سهم ایران از تعدیل خسارت بیمه دریائی

انتصاری، شاهین

به رغم آنکه بیمه دریایی و مفاهیم‏ مربوط به زیان همگانی بیش از چند قرن‏ است که در نزد اقوام و ملل دریانورد در مناطق مختلف شناخته شده می‏باشد،اما شواهد موجود نشان می‏دهد که حرفه‏ تعدیل خسارت در اواخر قرن هجدهم‏ و اوایل قرن نوزدهم بدون شک به سبب‏ رشد فراوان تجارت جهانی،استفاده از ناوگانهای دریایی برای جابجایی حجم‏ عظیم مبادلات و به دنبال آن توسعه بیمه‏ دریایی برای تامین پوشش تجارت از طریق دریا،حالتی رسمی به خود گرفت‏ و به موازات آن نیاز به تعدیل و ادعای‏ مطالبات توسط اشخاص مطلع در این‏ حرفه احساس گردید.

با پیشرفت حرفه تعدیل خسارت به‏ عنوان یک حرفه مجزا و سرعت بخشیدن‏ به آن توسط انجمن بیمه‏گران‏ لویدزولیورپول،تعدیل‏کنندگان خسارت‏ بدین نتیجه رسیدند که با تاسیس یک‏ انجمن،فعالیت و اقدامات خود را در زمینه‏های مختلف حرفه مورد نیاز نظم‏ بخشیده و ضمن حفظ یکپارچگی،به‏ گسترش حوزه ارائه خدمات خود بپردازند. در نتیجه انجمن تعدیل‏کنندگان خسارت‏ در سال 1869 با هدف ارتقاء اصول صحیح‏ در تعدیل خسارت،یکپارچگی فعالیت‏ها در بین تعدیل‏کنندگان خسارت و حفظ ارتباط بهینه شغلی تاسیس گردید.

با توجه به مرکزیت بازار بیمه لندن در صنعت بیمه جهان،سالهاست که انجمن‏ تعدیل‏کنندگان خسارت از طریق افتتاح‏ دفاتری در سرتاسر دنیا و آموزش افراد در این رشته به کسب درآمد و عرضه خدمات‏ جهانی می‏پردازد.هرچند،که امروزه‏ رشته به تعدیل خسارت با حوزه وسیع در ارائه خدمات،به حرفه‏ای کاملا تخصصی‏ و پیچیده تبدیل شده است.عضویت در این موسسه برای هر فرد بدون توجه به‏ سطح تحصیلات آزاد می‏باشد.اما از سوی‏ دیگر فعالیت حرفه‏ای تحت لیسانس این‏ موسسه جز از طریق گذراندن امتحانات‏ انجمن و اخذ گواهینامه‏های بین المللی‏ مربوطه امکان‏پذیر نمی‏باشد.

یک رشته حرفه‏ای متحول مانند تعدیل خسارت،نیاز به مطالعات مستمر دارد.انجمن تعدیل‏گران خسارت در این‏ خصوص دوره‏های درسی را براساس‏ نیازهای صنعت بیمه و اعظاء طرح‏ریزی‏ کرده است.مباحث مورد امتحان به طور مستمر تحت بررسی قرار گرفته و یا نیازهای روز به‏طور پیوسته مورد بازبینی‏ قرار می‏گیرد،و آخرین تغیییرات در آنها گنجانده می‏شود و در صورت لزوم‏ موضوعات جدید به لیست مباحث درسی‏ انجمن اضافه می‏گردد.

دلیل اصلی شهرت این موسسه، برگزاری امتحانات و در صورت قبولی‏ اعطای عالیترین مدرک بین المللی‏ می‏باشد.برای شرکتهای بیمه‏ و کارفرمایان فعال در این رشته کسب‏ مدرک این انجمن توسط کارکنانشان‏ اهمیت خاصی دارد.گذراندن امتحانات‏ انجمن در صورت دارا بودن شرایط مطلوب‏ مانند،سابقه کار مرتبط با این رشته در شرکتهای کشتیرانی و بیمه،داشتن‏ اطلاعات جامع درباره بیمه دریایی، قوانین حمل کالا از طریق دریا،حقوق‏ و مستندات بیمه دریایی،خسارت دریایی، تصادف در دریا که به عنوان پیش‏ شرطای اولیه به حساب می‏آید،حد اقل‏ پنج سال به طول می‏انجامد،چون‏ امتحانات انجمن قبل از آنکه محلی برای‏ یادگیری باشد محلی برای محک زدن‏ تجربیات گذشته است.

