

Corona Prevalence and Challenges of Ship Damage Coverage in Marine Insurance

Hossein Ramezani¹, Gholamnabi Fayzi Chakab²

Received: 2021.10.05

Accepted: 2021.24.07

Abstract

Objective: Identify the effects and challenges of corona in the field of marine insurance and the extent of claims coverage And as well as explaining workable strategies to help address these challenges And long-term preventive policies to overcome similar crises in the future possible.

Methodology: This research is organized in a descriptive-analytical manner And the method of collecting materials has been compiled in the form of a library and by studying and searching in books and legal articles, laws and related internet sites.

Findings: The maritime and shipping industry plays an important role in maritime transport; Because most transportation in the world is done by sea and by ship; But for a long time now, Sea voyages have always been associated with hazards that could cause damage to goods, ships or their occupants; Therefore, shipowners were always looking for suitable solutions to compensate for the damages, which in the end, concluding an insurance contract with marine insurers found the best solution and financial support and thus succeeded in insuring the ship, goods and third parties liability by Profit Insurances and Protection and Indemnity Clubs. In late 2019, an emerging phenomenon called the corona virus emerged, which spread rapidly around the world. Following the widespread outbreak of the coronavirus, governments sought to prevent the spread of the new virus by imposing restrictive regulations such as forced closures, quarantines, travel restrictions and border closures. Therefore, as a result of these restrictions, a wide range of commercial activities in the world decreased, and as a result, reduced transportation, especially in the maritime area, which ultimately caused a lot of damage to shipowners; This is because the restrictions imposed have led to a reduction in manpower, delays in loading, clearance and delivery of goods, damage to cargoes, especially perishable goods, delays in repair, service and inspection of ships, as well as loss of ship hire and the costs of quarantine, sickness or death of seafarers, return and replacement costs, passenger liability and diversion costs must be added that these cases will lead to insurance claims and create differences between underwriters and insurers.

Conclusion: Coronas affect marine insurance, and insurers and underwriters will face many challenges to cover or compensate. About cargo insurance, Restrictions on the corona outbreak led to the cancellation of many sales and transportation contracts that

1. Ph.D Student in Private Law, Allameh Tabatabai University, Campus Faculty, Tehran, Iran. vakilhosseinramezani@Yahoo.com.

2. Assistant Professor, Department of Commercial Law and International Commerce, Faculty of Law and Political Science, Allameh Tabatabai University, Tehran, Iran. (**Corresponding Author**). LegalFayz@gmail.com

this led to delays in loading, clearance and delivery of goods, congestion of ports, saturation of warehouses and customs and as a result, it incurs additional costs and damages, especially perishable goods, or even theft or destruction of shipments. In addition, Ship quarantine and disinfection may also cause the goods to be destroyed, damaged or reduced that this can lead to insurance claims and disputes or requests for new coverage. On the other hand, insurers have prepared themselves for a possible onslaught of insurance claims by resorting to new exception conditions and based on the fact that many of these insurance policies contain universal exceptions or not set to provide coverage for Quid 19, They try to reduce the level of compensation as much as possible. In the case of ship insurance, Due to the prevalence of corona, the reduction in the use of some types of ships, such as container ships and cruise ships, has to some extent led to a reduction in insurance claims for damage to the hull and machinery of ships; But due to restrictions, There will be another dimension of insurance claims that result from disruptions and delays in the provision of spare parts, periodic repairs, and ship inspections. in addition to, Lack of manpower in ships and ports due to illness, bans or ship delays leads to sailors' fatigue and, of course, increases human error, which is one of the main causes of maritime accidents. The reduction in premiums is another effect of the Corona epidemic, which has resulted in a decline in turnover due to the global recession, and various types of marine insurance are likely to face payment problems due to a lack of liquidity; At the same time, we are expected to see an increase in fraud due to fraudulent damages and an increase in bankruptcy. Another consequence of Corona is the increase in claims related to the loss of ship hire. If due to corona delays, the duration of repair of damage to a ship in the repair shop is increased, claiming damages related to the loss of hire will lead to a dispute between underwriters and insurers. This is because if there are delays or delays in repairing the damage or damages covered by the ship's hull and machinery insurance, then the loss of hire will be covered by the insurance. otherwise, If repairs are delayed or delayed due to the corona, insurers will attribute the delay to an epidemic and try to reduce compensation. Expenses related to quarantine, sickness and death of seafarers, return expenses, passenger liability, diversion costs and fines are covered by Protection and Indemnity Clubs, and the corona epidemic will significantly increase claims in these cases. In addition to claims, investment market fluctuations affect the financial returns of these associations, and the decline in stock markets has greatly affected the income and capital of many of these Clubs; Therefore, investment and insurance losses lead to an increase in insurance rates when most accounts are renewed, which is another challenge for shipowners. To meet the challenges, insurers need to seek the necessary expertise and experience in the field of additional risk assessment; Reassure insurers by paying compensation on time and prepare for similar crises in the future by upgrading the risk-taking system and maintaining financial wealth and even create new covers. By using robotic technology, insurers can prevent delays and disruptions in periodic inspections and repairs of ships, and with the development of digitalization and automation, prevent physical contact with individuals and speed up insurance operations.

Keywords: Covid-19, underwriter, Loss, Protection and Indemnity Clubs, Ship insurance.

JEL Classification: G22, G29, K19.

شیوع کرونا و چالش‌های پوشش خسارات کشتی در بیمه‌های دریایی

حسین رضانی^۱؛ غلام نبی فیضی چکاب^۲

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۲/۲۰ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۵/۰۲

چکیده

هدف: این پژوهش با هدف شناسایی آثار و چالش‌های ناشی از کرونا در زمینه بیمه‌های دریایی و میزان پوشش خسارات و نیز تبیین راه‌کارهای قابل‌اعمال به‌منظور کمک به رفع این چالش‌ها و تعیین سیاست‌های پیشگیرانه در طولانی‌مدت برای غلبه بر بحران‌های مشابه احتمالی در آینده انجام شده است.

روش‌شناسی: این پژوهش به شیوه توصیفی-تحلیلی تنظیم و مطالب به‌صورت کتابخانه‌ای و با جستجو در کتب و مقالات حقوقی، قوانین و پایگاه‌های اینترنتی مرتبط گردآوری شده است.

یافته‌ها: صنعت دریانوردی و کشتیرانی نقش مهمی در حمل‌ونقل دریایی دارد؛ زیرا بیشترین حمل‌ونقل در دنیا از طریق دریا و به‌وسیله کشتی انجام می‌شود؛ اما از دیرباز تاکنون، سفرهای دریایی همیشه با مخاطراتی همراه بوده که منجر به ورود خسارت به کالا، کشتی و یا سرنشینان آن می‌شده است؛ بنابراین مالکین کشتی‌ها همواره در پی دستیابی به راهکارهای مناسبی برای جبران خسارات وارده بوده‌اند که در نهایت انعقاد قرارداد بیمه با بیمه‌گران دریایی را بهترین راه‌حل و پشتوانه مالی یافتند و بدین ترتیب موفق به بیمه کردن کشتی، کالا و مسئولیت در مقابل شخص ثالث توسط بیمه‌گران انتفاعی و انجمن‌های حمایت و غرامت شدند. در اواخر سال ۲۰۱۹ پدیده نوظهوری به نام ویروس کرونا به وجود آمد که به‌سرعت در سطح دنیا شیوع پیدا کرد. به‌دنبال همه‌گیری گسترده ویروس کرونا، دولت‌ها سعی کردند با وضع مقررات محدودکننده از قبیل تعطیلی اجباری، قرنطینه، محدودیت‌های سفر و بستن مرزها، مانع شیوع بیشتر این ویروس جدید شوند. لذا، در پی این محدودیت‌ها، سطح وسیعی از فعالیت‌های تجاری در جهان کاهش یافت و موجب کاهش حمل‌ونقل به‌ویژه در حوزه دریایی شد که نهایتاً خسارات متعددی به مالکین کشتی‌ها وارد ساخت؛ زیرا محدودیت‌های اعمال‌شده منجر به کاهش نیروی انسانی، تأخیر در بارگیری، ترخیص و تحویل کالا، ورود خسارت به محموله‌ها به‌ویژه کالاهای فاسدشدنی، تأخیر در تعمیر، سرویس و بازرسی کشتی‌ها و همچنین منجر به از دست دادن اجاره‌بهای کشتی شد و باید هزینه‌های مربوط به قرنطینه، بیماری یا مرگ دریانوردان، هزینه‌های بازگشت و جایگزینی، مسئولیت مسافران و هزینه‌های انحراف را نیز به آن اضافه کرد که در نهایت منجر به بروز مطالبات بیمه‌ای و ایجاد اختلاف بین بیمه‌گران و بیمه‌گذاران خواهد شد.

