



کار آمد اما ناکافی

● آرزو قدیانی

مروری بر بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی

بشر، در طول تاریخ سعی کرده است با وضع قوانین و مقررات، روابط افراد جامعه را تنظیم نماید. همواره شاهد آن هستیم که در جریان فعالیت افراد، بنگاه‌ها و سازمان‌ها، خسارت‌های متعددی به اشخاص ثالث وارد می‌شود. جبران این زیان‌ها، حتی اگر غیرعمد باشد، مطابق قانون بر عهده عامل آن است.

اصولاً انجام امور بر طبق وظایف و تعهدات تعریف شده، سبب تقویت فرهنگ مسئولیت‌پذیری و ارتقای فرهنگی می‌شود. در این خصوص، صنعت بیمه می‌تواند با طراحی و ارائه انواع بیمه‌نامه‌های مسئولیت در ایجاد نظم اجتماعی، ایجاد امنیت حرفه‌ای در مشاغل و فعالیت‌ها و جبران زیان‌های وارده به اشخاص ثالث و همچنین رفع مشکلات این حوزه به شکل مدنی و غیرمرضی نقش مهمی را ایفا نماید.

بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی یکی از انواع بیمه‌های مسئولیت است. این رشته می‌تواند در حفظ سرمایه‌های به کار رفته در شبکه‌های حمل و نقل و رشد و تعمیم بیمه‌های مسئولیت بسیار موثر باشد. با توجه به اهمیت جابه‌جایی کالا در سطح کشور و خطرهایی که همواره در حین حمل و نقل آن وجود دارد در این گزارش وضعیت بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی مرور شده است.

تعهد بیمه‌گر، نرخ حق بیمه، فرانشیز تعهدات بیمه‌گذار، مشارکت در منافع، فسخ قرارداد، مدت قرارداد، نحوه حل و فصل اختلافات و استثنائات، رابطه بیمه‌گر و بیمه‌گذار تعریف شده است.

بر اساس این قرارداد، بیمه‌گر متعهد است در صورت وقوع حوادث زیر خسارت بیمه‌گذار را پرداخت نماید:

- آتش‌سوزی و انفجار وسیله نقلیه

- پرتاب شدن محموله از روی وسیله نقلیه

- تصادف یا واژگونی وسیله نقلیه و یا برخورد کالا با شیئی ثابت

- سرقت کلی محموله یا وسیله نقلیه به استثنای جعل اسناد و خیانت در امانت راننده و یا کمک راننده

همچنین بیمه‌گر متعهد است هزینه‌های معقول و متعارف برای نجات کالا و جلوگیری از گسترش خسارت را حداکثر تا بیست درصد ارزش کل محموله جبران نماید.

در این بیمه‌نامه تعهدات بیمه‌گر پس از تکمیل بارگیری در مبدأ، آغاز شده و همزمان با شروع مرحله تخلیه در مقصد خاتمه می‌یابد.

بیمه‌گذار موظف است هرگونه اقدام احتیاطی را درباره مدارک رانندگان و وسایل نقلیه اعمال کند و اقدامات لازم را در هنگام وقوع خسارت، اعم از نجات کالا، جداسازی کالای آسیب دیده و... انجام دهد.



حمل روزانه حدود ۴۰ تا ۵۰ هزار محموله دارای بارنامه در سطح کشور، وقوع روزافزون حوادث جاده‌ای، که گاه موجب از بین رفتن کلی محمولات می‌گردد، همچنین نامحدود بودن مسئولیت متصدیان حمل و نقل در قبال صاحبان کالا - بر اساس مواد ۳۷۷ الی ۳۹۴ قانون تجارت - سبب بروز مشکلات فراوانی برای متصدیان این صنعت گردیده است. در تابستان ۱۳۷۷ در گفتگوهای بین سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور و انجمن‌های صنفی ذیربط، موضوع بیمه‌نامه مسئولیت متصدیان حمل و نقل به صورت جدی مطرح شد و در خرداد ۱۳۷۸ به تصویب آیین‌نامه شماره ۳۹ در شورای عالی بیمه منجر گردید.

در آغاز فعالیت، متصدیان حمل و نقل به علت عدم آشنایی و اعتماد لازم به شرکت‌های بیمه، سعی می‌کردند کمترین پوشش‌ها را با حق بیمه نازلی انتخاب نمایند. این موضوع موجب می‌شد تا در صورت وقوع حادثه و بروز خسارت آنها نتوانند به اندازه کافی از خدمات بیمه استفاده نمایند.