سرفصل‏هایی که جزء مفاد امتحانی‏ انجمن می‏باشند.عبارتند از:

1-قانون بیمه دریایی سال 1906

2-قانون کنوانسیون دریایی سال‏ 1911

3-قانون حمل کالا از طریق دریا 1971

4-قانون کشتیرانی تجاری 1979

5-مقررات عملی انجمن تعدیل‏ کنندگان تعدیل خسارت(قبول شده در فوریه 1986)

6-مقررات یورک آنتوپ 1994

7-تعهدات قانونی لویدز در موارد خسارت و موافقت نامه‏های گروه نجات‏ لویدز

8-زیان همگانی طبق قانون انگلیس‏ و عملکرد آن براساس مقررات یورک- آنتورپ

9-خسارات خاص در خصوص کشتی، کالا و حمل کالا

10-دعاوی ناشی از تصادم کشتی‏ها

11-تعهدات شخص ثالث

12-خسارات کلی

13-هزینه‏های نجات و عملیات‏ نجات

14-شیوه‏های پرداخت خسارت

15-محدودیت تعهدات و بیمه‏ مضاعف

و ظایف تعدیل‏کننده خسارت صرفا به‏ موضوعات امتحانی انجمن مربوط نمی‏شود.صحیح‏ترین روش برای‏ آشنایی و شناخت خدماتی که توسط این‏ گروه از افراد ارایه می‏شود،مقررات مربوط به انجمن تعدیل‏کنندگان خسارت می‏باشد.براساس این مقررات قسمتی از وظایف یک تعدیل‏کننده عبارت است از، تهیه صورتحساب تعدیل خسارت، تعدیل مطالبات بیمه‏نامه‏ها در مواردی‏ که مستقیما و یا غیر مستقیم با خطرات‏ دریایی مرتبط می‏باشد،تهیه مطالبات‏ صورتحساب از اشخاص ثالث،و...یک‏ تعدیل‏کننده خسارت با آگاهی از این‏ عملکردها ممکن است توسط هریک از افراد ذینفع به استخدام درآید و اقدامات‏ خود را بدون در نظر گرفتن طرفی که او را استخدام نموده با بی‏طرفی و استقلال‏ انجام دهد.یک تعدیل‏کننده خسارت‏ نمی‏تواند شریک یا عضو پیوسته شرکت‏ بیمه یا حتی بروکر بیمه و یا عضو شرکتهای کشتیرانی باشد.امروزه در بازارهای بیمه‏ای تعدیل‏کنندگان‏ خسارت هیچگاه به ارائه خدمات حرفه‏ای‏ و تخصصی خود به صورت منفرد نمی‏پردازند و همیشه یکپارچگی در فعالیت و استقلال در عمل را از طریق‏ کار گروهی مستقل و بین المللی با هدف‏ حفظ انحصار بر بازارها انجام می‏دهند.

هر چند که یک تعدیل‏کننده خسارت‏ در اکثر مواقع در ارتباط با مسایل مربوط به‏ زیان همگانی و بیمه دریایی شناخته‏ می‏شود،اما خدمات حرفه‏ای این افراد شامل دامنه وسیعی از مسایل حمل‏ونقل‏ در دریا مانند،عملیات نجات،دعاوی‏ مربوط به بیمه بدنه کشتی،کرایه حمل‏ کالا،بازیافتی‏ها،مسئولیت و...را در بر می‏گیرد.با این وجود از یک تعدیل‏کننده‏ خسارت انتظار می‏رود که دانش وسیعی‏ درباره مسائل مربوط به تصادم کشتی‏ و قانون حمل کالا از طریق دریا داشته‏ باشد.با این حال این فقط قسمتی‏ از خدمات وسیعی است که تعدیل‏کننده‏ خسارت ارایه می‏دهد.در حقیقت اغلب‏ اوقات وی با دانش وسیعی که در زمینه‏های مرتبط با حرفه اصلی‏ خود دارد می‏تواند مشاوره‏های مفیدی‏ ارائه دهد.این مشاوره‏های در بیشتر زمینه‏هایی که یک تعدیل‏کننده دائما با آنها مواجه است ارائه می‏شود.بدین خاطر که،این افراد بنابر ماهیت شغلی خود هر روز با وقایع متفاوتی مواجهه شده و بدین‏ طریق دانش و تجربه بسیاری را در ارتباط با وقایع مختلف در حوزه فعالیت تخصصی‏ خود به دست می‏آورند.

سرفصل‏های زیر به عنوان نمونه‏ خدماتی به حساب می‏آید که توسط این‏ دسته از افراد ارایه می‏گردد.

این دسته از افراد توانایی خود را در ارئه‏ حوزه وسیعی از خدمات در سطح جهانی به‏ واسطه،ترکیب اصولی و صحیح‏ تخصص‏ها،سابقه حرفه‏ای کار در بازارهای معتبر و طی کردن دوره‏های‏ آموزشی میان‏مدت و بلند مدت و کسب‏ مدارک معتبر بین المللی مرتبط با حرفه‏ فعالیت‏ها خود کسب کرده‏اند.این عوامل‏ بعلاوه عمق دانش و دامنه تجربه به این‏ افراد اجازه می‏دهد تا تمامی جنبه‏های‏ مسائل مانند دعاوی حقوق و یا شرایط خسارتی را در نظر گرفته و از طریق یک‏ نگاه همگون به نتیجه مطلوب برسند. ضمنا"افرادی که خدمات ذکر شده در فوق‏ را ارائه می‏دهند بالاجبار می‏بایست جزء اعضای انجمن تعدیل‏کنندگان خسارت‏ باشند.

