



شناسه	مقررات و رویه اجرایی - دستور جلسه شماره ۱	تاریخ	۱۴۰۴/۰۶/۱۸
عنوان	بررسی اتخاذ تدابیر ویژه برای حمایت از فعالان اقتصادی آسیب دیده از حادثه بندر شهید رجایی		
مرجع طرح	خسارت دیدگان بندر شهید رجایی، کمیسیون های واردات و گمرک اتاق ایران		
شرح دستور	بندر شهید رجایی به عنوان مهم ترین بندر تجاری ایران و نقطه اتصال اصلی اقتصاد کشور با بازارهای بین المللی، نقش حیاتی در مبادلات اقتصادی، اشتغال زایی و رشد تولید ناخالص داخلی ایفا می کند. وقوع هر حادثه ای در این بندر - عام از حریق، انفجار، یا حوادث طبیعی می تواند پیامدهای گسترده ای بر فعالان اقتصادی، شرکت های حمل و نقل و ... در نهایت اقتصاد ملی داشته باشد. رخداد ناگوار بندر شهید رجایی به عنوان حادثه ای که وقوع و رفع آن از حیطه اقتدار و توانایی فعالان اقتصادی و خسارت دیدگان که کالاهای آنان از بین رفته و یا دچار آسیب جدی شده اند، خارج بوده است و نه تنها خسارت مستقیم به زیرساخت ها و تجهیزات وارد نموده و آثار اقتصادی، اجتماعی و حقوقی و تعهدات برای دولت دارد بلکه موجب خسارات مادی و روانی و همچنین نگرانی گسترده در میان فعالان اقتصادی گردیده است. پس از وقوع این حادثه، قرارگاه تعیین خسارت تشکیل شد و منجر به صدور اطلاعیه ها و تنظیم صورت مجلس تعیین خسارت گردید. در این اطلاعیه ها چگونگی اطلاع رسانی و روند تعیین خسارت و انجام شناسایی افرادی که خسارت دیده اند، تعیین شد به نحوی که اشخاص به ساختمان سازمان بنادر در بندر عباس یا وبسایت هایی که آنجا اعلام شده است، مراجعه نمایند و اطلاعاتشان را وارد نمایند تا نسبت به شناسایی آنها اقدام صورت گیرد و طبق اعلام اتاق هرمزگان ظرف یک ماه این اطلاعات جمع آوری و جمع بندی و خسارت های جانی، دیه و .. پرداخت شد^۱، لیکن پرداخت خسارت و بیمه کانتینرها و کالاهایی که خسارت دیده اند و بحث رفع تعهد ارزی فعالین اقتصادی باقی مانده است. به گفته نمایندگان اتاق هرمزگان در جلسات مربوطه با حضور معاون اول رئیس جمهور دو درخواست وجود داشت: ۱. تشکیل کمیته ملی به ریاست معاون اول رئیس جمهور جهت اتخاذ تصمیم برخی از مسائل در هیات وزیران		

^۱ طبق گزارش وزارت امور اقتصادی و دارایی در مورد بیمه پرداختی:

۱_ پرداخت دیه متوفیان و مفقودین حادثه

طبق اعلام دادگستری استان هرمزگان، آمار مفقودین و فوت شدگان این حادثه ۵۹ نفر بوده که با هماهنگی و پیگیری های بیمه مرکزی، شرکت های بیمه و صندوق تأمین خسارت های بدنی کل مبلغ دیه فوت شدگان و مفقودین مبلغ حدود ۹۵ میلیارد تومان به حساب معرفی شده توسط دادگستری استان واریز شده است.

۲_ برآورد و پرداخت خسارت خودروهای زیان دیده

طبق اعلام مسئولین بندر شهید رجایی، تعداد ۲،۵۸۶ خودرو در سانحه مذکور آسیب دیده اند. از این تعداد، ۹۹۹ خودرو دارای بیمه نامه بدنه بوده اند که پس از ارزیابی خسارت توسط شرکت های بیمه، مالکین خودروهای مزبور در حداقل زمان ممکن، خسارت خود را به مبلغ حدود ۱۶۲ میلیارد تومان دریافت نموده اند. شایان ذکر است؛ با توجه به عدم قصور بیمه گذاران مربوطه در این خسارت، مقرر شد؛ تخفیفات درج شده در بیمه نامه های بدنه آنها، بدون تغییر باقی بماند.

همچنین؛ برخی از شرکت های بیمه با هدف همراهی با بیمه گذاران، فرانشیز مندرج در بیمه نامه بدنه را کسر ننموده و مبلغ خسارت را بطور کامل به زیان دیدگان پرداخت نموده اند. علاوه بر این، صنعت بیمه فراتر از وظایف و تعهدات قانونی خود، ارزیابی خسارت ۱،۵۸۷ دستگاه خودرو آسیب دیده ی فاقد بیمه نامه بدنه را انجام داده است.



۲. با توجه به ابعاد بزرگ حادثه، بیم آن میرفت که بیمه ها نتوانند پوشش دهند، لذا ضرورت داشت تا با تعیین ردیف بودجه به بیمه ها کمک گردد. لیکن از نگاه فعالان اقتصادی نتایج ملموسی در ارتباط با این دو مورد حاصل نشده است.

طبق اظهارات نماینده سازمان توسعه تجارت در جلسه کارگروه تخصصی کمیته حمایت از کسب و کار، بانک مرکزی در حال حاضر به صورت مجلس تنظیمی در قرارگاه صحنه نمی گذارد و می خواهد با اطلاعات گمرک و سازمان بنادر صحت سنجی را انجام دهد. پیشنهاد اولیه سازمان توسعه تجارت این بود که با توجه به اینکه بازرگانان ابتدا به بانک عامل مراجعه می کنند و تمامی اطلاعات آنجا موجود است، بانک مرکزی با صدور ابلاغیه ای، بانک های عامل را موظف نماید تا کلی اطلاعات مورد نیاز بانک مرکزی و دیگر دستگاه هایی که باید تصمیم گیری کنند را در اختیارشان بگذارد، لیکن به هر دلیلی این اتفاق نیفتاده است و طبق هماهنگی های صورت گرفته بین بانک مرکزی و سازمان توسعه تجارت، این وظیفه به سازمان توسعه تجارت واگذار شده است.

