



اصطلاحات و مفاهیم بیمه‌ای

- دکتر غلامحسین جباری
- دکتر محمد هوشنگی

Deductible Insurance

بیمه فرانشیز

۲- در بیمه‌های اموال: در ایران در بیمه آتش سوزی و خطرات تابعه آن مانند سیل، دزدی و توفان فرانشیز مطرح نیست. مگر در زلزله که درصدی از خسارت به عهده بیمه‌گذار گذاشته می‌شود ولی در کشورهای اروپائی بیمه‌نامه‌های آتش سوزی بخصوص برای موارد بیمه صنعتی فرانشیز با رقم قابل ملاحظه‌ای وجود دارد. حتی در بعضی بیمه‌نامه‌ها برای خسارت ناشی از خطرات طبیعی مانند زلزله سقف معینی در نظر گرفته می‌شود. در خسارت‌های ناشی از کاهش و یا توقف تولید به علت حادثه نیز معمولاً فرانشیزی در نظر گرفته می‌شود که بر مبنای تعداد روزهای توقف یا بر مبنای مبلغ معین است.

- در بیمه‌های باربری کالا معمولاً فرانشیزی که درصدی از مبلغ بیمه است در همه جا متداول است مگر در یک نوع پوشش که تابع شرط A از شرایط انستیتو لندن می‌باشد و در ایران به بیمه تمام خطر موسوم است و در آن فرانشیزی وجود ندارد. البته برخی از بیمه‌گذاران که محموله‌های بزرگ وارداتی و یا صادراتی دارند علاقه‌مند هستند در همین بیمه تمام خطر نیز فرانشیزی در نظر گرفته شود تا حق بیمه کمتری بپردازند. به عبارت دیگر برای خسارات کوچک از سیستم خود بیمه‌ای استفاده می‌کنند. - در بیمه هواپیما و کشتی فرانشیز قاعده‌ای کلی است که درباره آن بعداً توضیح بیشتری خواهیم داد.

در شماره گذشته نشریه در بخش اصطلاحات و مفاهیم بیمه‌ای درباره معنی کلمه فرانشیز، فلسفه وجودی فرانشیز و بیمه‌هایی که در آنها فرانشیز اعمال می‌شود مطالبی را مطرح کرده‌ایم. در این شماره قصد داریم به بررسی این موضوع بپردازیم که آیا فرانشیز یک اصل اساسی در بیمه است یا اینکه می‌توان در بیمه‌های دارای فرانشیز با پرداخت حق بیمه اضافی فرانشیز در آنها معمول است فرانشیز را منتفی کرد و به عبارت دیگر فرانشیز را خرید. برای یادآوری لازم است به اختصار به انواع بیمه‌ای که در آنها فرانشیز اعمال می‌شود، اشاره کنیم.

۱- در بیمه‌های اشخاص: در بیمه عمر و در بیمه حادثه منجر به فوت اساساً فرانشیز مطرح نیست. البته از نظر فنی اعمال فرانشیز در این بیمه امکان‌پذیر است ولی هیچ‌یک از شرکت‌های بیمه در ایران و سایر کشورهای جهان آن را اعمال نمی‌کنند.

- در بیمه حادثه منجر به نقص عضو فرانشیز برای هزینه‌های درمان قابل اعمال است.

- در بیمه درمان فرانشیز قاعده‌ای است که تقریباً در همه موارد اعمال می‌شود. حتی سازمان‌های بیمه تامین اجتماعی برای هزینه دارو و دستمزد پزشک فرانشیز اعمال می‌کنند ولی هزینه‌های بستری شدن در بیمارستان و عمل‌های جراحی معمولاً به صورت کامل قابل پرداخت است. شرکت‌های بیمه تجاری فرانشیز را برای کلیه هزینه‌های درمان اعمال می‌کنند و این تقریباً قاعده‌ای عمومی است

- در بیمه‌های مهندسی ساختمان و نصب ماشین‌آلات عموماً فرانشیز با رقم نسبتاً بالا منظور می‌شود.

