

لویدز در یک نگاه

ترجمه: غلامعلی ثبات

لویدز و سازمان بازار بیمه دریائی لندن

لویدز یک بازار بیمه است. این بازار هیچگونه سهامداری ندارد و هیچ مسئولیت مشترکی را برای خطراتی که توسط ۲۳/۵۰۰ بیمه گر لویدز تحت پوشش قرار می گیرند، متقبل نمی شود. به لحاظ قانونی هر کدام از بیمه گران به تنهایی به اداره امور خود می پردازند، اما عملاً در اتحادیه های صنفی (سندیکا) ^۱ متشکل می شوند. در هر سندیکا یکی از اعضاء برای دیگران بیمه گری کرده و برای اینکار حقوقی را دریافت می کند.

پیشنهاد ^۲ مخصوص نوشته و آنرا به تعدادی از بیمه گران نشان می دهد. هر کدام از بیمه گران سهمی از خطر را که آمادگی پذیرش آنرا دارند در قسمت سفید برگ پیشنهاد می نویسند و این عمل تا زمانی که تمامی خطر تحت پوشش بیمه ای قرار گیرد، ادامه می یابد. نخستین بیمه گری که دلال به وی مراجعه می کند به عنوان رهبر گروه بیمه گران شناخته شده و نرخ حق بیمه و حق دلالی برای تمام کسانی که در خطر مزبور سهیمند توسط وی تعیین می شود.

لویدز به طور مستمر توسط شورا و کمیته ای کنترل می شود. کمیته لویدز اعضاء را وادار می کند تا خطرات تحت پوشش را تا آن حد که بتوانند آنها را جبران نمایند، محدود نمایند. لویدز همچنین محل دفاتر بیمه و نیز تسهیلات اداری نظیر «مرکز امضاء بیمه نامه» و «اداره خسارت» را تأمین می نماید.

اعضای لویدز بر سه دسته اند:

بازرسی
کمیته لویدز میزان فعالیت هر سندیکا را با بازرسی سالانه کنترل می کند. بازرسان نه تنها به بررسی صحت حسابها توجه دارند بلکه هر سندیکا ملزم است نشان دهد که ذخیره های نقدی وی برای تسویه خسارات خطرات تحت پوشش کفایت می کند. علاوه کمیته مزبور حداقل ذخیره سالانه را نیز تعیین می نماید. در صورتی که ذخیره های یک سندیکا کفاف خسارات احتمالی خطرات تحت پوشش را ندهد سندیکا می باید یا مبلغ لازم را فراهم کند یا به فعالیت خود خاتمه دهد.

۱ - اعضای بیمه گر.

۲ - اعضای غیر بیمه گر (دلالان).

۳ - مشترکین ^۳.

تمامی تماسهای بین بیمه گران و بیمه گذاران از طریق دلالها انجام می شود که خطرات مورد نظر را تحت پوشش لویدز قرار می دهند. دلالها ممکن است برای اخذ پوشش هر چه بهتر به دیگر شرکت های بیمه نیز مراجعه نمایند.

تهیه بیمه نامه
هنگامی که بیمه نامه ای مورد نیاز است دلال آنرا تهیه و برای بررسی و تأیید به «مرکز امضاء بیمه نامه» ارائه می دهد. یک رونوشت از نسخه اصلی که به عنوان نسخه امضا شده شناخته می شود و رهبر گروه بیمه گران صحت مندرجات

زمانیکه دلالی جر پی اخذ پوشش برای یک خطر است، جزئیات مربوط به خطر را روی برگ

اطلاعات کشتیرانی که از نظر تجاری مفید می باشد به همکاری با مراکز جستجو و نجات پرداخته و آنرا از کشتی های نیازمند کمک در منطقه مربوطه آگاه می کند.

اسناد لویدز نظیر «موافقتنامه نجات»^{۱۱}، «ضمانت نامه خسارت»^{۱۲} و «موافقت نامه های داور»^{۱۳} به هنگام برخورد کشتی ها در تمام جهان مورد استفاده قرار می گیرند.

