

قوانين و مقررات حمل و نقل بين المللى



کنوانسیون cmr



مقدمه

سالانه چند صد میلیارد دلار کالا در جهان مبادله می‌شود تا نیازمندیهای گوناگون ساکنان نقاط مختلف جهان تامین شود. رشد چشمگیر حجم مبادلات تجاری در قرن اخیر، هر چند متأثر از افزایش مازاد تولید در برخی کشورها و نیز گسترش فعالیتهای بازاریابی بین‌المللی است، اما در عین حال نمی‌توان سهم عمده سیستم حمل و نقل جهان را در زمینه‌سازی برای افزایش حجم مبادلات تجاری نادیده گرفت.

بخش حمل و نقل پدیده‌ای است پویا، فراگیر و پیچیده که رشته‌های مختلف آن ریشه‌های حیات اقتصادی بشر را تغذیه می‌کند و به آن روح و دوام می‌بخشد. لئون سه ۱ اقتصاددان معروف اظهار می‌دارد "حمل و نقل شالوده تمام فعالیتهای انسانی است". ارمغان این بخش برای نوع بشر دستیابی به زندگی بهتر و شایسته‌تر در سایه امنیت، رشد و بالندگی بیشتر در سایه روابط انسانی آسانتر و شرایط کار و تجارت با صرفه‌تر است. درجه ارتقا و اعتلای جوامع امروزی بامعیاریهای ارقام توسعه بخش حمل و نقل و میزان بهره‌وری افراد جامعه از امکانات و تسهیلات این بخش سنجیده می‌شود و در صدر مقایسه‌ای اعتبارات جذب شده در این بخش از اقلام مشخصه تعالی فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی ملتها به شمار می‌آید.

حمل و نقل کارآمد و موفق زمینه‌ساز اقتصاد سالم است. حمل و نقل از امور زیربنایی و یکی از اجزای مهم چرخه تولید. مصرف است. هر چند فعالیتهای حمل و نقل (عملیات تغییر مکان کالاها) خود بخشی از فرایند تولید است در طبقه‌بندی بخشهای اقتصادی از بخشهای خدماتی محسوب می‌شود. بعضی محققان رشد بخش حمل و نقل را منوط به رشد تولید و برخی دیگر رشد تولید را منوط به رشد بخش حمل و نقل می‌دانند. در هر حال با گسترش جوامع بشری و پیچیده شدن روابط اجتماعی و اقتصادی، تعیین این که تولید مقدم است یا حمل و نقل کار مشکلی است.

سازمانها و ارگانهای مرتبط با حمل و نقل بین المللی در داخل
و خارج کشور و کنوانسیونها و قوانین مربوطه



بطور کلی حمل و نقل در سراسر جهان دارای دو بخش داخلی و بین المللی می باشد که این امر به چهار حالت زیر و یا مجموعه ای از آنها انجام می شود و هر کدام از این بخشها زیر نظر سازمانی مجزا و با قوانین مربوط به آن انجام می پذیرد که متولی آن در ایران وزارت راه و ترابری می باشد .

۱- حمل و نقل جاده ای (زیر نظر سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور)

۲- حمل و نقل هوایی (زیر نظر سازمان هواپیمایی کشوری)

۳- حمل و نقل ریلی (زیر نظر راه آهن جمهوری اسلامی ایران)

۴- حمل و نقل دریایی (زیر نظر سازمان بنادر و کشتیرانی)

در حمل و نقل بین المللی با توجه به شرایط خاص خودش به غیر از سازمانهایی که ارتباط مستقیم کاری با آن دارند با سازمانها و ارگانهای دیگری در داخل و خارج از کشور ارتباط کاری دارند که تعداد مهمی از آنها قید می گردد .

سازمانها و ارگانهای مرتبط با حمل و نقل بین المللی در داخل کشور .

