

بولتن ویژه نمایندگان بیمه آسماری

خانواده آسماری

شماره ۲۰ . مهرماه ۱۴۰۰

بیمه آسماری

Asmari insurance



۹ درصد شناورهای کشور تحت پوشش بیمه آسماری اند

برنامه ریزی عملیاتی
برای افزایش سهم
بیمه کشتی

راهکارهایی برای توسعه بازار بیمه کشتی

سرعت عمل

بیشتری می خواهیم

آسماری از نگاه مشتریان

به نماینده بیمه آسماری

اطمینان می کنیم

همکاران این شماره

مدیر مسئول: علیرضا یزدان دوست

ناشر: روابط عمومی

سر دبیر: راضیه تاجیک

دبیر تحریریه: ماندانا محمدزاده

امور مشترکین: سمیه دهقان

مدیر هنری: محمد جواد احمدیان

آدرس: تهران، خیابان گاندی جنوبی،

خیابان ۱۱ (شهاب)، پلاک ۱۹

کد پستی: ۱۵۱۷۷۵۶۱۱

تلفن: ۰۲۱-۴۳۴۱۷ فکس: ۰۲۱-۸۶۰۸۸۴۱۰

@asmari_ins

asmari_ins

از کلیه همکاران عزیز دعوت می شود تا با پیوستن به کانال بیمه آسماری از آخرین اخبار آگاهی یابند.

www.asmari-insurance.com

info@asmari-insurance.com



بولتن ویژه نمایندگان

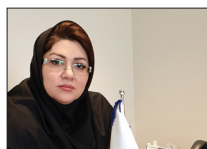
خانواده آسماری

شماره ۲۰ . مهر ماه ۱۴۰۰

با هم خانوگیت

یادداشت سردبیر

۳/ برنامه ریزی عملیاتی برای افزایش سهم بیمه کشتی



در گفت و گو با خانواده آسماری اعلام شد؛

۴/ ۹ درصد شناورهای کشور تحت پوشش بیمه آسماری اند

پرسش و پاسخ:

۶/ گشتی در دنیای بیمه کشتی

مقاله:

۸/ فاکتورهای موثر بر محاسبه حق بیمه بدنه و ماشین آلات کشتی

آسماری از نگاه مشتریان:

۱۱/ به نماینده بیمه آسماری اطمینان می کنیم



راهکارهایی برای توسعه بازار بیمه کشتی

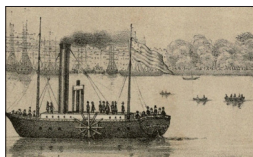
۱۲/ سرعت عمل بیشتری می خواهیم

نگاهی به آگهی های فروش شناور و کشتی

۱۵/ این کشتی چند می ارزه؟

تاریخچه:

۱۶/ نگاهی به سیر تحول بیمه کشتی



بررسی عملکرد شعب:

۱۹/ رتبه بندی شعب بیمه آسماری

از تاریخ ۱۴۰۰/۰۱/۰۱ لغایت ۱۴۰۰/۰۶/۳۱

برنامه ریزی عملیاتی برای افزایش سهم بیمه کشتی



راضیه تاجیک

آمار بیمه مرکزی از عملکرد صنعت بیمه در سال گذشته نشان می‌دهد سهم بیمه‌های کشتی از کل پرتفوی صنعت حدود ۱,۶ درصد بوده است، در حالی که این رقم در سال قبل آن کمتر از یک درصد ثبت شده است. نسبت خسارت حدود ۳۸ درصدی، این رشته را به یکی از رشته‌های سودده بیمه‌ای تبدیل کرده است، اما علت سهم کم این رشته در پرتفوی کل صنعت را می‌توان در عوامل متعددی جست و جو کرد.

اعمال تحریم‌های ظالمانه علیه کشورمان، بسیاری از روابط تجاری را محدود کرده است و از این رو حرکت کشتی‌ها و شناورها تا حدی تحت تاثیر این موضوع قرار گرفته است. از سوی دیگر با شیوع کرونا، ورود و خروج دریایی در مرزهای کشورهای مجاور بسیار کاهش یافت، به طوری که صادرات و واردات کالا به میزان قابل توجهی کم شد.

در چنین شرایطی، عملاً مالکان شناورها و کشتی‌ها، دلیلی برای خریدن بیمه نامه نمی‌دیدند و در موارد اجبار، ترجیح می‌دادند به خرید بیمه نامه حداقلی اکتفا کنند. با این حال، رونق گرفتن دوباره تردهای دریایی با کاهش فشار تحریم و نیز سرعت گرفتن واکسیناسیون، مشهود است، به گونه‌ای که امید می‌رود در آینده نزدیک، فروش بیمه‌های کشتی بیش از پیش رشد کند.

حمل و نقل دریایی سهم بسیار زیادی در تجارت کشورها دارد. از سوی دیگر تنوع شناورها باعث شده است که ظرفیت بسیار قابل توجهی در حوزه بیمه کشتی ایجاد شود، در حالی که بسیاری از این ظرفیت‌ها در کشور ما ناشناخته‌اند.

شرکت بیمه آسماری طی سال‌های اخیر تلاش کرده است از پتانسیل‌های موجود استفاده حداکثری داشته و بیمه کشتی و شناور را تا حد امکان توسعه دهد. فعالیت در بطن مناطق آزاد و آشنایی کامل با مناطقی که شناورها در آن تردد می‌کنند، شبکه فروش بیمه آسماری را تا حد زیادی به اهمیت بیمه کشتی واقف کرده است.

گرچه شرکت بیمه آسماری به نرخ‌های فنی پایبند است و نرخ‌شکنی را خط قرمز خود می‌داند، اما ارائه خدمات مناسب به بیمه‌گذاران باعث شده است که سهم بیمه کشتی در پرتفوی شرکت به شکل چشمگیری رشد داشته باشد.

همچنین برنامه‌های تحولی خوبی در این حوزه طراحی شده است، به طوری که پوشش‌های غیرلازم را حذف و پوشش‌های الزامی را جایگزین آنها کرده است. با این روند، به نظر می‌رسد در آینده نه چندان دور، شرکت بیمه آسماری تحولی جدی در سهم بیمه کشتی را شاهد باشد.





بیمه آسماری

بولتن ویژه نمایندگان

شماره ۲۰ . مهر ماه ۱۴۰۰

www.asmari-insurance.com



در گفت و گو با خانواده آسماری اعلام شد؛

۹ درصد شناورهای کشور تحت پوشش بیمه آسماری اند

شرکت بیمه آسماری در حوزه ارزیابی موارد بیمه، ارائه نرخ و پرداخت خسارت بیمه‌های کشتی‌تبحر ویژه‌ای دارد. این روند به دلیل حساسیت‌های موجود بر روی بیمه‌شناورها و نیز اهمیت آنها در حمل و نقل دریایی و تجارت خارجی کشور ایجاد شده است. درباره مسائل مرتبط با بیمه کشتی و شناور و نیز عملکرد شرکت بیمه آسماری در این حوزه با الهام جلوی، مدیر بیمه‌های مسئولیت و مهندسی شرکت بیمه آسماری به گفت و گو نشستیم.

■ برای شروع گفت و گو، بهتر است نگاهی به میزان حق بیمه تولیدی و خسارت پرداختی بیمه آسماری در رشته بیمه بدنه کشتی داشته باشیم.

حق بیمه تولیدی این رشته در شرکت بیمه آسماری طی سال ۱۳۹۹ بیش از ۱۷ میلیارد و ۵۱۲ میلیون ریال بوده است. این در حالی است که برای سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۷، اعداد ۷،۴ میلیارد ریال و ۶،۷ میلیارد ریال ثبت شده است.

با وجود رشد قابل ملاحظه حق بیمه تولیدی در سال گذشته، اما طی سال جاری، تضعیف شرایط اقتصادی و همچنین محدودیت‌های اعمال شده بر اساس پروتکل‌های بهداشتی مقابله با ویروس کرونا، موجب کاهش تردهای دریایی شده است و طبیعتاً این امر، فروش بیمه نامه‌های بدنه شناور را نیز تحت تأثیر قرار داده است. با این حال در نیمه اول سال جاری، فروش

بیمه‌های بدنه شناور منجر به تولید بیش از ۱۰،۷ میلیارد ریال از پرتفوی فعلی شده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۲۷ درصدی نشان می‌دهد.

