



اصطلاحات و مفاهیم بیمه‌ای (۱۱)

Franchise

● محمد هوشنگی

● دکتر غلامحسین جباری

Absolute (actual) Total Loss

Constructive Total Loss

با اصطلاح فرانشیز همه بیمه‌گران و حتی بیمه‌گذاران آشنایی دارند و می‌دانند منظور از آن قسمتی از خسارت است که بیمه‌گر پرداخت نمی‌کند و به عهده بیمه‌گذار باقی می‌ماند. فرانشیز تلفظ فرانسوی *franchise* است و به این کلمه در انگلیسی فرانشیز گفته می‌شود. ریشه این واژه لاتین است و به معنی معافیت و اغماض می‌باشد. در اصطلاح فنی بخشی از خسارت است که در رابطه بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار از آن اغماض و صرف‌نظر می‌شود. با توجه به اینکه فرانشیز تقریباً در تمام انواع بیمه مطرح است به نظر می‌رسد بحث نسبتاً جامعی نسبت به آن خالی از فایده نباشد. در این بحث، ابتدا منظور از کلمه فرانشیز و موارد استفاده صحیح آن را بررسی می‌کنیم و سپس توجیه آن را مورد توجه قرار می‌دهیم و پس از آن اجرای فرانشیز را در سه دسته بیمه‌های اموال و اشخاص و مسئولیت توضیح می‌دهیم

FRANCHISE

فرانشیز

۱. منظور از کلمه فرانشیز

در عمل منظور از این کلمه در رابطه بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار میزانی از خسارت است که بهر حال به عهده بیمه‌گذار می‌باشد. مثلاً اگر در یک بیمه‌نامه رقم تعیین شده برای فرانشیز صد هزار ریال باشد این مبلغ از خسارت قابل پرداخت کسر خواهد شد. اگر خسارت سیصد هزار ریال باشد بیمه‌گر دویست هزار پرداخت خواهد کرد و اگر خسارت صد هزار ریال و یا کمتر باشد پرداختی صورت نخواهد گرفت. اما این ترتیب با معنای لغوی فرانشیز مطابقت ندارد. زیرا اگر معنای فرانشیز اغماض و یا صرف‌نظر کردن است بایستی از خسارت تا صد هزار ریال صرف‌نظر شود ولی اگر خسارت بیش از این مقدار بود تماماً پرداخت گردد. در مثال بالا خسارت سیصد هزار ریالی بایستی به طور کامل جبران شود. در کشور ما از ابتدا در مورد اجراء فرانشیز چنین اشتباهی صورت گرفته و در حال حاضر به صورت یک عرف مسلم درآمده است. اما اگر بخواهیم اصطلاحات را به جای خود به کار ببریم روشی که ما عمل می‌کنیم در زبان‌های انگلیسی و فرانسه معروف به deductible است که به انگلیسی دیداکتیبیل و به فرانسه دو دوکتیبیل تلفظ می‌شود.

۲. انواع فرانشیز

در ادامه بحث با پیروی از عرف و با مسامحه فرانشیز را برای تمام مواردی که مبلغی از خسارت کسر می‌شود به کار خواهیم برد. اما انواع فرانشیز به شرح زیر است:

(الف) در بسیاری موارد فرانشیز رقمی معین و ثابتی است که از خسارت کسر می‌شود.

(ب) در بعضی موارد فرانشیز درصدی از مبلغ بیمه است و هر قدر مبلغ بیمه بیشتر باشد فرانشیز به همان نسبت بالاتر خواهد بود.

(ج) در مواردی دیگر خسارت درصدی ثابت از خسارت است. به عبارت دیگر بیمه‌گذار براساس درصدی معین که معمولاً کوچک است با بیمه‌گر در تحمل خسارت سهیم می‌شود.