سازمان توسعه تجارت طی نامه ای فراخوان نمود تا خسارت دیدگان یک سری اطلاعات براساس خود اظهاری از جمله شماره ثبت سفارش، شماره بیمه نامه و ... تا تاریخ ۱۴۰۴/۰۶/۰۵ اعلام کنند تا بعد از آن، از طریق ابزارهای موجود در سازمان توسعه تجارت و اطلاعاتی که در سازمان صمت هرمزگان و صورت مجلس هایی که در قرارگاه تنظیم شده است صحت سنجی صورت گیرد و سپس اطلاعات مورد نیاز و صحت سنجی ای که مورد نیاز بانک مرکزی است برای در اختیار بانک و سایر دستگاه هایی که می خواهند در ارتباط با رفع تعهد و تخصیص مجدد ارز تصمیم گیری کنند، قرار گیرد.

طبق اعلام معاون سازمان توسعه تجارت، پس از اتمام فراخوان و بررسی این سازمان، حدود ۷۹۰ شرکت پس از تکمیل و بررسی اطلاعات به بانک مرکزی اعلام شده اند.

از نگاه فعالان اقتصادی خسارت دیده انتظار می رفت در آن شرایط بحرانی و ویژه حاکم بر بندر شهید رجایی حمایت های لازم از خسارت دیدگان به عمل آید و با ارائه بسته های حمایتی از ادامه پیامدهای غیر قابل جبران بعدی پیشگیری می شد، لیکن اکنون وقوع این حادثه و عدم حمایت کافی از خسارت دیدگان، مانع از اجرای تعهدات آنان گردیده و طبق اظهارات ایشان و با توجه به مقررات و رویه های اجرای موجود، با مشکلات عدیده ای رو به رو هستند و علاوه بر تعلیق کارت بازرگانی ایشان و عدم تخصیص ارز، با ارباب سال پرونده به سازمان تعزیرات حکومتی و در بسیاری موارد تعقیب کیفری آنها از طریق دادسرای جرائم اقتصادی ایجاد فشار حداکثری بر بازرگانان شده است و در چنین شرایطی، ضرورت تدوین و اجرای تدابیر حمایتی فوری، بیش از پیش نمایان می شود.

**اهم مشکلات و ایرادات به شرح ذیل است:**

۱. فرایند طولانی جمع آوری اطلاعات از سوی قرارگاه تعیین خسارت در استان هرمزگان و سازمان توسعه

تجارت پس از بروز حادثه

۲. عدم امکان حمایت از خسارت دیدگان با قوانین و مقررات موجود: یکی از ایرادات اساسی که وجود دارد این است که نبود حمایت‌های لازم و اعلام آن از سوی دولت، سبب شده است تا هر یک از دستگاه‌های اجرایی و قضائی از جمله بانک مرکزی، گمرک، سازمان بنادر، بانک عامل و همچنین سازمان تعزیرات حکومتی و دادسراهای جرائم اقتصادی با قوانین و مقررات موجود خود با این موضوع برخورد نمایند. همچنین نبود رویه واحد و مشخص نبودن اسناد و مدارک مورد نیاز جهت رفع چالش‌های فعالان اقتصادی موجب شده است تا مشکلات آنان پیچیده‌تر شود.

به طور مثال دادگستری استان هرمزگان طی نامه ای به کلیه ادارات، نهادها، سازمان های دولتی، خصوصی و بانک‌ها، اعلام نموده است که "پیرامون اقدامات انجام شده بعد از حادثه انفجار شهید رجایی بندر عباس و پیرو تشکیل کارگروه ارزیابی خسارت وارده بر کالاها و کانتینرهای تجار و بازرگانان و استقرار آن در واحد قضائی گارد اسکله شهید رجائی بندر عباس مقتضی است فرایندهای اداری، صورتجلسات تنظیمی به عنوان سند اولیه پذیرفته و اعتبار بخشی شوند و از الزام خسارت دیدگان به ارائه صورتجلسه مقامات انتظامی و قضائی مبنی بر وقوع حادثه خودداری شود."

لیکن این صورت مجلس مورد تایید بانک‌های عامل نمی‌باشد، بانک عامل به یکی از شرکت‌های آسیب دیده از این حادثه اعلام نموده است که براساس مقررات ارزی بانک مرکزی در خصوص رفع تعهد ارزی، گواهی خسارت می‌بایست خطاب به بانک عامل باشد و حاوی مشخصات کامل کالای کسری به لحاظ شرح، وزن و تعداد کالای خسارت دیده باشد **در حالیکه صورت مجلس تایید خسارت کالا است و نامه مذکور بدون تشریفات گمرکی و خطاب به بانک عامل نمی باشد.**

۳. عدم اعلام این حادثه به عنوان فورس ماژور به دستگاه‌های اجرایی و سازمان تعزیرات حکومتی و داد سرای جرائم اقتصادی و عدم امکان ایفای دیگر تعهدات قراردادی: به موجب اصل لزوم قراردادهای، شرایط متعارف و سایر عوامل موثر در انعقاد عقد، طرفین قرارداد را ملتزم به اجرای مفاد و تعهدات قراردادی می‌نماید. این اصل به عنوان اصل اساسی، ضامن استحکام عقود و معاملات و تأمین کننده امنیت اقتصادی و تجاری می‌باشد؛ لیکن این امر مطلق نبوده و ممکن است وقوع حوادث و شرایط و احوال حاکم بر جامعه و محیط کسب و کار تحت عنوان فورس ماژور، مانع از اجرای تعهدات قراردادی شود که رفع این وضعیت از حیطة اقتدار و توانایی اشخاص نیز خارج است و براین اساس انجام تعهدات قراردادی مختل و با مانع مواجه می‌شود.

اکنون و با توجه به وقوع آتش سوزی و انفجار در بندر شهید رجایی، بعضاً امکان اجرای بموقع تعهدات قراردادی فعالان اقتصادی مختل شده است و از آنجا که بروز این وضعیت تحمیلی می‌باشد، رفع آن نیز از حیطة اقتدار و توانایی فعالان بخش

ایرادات و
مشکلات
مطروحه



خصوصی خارج است، فلذا شرایط موجود از مصادیق بارز فورس ماژور می باشد که به نظر می رسد لازم است در جهت حمایت از خسارت دیدگان، شرایط موجود از سوی حاکمیت بعنوان فورس ماژور اعلام گردد تا از ارسال پرونده ها به مراجع قضائی و یا محدودیت های دیگر از جمله عدم ارائه تسهیلات و ... خودداری گردد و یا رسیدگی ها در این مراجع، با توجه به قواعد فورس ماژور صورت گیرد.^۱

۴. منقضی شدن بیمه ها به علت تاخیر در اطلاع رسانی آسیب دیدن کالاها و عدم پوشش سقف بیمه ای و استنکاف برخی از شرکت های بیمه ای از پرداخت خسارت: طبق گفته خسارت دیدگان، اولین مشکل این بود که خسارت دیدگان اطلاعی نداشتند که آیا کالا آسیب دیده است یا خیر؟ و با تأخیر ۲ ماهه به آنان اعلام گردیده است و همین مسأله باعث بهانه گیری برخی از شرکت های بیمه بوده است که چرا خسارت از جانب صاحبان کالا اعلام نشده است و به برخی از آنان گفته شده است که مهلت بیمه گذشته است و دیگر خسارتی به آن ها پرداخت نمی شود. همچنین برخی از خسارت دیدگان با استناد به مدارک به بیمه مراجعه کردند لیکن بابت سن کشتی و بهانه های مختلف نظیر اینکه چرا کانتینر در محوطه خالی شده است و... پرداختی به آنان صورت نگرفته است.

مورد بعدی در بحث بیمه به وزارت صنعت برمی گردد بدین نحو که نرخ بیمه از سامانه جامع بیمه مرکزی و از بانک مرکزی گرفته می شود و در آن زمان سیستم دستی به اتوماتیک تبدیل شده است و اطلاعات از آنجا بارگذاری گردیده است. در زمان ثبت سفارش نرخ نیمایی بوده است و اطلاعات با نرخ ۴۷ هزار تومان بارگذاری می شود و ۶ ماه بعد که ارز دریافت شده به نرخ مرکز مبادله ای تبدیل شده است لذا زمانی که برخی از خسارت دیدگان به سازمان توسعه تجارت مراجعه می کنند این بیان می شود که سیستم خطی است و عطف به ماسبق نمی شود و نمی توانند نرخ را به مرکز مبادله تبدیل کنند و این باعث شده است که به طور مثال کالایی ۱۰ میلیارد است ولی بیمه ۲ میلیارد پرداخت خواهد کرد.

^۱ تبصره بند الف ماده ۲ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۴۰۱: مصادیق موارد قوه قهریه (فورس ماژور) و مواردی که عدم ورود کالا عمدی نیست، با پیشنهاد وزارت امور اقتصادی و دارایی و ظرف سه ماه از تاریخ لازم الاجراء شدن این قانون به تصویب هیأت وزیران می رسد.

هیئت وزیران در جلسه ۲۵/۱۰/۱۴۰۱ به پیشنهاد شماره ۹۸۶۷۰/۸۰ مورخ ۲۴/۵/۱۴۰۱ وزارت امور اقتصادی و دارایی و به استناد تبصره بند (الف) ماده (۲) اصلاحی قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز — م صوب ۱۴۰۰ — مصادیق موارد قوه قهریه (فورس ماژور) و مواردی که عدم ورود کالا عمدی نیست و در صورت اثبات آنها، برنگرداندن کالای اظهار شده به عنوان خروج موقت یا کران بری به کشور، قاچاق محسوب نمی شود را به شرح زیر تصویب کرد:

مصادیق موارد قوه قهریه (فورس ماژور) و مواردی که عدم ورود کالا عمدی نیست، موضوع تبصره بند (الف) ماده (۲) اصلاحی قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز ماده ۱ — مصادیق قوه قهریه (فورس ماژور) و مواردی که عدم ورود کالا و وسیله نقلیه غیر عمدی محسوب می شود، خواه ناشی از حوادث طبیعی، سیاسی و اجتماعی و خواه ناشی از حوادث غیر مترقبه مربوط به کالا و یا اشخاص باشد اعم از سیل، زلزله، آتشفشان، رانش زمین، دریالرزه (سونامی)، صاعقه، طوفان، فرونشست زمین، جنگ، آشوب، اعتصاب، شورش، بیماری های همه گیر، تحریم مؤثر در موضوع، قطع روابط سیاسی و اقتصادی، توقیف کالای صدور موقت شده توسط مقامات کشور مقابل، تصویب قوانین مانع فعالیت، سرقت کالا، حوادث ناشی از کار، انفجار، آتش سوزی، واژگونی در دریا و رودخانه های مرزی، تصادفی که منجر به از بین رفتن قابلیت استفاده کالا شود، سقوط هواپیما، خروج قطار از ریل، فوت، بیماری، توقیف یا حبس اظهار کننده و صدور حکم محجوریت صاحب کالا یا نماینده قانونی او می باشند.



و مورد دیگر این است که سقف تعهدات بیمه ۷۰۰ میلیارد تومان می باشد و این سقف پوشش لازم را برای پرداخت خسارت ندارد.

