



آشنایی با اصطلاحات و مفاهیم بیمه‌ای (۱)

دکتر غلامحسین جباری - دکتر محمد هوشنگی

مقدمه

همان گونه که خوانندگان عزیز مطلع‌اند، بخش آموزش فصلنامه آسیا در ۲۲ شماره گذشته به آشنایی با کلیات بیمه و همچنین معرفی رشته‌های مختلف بیمه‌ای اختصاص داشت. با پایان یافتن این مطالب، از این پس موضوع جدیدی تحت عنوان «آشنایی با اصطلاحات و مفاهیم بیمه‌ای» ارائه خواهد شد. در حال حاضر بیشتر اصطلاحات بیمه‌ای با تلفظ لاتین به کار می‌روند. بعضی از این اصطلاحات به علت کاربرد فراوان، کاملاً شناخته شده هستند و مفهوم آنها آشکار است. مثلاً اصطلاح «فرانشیز» شناخته شده است و علاوه بر اهل فن، بیشتر افراد جامعه نیز با مفهوم و کاربرد این اصطلاح در بیمه آشنا هستند. از سوی دیگر، بعضی از اصطلاحات بیمه‌ای نیز به اندازه‌ای ناشناخته هستند که تنها شمار اندکی در صنعت بیمه که در رشته‌های خاص با این حرفه سروکار دارند، با این مفهوم آشنا هستند. مثلاً در بیمه، شرطی وجود دارد به نام **P.P.I.** که خلاصه عبارت انگلیسی **Policy proof of interest** است. این اصطلاح بیشتر در بیمه بدنه کشتی و هواپیما کاربرد دارد. برآن شدیم با هدف آشنایی هرچه بیشتر شما خوانندگان گرامی از این شماره به معرفی اصطلاحات و مفاهیم پیردازیم. مطالب این بخش براساس حروف الفبا و با اهمیت رشته‌های بیمه‌ای تنظیم نشده است، بلکه اصطلاحاتی که کاربرد بیشتری دارند معرفی می‌شوند.

قاعده نسبی

Average Law

این اصطلاح در معاملات بیمه‌ای متداول است و بسیار مورد استفاده قرار می‌گیرد. در اغلب بیمه‌نامه‌های مربوط به ایران نیز این اصطلاح به صورت کاملاً مشخص ملاحظه می‌شود. منظور از این اصطلاح روشی است که به موجب آن قسمتی از خسارت توسط بیمه‌گر جبران نمی‌شود و به عهده بیمه‌گذار باقی می‌ماند و مبنای آن موادی چند از قانون بیمه است که در متن شرایط عمومی بیمه‌نامه‌ها نیز تکرار و تأکید شده است. اعمال قاعده نسبی در دو حالت مطرح می‌شود؛ ۱- زمانی که حق بیمه بیمه‌نامه - به علتی که از ناحیه بیمه‌گذار است - کمتر از میزان متناسب با خطر بیمه شده تعیین شده باشد. ۲- زمانی که سرمایه بیمه و یا به عبارت دیگر، مبلغ بیمه کمتر از ارزش واقعی مال بیمه شده باشد (قاعده نسبی سرمایه). هر یک از دو اصطلاح را به طور جداگانه توضیح می‌دهیم:

قاعده نسبی حق بیمه

اگر در زمان صدور بیمه‌نامه بیمه‌گر بر اساس اطلاعات نادرست و یا ناقصی که از بیمه‌گذار دریافت می‌کند، ارزیابی لازم را از خطری که باید بیمه شود، بدست نیاورد و در نتیجه، حق بیمه

بیمه‌نامه کمتر از آنچه متناسب با وضعیت خطر است معین شود و واقعیت امر پس از تحقق خطر و ایجاد خسارت برای بیمه‌گر کشف شود، بنا به حکم ماده ۱۳ قانون بیمه، نسبتی از خسارت که حاصل تقسیم رقم حق بیمه معین به رقم حق بیمه متناسب با خطر است، در تعهد بیمه‌گر می‌باشد. به عنوان مثال، اگر کیفیات خطر برای بیمه‌گر به نحوی اظهار شود که بیمه‌گر برای یک موضوع بیمه یک میلیون ریال را به جای نرخ ۳ در هزار متناسب با خطر، نرخ ۲ در هزار را معین کند و به جای ۳۰۰۰ ریال، ۲۰۰۰ ریال حق بیمه دریافت نماید، خسارت وارد شده به هر میزانی که باشد، فقط دو سوم آن به عهده بیمه‌گر است.

