

بازار بیمه هوایمانی لندن

ترجمه: امیر عسگری پور

است. اما با توجه به عظیم بودن خطرات هواپیمائی مورد پوشش در لندن، در این زمینه همکاری قابل توجهی بین این دو بخش از بازار وجود دارد و غالباً بیمه ریسکهای بزرگ با اشتراک هر دو گروه صورت میگیرد.

"دلالتان بیمه" بعنوان اعضای غیر بیمه گر بازار محسوب میشوند زیرا که حقیقتاً "در بیمه نمودن خطرات نقشی بعهده ندارند. اما از طرف دیگر چون در اجرای قرارداد بیمه و تقسیم آن بین بیمه گران بازار دست دارند. لذا در جریان عمل و کامل نمودن پوشش بیمه شرکت جسته و یابین ترتیب یکی از وظایف اصلی در بازار بیمه را انجام میدهند.

علاوه بر شرکتهای بیمه، آندر رایترها و دلالتان بیمه، عناصر دیگری نیز در بازار وجود دارند که عهده دار سایر وظایف ضروری در بازار هستند که در دنباله مطالب در مورد آنان بحث خواهد شد. مقررات حاکم بر بازار بیمه لندن با دیدی سطحی چنین می نماید که مانند بسیاری از مراکز مالی و بیمه ای دیگر مفصل و پیچیده نیست. علت اصلی این امر، قدرت فراوان، موفقیت نسبی و انعطاف پذیر بودن بازار نه فقط در بیمه هواپیما، بلکه در کلیه رشته های بیمه ای بوده است. مساعی دولت در امر کنترل دقیق و نظارت بر بازار بیمه لندن، همواره با اکره این بازار روبرو گردیده که این مسئله خود موجب کندی چنین امری شده است. مع الوصف این کنترل در سالهای اخیر به نحو چشمگیری افزایش یافته است، بویژه از سال ۱۹۶۷ به بعد که تغییرات قابل توجهی در نحوه کنترل فعالیت های بیمه ای در این بازار بعمل آمد. بیمه بیش از چهار صد سال در انگلستان قدمت دارد، قانونگذاران از همان روزهای نخستین

اصطلاح "بازار بیمه" اشاره ایست بر جمعی از بیمه گران که در یک ناحیه معین جغرافیائی و یا در رشته خاصی از معاملات بیمه ای فعالیت میکنند، مثل بازار بیمه لویدز، بازار شرکتهای بیمه، بازار بیمه لندن و بازار بیمه های دریائی.

بازار بیمه هواپیمائی لندن، بازاری است متشکل از سندیکاهای بیمه مستقر در لویدز و شرکتهای بیمه انگلیسی و غیر انگلیسی که در شهر لندن نسبت به امر عرضه پوشش های بیمه ای در قبال خطرات هوائی اشتغال دارند.

قوانین بیمه ای انگلستان، شرکتهای بیمه و آندر رایتروهای لویدز را از هم متمایز دانسته است. در بیمه نامه های شرکتهای بیمه استفاده از عنوان "بیمه گر" و یا شرکت معمول است، حال آنکه در بیمه نامه های لویدز اصطلاح (Underwriter) آندر رایترو همواره مورد استفاده قرار میگیرد. با این حال در محاورات روزمره در بازار بیمه عنوان آندر رایترو، معمولاً به کلیه بیمه گرانی اطلاق میشود که در پوشش ریسک واحد مشارکت دارند، اعم از آنکه عده ای از آنان جزو سندیکاهای لویدز نباشند. در کشورهای انگلیسی زبان، آندر رایترو از نظر شغلی کلاً "بکسی اطلاق میشود که نسبت به کنترل و یا انجام وظایف بیمه گری چه در لویدز و چه در شرکتهای بیمه اشتغال داشته باشد. بیمه نامه های انگلیسی ممکنست کلمه بیمه گر را بقصد اشاره به یک شرکت بیمه و یا به یکی از سندیکاهای لویدز بکار برند. با این وجود بیمه گران لویدز همواره ترجیح میدهند که با عنوان آندر رایترو شناخته شوند.

بازار بیمه هواپیمائی لندن عملاً "بدو دسته یعنی آندر رایتروهای لویدز و شرکتهای بیمه تقسیم شده

گذاران، در صورت ورشکستگی بیمه گران میباشد، نظارت بر معاملات بیمه، در کشور انگلستان توسط بخش بیمه‌ای وزارت بازرگانی اعمال میگردد. این بخش به چهار قسمت تقسیم میشود که در رأس هر قسمت یکی از معاونین وزیر قرار گرفته و ریاست بخش را نیز قائم مقام وزیر بازرگانی عهده دار میباشد.

شرکتهای بیمه

شرکتهای بیمه در انگلستان در چارچوب مقررات قانون مصوب سال ۱۹۷۴ و تعدیلات بعدی آن فعالیت میکنند. این قانون مقررات نظارت بر امر بیمه (قانون مصوب سال ۱۹۵۸) و همچنین بخش دوم از قانون مصوب سال ۱۹۶۷ و تعدیلات انجام شده بر قانون مصوب سال ۱۹۷۳ را در هم ادغام و تحت قانون واحدی مجری ساخته است.

بخش اول از قانون مصوب سال ۱۹۷۴، رشته‌های مختلف بیمه‌ای، که شرکتهای بیمه میتوانند در آن فعالیت نمایند را تعیین و اشخاص (اعم از حقیقی یا حقوقی) مجاز به اشتغال در این امر را مشخص نموده است.

بخش دوم این قانون، مقررات مربوط به عملیات شرکتهای بیمه است، که در آن مسائلی نظیر تهیه و ارائه حسابهای سالانه و ترازنامه، حسابرسی، تودیع (افتتاح حساب نزد وزارت خارجه) سرمایه گذاری از محل حق بیمه عمر، حفظ و نگهداری دارائی‌ها در داخل کشور، تأسیس شرکتهای جدید بیمه تغییرات اعضای هیئت مدیره، بازرسان و رؤسای شرکتهای بیمه مطرح شده است.