نظام حسابداری لویدز

سود هر سندیکای لویدز هر سه سال یکبار محاسبه می شود. تمامی حق بیمه های دریافتی طی یک سال در حساب مشخصی گذاشته می شود. در سه سال آتی تمامی خسارات مربوط به بیمه نامه هایی که طی آن سال صادر شده از محل مزبور پرداخت می شود. در پایان هر دوره برآوردی از خسارات اعلام شده ای که تا آن زمان تسویه نشده تهیه و در حساب بیمه گری دوره های بعد^{۱۴} نگهداشته می شود. حق بیمه های باقیمانده پس از کسر این دو مبلغ، سود بیمه گری برای سال مربوطه می باشد که بعد از هر دوره سه ساله محاسبه می شود. این مبلغ در حساب سود و زیان سندیکا نوشته شده و پس از کسر هزینه های اداری، مانده نهائی ممکن است به عنوان سود سالانه بین اعضاء توزیع شود.

با اینکه تمامی این برنامه ها در ارتباط با بیمه دریائی می باشند، حدود نیمی از حق بیمه های دریافتی سالانه لویدز مربوط به امور غیردریائی است که خود نشان دهنده قابلیت انعطاف فوق العاده بازار می باشد. بیمه گران دریائی علی القاعده خود را وارد امور غیردریائی نمی کنند، با این وجود ممکن است مجبور شوند به پوشش خطرات متفاوتی نظیر سکوهای استخراج نفت، یدک کشیدن یک بارانداز خشک از انگلستان به استرالیا، کرجی، هواپیما و کشتی مسافربری و بیمه تانکر نفت توجه کنند.

آنها با امضاء تأیید نموده است ضمیمه این بیمه نامه می باشد. در صورتی که بیمه نامه با جزئیات نسخه اصلی مطابقت نماید امضاء و تأیید گردیده و دلال می تواند آنها تحویل بگیرد. یک نسخه اضافی نیز که ضمیمه بیمه نامه می باشد، توسط مرکز امضاء بیمه نامه به بخش حسابداری و دیگر قسمت هایی که اطلاعات آنها لازم دارند فرستاده می شود.

نمایندگی های لویدز

لویدز در تمامی بنادر مهم جهان دفتر نمایندگی دارد. از آنجا که این دفاتر نماینده مؤسسه هستند و نه بیمه گران انفرادی، همانند دیگر شرکتها و دلالها در پی کسب بیمه نمی باشند. انتصاب آنان افتخاری بوده و عمدتاً در جهت جمع آوری اطلاعات کشتیرانی برای بخش اطلاعات لویدز^{۱۵} فعالیت می کنند. آنها معمولاً به بازدید زیانهای وارده به محموله می پردازند و اکثراً ادعاهای خسارتی محموله ها را در محل استقرار خود رسیدگی نموده و بابت این کار حق الزحمه دریافت می کنند. آن دسته از نمایندگان لویدز که تخصص مهندسی دارند می توانند کشتیهای تحت تعمیر را بازدید نموده و از قابلیت دریانوردی آنان اطمینان حاصل نمایند.

انتشارات لویدز

کمیته انتشاراتی لویدز که به عنوان «انتشارات لویدز لندن»^{۱۶} شناخته می شود مجموعه ای بنام «لویدز لیست» شامل اطلاعات مورد نیاز برای مالکین یا کرایه کنندگان کشتی ها و بیمه گران منتشر می کند. این کمیته همچنین شاخص کشتیرانی لویدز^{۱۷} که اطلاعات مربوط به حرکت ۲۰۷۰۰۰ کشتی را ثبت می نماید و نیز لیست بارگیری لویدز^{۱۸} را منتشر می کند که برای دریانوردان و صاحبان محموله ها مفید می باشد.

بخش اطلاعات لویدز در کنار جمع آوری

شرکتهای بیمه دریائی

شده است.

