



יוסי זגדנסקי

ביטוח סיכונים בשרשרת האספקה

שרשרת האספקה רצופה
בסיכונים, אשר יש לזהותם,
למזערם, לנהלם ולהתגונן
מפניהם. ארגון, המבקש
להתגונן מפני סיכונים, צריך
לבחור בכיסוי הביטוחי
המתאים, באופן העונה על
צרכיו, ובעלות כוללת
מינימלית

ביטוח הסיכונים מבוסס על עיקרון של פיזור
הסיכונים בין גורמים רבים, ככל האפשר. בדוגמה
לעיל, בעלי האוניות יעדיפו להפקיד סכום כסף בקופה
משותפת ולבטח את עצמם נגד סיכון הטביעה, כך,
שאם יתרחש אירוע טביעה, יקבל בעל אונייה שטבעה
(או מוטב אחר שנקבע בחוזה הביטוח) את כספי
הביטוח מן הקופה. בדומה, חברת הביטוח (המשמשת
מבטח ראשי לבעל האונייה) תעדיף ל"בטח" את
עצמה, מפני הסיכון ש"התגלגל" אליה, באמצעות
חברות לביטוח-משנה, אשר יפזרו את הסיכון בין
מבטחים רבים, ככל האפשר. תפקידה של חברת
הביטוח (להלן - "המבטח") הוא לנהל את קופת
הסיכון - לגבות את דמי הביטוח (Insurance premium)
מן המבוטחים, לנהל באמנות את הכספים, ולהעביר
את סכום הביטוח למבוטח, או למוטב שנפגע.

בביטוח סיכונים, המבוטח מקבל פוליסת ביטוח
(Policy), המגינה עליו מפני מקרה הביטוח. עיקרון
חשוב הוא, שמקרה הביטוח אינו ודאי, ושאחריות
המבטח מוגבלת לנוקים, הנובעים מאירועים מקריים
או בלתי צפויים. מסמך הפוליסה כולל, בין השאר:
הגדרות, חריגים וסייגים לחבות המבטח, רשימת
סיכונים, הרחבות ופירוט תנאי הפוליסה. יש מספר
סוגים של פוליסות, ולדוגמה: פוליסות המגינות על
המבוטח מפני סיכונים מסוימים, המפורטים ברשימת
הסיכונים המבוטחים בפוליסה; ופוליסות המגינות על
המבוטח מפני כל הסיכונים (All Risks), למעט סיכונים
מסוימים המפורטים ברשימת החריגים. בביטוח כל
הסיכונים, נטל ההוכחה, שמקרה הביטוח אינו מכוסה
בשל חריג, תנאי, או הסתייגות, מוטל על המבטח.

קרה מקרה הביטוח, חייבים המבוטח והמוטב להודיע
מיד למבטח על קרות המקרה ועל זכותם לתגמולי
ביטוח. זאת, כדי לאפשר למבטח לברר את חבותו,
כאשר העדויות רלוונטיות והראיות בנמצא, ולפעול
במהירות כדי להקטין את הנזק.

מבוטח, הטוען להתרחשותו של מקרה הביטוח, צריך
להוכיח את ארבעה היסודות הבאים:

שרשרת האספקה טומנת בחובה סיכונים (Risks)
רבים לארגון, שיש לזהותם, למזערם, לנהלם ולהתגונן
מפניהם. בהיבט הביטוח (Insurance), אפשר לסווג את
הסיכונים לשתי קבוצות:

סיכונים בני-ביטוח (Insurable). קרי, סיכונים אשר
אפשר להתגונן מפניהם באמצעות ביטוח, ולדוגמה:
סיכונים של אובדן מכירות, עקב שריפה במפעלו של
ספק חומרי-הגלם; אובדן מטען שאינו מגיע ליעדו; נזק
למטען בעת הטענתו, הובלתו, פריקתו, או אחסונו;
נזק תאונתי במהלך העבודה; נזקי פריצה; ונזקי טבע.

סיכונים שאינם בני-ביטוח. לדוגמה: סיכונים
הנובעים מהשקעה כושלת בפיתוח מוצרים ושירותים
חדשים; מהשקעה כושלת בפרסום ובשיווק; ומבחירה
לא מוצלחת של שותפים עסקיים, ספקים
וקבלני-משנה. סיכונים, הנובעים מהותית מהימור, או
מהחלטות עסקיות וכלכליות שגויות, אינם בני-ביטוח,
שכן ביטוחם עלול להחליש את המוטיבציה של
הארגון לקבל החלטות נכונות ולהימנע מכשל עסקי.