بخش سوم مقررات ناظر بر نحوه انجام معاملات بیمه‌های بازرگانی است، که در آن مسائلی نظیر آگهی‌های بیمه نقش واسطه‌ها در معاملات بیمه فسخ و ابطال بیمه نامه‌ها توضیح داده شده است. در بخش چهارم از قانون مصوب سال ۱۹۷۴، اصول و قواعدی در ارتباط با انواع بیمه گران درج گردیده است. آندسته از شرکتهای بیمه که قبل از تصویب قانون سال ۱۹۶۷ و بر اساس فصل ۴۳۴ از قانون شرکتهای بیمه مصوب سال ۱۹۴۸ تأسیس شده‌اند و همچنین آندر رایترهای لویدز و شرکتهای بیمه

در صدد تدوین مقررات لازم ناظر بر معاملات بیمه‌ای شرکتهای بیمه و آندر رایترهای لویدز بوده اند. پس از ورشکستگی دو شرکت بزرگ بیمه در سال ۱۸۶۸، قانون شرکتهای بیمه عمر در سال ۱۸۷۵ وضع و مقرر گردید که بعداً "در سالهای ۱۸۷۱ و ۱۸۷۲ بعضی از مواد آن تجدید نظر و تغییر یافت. متعاقب ورشکستگی چندین شرکت بیمه غیر عمر، قانون شرکتهای بیمه در سال ۱۹۰۹ تدوین گردید. این قانون دربرگیرنده قانون سال ۱۸۷۵ و اصلاحیه‌های آن و نیز قانون مسئولیت کارکنان شرکتهای بیمه مصوب سال ۱۹۰۷ میباشد.

بیمه هواپیما، بدواً "تابع مقررات معینی از قانون سال ۱۹۴۶ شرکتهای بیمه بود. قانون شرکتهای بیمه مصوب سال ۱۹۵۸، قوانین مصوب سالهای ۱۹۰۹، ۱۹۲۳، ۱۹۳۰، ۱۹۳۳، ۱۹۳۵ و ۱۹۴۶ را در هم ادغام و بصورت قانون واحدی درآورد. این قانون نیز طی قانون دیگری در سال ۱۹۷۳ اصلاح گردید. قانون شرکتهای بیمه مصوب سال ۱۹۷۴، مقررات مربوط به نظارت بر بازار بیمه را که بطور پراکنده در سه قانون مصوب سالهای ۱۹۵۸، ۱۹۶۷ (بخش دوم) و ۱۹۷۳ گنجانده شده بود را در هم ادغام و در قالب یک قانون ارائه نمود.

بخش دوم از قانون سال ۱۹۶۷ شرایط لازم برای صدور اجازه کار شرکتهای بیمه را تعیین نمود و اختیارات مقامات بازرگانی را در نظارت بر بازار بیمه و عملیات بیمه‌گری تعمیم داد، و مقررات بیشتری را در ارتباط با نگهداری اندوخته‌های لازم جهت جلوگیری از اعسار و ورشکستگی شرکت بیمه، تعیین حداقل سرمایه پرداخت شده وضع و جاری نمود.

یکی از عوامل افزایش نظارت دولت بر امر معاملات بیمه ورود انگلستان به بازار مشترک اروپا بود. کشورهای عضو بازار مشترک و علی‌الخصوص آلمان غربی، که در آن معاملات بیمه تحت نظارت سخت و دقیق دولت است. کشورهای عضو را که از حداقل نظارت و کنترل دولت در امر بیمه برخوردار بودند و ادار به اصلاح وضع موجود و اعمال کنترل و نظارت بیشتری در معاملات بیمه‌ای نمود. هدف بنیانی از تأسیس قوانین نظارتی، حفظ حقوق بیمه

۳ - اعضای لویدز و یا هریک از اتحادیه‌های مورد تأیید آندر رایترها .

۴ - انجمن‌هایی که طبق قانون جمعیت‌های دوستانه به ثبت رسیده‌اند .

۵ - اتحادیه‌های بازرگانی و یا اتحادیه کار-فرمایانی که در آنها معاملات بیمه‌ای صرفاً محدود به تأمین منافع احتیاطی و یا تأمین حقوق دوران اعتصاب می‌باشد .

اشخاص حقوقی (شرکتها یا بنگاه‌ها) در صورتی مجاز به اشتغال در معاملات بیمه در انگلستان می‌باشند که بر حسب موارد مندرج در قانون، تا تاریخ سوم نوامبر سال ۱۹۶۶ از طرف وزیر امور خارجه مجاز به چنین امری شناخته شده باشند .

اجازه فعالیت

مقررات مذکور در دستورالعمل‌های بازار مشترک اروپا که طی آن تقبل تعهد از طرف شرکت‌های بیمه را منوط به کسب اجازه قبلی از مراجع ذیصلاح دانسته، توسط اصول قانونی سال ۱۹۷۸ نافذ اعلام گردید. تا قبل از این قانون شرکت‌های بیمه مصوب سال ۱۹۷۴ در این مورد جاری بود. با اعتبار یافتن قانون سال ۱۹۷۸، هنوز این بخش از قانون سال ۱۹۷۴ در مورد بیمه‌های زندگی و یا اندک تغییراتی در امر بیمه اتکائی و بیمه‌های عمومی (غیر زندگی) که بوسیله شرکت‌های بیمه متقابل و مشابه آن انجام میشود بقوت خود باقی است. قانون سال ۱۹۷۸ شرکت‌های بیمه را به سه دسته زیر تقسیم میکند:

۱ - شرکت‌هایی که مرکز اصلی آنان در کشور انگلستان قرار دارد .

۲ - شرکت‌هایی که مرکز اصلی آنان در یکی از کشورهای عضو بازار مشترک اروپا (غیر از انگلستان) واقع است .

۳ - شرکت‌هایی که مرکز اصلی آنان در خارج از انگلستان و کشورهای عضو بازار مشترک اروپا است (شرکت‌های خارجی) .

بر حسب شرایط مقررات، شرکت‌های مذکور در سه شق فوق، میتوانند اجازه لازم جهت اشتغال به معاملات بیمه را کسب نمایند. مسئولیت صدور اجازه

خارجی ثبت نشده و کلیه بیمه‌گران رشته‌های صنعتی موضوع این مواد می‌باشند .

بخش پنجم این قانون متضمن مقررات تکمیلی است که وضع مقررات مربوط به ارزیابی دارائیهای شرکت بیمه در سالهای بعد را مشخص نموده است .