مطالب فوق به معنی انحصار فعالیت بیمه دریائی در لویدز نیست. شرکتهای بیمه دریائی و بخشهای دریائی شرکتهای مختلط کم و بیش حدود نصف حق بیمه های بازار لندن را بدست می آورند. صدها سال بعد از آنکه فعالیت بیمه دریائی توسط اشخاص منفرد شروع شده بود، شرکتهای وارد این بازار شدند. آنها مجبور بودند خود را با روشهایی که لویدز در آن زمان رواج داده بود منطبق سازند. از اینرو امروزه کمتر تمایزی در بیمه نامه های آنان با بیمه نامه های خود لویدز دیده می شود. شیوه های کار آنان شبیه لویدز است و خطراتی که از طریق دلالتها به وسیله آنان تحت پوشش قرار می گیرد به همان طریقی است که در لویدز انجام می شود.

در عین حال چند تفاوت عمده نیز بین این دو وجود دارد: نخست اینکه بیمه گران لویدز در مقابل تعهدات بیمه گذاران خود مسئولیت نامحدود دارند، در حالیکه مسئولیت شرکتهای محدود به سرمایه آنهاست و بدین جهت نمی توان از دارائی خصوصی سهامداران تقاضای جبران خسارت نمود.

دوم، شرکتهای می توانند بطور مستقیم با بیمه گذاران تماس برقرار نمایند که میزان قابل توجهی از بیمه محمولات از این طریق به آنان محول می شود. در مورد بیمه بدنه کشتی به استثناء کشتی های خیلی کوچک نظیر کرجی، خطرات از طریق دلالتها تحت پوشش قرار می گیرند.

سومین تفاوت در نمایندگی آنهاست، نمایندگان شرکتهای همانند شعبه ای از آنها، بنگاههای بیمه گری هستند که در خیلی از موارد خطرات را قبول کرده و ادعاهای خسارتی را می پردازند. این موضوع از اهمیتی کمتر از آنچه در ظاهر بنظر می آید برخوردار است، چرا که دلالتان لویدز نیز نمایندگان دارند که اختیاراتی مشابه نمایندگان شرکتهای به آنان تفویض

انجمن بیمه گران لندن^{۱۵} (I.L.U)

انجمن بیمه گران لندن، تشکیلاتی است که به لحاظ نظری مشابه یک شرکت می باشد. عضویت در این انجمن منحصر به شرکتهای انگلیسی بود. اما هنگامی که تعدادی از شرکتهای با سابقه انگلیسی به دست شرکتهای آمریکائی افتاد، انجمن بیمه گران لندن به دلیل از دست دادن بیمه گران با تجربه خود تا اندازه ای ضعیف شد که با قبول شرکتهای بیمه دریائی که در بازار لندن فعالیت می کردند به عنوان اعضای وابسته این وضع رو به بهبود نهاد.

انجمن بیمه گران لندن از بسیاری جهات نماینده بازار بیمه لندن به حساب می آید. این انجمن در سال ۱۸۸۳ بطور گسترده ای توسط گروهی از بیمه گران لویدز تشکیل شد، اما به دلایل فنی افراد لویدز مجبور به کناره گیری و ترک شرکتهای شدند. با این وجود شرکتهای وابسته به انجمن بیمه گران لندن و لویدز در ارتباط نزدیکی با یکدیگر به فعالیت ادامه دادند.

یکی از مهمترین جنبه های فعالیت انجمن بیمه گران لندن ایجاد محل و ارائه خدمات اداری برای کمیته های مشترک متشکل از بیمه گران شرکتهای و لویدز می باشد. این کمیته ها مرکب از تعداد یکسانی از بیمه گران شرکتهای و لویدز می باشند. در صورتی که رئیس کمیته بیمه گری از لویدز باشد، معاون وی از London Companies خواهد بود. در سالهای اخیر رئیس کمیته از بیمه گران شرکتهای و معاون وی یکی از افراد لویدز بوده است.

کمیته های مشترک

کمیته های مشترک در رابطه با بیمه بدنه، محموله، شرایط فنی، خطرات جنگ و مواردی از این قبیل فعالیت می کنند. شاید مهمترین این موارد کمیته مشترک بیمه بدنه می باشد که

که بیمه گران در اختیار گذاشته اند به او می پردازند. بعد از تسویه خسارت، انجمن بیمه گران لندن جزئیات خسارت و سهم خسارت مربوط به شرکت بیمه گر را جهت بازپرداخت به آن شرکت ارسال می نماید. روند مشابهی نیز توسط دفتر وصول و خسارات بیمه گران لویدز^{۱۹} (L.U.C.R.O.) انجام می شود.

