

پرواز بسوی کیفیت

امنیت مالی در بازار بیمه های هوایی

(قسمت اول)

ترجمه و تألیف: مجید رحمتی

رئیس اداره هواپیما

شرکت سهامی بیمه ایران

چکیده

هوایی و اثرات نقصان در هریک از آنها بر بیمه گران هوایی و به تبع آن شرکتهای هواپیمایی به دقت مورد بررسی قرار گرفته است.

مقدمه

وجود بیمه های هوایی همواره بعنوان پشتیبانی مناسب برای شرکت های هواپیمایی بوده است. با توجه به ریسکهای بسیار بزرگ در بخش بیمه های هوایی و همچنین حساسیتهای ویژه سیاسی - اجتماعی بر روی خسارت های هوایی، پوششهای بیمه ای هوایی از اهمیت ویژه ای برخوردار می باشد. این اهمیت در بازار بیمه های هوایی ایران چندین

در این مقاله با توجه به اهمیت بسیار زیاد وجود ایمنی در شرکتهای هواپیمایی، به وجود پوششهای بیمه ای هوایی بعنوان عاملی اساسی در تامین امنیت مالی شرکتهای هواپیمایی و اهمیت انتخاب بیمه گران هوایی متخصص، متعهد و دارای پشتوانه مالی مناسب برای حمایت از شرکتهای هواپیمایی پرداخته شده است. به منظور معرفی راههای مناسب برای تشخیص میزان تخصص، تعهد و امنیت مالی بیمه گران هوایی شرایط و عوامل متعدد محیطی و محاطی در گیر در بازار بیمه های

برابر می باشد. چراکه اولاً، صنعت بیمه های هوایی بعنوان یک صنعت واحد در تمام دنیا شناخته شده و خسارات وارده در هر نقطه ای از جهان بر روی این صنعت در سایر بازارهای بیمه های هوایی دنیا تاثیر منفی خواهد گذاشت ثانياً، ناوگان حمل و نقل هوایی ایران پس از انقلاب و آغاز تحریمهای تجاری علیه ایران کمتر موفق به نوسازی گشته و در حال حاضر یک ناوگان قدیمی بوده که حتی جایگزین کردن هواپیماهای ساخت کشورهای شرقی و یا هواپیماهای دست دوم غربی نه تنها مشکلی از دوش این صنعت بر نداشته بلکه مشکلات دیگری بر آن افزوده است و ثالثاً، تحریمهای تجاری ذکر شده گریبانگیر صنعت بیمه نیز می باشد چراکه در اخذ پوشش اتکایی ریسکهای بزرگ هوایی، بیمه گران ایرانی می بایست ریسکهای خود را در بازارهای معتبر غیر آمریکایی تقسیم نمایند، لذا تنها ظرفیت محدودی از بیمه گران معتبر اتکایی هوایی غیر آمریکایی باقی می ماند که شرکتهای بیمه را ناچار می سازد همواره ریسکهای خود را در این بازارها تقسیم نمایند.

بدیهی است در چنین شرایطی شرکتهای هواپیمایی برای تهیه بیمه های اتکایی هوایی از بازارهای معتبر مجبور به پرداخت هزینه های بیشتری باشند و این در حالیست که با توجه به

وضعیت نامناسب مالی اکثر شرکتهای هواپیمایی، رجوع به بازارهای نامطمئن بدلیل دریافت پوششهای ارزانتر، خطری است که همواره امنیت مالی شرکتهای هواپیمایی را تهدید می نماید. ولی آیا صرف داشتن پوشش بیمه ای بدون اطمینان از کیفیت این پوششها و صلاحیت بیمه گران آن کافی است؟

چیزی که برای یک شرکت هواپیمایی در هنگام بروز سانحه از اهمیت ویژه ای برخوردار است تسویه خسارات وارد به مسافران در اسرع وقت و به منظور جلوگیری از ایجاد حساسیتهای اجتماعی، تسویه خسارات ثالث و جوابگویی به افراد ثالث زیان دیده و در نهایت جبران خسارت وارد به هواپیما به منظور عملیاتی ساختن هر چه سریعتر هواپیما و یا تامین هواپیمای جدید برای پاسخگویی به نیازهای شرکت هواپیمایی است. در چنین وضعیتی اگر پوششهای بیمه ای از کیفیت لازم برخوردار نبوده و یا بیمه گران مستقیم و اتکایی توانایی لازم برای تسویه خسارات ذکر شده در اسرع وقت را نداشته باشند شرکتهای هواپیمایی می باید به فکر پاسخگویی به افکار عمومی از یک سو و از سوی دیگر مشکلات مالی و یا حتی خطر ورشگستگی مالی برای سازمان خود باشند. در نتیجه آگاهی شرکتهای هواپیمایی از

کیفیت پوششها و شرایط بازارهای اتکایی و همچنین از میزان اعتبار بیمه گران مستقیم و اتکایی خود از اهمیت ویژه ای برخوردار می باشد.