از این محل، شرکت بیمه آسماری در سال ۱۳۹۷ بیش از ۵،۷ میلیارد ریال خسارت پرداخت کرده است، اما با توجه به ضریب خسارت در سال مربوطه و ارزیابی مناسب تر ریسک در سال‌های آتی، خسارت پرداختی به ۶۰۸ میلیون ریال در سال ۱۳۹۸ و ۱،۳ میلیارد ریال در سال ۱۳۹۹ رسیده است.

■ بیمه کشتی در پرتفوی شرکت بیمه آسماری چه جایگاهی دارد؟

با توجه به دسترسی وسیع کشور ما به دریاها و بهره‌مندی از این موهبت الهی، حمل و نقل دریایی نیز از گذشته در ایران جایگاه ویژه‌ای داشته است. قدمت زیاد این روش حمل و نقل در دنیا و از طرف

نرخ پایین و غیر کارشناسی، احتمال افزایش ضریب خسارت و متضرر شدن بیمه گر زیاد است. خوشبختانه این موضوع در شرکت بیمه آسماری مورد توجه خاص قرار گرفته است. شبکه فروش و روسای شعب هم در فرایند بازاریابی و نفوذ به بازار، این موضوع را مد نظر قرار داده و نهایت تلاش را در مدیریت ریسک به کار بسته اند.

❖ فرایند صدور بیمه نامه کشتی تا چه اندازه روان سازی شده است؟

یکی از الزامات و پیش نیازهای صدور این بیمه نامه، بازدید از مورد بیمه به منظور شناسایی وضعیت ریسک است. البته صدور بیمه نامه های تمدیدی مشروط بر اینکه افزایش سرمایه چندانی نداشته باشند، مشمول این الزام نیست، لذا فرایند صدور آنها با سرعت بیشتری انجام می پذیرد.

در خصوص شناورهایی که برای اولین بار در این شرکت تحت پوشش قرار می گیرند و یا موارد تمدیدی که افزایش سرمایه بیش از ۲۰ درصد دارند، باید کارشناسی بازدید اولیه انجام پذیرد که این موضوع ممکن است تا حدودی سرعت صدور را تحت تاثیر قرار دهد.

در همین راستا، شعب بیمه آسماری با تعامل خوبی که با کارشناسان ارزیاب ایجاد کرده اند، سعی دارند فرایند صدور بیمه نامه را تسریع کنند. همچنین اختیار بازدید از شناورها حسب درخواست روسای شعب تا میزان مشخصی به آنها تفویض شده است که این امر نیز موجب حذف برون سپاری و افزایش سرعت فرایند صدور می شود.

دیگر مخاطرات مرتبط با آن، موجب شد که بیمه دریایی جزو اولین بیمه هایی باشد که پا به عرصه وجود نهاد و به مرور زمان میزان استفاده از آن هم بیشتر شد.

با توجه به وضعیت جغرافیایی شعب بیمه آسماری و مجاورت اکثر آنها با آب های بین المللی، صدور بیمه نامه شناور نیز از آغاز فعالیت این شرکت رونق داشته است.

البته با توجه به این که شرکت بیمه آسماری از ابتدا تمرکز خود را بر فروش بیمه نامه درمان قرار داده بود، به صورت طبیعی سهم سایر رشته ها در پرتفو ناچیز بود، از این رو با وجود رشد سریع حق بیمه تولیدی در رشته کشتی، سهم آن در کل پرتفو طی سالهای اخیر همواره زیر یک درصد بوده است.

❖ بیمه آسماری در رشته بیمه کشتی، چه پوشش هایی را ارائه می دهد؟

بیمه های شناور با اقتباس از مجموعه قوانین دریایی بین المللی، تجارب دریانوردی و کنوانسیون های بین المللی تنظیم شده اند. در شرکت بیمه آسماری نیز، بیمه بدنه و ماشین آلات شناورها بر اساس کلوزهای طراحی شده توسط انستیتو بیمه گران لندن صادر می شود. کلوز ۲۸۰، کلوز ۲۸۴، کلوز ۲۸۹ و کلوز ۳۴۶ اکنون در این شرکت ارائه می شود.

بر اساس آمار ارائه شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی، شناورهای ثبت شده در این سازمان حدود ۹ هزار فروند است که بخش زیادی از آنها به خاطر سن زیاد، مستهلک شده و نیاز به جایگزینی دارند.

با توجه به این که در سال ۱۳۹۹ حدود ۸۰۰ فقره بیمه نامه شناور در شرکت ما صادر شده است، می توان گفت که از این تعداد حدود ۹ درصد تحت پوشش شرکت بیمه آسماری قرار گرفته اند.

❖ با توجه به این که بیمه کشتی توسط همه شرکت های بیمه عرضه می شود، آیا نرخ های ارائه شده توسط بیمه آسماری قدرت رقابت با نرخ های سایر شرکت ها را دارد؟

حق بیمه تا حدود زیادی متأثر از قانون اعداد بزرگ است، بدین معنا که هر چه تعداد بیمه نامه های صادره بیشتر باشد، استخراج نرخ فنی و کارشناسی شده بر اساس ضریب خسارت رشته و هزینه های مربوطه، اصولی تر انجام خواهد شد. با توجه به تعداد شناور موجود در کشورمان، قانون اعداد بزرگ در صدور این رشته بیمه ای مانند آنچه در صدور بیمه های خودرو و آتش سوزی وجود دارد، چندان مصداق ندارد، در نتیجه در صورت عدم مدیریت ریسک، پذیرش ریسک نامناسب و یا ارائه



بیمه آسماری

بولتن ویژه نمایندگان

شماره ۲۰ . مهرماه ۱۴۰۰

info@asmari-insurance.com



با توجه به وضعیت جغرافیایی شعب بیمه آسماری و مجاورت اکثر آنها با آب های بین المللی، صدور بیمه نامه شناور از آغاز فعالیت این شرکت رونق داشته است.

گشتی در دنیای بیمه کشتی

«بیمه کشتی» خسارتی که ممکن است به کشتی‌ها و محموله‌های آن‌ها در بین دو نقطه مبدأ و مقصد یا در یک مدت زمان مشخص وارد شود را تحت پوشش قرار می‌دهد. وجود چنین بیمه‌ای برای حمل و نقل دریایی که مهم‌ترین و پرکاربردترین روش جا به جایی بار در جهان است، اهمیت بسیار زیادی دارد. با توجه به فعالیت گسترده بیمه آسماری در مناطق آزاد و بنادر دریایی، بیمه کشتی یکی از خدمات ویژه این شرکت به حساب می‌آید. با استفاده از خدمات ویژه بیمه آسماری می‌توان بالاترین سقف خسارت بیمه کشتی را در سریع‌ترین زمان ممکن و با پرداخت حق بیمه‌ای مناسب دریافت کرد.

کدام کلوزها توسط بیمه آسماری ارائه می‌شود؟

در بیمه‌نامه بدنه و ماشین آلات شناورها (H&M)، خسارت وارد شده به بدنه کشتی‌ها و انواع شناورها تحت پوشش قرار می‌گیرد. این بیمه‌نامه براساس کلوزهای انستیتو بیمه گران لندن طراحی شده است که عبارتند از:

۱- کلوز ۲۸۰ (زمانی)، تمام خطر

خطرات ناشی از حوادث دریایی و طوفان، آتش سوزی و انفجار، تقدیه یا jettison به دریا انداختن محمولات جهت نجات کشتی و مابقی کالاها و خسارت وارده به کشتی در اثر برخورد با اسکله و تأسیسات بندری یا سکوها تحت پوشش این کلوز هستند.

همچنین خسارت ناشی از تخلیه، بارگیری و یا سوخت گیری، خسارت ناشی از ترکیدن دیگ و یا شکست شفت، خسارت ناشی از خطای کاپیتان و یا خدمه و یا راهنما، زیان همگانی و هزینه‌های نجات توسط این کلوز پوشش داده می‌شود.

از سوی دیگر، سه چهارم خسارت ناشی از مسئولیت تصادم نیز در این کلوز پرداخت می‌شود. در صورت برخورد کشتی با کشتی دیگر چنانچه کشتی مورد بیمه، مقصر حادثه باشد، علاوه بر خسارت وارده به کشتی مورد بیمه، سه چهارم خسارت کشتی مقابل نیز قابل جبران است.

