



بیمه باربری

اصولا بیمه حمل و نقل کالا پوششی است که بیمه‌گر در مقابل دریافت حق بیمه متناسب با پوشش بیمه‌ای از بیمه‌گذار، تعهد می‌کند که چنانچه کالای مورد بیمه در جریان حمل و جابجایی از مبدأ به مقصد مندرج در بیمه‌نامه و به علت وقوع یکی از خطرات مندرج در بیمه‌نامه تلف و یا دچار خسارت شد و یا بیمه‌گذار براساس قوانین و مقررات بین‌المللی متحمل پرداخت هزینه‌هایی گردید، زیان وارد به کالا را جبران کرده و هزینه‌ها را هم بپردازد.

البته علاوه بر پوشش‌های گفته‌شده، در بعضی از موارد زیان و خسارات وارد به اشخاص ثالث هم تحت پوشش این بیمه‌نامه‌ها قرار می‌گیرد.

حمل و نقل و جابجایی کالا ممکن است توسط وسایل حمل و نقل مختلف مانند کشتی، هواپیما، کامیون و قطار انجام پذیرد. به همین دلیل در این سرفصل بیمه حمل و نقل کالا را به سه بخش عمده و اساسی به شرح زیر تقسیم می‌کنیم:

بیمه حمل و نقل دریایی

بیمه حمل و نقل زمینی

بیمه حمل و نقل هوایی

در بسیاری از مواقع اجازه استفاده از وسایل مختلف حمل کالا در بیمه‌نامه داده می‌شود و در نتیجه کالا با کشتی، کامیون و قطار و احتمالا با هواپیما حمل می‌شود و به همین دلیل این گونه بیمه‌نامه‌ها مورد تقاضای متصدیان حمل و نقل است که، آزادی عمل بیشتری را در اختیار آنها قرار می‌دهد. بنابراین چنانچه کالا تمام مسیر حمل را با یک وسیله نقلیه طی کند، بارنامه مربوط به آن وسیله حمل صادر می‌شود و در نتیجه بیمه‌نامه هم بر همان اساس صادر می‌گردد.

بیمه باربری دریایی

قرارداد بیمه باربری دریایی، قراردادی است که براساس آن بیمه‌گر تعهد می‌کند که خسارات وارد به کالای مورد بیمه را که در جریان حمل بر اثر حوادث دریا حادث شده باشد باتوجه به شرایط و استثنائات بیمه‌نامه جبران کند. باید به این واقعیت توجه کرد که تعهد بیمه‌گر در جبران خسارت وارد صرفاً مربوط به مواردی است که تلف کالا و یا خسارت ناشی از خطرات دریا و یا حوادث وسیله نقلیه باشد. در ایران شرکت‌های بیمه به طور معمول، بیمه‌نامه‌های باربری دریایی خود را براساس شرایط بیمه‌نامه‌های انستیتوی بیمه‌گران لندن صادر می‌کنند، یعنی این که صنعت بیمه کشور پذیرای اصول و مقررات یکنواخت بازارهای بیمه جهانی شده است تا داد و ستد انکایی هم در این زمینه تسهیل شده باشد.

نگاهی به حجم واردات و صادرات کالا چه قبل و چه بعد از انقلاب گویای فعالیت‌های اقتصادی کشور است و اهمیت استراتژیک بیمه‌نامه حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی را نشان می‌دهد. کالای خریداری شده بدون در نظر گرفتن نحوه خرید آن به وسیله خریدار و یا فروشنده بیمه می‌شود. در بیمه‌نامه باربری دریایی، بیمه‌گر تعهدات خود را در قبال بیمه‌گذار به روشی در بیمه‌نامه تصریح و استثنائات را مشخص می‌کند. به منظور ارائه یک تقسیم‌بندی مفید و ساده، بیمه‌نامه‌های باربری را برحسب نوع بیمه‌نامه و نوع کالای مورد حمل می‌توان به چهار گروه اصلی و اساسی تقسیم کرد که به اختصار به شرح آنها می‌پردازیم. قبل از ورود به بحث درباره انواع بیمه‌نامه‌های باربری، لازم است این مسئله توضیح داده شود که بیمه بدنه کشتی، خسارت همگانی، هزینه‌های نجات، عدم تحویل کالا و خطر جنگ در طبقه‌بندی بیمه‌های دریایی قرار می‌گیرند.

