

آشنایی با اصطلاحات و مفاهیم بیمه‌ای (۹)

✓ شرکت‌های بیمه کاپ‌تیو

✓ کرایه حمل دریایی کالا، اجاره بهای کشتی



آموزش

● دکتر محمد هوشنگی

● دکتر غلامحسین جباری

همانگونه که در بانکداری نیز گروه‌های بزرگ مالی برای انجام سریع امور بانکی خود بانک تأسیس می‌کنند.

در سه یا چهار دهه گذشته شرکت‌های بیمه کاپ‌تیو بسیاری در اروپا و آمریکا تأسیس شده‌اند. محل ثبت مرکز اصلی این شرکت‌ها غالباً در مناطق آزاد تجاری است تا مشمول مقررات نظارتی کمتر و معافیت‌های قابل توجه مالیاتی شوند. معمولاً این شرکت‌ها در برخی رشته‌های تخصصی بیمه فعالیت می‌کنند. مثلاً شرکت‌های نفتی و یا شرکت‌های کشتیرانی بزرگ غالباً یک شرکت بیمه کاپ‌تیو دارند که هم بخشی از ریسک‌های بیمه شده را نزد خود نگهداری می‌کنند و هم در واگذاری بخش دیگر ریسک به شرکت‌های بیمه مستقیم و اتکایی، دخالت اجرایی و یا مشورتی دارند. بعضی از شرکت‌های کاپ‌تیو از هدف اصلی خود، که ارائه خدمات بیمه‌ای به شرکت مادر است، فراتر رفته و در بازارهای بین‌المللی بیمه نیز به فعالیت پرداخته‌اند و از این طریق درآمدی هم برای خود کسب کرده‌اند. ولی به هر حال این گونه فعالیت آنها به آن گستردگی نرسیده است که برای بیمه‌گران بزرگ بیمه جهان رقیب قابل اعتنائی تلقی شوند. به تعبیری می‌توان گفت که تأسیس یک شرکت بیمه کاپ‌تیو نوعی «خود بیمه‌ای» و بخشی از سیاست مدیریت ریسک یک گروه مالی را تشکیل می‌دهد. بسیاری از مدیران در واحدهای بزرگ مالی علاقه دارند تا حدی از خسارات را خود به عهده گیرند و در مقابل، هزینه حق بیمه خود را کاهش دهد. فرانشیز که بخشی از خسارت را به عهده بیمه‌گذار قرار می‌دهد نیز براساس همین نوع تفکر است. به عبارت دیگر قبول فرانشیز توسط بیمه‌گذار نیز یک تدبیر خود بیمه‌ای است که البته بایستی حد آن با دقت و احتیاط و با توجه به گستره فعالیت و قدرت مالی بیمه‌گذار انتخاب شود.

می‌توان گفت در ایران شرکت بیمه کاپ‌تیو وجود ندارد. به موجب مقررات قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران و بیمه‌گری، هر شخص و

CAPTIVE INSURANCE COMPANY

شرکت‌های بیمه کاپ‌تیو

براساس اصل ۴۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، فعالیت‌های اقتصادی را سه بخش دولتی، خصوصی و تعاونی انجام می‌دهند. بیمه‌گری نیز نوعی فعالیت اقتصادی است که هر یک از این سه بخش قادرند آن را انجام دهند. در اینجا تذکر چند مطلب به عنوان مقدمه بحث ضرورت دارد:

۱. به نظر بسیاری از کارشناسان، تفاوت اساسی بین بخش خصوصی و بخش تعاونی وجود ندارد. به عبارت دیگر، فعالیت‌های تعاونی گرچه تابع نظارت قوی‌تری از جانب دولت است، ولی از فعالیت دولتی فاصله بسیاری دارد و به هر حال صاحبان آنها همه از بخش خصوصی هستند. با این تفاوت که در بخش خصوصی امکان تشکیل واحدهای بزرگ مالی متعلق به یک شخص و یا یک خانواده وجود دارد ولی در بخش تعاونی چنین امری محال است. شرکت‌های تعاونی بزرگ به‌ویژه در رشته بیمه، در کشورهای غربی فعالیت گسترده‌ای دارند. در این شرکت‌ها گروه بی‌شماری به عنوان سهامدار یا بهتر است بگوییم مشتری سهامدار، حضور دارند. پیش از این درباره شرکت‌های بیمه تعاونی در همین ستون بحثی داشته‌ایم و احتمالاً در آینده در مقاله‌ای مستقل، مطالب بیشتری در این زمینه ارائه خواهیم داد.

