

نگاهی مختصر به طرح بیمه "تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر به مالکان کانتینر"

۱- شرح مساله:

وظیفه خطوط کانتینری عمدتاً با ورود کانتینر به محوطه کانتینری بندر مقصد، پایان یافته تلقی می‌شود و صاحب کالا می‌تواند با تخلیه کانتینر، کالای خود را به مقصد نهایی حمل نماید (سرویس حمل خطوط کانتینری معمولی بر مبنای بندر به بندر طراحی شده است).

در ایران بیش از ۹۰٪ کانتینرهای ورودی عمدتاً به دلایل ذیل از قاعده فوق طبیعت نمی‌کنند:

۱. وسعت قلمرو کشور ایران و تمرکز قطب‌های صنعتی و تجاری در نیمه شمال کشور؛
۲. عدم تکافوی امکانات و تجهیزات لازم در بنادر جنوبی به منظور استریپ کلیه کانتینرها؛
۳. وجود درصد قابل توجهی از محمولات ترانزیتی کشورهای همسایه در میان کانتینرهای وارده به کشور؛
۴. تمایل دولت به تحکیم مبانی حمل سراسری

از این رو خطوط کانتینری عمدتاً با درخواست صاحبان کالا، کارگزاران گمرکی ایشان و یا شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی (فورواردر) جهت امانت‌دهی کانتینرهای پر وارداتی به کشور روبرو هستند، تا پس از تخلیه کانتینر در انبار مقصد (داخل یا خارج از ایران) کانتینر خالی به محوطه کانتینری خط کشتیرانی عودت داده شود.

تضمین بازگشت کانتینرهای امانت داده شده در همان وضعیت تحویل گرفته شده و در زمان مورد توافق مساله‌ای است که سالهاست دو طرف این امانت‌دهی (مالک کانتینر و تحویل گیرنده آن) را درگیر خود نموده است.

با توسعه حمل کانتینری در کشور در اواخر دهه هفتاد و اوایل دهه هشتاد، موضوع جبران هزینه‌های خسارت وارد به کانتینر و هزینه‌های دیرکرد عودت کانتینر اهمیت بیشتری یافت. لذا بر اساس مصوبه ۱۳۷۰/۰۲/۲۹ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور موضوع دریافت حق توقف و جاهد قانونی یافت.

در طول سال‌های گذشته انواع تضامین (وجه نقد، چک، سفته و ...) برای اطمینان مالک کانتینر برای بازگشت سالم و به موقع کانتینر، امتحان شده است و هر یک نارضایتی حداقل یکی از طرفین فرآیند امانت‌دهی کانتینر را در بر داشته است.

با توجه به حجم بالای شکایات‌های مطرح شده، شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در مصوبه ۱۶۷ خود در تاریخ ۱۳۹۰/۱۱/۳۰، به بیمه‌نامه به عنوان یکی از روش‌های تضمین عودت سالم و به موقع کانتینر و جاهت قانونی داد. از متن مصوبه چنین بر می‌آید:

۱. بیمه نامه به عنوان یکی از تضامین معتبر شناسایی می‌شود.

۲. حق انتخاب بیمه‌نامه به عنوان تضمین بر عهده تحویل‌گیرنده کانتینر است.

چرا لزوم استفاده از بیمه‌نامه احساس شد؟

تا سال ۱۳۹۰، خطوط کانتینری عمدتاً بابت تضمین بازگشت سالم و به موقع کانتینرهای خود از تحویل گیرندگان کانتینر (صاحبان کالا، کارگزاران گمرکی و شرکت‌های فورواردری) چک تضمین دریافت می‌کردند.

با بالا گرفتن عدم پایداری تحویل‌گیرندگان به تعهداتشان و ناکارآمدی چک‌های تضمین جهت جبران خسارت وارده از سال ۱۳۹۰ عمدتاً ترکیبی از وجه نقد و چک تضمین به عنوان شرط خطوط برای تحویل دادن کانتینر به تحویل‌گیرنده مورد استفاده قرار گرفت.

وجه نقد مورد اشاره در حال حاضر برای کانتینر ۲۰ فوت معمولی از حداقل ۷۰۰۰۰۰۰ ریال تا مبالغی بالغ بر ۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال متغیر است. برخی خطوط به تعرفه حداقلی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته پایبندند و برخی به صلاحدید خود و سوار بر فقدان نظارت کافی بر بازار ارقام بالاتری را از تحویل‌گیرندگان طلب می‌کنند.

