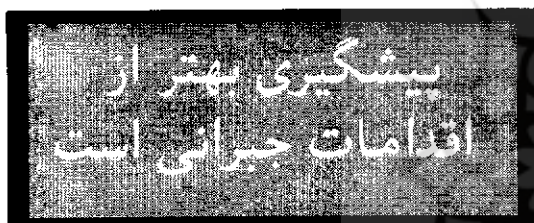


درمانی، حوادث و بیمه های از کار افتادگی) نقش بیشتری را ایفا نمایند.

مترجم: حبیب میرزایی

منبع: *Asia Insurance Review – November*

2000, pp. 66 , 68



« بیمه گران لهستانی در بیمه های باربری از

طریق اقدامات پیشگیرانه مناسب و همکاری با

سایر طرفهای ذیربط. خسارت های وارده را

کاهش می دهند»

نیازی به توضیح ندارد که بیمه گر باربری جهت ارائه پوشش بیمه ای، باید کلیه اطلاعات لازم را بدست آورد. منبع کسب این اطلاعات پاسخ هایی است که در جواب به پرسش های مندرج در برگ پیشنهاد بیمه داده می شود. در صورت نیاز به اطلاعات اساسی دیگر که در قالب سوالات پرسشنامه نیامده باشد،

● شرکت های بیمه خارجی می توانند سهام عمده در شرکت بیمه داخلی را کسب نمایند (بیش از ۵۰ درصد)

● شرکت های بیمه خارجی می توانند مجوز تاسیس شرکت بیمه داخلی با ۱۰۰ درصد مالکیت خود را بدست آورند.

● شرکت های بیمه خارجی می توانند مجوز تاسیس یک شعبه را بدست آورند.

● شرکت های بیمه خارجی می توانند بیمه ها را به صورت فرامرزی به فروش رسانند.

● مشتری های داخلی می توانند بیمه خارجی را به صورت فرامرزی خریداری نمایند.

● بین آزادسازی بازار و مقررات زدایی و اصلاح سیستم تامین اجتماعی ارتباط برقرار شود.

● مقررات زدایی بازار بیمه ملی

● آزادسازی بازار بیمه ملی

● اصلاح سیستم تامین اجتماعی ملی

● مقررات زدایی و آزادسازی بازار اجازه می دهد شرکت های خارجی بیمه و شرکت های داخلی در مشارکت با دولت برای اصلاح سیستم تامین اجتماعی (به خصوص در بیمه های بازنشستگی یا مستمری، تامین مالی مراقبت

پوششهای وسیع یا محدودی را انتخاب و خریداری می کنند.

تصمیم نهایی در مورد دامنه خطر تحت

پوشش، بر عهده ذینفع بار است. وی تمام ابعاد پوشش بیمه ای، ویژگی و قیمت آن را مورد توجه قرار می دهد.

یک بیمه گر دوراندیش باید از تصمیم مشتری خود پیروی نماید ولی بهتر است خطرات بالقوه ای که تحت پوشش بیمه نامه پیشنهادی نیستند به مشتری گوشزد کند.

در این جا طبق قانون بیمه لهستان، بیمه گذار باید به گونه ای عمل کند که انگار پوشش بیمه ای وجود ندارد. بنابراین ذینفع بار برای به حداقل رسانیدن خسارت بالقوه یا بالفعل، باید کلیه اقدامات لازم را انجام دهد.

آماده کردن بار برای حمل توسط وسیله باربری مخصوص، بسته بندی متناسب با نوع بار، استفاده از تجهیزات بارگیری و تخلیه مناسب برای هر محموله و انتخاب مناسب ترین و امن ترین وسیله حمل و نقل برعهده ذینفع کالا است.

در برخی موارد افراد ذینفع ممکن است تجربه کافی در حمل نداشته باشند در این صورت، بیمه گران باربری می توانند به آن ها

این اطلاعات باید ارائه شود تا در حد امکان تمام خطرات متوجه بار در طول دوره حمل و نقل شناخته شوند.