۲. هر گروه مالی بزرگ چه دولتی باشد چه خصوصی، می‌تواند برای تامین نیازهای خود به خدمات بیمه‌ای، مؤسسه بیمه تأسیس کند. این نوع موسسات بیمه را می‌توان «خود بیمه‌ای» یا «بیمه وابسته» و یا همان عنوان بین‌المللی «کاپ‌تیو» نامگذاری کرد،



هر شرکت و حتی هر گروه مالی نمی‌تواند بیش از بیست درصد سهام یک شرکت بیمه را دارا باشد. بنابراین ترتیب تشکیل شرکت بیمه کاپ‌تیو در ایران منتفی است. اما بعضی از موسسات از جمله بانک‌ها برای انجام برخی از امور بیمه‌ای خود به‌ویژه بیمه‌های درمان، صندوق خاصی تشکیل داده‌اند که به کارکنان خود، خدمات مورد نظر را ارائه می‌دهد. به عبارت دیگر ذینفع در این صندوق‌ها بانک‌ها نیستند بلکه کارکنان آنها هستند. بانک‌ها تا حد زیادی نقش مدیریتی دارند و البته در صورتی که حجم خسارت‌ها بیش از مبالغ حق بیمه دریافتی باشد، ناگزیر هستند از محل بودجه بانک کمبود نقدینگی صندوق را جبران کنند.

به طور خلاصه می‌توان گفت مزایای یک شرکت بیمه کاپ‌تیو، سرعت عمل در پرداخت خسارت و پرهیز از پرداخت هزینه کارشناسی به افراد خارج از گروه است. توضیح اینکه، رسیدگی به بعضی از این خسارت‌ها به ویژه در صنایع نفتی و پتروشیمی و همچنین در کشتیرانی نیاز به اطلاعات تخصصی کارشناسانی دارد که این کارشناسان غالباً در استخدام و یا در دسترس بیمه‌گذار هستند. حتی این کارشناسان در تعیین شرایط بیمه‌نامه و صدور بیمه‌نامه نیز می‌توانند راهنمایی‌های مفیدی به بیمه‌گذار ارائه کنند.

Freight

کرایه حمل دریایی کالا، اجاره بهای کشتی

واژه Freight در حمل و نقل دریایی به درآمدهایی گفته می‌شود که به سبب استفاده از کشتی عاید مالک آن می‌شود و موارد آن به شرح زیر است:

الف) مبلغی که مالک کشتی از صاحب کالا دریافت می‌کند تا کالای او را از محلی به محل دیگر (بندر مبدأ - بندر مقصد) حمل نماید. در این مورد مالک کشتی پس از توافق با صاحب کالا بارنامه صادر می‌کند و چنین درآمدی از نظر مالک کشتی **Bill of Freight Lading** نام دارد. در صورتی که مالک کشتی کالاهای متعلق به خود را حمل کند کرایه حمل بخشی از قیمت کالا را تشکیل می‌دهد که عاید مالک کشتی می‌شود، بدون اینکه الزاماً بارنامه صادر شود.

کرایه حمل کالا به صورت‌های زیر در بارنامه منعکس می‌شود:

۱. **Collect Freight** (کرایه در مقصد) در صورت درج این واژه در بارنامه، مالک کشتی زمانی استحقاق دریافت کرایه را دارد که کالا را در مقصد تحویل دهد و این تحویل باید به صورتی باشد که

کالا اگر آسیب‌هایی به آن وارد شده باشد، قابل استفاده بوده و کاملاً از بین نرفته باشد. در غیر این صورت یعنی چنانچه کالا کاملاً از بین رفته و قابل استفاده نباشد مالک کشتی حق دریافت کرایه را ندارد. در صورتی که کرایه قبلاً پرداخت شده ولی شرط شده باشد که در صورت از بین رفتن کشتی یا کالا، مالک کشتی ملزم به استرداد کرایه دریافتی به صاحب کالا خواهد بود باز هم از همین واژه یعنی **Collect Freight** استفاده می‌شود.

۲. **Prepaid Freight** این اصطلاح مربوط به زمانی است که کرایه حمل کالا قبلاً پرداخت شده و شرط شده باشد که قابل برگشت نیست حتی اگر کشتی و یا کالا در جریان سفر کلاً از بین برود.

