کاربرد اصل جبران غرامت در بیمه های باربری

علی آبادی، ایرج

اصل جبران خسارت یا اصل غرامت یا اصلی که به موجب آن بیمه نباید برای بیمه‏گذار، منبع سود باشد برای بیمه‏گران و حقوقدانان بیمه شناخته شده است اما اجرای آن در عمل گهگاه با دشواریهائی روبرو میگردد و همیشه هم این دشواری‏ها ناشی از عدم درک اصل مطلب نیست بلکه به برداشت‏های مختلف که از این اصل میشود بر میگردد و اغلب هم جنبه زبانی و سمانتیک دارد.ما در زبان محاوره، کلمه سود و زیان را در معانی مختلف بکار میبریم.در امر حسابداری سود و زیان یک معنا و در امور اخلاقی مفهوم دیگری دارد.برای فروشنده یک چیز است و برای خریدار چیز دیگر.

بیمه اصولا عملی است در جهت خنثی کردن آثار مالی یک حادثه یا یک اتفاق در معنائی که در این مورد استفاده میشود.مسلما پیشگیری میتواند امکان تحقق برخی خطرات و حوادث را تقلیل دهد و یا از شدت آثار و عواقب آن بکاهد.مثلا نصب علائم رانندگی، ساخت جاده‏ها و راه‏ها بر طبق اصول فنی و بهبود مشخصات فنی اتومبیلها و الزام رانندگان به رعایت مقررات رانندگی مطمئنا به تقلیل حوادث وسائل نقلیه منجر میگردد و از جهت آماری مسلم شده است که استفاده از کمربندهای ایمنی از شدت عوارض و جراحات ناشی از تصادف و برخورد وسیله نقلیه می کاهد یا بعضی از انواع شیشه‏ها در مقابل برخورد مقاومت بیشتری دارند و زیان کمتری وارد می‏کنند ولی همه اینها به هیچ وجه از وقوع حوادث رانندگی جلوگیری نمی‏کنند.

بیمه به هیچ وجه چنین ادعائی نداشته و ندارد و بر خلاف آنچه اغلب شنیده می‏شود نه تواتر و بس آمد(فرکانس)حوادث را در حد محسوسی تقلیل می‏دهد و نه به سبب تشجیع به بی‏احتیاطی و بی‏مبالاتی موجب افزایش آنها می‏گردد و این عقیده تا حدی رایح درست نیست که مثلا بیمه اتومبیل یا مسئولیت موجب افزایش تصادف یا بی‏مبالاتی رانندگان می‏شود و اگر هم در موارد منفردی درست باشد(که نیست) مسلما در جمع چنین نیست.این امر فقط و فقط نتیجه همان اصل است که به اصل جبران غرامت موسوم است. بی‏شک اگر این اصل وجود نداشت می‏شد تصور کرد که کسی برای جلب منفعت حریقی در خانه‏اش ایجاد کند یا اتومبیلش را به درخت و سنگ بزند یا هر کار ماجراجویانه دیگر انجام دهد.اما هیچ عقل سالمی تصادف ایجاد نمی‏کند که در بهترین صورت در وضعی قرار گیرد که اگر تصادف را ایجاد نمی‏کرد داشت.

این اصل حد فاصل قمار و شرط بندی با بیمه است و این دو را از هم جدا میکند و بهر صورتی که این اصل در قوانین و مقررات یا در شرایط عمومی و خصوصی بیمه‏نامه‏ها نادیده گرفته شود مفهوم قمار و شرط بندی را جانشین مفهوم بیمه ساخته است.

این اصل شرط صحت هر قرارداد بیمه و مشروعیت جهت معاملات بیمه است و هر شرط و قراری که این اصل را زیر پا بگذارد نه تنها خود باطل است بلکه مبطل قرارداد نیز می‏باشد.

کلمات نفع یا منفعت هم که در قانون بیمه و قرارداد های بیمه آمده است نباید به غلط تعبیر شود و از آن مفهوم سود استنباط گردد.منفعت و عین از مفاهیم قانون مدنی و تابع تعریف‏های آن است. مستاجر مالک عین نیست، مالک منفعت است یا"ذینفع در بیمه‏نامه"و یا"نفع بیمه"هم به هیچ وجه مفهوم سود را بیان نمی‏کند.نفع بیمه‏ای همان است که در قانون‏ بیمه سال 1316 بدین صورت آمده است:"ماده 4: موضوع بیمه ممکن است مال باشد اعم از عین یا منفعت ...مشروط بر اینکه هر کس به بقاء آنچه بیمه میدهد ذینفع باشد...".

کار بیمه در حقیقت حفض دارائی بیمه‏گذار است در مقابل خطراتی که ممکن است آنرا تقلیل دهد نه بیش از این.بیمه باید او را در وضعی قرار دهد که اگر حادثه اتفاق نمی‏افتاد می‏داشت.

