ب : حمل های دریایی.
- ج : حمل های هوایی.
- د : حمل های با موتور لنج .

مدارک مورد نیاز برای خسارت واقع شده در حمل زمینی

۱. اصل بارنامه سراسری و بارنامه داخلی.
۲. اصل فاکتور خرید .
۳. اصل صورت بسته بندی.
۴. گواهی مبدا.
۵. راهنما سی . ام . ار .
۶. پروانه الکترونیکی گمرک.
۷. قبوض انبار گمرکی.
۸. اصل صورت مجلس گمرکی.
۹. اصل گواهی کسر تخلیه یا عدم تحویل (در صورت کسری کالا یا عدم تحویل کالا).
۱۰. اصل یا کپی برابر اصل گزارش پلیس محل وقوع حادثه (در مورد خسارت های ناشی از حادثه وسیله نقلیه. ضمناً چنانچه خسارت در خارج از مرزها باشد گزارش پلیس می باید به تایید کنسولگری جمهوری اسلامی ایران در آن کشور برسد).



۱۱. گزارش بازدید نماینده لویدز چنانچه موجود باشد (در صورتی که خسارت خارج از کشور واقع شده باشد).

۱۲. اعلامیه بانکی (در صورت گشایش اعتبار L/C).

مدارک مورد نیاز برای خسارت واقع شده در حمل دریایی

۱. اصل بارنامه سراسری.
۲. پروانه الکترونیکی گمرک.
۳. اصل فاکتور خرید کالا.
۴. اصل صورت بسته بندی کالا.
۵. اصل صورتمجلس گمرکی یا بندری.
۶. در صورت کسری یا کسرتخلیه، گواهی مربوطه که از سوی گمرک و کاپیتان کشتی صادر می گردد.
۷. گواهی مبدا.
۸. قبض انبار گمرک.
۹. اعلامیه بانکی (در صورت گشایش اعتبار).
۱۰. چنانچه خسارت در داخل باشد (بعد از ترخیص کالا از گمرک) گزارش پلیس + بارنامه حمل داخلی + اسناد فوق.

مدارک مورد نیاز برای خسارت واقع شده در حمل هوایی

۱. اصل بارنامه حمل هوایی.
۲. پروانه الکترونیکی گمرک.
۳. اصل فاکتور خرید کالا.
۴. اصل صورت بسته بندی کالا.
۵. اصل صورتمجلس گمرکی.
۶. گواهی مبدا.
۷. قبض انبار گمرک.
۸. در صورت عدم تحویل کالا، گواهی عدم تحویل از سوی متصدی حمل.
۹. اعلامیه بانکی (در صورت گشایش اعتبار).



مدارک مورد نیاز برای خسارت واقع شده در حمل با موتور لنج

۱. نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مبنی بر وقوع حادثه.
۲. گزارش هواشناسی محل حادثه (در صورت طوفان).
۳. گزارش مقامات انتظامی محل حادثه.
۴. پروانه ثبت و بهره برداری موتور لنج.
۵. گواهی قابلیت دریانوردی شناور از موسسات معتبر و مورد تأیید سازمان بنادر و کشتیرانی (گواهینامه ایمنی).
۶. آخرین مجوز خروج شناور از بندر مبدا.
۷. مانیفست کالا.
۸. اصل فاکتور خرید کالا.
۹. اصل صورت بسته بندی کالا.

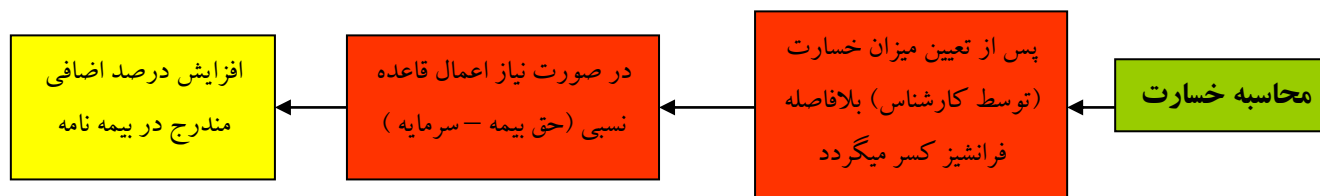
موارد مهم در بررسی پرونده خسارت بیمه های حمل کالا:

۱. بررسی زمان حادثه و تطبیق با اعتبار بیمه نامه - با توجه به مدت اعتبار بیمه نامه طبق شرایط عمومی (۶۰ روز پس از تخلیه در بندر یا گمرک در خصوص حمل زمینی و یا دریایی و یا ۳۰ روز پس از رسیدن هواپیما به فرودگاه کشور مقصد) و یا اعتبار مندرج در شرایط خصوصی.
۲. بررسی نوع حادثه و تطبیق با نوع خطرات تحت پوشش.
۳. بررسی زمان اعلام خسارت بیمه گزار و اعتبار بیمه نامه (ماده ۱۵ قانون بیمه).
۴. بررسی و تطبیق استثنائات مندرج در شرایط بیمه نامه با حادثه رخ داده.
۵. بررسی اسناد حمل، خرید، ترخیص و تطبیق با مشخصات کالای مورد بیمه آسیب دیده و کالای بازدید شده توسط کارشناس فنی.
۶. استعلام حق بیمه (زمان و میزان واریز توسط واحد مالی تایید گردد).
۷. بررسی و استعلام از شرکت بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل در خصوص مواردی که ممکن است صاحب کالا از متصدی حمل نیز طلب خسارت نموده باشد.
۸. بررسی ماده ۱۰ و ۱۳ قانون بیمه در صورت کم بیمه نمودن و یا پرداخت بخشی از حق بیمه.
۹. بررسی اصل نفع بیمه (بیمه گزار در زمان وقوع حادثه نفع بیمه ای داشته باشد).



و- محاسبه خسارت

بعد از مشخص شدن خسارت و تعیین خسارت، فرم محاسبه خسارت بر اساس شرایط و اصول حاکم بر بیمه نامه تنظیم و پس از کسورات قانونی میزان خسارت مشخص می گردد.



* در هنگام تنظیم فرم محاسبه خسارت باید مراقب بود که بارنامه منقضی نشده باشد زیرا در اینصورت حق ریکاوری شرکت از بین رفته است و چنانچه تقصیر به عهده بیمه گزار باشد پرداخت خسارت با مشکل مواجه شده و می باید موضوع از طریق ستاد مورد بررسی قرار گیرد. لازم بذکر است چنانچه منقضی شدن بارنامه به دلیل عدم توجه واحد اجرایی باشد مسئولیت سلب ریکاوری شرکت بعهدہ واحد اجرایی مربوطه خواهد بود.

ز- خسارت خارج از اختیارات:

پس از دریافت تمامی اسناد و مدارک لازم از سوی بیمه گزار (طبق دستورالعمل جامع بیمه های حمل کالا) می باید نسبت به بررسی دقیق آنها اقدام و پس از تنظیم صورت محاسبه خسارت و در صورت فزونی حدود اختیارات یا در صورت وجود هرگونه ابهام و یا مشکل احتمالی، پرونده طی گزارشی همراه با شرح موضوع خسارت و نظریه صریح بالاترین رده اجرایی، جهت اخذ مجوز یا هر گونه رهنمودی به واحد ستادی ارجاع گردد. رعایت بخشنامه شماره ۹۰/۴۰۱۹۳۱ مورخ ۹۰/۶/۲۰ مدیریت

بیمه های کشتی، هواپیما و حمل کالا به شرح ذیل الزامی است:

با توجه به مغایرت هایی در نحوه ارسال پرونده های خسارت به ستاد مشاهده گردیده است، از همین رو جهت یکسان سازی روند بررسی پرونده های مزبور در تمامی واحدهای اجرایی لازم است پس از دریافت تمامی اسناد و مدارک لازم از بیمه گزار، نسبت به بررسی دقیق آنها توسط واحد اجرایی و تطبیق با دستورالعمل فوق الذکر اقدام و پس از تنظیم صورت محاسبه خسارت در صورت فزونی از حدود اختیارات تفویضی و یا در صورت وجود هر گونه ابهام و یا مشکل احتمالی، پرونده طی گزارشی همراه با شرح موضوع خسارت و نظریه صریح بالاترین مقام اجرایی، جهت اخذ مجوز یا هر گونه نظریه به این واحد ارجاع گردد.