پوشش‌های مختلف بیمه کشتی چگونه

است؟

پوشش‌های بیمه کشتی به طور کلی به دو دسته بیمه زمانی و بیمه سفر کشتی تقسیم می‌شوند. بیمه زمانی کشتی که به آن Time Insurance گفته می‌شود، خطرات و خسارات کشتی را طبق بندهای بیمه‌نامه در مدت زمانی خاص تحت پوشش قرار می‌دهد.

بیمه سفر کشتی یا Voyage Insurance تنها خسارات و خطراتی که ممکن است کشتی در طول یک سفر معین از مبدأ تا مقصد با آن رو به رو شود را پوشش می‌دهد.

انواع بیمه‌نامه‌های کشتی قابل ارائه در

ایران کدامند؟

بیمه دریایی به طور کلی به چهار بخش بیمه‌های کشتی (H&M)، بیمه مسئولیت مالکان کشتی (P&I)، بیمه بدنه کانتینر و بیمه‌های حمل و نقل کالا تقسیم می‌شوند.

از این بین بیمه‌های H&M و P&I از جمله مهم‌ترین انواع بیمه کشتی در ایران به حساب می‌آیند. با اضافه شدن بیمه مسئولیت سازندگان شناورها، پوشش بیمه مالکان کشتی در ایران کامل می‌شود.

بیمه مسئولیت سازندگان شناورها چیست؟

یکی دیگر از مواردی که تحت پوشش بیمه کشتی قرار دارد، مسئولیت سازندگان شناورها است. این بیمه نامه خطرات مربوط به مسئولیت سازندگان و تعمیرکنندگان کشتی و شناورها در شرکت های ساخت کشتی و یاردهای تعمیرات شناور را تحت پوشش قرار می دهد.

همواره احتمال بروز اشتباه یا آسیب به کشتی ها در هنگام ساخت و تعمیر آنها وجود دارد. با استفاده از بیمه مسئولیت سازندگان شناورها، این خطرات تحت پوشش بیمه قرار می گیرد. معمولاً شرکت های کشتی سازی برای کاهش هزینه های خسارت از این بیمه استفاده می کنند.

در بیمه نامه بدنه کشتی، به جز بدنه شناور موارد دیگری هم می تواند تحت پوشش قرار گیرد؟

چنانچه در جریان بیمه بدنه کشتی، بعضی هزینه ها و منافع در رابطه با مالکیت کشتی و بهره برداری از آن تحت پوشش قرار گیرد، اضافه نرخ حق بیمه شامل موارد مذکور خواهد شد. از جمله بیمه های اضافی می توان به بیمه هزینه های اداره کشتی، کارمزد مدیران کشتی، منافع، ارزش اضافی یا مازاد بدنه و ماشین آلات، بیمه کرایه، کرایه کشتی در بست یا کرایه مورد انتظار و بیمه خطراتی که در متن کلوز اصلی بیان نشده ولی بیمه گزار خواهان تحت پوشش بودن آنها است می توان اشاره کرد.

اگر شناور به ارزش واقعی خود بیمه نشود، در هنگام وقوع خسارت، پرداخت غرامت آن به چه صورت خواهد بود؟

اگر شناور کمتر از ارزش واقعی بیمه شود، بر اساس ماده ۱۰ قانون بیمه (قاعده نسبی) اعمال می شود و اگر وسیله بیشتر از ارزش واقعی بیمه شده و این از عمد بیمه گزار باشد، هیچ گونه خسارتی پرداخت نمی شود. با این حال در صورتی که این امر سهواً صورت گرفته باشد، خسارت تا سقف سرمایه بیمه نامه پس از کسر کسورات قانونی پرداخت می شود.



۲- کلوز ۲۴۸ (زمانی)، بیمه بدنه و ماشین آلات کشتی

این کلوز خسارت کلی شناورها به همراه سه چهارم مسئولیت تصادم و زیان همگانی و هزینه های نجات شناورها را مورد پوشش قرار می دهد. به این ترتیب چنانچه کشتی به علت یکی از خطرات تحت پوشش غرق شود و یا از بین برود، خسارت قابل پرداخت خواهد بود، ولی خسارت جزئی تحت پوشش این کلوز نیست.

۳- کلوز ۲۸۹ (زمانی)، بیمه نامه شناورها

این کلوز نیز خسارت کلی و یا از بین رفتن کامل کشتی به همراه هزینه های نجات آن را تحت پوشش قرار می دهد.

۴- کلوز ۳۴۶ (زمانی)، یک بیمه تمام خطر و کامل

این کلوز یکی از کاملترین کلوزهای موجود است که تمامی خسارت مشمول عنوان جزئی و کلی را پوشش می دهد و ویژه شناورهای صیادی است. اگر به دنبال یک بیمه نامه کامل برای کشتی صیادی هستید، کلوز ۳۴۶ بهترین گزینه خواهد بود.

۵- کلوز ۲۸۱، بیمه کشتی در مقابل خطرات جنگ

کلوز ۲۸۱ خطرات مربوط به زمان جنگ را تحت پوشش می دهد و شامل موارد اضافی است.

بیمه مسئولیت مالکان کشتی (P&I) چیست؟

به دلیل وجود خطرات متعدد در دریا و در هنگام دریانوردی، صاحبان کشتی طبق قانون مسئولیت همیشه مسئول حفظ سلامت کارکنان، وسایل آنها و محمولات مورد حمل هستند. به همین دلیل علاوه بر بیمه بدنه و ماشین آلات شناورها، می توان از پوشش بیمه مسئولیت دریایی نیز استفاده کرد.

این بیمه طبق کلوز ۳۴۴ انستیتو بیمه گران لندن ارائه می شود و گپ هایی که تحت پوشش بیمه بدنه شناورها قرار ندارد و مربوط به سلامت کارکنان است را پر می کند. به این بیمه، بیمه مسئولیت مالکان کشتی در برابر اشخاص ثالث نیز گفته می شود.

با استفاده از این بیمه، مسئولیت مالکان کشتی در هنگام بروز تصادم و سایر خطرات دریانوردی و نیز هزینه های جبران خسارت وارد شده به کارکنان، تحت پوشش بیمه آسماری قرار می گیرد.

فاکتورهای موثر بر محاسبه حق بیمه بدنه و ماشین آلات کشت*



بیمه آسماری

بولتن ویژه نمایندگان

شماره ۲۰ . مهر ماه ۱۴۰۰

www.asmari-insurance.com

با پیشرفت هایی که در عرصه تکنولوژی و فناوری اطلاعات در عصر حاضر ایجاد شده است، وسائط حمل و نقل با قابلیت های گنجایش مسافر و بار بیشتر و همچنین با سرعت بالا به بازار عرضه شده و مورد استفاده قرار گرفته است. کشتی ها و شناورها با وجود مزایای بی شمار در توسعه اقتصادی و جابه جایی بار و مسافر و فراهم کردن آسایش و راحتی، حجم بزرگی از سرمایه مالکان و اموال عمومی و جان مسافران و خدمه و بار آنها را در معرض خطر قرار می دهند، به طوری که هیچ مالک، ذینفع و بیمه گری منابع مالی کافی برای نگهداری کل و یا قسمت اعظمی از ریسک یک کشتی بزرگ اقیانوس پیما را ندارد.



بیمه ای طراحی و عرضه شود.

با توجه به بالا بودن ارزش کشتی ها و در نتیجه بالا بودن رقم خسارتی که در صورت وقوع حادثه ممکن است برای بدنه و ماشین آلات کشتی یا شخص ثالث ایجاد شود، لزوم توجه به نرخ گذاری مناسب و عادلانه متناسب با ریسک پوشش داده شده، امری لازم و ضروری است.

در تعیین نرخ حق بیمه های کشتی، مهمترین عامل ریسک هایی است که در بخش بیمه بدنه و ماشین آلات کشتی وجود دارد. طبق مشاوره با خبرگان و بررسی فرم های پیشنهادی که شرکت های بیمه در فرایند نرخ گذاری و تعیین حق بیمه در بخش بیمه های بدنه و ماشین آلات کشتی از آن استفاده می کنند، این نتیجه حاصل شد که شرکت های بیمه بخش عمده ای از عواملی را که می توان از منظر ریسک به آنها توجه کرد، نادیده گرفته اند و همین امر سبب می شود فرایند

امروزه اغلب شرکت های کشتیرانی که توانایی مالی خرید کشتی را ندارند، از طریق وام و استفاده از سایر روش های تامین مالی و یا اجاره کشتی نسبت به تامین کشتی مورد نیاز خود اقدام می کنند. طرف های مختلف درگیر در این قراردادها دارای منافع و حقوق خاص خود هستند که باید به دقت شناسایی شده و در قرارداد بیمه مربوطه لحاظ شوند. غفلت از این موارد به ویژه هنگام وقوع خسارت، مشکلات بسیاری را برای شرکت های کشتیرانی به وجود آورده و گاهی حیات تجاری آنها را در معرض خطر قرار می دهد.