نتیجه‌گیری: کرونا بیمه‌های دریایی را تحت تأثیر قرار داده و بیمه‌گذاران و بیمه‌گران برای پوشش یا جبران خسارات وارده با چالش‌های متعددی مواجه شده‌اند. درخصوص بیمه کالا، محدودیت‌های ناشی از شیوع کرونا باعث شد بسیاری از قراردادهای فروش و حمل‌ونقل لغو شوند که منجر به تأخیر در بارگیری، ترخیص و تحویل

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبائی، دانشکده پردیس، تهران، ایران.

vakilhosseinramezani@Yahoo.com

۲. استادیار گروه حقوق تجارت و تجارت بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

LegalFayz@gmail.com. (نویسنده مسئول)

کالا، ازدحام بندرها، اشباع انبارها و گمرک شد و در نتیجه موجب هزینه‌های اضافی و ورود خسارات بالأخص به کالاهای فاسدشدنی یا حتی سرقت یا تخریب محموله‌ها گردید. مضافاً، در اثر قرنطینه کشتی‌ها و ضدعفونی کردن نیز ممکن است کالا از بین برود، آسیب ببیند یا از آن کاسته شود که این امور می‌تواند به مطالبات و اختلافات بیمه‌ای یا درخواست‌هایی برای پوشش‌های جدید منجر گردد. در سوی دیگر، بیمه‌گران با توسل به شرایط جدید، استثنا خود را برای هجوم احتمالی دعاوی بیمه‌ای آماده کرده‌اند و با تکیه بر این واقعیت که بسیاری از این بیمه‌نامه‌ها حاوی موارد استثنا همه‌گیری هستند یا برای ارائه پوشش مربوط به کووید ۱۹ تنظیم نشده‌اند، سعی دارند تا حد ممکن سطح پرداخت غرامت را کاهش دهند. از حیث بیمه کشتی، به دلیل شیوع کرونا کاهش استفاده از برخی از انواع کشتی‌ها مانند کشتی‌های کانتینر دار و تفریحی (کروز) تا حدودی منجر به کاهش دعاوی بیمه‌ای در مورد خسارات بدنه و ماشین‌آلات کشتی شده است؛ اما به‌علت وضع محدودیت‌ها، بُعد دیگری از دعاوی بیمه‌ای صورت خواهد گرفت که ناشی از اختلال و تأخیر در تهیه لوازم‌بدکی، تعمیرات دوره‌ای و بازرسی کشتی‌ها است. به‌علاوه، کمبود نیروی انسانی در کشتی‌ها و بندرها به دلیل بیماری، ممنوعیت‌ها و یا تأخیر کشتی‌ها منجر به خستگی ملوانان می‌شود و بالطبع افزایش خطای انسانی را به همراه خواهد داشت که یکی از عوامل اصلی در وقوع حوادث دریایی به‌شمار می‌آید. کاهش حق بیمه یکی دیگر از آثار همه‌گیری کرونا است که در نتیجه کاهش گردش مالی ناشی از رکود اقتصادی جهانی اتفاق افتاده و احتمالاً انواع بیمه‌های دریایی به دلیل کمبود نقدینگی لازم با مشکلات پرداختی مواجه خواهند شد؛ ضمن آن‌که انتظار می‌رود شاهد افزایش کلاهبرداری ناشی از خسارات جعلی و افزایش ورشکستگی نیز باشیم. یکی دیگر از پیامدهای کرونا، افزایش دعاوی مربوط به از دست دادن اجاره‌بهای کشتی است. چنان‌چه به دلیل تأخیرهای ناشی از کرونا، مدت‌زمان تعمیر صدمات وارده بر یک کشتی که در تعمیرگاه قرار دارد، افزایش یابد، مطالبه خسارت مربوط به از دست دادن اجاره‌بها منجر به بروز اختلاف بین بیمه‌گران و بیمه‌گذاران خواهد شد؛ زیرا اگر تأخیرها یا معطلی کشتی در خصوص تعمیر صدمات یا خسارتی که تحت پوشش بیمه بدنه و ماشین‌آلات کشتی قرار دارند، رخ دهد. در این صورت، خسارت از دست دادن اجاره‌بها تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد. در غیر این صورت، اگر تعمیرات به دلیل کرونا طولانی شود یا به تأخیر بیفتد، مشاهده می‌شود که بیمه‌ها معطلی را به بیماری همه‌گیر نسبت داده و سعی می‌کنند غرامت را کاهش دهند. هزینه‌های مربوط به قرنطینه، بیماری و مرگ دریانوردان، هزینه‌های بازگشت، مسئولیت مسافران، هزینه‌های انحراف و جریمه‌ها تحت پوشش انجمن‌های حمایت و غرامت قرار دارند که همه‌گیری کرونا موجب افزایش چشم‌گیر مطالبات در این موارد خواهد شد. گذشته از مطالبات، نوسانات بازار سرمایه‌گذاری به بازدهی مالی این انجمن‌ها ضربه می‌زند و کاهش بازارهای سهام تأثیر زیادی بر درآمد و سرمایه بسیاری از این انجمن‌ها گذاشته است؛ بنابراین، ضررهای سرمایه‌گذاری و بیمه‌ای منجر به افزایش نرخ‌های بیمه هنگام تمدید اکثر حساب‌ها می‌شود که این افزایش نرخ بیمه نیز یکی دیگر از چالش‌های پیش روی مالکین کشتی‌ها است. برای رفع چالش‌ها لازم است بیمه‌ها به دنبال کسب تخصص و تجربه لازم در زمینه ارزیابی خطر اضافی باشند؛ با پرداخت به‌موقع غرامت، اطمینان بیمه‌گذاران را جلب کنند و با ارتقای سیستم پذیرش ریسک و حفظ توانگری مالی، خود را برای بحران‌های مشابه در آینده آماده کنند و حتی پوشش‌های جدیدی را ایجاد کنند. بیمه‌ها می‌توانند با بهره‌گیری از فناوری رباتیک از تأخیر و اختلال در بازرسی و تعمیرات دوره‌ای کشتی‌ها جلوگیری کنند و با توسعه دیجیتال‌سازی و اتوماسیون نیز از تماس فیزیکی اشخاص ممانعت کرده و موجب تسریع عملیات بیمه‌گری شوند.

واژگان کلیدی: انجمن‌های حمایت و غرامت، بیمه کشتی، بیمه‌گر، خسارت، کووید ۱۹.

طبقه‌بندی موضوعی: G22, G29, K19

مقدمه

ویروس کرونا اولین بار در دسامبر ۲۰۱۹ در ووهان چین ظاهر شد و طی ماه‌های ژانویه و فوریه ۲۰۲۰ به سرعت در چین و سایر کشورهای آسیایی گسترش یافت. سپس در فوریه ۲۰۲۰ وارد اروپا و مارس ۲۰۲۰ وارد آمریکای شمالی شد و همچنین در آفریقا و آمریکای لاتین شیوع پیدا کرد. برای مهار ویروس و جلوگیری از شیوع بیشتر آن، بسیاری از کشورها اقداماتی نظیر تعطیلی، کنترل مرزها و محدودیت‌های سفر را اعمال کردند. بر این اساس، سرعت تولید و صنعت، کاهش یافت و در بعضی مواقع نیز به صورت کلی متوقف گردید. مغازه‌ها و رستوران‌ها تعطیل شدند. در نتیجه، تعداد مصرف‌کنندگان به میزان قابل توجهی کاهش یافت. لذا تجارت جهانی، حمل و نقل و لجستیک تحت فشار قرار گرفتند. اکثر مشکلات ناشی از کرونا توسط خود بیمه‌شدگان تجربه می‌شود، از آن جمله می‌توان به محدودیت‌های سفر، تعطیلی مشاغل و تغییر تقاضای زنجیره تولید اشاره کرد. با این حال، بیمه‌های دریایی نیز تحت تأثیر عوامل مختلفی از جمله زیرساخت‌های تجاری، دولتی و قانونی، تقاضای مصرف‌کننده و عوامل عملیاتی و تأمین‌کننده قرار می‌گیرند.

