

آینده تثبیت نرخ های بیمه هواپیما

ترجمه: نینا اهنملی

فراغ التحصیل مترجمی زبان انگلیسی دانشگاه آزاد اسلامی

ملی (NBAA) [۳] از هفتم تا نهم ماه می در فونیکس آریزونا برگزار شده بود، مقاله با نام "بیمه هوایی و مدیریت ریسک، مشکلات، تبعات و ناکامی ها و دستاوردها" ارائه کرد.

در طول ۵ سال گذشته زیان ها و خسارت های هوایی که ارتباطی با حملات تروریستی نداشته اند از مرز ۵ میلیارد دلار فراتر رفته و در بازار بحرانی و غیر انعطاف (Hard Market) نقش به سزایی داشته اند. این بازارها در مجموع با حق بیمه های افزایش یافته، (رشد حق بیمه هایی که به دلیل ادعای خسارت بیمه حوادث یک اپراتور شروع می شوند پوشش بیمه کاهش یافته) و موشکافی زیاد بیمه گر و بدبینی میان بیمه گران، مشخص می شود. کلنر افزود: شرکت های محتاط در این بازارها بهترین سود را می برند. حوادث اسف باری که مستقیماً روی بازارهای جهانی بیمه تاثیر می گذارند. اثر کمتری

ریچارد کلنر، مدیر منطقه ای شرکت های بیمه هوایی کشوری معتقد است که حتی قبل از حملات تروریستی هواپیمایی ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، حق بیمه های افزوده شده برای شرکت های بزرگ هواپیمایی امری اجتناب ناپذیر بود. با این وجود تاثیری که اتفاقات اخیر بر بیمه هوایی گذاشته است بهترین نتیجه ممکن را به ما خواهد داد این امر به بیمه گران اجازه می دهد تا برای شرکت های بزرگ هواپیمایی که به خاطر سابقه ایمنی شان نسبت نرخ های بیمه کمتری پرداخت کرده اند، پوشش بیمه فراهم آورد.

کلنر در مقاله ای که همراه با هال ویلیامز (Hal Williams) رئیس شرکت های بیمه هوایی کشوری نوشته است طی چهل و هفتمین سمینار ایمنی شرکت هواپیمایی کاس (Cass) [۱] که توسط موسسه ایمنی پرواز (FSF) [۲] و انجمن شرکت هواپیمایی

روی پوشش بیمه شرکت های هواپیمایی می گذارند. درحالات ۱۱ سپتامبر زیان ها و خسارت های پیش بینی شده بین ۵۰ تا ۱۰۰ میلیارد دلار تخمین زده شد و بدین ترتیب خسارات وارده به بیمه گران اتکایی در بسیاری از کشورها، به طور قابل ملاحظه ای افزایش یافت. بیمه گران اتکایی به عنوان سرمایه داران اصلی سهمی از ریسکی که بیمه گران مستقیم برداشته اند در این شرایط ذی نفع خسارات قرار گرفتند. با این وجود وقتی که بیمه گران اتکایی تصمیم های شش ماهه سرمایه گذاری را در نظر می گرفتند، قادرند تا تصمیم بگیرند که سرمایه گذاری های بیمه شان را به خارج از بازار بیمه هوایی انتقال دهند یا خیر.

وی همچنین معتقد است که: "ما ۵ سال نتایج منفی داشته ایم بدین معنا که ۵ سال پیاپی بیمه گران پول کمتری از آنچه که بابت خسارت ها می پرداختند، دریافت کرده اند. در سال ۲۰۰۱، بیمه گران سراسر جهان مبلغی به ارزش ۳/۵ میلیارد دلار از حق بیمه های هوانوردی دریافت کرده اند که بخش عمده در حدود ۴۹ درصد آن از صنعت هواپیمایی بود در صورتی که بیمه گران به ازاء هر ۳ دلار و ۵۰ سنتی که در آورده می شد، ۵ دلار پرداختی داشتند. در بخش های دیگر کل حق بیمه پرداختی سال ۲۰۰۱، ۲۰ درصد صنعت هواپیمایی، ۱۷ درصد فضاوردی، ۱۳ درصد تولیدات و ۱ درصد خطر جنگ بود. معمولاً پوشش خطر جنگ نیز گرفته می شود تا در صورت تصرف هواپیما توسط دولت خسارت آن به صاحبان هواپیما پرداخت شود. این پوشش وقایعی

چون حملات تروریستی را نیز تحت پوشش قرار می دهد که بیمه گر را ملزم به پرداخت خسارت می نماید

به اعتقاد وی: یکی از نتایج حملات ۱۱ سپتامبر این بود که بسیاری از بیمه گران بلافاصله به شرکت های بزرگ هواپیمایی هشدار دادند که پوشش خطر جنگی آن ها منتفی شده است. (براساس اخطاری که تحت شرایط بیمه نامه مقرر می شد) پیش از حملات حق بیمه این پوشش که حذف خطرات جنگی را کنار می گذارد برای هر ۱۰۰ دلار حدود ۲/۵ سنت بود دو هفته پس از حملات تروریستی بهای آن به ۱۵ سنت افزایش یافت و اخیراً چنین پوشش هایی کل حق بیمه را تا ۲۰ درصد افزایش می دهد. اگر شرکت های بزرگ هواپیمایی برای خرید هواپیما وام گرفته باشند، معمولاً وام دهنده از دارنده می خواهد تا حتماً پوشش خطر جنگ را نیز داشته باشد، بنابراین برای برخی از صاحبان هواپیما حق بیمه های میان مدت ناگهان دوبرابر شده است.

باتوجه به خسارت های بیمه ناشی از حوادث هوانوردی و حملات تروریستی هواپیمایی در سال ۲۰۰۱، شرکت های بیمه هواپیمایی آمریکا از شرکت های بزرگ هواپیمایی درخواست کردند تا برنامه های ایمنی گسترده ای را اجرا کنند.

اگرچه در سال ۲۰۰۱ نرخ حوادث در صنعت هواپیمایی کمتر از سال ۲۰۰۰ بود با این وجود هریک از حوادث هزینه بسیار بیشتری را برای بیمه گران

هستند و برای خطرات شما نقش به سزایی دارند تنها چهار نفر باقی مانده است^{۱۱}

با این وجود احتمالاً تا نوامبر سال ۲۰۰۳ نرخ بیمه هوایی برای شرکت های بزرگ هواپیمایی تثبیت خواهد شد.

در اوایل سال ۲۰۰۲ تحلیل گران رشد متوسط حق بیمه را طی ۱۸ ماه تا ۲۵ درصد پیش بینی کرده بودند، اخیراً تحلیل گران تخمین زده اند که رشد حق بیمه از نوامبر ۲۰۰۳ تا ژانویه ۲۰۰۴ به طور متوسط به ۱۷ درصد خواهد رسید. عوامل مهم موثر بر این برآورد شامل ورود بیمه گران جدید تسهیم دوباره دارایی مورد تایید بیمه گران اتکایی و بازده ایمنی مورد تایید می شود.

کلنر معتقد است که: بیمه هوایی یک دانش دقیق نیست. بنابراین، بیمه کردن در صنعت هواپیمایی را به عنوان یک مورد نامطمئن و غیرعلمی در نظر می گیریم. بدین ترتیب بیمه کرن علمی (از جنبه آماری) به تعداد کافی از واحدهای همگن نیاز دارد تا با دقت منطقی احتمال زیان مالی یک بیمه گر را مشخص نماید.

شرکت های هواپیمایی می توانند بیمه گران را از طریق واسطه ها تحت تاثیر بگذارند تا از طریق ارائه مدرک کارهای ایمنی همچون آموزش سالانه تمام خلبان ها و پرسنل نگهداری با ارائه مدرک و استفاده از مراحل استاندارد اجرایی براساس الگوی تایید شده از طرف NBAA با نیاز خدمه پرواز برای اعمال نظارت بیشتر هواپیما زمانی که هواپیما در حال مراقبت، کنترل و سرپرستی یک اپراتور ثابت (FBO)

داشته است. این عوامل بر روی حداکثر تعهدات تاثیر گذاشته است. پیش از شرایط اخیر بازار بحرانی در میان شرکت های بزرگ هواپیمایی، دارای محدوده تعهداتی معادل ۲۰۰ بیلیون دلار یا بیشتر بود. اغلب در شرکت های بیمه که اخیراً در این بازار بیمه می کنند، چنین محدودیت هایی وجود ندارد. حتی سازمان های هواپیمایی کوچک، شرکتی را که تا ۵۰ میلیون دلار محدودیت های تعهدی دارند متوجه خواهند ساخت تا محدودیت های خود را با تعدید بیمه نامه هایشان تا ۵۰ درصد کاهش دهد.

کلنر گفت: "افزایش موشکافی های بیمه گران بدین معناست که هر بیمه گر با دقت بیشتری به ریسک ها نگاه می کند. آن ها به دیدن بیمه گذاران که شرکت های هواپیمایی هستند می آیند و سئوالات دقیق تری می پرسند و می خواهند تا در کارهای اجرایی آن ها متوجه به خشخاش بگذارند و عدم مغایرت ها را مشخص سازند.

در این شرایط بیمه گران دارای این توانایی بالقوه هستند که پیوسته بدین باشند اما در بازار بحرانی اغلب خوش بین هستند.

اخیراً صنعت بیمه هواپیمایی در "وضعیت احیا" به سر می برد که انتظار می رود تا اوایل سال ۲۰۰۴ به نرخ ها و ثبات قابل پیش بینی تری بین بیمه گران مستقیم و بیمه گران اتکایی و گرایش نوین به سوی بیمه هوایی به عنوان یک سرمایه گذاری سودآور، منجر شود.

کلنر اظهار داشت: "هفت سال پیش هفده بیمه گر وجود داشت. اما آن هایی که هنوز در این کار

[۴] باشد. پشتیبانی از اصلاح ضرر و زیان (قوانین مدنی حاکم بر بدهی و خسارت که از طرف دادگاه مقرر گردیده) با کمک به آموزش پرسنل بی تجربه به منظور کاهش ریسک و تقسیم بهترین کارها با شرکت های دیگر به منظور کاهش زیان ها و خسارت های بیمه پوشش بیمه را با بهترین نرخ های ممکن فراهم آورد.

روش دیگر بیمه گران ناراضی است تا بدین ترتیب برای عملیات نظامی تک خلبانی هواپیمای جت (موتور توربینی)، استفاده از خلبان دوم که دوره کوتاهی آموزش دیده است هواپیمای شخصی گران قیمت با شرایط تعهد بالا هواپیمای ۲۵ سال به بالا، استفاده های غیرمتعارف از هواپیما، انتقال خلبان ها به هواپیماهای پیچیده تر یا بخش ۱۳۵ مقررات هواپیمایی آمریکایی فدرال عملیات هر روزه یا درخواست هواپیمای درجه دو ملخی پوشش بیمه فراهم آورد.

همچنین کلنتر معتقد است که اطمینان حاصل کنید که دلال بیمه شما از آنچه که شما انجام می دهید کاملاً خبر دارد مثلاً اگر از آموزش های درون سازمانی استفاده شده، مطمئن شوید که برنامه درون سازمانی کاملاً از جانب بیمه گر پذیرفته می شود. می بایست واسطه شما با شما در ارتباط باشد. مدافع شما باشد مصاحبه های حضوری را اداره کند. ملاقات های بیمه گر را ترتیب دهد پیشنهادات دقیق نوینی به بیمه گران ارائه دهد و جایگزین بیمه دیگری پیشنهاد کند. می بایست بیمه گر را با کیفیت کارتان تحت تاثیر قرار دهید. اگر فرهنگ

شما نشانگر این است که شما اپراتور مطمئن هستید، به احتمال زیاد بیمه گر فرهنگ شما را خواهد شناخت و در نتیجه حق بیمه کمتری پیشنهاد خواهد کرد.

علاوه بر این اپراتورهای ثابت نسبت به اپراتورهای شرکت هواپیمایی افزایش حق بیمه سیار بالاتری دریافت می کنند. پوشش مسئولان آشیانه (هواپیما) برای بسیاری از اپراتورهای ثابت به دلیل نتایج کلی منفی مربوط به حوادث پارکینگ فرودگاه برای بیمه گران اتکایی در سال ۲۰۰۲ از ۵۰ درصد به ۸۰ درصد افزایش یافته است. افزایش اینگونه حق بیمه ها دارای تاثیراتی است که دامنه آن از حذف سودها و توقف افزایش حقوق کارکنان تا شروع ورشکستگی می باشد.

شرکت های هواپیمایی می توانند به اپراتورهای ثابت کمک کنند تا در کار باقی بمانند. هرچند با پذیرفتن کارهای ایمنی مانند داشتن یک عضو خدمه هواپیمایی برای انجام مراقبت های صحیح در زمان هرگونه حرکت هواپیما توسط پرسنل زمینی، کنترل استفاده خدمه زمینی از نوع درست قلاب یدک کش و الزام استفاده از یدک کش (Wing - Walker) در زمانی که هواپیما توسط خدمه زمینی حرکت داده می شود.

کلنتر اظهار داشت "ما بدون اپراتورهای ثابت نمی توانیم کار کنیم" اگر اعضای خدمه پس از ایستادن هواپیما آماده مراقبت از پرسنل زمینی نباشد، بدین ترتیب برای جلوگیری از آسیب پلکان هواپیما کمکی به اپراتورهای ثابت نمی کنند. در صورتی که

آن ها آماده و مراقب باشند به هر حال از احتمال (یافتن اشتباهات و اتفاق افتادن آن ها) انجام نادرست آن جلوگیری می کنند.

یکی از پیامدهای آسیب پلکان هواپیما این است که بیمه گران بیشتری از بیمه گران ثابت می خواهند تا با اپراتورهای هواپیما موافقت نامه های رضایت بدهی قراردادی معافیت اصل جانشینی داشته باشند. معمولاً چنین قراردادهایی طرح می شوند تا اپراتورهای ثابت را از بدهی مالی زیان و خسارت استفاده هواپیما یا کاهش ارزش هواپیما در صورت بروز زیان و خسارت از طرف اپراتور ثابت رها سازد. (پس بیمه گر اپراتور ثابت قانوناً فقط مسئول پرداخت هزینه تعمیر هواپیمای آسیب دیده می شود).

با توجه به این رویه می بایست اپراتورهای هواپیما برای امضای چنین قراردادها یک بیمه نامه شرکتی تهیه کند، تا خلبان ها را در مورد بیمه نامه آگاه نمایند و راجع به نیاز احتمالی پوشش برای کاهش ارزش و زیان استفاده با واسطه ها صحبت کنند.

بیشتر از ۳۴۰ نماینده سازمان ها از بیش از ۱۰ کشور در جلسه ای حضور داشتند که موضوع آن در برتری ایمنی هر آنچه زیر خورشید بود این جلسه شامل ۱۶ ارائه توسط متخصصین صنایع دولت و دانشگاه می شد.

توضیح بیشتر آنکه تاکنون در این زمینه مقاله های زیادی توسط ویلیام کاروی (William Garvey) و ریچارد ان. ا. رونز (Richard N. Aarons) در مجله صنعت هواپیمایی بازرگانی و نجاری و "چگونه خلبان ها خطرات را تشخیص

می دهند و مهار می کنند: عامل مهم ایمنی پرواز" توسط دکتر جودیت اواسنو (Judith Orasanu) در مرکز تحقیقاتی ایمز (Ames) سازمان ملی هوانوردی و فضانوردی آمریکا (NASA) [۵] دکتر اوت فیشر، (Ute Fischer) موسسه فن آوری جرجیا و جینی دیویدسون، کارشناس ارشد دانشگاه ایالتی سن جوزه و مرکز تحقیقاتی ایمز ناسا در خلاصه مذاکرات جلسه منتشر شده اند که این مقاله خود نیز بر گرفته از نتایج بسیاری از آنها بوده است.

واژگان کلیدی:

حملات تروریستی هواپیمایی، بیمه هواپیما، انجمن پرواز.

اپراتورهای ثابت

ماخذ:

Flight Saftey Foundation Group Journal, 14
May 2002

توضیحات:

- 1- *Corporate Aviation Safety Seminar (Cass).*
- 2- *Flight Safety Foundation (FSF).*
- 3- *National Business Aviation Association (NBAA).*
- 4- *Fixed -Base operator (FBO).*
- 5- *National Aeronautics and space Administration (NASA).*