بیمه های هوایی

شرایط بوجود آمده در سالهای اخیر آینده مالی خطرناکی برای بسیاری از بیمه گران هوایی بوجود آورده است. از جمله دلایل وجود چنین احتمالی می توان به وقوع چندین حادثه بزرگ فاجعه بار در سالهای اخیر و وجود تراز منفی در چندین سال متوالی در این بخش اشاره کرد. ادغام و تمرکز صورت گرفته در بازار بیمه های هوایی طی دهه گذشته تعداد بیمه گران اتکایی موجود در بازار بیمه های هوایی را کاهش داده است. مدیران ریسک یعنی کسانی که مسئولیت تقسیم و توزیع میلیاردها دلار ریسک را در بازار بیمه های هوایی دنیا از جانب شرکتهای هواپیمایی و شرکتهای سازنده هواپیما دارند، شاید همچنان از وجود پشتوانه مالی بیمه گران احساس اطمینان می نمایند اما آیا آنها واقعاً آگاهی لازم از اینکه بیمه گران مستقیم و یا بیمه گران اتکایی شان چقدر قدرتمند و قابل اطمینان هستند، دارند؟ آیا آنها می دانند چه مقدار از ریسکهای واگذار شده به بیمه گران مستقیم در میان چه تعداد بیمه گران اتکایی و به چه مقدار واگذار شده است؟ آیا ایشان از این

موضوع مطلعند که تعداد زیادی از بیمه گران ایشان دارای سقف محدودی برای بیمه های اتکایی خویش بوده و در صورت بوجود آمدن فقط دو خسارت فاجعه بار در طول مدت پوشش عملاً بیمه اتکایی ایشان منقضی می گردد؟

یک هواپیما حامل ۳۶۲ مسافر و ۱۹ خدمه سقوط کرد

در هنگام اعلام خبرهایی از این دست همه توجه ها بسوی آن جلب می شود. احتمالاً هیچ بخش بازرگانی دیگری مانند صنعت هوایی در هنگام بروز خسارات هوایی صدمه نمی بیند. حتی سوانح سقوط هواپیما که در نقاط دور دست دنیا و در شرکتهای هواپیمایی ناشناخته صورت می گیرد ناخواسته تمامی حواس ما را به خود جلب می نماید. اما واقعاً چرا؟ آیا می توان گفت این بخاطر وجود تعداد تلفات و خسارات جانی بالا و همچنین خسارات مالی هنگفتی است که ناگهان در یک مکان اتفاق می افتد؟ و یا این بخاطر جذبه موجود در پرواز و توجه ناخودآگاه ما به آمار و ارقام حاصل در سوانح بوجود آمده علیرغم وجود ایمنی بالا در پروازها می باشد؟

هر چند پس از گذشت مدت طولانی از وقوع حوادث غم بار هوایی اخبار این حوادث کمرنگ می گردد اما عوامل زیادی وجود دارند

که بر روی طرفهای درگیر این سوانح سالها تأثیر خواهد گذاشت. خانوادۀ قربانیان، شرکتهای هواپیمایی، سازمانهای دولتی، شرکتهای سازنده هواپیما، وکلا و شرکتهای بیمه بخشی از این مجموعه هستند. ممکن است سالها از وقوع یک سانحه هوایی گذشته ولی پرونده خسارتی آن کماکان در جریان باشد. شواهد و قرائن با دقت بسیار جمع آوری شده، مورد بررسی قرار می گیرد و علل محتمل در وقوع خسارت بررسی می شود. مسئولیت قانونی و خسارات وارده ارزیابی شده و مورد بحث قرار می گیرد و با طرفهای درگیر تسویه می شود و در صورت ارجاع موضوع به دادگاه موضوع تا صدور رأی نهایی دادگاه مورد پیگیری قرار می گیرد.

در خلال این روند طولانی همواره از طرف شرکت های هواپیمایی اعلام می شود که کلیه خسارات وارده به مسافران جبران خواهد شد و از طرف دیگر شرکتهای هواپیمایی انتظار دارند تمامی هزینه هایی که ایشان به زیاندیدگان پرداخت و یا بابت این سانحه هزینه می نمایند از طرف شرکتهای بیمه گر جبران شود که البته این یک انتظار و توقع غیر معقول برای طرفهای درگیر در سانحه نمی باشد چراکه مسافرین با خرید بلیت هواپیما وارد یک قرارداد با شرکت هواپیمایی جهت انتقال ایشان به

مقصد مورد نظرشان در نهایت صحت و سلامت شده اند و در طرف دیگر شرکتهای هواپیمایی حق بیمه ای را به بیمه گرانشان پرداخته اند تا در هنگام وقوع خسارت هزینه های قانونی مترتب بر ایشان از طرف بیمه گرانشان جبران شود.

در شرایط مالی و سیاسی حاکم بر دنیا در هنگام بروز سوانح این انتظارات به خوبی مورد آزمایش قرار می گیرد. در چنین شرایطی است که نشانه هایی از آسیب پذیر بودن بیمه گران نمایان می گردد چرا که ایشان باید حال پاسخگوی انتظاراتی باشند که قرارداد آن را در گذشته منعقد نموده اند. این روزها عواملی نظیر نقصان دید فنی و دید کوتاه مدت در ارزیابی ریسک، پایه های اصلی بازار بیمه های هوایی که امنیت مالی را به شرکتهای هواپیمایی ارائه می نمایند، متزلزل نموده است.