- در بیمه‌های اعتبار، صداقت و امانت کارکنان و نظایر آنها بیمه‌نامه می‌تواند با شرط فرانشیز و یا بدون آن صادر شود. در بیمه‌های اعتبار بیمه‌گران اصرار دارند که درصدی از خسارت به عهده بیمه‌گذار باقی بماند.

۳- در بیمه‌های مسئولیت که انواع بسیار گسترده‌ای دارند از قبیل مسئولیت عمومی اشخاص حقیقی و حقوقی، مسئولیت کارفرما در مقابل کارگران، مسئولیت پیمانکاران در مقابل کارفرمایان و مسئولیت محصولات تولیدی به طور معمول فرانشیزی در نظر گرفته می‌شود ولی در بیمه‌هایی که جنبه اجباری دارند از جمله بیمه مسئولیت کارفرما که تابع قانون کار است و بیمه مسئولیت دارندگان وسائط نقلیه زمینی که به موجب قانون خاص اجباری شده قیدکردن شرط فرانشیز ممنوع است. دلیل این ممنوعیت آن است که این نوع بیمه به منظور حمایت از گروه‌هایی است که در معرض خطر قرار دارند و این حمایت بایستی به طور کامل باشد. این اشخاص نمی‌توانند یک بار برای دریافت خسارت خود تا حد فرانشیز به شخص مسئول و

برای مازاد آن به موسسه بیمه مراجعه کنند.

حال بعد از نکات مختصر بالا راجع به اعمال فرانشیز در انواع مختلف بیمه توضیحات بیشتری ارائه می‌کنیم.

۱- در بیمه درمان که گروه گسترده‌ای از افراد جامعه بصورت مستمر با آن سروکار دارند اعمال فرانشیز متداول است ولی در بعضی از کشورها شرکت‌های تعاونی بیمه با دریافت حق بیمه مبالغ فرانشیز را که سازمان بیمه تامین اجتماعی پرداخت نکرده است می‌پردازند. علت مراجعه بیمه‌شدگان به این شرکت‌های تعاونی این است که سازمان بیمه تامین اجتماعی در مورد بعضی از داروها و خدمات پزشکی فرانشیزهای سنگین حتی تا ۴۰ و ۵۰ درصد اعمال می‌کنند و لذا بدون داشتن پوشش بیمه‌ای این شرکت‌های تعاونی در بعضی از درمان‌ها هزینه سنگینی به عهده بیمه‌شده باقی می‌ماند که قادر به تحمل آنها نیست.

لازم است این مطلب را نیز اشاره کنیم که وجود فرانشیز را دو عامل توجیه می‌کند: یکی کاهش هزینه‌های سازمان بیمه تامین اجتماعی و دیگری مشارکت دادن بیمه‌شده در هزینه‌های درمان است که نتیجه آن بطور نسبی خودداری بیمه‌شدگان از مراجعه غیر ضروری به پزشک و موسسات درمانی خواهد بود. وجود

فرانشیز در بیمه درمان نیل به هدف اخیر را منتفی می‌کند.

۲- در بیمه‌های اموال بطوری که دیدیم فرانشیز کاربرد کمتری دارد و لذا بیمه فرانشیز هم مطرح نیست. حتی در کشورهایی که برای این بیمه‌ها فرانشیز در نظر می‌گیرند خرید بیمه فرانشیز متداول نمی‌باشد. فقط دو نوع از بیمه‌های اموال در ایران و سایر کشورها بیمه‌نامه‌های صادره دارای شرط فرانشیز است. رقم این فرانشیز قابل توجه بوده و بیمه این فرانشیزها هم متداول است.

