

ام پی ال یا حداکثر خسارت محتمل

ترجمه: محمود دریابار

مقدمه

هرگاه از بیمه‌گری خواسته شود که حق بیمه ریسک‌های فاقد تعرفه از قبیل طرح‌های مهندسی را مورد محاسبه قرار دهد، در وهله نخست تلاش خود را معطوف آن خواهد کرد که از کیفیت ریسک و خطرهای مرتبط با آن تصور دقیقی کسب نماید. پس مبادرت به ارزیابی ریسک و تعیین حق بیمه متناسب با آن خواهد نمود. به تعبیر ساده‌تر، این سؤال را مطرح خواهد کرد که: «این ریسک رویهمرفته از چه نوع است و چه حوادثی ممکن است اتفاق افتد؟»

بیمه‌گران، به هنگام اتخاذ تصمیم راجع به سهمی از ریسک که مایل به نگهداری و تقبیل مسئولیت مربوط به آن می‌باشند، مقدماً نسبت به مشخص کردن وضعیت ریسک از دو جهت اقدام می‌کنند: نخست با اتکاء به درجه خطر که در عین حال با کل مبلغ خسارات قابل پیش‌بینی در دوره بیمه تناسب دارد، ریسک را طبقه‌بندی کرده، سپس هم‌خود را مصروف آن می‌دارند که حداکثر مبلغ هر خسارتی را که احتمال وقوع دارد، یعنی «حداکثر خسارت محتمل» یا «ام پی ال» را محاسبه نمایند.

بر همین قیاس، هنگامی که سهمی از یک ریسک به بیمه‌گر اتکائی پیشنهاد می‌شود، وی ابتدا خواستار کسب اطلاع از «ام پی ال» آن می‌گردد. سپس با تکیه بر صحت ارزیابی آن و در نظر گرفتن توان مالی و تعهدات جاری خود و نیز حدود مطلوبیت ریسک در مجموع، مبادرت به قبولی درصد مناسبی از آن می‌کند.

محاسبه «ام پی ال»، هر چند بر مبنای اوضاع

کلی حاکم بر ریسک صورت می‌گیرد، یک برآورد تخمینی شخصی است که در نهایت به رأی و نظر مسئول این کار بستگی دارد. چنانچه دو نفر کارشناس، هر یک بطور مستقل، به منظور تعیین «ام پی ال»، ریسک مشخصی را مورد ارزیابی قرار دهند، حصول نتایج متفاوت از این ارزیابی، امری کاملاً عادی تلقی می‌گردد. بجز تأثیر عنصر انسانی، عوامل سنجش‌ناپذیر دیگری وجود دارد که ارائه تعریفی صریح از درجه احتمال و ایجاد یک مبنای دقیق برای «ام پی ال» ناممکن می‌سازد.

خطا در محاسبه «ام پی ال» ممکن است نتایج وخامت‌باری را در پی داشته باشد. در صورتی که «ام پی ال» بیش از حد نازل در نظر گرفته شود، ممکن است پس از وقوع خسارت، بیمه‌گر یا بیمه‌گران اتکائی ناگزیر از پرداخت مبالغی باشند که از حدود معمول بین آنان بسی فراتر رود.

فاجعه فلیکس بورو^۱ نمونه بارزی از خطا در محاسبه «ام پی ال» است که در سال‌های اخیر اتفاق افتاده. علیرغم اینکه کارخانه مذکور تحت یک بیمه‌نامه آتش‌سوزی و عدم‌النتفع ناشی از آن - و نه یک بیمه‌نامه مهندسی - بیمه شده بود، واقعه اول ژوئن ۱۹۷۴ در این کارخانه، از نظر گاه «ام پی ال» مثال‌گویانی به شمار می‌رود، چه با توجه به ابعاد خسارت، خاطره آن سال‌ها از اذهان زدوده نخواهد شد.