بیمه‌های دریایی به طور کلی به سه دسته تقسیم می‌شوند که عبارت‌اند از بیمه کالا؛ بیمه کشتی (بدنه و ماشین‌آلات) و بیمه در برابر مطالبات شخص ثالث که معمولاً از طریق باشگاه‌های پی‌اند آی^۱ تحت پوشش قرار می‌گیرد. برای درک بهتر آثار ویروس کرونا بر بیمه‌های دریایی باید گفت از منظر بیمه کالا، اختلالات جهانی ناشی از کرونا در زنجیره تولید با لغو قرارداد فروش و حمل و نقل، تأخیر در تحویل، شلوغی بندر و اشباع انبار مرتبط است؛ زیرا بندرها باز هستند، اما نیروی کار محدود است. از این رو با ظرفیت کمتری کار می‌کنند یا حتی با تعطیلی موقت روبه‌رو می‌شوند. از منظر بیمه کشتی، شیوع کرونا منجر به کاهش دسترسی به قطعات یدکی، کاهش تقاضا برای سازه‌های جدید و تغییر الگوهای سفر می‌شود. در مورد بیمه شخص ثالث نیز شیوع کرونا موضوعات

1. P&I

زیادی از قبیل هزینه‌های قرنطینه، بیماری دریانوردان و حتی مرگ، هزینه‌های بازگشت و هزینه‌های جایگزینی، مسئولیت مسافران، هزینه‌های انحراف، جریمه‌ها و ادعاهای مربوط به بار را تحت الشعاع قرار می‌دهد؛ بنابراین دور از انتظار نیست که همه‌گیری کرونا بتواند طیف وسیعی از بیمه‌نامه‌ها را تحت تأثیر قرار دهد و همین امر، ضرورت مطالعه در این زمینه را نشان می‌دهد.

سؤالاتی که مطرح هستند عبارت‌اند از این‌که همه‌گیری کرونا چه تأثیری بر بیمه‌های دریایی و پوشش‌های بیمه‌ای کشتی‌ها داشته است؟ تأثیر آن بر صنعت دریانوردی چگونه بوده است؟ بیمه‌گران و بیمه‌گذاران در این زمینه با چه موانع و مشکلاتی مواجه‌اند؟ با اطلاعات در دسترس، مشاهده می‌شود مطالعات انجام‌شده در این زمینه بسیار محدود است که علت اصلی آن برمی‌گردد به نوظهور بودن ویروس کرونا و سابقه نداشتن چنین معضلی که بتواند کل دنیا را درگیر نماید.

در ادامه، ابتدا پیامدهای ویروس کرونا به ترتیب در بیمه کالا، بیمه کشتی و بیمه‌های متقابل حمایت و غرامت بررسی می‌شود. سپس سازوکارهای ارائه‌شده توسط برخی کشورها و نهادهای مرتبط تبیین می‌گردد و در انتها نتیجه‌گیری و پیشنهادهایی برای رفع چالش‌های بیمه‌ای ناشی از تأثیر کرونا و راه‌کارهایی برای مقابله با وقوع احتمالی بحران‌های مشابه در آینده ارائه می‌گردد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

رتال جامع علوم انسانی

۱. مبانی نظری پژوهش

۱-۱. بیمه کالا و پیامدهای کرونا

کاهش حجم تجارت و حمل‌ونقل معمولاً به معنای کاهش یافتن فعالیت‌های تجاری است. بلا تکلیفی و اختلال در زنجیره تولید و کاهش نیروی انسانی که در اثر شیوع کرونا رخ داده دلیل اصلی تأخیر و توقف در مشاغل و کسب‌وکار است که نتایج آن در زمینه حمل‌ونقل دریایی کالا به تفصیل در مباحث زیر بیان شده است.

۱-۱-۱. تأخیر در بارگیری، تخلیه و ترخیص کالا

محدودیت در رفت و آمد افراد باعث کمبود نیروی کار موجود در بندرها می‌شود که نتیجه آن تأخیر در بارگیری، تخلیه و ترخیص کالا از کشتی‌ها است. مضاف بر آن، شناورها تا زمانی که امکان پهلو گرفتن بیابند، در دریا نگه‌داشته می‌شوند که این امر به‌طور قابل توجهی باعث کندی جابه‌جایی کالاها می‌شود. به همین دلیل، اشیاع انبارها و تراکم در مناطق بندری موجب ورود خسارات اضافی می‌گردد. به‌علاوه، کشتی‌ها هنگام رسیدن به مقصد، قرنطینه و ضدعفونی می‌شوند و کالاها قبل از اجازه اسکله، تحت بازرسی مقامات محلی بهداشت یا بخور اضافی قرار می‌گیرند. کالاهایی که به‌درستی برای این فرآیند بسته‌بندی نشده‌اند، ممکن است آسیب ببینند و دچار ضرر و زیان شوند.

۱-۱-۲. از بین رفتن یا ورود خسارت به محموله

به دنبال محدودیت‌ها و تأخیرهای ناشی از شیوع کرونا کالاها مدت طولانی‌تری در بندرها و نقاط ترانزیت نگهداری می‌شوند و حجم بیشتری از کالاها در محل‌های ذخیره‌سازی یا انبارها انباشته می‌شوند. در نتیجه، ممکن است کالاها به شیوه نامناسبی انبار شوند؛ ضمن آن‌که خطرهای ناشی از تجمع نیز برای مشتریان و بیمه‌ها افزایش می‌یابد. انباشته شدن محموله‌ها در محل‌های ذخیره‌سازی منجر به ناپدید شدن، سرقت و تخریب آنها نیز خواهد شد. زیرا افزایش حجم محموله‌ها و فقدان امنیت کافی، توانایی انبارها در کنترل و ردیابی کالاها را محدود می‌کند. علاوه بر آن، به دلیل انبار شدن طولانی مدت کالا و همچنین در صورتی که کشتی در بندری که خطر شیوع کرونا زیاد است برای تخلیه توقف نکند، احتمال افزایش هزینه برای صاحب بار وجود دارد. اگر کشتی تا بهبود وضعیت منتظر بماند، ممکن است هزینه‌های اضافی برای یافتن روش حمل و نقل جایگزین به مقصد نهایی بر صاحب بار تحمیل گردد. روش‌های جایگزین حمل و نقل که به‌صورت پارت وی^۱ طی یک سفر تنظیم می‌شوند،

می‌توانند منجر به از بین رفتن کالا یا ورود خسارت به محموله‌هایی شود که به درستی برای تحمل فشارهای ناشی از آن روش حمل و نقل آماده نشده‌اند.

در دوران اوج شیوع کرونا بسیاری از نفت‌کش‌ها در اطراف بنادر و پایانه‌های اصلی نفتی در ایالات متحده، اروپا و آفریقا معطل بودند که علاوه بر خطر آب‌وهوای نامساعد، دزدی دریایی و خطرات سیاسی نیز آنها را تهدید می‌کرد (ساکی و همکاران^۱، ۲۰۲۱). در چنین شرایطی تانکرها برای استفاده به‌عنوان انبار شناور اجاره داده می‌شوند که این امر نیازمند انعقاد قرارداد و فراهم کردن برخی شرایط نگهداری است. اگر فرآورده‌های نفتی برای مدت طولانی ذخیره شوند، در معرض خطر تخریب و از بین رفتن قرار می‌گیرند؛ کیفیت محصولات تصفیه‌شده ممکن است به‌مرور کاهش یابد و یا با آلودگی باکتریایی خراب شود، یا از حجم محموله‌هایی که خاصیت تبخیر شدن دارند، کاسته شود. مضاف بر آن، خطر نابودی در اثر آتش‌سوزی یا حوادث شدید آب‌وهوایی، محموله‌هایی را که در مناطق پرخطر و بدون محافظ یا کنترل‌های امنیتی مناسب انبار شده‌اند را تهدید می‌کند، ضمن آن‌که تأخیرها موجب ورود خسارت به کالاهای فاسدشدنی یا حساس به دما نیز می‌شود. به‌طوری‌که طبق تجزیه و تحلیل ای جی سی اس^۲، کالاها و کانتینرهای آسیب‌دیده یکی از مهم‌ترین موضوعات دعاوی در حوزه بیمه در صنعت حمل و نقل دریایی است که بیش از یک مورد از هر پنج دعوی را شامل می‌شود.

اینک باید دید بیمه‌ها چگونه نسبت به این حجم وسیع از مطالبات بیمه‌ای که بخش اعظم آن نشأت گرفته از شیوع ویروس جدید کرونا در سطح جهانی است، واکنش نشان می‌دهند؛ زیرا همان‌طور که گفته شد تأخیرهای کشتی‌ها ناخواسته منجر به ضرر احتمالی محموله‌ها، به‌ویژه بارهای فاسدشدنی می‌شود که بسته به سطح پوشش، منجر به مطالبات بارنامه و اختلافات بیمه‌ای می‌گردد که در مبحث بعدی به آن پرداخته شده است. ضمن آن‌که، کرونا به‌عنوان یک بیماری همه‌گیر ممکن است در زمره موارد فورس ماژور که معمولاً در قراردادها یافت می‌شود، محسوب گردد.