سهم ایران از بازارهای‏ بین المللی یا سهم‏ شرکتهای خارجی از بازار ایران

آغاز فعالیت تعدیل‏کنندگان خسارت‏ و ارائه خدمات به بازارهای بیمه دریایی‏ توسط این گروه از متخصصان به اوایل‏ قرن هجدهم بر می‏گردد.تاسیس اولین‏ شرکتها در این رشته را به‏طور رسمی‏ و مستقل می‏توان در سال 1813 مشاهده‏ کرد.این تاریخ نشان می‏دهد که سابقه‏ رشته تعدیل خسارت امروزه به بیش از 180 سال فعالیت حرفه‏ای بالغ می‏گردد.

علاوه بر سابقه طولانی،امروزه تعدیل‏ کنندگان خسارت با سود گرفتن از دانش‏ تخصصی و حرفه‏ای کارشناسان و مدیران‏ خود در این رشته،دارا بودن شبکه گسترده‏ بین المللی از نمایندگان و کارگزاران در مراکز مهم کشتیرانی تجاری و بیمه‏های‏ دریایی در جهان و دارا بودن انحصار بر برخی از بازارها به ارایه خدمات سودآور می‏پردازند.به عنوان تعدیل‏گران‏ دریایی مستقل و بین المللی،فقط به در اختیار داشتن 30 کارشناس تعدیل‏کننده‏ خسارت مستقر در انگلستان که همگی‏ عضو انجمن تعدیل‏کنندگان خسارت نیز می‏باشند و دارا بودن نمایندگی اختصاصی‏ در 19 کشور و شهر و در اختیار داشتن 21 دفتر کارگزاری در مناطق مختلف خارج از انگلستان به ارائه این‏گونه خدمات‏ می‏پردازد.

توسعه رشته تعدیل خسارت به عنوان‏ یک حرفه خدماتی متاثر از عواملی چون‏ گسترش صنعت بیمه،بازار بیمه‏های‏ دریایی،و نیز حمل‏ونقل دریایی کالا و فعالیت این رشته به حساب می‏آید،اما سوال این است که چرا با داشتن 30 سال‏ سابقه فعالیت در زمینه بیمه و کشتیرانی‏ هنوز فاقد متخصصان این رشته چه در بخش دولتی و خصوصی هستیم؟

برای رسیدن به جواب این سوال ابتدا به بررسی اجمالی سابقه‏های فعالیت بیمه‏ و کشتیرانی در طول 30 سال گذشته‏ می‏پردازیم.

صنعت بیمه در 30 سال‏ گذشته.

به رغم توسعه بیمه در بسیاری از کشورهای جهان در طی قرن نوزدهم در ایران عملا تا ربع اول قرن بیستم زمینه‏ اقتصادی پیدایش فعالیت بیمه‏ای فراهم‏ نگشت.اما در حال حاضر نزدیک به سه‏ ربع قرن از آغاز اولین فعالیت‏های تجاری‏ که به نام بیمه در ایران انجام گرفت‏ می‏گذرد.و این مدت را می‏توان به دو مرحله قبل و بعد از ملی شدن موسسات‏ بیمه تقسیم کرد.

آغاز واقعی فعالیت بیمه در ایران به‏ سال 1911 برمی گردد،که شرکتهای‏ خارجی عملیات مربوط به بیمه درایران را آغاز کردند و رسما به تجارت بیمه اشتغال‏ ورزیدند.به دنبال آن بازار بیمه کشور عرصه فعالیت شرکتهای خارجی گردید که با تاسیس شعبات خود به انجام‏ عملیات بیمه رأی پرداختند.در همین‏ زمان به دلیل عدم تمایل صاحبان‏ سرمایه ایرانی به سرمایه‏گذاری در این‏ فعالیت،موجب گشت تا عملیات بیمه‏ای‏ به مدت ربع قرن در اختیار موسسات بیمه‏ خارجی قرار گیرد.

به دنبال توجه دولت به اهمیت نقش‏ این قبیل موسسات در اقتصاد کشور و محدود کردن فعالیت شرکتهای بیمه‏ خارجی اولین شرکت بیمه ایرانی در سال‏ 1314 تاسیس گردید.این شرکت پس‏ از تاسیس علاوه بر اشتغال به امور تجاری‏ بیمه،تبدیل به عامل اجرایی دولت برای‏ کنترل موسسات بیمه گردید.تاسیس این‏ شرکت و حمایت دولت از آن منجر به‏ تقویت نقش این شرکت در بازار بیمه‏ داخلی و توقف تدریجی فعالیت شعب‏ و نمایندگی شرکتهای بیمه خارجی گردید. به گونه‏ای که 4 سال پس از تاسیس‏ بیش از 75%از بازار بیمه کشور در اختیار شرکت بیمه ایران قرار گرفت.در سال‏ 1316 به دنبال تدوین اولین قانون بیمه‏ کشور و به دنبال آن تاسیس بیمه مرکزی‏ در سال 1360 فعالیت‏های بیمه بیشتر تحت نظارت دولت قرار گرفت.