کارخانه شیمیائی مذکور و انبار آن، در برابر خسارات مالی ناشی از آتش‌سوزی و انفجار شیمیائی جمعاً به مبلغ ۴۳ میلیون دلار بیمه

۱- تاریخچه ام پی ال (حداکثر خسارت محتمل)

در طلیمه قرن حاضر، همگام با رشد فزاینده روند صنعتی شدن در جهان، بیمه گران نیز روش تعیین میزان نگهداری خالص و پذیرش اتکائی را با تکیه بر اصل «حداکثر خسارت محتمل» آغاز کردند.

شروع این کار با بیمه آتش سوزی بود. در گذشته، نگهداری خالص و واگذاری اتکائی، براساس کل مبلغ بیمه شده در هر محل صورت می گرفت

بعدها با سیر تصاعدی ارزش ها، بیمه گران دریافته اند که به طور میانگین نسبت به خسارات وضعیت مطلوبی را دارا می باشد و به این نتیجه رسیدند که نه فقط قادر هستند نرخ ها را کاهش دهند بلکه می توانند سهم نگهداری خالص خود را بدون اینکه نقدینگی و سرمایه شان را به مخاطره اندازند، افزایش دهند. انجام این کار بدین ترتیب بود که در هر محل سهم نگهداری خود را با توجه به بیشترین مبلغ بیمه شده در هر ساختمان، یعنی بزرگترین و پرخطرترین ریسک تعیین می کردند.

نتایج حاصله در مجموع از وضعیت مطلوبی حکایت داشت. با این حال بیمه گران به تلاش در جهت یافتن طرق مناسب دیگر برای افزایش سهم نگهداری خود از حق بیمه ادامه دادند. آمار خسارت را مورد ارزیابی قرار دادند و از محل های گوناگون بازدید به عمل آوردند با این هدف که پرخطرترین ریسک را از نظر خطر آتش سوزی به بخش های متعدد تقسیم نمایند. این زمان، مطابق با مقررات اکید مربوط به احداث بنا، برای جلوگیری از سرایت آتش به بخش های مجاور، دیوارهای مقاوم در برابر آتش ساخته می شد. به موازات این تحولات، بیمه گران بخشی را که بزرگترین مبلغ بیمه شده به آن تعلق می گرفت، مبنای تعیین سهم نگهداری خالص قرار دادند.

در ادامه تحولات، در پاره ای موارد بیمه گران بر این عقیده شدند که وقوع خسارت

شده بود. در حالی که «حداثر خسارت محتمل» را در مورد این ریسک معادل تقریباً ۲۰ درصد برآورد کرده بودند، در اثر نشستی، انفجار مهیبی در کارخانه روی داد که تخریب ۸۰ درصد از آن را در پی داشت. چنانکه ملاحظه می شود مابه التفاوت درصد خسارت وارده با «ام پی ال» به رقمی معادل ۶۰ درصد یا ۲۶ میلیون دلار بالغ می گردد.

در ضمن این کارخانه تحت پوشش «بیمه وقفه در تولید» به مبلغ بیمه شده ۹ میلیون دلار قرار داشت. در این بیمه نامه «ام پی ال» را معادل ۶۰ درصد ارزیابی کرده بودند. در صورتیکه تسویه خسارت، به تقریب رقمی معادل ۲/۳ درصد را تشکیل می داد. اختلاف «ام پی ال» و خسارت پرداختی به صورت درصد، ممکن است ناچیز بنظر آید لکن مبلغ آن رقم قابل ملاحظه ای را تشکیل میدهد که بالغ بر ۹۰۰,۰۰۰ دلار میباشد.

محتاج به توضیح نیست که خطاهائی از این قبیل حتی ممکن است توانائی بیمه گر در ایفای تعهدات خود را با مشکل مواجه سازد. بالعکس، برآورد مبالغه آمیز «ام پی ال» نیز ممکن است واگذاری ریسک های بزرگ نظیر پالایشگاه ها یا تجهیزات حفاری نفت در دریا را دشوار سازد.

