



اصطلاحات و مفاهیم بیمه‌ای ۱۲

● محمد هوشنگی
● دکتر غلامحسین جباری

Sue and Labour Clause
BONUS - MALUS

● شرط تعقیب و اقدام
● جریمه - پاداش

Sue and Labour Clause

شرط تعقیب و اقدام

خود می‌گیرد. طبق این شرط بیمه‌گذار باید اقدامات لازم برای جلوگیری از بروز خسارت و یا تقلیل میزان خسارت و حفظ حقوق بیمه‌گر (که حق دارد پس از پرداخت خسارت جانشین بیمه‌گذار شده و خسارت پرداختی را از مقصر حادثه مطالبه نماید) به عمل آورد. البته مشروط بر این که خسارت ارتباط مستقیم با خطر تحت پوشش بیمه (Proximate Cause) داشته باشد. در اینجا این سؤال مطرح می‌شود که چنانچه اقدامات بیمه‌گذار به منظور جلوگیری از بروز یا توسعه خسارت مستلزم صرف هزینه باشد، آیا این هزینه‌ها به عهده بیمه‌گر خواهد بود یا خیر؟ پاسخ این سؤال مثبت است و بیمه‌گر موظف به پرداخت هزینه‌ها می‌باشد. البته مبلغ هزینه با ارزش موضوع بیمه‌ای که بیمه‌گذار برای جلوگیری از بروز و یا توسعه خسارت آن اقدام نموده است باید تناسب داشته باشد. سؤال‌های دیگری نیز در اینجا مطرح می‌شود. مثلاً اگر بیمه‌گذار برای جلوگیری از بروز و یا توسعه خسارت اقدام کند ولی اقدام او به نتیجه نرسد و موضوع بیمه کلاً تلف شود. آیا باز هم بیمه‌گر متعهد به جبران هزینه‌ها است؟ پاسخ این سؤال نیز مثبت است. در ماده ۱۵ قانون بیمه ایران نیز به این موضوع اشاره شده است. در انتهای ماده مذکور آمده است: «..... مخارجی که بیمه‌گذار برای جلوگیری از توسعه خسارت می‌نماید بر فرض که منتج به نتیجه نشود به عهده بیمه‌گر خواهد بود ولی هر گاه بین طرفین در موضوع لزوم مخارج مزبور یا تناسب آن با موضوع بیمه اختلافی ایجاد شود حل اختلاف به حکم یا محکمه رجوع می‌شود.» اصولاً در این موضوع که اگر اقدامات بیمه‌گذار به نتیجه نرسد

بیمه‌گذار موظف است در صورت وقوع حادثه، اقدامات لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت و یا کاهش میزان آن به عمل آورد و چنانچه حادثه در نتیجه عمل شخص یا اشخاصی به وقوع پیوسته باشد که مسئول شناخته شوند، اقدامات ضروری برای تسجیل مسئولیت آنها را به عمل آورد. این وظیفه بیمه‌گذار یک الزام قانونی است و شامل تمامی انواع بیمه می‌شود. در ماده ۱۵ قانون بیمه ایران نیز آمده است: «بیمه‌گذار باید برای جلوگیری از خسارت، مراقبتی را که عادتاً هر کس از مال خود می‌نماید نسبت به موضوع بیمه نیز بنماید و در صورت نزدیک شدن حادثه یا وقوع آن، اقداماتی را که برای جلوگیری از سرایت و توسعه خسارت لازم است به عمل آورد...»

آنچه در ماده ۱۵ قانون بیمه قید گردیده شامل دو حالت است: حالت اول زمانی است که حادثه اتفاق نیفتاده است. در این حالت وظیفه بیمه‌گذار این است که اقدامات لازم برای جلوگیری از وقوع حادثه به عمل آورد، به تعبیر قانون مراقبتی را که هر کس عادتاً از مال خود به عمل می‌آورد، معمول دارد. حالت دوم اقدامات پس از وقوع حادثه به منظور جلوگیری از بروز و یا توسعه خسارت است و این وضعیت در اینجا با عنوان شرط تعقیب و اقدام مورد بررسی قرار می‌گیرد.