بدیهی است پرونده هایی که خارج از شیوه اعلامی ارسال گردد بدون هر گونه رسیدگی مرجوع خواهد شد .

ح- پرداخت خسارت: پس از نهایی شدن پروسه بررسی پرونده (شعبه یا ستاد) می باید پس از اخذ رسید تسویه خسارت (مهر و امضاء شده توسط بیمه گزار) خسارت در وجه بیمه گزار پرداخت و پرونده جهت انجام امور ریکآوری به مدیریت حقوقی و امور قراردادها ارسال گردد.



فصل سوم

مفاهیم برخی از اصطلاحات کاربردی در بیمه های حمل کالا

بارنامه (Bill of Lading)

حمل و نقل کالا ممکن است از طریق دریا، رودخانه های بزرگ، هواپیما، راه آهن، وسیله زمینی (کامیون) انجام شود. متصدیان حمل و نقل در مقابل کالاهای تحویلی، سندی صادر می کنند که بارنامه نام دارد و در آن مشخصات بار، وزن، علامت، تعداد و نوع بسته ها قید می شوند. مزایای بارنامه عبارت اند از : ۱- گیرنده کالا میتواند با پشت نویسی بارنامه، کالا را به شخص دیگری بفروشد و یا انتقال دهد. ۲- بارنامه وجود کالا و ارزش آن را مشخص می کند. ۳- کالاها فقط در مقابل ارائه بارنامه تحویل می شوند. بارنامه بر سه نوع می باشد (دریایی- زمینی - هوایی)

راهنامه سی.ام.آر (CMR)

Convention Merchandise Road

راهنامه (سی.ام.آر) سندی است که در مسیر حمل با کامیون مورد استفاده قرار میگیرد و مخصوص حمل کننده می باشد. سند مزبور تحت مقررات و کنوانسیون بین المللی حمل و نقل جاده ای یا مقررات بین المللی حمل کالا از طریق جاده صادر می گردد و حدود مسئولیت متصدیان حمل جاده ای را مشخص می نماید.

شرکت ها و موسسات حمل و نقل بین المللی بر اساس کنوانسیون حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده (سی.ام.آر) می توانند مسئولیت خود را در مقابل صاحبان کالا بیمه نمایند.

مانیفست (Manifest)

از نظر حمل و نقل کالا، مانیفست شامل صورت یا فهرست کامل و تفصیلی تمام بسته ها و کالاهای بارگیری شده در لنج ها، که ناخدا برای اطلاع از محموله های خود به همراه دارد. مانیفست از نظر مقام های گمرکی یک سند رسمی واجد اهمیت است که کنترل کالاها را تسهیل می کند. با این سند امکان ریکآوری از متصدی حمل وجود ندارد و از نظر حقوقی دارای اعتبار خاصی نمی باشد. مانیفست لیستی است از کالا و صاحبان کالا که در یک وسیله حمل بارگیری کرده اند و می تواند در هر وسیله ی حملی علاوه بر لنج نیز کاربرد داشته باشد.



پیش فاکتور (Proforma Invoice)

در شروع معامله فروشنده کالا در پاسخ به درخواست خریدار سندی برای وی ارسال می دارد که به آن فاکتور مقدماتی یا پیش فاکتور می گویند و مثل فاکتور حاوی بخشی از اطلاعات کالا از جمله نوع جنس، مقدار و تعداد کالا، قیمت و نوع بسته بندی می باشد.

فاکتور (Invoice)

سندی است که فروشنده برای خریداران و مشتریان خود تنظیم و صادر می کند و در آن نام و نشانی فروشنده، نام و نشانی خریدار، نوع جنس، مقدار و تعداد کالا، قیمت جزء و کل، نوع بسته بندی، کرایه حمل و بهای تمام شده کالا و ... قید می شود.

صورت بسته بندی (Packing List)

مدرکی است که تعداد صندوق، کارتن، پالت، و غیره را که کالا در آن جا داده می شود بیان می دارد و نیز وضعیت کالا را مشخص می کند. این مدرک در خصوص محاسبه خسارت خصوصاً بیمه نامه های دارای فرانشیز و یا در زمان کارشناسی مورد استفاده قرار می گیرد.