بیمه‌نامه از بین رفتن تمامی کالا

براساس شرایط این بیمه‌نامه، بیمه‌گر زمانی اقدام به جبران خسارت بیمه‌گذار می‌کند که تمامی کالا و محموله در جریان حمل و به علت یکی از خطرات دریا، از بین رفته و یا از حیز انتفاع افتاده باشد و به همین دلیل اگر بخش عمده کالا از بین رفته و صرفاً اندکی از آن باقی‌بماند، بیمه‌گر تعهدی در جبران خسارت کالا نخواهد داشت. این نوع پوشش بیمه‌ای دارای کاربرد زیادی نیست و فقط برای بیمه‌کردن کالاهای مخصوصی از قبیل سیمان، نفت و غلات مورد استفاده قرار می‌گرفت و به نام بیمه تشریفاتی و در برهه‌ای از زمان به نام بیمه گرمی شهرت داشت، زیرا براساس مصوبات هیئت وزیران، کالای صادراتی می‌بایست تحت پوشش بیمه‌ای قرار گیرد و چون عرف بر این است که خریدار پوشش بیمه‌ای مورد نیاز خود را که متناسب با کلاست نزد بیمه‌گر کشور خود تهیه کند این نوع پوشش بیمه‌ای صرفاً به صورت تشریفاتی و جهت ترخیص کالا برای عملیات صادرات مورد استفاده قرار می‌گرفت.

بیمه‌نامه اف. پی. ا. (F.P.A)

قبل از بحث درباره شرایط سه گانه بیمه‌های حمل و نقل که به بحث درباره آنها خواهیم پرداخت، باید به این نکته بسیار مهم اشاره کنیم که در صورت استفاده بیمه‌گذار از هر یک از شرایط سه گانه، پوشش بیمه‌ای محدود به خطرهای مذکور در این بیمه‌نامه نخواهد بود، بلکه بیمه‌گر و بیمه‌گذار با توافق قبلی و یا درج در شرایط خصوصی بیمه‌نامه، قادرند که تعهدات خود را تعدیل (کاهش، یا اضافه) کنند. مثلاً در بیمه‌نامه‌های دبیو.ا. (۱۵) (W.A) می‌توان خسارات ناشی از شکست، ریزش، چنگک، نشن را هم اضافه کرد و یا با پرداخت حق بیمه اضافی فرانشیز خسارت جزئی را از بیمه‌نامه حذف کرد. اصطلاح اف. پی. ا. حروف اختصاری عبارت، Free From particular Average است به این معنا و مفهوم که بیمه‌گر خسارات در تعهد خود را بدون پرداخت خسارت خصوصی و یا خاص می‌پردازد. در این نوع پوشش بیمه‌ای، تعهدات بیمه‌گر از زمان خروج کالا از انبار و یا اسکله محل بارگیری کالا که در بیمه‌نامه به آن اشاره شده است آغاز می‌شود و تا زمان تخلیه کالا در بندر مقصد و یا انبار بیمه‌گذار ادامه خواهد داشت. در این پوشش بیمه‌ای، بیمه‌گر متعهد پرداخت خسارات خصوصی (خسارت جزء) نیست مگر این که این گونه خسارات ناشی از حادثه وسیله نقلیه، یعنی آتش گرفتن، غرق شدن، تصادم و یا به گل نشستن شناور باشد.

