

مسئولیت حمل‌کنندگان جاده‌ای در حمل و نقل بین‌المللی کالا براساس

کنوانسیون CMR و آسیب‌شناسی بیمه‌های CMR

۱- مقدمه:

بخش قابل توجهی از حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده بین کشورهای مختلف انجام می‌شود. از آنجا که قوانین و مقررات ناظر بر حمل و نقل جاده‌ای کشورها با یکدیگر تفاوت دارد، تعریف روابط حقوقی میان فرستنده، گیرنده، حمل‌کننده و سایر ذینفعان با توجه به قوانین مختلف کشورها امری دشوار و چالش برانگیز است. در یک حمل و نقل بین‌المللی کالا حداقل دو کشور (کشورمبداء حمل و کشور مقصد حمل) و قوانین حاکم بر آنها در روابط حقوقی حمل و نقل دخیلند.

کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا (CMR) با هدف یکسان‌سازی و تعریف روابط حقوقی مشخص برای ذینفعان حمل و نقل در سال ۱۹۵۶ میلادی شکل گرفت و ج.ا. ایران نیز از سال ۱۳۷۶ شمسی به این کنوانسیون پیوست. در نتیجه شرایط کنوانسیون CMR برای کلیه حمل‌های جاده‌ای بین‌المللی که بخشی از حمل در کشور ایران اتفاق می‌افتد (واردات، صادرات و ترانزیت) حاکم است.

بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل جاده‌ای (شرکت‌های کریر) در قبال صاحبان کالا و سایر ذینفعان از بیمه‌های متداول در کشور است. شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای در هنگام حمل کالا در داخل خاک ایران (مبداء و مقصد در داخل خاک ایران) اقدام به صدور بارنامه داخلی کرده و مسئولیت خود را در قالب بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل جاده‌ای داخلی بیمه می‌نمایند و در هنگام حمل بین‌المللی کالا اقدام به صدور راه‌بارنامه CMR نموده و مسئولیت خود را در قالب بیمه موسوم به بیمه CMR بیمه می‌نمایند. هردو این بیمه‌نامه‌ها براساس دستورالعمل‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور اجباری بوده و متصدی حمل و نقل ملزم به بیمه نمودن مسئولیت‌های خود است.

در این مقاله ابتدا به صورت مختصر کنوانسیون CMR و مسئولیت‌های حمل‌کننده در قالب این کنوانسیون بررسی می‌شود تا نشان دهد براساس این کنوانسیون مسئولیت‌های حمل‌کننده چه مواردی هستند و محدودیت‌های آن

کدام است. پس از آن نتایج مقایسه و بررسی ۱۴ قرارداد بیمه CMR از ۸ شرکت بیمه که از شرکت‌های حمل و نقل مختلف دریافت شده‌اند، با هدف آسیب‌شناسی و شناسایی کاستی‌های قراردادهای موجود، ارایه می‌شوند.

۲- مسئولیت متصدی حمل و نقل از منظر قانون:

از آنجا که رابطه میان متصدی حمل و نقل با فرستنده بر مبنای قرارداد حمل و نقل تعریف می‌شود، مسئولیت متصدی حمل و نقل از نوع مسئولیت قراردادی است. بر اساس تعریف؛ هرگاه در نتیجه تاخیر یا عدم اجرای قرارداد و پیمان‌شکنی یک طرف به طرف دیگر ضرر برسد، متخلف باید آن را جبران کند. این التزام را مسئولیت ناشی از قرارداد یا مسئولیت قراردادی می‌نامند.

باب هشتم قانون تجارت مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ به قرارداد حمل و نقل می‌پردازد. ماده ۳۸۶ قانون تجارت کشور مسئولیت متصدی حمل و نقل را چنین شرح می‌دهد: "اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر این که ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید. قرارداد طرفین می‌تواند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره معین نماید".

با دقت بیشتر در این ماده موارد ذیل قابل استنباط است:

۱- برخلاف کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند CMR (جلوتر شرح داده خواهد شد) که در آن مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود می‌شود در قانون تجارت ایران مسئولیت متصدی حمل و نقل معادل ارزش کالا است. البته در انتهای همین ماده به طرفین قرارداد حمل اجازه می‌دهد برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره تعیین کنند.