بسا اتفاق می افتد که از بیمه گر اتکائی توقع آن دارند که صرفاً بر مبنای «ام پی ال» اعلام شده - و بدون وقوف بر حدود اعتماد پذیری آن - با درخواست مشارکت در ریسک موافقت کرده، سهمی از آن را بپذیرد. این مسأله ممکن است در مواجهه با طرح های کوچک چندان جدی نباشد، لکن در مورد مبالغ بیمه شده کلان، حداقل درخواست بیمه گر اتکائی آن است که اطلاعاتی را که مبنای ارزیابی «ام پی ال» قرار گرفته، در اختیار وی بگذارند تا رأساً به تحقیق درباره میزان صحت آن بپردازد.

ذیلاً، نحوه ارزیابی و استفاده از حداکثر خسارت محتمل در بیمه های مهندسی مورد بحث قرار می گیرد.

نمی‌باشد. همچنین اینکه کسی در بازی قمار در کازینوهای ماکائو نیم میلیون دلار برنده شود، در شمار امور ممکن است ولی چنین رویدادی «متأسفانه» محتمل نمی‌باشد.

عبارت «حداکثر خسارت محتمل» به صورت «خسارت محتمل حداکثر» هم استعمال شده که مورد اخیر صرفاً بر پیچیدگی عبارت افزوده ولی در هر دو عبارت، معنا یکی است.

بنظر می‌رسد لفظ «قابل پیش بینی» در عبارت «حداکثر خسارت قابل پیش بینی» درست انتخاب نشده باشد، به جهت آنکه لفظ مذکور در مقایسه با لفظ «ممکن»، از قطعیت کمتری برخوردار است و نیز مفهوم «قضاوت صحیح» را که لفظ «محتمل» افاده می‌کند، فاقد است.

مفهوم واقعی عبارت «حداکثر خسارت تخمینی» یا ای‌ام‌ال همان است که هر کس می‌تواند حدس بزند. این عبارت در سال ۱۹۷۴ توسط اتحادیه دفاتر اتکائی (R.O.A.) در پی تلاش به منظور اجتناب از استفاده از حرف اختصار پی - که چنانکه پیشتر اشاره شد بیش از یک تفسیر دارد، پیشنهاد گردید. تصور می‌رود ای‌ام‌ال و ام‌پی‌ال تعاریف یکسانی داشته باشند.

۳ - حداکثر خسارت ممکن

حداکثر خسارت ممکن برآوردی است تخمینی از میزان تأثیرپذیری مورد بیمه از حادثه عمده‌ای که خود معلول یک خطر بیمه شده باشد. در این ارزیابی کلیه عوامل و شرایط امکان‌پذیر را در ارتباط با وقوع حادثه ملحوظ می‌دارند. بروز حداکثر خسارت ممکن مستلزم آن است که مجموعه شرایط غیرمطلوبی که در نظر گرفته شده، همزمان متحقق گردد.

حداکثر خسارت ممکن در یک ساختمان ۱۰ طبقه در اثر حادثه زمین‌لرزه می‌تواند ۱۰۰ درصد باشد. در صورتی که حداکثر خسارت محتمل در نتیجه یک ارزیابی معقول از ۲۰ درصد تجاوز نکند. مبنای ارزیابی اخیر ممکن است توجه

کلی در بخشی که با حادثه‌ترین خطر آتش‌سوزی مواجه است، امری نامحتمل می‌باشد. از این رو، با تکیه بر «حداکثر خسارت محتمل» در هر بخش، میزان سهم نگهداری خالص خود را افزایش دادند. با گذشت زمان، تجربه نشان داد که انجام معاملات بیمه‌ای به ترتیب مذکور چه مایه خطرناک بوده است. مکرر اتفاق افتاد که آتش از یک بخش به بخش‌های مجاور سرایت کرد و باعث آن شد که مبالغ خسارت دو و حتی بیش از دو برابر گردد.

