

# SID



سرویس های ویژه



سرویس ترجمه تخصصی



کارگاه های آموزشی



بلاگ مرکز اطلاعات علمی



عضویت در خبرنامه



فیلم های آموزشی

## کارگاه های آموزشی مرکز اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی



مباحث پیشرفته یادگیری عمیق؛ شبکه های توجه گرافی (GAN)

مباحث پیشرفته یادگیری عمیق؛  
شبکه های توجه گرافی  
(Graph Attention Networks)



آموزش استفاده از وب آو ساینس

کارگاه آنلاین آموزش استفاده از  
وب آو ساینس



کارگاه آنلاین مکالمه روزمره انگلیسی

## صنعت بیمه دریایی، چالش‌ها و فرصت‌ها

سارا رنجبار<sup>۱</sup>، فاطمه حاجی حسین زنجانی<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> کارشناس بازرگانی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران؛ s.ranjbar@irisl.net

<sup>۲</sup> کارشناس بازرگانی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران؛ h.zanjani@irisl.net

### چکیده

بیمه یکی از روش‌هایی است که می‌تواند جان و مال انسان‌ها را در مقابل حوادث حفظ نماید. در میان انواع بیمه‌های گوناگونی که در عصر حاضر زندگی بشر را احاطه کرده‌اند، بیمه‌های دریایی به لحاظ قدمت تاریخی و همچنین ارزشی که موضوعات مورد بیمه‌شان دارند، از اهمیت خاصی برخوردارند. بیمه دریایی، با توجه به اینکه حمایت مالی در زمینه خسارات دریایی و حمل‌ونقل را فراهم می‌نماید، به گسترش و بهبود صنعت حمل‌ونقل دریایی کمک می‌نماید. صنعت بیمه دریایی در سال ۲۰۱۴ یک سال پرچالش دیگر را تجربه نمود و روند کاهش حق بیمه نیز ادامه پیدا کرد. مطابق گزارش سازمان بیمه بین‌المللی، حق بیمه از سال ۲۰۰۸ هر سال ۱/۷ درصد نسبت به سال قبل کاهش داشته است [۱]. با توجه به اهمیت شناخت صنعت بیمه دریایی، در این مقاله تعریف و تاریخچه بیمه دریایی و وضعیت این صنعت در سال ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ مورد بررسی قرار گرفته است. در ادامه پس از تعریف برخی مفاهیم اساسی بیمه و بیمه دریایی، مروری بر صنعت بیمه دریایی در سال ۲۰۱۴ ارائه می‌گردد. در انتها ۵ ویژگی صنعت بیمه دریایی در سال ۲۰۱۵ و ویژگی‌های دور تجدید قراردادهای کلپ‌های P&I در این سال مورد بررسی قرار می‌گیرد.

**کلمات کلیدی:** بیمه، بیمه دریایی، حق بیمه، مؤسسات بیمه، کلپ P&I

### مقدمه

زندگی، سلامت و دارایی افراد همواره در معرض حوادث و بلایای طبیعی قرار دارد و بیم از خسارت ناشی از این حوادث، انسان‌ها را به مقابله و تمهید راه‌های پیشگیری و جبران خسارت احتمالی فرا می‌خواند. بیمه یکی از روش‌هایی است که می‌تواند جان و مال انسان‌ها را در مقابل حوادث حفظ نماید. در میان انواع بیمه‌های گوناگونی که در عصر حاضر زندگی بشر را احاطه کرده‌اند، بیمه‌های دریایی به لحاظ قدمت تاریخی و همچنین ارزشی که موضوعات مورد بیمه‌شان دارند، از اهمیت خاصی برخوردارند. بیمه دریایی، با توجه به اینکه حمایت مالی در زمینه خسارات دریایی و حمل‌ونقل را فراهم می‌نماید، به گسترش و بهبود صنعت حمل‌ونقل دریایی کمک می‌نماید.

در سال ۲۰۱۴، بازار بیمه دریایی به دلیل مزاد ظرفیت چند ساله و سایه طولانی سانحه کشتی کوستا کونکور دیا مربوط به دو سال قبل، در فضایی غیرامیدوارکننده باقی ماند و مزاد ظرفیت و سیاست سال‌های پیشین بر بازار صنعت بیمه دریایی در سال‌های آتی سایه انداخته است. ژانویه سال ۲۰۱۳، لاشه فیزیکی کشتی که اکنون مشهورترین کشتی تفریحی دنیا به حساب می‌آید با موفقیت از صخره‌های ساحلی Giglio بیرون کشیده شد، اما اثر آن حادثه هنوز بر این صنعت سایه انداخته است. علاوه بر شرکت‌های بیمه - که شامل کلپ Standard، Steamship Mutual، XL، RSA، Allianz، Gard و Generali می‌شود - عواقب و پیامدهای این سانحه بسیاری دیگر را تحت تأثیر قرار داده است.

با در نظر گرفتن کلیه کلپ‌ها که اکنون افزایش‌های کلی سال ۲۰۱۵ خود را اعلام نموده‌اند، متوسط افزایش در سال جاری ۳/۳۱٪ می‌باشد. در مقایسه با متوسط مقدار ۷/۹٪ مربوط به سال ۲۰۱۴ و متوسط افزایش ۵/۸٪ در سال ۲۰۱۳، مشخص است که روند کاهشی می‌باشد [۲].

در این مقاله با هدف آشنایی بیشتر با صنعت بیمه دریایی، ابتدا مفاهیم اصلی بیمه و بیمه دریایی و سپس وضعیت اسن صنعت در سال ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ مورد بررسی قرار گرفته است.