۲- در این ماده سیستم "فرض مسئولیت" در نظر گرفته شده است. بدین معنی که متصدی حمل و نقل در قبال خسارت وارد به کالا مسئول است مگر آن که بتواند اثبات کند علت وقوع خسارت ناشی از دلایل مندرج در این ماده است. به عبارت دیگر بار اثبات مسئولیت با مال‌باخته نیست بلکه در صورت عدم پذیرش مسئولیت توسط متصدی حمل بار اثبات عدم مسئولیت با حمل‌کننده خواهد بود.

۳- با آن که براساس قوانین عام مدنی سه شیوه ۱- رد عین، ۲- رد بدل و ۳- پرداخت قیمت پیش‌بینی شده است، در این ماده تنها شیوه جبران خسارت "پرداخت قیمت" در نظر گرفته شده است.

۳- کنوانسیون CMR و مسئولیت حمل‌کنندگان جاده‌ای براساس آن:

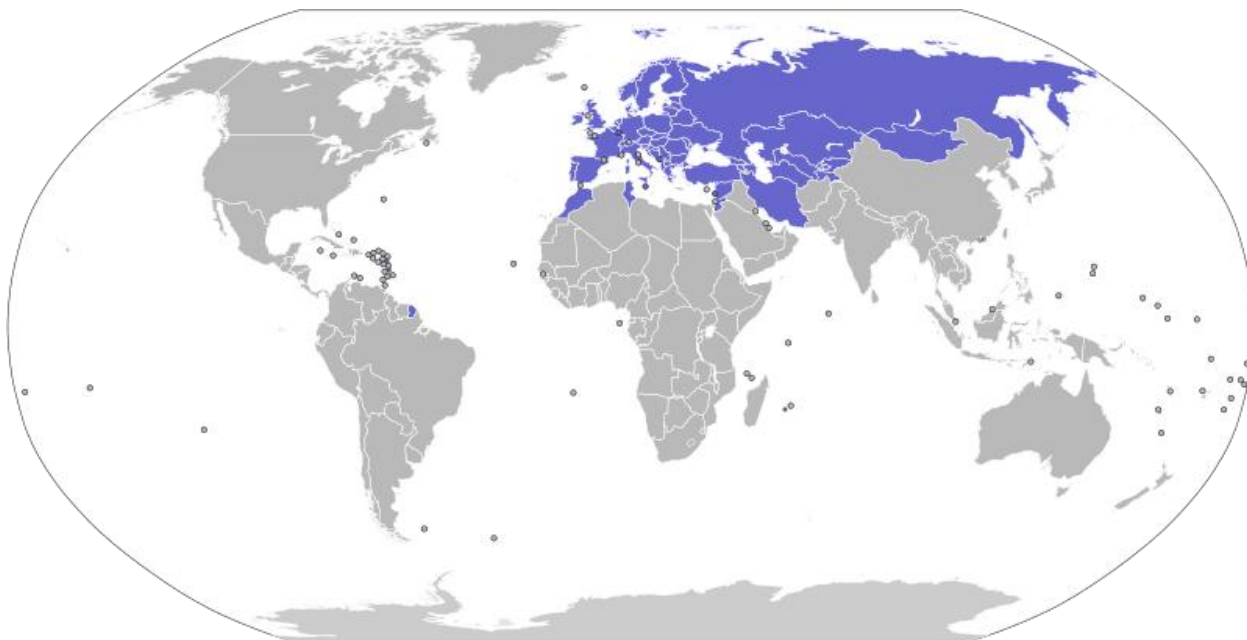
در حمل و نقل داخلی کالا در ایران که مبداء و مقصد حمل کالا کشور ایران باشد، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل قانون تجارت ایران است و بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی بر آن اساس طراحی شده است. اما در حمل و نقل بین‌المللی کالا که کالا در حداقل دو کشور (مبداء و مقصد) در حرکت است کنوانسیون‌های بین‌المللی تعیین‌کننده مسئولیت‌ها و روابط ذینفعان حمل و نقل هستند. سازمان‌های بین‌المللی به منظور تنظیم روابط شرکت‌های حمل با مشتریان و یکنواخت نمودن مفاد قراردادهای حمل به تدوین کنوانسیون‌های حمل و نقل اقدام کرده‌اند. در این کنوانسیون‌ها وظایف و مسئولیت‌ها و موارد پاسخ‌گویی شرکت‌های حمل و نقل و همچنین تعهدات و وظایف مشتریان حمل مشخص شده است. لذا برای هر شیوه حمل حداقل یک کنوانسیون وجود دارد و اسناد حمل به پشتوانه این کنوانسیون‌ها صادر می‌شوند. با صدور هر بارنامه یا راه‌نامه شرکت فورواردر یا کریر و همچنین صاحب کالا سقف غرامت و تعهدات مذکور در کنوانسیون مربوط به آن سند حمل را می‌پذیرد.