این اصل به اشکال مختلف در فوانین و مقررات و شرایط عمومی بیمه‏نامه‏ها آورده شده است. در قانون بیمه 1316 در ماده یک به این صورت آمده است:

";...خسارت وارده بر او را جبران کند...";یا به صورت روشنتر در ماده 19:";مسئولیت بیمه‏گر عبارت است از تفاوت قیمت مال بیمه شده بلافاصله قبل از وقوع حادثه با قیمت باقیمانده بلافاصله بعد از حادثه ...";(ما در اینجا بعضی موارد را حذف کردیم نظیر تکیه قانونگذار بر سفق تعهد بیمه‏گر که همان مبلغ مذکور در بیمه‏نامه باشد و حذف آن اشکالی در بحث وارد نمیکند).

گرچه تحقق این اصل نه تنها چنانکه گفتیم تضمین صحت عقد بیمه است بلکه راهنمای مسئولین خسارت هم می‏باشد ولی در عمل و در تنظیم قراردادهای بیمه بسهولت انجام نمیگیرد و کاربرد آن در انواع و رشته‏های بیمه یکسان نیست و در محاسبه خسارت گهگاه پیچیدگی‏هائی بوجود میآورد.یکی از موارد اعمال ظریف ای اصل در بیمه‏های باربری و بخصوص حمل و نقل دریائی است.

بیمه نامه‏های حمل و نقل واعمال اصل غرامت‏

ماده 22 قانون بیمه سال 1316میگوید:";در بیمه‏های ذیل خسارت به این طریق حساب میشود:

1-در بیمه‏های حمل و نقل قیمت مال در مقصد.

در پیش نویس‏های مختلفی که برای قانون جدید بیمه تهیه شده است چنین آمده است:

";حداکثر تعهد بیمه‏گر بهای تمام شده کالا و یا بهای روز آن در مقصد هر کدام کمتر باشد...";گر چه ممکن است همه مفاهیمی که برای قیمت بکار گرفته شده گنگ باشد ولی ابهام آنها همه به یک اندازه نیست. هر چند با توجه به اصل کلی باید منظور از همه آنها یکی باشد و از خلال عبارات مختلف یک امر واحد بیرون کشیده شود.

بیش از همه قیمت مال در مقصد نامشخص است. و باید روشن شود که منظور از آن چیست. قیمت و مظنه آن کالا در بازار مقصد یا بهائی که برای آن کالا تا وقتی که به مقصد برسد پرداخت شده است یا باصطلاح قیمت تمام شده؟و اگر قیمت بازار در مقصد مورد نظر است کدام قیمت مطرح است؟قیمت عمده فروشی؟ قیمت جزئی فروشی؟باضافه کارمزد فروش؟بدون کارمزد فروش؟قیمتی که بدست مصرف کننده میرسد یا قیمتی که در چند دست گشتن بدست هر یک از خریداران میرسد؟قیمتی که تحت تاثیر نوسانات بازار، عرضه و تقاضا افزایش حقوق گمرکی یا نرخ‏بندی‏های ارز تعیین میشود و یا...با فرض اینکه مبلغ بیمه شده همه اینها را بپوشاند کدام قیمت باید مبنای پرداخت خسارت قرار گیرد؟

اعمال اصل جبران غرامت بما می گوید آن قیمتی باید پرداخت شود که فقط زیان بیمه‏گذار را بپوشاند نه آن قیمتی که برای او ایجاد سود کند.اما اگر میزانی سود امر محتوم و مسلمی باشد چطور؟آیا باز هم می‏توان گفت صاحب کالا از نبردن سودی حتمی زیان نکرده است؟واقعا نظر قانون‏گذار از قیمت مال در مقصد چه بوده است؟

در اینجا نیز تنها میزان اندازه‏گیری، مجددا همان اصل خواهد بود.زیرا بعید می‏نماید قانون‏گذار اصلی را در تمام قانون قبول کند و بدون علت موجهی در موردی بخواهد آنرا زیر پا بگذارد.پس باید قبول کنیم که در اینجا قیمت در مقصد مساوی است با هزینه‏هائی که این کالا تا رسیدن به مقصد برداشته است و بعبارت دیگر قیمت تمام شده کالا در مقصد است.قیمت تمام شده بر حسب تعریف عبارت است از هزینه تولید و در کالاهای خریداری شده قیمت خرید باضافه هزینه‏های انجام شده نظیر کرایه حمل و امثال آنها و دذر کالاهای وارداتی که بیشتر مورد نظر ماست بسته به مورد هزینه‏های گمرکی و عوارض مختلف نیز به آن اضافه خواهد شد.این قیمت پایه است و از هر جهت قابل محاسبه و اندازه‏گیری، قیمتی است‏ در این معنا که اگر برای تولید کننده و یا فروشنده، قیمت بازار کمتر از آن باشد تولید یا فروش آن کالا صرف نمی‏کند و شاید بهتر باشد اصولا لفظ قیمت تمام شده را بکار نبریم و بجای آن هزینه انجام شده یا هزینه تولید را بگذاریم(نه تولید صهعتی به معنای اخص بلکه در معنای عام‏تر آن مثلا هزینه فوب یا هزینه سیف).

در این صورت معلوم است هر محموله‏ای تا آن لحظه‏ای که دچار خسارت شده است چه میزان هزینه برای خریدار(بیمه‏گذار)در برداشته است یا به عبارت دیگر این محموله با صرف چه مقدار هزینه به مقصد رسیده است.این مبلغ زیان بیمه‏گذار یا به عبارت دیگر آن چیزی است که در اثر حادثه حمل و نقل از دارائی او کم شده و جبران آن بر عهده بیمه‏گر است. اما ممکن است گفته شود مهم نیست کالا تا رسیدن به مقصد برای صاحب کالا جه میزان هزینه برداشته است بلکه مهم این است که آن کالا در مقصد به دستش برسد یعنی بیمه‏گر عین آن کالا را در مقصد در اختیارش بگذارد و یا آن مبلغی را بدهد که او بتواند چنان کالائی را فراهم آورد.به عبارت دیگر بهای جانشینی آن کالا را بدهد(نه کالائی که جانشین آن شود).

بهای جانشینی در مورد بیمه‏هائی نظیر آتش‏سوزی، اتومبیل و امثال آنها معنا پیدا میکند و منطقی است و منبع سود هم نیست.بهای یک اتومبیل قبل از هر حادثه و بعد از حادثه کاملا مشخص است و تفاوت این دو دقیق تقلیلی است که دارائی بیمه‏گذار بوجود آمده است حتی اعمال این اصل در بیمه‏های حمل و نقل داخلی هم ممکن است درست باشد اما برای کالائی که در وسط دریا قرار دارد و معلوم نیست مالک آن وقتی به مقصد رسید سود میکند یا ضرر، نمی‏تواند صادق باشد.قیمت بازار نتیجه مکانیسم عرضه و تقاضاست که بین بعلاوه و منهای وسیعی قرار دارد.

برای درک بهتر مسئله کافی است ما اصولا عامل بیمه دا حذف کنیم و وضع بیمه‏گذار را بدون بیمه در نظر بگیریم و ببینیم آگر این صاحب کالا محموله‏اش در وسط دریا غرق می‏شد چه وضعی داشت(بیمه‏گر که کاری جز اینکه بجای بیمه‏گذار بنشیند نمی‏کند). او فقط بهای خرید را باضافه هزینه‏هائی که تا آن لحضه انجام داده بود از دست می داد(مثلا حمل و نقل و انبارداری و امثال آنها)و مثلا اگر جبران خسارتش بر عهده مؤسسه حمل و نقل بود چیز دیگری میتوانست مطالبه کند؟سود احتمالی را در بازار مقصد زیان احتمالی در بازار مقصد خنثی میکند.چه بسا که اگر این کالا سالم به بازار می‏رسید در اثر رقابت کالای بهتر، پائین آمدن تقاضا یا افزایش عرضه نه تنها سودی ببار نمی‏آورد بلکه زیان هم در بر میداشت. حال اگر مجددا بیمه را وارد مسئله کنیم می‏بینیم که فقط می‏تواند او را در وضعی قرار دهد که اگر خسارت اتفاق نمی‏افتاد مداشت.

بهمین جهت بیمه‏گر نمی‏تواند چیزی بیشتر از هزینه‏هائی را که صاحب کالا انجام داده است جبران کند.در هنگام عقد قرارداد بیمه‏گذار هزینه را به بیمه‏گر اعلام میدارد و اگر درصدی را برای هزینه‏ها می‏افزاید، آنهم باید ماهیت هزینه داشته باشد، آن درصد اضافی که امروز در بیمه‏نامه‏های باربری معمول است ماهیت سود ندارد و نباید داشته باشد و فقط نوسانات هزینه را می پوشاند. به همین استدلال بیمه‏نامه با مبلغ ثابت توافق شده" eulaV deergA " نیز درست نیست مگر تحت شرایط و دقایقی که با اصل مغایرت نداشته باشد.زیرا در این حالت مثل اینست که بیمه‏گر سودی(هر چند حداقل)را برای بیمه‏گذار تضمین کرده باشد.

هدف از نگارش این مطلب روشن‏کردن ابهامی بود که ممکن است بین بیمه‏گر و بیمه‏گذار و بخصوص برای دادگاه‏ها در مورد";قیمت مال در مقصد";پیش بیاید.شاید تا تغییر قانون بهتر باشد بیمه‏گران در بیمه‏نامه تعریف روشنی که مورد توافق طرفین باشد از";قیمت مال در مقصد";بدهند و در انطباق با اصل جبران غرامت در انتظار قانون روشن‏تری خود مسئله را روشن کنند.