



ویژه نامه ۲

«واکاوی آخرین تحولات صنعت بیمه دریایی»



معاونت فنی بازرگانی

دفتر برنامه ریزی راهبردی و امور بین الملل

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

(رضا رضوی صیاد - مرضیه شاهرضائی)

تابستان ۱۳۹۳

فهرست

صفحه

پیشگفتار	۳
مقدمه	۴
۱-تاریخچه	۵
۲- خطرات دریا	۷
۳- بررسی آخرین تحولات و عملکرد بیمه‌های دریایی	۸
۴- بیمه دریایی در ایران	۲۷
۵- نتیجه‌گیری	۲۹
منابع:	۳۰

پیشگفتار

شکی نیست که بیمه دریایی جزء لاینفک و یک الزام در صنعت حمل و نقل دریایی است. همچنین هزینه‌های بیمه بخش عمده‌ای از هزینه‌های یک شرکت کشتیرانی (در حدود ۱۲ درصد هزینه‌های عملیاتی یک کشتی فله‌بر کیپسایز) را شامل می‌شوند. طی سال‌های اخیر و به دنبال اعمال تحریم‌های بیمه‌ای، راه‌اندازی کلپ‌های بیمه ایرانی اتفاق می‌مونی بوده که نشان‌دهنده نمونه‌ای از پتانسیل و ظرفیت‌های داخلی در مقابله با تحریم‌ها می‌باشد. اما مسلماً رفع احتمالی تحریم‌های اعمالی علیه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، بلافاصله فضا و شرایط جدیدی از تجارت و روابط را پیش‌روی بازیگران کسب و کار حمل و نقل دریایی قرار خواهد داد که صنعت بیمه دریایی نیز از آن مستثنی نخواهد بود. لذا این موضوع می‌تواند در برنامه‌ریزی‌های آتی برای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت نوپای کارگزاری بیمه (به لحاظ عقد قراردادهای بیمه و یا الحاق به کلپها) از اهمیت بالایی برخوردار باشد. استفاده صحیح از فرصت‌ها و ظرفیت‌های فضای جدید مستلزم شناخت کاملی از بازیگران این صنعت، شامل کلپ‌ها و بیمه‌گران تجاری و شرایط و روندهای اخیر حاکم بر این صنعت است.

این گزارش بر آن است تا به وسع خود ضمن بیان اهمیت بیمه در صنعت حمل و نقل دریایی، شرایط بازیگران صنعت بیمه دریایی، عملکرد بیمه‌گری کلپ‌ها و شرکت‌های بیمه‌ای و به طور کلی آخرین وضعیت بیمه دریایی را مورد نقد و بررسی قرار دهد.

مقدمه

هیچ یک از رشته های بازرگانی قدمت، تنوع و غنای بیمه دریایی را ندارد. در طی قرون گذشته، بیمه دریایی مراحل توسعه و تکامل خود را پیموده و به یکی از رشته های بسیار فنی و تخصصی مبدل شده است. بیمه نامه دریایی در بدو پیدایش صرفاً به منظور پوشش خطرات حاصله از ناحیه دزدان دریایی و آتش سوزی در سفرهای دریایی ایجاد گردید. ولی امروزه صنعت بیمه دریایی اغلب خطراتی را که محموله، کشتی و خدمه آن را در طول سفر دریایی تهدید می کند پوشش می دهد. این خطرات توسط دو تقسیم بندی اصلی صنعت بیمه، حمایت و غرامت (P&I) و بدنه و ماشین آلات (H&M) به صورت مجزا و تخصصی مورد رسیدگی قرار می گیرد. در بخش P&I به دلیل گستردگی خطرات و پرهزینه بودن ریسکها، کلپهای P&I تشکیل شدند که به صورت غیرانتفاعی فعالیت می کنند و مالکان، همان اعضای آن هستند که مسئولیت یکدیگر را به صورت متقابل در برابر ریسکهای دریایی پوشش می دهند. قدمت این کلپها به بیش از ۱۵۰ سال قبل برمی گردد و می توان به عملکرد و تلاش آنها برای ادامه مسیر در بلندمدت اعتماد کرد. در کنار این کلپها، شرکت های بیمه P&I نیز وجود دارد که به صورت تجاری و نه متقابل فعالیت می کنند. خسارات وارده به بدنه و ماشین آلات کشتی نیز توسط پوشش های بیمه ای بیمه گران H&M پاسخ داده می شود. بازار جهانی بیمه بدنه و ماشین آلات سالها است که با ضرر خالص در بیمه گری مواجه بوده و معضلات اصلی این بازار معمولاً مازاد عرضه و نرخ های نسبتاً ثابت و دست نخورده حق بیمه بدنه شمرده می شود.