کارشناسان شرکت های بیمه باید ضمن آشنایی با حقوق و قوانین دریایی، با شرایط و مقررات کشتیرانی آشنا شوند. همچنین لازم است ریسک هایی که کشتی را تهدید می کند، به درستی شناسایی شده و متناسب با نیاز آنها، بیمه و پوشش



مانند کشتی و هواپیما که کلوzeهای استاندارد دارند.

۱۵ - مقررات بین المللی در رشته هایی که جنبه بین المللی دارد و تابعی از کنوانسیون ها و موافقت نامه های بین المللی است.

۱۶ - ارائه بیمه نامه در قالب بیمه های مشترک، نباید اصول حاکم بر محاسبه حق بیمه را نقض کند.

۱۷ - توجه به اوضاع پیرامون بازار بیمه

نرخ گذاری و تعیین حق بیمه، روندی صحیح و عادلانه را طی نکند و در عین حال تمام خطرهای موجود تحت پوشش شرکت بیمه قرار نگیرد. این عامل موجب می شود قرارداد بیمه ای منعقد شده به وسیله شرکت های بیمه در عین حال که نمی تواند پوشش دهنده تمامی خطرات موجود و در نتیجه خسارات ایجاد شده برای بیمه گزار باشد، حق بیمه دریافتی هم متناسب با ریسک بیمه گزار دریافت نشود.

معیارهای عمومی تعیین نرخ حق بیمه انواع رشته های بیمه

به موجب پیوست آیین نامه شماره ۸۱، معیارهای عمومی تعیین نرخ حق بیمه انواع رشته های بیمه شامل آن دسته از معیارهایی است که برای تعیین نرخ حق بیمه تمام رشته های بیمه مشترک است، لذا شرکت های بیمه باید حق بیمه رشته هایی که اجازه تعیین نرخ دارند را با رعایت و توجه به موارد زیر تعیین کنند:

- ۱- بیمه پذیر بودن ریسک
- ۲- شدت و تواتر ریسک
- ۳- توجه به تابع توزیع ریسک و میانگین واریانس آن
- ۴- سوابق عملیات بیمه ای آن رشته
- ۵- اعمال تخفیف یا اضافه نرخ بر اساس سابقه بیمه گزار
- ۶- وضعیت ریسک از لحاظ رعایت استانداردهای پیشگیری و ایمنی
- ۷- رعایت حد توانگری شرکت
- ۸- توجه به عوامل تشدید خطر
- ۹- مدت بیمه
- ۱۰- خطرات اضافی و استثنائات
- ۱۱- کاستنی
- ۱۲- هزینه های اداری و عملیاتی
- ۱۳- عدم تبعیض غیر موجه در تعیین نرخ
- ۱۴- امکان واگذاری اتکالی به ویژه در رشته هایی



با توجه به بالا بودن ارزش کشتی ها و در نتیجه بالا بودن رقم خسارتی که در صورت وقوع حادثه ممکن است برای بدنه و ماشین آلات کشتی یا شخص ثالث ایجاد شود، لزوم توجه به نرخ گذاری مناسب و عادلانه متناسب با ریسک پوشش داده شده، امری لازم و ضروری است.



معیارهای اختصاصی

تعیین نرخ حق بیمه در رشته بدنه و ماشین آلات کشتی در ایران و جهان

اهمیت نقش زیرساختی بیمه‌های حمل و نقل در اقتصاد و جایگاهی که این بخش در توسعه و تکامل اقتصاد ایفا می‌کند، ضرورت توجه به آن را بیش از پیش به نمایش می‌گذارد. حمل و نقل و به ویژه حمل و نقل از نوع دریایی آن، یکی از صنایعی است که می‌تواند تعاملات و مبادلات کشورها را به منظور دسترسی به بازارهای داخلی و خارجی افزایش دهد. این امر، حجم صادرات را بیشتر می‌کند و در نتیجه میزان درآمدهای ارزی حاصل از آن افزایش می‌یابد.

نقش بنیادی بیمه‌های کشتی به منظور فراهم کردن زمینه مناسب برای توسعه پایدار اقتصاد ملی بر همگان روشن است، چرا که بیمه‌های کشتی به ویژه در کشورهای با حجم تجارت بالا از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند. با توجه به جایگاه ویژه جغرافیایی و سیاسی ایران و نقش و جایگاه بیمه‌های کشتی در رشد و توسعه اقتصادی و تجاری، لزوم توجه به این شاخه از صنعت بیمه و ارائه نرخ‌های عادلانه مورد پذیرش توسط بیمه‌گران و بیمه‌گذاران ضروری است. به منظور استخراج نرخ‌های عادلانه، لازم است الگویی مناسب برای این منظور طراحی شود. این الگو باید در برگرفته فاکتورهایی باشد که بتوان بر اساس آن تمامی ریسک‌های تهدید کننده بدنه و ماشین آلات کشتی را شناسایی کرد.

با توجه به تنوع کشتی‌ها از جمله باری و مسافری و محدوده تردد آن‌ها، محاسبه نرخ در بیمه کشتی تابع عوامل مختلفی است. این رشته نیز مانند بیمه هواپیما تابع کنوانسیون‌های مختلف بین‌المللی و کلوزهای مختلفی است که در این رشته مورد استفاده قرار می‌گیرد.

با توجه به مطالعات گسترده انجام شده در ایران و سایر کشورهای جهان، مجموعه فاکتورهای موثر در تعیین نرخ حق بیمه به منظور طراحی الگوی مناسب نرخ گذاری شناسایی شده است.

نقش بنیادی بیمه‌های کشتی به منظور فراهم کردن زمینه مناسب برای توسعه پایدار اقتصاد ملی بر همگان روشن است، چرا که بیمه‌های کشتی به ویژه در کشورهای با حجم تجارت بالا از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند.



بیمه آسماری

بولتن ویژه نمایندگان

شماره ۲۰ . مهر ۱۴۰۰

www.asmari-insurance.com

اکثر این فاکتورها به استثنای تعداد محدودی از آنها، بین بیمه‌گران ایرانی و سایر کشورها مشترک است. هدف از شناسایی این فاکتورها در این بخش این است که با مبنا قرار دادن آن، الگوی مناسب تعیین نرخ حق بیمه طراحی شود.

فاکتورهای شناسایی شده به شرح زیر است:

- مشخصات بیمه‌گزار و سوابق فعالیت وی در امر کشتیرانی
- مشخصات ذینفع بیمه نامه
- مشخصات شناور شامل: نام، نوع، شماره ثبت IMO، سال ساخت، جنس بدنه، پرچم، ابعاد، ظرفیت خالص و ناخالص، نام موسسه صادر کننده گواهینامه رده بندی بدنه و ماشین آلات، تاریخ اعتبار گواهینامه رده بندی بدنه و ماشین آلات، محدوده مجاز دریانوردی، سال ساخت موتور اصلی، مسیر و برنامه تردد، کارخانه و کشور سازنده شناور، نوع و مارک نیروی محرکه نوع سوخت، تاریخ آخرین بازدید زیرآبی و بازرسی موسسه رده بندی
- ارزش بدنه و ماشین آلات شامل: ارزش روز بدنه، ماشین آلات، تجهیزات و سرمایه بیمه مورد درخواست برای بدنه، ماشین آلات، تجهیزات
- شرایط و خطرات مورد درخواست: خطرات و شرایط به صورت استاندارد مورد قبول در بازارهای بین‌المللی گردآوری شده و به صورت کلوز منتشر شده است.