1. Sackey et al

2. AGCS: Allianz Global Corporate & Specialty

۱-۱-۳. رویکرد بیمه‌گران کالا در برابر مطالبات ناشی از شیوع کرونا

در بعضی از کشورها مانند ایالات متحده و انگلستان، ظاهراً بیمه‌گران بر ادعاهای توقف تجارت^۱ تمرکز کرده‌اند و نیز اصرار دارند که بسیاری از این بیمه‌نامه‌ها دربردارنده شرط استثناء همه‌گیری هستند و یا به‌طور خاص برای ارائه پوشش مربوط به کووید ۱۹ تنظیم نشده‌اند. با وجود استثنائات خاص، برخی درخواست‌ها برای اجباری شدن پوشش بازگشتی^۲ مطرح شده که در نتیجه آن، اثر پوشش بیمه، عطف به ماسبق می‌شود که به عقیده بیمه‌گران، چنین رویکردی باعث مشکلات شدید پرداختی می‌گردد و به‌طور بالقوه برای بازار بیمه مخرب است.

اگرچه روندهای اخیر قبل از کرونا، حاکی از توسعه بیمه‌نامه‌ها برای زیان غیرمادی نیز هست، بیمه‌نامه‌های دریایی معمولاً برای پوشش خسارت یا زیان مادی ایجاد می‌شوند. رسیدگی به پرونده‌ای که در آن کرونا مستقیماً منجر به زیان مادی به محموله شده باشد دشوار است، زیرا مانند اکثر ویروس‌ها ممکن است با ضدعفونی مناسب از بین برود. به همین ترتیب، در مواردی که بیمه‌گذار به دلیل اشباع انبار موفق به تحویل بار نمی‌شود یا حتی به دلیل از دست دادن بازار، ترجیح می‌دهد کالای خود را ترک و از آن چشم‌پوشی کند، از نظر بیمه چنین خساراتی تحت عنوان «زیان مادی»^۳ قرار نمی‌گیرد. در مورد زیان غیرمادی، می‌توان نمونه‌هایی را در بیمه‌نامه‌های حمل کالا (بندهای مربوط به هزینه‌های اضافی، هزینه‌های حمل و نقل یا دسترسی به اموال) و همچنین بیمه‌نامه‌های نگرفتن اجاره بهای کشتی که به دلیل قرنطینه کشتی یا عدم پذیرش بندر به وجود آمده است، مشاهده کرد. در پی شیوع ویروس کرونا، بیمه‌گذاران سعی کرده‌اند با تکیه بر بیمه‌نامه‌های حمل کالا از جمله بندهای مربوط به هزینه‌های حمل و نقل، بیمه‌نامه‌های مسئولیت^۴ و بیمه‌نامه‌های توقف تجارت^۵ ضرر و زیان خود را کاهش دهند. در مقابل، بیمه‌نامه‌های حمل کالا مانند مورد کالاهای فاسدشدنی معمولاً دارای شرط استثناء تأخیر^۶ است که شامل ضرر و زیان

1. Business Interruption
2. Retroactive Cover
3. Physical Loss
4. Liabilities Policies
5. Business Interruption Policies
6. Delay

ناشی از تأخیر در تحویل کالا می‌شود. به همین ترتیب، اعمال شرایط هزینه حمل و نقل - که شامل هزینه‌های اضافی در تخلیه است و همچنین در مواردی که سفر دریایی در بین راه قطع شود شامل هزینه‌های انبار و حمل کالا به مقصد نهایی می‌باشد- منوط به ورود دو برابر ضرر و زیان مادی کالا ناشی از خطر بیمه شده است. ضمناً، پوشش توقف تجارت در بیمه کالا نیز به‌طور معمول منوط به ورود ضرر یا زیان مادی است، هرچند هر یک از دعاوی باید بر اساس شرایط آن مورد رسیدگی قرار گیرد.

در مورد بیمه‌نامه‌های مسئولیت، انجمن‌های حمایت و غرامت هیچ‌گونه مسئولیتی بابت تأخیر کشتی در ورود به بندر و بارگیری نکردن کالا را قبول نمی‌کنند (پیوست، ۱۳۹۰، ج ۳: ۱۴۲). مضاف بر آن، به‌منظور محافظت از بیمه‌گران در برابر هجوم مطالبات، شرایط و بندهای جدید استثناء وضع شده‌اند که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم خسارات ناشی کرونا را هدف قرار داده‌اند. مانند شرط ال ام آ ۵۳۹۱ مؤسسه بازار لویدز^۱ که در حال حاضر در بیمه‌نامه‌های بندر و ترمینال وجود دارد. مؤسسه مذکور تاکنون مجموعاً شش شرط را منتشر کرده که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم مربوط به همه‌گیری کرونا است و عبارتند از: ال ام آ ۵۳۹۱، ال ام آ ۵۳۹۳، ال ام آ ۵۳۹۴، ال ام آ ۵۳۹۵، ال ام آ ۵۳۹۶، ال ام آ ۵۳۹۷ که موجب حذف یا محدود کردن مسئولیت بیمه‌گر در مقابل خسارات ناشی از همه‌گیری کرونا می‌شوند. در تعیین این که کدام یک از شرایط مذکور، قابل اعمال است باید به متن دقیق آن شرط از نظر منشأ ورود خسارت توجه کرد و دید که آیا کرونا، علت اصلی ورود خسارت است یا این که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم مسبب ورود خسارت شده یا این که کرونا یکی از دلایل مؤثر در ورود خسارت است و بر همین اساس، شرط موردنظر را اعمال کرد.

بنابر آنچه در این بخش گفته شد، ویروس کرونا تأثیر بسیاری بر حمل و نقل دریایی و بیمه کالا گذاشته و بیمه‌شدگان برای پوشش یا جبران خسارات ناشی از همه‌گیری کرونا با موانع متعددی مواجه خواهند شد.

1. LoydMMMA AssocoaoMMMA

۲-۱. بیمه کشتی و پیامدهای کرونا

سازمان بین‌المللی بیمه دریایی^۱ به میزان غیرطبیعی کاهش دعاوی بیمه‌ای مربوط به بدنه و ماشین‌آلات کشتی اشاره کرده که به دلیل کاهش استفاده از برخی از انواع کشتی‌ها مانند کشتی‌های کانتینر‌دار، تفریحی (کروز) و قایق‌های تفریحی است و می‌توان گفت که کرونا در این بخش تا حدودی دارای آثار مثبت برای ادعاهای بیمه‌ای بوده است. زیرا مردم کمتر سفر می‌کنند و به دلیل بیکار بودن بسیاری از شناورها تهدیدهایی که معمولاً کشتی‌ها در دریا با آن روبه‌رو می‌شوند کاهش یافته؛ اما نباید از این واقعیت غافل شد که خطرات دیگری جای آنها را گرفته و بیمه‌گران باید منتظر افزایش احتمالی مطالبات مربوط به آن خطرات در آینده باشند. زیرا بسیاری از شناورها در حال آماده‌سازی هستند و در حالت خارج از سرویس و یا بدون انجام فعالیت‌های تجاری در یک مکان ثابت لنگر انداخته‌اند که به دلیل استفاده از روش‌های قدیمی نگهداری، عدم دسترسی به قطعات یدکی یا تأخیر بازرسی‌ها، تجمع غیرمعمول شناورهای باارزش در مناطقی که در معرض فجایع طبیعی قرار دارند، وجود مشکلات ناشی از کمبود کارکنان در کشتی‌ها و بندرها به علت بیماری یا مقررات محدودکننده و تأخیر کشتی‌ها، احتمال بروز بُعد دیگری از مطالبات و دعاوی بیمه‌ای وجود دارد که باید مورد توجه قرار گیرد.

۱-۲-۱. تأخیر در بازرسی، تجهیز و تعمیر به موقع کشتی‌ها

بر اساس گزارش ای جی سی اس^۲، پروتکل‌های فاصله اجتماعی منجر به تأخیر در بازرسی و تعمیرات دوره‌ای کشتی‌ها و تجهیزات اضطراری از قبیل تجهیزات اطفاء حریق می‌شوند که برای جلوگیری از بروز خطرات ناشی از آن اقدامات کنترلی بیشتری لازم است. چنانچه بازرسی و تعمیرات دوره‌ای کشتی‌ها و تجهیزات اضطراری به موقع انجام نشود، ممکن است بسیاری از عیوب کشتی یا سایر مشکلات، پنهان باقی بماند و در نتیجه منجر به ورود خسارات بیشتر شود. ضمن آن‌که اختلال در زنجیره تولید باعث

1. International Union of Marine Insurance (IUMI)
2. AGCS: Allianz Global Corporate & Specialty

می‌شود سوخت‌ها و مواد مصرفی دیرتر برسند که در صورت استفاده از گزینه‌های فرعی^۱ می‌تواند به ماشین‌آلات آسیب برساند.