۱- تاریخچه

بیمه دریایی با تحول و گسترش حمل و نقل بین‌المللی از طریق دریا بوجود آمد. دریانوردان فنیقی اولین فرم بیمه‌های دریایی را حدود ۱۰۰۰ سال قبل از میلاد مسیح بوجود آوردند.



در سال ۱۶۸۰ قهوه‌خانه ادوارد لویدز در لندن محل تجمع مالکان، فرماندهان و بازرگانانی بود که کار آنان فراهم کردن انواع پوشش‌های بیمه‌ای برای کشتی‌ها و کالاهایشان بود. آنان در قبال دریافت حق بیمه، بیمه‌نامه‌های درخواستی را می‌نوشتند و در زیر آنها نامشان را نوشته و امضا می‌کردند و به همین دلیل به آنان بیمه‌گران می‌گفتند.

در چشم مالکان کشتی‌ها، قهوه‌خانه‌ی لویدز محلی بود که

بیمه‌گران در آنجا یافت می‌شدند. پس از چندی بیمه‌گران قهوه‌خانه به نام بیمه‌گران لویدز (Lloyd's Underwriters) معروف شدند. امروزه نیز لویدز تنها یک شرکت بیمه نیست، بلکه مجموعه‌ای از شرکت‌های بیمه را در خود جای داده است که از حدود ۳۰۰ سال پیش شروع به کار کرده‌اند و به عنوان یکی از معتبرترین شرکت‌های بیمه شناخته شده است.



در سال ۱۷۱۹ مجلس بریتانیا قانونی وضع کرد که در آن بیمه‌های دریایی به دو شرکت بیمه‌گر Royal Exchange Assurance و London Assurance و چند بیمه‌گر لویدز واگذار شد. این قانون منتج به انحصار و بالارفتن حق بیمه‌های دریایی شد و از طرفی باعث شد تا مالکان شناورها با تشکیل یک ساختار حقوقی همانند تعاونی

بتوانند خطرات بدنه کشتی‌های همدیگر را به صورت متقابل و غیر انتفاعی تحت پوشش قرار دهند و باشگاه‌های متقابل بدنه کشتی‌ها را بوجود آوردند.

نهایتاً در سال ۱۸۲۴ مجلس بریتانیا قانون بیمه سال ۱۷۱۹ را لغو و فضا را برای رقابت دیگر بیمه‌گران باز نمود و باشگاه‌های بیمه متقابل بدنه کم کم ضعیف و فراموش شدند.

در اوایل قرن هجدهم میلادی تنها خطر پیش روی مالکان کشتی‌ها فقط خطرات مربوط به کشتی‌ها بود. این در حالی بود که در سال ۱۸۳۶ دو کشتی دی- واکس و وی-سالوادور با یکدیگر تصادف کردند و مالکان هر دو کشتی تقاضای خسارت از طرف مقابل کردند.

در آن زمان بیمه‌نامه بدنه هیچگونه پوششی در قبال مسئولیت کشتی بیمه شده نسبت به صدماتی که به کشتی مقابل وارد می‌آورد را شامل نمی‌شد که پس از آن مالکان شناورها در رایزنی با بیمه‌گران بدنه از آنها تقاضای پوشش خطرات تصادف با شخص ثالث را درخواست کردند و بیمه‌گران بدنه تقبل $\frac{3}{4}$ این مسئولیت را با رعایت بند تصادف (RDC) کردند. $\frac{1}{4}$ از مسئولیت به عهده مالکان باقی ماند حتی تقبل $\frac{1}{4}$ مسئولیت نیز برای مالکان بسیار زیاد بود و به همین دلیل به دنبال پوشش دهنده دیگری برای بیمه این $\frac{1}{4}$ بودند.