گواهی مبدا (Origin Certificate)

مدرکی است که در آن مبدا صدور کالا (یا محل تهیه و تولید و صدور کالا) و نام صادر کننده و وارد کننده کالا و مقصد آن قید می شود و از نظر مقام های گمرکی هر کشور ضروری است. گواهی مبدا باید به امضای مقام های صلاحیتدار اتاق بازرگانی کشور صادر کننده برسد.

پروانه الکترونیکی گمرک (Customs Exit/Entry Certificate)

سندی است که توسط گمرک صادر می گردد و طبق آن کالاها به کشور وارد و یا از کشور خارج می گردند و عوارض گمرکی طی آن محاسبه و دریافت میگردد. این سند نشان دهنده میزان کالای وارد شده و یا خارج شده از گمرک می باشد. لازم به ذکر است تمامی اطلاعات مربوط به کالا، اعم از شماره ثبت سفارش، نوع کالا، مقدار بسته ها، نوع بسته بندی، ارزش کالا، نرخ ارز و ... در آن قید می گردد.



قبض انبار گمرکی (Warehouse Receipt)

مدرکی است که متصدی انبار عمومی در گمرک جهت تحویل گرفتن و سپردن کالاها به انبار صادر می نماید. چنانچه هرگونه آسیب دیدگی، کسری و... در خصوص کالا مطرح باشد در آن قید می گردد. این مدرک بیانگر تاریخ و چگونگی کالای پذیرفته شده در انبار می باشد و قبل از ترخیص کالا از گمرک صادر می گردد.

صورت مجلس گمرکی یا بندری

چنانچه کالا در هنگام تخلیه از کشتی یا کامیون در محوطه بندر و یا گمرک، دارای آسیب دیدگی باشد، صورت مجلسی توسط اداره بندر و یا گمرک صادر می گردد که در آن میزان آسیب دیدگی کالا قید می گردد و این صورت مجلس توسط متصدی حمل و یا نماینده قانونی وی نیز امضاء می گردد.

گواهی کسر تخلیه (Short Landing Certificate) گواهی عدم تحویل (Non-Delivery Certificate)

گواهی کسر تخلیه و یا گواهی عدم تحویل زمانی توسط متصدی حمل و یا نماینده قانونی وی صادر می گردد که میزان کالای تخلیه شده از وسیله حمل (به لحاظ تعداد بسته ها) کمتر از تعداد اقلام بارنامه و یا مانیفست باشد.

اعتبار اسنادی (Letter of Credit-L/C)

اعتبار اسنادی تعهدی از بانک است که به خریدار و فروشنده داده می شود. تعهد می شود که میزان پرداختی خریدار به فروشنده بموقع و با مبلغ صحیح به دست فروشنده خواهد رسید. هرگاه که خریدار قادر به پرداخت مبلغ خرید نباشد، بانک موظف است باقیمانده یا تمام مبلغ خرید راپردازد. اعتبارات اسنادی اغلب در معاملات بین المللی به منظور اطمینان از دریافت مبالغ پرداختی مورد استفاده می باشد. بدلیل ماهیت معاملات بین المللی که شامل عواملی همچون مسافت و تفاوت قوانین کشورها و...، اعتبارات اسنادی یک جنبه بسیار مهم در تجارت بین المللی شده است. بانک همچنین به نیابت از خریدار که نگهدارنده اعتبارات اسنادی است تا زمان دریافت تائیدیه که کالاهای خریداری شده حمل شده اند وجه را پرداخت نخواهد کرد.



اعلامیه بانکی

سندی است که بوسیله بانک گشایش کننده اعتبار اسنادی برای گمرک و به منظور ترخیص کالا صادر می گردد و در آن کلیه اطلاعات مربوط به کالا و خریدار درج می گردد.

برگ جانشینی (Letter of Subrogation)

در زمان تسویه خسارت با بیمه گزار، فرم مذکور به بیمه گزار ارائه و توسط وی تکمیل و مهر و امضاء می گردد و در آن کلیه حقوق بیمه گزار در خصوص پیگیری خسارت از اشخاص ثالث و مقصر حادثه تا سقف خسارت پرداختی (خسارت وارده به کالای مورد بیمه) جهت پیگیری های قضایی به بیمه گر انتقال پیدا می کند.