۳. **Guaranteed Freight** (کرایه تضمین شده) در صورتی که در بارنامه شرط شود کرایه در هر صورت اعم از این که کالا به مقصد برسد و یا نرسد، صاحب کالا متعهد به پرداخت آن خواهد بود. این نوع کرایه را تضمین شده می‌نامند.

۴. **Lump Sum Freight** در صورتی که کرایه بدون توجه به مقدار کالا به صورت مقطوع تعیین شود از اصطلاح **Freight Lump Sum** استفاده می‌شود.

ب) مبلغی که مالک کشتی در ازاء اجاره دادن تمام یا بخشی از ظرفیت کشتی برای سفری معین از اجاره‌کننده دریافت می‌کند. در این صورت اصطلاح **Voyage Chartered Freight** یا **Voyage Charter Hire** به کار می‌رود.

ج) مبلغی که مالک کشتی در ازاء اجاره‌دادن کشتی برای زمانی معین از اجاره‌کننده دریافت می‌کند. اصطلاح آن **Time Chartered Freight** یا **Time Charter Hire** است. در چنین حالتی اجاره‌کننده موظف است اجاره‌بهای کشتی را به میزان و ترتیبی که توافق شده (نقد یا اقساط) به مالک کشتی بپردازد، اعم از این که از کشتی استفاده کند یا نکند. ولی اگر کشتی بر اثر وقوع حادثه به طور کامل از بین برود از تاریخ وقوع حادثه به بعد اجاره بها تعلق نمی‌گیرد.

در صورتی که کرایه در مقصد پرداخت شود، مالک کشتی نسبت به کرایه نفع بیمه‌ای دارد و می‌تواند آن را بیمه کند. این بیمه زمانی دارای اعتبار است که کالا در کشتی بارگیری شده باشد، مگر اینکه بین صاحب کالا و مالک کشتی توافق شده باشد بارگیری کالا نیز به عهده مالک کشتی است. در این صورت مالک کشتی نسبت به کرایه کالا حتی اگر کالا هنوز در کشتی بارگیری نشده باشد، نفع بیمه‌ای خواهد داشت. در هر صورت چنین بیمه‌ای در مقابل از بین رفتن کامل کالا، زیان همگانی و هزینه نجات، اعتبار دارد. در صورت آسیب دیدگی کالا، مالک کشتی نسبت به کرایه آن نفع بیمه‌ای ندارد

زیرا در چنین حالتی پرداخت کل کرایه به عهده صاحب کالا است. مالک کشتی در مورد کرایه‌ای که قبلاً پرداخت گردیده یا پرداخت آن تضمین شده (Guaranteed Freight) نفع بیمه‌ای ندارد. در این حالت ریسک کرایه به عهده صاحب کالا می‌باشد زیرا کرایه بخشی از قیمت کالا را تشکیل می‌دهد (قیمت کالا به صورت CFR). با این حال ممکن است گاهی هزینه تخلیه کالا، که بخشی از کرایه می‌باشد، از مبلغی که قبلاً پیش‌بینی شده تجاوز کند. مثلاً زمانی که در کشتی آتش‌سوزی به وقوع بپیوندد و مالک کشتی ملزم به تخلیه کالای محروقه باشد، هزینه تخلیه آن بیشتر از هزینه تخلیه کالای سالم خواهد بود. بنابراین نفع بیمه‌ای مالک کشتی در قبال چنین هزینه‌هایی قابل توجیه می‌باشد.