همچنین تا قبل از سال ۱۸۴۶، مالکان کشتی‌ها هیچگونه مسئولیتی در قبال کشته شدن دریانوردان، مسافران یا افراد ثالث بر روی کشتی‌شان نداشتند، حتی اگر این مرگ بدلیل غفلت یا اشتباه مالک شناور بود البته در این سال با قانون لرد کمبل همه چیز تغییر کرد. بازماندگان یا وکلای قربانیان می‌توانستند در مقابل مسئولیت و غفلت مالکان کشتی‌ها ادعای دعوی کنند.

علاوه بر این قانون بندرگاه‌ها و اسکله‌ها، مصوب سال ۱۸۴۷ میلادی، به مسئولین مربوطه اجازه می‌داد تا هرگونه خسارت به دارائی‌ها یا تاسیسات بندری چه ناشی از غفلت و چه غیر را از مالکان کشتی مطالبه نماید در این شرایط مالکان برای حمایت در مقابل این مسئولیت سنگین به سمت کلپ‌های متقابل بدنه قدیمی خود که در حال انحلال بود رفتند و کلپ‌های بدنه قدیمی که هنوز باقیمانده بودند پوشش مسئولیت در برابر اشخاص ثالث را ارائه نمودند و کلپ‌های حمایت از مالکان را بوجود آوردند.

در نهایت در سال ۱۸۵۵ اولین کلپ حمایت از مالکان کشتی‌ها بنام کلپ حمایت متقابل مالکان کشتی (Ship Owners Mutual Protection Society) به وجود آمد.

ریسک‌هایی که توسط این کلپ، پوشش داده می‌شد عبارت بود از: مرگ، جراحت افراد، صدمه به دارایی‌های افراد ثالث و بخشی از مسئولیت تصادف با دیگر کشتی‌ها که توسط بیمه‌گران بدنه پوشش داده نمی‌شد.

در قرن ۱۹، کالای حمل شده توسط کشتی‌ها برای مالکین کشتی‌ها خطری جدی تلقی نمی‌شد و حمل‌کننده کالا هیچگونه مسئولیتی در قبال از بین رفتن یا آسیب به کالا نداشت تا اینکه در سال ۱۸۷۰ کشتی Westerhope با تمامی بارش غرق شد. در اثر این سانحه صاحب کالا به دلیل انحراف و رفتن کشتی به بندری دیگر بر خلاف قرارداد حمل، از مالک کشتی شکایت کرد و دادگاه مالک کشتی را مسئول کل خسارت به کالا دانست. در این شرایط مالک کشتی به سراغ کلپ حمایتی خود رفت و از او درخواست جبران خسارت و پرداخت غرامت به صاحب کالا شد اما کلپ کمی نتوانست بکند، چرا که مسئولیت در قبال کالا هیچ پوشش بیمه‌ای نداشت.

در واقع پس از این حادثه، توجه مالکان کشتی‌ها به خطراتی جلب شد که هیچ پوششی برای آنها توسط بیمه‌گر بدنه و کلپ‌های حمایت از مالکان وجود نداشت. تا اینکه وکیلی به نام آقای استنلی میت کاف به