מרבית הסיכונים בשרשרת האספקה ניתנים לזיהוי,
ואפשר למזערם באמצעות פעולות מונעות. מאמצי
המזעור צריכים להתמקד, בעיקר, בסיכונים
קטסטרופליים ובסיכונים, העלולים לגרום לנזק
משמעותי, שיש הסתברות גבוהה להתרחשותם. עם
זאת, מאמצי המזעור אינם מבטלים את כל הסיכונים,
ולכן, יש לבחון איך להגן על הארגון באמצעות כיסוי
ביטוחי נכון.

ביטוח סיכונים

הרעיון העומד מאחורי הביטוח הוא החשש מסיכון,
שיביא לאובדן או לנזק. איום הסיכון נגזר מגודל הנזק
המקסימלי האפשרי (Maximum Possible Loss)
ומהסתברות התרחשותו (Maximum Probability Loss).
בדרך-כלל, ההסתברות להתרחשות נזק היא נמוכה, אבל
אין לה כמעט משמעות באירוע אחד, ולדוגמה: אם
ההסתברות לטביעת אוניית מטען בהפלגה אחת היא,
ניח, אחת ל-10,000, אין זה מבטיח שאונייה לא תטבע
במהלך ההפלגה הקרובה. הסתברות הטביעה תקבל
משמעות רק באירועים רבים מאד ("חוק המספרים
הגדולים" בסטטיסטיקה). קרי, סביר להניח בהסתברות
גבוהה, שבמהלך 100,000 הפלגות יטבעו 10 אוניות.

(המשך בעמ' 12)

שירות עם תעודות

מרכז השירות לפיד זכה במקום הראשון
בתחרות בינלאומית לדיאגנוסטיקה.



ההצלחה השקטה

בואו גם אתם ליהנות משירות אמין ואישי מאנשי המקצוע הטובים ביותר שזכו במקום הראשון בתחרות דיאגנוסטיקה בינלאומית. לשירותכם מחלקות פחחות וצבע, חשמל, דיאגנוסטיקה, מיזוג אוויר, מכונאות ועוד מגוון יתרונות:

- חניה ● שטיפת רכב חיצונית ופנימית חינם בסוף כל טיפול
- פינת המתנה מרווחת ● שינוע הרכב מבייתכם בתאום מראש
- שירות ביצוע טסט שנתי

שובר הנחה בגובה 10% למציג מודעה זו

מרכז שירות לפיד: רח' ראם 6, תל-אביב, טל. 1-800-35-55-62

(המשך מעמ' 10)

צריך לפצות את המוטב ולשלם תגמולי ביטוח, על-פי שיעור מוסכם מראש.

השיפוי אינו מאפשר תמיד את השבת המצב לקדמותו. לדוגמה: בעל מפעל, שאש כילתה את קווי הייצור שלו, עלול לגלות שהבלאי הפחית באופן מהותי את שוויים, ותגמולי הביטוח אינם מספיקים דיים לרכישת קווי ייצור חדשים בהעדף שוק של קווי ייצור משומשים. לכן נקבע עקרון הכינון, המאפשר למבוטח, תמורת דמי ביטוח מוגדלים, לכוון את הרכוש שניזוק על-פי ערך נכס חדש, ללא הפחתת בלאי הנגרר מגיל הנכס.

אם נכס מבוטח בביטוח יתר, כל צד רשאי לדרוש את הפחתת סכום הביטוח עד לשווי הנכס בעת הדרישה, ובהתאם להפחית את דמי הביטוח מיום הדרישה. אם נכס בוטח בביטוח כפל, וסכום הביטוח היה גבוה באופן בלתי סביר על ערך הנכס, המבוטח וכל אחד מהמבטחים רשאים לדרוש את הפחתת סכום הביטוח עד לשווי הנכס בעת הדרישה, ובהתאם להפחית את דמי הביטוח על-פי היחס שביניהם מיום הדרישה. אם הביטוח חסר, קרי, פחות משווי של הנכס המבוטח, תפחת חבות המבטח ביחס שבין סכום הביטוח לבין שווי הנכס, בעת כריתת החוזה.