۲ - اصطلاحات مورد استفاده برای حداکثر خسارت در طی مدت بیمه

برای بیان حداکثر خسارتی که ممکن است در اثر یک خطر بیمه شده در مورد بیمه بروز نماید، اصطلاحات متعددی بکار می‌رود که رایج‌ترین آنها عبارت است از:

ام‌پی‌ال = حداکثر خسارت محتمل

ای‌ام‌ال = حداکثر خسارت قابل تخمین

پی‌ام‌ال = حداکثر خسارت ممکن

ام‌اف‌ال = حداکثر خسارت قابل پیش بینی

معمول آن است که از حروف اختصار

استفاده کنند، ولی این باعث بروز ابهام می‌شود.

از جمله حرف «پی» را در «ام‌پی‌ال» و «پی‌ام‌ال»

می‌توان هم به معنای «ممکن»^۱ و هم به معنای

«محتمل»^۲ در نظر گرفت، در حالی که بین این

دو یقیناً تفاوت بارزی وجود دارد.

ممکن، مبین آن است که امری «قابلیت

بودن» دارد.

محتمل، به «تحقق‌پذیری» امری اشاره دارد.

به تعبیر دیگر محتمل امری است که عقلاً بتوان

انتظار وقوع آن را داشت. در اینجا معنای مراد از

لفظ عقلاً عبارت است از: «قضاوت درست

داشتن» یا «محسوس بودن» یا «متناسب یا

درخور موقعیت مورد نظر بودن».

فی‌المثل اینکه زنی شش قلو بزاید امری

ممکن تلقی می‌گردد لکن خوشبختانه محتمل

به این واقعیت باشد که ظرف ۵۰ سال گذشته سابقه نداشته است که ساختمانی چند طبقه به علت وقوع زمین لرزه در معرض انهدام کامل قرار گیرد. بر اساس قدرت تخریب موجود در طوفان، شدنی است که حداکثر خسارت ممکن در مورد یک پل در حال احداث ۸۰ درصد باشد، لکن وقوع خسارت در ابعادی چنین گسترده غیرمحمول می‌نماید. در این خصوص حداکثر خسارت محتمل را ممکن است فقط ۲۰ درصد ارزیابی نمایند به مناسبت آنکه موارد آسیب پذیر فقط خاکریزها و مصالح و نه سازه پل، تشخیص داده شود.

چنانکه از مثال‌های فوق نتیجه می‌شود، مابین «حداکثر خسارت ممکن» و «حداکثر خسارت محتمل» اختلاف اساسی وجود دارد. آن گروه از شرکت‌ها که در کار بیمه‌گری مبنا را صرفاً «حداکثر خسارت ممکن» قرار می‌دهند، بناچار سهمی از ریسک را می‌پذیرند که از توان واقعی آنان کمتر است و در نتیجه حق بیمه‌های معتنابهی را به دیگران وامی‌گذارند. البته در صورتیکه ارزیابی دقیقی از ریسک صورت گرفته باشد بیمه‌گر قادر خواهد بود به هنگام بروز خسارت از عهده انجام تعهدات خود برآید مگر آنکه ارزیابی وی از «حداکثر خسارت ممکن» زیاده از حد نازل باشد.

امروزه، روش‌های ارزیابی ریسک بسی بغرنج‌تر و دقیق‌تر گردیده، بطوری که بیمه‌گران را قادر ساخته است که قبولی ریسک را با توجه به «حداکثر خسارت محتمل» و نه «حداکثر خسارت ممکن» انجام دهند.

نظر به اهمیت موضوع، اینک بحث «حداکثر خسارت محتمل» را با تفصیل بیشتری مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۴ - حداکثر خسارت محتمل

پیشتر گفته شد که بین مفاهیم امکان و احتمال به نحوی بارز تفاوت وجود دارد. بسیاری

از امور، به لحاظ نظری، در شمار «ممکنات» قرار می‌گیرند ولی این بدان معنا نیست که ضرورتاً احتمال وقوع دارند. فی‌المثل اینکه کسی در اثر زمین خوردن پایش بشکند امری ممکن، لکن غیرمحمول است. و نیز اینکه یک ساختمان ۱۰ طبقه در اثر آتش‌سوزی بالکل منهدم گردد، امکان وقوع دارد ولی غیرمحمول تلقی می‌گردد.