انواع رشته‌های بیمه از نظر قانون سال ۱۹۷۴

این قانون بیمه‌های غیر زندگی را به شش رشته تقسیم میکند. بیمه‌های هواپیمائی اصولاً تحت عنوان بیمه‌های دریائی، هوائی و حمل و نقل ذکر شده و در مرحله بعد، انواع بیمه‌های مسئولیت و حوادث انفرادی قرار میگیرند. این طبقه بندی، جهت ایجاد هماهنگی با طبقه بندی خطرات مورد بیمه که توسط اعضای بازار مشترک اروپا در سال ۱۹۷۳ انجام شده، بعداً بوسیله مقررات قانون مصوب سال ۱۹۷۷ تغییر یافت و باین ترتیب هفده رشته بیمه‌ای تعیین شده از جانب شورای مرکزی بازار مشترک، جایگزین شش رشته مذکور در بندهای (H) تا (C) فصل اول از قانون فوق الذکر گردید .

بر اساس مقررات قانون سال ۱۹۷۷، چهار رشته بیمه یعنی حوادث، بیمه هواپیما، بیمه محمولات و بیمه مسئولیت هواپیما کلا " تحت گروه بیمه‌های هواپیمائی جای گرفتند. بمنظور حصول اطمینان در اجرای صحیح مقررات جدید، اجازه داده شد تا بیمه‌گرانی که در تاریخ ۳۱ دسامبر سال ۱۹۷۷ مجاز به انجام معاملات بیمه‌ای در یک یا چند رشته بیمه‌ای بر اساس طبقه بندی سال ۱۹۷۴ بودند، معاملات بیمه‌ای مشابه در طبقه بندی جدید را از اول سال ۱۹۷۸ انجام دهند .

اشخاص مجاز به اشتغال در معاملات بیمه

فصل دوم از بخش یک قانون مصوب سال ۱۹۷۴، اشخاص مجاز به انجام معاملات بیمه را بشرح زیر مشخص می‌نماید:

۱ - اشخاص حقوقی (شرکتها)

۲ - اشخاص حقوقی ثبت نشده (مؤسسات تجاری) که تا قبل از سوم نوامبر سال ۱۹۶۶ باین امر اشتغال داشته‌اند .

محاسبه و تعیین میگردد. شرکتهای بیمه کشورهای عضو بازار مشترک که در انگلستان شعبه دارند، ملزم به نگهداری ذخائر، شناخته نشده‌اند مشروط بر آنکه شرکت مادر چنین ذخائری را بعنوان تضمین تعهدات خود در سطح جهان، نگهداری نماید. با این حال ارزش داراییهای شعب این قبیل شرکتهای در انگلستان باید لااقل برابر میزان تعهداتشان در این کشور باشد.

اما شرکتهای خارجی ملزم به نگهداری اندوخته و ذخائر فنی میباشند ضمن آنکه مکلف به تودیع بخشی از آن به بانک هستند. مقررات لازم در قانون مصوب سال ۱۹۷۸ پیش بینی شده است.

حسابهای شرکتهای بیمه

یکی از طرق تشخیص وضعیت مالی بیمه‌گران از نظر توان بازپرداخت دیون و ایفای تعهداتشان، برآورد میزان ذخائر و حسابرسی میباشد. شرکتهای بیمه موظفند هر ساله مشروح حسابهای خود را که براساس قانون سال ۱۹۶۸ تهیه شده بوزارت بازرگانی ارائه دهند.

مجمع حفاظت از حقوق بیمه‌گذاران بعنوان یک شخصیت حقوقی بر اساس قانون حمایت از منافع بیمه‌گذاران در سال ۱۹۷۵ تأسیس گردید. وظیفه این مجمع اتخاذ روشهای مطلوب معین بمنظور جبران خسارت، جلوگیری از تضييع حقوق بیمه‌گذاران در صورت ناتوانی شرکت بیمه نسبت به ایفای تعهدات خود بر اساس بیمه نامه‌های صادر شده میباشد. منبع مالی تأمین کننده هزینه‌های این مجمع مالیات دریافتی از شرکتهای بیمه و سایر دست اندر کاران بیمه در انگلستان میباشد. وزیر امور خارجه در صورت نیاز میتواند راهنمائی‌های لازم در ارتباط با اجرای وظایف مجمع را بآن ابلاغ نماید. قانون سال ۱۹۷۵ فقط در مورد شرکتهای بیمه مجاز فعالیت در انگلستان و بیمه نامه‌های صادر شده در انگلستان معتبر میباشد.

بیمه‌گران لویدز

لویدز کنونی، در واقع شکل تعمیم یافته‌ای است از عملیات بیمه‌ای که در قرن هفدهم در قهوه‌خانه

کار برای شرکتهای بیمه که مرکز اصلی آنان در انگلستان قرار دارد، با وزیر امور خارجه است.

مسئولیت صدور اجازه فعالیت به شرکتهای واقع در بازار مشترک، بعهدہ مقام مسئول کشوریست که مرکز اصلی شرکت در آن قرار دارد. مسئولیت وزیر خارجه انگلیس در این مورد تنها محدود به رسمیت شناختن شرکتی است که از طریق دفتر نمایندگی یا شعبه در این کشور فعالیت میکند، در مورد شرکتهای مذکور در بند (۳) نیز وضعیت بهمین منوال است بعلاوه وزیر خارجه مسئول بررسی وضعیت کلی شرکت مادر در محل اصلی نیز میباشد. شرکتهای بیمه، اعم از شرکتهای واقع در بازار مشترک و یا خارج از آن، که به انجام معاملات بیمه‌ای در انگلستان مجاز شناخته میشوند، ملزمند نماینده کلی را که مکلف به اقامت دائم در دوره تصدی خود در کشور انگلستان میباشد، معرفی نمایند، نماینده مزبور در قبال هرگونه دعاوی اشخاص ثالث مسئول و باید در برابر وزیر امور خارجه جوابگو بوده و مختار به صدور اخطار به‌های قانونی، پذیرش هرگونه دعوی قانونی و سایر مدارک نمایندگی از طرف شرکت مادر باشد. کلیه تعدیلات انجام شده قانون سال ۱۹۷۴ در جدول ضمیمه قانون ذکر گردیده است.