### بیمه دریایی

زندگی، سلامت و دارایی افراد همواره در معرض حوادث و بلایای طبیعی قرار دارد. بیم از خسارت ناشی از این حوادث، انسان‌ها را به مقابله و تمهید راه‌های پیشگیری و جبران خسارت احتمالی فراخوانده و در طول حیات بشری متناسب با نحوه زندگی و ساختار اجتماعی، وسایل و ابزار مختلفی به این منظور به کار رفته است. انتخاب واژه بیمه در زبان فارسی نیز ناشی از «بیم» حادثه و خسارت بوده، ولی در زبان‌های انگلیسی، فرانسه و عربی در نام گذاری آن به جای بیم به تأمین و امنیت ناشی از آن توجه شده است. در میان انواع بیمه‌های گوناگونی که در عصر حاضر زندگی بشر را احاطه کرده‌اند، بیمه‌های دریایی به لحاظ قدمت تاریخی و همچنین ارزشی که موضوعات مورد بیمه‌شان دارند، از اهمیت خاصی برخوردارند.

حمل و نقل دریایی یکی از پر اهمیت‌ترین روش‌های حمل‌مورد استفاده در سطح جهان بوده و نقش عمده‌ای در گسترش و تسهیل تجارت جهانی داشته است؛ بطوریکه بیش از ۹۰٪ کل کالاهای دنیا در تجارت بین‌الملل توسط حمل و نقل دریایی حمل می‌شود. نقش حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد کشورهایی مانند ایران که از نعمت دسترسی به دریا بهره‌مند هستند، بسیار مهم می‌باشد. قوانین حاکم بر این نوع حمل‌ونقل اولین بار تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در شهر بروکسل تصویب شد. با پیشرفت سیستم‌های ارتباطی و حمل‌ونقل در جوامع بشری، اگرچه از شدت بسیاری از ریسک‌های حمل‌ونقل کاسته شده است، اما از سویی دیگر پیشرفت فناوری حمل‌ونقل، افزایش حجم محمولات و ازدیاد سرعت وسایل نقلیه، کالاهای مورد حمل را در معرض تهدید ریسک‌های جدی قرار داده است. بیمه دریایی که در اواسط قرون وسطی پا به عرصه وجود نهاده است از قدیمی‌ترین رشته‌های بیمه است. در واقع از اولین باری که بازرگانان بار خود را از طریق دریا حمل نمودند، با خطرات گوناگون مانند غرق شدن کشتی در دریا، طوفان و راهزنی‌های دریایی مواجه شدند، در نتیجه در پی راه‌حلی جهت حفظ سرمایه و دست‌آوردهای خود برآمدند [۳].

### تاریخچه بیمه حمل‌ونقل دریایی

بیمه در لغت به معنای اطمینان و ضمانت یا حفظ و نگهداری در برابر خطراتی است که بیم وقوع آن می‌رود، و در اصطلاح حقوقی عبارت است از عملیاتی که به موجب آن، یک طرف (بیمه‌گر) تعهد می‌کند در برابر دریافت مبلغی (حق بیمه یا سهم مشارکت) در صورت تحقق خطر معین (حادثه) به طرف دیگر (بیمه‌گذار یا ذینفع مربوطه)، غرامت (سرمایه) پرداخت کند. بیمه دریایی قدمتی طولانی دارد و هم‌عصر با تجارت دریایی می‌باشد. فنیقی‌ها، یونانی‌ها و رومی‌های باستان از خودشان در برابر ریسک‌های ناشی از سفرهای دریایی به‌وسیله سیستم‌های بیمه‌ای گوناگون به شکل پرداخت وام یا گارنتی‌های متقابل و جداگانه محافظت می‌کردند [۴]. در آن زمان، دولت‌هایی با عنوان ابردولت‌های باستانی در این زمینه فعال بودند. به ویژه در عصر کوروش هخامنشی این امر در ایران بسیار مورد توجه قرار می‌گرفت، در نتیجه منجر به پرورش دریانوردان و مهندسان برجسته‌ای در این زمینه شد که در آن زمره می‌توان به مهندس ارتاخه ایرانی اشاره کرد که سازنده کانال سوئز می‌باشد. پس از آن با ظهور اسلام، سلطه ایران بر دریا کاهش یافت و شرایط به گونه‌ای پیش رفت که کشورهایی چون هلند، پرتغال و انگلستان بر دریاها تسلط یافتند. پس از آن با ظهور نظریه دریای آزاد، در ایران نیز صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی رشد پیدا کرد و در دوره نادرشاه افشار باوجود محدودیت‌های انگلستان، نخستین کارخانه کشتی‌سازی در کشور تأسیس شد.

اکنون با گذشت صدها سال از توسعه قانون ۱۶۰۱ انگلستان، این قانون پیش از هر قانون دیگری در زمینه حقوق و بیمه دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد. پس از آن قانون بیمه دریایی ۱۷۴۵ ایجاد بیمه حمل‌ونقل دریایی را که در آن مورد بیمه هیچ سودی نداشت، منع کرد و در واقع این اولین تلاش برای ایجاد یک قانون جامع و کامل در زمینه بیمه حمل‌ونقل دریایی در انگلستان می‌باشد. این قواعد بطور کامل در قانون ۱۹۰۱ مشخص گردیدند [۴].

باتوجه به اینکه بیمه‌های حمل‌ونقل و به‌ویژه بیمه‌های دریایی روز به روز جایگاه محکم‌تری در بازار بین‌المللی می‌یابند در نتیجه لزوم شناخت بیمه دریایی و بررسی وضعیت این صنعت در بازار بین‌المللی اهمیت بسیار بالایی می‌یابد. در ادامه به بررسی وضعیت این صنعت در سال ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ می‌پردازیم.