این در حالی است که متوسط رسوب سپرده نقدی در حساب نمایندگان خطوط کانتینری از زمان تحویل کانتینر تا زمان بازپرداخت سپرده نقدی کانتینر عودت داده شده حدود ۲ ماه است.

با فرض آن که تحویل‌گیرندگان تنها ۷۰٪ از کانتینرهای ورودی به کشور سپرده نقدی تودیع نمایند (واقعیت به مراتب بیشتر است)؛ تمامی خطوط جهت دریافت سپرده نقدی تعرفه حداقلی انجمن را رعایت کنند (حجم بالای شکایات نشان می‌دهد چنین نیست)؛ و تنها با احتساب بیمه خسارات جزئی کانتینر که توسط کشتیرانی ج.ا. ایران به صورت اجباری از تحویل‌گیرنده اخذ می‌شود:

- سالانه حداقل حدود ۱۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه تحویل‌گیرندگان ایرانی (صاحب کالا و یا فورواردر) در حساب نمایندگان خطوط کانتینری در ایران به مدت تقریبی ۲ ماه به بلوکه می‌شود.
- حدود ۴۷۰ هزار برگ چک به عنوان ضمانت اخذ می‌شود.
- برای بیمه خسارت جزئی کانتینر (پوشش اجباری تا سقف ۳۵۰ هزار تومان) سالانه بالغ بر ۴۰ میلیارد تومان علاوه بر موارد فوق؛ هزینه مستقیم به تحویل‌گیرندگان تحمیل می‌شود.

در این میان عمده ایرادات ترکیب وجه نقد و چک به عنوان تضمین قالب مورد استفاده، از نگاه تحویل گیرنده کانتینر به شرح ذیل است:

۱. ارقام بسیار بالای سپرده نقدی و مدت زمان رسوب این سپرده در حساب های نماینده خط کانتینری، نقدینگی تحویل گیرندگان را به شدت کاهش داده و هزینه های مازاد بالایی به تحویل گیرندگان تحمیل می نماید.
۲. بر اساس تعهدنامه های متنوع و متعدد موجود و وجود سپرده نقدی، امکان اعتراض به صورتحساب خطوط از تحویل گیرنده گرفته شده و ایشان ملزم به پرداخت مبالغی هستند که در بسیاری مواقع خارج از تعهداتشان است و یا حداقل به آن اعتراض دارند.
۳. عودت باقی مانده سپرده ها به تحویل گیرندگان عمدتاً با تاخیر انجام می شود.
۴. ثبت چک های ارایه شده به عنوان تضمین در دفاتر قانونی شرکت ها مشکلات عدیده زیادی برای ایشان با اداره دارایی و بانک ها ایجاد کرده است.
۵. هیچ نظارتی بر عملکرد خطوط کانتینری در این خصوص وجود ندارد و تحویل گیرندگان ملزم به پذیرش شروط مختلف خطوط در زمان های مختلف هستند.

پیشینه تجربه بیمه:

سابقه مطرح شدن بیمه کانتینر به تیر ماه سال ۱۳۷۶ بر می گردد. در آن تاریخ بیمه نامه ای توسط شرکت کارگزاری بیمه ایران حامی طراحی گردید که اساس آن تامین بیمه برای مسئولیت های قراردادی شرکت های حمل و نقل بین المللی بر روی کانتینر بود. این طرح به دلایل مختلف از جمله عدم اقبال خطوط کانتینری متوقف و به شرکت بیمه ارایه نگردید.

در سال ۱۳۸۰، کارگزاری بیمه ایران حامی طرح بیمه بدنه کانتینر را طراحی کرد و طی عقد قرارداد میان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و شرکت بیمه آسیا در شهریور ۱۳۸۱، این طرح اجرایی شد اما به دلیل آن که این طرح تنها خسارت وارد به کانتینر را پوشش می داد و موضوع حق توقف را حل نمی کرد با استقبال روبرو نشد و به سرعت منتفی شد.