از آنجایی که بطور کلی می توان گفت مسافرین نسبت به قراردادهای مابین شرکتهای هواپیمایی و بیمه گرانشان بی خبرند، انتظار می رود مدیران بیمه و یا مدیران ریسک یک شرکت هواپیمایی به تمامی امور پیچیده مابین شرکتهای هواپیمایی و بیمه گرانشان کاملاً آگاه و مسلط باشند. با وجود این ساختار و طبیعت ویژه و پیچیده، بازار بیمه های هوایی می باید از ابتدا به خوبی مورد آزمایش و مطالعه قرار گرفته تا درک کافی از

تأثیرات و تغییرات اخیر صورت گرفته بر روی آینده این صنعت بدست آید.

بیمه های هوایی در ایران

با ورود صنعت حمل و نقل هوایی به ایران و پس از تجربه موفق بیمه های هوایی در اروپا و آمریکا شرکتهای بیمه با حمایت دولت در ابتدا بصورت محدود نسبت به بیمه مسافرین هواپیما اقدام نمودند. با گذشت زمان و کسب تجارب لازم در زمینه پوشش بیمه های هوایی بار، مسئولیت ثالث و بدنه هواپیماها بصورت اتکایی نیز تحت حمایت شرکتهای بیمه قرار گرفتند انواع پوششهای متداول هوایی باتوجه به نوع خطرات تحت پوشش که توسط بیمه گران داخلی در ارتباط با بیمه انواع هواپیماهای مسافری و باری، هلیکوپتر و انواع هواپیماهای سبک و فوق سبک ارائه می شود عبارتند از:

۱. بیمه اموال

۲. بیمه مسئولیت

۳. بیمه حوادث سرنشین

۴. بیمه از دست دادن گواهی پرواز

خلبانان، کمک خلبانان و مهندسین پرواز

۱- بیمه اموال:

۱-۱- بیمه وسایل پرنده:

۱-۱-۱- بیمه نامه بدنه هواپیما (Hull)

در این زمینه تعهدات بیمه گر شامل جبران

هزینه های خسارت و زیان های وارد به هواپیما در صورت از بین رفتن یا آسیب دیدگی هواپیما بر اثر وقوع خطرات مشمول بیمه می باشد. ضمناً در این بخش هزینه های مربوط به فرود اضطراری هواپیما، هزینه های امداد و نجات هواپیما، هزینه های پاکسازی باند فرودگاه، هزینه حمل و نقل و تعمیر و تعویض قطعات آسیب دیده طبق شرایط بیمه نامه قابل پرداخت می باشد.

۱-۱-۲- بیمه نامه فرانشیز بدنه: (Hull Deductible)

از آنجائیکه در بعضی موارد فرانشیز در نظر گرفته شده برای بیمه نامه بدنه بالا می باشد، بیمه گذار با پرداخت حق بیمه مربوطه و براساس شرایط بیمه نامه بدنه صادره، فرانشیز بیمه نامه بدنه را نیز تحت پوشش بیمه ای در می آورد.

۱-۱-۳- بیمه نامه بدنه جنگ: (Hull War)

از آنجائیکه طبق شرایط بیمه نامه بدنه، خسارات ناشی از جنگ، اقدامات تروریستی و موارد نظیر آن استثناً گردیده است، بیمه گذار با پرداخت حق بیمه مربوطه و براساس بیمه نامه بدنه صادره قسمتی از پوششها که در بیمه نامه بدنه استثناً گردیده است را تحت پوشش در می آورد.

۱-۱-۴- بیمه نامه خسارت کلی: (Total Loss)

تسویه خسارت بدنه هواپیما مطابق شرایط بیمه نامه تنها در مواقعی که خسارت به صورت

کلی حادث می گردد و کل هواپیما از بین رفته باشد.

۱-۲ بیمه نامه تجهیزات فرودگاهی:

پوشش بیمه بدنه کلیه تجهیزات فرودگاهی و ماشین آلات فرودگاهی در برابر حادثه و جبران خسارت مطابق با ارزش مورد توافق و طبق شرایط بیمه نامه .

۱-۳ بیمه نامه تجهیزات و لوازم یدکی

شرکتهای هواپیمایی: (Spare Parts)

این بیمه نامه پوشش دهنده موتور هواپیما، قطعات لوازم یدکی (شامل بسته های لوازم یدکی و موتورهای یدکی حمل شده) و دستگاههای زمینی بکار رفته در رابطه با هواپیما، تجهیزات موجود در کارگاهها، دستگاههای لازم جهت جابجایی زمینی، دستگاههای کامپیوتری، سیستمهای شیشه ساز، دستگاههای الکتریکی، مکانیکی حفاظتی در برابر آتش، اقلام تجاری و مواد غذایی می باشد.

۲- بیمه نامه مسئولیت:

۱-۲ مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی-

پوشش Combined Single Limit شامل:

۱-۲-۱ بیمه مسئولیت قانونی شرکت هواپیمایی در

قبال مسافر: (Passenger Legal Liability)

بر اساس این پوشش بیمه گر مسئولیت قانونی بابت صدمات بدنی ناشی از حادثه (منجر به

فوت و یا غیر آن) وارد به مسافرین مادامی که به هواپیما سوار می شوند، در مدتی که داخل هواپیما هستند و یا درحالیکه از هواپیما پیاده می شوند شامل نقص عضو موقت، نقص عضو دائم و هزینه های درمانی را تحت پوشش بیمه ای در می آورد.