### مروری بر صنعت بیمه دریایی در سال ۲۰۱۴

در سال ۲۰۱۴، بازارهای بیمه دریایی به‌دلیل مزاد ظرفیت چند ساله در این بخش و سایه طولانی سانحه کشتی کوستا کونکوردیا مربوط به دو سال قبل، تا حدودی در فضایی غیرامیدوارکننده باقی ماندند.

ژانویه گذشته، لاشه فیزیکی کشتی‌ای که اکنون مشهورترین کشتی تفریحی دنیا به حساب می‌آید با موفقیت از صخره‌های ساحلی Giglio بیرون کشیده شد، اما در مفهومی استعاری اثر شوم آن هنوز هم بر تصویر این صنعت باقیست. در حالی که مشخص است هزینه کلی (این حادثه) شامل چه مواردی خواهد بود، محتمل است که مبلغ صورت‌حساب نهایی بسیار بالا باشد. براساس اطلاعات شرکت اپراتور Costa Crociere، آخرین تخمین حدود ۱/۵ میلیارد پوند (۲ میلیارد دلار) می‌باشد. فراتر از شرکت‌های بیمه - که شامل کلپو Standard, Steamship Mutual, XL, RSA, Allianz, Gard می‌شود - عواقب و پیامدهای این سانحه بسیاری دیگر را تحت تأثیر قرار داده است.

بعنوان مثال، International Group اذعان می‌دارد که تمدید قراردادهای بیمه اتکایی این گروه، ناگزیر تحت تأثیر مشکلات ادامه‌دار سال سیاسی ۲۰۱۲-۲۰۱۱ بوده، که منجر به از دست دادن کشتی کوستا کونکوردیا و هم‌چنین Rena شد. این دو حادثه، تاکنون اولین و سومین ادعای خسارت بزرگ این صندوق می‌باشند.

با در نظر گرفتن کلیه کلپوها که اکنون افزایش‌های کلی سال ۲۰۱۵ خود را اعلام نموده‌اند، متوسط افزایش ۳/۳۱٪ می‌باشد. در مقایسه با متوسط مقدار ۷/۹٪ مربوط به سال ۲۰۱۴ و متوسط افزایش ۵/۸٪ در سال ۲۰۱۳، مشخص است که روند کاهشی می‌باشد [۲].

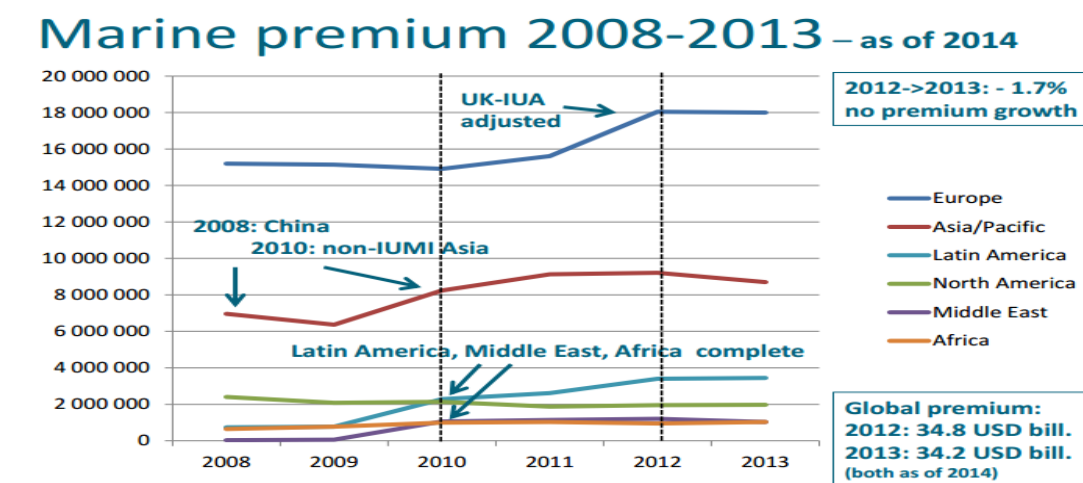
## حق بیمه در سال ۲۰۱۴

مجموع حق بیمه‌های دریایی جهانی در سال ۲۰۱۴ نسبت به سال قبل ۱/۷٪ کاهش یافته است، از ۳۴/۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۲ به ۳۴/۲ میلیارد دلار. در سال‌های ۲۰۱۱-۲۰۱۳ نیز، با رفع اثرات ناشی از طوفان Sandy، نسبت ضرر (loss ratio) مشابهی حاصل شد.

هرساله الگوهای طرح ادعای خسارت تغییر کرده و بعید است که هزینه‌های آنها کاهش یابد. نتایج حاصل در مناطق مختلف متفاوت می‌باشد، در برخی مکان‌ها نتایج مناسب بوده و در برخی دیگر اوضاع رو به وخامت است. در حال آینده نامشخص است و به احتمال زیاد شرایط دشوار ادامه خواهد داشت.

در گزارش اخیر که توسط اتحادیه بین‌المللی بیمه دریایی منتشر شده، آمده است که میزان حق بیمه دریایی سال به سال ۱/۷ درصد کاهش یافته است و در سال ۲۰۱۳ میلادی به رقم ۳۴.۲ میلیارد دلار رسیده است. این در حالی است که سطح امنیت در دریاهای افزایش داشته است.

اتحادیه بین‌المللی بیمه دریایی با انتشار بیانیه‌ای خبر از کاهش نرخ حق بیمه در این صنعت خبر داد [۱].