بیمه گران باربری در لهستان اغلب پوشش بیمه ای را براساس شرایط معرفی شده توسط مؤسسه بیمه گران لندن (Institute of

London Underwriters) ارائه می کنند. در

میان آن ها سه دسته شامل: شرایط

استاندارد باربری (Cargo Clauses) به شماره

۸۲ - ۱ - ۱، شرایط جنگ مرتبط با باربری

(War Clauses) و شرایط اعتصاب مرتبط با

باربری (Strikes Clauses, Cargo) به شماره

۸۲ - ۱ - ۱، برای پوشش ریسک های موسوم

به ریسک های سیاسی وجود دارد. چنانچه

ماهیت بار ایجاب نماید، شرایط خاص کالای

مورد حمل و نقل نیز ارائه می شود. در حوزه

فعالیت های داخل کشور، هر شرکت بیمه ای در

لهستان شرایط خاص خود را برای بیمه باربری

ارائه می کند.

شرایط مزبور را بیمه گران مختلفی در

بازار بیمه لهستان معین کرده اند که این شرایط

کم و بیش مشابه هم هستند. افراد ذینفع بار

بسته به ماهیت بار و وسیله حمل و نقل آن،

کمک کرده و کاراترین وسیله حمل و نقل و شرایط ایمنی و امنیتی لازم را معرفی کنند.

از سوی دیگر بیمه گر می تواند مشتری خود را به کارشناس مجرب، متصدی حمل یا هر متخصص دیگری (از جمله کارگزار اجاره وسیله حمل، عوامل پایانه ها یا حمل کنندگان) ارجاع دهد.

هرقدر ارزش بار بیشتر باشد بدیهی است که حق بیمه نیز بالاتر می باشد. بنابراین شرایط ویژه ای وجود دارد که بیمه گر باربری به منظور اجتناب جبران خسارت، آماده است که بخشی از حق بیمه را در راه اقدامات پیشگیری از خسارت هزینه کند.

برای مثال، بیمه گر باربری در برخی موارد آماده است برای بررسی کیفیت بسته بندی بار، شرایط و اقدامات ایمنی که حتی قبلاً به افراد متخصص در این کار سپرده شده است، کارشناس خود را نیز به محل اعزام کند.

با این وجود بیمه گران باربری ضوابطی دارند که شرط ارائه پوشش بیمه ای است.

به عنوان مثال حمل کالاهای با ارزش، غالباً نیاز به محافظان مسلح دارد.

چنانچه کامیون ها در مناطق حفاظت نشده توقف کنند، بیمه نامه لغو خواهد شد.

این امر در مورد کالاهای حساس و پیچیده که بدون رعایت دستورات روشن و مناسب در مورد بارگیری، تخلیه و حمل فرستاده شده اند، صادق است. در این جا نیز بیمه نامه لغو خواهد شد مگر آن که حمل کننده مستقل بتواند پوشش مسئولیت مدنی مناسب و مورد نیاز را ارائه نماید.

قبل از حمل برخی محموله ها باید ترتیبات ویژه ای مانند: کنترل کننده دمای کالاهای فاسد شدنی، دستگاه های جذب رطوبت برای کالاهای حساس به رطوبت و ضد عفونی کردن در مورد دانه ها و حبوبات و غیره صورت گیرد. ولی شیوه های پیش گیری از خسارت تنها یک روی سکه است و روی دیگر آن مدیریت ریسک می باشد.

در صورت وقوع خسارت نیاز به همکاری بسیار اهمیت دارد. بیمه گر باربری صرفاً نمی تواند به این قاعده اتکا کند که ذینفع کالا به دلیل این حقیقت که بیمه گذار باید مانند فردی فاقد پوشش بیمه ای عمل نماید، تلاش خود را در جهت به حداقل رسانیدن زیان یا خسارت به کار می بست.

چگونه می توان کالای آسیب دیده را مورد استفاده قرار داد.

آیا کالای مزبور براساس هدف اولیه در استفاده آن، مورد بازسازی قرار می گیرد یا باید به گونه ای دیگر استفاده شود؟

بیمه گر باربری که توسط ارزیابان و افراد ذینفع بار پشتیبانی می شود باید مشخص سازد که آیا هزینه های مربوط به انجام اقدامات خاص در مورد کالای خسارت دیده در محدوده پوشش بیمه نامه محموله قرار می گیرد و در این صورت، آیا این هزینه ها واقعاً کل خسارت بالقوه را به حداقل خواهد رساند.

باید گفت که بیمه گر باربری سناریوهای گوناگونی در مورد خسارت وارده به کالای بیمه شده و نیز سناریوهای متعدد برای واکنش سریع در شرایط اضطراری طراحی می کند.