המבטח אינו חייב בתגמולי ביטוח בעד נזק שהמבוטח היה יכול למנוע או להקטין, בקרות מקרה הביטוח, או לאחר מכן, בנקיטת אמצעים סבירים, או אמצעים שהמבטח הורה למבוטח לנקוט. עם זאת, אם המבוטח, או המוטב, הוציאו הוצאות סבירות, או התחייבו בהתחייבויות סבירות לשם הקטנת הנזק, חייב המבטח לשפותם בין אם נמנע הנזק, או הוקטן, ובין אם לאו.

תהליך ביטוח סיכונים

כיסויי הביטוח כוללים שני סוגים:

- א. פתרונות "מדף" לסיכונים ידועים, קרי, פוליסות סטנדרטיות הכפופות לחוק החוזים האחידים.
- ב. פתרונות ביטוח ייחודיים, המחייבים ידע מקצועי ויכולת יצרית לבניית הפוליסות המתאימות. פתרונות ייחודיים מחייבים ביצוע תהליך של "ניהול סיכונים" למבוטח ובניית תכנית ביטוח מתאימה.

להלן השלבים בתהליך ביטוח סיכונים:

1. **פניית הלקוח לקבלת ייעוץ/הצעת ביטוח** - הארגון מזהה את הצורך בכיסוי ביטוחי ופונה לקבלת ייעוץ (סקר סיכונים והמלצה על פתרון ביטוחי), או לקבלת הצעת ביטוח.
2. **בניית מפרט הביטוח** - היועץ/הסוכן מגיע ל"שטח" ולומד על הסיכונים האפשריים באמצעות התבוננות והצגת שאלות. היועץ/הסוכן מפרט את רשימת הסיכונים, מנתח וממליץ על תכנית הביטוח הרצויה לארגון - מה חובה לבטח, מה רצוי לבטח ומה לא כדאי לבטח, ולדוגמה: סיכון מסוים עלול להיות "קטסטרופלי" לארגון "חלש" כלכלית, ו"לא-קטסטרופלי" לארגון איתן כלכלית. לארגון "חלש" עדיף כיסוי ביטוחי בעוד לארגון איתן עדיף לחסוך בדמי הביטוח. מנהל הסיכונים ונציג הארגון בוחנים את כל ההיבטים ומגבשים את תכנית הביטוח הרצויה.

- א. יסוד הסיכון - הסיכון שהתממש הוא מן הסיכונים המכוסים בפוליסה, ולדוגמה: פריצה לאתר עבודה.
- ב. יסוד הנזק - הנזק שנגרם הוא מסוג הנזקים המכוסים בפוליסה, ולדוגמה: נזק לרכוש מבוטח.
- ג. יסוד הסיבתיות - הוכחת הקשר בין הנזק שנגרם לבין התממשות הסיכון המכוסה.
- ד. יסוד הזמן - הסיכון שהתממש אירע, או הביא לנזק, במהלך תקופת הביטוח.

חוק חוזה הביטוח

חוק חוזה הביטוח, התשמ"א-1981, (להלן - "חוק חוזה הביטוח"), בא להסדיר את הביטוח המסחרי במדינת ישראל, וכעיקרון, נועד להגן על זכויות המבוטח מפני כוחו העדיף של המבטח. חוק חוזה הביטוח אינו חל על הביטוחים הימי והאווירי. החוק מגדיר, כי - "חוזה ביטוח הוא חוזה בין מבטח לבין מבוטח המחייב את המבטח, תמורת דמי ביטוח, לשלם, בקרות מקרה הביטוח, תגמולי ביטוח למוטב".

החוק קובע, שכאשר נכרת חוזה ביטוח, המבטח צריך למסור מסמך למבוטח המפרט את זכויות הצדדים ואת חובותיהם (מסמך הפוליסה), אלא אם נהוג אחרת באותו סוג ביטוח. החוק מחייב את המבטח לפרט תנאים או סייגים בפוליסה לחבותו, סמוך לנושא הרלוונטי, ולציין בהבלטה מיוחדת (כגון באותיות מודגשות ו/או בצבע).