در سال ۱۳۸۵ بیمه نامه جدیدی با حمایت نمایندگان ۶ خط کانتینری طراحی شد که در آن برای هر دو موضوع خسارت وارده به کانتینر و حق توقف راه حل ارایه شده بود. این طرح از شهریور ۱۳۸۷ توسط شرکت بیمه پاسارگاد اجرایی شد. طرح بعد از صدور ۱۹۳۳ بیمه نامه به دلایل زیر با اعتراض تشکل های صنفی تحویل گیرندگان کانتینر متوقف شد:

- هزینه بالایی را به تحویل‌گیرندگان کانتینر تحمیل می‌کرد در حالی که در آن زمان تحویل‌گیرنده کانتینر سپرده نقدی به خطوط کانتینری نمی‌پرداخت و طرح تنها جایگزین چک تضمین شده بود.
- پوشش‌ها توسط شرکت بیمه به تحویل‌گیرندگان نهایی تعمیم نیافت و عملاً شرکت‌های حمل و نقل پس از تحویل کانتینر به صاحب کالا همچنان متعهد باقی می‌ماندند.

۲- معرفی طرح جدید بیمه‌ای "تضمین تعهدات تحویل‌گیرندگان کانتینر به مالکان کانتینر"

سیر تحولات طرح پیش رو:

- این طرح در سال ۱۳۹۳ با همکاری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و خبرگان صنعت بیمه طراحی شد.
- شرکت بیمه پاسارگاد پس از دریافت طرح، اجرای آن را پذیرفت و در تاریخ ۱۳۹۴/۰۴/۱۴ مجوز اجرای آزمایشی آن را از بیمه مرکزی ج.ا. ایران دریافت کرد.
- با عقد قرارداد میان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و بیمه پاسارگاد در مهر ماه ۱۳۹۴، اجرای طرح به صورت آزمایشی با مشارکت ۱۷ خط کانتینری آغاز شد و اولین تعهدنامه الکترونیکی با پشتوانه این قرارداد در آبان ماه ۱۳۹۴ صادر شد.
- در طول دوره اجرای آزمایشی و پس از دریافت بازخورد از خطوط کانتینری و تحویل‌گیرندگان کانتینر در دوره‌های مختلف، بدون افزایش حق بیمه مزایای ذیل به طرح اضافه شد:
- تعهد شرکت بیمه روی پرداخت حق توقف کانتینر (از بین رفته) تا زمان پرداخت ارزش کانتینر (از بین رفته) به تعهدات شرکت بیمه اضافه شد.
- تحویل‌گیرندگان کانتینر روی خسارت وارد به بدنه کانتینر پوشش بیمه‌ای یافتند.
- به حق بیمه کانتینر صادراتی که از محوطه کانتینری خارج نمی‌شوند ۵۰٪ تخفیف تعلق گرفت.
- مهلت شرکت بیمه در خصوص پرداخت خسارت کانتینر از بین رفته کاهش یافت.
- شرط انتقال مالکیت کانتینرهای مفقودی و یا از بین رفته، به شرکت بیمه، پس از پرداخت ارزش کانتینر، با توجه به سیاست‌های خطوط داخلی و برخی خطوط خارجی اصلاح شد.
- امکان صدور تعهدنامه‌های متمم در صورت وجود دلیل منطقی برای عدم بازگشت کانتینر به طرح اضافه شد. در نتیجه امکان همراهی خطوط با مشتریان خوب خود فراهم شد.

جدیدترین تحولات انجام شده (از ابتدای تیر ۹۷):

- تحویل گیرندگان کانتینر روی حق توقف ناشی از حادثه تا سقف ۱۵ روز پوشش بیمه‌ای یافتند.
- با توجه به افزایش تعرفه حق توقف (ناشی از رشد قیمت دلار) از ابتدای تیر ۱۳۹۷؛ علیرغم افزایش بالغ بر ۶۰ درصدی تعهدات شرکت بیمه؛ نرخ حق بیمه به گونه‌ای کاهش یافت که خالص پرداختی تحویل گیرنده بابت تعهدنامه‌های صادره تغییر نکند.