مقررات مربوط به ورشکستگی

بمنظور همانگی و تطبیق مقررات مربوط به عدم اعسار شرکتهای بیمه در انگلستان، با مقررات جاری بازار مشترک اروپا، در سال ۱۹۷۷ مقررات جدیدی تأسیس و در سی و یکم ژوئیه سال ۱۹۷۸ اجراء درآمد. این مقررات بین شرکتهای انگلیسی، شرکتهای بازار مشترک و شرکتهای خارجی قائل به تمیز شده است. در مورد شرکتهای اول و دوم مقررات جدید مصوب سال ۱۹۷۷ جایگزین قانون سال ۱۹۷۴ گردید اما در رابطه با شرکتهای خارجی مقررات هر دو قانون نافذ است.

شرکتهای انگلیسی ملزم به نگهداری اندوخته و همچنین ذخائر فنی بمنظور تضمین تعهدات خود میباشند. ذخائر فنی با توجه به درآمد حق بیمه سالانه و یا با توجه به آمار خسارات هفت ساله شرکت

علاوه بر این، اعضای لویدز تابع قوانین مختلف لویدز میباشند که در فاصله سالهای ۱۸۷۱ تا ۱۹۵۱ بتصویب رسیده‌اند و همچنین مصوبات مختلف کمیته لویدز نیز حاکم بر عملیات آنان می‌باشد.

قوانین مصوب سالهای ۱۸۷۱، ۱۹۱۱، ۱۹۲۵ و ۱۹۵۱ لویدز، اختیارات لازم را به کمیته لویدز تفویض نموده و وظایف و تشکیلات اداری آنرا تعیین کرده است. بر اساس این قوانین اعضای لویدز فقط مجاز به انجام معاملات بیمه در سالن بیمه‌گری که اصطلاحاً (Room) نامیده میشود می‌باشند. کلیه بیمه نامه‌های لویدز باید در لندن صادر و امضاء شوند تشکیل مجمع عمومی باید کتبا با اطلاع اعضاء برسد. اعضاء نیز می‌توانند تحت شرایط خاص خواستار تشکیل مجمع عمومی فوق العاده شوند. علاوه بر این قانون مواردی را که با استناد به آن کمیته لویدز میتواند فعالیت برخی از اعضاء را متوقف و یا عضویت آنان را در لویدز باطل گرداند را مشخص کرده است. یکی از دلایل اعمال کنترل نسبتاً "ضعیف که از طرف قانون شرکتهای بیمه مصوب سال ۱۹۷۴ برای فعالیت‌های اعضاء لویدز پیش‌بینی گردیده اعمال کنترل بسیار دقیق و سختی است که انجمن بیمه‌گران لویدز، از طریق کمیته لویدز به اعضا و توان مالی آنها مجری می‌سازد. بیمه‌گران عضو لویدز که مجاز به انجام معاملات بیمه‌ای هواپیمائی شناخته شده‌اند، حق اشتغال در معاملات سایر رشته‌های بیمه را ندارند مگر با کسب اجازه رسمی خاص از کمیته لویدز، با این وجود سندیکاهای بیمه‌گران دریائی و غیر دریائی میتوانند بدون رعایت هرگونه تشریفات قانونی دیگر مبادرت به اشتغال در معاملات بیمه‌های هواپیمائی بنمایند. در عمل تفاهم موجود بین بیمه‌گران سندیکاهای دریائی و غیر دریائی روشن می‌سازد که سندیکائی در صدد پذیرش ریسک در یک رشته جدید بیمه‌ای می‌باشد. حق بیمه دریافتی سندیکاهای دریائی و غیر دریائی از محل معاملات بیمه‌های هواپیمائی، بعنوان حق بیمه، بیمه‌های دریائی و یا غیر دریائی محسوب میشود.

بر اساس دستورات فصل ۷۳ از قانون سال ۱۹۷۴، بیمه‌گران لویدز ملزم به نگهداری ذخائر لازم از

ادوارد لویدز انجام می‌پذیرفته است. در آن زمان بیمه‌گران متعددی در این مکان اجتماع نموده و هر یک به تنهایی و بحساب خود بیمه خطرات دریائی را تعهد مینمودند و در برخی موارد با تشکیل گروه و با همکاری هم خطرات بزرگتری را تقبل میکردند که این خود سرمنشأ پیدایش سندیکاهای بیمه‌گری گردید. هر چند ممکنست گروهی از آندر رایت‌های لویدز نسبت به قبول تعهد در یک سندیکا مبادرت ورزند، با این حال مسئولیت مشترک نداشته و هریک به تنهایی و بصورت نامحدود مسئول درصدی میباشد که بیمه نموده است. روشهای عمل لویدز در زمانهای پیش باین نحو بود که هر آندر رایتی بشکل فردی در بیمه خطرات شرکت میکرد اما بتدریج با تشکیل و توسعه سندیکاهای بیمه‌گری روشهای عملیاتی دیگری بوجود آمد.

امروزه هر سندیکائی دارای یک رئیس است که بعنوان "نماینده بیمه‌گران سندیکا" شناخته میشود که کنترل کامل بر امر معاملات بیمه‌ای سندیکای خود دارد و میتواند آندر رایتی را جهت قبول ریسک برای سندیکای مربوطه استخدام نموده و یا آنکه بر اساس موافقت نامه نمایندگی، وظیفه آندر رایتی را به سندیکای دیگری واگذار نماید. مسائل دیگری نظیر نگهداری ذخائر، سرمایه گذاری در حدود اختیارات رئیس سندیکا میباشد.

از سال ۱۸۷۱ تا امروز مؤسسه لویدز توسط کمیته لویدز اداره میشود، این کمیته دارای شخصیت حقوقی بوده و از طرف اعضای لویدز مسئولیت حفاظت و اداره اموال و سرمایه‌های تحت کنترل خود را دارا میباشد. کمیته لویدز مستقیماً در معاملات بیمه دخالت نمیکند بلکه وظیفه آن علاوه بر موارد پیش گفته، تهیه محل و ملزومات و ارائه خدمات لازم جهت انجام امور بیمه‌گری برای اعضا میباشد. بموجب دستور صریح مفاد بخش دوم از فصل یکم قانون مصوب سال ۱۹۷۴، کلیه اعضای لویدز مجاز به انجام معاملات بیمه‌ای در انگلستان می‌باشند. چنانچه اعضای لویدز بمقررات مندرج در فصل هفتاد و سوم این قانون عمل نمایند، بخش دوم قانون در مورد آنان نافذ نخواهد بود.