همچنین، افزایش اختلال و فشارهای اقتصادی ناشی از همه‌گیری کرونا، پیامدهای جدی مدیریت ریسک را نیز برای صنعت دریایی و بیمه‌ها به همراه دارد. فعال‌سازی مجدد یک کشتی از سرویس خارج شده، چالش دیگری برای متصدیان سفر دریایی است. زیرا ممکن است زمان قابل توجهی به طول انجامد، نیاز به آزمایش ایمنی گسترده و میلیون‌ها دلار هزینه در پی داشته باشد. در صورتی که این وضعیت و تعمیر و نگهداری منظم کشتی به درستی مدیریت نشود، ممکن است هنگامی که کشتی تعمیر شده آماده دریانوردی می‌شود، مجدداً مشکلاتی بروز کند که نیاز به راه‌اندازی دوباره کشتی باشد و رفع آن ماه‌ها طول بکشد. لذا برنامه‌های جامع شامل ارزیابی‌های ریسک پوشش، انبار کردن، از سرویس خارج کردن کشتی در زمان خرابی برای اطمینان از ایمنی آن و فعال‌سازی مجدد آن بسیار مهم است. همچنین استفاده از فناوری‌ها و ابزار رباتیک برای بازرسی کشتی‌ها ضمن آن‌که مقرون به صرفه است می‌تواند موجب تسریع و دقت در کار شود (پاجی و همکاران^۲، ۲۰۲۰).

علاوه بر مشکلات بالا، به دلیل محدودیت‌های سفر، تغییر پست دادن خدمه چالش‌برانگیزتر شده و این به معنای خستگی ملوانان است که یکی از اصلی‌ترین دلایل خطای انسانی در کشتی است. در هر صورت چنانچه موارد مذکور منجر به آن شود که کشتی قابلیت دریانوردی را از دست بدهد و با علم بیمه‌گذار به این موضوع، بدیهی است که بیمه‌های دریایی خسارات وارده را پوشش نخواهند داد (دستباز، ۱۳۸۷: ۲۰۷).

۱-۲-۲. کاهش حق بیمه

یکی دیگر از آثار ویروس کرونا، کاهش حق بیمه است. همان‌طور که گفته شد، تغییر در تجارت جهانی و تقاضا برای خدمات حمل‌ونقل ارتباط مستقیمی با بندر و تجارت دارد.

1. Subpar
2. Poggi et al

به‌طور کلی، کاهش گردش مالی ناشی از رکود اقتصادی جهانی با کاهش پرداخت حق بیمه مرتبط است. در واقع، تجارت کمتر برابر با حجم حق بیمه کمتر است. به‌نحوی که حق بیمه گزارش شده در سال گذشته، کاهش ۰/۹ درصدی را نشان می‌دهد و این ممکن است موجب مشکلات پرداختی برای انواع بیمه‌های دریایی شود. ضمن آن‌که انتظار می‌رود شاهد افزایش ورشکستگی و افزایش کلاه‌برداری ناشی از خسارات جعلی باشیم.

۱-۲-۳. ادعای مربوط به از دست دادن اجاره‌بهای کشتی

از دست دادن اجاره‌بها^۱ موضوع دیگر مرتبط با کشتی است تحت تأثیر شیوع کرونا قرار گرفته است. این موضوع زمانی رخ می‌دهد که کشتی برای مدتی کم‌وبیش طولانی بلااستفاده باقی می‌ماند و از این بابت بیمه‌گذار متضرر می‌شود. بحران کرونا می‌تواند در مدتی که یک کشتی تحت مرمت، نگهداری یا انجام تعمیرات معمول است پیامدهای جدی برای مدت‌زمان صرف شده در تعمیرگاه کشتی داشته باشد. بدون شک مدت معطلی کشتی یک معضل مهم است و رسیدگی و تعدیل ادعاهای ضرر و زیان ناشی از آن باید موردتوجه قرار گیرد. این‌گونه خسارت‌ها که به زیان غیرمادی معروف است چنانچه جنبه عادی داشته باشد و از حد متعارف تجاوز نکند مشمول تعهد بیمه‌گر نیست (هوشنگی، ۱۳۷۳: ۹۴).

سؤالی که این‌جا مطرح می‌شود این است که آیا دعای مربوط از دست دادن اجاره‌بها می‌تواند در تأخیرهای ناشی از کرونا نیز مطرح شود؟ اگر به‌دلیل تأخیرهای ناشی از اثرات کرونا، زمان تعمیر صدمات وارده بر یک کشتی افزایش یابد، چه اتفاقی می‌افتد؟ در پاسخ به این سؤالات باید گفت اگر تأخیر یا معطلی کشتی درخصوص تعمیر صدمات یا خسارتی که تحت پوشش بیمه بدنه و ماشین‌آلات کشتی قرار دارند، رخ دهد، بیمه‌ها باید پاسخگو باشند. در غیر این‌صورت، اگر تعمیرات به‌دلیل کرونا طولانی شود یا به تأخیر بیفتد، بیمه‌ها وقت اضافی را به بیماری همه‌گیر نسبت داده‌اند و این امر منجر به

1. Loss of Hire

آن می‌شود که بیمه‌ها ضرر را بر این اساس تقسیم کرده و غرامت را کاهش دهند. شرایط در این مورد مبهم است و به‌طور کلی ارائه راه‌کار دقیق دشوار است و هر ادعا باید جداگانه و بر اساس شرایط خاص آن مورد رسیدگی قرار گیرد.

یکی از عواملی که هنگام ارزیابی این موضوع می‌تواند تعیین‌کننده باشد، پیش‌بینی تأخیرها است؛ بنابراین مهم است که در اسرع وقت، مطالبات احتمالی به بیمه‌گر اطلاع داده شود؛ به‌خصوص اگر در شرایط فعلی، خسارت یا خرابی وجود داشته باشد که رفع آن ممکن است بیش از مدت‌زمان لازم به طول انجامد. چنان‌چه در بدو امر، بیمه‌گران مطلع شده و روش یا محل تعمیر با آنها هماهنگ شده باشد، می‌توان هرگونه تأخیر قابل پیش‌بینی ناشی از بیماری همه‌گیر را از قبل تشخیص داد. لذا در صورت تقسیم خسارت، این موضوع دارای اهمیت است.

شرایط برنامه شمال اروپا^۱ درخصوص تأخیرهای ناشی از کرونا بدین شرح است که طبق قانون اصلی بر اساس آن برنامه اگر به‌دلیل خطر بیمه‌شده به کشتی خسارت وارد شده باشد، قاعدتاً بیمه از دست دادن اجاره‌بها زیر پوشش بیمه بدنه و ماشین‌آلات^۲ کشتی قرار می‌گیرد و در صورتی که هیچ خسارتی به کشتی وارد نشده باشد، بر اساس برنامه بیمه دریایی شمال اروپا، از دست دادن اجاره‌بها تحت پوشش بیمه قرار نمی‌گیرد.

شرح برنامه شمال اروپا رهنمودهایی را در رابطه با تأخیر ارائه می‌دهد. طبق رهنمودی که در شرح بند سی ال ۱۳-۳۲ ارائه شده است «اگر خسارت، ناشی از ترکیبی از خطرات تحت پوشش بیمه و خطراتی باشد که تحت پوشش قرار نگرفته‌اند، باید با توجه به تأثیری که هر یک از آنها در وقوع و میزان خسارت وارد شده دارند به نسبت بین خطرهای بیمه‌شده و خطرهای مستثنا تقسیم شود.»^۴ خطرهایی که در رابطه با بیمه از

1. Nordic Marine Insurance Plan

2. Hull & Machinery

3. Cl.2-13

4. Cl. 2-13. If the loss has been caused by a combination of perils that are covered by the insurance and perils that are not covered, it must be apportioned proportionately between the perils insured against and the excluded perils according to the influence each of them must be assumed to have had on the occurrence and extent of the loss ...