چنانچه کشتی برای یک سفر معین اجاره داده شود، مالک کشتی می‌تواند اجاره بها را بیمه کند. تاریخ شروع این بیمه تاریخ امضای قرارداد اجاره است، حتی اگر سفر کشتی هنوز شروع نشده باشد. بنابراین، در مدتی که کشتی در بندر مبدا متوقف است و مستاجر کشتی در تدارک فراهم نمودن وسایل و تجهیزات سفر می‌باشد و یا احیاناً تعمیراتی در کشتی انجام می‌دهد، اجاره بها تحت پوشش بیمه خواهد بود. در اینجا این سوال مطرح می‌شود چنانچه سفر کشتی به این صورت باشد که کشتی ابتدا بدون بار به بندری سفر کرده و از آنجا محموله‌ای را به محل مورد نظر حمل نماید، آیا اجاره بهای کشتی شامل هر دو سفر یعنی سفر از محل توقف کشتی تا محل بارگیری محموله (سفر بالاست) و سفر بعدی (سفر با بار) است یا فقط سفر اخیر را در برمی‌گیرد؟ این سؤال از این جا مطرح می‌شود که در حقوق بعضی کشورها از جمله آمریکا مالک کشتی در مورد سفر «بالاست» نسبت به اجاره بهای کشتی (در حالتی که قرارداد اجاره کشتی برای سفر معین اعم از یک سفر و یا رفت و برگشت باشد) نفع بیمه‌ای ندارد. در حقوق آمریکا چنانچه کشتی در سفر بالاست دچار حادثه‌ای شود که از موارد زیان همگانی (General Average) است، اجاره بهای سفر معین (Voyage Chartered Freight) جزو منافع سهمی در زیان همگانی (G.A. Contribution) محسوب نمی‌شود، در حالی که در حقوق انگلستان این مورد به حساب زیان همگانی منظور می‌شود.

مالک کشتی می‌تواند اجاره بهای کشتی برای زمان معین (Time Charter Hire) را نیز بیمه کند. این بیمه از زمانی معتبر است که قرارداد اجاره به امضای طرفین رسیده و کشتی در اختیار اجاره‌کننده قرار داده شود. البته با توجه به این که اجاره بهای کشتی به صورت فوق در محاسبه زیان همگانی منظور نمی‌شود، در

قرارداد بیمه می‌توان شرط زیان همگانی را نیز ملحوظ داشت تا منافع مالک کشتی در قبال سهمی از کرایه‌ای که در مقصد پرداخت خواهد شد، تامین گردد (منافع مترتب بر کرایه بین مالک کشتی و اجاره‌کننده تقسیم می‌شود).

کرایه (Freight) در هر یک از موارد زیر، چنانچه شرط خلافی در بیمه‌نامه قید نشده باشد، تلف شده کامل (Total Loss) محسوب می‌شود:

۱. در صورتی که کشتی و کالا در دریا غرق شده و یا در اثر آتش‌سوزی یا حوادث دیگر مشمول بیمه، کاملاً منهدم شده باشد.
 ۲. در صورتی که کشتی و کالا تسخیر شده باشد (Captured).
 ۳. در صورتی که کشتی و کالا به علت وقوع حادثه تحت پوشش بیمه، به طور قطع و یقین ضبط شده باشد.
 ۴. در صورتی که کشتی از بین رفته کامل تلقی گردد، ولی کالا محفوظ باقی بماند.
 ۵. در صورتی که خسارت وارد به کشتی بیش از ۵۰٪ هزینه تعمیر آن بوده و بیمه‌گذار از آن ترک مالکیت کرده و آن را به بیمه‌گر واگذار نماید.
 ۶. در صورتی که کالا کلاً از بین رفته محسوب شده ولی کشتی نجات داده شود.
 ۷. در صورتی که آسیب وارده به کالا به اندازه‌ای باشد که امکان حمل آن به مقصد با وضعیتی که در زمان حادثه داشته، مقدور نباشد.
 ۸. در صورتی که به کشتی صدمه‌ای وارد شود که تعمیر و بازسازی آن مقرون به صرفه نبوده و یا هزینه حمل کالا به وسیله شناور دیگر از ارزش کالا در مقصد و یا از کرایه اولیه بیشتر باشد.
- ممکن است به کشتی و یا کالا در جریان سفر آسیب‌هایی وارد شود که به ناچار کشتی به یکی از بنادر بین راهی هدایت شده و در آنجا تعمیر شود و یا اقداماتی صورت گیرد که ادامه سفر کشتی در مدت کوتاه مقدور نباشد. موارد متصور عبارت است از:
۱. کشتی ممکن است قابل تعمیر نباشد.
 ۲. کشتی ممکن است قابل تعمیر بوده ولی تعمیر آن نیاز به زمان زیادی داشته باشد.
 ۳. کالا ممکن است ارزش خود را از دست داده باشد.
 ۴. صدمات وارده به کالا ممکن است در حدی باشد که هزینه حمل آن به مقصد مقرون به صرفه نباشد.
- تصمیم‌گیری بیمه‌گر کرایه، در قبال هر یک از موارد فوق وضعیت‌های دیگری که ممکن است بوجود آید، در هر مورد نیاز به آگاهی از چگونگی حادثه و بررسی همه‌جانبه آن دارد.