۱۹۷۴ مجاز شناخته نشده است، موظف می‌باشد مراتب را با اطلاع بیمه‌گذار برساند. مقررات مذکور در مورد قراردادهای اتکائی و قراردادهای مستقیم بیمه‌های دریائی بیمه هواپیمائی، بیمه باربری و همچنین بیمه‌های صنعتی اعمال نمیگردد. بر اساس قانون سال ۱۹۷۷ دلالان بیمه، مؤسسات دلالی بیمه باید بمنظور تنظیم مقررات حرفه‌ای، به ثبت برسند. باین منظور قانون دستور تشکیل شورای ثبت مؤسسات دلالی دارای شخصیت حقوقی را داده است. شورای مزبور، بر اساس قانون موظف به ثبت مؤسسات دلالی و نگهداری دفاتر ثبتی است. اشخاصی برای ثبت بعنوان دلال بیمه واجد شرایط شناخته میشوند که یا دارای تحصیلات حرفه‌ای باشند و یا آنکه از نظر تجربی شایستگی آنان احراز شود.

دلالان داوطلب ثبت، باید نظر مثبت شورا را در مورد شخصیت و کارآئی حرفه‌ای خود جلب نمایند، در برخی موارد نیز باید ثابت کنند که دارای تجربه عملی و حرفه‌ای کافی میباشند. آن دسته از دلالانی که از طرف کمیته لویدز تأیید میگردند، بطور خود بخود و بدون قید و شرط به ثبت میرسند. شورای نامبرده شده همچنین ملزم به نگهداری "فهرست اسامی شرکتهائی" است که بامرد دلالی بیمه اشتغال دارند. یک شرکت دلالی بیمه، در صورتی در فهرست اسامی، ثبت میشود که مدیران آن بتوانند مقررات معینی را در ارتباط با ثبت، احراز نموده و همچنین شورا را متقاعد سازند که با رعایت مقررات مذکور در قانون سال ۱۹۷۷ نسبت به انجام واسطگی معاملات بیمه‌ای اقدام خواهند نمود. ضمن آنکه ثبت آنان موکول به گرفتن تأییدیه کمیته لویدز میباشد. این شورا میتواند بر اساس اختیارات قانونی آندسته از مؤسسات آموزشی را که براساس دستورات شورا مواردی را آموزش میدهند که سبب کسب دانش فنی و مهارت حرفه‌ای برای دانشجویان خود، بعنوان دلال بیمه میگردد را مورد تأیید قرار دهد.

قانون مذکور، همچنین شکل و فرم ثبت دلالان و فهرست اسامی شرکتهای دلالی و طریق انتشار آنرا مشخص ساخته است.

محل حق بیمه‌های دریافتی میباشند. حسابهای هر آندر رایتری در پایان سال توسط حسابرسان مورد رسیدگی قرار گرفته و پس از تأیید به تصویب کمیته لویدز میرسد. آندر رایتر مکلف است تا در صورت لزوم ارزش اموال و دارائیهای خود و سایر اطلاعات لازم را در اختیار کمیته لویدز قرار دهد. کمیته لویدز نیز موظف به ارائه بیلان حساب سالانه و سایر مدارک مورد نیاز بوزارت امور خارجه میباشد.

واسطه‌های بیمه^۴

دلالان بیمه معمولاً "ریسکها را به بازار بیمه ارائه نمایند. دلالان بیمه در بازار لندن بدو دسته تقسیم میشوند، یک دسته دلالان مورد تأیید کمیته لویدز، و دسته دیگر دلالانی که مورد تأیید این کمیته نیستند.

دلالان دسته اول، بصرف داشتن تأییدیه، حق دخول به "سالن بیمه‌گری Room" را دارند، که معمولاً ورود اشخاص متفرقه باین محل بسیار مشکل است. این دسته از دلالان میتوانند پوشش ریسکهای مورد بیمه را هم به آندر رایترهای لویدز و هم به شرکتهای بیمه پیشنهاد دهند اما دلالان دسته دوم تنها محدود به ارائه ریسک به شرکتهای بیمه میباشند و به آندر رایترهای لویدز دسترسی ندارند، مگر آنکه بر اساس توافق از دلال مورد تأیید لویدز بخواهند که ریسک را نزد آندر رایترهای لویدز برای آنها بیمه نماید.

ورود بریتانیا به بازار مشترک اروپا و همچنین ورشکستگی چندین شرکت بزرگ بیمه در اوائل دهه ۱۹۷۰ موجب شد تا مقررات جدیدی در ارتباط با دلالان بیمه انگلیسی تهیه و بمورد اجرا گذارده شود. قانون مصوب سال ۱۹۷۶ در این زمینه چنین مقرر میدارد:

دلال بیمه‌ای که وابسته به یک شرکت بیمه خاص میباشد، موظف است قبل از عقد قرارداد بیمه مراتب را با اطلاع بیمه‌گذار برساند.

علاوه بر این چنانچه دلال، بیمه‌گذار را دعوت به انعقاد قرارداد بیمه، با شرکت بیمه‌ای نماید که این شرکت طبق قانون شرکتهای بیمه مصوب سال

در مورد دلال متوفی و یا ورشکسته پیش بینی شده است. بهر حال چنین برمی آید که امروزه بازار لندن در حال تطبیق خود با مقررات جدید داخلی و خارجی بر اساس مقیاس نامشخص می باشد. تماس با بیمه‌گران عضو بازار مشترک اروپا خود به تنهایی تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر بازار لندن گذاشته است. بنظر می‌رسد که کلیه دست اندر کاران بازار لندن در نیاز به ارتباط بهتر با جامعه و اتخاذ روشهای پیشرفته‌تر در حل مسائل داخلی خود اتفاق نظر دارند.

گذشت زمان نشان خواهد داد که آیا وضع مقررات بیشتر سبب بهبود کیفیت معاملات بیمه‌ای در بازار لندن خواهد بود یا آنکه بقاء و اعتبار و انعطاف پذیری بازار در اثر برخورد این نیروهای جدید مستحکم‌تر و یا آنکه سست‌تر خواهد شد.