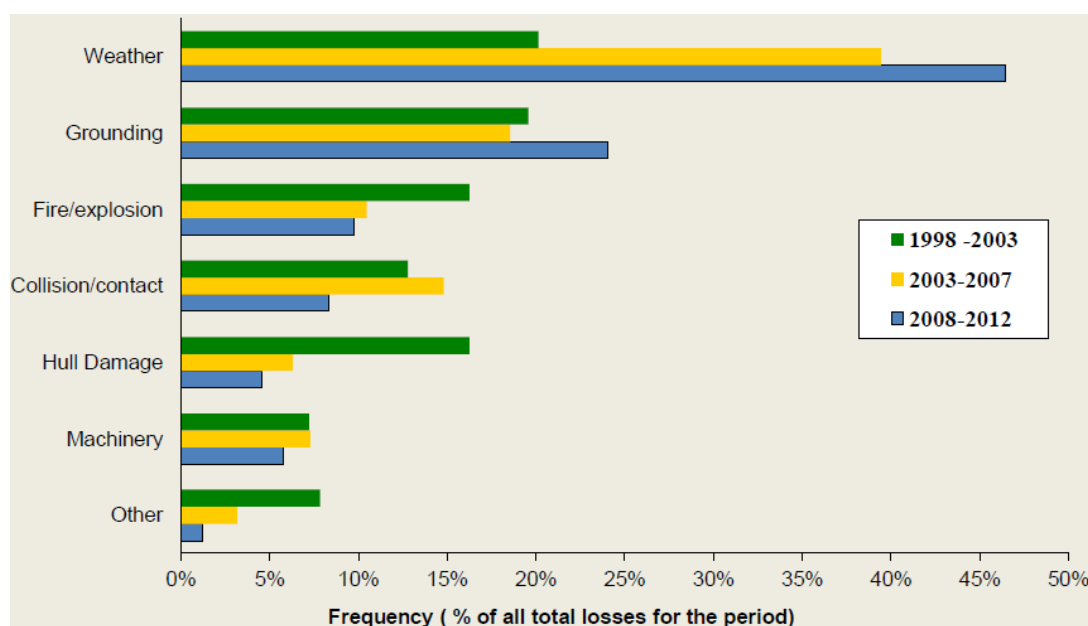
درخواست مالکان کشتی‌ها، لیستی از ریسک‌هایی که هیچ‌گونه پوششی برای آنها وجود نداشت تهیه کرد و سعی در به وجود آوردن پوشش‌های مناسب برای آنان کرد و به این ترتیب در سال ۱۸۷۴، Steamship Owners' Mutual P&I Association تاسیس شد. در واقع کلوپ‌های حمایت و غرامت (P&I Clubs)، جمعی از مالکان کشتی‌ها هستند که دور هم جمع شده و همدیگر را به صورت غیرانتفاعی در مقابل مسئولیت‌هایشان در قبال اشخاص ثالث پوشش می‌دهند.

همچنین از سال ۱۹۹۸ به بعد خدمات پوشش P&I توسط شرکت‌های بیمه تجاری نیز ارائه می‌گردد.

۲- خطرات دریا

در حدود دویست سال قبل بیمه‌نامه یکنواختی که به عنوان بیمه‌نامه S.G. معروف گردید توسط موسسه لویدز جهت بیمه کالا و کشتی برگزیده شد. این بیمه‌نامه پوشش لازم را در مورد کشتی، کالا و کرایه حمل در قبال "خطرات جزئی"^۱ اعم از "زیان اختصاصی"^۲ و "زیان همگانی"^۳، "خسارات کلی"^۴ و همچنین هزینه‌های مربوط به خدمه کشتی را نیز ارائه می‌داد.

سهم موارد خسارات کلی از کل خسارات در کشتی‌های بالای ۵۰۰ GT (۲۰۱۲-۱۹۹۸)



- ¹ Partial Loss
² Particular Average Loss
³ General Average Loss
⁴ Total Loss

۳- بررسی آخرین تحولات و عملکرد بیمه‌های دریایی

تعاریف متعددی برای بیمه وجود دارد ولی در همه این تعاریف دو مفهوم «ائتلاف یا سرمایه‌گذاری مشترک» و «واگذاری یا انتقال» مشترک است. بیمه یک ابزار قانونی برای کاهش و یا از بین بردن ریسک محسوب می‌گردد.

طبق ماده یک قانون بیمه دریایی انگلیس (۱۹۰۶)، قرارداد بیمه دریایی قراردادی است که به موجب آن بیمه‌گر تعهد می‌کند که طبق و تا مبلغ مورد توافق خسارات دریایی و به عبارت دیگر خسارات احتمالی سفر دریایی بیمه‌گذار را جبران نماید.