شکل ۱: حق بیمه دریایی ۲۰۰۸ - ۲۰۱۳

همچنین در گزارش این اتحادیه آمده است که میزان حق بیمه در این صنعت در اغلب کشورهای جهان ثابت باقی مانده اما کاهش حداقلی را در منطقه آسیا پاسفیک تجربه کرده است. اکنون انتظار می‌رود میزان خسارت‌های اصلی در سال ۲۰۱۴ به رکورد جدیدی دست یابد و کاهش پنج درصدی را در کل هزینه‌ها تجربه کند. در این سال اتحادیه اروپا همچنان توانسته اکثریت حق بیمه دریایی را به خود اختصاص دهد و این بازار را در دست بگیرد. این اتحادیه در حال حاضر ۵۲/۶ درصد کل حق بیمه دریایی را در اختیار دارد؛ این بدان معناست که اروپا ۱۷/۹ میلیارد دلار از ۳۴/۲ میلیارد دلار را پرداخت کرده است. در حقیقت طبق این گزارش می‌توان گفت که بازار اروپا بر بازار جهانی بیمه دریایی تسلط دارد؛ ۶۲ درصد از این رقم در بریتانیا رقم خورده است که با افزایش سالانه ۲/۲۵ میلیارد دلاری مواجه بوده است. در این گزارش، اندازه و ارزش بیمه کشتی‌ها، ارزش واقعی بیمه کالا کشتی‌ها و تهدیدهای جغرافیای سیاسی از عوامل کاهش حق بیمه دریایی در جهان عنوان شده است.

طبق گزارش‌ها، خدمات بیمه‌ای علاوه بر حفظ پوشش سرمایه صاحبان تجارت که مستقیماً در معرض خطرات قرار دارند، در مواقعی نیز پوشش تأمین را برای مسئولیت صاحبان کشتی‌ها و متصدیان حمل و نقل در برابر اشخاص گوناگون فراهم می‌کند. آلوده کردن آب‌ها و محیط‌زیست، تصادف با کشتی‌های دیگر و یا برخورد با تاسیسات بندری و فراساحلی از جمله مواردی است که موجب ایجاد مسئولیت برای صاحب کشتی می‌شود. میزان این خسارات گاه آنچنان سنگین است که جبران آن از حدود امکانات مالی صاحبان کشتی‌ها خارج است [۱].

## پنج ویژگی صنعت بیمه دریایی در سال ۲۰۱۵

در سال ۲۰۱۵ مازاد ظرفیت هم‌چنان نرخ‌ها را پایین نگه داشته است، در حالیکه تازه‌واردان بازارهای نوظهور نیز بر مشکلات خواهند افزود. از اوایل دهه ۲۰۰۰، یک هجوم سرمایه، قیمت اکثریت خطوط را به پایین‌ترین سطح خود رساند، و در مقایسه همین وضعیت بخصوص شدیدتر در بیمه اتکایی اتفاق افتاد. در همین اثنا، نرخ بهره پایین برخی از سرمایه‌گذاران را بر آن داشت تا جهت کسب بازده، به ابزارهایی مانند اوراق قرضه سوانج روی آورند که جایگزینی برای بیمه اتکایی سنتی محسوب می‌شود.

۱. سود کمتر شرکت‌های بیمه دریایی در سال ۲۰۱۵

اکنون زمانی است که شرکت‌ها وابستگی بیشتری به نتایج حاصل از فعالیت‌های تجاری اصلی خود دارند. وضعیت نسبت به ۱۰ سال پیش کاملاً تغییر کرده است، در آن زمان، جهت ایجاد بازده مناسب، امکان سرمایه‌گذاری حق بیمه‌های دریایی در بازارهای سرمایه وجود داشت. همان‌گونه که مارک کارنی، رئیس بانک مرکزی انگلستان در سال ۲۰۱۴ بیان نمود: "در واقع، یک چرخه نرم در بازارهای مالی، یک چرخه نرم در بازار بیمه را تقویت می‌نماید، یک چرخه اساساً مشکل‌ساز"

۲. دست‌اندرکاران جدید بیشتری، بخصوص از بازارهای نوظهور حضور می‌یابند.

بیمه دریایی یک بازی سخت قدیمی است که امید اندکی به تغییر قریب‌الوقوعی در آن وجود دارد، اما هنوز سرمایه‌گذاران زیادی منتظر ورود در این بازار هستند. درحالیکه انتظار این امر نمی‌رفت، اما منابع بر حضور بازیگران جدید از بازارهای نوظهور، بخصوص از آمریکای لاتین و آسیا، تأکید نموده‌اند.

به‌ویژه، شرکت‌های بیمه بزرگ چینی مانند **China Pacific Insurance** و **People's Insurance**، به پشتوانه صادرات وسیع این کشور به اروپا و آمریکای شمالی، قراردادهای بیمه باربری بزرگی صادر نمودند. درواقع رشد منفی در صنعت بیمه دریایی مانعی برای سایر مشتاقان نمی‌باشد، سنگاپور آشکارا به دنبال بخشی از این صنعت است که ممکن است آنچه انتظار دارد، نباشد.

۳. ریسک سایبری سرخط موضوعات بیمه دریایی

در سال ۲۰۱۵، ریسک سایبری می‌تواند یک فرصت تجاری امیدوارکننده جدید ایجاد نماید. کلیت موضوع توسط تعدادی از نهادهای مربوطه، مانند اتحادیه بین‌المللی بیمه دریایی و گروه بین‌المللی کلپ‌های P&I، مورد بررسی قرار گرفته است، و در برخی مقاطع توسط سازمان بین‌المللی دریایی مورد بحث قرار خواهد گرفت. درحالیکه **International Group** به بررسی پوشش‌های بیمه‌ای فراهم‌شده توسط کلپ‌ها و صندوق IG پرداخته است، برخی از صندوق‌های دریایی در حال حاضر در این زمینه فعالیت می‌کنند.

این مفهوم اندکی مبهم است، چراکه هیچ تعریف توافقی شده‌ای از مفهوم ریسک سایبری در این صنعت وجود ندارد. تعریف شرکت‌های بیمه بازرگانی و بیمه‌های اتکایی متفاوت است، و اگرچه از اوایل دهه ۲۰۰۰، تعریف‌های استاندارد در بازار وجود داشته است، اما این تعاریف به‌هیچ وجه بصورت جهانی به تصویب نرسیده‌اند.