החוק אוסר על המבוטח להציג מצג שווא (Misrepresentation) ומחייב אותו להשיב תשובות מלאות וכנות בכתב על שאלות, שהציג המבטח לפני חתימת החוזה. על המבטח לצרף העתק לפוליסה עם תשובות המבוטח, כי אחרת הוא לא יוכל להסתמך על תשובות אלו. החוק פוטר את המבוטח מלהשיב לשאלות גורפות, כגון: "האם נגרם לך נזק בעבר", ואינו מחייב את המבוטח בגילוי יזום (Duty of Disclosure). עם זאת, החוק אוסר על המבוטח להסתיר עניין מהותי בכונת מרמה, "שיש בו כדי להשפיע על נכונותו של מבטח סביר לכרות את החוזה בכלל או לכרותו בתנאים שבו", והוא מחייב את המבוטח להודיע למבטח שהוחמר הסיכון.

חוק חוזה הביטוח מתכוון לביטוח חיים; לביטוח תאונה, מחלה ונכות; ולביטוח נזקים - נכסים ואחריות. דיני הביטוח מבחינים בין ביטוח שיפוי (Indemnity) ובין ביטוח שאינו שיפוי. בביטוח נזקים, כגון למבנים או למלאי, נקבע עקרון השיפוי. על-פי, המבטח צריך לשפות את המבוטח בשיעור הנזק שנגרם, כדי להשיבו, ככל האפשר, למצב שבו היה קודם שאירע מקרה הביטוח, ובלבד שסכום השיפוי לא יהיה גבוה יותר מסכום הביטוח המוגדר בחוזה.

למעשה, עקרון השיפוי מגביל את תגמולי הביטוח ומונע מהמבוטח את האפשרות להתעשר ממקרה הביטוח. לעומת זאת, בביטוח חיים, ובמרבית המקרים של ביטוח תאונה, מחלה ונכות, המבטח



3. תיחור בין מבטחים על תכנית הביטוח - היועץ/הסוכן מעביר למספר מבטחים את תכנית הביטוח, לצורך קבלת הצעות ביטוח.

4. חיתום והגשת הצעות הביטוח - המבטחים, המתמודדים על תכנית הביטוח, מבצעים תהליך חיתום (Underwriting), קרי, בוחנים את תכנית הביטוח הרצויה ומסווגים את הסיכונים על-לפי דרגת חומרתם. תוצאות החיתום יקבעו את נכונות המבטח לקבל בתנאים מסוימים את המבוטח או לדחותו. בסיום התהליך, המבטחים מגישים את הצעות הביטוח, ובכלל זה את הסתייגויותיהם מנוסח תכנית הביטוח.



5. בחירת ההצעה הטובה ביותר - היועץ/הסוכן בוחר את ההסתייגויות מתכנית הביטוח, מנהל משא-ומתן על תנאי ההצעות, ובוחר את ההצעה הטובה ביותר עבור הארגון.

6. חתימת חוזה - המבטח מעביר את טופסי הצעת הביטוח לארגון. נציג הארגון ממלא את הטפסים, עונה על שאלות מהותיות וחותם על הצעת הביטוח. המבטח בודק את הצעת הביטוח ומנפק את הפוליסה. הצעת הביטוח (הצעה) יחד עם הפוליסה (קיבול) יוצרות את חוזה הביטוח בין הצדדים.

ביטוח המטענים אפשרי באחת משתי הדרכים הבאות:

א. ביטוח משלוח חד-פעמי - המיועד לכיסוי ביטוחי של מטען במשלוח מסוים. במקרה זה, המבוטח נדרש לדווח על המטען לפני שילוחו ולפרט את פרטי המשלוח במדויק, ולדוגמה: סוג המטען ושווי, המקום ממנו נשלח המשלוח ויעדו, תאריך המשלוח ופרטי המוביל הבין-לאומי (כולל פרטי האונייה). כיסוי הביטוח במשלוח חד-פעמי מסתיים עם הגעת המשלוח ליעדו.

ב. ביטוח "פתוח" לכיסוי ביטוחי של משלוחים רבים - בכפוף לתנאים המוגדרים במסגרת הביטוח. הביטוח הפתוח נותן מענה ליבואנים וליצואנים, המשלחים משלוחים בתדירות רבה. במקרה זה, המבוטח נדרש לפרט את סוגי המטענים, את אופן אריזתם, את אמצעי ההובלה, את ארצות המוצא, את יעדי המשלוח ואת גבול האחריות של חברת הביטוח.

כיסוי בביטוח פתוח נכנס לתוקף מיד לאחר שמטען נאסף ממחסן הספק, או ממחסן אחר שהוגדר בפוליסה, ומסתיים עם מסירת המטען למקבל, או למחסן סופי אחר ביעד שנקבע.