۱-۳ - بیمه بدنه و ماشین‌آلات (Hull & Machinery)

بیمه بدنه و ماشین‌آلات، پوشش بیمه‌ای در برابر صدمات وارده به کشتی محسوب می‌شود. کشتی به همراه ماشین‌آلات و تجهیزات خود مورد پوشش قرار می‌گیرد. حسب سطح پوشش بیمه‌ای در نظر گرفته شده ریسک‌های زیر می‌توانند مورد پوشش قرار گیرند:

- خسارت کلی (واقعی یا فرضی) یا هزینه‌هایی که ممکن است در زمان تعمیر یا تعویض بخش‌های آسیب دیده بدنه، ماشین‌آلات و سایر تجهیزات حاصل شود.

- هزینه‌هایی که برای جلوگیری و کمینه‌سازی صدمات صرف می‌گردد، در صورتی که این هزینه‌ها به علت یک خطر پوشش داده شده ایجاد شده باشند.

- کشتی گم شده

- مشارکت در هزینه‌های خسارت همگانی (General Average)

- هزینه‌های امداد و نجات

بیمه بدنه و ماشین‌آلات علاوه بر موارد فوق شامل پوشش‌های دیگری از جمله موارد زیر نیز می‌شود:

- بیمه افزایش قیمت (کشتی)

- خارج بودن کشتی از حیز انتفاع

- ریسک‌های جنگ

- سوخت و ملزومات کشتی

- پول نقد موجود در کشتی

- بند تصادف Running down

- اشیاء ثابت (fixed) یا شناور (floating)

بررسی بازار بیمه بدنه و ماشین‌آلات

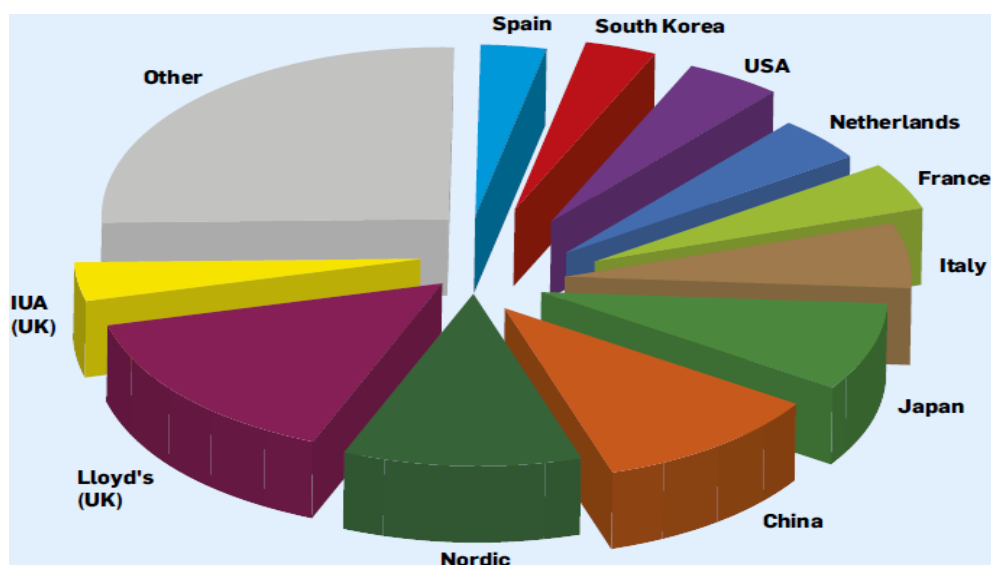
بیمه بدنه و ماشین‌آلات سالهاست که با ضرر مواجه است. Lars Rhodin رییس کمیته بدنه IUMI و مدیرعامل کلوپ متقابل (mutual) سوئدیش در گوتنبرگ، معتقد است بسیاری از بیمه‌گران بدنه و ماشین‌آلات، ریسک‌ها را کمتر از رقم واقعی ارزش‌گذاری می‌کنند. این واقعیت که خسارت قابل توجهی، مانند حادثه کشتی Costa Concordia به طور کلی تاثیر نسبتاً اندکی بر روی بازار بیمه داشته و هیچ تاثیری بر میزان حق بیمه بدنه نداشته، بیش از پیش توجهات را به اصول اولیه محرک این بازار جلب نموده است.