منشأ این امر همان تکلیفی است که به موجب قانون بر عهده بیمه‌گذار گذاشته شده است و همان طور که پیشتر اشاره کردیم اختصاص به بیمه خاصی ندارد. در واقع نوعی تعهد ضمنی است (Implied Warranty) که هر بیمه‌گذاری باید آن را رعایت کند. البته در بیمه حمل و نقل موضوع به صورت شرط در بیمه‌نامه قید می‌گردد و جنبه تعهد صریح (Express Warranty) به

بیمه‌گذار به منظور جلوگیری از بروز خسارت و یا کاهش میزان خسارت متحمل هزینه می‌شود و این امکان حاصل می‌شود که موضوع بیمه سالم و یا با خسارت کمتری به مقصد برسد.

۳. شرط سوم همان‌طور که قبلاً بیان شد منطقی بودن است. در واقع هزینه‌ها باید صرفاً به خاطر جلوگیری از بروز و یا توسعه خسارت به مصرف برسد و با ارزش موضوع بیمه تناسب داشته باشد. منتهی همان‌طور که گفتیم موفقیت بیمه‌گذار در نجات موضوع بیمه شرط نیست.

۴. هزینه‌ها را باید بیمه‌گذار یا نماینده بیمه‌گذار انجام دهد.



بنابراین هزینه‌هایی که طبق قوانین و مقررات حمل و نقل دریایی به وسیله مالک یا فرمانده کشتی تحت عنوان هزینه نجات (Salvage charges) به مصرف می‌رسد طبق شرط فوق قابل پرداخت نیست.

۵. هزینه‌ها باید جنبه اختصاصی داشته باشد. یعنی جهت جلوگیری از بروز یا توسعه خسارت موضوع بیمه معینی اعم از کشتی و یا کالا به مصرف برسد. در غیر این صورت یعنی زمانی که سرنوشت کل کشتی و محمولات آن در معرض خطر باشد و جهت جلوگیری از انهدام و یا آسیب وارد به کل مجموعه هزینه‌هایی صرف شود این هزینه‌ها جنبه زیان همگانی پیدا می‌کند که پرداخت آن طبق مقررات زیان همگانی به عهده کلیه صاحبان منافع در سفر دریایی است.

۶. و بالاخره همان‌طور که در بالا نیز اشاره کردیم هزینه‌های مشمول شرط «تعقیب و اقدام» در صورتی در تعهد بیمه‌گراست که در ارتباط با جلوگیری از بروز و یا توسعه خسارت تحت پوشش بیمه به مصرف برسد. در واقع چنانچه خسارتی تحت پوشش بیمه نباشد هزینه‌هایی هم که برای جلوگیری از بروز آن خسارت و یا کاهش میزان آن صرف شود در تعهد بیمه‌گر نمی‌باشد.

هزینه‌ها به عهده بیمه‌گر می‌باشد اتفاق نظر وجود دارد. منتهی درباره لزوم و یا عدم لزوم صرف هزینه و میزان آن تنها یک ضابطه می‌تواند ملاک باشد و آن این‌که صرف هزینه باید منطقی باشد. بنابراین قاعده‌تاً نباید میزان هزینه‌ای که صرف نجات موضوع بیمه می‌شود از ارزش موضوع بیمه بیشتر باشد، ولی آیا تا میزان ارزش موضوع بیمه منطقی تلقی می‌گردد.

در حقوق انگلستان حداکثر تعهد بیمه‌گر در مورد هزینه جلوگیری از بروز یا توسعه خسارت به پیروی از شرط تصادم (Clause Collision) مبلغ بیمه شده می‌باشد. طبق شرط تصادم چنانچه بین دو کشتی A و B تصادم ایجاد شود و کشتی A مقصر باشد، تعهد بیمه‌گر کشتی A در قبال کشتی B حداکثر برابر مبلغ بیمه شده کشتی A می‌باشد. در واقع مبلغ بیمه شده کشتی A دوباره به حساب می‌آید. یک بار جهت جبران خسارت کشتی A و یک بار تعهد مسئولیت در قبال کشتی B.

به هر حال در حقوق ایران بدون اینکه راجع به میزان هزینه و تناسب آن با ارزش موضوع بیمه ضابطه‌ای مقرر شده باشد در موارد اختلاف، نظر داور یا محکمه ملاک خواهد بود.