- سوابق خسارتی طی سه سال گذشته به تفکیک شامل: تاریخ و علت حادثه، مجموع مبالغ خسارت‌های دریافت شده و اعلام شده، نام شرکت بیمه‌گر قبلی، سرمایه بیمه نامه قبلی، تاریخ انقضای بیمه نامه، کلوزهای قبلی خریداری شده

* گروه پژوهشی بیمه‌های اموال و مسئولیت

پژوهشکده بیمه



به نماینده بیمه آسماری اطمینان می‌کنیم

تصور کنید یک شناور با میزان توجهی بار، در حال حرکت بر روی آب است که ناگهان دچار آسیب می‌شود. در چنین شرایطی نه تنها مالک شناور باید خسارت وارد بر آن را جبران کند، بلکه جبران خسارت وارده بر کارکنان، ماشین آلات و حتی جبران خسارت وارده بر شخص ثالث نیز بر عهده اوست. در چنین شرایطی، مالک یک شناور به ارزش چندین میلیارد تومان، باید چه کند؟ آیا می‌تواند هزینه خسارت های وارده را شخصا تامین کند؟ گرچه بیمه کشتی قدمت زیادی در جهان دارد، اما در کشور ما چندان رونق نگرفته است. شاید یکی از دلایل آن، نرخ بالای این بیمه هاست، اما واقعیت این است که نرخ بیمه نامه را باید با ارزش سرمایه مقایسه کرد. کاری که دو مشتری بزرگ بیمه آسماری با خرید بیمه نامه شناور انجام داده اند و اکنون از این انتخاب خود رضایت دارند.

«عادل آذری» یکی از مشتریان شرکت بیمه آسماری است که در حوزه صیادی فعالیت می‌کند. او چهار سال است که از مشتریان شرکت است و علاوه بر بیمه نامه های مرسوم اتومبیل، بیمه نامه شناورهای خود را هم از این شرکت تهیه می‌کند. او که مدتها به دنبال یک شرکت خوب برای خرید بیمه نامه شناور بوده است، پس از آشنایی با شرکت بیمه آسماری، همه فعالیت های بیمه ای خود را در این شرکت متمرکز کرده است، چرا که به گفته او «کارکنان آسماری برای مشتری ارزش قائل اند.» آذری می‌گوید: خوشبختانه در همه این سالها، خسارت قابل توجهی در حوزه شناورها نداشته ام، اما مطمئنم که در زمان پرداخت خسارت هم مانند زمان صدور بیمه نامه با من محترمانه برخورد خواهد شد. او نه تنها از حق بیمه پرداختی برای خرید بیمه نامه شناور رضایت دارد، بلکه به همه مالکان شناور توصیه می‌کند در خرید این بیمه نامه تردید نکنند، چرا که در زمان وقوع حادثه، جبران آن به صورت شخصی بسیار سخت و گاه غیرممکن خواهد بود.

«علی آلبوم سواری» دیگر مشتری این شرکت است که در منطقه خوزستان فعالیت می‌کند. او چند سالی است که شناورهای خود را نزد شرکت بیمه آسماری بیمه می‌کند و از خدمات آن هم راضی است. او می‌گوید: من نه تنها برای ۸ شناور خودم از بیمه آسماری بیمه نامه خریده ام، بلکه تعداد زیادی از دوستان فعال در این حوزه را هم به مشتریان دائمی بیمه آسماری تبدیل کرده ام. او این را هم می‌گوید که حتی از مبلغ پرداخت شده به عنوان حق بیمه خبر ندارد، چرا که همه کارهای بیمه ای خود را به نماینده بیمه آسماری واگذار کرده و کاملاً به او اطمینان دارد. آلبوم سواری البته تا کنون از بیمه آسماری خسارتی دریافت نکرده است، اما می‌گوید: اطلاعاتی که نماینده شرکت به من داد، از این حکایت می‌کرد که در زمان وقوع خسارت، بیمه آسماری همراه ماست و همین دلگرمی باعث شده است که من بدون چون و چرا، هر سال بیمه نامه هایم را تمدید کنم.



راهکارهایی برای توسعه بازار بیمه کشتی

سرعت عمل بیشتری می خواهیم

بیمه نامه کشتی که برای شناورها نیز صادر می شود، جایگاه ویژه‌ای در پرتغوی شعب شرکت بیمه آسماری دارد. مناطق مجاور دریا و رودخانه، بستر کافی برای صدور این بیمه نامه دارند، اما واقعیت این است که کرونا همه چیز را طی دو سال اخیر به چالش کشیده است. پیرامون مسائل و مشکلات مربوط به بیمه نامه های کشتی و نیز راهکارهای توسعه فروش آن، چند تن از اعضای شبکه فروش شرکت مواردی را مطرح کرده اند که در ادامه می خوانید.



خوشبختانه با وجود همه مواردی که گفته شد، نه تنها بیمه گزاران از شرکت بیمه آسماری رضایت کامل دارند، بلکه صدور بیمه نامه شناور و کشتی نیز رونق گرفته است و امیدواریم با افزایش تردد در آب‌ها، این روند سرعت بیشتری نیز بگیرد.



عبدالمجید عقیلی
رئیس شعبه اروند



نسیم نوبهار
نماینده شعبه قشم

اجباری شدن پوشش بیمه ای برای شناورها و به ویژه الزام به داشتن بیمه نامه بدنه برای کشتی‌ها، باعث شده است که فروش این بیمه نامه‌ها تا حدودی نسبت به سال‌های قبل رونق بگیرد. همچنین منطقه قشم، پتانسیل بسیار خوبی برای فروش بیمه نامه کشتی و شناور دارد و از این رو می‌توان بازار آن را به خوبی فعال کرد. با این حال بازار رقابتی منفی و نرخ شکنی‌های کم سابقه، باعث شده است که شرایط تا حدودی به زیان شرکت‌های قانون مدار، نامتعادل شود.

من معتقدم اگر می‌خواهیم سهم بیمه کشتی را در سبد بیمه ای خودمان افزایش دهیم، باید شرایط را به نفع این بیمه نامه تسهیل کنیم. اجرای طرح‌هایی مانند فروش اقساطی، کاهش سخت‌گیری در شرایط خصوصی و نیز تسریع در فرایند صدور بیمه‌نامه، از جمله مواردی است که می‌تواند ما را در این زمینه یاری کند.

خوشبختانه بیمه گزاران شرکت که مشتری بیمه کشتی هستند، از خدمات بیمه آسماری رضایت دارند و حتی در موارد پرداخت خسارت هم تا کنون نارضایتی دیده نشده است، اما واقعیت این است که نرخ و شرایط در بازار رقابتی باید متناسب‌سازی شود، به طوری که مشتری به خرید یا تمدید بیمه نامه راغب باشد.

به طور کلی پس از شیوع کرونا و با کاهش صادرات به کشورهایی چون کویت، امارات و عراق، عملاً فروش بیمه نامه کشتی و شناور نیز کاهش یافت، چرا که ترددی در خطوط آبی صورت نمی‌گرفت؛ گرچه به تازگی و با رفع برخی محدودیت‌ها، شرایط کمی بهتر شده است، اما تا بازگشت به نقطه اول هنوز فاصله داریم.

خوشبختانه با کمک مدیران ارشد شرکت، شرایط شرکت بیمه آسماری در رقابت با سایر شرکت‌ها نسبت به گذشته بسیار مطلوب شده است، به طوری که هم نرخ‌ها قابلیت رقابت پیدا کرده است و هم انعطاف‌پذیری در شرایط صدور بیمه نامه ایجاد شده است.

یکی از نیازهای بازار در رشته بیمه کشتی و شناور، افزایش سقف اتکایی است، به طوری که با حل این مشکل می‌توان حق بیمه بسیار بیشتری را تولید کرد. به عنوان مثال شناورهایی که به سمت عراق حرکت می‌کنند، حامل بارهای بسیار ارزشمندی هستند، اما محدودیت شش میلیارد تومانی در نظر گرفته شده از سوی شرکت ما باعث می‌شود که امکان صدور بیمه نامه برای آنها وجود نداشته باشد.

یکی دیگر از نیازهای مشتریان ما، افزایش سرعت عمل در ارزیابی نرخ و صدور بیمه نامه است. من معتقدم دایره اختیارات شبکه فروش باید افزایش یابد، به طوری که فرایند زمانی کارشناسی شناور توسط نماینده شرکت و صدور بیمه نامه به حداقل ممکن برسد.

در بسیاری از موارد، زمان برای مالک شناور و کشتی بسیار اهمیت دارد و حتی دقایق می‌توانند برای او تعیین کننده باشند، بنابراین نمی‌توان صدور بیمه نامه را برای طی کردن چند مرحله اداری معطل کرد.