به مرور زمان و کسب اعتماد بیشتر شرکت‌های حمل و نقل، صنعت بیمه توانست حجم عظیمی از محمولاتی را که به صورت مجاز حمل می‌شوند، بیمه نماید. در حال حاضر تهیه بیمه مسئولیت برای متصدیان این صنعت به یک نیاز جدی بدل شده است.

قابلیت‌های بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی

به موجب ماده ۳۸۸ قانون تجارت ایران - «متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده است؛ اعم از اینکه خود مبادرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد. بدیهی است که در صورت اخیر، حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور شده، محفوظ است» - مؤسسات حمل و نقل موظفند محمولاتی را که توسط ارسال کننده و یا صاحبان کالا برای حمل به مقاصد مختلف تحویل می‌شود، سالم به مقصد برسانند و اگر در جریان حمل بر اثر وقوع حادثی، کالا صدمه دیده و صاحب آن دچار خسارت شود، مؤسسه حمل و نقل موظف به جبران خسارت است.

در این مرحله است که شرکت حمل و نقل می‌بایستی با خرید بیمه‌نامه مسئولیت متصدیان حمل و پیش بینی پوشش‌های بیمه‌ای مربوطه، مسئولیت خود را در قبال صاحبان کالا بیمه کند.

در قرارداد بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی بر اساس مواردی نظیر: موضوع قرارداد، شروع و خاتمه و حدود و میزان

متصدی حمل، اولین و مهم‌ترین مشکل است. در برخی از شرکت‌های بیمه این بیمه‌نامه را در قسمت باربری ارایه می‌کنند در صورتی که به لحاظ ماهیت، این پوشش، می‌بایستی در قسمت بیمه‌های مسئولیت ارایه شود. در بیمه‌های مسئولیت، یک مدعی وجود دارد که می‌بایستی طبق قانون، ادعای خود را مستند مطرح نماید. در صورتی که در بیمه‌های باربری، صاحب کالا، بیمه‌گذار است و برای ادعایش سند ارایه می‌کند. در آیین‌نامه شماره ۳۹، یکی از اسناد خواسته شده، اصل فاکتور خرید محموله است. این وظیفه بیمه‌گذار نیست که چنین مدرکی را تهیه کرده و ارایه دهد، بلکه این جزو وظایف مدعی است. در این بیمه‌نامه، باید وظایفی برای مدعی در نظر گرفته شود.

مسئله دیگر، نبود یک متولی برای طراحی بیمه‌نامه‌ای کامل و جامع است. اصولاً در همه جای دنیا، این وظیفه بر عهده کارگزاران بیمه است. کارگزار بیمه است که متناسب با نیازهای مشتریان خود، نسبت به طراحی بیمه‌نامه اقدام می‌نماید. متأسفانه، در کشور ما کارگزاران بیمه تنها به منافع شخصی خود و کارمزدشان توجه دارند؛ این مسئله باعث شده تا بیمه‌گذاران ناراضی باشند.

چند سال پیش، با همفکری بیمه ایران و بیمه آسیا، مشکلات این رشته بررسی شد اما به دلایل مختلف از جمله عدم همکاری سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، این مسئله حل نشد. متأسفانه، انجمن‌های شرکت‌های حمل و نقل نیز در این قضیه کوتاهی کرده‌اند.

اگر انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل و نقل، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، کارگزاران بیمه و در نهایت شرکت بیمه در جایگاه صحیح خود قرار گیرند، می‌توان امیدوار بود که در آینده‌ای نه چندان دور، بیمه‌نامه مسئولیت متصدیان حمل داخلی به صورت جامع و کامل عرضه شود.

آقای عبدالله بوبه‌رژ، معاون مدیر بیمه‌های باربری بیمه آسیا، در رابطه با معضلات و مشکلات این بیمه اظهار می‌دارد: مشکلاتی که بیمه مسئولیت متصدیان حمل داخلی با آن روبرو است، ناشی از جوان بودن این رشته است. آشنا نبودن بیمه‌گذاران و ذینفعان بیمه‌نامه به وظایف و حقوق خود از دیگر معضلات این رشته است.

در مواردی صاحبان کالا، بیمه‌نامه باربری داخلی و یا وارداتی معتبر دارند، این امر باعث می‌شود تا از پرداخت حق بیمه بیمه‌نامه مسئولیت از طریق شرکت‌های حمل و نقل، خودداری نمایند، لذا لازم است که با روش‌های اطلاع‌رسانی، ماهیت متفاوت بیمه باربری و بیمه مسئولیت مؤسسات حمل و نقل به آگاهی بیمه‌گذاران و صاحبان کالا برسد.



بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل؛ معضلات و مشکلات...

بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل از شروع فعالیت شرکت‌های بیمه تا کنون با فراز و نشیب‌هایی مواجه بوده است. بیمه مرکزی ایران در خرداد ماه ۱۳۷۸ ضمن ابلاغ آیین‌نامه شماره ۳۹ مصوب شورای عالی بیمه، شرکت‌های بیمه را موظف کرد که قراردادهای مربوطه را طی فرمی مشخص تهیه نمایند. این آیین‌نامه، به دلایل گوناگونی قابل اجرا نبود، زیرا در آن تناقضاتی دیده می‌شد. به طور مثال در یکی از مواد قرارداد، شروع پوشش بیمه منوط به صدور بارنامه بود و در ماده دیگر، شروع پوشش بیمه‌ای زمان تحویل گرفتن محموله توسط متصدی حمل عنوان شده بود.

با بررسی عملکرد شرکت‌های بیمه در این رشته درمی‌یابیم که بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی هنوز در جایگاه مناسب خود قرار نگرفته است.

آقای مهرداد خواجه‌نوری، رئیس هیئت مدیره شرکت مشاوره بیمه حامی نور در این رابطه می‌گوید: مشخص نبودن حدود مسئولیت

اصولاً صاحبان کالا باید متقاعد شوند که بیمه مسئولیت برای تأمین تعهدات شرکت‌های حمل و نقل در قبال صاحبان کالا است و بیمه‌گذار، شرکت حمل و نقل است و قرارداد نیز بر اساس نیاز شرکت حمل و نقل تنظیم می‌گردد، بنابراین صاحبان کالا بایستی بدون توجه به بیمه مسئولیت مؤسسه حمل و نقل، بر اساس نیاز خود و با توجه به شرایط حمل و نوع کالا نسبت به خرید بیمه اقدام نمایند.

از دیگر مشکلات موجود در بیمه مسئولیت مؤسسات حمل و نقل، وجود دفترچه‌ها و مدارک جعلی رانندگان است که رانندگان خاطی به طرق مختلف از آنها سوء استفاده نموده و شرکت‌های حمل و نقل را دچار مشکلاتی می‌نمایند. در مواردی دیده شده که یک راننده با مدارک تقلبی بارها اقدام به سرقت تعداد قابل توجهی محموله نموده است. با توجه به گستردگی شبکه حمل و نقل کشور و برای جلوگیری از این سوء استفاده‌ها و جعل مدارک و اسناد، پیشنهاد می‌شود کارت‌های هوشمند و سیستم رایانه‌ای جایگزین دفترچه‌های موجود شود.

این کارشناس بیمه درباره موانع توسعه بیمه مسئولیت مؤسسات حمل و نقل می‌گوید: تفکر سنتی «خود بیمه‌ای» بعضی از متصدیان حمل داخلی به علت عدم شناخت و اعتماد کافی به تأمین خسارت‌های احتمالی، از مهم‌ترین مشکلات به شمار می‌آید؛ گرچه با ارایه سرویس‌های مناسب این مسئله تا حدودی تعدیل شده ولی اخذ حداقل پوشش‌ها برای محمولات، در همین طرز تلقی ریشه دارد که پس از بروز خسارت، متصدیان حمل و نقل به اشتباه خود پسی می‌برند و متوجه می‌شوند که می‌بایستی پوشش‌های کامل‌تری را تهیه می‌کردند.

برای آگاهی مؤسسات حمل داخلی از مزایا و شرایط قراردادهای لازم است با تشکیل جلسات و گردهمایی‌هایی با حضور انجمن‌های حمل و نقل، متصدیان حمل داخلی و کارشناسان مجرب بیمه، اطلاعات کافی در اختیار آنان قرار گیرد.