دست دادن دریافت اجاره‌بها، به صورت همزمان حادث می‌شوند، ممکن است در شرایط مختلف و به تنهایی یا به صورت ترکیبی رخ دهند؛ به این شکل که ممکن است تحت شرایطی، عواملی که تحت پوشش بیمه قرار ندارند یا تحت پوشش سایر بیمه‌ها هستند منجر به آن شوند که روند «اتلاف وقت» و یا «معطل ماندن» یک کشتی - که به دلیل خسارت وارده بر بدنه در تعمیرگاه به سر می‌برد- طولانی شود. این علل می‌تواند عوامل خارجی موجود در بیمه‌نامه مانند، اعتصاب، شرایط شدید آب و هوایی یا توقیف کشتی و موارد دیگر، یا عوامل مرتبط با خود کشتی باشد که تحت پوشش این بیمه قرار ندارد. در این حالت، هیچ‌گونه تقسیمی برای خسارت اصلی بدنه وجود نخواهد داشت.

برای سنجش تأثیری که هریک از عوامل مختلف در شرایط مختلف می‌تواند در وقوع و میزان خسارت داشته باشد، معیارهایی در شرح سی ال. ۱۳-۲ بیان شده است. یکی از معیارها این است که هنگام ارسال کشتی به تعمیرگاه، طولانی شدن زمان تعمیر و معطل ماندن کشتی چقدر قابل پیش‌بینی است که این معیار «قابل پیش‌بینی بودن» در قواعد مربوط به ارزیابی مناقصات که در بند سی ال. ۹-۱۶ بیان شده، دیده می‌شود و مبنای آن وظیفه بیمه‌گذار در کاهش ضرر و انجام اقدامات پیشگیری‌کننده است.

با توجه به وضعیت نامشخص، پیچیده و کاملاً بدیعی که در آن قرار داریم، بدون تردید پاسخ‌های بیشتر به این موضوعات باید طی ماه‌ها یا حتی سال‌های آینده ارائه شود. اطلاعاتی از وضعیت مشابهی که قبلاً به وجود آمده باشد در دسترس نیست. بنابراین روشی شناخته شده در مواجهه با این ادعاها وجود ندارد که بتوان مستقیماً در مورد این وضعیت اعمال کرد. هرچند برخی از رهنمودها را می‌توان در تصمیمات دادگاه‌های قدیمی در مورد ترکیب خطرات دریایی و جنگی یافت که قدمت آن به جنگ جهانی دوم می‌رسد.

شرایط بیمه‌نامه ای بی اس^۱ برای از دست دادن اجاره‌بهای کشتی نیز درخصوص ادعاهایی که تحت بیمه بدنه کشتی و ماشین‌آلات^۲ قابل جبران باشند - یعنی خسارت وارده به کشتی ناشی از یک خطر بیمه شده باشد - کاربرد دارد. همانند طرح نوردیک^۳،

1. ABS
2. H&M
3. Nordic

در صورتی که خسارتی به کشتی وارد نشده باشد یا تأخیر در انجام تعمیرات فقط به دلیل مشکلات مربوط به کرونا باشد، فرمول ای بی اس جواب نمی‌دهد (کیراکیدس^۱، ۲۰۲۰). در حالی که در این شرایط همه‌گیری اگر مدت زمان لازم برای تعمیر کشتی افزایش یابد، خواه به دلیل تأخیر در دریافت قطعات یدکی یا تأخیر در خدمات تکنیسین‌ها باشد، بیمه‌گذار انتظار دارد خسارات ناشی از آن قابل بازیافت باشد. برای رفع چنین مشکلاتی همان‌طور که قبلاً گفته شد، بهترین کار این است که به بیمه‌گر اطلاع داده شود و در مورد مکان‌های احتمالی تعمیرات، در اسرع وقت با بیمه‌گران مشاوره شود تا اطمینان حاصل گردد که همه گزینه‌ها با مشارکت بیمه‌گر انتخاب شده است. در حال حاضر هیچ راهنمای کتبی در مورد چگونگی تقسیم زمان در متن ای بی اس وجود ندارد. اما در عمل، زمان به روشی مشابه با مطالبات بدنه در دعاوی بیمه‌ای مربوط به بدنه و ماشین‌آلات کشتی تقسیم می‌شود به‌عنوان مثال:

الف) اگر تعمیراتی که هزینه آن برعهده مالک است (که بلافاصله برای دریانوردی کشتی ضروری است)، هم‌زمان با سایر تعمیراتی که در تعهد بیمه‌گران هستند، انجام شود؛ یا ب) اگر تعمیراتی که در تعهد بیمه‌گران هستند تا زمان انجام تعمیرات معمولی متوقف شوند و هم‌زمان با تعمیراتی که هزینه آن برعهده مالک است انجام شوند؛ زمان به‌طور مساوی بین مالک کشتی و بیمه‌گر تقسیم می‌گردد.

۱-۳. بیمه‌های متقابل حمایت و غرامت^۲ و پیامدهای کرونا

صنعت سفر دریایی که بیش از ۱۵۰ میلیارد دلار عواید اقتصادی در دنیا ایجاد می‌کند و بیش از یک میلیون شغل را در سراسر جهان پشتیبانی می‌کند، در نتیجه بیماری همه‌گیر کرونا از رونق افتاد و به دنبال شیوع ویروس کرونا در تعدادی از کشتی‌های تفریحی^۳ و با اعمال محدودیت‌های سفر و تعطیلی بندرها، سفرهای دریایی متوقف شد. در چنین

1. Kyriakides
2. Protection and Indemnity Clubs (P&I Clubs)
3. Cruise ships

شرایط جدیدی که قبلاً سابقه نداشته، متصدیان سفر دریایی با تعهدات نامشخصی روبه‌رو خواهند شد. تعدادی از خطوط کروز با شکایات خدمه، مسافران و سرمایه‌گذاران مواجه هستند که منشأ آنها ویروس کرونا است. به‌عنوان مثال، پس از آن‌که مشخص شد مسافران پیاده شده از کشتی روبی پرنسس^۱ موجب انتقال کرونا در سیدنی استرالیا شده‌اند، مالکان آن کشتی تحت محاکمه قرار گرفتند.

اگرچه پیش‌بینی چگونگی تأثیر ویروس کرونا بر بیمه‌های متقابل حمایت و غرامت دشوار است. اما مالکان کشتی از جمله خطوط کروز که به‌دلیل بیماری همه‌گیر آسیب دیده‌اند، ممکن است ادعاهایی را ناشی از مسئولیت آنها در قبال مسافران و خدمه، نظیر ادعاهای بیماری و مرگ، هزینه‌های بازگشت و جابه‌جایی، هزینه‌های قرنطینه و هزینه‌های اضافی داشته باشند که می‌تواند تحت پوشش پی‌اند آی^۲ قرار گیرد. برای این‌که پوشش پی‌اند آی برای مواجهه با ویروس کرونا ایجاد شود، این ادعاها باید ناشی از شیوع در کشتی باشد و احتمال شیوع یا ترس از شیوع آن قابل‌پذیرش نیست. کشتی‌های تفریحی یا کروز بارزترین نمونه‌های مطالبات مربوط به کرونا هستند. اما همه باشگاه‌های پی‌اند آی کشتی‌های کروز را پوشش نمی‌دهند. بنابراین به‌احتمال زیاد تأثیر آن یکسان نیست. خطوط کروز اذعان می‌کنند نمی‌توانند به مشتریان خود اطمینان دهند که درآمد حاصل از بیمه را دریافت خواهند کرد تا به‌طور کامل تعهدات و هزینه‌های آنها را تحت این بیمه‌نامه‌ها جبران کنند. برخی متصدیان سفر دریایی^۳ می‌گویند که از طریق مشارکت در باشگاه‌های پی‌اند آی، برای برخی از تعهدات، مخارج و هزینه‌های مربوط به کووید ۱۹ از بیمه برخوردارند که شامل پوشش هزینه‌های مستقیم و اضافی، مانند برخی هزینه‌های قرنطینه و برخی از تعهدات نسبت به مسافران و خدمه است. اما هیچ‌گونه پوشش بیمه‌ای برای از دست دادن سود یا درآمد حاصل از کشتی‌های خود یا سایر فعالیت‌ها ندارند. ویروس کرونا نشان داد تفاوت‌هایی در پوشش ارائه‌شده توسط

1. Ruby Princess

2. P&I

۳. شرکت Carnival متصدی سفر دریایی در فلوریدا

باشگاه‌های پی‌اند آی به‌ویژه برای هزینه‌های قرنطینه وجود دارد. بنابراین، مالکان کشتی باید قوانین باشگاه‌های خاص خود را بررسی کنند.

