نگاهی به تغییرات بیمه اتومبیل از آغاز جنگ

کیان وش، ناصر

مقدمه‏

سیر تحولات بیمه بدنه اتومبیل بعد از جنگ تحمیلی حداقل سه موضوع خاص را در این رشته در پی داشته است که از جهات فنی حائز اهمیت و در خور توجه است.

الف:نامتعادل شدن تعهدات بیمه‏گر نسبت به حق بیمه دریافتی.

ب:کسر استهلاک بطور استاندارد، از وسائل نقلیه‏ای که در شرایط عادی و استاندارد تحت پوشش قرار نگرفته‏اند.

ج:اعمال ماده 10 در رشته بدنه اتومبیل با وجود محدودیت در این رشته، برخلاف اصول و شرایط ماده مزبور.

الف:

در مقدمه با نگاهی کوتاه به پیدایش شرط پرداخت قطعات تعویضی به قیمت کمپانی، در بیمه‏نامه‏های بدنه اتومبیل ملاحظه می‏شود که تقریبا همزمان با محدودیت تولید خودرو و افزایش قیمت آن در بازار و به دو دلیل عمده پدید آمده است.

اول اینکه پاسخ مستندی به اعتراض بیمه‏گذار می‏باشد که مبلغ برآورده شده را در آغاز جنگ متناسب و کافی برای قراردادن اتومبیل خود در وضعیت قبل از حادثه نمی‏دیدند.

دوم اینکه به نحوی از پذیرش ضمنی قیمتهای غیر رسمی توسط شرکتهای دولتی و ملی شده بمنظور جلوگیری از تشدید سیر صعودی این قبیل قیمت‏ها در بازار روز ممانعت بعمل آید.

ابداع این شرط حداقل تا زمانی که قیمت وسائل نقلیه، حداکثر تا قیمت رسمی در شرکتهای بیمه متداول بود، به جهت برقراری تناسب حق بیمه دریافتی و خسارت پرداختی چندان غیر عادی به نظر نمی‏رسید.

با گذشت زمانی نه چندان طولانی از آغاز جنگ و قبول ارزش وسائل نقلیه به قیمت روز توسط شرکتهای بیمه، این تعادل، بدلیل عدم حذف شرط مزبور در بیمه‏نامه‏های بدنه، به نفع بیمه‏گر و به زیان بیمه‏گذار تغییر یافت و متأسفانه حق بیمه‏های دریافتی و خسارات پرداختی به دو بخش نامأنوس و غیر اصولی تقسیم گردید.

بخش اول حق بیمه که تا میزان قیمت کمپانی دریافت می‏شود، در بر گیرنده تعهدات بیمه‏گر برای خساراتی کلی و جزئی، در مقابل خطرات حادثه، سرقت، آتش سوزی انفجار....است.

بخش دوم حق بیمه که برای ما به التفاوت سرمایه، یعنی قیمت کمپانی تا قیمت روز وسیله نقلیه، دریافت می‏شود، در بر گیرنده تعهدات بیمه‏گر منحصرا در مقابل خسارات کلی بر خلاف تعرفه در نظر گرفته می‏شود.

بدین ترتیب علیرغم دریافت حق بیمه‏های متفاوت از بیمه‏گذاران خسارات جزئی(زیر 75 درصد)دو وسیله نقلیه مشابه که در تعمیرگاه مجاز تعمیر و درست شوند خواه با قیمت رسمی بیمه شده باشند و خواه با ارزش روز تحت پوشش قرار گرفته باشند با توجه به وجود شرط مزبور در هر دو بیمه‏نامه، بطور یکسان و یکنواخت برآورد می‏شود.

به عنوان مثال در صورتیکه یک دستگاه مینی بوس به قیمت رسمی 2500000 ریال بیمه شود، حق بیمه آن با نرخ سه درصد حدودا بالغ بر-/75000 ریال خواهد شد.حال در صورتیکه همین مینی بوس و یا مشابه آن با قیمت بازار یعنی-/5000000 ریال بیمه شود، حق بیمه آن دو برابر یعنی -/150000 ریال افزایش می‏یابد.

با در نظر گرفتن اینکه شرط پرداخت قطعات تعویضی به قیمت کمپانی در هر دو بیمه‏نامه درج می‏شود، ملاحظه خواهد شد که مبلغ-/2500000 ریال ما به التفاوت سرمایه قیمت روز منحصرا برای پوشش خسارات کلی توسط بیمه‏گر در نظر گرفته می‏شود.

به عبارت دیگر به جای اینکه حداقل درصدی از حق بیمه برای ما به التفاوت سرمایه از بیمه‏گذار اخذ شود، با وجود محدودیت تعهدات، حق بیمه بطور کامل محاسبه می‏شود.این کاهش تعهدات خود- بخود افزایش حق بیمه را در این رشته در پی داشته است.در نتیجه چون حق بیمه اضافی که از این بابت حاصل می‏شود، با افزایش فاصله قیمت رسمی، تا ارزش روز نسبت مستقیم دارد، و با وجود محدودیت تعهدات بیمه‏گر همواره سیر صعودی را طی نموده است رکود این رشته نسبت به سایر رشته‏های بیمه در این دوره امری عادی و منطقی به شمار می‏رود.

برای درک بیشتر در این زمینه فرض کنیم اتومبیلی با قیمت رسمی با شرکت بیمه الف تحت پوشش قرار دارد.بیمه‏گذار اتومبیل مزبور، تمایل داشته باشد که مازاد قیمت رسمی‏تا مبلغ روز را با شرکت بیمه ب نیز بیمه نماید در صورتیکه خطرات و پوشش هر دو سرمایه مشابه فرض شوند، مبنای حق بیمه دریافتی هر کدام از شرکتهای بیمه باید بتناسب احتمال بروز خطر در هر مرحله، به تفکیک مشخص شود.حال در صورتیکه مرحله دوم بیمه ب منحصرا برای خسارت کلی و بیش از تعهدات بیمه‏گر اول الف در نظر گرفته شود، این انتظار وجود دارد که حق بیمه مرحله دوم بدلیل کاهش احتمال بروز خطر بتناسب ریسک حداقل به نصف تقلیل یابد.

این موضوع که از موارد اصول قبول ریسک می‏باشد متأسفانه در رشته بدنه اتومبیل کمتر در نظر گرفته می‏شود.در این زمینه ابزار نظرهائی که مبتنی بر استدلال تعادل حق بیمه دریافتی و خسارات پرداختی در مجموع باشد بعید به نظر نمی‏رسد، ولی چون این افزایش حق بیمه موجد تحولات غیر قابل پیش بینی بوده است، هر گونه ابزار نظر که در واقع توجیه کننده وضع موجود باشد بدلیل عدم پشتوانه آماری در محاسبه حق بیمه اولیه از اعتبار لازم برخوردار نخواهد بود.در نتیجه تعدیل حق بیمه با نظر متخصصین و صاحب نظران بیمه به تناسب تعهدات بیمه‏گر اجتناب ناپذیر می‏نماید.

ب:

موضوع دیگری که توجه به آن در رشته بدنه‏اتومبیل حائز اهمیت است، کسر استهلاک می‏باشد.با وجود اینکه کلمه";استهلاک";معنا و مفهوم تقریبا مشابهی را در فرهنگ لغات و در ذهن افراد داراست لازم است، شیوه استفاده از این کلمه، در موقعیت‏های متفاوت به تناسب واقعیت‏های موجود، مورد توجه قرار گیرد.

مثلا، زمانی که ماشین آلات و وسائل خدماتی مرتبا از نظر قیمت سیر صعودی را طی می‏کنند، استهلاک برای این قبیل اقلام، تنزل بها محسوب نمی‏شود.یا مادامی که، اجناس و قطعات نو با کیفیت و استاندارد پائین‏تر جایگزین اجناس و قطعات قبلی می‏شوند، در یک چنین مواقعی استهلاک به مفهوم کاهش عمر مفید قطعه قبلی که فرضا در اثر حادثه صدمه دیده است، بی معنا است یا زمانی که، اطلاع از تغییر وتحولات یک دستگاه و یا یک وسیله نقلیه بدلائل مختلف فرضا نقل و انتقال حتی برای مالک وسیله مزبور میسر نیست کسر استهلاک از قطعات تعویضی ناشی از حادثه، صرفا باستناد مدل وسائل نقلیه، خالی از اشکال نخواهد بود.

در حقیقت آنچه که از نظر بیمه‏گر در مورد استهلاک مال بیمه شده، باید مورد توجه قرار داده شود، کاهش بهای مورد بیمه، طی دوره اعتبار بیمه‏نامه می‏باشد. زمانی که وسیله نقلیه‏ای، در دوره اعتبار بیمه‏نامه، به میزانی که باید از نظر کاهش سرمایه مستهلک شود، افزایش بها پیدا کند، و یا به گونه‏ای مراقبت شود، که اساسا ارزش بیمه شده را حفظ نماید.در این صورت استهلاک این قبیل وسائل، باید با دلائل منطقی و مستدل توسط کارشناس بیمه مطرح باشد.

به عبارت ساده، کسر استهلاک زمانی صادق است که بیمه‏گذار با مبلغ تعیین شده خسارت، توان بازسازی اموال بیمه شده را پیدا کند، و این بازسازی و یا تعویض قطعات وسیله نقلیه مزبور، موجب افزایش کیفی مورد بیمه شود.در این صورت بیمه‏گر حق دارد این تفاوت کیفی را به منظور قرار دادن بیمه‏گذار در وضعیت بلافاصله قبل از حادثه، از خسارت کسر نماید.مشروط به اینکه این تفاوت کیفی از هر جهت محسوس و مشخص و موجب افزایش بهای مورد بیمه شود.

بنا بر این زمانی که وسیله نقلیه‏ای منهای استهلاک مورد ارزیابی و با قیمت روز بیمه شده است کسر استهلاک تنها برای همان دوره قابل توجیه است و در صورتی که کسر استهلاک با استناد به سنوات گذشته مطرح شود ارزش مورد بیمه در زمان شروع قرارداد مورد تردید واقع می‏شود.

با توجه به موارد فوق ملاحظه می‏شود کسر استهلاک از قطعات تعویضی وسائل نقلیه که به قیمت کمپانی توسط کارشناس بیمه برآورد می‏شود، حداقل برای اتومبیل‏هائی که بیش از قیمت کمپانی بیمه شده‏اند، خالی از اشکال نیست.مضافا اینکه در دوره جنگ، در مواقعی بیمه‏گذار با مبلغ برآورد شده، امکان جایگزین کردن، فرسوده‏تر از قطعه خسارت دیده را به دست نمی‏آورد.

ج:

اعمال ماده 10 در رشته اتومبیل: موضوع سوم و مهمی‏که متأسفانه از چشم تیز بین برخی صاحب نظران در رشته بدنه اتومبیل با وجود محدودیت تعهدات بیمه‏گر دور مانده است، اعمال ماده 10 در بیمه‏نامه‏های وسائل نقلیه با شرط مزبور می‏باشد.به بیان ساده، وقتی خسارات این قبیل وسائل نقلیه طبق شرط پرداخت قطعات تعویضی به قیمت کمپانی مطرح است، حاصل جمع خسارات برآورد شده، رقم واقعی خسارت را تشکیل نمی‏دهد، بدین ترتیب در صورت قراردادن این قبیل ارقام، در تناسبی که قیمت اتومبیل به روز ارزیابی و تعیین می‏شود حاصلی نادرست در پی خواهد داشت.

نتیجه اینکه وجود شرط مزبور یا هر محدودیتی که موجب عدم برآورد خسارت واقعی بیمه‏گذار باشد، خودبخود مانع اجرا و اعمال ماده 10 در بیمه‏نامه خواهد شد.

بنا بر این با توجه به ماده 19 قانون بیمه که مسئولیت بیمه‏گر را تفاوت قیمت مال بیمه شده بلافاصله قبل از وقوع حادثه با قیمت باقی مانده آن دانسته است، نقض یک طرفه این ماده با درج شرط قطعات تعویضی و همچنین اعمال ماده 10 به غلط بوضوح وجود نارسائی‏های اصولی را در این رشته به ویژه در دوره جنگ مطرح و مشخص می‏سازد.

در این ضمینه واضح است که با حذف اعمال ماده 10 و تغییرات جزئی و یا با افزایش نسبی تعهدات قطعات تعویضی نسبت به سرمایه ضمن رفع معایب اصولی تا حدی نیز از تضییع حقوق بیمه‏گذاران جلوگیری خواهد شد، ولی این اقدام به تنهائی مانع و بروز این قبیل ایرادات و یا روش‏های ابداعی مشابه که متأسفانه در حال سرایت به سایر رشته‏ها نیز هست نمی‏باشد.

به همین منظور احساس می‏شود علاوه بر آموزش‏های مداوم مسئولین و نظارت دقیق نسبت به انجام رعایت اصول بیمه، انتصاب اشخاص صاحب نظر برای انعکاس و دفاع از نظرات بیمه‏گذاران نیز مفید و مؤثر واقع خواهد شد.