در سال ۱۹۵۶ پنج کشور اروپایی هلند، انگلیس، فرانسه، بلژیک و سوئیس به منظور یکنواخت کردن شرایط و مقررات حاکم بر قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا "کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی جاده ای کالا"^۱ موسوم به CMR را پایه گذاشتند. در سال‌های ۱۹۷۵ و ۲۰۰۸ دو پروتکل الحاقی به این کنوانسیون افزوده شد. پروتکل نخست راجع به اصلاح سقف خسارت قابل مطالبه و پروتکل دوم راجع به بارنامه الکترونیک (eCMR) بود.

دولت جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۶ به این کنوانسیون پیوست. این کنوانسیون در کلیه موارد حمل و نقل جاده‌ای به استثنای حمل‌های پستی، اثاثیه منزل و جنازه قابلیت اجرایی دارد.

در شکل ۱- کشورهای پیوسته به این کنوانسیون براساس آمار سال ۲۰۱۰ نشان داده شده است.

^۱ Convention Merchandise Road



CMR convention signatories- Date: 13 April 2010

شکل-۱ کشورهای پیوسته به کنوانسیون CMR

از آنجا که دولت ج. ا. ایران به این کنوانسیون پیوسته است، کلیه حمل بین‌المللی جاده‌ای کالا که طی آن بخشی از حمل کالا از خاک ایران (واردات کالا به ایران، صادرات کالا از ایران، ترانزیت کالا از خاک ایران) انجام می‌شود، مستقل از آن که سایر کشورهای درگیر در حمل جاده‌ای به کنوانسیون CMR پیوسته‌اند و یا خیر، مشمول شرایط این کنوانسیون خواهد بود. از نکات مهم در کنوانسیون CMR محدود نمودن سقف مسئولیت متصدی حمل به $8/33$ SDR^۱ به ازای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالا است. البته این محدودیت مسئولیت در موردی است که ناشی از عمد و تقصیر حمل‌کننده نباشد و در صورت عمد یا تقصیر حمل‌کننده مسئولیت وی جبران کامل خسارت صاحب کالا خواهد بود.

مسئولیت حمل‌کننده در این کنوانسیون براساس نظریه مسئولیت مطلق (strict liability) است. براساس این نظریه وظیفه جبران خسارت، منوط به اثبات تقصیر متعهد نیست و وی، می‌بایست در هر صورت نسبت به جبران خسارت وارده اقدام نماید (بند ۱ ماده ۱۷) و سقف مسئولیت تنها در موارد و مصادیق مسئولیت مطلق مصداق

^۱ SDR به معنای "حق برداشت ویژه" و مشتعل بر سبد پولی از درصدهای متفاوتی از واحد پولی صندوق بین‌المللی پول و دلار آمریکا، مارک آلمان، پوند انگلیس، فرانک فرانسه و ین ژاپن می‌باشد که هر چند سال یکبار در رابطه با سهم هر ارز از سبد تجدیدنظر می‌شود. در حال حاضر هر SDR حدود ۱/۴ دلار و در نتیجه $8/33$ SDR حدود ۱۱/۷ دلار است.

می‌یابد و در نتیجه در مواردی که مسئولیت از تقصیر ناشی می‌شود، متعهد نمی‌تواند به سقف مسئولیت استناد نماید (ماده ۲۹).

به بیان ساده‌تر هرگاه مسئولیت یکی از طرفین بر تقصیر استوار نباشد، میزان مسئولیت وی محدود می‌گردد؛ در نتیجه امکان استناد به سقف مسئولیت در موارد تقصیر و تقلب ممکن نیست. در صورت تقصیر حرفه‌ای متصدی حمل اساساً امکان استناد به سقف مسئولیت فراهم نیست و متصدی حمل متعهد به جبران تمامی خسارت واقعی وارد به صاحب کالا است.