سازمانهای تخصصی که خدمات فنی را به بازار لندن ارائه میدهند:

علاوه بر آندر رایترهای لویدز، شرکت‌های بیمه و دلالان بیمه که در امر انعقاد قراردادهای بیمه و بیمه‌انگاشی دست دارند تشکیلات دیگری نیز در بازار بیمه نقش مهمی را ایفا میکنند که جهت آشنائی توضیحات مختصری در مورد آنها باطلاع می‌رسد: ۱- انجمن آندر رایترهای هواپیمائی لویدز IAVA این انجمن در سال ۱۹۳۵ بنا به پیشنهاد کمیته مرکزی لویدز و بقصد حفاظت از حقوق آندر رایترهای هواپیمائی لویدز، و با مشاورت سازمان هواپیمائی کشوری و یاتا تأسیس گردید. گرچه در ابتدای کار عضویت در این انجمن تنها برای سندیکاهای تخصصی هواپیمائی مجاز بود اما بعدها عضویت در آن برای کلیه آندر رایترهای هواپیمائی آزاد شد.

انجمن مزبور با تشکیلات مشابه خود یعنی انجمن دفاتر بیمه‌های هواپیمائی که از طرف شرکت‌های بیمه بوجود آمده، در کلیه امور مورد علاقه طرفین در ارتباط با بازار بیمه‌های هواپیمائی همکاری بسیار نزدیکی با هم داشته و با سایر بیمه‌گران هواپیما در سطح جهان نیز در ارتباط می‌باشند.

یکی از کمکهای جالب توجه این انجمن به بازار بیمه‌های هواپیمائی، چاپ کتابی است که حاوی

شورا موظف است دفترچه راهنما حاوی نام دلالان بیمه، شرکت‌های ثبت شده دلالی و سایر اشخاصی را که بنجوی در ارتباط با این امر می‌باشند را تهیه و چاپ نماید.

بر اساس قواعد تعیین شده از طرف شورا دلالان و شرکت‌های دلالی بیمه (ثبت شده) موظفند در دوره فعالیت خود حداقل سرمایه تعیین شده بوسیله شورا، را دارا بوده و ارزش دارائیه‌های آنان در هر مقطع زمانی بیش از میزان تعهداتشان باشد. برحسب این اصول، دلال بیمه باید بنجوی عمل نماید که دچار وابستگی به یک شرکت بیمه خاص در امر ارائه پیشنهادات بیمه نگردد. کلیه دلالان بیمه باید مسئولیت خود در قبال هرگونه ادعای خسارتی را بیمه نمایند. هزینه‌های شورا از محل کمکهای دلالان و شرکت‌های ثبت شده بیمه تأمین میگردد. شورای مزبور مکلف به ایجاد کمیته‌های پژوهشی، انضباطی بمنظور رسیدگی به مسائل انضباطی دلالان و شرکت‌های دلالی بیمه می‌باشد.

هرگاه دلال یا شرکت دلالی مرتکب جرائم جنحه‌ای گردند کمیته انضباطی اختیار خواهد داشت تا نام آن دلال یا شرکت را از دفتر ثبت و یا فهرست اسامی حذف نماید. مگر آنکه جرائم وی از جمله جرائم غیر جنحه‌ای بوده و یا ناشی از عدم تبحر وی در حرفه خود باشد.

حق فرجام خواهی در قبال دستورات کمیته انضباطی مبنی بر حذف نام دلال یا شرکت دلالی از دفتر ثبت یا فهرست اسامی در فصل هیجده‌ام برای دلالان پیش بینی شده است و فصل نوزدهم اختیارات کمیته مزبور را مشخص می‌سازد.

بر اساس سایر مواد از همین قانون، شورا میتواند، کمیته‌های دیگری را بمنظور رسیدگی به سایر امور تشکیل دهد مشروط بر آنکه وظائف اجرایی خود را بآن محول نکند.

برحسب دستورات مندرج در فصل بیست و دوم، هرگاه دلال یا مؤسسه دلالی در دفتر ثبت و یا فهرست اسامی به ثبت نرسیده باشد و بخلاف چنین وانمود کند، مجرم شناخته خواهد شد. مقررات دیگری نیز در ارتباط با ادامه فعالیت برای مدت محدودی

کلوزها، بیمه‌نامه‌های استاندارد و الحاقیه‌های چاپ شده در کتاب انجمن آندر رایت‌های هواپیمائی لویدز از دهه ۱۹۶۰ به بعد توسط این کمیته تهیه و به تأیید هر دو انجمن مزبور رسیده است.^۸

۴- اداره امضای بیمه‌نامه‌های لویدز (LPSO) این اداره بعلت نارضائی از نحوه عمل دفتر امضای بیمه‌نامه‌های لویدز که در سال ۱۹۱۶ تأسیس گردیده بود، تشکیل و جانشین آن شد. گرچه این دفتر اساساً "برای استفاده اختیاری اعضای لویدز تأسیس گردید، اما پس از ورشکستگی یکی از آندر رایت‌های لویدز در پی صدور بیمه‌نامه اعتباری، بنا بر آن شد که بیمه‌نامه‌های صادره در لویدز جهت بررسی و امضا الزاماً "باین دفتر ارسال گردد. در سال ۱۹۲۷ دفتر مزبور به اداره امضای بیمه‌نامه‌های لویدز تبدیل گردید که امروزه وظایف آن از بررسی ساده و امضای بیمه‌نامه‌ها فراتر رفته است و تهیه امکانات قابل ملاحظه در زمینه حسابداری، پرداخت‌های مالی، آماده نمودن صورت‌حساب‌های مربوط به آندر رایت‌ها و بروکرها، تدارک امکانات کامپیوتری برای مؤسسه لویدز و سایر سازمان‌های مورد تأیید کمیته لویدز از آن جمله می‌باشد.

هدف اداره مذکور از بررسی و کنترل بیمه‌نامه‌ها، حصول اطمینان از تطابق شرایط بیمه‌نامه با اسلیپ مربوطه، بمنظور حفظ حقوق آندر رایت‌ها و بیمه‌گذاران می‌باشد و دیگر آنکه بیمه‌نامه، با مقررات قانونی مربوطه در انگلستان و همچنین با قوانین کشورهای خارجی‌ایکه، موضوع بیمه از آن کشور نشأت می‌گیرد، در تعارض نباشد.