۲-۱-۲ بیمه مسئولیت قانونی بار همراه مسافرین:

(Passengers' Baggage)

در این پوشش بیمه گر خسارات وارد به بار همراه مسافران بر اساس کنوانسیونهای بین المللی را تحت پوشش در می آورد.

۲-۱-۳ بیمه مسئولیت قانونی به اشخاص ثالث اعم

از جانی و مالی: (Third Party Legal Liability)

چنانچه در نتیجه برخورد هواپیما و یا سقوط اشخاص و یا اشیاء از هواپیما خسارتی به اشخاص ثالث وارد شود و بیمه گذار قانوناً مسئول شناخته شده و وجوهی را بعنوان جبران خسارت (به انضمام هزینه هایی که علیه بیمه گذار توسط محاکم صالحه صادر شود) بابت جراحات بدنی ناشی از حادثه منجر به فوت یا غیر از آن و صدمات وارد به اموال پردازد، بیمه گر مبالغ پرداختی را طبق شرایط بیمه نامه به وی بازپرداخت خواهد کرد.

۲-۱-۴ بیمه مسئولیت قانونی کالای حمل شده

توسط هواپیما: (Cargo)

در این پوشش بیمه گر خسارات وارد به

۲-۲ بیمه مسئولیت خدمات زمینی، جبران خسارات مالی و جانی (Ground Handler Liability) شامل:

۲-۲-۱ کنترل ترافیک هوایی - آشیانه.

۲-۲-۲ جابجایی مسافر و بار

۲-۲-۳ تأمین سوخت و غذا

۲-۲-۴ تجهیزات و نگاهداری هواپیما

۲-۲-۵ یدک کشیدن هواپیما

۲-۲-۶ آتش نشانی و امداد فرودگاهی

در این نوع بیمه نامه ها بیمه گر متعهد می گردد بر اساس سقف تعهد و شرایط بیمه نامه نسبت به جبران کلیه وجوهی که بیمه گذار قانوناً بعنوان خسارت به شخص یا اشخاص دیگر ملزم به پرداخت آن می باشد جبران نماید.

۳- بیمه نامه حوادث سرنشین:

(Personal Accident Coverage)

چنانچه بیمه گذار پوشش بیمه ای ارزاتری را نسبت به پوشش بیمه مسئولیت سرنشین که از گستردگی بالایی در جبران غرامت می باشد متقاضی باشد می تواند پوشش حوادث سرنشین را اتباع نماید. بر اساس این پوشش بیمه گر جبران کلیه صدمات بدنی ناشی از حادثه وارد به مسافری را که منجر به فوت و یا نقص عضو دائم می گردد، مادامی که ایشان به هواپیما سوار می شوند، در

کالا که با صدور بارنامه توسط هواپیما حمل می گردد را بر اساس کنوانسیونهای بین المللی تحت پوشش در می آورد.

۲-۱-۵ بیمه مسئولیت ناشی از جنگ: (War Liability)

بر اساس این پوشش بیمه گر مسئولیت قانونی بیمه گذار در قبال خسارات مالی و جانی ناشی از جنگ و عملیات جنگی وارد به اشخاص ثالث را تحت پوشش در می آورد.

۲-۱-۶ بیمه مسئولیت عمومی: (General Liability)

پرداخت غرامت به بیمه گذار بابت تمامی مبالغی که بیمه گذار مسئول پرداخت آن بعنوان غرامت ناشی از صدمات بدنی و یا فقدان یا خسارت به اموال ایجاد شده از کار و فعالیت بیمه گذار به عنوان متصدی حمل و نقل تا سقف تعهدات بیمه نامه می باشد را شامل می گردد.

۲-۱-۷ بیمه مسئولیت تولید: (Product Liability)

جبران صدمات جانی یا خسارات و آسیبهای مالی که در اثر استفاده، مصرف و یا اداره کردن هرگونه کالا یا تولیدات ساخته شده، تعمیر یافته، عرضه شده یا پخش شده بوسیله بیمه گذار یا کارکنان او هنگامی که از مالکیت یا تحت کنترل بیمه گذار خارج گردیده است تحت پوشش خواهد بود.

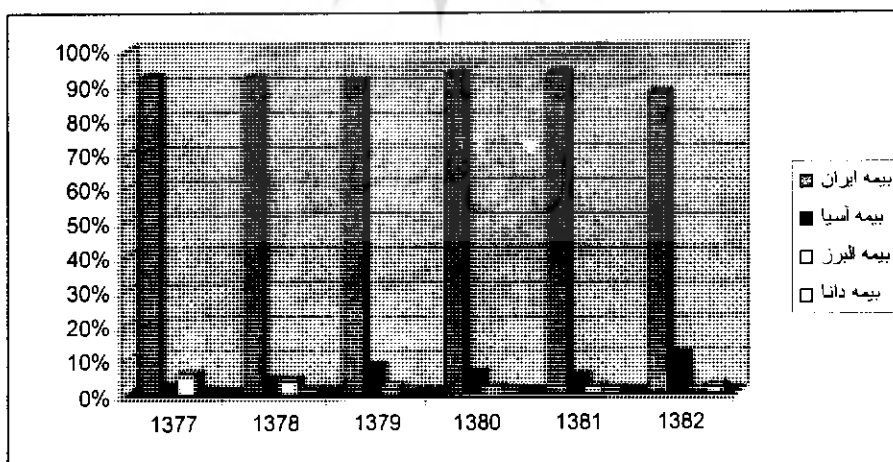
وسیله پرنده سبک و سنگین تحت پوشش بیمه ای شرکت‌های بیمه داخلی می باشد.

بیمه ایران به عنوان بزرگترین و قدیمی ترین شرکت بیمه ایرانی همواره با در اختیار داشتن بیش از ۸۵٪ از بازار بیمه های هوایی کشور بعنوان حامی اصلی صنعت حمل و نقل هوایی پوششهای بیمه ای به شرکت‌های هواپیمایی ارائه نموده است. پس از انقلاب و ملی شدن شرکت‌های بیمه، شرکت‌های بیمه دیگر نیز وارد بازار بیمه های هوایی کشور شده اند که البته همواره تاثیر کمی در این بازار داشته اند. نمودارهای ذیل نشانگر سهم شرکت‌های بیمه از حق بیمه، خسارات پرداختی و خسارات فاجعه بار هوایی در سالهای گذشته می باشد.

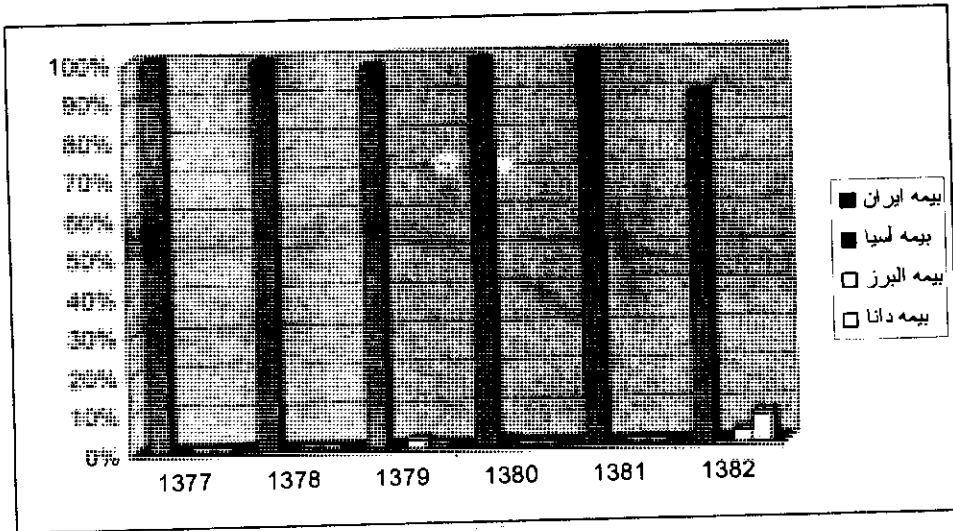
مدتی که داخل هواپیما هستند و در حالیکه از هواپیما پیاده می شوند طبق جدول مورد توافق با بیمه گذار متعهد می گردد. بیمه نامه از دست دادن گواهی پرواز خلبانان، کمک خلبانان و مهندسین پرواز: (Loss of License)

این بیمه نامه تأمین کننده خسارات منافع مالی وارد به خلبانان، کمک خلبانان و مهندسین پرواز در صورتی که در اثر بیماری یا حادثه، گواهینامه پروازی خود را بطور موقت و یا دائم از دست داده و به تبع آن مزایای آتی گواهینامه خود را از دست دهند، تحت پوشش قرار می دهد.

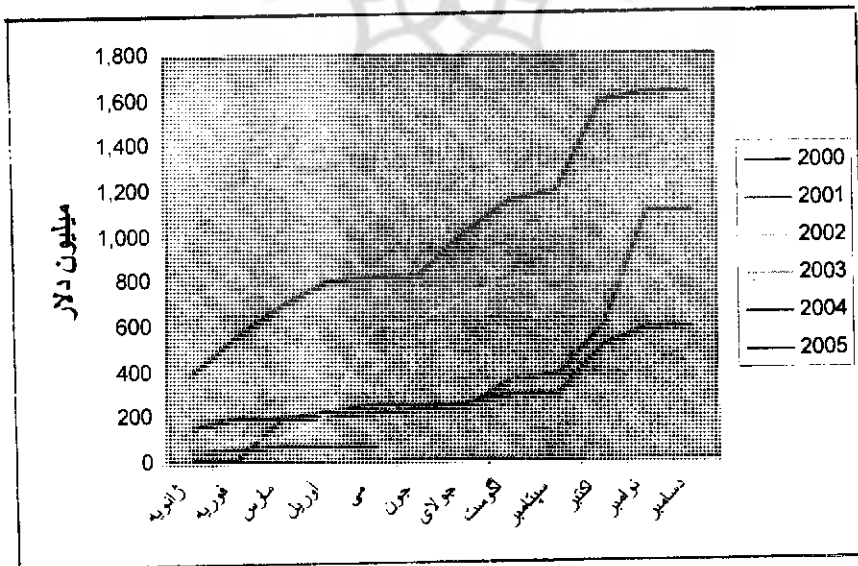
هم اینک حدود ۳۰ شرکت بزرگ و کوچک هواپیمایی با در اختیار داشتن حدود ۳۸۰



نمودار شماره ۱: سهم شرکت‌های بیمه از بازار حق بیمه، بیمه های هوایی در ۶ سال گذشته (برگرفته از آمار منتشره توسط بیمه مرکزی ایران)



نمودار شماره ۲: سهم شرکتهای بیمه از خسارات پرداختی هوایی در ۶ سال گذشته (برگرفته از آمار منتشره توسط بیمه مرکزی ایران)



نمودار شماره ۳: خسارت آباشه در ۶ سال گذشته (به استثنای خسارت ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، برگرفته از بولتن های منتشره Willis)

مشکلات بیشتری را بر سر راه بیمه گران داخلی قرار داده است.

با توجه به قوانین بیمه ای ایران شرکتهای هواپیمایی داخلی می باید ریسکهای خود را از طریق بیمه گر مستقیم داخلی بیمه نموده و مجاز به استفاده مستقیم از بیمه گران خارجی نمی باشد.

از طرف دیگر شرکتهای بیمه داخلی نیز مجاز به واگذاری اتکایی ریسکهای خود بطور ۱۰۰٪ نبوده و می باید حتما درصدی از ریسک را نزد خود نگهداری نمایند. بر طبق این قانون ممنوعیتی برای شرکتهای بیمه داخلی برای جذب مشتریان خارجی درج نگردیده و شرکتهای بیمه داخلی می توانند بیمه گذاران خارجی داشته باشند.

بیمه گران هوایی داخلی برای جذب بیمه گذاران خارجی بطور مستقیم موفق نبوده اند چراکه با توجه به محدودیت ظرفیت بازار بیمه های هوایی برای ایران طبیعتاً نرخهای ارائه شده در مقایسه با بیمه گران خارجی دیگر که مشکل تحریم ایران را ندارند بیشتر می باشد.

از طرف دیگر به تجربه مشاهده شده است که شرکتهای بیمه در کشورهای همسایه معمولاً تمامی ریسک را بطور یکجا (۱۰۰٪) و از طریق واسطه اتکایی واگذار می نمایند و خود را

لازمه دستیابی به بهترین و کامل ترین پوشش های بیمه ای همکاری متقابل و نزدیک شرکت های بیمه گر و بیمه گذار می باشد. یکی از راه های دستیابی به موفقیت در این همکاری متقابل آگاهی و اشراف بیمه گذار بر شرایط و مسائل درگیر در بازار بیمه های هوایی می باشد. زمانی که بیمه گران قبولی ریسک یک بیمه نامه هوایی را بررسی می نمایند عوامل بسیاری بر روی تصمیم گیری ایشان برای قبول و یا رد یک ریسک تاثیر خواهد گذاشت. بعضی از این عوامل جز به جز مورد تجزیه و تحلیل فنی قرار گرفته و بعضی دیگر از روی تجربه ارزیابی می گردند.

از آنجاییکه بیشتر ریسکهای استاندارد هوایی از حد ظرفیت نگهداری شرکتهای بیمه ای داخلی بیشتر می باشد بناچار می باید برای این ریسکها پوششهای اتکایی تهیه نمود. مشکلی که این روزها گریبانگیر بیمه های اتکایی می باشد وجود تحریم از سوی بیمه گران آمریکایی علیه ایران و به تبع آن کمبود بازارهای معتبر برای واگذاری ریسکهای داخلی می باشد. پس از حادثه ۱۱ سپتامبر و ورشکستگی، کاهش درجه بندی بین المللی و یا خروج برخی بیمه گران از بازار بیمه های هوایی

هوایمایی و پاسخ به این سؤال است که آیا در طول چند سال گذشته شرکت هوایمایی حق بیمه بیشتری نسبت به میزان خسارتش داشته است یا خیر؟

نگاه دقیق به این نکته خود مبین آنست که یکی از دلایلی که به هر حال باعث می گردد تا یک بیمه گر یک ریسک هوایی را بپذیرد، منافع مالی است که انتظار می رود در کنار این قرارداد عایدوی شود. از طرف دیگر تمامی عوامل موثر در بازار بیمه های هوایی و روش تعامل هر یک از آنها با یکدیگر نقش قابل توجهی در تصمیم گیری نهایی یک بیمه گر برای پذیرفتن یک ریسک دارد. ولی واقعاً این عوامل در بازار بیمه های هوایی کدامند؟

نتایج حاصل از ضعف فنی و تکنیکی بیمه گری در طول چند سال گذشته

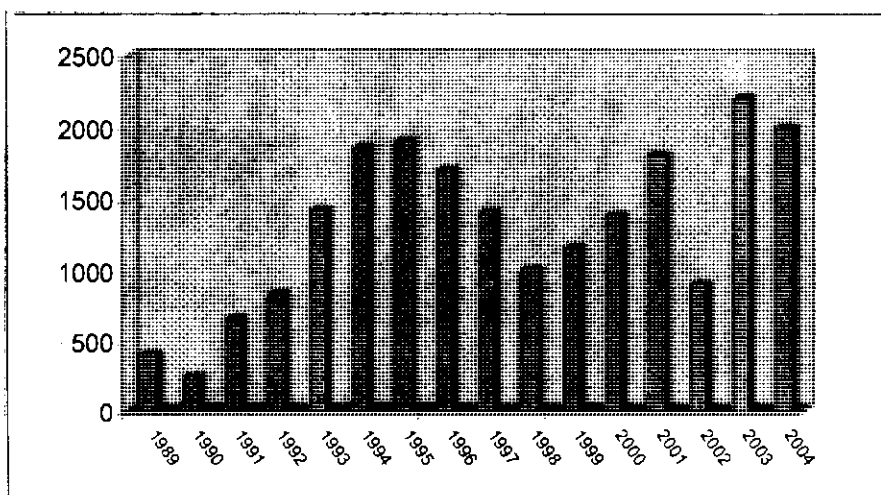
نتایج حاصله از بیمه گری فنی و تخصصی برای کل بازار همانگونه مورد ارزیابی قرار میگیرد که این نتایج در مورد یک ریسک خاص مورد ارزیابی قرار می گیرد. در این زمینه بازار بیمه های هوایی عملکرد منفی از خود بجای گذاشته است. یکی از دلایل، فزونی خسارات در طی ۱۰ سال از ۱۷ سال گذشته از میزان حق بیمه های دریافتی می باشد. نمودار شماره ۴ بیانگر خسارت انباشته در ۶ سال گذشته (به استثناء خسارت ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱) می باشد.

درگیر مسائل فنی و تکنیکی بیمه های هوایی نمی نمایند لذا این امر انگیزه ای برای شرکتهای هوایمایی حاضر در منطقه برای استفاده از بازار بیمه های هوایی ایران ایجاد نمی نماید. لازم به ذکر است که همواره شرکتهای بیمه داخلی در صدی از ریسکهای هوایی خارجی را بصورت غیرمستقیم (اتکایی قبولی اختیاری) دریافت می نمایند.

نگاه دقیق تر به بازار بیمه های هوایی

لازمه دستیابی به بهترین و کاملترین پوشش های بیمه ای همکاری متقابل و نزدیک شرکتهای بیمه گر و بیمه گذار می باشد. یکی از راههای دستیابی به موفقیت در این همکاری متقابل آگاهی و اشراف بیمه گذار بر شرایط و مسایل درگیر در بازار بیمه های هوایی می باشد لذا در این قسمت سعی می شود مسائل و مشکلات گریبانگیر بیمه گران هوایی به دقت مورد بررسی و موشکافی قرار گیرد. زمانیکه بیمه گران قبولی ریسک یک بیمه نامه هوایی را بررسی می نمایند عوامل بسیاری بر روی تصمیم گیری ایشان برای قبول و یا رد یک ریسک تأثیر خواهد گذاشت. بعضی از این عوامل جزبه جز مورد تجزیه و تحلیل فنی قرار گرفته و بعضی دیگر از روی تجربه ارزیابی می گردند.

از نقطه نظر بیمه گری یکی از عوامل موثر در ارزیابی یک ریسک، سابقه خسارتی شرکت



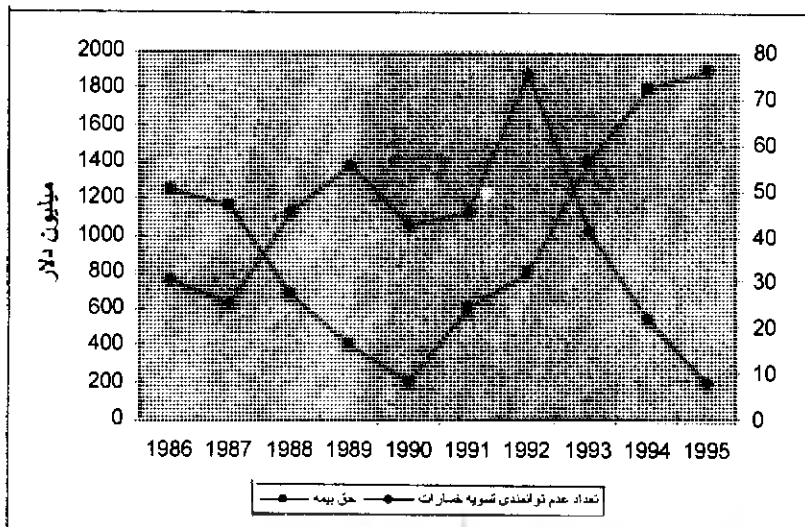
نمودار شماره ۴: حق بیمه صادره در ۱۶ سال گذشته (برگرفته از بولتنهای AON)

بازار کم ثبات و غیر قابل پیش بینی

می توان دید حق بیمه دریافتی همواره در حال نوسان بوده است. (حق بیمه سال ۲۰۰۱ و ۲۰۰۲ بدون در نظر گرفتن حق بیمه اضافه بدلیل وقوع حادثه ۱۱ سپتامبر می باشد.)

در یک چنین بازاری که دارای ثبات لازم نمی باشد، شرکتهای هواپیمایی در هنگام بودجه بندی نمی توانند بودجه لازم برای حق بیمه های خود در هنگام تمدید را پیش بینی نموده و از طرف دیگر بیمه گران در برآورد منابع مالی خود از محل حق بیمه های دریافتی برای تأمین خسارات آتی دچار مشکل می گردند.