لازم است متذکر شویم که اعمال قاعده نسبی حق بیمه در صورتی است که بیمه‌گذار در اعلام اطلاعات ناقص و یا نادرست مربوط به خطر، مرتکب اشتباه شده و سوء نیتی نداشته باشد. در غیر این صورت، بیمه‌نامه باطل می‌شود و خسارت کلاً غیرقابل پرداخت است. همچنین، مدت بیمه نیز اگر تغییراتی در وضعیت مال بیمه شده ایجاد کند - به نحوی که خطر را تشدید نماید - به موجب ماده ۱۶ قانون بیمه، بیمه‌گذار موظف است ظرف ۱۰ روز از تاریخ اطلاع از تغییرات، موضوع را به بیمه‌گر اعلام کند. در غیر این صورت، اگر خسارتی وارد شود، قاعده نسبی به ترتیبی که به آن اشاره شد، اعمال می‌گردد.

علاوه بر این گاهی - البته با رعایت شرایط بیمه‌نامه صادره - در صورتی که حق بیمه به طور کامل پرداخت نشده باشد و یا در صورت تقسیط حق بیمه، اقساطی از آن معوق مانده باشد، قاعده نسبی اعمال می‌شود.

قاعده نسبی سرمایه

این اصطلاح هنگامی به کار می‌رود که مبلغ بیمه در بیمه‌نامه کمتر از ارزش واقعی مال بیمه شده باشد. مثلاً ساختمانی که ۳ میلیون ریال ارزش دارد، به میزان ۲ میلیون ریال بیمه شده باشد. در این حالت، بیمه‌گذار دو سوم مال خود را بیمه کرده است و برای یک سوم بقیه بیمه‌گر خود تلقی می‌شود و بایستی از هر خسارتی که پیش آید، یک سوم را خود متحمل شود.

در مورد قاعده نسبی سرمایه توضیحات زیر مفید به نظر می‌رسد:

۱ - در ماده ۱۰ قانون بیمه - که مربوط به این قاعده می‌باشد - آمده است: در صورتی که مالی به کمتر از قیمت واقعی بیمه شده باشد، بیمه‌گر فقط به تناسب مبلغی که بیمه کرده است با قیمت واقعی مال، مسؤول خسارت خواهد بود. در این ماده قانونی روشن نیست که آیا مبلغ بیمه باید در زمان صدور بیمه‌نامه کافی باشد یا اینکه در زمان وقوع حادثه؟ طرح این سوال به این علت است که در سالهای اخیر، تورم با نرخ بالا، غالباً موجب شده است که در فاصله بین تاریخ صدور بیمه‌نامه و تاریخ وقوع حادثه، افزایش قابل ملاحظه‌ای در ارزش مال بیمه شده به وجود آید و مبلغ بیمه که در ابتدا کافی بوده است، در روز وقوع حادثه ناکافی به نظر برسد. اما بیمه‌گران شرایط بیمه‌نامه خود را به نحوی تدوین می‌کنند که ابهام را رفع نماید. یعنی تصریح می‌کنند که مبلغ بیمه باید در روز وقوع حادثه کافی باشد. بنابراین بیمه‌گذاران باید مراقب باشند که در صورت افزایش قیمت‌ها، از بیمه‌گر بخواهند مبلغ بیمه را در قبال حق بیمه اضافی، تکمیل نماید.

۲ - در بعضی کشورها که تورم مداوم بوده و نرخ آن بسیار بالاست، بیمه‌نامه‌هایی صادر می‌شود که به موجب آن، مبلغ بیمه بر حسب تغییرات شاخص رسمی قیمت‌ها خودبخود تغییر می‌کند و البته اقساط بعدی حق بیمه نیز قابل افزایش است. به این ترتیب، مشکل عدم کفایت مبلغ بیمه منتفی می‌گردد.