در حدود ۲۰۰ بیمه‌گر در بازار بیمه بدنه فعال هستند. تنها تعدادی از این بیمه‌گران با اتخاذ روش‌های صحیح یا به لطف بخت بلند، به رغم شرایط کلی ضعیف بازار، از وضعیت سوددهی مناسبی برخوردار بوده‌اند.

اما بخش عمده این بیمه‌گران زیان‌ده بوده‌اند. برخی تنها به این دلیل که فعالیت تجاری اصلیشان بیمه بدنه دریایی بوده در این تجارت باقی مانده‌اند. برخی دیگر نیز با توجه به این که موسسات بیمه ترکیبی بوده و می‌خواهند پکیج خدماتی کاملی را به مشتریان خود ارائه دهند و یا ارائه این خدمات را در ادامه حضورشان در بیمه باربری لازم می‌دانند به حضور در این بازار ادامه می‌دهند.

سهم کشورها از بازار بیمه بدنه

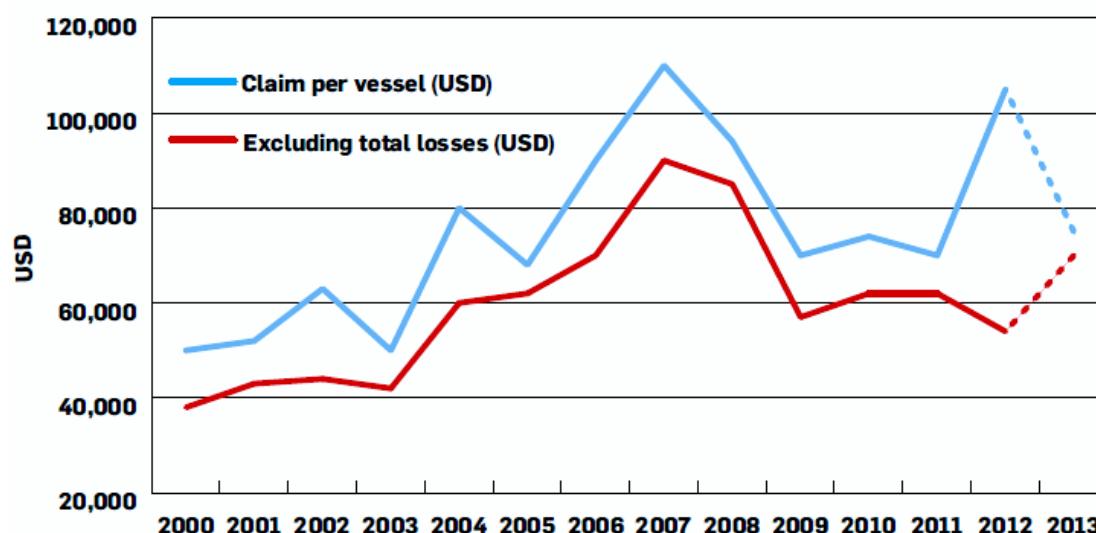


سطوح حق بیمه، ثابت یا حتی اندکی نزولی هستند و لذا امید اندکی به بهبود شرایط وجود دارد. تنها یک تحول مثبت این بوده که با کاهش نسبی میزان دعاوی، نرخ خروج پول از این بازار اندکی کاهش یافته است. اما تصویر کلی مغشوش است. کلپ Swedish اخیراً ضرر بیمه‌گری نسبتاً کمی را گزارش نموده در حالی که سود کلپ بیمه بدنه نروژ از محل بیمه‌گری بسیار زیاد بوده است. البته هر دو این کلپ‌ها از کلپ‌های مورد توجه و از توان رسیدگی دعاوی بالایی برخوردار می‌باشند.

بروکرها نقش مهمی در بازار بیمه بدنه ایفا می‌کنند. آنها به این تجارت جهت می‌دهند و همواره به دنبال ظرفیت‌های جدید در ارایه نرخ‌های پایین با وثیقه مناسب هستند که با این کار ممکن است تاثیر مضاعفی در ایجاد مشکلات موجود داشته باشند.