ارکان طرح:

در این طرح بیمه‌ای تمامی ریسک‌های محتمل مالک کانتینر که بر اساس آن نیاز به دریافت تضامین داشت، به شرح ذیل تحت پوشش قرار گرفتند:

- عدم پرداخت هزینه تاخیر توسط تحویل گیرنده
- عدم پرداخت خسارات جزیی وارده به بدنه کانتینر توسط تحویل گیرنده
- عدم پرداخت ارزش کانتینر توسط تحویل گیرنده در صورت از بین رفتن کانتینر

انواع بیمه محتمل: برای پوشش‌های ریسک‌های فوق انواع بیمه قابل تعریف عبارت بودند از:

- بیمه اموال - این نوع بیمه تنها می‌توانست ریسک‌های وارد به بدنه کانتینر (ریسک دوم و سوم) را پوشش دهد و عدم پرداخت حق توقف توسط تحویل گیرنده با این نوع بیمه‌نامه پوشش نمی‌یافت لذا استفاده از این نوع بیمه رد شد.
- بیمه اعتبار - در بیمه اعتبار هر سه ریسک موجود قابل بیمه شدن بود. به عبارت دیگر اعتبار تحویل گیرنده در قبال پرداخت صورتحساب مالک کانتینر بیمه می‌شد. اما به دلیل آن که در این نوع بیمه مالک کانتینر امکان تفکیک تحویل گیرنده خوب و بد را از هم نداشت و ملزم بود کل مشتریان خود را بیمه نماید، اجرای طرح به صورت بیمه اعتبار هزینه مازادی را به تمام تحویل گیرندگان کانتینر تحمیل می‌کرد که مطلوب نبود. ضمن آن که در این صورت اجرای این طرح بیمه‌ای برای تمامی تحویل گیرندگان کانتینر اجباری می‌شد که خلاف مصوبه شماره ۱۶۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور بود. در نتیجه بهره‌گیری از این نوع بیمه نیز منتفی شد.
- بیمه مسئولیت - تمامی ریسک‌های اشاره شده در قالب بیمه مسئولیت نیز امکان بیمه شدن داشتند. تنها نکته مهم در این میان این بود که در صورت اعمال طرح در قالب بیمه مسئولیت، تحویل گیرنده نقش بیمه‌گذار پیدا می‌کرد. از آنجا که تحویل گیرنده (در این جا بیمه‌گذار) در

عودت دیر هنگام کانتینر و یا بروز خسارت برای آن می‌تواند عمد داشته باشد و در عدم پرداخت صورتحساب مالک کانتینر قطعاً عمد دارد و عمد بیمه‌گذار بیمه‌پذیر نیست؛ این بیمه مسئولیت نمی‌توانست به صورت انفرادی شکل گیرد.

بر این اساس الگویی طراحی شد که در آن موسسه‌ای به عنوان موسسه ضامن تحویل‌گیرندگان با خطوط کشتیرانی قراردادی منعقد می‌کند که در آن می‌پذیرد:

- ۱- تحویل‌گیرندگانی که ضمانت آنها را پذیرفته است به خطوط کشتیرانی معرفی کند.
- ۲- آن تحویل‌گیرندگان بر اساس معرفی موسسه ضامن و در قبال امضای تعهدنامه الکترونیکی مسئولیت خود را در قبال خط کشتیرانی می‌پذیرند.
- ۳- در صورتی که تحویل‌گیرندگان معرفی شده از سوی موسسه ضامن، مفاد تعهدنامه الکترونیکی صادر شده را رعایت نکنند و بر اثر آن مالک کانتینر صورتحسابی صادر کند و تحویل‌گیرنده صورتحساب مربوطه را پرداخت نکند، موسسه ضامن صورتحساب (خسارت) خط کشتیرانی را پرداخت می‌کند.
- ۴- موسسه ضامن جهت پوشش مسئولیت قراردادی خود بیمه‌نامه خریداری می‌کند.

در نتیجه چارچوب حقوقی این طرح عبارت است از؛ بیمه مسئولیت قراردادی موسسه ضامن (انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته) در قبال مالکان کانتینر در صورت عدم پایبندی تحویل‌گیرندگان کانتینر (معرفی شده از سوی موسسه ضامن) به تعهداتشان در قبال مالکان کانتینر.

ارکان حقوقی این طرح بر چهار سند ذیل استوار است:

- قرارداد میان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته (موسسه ضامن) و مالکان کانتینر (خطوط کانتینری یا نمایندگان ایشان)
- قرارداد بیمه مسئولیت قراردادی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- تعهدنامه محضری تحویل‌گیرنده به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته (یک بار در طول دوره)
- تعهدنامه الکترونیکی تحویل‌گیرنده به مالک کانتینر (به ازای هر بارنامه)

نظام اجرایی طرح:

۱. خط کانتینری و تحویل‌گیرنده در خصوص نحوه ارایه تضمین توافق می‌کنند، در صورت درخواست تحویل‌گیرنده از استفاده از این طرح گام‌های بعدی اجرا می‌شوند.
۲. نماینده خط کانتینری با دسترسی خود به سامانه طرح وارد شده و ضمن کنترل اعتبار تحویل‌گیرنده در سامانه، تعهدنامه الکترونیکی مرتبط را ایجاد می‌کند.