مسئولیت‌های حمل‌کننده براساس کنوانسیون CMR به شرح زیر است:

- هرگونه خسارت وارده به تمام یا قسمتی از کالا (ماده ۱۷- بند ۱)؛
- خسارت تاخیر در تحویل کالا (ماده ۱۷- بند ۱)؛
- خسارت ناشی از مفقودی کالا (ماده ۲۰)؛
- استرداد مخارج حمل، حقوق گمرکی و سایر هزینه‌هایی که بابت حمل کالا به وجود آمده (ماده ۲۳ بند ۴)؛
- خساراتی که از بابت تاخیر در تحویل کالا به مدعی وارد شده باشد (بار اثبات با مدعی است) تا سقف کرایه حمل (ماده ۲۳- بند ۵)؛
- مبلغ نفع خاص در صورت درج در راه‌بارنامه (ماده ۲۶)؛
- افت ارزش کالا ناشی از خسارت (ماده ۲۵- بند ۱)؛
- جریمه دیرکرد نسبت به غرامت قابل پرداخت (سالانه ۰.۵٪) - ماده ۲۷؛
- خسارت وارده به اشخاص، تجهیزات یا کالاهای دیگر و هرگونه هزینه ناشی از نقص بسته‌بندی در زمانی که این نقص در موقع تحویل کالا آشکار بوده یا برای حمل‌کننده شناخته شده باشد و حمل‌کننده در این خصوص هیچ‌گونه ملاحظاتی قید نکرده باشد (ماده ۱۰) و
- مسئولیت در قبال عواقب ناشی از فقدان یا استفاده نادرست از اسناد مذکور در راه‌بارنامه و اسناد ضمیمه آن یا اسنادی که به حمل‌کننده سپرده می‌شود (ماده ۱۱- بند ۳).

محدوده مسئولیت حمل کننده براساس کنوانسیون CMR به شرح زیر است:

- محدوده مسئولیت حمل کننده از زمان تحویل گرفتن تا تحویل دادن کالا است (ماده ۱۷- بند ۱)؛
- تاخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می کند که کالا در مهلت توافق شده تحویل نگردد. در صورت عدم توافق در مورد مهلت، مدت زمانی که به طور معمول برای تحویل کالا زمان می برد ملاک خواهد بود (مدت زمان حمل توسط حمل کننده ساعی) - ماده ۱۹؛
- مفقودی کالا وقتی مصداق پیدا می کند که کالا ظرف ۳۰ روز از انقضای مدت توافق شده و در صورت عدم وجود توافق، ظرف ۶۰ روز از تاریخ تحویل کالا به حمل کننده، تحویل نشود (ماده ۲۰ بند ۱)؛
- غرامت خسارت وارد بر کالا بر اساس ارزش کالا در مکان و زمان قبول آن برای حمل محاسبه خواهد شد (ماده ۲۳ بند ۱)؛
- ارزش کالا بر اساس قیمت بورس کالا، یا در صورت نبود چنین قیمتی، بر اساس قیمت روز بازار و در صورت نبود چنین قیمتی، با در نظر گرفتن ارزش معمول کالایی از همان نوع و کیفیت تعیین می شود (ماده ۲۰- بند ۲)؛
- غرامت خسارت وارد بر کالا نباید از $\text{SDR } 8/33$ برای هر کیلو وزن ناخالص کالا تجاوز کند (اصلاحیه ماده ۲۰ بند ۳ مقاوله نامه اصلاحی سال ۱۹۷۵)؛
- محدودیت ارزش یا $\text{SDR } 8/33$ برای هر کیلو گرم می تواند توسط فرستنده با پرداخت هزینه اضافی، برداشته شود (ماده ۲۴) و
- فرستنده می تواند در مقابل پرداخت هزینه اضافی، مبلغ نفع خاص در تحویل، بابت تلف، خسارت یا تجاوز از مهلت توافق شده را تعیین و در راه بارنامه درج کند و در زمان بروز خسارت طلب نماید (ماده ۲۶).
- مرور زمان اقامه دعوی ناشی از حمل کالا طبق کنوانسیون CMR، یک سال است. در مورد تخلف یا قصور عمدی (طبق نظر دادگاه) مرور زمان سه سال خواهد بود (ماده ۳۲). مبدا مرور زمان از تاریخ های ذیل است:
 - در مورد تلف قسمتی از کالا، خسارت یا تاخیر در تحویل؛ از تاریخ تحویل کالا؛

○ در صورت تلف کلی کالا از سی‌امین روز مهلت توافق شده (در صورت نبود مهلت مورد توافق از

شصتمین روز تاریخ تحویل کالا به حمل‌کننده) و

○ در موارد دیگر سه ماه پس از تاریخ تنظیم قرارداد حمل.

استثنائات مسئولیت حمل‌کننده براساس کنوانسیون CMR به شرح زیر است:

● در صورتی که خسارت ناشی از موارد زیر باشد (بر اساس ماده ۱۸ بند ۱ بار اثبات آن با حمل‌کننده است):

○ عمل خلاف یا غفلت مدعی یا خسارت ناشی از دستورات داده شده توسط ایشان (ماده ۱۷- بند ۲)

○ عیب ذاتی کالا (ماده ۱۷- بند ۲) و

○ اوضاع و احوال غیر قابل اجتناب و پیامدهایی که حمل‌کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده (ماده

۱۷- بند ۲).

● در صورتی که تلف یا خسارت از مخاطرات خاص در یک یا چند حالت زیر ناشی شده باشد (ماده ۱۷- بند

۴) که بر اساس ماده ۱۸ بند ۲ بار اثبات آن با حمل‌کننده است:

○ استفاده از وسایل نقلیه روباز بدون پوشش در صورتی که استفاده از این وسیله صراحتاً مورد توافق

قرار گرفته و در برنامه قید شده باشد (به استثناء کسر غیر عادی کالا و یا فقدان هر بسته- ماده

۱۸- بند ۳)؛

○ عدم بسته‌بندی، بسته‌بندی ناقص (در مورد کالاهایی که در صورت نداشتن بسته‌بندی مناسب

مستعد خسارت هستند)؛

○ گذاشت و برداشت، بارگیری، بارچینی یا تخلیه کالا به وسیله فرستنده، گیرنده یا اشخاصی که از

طرف ایشان به این کار گماشته شده باشند؛

○ طبیعت برخی کالاها، که به واسطه شکنندگی، زنگ زدگی، پوسیدگی، خشکیدگی، نشتی، ضایعات

عادی، آفت یا بیدزدگی در معرض خسارت قرار می‌گیرند (استثناء حمل کالا در وسایل نقلیه

مخصوص برای حفاظت کالا از اثرات گرما، سرما، تغییرات دما یا رطوبت هوا مگر آن که

حمل کننده اثبات کند تمام اقدامات لازم را انجام داده است ماده ۱۸- بند ۴ و ۵؛

○ عدم کفایت، ناقص بودن علائم و شماره‌های روی بسته‌ها و

○ حمل حیوانات زنده.

مواردی که استثناء محسوب نمی‌شوند و خسارت ناشی از آن همچنان بر عهده حمل کننده است به شرح زیر است:

- عیب وسیله نقلیه (ماده ۱۷- بند ۳)؛
- عمل خلاف و غفلت شخصی فردی که حمل کننده، وسیله نقلیه را از وی کرایه کرده (ماده ۱۷- بند ۳)؛
- عمل خلاف، غفلت خدمه و غفلت نمایندگان فردی که حمل کننده، وسیله نقلیه را از وی کرایه کرده (ماده ۱۷- بند ۳)؛
- تخلف عمدی حمل کننده و یا قصوری که طبق قانون، دادگاه عهده‌دار رسیدگی به دعوی، در حکم تخلف عمدی تلقی کند و
- تخلف عمدی یا قصور نمایندگان یا خدمه یا سایر اشخاصی که حمل کننده از خدمت آنها در عملیات حمل استفاده می‌کند رخ داده باشد، مادام که ایشان در حیطه وظیفه شغلی خود عمل کرده باشند.

اشخاصی که بر اساس کنوانسیون CMR حمل کننده مسئولیت آنها را بر عهده دارد:

- حمل کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، خدمه یا هر شخص دیگری که در جریان عملیات حمل از خدمات آنها استفاده می‌کند خواهد بود؛ تا زمانی که ایشان در چارچوب وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند (ماده ۳).

سایر شرایط مرتبط کنوانسیون CMR:

- شرط نفع بیمه‌ای به سود حمل کننده، هر شرط مشابه دیگر یا هر شرطی که بار اثبات ادعا را به دیگری منتقل کند، باطل خواهد بود (ماده ۴۱- بند ۲).

- در صورتی که حمل‌کننده نسبت به بعضی از عوامل بروز خسارت یا تاخیر مسئول نباشد، نافی مسئولیت وی در خصوص عوامل موجد مسئولیت وی در خسارت یا تاخیر نیست (ماده ۱۷- بند ۵)؛

موارد عدم شمول کنوانسیون CMR (ماده ۱- بند ۴):

- حمل‌هایی که تحت شرایط هر کنوانسیون بین‌المللی پستی انجام می‌شوند؛
- محمولات جنازه‌ای و
- جابجایی اثاثیه منزل.

۴- کاستی‌های قراردادهای فعلی بیمه CMR موجود در کشور:

پیشتر اشاره شد که بیمه نمودن مسئولیت‌های حمل‌کننده زمینی که راه‌بارنامه CMR صادر می‌کند براساس مقررات وضع شده توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اجباری است. اما سوال کلیدی اینجاست آیا متصدی حمل و نقل که این بیمه‌نامه اجباری را خریداری می‌کند، براساس قراردادهای بیمه موجود تمامی ریسک‌های بیمه‌پذیر خود را پوشش داده است؟ آیا در هنگام بروز خسارت بزرگ، بیمه‌نامه‌ای که خریداری نموده است از وی در قبال خطر از دست رفتن منابع عظیم مالی حمایت می‌کند؟

برای پاسخ به سوالات فوق قراردادهای بیمه CMR ۱۴ شرکت حمل و نقل دریافت شد. این قراردادها توسط ۸ شرکت بیمه صادر شده بودند. در ادامه کاستی‌های این قراردادها در مقایسه با یکدیگر و متن کنوانسیون از منظر ارایه پوشش کامل بیمه‌ای به بیمه‌گذار بررسی شدند.

البته باید توجه داشت که احتمالا بخشی از این کاستی‌ها به دلیل تمایل شرکت بیمه جهت کنترل ضریب خسارت و بخشی دیگر به دلیل پافشاری بیمه‌گذار به دریافت پوشش حداقلی با حق بیمه پایین‌تر شکل گرفته است. لذا نمی‌توان هیچ یک از طرفین این قراردادها (شرکت بیمه و یا شرکت حمل و نقل) را به تنهایی مقصر دانست. ضمن آن که نباید عنصر ناآگاهی و عدم آشنایی بیمه‌گر و بیمه‌گذار با تمامی مسئولیت‌های شرکت حمل و نقل براساس کنوانسیون را در این بین نادیده گرفت. در ادامه کاستی‌های قراردادهای موجود با یک قرارداد فرضی ایده‌آل از نگاه بیمه‌گذار شرح داده می‌شود. این کاستی‌ها عبارتند از:

الف - تعیین محدودیت سقف تعهد شرکت بیمه در کل قرارداد؛

در بسیاری از قراردادهای بررسی شده، بیمه‌گر سقفی برای پرداخت خسارت در کل قرارداد در نظر گرفته بود. با آن که درک می‌شود که این روشی برای کنترل ضریب خسارت و کاهش حق بیمه است اما اعداد بسیار کم درج شده جهت کل تعهد بیمه‌گر قابل دفاع نیست. به عنوان مثال در قراردادی سقف تعهد شرکت بیمه ۴۰۰ میلیون تومان (برای کل حمل‌های یک ساله بیمه‌گذار) درج شده بود. ناکافی بودن این عدد هنگامی مشخص می‌شود که بدانیم براساس محدودیت مسئولیت SDR ۸/۳۳ به ازای هر کیلوگرم ناخالص کالا و براساس نرخ دلار ۴۲۰۰ تومانی، سقف مسئولیت شرکت حمل و نقل روی فقط یک کامیون فرضی ۲۰ تنی حدود یک میلیارد تومان است.

ضمن آن که سقف کل خسارت زمانی معنا دارد که مشخص باشد این سقف برای چند راه‌بارنامه CMR در طول یک سال است. به عبارت دیگر شرکت بیمه در قبال دریافت حجم مشخصی حق بیمه (مشخص بودن تعداد راه‌بارنامه CMR) سقف معینی برای مسئولیت خود تعیین کند اما در برخی قراردادهای موجود مستقل از تعداد راه‌بارنامه صادره سقف تعیین شده بود.

ب - تعیین محدودیت سقف تعهد شرکت بیمه در هر خسارت کمتر از محدودیت موجود در

کنوانسیون (سپردن بخش بزرگی از ریسک به بیمه‌گذار)؛

در بسیاری از قراردادهای بررسی شده، بیمه‌گر سقفی برای پرداخت خسارت در هر خسارت تعیین کرده بود. مشخص است که این نیز روشی برای کنترل ضریب خسارت و کاهش حق بیمه است. اما اعداد بسیار کم درج شده جهت تعهد بیمه‌گر روی هر خسارت نیز قابل دفاع نیست. در حملی که بیمه‌گذار به ازای هر کامیون تا سقف یک میلیارد تومان مسئولیت دارد، درج سقف تعهد شرکت بیمه معادل ۶۰ میلیون تومان بسیار عجیب است. ممکن است استدلال شود که این قرارداد به شرکتی ارایه شده است که کالاهای کم ارزش حمل می‌کند و پوشش ارایه شده کفایت می‌کند، اما متأسفانه واقعیت چنین نبود.