لازم به توضیح است در گزارش دفتر امور بیمه و صندوق های بیمه ای وزارت اقتصاد موارد پرداخت شده و مشکلات موجود بیان شده است:

گزارش مدیر کل دفتر امور بیمه و صندوق های بیمه ای

۳- برآورد خسارت مرتبط با بیمه های بازرگانی

مبالغ خسارت مرتبط با بیمه نامه های بازرگانی که تاکنون توسط بیمه گذاران به مسئولین شرکت های بیمه مستقر در بندر شهید رجایی اعلام شده، به شرح جدول شماره (۱) می باشد که فرآیند ارزیابی و پرداخت خسارت بیمه نامه های معتبر (دارای اعتبار) در حال انجام می باشد.

جدول شماره (۱) - تعداد بیمه نامه های معتبر و منقضی شده و سقف پوشش

سقف پوشش بیمه نامه های معتبر		سقف پوشش بیمه نامه های منقضی شده	
تعداد	مبلغ - میلیارد ریال	تعداد	مبلغ - میلیارد ریال
۲۱۵	۲۲۲.۲۲۲	۴۰۱	۵۲.۱۲۲

طبق ماده ۲۵ قانون امور گمرکی «مسئولیت حفظ و نگهداری کالای موجود در انبارهای گمرکی از هنگام تحویل گرفتن تا زمان تحویل دادن آن، با مرجع تحویل گیرنده کالا است. مرجع تحویل گیرنده مکلف است کالای موجود در انبارهای گمرکی را در مقابل خطرات ناشی از آتش سوزی، اشتعال و انفجار بیمه نماید و حق بیمه مربوطه را به هنگام ترخیص از صاحب کالا وصول کند. در صورتی که کالای تحویلی به انبارهای گمرکی به موجب بیمه نامه معتبر که شماره آن باید در هنگام تحویل کالا در اظهارنامه اجمالی یا بیانیه یا اسناد معتبر دیگر به مرجع تحویل گیرنده اعلام گردد، بیمه باشد، تا زمانی که بیمه نامه مزبور دارای اعتبار است، کالا تحت پوشش آن است و برای این مدت حق بیمه توسط مرجع تحویل گیرنده دریافت نمی گردد». همچنین به استناد تبصره ۵ همین ماده که مقرر می دارد: «چنانچه تصویر بیمه نامه دارای اعتبار زمانی کالای عبوری خارجی از سوی عبوردهنده به طور کتبی با ذکر تعهد و تأیید اصالت بیمه نامه در زمان اظهار به گمرک ارائه گردد، آن کالا مشمول پرداخت حق بیمه محلی نمی گردد»، کالای عبوری خارجی نیز تحت پوشش بیمه است. در ماده ۳۸ دستورالعمل اجرایی صدور قبض انبار و ضوابط نگهداری کالا در مناطق بندری، مقررات مشابهی در خصوص بیمه کالا لحاظ شده است. بنابراین به استناد قانون امور گمرکی و دستورالعمل مصوب هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی، کلیه محموله های فاقد بیمه نامه و یا دارای بیمه نامه منقضی شده نیز تحت پوشش بیمه نامه های محلی اخذ شده توسط گمرک یا سازمان بنادر بوده که خسارت مرتبط به آنها از محل بیمه نامه های مزبور پرداخت خواهد شد. آمار این بیمه نامه ها به شرح جدول شماره (۲) ارائه شده است.



تعداد محموله فاقد برگ گمرکی	ارزش بیمه‌نامه‌های محلی (میلیارد ریال)	تعداد محموله فاقد بیمه‌نامه	تعداد محموله دارای بیمه‌نامه منطقه‌ای شده
۷۰	۷۸.۱۲۲	۲۵۱	۳۶۰

با توجه به سقف تعهدات ۷,۰۰۰ میلیارد ریالی بیمه‌نامه محلی خریداری شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی ضروری است؛ تمهیداتی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی (بیمه‌گذار) برای پرداخت مابقی خسارت زیان‌دیدگان به شرح جدول فوق در نظر گرفته شود. شایان ذکر است؛ به محض تعیین تکلیف موضوع، شرکت بیمه البرز (بیمه‌گر بیمه‌های محلی) نسبت به پرداخت سقف تعهدات مندرج در بیمه‌نامه‌های محلی اقدام خواهد نمود. همچنین براساس اعلام خسارت در کلیه شعب شرکت‌های بیمه، جزئیات خسارت اعلامی و پرداختی در رشته باربری شرکت‌های بیمه به شرح جدول شماره (۳) می باشد.

جدول شماره (۳) - تعداد خسارت اعلامی توسط بیمه‌گذار و مبلغ برآوردی خسارت

تعداد خسارت اعلام شده	خسارت برآوردی - میلیارد ریال	خسارت پرداختی - میلیارد ریال
۸۸۹	۲۱,۳۸۸	-

مانطور که در جدول شماره ۳ قابل مشاهده است، تاکنون خسارت بیمه‌نامه‌های باربری پرداخت نشده که علت این موضوع به شرح ذیل قابل بیان است:

- با توجه به بررسی‌های انجام شده تعداد قابل ملاحظه‌ای از پرونده‌های خسارت در مراحل نهایی پرداخت قرار دارند.
- با توجه به سوابق پرداخت خسارت باربری معمولاً فرایند اعلام، ارزیابی و پرداخت خسارت این رشته بیمه‌ای ۲ الی ۳ ماه طول می‌کشد.
- آنچه مسلم است در بررسی پرونده‌های خسارت بندر شهید رجایی، با توجه به نوع حادثه و جنبه عمومی آن، کلیه شرکت‌های بیمه رویکرد توقف روند بررسی خسارت تا مشخص شدن علت حادثه و یا کشف مسئول یا مقصرین احتمالی را نداشته و این موضوع پس از ارزیابی و پرداخت خسارت و به منظور باز یافت خسارت پرداختی در دستورکار قرار خواهد گرفت.
- روند ارزیابی خسارت کانتینرها و ارائه فرم‌های تکمیل شده توسط قرارگاه مستقر در بندر تا اواخر خردادماه سال جاری به طول انجامیده است؛ به‌طوری‌که برخی از بیمه‌گذاران به تازگی فرم‌های صورت مجلس یادشده را در اختیار شرکت‌های بیمه قرار داده‌اند.
- برای خسارت‌های مربوط به کالاهای نجات یافته و به ظاهر سالم (دارای فرم صورت مجلس شماره ۱ - کالاهای مشهود)، با توجه به وجود کالا و کانتینر و امکان ارزیابی، در حال حاضر بررسی و پرداخت خسارت موضوعیت ندارد. بدیهی است، در صورت تست در مقصد و احراز خسارت وارده، شرکت‌های بیمه نسبت به ارزیابی و پرداخت خسارت این قبیل کالاها اقدام خواهند نمود. به طور مثال برای پنل خورشیدی یا قطعات الکترونیکی خط تولید و، مقرر شده پس از ارسال به مقصد و تست نهایی، موضوع خسارت، مجدداً بررسی شود که این امر زمان‌بر خواهد بود.



- مشکل اصلی درخصوص کالاهای نامشهود و دارای فرم صورتمجلس شماره ۲ است؛ در فرم‌های مذکور صراحتاً وظیفه اثبات وجود کانتینر در محوطه کانون حادثه به عهده بیمه‌گذار و با استعلام از سازمان‌های ذی‌صلاح گذارده شده که مستلزم همکاری سازمان‌های ذی‌ربط می‌باشد. ولی تاکنون هیچگونه همکاری از سوی گمرک، اداره بنادر و مسئولین محوطه سینا درخصوص ارائه داده‌های مربوط به لیست کانتینرها و جانمایی آن، مستند به گزارش سامانه CCS به بیمه‌گران، بیمه‌گذاران و حتی بیمه مرکزی انجام نشده است.
- لازم به توضیح است؛ درخصوص برخی کالاهای نامشهود که فرم صورتمجلس مربوطه نیز توسط اعضای قرارگاه تایید شده بود، موارد زیادی پیش آمد که پس از اعلام خسارت و مراجعه به شرکت بیمه، کالای مد نظر پیدا شد.
- خسارت برخی از بیمه‌نامه‌های باربری که در زمان رخداد حادثه اعتبار آنها منقضی شده بود، باید از محل بیمه‌نامه‌های محلی پرداخت شوند. سقف تعهد بیمه‌نامه خریداری شده توسط سازمان بنادر ۷۰۰ میلیارد تومان در یک حادثه می‌باشد که این مقدار کمتر از خسارات واقع شده است؛ از این‌رو باید برای این موضوع تدبیر مناسبی توسط سازمان بنادر اندیشیده شود.
- درخصوص بیمه‌نامه‌های معتبر نیز در برخی موارد، مدارک مورد نیاز جهت ارزیابی خسارت توسط بیمه‌گذار به صورت ناقص ارائه شده و گاهی پیگیری‌های مستمر و مکتوب شرکت‌های بیمه نیز اثربخش نبوده است.
- برای برخی از کانتینرها، هم فرم کالای موجود و هم فرم کالای ناموجود به طور همزمان تکمیل و ارائه شده که عملاً تشدنی است. این موضوع، ارزیابی و پرداخت خسارت را با چالش جدی روبرو نموده است.
- برخی مستندات از قبیل صورت مجلس گمرکی، قبض انبار، اسناد حمل و اسناد خرید توسط خسارت‌دیدگان ارائه نشده که موجب تاخیر در فرایند رسیدگی و پرداخت خسارت گردیده است.
- تعداد زیادی از خسارت‌های اعلام‌شده به شرکت‌های بیمه، فاقد فرم صورت مجلس اعلام خسارت بنادر شهید رجایی بوده است.

۲- برآورد خسارات مرتبط با بیمه‌های آتش‌سوزی و مهندسی

همچنین براساس اعلام خسارت در کلیه شعب شرکت‌های بیمه جزییات خسارت پرداختی در رشته مهندسی و رشته آتش‌سوزی در جدول شماره (۴) منعکس شده است.

جدول شماره (۴) - خسارت اعلامی و پرداختی شرکت‌های بیمه رشته مهندسی و آتش‌سوزی

خسارت پرداخت شده آتش‌سوزی (میلیارد ریال)	خسارت پرداخت شده مهندسی (میلیارد ریال)
۱,۸۳۳	۳۲

شایان ذکر است؛ با توجه به تحریم‌های بین‌المللی و لزوم پوشش اتکایی ریسک‌های کشور توسط بیمه مرکزی، بخش قابل توجهی از کل خسارت وارده به محموله‌های صادراتی، وارداتی و ترانزیتی مستقر در بندر مزبور بابت بیمه‌نامه‌های باربری، آتش‌سوزی و مهندسی از حساب‌های اتکایی بیمه مرکزی جبران خواهد شد. خاطرنشان می‌سازد بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان راهبر صنعت بیمه کشور، آمادگی خود را جهت هر گونه همکاری با مراجع ذی‌ربط و ارائه گزارش‌های درخواستی اعلام نموده است.