همان‌طور که گفته شد، ویروس کرونا تأثیر زیادی بر مسائل مربوط به ایمنی و سلامت خدمه کشتی و مسافران گذاشته است. دریانوردان گروهی از کارگران هستند که تحت تأثیر این بحران قرار گرفته‌اند. در ابتدای بحران کرونا، بیش از ۳۰۰,۰۰۰ دریانورد بیشتر از زمان برنامه‌ریزی شده خود در کشتی کار می‌کردند و تعداد مشابهی از آنها نتوانسته بودند دوباره به کار خود بازگردند. بسیاری از خدمه‌ای که همراه کشتی‌های خود را ترک می‌کردند، در طی همه‌گیری قادر به انجام این کار نبوده‌اند. اکثر بندرهای اصلی محدودیت‌هایی را برای کشتی‌ها و خدمه اعمال کردند. این درحالی است که دوره‌های طولانی مدت کار در کشتی می‌تواند منجر به افسردگی خدمه به دلیل دوری از خانواده و اجتماع و همچنین خستگی آنها شود که یکی از دلایل اصلی خطای انسانی شناخته شده و تخمین زده می‌شود در ۷۵ الی ۹۶ درصد موارد، یک عامل مؤثر در وقوع حوادث دریایی باشد (ساکو و همکاران، ۲۰۲۱). در صورتی که خدمه قادر به ترک و ورود به شناورها باشند، دارندگان کشتی باید اقدامات لازم را برای جلوگیری از انتشار ویروس انجام دهند. سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱ برای اطمینان از جابه‌جایی‌های ایمن خدمه کشتی و سفر، شیوه‌نامه‌هایی را برای ورود یا ترک خدمه در طول مدت شیوع ویروس کرونا صادر کرده است. بیشتر باشگاه‌های پی‌اند آی نیز بخشنامه‌ها و هشدارهایی را با مشاوره در مورد بهترین روش‌ها در طول کووید ۱۹ در مورد موضوعات مختلف صادر کرده‌اند.

گذشته از ادعاها، نوسانات بازار سرمایه‌گذاری به بازدهی مالی بخش پی‌اند آی ضربه می‌زند و کاهش بازارهای سهام تأثیر زیادی بر درآمد و سرمایه بسیاری از باشگاه‌ها گذاشته است؛ بنابراین، ضررهای سرمایه‌گذاری و بیمه‌ای منجر به افزایش نرخ‌های بیمه هنگام تمدید اکثر حساب‌های پی‌اند آی می‌شود تا هم کمبودهای فنی انجمن‌ها و هم

خسارات سرمایه‌گذاری وارده برطرف گردد که این افزایش نرخ بیمه نیز یکی از چالش‌هایی است که مالکان کشتی‌ها بالأخص آن دسته از کشتی‌هایی که به دلیل محدودیت سفر مدت‌ها بدون فعالیت و کسب درآمد بوده‌اند، با آن مواجه‌اند.

۱-۴. سازوکارهای ارائه‌شده توسط برخی کشورها و سازمان‌های مرتبط

بیماری همه‌گیر کرونا به همه ما یادآوری می‌کند که بهتر است علم را جدی بگیریم و خود را برای شوک‌های احتمالی آینده آماده کنیم. صنعت بیمه تاکنون به طرق مختلف نسبت به بیماری همه‌گیر کرونا واکنش نشان داده است. برخی از بیمه‌ها با تأمین ظرفیت محدود بازار به صورت سفر به سفر^۱، برای از دست دادن درآمد و هزینه‌های اضافی مالکان و مستأجران به دنبال قرنطینه کشتی یا بستن بندرها، اقدام به پوشش مالی کرده‌اند. به همین ترتیب، شرایط جدیدی اخیراً در بازار لویزر^۲ مانند شرط ال ام آ ۵۳۹۲^۳ برای تمدید پوشش بیمه در صورت اختلال در بازار لویزر در شرایط وخیم طراحی شده است. موارد زیر نمونه‌ای از سیاست‌های اعمال‌شده در نقاط مختلف جهان در مواجهه با شیوع کرونا است:

۱-۴-۱. سازمان بین‌المللی بیمه دریایی^۴

سازمان بین‌المللی بیمه دریایی به‌منظور تسهیل تبادل اطلاعات و اتخاذ بهترین روش‌ها، اقدام به انتشار رهنمودهای ارائه‌شده توسط پاریس، توکیو، گارد ساحلی ایالات متحده و اقیانوس هند در پایگاه خود بخش مربوط به مکانیسم کنترل دولت ساحلی در مورد کووید ۱۹ نموده و سعی می‌کند از طریق نمایندگی‌های خود صدای واحدی به بازار جهانی بیمه دریایی مخابره کند.

1. Voyage-by-Voyage
2. LoqyMMMM AssocoaoMMMM
3. LMA5392
4. International Union of Marine Insurance (IUMI)

۱-۴-۲. سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱

سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز تعدادی بخشنامه برای کشورهای عضو سازمان، دریانوردان و کشتیرانی صادر کرده است^۲ و این اطلاعات را مرتباً در پایگاه اینترنتی خویش بخش اختصاصی بیماری کووید ۱۹ به روز می‌کند. این بخشنامه‌ها حاوی اطلاعاتی در مورد لیست اولیه توصیه‌های دولت‌ها و مقامات ملی مربوطه در زمینه تسهیل تجارت دریایی در طی بیماری کرونا است. راهنمایی مربوط به صدور مجوز برای دریانوردان، راهنمایی برای اپراتورهای کشتی به منظور حفاظت از سلامت دریانوردان، رهنمودهایی برای مدیریت موارد کووید ۱۹ یا شیوع در کشتی‌ها و راهنمایی در مورد تأخیرهای پیش‌بینی نشده در تحویل کشتی‌ها از جمله این توصیه‌ها است.

۱-۴-۳. سازمان حمل و نقل فدرال در امارات متحده عربی

سازمان حمل و نقل فدرال^۳ در امارات متحده عربی^۴ به منظور حفظ ایمنی کارکنان و کاربران حمل و نقل به عنوان اولویت اصلی، بخشنامه‌هایی را همراه با دستورالعمل‌های لازم صادر نموده که طبق آن انجام برخی اقدامات پیشگیرانه از قبیل؛ کاهش تعداد کارکنان شاغل در حمل و نقل دریایی، اعمال سیاست فاصله‌گذاری پیشگیرانه در وسایل حمل و نقل عمومی، اجرای برنامه‌های منظم برای ضدعفونی کردن وسایل حمل و نقل و سایر امکاناتی که توسط مقامات ذیصلاح مشخص شده، اطمینان از پشتیبان‌گیری برای منابع انسانی در صورتی که کارمندان فعلی قربانی ویروس شوند تا تداوم چنین عملیاتی حفظ شود، سازمان‌دهی و ایجاد کانال‌های ارتباطی در هر سازمان برای تسهیل گزارش هرگونه علائم به منظور مقابله سریع با آن مطابق با رویه‌های کشور مربوطه اجباری هستند.

1. International Maritime Organization (IMO)

۲. بخشنامه شماره ۴۲۰۴ و ضمایم.

3. Federal Transport Authority (FTA)

4. UAE

علاوه بر این، دستورالعمل‌هایی نیز برای آموزش کارکنان و کارگران در مورد اقدامات احتیاطی و ضروری لازم در رابطه با فعالیت آنها در محیط کار صادر نموده است. با راه‌اندازی فناوری‌های مدرن و انجام اقدامات لازم، تعداد کارکنان را کاهش داده و کلیه تجهیزات حیاتی موردنیاز برای گندزدایی تحویل و نصب شده و کلیه لوازم ضد عفونی‌کننده نیز بین نیروی کار و کارکنان توزیع می‌شود. هر کشتی قبل از اجازه ورود به بندر امارات متحده عربی، باید از حیث سلامت و ترخیص مناسب، موردبررسی قرار گیرد. عدم اجرای این دستورالعمل‌ها منجر به اعمال جریمه‌های سنگین برای متخلفان می‌شود.

۱-۴-۴. اتحادیه اروپا

اتحادیه اروپا و بسیاری از کشورهای عضو آن اتحادیه نیز محدودیت‌هایی برای حمل و نقل اعمال کرده‌اند که حمل و نقل کالاهای ضروری مانند لوازم پزشکی از آن استثناء شده‌اند.