תנאי הכיסוי בביטוח פתוח מחייבים את המבוטח להצהיר על כל משלוח, גם כאשר המטען הגיע במצב תקין ליעדו. תנאי זה הוא מהותי, שכן אי-הצהרה על משלוח מסוים עלולה לפגוע בכיסוי הביטוחי. הביטוח הפתוח חוסך את הצורך לנסח תנאים ספציפיים לכל משלוח.



תנאי הפוליסה בביטוחים אוויריים וימיים מתבססים על הדין ועל הנוהג האנגליים. ביטוחים אוויריים וימיים כוללים שלושה סוגי כיסוי מקובלים:

כיסוי רחב (Institute Cargo Clauses - A), המכסה את כל הסיכונים במקרה של אובדן מטען, או של נזק לו, למעט סיכונים חריגים.

כיסוי רגיל (Institute Cargo Clauses - B), המכסה אובדן מטען או נזק לו, שניתן ליחסו בסבירות לסיכונים המוגדרים בפוליסה, כגון: אש, התפוצצות, טביעה, עלייה על שרטון, התנגשות, פריקה בנמל מצוקה ועוד.

כיסוי מוגבל (Institute Cargo Clauses - C), המכסה אובדן מטען או נזק לו במקרים מוגדרים בלבד.

סיכום

שרשרת האספקה רצופה בסיכונים, אשר יש לזהותם, למזערם, לנהלם ולהתגונן מפניהם. ארגון, המבקש להתגונן מפני סיכונים, צריך לבחור בכיסוי הביטוחי המתאים, באופן העונה על צרכיו, ובעלות כוללת מינימלית. בביטוח סיכונים ייחודיים, יש לבצע תהליך של מיפוי הסיכונים ובניית תכנית ביטוח מתאימה. ביטוח נכון יאפשר לארגון להתמקד בעשייה, ללא חשש מפני נזק, העלול לפגוע בהשרדותו. ■

בתהליך ביטוח הסיכונים, סוכן הביטוח ממלא תפקיד חשוב, ולמעשה, מקשר בין המבוטח למבטח. מעמד סוכן הביטוח נקבע בחוק חוזה הביטוח, כ"מי שעוסק בתיווך ביטוחים בין מבטחים לבין מבטחים". לשאלה: את מי הסוכן מייצג, המחוקק רואה את סוכן הביטוח כשלוחו של המבטח לעניין המשא-ומתן לקראת כריתת החוזה, לעניין כריתת החוזה, לעניין חובת הגילוי בכריתת חוזה הביטוח, לעניין קבלת דמי הביטוח ולעניין מתן הודעות של המבוטח ושל המוטב למבטח. החוק אינו מגדיר, מתי סוכן הביטוח הוא שלוחו של המבוטח, אך בפועל, סוכן הביטוח המשמש מתווך הוגן יפעל בדרך-כלל, כשלוחו של המבוטח לעניין תביעת תגמולי הביטוח.

ביטוח מטענים

מטענים, המובלים בין מדינות באוויר, בים וביבשה, נחשפים לסיכונים רבים במהלך טעינתם, הובלתם ופריקתם, ובעיקר, כאשר הובלתם עוברת תחנות ביניים בדרך ליעד הסופי. ביטוח המטענים חיוני משתי סיבות:

1. **קושי להוכיח את אחריות המוביל לנזק** - מרבית המטענים בעולם מובלים במכולות סגורות. המכולות ננעלות בסגר לפני מסירתן למשלוח ועוברות "מספר ידיים" עד שהן מגיעות ליעד הסופי. כאשר מתגלה נזק בדרך-כלל, בעת פריקת המכולה בארץ היעד, עולה הקושי להוכיח, שהמוביל החזיק במטען בקרות הנזק.

2. **אחריות המובילים לאובדן ולנזק היא מוגבלת, ואינה מספקת בהכרח את ההגנה הרצויה לבעל המטען** - אחריות המובילים נקבעה ב"אמנת האג" (ובתיקוני האג-ויסבי), בהקשר של הובלה ימית ובאמנת ורשה בהקשר של הובלה אווירית.

האמנות מגבילות את גובה הפיצוי הכספי על הנזק וקובעות "זכויות משיכה מיוחדות", על-פי סל מטבעות מוסכם (SDR - Special Drawing Right). אמנת האג