۳ - اگرچه اعمال قاعده نسبی



حق بیمه در قانون بیمه نیز مقرر شده است ولی این دستور قانونی، جنبه آمره ندارد و بیمه‌گر و بیمه‌گذار می‌توانند با توافق بین خود، اعمال قاعده نسبی را منتفی سازند.



۴ - معمولاً مبلغ بیمه در بیمه‌نامه شامل چند بند است. مثلاً ارزش ساختمان، ماشین‌آلات و موجودی انبارها به تفکیک معین می‌شوند. آیا هر بند بیمه‌نامه حکم یک قرارداد بیمه را دارد؟

و عدم کفایت مبلغ برای هر یک، در صورت وقوع حادثه، موجب اعمال قاعده نسبی برای آن بند می‌شود؟ یا اینکه قاعده نسبی در صورتی اعمال می‌شود که جمع مبالغ بیمه کافی نباشد؟ پاسخ این سوال را باید در شرایط بیمه‌نامه جستجو کرد. معمولاً در شرایط بیمه‌نامه هر بند بیمه‌نامه یک موضوع بیمه‌ای مستقل تلقی می‌شود ولی عکس آن را هم می‌توانند بیمه‌گر و بیمه‌گذار توافق نمایند. در صورتی که مبلغ بیمه در بیمه‌نامه به چند بند تفکیک نشود، مشکل عملاً منتفی است. ضمناً باید دانست که مبنای منطقی قاعده نسبی سرمایه همان قاعده نسبی حق بیمه است. اگر مبلغ بیمه کافی نباشد، حق بیمه کمتری پرداخت می‌شود.

زیان همگانی و زیان اختصاصی

General Average & Particular Average

زیان همگانی ترجمه General Average و زیان اختصاصی ترجمه Particular Average است. هر دو اصطلاح مربوط به حمل و نقل‌های دریایی هستند و خسارت‌هایی را شامل می‌شوند که به کشتی و یا محمولات کشتی وارد می‌شود. با این تفاوت که اگر خسارت به نحوی باشد که همه افراد ذینفع در یک سفر دریایی طبق مقررات مربوط به این نوع حمل و نقل‌ها باید در جبران آن شرکت نمایند، این خسارت زیان همگانی نامیده می‌شود. ولی اگر خسارت به نحوی باشد که فقط صاحب مال تلف شده و یا

آسیب دیده متضرر گردد و جبران خسارت ارتباطی به افراد دیگر نداشته باشد، زیان اختصاصی خواهد بود.

به عنوان مثال، اگر فرمانده کشتی به منظور جلوگیری از غرق شدن کشتی دستور دهد مقداری از محمولات کشتی و یا متعلقات خود کشتی مانند لوازم یدکی و اشیاء دیگر را به دریا بریزند (توضیح این که فرمانده کشتی اختیار دارد به منظور نجات کشتی یا محمولات آن، از خطری که موجودیت آنها را در معرض نابودی قرار دهد، هر اقدام لازمی را به عمل آورد) چون همه افراد ذینفع در سفر دریایی یعنی مالک کشتی و صاحبان کالا از یک چنین اقدامی منتفع می‌شوند، لذا طبق مقررات حاکم بر حمل و نقل‌های دریایی، خسارت وارده - یعنی ارزش آنچه به دریا ریخته می‌شود - باید بین افراد ذینفع تقسیم و سرشکن شود و هر صاحب کالایی به نسبت ارزش اموال خود بخشی از این زیان را جبران نماید و سهمی از خسارت نیز به همین ترتیب به عهده مالک کشتی خواهد بود.

البته، در صورت بیمه بودن کشتی و یا کالا، زیان همگانی توسط بیمه‌گران مربوط پرداخت خواهد شد. ضمناً ناگفته نماند که بیمه‌نامه کشتی و یا کالا با هر شرایطی که صادر شود، زیان همگانی مشمول آن می‌باشد.