نکته قابل توجه در مورد شرط تعقیب و اقدام این است که این شرط تعهد جداگانه‌ای تلقی می‌گردد. به این معنی که بیمه‌گر طبق بیمه‌نامه موظف است علاوه بر خسارت وارد شده به موضوع بیمه، طبق شرط مذکور هزینه‌های جلوگیری از بروز و توسعه خسارت را نیز بپردازد. بنابراین اگر در بیمه‌نامه شرط فرانشیز قید شده باشد، این شرط در مورد هزینه‌ها اعمال نخواهد شد.

همچنین اگر به دنبال وقوع حادثه بیمه‌گذار اقداماتی انجام دهد و هزینه‌هایی صرف کند و موضوع بیمه را نجات دهد به گونه‌ای که خسارتی به آن وارد نشده باشد، هزینه‌ها کلاً قابل پرداخت خواهد بود.

شرط تعقیب و اقدام در بیمه مسئولیت متصدی حمل کاربرد ندارد. بنابراین چنانچه متصدی حمل مسئولیت خود را در قبال صاحب کالا بیمه کرده باشد در صورت وقوع حادثه اگر برای نجات محموله هزینه کند، بیمه‌گر مسئولیت، تعهدی نسبت به بازپرداخت هزینه‌ها ندارد.

در حقوق انگلستان بازپرداخت هزینه‌های مربوط به شرط تعقیب و اقدام در بیمه حمل و نقل دریایی کالا منوط به تحقق شرایط زیر است:

۱. خطر تحت پوشش بیمه باید به وقوع پیوسته باشد. بنابراین چنانچه حادثه واقع نشده و بیمه‌گذار به منظور جلوگیری از حادثه هزینه کند، این هزینه در تعهد بیمه‌گر نخواهد بود.
۲. شرط دوم این است که هزینه‌ها قبل از رسیدن موضوع بیمه به مقصد صرف شود. یعنی وقتی که در بین راه حادثه اتفاق افتاده و

جریمه - پاداش

(Bonus - Malus)

کافی به نظر می‌رسد به چگونگی اعمال آنها در ایران و در کشورهای دیگر می‌پردازیم.

- در بیمه‌های عمر و حوادث روش مورد بحث مطرح نیست و ضرورتی هم ندارد.

- در بیمه‌های درمان انفرادی (غیر گروهی) که برای یک شخص و یا یک خانواده تحصیل می‌شود بعضی از کشورها روش جریمه را اعمال می‌کنند، ولی در کشور ما که معمولاً بیمه درمان به صورت گروهی انجام می‌گردد نه پاداش و نه جریمه هیچکدام متداول نیست.

- در بیمه‌های آتش‌سوزی و خطرات تابعه، این دور روش در برخی کشورها فقط در بیمه مکان‌های بزرگ مثل مجموعه‌های صنعتی و فروشگاه‌های بزرگ متداول است ولی در کشور ما معمول نیست.

- در بیمه‌های باربری کالا هم روش‌های پاداش و جریمه مورد استفاده واقع نمی‌شود.

- در بیمه‌های مهندسی بعضی از کشورها روش پاداش دیده می‌شود ولی حالت کاملاً استثنایی دارد.

- در بیمه‌های مسئولیت هم به ندرت روش پاداش مطرح است.

- در بیمه هواپیما کاهش نرخ در پایان مدت بیمه هم به صورت پاداش و هم به صورت برگشت منافع یا به اصطلاح دیگر «کارمزد منافع» مطرح است. حتی بیمه‌گرانی هستند که پاداشی را برای ناوگان هواپیمایی را تضمین می‌کنند به این معنی که این تخفیف حتی در صورت اعلام خسارت نیز از طرف بیمه‌گر اخیر قابل پرداخت است.