دلایان

دلایان مستقل از بیمه گران فعالیت کرده و منافع مشتریان خود را مد نظر دارند. آنها برای نشان دادن اینکه چه نوع پوششی را بدست آورده اند، برگه های پوشش^{۲۰} منتشر می کنند و هنگامی که محموله ای با بیمه نامه شناور^{۲۱} تحت پوشش قرار می گیرد گواهینامه آنرا صادر می نمایند. بیمه نامه شناور تعدادی از محمولات را همزمان تحت پوشش قرار می دهد و گواهینامه ها بجای بیمه نامه مجزا برای هر محموله مورد استفاده قرار می گیرد. دلایان خسارات بیمه دریائی محمولات را به طور کامل تسویه می نمایند و هنگامی که ادعاهای خسارت بدنه به دست تسویه کنندگان^{۲۲} خسارت می رسد، نقش آنها به یک واسطه جهت تعقیب تسویه، تغییر می نماید.

دلایان قرنهای واضح ایده های جدید بوده اند و نود درصد بیمه های دریائی و هوائی از طریق آنان انجام می شده است.

پرداخت خسارت

در عین اینکه تمامی سندیکاها توسط کمیته لویدز مجبور به اخذ امضاء از مرکز امضاء بیمه نامه لویدز (L.P.S.O.)^{۲۳} بر روی کلیه بیمه نامه ها می باشند، اما هیچ قاعده مشابهی در مورد نحوه پرداخت خسارات وجود ندارد. بعضی از سندیکاها خارج از دفتر خسارت و بدون در جریان گذاشتن اداره مزبور اقدام به تسویه خسارت می نمایند و بعضی دیگر از اداره خسارت تقاضای بررسی خسارت را می نمایند ولی جلب موافقت سندیکا قبل

دستورالعمل های صریحی را برای بیمه گران بدنه صادر می کند. این کمیته در ارتباط با نرخ گذاری خطرات جدید فعالیت نمی کند، اما هنگامی که بیمه نامه ها تجدید شده و یا ارزش مورد بیمه تغییر کند قواعدی را درباره تعدیل نرخها برقرار می سازد. اجرای این قواعد اجباری نیست اما فقط تعداد اندکی از بیمه گران دریائی آنها را نقض می کنند.

دفتر برگشتی ها^{۱۶}

سازمان دیگری که در تمامی بازار مورد استفاده قرار می گیرد «دفتر برگشتی ها» است. هنگامی که یک کشتی ۳۰ روز متمادی در یک بندر توقف کند، صاحبان کشتی می توانند براساس شکل معمولی پوشش، یک دوازدهم حق بیمه سالانه را منهای درصدی که برای خطر توقف در بندر در نظر می گیرند، مطالبه نمایند. در چنین حالتی بیمه نامه ها و در صورت لزوم دفاتر کشتی^{۱۷} توسط دایره برگشت حق بیمه مورد بررسی قرار می گیرد. در صورت تائید دایره، برگه های مربوطه امضاء و به دفتر مطالبات بیمه گران لویدز و دفتر مشابهی در انجمن بیمه گران لندن فرستاده می شود که تنها براساس همین مدارک، مبلغ مزبور پرداخت خواهد شد.

پرداخت خسارات در کشورهای خارج^{۱۸}

هنگامی که کالاهائی به مقصد استرالیا، آفریقا یا دیگر مناطق دور در انگلستان بیمه می شوند، طرح ادعای خسارت برای فرد گیرنده کالا که ساکن کشورهای دیگر است در انگلستان بسیار مشکل است. برای حل این مشکل نظام قابلیت پرداخت خسارت در خارج از انگلستان ایجاد شده است. گیرنده کالا ادعای خسارت را تسلیم نماینده لویدز یا نماینده شرکت در کشور خود می کند. نماینده خسارت را تسویه و بر حسب مورد به حساب ال. آی. یو یا ال. اس. پ او می گذارد و آنها هم این خسارت را از محل وجوهی