در موضوع احتمال، خسارت‌هایی را در نظر می‌گیریم که در وضعیت عادی وقوع آنها به تصور در می‌آید. مثلاً، غیرمحمول نیست که قسمتی از یک نیروگاه آبی در حال ساخت، زمانی در اثر طوفان و در وقتی دیگر در اثر زمین لرزه دچار خسارت شود. لکن وقوع همزمان این دو حادثه، استبعاد دارد. یا چنانچه در یک توربین شکافی ایجاد شده باشد، وارد آمدن خسارت به توربین مجاور نیز یک احتمال است ولی اینکه این نقص در عین حال منجر به بروز شکاف در توربوست هم‌جوار گردد، امری نامحمول می‌باشد. اصولاً روی چنین امکانی نباید حساب کرد. یا با فرض اینکه تعمیر کمپرسوری ۳ ماه طول بکشد. این تصور را که ظرف این مدت ممکن است کمپرسور مذکور در محل تعمیرگاه سازنده در اثر آتش‌سوزی از بین برود نباید به جد گرفت. واقعه‌ای از این دست اگر چه ممکن، ولی غیرمحمول تلقی می‌گردد.

بر همین قیاس اینکه یک روگذر چند دهانه یکباره سقوط کند، امر ممکن است، اما محتمل‌تر آن است که فقط یک بخش آن فرو ریزد و در این حال شاید، به هر یک از بخش‌های جانبی خسارتی اضافی وارد شود ولی وقوع خسارت در ابعادی گسترده‌تر بعید می‌نماید.

در مانیل، خسارت ناشی از زمین لرزه یک احتمال است ولی در هنگ کنگ جز یک امکان بعید نیست و قس علیهذا.

۱ - ۴ - تعریف

ارزیابی ام‌پی‌ال هیچگاه از حد یک تخمین تجاوز نخواهد کرد و به جهت دخالت عنصر

انسانی در آن، پیوسته امری «ذهنی» به شمار خواهد رفت.

با اینحال، کمیته تحقیق انجمن بین‌المللی بیمه‌گران ماشین‌آلات (IMIA) تلاش کرده است که به هر ترتیب ملاک‌هائی را برای ارزیابی ام‌پی‌ال بدست دهد. تعریفی که این گروه از ام‌پی‌ال ارائه نموده از این قرار است:

«ام‌پی‌ال برآوردی است تخمینی از حداکثر خسارتی که ممکن است بیمه‌گر، در نتیجه وقوع یک حادثه که در قلمرو احتمالات در نظر گرفته است، متحمل گردد. تصادفات و رویدادهائی که در شمار امور ممکن قرار گیرند ولی وقوع آنها استبعاد داشته باشد، مشمول این تعریف واقع نمی‌شوند.»

چنانکه ملاحظه می‌شود، تعریف فوق، حوادثی را که وقوع آنها بستگی به تحقق همزمان مجموعه‌ای از شرایط ناگوار دارد، از شمول خارج می‌سازد. فرضاً می‌توان خسارت یک جرثقیل شناور را در اثر سقوط یک پل در نظر گرفت که سقوط پل نیز به نوبه خود ناشی از تصادم هواپیما با آن باشد. یا در شرایط عادی، چه الزامی هست به اینکه فی‌المثل در ارتباط با وقوع آتش‌سوزی در هنگ کنگ، تأخیر بی‌جهت بریگاد آتش‌نشانی، ذخیره ناکافی آب و وجود سوراخ در لوله آتش‌نشانی را در محاسبه خود ملاحظه قرار دهیم.

تعریف مذکور، مسأله درجه‌ای از احتمال را که با تکیه بر آن بتوان حادثه‌ای را در زمره موارد قابل اعتنا به شمار آورد، مسکوت می‌گذارد.