پ- سپردن کارشناسی خسارت به کارشناسان شرکت بیمه در ایران؛

با آن که سپردن کارشناسی خسارت واقع شده در خارج از ایران به موسسات بین‌المللی ارزیابی خسارت امری پذیرفته شده در صنعت بیمه ایران است، اما هنگامی که خسارت در کشور ایران واقع می‌شود، عمده قراردادهای کارشناس شرکت بیمه را مسئول ارزیابی خسارت دانسته‌اند. این بدان معنی است که به جای آن که مستندسازی میزان خسارت توسط مدعی و با رعایت استانداردهای لازم و با به کارگیری اشخاص صلاحیت‌دار انجام شود، توسط بیمه‌گر مسئولیت بیمه‌گذار تعیین می‌گردد. با احترام به تمامی کارکنان شرکت‌های بیمه و پذیرش آن که قریب به اتفاق ایشان وظایف خود را به درستی و حسن نیت اجرا می‌کنند، نمی‌توان انکار کرد که در ارزیابی خسارت توسط کارکنان شرکت بیمه موضوع تضاد منافع قابل طرح است و اکنون که ارزیابان مستقل خسارت تحت نظارت بیمه مرکزی ج.ا. ایران مشغول فعالیت هستند، موضوع ارزیابی خسارت در داخل کشور بهتر است به ایشان سپرده شود.

ت- مبنا قرار دادن نرخ ارز پایین‌تر از نرخ ارز قابل خریداری توسط حمل‌کننده در قرارداد؛

در تمامی قراردادهای بررسی شده قید شده است که پرداخت خسارت به ریال خواهد بود و در مواردی که اسناد مطالبه خسارت به ارز دیگر باشد، مبنای محاسبه نرخ تسعیر ارز، مقدار قید شده در قرارداد ملاک خواهد بود. با درک این نکته که حتی اگر شرکت بیمه خسارت واقع شده را به نرخ رسمی دلار ۴۲۰۰ تومان پرداخت کند باز هم شرکت حمل و نقل جهت تهیه ارز قابل ارایه به زیان دیده غیر ایرانی با نرخ آزاد غیررسمی دچار مشکل خواهد بود، مشاهده مقادیر نرخ تسعیر ارز بسیار کمتر از نرخ رسمی دولتی در بسیاری از قراردادهای بررسی شده نگران‌کننده است. در این قراردادها نرخ تبدیل دلار از حداقل ۱۰۰۰ تومان! تا ۴۲۰۰ تومان مشاهده شده و عمده این قراردادها نرخ تبدیل دلاری پایین‌تر از ۴۲۰۰ تومان داشتند. در واقع در این قراردادها به نوعی فرانشیز پنهان بسیار بالا به ازای هر خسارت وجود داشته و بخش بزرگی از ریسک نزد شرکت حمل و نقل باقی مانده است.

با فرض آن که شرکت حمل و نقل بتواند با دلار ۴۲۰۰ تومانی خسارت وارده به کالا را به صاحب کالای خارج از ایران پرداخت کند، در زمانی که مثلاً با نرخ تسعیر دلار ۳۴۰۰ تومانی قرارداد داشته باشد، می‌بایست خودش مابه‌التفاوت نرخ تسعیر دلار موجود در قرارداد بیمه را تا نرخ واقعی؛ پرداخت کند. در این مثال باید حدود ۲۰٪ خسارت را به غیر از فرانشیز احتمالی موجود در قرارداد بیمه، بر عهده گیرد. در این میان تصور کنید که برای

شرکت حمل و نقلی که با نرخ تسعیر دلار ۱۰۰۰ تومان قرارداد بسته است، خسارت بزرگی حادث شود. به نظر می‌رسد در این حالت تفاوت چندانی با نداشتن بیمه‌نامه وجود ندارد.

ث - عدم شمول تمامی مسئولیت‌های قابل بیمه شدن حمل‌کننده در قراردادهای موجود؛

در بسیاری از قراردادهای بررسی شده یک یا چند موضوع ذیل که همگی براساس کنوانسیون بر عهده حمل‌کننده و با شرایط مشخص قابل بیمه شدن هستند، در پوشش‌های قراردادهای بیمه وجود نداشتند:

- خسارت در تاخیر
- مخارج حمل
- حقوق گمرکی
- افت ارزش
- خسارت وارد به دلیل تاخیر در تحویل
- جریمه دیرکرد.