خساراتی که در بیمه‌نامه اف. پی. ا. مورد تعهد بیمه‌گر است

در این پوشش بیمه‌ای، بیمه‌گر متعهد پرداخت خساراتی به شرح زیر است. از بین رفتن کلی کالای مورد بیمه (واقعی و فرضی) به طوری که بیمه‌گذار از دریافت کالای خود محروم بماند، که این خسارت می‌تواند ناشی از حادثه وسیله نقلیه و یا شناور باشد. از بین رفتن و تلف بخش معینی از کالا، در صورتی که مورد بیمه از چندین قسمت مختلف ترکیب شده باشد و تمامی یک بخش و یا قسمتی از آن از بین برود، بدون در نظر گرفتن این که برای آن قسمت خسارت دیده سرمایه بیمه‌ای معین منظور شده و یا نشده باشد. از بین رفتن یک صندوق، پالت و یا نگه در طول زمان بارگیری، تخلیه و یا انتقال محموله از شناوری به شناور (۱۶) دیگر. پرداخت خسارات مستقیم ایجاد شده ناشی از زیان همگانی

(تفدیه زبان همگانی) (پرداخت تعهدات ایجاد شده ناشی از زیان همگانی. کلیه هزینه‌های مربوط به نجات کالا هزینه‌های خاص، چنانچه پرداخت این هزینه‌ها به موجب بیمه‌نامه قابل پرداخت بوده و در تعهد بیمه‌گر باشد. پرداخت هزینه‌هایی که برای جلوگیری از خسارت و یا توسعه خسارت انجام می‌شود. کلیه خسارات ناشی از زیان اختصاصی به علت غرق، آتش‌سوزی، به‌گل‌نشستن، انفجار، تصادم شناور با اسکله، صخره، قطعات شناور یخ و یا تخلیه اضطراری کالا که در نتیجه یکی از خطرات مذکور در این بند و در بند پناه (۱۷) (بندر بین راه) انجام شده باشد.

خسارات خارج از تعهد بیمه‌گر در بیمه‌نامه؛ شرایط اف. پی. ا.

در بیمه‌نامه اف. پی. ا. خسارات زیر خارج از تعهد بیمه‌گر است و استثنأ شده است. خسارات جزئی (زیان اختصاصی) به جز مواردی که در بالا ذکر شد. کسر و یا عدم تحویل بخشی از یک پالت، صندوق، بسته یا نگله. خسارات ناشی از تأخیر در تحویل کالای مورد بیمه، هرچند تأخیر به علت یکی از خطرات مورد تعهد بیمه‌گر صورت گرفته باشد. عیب ذاتی کالای مورد بیمه، مانند کسر وزن درحد متعارف که ارتباط با حادثه ندارد. خسارات عادی و متعارف ناشی از ریزش عادی، نشست و سرخالی شدن مایعات. خسارات ناشی از عمل جانوران موذی از قبیل موش، حشرات و مانند آن خسارات ناشی از آب شیرین خساراتی که کالا. خساراتی که مستقیماً بر اثر جنگ، اعتصاب، شورش و اغتشاشات داخلی به وجود آمده باشد.

بیمه‌نامه‌های باربری با شرایط دبلیو. ا. (W.A.)

در بیمه‌نامه‌هایی که با شرایط دبلیو. ا. صادر می‌شود، بیمه‌گر علاوه بر پرداخت خسارات عمومی، تعهد پرداخت خسارات جزئی (خسارتهای خصوصی) را هم دارد. باید به این نکته اشاره شود که پرداخت خسارت در این نوع پوشش بیمه‌ای منوط به این امر است که میزان و مبلغ خسارت بیشتر از درصد فرانشیز ذکر شده در بیمه‌نامه باشد. در این نوع پوشش بیمه‌ای، معمولاً خسارات شکست و ریزش بیمه نیست مگر این که بیمه‌گذار، با پرداخت حق بیمه اضافی این خطرات را بیمه کند. برای توضیح اضافه می‌شود که خسارت جزئی به آن دسته از خساراتی اطلاق می‌گردد که می‌تواند باعث از بین رفتن یک پالت، نگله یا بسته‌ای از کل محموله و یا بخشی از یک پالت بسته و یا نگله باشد.