۴. به کنوانسیون **Nairobi** خوش‌آمد بگویید.

کنوانسیون بین‌المللی **Nairobi** مربوط به سال ۲۰۰۷ در زمینه از بین بردن لاشه کشتی‌ها، در ۱۴ آوریل سال ۲۰۱۵ به اجرا گذاشته شد. این امر پیامدهای عملی برای بیمه‌گران خواهد داشت که قطعاً از رتبه‌بندیهای عجیب کتاب‌های دستورالعمل بیشتر مورد توجه خواهد بود. کنوانسیون یک لاشه کشتی را بطور کامل مشخص می‌نماید، شامل یدک‌کش‌های شکسته و کانتینرهایی که در دریا مفقود شده‌اند.

در ۱۴ آوریل سال ۲۰۱۴، نیازمندی‌های ده دولت مصوب تأمین گردید تا دوازده ماه بعد در ۱۴ آوریل سال ۲۰۱۵ کار خود را آغاز نمایند. کنوانسیون بر این اساس تدوین شده است که برای دولت‌های ساحلی ابزار و امکاناتی را فراهم نماید که در مقابل لاشه کشتی‌هایی که خطرناک هستند و در منطقه کنوانسیون قرار دارند اقدامات لازم را انجام دهند. براین اساس، آن دولت این اختیار را دارد که مشخص کند لاشه یک کشتی شامل مواد خطرناکی می‌باشد، و سپس صاحب کشتی مسئولیت برداشتن لاشه و پرداخت هزینه‌های مربوط به جابجایی، مشخص کردن و جابجا کردن لاشه کشتی را بر عهده دارد. علاوه بر آن صاحبان کشتی باید مدارک بیمه و سایر مدارک مالی مورد نیاز را برای آن دولت ساحلی فراهم نمایند. درحالیکه شرایط این کنوانسیون باید ایالات ساحلی را تشویق نماید تا فوراً لاشه‌های کشتی را جابجا نمایند، هزینه انجام این امر نهایتاً بر عهده صاحبان کشتی و در نتیجه شرکت‌های بیمه آنها قرار می‌گیرد در نتیجه مبلغ بدهی‌ها بالقوه بسیار زیاد می‌باشد [۲].

۵. افزایش دزدان دریایی؛ در دسر جدید بیمه گران آسیایی

از ابتدای سال تا ماه می ۲۰۱۵ حدود ۸۰ حمله و سرقت به کشتی های تجاری در آسیا گزارش شده است. دزدی دریایی علیه کشتی های تجاری در آسیا افزایش داشته است و این مسئله به نگرانی بیمه گران دامن زده است.

به گزارش سایت تخصصی "ورلد ماریتایم نیوز"، از ابتدای سال ۲۰۱۵ تا ماه می سال ۲۰۱۵ میلادی حدود ۸۰ حمله و سرقت به کشتی های تجاری در آسیا گزارش شده است. در گزارش سازمان همکاری های منطقه ای در مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه کشتی ها در آسیا (ReCAAP) آمده است که در ماه می ۲۰ سرقت و حمله گزارش شده است؛ این در حالی است که آمارهای منتشر شده در ماه آوریل همین سال نشانگر افزایش ۱۹ درصدی است.

دیدبان مبارزه با دزدان دریایی با انتشار گزارشی تأکید کرد که از این ۲۰ مورد، ۱۸ مورد مربوط به سرقت از کشتی های در حال حرکت و دو مورد نیز دزدی دریایی بوده است. همچنین ۱۱ مورد در تنگه مالاکا و سنگاپور و هفت مورد در سواحل ویتنام، اندونزی، فیلیپین و هند رخ داده است. طبق گزارش های منتشر شده، تعداد حملات دزدان دریایی در سال ۲۰۱۴ و اوایل ۲۰۱۵ به کشتی ها با افزایش همراه بوده است. بیشتر حمله دزدان دریایی در تنگه «مالاکا»، اطراف سریلانکا، اقیانوس هند برخی مناطق آبهای ساحلی آفریقا به صورت سنتی دزدی می شود. این در حالی است که دزدان دریایی سومالی یک تهدید بزرگ برای حمل و نقل دریایی در اقیانوس هند و دریای عربی به ویژه خلیج عدن محسوب می شوند که یک مسیر پرترافیک دریایی است. افزایش تهدید های ناشی از حملات دزدان دریایی سبب افزایش نگرانی هند شده است زیرا بیشترین کشتی های تجاری این کشور از خلیج عدن عبور می کند.

آب های منطقه جنوب شرق آسیا براساس گزارش یک موسسه تحقیقاتی و اطلاعاتی انگلیس، نامن ترین منطقه دریایی جهان در سال ۲۰۱۴ بوده و در این سال با ۲۱۴ مورد دزدی دریایی روبه رو شده است. حدود یک سوم تجارت جهان از خطوط راهبردی جنوب شرق آسیا انجام می شود که میان اندونزی، مالزی و سنگاپور قرار دارد. افزایش تعداد حملات دزدان دریایی موجب افزایش فعالان صنعت بیمه دریایی در این ناحیه شده است [۵].

### کلپ های P&I

بیمه حمایت و جبران خسارت (Protection and indemnity insurance) که بطور خلاصه P&I نامیده می شود، نوعی از بیمه دریایی متقابل است که توسط کلپ های P&I ارائه می شود. در حالیکه شرکت های بیمه برای صاحبان کشتی بیمه "بدنه و ماشین آلات" و برای صاحبان کالا بیمه بار را ارائه می دهند، کلپ های P&I برای هر نوع ریسکی که بیمه گران تمایلی به حمایت در آن زمینه ندارند، خدمات بیمه به صاحبان کشتی ارائه می دهد. در واقع شرکت های بیمه خسارات قابل اندازه گیری را جبران می کنند، در حالیکه صاحبان کشتی ها در موارد دیگری نیز با خساراتی مواجه می شدند که ریسک های شخص ثالث از آن زمره می باشند [۶].