براین اساس، بیمه گر باربری نسبت به خسارت های بزرگ وارد شده به کالاهای با ارزش یا از دست رفتن هر نوع محموله ارزشمند، سریعاً واکنش نشان می دهد.

اقدامات پیشگیرانه دقیق، اما سریع و مناسب که با همکاری کلیه طرفین ذیربط بعد از وقوع خسارت به محموله ارزشمند اتخاذ

از طرف دیگر، ذینفع محموله بیمه شده نمی تواند از همکاری با بیمه گر جهت به حداقل رسانیدن خسارت یا زیان صرفاً به این خاطر که تنها حق وی عبارتست از گرفتن غرامت کامل و فراموش کردن موضوع روی بگرداند.

همکاری میان بیمه گر باربری و ذینفع بار به ویژه در هنگام بروز خسارت یا از دست رفتن بار باید یک اصل قرار گیرد.

بیمه گر باربری به اقتضای ماهیت فعالیت خود ارتباط تنگاتنگی با ارزیابان مجرب دارد. یک باور رایج اما گمراه کننده این است که ارزیاب خسارت باید ماهیت خسارت یا

زیان و گاهی دامنه آن را تعیین نماید. ارزیاب علاوه بر وظیفه تعیین میزان و ماهیت زیان، در به حداقل رسانیدن خسارت و پیشگیری از عواقب بعدی آن نیز فعال می باشد. آگاهی ارزیاب از ماهیت کالا، ماهیت خسارت و جنبه های فنی، علاوه بر تعیین این موضوع که آیا کالای خسارت دیده قابل استفاده است یا خیر به او کمک می کند.

در غیر این صورت، جنبه بعدی که ممکن است از طریق همکاری ارزیاب با بیمه گر و ذینفع کالا عملی شود این است که

NAIC^۱ و در مورد شرکت های غیرامریکایی نیز گزارش ها و صورتحساب های سالانه آن شرکت ها می باشد.

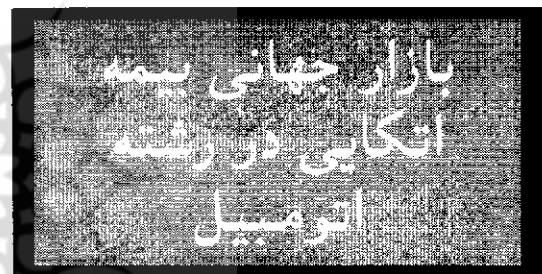
نکات مطرح شده در مورد داده ها و بررسی بیمه مسئولیت عیناً در مورد داده ها و بررسی بیمه اتومبیل نیز مصداق دارد. هرچند که گزارش سالانه شرکت های امریکایی مبنای استاندارد و یکنواختی دارد و بنابراین؛ به تحلیل گر امکان انجام مقایسه های جامعی را می دهد، اما در سایر کشورها ضوابط حسابداری شرکت های بیمه جنبه الزامی ندارد و برخی از شرکت های بیمه اتکایی اطلاعات بسیار ناچیزی در مورد جزئیات حساب های فعالیت خود ارائه می دهند.

بنابراین باید این تحلیل را نه یک بررسی جامع نگر بلکه معرف شمایی از وضعیت بازار جهانی بیمه اتکایی در رشته اتومبیل دانست. جدول شماره ۱ جزئیات عملکرد چند بیمه گر اتکایی بزرگ و منتخب در جهان را نشان می دهد. طبق این جدول شرکت مونیخ ری از نظر میزان درآمد حق بیمه اتومبیل از رتبه سوم در سال ۱۹۹۸ به رتبه اول در سال ۱۹۹۹ ارتقا

می شود، می تواند تا ۴۰ درصد کل خسارت را کاهش دهد.

مترجم: حسین اقبال منتظری طالقانی

منبع: *Insurance Day, Tuesday, February 15 2000, Issue No. 739, p. 8.*



به دنبال بررسی بازار جهانی بیمه اتکایی در رشته مسئولیت در شماره ۶۲۲ نشریه World Insurance Report، تحلیل عملکرد بیمه گران اتکایی عمده در هریک از رشته های بیمه ای در سال ۱۹۹۹ را با نگاهی به عملکرد شرکت های امریکایی و غیرامریکایی در رشته اتومبیل ادامه می دهیم. مشابه این بررسی در سال های گذشته در نشریه Reinsurance Market Report نیز آمده است.

منبع اصلی داده های این تحلیل در مورد شرکت های امریکایی گزارش سالانه