خساراتی که در بیمه‌نامه دبلیو. ا. (W.A.) مورد تعهد بیمه‌گر است

در این نوع پوشش بیمه‌ای، بیمه‌گر مسئول و متعهد جبران خسارتهای زیر است: از بین رفتن کامل مورد بیمه به علت حوادث مشمول بیمه (واقعی و فرضی) از بین رفتن یک پالت، صندوق، بسته و یا نگله که جزئی از یک محموله است و خسارت در اثنای بارگیری، تخلیه و یا ترانشیپمنت واقع شده باشد. از بین رفتن بخشی از یک محموله در زمانی که کالا به قسمتهای متفاوت تقسیم شده و کار حمل و نقل آن در دفعات مکرر انجام می‌شود. سهم هزینه‌ها و تعهدات ایجاد شده ناشی از خسارت همگانی. خسارات مستقیم وارد به کالای مورد بیمه که ناشی از بروز حادثه همگانی باشد.

هزینه‌های نجات کالا

هزینه‌های خاص از قبیل هزینه‌های تخلیه، بارگیری، انبارداری و حمل مجدد کالای مورد بیمه از بندر پناه به مقصد مندرج در بیمه‌نامه و هزینه‌هایی که برای جلوگیری از خسارت و یا جلوگیری از توسعه خسارت صرف (۱۸) می‌شود. زیان اختصاصی پس از کسر فرانشیز توافق شده در بیمه‌نامه مشروط بر این که درحد فرانشیز مقرر در بیمه‌نامه باشد. در صورتی که شناوری که کالا را حمل می‌کند غرق شده، به گل نشسته و یا دچار حریق شود و یا خسارت وارد بر اثر آتش‌سوزی، انفجار، تصادم، یا برخورد کشتی با وسیله نقلیه دیگری و یا هر شیئی ثابت و یا متحرکی مانند کوههای شناور یخی باشد و یا کشتی در بندر پناه خاتمه سفر را اعلام و کالا را تخلیه کند، بیمه‌گر خسارت وارد را بدون کسر فرانشیز پرداخت خواهد کرد.

خسارات خارج از تعهد بیمه‌گر در بیمه‌نامه با شرایط دبلیو. ا.

در بیمه‌نامه باربری دبلیو. ا. خسارات زیر جزء تعهدات بیمه‌گر نخواهد بود.

خسارات ناشی از تقصیر، اقدامات عمدی و اعمال خلاف بیمه‌گذار

عدم تحویل و یا کسری کالای مورد بیمه

خسارات ناشی از تأخیر در حمل و عدم تحویل کالای مورد بیمه ولو این که به علت یکی از حوادث و خطرات مشمول و مورد تعهد بیمه‌گر پدید آمده باشد.

خسارات ناشی از عیب ذاتی و یا کیفیت خاص مورد بیمه.

خسارات متعارف و معمول ناشی از ریزش، نشست، سرخالی شدن مایعات و یا تبخیر و مانند آن.

خسارات ناشی از عمل جانوران موذی از قبیل موش و یا حشرات.

خسارات ناشی از آب شیرین.

خساراتی که مستقیماً در اثر جنگ، شورش، اعتصاب و اغتشاشات داخلی پدید آمده باشد.

خساراتی که به علت صفای نامناسب کالا در انبار کشتی پدید آید و یا خسارات ناشی از دزدی، دله دزدی و شکست.

خساراتی که در بیمه‌نامه تمام خطر تحت پوشش بیمه گراست All Risk

اصولاً پوششهای جامع و کامل در کلیه رشته‌های بیمه‌ای مورد تقاضای بیمه‌گذاران هر بازار بیمه‌است، زیرا اعتبار دهندگان و یا صاحبان کالا برای حفظ منافع و سرمایه‌های خود نیاز به تأمین پوششهای بیمه‌ای کامل دارند و به این لحاظ این گونه بیمه‌نامه امروزه جای مناسب خود را در بازار ایران و سایر کشورهای جهان باز کرده است. قبل از یکنواخت کردن شرایط بیمه‌نامه‌های تمام خطر بیمه‌گران بازارهای مختلف و حتی در یک بازار، این پوشش را با متون متفاوت در اختیار بیمه‌گذاران خود قرار می‌دادند، اما بعلت بروز مشکلات بسیار و اختلافات زیاد بین بیمه‌گران و بیمه‌گذاران در تعبیر و تفسیر شرایط ارائه شده، ایجاد هماهنگی و یکنواختی در تدوین شرایط این بیمه‌نامه‌ها ضروری به نظر می‌رسید و به