۵- انستیتو آندر رایت‌های شرکت‌های بیمه (ILU) این انستیتو در سال ۱۸۸۴ بمنظور ارتقاء و حفظ منافع و مصالح بیمه‌گران دریائی شرکت‌های بیمه تشکیل گردید. ILU امروزه خدمات مشابهی با خدمات LPSO را به شرکت‌های بیمه، فعال در کلیه رشته‌های بیمه ارائه می‌دهد. کمیته فرعی هواپیمائی ILU به موضوعات مورد علاقه شرکت‌های بیمه هواپیمائی عضو رسیدگی میکند.

۶- اتحادیه بین المللی بیمه‌گران هواپیما (IVAY) این اتحادیه در سال ۱۹۳۴ تشکیل گردید. هدف

کلیه فرم‌های استاندارد پیشنهاد بیمه، بیمه‌نامه‌ها، الحاقیه‌ها و شرایط قراردادهای هواپیمائی است که امروزه بطور عام در بازار مورد استفاده قرار می‌گیرد. صحافی کتاب بنحوی است که براحتی میتوان آنرا با جایگزین نمودن صفحات جدید تهیه شده بوسیله کمیته مشترک فنی و شرایط، بروز در آورد.

۲- انجمن دفاتر بیمه‌های هواپیمائی (AIOA) این انجمن در سال ۱۹۴۸ بوسیله و با همکاری تعدادی از شرکت‌های عمده بریتانیائی که در امر صدور بیمه‌نامه‌های هواپیمائی فعال بودند، تأسیس گردید تا خدمات و وظایف مشابهی با خدمات انجمن آندر- رایت‌های هواپیمائی لویدز را به شرکت‌های بیمه ارائه دهد. عضویت در این انجمن تنها محدود به شرکت‌های بیمه انگلیسی بود که به معاملات بیمه‌های هواپیمائی اشتغال داشتند، اما از اول ژانویه سال ۱۹۷۵ عضویت در این انجمن برای کلیه شرکت‌های بیمه داخلی و خارجی مجاز به انجام بیمه‌های هواپیمائی در انگلستان آزاد گردید و هدف‌های این انجمن عبارتند از:

الف - ایجاد تشکیلات نمایندگی رسمی از طرف شرکت‌های بیمه در انگلستان دست اندرکار معاملات بیمه هواپیما می‌باشند.

ب - ارتقاء، توسعه و حفظ منافع شرکت‌های عضو.

ج - گسترش همکاری مشترک بین شرکت‌ها در مورد شرایط و روش‌های عمل در بیمه‌های هواپیمائی.

ه - ایجاد عاملی در جهت به جریان انداختن اطلاعات مابین اعضاء.

و - کمک به بهبود کیفیت عملی صدور بیمه‌نامه‌های هواپیمائی.

۳- کمیته مشترک فنی و شرایط (JTCC) این کمیته توسط آندر رایت‌های هواپیمائی لویدز و انجمن دفاتر بیمه‌های هواپیمائی مشترک^۹ و بمنظور بررسی مسائل فنی بیمه‌های هواپیمائی بازار لندن، تهیه متون بیمه‌نامه‌ها، الحاقیه‌ها، شرایط قراردادهای تهیه پیش نویس‌های اصلاحیه‌های بعدی مورد نیاز تشکیل گردید. این کمیته تنها بنا به دستور مشترک دو انجمن عمل میکند و پس از پایان کار، نتیجه را برای تأیید تک، تک هر یک از دو انجمن مذکور ارائه می‌دهد.

سازمانها، بازار بیمه جهت رسیدگی و تصفیه غرامات بیمه‌های مسئولیت و جان‌نیشینی حق از تجارب مؤسسات حقوقی برجسته و مجرب نیز استفاده میکند.

برخی از سازمانهای کارشناسی، آمار و اطلاعاتی را جمع‌آوری و چاپ میکنند که بیمه‌گران را در ارزیابی خطر و تعیین حق بیمه مناسب بنحو عمده‌ای کمک میکند. سازمانهای کارشناسی بطریق دیگر نیز میتوانند بطور چشمگیری بیمه‌گران را در مراحل پیش و حین صدور بیمه‌نامه کمک کنند. این یاری از طریق بازدیدهای اولیه، ارزیابی تشکیلات بیمه‌گذار و بالاخره تهیه اطلاعات مفید که میتواند راهنمای بیمه‌گر در تصمیم به قبول یا عدم قبول ریسک پیشنهادی و تعیین حق بیمه مناسب صورت میگیرد.

خدمات بیمه‌بین‌الملل، اداره هواپیمائی لویدز^{۱۳} در مورد خسارات بدنه و غرامات مسئولیت تعدیل و مشاوره جامعی را به بیمه‌گران لویدز و شرکتهای بیمه ارائه میدهند:

بر اساس توافق LAD مسئول کارشناسی خسارات بدنه و IIS مسئول رسیدگی به غرامات مسئولیت میباشد مگر آنکه آندر رایتزها نظر خلاف آن داشته باشند.

دعای خسارات واصله به IIS در ارتباط با کارشناسی خسارات هواپیما، چنانچه صرفاً "مربوط به مسئولیت باشد توسط همین مؤسسه با اقدام گذاشته میشود و اگر مربوط به خسارت بدنه هواپیما باشد از طریق IIS جهت رسیدگی به LAD ارجاع می‌گردد. که باین ترتیب دو مؤسسه با تخصص‌های خاص خود مکمل یکدیگر می‌باشند.

۸- انجمن دلالان بیمه بریتانیائی و کمیته اروپائی دلالان بیمه انگلیسی (UKIBEC) & (BIBA)^{۱۴}

BIBA در سال ۱۹۷۷ از ادغام چهار سازمان مستقل بوجود آمد که به نمایندگی از طرف اعضای خود در تماس با دولت، مطبوعات و سایر سازمانها اقدام می‌کند. انتشار آگهی یا، روابط عمومی و ارائه طرق مقتضی باعضاء جهت اتخاذ تصمیم مشترک از جمله دیگر وظایف آن میباشد.

UKIBEC در سال ۱۹۷۳ بعنوان نماینده دلالان بیمه انگلیسی در بازار مشترک تشکیل گردید که

از تاسیس این سازمان، حفظ، معرفی و ارتقاء منافع و مصالح کلیه بیمه‌گران هواپیما در سطح جهان است. وظایف اتحادیه گفتگو و مذاکره پیرامون مصالح بیمه هواپیما از طریق دفتر مرکزی و تبادل اطلاعات و ایجاد همکاری مابین اعضا بمنظور تاسیس مقررات بهتر و انجام هرچه بهتر امور بیمه‌های هواپیمائی و بطور کلی هرگونه اقدامی که سبب بهبود و توسعه امر بیمه‌های هواپیمائی است.

اتحادیه غیر سیاسی بوده و عضویت در آن برای کلیه شرکتهای بیمه به ثبت رسیده و نیز برای صندوقهای بیمه متشکل از گروههای بیمه‌ای و سایر تشکیلات بیمه‌ای که مجاز به اشتغال در امر بیمه‌های هواپیمائی تشخیص داده شده‌اند، آزاد است.

دفتر مرکزی IUAI واقع در لندن است و دبیر کل از آن محل با کلیه اعضای خود در سطح جهان ارتباط برقرار میکند. تعداد اعضاء در سال ۱۹۸۰، بالغ بر ۴۲ مورد از ۳۳ کشور مختلف بوده است. دبیرکل ضمناً بعنوان نماینده IUAI در مجامع بین‌المللی حاضر میشود.

اتحادیه هر از چندی با سازمان‌هایی مثل اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوائی IATA، سازمان انرژی اتمی بین‌المللی IAEA، فدراسیون بین‌المللی اتحادیه‌های خلبانان خطوط هوائی IFALPA و اطاق بازرگانی بین‌المللی ICC پیرامون مسائل مورد علاقه طرفین به مشاوره و همکاری میپردازد. اتحادیه به سازمان هواپیمائی کشوری بین‌المللی ICAO نیز نظارت دارد. گرچه IUAI با ارائه نظرات سازنده پیرامون مسائل مهم بیمه‌های هواپیمائی بین‌المللی توانسته تأثیر بسزائی در رشد و توسعه اصول این رشته بیمه‌ای گردد. مع الوصف این اتحادیه سعی در بنظم درآوردن نرخهای حق بیمه و نحوه عمل بیمه‌های هواپیمائی را ندارد.

۷- سازمانهای بازدیدکننده^{۱۲} اجزاء دیگر بازار لندن، یعنی کارشناسان، ارزیابها و تعدیل‌کنندگان خسارت، سازمانهایی هستند که در امر بازدید خطر و خسارت، تخمین هزینه‌های تعمیراتی هواپیمای خسارت دیده و نهایتاً تعدیل چنین خساراتی فعال هستند. علاوه بر این نوع

بوسیله کمیته منتخب انجمن‌های دلالی بیمه مختلف اداره میشود و در بروکسل نیز دارای هیئت نمایندگی پاورقی

۱ - مقاله حاضر ترجمه فصل چهارم از کتاب Aviation Insurance نوشته آقای R. D. Margo میباشد .

۳ - در دسامبر سال ۱۹۷۷ بالغ بر ۸۵۱ شرکت رسمی بیمه در انگلستان فعالیت میکردند که از میان آنان تعداد ۴۱۴ شرکت مجاز بفعالیت در رشته بیمه‌های دریایی، هواپیمائی و حمل و نقل بودند .
۸ - کلوزهای ۳۸ - AV و ۳۹ - AV در واقع با همکاری انجمن‌های فوق الذکر و قبل از تأسیس کمیته مزبور تهیه و اجرا درآمد . اولین کلوزی که توسط کمیته تهیه و به تأیید هر دو طرف رسید کلوز ۴۰ - AVN (توافق ابطال از ناحیه طرفین) بود .

دائم در بازار مشترک اروپا میباشد . امور UKIBEC در لندن توسط دبیر کل هماهنگ می‌گردد .

- 2- Brokers
- 4- Brokers
- 5- Lloyds Aviation Underwriters Association (LAUA)
- 6-Aviation Insurance Offices Association (AIOA)
- 7- Joint Technical and Clauses Committee (JTCC)
- 9- Lloyd's Policy Signing Office (Lpso)
- 10- Institute of London Underwriters (ILU)
- 11- International Union of Aviation Insurers (IUAI)
- 12- Survey Organisations
- 13- International Insurance Service (IIS), Lloyds Aviation Department (LAD)
- 14- British Insurance Brokers Association (Biba) & United Kingdom Insurance Broker's European Committee (UKIBEC)

بقیه از صفحه ۶۱

روشن است که رابطه بین بیمه‌گذار و بیمه‌گر را چه در زمینه خرید بیمه و چه در زمینه تصفیه خسارت سخت مشکل نمود و این موضوع تأثیر منفی بسزائی در تقاضای آزاد و داوطلبانه بیمه و نیز در محدودیت بازار آن گذاشت .

۳- طرز تصفیه خسارت تا قبل از ملی شدن شرکتها هم موجب رضایت چندانی نبود و نتیجه‌گیری شما مبنی بر این که ضریب خسارت بعد از ملی شدن ۱/۶ درصد نسبت به قبل از آن کاهش یافته میتوانسته است مؤثر واقع شود، بیانگر تمامی مشکل نیست . مشکل عمده طولانی‌تر شدن تصفیه خسارت است که علل مختلفی دارد .

روشن است که نمایندگان و کارگزاران در فروش بخش غیر اجباری بیمه و در نتیجه در توسعه بازار نمیتوانند نقش اساسی بازی کنند . در دو سه سال آخر قبل از انقلاب نمایندگان کل نه تنها مستقیماً قبول ریسک کرده و بیمه‌نامه صادر میکردند بلکه تا حدودی تصفیه خسارت هم میکردند و واضح است گسترش چنان وضعی بهمان نسبت رابطه صنعت بیمه با مردم را آسانتر و تقاضای داوطلبانه بیمه را بیشتر میکرد و حال آنکه پس از انقلاب کارگزاران از بین رفتند و نقش و اثر نمایندگان نیز بمقدار بسیار زیادی تضعیف شد . من اینجا وارد این بحث نمیشوم که علل و دلائل این تضعیف چه انگیزه‌ای بود ، همینقدر