آقای حسین احمدی‌زاده، رئیس هیئت مدیره کانون انجمن‌های صنفی مؤسسات و شرکت‌های حمل و نقل کشور با بیان این مطلب که: متأسفانه شرکت‌های بیمه به جای اینکه علت افزایش خسارت‌ها را بررسی کنند، به دنبال درآمد بیشتر هستند. در صورت اصرار در این تصمیم، کانون انجمن‌های صنفی مؤسسات یا شرکت‌های حمل و نقل کشور با توجه به اختیاراتی که اساسنامه کانون و انجمن‌ها در اختیار آنها قرار داده است، می‌توانند نسبت به تشکیل صندوق تأمین اقدام نمایند، ریشه معضلات این بیمه را در

کسب سود بیشتر توسط شرکت‌های بیمه می‌داند و راهکار این مسئله را تشکیل «صندوق تأمین خسارات» توسط انجمن‌های شرکت‌های حمل و نقل ذکر می‌کند.

خانم شیدا سیدوثوقی، رئیس اداره خسارت بیمه‌های مسئولیت متصدیان حمل و نقل بیمه آسیا، عوامل متعددی را در ناراضی بودن بیمه‌گذاران این رشته مؤثر می‌داند و در این خصوص می‌گوید: در بسیاری از موارد، متصدیان حمل در اعلام خسارت به شرکت بیمه و جمع‌آوری مدارک صاحبان کالا - به ویژه اگر خرده‌بار باشد و صاحبان کالا متعدد باشند - اهمال می‌ورزند که این قضیه موجب ناخرسندی صاحبان کالا و ایجاد وقفه در پرداخت خسارت می‌شود.

برخی از بیمه‌گذاران از شرکت‌های بیمه تقاضا نموده‌اند که قراردادهای گونه‌ای تنظیم شوند که بدون شکایت شرکت حمل و



نقل، شرکت بیمه بتواند خودش مسائل را پیگیری کند؛ این مسئله خلاف قانون است زیرا اگر راننده مقصر حادثه باشد (به هر علتی) شرکت حمل و نقل که بیمه‌گذار اصلی است، مطابق اصل نفع بیمه‌ای - که از اصول اولیه بیمه است - می‌بایستی بر علیه مقصر حادثه اقامه دعوی نماید و از آنجا که شرکت بیمه ذینفع نیست، نمی‌تواند شخصاً علیه راننده مقصر طرح شکایت نماید.

ذکر این نکته ضروری به نظر می‌رسد که شرکت‌های حمل و نقل، باید از صحت و سلامت وسیله نقلیه حمل‌کننده و راننده آن اطمینان حاصل نمایند. راننده باید کارت ماشین، گواهی‌نامه پایه یکم و دفترچه بار را به همراه داشته باشد. همچنین نوع وسیله نقلیه حمل‌کننده (کامیون) نیز می‌بایستی با نوع و حساسیت کالای مورد حمل، تناسب داشته باشد.

بیمه، عرضه همان محصولات بیمه‌ای در بسته‌بندی‌های قشنگ‌تر و جذاب‌تر به بازار است.

نتایج و پیشنهادها

بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی به رغم قابلیت‌ها و کارکردهایش همچنان تا وضعیت مطلوب فاصله دارد. این مسئله ناشی از عوامل متعددی است. برخی از این عوامل در ساختارهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جامعه ریشه دارد و ریشه برخی از عوامل دیگر را باید در ساختار صنعت بیمه جستجو کرد.

در زیر به چند نکته در این باره اشاره می‌شود.

- آگاهی جامعه متصدیان و مؤسسات حمل داخلی از این بیمه، بسیار کم است و حتی برخی از آنان هیچ گونه شناختی از مزایای بیمه مسئولیت متصدیان حمل ندارند. البته ضعف فرهنگ بیمه‌ای در میان عموم اعضای جامعه و ضعف در معرفی بیمه به مخاطبان، از عوامل تشدیدکننده آن است. به نظر می‌رسد برای شناساندن و معرفی انواع مختلف بیمه و خصوصاً کارکردهای این رشته، به تلاش‌های بیشتری نیاز است.

- تبلیغات شرکت‌های بیمه، در این رشته ناکافی به نظر می‌رسد که شایسته است شرکت‌های بیمه نسبت به سرمایه‌گذاری و اجرای تبلیغات مؤثر و مناسب، اقدام نمایند.

- شرکت‌های بیمه می‌توانند با تشکیل و تقویت مراکز پژوهشی، نیازهای مشتریان خود - به ویژه مؤسسات حمل و نقل داخلی - را شناسایی نمایند و متناسب با این نیازها، نسبت به طراحی بیمه‌نامه‌های جامع و کامل اقدام نمایند.

- اساتید، صاحب‌نظران علم حقوق و مراجع قانونگذاری می‌بایستی قانون تجارت، خصوصاً مواد ۳۸۶ و ۳۸۸ قراردادهای حمل و نقل را مورد بررسی قرار داده و حدود مسئولیت متصدی حمل را دقیقاً معین نمایند.

- نیروی انتظامی می‌تواند با تشکیل یک مرکز ویژه کنترلی در پایانه‌های سراسر کشور، در شناسایی رانندگان جاعل و دستگیری آنان مؤثر واقع شود.

- انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل و نقل و همچنین سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور که مسئول صدور بارنامه‌های داخلی هستند می‌بایستی ارتباط خود را با شرکت‌های حمل و نقل و همچنین شرکت‌های بیمه، شفاف سازند.

اصولاً پرونده‌های خسارت در اسرع وقت رسیدگی و نسبت به پرداخت کامل خسارت اقدام می‌شود؛ مگر آنکه در قرارداد شرکت بیمه و شرکت حمل و نقل، درصدی از خسارت به عنوان فرانشیز در نظر گرفته شود. در این صورت، فرانشیز مربوطه از کل مبلغ خسارت پرداختی کسر خواهد شد. در موارد سرقت کلی، شرکت حمل و نقل با استفاده از اثر انگشت راننده مربوطه، به اداره آگاهی و دادسرا شکایت می‌نماید تا مراحل قانونی و حقوقی آن طی شود. در مواردی که بیمه مسئولیت شرکت حمل و نقل توسط یک شرکت بیمه صادر شود و بار توسط شرکت بیمه دیگری، بیمه کالا گردد و خسارت ببیند، بنا به برقراری اصل جانشینی در بیمه، پس از پرداخت خسارت صاحبان کالا، شرکت بیمه جانشین متصدی حمل شده و مبلغ خسارت پرداختی را از شرکت بیمه دیگر مطالبه می‌نماید.

متأسفانه جعل اسناد و مدارک رانندگان، یکی از معضلات مهم این بیمه‌نامه است و به دلیل نبود یک سیستم کنترلی، بسیار دیده شده است که رانندگان، محمولات را سرقت کرده و در شهرهای دیگر می‌فروشند. برای جلوگیری از تکرار عمل جاعلان، می‌بایستی نیروی انتظامی در پایانه‌های سراسر کشور نسبت به تشکیل و برقراری مرکز کنترل مدارک رانندگان، اقدام نماید.

بیمه مسئولیت مؤسسات حمل و نقل؛ فرصت‌ها و گام‌های فراروی

برخی از دست‌اندرکاران صنعت بیمه معتقدند که با ورود بخش خصوصی به بازار بیمه کشور، به دلایل مختلف، شاهد تحول خاصی در این رشته نخواهیم بود. آقای بوبه‌رژ در این باره می‌گوید: نرخ حق‌بیمه در این رشته به دلیل رقابت شرکت‌های بیمه، حوادث روزافزون جاده‌ای، خطرات تحت پوشش و هزینه‌های مختلف صدور، حداقل بوده و امکان کاهش نیز وجود ندارد. همچنین گستردگی شبکه حمل و نقل کشور، امکانات محدود شرکت‌های بیمه خصوصی و وجود کارشناسان مجرب در بخش دولتی، در نهایت باعث می‌شود تا این رشته در انحصار شرکت‌های بیمه دولتی باقی بماند، همچنین با توجه به تجربیات و اطلاعاتی که شرکت‌های حمل و نقل از شرکت‌های بیمه طرف قراردادشان کسب کرده‌اند، کمتر تمایلی نسبت به تغییر بیمه‌گر خود نشان می‌دهند.

آقای خواجه‌نوری نیز اذعان می‌دارد: تا وقتی که حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل کالا، در قانون تجارت مشخص نشود و نیاز واقعی بیمه‌گذاران درک نگردد، بازار آینده این رشته از رونق چندانی برخوردار نمی‌شود؛ زیرا تمرکز و توجه بخش خصوصی

منابع:

- ۱ - فصلنامه آسیا، شماره ۲۴، صص ۵ تا ۱۶.
- ۲ - فصلنامه صنعت بیمه، شماره ۵۶، صص ۳۴.
- ۳ - فصلنامه صنعت بیمه، شماره ۶۸، صص ۷۲.