همه بخشد محترم





- بانک مرکزی در تاریخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۹ و بعد از بروز حادثه فصل هفتم مجموعه مقررات ارزی را اصلاح و شرایط جدیدی را برای رفع تعهد ارزی و بدون أخذ نظر از فعالان اقتصادی ابلاغ نموده است. این اقدام در صورتی است که
- بانک مرکزی از آسیب دیدگان شماره ثبت سفارش را مطالبه می نماید در حالی که شماره ثبت سفارش جز شرایط اعلامی در مجموعه مقررات ارزی ذکر نشده است و همچنین از آنجایی که به گفته خسارت دیدگان، اغلب کالاها قبل از اظهار به گمرک سوخته و از بین رفته اند، لذا گمرک نمی تواند برای کالاهایی که اظهار نشده اند، گواهی بروز خسارت بابت جبران کسر تخلیه و یا عدم ورود کالا به علت بروز خسارت برای رفع تعهد ارزی صادر نماید و سازمان بنادر و دریانوردی نیز امکان اعلام شماره ثبت سفارش را ندارد و به شماره ثبت سفارش دسترسی ندارد.
- لازم به ذکر است که در صورت جلسه قرارگاه تعیین خسارت نیز امکان درج شماره ثبت سفارش وجود ندارد و تنها جایی که امکان ارائه شماره ثبت سفارش را دارد، بانک عامل می باشد. (لازم به توضیح است که بانک های عامل نیز براساس شماره ثبت سفارش، پرونده ها را به سازمان تعزیرات حکومتی ارجاع می نمایند) که البته با فراخوان سازمان توسعه تجارت و براساس خوداظهاری شماره ثبت سفارش از خسارت دیدگان جهت تطبیق أخذ شده است.
- گواهی خسارت بیمه به سبب سقف تعهدات، خسارات آسیب دیدگان را پوشش نمی دهد و سبب می شود تا الباقی مبلغ و مابه التفاوت زیادی را جهت رفع تعهد ارزی از جیب خود به بانک مرکزی و با بالاترین نرخ پرداخت نمایند.

۶. تعلیق کارت های بازرگانی و ارجاع پرونده ها به سازمان تعزیرات حکومتی و داد سرای جرائم اقتصادی از سوی بانک های عامل

عدم امکان رفع تعهدات ارزی سبب تعلیق کارت بازرگانی ایشان و عدم تخصیص ارز آنان شده است و به علاوه آنکه بانک های عامل طبق مقررات موجود خود و طبق مجموعه مقررات ارزی، پرونده ها را به سازمان تعزیرات حکومتی ارسال و یا در داد سرای جرائم اقتصادی طرح شکایت می کنند و در بسیاری موارد تعقیب کیفری آنها از طریق داد سرای جرائم اقتصادی ایجاد فشار حداکثری بر بازرگانان نموده است.

۷. **مطالبات شرکت های کشتیرانی بابت حق توقف و خسارت کانتینرها:** برخی از شرکت های کشتیرانی علیرغم از بین رفتن کامل کالاها همچنان نسبت به مطالبه وجه بابت حق توقف و خسارت کانتینرها اقدام می نمایند؛ در صورتی که کانتینرها به صاحب کالا ارائه و تحویل داده نشده است و کانتینرها در اختیار سازمان بنادر بوده است ولی سازمان بنادر از عودت چک ضمانتی و ودیعه نقدی بابت خسارت تاخیر (از بابت بدنه فلزی کانتینر) خودداری می نماید.

۸. **عوارض حمل و نقل جاده ای:** در برخی از موارد ادارات راهداری به مطالبه عوارض حمل برای کالاهای از بین رفته نیز اقدام نموده اند که لازم است أخذ عوارض صرفا برای کالاهای ترخیص شده و براساس صورت جلسه گمرکی مربوطه صورت پذیرد.



این موضوع در جلسه کارگروه کارشناسی کمیته حمایت از کسب و کار مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۲۹ و با حضور نمایندگانی از وزارت اقتصاد، وزارت صمت، سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان توسعه تجارت، سازمان تعزیرات حکومتی، برخی از بانک‌های عامل و نمایندگان بخش خصوصی و کمیسیون‌های تخصصی اتاق ایران برگزار گردید و مقرر شد تا از دولت درخواست شود ضمن تمدید مهلت‌های قانونی به فعالان اقتصادی خسارت دیده در انفجار بندر شهیدرجایی، کمیته اضطراری برای رسیدگی فوری به موضوع تشکیل شود. **اهم نظرات در جلسه به شرح ذیل است:**

– آقای میرخسروی، نماینده سازمان توسعه تجارت: بانک مرکزی در حال حاضر به صورت مجلس تنظیمی در قرارگاه صحنه نمی‌گذارد و می‌خواهد با اطلاعات گمرک و سازمان بنادر صحت سنجی را انجام دهد. پیشنهاد اولیه سازمان توسعه تجارت این بود که با توجه به اینکه بازرگانان ابتدا به بانک عامل مراجعه می‌کنند و تمامی اطلاعات آنجا موجود است، بانک مرکزی با صدور ابلاغیه‌ای، بانک‌های عامل را موظف نماید تا کل اطلاعات مورد نیاز بانک مرکزی و دیگر دستگاه‌هایی که باید تصمیم‌گیری کنند را در اختیارشان بگذارد، لیکن به هر دلیلی این اتفاق نیفتاده است و طبق هماهنگی‌های صورت گرفته بین بانک مرکزی و سازمان توسعه تجارت این وظیفه به سازمان توسعه تجارت واگذار شده است. سازمان توسعه تجارت طی نامه‌ای فراخوان نمود یک سری اطلاعات براساس خود اظهاری آسیب دیدگان تاریخ ۱۴۰۴/۰۶/۰۵ اعلام کنند تا بعد از طریق ابزارهای موجود در سازمان توسعه تجارت و اطلاعاتی که در سازمان صمت هرمزگان و صورت مجلس‌هایی که در قرارگاه تنظیم شده است صحت سنجی صورت گیرد و سپس اطلاعات مورد نیاز و صحت سنجی‌ای که مورد نیاز بانک مرکزی است برای تصمیم‌گیری در اختیار بانک مرکزی و سایر دستگاه‌هایی که می‌خواهند در ارتباط با رفع تعهد و تخصیص مجدد ارز تصمیم‌گیری کنند، قرار داده شود. در فاز اول اطلاعات برای خسارت دیدگانی که ثبت سفارش کرده اند، بر اساس خوداظهاری اطلاعاتشان را بدهند، صحت سنجی به‌شود و زمانش هفته آینده تمام می‌شود این اطلاعات را در اختیار بانک مرکزی می‌گذارند و کمیته‌ای که در بانک مرکزی است تصمیم می‌گیرد که مثلاً به هر کدام فرجه‌های زمانی در نظر گیرد و یا حمایت‌های دیگری را انجام دهد.