در شرایط بیمه‌نامه‌های حمل و نقل دریایی واژه زیان همگانی (G. Average) و هزینه نجات (Salvage charges) با هم ذکر شده است. منظور از هزینه نجات هزینه‌هایی است که به منظور نجات کشتی

از وضعی که خطرناکی که دچار آن شده و بیم از بین رفتن یا صدمات شدید وارد به کشتی در بین می‌باشد، آن هزینه‌ها به مصرف می‌رسد؛ مانند هزینه نجات کشتی به گل



نشسته و یدک کشیدن آن به نقطه امن. در چنین حالتی نیز این هزینه بین کلیه افراد ذینفع در سفر دریایی تقسیم می‌شود که از این نظر یعنی ارتباط آن با همه افراد ذینفع، زیان همگانی محسوب می‌شود ولی ماهیت آن با حالتی که خسارت به اموال موجود در کشتی یا خود کشتی وارد شود، تفاوت دارد.

زیان اختصاصی به خسارتی اطلاق می‌شود که فقط متوجه شخص معینی (مانند کشتی یا هر یک از صاحبان کالا) است و به

دیگران ارتباط پیدا نمی‌کند. مانند اینکه کالای معینی در کشتی دچار خسارت شود بدون این که این خسارت ارتباطی به اموال دیگر موجود در کشتی داشته باشد مگر این که جهت جلوگیری از توسعه خسارت هزینه‌هایی به مصرف برسد که آن هزینه‌ها به نحوی با حفظ منافع افراد دیگر ذینفع در سفر دریایی در ارتباط باشد. مثلاً اگر در کشتی آتش سوزی به وقوع بپیوندد و کالای شخص معینی طعمه حریق شود خسارت ناشی از آتش سوزی وارد به این کالا زیان اختصاصی است. ولی اگر برای اطفاء حریق و جلوگیری از توسعه آن اقدام به صرف هزینه‌هایی شود و یا در جریان اطفای حریق به کالاهای دیگر خسارت وارد شود، هزینه

اطفا حریق و خسارت وارد به کالاهای دیگر زیان همگانی محسوب می‌گردد. زیرا اقدام به اطفای حریق به منظور جلوگیری از توسعه آتش سوزی و سرایت به قسمت‌های دیگر کشتی و محمولات دیگر صورت می‌گیرد و بدیهی است اقدام به اطفای حریق متضمن نفع همه صاحبان کالا و مالک کشتی می‌باشد.

در این جا اضافه می‌کنیم که در قانون بیمه دریایی انگلستان برای زیان اختصاصی در رابطه با تعهداتی که شرکتهای بیمه در بیمه‌نامه‌های با شرایط F.P.A. - که در حال حاضر شرایط C جایگزین آن شده است - به عهده می‌گیرند، تعریف دیگری از زیان اختصاصی ارائه شده است. در این تعریف، موضوع خسارت وارد به مورد بیمه به صورت مجزا و جدا از اموال دیگر موجود در سفر دریایی در آن ملحوظ می‌باشد. حدود تعهدات بیمه‌گر نیز در آن مشخص شده است. طبق این تعریف، زیان اختصاصی خسارت جزئی است که در نتیجه وقوع خطر بیمه شده به مورد بیمه وارد می‌شود مشروط بر این که کیفیت زیان همگانی نداشته باشد. یعنی خسارت از مواردی نباشد که طبق مقررات زیان همگانی باید بین کلیه صاحبان منافع در سفر دریایی (مالک کشتی، صاحبان کالا و ذینفع در کرایه و ...) سرشکن شود. به این ترتیب و طبق این تعریف، از بین رفتن کامل یک مورد بیمه معین در حالتی که کیفیت زیان همگانی نداشته باشد گرچه زیان اختصاصی است لکن در بیمه‌نامه‌ای که بیمه‌گر تعهد خود را با شرط Warranted Free From Average Unless General بیان می‌کند، تلف کامل مورد بیمه تحت پوشش می‌باشد.