پس از بروز انقلاب ایران در سال‏ 1357،لایحه قانونی ملی شدن موسسات‏ بیمه و موسسات اعتباری به تصویب رسید و پروانه فعالیت‏های نمایندگی موسسات‏ بیمه خارجی در ایران لغو گردید و بدنبال‏ این واقعه موسسات بیمه جزء بخش‏ دولتی اقتصاد قرار گرفت.با تصویب‏ قانون اداره موسسات بیمه بازار بیمه ایران‏ عرصه فعالیت چهار شرکت بیمه دولتی‏ گردید.هر چند قانون اساسی امور بیمه‏ های بازرگانی را در بخش دولتی قرار داده‏ است اما مانع از فعالیت سایر بخش‏های‏ اقتصادی در کنار این صنعت نگردیده‏ است.در ضمن بخش خصوصی و تعاونی‏ می‏تواند در کنار موسسات بیمه به عرضه‏ انواع خدمات مورد نیاز موسسات بیمه‏ و بیمه‏گذاران بپردازند.

صنعت کشتیرانی در 30 سال گذشته

در بررسی سابقه فعالیت کشتیرانی ج.ا.ا این شرکت در ابتدا با دو فروند کشتی‏ کوچک به ظرفیت 1000 و 1550 تن در حوزه خلیج فارس و 4 فروند کشتی‏ اقیانوس‏پیما جمعا با ظرفیت 40338 تن‏ در مسیر خلیج فارس-اروپا و بالعکس‏ فعالیت خود را آغاز نمود.در ابتدا مرکزیت‏ این شرکت در لندن قرار داشت و عمدتا توسط پرسنل خارجی اداره می‏گردید.

در پایان سال 1356 تعداد کشتیهای‏ ناوگان بر 42 فروند و ظرفیت حمل کالای‏ شرکت به 525 هزار تن بالغ گردید. در پایان سال 1364 تعداد کشتیهای‏ ناوگان به 72 فروند با ظرفیت 2006 تن‏ افزایش یافت.و در پایان سال 1374 ظرفیت ناوگان به 2178 تن رسید که‏ شامل 73 فروند کشتی اقیانوس پیما، شامل 43 فروند کشتی فله بربا ظرفیت‏ یک میلیون و 590 هزار تن،26 فروند کشتی حمل کالاهای عمومی به ظرفیت‏ 448 هزار تن،3 فروند تانکر روغن بر به‏ ظرفیت 120 هزار تن،2 فروند کشتی‏ کانتینر بر به ظرفیت 47 هزار تن و یک‏ فروند کشتی یخچال دار به ظرفیت 13 هزار تن می‏باشد.به این مجموعه‏ می‏توان 8 فروند یک کش و بارج سوخت‏ رسان ساحلی متعلق به کشتیرانی ج.ا.ا.و 11 فروند کشتی متعلق به شرکت و الفجر 8(مجموعا به ظرفیت 3608 تن)را اضافه کرد.ضمنا با تحویل گرفتن‏ 5 فروند کشتی جدید تا پایان سال 1375 ظرفیت ناوگان کشتیرانی به مراتب‏ افزایش خواهد یافت.با این وصف این‏ شرکت به عنوان اولین ناوگان بزرگ‏ دریایی کشور و بزرگترین ناوگان دریایی‏ در خاورمیانه،و نیز به عنوان یکی از ناوگانهای بزرگ فعال در حمل‏ونقل‏ بین المللی محسوب می‏گردد.

علاوه بر ناوگان تجاری،ناوگان نفتکش‏ کشور با مسئولیت حمل یک سوم نفت‏ خام صادراتی معادل یک میلیون بشکه در روز به بازارهای جهانی نفت،و دارا بودن‏ بیشترین ظرفیت حمل نفت خام‏ و فراورده‏های نفتی در بین کشورهای عضو اوپک در این بررسی نقش مهمی را ایفا می‏کند.سابقه فعالیت شرکت ملی‏ نفتکش نشا می‏دهد که تشکیل اولین‏ ناوگان نفتکش به اولین سالهای پس از ملی شدن صنعت نفت برمیگردد و از آن‏ تاریخ تاکنون ایران دارای ناوگان نفتکش‏ مستقل بوده است.

در زمان حال این ناوگان به بهره‏گیری‏ از 20 فروند کشتی(ملکی)و 25 فروند کشتی(استیجاری)نفتکش به ظرفیت‏ کل 3 میلیون و 518 هزار و 752 تن به‏ حمل نفت و فراورده‏های نفتی می‏پردازد. ظرفیت این ناوگان تا 5 سال آینده با خرید 20 فروند کشتی نفتکش‏ و جایگزینی با کشتیهای مستهلک به 6/5 میلیون تن افزایش خواهد یافت.با تمام‏ این وجود این ناوگان فقط یک سوم‏ صادرات نفت خام را انجام می‏دهد و برای‏ رسیدن به خود کفایی در جابجایی نفت‏ خام صادراتی به 3 میلیارد دلار سرمایه‏گذاری اضافی نیاز دارد.از سوی‏ دیگر شرکت نفتکش با سرمایه‏گذاری‏ 490 میلیون دلار در زمینه ساخت 5 فروند کشتی دیگر تا دو سال آینده 5/1 میلیون‏ تن به ظرفیت ناوگان نفتکش خود اضافه‏ خواهد کرد.نکته قابل ذکر آنکه در زمان‏ حاضر شرکت نفتکش در بین کشورهای عضو اوپک بالاترین ظرفیت حمل نفت‏ و فراورده‏های نفتی را دارد.

اهمیت بررسی کشتیرانی ج.ا.ا.و شرکت‏ ملی نفتکش صرفا به واسطه زمان‏ طولانی فعالیت در بازار و در اختیار داشتن‏ ناوگانهای بزرگ می‏باشد.وگرنه‏ شرکتهای متعدد دیگری همچون، کشتیرانی بنیاد،کشتیرانی دریای خزر، کشتیرانی ایران و هند،کشتیرانی ایران‏ و مصر،کشتیرانی اکو نیز در بازار فعالیت‏ دارند،که برخی از این شرکتها بعد از سال‏ 1357 تاسیس گردیده‏اند،اکو نیز در بازار فعالیت دارند،که برخی از این شرکتها بعد از سال 1357 تاسیس گردیده‏اند،و همگی به جز کشتیرانی دریای خزر،دارای‏ کشتیهای اقیانوس‏پیما می‏باشند.در بین‏ شرکتهای فوق کشتیرانی بنیاد با حضور فعال در بازارهای بین المللی و داخلی‏ و افزایش ظرفیت ناوگان در حال تبدیل‏ شدن به دومین کشتیرانی تجاری در کشور می‏باشد.

جمع‏بندی،نتیجه‏گیری

از بررسی بازار بیمه این نتیجه حاصل‏ می‏شود که در ابتدای شروع فعالیت بیمه‏ گران خارجی در این بازار و حتی تا مدتها بعد از آن فعالیت‏های بیمه‏ای به عنوان‏ بخش حاشیه‏ای و فرعی تلقی گردیده‏ و براساس همین دیدگاه برای توسعه‏ فعالیت‏های مختلف،این صنعت‏ برنامه‏ریزی به عمل می‏آمده است. از سوی دیگر در زمان شروع این فعالیت‏ بخش‏هایی دارای رشد بوده است که با مسائل اجتماعی بیشتر ارتباط پیدا می‏کرده،که گسترش بیمه‏های درمانی، حوادث،آتش سوزی،اتومبیل و...ناشی‏ از این عامل است.

در بین انواع بیمه‏های بازرگانی،بیمه‏ دریایی یک رشته مشخص و متمایز از سایر رشته‏ها به حساب می‏آید که بدون‏ شک گسترش آن ناشی از رشد مبادلات‏ تجاری و رونق بازرگانی خارجی می‏باشد. در کشور افزایش حجم مبادلات و رونق‏ بازرگانی خارجی به دهه پنجاه خصوصا سال 1351 همزمان با افزایش قیمت‏ نفت بر می‏گردد.دلارهای نفتی ناشی از این افزایش قیمت و تزریق آن به بودجه‏ عمومی کشور باعث افزایش در حجم‏ واردات گردید،که تا سالهای بعد نیز همچنان ادامه یافت.از یکسو فروش نفت‏ خام در بازارهای بین المللی برای تامین‏ نیازهای ارزی واردات فزاینده کشور،نیاز به داشتن کشتی‏های نفتکش را افزایش‏ می‏داد و از سوی دیگر برای حمل وادات‏ رو به رشد،گسترش ناوگان کشتیرانی ملی‏ اهمیت خاصی پیدا می‏کرد.

توسعه ناوگان تجاری و افزایش حمل‏ کالا از طریق دریا،قبل از هر چیز نیازمند شکل‏گیری یا تکامل همزمان نهادهای‏ مرتبط با این فعالیت برای تامین نیازهای‏ گوناگون آن می‏باشد.نهادهایی برای‏ وضع مقررات جامع دریایی،وکلا و حقوقدانان‏ با دید بین المللی،که توانایی و صلاحیت‏ اقدام نسبت به رفع اختلافات و مشکلات‏ بازرگانان در امور حمل‏ونقل دریایی‏ بین المللی،که توانایی و صلاحیت اقدام‏ نسبت به رفع اختلافات و مشکلات‏ بازرگانان در امور حمل‏ونقل دریایی‏ بین المللی را داشته باشند.نگاهی به‏ مقررات دریایی و آموزش پرسنل در ایران‏ به خودی خود گویای وضعیت موجود است.

درحالی‏که نخستین قوانین دریایی در کشورهای مختلف جهان حد اقل عمری‏ یکصد ساله دارند.در ایران بسیار دیرتر و در اوایل دهه 1340 قانون مشخصی‏ برای فعالیت‏های دریایی و بندری وضع‏ گردید.هر چند که تا قبل از وضع این‏ قانون،اصول مدونی راجع به فعالیت‏های‏ تجاری دریایی در ایران وجود نداشت.

اگرچه قانون دریایی ایران خیلی جوان‏ است ولی به دلیل رشد سریع فعالیت‏های‏ دریایی در جهان کهنه و قدیمی شده است. به عنوان نمونه،در قانون دریایی ایران‏ یک فصل مهم که شامل بیمه دریایی‏ باشد وجود ندارد.حتی وجود خسارات‏ دریایی مانند زیان همگانی بحث مهم‏ دیگری است که در قانون دریایی ایران‏ ندیده گرفته شده است اگر نبود دادگاههای‏ دریایی را به واسطه عدم وجود متخصصان در رشته حقوق دریا،پس از گذشت سی سال از تصویب قانون دریایی‏ و ارجاع دعاوی حقوقی دریای را به‏ دادگاههای خارجی به دیگر مشکلات‏ قانون دریایی اضافه کنیم،ضرورت تفکر و تعمق بیشتر آشکار می‏شود.

در مورد فعالیت‏های آموزشی،هم در صنعت بیمه و کشتیرانی بخش دولتی‏ زمینه‏ساز اقدامات سودمند و موثری بوده‏ است.این بخش با تخصیص بودجه‏های‏ فراوانی به تربیت نیروی انسانی برای‏ هر دو صنعت در دانشگاهها و یا در غالب‏ مدارس عالی پرداخته است.که نمونه آن‏ در زمینه صنعت بیمه،تاسیس مدرسه‏ عالی بیمه و دانشکده بیمه اکو در سالهای‏ قبل و بعد از انقلاب می‏باشد.

اما با این وجود به علت گسترده بودن‏ حوزه مباحث بیمه‏ای و عدم تمرکز بر رشته‏ بیمه دریایی به عنوان یک رشته‏ تخصصی جداگانه،و امتداد نداشتن‏ آموزش‏ها بعد از دوره لیسانس به مباحث‏ صرفا تخصصی بیمه دریایی،و عدم‏ تدریس رشته حقوق دریا،در طی سالها فعالیت آموزشی باعث عدم پیدایش‏ زمینه‏های مساعد برای حرکت افراد آموزش دیده در زمینه بیمه برای کسب‏ مدارج علمی و حرفه‏ای در رشته تعدیل‏ خسارت گردیده است.اگر به این عامل عدم سرمایه‏گذاری شرکتهای بیمه را با توجه به نیاز مبرم به متخصصان در این‏ رشته،برای آموزش کارکنان خود برای‏ دوره‏های بلند مدت به حساب بیاوریم، زمینه‏های نامساعد و مانع بیش از پیش آشکار می‏شود.

مورد کشتیرانی هم تقریبا وضعیت‏ مشابهی وجود دارد هرچند که در سالهای‏ قبل از انقلاب بیشتر خدمات مورد نیاز این‏ صنعت در زمینه تامین نیروی انسانی‏ و حتی در زمینه امور خدماتی مانند فعالیت‏ های بیمه‏ای یا با کمک متخصصان‏ خارجی و یا در خارج از کشور انجام می‏شد.

اما باز هم با وجود فعالیت 9 مرکز آموزشی در داخل کشور بیشتر افراد آموزش دیده برای هدایت ناوگان اقیانوس‏ پیما تربیت شده و یا می‏شوند.اما با این‏ وجود کمبود متخصص باعث گردیده، ارگانهای دریایی به استخدام افراد از خارج‏ بپردازند تا حدی که 45 درصد مسئولیت‏ مدیریت ناوگانها به افراد خارجی سپرده‏ شده است.کمبود پرسنل در رده‏ فرماندهی ناوگان به این معناست که در سالهای اخیر همه توان مدیریت‏ شرکتهای ایرانی معطوف بدان بوده که با کسب اعتبار بر تعداد کشتیهای ناوگان‏ خود بیفزایند.

بررسی سوابق فعالیتی و آموزشی، صنعت بیمه و کشتیرانی کشور در طی سی‏ سال گذشته نشان دنهده وجود زمینه‏های‏ چندان مساعدی،برای شکل‏گیری حرفه‏ تعدیل خسارت نمی‏باشد.

مهمترین موانع در این‏ خصوص به شرح ذیل‏ می‏باشد.

-نبود بخش خصوص فعال و کارامد در زمینه بیمه و کشتیرانی و یا حتی موسسات‏ خصوصی که با این فعالیت آشنایی داشته‏ باشند،که این عامل مانع از سرمایه‏ گذاری این بخش در این رشته خدماتی‏ گردیده است.

-عدم سرمایه‏گذاری در زمینه آموزش‏ نیروی انسانی در بلند مدت،بدین خاطر که این رشته بیش از آنکه سرمایه بربا شد وابسته به نیروی انسانی ماهر برای‏ فعالیت می‏باشد.

-آموزش‏هایی که افراد در این رشته‏ دیده‏اند و یا دوره‏های تخصصی که در خارج از کشور طی کرده‏اند به حد کفایت‏ نبوده است.بدین معنا که وجود دوره‏های‏ کوتاه‏مدت فقط در حد آشنایی با رئوس‏ مطالب بوده و می‏باشد،و این آموزش‏ها فقط فرد آموزش گیرنده را به ابزار کار تبدیل می‏کند اما فرایند نهایی که صد ور صورتحساب تعدیل خسارت می‏باشد همگی در خارح از فضای سازمانهای‏ داخل کشور انجام گرفته که این عامل مانع‏ از انتقال دانش فنی مرتبط با فعالیت‏های‏ این حرفه می‏گردد.

این در حالی است که افراد در این رشته‏ باید حد اقل چند سال به‏طور مستمر آموزش حرفه‏ای دیده و پس از گذراندن‏ مراحل درسی و کارآموزی و نهایتا موفقیت‏ در امتحانات انجمن تعدیل‏کنندگان‏ خسارت و کسب مدرک معتبر این رشته به‏ فعالیت اشتغال ورزد،که تازه آنهم تا مدت‏ زمانی تحت لیسانس شرکت مادر خواهد بود.

-انحصار بر بازار توسط شرکتهای‏ خارجی و جلوگیری از انتقال دانش‏ حرفه‏ای مربوط به این رشته.

-نبود افراد متخصص دارای حق امتیاز فعالیت در این رشته،مانع از بهره‏برداری‏ از ظرفیت بازار داخل می‏شود،و در صورت‏ نیاز بازار داخلی به این‏گونه خدمات باید این فعالیت توسط شرکتهای خارجی‏ انجام گیرد.

نمونه بارز این ادعا زمان جنگ‏ خصوصا"هنگام شروع جنگ نفتکشها می‏باشد.در این مدت بنا به اظهارات‏ مدیر عامل سازمان نفتکش بیش از 189 مورد حمله به کشتی‏های نفتکش انجام‏ گرفت،که منجر به 22 مورد آسیب‏دیدگی‏ جدی شده بود.حالا اگر هزینه‏های انجام‏ خدمات تعدیل خسارت برای فقط همین‏ موارد را توسط شرکتهای خارجی(بدون‏ در نظر گرفتن حوادث وقایعی که همواره‏ برای کشتیها در حین سفر دریایی پیش آید حساب کنیم به رقم چند میلیون‏ دلار خواهیم رسید که بابت هزینه‏ دستمزد توسط شرکتهای بیمه داخلی به‏ تعدیل‏کننده خسارت در خارج‏ از کشور پرداخت گردیده است.(تعدیل‏ کننده خسارت توسط مالک کشتی‏ انتخاب شده و دستمزد وی توسط بیمه‏ گر بدنه به عنوان قسمتی از دعاوی تحت‏ بیمه‏نامه پرداخت می‏گردد)

باید این عامل را در نظر داشت که‏ در زمان جنگ نفتکشها،شرکتهای بیمه‏ خارجی با بالا بردن بسیار زیاد حق‏ بیمه‏های دریافتی عملا"مانع‏ از ورود کشتیها به آبهای کشور برای حمل‏ نفت خام گردیده بودند.در این زمان‏ شرکتهای بیمه داخلی به تامین پوشش‏ برای محصولات و کشتیهای نفتکش‏ پرداختند.

حال اگر وقایعی را که به‏طور متوسط در طول مدت 30 سال فعالیت شرکتهای‏ کشتیرانی داخلی اتفاق افتاده و منجر به‏ استفاده از خدمات تعدیل‏کنندگان‏ خسارت در خارج از ایران گردیده است را به حساب آوریم،بدون شک به ارقامی‏ بسیار بزرگتر بر می‏خوریم.برای صحت‏ این گفته کافی است متوسط تعداد خسارتها در هر سال را حساب کنیم و در متوسط هزینه هر صورتحساب تعدیل خسارت ضرب کنیم اگر این محاسبه را فقط برای ناوگان شرکت نفتکش‏ و کشتیرانی ج.ا.ا.انجام دهیم و نتیجه را با یکدیگر جمع کنیم به ارقام حیرت آوری‏ می‏رسیم.

(لازم به ذکر است فقط تعداد خسارتها کشتیرانی ج.ا.ا.قبل از سال‏ 1375 با دارا بودن 42 فروند کشتی به طور متوسط به 10 مورد در سال بالغ می‏ گردیده است.طبق بررسی نگارنده تعداد خسارتها در زمان حال سالانه به طور متوسط بیش از 20 مورد در سال می‏باشد. آمار فوق فقط کشتیهای ناوگان ملی را در برمی‏گیرد و شامل کشتیهای چارتر نمی‏شود)

از سوی دیگر استفاده از خدمات‏ تعدیل‏کنندگان خسارت در بسیاری مواقع‏ یک اجبار است تا یک حق انتخاب.به‏ عنوان نمونه در بیمه‏های دریایی خسارت‏ تحق پوشش بیمه‏نامه TOTAL IOSS فقط زمانی توسط بیمه‏گر پرداخت‏ می‏گردد که اجستمنت تعدیل خسارت‏ برای آن صادر شده باشد.و در زمان حال‏ کلیه شرکتهای کشتیرانی برای ناوگانهای‏ دریایی خود این نوع بیمه‏نامه را خریداری‏ می‏کنند.