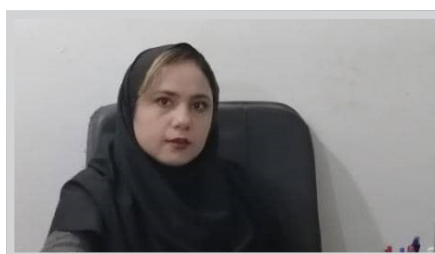


فاطمه نصیری
نماینده شعبه بوشهر

صدور بیمه نامه کشتی و شناور تا پیش از شیوع کرونا رونق بسیار خوبی داشت، اما متأسفانه پس از پاندمی و کاهش سفرها و مراودات تجاری، صدور این بیمه نامه هم کاهش یافت. بومی ها نیز تا زمانی که مجبور نباشند و الزامی وجود نداشته باشد، بیمه نامه خریداری نمی کنند. حتی در بسیاری موارد، بیمه نامه صادره برای آنها، سرمایه واقعی را پوشش نمی دهد و این می تواند خطری برای دارنده سرمایه باشد.

من از سال ۱۳۹۴ در عسلویه به فروش بیمه نامه مشغولم و شاهدیم که بیمه گزاران از شرایط صدور بیمه نامه و پرداخت خسارت شرکت بیمه آسماری رضایت دارند، اما طبیعی است که تعدیل نرخ ها می تواند شرایط را بیش از پیش به نفع شرکت تغییر دهد.

ارائه پوشش های تکمیلی در بیمه نامه کشتی مانند پوشش آتش سوزی در اسکله، می تواند سطح رضایت مشتریان را بیشتر کند. همچنین فروش اقساطی با استفاده از ظرفیت نظام بانکی نیز می تواند به افزایش فروش بیمه نامه بیانجامد.



یاسمین تنگستانی
نماینده شعبه اروند

مشتریان هنگام خرید بیمه نامه شناور و کشتی، به دنبال خدمات با کیفیت با نرخ پایین هستند که البته امکان پذیر نیست، اما همه تلاش ما این است که بتوانیم با نرخ منطقی، خدمات مطلوب مشتریان را پیاده سازی کنیم. شرکت بیمه آسماری خدمات قابل قبولی به مشتریان ارائه می دهد و طبیعی است که چنین

خدماتی، مستلزم دریافت حق بیمه متناسب است. من با استفاده از روابط کاری خود در حوزه دریانوردی، مشتریان ثابتی برای فروش بیمه نامه شناور دارم، اما پیدا کردن مشتری جدید با توجه به شرایط اقتصادی کنونی کمی سخت شده است. با این حال، ارائه پوشش های کافی در رشته بیمه کشتی و شناور توسط بیمه آسماری باعث شده است که مشتریان رضایت نسبی خود را از بیمه نامه های صادره اعلام کنند، گرچه به نظر من با تعدیل نرخ ها می توان حق بیمه ورودی به شرکت را بسیار بیشتر کرد.



موسی قوی دل
نماینده شعبه قشم

من مدیرعامل یک تعاونی صیادی هستم و تعداد قابل توجهی شناور تحت پوشش همین شرکت فعالیت می کنند، بنابراین در توجیه مالکان شناور نسبت به لزوم داشتن بیمه نامه، حداکثر تلاش را داشته ام. خوشبختانه صدور بیمه نامه شناور و کشتی در حوزه فعالیت من روند مطلوبی دارد، چرا که هم توضیحات لازم در خصوص پوشش های بیمه ای به مالکان شناورها ارائه شده است و هم در برخی موارد، اجبار و الزام قانونی به داشتن بیمه نامه، این بازار را گرمتر کرده است.

من نسبت به نرخ سایر شرکت ها آگاهی کافی دارم و تاکید می کنم که نرخ بیمه نامه های شناور بیمه آسماری در مقایسه با سایر شرکت ها، زیاد نیست، اما آنچه نگران کننده است این است که بسیاری از مالکان شناورها، بیمه نامه ها را با ارزش کمتر از میزان واقعی خریداری می کنند و این می تواند هنگام بروز خسارت، بسیار زیان آور باشد. خوشبختانه شرکت بیمه آسماری پوشش های کافی را برای شناورها در نظر گرفته است، اما به نظرم می توان از کلوز ۲۸۰ برای شناورها استفاده کرد. در شرایطی که عمق آب کم است و اساساً امکان غرق شدن شناور وجود ندارد و یا حتی در صورت غرق شدن، می توان آن را از آب خارج کرد، خریدن پوشش غرق شدگی با حق بیمه بالا، منطقی ندارد. چنین مواردی می تواند فروش بیمه نامه را افزایش داده و رضایت بیمه گزار را بیش از پیش جلب کند.

این کشتی چند می‌ارزه؟

برای عضوی از جامعه شهری که حداکثر تجربه آن از سفر روی آب، احتمالاً سوار شدن بر یک کشتی تفریحی در دریاچه ای مصنوعی است، جالب است که بدانند این شناورها با چه قیمتی خرید و فروش می‌شوند. دنیای شناورها، لنج‌ها و کشتی‌ها هم مانند دنیای خودروها عجیب و غریب است. شناورها هم آپشن‌های متعددی دارند که بسته به درخواست خریدار، می‌توانند تغییر کنند. نو یا کارکرده آنها تفاوت قیمت زیادی دارند، چرا که تماس مستقیم با آب، خیلی سریع آن‌ها را فرسوده می‌کند. کشتی‌در آگهی‌های فروش لنج و شناور، می‌تواند ابعاد این ماجرا را برای مارو روشن کند.

یک فروشنده لنج ۱۴۰ تنی ۵۵ فوتی در بندر عامری استان بوشهر، کالای خود را ۴,۵ میلیارد تومان ارزش‌گذاری کرده است. او تاکید کرده است که این لنج ساخته شده در سال ۱۳۹۴، هیچ عیب و نقصی ندارد.



یک کشتی کارگوی ژاپنی ساخت سال ۱۹۹۴ با جنس بدنه استیل اما قیمتی به مراتب بالاتر دارد. فروشنده این شناور که ۶,۶ متر ارتفاع دارد، قیمت ۲۵ میلیارد تومان را برای آن در نظر گرفته است.



یک لنج ۶۰۰ تنی با طول ۳۷ متر که جنس بدنه آن چوبی است هم ۸,۵ میلیارد تومان قیمت خورده، در حالی که به گفته فروشنده، این لنج بیمه بدنه هم دارد و فنی آن هم سالم است!



شاید یکی از گران قیمت ترین کشتی‌هایی که به تازگی برای فروش آگهی شده است، کشتی مسافربری «آروس مهیار کیش» است که ۳۵ میلیارد تومان قیمت دارد. آن طور که فروشنده گفته است، این کشتی مدل ۲۰۱۷ است و بدنه آن از جنس مستحکم آلومینیوم ساخته شده است.