۳. تحویل گیرنده کانتینر با دسترسی خود به سامانه وارد و با مطالعه تعهدنامه، تایید الکترونیکی آن و پرداخت الکترونیکی هزینه (حق بیمه)، تعهدنامه را صادر می کند.

۴. نماینده خط کانتینری به هنگام ارایه ترخیصیه، صدور تعهدنامه توسط تحویل گیرنده را کنترل می کند.

۵. در صورت عدم پایبندی به تعهدات توسط تحویل گیرنده، خط کانتینری موضوع را به موسسه ضامن اعلام می کند و شرکت بیمه موسسه ضامن موظف است در چارچوب شرایط این طرح خسارت وارد به خط را جبران کند و به مقصر جهت باز یافت خسارت مراجعه کند.

برخی شرایط و امکانات طرح:

- اجرای این طرح از سمت تحویل گیرندگان کانتینر اجباری نیست. تحویل گیرنده کانتینر به هنگام مراجعه به خط کانتینری با دو گزینه زیر روبرو می شود و می تواند یکی از آنها را انتخاب کنند:
- بر اساس رویه جاری با سپردن وجه نقد و تودیع چک کانتینر را تحویل گیرد؛
- از مالک کانتینر بخواهد که از امکان بهره گیری از موسسه ضامن (انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته) و تایید الکترونیکی تعهدنامه مربوطه به جای وثایق دیگر بهره گیرد.
- خطوط کانتینری برای برخی مشتریان خود رویه های دیگری همچون دریافت تعهدنامه بدون اخذ وجه نقد و چک، دارند که همچنان پا برجا خواهد بود.

هزینه طرح (حق بیمه):

کانتینر وارداتی:

حق بیمه بر اساس زمان مراجعه تحویل گیرنده به خط متغیر است (ارقام به ریال است)

تعهدنامه با اعتبار ۹۰ روزه		هزینه تعهدنامه	
حد بالا	حد پایین		
304,240	223,500	۲۰ فوت	کانتینرهای DC و HC
608,480	447,000	۴۰ و ۴۵ فوت	
608,480	447,000	۲۰ فوت	کانتینرهای FR و OT
1,216,960	894,000	۴۰ و ۴۵ فوت	
912,720	723,348	۲۰ فوت	کانتینرهای یخچالی
1,825,440	1,446,696	۴۰ و ۴۵ فوت	

کانتینر صادراتی:

در صورت عدم خروج کانتینر از محوطه بندری به هنگام بارگیری محموله صادراتی، به اعداد ارایه شده ۵۰٪ تخفیف تعلق می‌گیرد.
(ارقام به ریال است)

هزینه تعهدنامه	تعهدنامه با اعتبار ۹۰ روزه
کانتینرهای DC و HC	۲۰ فوت 162,580
	۴۰ و ۴۵ فوت 325,160
کانتینرهای FR و OT	۲۰ فوت 325,160
	۴۰ و ۴۵ فوت 650,320
کانتینرهای یخچالی	۲۰ فوت 524,748
	۴۰ و ۴۵ فوت 1,049,496

خسارت‌ها و هزینه‌های تحت پوشش:

- خسارت‌های کلی و جزیی وارد به کانتینر تا سقف ارزش کانتینر (بعلاوه حقوق ورودی کانتینر از بین رفته یا مفقودی)
- حق توقف کانتینر تا روز اعتبار تعهدنامه (حداقل ۹۰ روز) - در صورت رعایت شرایط توسط خط، حق توقف تا روز پرداخت ارزش کانتینر مفقودی
- هزینه ارزیابی و برآورد خسارت توسط موسسات مستقل و دارای مجوز ارزیابی خسارت

مزایای طرح:

• مزایای کلان طرح:

- اختیاری بودن طرح برای تحویل‌گیرندگان کانتینر و عدم تحمیل شرایط و یا تغییر توافقات کم هزینه‌تر میان تحویل‌گیرندگان بزرگ و خوشنام با خطوط کانتینری؛
- عدم ارایه سپرده نقدی و چک به عنوان ضمانت پرداخت حق توقف احتمالی و برگشت سالم کانتینر؛
- قانونمند شدن درخواست مطالبات توسط خطوط کانتینری و روابط میان دارندگان کانتینر و تحویل‌گیرندگان کانتینر؛
- تسریع در روند تحویل کانتینر؛

- استفاده از سامانه‌ای فراگیر و کارآمد جهت صدور تعهدنامه تحویل کانتینرها از طریق اینترنت؛
- ارایه پوشش‌های مازاد و یا تسهیلات اجرایی برای تحویل‌گیرندگانی که از سوی انجمن‌ها و یا تشکل‌های صنفی خود به موسسه ضامن معرفی می‌شوند؛
- هم‌افزایی و بهره‌گیری از ظرفیت انجمن‌ها و تشکل‌های صنفی جهت صیانت از طرح؛
- یکپارچه شدن اطلاعات تحویل‌گیرندگان خوش‌حساب و بدحساب و امکان بهره‌گیری از این اطلاعات جهت افزایش سلامت بازار؛

• مزایای طرح برای مالکان کانتینر:

- حذف کامل ریسک ناشی از عدم دریافت مطالبات (به ویژه با امکان صدور تعهدنامه‌های متمم)؛
- کاهش زمان دریافت مطالبات؛
- کاهش زمان/نفر جهت پی‌گیری مطالبات؛
- حذف ثبت مبالغ بسیار گزاف چک‌های تضمین تحت عنوان اسناد تضامنی در دفاتر مالی شرکت؛
- کاهش بروکراسی اداری و افزایش سرعت تحویل و دریافت کانتینر؛
- ارتقای سطح کیفی کار نزد خطوط کشتیرانی با سرعت بخشیدن به پرداخت‌ها و حذف نمودن ریسک دریافت مطالبات؛
- اطمینان بیشتر خطوط کشتیرانی و در نتیجه افزایش حجم کار در بنادر ایران و کاهش هزینه‌های حمل به ایران و
- بهره‌گیری از نظامی که در آن مراجعین به خطوط کانتینری رتبه‌بندی و اعتبارسنجی می‌شوند و شناسایی مشتریان بدحساب (و یا مشتریانی که به قصد کلاهبرداری با تعویض شرکت‌های کشتیرانی، مشغول به فعالیت می‌باشند).

• مزایای طرح برای تحویل‌گیرندگان کانتینر:

- عدم تودیع چک و سپرده نقدی و به تبع آن عدم پیگیری جهت عودت چک‌های ضمانت و سپرده‌های نقدی؛
- امکان دریافت پوشش بیمه‌ای بر روی خسارات فیزیکی وارد به کانتینر تا سقف ارزش کانتینر؛
- امکان دریافت پوشش بیمه‌ای بر روی حق توقف ناشی از حادثه تا سقف ۱۵ روز حق توقف؛

- امکان بهره‌گیری از نقدینگی خود در سایر فعالیت‌های کسب و کار به جای تودیع آن به عنوان ضمانت به خطوط کشتیرانی؛
- قانونمند کردن صورت‌حساب‌های نمایندگان خطوط و دریافت امکان اعتراض به صورت‌حساب‌های خطوط و بررسی اعتراض در کمیته‌ای بی‌طرف و متخصص؛
- حذف مشکلات مربوطه بانکی مانند تعداد بالای چک‌های تضامنی عودت داده نشده؛
- امکان انتقال مسئولیت به تحویل‌گیرنده ثانویه (در صورت وجود)؛
- جلوگیری از بدنام شدن به واسطه بدحسابی مشتری نهایی؛
- ایجاد تدریجی بازار رقابتی سالم برای تحویل‌گیرندگان واسط؛
- عدم انتقال بدهی یک محموله به محموله دیگر؛

پاسخ به برخی ایرادات مطرح شده:

در طول اجرای طرح ایرادات مختلفی از سوی ذینفعان مختلف مطرح شد. برخی از این ایرادات وارد بودند و در طول اجرای دوره آزمایشی اصلاح شدند. برخی دیگر ایراداتی بودند که پاسخ قانع‌کننده برای آنها وجود داشت. در ادامه برخی از این ایرادات و پاسخ به آنها شرح داده شده است.

الف- این طرح هزینه‌های حمل و نقل در ایران را افزایش می‌دهد.

- از آنجا که تحویل‌گیرنده به عنوان کسی که هزینه را پرداخت می‌کند، در استفاده یا عدم استفاده از این طرح مختار است، لذا در صورت وارد بودن ایراد طرح شده استقبالی از سوی ایشان اتفاق نیافتاده و تعهدنامه‌ای در این طرح صادر نمی‌شود.
- ثبت نام ۲۳۹ شرکت فورواردر و کارگزار گمرکی در دوره آزمایشی این طرح که در آن خطوط محدودی شرکت داشتند، خلاف ادعای طرح شده را نشان می‌دهد.
- مقایسه هزینه‌های طرح و سایر روش‌های موجود، و توجه به سکون ۴۰ تا ۶۰ روز سپرده نقدی (حتی با کاهش نرخ سود سپرده‌های بانکی) بازهم نشان از اقتصادی بودن این طرح برای تحویل‌گیرندگان دارد.

ب- این طرح بروکراسی اداری و زمان تحویل و تحول کانتینر را افزایش می‌دهد.

بر خلاف این ادعا، در این طرح با بهره‌گیری از امکانات فناوری اطلاعات و استفاده از سامانه بر خط تحت وب، در زمان‌های زیر صرفه‌جویی می‌شود:

- زمان پرداخت سپرده نقدی توسط تحویل‌گیرنده و کنترل آن توسط خط؛

- زمان صدور و ثبت چک تضامنی در دفاتر تحویل گیرنده و دریافت، کنترل امضاهای مجاز و ثبت چک تضامنی در دفاتر خط؛
- زمان پی گیری عودت سپرده نقدی و چک تضامنی توسط تحویل گیرنده و زمان و فرآیند عودت سپرده و چک توسط خطوط؛
- زمان تهیه تعهدنامه توسط خط و کنترل متن توسط تحویل گیرنده و زمان احراز اصالت امضاهای مجاز تحویل گیرنده توسط خط؛
- زمان هدر رفته در مراجع داوری و یا قضایی غیر تخصصی به هنگام شکایت هر یک از طرفین از یکدیگر و ...

پ- در این طرح امکان همراهی و ارایه تخفیف به مشتریان از خط گرفته می شود.

- بر خلاف این ادعا، در این طرح در عمل پرداخت صورتحساب خط بیمه شده است و در این صورتحساب خط به هر میزان که تمایل داشت می تواند به تحویل گیرنده تخفیف دهد و یا با رعایت شرایط این طرح، ادعای خسارت از تحویل گیرنده را به تعویق بیندازد.

ت- در این طرح در صورت عدم عودت کانتینر در زمان مشخص؛ خطوط مجبور به اعلام مفقودی کانتینر شده و پس از دریافت ارزش کانتینر مجبور به انتقال مالکیت کانتینر به شرکت بیمه می شوند که مطلوب خطوط نیست.

- اولاً با رعایت شرایط، خطوط تا زمانی که تمایل دارند و با تحویل گیرنده در توافقند (با صدور تعهدنامه های متمم) می توانند اعلام مفقودی کانتینر را عقب بیندازند و در خصوص حق توقف تحت پوشش بیمه باشند.

- ثانیاً در زمان اعلام مفقودی می توانند با شرکت بیمه توافق کنند که به جای انتقال مالکیت کانتینر به شرکت بیمه، در صورت بازگشت کانتینر در هر زمانی، کانتینر خود را تحویل گرفته و ارزش کانتینر دریافتی از شرکت بیمه را عودت دهند.

جمع بندی:

این محصول تقریباً جدید بیمه ای، حاصل تلاش دست اندرکاران صنعت حمل و نقل و صنعت بیمه و اهتمام قابل تقدیر بیمه مرکزی ج.ا. ایران در توجه به یک نیاز جدید بیمه ای و طراحی محصول منحصر به فرد برای آن بوده است. طبیعی است که مانند هر محصول بیمه ای دیگر طراحی و اجرای این طرح بیمه خالی از نقص نبوده و نیست. لذا طراحان این طرح امید دارند با دریافت نظرات و نقد سازنده خبرگان صنعت حمل و نقل و صنعت بیمه بتوانند در ارتقای این محصول نوپای بیمه ای بکوشند.