۲-۴- درجه احتمال

باید محتاط و واقع‌بین بود و حد فاصل امکان و احتمال را «پر» دور از هم در نظر گرفت. درخصوص برخی طرح‌ها یا اقسام مشخصی از آنها، مبلغ و دفعات وقوع خسارت را می‌توان از طریق نموداری منعکس ساخت. در این نمودار، محور عمودی مبلغ و محور افقی تعداد خسارت را نشان خواهد داد. با انتقال ارقام آماری

بر روی محورها می‌توان یک منحنی ترسیم کرد که در یک طرف شیب تندی دارد و در دنباله به موازات محور افقی امتداد می‌یابد. تفسیر نمودار آن است که در قسمت شیب فقط یک یا دو خسارت بزرگ و در طرف دیگر صدها خسارت کوچکتر وجود دارد. در صورتی که دوره بازگشت خسارت بزرگ ۲۰ سال باشد و در عین حال موضوع ارزیابی ام‌پی‌ال یک ریسک مشابه با مدت بیمه یکسال مطرح باشد، با این سؤال مواجه خواهیم بود که آیا خسارت بزرگ را باید در نظر گرفت یا خیر. در این خصوص پاسخ شخص محتاط مثبت است.

درجه احتمال این‌که ظرف مدت یک سال هنگ کنگ در معرض خطر قرار گیرد، چقدر است؟ پاسخ من این است: ۱۰۰ درصد. لکن بلافاصله باید متذکر شوم که من استعمال این رقم را فقط برای مدت ۳ ماه از ۱۵ جولای تا ۱۵ اکتبر صحیح می‌دانم. برای ماه مه، درجه احتمال را ۵ درصد می‌دانم. سبب آن است که طی ۱۰۰ سال گذشته بادهائی با قدرت طوفان یا بزرگتر از آن (با قدرت متوسط ۳۴ گره یا بیشتر در ساعت) در ماه مه، فقط ۵ مرتبه به وقوع پیوسته است.

هیچگونه قاعده ثابت و لایتغیری برای چنین ارزیابی‌هائی وضع نشده است. در مجموع صحت یا عدم صحت ارزیابی را تجربه نشان خواهد داد. آمار جدید که جزئیات را در بر داشته باشد، در حد قابل ملاحظه‌ای مفید واقع می‌شود. باید دانست که مقایسه فقط زمانی مجاز خواهد بود که عوامل عمده ریسک مشابه باشند.

به عنوان مثال، آمار خسارتی موتور دیزل‌هائی که قابلیت اطمینان در طرح آنها در طی سالیان به اثبات رسیده است، با موتور دیزل‌های با طرح جدید قابل قیاس نیستند. در مورد اخیر، ابعاد و دفعات وقوع خسارت احتمالاً بزرگتر است.

۳-۴- چه کسی ام‌پی‌ال را ارزیابی می‌کند؟

چنانکه پیشتر گفته شد، ام‌پی‌ال یک تخمین است. در اینجا دقت ریاضی بر تفکر ما حاکم نیست بلکه تجربه حاصل از آگاهی از خساراتی که در گذشته رخ نموده، به علاوه تفکر منطقی و قضاوت صحیح کارساز خواهد بود.

اشخاص ذیصلاح و مناسب برای چنین کار

۲- ۴- ۴- بیمه شکست ماشین‌آلات

به عنوان درصدی از مبلغ بیمه شده مورد کلیدی، یعنی موردی که در برآورد حداکثر خسارت بیشترین ارزش را دارد مگر آنکه خطر ویژه‌ای وجود داشته باشد که اقلام دیگر از صورت دستگاه‌ها را همزمان در معرض خطر قرار دهد.

۳- ۴- ۴- بیمه عدم‌النفع

به عنوان درصدی از سود ناخالص سالیانه (ولیت حقوق سالیانه، در صورتی که حقوق‌ها بیمه شده باشد). عواملی از قبیل اهمیت ماشین‌آلات تولیدی، دوره غرامت، دوره مازاد، توقف (ماشین‌آلات) و سایر ترتیبات کاری را باید منظور داشت.