بیمه آسماری

بولتن ویژه نمایندگان

شماره ۲۰ . مهر ماه ۱۴۰۰

info@asmari-insurance.com

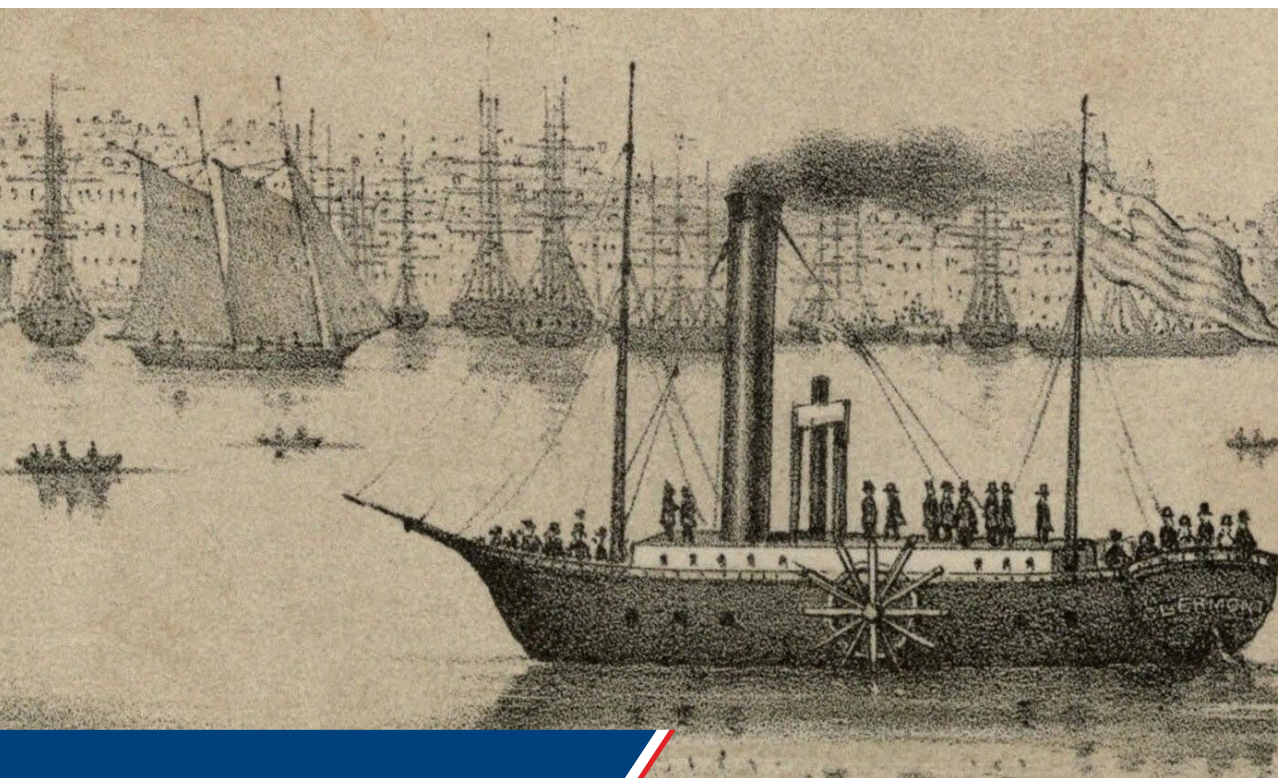


بیمه آسماری

بولتن ویژه نمایندگان

شماره ۲۰ . مهر ماه ۱۴۰۰

www.asmari-insurance.com



تاریخچه؛

نگاهی به سیر تحول بیمه کشتی

حمل و نقل یکی از اجزای مهم چرخه تولید و مصرف است، تا جایی که برخی صاحبانظران معتقدند رشد اقتصادی در سایه گسترش حمل و نقل اتفاق می‌افتد.

بر اساس پژوهش‌های صورت گرفته در خصوص تاریخ پیدایش بیمه، بیمه دریایی یکی از قدیمی‌ترین انواع بیمه است و در اواسط قرون وسطی عرضه شده است. پدیده‌هایی نظیر زیان همگانی، خسارت مشترک و وام دریایی، در واقع اولین نوع قراردادهایی بودند که به پیدایش صنعت بیمه کمک کردند.

صاحبان کشتی و بازرگانانی که اموال خود را از طریق دریا حمل می‌کردند، با توجه به حوادث و اتفاقات محتمل، به این فکر افتادند که برای حفظ دارایی‌های خود، چاره‌ای بیابند.

بیمه‌های دریایی، فعالان کسب و کار در محیط ملی و بین‌المللی را در برابر خطرات ناشی از حمل و نقل کالا مانند آسیب و از بین رفتن شناور و کالا، دزدی و غارت دریایی، خسارت کلی، زیان همگانی، غرق شدن و مسئولیت مالکان در برابر اشخاص ثالث ناشی از آلودگی آبها، بیرون آوردن کشتی شکسته و... محافظت می‌کند.

بسیار اتفاق افتاده است که در اثر یک حادثه،

نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهای ایران، بسیار مهم است. در طول زمان، ساخت کشتی به تدریج و با استفاده از فناوری‌های جدید در راستای تقاضای بازار تغییر کرد. جنس بدنه کشتی‌ها از چوب به آهن و بعدها به استیل تغییر پیدا کرد. کشتی‌های دارای ماشین بخار و موتور جایگزین کشتی بادبانی شدند، انواع جدید کشتی حسب نوع محموله مورد حمل مانند تانکر و کشتی یخچال دار ساخته شد و سرعت، ابعاد و ایمنی کشتی‌ها ارتقا پیدا کرد.

اما این روش حمل نقل نیز مانند سایر روش‌ها دارای مخاطرات و ریسک‌هایی است. امروزه با پیشرفت سیستم‌های ارتباطی و حمل و نقل در جوامع بشری، اگرچه از شدت بسیاری از ریسک‌های حمل و نقل کاسته شده است، اما به دلیل افزایش حجم محمولات و ازدیاد سرعت وسایل نقلیه، کالاهای مورد حمل همچنان در معرض تهدید و ریسک قرار دارند.



و ارائه نظرات گوناگون و متنوع، جمع بازنگری کننده ضمن تعدیل شرایط سال ۱۹۸۳، مجموعه شرایط دیگری را با عنوان CL.280 1/11/95 معروف به بیمه تمام خطر بدنه ارائه کردند. البته با وجود عنوان «بیمه تمام خطر» این شرایط کماکان پوشش دهنده خطرات نامحدود نیست.

با وجود تغییرات اساسی در کلوز ارائه شده در سال ۱۹۹۵، به خصوص در ارتباط با خطرات تحت پوشش و همچنین اضافه کردن چند شرط جدید، تعداد زیادی از شرایط کماکان شبیه کلوز سال ۱۹۸۳ است.

مهم است به این نکته نیز اشاره شود که بیمه بدنه شناورها بر اساس شرایط مورد اشاره، اجباری نیست و بیمه گزار آزاد است مجموعه شرایط مورد نظر خود را تهیه کند. البته برای به کار بردن مجموعه شرایط اشاره شده در کلوز ۲۸۰، ضروری است بیمه گر و بیمه گزار آگاهی کامل و شناخت صحیح از شرایط داشته باشند.

مجموعه شرایط بیمه بدنه شناورها که از سوی بیمه گران لندن منتشر شده است، حاوی مجموعه شرایط پوشش دهنده بیمه بدنه و ماشین آلات شناورها است. این بیمه نامه کلیه خطرات به غیر از محدودیت‌ها و استثنائات منظور شده در قانون و یا قرارداد بیمه اعم از خسارات کلی، جزئی، مسئولیت تصادم و ... در نتیجه وقوع حادثه برای شناور بیمه شده را پوشش می‌دهد و تحت چارچوب‌های کلی زیر است.

۱. خسارت کلی (واقعی یا فرضی)
۲. خسارت جزئی وارده به شناور بیمه شده شامل تفدیه
۳. هزینه‌های جلوگیری از گسترش خسارت
۴. سهم زیان همگانی حادث شده برای شناور مورد بیمه
۵. نجات و هزینه‌های مربوطه
۶. مسئولیت تصادم (به میزان سه چهارم کل هزینه‌ها)
۷. هزینه‌های مرتبط با خسارات قابل بازیافت

حاصل یک عمر تلاش شخص حادثه دیده به یکباره از بین رفته است. در چنین مواقعی، پوشش مناسب بیمه‌ای به شخص حادثه دیده کمک می‌کند تا سریع‌تر بتواند خود را در موقعیت قبل از وقوع خسارت قرار دهد، لذا وجود پوشش بیمه‌ای مناسب، پشتیبان همه صنایع و به خصوص صنعت دریانوردی بوده و خواهد بود.

در کشور ما ایران، اعمال حاکمیت در سواحل و بنادر قسمتی از وظایف سازمان بنادر و کشتیرانی است که سابقه تنظیم تاریخی آن به سال ۱۲۲۹ هجری شمسی باز می‌گردد. در سال ۱۳۳۱ آیین‌نامه ثبت و بهره برداری کشتی‌ها مشتمل بر ۱۸ ماده به تصویب هیات وزیران رسید و بر اساس آن مقرر شد استفاده از کشتی‌ها در آبهای داخلی ایران موقوف به ثبت آنها و اخذ گواهی نامه مربوطه در یکی از بنادر ایران باشد. در سال ۱۳۴۳ قانون دریایی ایران در ۹۱۴ ماده تنظیم و به مورد اجرا گذاشته شد.