همین جهت انستیتوی بیمه‌گران لندن شرایط این بیمه‌نامه‌ها را به صورت یکنواخت‌تدوین کرد و اینک مورد استفاده کلیه بازارهای جهان از جمله ایران است. در بیمه‌نامه‌های تمام خطر، بیمه‌گر خسارات وارد به کالا را از زمان خروج آن از انبار فروشنده یا ازبندر مذکور در بیمه‌نامه تا زمان تخلیه کالا در بندر مقصد و یا تحویل آن به بیمه‌گذار جبران خواهد کرد. خسارات جزئی پرداختی در این پوشش بیمه‌ای بدون کسر فرانشیز تسویه خواهد شد.

خساراتی که در بیمه‌نامه تمام خطر مورد تعهد بیمه‌گر است

از بین رفتن کامل مورد بیمه به علت حوادث مشمول بیمه (واقعی و فرضی)

از بین رفتن بخشی از یک محموله چنانچه کالا به بخشها و یا قسمتهای مختلف تقسیم شده و حمل آن به دفعات از طرف بیمه‌گر مجاز شناخته شده باشد.

خسارت ناشی از بارگیری، تخلیه و جابجایی از شناوری به شناور دیگر چنانچه منجر به از بین رفتن هر پالت، نگله و یا صندوق گردد.

خسارات مستقیم (تفدییه) ناشی از زیان همگانی

سهم هزینه‌ها و تعهدات ایجاد شده ناشی از خسارت همگانی هزینه‌های نجات کالا.

هزینه‌های خاص، از قبیل هزینه‌های بارگیری، تخلیه، انبارداری و حمل مجدد کالای مورد بیمه ازبندر پناه به مقصد.

پرداخت خسارات جزء (زیان اختصاصی) بدون کسر فرانشیز.

پرداخت خسارات خطرات اضافی دیگر از قبیل، دزدی، دله دزدی و عدم تحویل، آب‌شیرین، اکسیداسیون، نشست، زنگ‌زدگی، ریزش و سرخالی شدن مایعات، له‌شدن، شکست، خم‌شدن، خراش‌بردداشتن، لك‌شدن و خسارات ناشی از رطوبت، حرارت و مجاورت با کالای دیگر (بو گرفتن و آلوده شدن)

خسارات خارج از تعهد بیمه‌نامه با شرایط تمام خطر

در بیمه‌نامه باربری با شرایط تمام خطر، خسارات زیر شامل تعهدات بیمه‌گر نخواهد بود.

خسارات ناشی از سوءنیت و اقدامات عمدی بیمه‌گذار و یا نمایندگان او.

خسارات ناشی از تأخیر در حمل و عدم تحویل کالای مورد بیمه ولو این که به علت یکی از حوادث و خطرات مشمول و مورد تعهد بیمه‌گر پدید آمده باشد.

خسارات ناشی از عیب ذاتی و یا کیفیت خاص مورد بیمه.

خسارات ناشی از عمل جانوران موذی از قبیل موش و حشرات.

خسارات عادی از قبیل، تبخیر یا کسری مایعات که به علت حادثه پدید نیامده باشد.

خسارات ناشی از جنگ، شورش، آشوب و بلوا.

نرخ بیمه‌نامه‌های باربری در شرایط سه گانه

شورای عالی بیمه براساس آیین‌نامه شماره ۸ مصوب ۳۰/۶/۱۳۵۲ نرخ بیمه‌نامه‌های باربری را به‌شرح زیر تعیین کرده است.

نرخ بیمه‌نامه با شرایط اف. پی. ا. به انضمام خطر عدم تحویل ۵/۳ در هزار و بدون عدم تحویل ۳ در هزار تصویب شده که این نوع نرخ‌گذاری براساس پوشش بیمه‌ای است و توجهی به نوع کم خطر و یا پرخطر بودن کالا ندارد. در سال ۱۳۵۸ نرخهای فوق ۱۵٪ کاهش یافت.

نرخ بیمه‌نامه دبلیو. ا. به انضمام خطرهای عدم تحویل، دزدی، قلاب‌زدگی، آبدیدگی، روغن‌زدگی، شکست و ریزش برحسب نوع کالا به تفکیک معین و مشخص شده است که حداقل نرخ برای کالای کم خطر و حداکثر برای کالای پرخطر در نظر گرفته شده است.

نرخ بیمه‌نامه تمام خطر همان نرخهای مصوب برای هر نوع کالا در پوشش دبلیو. ا. به اضافه ۲۰٪ است.

اعتبار پوشش بیمه‌ای

لازم به توضیح است که اعتبار بیمه‌نامه‌های باربری در هر سه نوع پیش گفته براساس شرایط بیمه‌نامه‌های اف. پی. آ. دبلیو. ا. و تمام خطر انستیتوی بیمه‌گران لندن از زمان بارگیری کالای مورد بیمه‌در وسیله حمل شروع و در تمام مدت حمل عادی و تا هنگام تخلیه آن در انبار بیمه‌گذار واقع در مقصدمندرج در بیمه‌نامه و یا تحویل کالا به بیمه‌گذار و یا انقضای مدت ۶۰ روز از تخلیه کالا در بندر مقصدامده خواهد داشت. اما مدت زمان اعتبار این بیمه‌نامه‌ها پس از تخلیه کالا از کشتیهای اقیانوس‌پیما براساس عرف و مقررات متداول در ایران ۴۵ روز است که براساس درخواست بیمه‌گذار و با صدورالحاقیه تمدید می‌شود.

پوشش خطر جنگ

در تمامی قوانین و مقررات بیمه‌ای کشورها به صراحت بیان شده است که جبران خسارات ناشی ازجنگ خارج از شمول تعهدات بیمه‌گر است، مگر این که بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار، برخلاف آن توافقی به‌عمل آمده باشد. استثنای خطر جنگ و عدم تعهد بیمه‌گر در جبران خسارات وارد دارای سوابق طولانی‌است. در زمان جنگ بین‌الملل اول، خسارات وارد به شناورها و محمولات آنها که به علت جنگ و یاناوگانهای متخاصم و یا مین‌گذاری دریاها ایجاد شده بود باعث شد که بیمه‌گران خسارات زیادی رامتحمّل شوند و در نتیجه دولتهای اروپا ناگزیر در امر بیمه باربری زمان جنگ مداخله کردند و ضمن‌حمایت از ناوگانهای تجاری به وسیله ناوگان جنگی، عهده‌دار ارائه پوشش جنگ هم شدند. به این ترتیب چنانچه در هریک از انواع بیمه، نامی از خطر جنگ برده نشود و در زمینه جبران‌خسارات وارده توافقی بین دو طرف قرارداد (بیمه‌گر و بیمه‌گذار) صورت نپذیرفته باشد، خساراتی که منشاء و عامل آن جنگ و یا شورش و آشوب و بلوا باشد در تعهد بیمه‌گر نخواهد بود.

خطرات تحت پوشش شرایط جنگ

مهمترین خطراتی که بیمه‌گر در رابطه با خطر جنگ پوشش می‌دهد به طور خلاصه عبارت است از - بازداشت محموله، معطل کردن و یا تصرف کالا و کلیه زیانهای دیگری که ناشی از این گونه عملیات باشد

هرگونه خسارتي كه از عمليات جنگ و يا شبه جنگي پديد آمده باشد.

خسارات ناشي از جنگهاي داخلي، انقلاب، شورشها و دزدي دريايي.

جنگ، جنگ داخلي، انقلاب، شورش، قيام يا زدوخوردهاي ناشي از آنها يا هرنوع عمل خصمانه‌اي كه به‌وسيله يا عليه يك قدرت متحارب ديگر صورت پذيرد

خسارات ناشي از مين‌ها، اژدها، بمبها و يا ساير سلاحهاي جنگي متروكه

زيان همگاني و هزينه‌هاي نجات مربوط به پيشگيري از خسارت يا براي جلوگيري از خسارت‌خندهاي مورد بيمه فوق كه براساس قوانين حمل و يا عرف و قوانين حاكم تعديل و تعيين شده باشد.

استثناات

بيمه‌گر زمان ارائه پوشش جنگ متعهد جبران خسارات زير نيست

از بين رفتن، تلف و خسارت و يا هزينه‌هاي ناشي از عمل نادرست و يا عمدي بيمه‌گذار

نشت عادي، كم شدن وزن و يا فرسودگي عادي مورد بيمه.

خسارات وارد قبل از بارگيري كالا در كشتي اقيانوس‌پيما و يا شناور خسارتي كه بعد از گذشت ۱۵ روز از نيمه شب روز ورود كشتي اقيانوس‌پيما به بندر بين راه و يابندر ترانزيت ايجاد شده باشد.

از بين رفتن، آسيب‌ديدگي يا هزينه ناشي از عيب ذاتي كالا خسارات ناشي از تلف و يا آسيب‌ديدگي كالا يا هزينه‌هاي ناشي از اعسار يا قصور در انجام‌تعهدات مالي مالكين كشتي، اجاره كنندگان، متصديان و يا مديران.

هزينه‌هاي نجات كالاي مورد بيمه كه غرق شده و براساس قوانين خسارت همگاني بايد پرداخت‌شود و بيمه‌گر طبق قوانين يورك - آنتورپ تعهدات خود را مي‌پردازد، مشروط بر اين كه اين تعهدات مغايرتي با شرايط بيمه‌نامه جنگي و قوانين حمل و نقل نداشته باشد.

خسارات ناشي از اقدامات و يا عمليات افراي كه براي كسب قدرت و يا براندازي حكامتي اقدام مي‌كنند.

نرخ پوشش جنگ

اصولا خطر جنگ در بيمه باربري كالا جزء استثنائاتي است كه چنانچه شرط خلاف آن مورد موافقت بيمه‌گر قرار گرفته باشد، با دريافت حق بيمه اضافي مربوط به جنگ آن را پوشش مي‌دهد. نرخ پوشش جنگي، توسط كميته نرخ‌گذاري خطر جنگي لندن (۲۰) هم در مورد بدنه و هم در مورد كالا تعيين و اعلام مي‌شود كه نوسان اين نرخ معمولا بستگي به شدت درگيري در مناطق جنگي و تعداد هدفهائي دارد كه توسط نيروهاي متخاصم مورد اصابت قرار گرفته است .

خسارت همگاني

خسارت يا زيان همگاني اختصاص به حمل و جابجايي كالا از طريق دريا دارد. خسارت همگاني به آن دسته از خسارتي گفته مي‌شود كه ناخدائي كشتي طبق اختياراتي كه به او تفويض شده است به منظورنجات كالا و كشتي و يا هردوي آنها قسمتي از كالا و يا ابزار و ادوات و متعلقات كشتي را به دريا مي‌ريزد. در اين حالت خسارات وارد نه تنها برعهده صاحبان كالايي كه كالايشان به دريا ريخته شده و يا مالك كشتي است، بلكه خسارت بين كليۀ افراي كه به نحوي در آن سفر دريايي ذبنفع هستند تقسيم مي‌شودو هريك بايد به تناسب ارزش كالا و يا كشتي، خود سهمي از خسارت را پرداخت نمايند.

تاريخچه پيدايش خسارت همگاني روشن نيست ولي همگان براي اين عقيده‌اند كه دريانوردان اوليه با اين گونه خسارته‌ها آشنائي داشته‌اند، زيرا از همان ابتدا صاحبان كالا به اين نتيجه رسيده بودند كه براي پيشگيري از خطرات دريا، بايد با هماهنگي كامل انجام وظيفه كنند و لذا به همين منظور به ناخدائيان كشتيهاي تجاري اختيار داده شده بود كه در زمان بروز خطر و حادثه اقدامات لازم را براي نجات كشتي و كالا انجام دهند، ولو اينكه منجر به فدا كردن بخشي از محموله كشتي شود.

اولين بار اين رسم در جزيره رودس به صورت قانون پذيرفته شد. اين قانون مقرر مي‌داشت كه اگر ناخدائي كشتي براي سبك كردن آن كالايي را به دريا بريزد آنچه براي حفظ كالاي همه فدا شده بايد از طرف كليۀ صاحبان كالا جبران شود.

مصاديق خسارت همگاني

مي‌توان چنين نتيجه گرفت كه خسارات همگاني شامل پرداخت هزينه‌ها و فدا كردن كالا به شرح زير خواهد بود:

خساراتي كه به ماشين‌آلات و يا قطعات مكانيكي براي نجات عمومي و برائر فدا كردن به كشتي ايجاد شده باشد.

سبك كردن كالاي رو و زير عرشه كشتي به منظور نجات كشتي و كالا.

خسارات ناشي از كاربرد وسايل آتش‌نشاني از قبيل آب و پودر كف.

تخليه و بارگيري كالاي مورد بيمه در بندر پناه و يا در موقعي كه كشتي به گل نشسته است.

هزينه‌هائي كه براي شناور ساختن كشتي به گل نشسته صرف شده است.

هزينه‌هائي كه براي ورود كشتي به بندر پناه براي انجام تعميرات مورد نياز پرداخت مي‌شود.

هزينه‌هاي تخليه و بارگيري كالا در بندر پناه.

هزينه‌هاي نجات

هزينه‌هاي نجات هزينه‌هائي است كه به منظور نجات كشتي و محمولات آن از حادثه، در حالي كه خطر و عواقب ناشي از آن منافع موجود در آن سفر دريايي را مورد تهديد قرار داده است به مصرف مي‌رسد و معمولا به حساب زيان همگاني منظور خواهد شد.

چنانچه مالكين كشتي و يا صاحبان كالا از پرداخت هزينه‌هاي نجات سرباز زنند نجات دهنده حق توقيف كشتي و كالا را دارد. در تعيين هزينه‌هاي نجات، معمولا دادگاه و يا داوران منتخب با در نظر گرفتن دشواري عمليات نجات و خطراتي كه نجات دهندگان را تهديد مي‌كرده ميزان هزينه نجات را تعيين مي‌كنند. عوامل زير از جمله مسائلي است كه در تعيين

هزینه نجات نقش عمده و اساسی دارد.

تعداد افرادی که کارنجات را انجام داده‌اند. انرژی و مهارتهایی که در نجات کشتی و کالا مورد استفاده قرار گرفته است. ارزش دستگاهها و تجهیزاتی که برای نجات کشتی و کالای آن مورد استفاده قرار گرفته و میزان خطری که این دستگاهها در معرض آن قرار داشته است. ارزش کالای نجات داده شده توسط گروه نجات (ارزش کالا، کشتی، سوخت، کرایه ارزیابی خطری که نجات دهندگان، کالا و کشتی را از آن نجات داده‌اند.

عدم تحویل کالا

اصولا عدم تحویل به وضعیتی گفته می‌شود که کالای مورد بیمه یا یک قسمت از آن در جریان حمل و به دلیل نامعلومی مفقود شده باشد و بیمه‌گذار از دریافت کالای خود محروم شود. به همین دلیل چنانچه عدم تحویل کالا مشخص باشد مثلا کالا غرق شده و یا به سرقت رفته باشد، این خسارت به عنوان عدم تحویل تلقی نمی‌شود و بیمه‌گذار می‌تواند خسارت وارد را تحت عنوان خطری که واقع شده و معین و مشخص هم هست مطالبه کند

این نکته قابل ذکر است که چنانچه کالای تحویل شده به بیمه‌گذار از نقطه نظر تعداد بسته‌ها منطبق با برنامه باشد، اما کم و کسری در محتویات آن مشاهده شود این کسری کالا از مصادیق عدم تحویل کالا به شمار نمی‌رود، بلکه اصولا بنام خسارت کسری نامیده می‌شود و اگر بیمه‌گذار وجهی بابت عدم تحویل کالای خود از شرکتهای کشتیرانی و یا متصدیان حمل دریافت کرده باشد، بیمه‌گر محق است آنچه را بابت خسارت عدم تحویل به بیمه‌گذار پرداخته، مسترد دارد. باید اضافه کرد که تعهد شرکتهای کشتیرانی و متصدیان حمل، براساس شرایط مندرج در برنامه بسیار محدود و بین ۲۰۰ تا ۵۰۰ دلار برای هر بسته است.