– آقای آبداریان، نماینده اداره کل قاچاق سازمان تعزیرات: بحث عدم ایفای تعهدات ارزی یک موضوعی است که از سابق هم وجود دارد. در ماده ۱۰ قانون تعزیرات از قبل بود ولی در اصلاح قانون مبارزه با قاچاق این موضوع بعنوان یک موضوعی که در بحث قاچاق ورود پیدا کرد و این مساله از سال ۱۴۰۱ بیشتر نمود پیدا کرد. شروع رسیدگی هم براساس اعلام شکایت بانک‌های عامل است یعنی تا بانک عامل ورود پیدا نکند، سازمان تعزیرات به این موضوع که این شخص یا این شرکت اعم از حقیقی یا حقوقی، ایفای تعهدات را انجام نداده ورود پیدا نمی‌کند. در قانون مبارزه با قاچاق بند الف ماده ۲ موضوع فورس ماژور را برای بحث ایفای تعهدات یا بحث واردات کالا مشخص کرد و مصوبه هیأت وزیران هم راجع به بحث فورس ماژور و شرایط فورس ماژور به تصویب رسید. احراز این موضوع با شعبه‌ای است که مشمول فورس ماژور می‌شود یا نمی‌شود ولی افرادی که در این موضوع خاص کالایشان آسیب دیده و عدم ایفای تعهداتشان با واسطه این حادثه بوده است، باید به شعبه سازمان اعلام شود و باید مشخص شود. یکی از این نهادها به سازمان اعلام بکند. بانک عاملی که این شخص را

جمع‌بندی جلسه
کارشناسی



معرفی کرده بعنوان عدم ایفای تعهدات شخصی بوده که در این حادثه آسیب دیده است یعنی کالایش بواسطه این آسیبی که ناشی از حادثه آتش سوزی بندرعباس بوده از بین رفته است و عدم ایفای تعهد و وارد نکردن کالایش بواسطه این اتفاق بوده است و با توجه به مبنای قانونی هم که در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز هست، قطعاً شعب به این موضوع ورود پیدا می کنند.

آقای مهرابی، نماینده سازمان بنادر و دریانوردی: اتفاقی که افتاد ناگوار و غیر قابل پیش بینی بود و کسی تجربه برخورد با این حادثه را نداشته. در آن مرحله و وضعیت فقط در صورتمجلس قرارگاه دیده شد و اینکه هر کسی چقدر خسارت دیده است و چقدر کانتینر تلف جزئی و کلی داشته است. آن صورتمجلس برای این بود که بانک مرکزی و دیگر دستگاه های اجرایی برای آن کالاها، مهلت و تنفسی را قرار دهند و بعد تصمیم گیری نمایند. برای سازمان بنادر ثبت سفارش نمی آید و ثبت سفارش ها در سامانه EPL می باشد. همچنین ثبت سفارش که در متن مجموعه مقررات ارزی جز شرایط گواهی خسارت نیامده است. برای بیمه ها نیز ارزیابی خسارت باید صورت گیرد. لذا کمیته ای تشکیل شود و اسناد و مدارک مورد نیاز را مشخص کند و رویه واحد باشد. اکنون هر دستگاهی براساس قوانین و رویه های خود عمل می کند. فعلاً طبق اظهار صاحب کالا می باشد و صحت سنجی نشده است. است و برای کالاهای موجود باید صحت سنجی صورت گیرد و برای بانک مرکزی احراز شود. برای کالاهایی که وجود ندارند نیز می شود از مانیفست استفاده کرد.

آقای جعفر زاده، نماینده سازمان بنادر و دریانوردی: موضوع عادی نیست ولی دنبال پاسخگویی به مشکلات در فرایند عادی هستیم. دستوری که رئیس دادگستری استان صادر کرده اند، برای زیرمجموعه ایشان لازم الاتباع است ولی برای دستگاه های اجرایی باید م صوبه از سوی دولت صادر شود تا دستگاه های ذی مدخل از فرایندهای عادی عدول کنند. در مرحله بعدی به جبران خسارت می رسیم ولی بیمه ها سقف دارند و این هم به خاطر همان الزامات بیمه مرکزی می باشد و لذا بیمه بنادر و بیمه محلی کفایت نمی کند و سازمان بنادر هم از دولت خواسته است تا کمک نماید و از بودجه اضطراری کمک صورت گیرد. موضوع دیگر هم برای قراردادهای می باشد که مثلاً کالا تامین نمی گردد و در اینجا می شود از فورس ماژور استفاده گردد.

لازم به ذکر است تخلیه و بارگیری و انبارداری بر عهده سازمان بنادر می باشد. سازمان بنادر صلاحیتی در شناسایی ماهیت کالا ندارد. براساس خوداظهاری در مانیفست کالا گرفته می شود و براساس ابعاد و مشخصات در یکی از محوطه ها می فرستیم. پس وظیفه سازمان بنادر این است که کالا را بگیریم و مانیفست برای گمرک ارسال می شود زیرا صلاحیت نظارتی از باب ورود کالا هم با گمرک است. متن صورتمجلس قرارگاه تعیین خسارت بندر رجایی هم اشتباه نمی باشد و دادگستری استان قرار بود که تنفسی بدهد. همچنین موارد و مصادیق بسیار زیاد هستند و بعضی کالاها اظهار شده و برخی اظهار نشده اند و فرایند گمرکی را طی نکرده اند.



خانم جوادی، نماینده گمرک: گمرک برای کالایی که وارد نشده است و اظهار نشده است و شماره کوتاژ برای آن صادر نشده است عملاً نمی تواند اقدامی انجام دهد. در لاین سبز و قرمز ارزیاب مشخص می شود و ممکن است اصلاً کالایی وارد شده باشد و ثبت سفارش نداشته باشد. آقای مصطفی پور، نماینده وزارت اقتصاد: برای همه کالاها شرایط یکسان وجود ندارد و کالاها ماهیت یکسانی ندارند و باید تفکیک قائل شویم بین کالای صادراتی و وارداتی و اینکه صادراتی در چه مرحله ای بوده است و برای کارگروه بازگشت ارز حاصل از صادرات می تواند تصمیم بگیرد و کالاهای وارداتی در چه مرحله ای بوده اظهار شده است یا خیر و برای آن کمیته تعیین مهلت در وزارت صمت وجود دارد. آقای بسطامی، نماینده بانک پارسیان: مشکلی که پیش آمده است دو جنبه دارد، یکی مشکل تعیین خسارت می باشد و یک هم تعهدات به دولت است. در رفع تعهد ارزی هم ذینفع، دولت می باشد. دولت می خواهد ببیند ارزی که در اختیار عموم جامعه می باشد براساس آن، آیا کالا وارد شده است یا خیر و برای کنترل، بانک را قرار داده است. الان هم براساس سامانه هایی که وجود دارد، اگر فعالان اقتصادی اسناد را ارائه نکنند، سامانه برای آنان قفل می شود اعم از اخذ دسته چک و تسهیلات و... و بانک ها مکلف هستند که به سازمان تعزیرات حکومتی و ... پرونده ها را ارجاع نمایند. لذا باید دولت اعلام نماید که فورس ماژور است و تکلیف را برای بانک ها و دیگر دستگاه ها مشخص نماید. خانم قاسم زاده، نماینده بانک پارسیان: بانک مرکزی به ما اعلام نماید تا مهلت رفع تعهد ارزی دوستان را افزایش دهیم و اگر این اتفاق نیفتد، همه چیز برای دوستان قفل می شود. در بیمه نامه ها شماره ثبت سفارش هست و گمرک می تواند این را اعلام نماید. آقای قنبروند، نماینده بیمه مرکزی: صنعت بیمه رویکرد تقابلی نداشته است و رویکرد حمایتی دارد. دیات پرداخت شده اند و پرداخت برای ماشین ها و... در حال تکمیل می باشد و در خصوص سایر موارد نیز مثل بیمه مهندسی و آتش سوزی که ۱۸۵ میلیارد خسارت پرداخت شده است. در ارتباط با بیمه باربری فرایند رسیدگی ۲ الی ۳ ماه طول می کشد و پرونده خسارات در حال تکمیل شدن هستند و از خسارت دیدگان درخواست می شود تا مدارک را سریع تر تحویل دهند و همکاری نمایند. مشکلی که در مورد کالاهای ناموجود هست و می گویند مفقود شده ولی کالایی بوده که بعداً پیدا شده است و در مورد کالاهای ناموجود نیاز به تایید نهادهای ذیربط می باشد.	
۱. به قید فوریت مهلت رفع تعهدات ارزی خسارت دیدگان از این حادثه حداقل تا پایان سال جاری تمدید گردد و از تعلیق تخصیص ارز و کارت های بازرگانی و ارسال پرونده ها به سازمان تعزیرات حکومتی و دادسرای جرائم اقتصادی خودداری شود. ۲. تامین ارز بدون نوبت برای واردکنندگان خسارت دیده دارای ثبت سفارش که کالای آنان از بین رفته است، صورت گیرد. ۳. کارگروه ویژه ای با حضور نمایندگان معاونت حقوقی ریاست جمهوری، وزارت صمت (سازمان توسعه تجارت)، بانک مرکزی، سازمان برنامه و بودجه، گمرک، سازمان بنادر و دریانوردی و نمایندگان بخش خصوصی به منظور رسیدگی، حمایت و تسریع در فرایندها و رفع مشکلات فعالان اقتصادی، ایجاد رویه واحد، تعیین اسناد و مدارک مورد نیاز تشکیل گردد. از جمله	پیشنهاد دبیرخانه



آنکه جهت ارائه گواهی بروز خسارت برای رفع تعهد ارزی، با توجه به اطلاعات فراخوان سازمان توسعه تجارت و صورتمجلس قرارگاه تعیین خسارت، فرم یکسانی مشتمل بر شرح و وزن، تعداد کالای خسارت دیده و ارزش آن طبق سپاهه مدارک گمرکی ارائه گردد و با تایید سازمان بنادر و دریانوردی یا گمرک و همچنین تطبیق و تایید ثبت سفارش از سوی بانک عامل مربوطه، طراحی شود و رفع تعهد ارزی صرف نظر از میزان خسارت پرداختی توسط شرکت‌های بیمه صورت پذیرد.

۴. با عنایت به آنکه شرکت‌های بیمه و سازمان بنادر و دریانوردی از منابع کافی بر پوشش خسارات وارده برخوردار نمی باشند، لذا دولت (سازمان برنامه و بودجه) منابع مشخصی از بودجه را از محل اعتبارات مدیریت بحران به منظور جبران بخشی از خسارات این حادثه تخصیص دهد.

۵. قوه قضائیه طی بخشنامه ای به قضات محترم رسیدگی کننده به پرونده های مربوط به رفع تعهدات ارزی خسارت دیدگان بندر شهید رجایی، توجه به فورس مازور و همچنین پذیرش و مدنظر قرار دادن صورت مجلس قرارگاه تعیین خسارت و گزارش وزارت صمت (سازمان توسعه تجارت) را مورد تاکید قرار دهد.

۶. وزارت راه و شهرسازی از مطالبات حق توقف و خسارت کانتینرها و دریافت عوارض حمل و نقل جاده ای خودداری نماید و چک ضمانتی و ودیعه نقدی بابت خسارت تاخیر را عودت نماید.