ج - وجود بندهایی در استثنائات که قابل تفسیر بوده و در پرداخت بسیاری از خسارت‌ها ایجاد تردید می‌کند؛

علاوه بر بندهای متداول در استثنائات قراردادهای بیمه مانند فورس‌ماژور، خسارت ناشی از تشعشعات هسته‌ای و ... در برخی قراردادهای بندهای قابل تفسیری مشاهده شد که در صورت تمایل شرکت بیمه، می‌تواند به عاملی جهت عدم پرداخت خسارت تبدیل شوند. به عنوان مثال خسارات ناشی از عمد و سوءنیت راننده. باید توجه شود که راننده حکم کارمند شرکت حمل و نقل را ندارد و براساس اصول بیمه مسئولیت در صورتی که خسارت ناشی از عمد راننده باشد، شرکت بیمه باید خسارت را به ذینفع پرداخت و براساس اصل جانشینی علیه راننده خاطی اقامه دعوی نماید.

استثناء دیگر مشاهده شده "سرقت و دزدی" است. اشاره شد که مسئولیت حمل‌کننده در قبال صاحب کالا براساس کنوانسیون "مسئولیت قطعی" است و وی به جز موارد مشخص شده در کنوانسیون در قبال صاحب کالا

مسئول است. استثناء کردن "سرقت و دزدی" از قرارداد بیمه بدین معنی است که بیمه‌گذار (شرکت حمل و نقل) در صورت وقوع این ریسک در قبال صاحب کالا مسئول است اما شرکت بیمه چنین خسارتی را پرداخت نمی‌کند. و نکته عجیب‌تر آن که در پایان بخش استثنائات یکی از این قراردادها ذکر شده بود:

"در صورت اختلاف بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در مصادیق ذکر شده در ماده استثنائات، نظر بیمه‌گر لازم‌الاتباع خواهد بود!"

۵- جمع‌بندی

در تعریف یک قرارداد بیمه مناسب از یک سو بیمه‌گذار باید توجه کند که ضمن پرداخت حق بیمه مناسب تمامی ریسک‌های بیمه‌پذیرش به درستی پوشش یافته است و بیمه‌گر باید توجه کند که براساس شرایط و پوشش‌هایی که بیمه‌گذار طلب کرده است، نرخ حق بیمه مناسب و رقابتی ارائه داده است، به گونه‌ای که ضمن جذب بازار، ضریب خسارت کنترل شده‌ای خواهد داشت.

به نظر می‌رسد که در قراردادهای بررسی شده چنین تعادلی رعایت نشده است و این‌گونه می‌توان استنباط کرد که در فشار رقابت میان شرکت‌های بیمه برای جذب بازار بیشتر و کنترل ضریب خسارت و در فشار بیمه‌گذار برای کاهش حق بیمه، عمده قراردادهای بیمه CMR به سمتی رفته‌اند که بیمه‌گر کل ریسک‌های بیمه‌پذیر را پوشش ندهد و در مورد ریسک‌های تحت پوشش نیز سهم بزرگی همچنان برای بیمه‌گذار (شرکت حمل و نقل) باقی بماند. در این میان یافتن مقصر کار دشواری است. آیا شرکت حمل و نقلی که به بیمه CMR اجباری به چشم یک هزینه سرشار نگاه می‌کند و بدون توجه به مفاد قرارداد، قرارداد بیمه‌ای را انتخاب می‌کند که حق بیمه کمتر دارد، مقصر است؟ و یا شرکت بیمه‌ای که با توجه به گستردگی مسئولیت در کنوانسیون CMR با هدف جذب حداکثری بازار و فروش بیشتر در بازار رقابتی این بیمه‌نامه، بسیاری از کاستی‌های اشاره شده را در قراردادهای خود می‌پذیرد؟

این مقاله به دنبال یافتن مقصر نیست. در این مقاله تنها سعی شده است تا کاستی‌های قراردادهای موجود بیمه CMR بررسی شود تا شرکت حمل و نقلی که تمایل دارد با پرداخت حق بیمه مناسب، خدمات مناسبی را بگیرد و

یا شرکت بیمه‌ای که تمایل دارد محصول مناسب، به مشتریان آماده برای پرداخت حق بیمه متناسب، ارایه دهد، بدانند که نکات مهم در یک قرارداد بیمه CMR خوب چه هستند؟

منابع:

- ۱- حقوق حمل و نقل، محمد رسولی، انتشارات جنگل، ۱۳۹۴
- ۲- بیمه‌های مسئولیت و طرح‌های خاص در صنعت بیمه ایران، علیرضا عسگرزاده، پژوهشکده بیمه، ۱۳۹۶