ریکاوری (Recovery)

دریافت خسارت پرداخت شده به بیمه گزار از مقصر حادثه را ریکاوری می نامند.

بازیافت (Salvage)

آن بخش از مورد بیمه خسارت دیده که سالم باشد و یا این که قابلیت فروش و یا نقدینگی و یا قابل استفاده مجدد باشد را بازیافت می گویند.



بخش سوّم: آمار



فصل اول

ثبت اطلاعات آمار

واحدهای اجرایی موظفند:

- ۱- اطلاعات خسارات معوق برای رشته های مورد عمل این واحد شامل: حمل کالا، زیان همگانی، پول، شناور، هواپیما و انرژی به تفکیک رشته های مذکور در فرم بخشنامه هایی که در پایان هر فصل از سوی این مدیریت ارسال می گردد ثبت و ارسال شود.
- ۲- پر کردن کلیه ستونهای فرم پیوست بخشنامه های فوق الاشاره الزامی است. لازم به توضیح است برای بیمه نامه های ریالی فقط ستون خسارت معوق ریالی و برای بیمه نامه هایی که بصورت ارزی می باشد ستون خسارت معوق ارزی تکمیل گردد.
- ۳- پس از اطمینان از درج صحیح اطلاعات وارد شده، نسبت به ارسال فایل خسارت معوق اقدام گردد.
- ۴- حداکثر تا ۱۰ روز پس از سررسید سه ماهه نسبت به ارسال اطلاعات خسارات معوق اقدام گردد.
- ۵- از تغییر فرم پیوست بخشنامه های خسارت معوق که ارسال می شود و یا ارسال اطلاعات در فرم های مشابه خودداری شود.
- ۶- علاوه بر ارسال لیست خسارات معوق ثبت خسارات معوق در سامانه سوق به تفکیک هر رشته الزامی می باشد.
- ۷- ثبت سرمایه، حق بیمه، مبداء، مقصد و کلیه فیلدهای موجود در سامانه سوق الزامی است.
- ۸- بمحض صدور هر بیمه نامه با سرمایه مازاد بر سیصد میلیارد ریال نسخه ای از رونوشت بیمه نامه را به همراه کلیه ضمایم مربوطه به اداره کل پژوهش و مطالعات آماری ارسال گردد.



فصل دوم

خسارت معوق

جهت برآورد دقیق و اعلام میزان خسارت معوق، موارد مشروحه ذیل می‌باید مد نظر قرار گیرند:

- ۱- تمامی خسارت‌های پرداختی معوق در هر ماه می‌باید از آمار خسارت معوق حذف شود.
- ۲- در ارتباط با پرونده‌های خسارتی تشکیل شده که در طول سه ماهه هر سال پرداخت و مختومه نشده است، با توجه به اسناد و مدارک موجود در پرونده میزان مبلغ خسارت معوق آن تعیین گردد.
- ۳- در پایان هر سه ماهه (فصل) پرونده‌های خسارت معوق سه ماهه قبل بازبینی و در صورت لزوم مجدداً آنالیز و برآورد خسارت گردد.
- ۴- در پایان هر سه ماهه (فصل) لیست خسارت معوق مطابق فرم بخشنامه ۹۳/۴۸۵۲۹۶ تهیه و به این مدیریت ارسال گردد:
 - الف) لیست پرونده‌های خسارت معوق که بیمه‌نامه‌های آن به ریال صادر شده است به ریال تهیه و تنظیم گردد.
 - ب) لیست پرونده‌های خسارت معوق که بیمه‌نامه‌های آن به ارز صادر شده است به ارز تهیه و تنظیم گردد.
- ۵- برای پرونده‌های خسارت کالا که دارای زیان همگانی نیز می‌باشند، دو فقره پرونده تشکیل شود:
 - الف) پرونده مربوط به خسارت محموله که ممکن است ریالی یا ارزی باشد.
 - ب) پرونده مربوط به خسارت زیان همگانی، هزینه نجات و هزینه وکیل که معمولاً به ارز تعیین می‌گردد.