ممکن است درست آن باشد که ام‌پی‌ال یک مبلغ ذکر شود از آن رو که کاربرد صحیح درصد تعیین شده، در صورتی که مبالغ بیمه شده، حدود خسارت و حدود غرامت در بیمه‌نامه‌ها ذکر شده باشد، با مشکل مواجه خواهد بود.

۵- ۴- ۵- خطرات عمده‌ای که باید مورد توجه قرار گیرد

۱- ۵- ۴- بیمه تمام‌خطر پیمانکاری

زمین لرزه، طوفان، طوفان شدید، رانش، ریزش صخره، طغیان آب، سیل، آوار، نشست، صاعقه، آتش‌سوزی، مسئولیت اشخاص ثالث.

۲- ۵- ۴- بیمه تمام‌خطر نصب

در اینجا خطرهای بیشتر همان است که فوقاً ذکر شد جز آنکه انفجار و از هم گسیختگی نیز بدان اضافه می‌شود.

۳- ۵- ۴- بیمه شکست ماشین‌آلات

انفجار شیمیائی، از هم گسیختگی، اتصال کوتاه، طوفان.
پاورقی

پرمسئولیتی، کارشناسان فن بیمه‌گری یا ارزیابان یا متخصصین مستقلی از قبیل مهندسين مشاور هستند که آگاهی شخصی از خطرهای مرتبط با هر مورد جداگانه را، به همراه تجربه فنی و شناخت از خسارات مشابه در گذشته، توأمأ دارا هستند.

برآورد ام‌پی‌ال در هر مورد باید براساس شرایط خاص همان مورد صورت پذیرد. در این ارتباط لازم است هر ریسک مهندسی با توجه به کیفیات مربوط به خود مورد ملاحظه قرار گیرد. مثلاً خانه‌داری خوب می‌تواند دلیل موجهی بر نازل بودن ام‌پی‌ال باشد. بنا به دلایلی از این قبیل، طبیعی است کارشناسانی که ام‌پی‌ال ریسک واحدی را مورد محاسبه قرار می‌دهند، بطور معمول به ارقام متفاوتی دست یابند.

ارزیابی ام‌پی‌ال را نمی‌توان جز بطور «ذهنی» انجام داد. هر بیمه‌گری ممکن است جنبه متفاوتی از ریسک را مورد توجه قرار دهد و با اتکاء بدان مبادرت به تعیین ام‌پی‌ال بنماید.

در مواردی که مبالغ مورد بیمه ارقام بزرگی را تشکیل می‌دهد، شناختن شخصی که ام‌پی‌ال را ارزیابی نموده و آگاهی از حدود صلاحیت وی حائز اهمیت است. در صورتی که ارزیاب مذکور در مرتبه بالائی از اعتبار قرار داشته باشد، با اطمینان می‌توان رأی وی را اعلام و در داد و ستد های بیمه‌ای مبنای پذیرش (ریسک) قرار داد. مع الوصف، در همین مورد نیز وقوع خسارت‌های غیر مترقبه، از امور ممکن است.

۴- ۴- ۴- مبلغ یا درصد پولی

گرچه ام‌پی‌ال اساساً یک رقم پولی است، لکن معمولاً به ترتیب زیر برآورد می‌گردد:

۱- ۴- ۴- بیمه تمام‌خطر پیمانکاری و بیمه تمام‌خطر نصب

به عنوان درصدی از کل مبلغ بیمه شده، کارگاه‌ها و مجتمع‌ها باید جداگانه مورد ملاحظه قرار گیرد. مثلاً به تقسیماتی که براساس خطرات آتش‌سوزی صورت گرفته یا منطقه‌بندی‌ها باید توجه شود و نیز اینکه در پیش‌بینی ام‌پی‌ال کدام ریسک (مثلاً در توربوست، خطر آتش‌سوزی یا خطر شکست) نقش مسلط را دارد.

1) Flixborough

2) Possible

3) Probable