- ۱-۱ اتاق بازرگانی و صنایع و معادن جمهوری اسلامی ایران .
- ۱-۲ گمرک جمهوری اسلامی ایران .
- ۱-۳ کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران .
- ۱-۴ نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران .
- ۱-۵ بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران .
- ۱-۶ وزارت امور خارجه .
- ۱-۷ انجمنهای مختلف صنفی .
- ۱-۸ کلیه سفارتخانه های دنیا .
- ۱-۹ شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران .
- ۱-۱۰ شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران .
- ۱-۱۱ شورای عالی هماهنگی ترابری .
- ۱-۱۲ شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور .
- ۱-۱۳ کمیته ساماندهی ، هماهنگی و توسعه ترانزیت .

سازمانها و ارگانه‌های مرتبط به حمل و نقل بین‌المللی در خارج از کشور (جاده ای - هوایی - دریایی - ریلی)

سازمانها و ارگانه‌های مرتبط با حمل و نقل بین‌المللی در خارج از کشور بالغ بر ۵۰ سازمان می‌باشد که بطور نمونه تعدادی از مهمترین آنها به شرح ذیل اعلام می‌گردد .

- ۱-۲ اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC)
- ۲-۲ سازمان تجارت جهانی (GATT)
- ۲-۳ سازمان هواشناسی جهانی (WMO)
- ۲-۴ سازمان جهانگردی جهانی (WTO)
- ۲-۵ سازمان همکاری‌های اقتصادی (ECO)
- ۲-۶ فدراسیون بین‌المللی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی فورواردر (FIATA)
- ۲-۷ اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل جاده ای (IRU)
- ۲-۸ فدراسیون بین‌المللی اتومبیل (IAF)
- ۲-۹ فدراسیون بین‌المللی راهها (IRF)

۲-۱۰ اتحادیه بین المللی کنگره های راه آهن (IRCA)

۲-۱۱ سازمان بین الدول برای حمل و نقل بین المللی راه آهن (OTIF)

۲-۱۲ کمیته بین المللی حمل و نقل راه آهن (IRTC)

۲-۱۳ اتحادیه بین المللی راه آهن ها (UIC)

۲-۱۴ سازمان همکاریهای راه آهن ها (OSSHD)

۲-۱۵ سازمان بین المللی دریانوردی (IMO)

۲-۱۶ اتحادیه بین المللی بنادر و لنگرگاهها (IAPH)

۲-۱۷ اتحادیه کشتیرانی کشورهای اسلامی (ISA)

۲-۱۸ کشتیرانی اکو

۲-۱۹ کمیته آسه ان

۲-۲۰ فدراسیون بین المللی کشتیرانی (ISF)

۲-۲۱ سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ICAO)

۲-۲۲ انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی (IAIA)

۲-۲۳ شرکت هواپیمایی اکو

کنوانسیونها و قوانین مرتبط با حمل و نقل بین المللی (جاده ای - هوایی - دریایی - ریلی)

- در حمل و نقل بین المللی قوانین مشترکی وجود دارد که کشورها در بعضی از موارد بصورت عام و در بعضی موارد بصورت خاص می بایست آن را رعایت نمایند که بالغ بر ۶۰ کنوانسیون- موافقتنامه و پروتکل می باشد که تعدادی از مهمترین آنها به شرح ذیل اعلام می گردد .



قوانین گمرکی

مجموعه ای از قوانین گمرکات هر کشوری می باشد که در داخل همان کشور از آن تبعیت می نمایند .



اصطلاحات بازرگانی بین المللی (اینکوترمز)

مجموعه ای از مقررات رسمی اتاق بازرگانی بین المللی می باشد که برای تفسیر اصطلاحات بازرگانی بکار گرفته شود .



کنوانسیون TIR

مجموعه از قوانین بین کشورها می باشد که هر کشوری که عضو این کنوانسیون باشد. وسیله نقلیه حامل کالاتحت کنوانسیون فوق از بازرسی در مرزها جلوگیری بعمل می آید مگر در موارد مشکوک .



کنوانسیون CMR

مجموعه ای از قوانین است که ناظر به روابط بین حمل کننده ، فرستنده و گیرنده می باشد .



کنوانسیون کالای خطرناک (ADR)

مجموعه ای از قوانین است که جهت یکسان سازی و هماهنگ کردن حمل و نقل کالاهای خطرناک در سطح قاره اروپا می باشد



موافقتنامه ترانزیت تجاری سازمان همکاری اقتصادی (ECO)

مجموعه ای از قوانین ترانزیت تجاری است ، بین هشت کشور عضو اکو .



قانون هارتر

- مجموعه ای از قوانین دریایی می باشد که جهت جلوگیری از سوء استفاده صاحبان کشتی و حمل کنندگان دریایی می باشد



کنوانسیون لاهه یا هیک

مجموعه ای از قوانین جهت یکسان سازی قوانین دریایی در سراسر جهان می باشد .



کنوانسیون ویزی

مجموع اصلاحات قوانین لاهه می باشد .



کنوانسیون لاهه ویزی

اصلاحات قوانین لاهه در خصوص حمل کانتینر توسط کشتی می باشد .



کنوانسیون هامبورگ

قوانین اصلاح شده کنوانسیون لاهه - ویزی می باشد



کنوانسیون یورک آنتورپ

قوانینی است که در مواقع ضروری براساس نظر کاپیتان کشتی جهت نجات کالاهای کشتی بعضی از کالاها را به دریا می ریزند .



کنوانسیون هواپیمایی بین‌المللی (شیکاگو)

قوانین بین‌کشورهایی باشد که هر کشور عضو این کنوانسیون حق حاکمیت تام مطلق هر یک از کشورهای عضو را نسبت به فضای هوایی آن کشور به رسمیت می‌شناسند.



کنوانسیون (ورشو)

مجموع قوانینی است که جهت یکسان سازی مقررات حمل و نقل هوایی می باشد .



پروتکل گواتمالا و گوادالاخارا

- قوانین اصلاح شده کنوانسیون ورشو می باشد



کنوانسیون توکیو

قوانین جرایم و برخی از اعمال ارتكابی در هواپیمایی باشد



کنوانسیون لاهه

قوانین جلوگیری از تصرف غیر قانونی هواپیما می باشد



کنوانسیون مونترال

قوانین جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه امنیت هوایمایی کشورها می باشد .



مقاوله نامه بين المللى CIM

قوانين مربوط به حمل و نقل کالا با راه آهن می باشد .



مقاوله نامه بين المللى CIV

قوانين مربوط به حمل و نقل مسافر و توشه می باشد .



مقاوله نامه حمل و نقل بين المللى با راه آهن COTIF

مجموع قوانين اصلاح شده CIM و CIV مى باشد .



اسناد حمل در کنوانسیون های بین المللی

کنوانسیون ها و اسناد بین المللی در خصوص سندی که دلالت بر انعقاد قرارداد حمل و نقل داشته باشد ، ضوابط متعددی را برقرار کرده اند.



کنوانسیون CIM

- به موجب ماده ۱۲ این کنوانسیون ارسال کننده موظف است که برای هر واگن یک بارنامه تنظیم کند. الگوی این سند حسب مقررات راه آهن مربوط معین می شود. سند مذکور باید حاوی مندرجات مفصل مذکور در ماده ۳ کنوانسیون باشد. تنظیم دقیق این سند بسیار مهم است زیرا فقط ارسال کننده و مرسل الیهی که به موجب آن معین می شوند حق اقامه دعوا خواهند داشت.
- به موجب ماده ۴ کنوانسیون در قرارداد حمل جاده ای نیز تنظیم بارنامه ضروری است. اما ، فقدان یا نقص تنظیم آن ، وجود یا اعتبار قرارداد حملی را که موضوع مقررات کنوانسیون باشد تحت تاثیر قرار نمی دهد.



حمل جاده ای



CMR

- حمل بین المللی کالا از طریق جاده و با وسیله نقلیه زمینی است و باید محل دریافت و تحویل کالا در ۲ کشور مختلف باشد و حداقل یکی از طرفین عضو کنوانسیون باشد.
- در اکثر کشورهای اروپایی حمل جاده ای بین المللی بر اساس " کنوانسیون قرارداد حمل بین المللی کالا از طریق جاده " که در سال ۱۹۵۶ در ژنو به امضا رسید و به **CMR** معروف است انجام می پذیرد . مقررات حمل جاده ای کشورهایی هم که به این کنوانسیون نپیوسته اند تفاوت اساسی با قواعد مندرج در این کنوانسیون ندارد .
- هنگامی مقررات **CMR** کاربرد پیدا میکند که کالا از طریق جاده از نقطه ای در سرزمین یک دولت عضو به نقطه ای در سرزمین یک دولت عضو دیگر حمل گردد . در مواردی که بخشی از این سفر از طریق دریا باشد ، باز هم حمل و نقل تابع مقررات حمل جاده ای یعنی **CMR** خواهد بود مشروط بر اینکه کالا از وسیله نقلیه جاده ای تخلیه نشود ، به عبارت دیگر وسیله نقلیه جاده ای یا بار خود وارد کشتی گردد .

کنوانسیون های حمل و نقل



کنوانسیون CMR

- این کنوانسیون جهت تأمین منافع و حقوق دست اندرکاران حمل و نقل جاده ای و یکنواخت کردن شرایط حاکم بر قرارداد حمل و نقل بین المللی جاده ای ایجاد شده است .



قانون کنوانسیون CMR

- این کنوانسیون که دولت ج.ا.ا. به موجب مصوبه مورخ ۲۹/۰۴/۱۳۷۶ مجلس شورای اسلامی به آن ملحق شده است طی ماده ۳۳ خود اشاره ای دارد به این که می توان اختلافات ناشی از قرارداد حمل را در صلاحیت دیوان داری قرار داد. مشروط به این که اعمال مقررات کنوانسیون از طرف داوران در شرط مزبور پیش بینی شده باشد. در بیان اهمیت ارجاع اختلافات به داوری در میان شرکای شرکت ها نیز باید متذکر شد که غالب موسسات و شرکت های با مسئولیت محدود ، شرط داوری را به هنگام تاسیس شرکت طی ماده ای در اساسنامه خود گنجانیده اند.
- متن اساسنامه ای که توسط سازمان ثبت شرکت ها برای شرکت های با مسئولیت محدود به صورت يك فرم خام آماده شده است طی ماده ۲۴ یا ۲۵ خود به این موضوع پرداخته بدین توضیح که اختلافات حاصله بین شرکاء و شرکت از طریق حکمیت و داوری حل و فصل خواهد شد. بنابراین شرکای شرکت های با مسئولیت محدود نیز به هنگام بروز اختلافات فی ما بین خود که به نحوی از انحاء به شرکت مربوط می شود ، می بایست اختلافات خود را از طریق داوری و حکمیت حل و فصل نمایند.

سند حمل

- طبق **CMR** قرارداد حمل زمینی باید از طریق سند حمل ابرام گردد ، اگر چه عدم وجود این سند یا هرگونه بی قاعدگی در آن تأثیری در اعتبار قراردادی که مشمول کنوانسیون خواهد بود ، سند حمل جاده ای باید در سه نسخه اصلی و به امضای فرستنده و حمل کننده ، صادر گردد . اولین نسخه به فرستنده کالا تحویل داده میشود . دومین نسخه همراه کالا است و نسخه سوم نزد حمل کننده باقی می ماند . سند حمل جاده ای نه قابل معامله است و نه سند مالکیتی محسوب میشود و تنها نشانه اولیه انعقاد قرارداد حمل و شرایط قرارداد مزبور و دریافت کالا توسط حمل کننده است . فرض بر این است که کالا و بسته بندی آن در وضعیت مطلوبی قرار دارند و هنگامیکه حمل کننده آنها را تحویل میگرفته ، علائم و شماره های آنها با اظهارات مندرج در سند حمل انطباق داشته است . فرستنده حق دارد دستوراتی در مورد کالا بدهد ، بدین ترتیب که از حمل کننده بخواهد جریان حمل کالای در راه را متوقف سازد ، محل تحویل کالا را تغییر دهد یا کالا را به شخصی غیر از گیرنده ای که نام او در سند حمل آمده است تحویل دهد . اختیاراتی که مقررات **CMR** در خصوص متوقف ساختن کالای در راه به فرستنده میدهد نباید با حق فروشنده برای متوقف ساختن کالای در راه ، طبق قرارداد فروش ، اشتباه گرفت .

- در مقررات **CMR** این حق در برابر حمل کننده وجود دارد و ارتباطی به ورشکستگی خریدار پیدا نمیکنند ، در حالیکه طبق قرارداد های فروش بین المللی چنین حقی تنها در صورت ورشکستگی خریدار قابل اعمال است . این حق هنگامی ساقط میشود که نسخه دوم سند حمل به گیرنده ای که نامش در سند حمل قید گردیده ، تسلیم شود یا اینکه گیرنده از حمل کننده بخواهد که در برابر رسید ، نسخه دوم سند حمل کالا را به او تحویل دهد . گیرنده همچنین محق است ترتیباتی را در مورد کالا مقرر دارد ، به شرط آنکه فرستنده این حق را در سند حمل برای وی محفوظ نگه داشته باشد . فرستنده ای که مایل است ترتیبات جدید را در مورد کالا مقرر دارد باید نسخه اول سند حمل را به حمل کننده ارائه دهد تا دستورات جدید در سند مزبور ثبت گردد . وی همچنین باید به حمل کننده تضمینات لازم را جهت جبران خسارات احتمالی بدهد . سند حمل جاده ای در چارچوب اعتبارات اسنادی قابل ارائه به بانک می باشد(ماده ۲۸ عرف و رویه متحد الشكل اعتبارات اسنادی)



مدیریت شرکت های ترابری

• این برنامه جهت استفاده مراکز و شرکت های باربری تهیه گردیده است که شامل چهار بخش زیر می باشد که هر بخش را به صورت جداگانه تشریح می نمایم:

۱. مدیریت قراردادها
۲. مدیریت اطلاعات رانندگان
۳. مدیریت بارنامه (cmr)
۴. مدیریت کاربران سیستم

مدیریت قراردادها

- در این بخش امکاناتی جهت ثبت ، نمایش ، ویرایش و حذف قرارداد با یک شرکت یا یک فرد قرار دارد. یکی از مهمترین ویژگی های این بخش استفاده از اطلاعات قراردادهای قبلی می باشد که باعث سهولت در ثبت قراردادهای جدید می گردد. گزارش گیری های قابل دسترس و ساده بر اساس نام شرکت ، تاریخ و همچنین امکان چاپ هر قرارداد از دیگر ویژگی های این بخش می باشد.



مدیریت اطلاعات رانندگان

- در این قسمت شما می توانید اطلاعات شخصی رانندگان طرف قرارداد با شرکت را ثبت نمایید ، امکان استفاده از اطلاعات سایر رانندگان جهت ثبت اطلاعات و نیز جستجو براساس مولفه های مختلف رانندگان (اعم از: نام ، نام خانوادگی و شماره شناسنامه) از ویژگی های مهم این قسمت می باشد.



مدیریت بارنامه (cmr)

- این قسمت جهت انجام عملیات مربوط به **cmr** ها که شامل موارد زیر می باشد تهیه گردیده است:
 - الف) ثبت ، ویرایش و حذف **cmr** ها
 - ب) نمایش کلیه **cmr** ها و گزارش گیری های متفاوت براساس شماره قرارداد و تاریخ **cmr** ها به صورت جداگانه و همزمان ، براساس اطلاعات رانندگان
 - ج) چاپ **cmr** ها به صورت تکی و دسته جمعی و براساس گزارش گیری ها و یا بدون استفاده از گزارشات سیستم
 - د) از نکات قابل توجه این بخش بازخوانی اطلاعات قرارداد و رانندگان و همچنین انجام محاسبات لازم ، محاسبه بدهکاری و بستکاری رانندگان به هنگام ثبت **cmr** ها به صورت خودکار و نیز چاپ **cmr** ها جهت بایگانی می باشد.

مدیریت کاربران سیستم

- ثبت ، حذف ، ویرایش و تغییر حدود دسترسی کاربران و تغییر کلمه عبور توسط خود کاربران از امکاناتی می باشد که در این بخش فراهم گردیده است .
تأیین قیمت ؟
تأیین قیمت برای طراحی قفل ؟



بیمه



بیمه مسؤلیت شرکتهای حمل و نقل بین المللی کالا (CMR)

- راه نامه C . M . R سندی است که در مسیر حمل با کامیون مورد استفاده قرار می گیرد و مخصوص حمل کننده می باشد. سند مزبور تحت مقررات و کنوانسیون بین المللی حمل و نقل جاده ای یا مقررات بین المللی حمل کالا از طریق جاده صادر می گردد و حدود مسؤلیت متصدیان حمل جاده ای را مشخص می نماید.
- شرکت ها و مؤسسات حمل و نقل بین المللی براساس قانون بیمه ایران و کنوانسیون حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده (سی. ام. آر) می تواند با استفاده از این پوشش مسؤلیت خود را در مقابل صاحبان کالا بیمه نمایند.



بیمه تأمین تعهدات شرکت های حمل و نقل بین المللی در مقابل گمرک ایران

- براساس توافق بعمل آمده بین شرکت های بیمه و گمرک جمهوری اسلامی ایران ، شرکت های حمل و نقل بین المللی که در امر ترانزیت کالا فعالیت دارند می توانند با عقد قرارداد تحت شرایطی ، تعهدات خود را در مقابل گمرک که شامل حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی ، جریمه فقدان تمام یا قسمتی از کالای ترانزیت که طبق مفاد قانون امور گمرکی ، آیین نامه اجرایی آن و دستورالعمل های متکی بر قانون که بیمه گذار متعهد پرداخت آن به گمرک ایران می باشد را بیمه نمایند.



تعهدات بیمه گذار

- بیمه گذار متعهد است:
- ۱/۷- کلیه حمل های خود را که برای آنها بارنامه جاده ای داخلی وزارت راه و ترابری صادر می نماید، تحت این قرارداد بیمه نماید.
- ۲/۷- يك نسخه از تصویر (کپی) حواله سازمان پایانه ها و حمل و نقل کشور را که جهت دریافت بارنامه بنام وی (بیمه گذار) صادر میگردد همواره و حداکثر در مدت پنج روز از تاریخ صدور حواله به بیمه گر تحویل نماید.
- ۳/۷- ظرف مدت سه روز پس از پایان هر هفته ، حق بیمه بارنامه های صادره طی آن هفته را به بیمه گر پرداخت نموده و فهرست و مشخصات بارنامه های صادره (شامل : تعداد، شماره سریال ، مبلغ کرایه حمل و تاریخ صدور) را به بیمه گر تسلیم نماید.
- ۴/۷- در صورتیکه مسئولیت بیمه گذار در يك حمل بیش از مبلغ دویست میلیون ریال باشد، بیمه گذار می تواند جهت اخذ پوشش کامل ، مراتب را قبل از حمل و طبق فرم پیوست این قرارداد ، به اطلاع بیمه گر برساند، در غیر اینصورت حداکثر تعهد بیمه گر معادل دویست میلیون ریال خواهد بود.
- ۵/۷- همزمان با صدور بارنامه مدارک رانندگان و خودروها را کنترل نماید.
- ۶/۷- در ذیل حواله بار مشخصات مربوط به راننده شامل شماره کارت آمار ، شماره گواهینامه ، نشانی محل سکونت و شماره تلفن وی را درج نماید.
- ۷/۷- کلیه اطلاعات مربوط به بارنامه های مورد نظر را حداقل تا یکسال نزد خود نگهداری نموده و هر زمان که بیمه گر لازم بداند ، اطلاعات مورد نیاز را در اختیار وی قرار دهد.