هر چند در طی سالهای اخیر به علت‏ مشکلات مالی و ارزی رد زمینه پرداخت‏ خسارت توسط بیمه‏گران داخلی به‏ شرکتهای کشتیرانی،این شرکتها اقدام به‏ قبول ریسک خود بیمه‏گری کردند.اما به‏ واسطه افزایش ارزش جایگزینی کشتی‏ها به واسطه تورم جهانی و تورم داخلی، بالا رفتن نرخ قطعات یدکی،تعمیرات‏ ادواری،افزایش خسارت ناوگانها،و... مجددا شرکتهای کشتیرانی را به دریافت‏ پوشش بیمه تمام خطر از شرکتهای بیمه‏ داخلی ترغیب کرد.

مطالب بالا فقط در خصوص استفاده از خدماتی که تعدیل‏کنندگان خسارت در مسائل حمل‏ونقل دریایی ارائه می‏دهند، مورد بررسی اجمالی قرار گرفت. هرچند حوزه ارائه خدمات این دسته از متخصصان طبق فهرست ابتدای مقاله به‏ حمل‏ونقل دریایی محدود نمی‏گردد.

حوزه دیگر ارائه خدمات توسط این‏ گروه که در کشور دارای بازار بالقوه وسیعی‏ است.تعدیل خسارت در زمینه انرژی‏ می‏باشد.( ENERGY ADJUSTERS ). وجود پالایشگاهها،پتروشیمی، تاسیسات اکتشاف و استخراج نفت در دریا را می‏توان به عنوان بازار هدف کار این‏ متخصصان به حساب آورد.مانند: پتروشیمی شیراز،فارابی،خارک،آبادان، اصفهان،اراک،خراسان،بندر امام، پازارگاد،تبریز،ضمنا به فهرست فوق‏ می‏توان اسامی پالایشگاهها،و سایر مراکز مرتبط را نیز اضافه کرد.

بررسی‏های فوق را می‏توان برای کلیه‏ خدماتی که یک تعدیل‏کننده ارائه‏ می‏دهد طبق فهرستی که در ابتدای مقاله‏ ارائه گردید،انجام داد،و سپس با یک دید کلی به ارزیابی مجموعه پرداخت.موردی‏ که بیشتر بررسی این نوشتار را به خوئد اختصاص داده ا ست،به این دلیل انتخاب‏ گردید که قرابت بیشتری با ذهنیت افراد فعال در این زمینه دارد.این عامل دلیل‏ کم اهمیت شمرده شدن سایر خدمات‏ ارائه شده توسط این گروه تلقی نمی‏گردد. نظر نگارنده بر این است که نداشتن درک‏ صحیح به واسطه عدم اطلاع و نبود نگرش‏ سیستمی به مجموعه خدماتی که توسط تعدیل‏کننده ارائه می‏شود باعث کم‏ اهمیت تلقی کردن و موارد زیادی ندیده‏ گرفتن سایر خدمات می‏گردد.

اما فعالیت در این رشته زمانی می‏تواند سودآور باشد که،افراد فعال دارای حق‏ امتیاز فعالیت،به واسطه گذراندن‏ امتحانات انجمن تعدیل‏کنندگان خسارت‏ و دارای مدارک بین المللی مربوط به این‏ فعالیت باشند.

در غیر این صورت انجام وظائف در حد دفاتر منطقه انجام وظائف در حد دفاتر منطقه‏ای و یا حتی نمایندگی بدون داشتن‏ حق امتیاز بیشتر تبدیل به ابزار کار و وسیله‏ای برای کسب انجام امور خواسته‏ شده است...(نمونه بارز این ادعا، شرکتهای بیمه داخلی،شرکت کشتیرانی‏ ج.ا.ا.و نفتکش می‏باشد که با در اختیار داشتن ناوگانهای بزرگ منطقه‏ای و حدود 30 سال فعالیت به واسطه عدم سرمایه‏ گذاری روی نیروی انسانی در بلند مدت‏ امروزه دارای متخصص با حق امتیاز فعالیت در این رسته نمی‏باشند و بیشتر فعالیت متخصصان شاغل صرف انجام‏ امور خواسته شده و جمع‏آوری اسناد و ارسال برای رسیدگی نهایی در خارج از کشور می‏شود.

از طرف دیگر،بررسی فعالیت‏ تعدیل‏کنندگان خسارت نشان می‏دهد که،این گروه خدمات خود را به صورت‏ مجموعه‏ای ارائه می‏دهند،و مجموعه را به نحوی سازماندهی می‏کنند که قادر به‏ برطرف کردن کلیه نیازهای مشتریان خود باشند و بدین وسیله علاوه بر کاهش نوسان‏ در کسب درامد به متنئع کردن منابع کسب‏ درآمد نیز می‏پردازند.

بدین ترتیب داشتن حق امتیاز فعالیت، ارائه خدمات به صورت مجموعه‏ای و در اختیار داشتن توانائیهای مورد نیاز اولین‏ پیش فرضهای شروع این فعالیت‏ می‏باشد.ضمنا"مسائل مربوط به‏ هزینه‏های آموزش،نحوه انتقال دانش‏ فنی این فعالیت و به وجود آوردن زمینه‏های‏ توسعه آن،نحوه فعالیت شرکتی با ماهیت‏ ایرانی و بازاریابی از دیگر مباحثی‏ می‏باشد که باید مورد تعمق بیشتر قرار بگیرد.