بازار بیمه های هوایی به شدت دچار نوسان می باشد. دهه ۹۰ یک دوره خوب مالی هم برای بیمه گران و هم برای بیمه گذاران بوده است. در قبال افزایش مقداری هر خسارت، حق بیمه جهانی شرکتهای هواپیمایی به حداکثر سقف خود یعنی ۱/۹ میلیارد دلار در سال ۹۵ رسید و در ادامه کاهش یافت تا در سال ۹۸ که در این سال حق بیمه به ۱ میلیارد دلار رسید. سپس این حق بیمه به حدود ۱/۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ افزایش یافت. لذا همانطور که در نمودار شماره ۵



نمودار شماره ۵: مقایسه تعداد میزان عدم توانمندی تسویه خسارات ها و حق بیمه (بر گرفته از سایت www.swiss re.com)

ریسک تحت پوشش بوده که این تناسب در نسبت نرخ حق بیمه به کل پتانسیل ریسک (۰,۰۰۲۵) کاملاً مشهود است.

با توجه به این نتایج ضعیف، انواع سوبسیدها در بازار فنی و تخصصی بیمه های هوایی مورد استفاده قرار می گیرد این بدین معنی است که حق بیمه های حاصله در سایر رشته های بیمه ای برای جبران خسارات هوایی مسورد استفاده قرار می گیرند. که البته استفاده از این روش برای همه بیمه گران هوایی مقدور نمی باشد چراکه تعدادی از ایشان اختصاصاً در رشته بیمه های هوایی مشغول بکار بوده و منابع دیگری برای جبران هزینه های حاصله در این رشته را ندارند، لذا از آنجایی که

حق بیمه ناکافی و استفاده از منافع حاصله از رشته های بیمه ای دیگر در بازار بیمه های هوایی

حق بیمه حاصله در صنعت هوایی بر اساس سابق تاریخی در مقایسه با مبالغ ریسکی که تحت پوشش بیمه ای قرار می گیرند بسیار کم می باشد. تجزیه و تحلیل بیمه نامه های بدنه و مسئولیت شرکتهای هواپیمایی نشاندهنده وجود ۳۲۳ ترکیب مختلف بیمه ای می باشد. در حال حاضر مجموع ارزش بدنه هواپیما های شرکتهای هواپیمایی بیش از ۵۵۰ میلیارد دلار و با حق بیمه میانگین حدود ۱/۴ میلیارد دلار می باشد. پر واضح است که این حق بیمه یک حق بیمه نامتناسب با توجه به میزان

امنیت مالی لازم از سوی دیگر رشته های بیمه ای برای این بیمه گران قابل تأمین نمی باشد، آسیب پذیری بازار بیمه های هوایی به شدت افزایش یافته است.

متمرکز بودن بیمه گذاران

در میان حدود ۳۴۵,۰۰۰ بیمه گذار هوایی در سطح دنیا که بیمه نامه بدنه و یا مسئولیت خریداری نموده اند، تعداد ۲۰۰ بیمه گذار از جمله بیمه گذاران کلیدی و بزرگ بوده و ۲۶۰ بیمه گذار از عمده بیمه گذاران فرعی صنایع مرتبط با بازار هوایی می باشند. این ۴۶۰ بیمه گذار حدود ۵۰٪ از کل سهم بازار هوایی دنیا را در اختیار دارند. با در نظر گرفتن ترکیب و یا ادغام تعدادی از بیمه گذاران عمده با یکدیگر طی سالهای آینده تمرکز بیمه گذاران و همچنین متوسط پتانسیل ریسک به نسبت افزایش خواهد یافت که در نتیجه، ظرفیت بیشتر بیمه ای در بین تعداد کمتری بیمه گذار تقسیم خواهد شد.

واژگان کلیدی:

بیمه های هوایی، شرکت های هواپیمایی، ریسک های هوایی

منابع و ماخذ:

- تمامی اطلاعات و اعداد و ارقام برگرفته از:
- گزارش آمار عملکرد صنعت بیمه، بیمه مرکزی ایران، انتشار در سال ۷۸، ص ۸۲
 - گزارش آمار عملکرد صنعت بیمه، بیمه مرکزی ایران، انتشار در سال ۷۹، ص ۹۶
 - گزارش آمار عملکرد صنعت بیمه، بیمه مرکزی ایران، انتشار در سال ۸۰، ص ۱۰۲
 - گزارش آمار عملکرد صنعت بیمه، بیمه مرکزی ایران، انتشار در سال ۸۱، ص ۸۱
 - بولتن و اخبار انتشار یافته توسط شرکت Swiss Re
 - امنیت مالی در بازار بیمه های هوایی، Swiss Re انتشار در سال ۲۰۰۳، ص ۵، ۱۳ و ۱۴
 - ورکشکنی بیمه گران اموال، Swiss Re، مجله سیگما شماره ۱/۲۰۰۰، ص ۹-۲۰
 - بولتن و اخبار انتشار یافته توسط موسسه واسطه ای AON، سال های ۲۰۰۳ و ۲۰۰۴
 - بولتن و اخبار انتشار یافته توسط موسسه واسطه ای Marsh، سال های ۲۰۰۳ و ۲۰۰۴
 - بولتن و اخبار انتشار یافته توسط موسسه واسطه ای Willis، سال های ۲۰۰۳ و ۲۰۰۴
 - بولتن و اخبار انتشار یافته توسط موسسه کارشناس فنی Airclaims، سال های ۲۰۰۳ و ۲۰۰۴ .