اتحادیه اروپا به منظور مقابله با کرونا و پیامدهای ناشی از آن و بر اساس چشم‌انداز دریایی خود، یک بسته مالی باهدف توسعه پایدار، رشد اقتصاد آبی قدرتمند و تحقق تدابیر مبتنی بر اکوسیستم در سطح دریاهای منطقه، برای حمایت از بخش‌های اصلی دریایی از قبیل گردشگری دریایی، شیلات، کشتیرانی و بندرها در نظر گرفته که پیش شرط کمک مالی آن است که این بخش‌ها معیارهای توافق‌نامه سبز اتحادیه اروپا و راهبرد تنوع زیستی ۲۰۳۰ را داشته باشند.

توافق‌نامه سبز اروپا یک راهبرد جدید برای پیشرفت و ترقی است که هدف آن تبدیل اتحادیه اروپا به یک جامعه منصفانه و مرفه با یک اقتصاد مدرن، کارآمد و رقابتی است که در آن انتشار خالص گازهای گلخانه‌ای در سال ۲۰۵۰ وجود ندارد و رشد اقتصادی از منابع جدا می‌شود. برای ارائه توافق‌نامه سبز اروپا، لازم است در عملکرد و سیاست‌های اتحادیه اروپا و اهمیت حفاظت و بازیابی اکوسیستم‌های طبیعی، استفاده پایدار از منابع و بهبود سلامت انسان، بازنگری شود. شایان توجه است که رسیدن به این اهداف قبل از

هر چیز دیگری اولاً: نیازمند شکل‌گیری اروپای یکپارچه و متحد در مقابل اروپای پراکنده و متفرق است؛ ثانیاً: نیازمند توسعه سیاست‌های پویای صنعت دریایی توسط اتحادیه اروپا و کشورهای عضو در مقابل مدل بازار آزاد نئولیبرال است (ون تانهوو، ۲۰۲۱).

۲. جمع‌بندی و پیشنهادها

کرونا بازار بیمه دریایی را تحت تأثیر قرار داده و این تأثیرات به صورت کوتاه‌مدت و بلندمدت خواهد بود؛ زیرا به دنبال شیوع جهانی ویروس نوظهور کرونا، تجارت جهانی و به تبع آن حمل‌ونقل به‌ویژه در حوزه دریایی تحت تأثیر محدودیت‌های اعمال‌شده توسط دولت‌ها قرار گرفته که منجر به ورود خسارات مختلفی به مالکین کشتی‌ها شده و طبیعتاً سطح وسیعی از مطالبات و اختلافات بیمه‌ای را در انواع بیمه دریایی شامل بیمه کالا، بیمه کشتی و انجمن‌های حمایت و غرامت به دنبال خواهد داشت و چالش‌های متعددی را برای پوشش و یا جبران خسارات وارده، پیش روی بیمه‌گذاران و بیمه‌گران خواهد گذاشت.

بیمه‌ها که به دلیل کاهش حق بیمه در دوران همه‌گیری با مشکلات پرداختی مواجه خواهند شد با گنجاندن بندها یا شرایط جدید استثنا در بیمه‌نامه‌ها و با این توجیه که در بسیاری از این بیمه‌نامه‌ها بیماری همه‌گیر استثنا شده سعی می‌کنند تا حد ممکن از پرداخت غرامت بکاهند؛ اما نباید از این واقعیت دور ماند که بیمه‌گذاران با هدف تأمین مالی و جبران خسارات وارده اقدام به تنظیم قرارداد بیمه می‌کنند تا با پشتوانه امن و خیال آسوده به دریانوردی و تجارت بپردازند. اما عدم جبران خسارت توسط بیمه‌گران، نافی هدف فوق خواهد بود.

بدون تردید شناسایی دقیق چالش‌ها و موانع بیمه‌ای موجود که در نتیجه شیوع کرونا حادث شده در طول ماه‌ها یا حتی سال‌های آینده میسر خواهد بود. نباید فراموش کرد که

صنعت بیمه دریایی یک صنعت خدماتی است. بیمه‌های دریایی در این مواقع استثنایی کاملاً متعهد به پشتیبانی از مشتریان، با استفاده از تخصص و تجربه خود هستند و برای این‌که بتوانند به مشتریان خود در رفع چالش‌های مداوم کمک کنند تا جایی که ممکن است باید رویکرد انعطاف‌پذیر به‌خصوص در تصمیمات موردی داشته باشند.

بیمه‌های دریایی باید در این شرایط چالش‌برانگیز روی نیازها و درخواست‌های مشتریان خود تمرکز کنند و با پرداخت به‌موقع مطالبات آنها به بیمه‌گذاران این اطمینان را بدهند که بدهی آنان پرداخت خواهد شد. در همین راستا لازم است مقامات محلی یا ساحلی نیز در مواردی که کارشناسان خارجی به دلیل قرنطینه یا سایر محدودیت‌های مرزی قادر به حضور در دعاوی مربوط به مطالبات بیمه‌ای سنگین یا تلفات جانی نیستند، نسبت به قوانین سخت‌گیرانه قرنطینه و سایر محدودیت‌ها انعطاف‌پذیری نشان دهند.

بیمه‌های دریایی باید به دنبال کسب تخصص و تجربه لازم و کافی در زمینه ارزیابی خطر اضافی باشند و علاوه بر آن، با ارتقای سیستم پذیرش ریسک و حفظ توانگری مالی، خود را برای بحران‌های مشابه در آینده آماده کنند و تجربه‌های کسب‌شده از سناریوی کووید ۱۹ را به کار گیرند و درمورد دامنه پوشش، فرمول‌ها و مفاد بیمه‌نامه به‌صورت مورد به مورد مذاکره شود تا اطمینان حاصل گردد که بیمه‌نامه‌ها تا آن‌جا که ممکن است برای پوشش بیمه‌گذاران در معرض خطرهای همه‌گیر متناسب باشند و حتی پوشش‌های جدیدی را ایجاد کنند.

بهرتر است بیمه‌ها شیوه‌های کسب‌وکار خود را تغییر دهند. ما قبلاً شاهد پشتیبانی الکترونیکی و اتوماسیون بیشتر در امضا بیمه‌نامه بوده‌ایم. استفاده از فناوری رباتیک، توسعه دیجیتال‌سازی و غیرمادی‌سازی فرایندها و حذف کاغذ، از تماس فیزیکی اشخاص و گسترش ویروس جلوگیری می‌کند؛ ضمن آن‌که موجب تسریع عملیات بیمه‌گری خواهد شد. مضاف بر آن، راه را برای رقابت مراکز بیمه سراسر جهان در یک عرصه برابر، هموار خواهد ساخت.

ملاحظات اخلاقی

حامی مالی

این مقاله حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان

تمام نویسندگان در آماده سازی این مقاله مشارکت کرده‌اند.

تعارض منافع

بنا به اظهار نویسندگان، در این مقاله هیچ‌گونه تعارض منافی وجود ندارد.

تعهد کپی‌رایت

طبق تعهد نویسندگان، حق کپی‌رایت (CC) رعایت شده است.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

منابع

- پیوست، مرتضی. (۱۳۹۰). حقوق بیمه دریایی: بیمه شخص ثالث کشتی (انجمن حمایت و غرامت). تهران، نشر کیان مهر، چاپ اول، جلد ۳.
- دستباز، هادی. (۱۳۸۷). بیمه باربری کالا، کشتی و هواپیما. تهران، دانشگاه علوم اقتصادی، چاپ دوم.
- هوشنگی، محمد. (۱۳۷۳). بیمه کشتی. انتشارات شرکت سهامی بیمه ایران، چاپ اول.
- Kyriakides, H. (2020). COVID 19: Impact on marine insurance, and the introduction of exclusion clauses. <https://www.harriskyriakides.law/insights/covid-19-cyprus-law-resource-centre/covid-19-impact-on-marine-insurance-and-the-introduction-of-exclusion-clauses>.
- Poggi, L., Gaggero, T., Gaiotti, M., Ravina, E. & Rizzo, C. M. (2020). Robotic inspection of ships: Inherent challenges and assessment of their effectiveness. *Ships and Offshore Structures*, DOI: 10.1080/17445302.2020.1866378.
- Sackey, A. D., Tchouangeup, B., Lamptey, B. L., Van Der Merwe, Bosman., Lee, R. O. D., Mensah, R., Fuseini, M. C. & Sackey, A. D. (2021). Outlining the challenges of Covid-19 in Africa's maritime industry: the case of maritime operations in marine warranty surveying practice. *Maritime Studies*, 20(2), 207-223.
- Sakthivel, A. R., Kandasamy, J. & Davim, J. P. (2021). Managing supply chain risk and disruptions: post COVID-19. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-72575-4>.
- Van Tatenhove, J. P. M. (2021). COVID-19 and European maritime futures: Different pathways to deal with the pandemic. *Maritime Studies*, 20, 63-74.



پروشکاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی