



## کارشناسی خسارت بیمه بدنه گلایدر (هوایمای بدون موتور)

ترجمه: زهرا عبادی

دیگران کاملاً واقف هستند. آنها به منظور محافظت از خود، خطر زیان را به یک شرکت بیمه محول می کنند.

وارد آمدن خسارت به گلایدر بسیار سخت است آن چنان که گویی فرزند شما دچار آسیب شده است. در این صورت به منظور دریافت کمک به شرکت بیمه خود مراجعه می کنید. برخی از همان آغاز نگران هستند چرا که نمی دانند باید چه انتظاری

گفته می شود، در سانحه هوایی دو گروه از خلبان ها وجود دارند؛ «آنهايي که دچار سانحه شده اند و آنهايي که با آن روبرو خواهند شد.» اما من با این نظریه موافق نیستم، چرا که شرکت بیمه کاستلو ارباب رجوع های بسیاری دارد؛ بدون خسارت می مانند تا زمانی که پرواز را کنار می گذارند. با این وجود، خلبانان نسبت به امکان زیان مالی به جهت خطای خلبان، بلای طبیعی و یا به جهت قصور

از شرکت مربوطه داشته باشند. شاید اطلاعاتی که در این جا فراهم شده، به هنگام بروز خسارت کارها را آسان تر کند.

پس از اینکه اعلام خسارت صورت گرفت، یک کارشناس منصوب می شود. اگر خسارت پیچیده نباشد، بیمه شده منحصرا با کارشناس اداری داخلی سروکار دارد. خسارات دیگر ممکن است موجب شود شرکت بیمه یک کارشناس خسارت مستقل را به خدمت گیرد تا به محل وقوع بروز و اطلاعاتی را جمع آوری کرده در اختیار شرکت قرار دهد.

شخص ممکن است از کارشناس انتظار داشته باشد که برآوردهای تعمیر را برای بیمه گذار ترتیب دهد. ممکن است کارشناس فهرستی از پایگاه های تعمیر را جهت مراجعه فراهم کند، اما ترتیب دادن برآوردها معمولا بر عهده مالک است.

هنگامی که بیمه گذار تصمیم نهایی را درمورد اینکه چه کسی تعمیرات را انجام خواهد داد می گیرد، این شرکت بیمه است که آنچه خواهند پرداخت را تعیین می کند. ما به ارباب رجوع های خود توصیه می کنیم که در پایگاه های تعمیر منتظر بمانند تا از آنچه که شرکت قرار است بپردازد آگاهی یابند. در صورتی که شرکت بیمه و بیمه شده در مورد میزان پرداخت توافق نداشته باشند براساس بیمه نامه باید، به داورى مراجعه کرد. هزینه داورى برای هر دو طرف سنگین تمام می شود. شرکت بیمه کاستلو نیز ممکن است ارباب رجوعی داشته باشد که احساس

کند نیاز به طی روند داورى دارد. اگر این فرضیه که شرکت های بیمه سعی در سوء استفاده از ارباب رجوع های خود را دارند، درست باشد، داورى یک عمل پیش پا افتاده خواهد بود.

علاوه بر هزینه تعمیرات، دارنده گلايدر اغلب مساله مالی دیگری نیز دارد که یک دارنده Cessna، Piper و یا Beech دچار آن نیست. هزینه های حمل و نقل از آن جمله است. در بیشتر موارد هواپیمای موتورى توسط مکانیک هایی تعمیر می شود که در ۱۰۰ مایلی بیمه شده هستند. اما در مورد گلايدرها این طور نیست.

تسهيلات تعمیر گلايدر بسیار کم هستند. ممکن است بیمه شده مجبور شود مبلغ زیادی جهت حمل گلايدر آسیب دیده به پایگاه تعمیر، بپردازد. این جاست که شرکت بیمه مجددا مداخله می کند و ممکن است کل هزینه و یا مقداری از آن را بپردازد. تضادها زمانی بروز می یابند که ۲ یا ۳ پایگاه تعمیر، برآوردهای هزینه تعمیر را ارائه کنند. هر سه می توانند کار قابل قبولی داشته باشند، اما بیمه شده بالاترین حد پیشنهاد شده را انتخاب کرده که ممکن است صصدها مایل دورتر باشد. از آنجا که هر سه می توانند این کار را انجام دهند، برای هر شرکت بیمه ای، قیمت پیشنهادی پایین تر و هزینه های حمل و نقل کمتر، مطلوب تر است و بیمه شده باید تفاوت را بپردازد.

خسارت کلی الزاما بدین معنا نیست که

کمتر از سهم واگذارنده از خسارت، خواهد بود. در حالی که برخی ممکن است بگویند که این عمل معقول و پذیرفتنی است، اما برخی دیگر گفته اند نمی دانستند که شرکت بیمه می تواند گلايدر آنها را پس از یک خسارت کلی بگیرد.

زمانی که شرکت بیمه و بیمه شده بر سر تسویه خسارت کلی یا نسبی توافق کردند، کارشناس، یک فرم اثبات خسارت برای بیمه گذار می فرستد. این توافقنامه ایست که به معنای جزئیات تسویه نهایی می باشد. بیمه گذار نباید آن را امضا کند مگر اینکه از شروط آن رضایت کامل داشته باشد. سپس فرم اثبات خسارت به شرکت بیمه فرستاده می شود که کمتر از ۳۰ روز دیگر زمان می برد تا پرداخت صورت گیرد. بیشتر شرکت های بیمه، پرداخت را حتی سریع تر انجام می دهند.

برای عاقلان یک اشارت بس است. برخی مواقع جهت اینکه بیمه گذار حق مالکیت مشخصی برای هوپیمای خود ندارد در پرداخت خسارت تاخیر ایجاد می شود. در صورتی که به یک فرد دارای حق تصرف، مالک قبلی و یا شرکت مالک پرداخت شده باشد باید نسبت به اعلام نام آنها اطمینان حاصل کند در غیر این صورت شرکت بیمه ممکن است چاره ای جز صدور چک خسارت با نام نداشته باشد. برخی بیمه گذاران در طی این مسیر طولانی برای امضای خود دچار مشکل هستند و بدین ترتیب پرداخت نقدی صورت می گیرد.

هوپیما تخریب شده است. ممکن است هوپیما قابل تعمیر باشد، اما هزینه تعمیر به اضافه هزینه امداد و نجات ممکن است با ارزش توافقی بیمه شده از گلايدر برابری کند و موجب آنچه که خسارت کلی نامیده می شود، گردد.

معمول ترین روش که شرکت های بیمه هوپیمایی به کار می برند تا مشخص شود آیا یک هوپیما تعمیرشدنی باید کلا از بین برود عبارتند از: الف. هزینه تعمیر به اضافه هزینه امداد و نجات از ارزش بیمه شده بیشتر و یا با آن برابری می کند (برنامه مورد نظر از این شیوه استفاده می کند).

ب. هزینه های تعمیر با ۷۰ درصد ارزش بیمه شده برابری کرده و یا بیشتر از آن شود.

ملاحظه می کنید که عامل اصلی در هر دو مورد ارزش بیمه شده می باشد.

در مواقع خسارت کلی شرکت بیمه، هوپیما را تصاحب می کند و سعی خواهد کرد تا به منظور کاهش زیان خود، بازیافت ها را بفروشد. بیمه گذاران می توانند به شرکت بیمه اطلاع دهند که طالب بازیافت ها هستند و در مناقصه شرکت کنند. در صورتی که شرکت بیمه با فروختن بازیافت ها به بیمه شده موافقت کند، قیمت فروش معمولاً از مقداری که شرکت ادعای خسارت کرده، کم می شود. برای مثال اگر ارزش بیمه شده ۹۰۰۰ دلار باشد و فروش بازیافت ۲۰۰۰ دلار باشد صورت خسارت ۷۰۰۰ دلار

پرداخت خسارت می‌تواند به صورت چک یا حواله باشد. اگر از طریق حواله باشد، وجوه برای چندین روز به حساب بیمه گذار واریز نمی‌شوند، بلکه به بانک شرکت بیمه ارسال می‌شود که باید از شرکت بیمه جهت پرداخت آن تاییدیه دریافت کند. در مقایسه با چک تنها چند روز بیشتر طول می‌کشد تا بتوان از وجوه استفاده کرد. بهتر است بیمه گذار از این موضوع برای برنامه ریزی آگاهی یابد. شرکت بیمه برای موارد گروهی از چک استفاده می‌کند.

در حالی که کارشناسی خسارت بدنه گلايدر ممکن است به نظر پیچیده برسد، اگر ارتباطات درست و مناسب باشد، این روند نسبتاً ساده است.

**ولاگن کلیدی:**

کارشناس خسارت خطای خلبان کارشناس خسارت مستقل  
بازرسی خسارت

**منبع:**

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی  
Aviation insurance.com