اغلب شرکت‌های هواپیمایی، کشتیرانی برای مجموعه ناوگان‌های هوایی و دریایی خود یک بیمه‌نامه کلی درخواست می‌کنند و این شرکت‌ها تقریباً بدون استثنا بیمه فرانشیز را هم تحصیل می‌کنند. علت این است که در بیمه هواپیما برای فرانشیز در هر خسارت رقم بالایی در نظر گرفته می‌شود و در ناوگان‌های دریایی تعداد خسارت‌های نسبتاً کوچک و در حد فرانشیز زیاد است. کشتی‌ها بخصوص در لنگرگاه‌ها در اثر بی‌دقتی خدمه و هم‌چنین حوادث طبیعی و جزر و مد دریا برخورد‌های زیادی دارند و هم‌چنین به تأسیسات بندری کشورها خسارت زیادی وارد می‌کنند. به همین لحاظ جمع فرانشیز خسارت‌های یک ناوگان دریایی در طول یک سال بیمه‌ای رقم قابل ملاحظه‌ای را تشکیل می‌دهد و صاحبان وسایل نقلیه آبی ترجیح می‌دهند برای این خسارت‌های جزئی که تعداد آنها زیاد است بیمه فرانشیز خریداری کنند. بیمه‌گران صادرکننده بیمه فرانشیز همان بیمه‌گران متخصص در بیمه‌های کشتی هستند. هم‌چنین بیمه‌نامه‌های فرانشیز خسارت هواپیما از همان بازار بیمه‌های هواپیمایی تحصیل می‌شود.

۳- بیمه‌های مسئولیت: در بیمه‌های مسئولیت با وجود آنکه در بعضی موارد مانند بیمه‌های تمام‌خطر ساختمان و نصب ماشین‌آلات رقم فرانشیز خیلی بالاست ولی بیمه فرانشیز متداول نیست. البته پیمانکاران و یا کارفرمایان متقاضی این نوع بیمه‌نامه‌ها با بیمه‌گران خود در مورد مبلغ فرانشیز چانه می‌زنند و سعی می‌کنند این مبلغ را حتی المقدور پائین بیاورند.

هواپیماها و کشتی‌ها هم عموماً بیمه مسئولیت دارند و سقف مسئولیتی که تحت پوشش قرار می‌گیرد بسیار بالاست. مثلاً در مورد هواپیما مسئولیت شرکت هواپیمایی برای هر خسارت وارد به هواپیمایی دیگر و یا تأسیسات فرودگاهی و مسافرین و کالاهای پانصد میلیون تا یک میلیارد دلار است البته بیمه‌گران هواپیما که هر یک سهمی از بیمه یک ناوگان را بعهده می‌گیرند. در مجموع دارای ظرفیت لازم برای دادن این پوشش بیمه‌ای می‌باشند.

ولی در بازار بیمه وسایل نقلیه آبی با آنکه گاهی کشتی‌ها با مسئولیت‌های سنگینی مواجه هستند به ویژه بیمه مسئولیت محیط زیست که در سال‌های اخیر اهمیت زیادی پیدا کرده است و عملاً جنبه اجباری دارد، ولی بیمه‌گران کشتی حاضر به قبول

شده در سایر کشورها نیز به عضویت پذیرفته شدند. در حال حاضر تعداد کلوپ‌ها کمتر از ۳۰ مورد است که حدود ۲۰ کلوپ در انگلیس فعالیت می‌کنند. بعضی از کشورها از جمله آمریکا، ایتالیا، ژاپن و چین هم هر یک یک کلوپ ایجاد کرده‌اند و از کشورهای دیگر نیز عضو می‌پذیرند. در ایران هم در سال ۱۳۷۰ کلویی با مشارکت شرکت‌های کشتی‌رانی به نام کلوپ پی‌اند‌آی آسیائی تشکیل شد (Assian P. and I. Club) که در ابتدا فعالیت آن با مشکلات و مخالفت‌هایی روبرو شد. معهداً این کلوپ به فعالیت خود در سطح بسیار محدود ادامه داد و در سال ۱۳۷۶ با موافقت کنفرانس شرکت‌های کشتیرانی کشورهای اسلامی نام کلوپ پی‌اند‌آی اسلامی به خود گرفت و فعالیت آن به تدریج توسعه یافت. مرکز این کلوپ در تهران است.

از جمله تعهدات این کلوپ‌ها که هر یک اساسنامه‌ای دارند و توسط هیئت امناء و هیئت‌مدیره اداره می‌شوند به شرح زیر است:

- جبران خسارت‌های مازاد بر حد قیدشده در بیمه‌نامه بدنه کشتی.
- تأمین هزینه درمان پرسنل فعال در کشتی.
- تأمین هزینه‌های دادرسی و حمایت حقوقی برای دعاوی مختلفی که علیه صاحبان کشتی در بنادر مختلف دنیا مطرح می‌شود.

مسئولیت بیش از حد معینی نیستند. عرف بازار بیمه کشتی این است که مسئولیت کشتی را برای هر حادثه تاسقفی که معادل دو سوم ارزش کشتی است قبول می‌کنند. حال آنکه یک کشتی کوچک و یا کهنه و کم‌ارزش می‌تواند موجب خسارت‌های سنگینی شود که البته مسئولیت جبران آنها را دارد. اغلب بنادر تجاری دنیا به کشتی‌هایی که بیمه مسئولیت کافی نداشته باشند اجازه ورود به آب‌های ساحلی و لنگر انداختن نمی‌دهند.

مؤسسات کشتیرانی که روز به روز با مسئولیت‌های سنگین‌تری مواجه می‌شوند به ناچار تشکلی را به وجود آورده‌اند تا خسارت‌های مازاد بر حد مسئولیت پذیرفته شده توسط شرکت‌های بیمه را بر عهده گیرد. این تشکل که به صورت تعاونی اداره می‌شود کلوپ پی‌اند‌آی (Protection and Indemnity Club) نام دارد. صاحبان کشتی‌ها با پرداخت حق عضویت سالانه، که براساس کیفیت و خصوصیات کشتی تعیین می‌شود، به عضویت کلوپ در می‌آیند. در پایان سال اگر مجموع حق عضویت‌های دریافت شده برای جبران خسارت‌های وارده کافی نباشد حق عضویت اضافه مطالبه می‌شود و اگر در پایان سال مازادی وجود داشته باشد حق عضویت سال بعد تخفیف می‌یابد.

این کلوپ‌ها ابتدا در انگلیس شروع به کار کردند و کشتی‌های ثبت

Valued Policy

بیمه‌نامه مبلغ توافق شده

این کشتی درآمد قابل ملاحظه‌ای کسب می‌کند و در صورت تلف شدن کشتی از آن درآمد محروم می‌شود. در چنین حالتی وی برای این کشتی ارزشی تعیین و به عنوان مبلغ بیمه به بیمه‌گر پیشنهاد می‌کند که از قیمت واقعی و معاملاتی آن بیشتر است. حال اگر بیمه‌گر پس از بررسی و تحقیق دلایل بیمه‌گذار را بپذیرد و طرفین در تعیین مبلغ بیمه شده کشتی به توافق برسند به این معنی که در صورت وقوع حادثه مبلغ توافق شده به عنوان ارزش واقعی کشتی تلقی شده و خسارت بر این مبنا پرداخت گردد، چنین بیمه‌نامه‌ای «بیمه‌نامه مبلغ توافق شده» نامیده می‌شود. در این صورت بیمه‌گر حق ندارد در پرداخت خسارت قاعده نسبی اعمال نماید. زیرا مبلغ بیمه‌شده مندرج در بیمه‌نامه به عنوان ارزش موضوع بیمه، مورد توافق طرفین واقع شده و خسارت تا حداکثر مبلغ توافق شده قابل پرداخت است.

در اینجا این نکته قابل ذکر است که امکان دارد صدور چنین بیمه‌نامه‌ای برای بیمه‌گذار ایجاد درآمد اضافی کند. مثلاً در صورت غرق شدن کشتی، بیمه‌گذار با دریافت خسارت از بیمه‌گر که به هر حال بیش از ارزش واقعی کشتی خواهد بود ضمن تهیه

همانطور که می‌دانیم در بیمه اموال مبلغ بیمه‌شده الزاماً معادل ارزش موضوع بیمه نیست. زیرا ممکن است بیمه‌گذار ارزش مالی را کمتری یا بیشتر از ارزش واقعی آن اعلام کند و بر مبنای آن بیمه‌نامه صادر شود. بدیهی است چنانچه مبلغ بیمه‌شده کمتر از ارزش واقعی مال باشد خسارت با اعمال قاعده نسبی (نسبت مبلغ بیمه‌شده به ارزش واقعی مال) پرداخت می‌شود و در صورت تلف کلی نیز بیمه‌گر تعهدی مازاد بر مبلغ بیمه‌شده ندارد. چنانچه مالی به مبلغی بیش از ارزش واقعی نیز بیمه شود ضمن اینکه در صورت وقوع حادثه منجر به خسارت جزء، تعهد بیمه‌گر جبران خسارت واقعی می‌باشد، در صورت تلف کلی نیز حداکثر تعهد بیمه‌گر پرداخت ارزش واقعی موضوع بیمه خواهد بود نه مبلغ بیمه‌شده. اما گاهی در خصوص اموال موضوع بیمه و به ویژه در بیمه حمل و نقل دریایی به مواردی برخورد می‌کنیم که موضوع بیمه برای بیمه‌گذار از نظر سوددهی ارزشی بیش از ارزش واقعی و معاملاتی آن دارد. مثلاً شخصی مالک یک کشتی است که این کشتی از نظر معاملاتی با توجه به سال ساخت، ظرفیت و نیروی محرکه و ویژگی‌های دیگر ارزش چندانی ندارد ولی آن شخص از

کشتی دیگری با مشخصات کشتی غرق شده مبلغی نیز اضافه بر خسارت واقعی برای او باقی بماند که مغایر با اصل غرامت تلقی می‌شود. در پاسخ می‌توان گفت که چنانچه سوددهی کشتی امری مسلم بوده و مبلغ اضافه بر قیمت واقعی کشتی در حد متعارف باشد نفع بیمه‌ای بیمه‌گذار نیز تا آن حد محرز بوده و خلاف موازین بیمه محسوب نمی‌گردد. تنها در صورتی تهیه بیمه‌نامه به صورت مبلغ توافقی تخلف محسوب می‌شود که ارزیابی کشتی به صورت غیرمتعارف به مبلغی بیش از ارزش واقعی انجام شود و بیمه‌گر از ارزش واقعی مطلع نباشد. به عبارت دیگر بیمه‌گذار قصد فریب بیمه‌گر را داشته باشد.

بدیهی است در صورت اثبات چنین امری بیمه‌گر می‌تواند نسبت به ابطال بیمه‌نامه و یا تعدیل مبلغ بیمه‌شده تا حد ارزش واقعی مورد بیمه اقدام کند. در غیر موارد تقلب، علی‌الاصول مبلغ توافق شده به عنوان ارزش واقعی مورد بیمه تلقی می‌شود، مگر این که در این حالت نیز ثابت شود بعضی از اجزاء و عوامل متشکله موضوع بیمه در معرض ریسک نبوده و بیمه‌گذار نسبت به آن نفع بیمه‌ای نداشته است. مثلاً فرض کنیم کالایی قرار است از کارخانه سازنده

با وسیله نقلیه زمینی به بندری منتقل و از آنجا به وسیله کشتی به کشور دیگری حمل شود و برای این کالا با توجه به سود متعارفی که در صورت سالم به مقصد رسیدن آن عاید صاحب کالا می‌شود بیمه‌نامه مبلغ توافق شده با احتساب کرایه حمل دریائی و سود صادر گردد. حال چنانچه قبل از شروع حمل دریایی محموله دچار حادثه شده و کلاً از بین برود می‌توان گفت که چون کرایه حمل دریایی در معرض ریسک قرار نگرفته بیمه‌گذار نسبت به آن نفع بیمه‌ای نداشته است. بنابراین تعدیل مبلغ بیمه‌شده توافقی با حذف کرایه حمل دریایی آن منطقی و قابل پذیرش خواهد بود.

شایان ذکر است که چنانچه به مورد بیمه‌ای که مبلغ بیمه‌شده آن به صورت توافقی است، زیان همگانی و یا هزینه نجات تعلق گیرد، مبنای محاسبه سهم زیان همگانی و یا هزینه نجات ارزش واقعی مورد بیمه خواهد بود، نه مبلغ توافق. بنابراین اگر مبلغ بیمه‌شده به صورت توافقی از ارزش واقعی مورد بیمه بیشتر باشد سهم زیان همگانی و هزینه نجات به صورت کامل پرداخت می‌شود. ولی اگر مبلغ بیمه توافق شده کمتر از ارزش واقعی مورد بیمه باشد، بیمه‌گر سهم زیان همگانی و هزینه نجات را به نسبت مبلغ بیمه‌شده به ارزش واقعی مورد بیمه پرداخت می‌کند. در این صورت پرداخت بقیه آن به عهده بیمه‌گذار خواهد بود مگر این که در بیمه‌نامه

برخلاف آن شرط شده باشد.

در مورد هزینه‌های مربوط به جلوگیری از بروز یا توسعه خسارت (Sue and Labour Charges) نیز همین روش اعمال می‌شود. به این معنی که هزینه جلوگیری از بروز یا توسعه خسارت، با توجه به ارزش واقعی مورد بیمه محاسبه و در تعهد بیمه‌گر قرار می‌گیرد و در صورت کم بیمه‌شدن، بخشی از این هزینه‌ها متناسب با کمبود مبلغ بیمه به عهده بیمه‌گذار خواهد بود.

هرگاه مورد بیمه، کالا (Cargo) و یا کرایه (Freight) و مبلغ بیمه توافقی تعیین شده باشد، در صورت وقوع حادثه تعهد بیمه‌گر با توجه به شرایط بیمه‌نامه به صورت درصدی از مبلغ بیمه تعیین می‌شود. اما در مورد کشتی، تعهد بیمه‌گر هزینه تعمیر است که به وسیله کارشناس تعیین می‌شود بدون این که این هزینه به قیمت واقعی کشتی ارتباط داشته باشد. البته در صورتی که مبلغ بیمه شده کشتی به صورت توافقی و کمتر از ارزش واقعی کشتی باشد حداکثر هزینه تعمیر در هر حادثه مبلغ بیمه شده خواهد بود.

در تشخیص این که آیا خسارت‌های وارد به موضوع بیمه به حدی رسیده که مصداق تلف کلی فرضی (Constructive Total Loss) داشته باشد این هزینه‌ها (هزینه‌های تعمیر و بازگرداندن موضوع بیمه به حالت اول) با ارزش واقعی موضوع بیمه مقایسه می‌شود نه با مبلغ توافق شده بیمه. معمولاً چنانچه هزینه تعمیر و بازسازی مورد بیمه آسیب‌دیده به ۷۵ درصد ارزش آن بالغ گردد تلف کلی فرضی مصداق خواهد داشت. البته ممکن است در بیمه‌نامه شرط شود که در مقایسه به جای ارزش واقعی، مبلغ توافق شده بیمه ملاک قرار گیرد. چنین شرطی بیشتر در بیمه‌نامه کشتی قید می‌گردد.

مبلغ بیمه در بیمه‌نامه عمومی (Floating Policy - Open Policy) به صورت غیرتوافقی است. زیرا در این نوع بیمه‌نامه‌ها مبلغ بیمه در مورد هر حمل زمانی مشخص می‌شود که بیمه‌گذار اعلامیه حمل برای بیمه‌گر ارسال نماید. بنابراین تنها در صورت ارسال اعلامیه حمل، مبلغ مندرج در اعلامیه می‌تواند به عنوان مبلغ بیمه توافق شده نسبت به آن حمل تلقی گردد.

در صورتی که بیمه‌گذار ذینفع بخشی از موضوع بیمه بوده و آن بخش را به صورت مبلغ توافق بیمه کند، این توافق به کل موضوع بیمه تسری پیدا نمی‌کند. مثلاً چنانچه ۵۰ درصد یک کشتی وثیقه وام بوده و به نفع مرتبه‌ن به صورت مبلغ توافق بیمه شده باشد این بدان معنی نیست که ارزیابی کل کشتی نیز بر این مبنا قرار داشته و دیگر بیمه‌گذاران کشتی نیز می‌توانند از آن استفاده نمایند.

در پایان باید گفت که هرگاه مورد بیمه شامل کالاهای مختلف بوده و جملگی به مبلغ معینی به صورت توافقی (Valued Policy) بیمه شده باشند، در صورت نیاز به تعیین مبلغ بیمه هر یک از کالاها، مبلغ توافق شده به نسبت ارزش واقعی هر یک تقسیم خواهد شد.