به طول انجامد. اگر هر کدام از مثلاً ۲۰۰ بیمه‌گری که در یک خسارت سهم هستند بخواهند تمامی اسناد را بررسی و سهم خود از خسارت را تعیین نمایند، تسویه خسارت یک عمر به طول خواهد انجامید. تسویه‌کنندگان خسارت، گزارش خسارت را به بیمه‌گر رهبر در انجمن و در لویدز ارائه می‌دهند و بعد از بررسی آنها، دیگر بیمه‌گران براساس روش معمول تنها به مرور خلاصه گزارش اکتفا می‌کنند. از اینرو بیشتر اقدامات مربوط به خسارت توسط تسویه‌کنندگان خسارت و رهبر گروه‌ها انجام می‌شود.

پاورقی

- 1) Syndicate
- 2) Signing Office
- 3) Claims Department
- 4) Subscribers
- 5) Slip of Paper
- 6) Signing Slip
- 7) Intelligence Department
- 8) Lloyd's of London Press Ltd.
- 9) Lloyd's Shipping Index
- 10) Lloyd's Loading List
- 11) Lloyd's Salvage Agreement
- 12) Average Bonds
- 13) Arbitration Agreement
- 14) Succeeding Underwriting Account
- 15) The Institute of London Underwriting
- 16) The Returns Bureau
- 17) Log Books
- 18) Claims Payable Abroad
- 19) Lloyd's Underwriter's Claims and Recoveries Office
- 20) Cover Notes
- 21) Flouting Policy
- 22) Adjusters
- 23) Lloyd's Policy Signing Office
- 24) Salvage Association
- 25) Seek Ye Chethruth
- 26) Average Adjusters

از تسویه خسارت مورد نیاز می‌باشد. گروهی نیز هنوز خودشان خسارت مربوط به خود را تسویه می‌کنند.

انجمن نجات^{۲۴}

یک بخش جنبی بسیار مهم بازار «اتحادیه نجات» می‌باشد. این بخش در سال ۱۸۵۶ با هدف حمایت از منافع تجاری بیمه‌گران به هنگام صدمات شکستگی کشتی تشکیل شد. دفتر مرکزی این اتحادیه در لندن است و شعبه‌هایی نیز در بنادر عمده دنیا دارد. اتحادیه توسط کمیته‌ای مرکب از تعداد یکسانی از بیمه‌گران لویدز و بیمه‌گران انجمن اداره می‌شود. شعار اتحادیه «حقیقت را بجوی»^{۲۵} می‌باشد که با استفاده از جستجوگران ماهری که از بین افسران عرشه، مهندسين کشتی‌ها و متخصصین حمل و نقل کالا انتخاب می‌شوند، سعی در تحقق این شعار دارند.

هنگامی که سانه‌ای رخ می‌دهد، مالکین کشتی به دلایان خود خبر می‌دهند و آنان نیز رهبر گروه بیمه‌گران را آگاه می‌سازند. اگر موضوع جدی باشد، مالکین کشتی از طریق دلایان تقاضای اقدام لازم از اتحادیه نجات می‌کنند. نمایندگان اتحادیه درباره پوشش ارائه شده توسط بیمه‌نامه چیزی نمی‌دانند و توصیه‌ای هم راجع به پرداخت خسارت نمی‌کنند. آنان گزارش بیطرفانه‌ای را درباره زیان وارده و چگونگی تعمیر و آماده‌سازی مجدد کشتی ارائه می‌کنند و سپس روی کاری که لازم است انجام شود به دقت نظارت می‌نمایند.

تسویه‌کنندگان خسارت^{۲۶}

در پایان باید به «اتحادیه تسویه‌کنندگان خسارت» اشاره کنیم که شامل گروهی دیگر از متخصصین ماهری است که خسارات وارده به بدنه کشتی و ادعاهای خسارات عمومی را از طرف کل بازار مورد بررسی قرار می‌دهد. این گروه یک بخش اساسی از بازار است چرا که بدون وجود آنها ممکن است تسویه یک خسارت پیچیده بدنه دو یا سه سال