- در بیمه کشتی به خصوص در مورد بیمه‌نامه‌هایی که برای ناوگان کشتیرانی صادر می‌شود، روش پاداش رایج است و بیمه‌آن هم به همان ترتیب که در مورد هواپیما گفته شد امکان‌پذیر است. اما بیشترین و رایج‌ترین روش پاداش و جریمه در بیمه‌های بدنه اتومبیل و نیز در بیمه‌های مسئولیت اتومبیل است که در اغلب کشورها وجود دارد. بیمه‌گذاری که خسارت اعلام نکرده است هر سال تخفیف قابل ملاحظه‌ای در حق بیمه بدست می‌آورد. این تخفیف برای بیمه‌گذاری که چند سال متوالی خسارتی ایجاد نکرده باشد به بیش از شصت درصد حق بیمه پایه می‌رسد و برعکس با اعلام یک مورد خسارت نه تنها تخفیف‌ها منتفی می‌شود و حق بیمه به سطح پایه اولیه می‌رسد بلکه اضافه نرخ هم به او تعلق می‌گیرد.

در کشور ما فعلاً فقط روش جایزه متداول است و هنوز جریمه‌ای برای رانندگان کم احتیاط در نظر گرفته نشده است در صورت اعلام خسارت، حق بیمه سال بعد معادل نرخ پایه بدون افزایش و اعمال جریمه محاسبه می‌شود.

دو اصطلاح فوق که متضاد یکدیگر هستند، هنگام محاسبه حق بیمه بعضی از انواع بیمه مطرح می‌شوند. Bonus به معنای پاداش و جایزه است و Malus به مفهوم عکس‌اولی و در مواردی عمل می‌شود که می‌بایست حق بیمه اضافی از بیمه‌گذار مطالبه گردد.

پاداش و جایزه به منظور تشویق بیمه‌گذاری اعمال می‌شود که در یک یا چند دوره بیمه، خسارتی را اعلام نکرده است. اعلام نکردن خسارت ممکن است به علت احتیاط و مراقبت بیمه‌گذار باشد. بنابراین دادن جایزه در زمان تمدید بیمه‌نامه و به عبارت دیگر اعمال تخفیف در حق بیمه سال بعد، کاملاً توجیه دارد. البته در مواردی هم که رفتار و احتیاط بیمه‌گذار عملاً نمی‌تواند در ایجاد خسارت مؤثر باشد، باز هم پاداش اعمال می‌شود. در این حالت باید گفت که هدف بیمه‌گر جلب رضایت و حفظ بیمه‌گذاری است که به هر دلیل خسارتی اعلام نکرده است و در واقع یک تدبیر رقابتی است.

اما جریمه در مواردی اعمال می‌شود که بیمه‌گذار سابقه اعلام یک یا چند خسارت را برای مورد بیمه داشته است و در واقع از نظر بیمه‌گر مورد بیمه دارای خطری بالاتر از موارد مشابه است یا اینکه بیمه‌گذار مراقبتی کمتر از حد متعارف از مال بیمه‌شده به عمل می‌آورد. بنابراین برای او حق بیمه‌ای بیش از نرخ متداول تعیین می‌کنند. چنین بیمه‌گذاری اگر به بیمه‌گر دیگری هم مراجعه نماید و در پرسش نامه‌ای که تکمیل می‌کند؛ سابقه خسارت‌های خود را به درستی اعلام کند، باز هم ناچار به پرداخت حق بیمه اضافی - که همان جریمه و با اصطلاح Malus - است. اجرای روش پاداش سابقه طولانی تری دارد. زیرا این روش در عین حال وسیله‌ای برای رقابت با شرکت‌های بیمه تعاونی است که سود آخر سال خود را بین بیمه‌گذاران تقسیم می‌کنند و از محل این سود، حق بیمه سال بعد را با تخفیف قابل توجه دریافت می‌کنند. ممکن است در مواردی پاداش عدم خسارتی را که یک بیمه‌گر غیرتعاونی اعطا می‌نماید، بیش از سودی باشد که یک مشتری شرکت تعاونی دریافت می‌کند.

روش جریمه سابقه طولانی ندارد ولی اخیراً با توسعه بیمه اتومبیل در بسیاری از کشورها تمامی شرکت‌های بیمه اعم از تعاونی و غیر تعاونی، آن را اعمال می‌کنند. به دلیل اینکه حوادث رانندگی از مسائل اساسی جامعه و موجب نگرانی حکومت‌هاست، دولت‌ها در برقراری چنین روشی با شرکت‌های بیمه همراه هستند و حتی بر اجرای آن اصرار دارند. بعد از توضیحات بالا که برای تعریف دو اصطلاح مورد بحث