- ۸/۷- مراقبت های لازم را که هر کس عرفاً از منابع خود به عمل می آورد، نسبت به محموله و حفظ حقوق و منافع بیمه گر به عمل آورد و کالای مورد حمل را در مسیرهای مجاز و متعارف، حمل و به مقصد برساند.
- ۹/۷- در صورت وقوع حادثه موارد زیر را رعایت نماید:
- ۱/۹/۷- مراتب را در اولین فرصت و حداکثر ظرف مدت پنج روز از تاریخ اطلاع کتبا به بیمه گر (اولین و نزدیکترین شعبه بیمه گر) اطلاع دهد.
- ۲/۹/۷- هیچگونه مسئولیتی را نسبت به حادثه و خسارت، بدون جلب موافقت بیمه گر قبول ننماید.
- ۳/۹/۷- بدون اطلاع و موافقت بیمه گر، تغییری در وضعیت خسارت بعمل نیاورد مگر اقدامات و تغییراتی که برای نجات کالا و جلوگیری از توسعه خسارت ضروری بوده و عرفاً باید انجام پذیرد.
- ۱۰/۷- اسناد و مدارک زیر را تهیه و در اسرع وقت به بیمه گر تسلیم نمایند:
- ۱/۱۰/۷- گزارش مقامات انتظامی محل وقوع حادثه.
- ۲/۱۰/۷- بارنامه و صورت بسته بندی محموله.
- ۳/۱۰/۷- فاکتور خرید محموله یا هرگونه مدارک قانونی دیگری که دال بر تعیین ارزش محموله باشد.
- ۴/۱۰/۷- هرگونه ادعای خسارتی که از طرف مدعی به وی اعلام شده باشد.
- ۵/۱۰/۷- هرگونه مدرک دیگری که جهت تشخیص مسئولیت بیمه گذار و یا میزان خسارت موثر بوده و یا به هر نحوی در رابطه با خسارت، مورد نیاز بیمه گر باشد.
- ماده ۴- موارد استثناء

بیمه گر نسبت به خساراتی که بطور مستقیم و یا غیر مستقیم در نتیجه عوامل زیر به کالای مورد حمل وارد آمده باشد، تعهدی ندارد:

- عمل عمد یا مجرمانه بیمه گذار (شامل کارکنان و نمایندگان وی)
- بیمه گر خسارات ناشی از سرقت کلی محموله حین حمل ، توسط راننده را پرداخت و حق و حقوق خود جهت تب و بیاخت خسارت از راننده را محفوظ نگه می دارد.
- بلیات طبیعی مانند سیل ، طوفان ، زلزله ، آتشفشان ، صاعقه .
- جنگ ، شورش ، اعتصاب ، بلوا ، ضبط و مصادره ، یاغیگری و سرقت مسلحانه .
- تشعشعات رادیو اکتیو و فعل و انفعالات هسته ای .
- عیب ذاتی کالا.
- هرگونه خسارات غیر مستقیم و عدم النفع .
- حمل هایی که به هر دلیل برای آنها بارنامه صادر نشده است