خدمات کلپ های P&I بطور معمول شامل چنین مواردی می باشد: ریسک های شخص ثالث برای حمل کننده بار که شامل ریسک هایی می باشد که برای بار در هنگام حمل و روی آب اتفاق می افتد و یا خطرات زیست محیطی ناشی از نشت نفت و مواد شیمیایی و آلودگی های زیست محیطی. برخلاف شرکت های بیمه که معمولاً به سهامداران خود گزارش می دهند، کلپ های P&I تنها به اعضای خود گزارش عملکرد و وضعیت ارائه می دهند. اعضای این کلپ ها قبلاً بیشتر صاحبان کشتی ها، اپراتورها و چارترها بودند اما به تازگی فورواردرهای حمل و نقل و اپراتورهای انبارداری نیز به اعضای این کلپ ها اضافه شده اند.

گروه بین المللی کلپ های P&I که دفتر مرکزی آن در لندن قرار دارد از ۱۳ کلپ تشکیل می شود که جهت جبران خسارت در مواردی که ضرر حاصله بسیار بالا می باشد، بایکدیگر همکاری می نمایند. تقریباً ۹۰ درصد از تناژ باری که در سطح اقیانوس در سرتاسر دنیا حمل می شود، تحت بیمه این گروه بین المللی می باشد [۷].

### دور تجدید قرارداد کلپ های P&I در سال ۲۰۱۵

بازار راکد همراه با افزایش تعویض کلپ های P&I، برای سال ۲۰۱۵ مورد انتظار بود. صاحبان کشتی که از نظر مالی به شدت تحت فشار قرار دارند، با جدیت و قدرت تلاش خود برای کسب تخفیف در عقد قراردادهای جدید را آغاز نمودند. پرداخت هزینه بابت پوشش کلپ های P&I تنها یک هزینه سربار دیگر محسوب می شود، آن هم در زمانی که شاخص BDI در اغلب اوقات روند کاهشی دارد و هر دلار ارزش پیدا می کند. از زمان شروع رکود در صنعت کشتیرانی، صاحبان کشتی ها ناچاراً در هر دور تجدید قراردادها، مسیر سخت تری در پیش داشته اند و امسال هم از این قاعده مستثنی نبوده است. براساس اطلاعات برخی منابع، در بعضی موارد، چانه زنی از سوی صاحبان کشتی ها برای آنها منجر به پرداخت هزینه های زیادی بابت کسب رضایت بیمه کنندگان شده است.

نیکلاس تیلور کارگزار از Marsh اظهار می کند که تعدادی از صاحبان کشتی ها بسیار هوشیارانه مذاکره نمودند و در برخی شرایط حتی توانستند کاهش را قطعی نمایند. او گفت "برخی از آنها به سختی تلاش کردند تا به مبلغ مناسبی برسند و بعضی از آنها نیز موفق شدند".

آقای تیلور افزود، یک تاکتیک مشخص در اینجا تهدید به فسخ قرارداد با یک کلوپ و وارد شدن در کلوپ دیگر می‌باشد. اما این روش تنها زمانی کارکرد دارد که تهدید قابل باور باشد. او هشدار داد "ریسک این کار بسیار بالاست"

نهایتاً چه تعداد از صاحبان کشتی‌ها می‌توانند با شرایط موجود در زمینه تجدید قراردادهای خود موفق عمل کنند؟ معمولاً برحسب تناژ، سالانه تنها ۲٪ - ۱٪ از تقریباً ۹۰٪ ناوگان دنیا، با تغییرات ۱۳ عضو گروه بین‌المللی کلوپ‌های P&I همراه می‌شوند. درحالی‌که بدون ترس از تناقض‌گویی می‌توان گفت که اکثریت قریب به اتفاق ناوگان‌ها، کلوپ خود را تغییر نمی‌دهند.

استفان هاوک، مدیرعامل شعبه انگلستان شرکت PL Ferrari & Co، یکی از کارگزاران برجسته بیمه، سال کاملاً شلوغ و با تغییرات فراوانی را پیش‌بینی کرده بود، بیان می‌کند: "هر ساله شرایط مشتریان (صاحبان کشتی‌ها) در زمینه خساراتشان و پول‌هایی که موفق به دریافت آن نمی‌شوند، بدتر میشود و در این میان رابطه صاحبان کشتی‌ها با کلوپ‌های P&I آنها هر ساله مورد بررسی و پرسش قرار می‌گیرد"

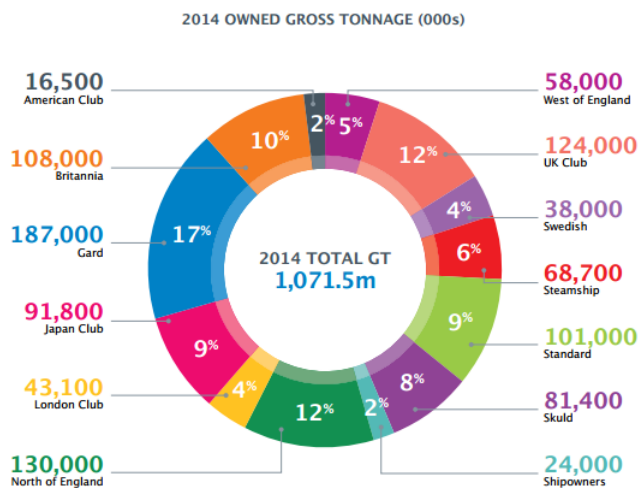
"از نظر افرادی که باید تصمیم بگیرند، این امر اختلاف زیادی ایجاد می‌کند و همچنین تجدید قراردادها را با تأخیر زیادی همراه می‌نماید. و من فکر می‌کنم کلی یا جزئی، مشتریان کمی را خواهیم دید که کلوپ‌های کنونی خود را تغییر دهند"

شرکت Skuld، وعده داده است تا در ازای هزینه رقبايش دستاوردهای عظیمی را کسب نماید. اشاراتی نیز وجود دارد مبنی بر اینکه صندوق Steamship، در منطقه خاور دور بخصوص کره جنوبی و چین، دستاوردهای ارزشمندی کسب نموده است.

هم‌چنین رقابت برای جذب کشتی‌های تازه ساخته شده، به شدت خود باقی است. درحالی‌که مابالتفاوت حق بیمه‌های بازگردانده شده به مشتریان، یک مانع مالی برای تغییر کلوپ P&I به حساب می‌آید، رقابت برای جذب تازه‌واردان در این بازار بسیار شدید می‌باشد، و شرکت‌ها بعنوان یک گزینه استراتژیک برای موفقیت‌های آینده، برای جذب آنها تلاش می‌کنند. جورنار اندرسون، مسئول ارشد پذیرهنویسی در Gard بیان نموده است که: "با روشی که رقابت در بازار P&I پیش می‌رود، کشتی‌های تازه ساخته شده رقابت شدیدی مشاهده می‌کنند که در دنیای تجارت خیلی معمول نمی‌باشد"

"هر کلویی روش متفاوتی در این کار دارد. اگر آنقدر باهوش باشید که بتوانید کشتی‌های جدیدی جذب نمایید، تأثیر قابل توجهی بر بازار خواهید گذاشت، جایی که شما می‌توانید پورتفوی خود را به حدی برسانید که برافزایش حق بیمه فائق آید [۲]"

طبق گزارش بررسی کلوپ‌های P&I که توسط بروکر بین‌المللی بیمه دریایی FP Marine Risk منتشر شده است، سهم تناژ خالص هر یک از ۱۳ شرکت عضو گروه بین‌المللی کلوپ‌های P&I در سال ۲۰۱۴ به شرح ذیل می‌باشد [۸]:



شکل ۲: سهم هر یک از ۱۳ کلوپ عضو گروه بین‌المللی کلوپ‌های P&I در سال ۲۰۱۴

در زمینه حق بیمه این تصور وجود دارد که تسهیلات حق بیمه ثابت امکان ایجاد شرایط مناسب‌تری را در بازار فراهم می‌نماید، اما آقای اسکینر از DGS تلاش دارد تا چنین اظهاراتی را رد نماید. او ادعا می‌نماید که اگر شرایط برای دو طرف یکسان باشد و محدودیت‌هایی که توسط کلوپ‌های IG اعمال شده است عملی نشود، صاحبان زیادی با خوشحالی کلوپ آنها را انتخاب خواهند نمود.

او موردی را عنوان می‌نماید که صاحب پنج شناور فله‌بر به یک کلوپ IG به ازای هر شناور ۱۰۰۰۰۰ دلار پرداخت می‌نماید. آقای اسکینر می‌گوید که DGS این پوشش بیمه‌ای را درازای ۸۰۰۰۰ دلار فراهم می‌نماید، اما ۴۰٪ مابالتفاوت حق بیمه‌های بازگردانده شده به مشتریان نشان می‌دهد که این پیشنهاد نمی‌تواند محقق شود.

اما آقای ماهونی - که در دوران کاری خود تجربه زیادی در زمینه حق بیمه ثابت در بیمه دریایی دارد - اعتقادی به این امر ندارد که امسال چنین شرکت‌هایی بتوانند در کلپ‌های P&I دستاوردهای زیادی حاصل نمایند. " مشکلی که در این بخش وجود دارد این است که هیچ مکانیزمی برای ماندن در تجارت و هیچ بندی برای وجود ندارد، بنابراین بازار از یک تأمین‌کننده به تأمین‌کننده دیگر منتقل می‌شود. بنابراین آنها تنها برای حفظ آنچه کسب کرده‌اند تحت فشار زیادی قرار می‌گیرند."

براساس اظهارات آقای ماهونی از Aon، صاحبانی که سوابق خسارت خوبی داشتند، توانسته‌اند نرخ‌های مطلوب خود را - البته با حمایت کارگزارانشان - حفظ نمایند.

او ادامه داد " از لحاظ کسب درآمد بیشتر، احتمالاً کلپ‌ها آنچه را واقعاً می‌خواستند نتوانستند کسب کنند. اما باید این امر را در کنار این حقیقت در نظر بگیرید که اندوخته آزاد آنها هرگز بیش از این مقدار هم نبوده است. آنها در وضعیت مناسبی قرار دارند."

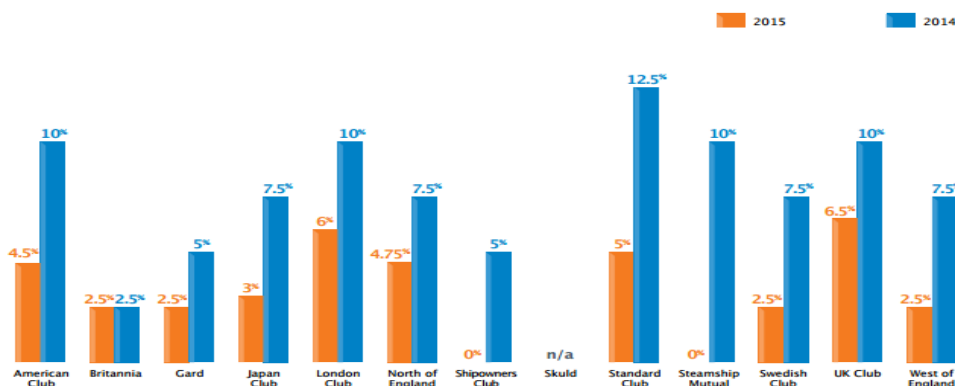
آقای تیلور از Marsh امسال بازار را در زمینه قیمت‌گذاری آرام‌تر از سال قبل دیده، بخصوص در تجارت چارترها که در آن فضا برای رقابت بازتر است زیرا بندهای مربوط به بازگرداندن حق بیمه برای آنها صدق نمی‌کند. گفته می‌شود کلپ‌هایی چون لویدرز، Raetsmarine و Charterers ارزان، و گاهی خیلی ارزان، قیمت‌گذاری شده‌اند [۲].

در نمودار زیر روند میزان تغییرات کلی در حق بیمه کلپ‌های P&I نشان داده شده است:

### History of General Increases (Announced)

Announced GI	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
American Club	4.5%	10.0%	10.0%	5.0%	2.0%	0.0%	7.5%
Britannia	2.5%	2.5%	12.5%	5.0%	5.0%	5.0%	12.5%
Gard	2.5%	5.0%	5.0%	5.0%	0.0%	0.0%	15.0%
Japan Club	3.0%	7.5%	5.0%	3.0%	10.0%	12.5%	12.5%
London Club	6.0%	10.0%	12.5%	5.0%	5.0%	5.0%	15.0%
North of England	4.75%	7.5%	15.0%	5.0%	3.0%	5.0%	17.5%
Shipowners Club	0.0%	5.0%	5.0%	0.0%	0.0%	5.0%	10.0%
Skuld	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	5.0%	15.0%
Standard Club	5.0%	12.5%	7.5%	5.0%	3.5%	3.0%	15.0%
Steamship Mutual	0.0%	10.0%	7.5%	5.0%	0.0%	5.0%	17.5%
Swedish Club	2.5%	7.5%	7.5%	5.0%	2.5%	2.5%	15.0%
UK Club	6.5%	10.0%	7.5%	3.0%	5.0%	5.0%	12.5%
West of England	2.5%	7.5%	3.5%	5.0%	5.0%	5.0%	10.0%

شکل ۳: روند افزایش حق بیمه گروه بین‌المللی کلپ P&I (۲۰۱۵ - ۲۰۰۹)



شکل ۴: مقایسه افزایش حق بیمه (۲۰۱۴ و ۲۰۱۵)

همان‌گونه که مشاهده می‌شود میزان افزایش کلی در سال ۲۰۱۵ نسبت به سال ۲۰۱۴، روند کاهشی داشته است [۸].



## نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

براساس بررسی‌های صورت‌گرفته و مطالعه صنعت بیمه دریایی در سال‌های گذشته، مشاهده گردید که این صنعت هرچند در سال‌های اخیر نتوانسته است انتظارات فعالان در این عرصه را برآورده نماید، اما هنوز هم مورد توجه بسیاری از سرمایه‌گذاران می‌باشد. صنعت بیمه دریایی در سال ۲۰۱۴ یک سال پرچالش دیگر را تجربه نمود و روند کاهش حق بیمه نیز ادامه پیدا کرد. مطابق گزارش سازمان بیمه بین‌المللی، حق بیمه از سال ۲۰۰۸ هر سال ۱/۷ درصد نسبت به سال قبل کاهش داشته است. با این وجود و علی‌رغم روند نزولی مشاهده شده، منابع بر حضور بازیگران جدید از بازارهای نوظهور، بخصوص از آمریکای لاتین و آسیا، تأکید نموده‌اند.

در ایران، علی‌رغم توسعه صنعت بیمه، به بحث بیمه دریایی توجه چندانی نشده است. هرچند در شرایط تحریم جهت حمایت از حمل‌ونقل دریایی، بیمه دریایی و کلپ P&I در کشور تأسیس گردید با این وجود لازم است حمایت‌های لازم از این صنعت نوپا در کشور به عمل آید. چراکه حضور دوباره رقبای بین‌المللی می‌تواند بار دیگر این صنعت را به عقب بازگرداند.

## مراجع

- [1] Global Marine Insurance Report ۲۰۱۴, International Union of Marine Insurance, September 2014.
- [2] Osler, David, Marine insurance review 2014: An uninspiring year, lloydslist, December 2014.
- [۳] محمدزاده وادقانی، علی‌رضا، "مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی"، مجله دانشکده علوم و حقوق سیاسی، شماره ۵۵، بهار ۱۳۸۱.
- [4] Noussia, K, The principle of indemnity in marine insurance contracts, a Comparative Approach, Springer, London, 2007.
- [5] [www.worldmaritimeneews.com](http://www.worldmaritimeneews.com)
- [6] P Anderson, The Mariner's Guide to Marine Insurance, Nautical Institute, ISBN 1870077539, 1999.
- [7] Dunt John, Jump up Marine Cargo Insurance, Informa - ISBN 9781843117636, 2009.
- [8] FP Marine Risk, P&I Review 2014 – 2015.

# SID



سرویس های  
ویژه



سرویس ترجمه  
تخصصی



کارگاه های  
آموزشی



بلاگ  
مرکز اطلاعات علمی



عضویت در  
خبرنامه



فیلم های  
آموزشی

## کارگاه های آموزشی مرکز اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی



مباحث پیشرفته یادگیری عمیق؛  
شبکه های توجه گرافی  
(Graph Attention Networks)



کارگاه آنلاین آموزش استفاده از  
وب آوساینس



کارگاه آنلاین مقاله روزمره انگلیسی