۳. توجیه فرانشیز

فرانشیز یکی از مباحث مهم در مدیریت خطر است. اصولاً نیاز به پوشش بیمه‌ای توجیه‌کننده رجوع بیمه‌گذار به بیمه‌گر است. یعنی بیمه‌گذار نگران ایجاد خسارت‌هایی است که تحمل آن از عهده او خارج باشد. بیمه‌گذار از خسارت‌های کوچک واهمه ندارد. مثلاً اگر

سیل و طوفان اعمال خسارت جزئی در مواردی دیده می‌شود. (ب) در بیمه‌های باربری بیمه‌نامه‌ای صادر می‌شود به نام بیمه با شرط آ که سابقاً به آن ALL RISK می‌گفتند در این نوع بیمه هیچگونه فرانشیزی اعمال نمی‌شود. در بیمه با شرط B برای خسارات خصوصی فرانشیزی به صورت درصد وجود دارد که بر مبنای مبلغ بیمه اعمال می‌شود (مبلغ هر بسته) ولی در این نوع بیمه برای خسارات مشترک یا جنرال فرانشیزی اعمال نمی‌شود. (ج) معمولاً در بیمه‌های مهندسی فرانشیزی قابل توجهی اعمال می‌شود. (د) در بیمه بدنه اتومبیل فرانشیزی به طور معمول وجود دارد و میزان آن بسته به نوع خسارت متغیر است. مثلاً برای خسارت کلی و یا جزئی رقم فرانشیزی ممکن است ثابت یا درصد معینی از خسارت باشد. حتی برای بعضی اجزاء اتومبیل فرانشیزی خاص معین می‌شود.

۵. فرانشیز در بیمه اشخاص

بیمه‌های اشخاص عمدتاً سه نوع هستند که عبارتند از بیمه‌های عمر، حادثه، درمان (الف) در بیمه‌های عمر فرانشیزی نه متداول است و نه توجه دارد. بیمه‌گذار علاقه‌مند است سرمایه بیمه عمر با مبلغ معین داشته باشد و لذا کسر مبلغی از آن بابت فرانشیزی موردی ندارد. توجه داشته باشیم که اصولاً در بیمه عمر اطلاق خسارت به مبلغ بیمه نادرست است. به عبارت دیگر در بیمه عمر خسارتی وجود ندارد که ماسهمی از آن را بر عهده بیمه‌گذار بگذاریم. بیمه عمر نوعی رابطه مالی و به منظور ایجاد پس‌انداز برای دوران کهولت و یا برای بازماندگان است. (ب) در بیمه‌های حادثه که خسارت نقص عضو یا از کار افتادگی پرداخت می‌شود، قرار دادن مبلغی به عنوان فرانشیز از نظر فن و منطقی بیمه‌ای مانعی ندارد ولی معمول نیست و به ندرت در قراردادهای بیمه دیده می‌شود. حتی برای هزینه معالجات که به عنوان تعهدی اضافی در بیمه حوادث متداول است، فرانشیز مطرح نیست.

(ج) در بیمه‌های درمان وجود فرانشیزی به صورت یک قاعده و عرف مسلم درآمده است. در کلیه سیستم‌های بیمه درمان فرانشیزی به خصوص برای هزینه‌های دارو و حق الزحمه پزشک وجود دارد. در این جا اشاره به یک نکته جالب در بیمه درمان ضروری است و آن اینکه در بیمه درمان شخص بیمه‌گذار است که در مورد لزوم مراجعه به پزشک و ایجاد هزینه تصمیم می‌گیرد و بدیهی است که افراد از لحاظ وضعیت روحی متفاوت هستند. بعضی به محض احساس ناراحتی با فرض وجود یک بیماری خطرناک بی‌درنگ به یک یا چند پزشک و انجام دادن آزمایشات پزشکی اقدام می‌کنند. بعضی دیگر در مراجعه به

تصادف اتومبیل منجر به سائیدگی مختصر گل‌گیر و یا شکستن یک چراغ کوچک شود موجب نگرانی مالک آن نیست. او نگران حادثی است که سبب وارد شدن خسارت چند میلیون ریالی برای خودش و همچنین طرف تصادف او شود و یا سبب بروز خسارت جانی گردد که بایستی هزینه معالجه و دیه آن را بپردازد. گاهی برای یک شخص مثلاً راننده یا پزشک یا داروساز یا صاحب رستوران وضعیت پیش می‌آید که زیان دیده با مراجعه به مراجع قضایی خسارتی از او مطالبه می‌کند که چند برابر همه دارایی‌های او است. جبران اینگونه خسارت‌ها جز از طریق بیمه و به کمک بیمه‌گران امکان‌پذیر نیست ولی اگر خسارت در حد فرانشیزی باشد همه قادر به تحمل آن هستند. صرف نظر از استدلال فوق توجهات دیگری هم برای اعمال فرانشیزی وجود دارد از این قرار:

(الف) بهر حال وجود فرانشیزی در همه بیمه‌نامه‌ها مقدار قابل ملاحظه‌ای از تعهد بیمه‌گر می‌کاهد و همین می‌تواند موجب تخفیف و ارزان‌تر شدن حق بیمه شود.

(ب) وجود فرانشیزی، اگر نه همیشه، بلکه در بسیاری موارد موجب توجه بیشتر بیمه‌گذار به رعایت تدابیر احتیاطی و از جمله مقررات رانندگی و ضوابط حرفه‌ای می‌شود و این به سود جامعه است.

(ج) در بعضی موارد وجود فرانشیزی موجب کاهش بیمه‌گذار از پوشش بیمه‌ای می‌شود مثلاً در بیمه درمان وجود فرانشیزی مانع از مراجعات مکرر و صرفاً احتیاطی و ناشی از وسواس بیمه‌شده به مراکز درمانی و پزشک می‌شود.

(د) وجود فرانشیزی مراجعات بیمه‌گذاران را برای دریافت خسارت‌هایی جزئی منتفی می‌کند و این خود در هزینه‌های اداری بیمه‌گر اثر قابل ملاحظه‌ای دارد. کاهش هزینه‌های اداری نیز می‌تواند موجهی برای ارزان‌تر شدن حق بیمه‌ها باشد.

۴. فرانشیز در بیمه‌های اموال

صرف نظر از روش‌هایی که در کشور ما و یا در سایر نقاط متداول است اصولاً وجود فرانشیزی در همه انواع بیمه توجیه منطقی دارد. برای اجتناب از طولانی شدن بحث طرز عمل شرکت‌های بیمه را در بعضی از انواع رایج بیمه‌های اموال مورد توجه قرار دهیم.

(الف) در بیمه‌های آتش‌سوزی غالباً از اعمال فرانشیزی خودداری می‌شود زیرا معمولاً خسارت‌های آتش‌سوزی ارقام بزرگی را تشکیل می‌دهد و کسر مبالغ جزئی فرانشیزی اثر قابل توجهی در روابط بیمه‌گر و بیمه‌گذار ندارد. فقط در پوشش‌هایی که به عنوان خطرات اضافی در بیمه‌نامه‌های آتش‌سوزی ارایه می‌شود اعمال فرانشیزی متداول است. مثلاً در بیمه زلزله فرانشیزی ۱۵ درصد خسارت است. هم‌چنین در بیمه

پزشک اصولاً بی‌میل هستند. لذا وجود فرانشیز تا حدودی از مراجعات غیرضروری جلوگیری می‌کند. ناگفته نماند که در اغلب کشورها بیمه‌گرانی هستند، به خصوص بیمه‌گران تعاونی، که با دریافت حق بیمه دیگری فرانشیز را هم تحت پوشش قرار می‌دهند و این رویه گرچه نوعی حمایت بیشتر از بیمه‌شدگان است ولی فرانشیز را منتفی می‌سازد.

۶. فرانشیز در بیمه‌های مسئولیت

بیمه‌های مسئولیت هم در حقیقت نوعی از بیمه‌های اموال است. در همه بیمه‌های مسئولیت می‌توان شرط فرانشیز را پیش‌بینی کرد. لذا بهتر است بین بیمه‌های مسئولیت اختیاری و بیمه‌های مسئولیت اجباری تفکیک قایل شویم.

الف) در بیمه‌های مسئولیت اختیاری از هر نوع که باشد بیمه‌گذار خود می‌تواند تا حد معینی که متناسب با وضعیت مالی و گستره فعالیت او است رقمی را به عنوان فرانشیز قبول کند به این ترتیب حق بیمه کمتری پرداخت نماید. بدیهی است خسارات کوچک که در حد فرانشیز باشد را بیمه‌گذار مستقیماً جبران می‌کند و بیمه‌گر تعهدی نخواهد داشت.

ب) در بیمه‌های مسئولیت اجباری که بنا به مصالح اجتماعی و به حکم قانون برقرار می‌شود، وجود شرط فرانشیز قابل توجیه نیست. زیرا اولاً برای زیان‌دیده مشکل است که بخشی از خسارت را از بیمه‌گذار مسئول مطالبه کند و برای بقیه به بیمه‌گر او مراجعه نماید. به خصوص اینکه معمولاً در قوانین بیمه مسئولیت اجباری، برای زیان‌دیده حق مراجعه مستقیم به بیمه‌گر پیش‌بینی می‌شود و زیان‌دیده می‌تواند حتی بدون مراجعه به مسئول حادثه، خسارت خود را مطالبه کند. از جمله فواید عملی این قاعده مراجعه مستقیم زیان‌دیدگان به صندوق تأمین خسارت بدنی (در بیمه مرکزی) برای مواردی است که مسئول حادثه شناخته نشود.

تلف کلی واقعی Absolute (actual) Total Loss

تلف کلی واقعی به حالتی اطلاق می‌شود که شیء بیمه‌شده، به علت وقوع حادثه کاملاً منهدم شده و یا آسیب وارد به آن به نحوی باشد که آن شیء خاصیت خود را از دست بدهد و یا به طور کامل و قطعی از تصرف بیمه‌گذار خارج گردد. مثال انهدام کامل این است که موضوع بیمه در اثر آتش‌سوزی کاملاً سوخته و آنچه باقی می‌ماند قابل استفاده نباشد. در حالت دوم می‌توان از کالایی مانند سیمان نام برد که در نتیجه رطوبت سفت شده و خاصیت خود را از دست بدهد و بیمه‌گر

متعهد است چنانچه خطری که موجب خسارت شده تحت پوشش بیمه باشد، زیان وارده را بر مبنای تلف کلی واقعی پرداخت نماید. اگرچه در حالت سوم موضوع بیمه در واقع وجود دارد ولی بیمه‌گذار به آن دسترسی ندارد. در رابطه با تلف کلی واقعی، که کاربرد آن بیشتر در بیمه باربری و به خصوص بیمه کشتی و کالاست، اختلافات زیادی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در کشورهای اروپا پدید آمده و دعاوی مطروحه به دادگاه ارجاع گردیده است که در هر مورد با توجه به موضوع اختلاف رای صادر شده است. در صورتی که کشتی به شدت به صخره برخورد کند و کاملاً در هم شکسته شود چنانچه اجزایی از آن مثلاً قایق‌های نجات، طناب‌ها و بعضی از قطعات لوازم دیگر کشتی قابل استفاده باشد، باز یافت آنها تغییری در موضوع تلف کلی واقعی کشتی ایجاد نخواهد کرد. بیمه‌گر موظف است خسارت را بر مبنای تلف کلی واقعی پرداخت کند منتهی ارزش اجزاء باز یافتی از خسارت کسر خواهد شد. یک کشتی ممکن است در حالی که به شدت آسیب دیده به بندری وارد شود لکن ادامه سفر آن مستلزم صرف هزینه زیادی باشد، حال چنانچه تعمیر این کشتی در بندری که به آن وارد شده و یا انتقال آن به بندر دیگر جهت تعمیر امکان‌پذیر نباشد، این کشتی تلف شده کلی واقعی تلقی می‌گردد. چنین کشتی‌ای قابلیت دریانوردی را از دست داده است بنابراین بیمه‌گر موظف به جبران خسارت آن بر مبنای تلف کلی واقعی خواهد بود.

در رابطه با کالای فاسدشدنی این سؤال همواره مطرح است که چنانچه این کالا پس از رسیدن به مقصد ظاهر سالم داشته ولی به سبب حادثه‌ای که به وقوع پیوسته به‌رغم ظاهر سالم آن، کالا فاسد بوده و قابل استفاده نباشد آیا در مورد این کالا تلف کلی واقعی صدق می‌کند؟ یا این که چون کالا ظاهر سالم دارد خسارت بر مبنای تلف کلی واقعی قابل پرداخت نمی‌باشد. البته در اینجا دو حالت متصور است. یکی این که فساد کالا طوری است که این کالا به هیچوجه قابل استفاده نبوده و باید معدوم شود مانند میوه انار که صادرات آن امروزه رایج است و چنانچه این کالا به کشورهای دوردست حمل شود در سردخانه کشتی نگهداری می‌شود. مواردی بوده که پس از رسیدن چنین محموله‌ای به کشور مقصد مشاهده شده که کل محموله به علت تغییر درجه حرارت سردخانه کشتی اعم از مثبت و یا منفی فاسد شده و قابل مصرف نبوده و آن را معدوم کرده‌اند. بدیهی است در چنین حالتی تلف کلی واقعی محرز است.

حالت دوم زمانی است که کالای فاسدشدنی یا آسیب‌پذیر پس از رسیدن به مقصد کلاً خسارت دیده و برای واردکننده آن کالا قابل استفاده نیست لکن از آن کالا می‌توان در جهتی دیگر استفاده کرد. در این صورت کالا تلف‌شده کلی واقعی تلقی نمی‌شود زیرا باز یافتی آن قابل استفاده است، گرچه برای بیمه‌گذار قابل استفاده نباشد. مثلاً

دهد و خسارت خود را به مبنای مبلغ بیمه شده دریافت نماید و یا این که اقدام به نجات کشتی کرده و هزینه‌های نجات و تعمیر را مطالبه نماید. بدیهی است در صورت تصمیم به نجات کشتی هزینه‌هایی که تحت عنوان sue and labour (هزینه‌های تعقیب و اقدام) در تعهد بیمه‌گر می‌باشد قابل پرداخت خواهد بود.

در صورتی که کشتی در زمان جنگ به تصرف نیروی دشمن درآید، از مصادیق تلف کلی فرضی می‌باشد، مشروط بر این که در زمان ترک مالکیت کشتی هم‌نمان در تصرف دشمن باشد.

در صورتی که خسارت کشتی بر مبنای تلف کلی فرضی پرداخت شود مالکیت کشتی موضوع بیمه به بیمه‌گر منتقل می‌شود. در این حالت بیمه‌گر حق دارد هر نوع کرایه‌ای را هم که ارتباط به امر دریانوردی کشتی داشته وصول نماید. چنین کرایه‌ای از نظر مالک کشتی تلف شده کلی تلقی می‌گردد. البته در چنین حالتی ممکن است مالک کشتی نتواند کرایه تلف شده را از بیمه‌گر مربوط مطالبه نماید به این علت که کرایه در اثر حادثه تحت پوشش بیمه تلف نشده بلکه به علت ترک مالکیت تلف شده است.

در رابطه با کالا معمولاً تلف کلی واقعی زمانی تحقق پیدا می‌کند که خسارت وارد شده به کالا در اثر حادثه تحت پوشش بیمه بیش از ۵۰ درصد ارزش کالا باشد، مشروط بر این که کالا به مقصد نرسیده باشد. در صورت رسیدن کالا به مقصد ولو این که دچار خسارت شدید شده باشد تلف کلی فرضی به آن اطلاق نمی‌شود. ضمناً قاعده ۵۰ درصد مربوط به حالتی نیست که کالا به صورت total loss بیمه شده باشد. زیرا total loss اعم است از تلف کلی واقعی و تلف کلی فرضی. همچنین اگر بیمه‌نامه بدون پوشش خسارت جزء، به استثناء خسارت جزء ناشی از به گل نشستن، غرق شدن و آتش سوزی کشتی صادر شده باشد و این خطرات واقع نشده باشد، قاعده ۵۰ درصد اعمال نخواهد شد.

در صورتی که کالا به خاطر منافع مشترک مالک کشتی (صاحبان کالا و کرایه) به دریا ریخته شود (jettison) و یا به نحو دیگری به خاطر منافع مشترک مذکور فدا (Sacrifice) شود در صورتی که میزان آنچه مورد تقدیه قرار می‌گیرد بیش از ۵۰ درصد باشد تلف کلی فرضی تحقق پیدا می‌کند و صاحب کالا می‌تواند از طریق ترک مالکیت مطالبه خسارت کند. همچنین مجموع آنچه مورد تقدیه قرار می‌گیرد و خسارتی که به خود کالا وارد می‌شود اگر از ۵۰ درصد ارزش کالا بیشتر باشد تلف کلی فرضی تحقق پیدا می‌کند. در این حالت نیز بیمه‌گذار حق دارد خسارت خود را از طریق ترک مالکیت مطالبه نماید زیرا تلف کلی فرضی تحقق یافته است.

کشتی ممکن است در بین راه دچار حادثه شده و قابل تعمیر نباشد و سفر کشتی خاتمه پذیرد، این حالت موجب تلف کلی فرضی محموله کشتی نخواهد بود زیرا فرمانده کشتی می‌تواند کالا را به کشتی دیگری منتقل کرده و به مقصد حمل نماید. (Transshipment).

چنانچه موضوع بیمه ورقه‌های فلزی باشد که جهت تهیه قوطی کنسرو مواد غذایی خریداری شده است. حال چنانچه این ورقه‌ها به علت آبدیگی اکسیده شده و بیمه‌گذار نتواند از آنها برای تهیه قوطی مواد غذایی استفاده کند نمی‌توان چنین کالایی را تلف شده کلی واقعی تلقی کرد، زیرا از این ورقه‌های فلزی می‌توان برای تهیه قوطی و اکس کفش یا مواد دیگری از این قبیل استفاده کرد.

همچنین اگر محموله‌ای شامل چند قسمت باشد و برای هر قسمت مبلغ معینی در بیمه‌نامه قید شده باشد، چنانچه یک یا چند قسمت از این محموله دچار خسارت شدید شده باشد، تلف کلی نسبت به آن قسمت یا قسمت‌های آسیب‌دیده صدق می‌کند؛ هر چند به بقیه کالا خسارت وارد نشده باشد.

تلف کلی واقعی در مورد کرایه کشتی یا کالا با توجه به اشکال مختلف قرارداد حمل به صورت موردی مطرح می‌گردد. جز در حالتی که به علت غرق شدن کشتی و کالا، کرایه‌ای (کرایه کشتی یا کالا) که ریسک آن متوجه مالک کشتی باشد نیز از بین می‌رود و اطلاق تلف کلی واقعی کرایه مصداق پیدا می‌کند؛ در موارد دیگر چنین نیست. مثلاً چنانچه کشتی به تنهایی غرق شود، کرایه حمل کالا از بین رفته کلی واقعی تلقی نمی‌شود زیرا مالک کشتی می‌تواند محموله را با کشتی دیگری به مقصد حمل کند. همچنین در صورت تلف شدن کالا، نمی‌توان کرایه آن را تلف شده واقعی به شمار آورد، زیرا مالک کالا ممکن است حق داشته باشد کالای دیگری را جایگزین آن کند و یا مالک کشتی ممکن است کالای دیگری را برای حمل به همان مقصد در کشتی بارگیری کند.

تلف کلی فرضی Constructive Total Loss

تلف کلی فرضی به حالتی اطلاق می‌شود که شیء بیمه شده به طور کامل از بین ن می‌رود و یا به طور قطع از دسترس بیمه‌گذار خارج نمی‌شود، لکن در حالت اول هزینه نجات و تعمیر آن از ارزش آن شیء تجاوز می‌کند و در حالت دوم نیز بازایی آن قطعی نیست. در چنین حالت‌هایی اصطلاح تلف کلی فرضی به کار می‌رود که این اصطلاح مختص حمل و نقل‌های دریایی است.

هرگاه کشتی به شدت به صخره برخورد کند و نشانه‌هایی از اینکه صدمات وارد به آن زیاد است و وجود داشته باشد و یا کشتی در محلی غرق شود که امکان نجات آن با توجه به وسایل مدرن امروزی وجود داشته باشد ولی در مورد اقدام به نجات و هزینه نجات و این که آیا پس از نجات کشتی قابلیت دریانوردی خواهد داشت یا نه و اصولاً اینکه موفقیت در این زمینه تا چه میزان است و مسائلی از این قبیل تردیدهایی وجود داشته باشد، مورد از مصادیق تلف کلی فرضی است. در چنین مواردی است که مالک کشتی باید کلیه جنبه‌های مثبت و منفی قضیه را بررسی کرده و نهایتاً تصمیم بگیرد که آیا صلاح و صرفه در این است که از کشتی ترک مالکیت کرده و آن را به بیمه‌گر تحویل