شرایط اصلی بیمه نامه‌های دریایی و بیمه نامه بدنه کشتی‌ها

در نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی، بیمه گران بازار لندن مجموعه شرایط استاندارد برای بیمه بدنه شناورها طراحی کردند (۱۸۸۳) که برای درج در بیمه‌های بدنه کشتی مورد استفاده قرار می‌گرفت. به مرور زمان، این شرایط در دیگر بازارهای بیمه دریایی مورد استفاده قرار گرفت، به طوری که به عنوان شرایط واحد در همه نقاط دنیا شناخته شد. در اکتبر سال ۱۹۸۳ بیمه گران لندن مجموعه شرایط قدیمی را منسوخ و مجموعه شرایط جدید را با عنوان ۱۸۸۳ به عنوان اساس بیمه نامه‌های بدنه شناور ارائه کردند و بدین ترتیب، پوشش بیمه‌ای با شرایط جدید که بسیار متفاوت از شرایط مورد استفاده در گذشته بود، ارائه شد. پراستفاده‌ترین مجموعه شرایط ارائه شده، بیمه زمانی بدنه کشتی‌ها بود.

Time Clauses – Hulls (۱۹۸۳)

مجموعه شرایط استاندارد توسط کمیته‌ای که به منظور حفظ حقوق بیمه گران طراحی شده است، هر از گاهی مورد بررسی قرار گرفته و نظرات مشورتی این گروه میان بیمه گران، مؤسسات کارگزاری و دیگر طرف‌های ذینفع توزیع و نتایج این بررسی‌ها هر دو سال یک بار منتشر می‌شود. در خصوص صدور پوشش بیمه‌ای بر مبنای کلوز صادره در سال ۱۹۸۳ نیز همین مراحل صورت پذیرفت و پس از انجام بررسی‌های فراوان

در نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی، بیمه گران بازار لندن مجموعه شرایط استاندارد برای بیمه بدنه شناورها طراحی کردند (۱۸۸۳) که برای درج در بیمه‌های بدنه کشتی مورد استفاده قرار می‌گرفت. به مرور زمان، این شرایط در دیگر بازارهای بیمه دریایی مورد استفاده قرار گرفت، به طوری که به عنوان شرایط واحد در همه نقاط دنیا شناخته شد.



بررسی شرایط کلوز ۲۸۰

۱- رده بندی کشتی

معمولا شرکت سازنده کشتی یا شخصی که کشتی برای او ساخته می شود نسبت به انتخاب یک موسسه رده بندی اقدام می کند. با صدور گواهینامه، موسسه رده بندی تضمین می کند که بدنه، ماشین آلات و تجهیزات کشتی نوساز با الزامات قانونی منطبق بوده و مورد تأیید موسسه رده بندی است.

بعد از اولین گواهی، بازرسی و ممیزی دوره ای و تمدید گواهی نامه رده بندی لازم است. یکی از نکات قابل تامل در این خصوص، احتمال تغییر موسسه رده بندی به تبع افزایش سن کشتی یا تغییر مالکیت کشتی است که بر اساس شرایط کلوز ۲۸۰، موجب فسخ بیمه نامه خواهد شد. به عبارت دیگر بیمه گزار موظف است در طول مدت بیمه نامه، رده بندی کشتی را در موسسه تأیید شده حفظ کند.

۲- قابلیت دریانوردی

قابلیت دریانوردی به وضعیت کشتی و شرایط آن در آغاز هر سفر و یا هر مرحله از سفر مربوطه می شود. عدم قابلیت دریانوردی می تواند ناشی از بارگیری بیش از اندازه، چیدمان مناسب، نبود تعداد کافی خدمه و افسران و یا عدم صلاحیت ایشان، کافی نبودن یا نامرغوب بودن کیفیت سوخت و ... باشد.

موارد مذکور از مواردی نیستند که در زمان ممیزی کشتی توسط موسسه رده بندی مورد نظر بازرسی قرار گیرند. بر اساس کلوز ۲۸۰، بیمه گزار به رعایت شرایط قابلیت دریانوردی متعهد است و در صورت نقض تعهد، بیمه گر هیچ گونه مسئولیتی در قبال پوشش کشتی نخواهد داشت، مگر اینکه کشتی در آن تاریخ در دریا بوده باشد که در آن صورت پوشش بیمه نامه تا زمان لنگر انداختن اولین بندر ادامه می یابد.

۳- اعلام خسارت

مفاد کلوز ۲۸۰ اشاره می کند که در صورت بروز خسارت، بیمه گزار، مالک و یا مدیر کشتی حسب مورد باید به فوریت هر حادثه یا خسارتی را که ممکن است رده بندی کشتی را تحت تأثیر قرار دهد، به موسسه رده بندی اعلام کند.

۴- شروع و خاتمه پوشش

مدت این نوع بیمه نامه معمولا یک سال است، بدین معنا که پوشش بیمه ای در زمان و تاریخ ذکر شده در بیمه نامه آغاز و در زمان و تاریخی که در بیمه نامه درج شده است، بدون در نظر گرفتن مکان یا شرایط کشتی در آن زمان، پایان می یابد. برای دوره های کمتر از یکسال نیز صدور بیمه نامه بر اساس تعرفه کوتاه مدت بلامانع است. نکته مهم در این خصوص این است که در مواقعی که همزمان با انقضای بیمه نامه کشتی در شرایط اضطرار قرار گرفته یا مفقود شده باشد نیز در صورت اطلاع شرایط توسط بیمه گزار به بیمه گر و پرداخت حق بیمه اضافی، کشتی تا زمان رسیدن به بندر بعدی و شرایط ایمنی مناسب، تحت پوشش قرار خواهد گرفت.

۵- انفساخ

انفساخ به معنی خاتمه اتوماتیک بیمه نامه است که بر اساس شرایط کلوز ۲۸۰ در موارد زیر واقع می شود:

- تغییر موسسه رده بندی، یا تعلیق، لغو یا انقضای مدت اعتبار گواهی رده بندی، مگر اینکه این زمان کشتی در دریا باشد.
- تغییر شرایط ریسک، مگر در صورت اطلاع بیمه گزار به بیمه گر و پذیرش آن با دریافت حق بیمه اضافی یا تغییر شرایط پوشش بیمه ای



بر اساس کلوز ۲۸۰، بیمه گزار به رعایت شرایط قابلیت دریانوردی متعهد است و در صورت نقض تعهد، بیمه گر هیچ گونه مسئولیتی در قبال پوشش کشتی نخواهد داشت، مگر اینکه کشتی در آن تاریخ در دریا بوده باشد که در آن صورت پوشش بیمه نامه تا زمان لنگر انداختن در اولین بندر ادامه می یابد.

رتبه بندی شعب بیمه آسماری

از تاریخ ۱۴۰۰/۰۱/۰۱ لغایت ۱۴۰۰/۰۶/۳۱

براساس درصد
افزایش تولید نسبت
به سال قبل



براساس بیشترین
میزان تولید

براساس بیشترین
تعداد جذب نماینده و
توسعه شبکه فروش



براساس بیشترین
فروش مستقیم

براساس کمترین
مانده بدهی معوق



براساس کمترین
نسبت خسارت

براساس میزان
تحقق بودجه



بولتن ویژه نمایندگان

شماره ۲۰ - مه - ۱۴۰۰

info@asmari-insurance.com

لیست شعب بیمه آسماری

نام شعبه	آدرس	تلفن	فکس
تهران	تهران، خیابان گاندی جنوبی، کوچه ۱۱، پلاک ۱۹	۰۲۱ - ۴۳۴۱۷	۰۲۱-۸۶۰۸۸۴۱۰
کیش	کیش، خ سنایی، مجتمع بانکها، ساختمان امین بالای بانک گردشگری، طبقه اول، واحد ۲	۰۷۶۴-۴۴۲۱۴۹۱-۳	۰۷۶۴-۴۴۲۱۴۹۰
قشم	جزیره قشم، بلوار امام قلی خان سایت نخل زرین، واحد ۳۴	۰۷۶۳-۵۲۴۷۲۷۴	۰۷۶۳-۵۲۴۷۰۷۳
اروند	خرمشهر، کوی آریا، نبش خیابان هرمز، پلاک ۳۳	۰۶۱-۵۳۵۳۳۵۹۱	۰۶۱-۵۳۵۳۳۵۹۲
بوشهر	بوشهر، بلوار طالقانی، بین سه راهی گمرک و چهارراه شیلات، جنب ساختمان دنا ساختمان ولی عصر، طبقه ۲ واحد ۳	۰۷۷-۳۳۳۲۳۹۶۸	۰۷۷-۳۳۳۳۷۶۱۳
ارس	جلفا، میدان عاشورا، خیابان شمس تبریزی روبروی اداره پست	۰۴۱-۴۲۰۲۶۱۱۰	---