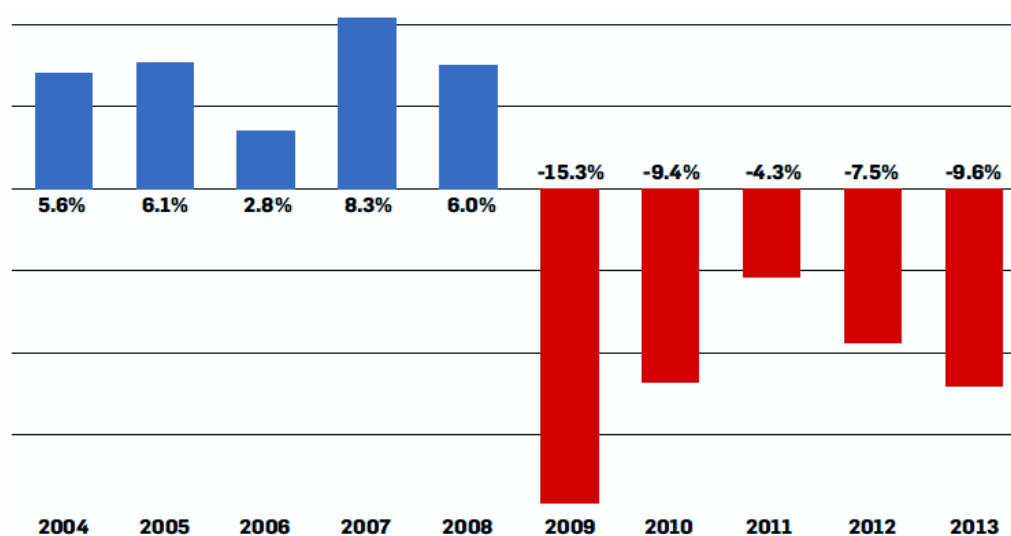
به عقیده Peter Townsend یک اقدام هماهنگ در افزایش هزینه‌های کف (deductible) تنها راه بازگرداندن بازار بیمه بدنه به شرایط بهتر است. وی به شخصه هزینه‌های کف بالاتر را به حق بیمه بیشتر ترجیح می‌دهد و معتقد است مالکانی که سهم منطقی از دعاوی را به عهده می‌گیرند، به مولفه‌ای ضروری در کسب اطمینان از وجود همراستایی منافع با بیمه‌گران در برابر دشمن مشترکی به نام دعاوی تبدیل می‌شوند. وی می‌گوید این دعاوی کوچک، و نه فجایع پرهزینه، هستند که کمر بیمه‌گران را می‌شکنند.

روند تغییرات متوسط هزینه دعاوی به ازای هر کشتی (دلار)



وی معتقد است بخش عمده‌ای از مشکلات موجود از پایین بودن سطح هزینه کف که از دهه ۹۰ به این سو ثابت باقی مانده، نشات می‌گیرد و هزینه‌های مربوطه تنها هزینه دعاوی نمی‌باشد بلکه هزینه رسیدگی به دعاوی را نیز شامل می‌شود. با افزایش هزینه کف، بازار با درخواست جبران خسارت کمتری مواجه خواهد شد و به این ترتیب علاوه بر تعداد دعاوی، هزینه‌های رسیدگی به دعاوی نیز کاهش خواهد یافت. مشوق تقبل هزینه‌های کف بالاتر از سوی مالکان، کاهش فشار به آنها برای افزایش حق بیمه است و برای یک مالک کشتی موافق می‌تواند مزایای ملموسی را در زمینه بهبود مدیریت عملیاتی ناوگان و کنترل ریسک در پی داشته باشد.

متوسط نرخ تغییرات ارزش قیمت کشتی‌های بیمه شده



پیتر تاون سِند به عنوان مثال رقم ۵۰۰۰۰ دلار برای یک تانکر VLCC را مشابه خودکشی دانست و رقم



۵۰۰۰۰۰ دلار را رقم بسیار معقولانه‌تری دانست. مشکل هزینه کف با بزرگتر شدن ابعاد کشتی‌ها به شکل بارزتری نمود یافته است. در واقع به رغم روند افزایش لگاریتمی ابعاد کشتی شاهد روند مشابهی در هزینه کف نیستیم.

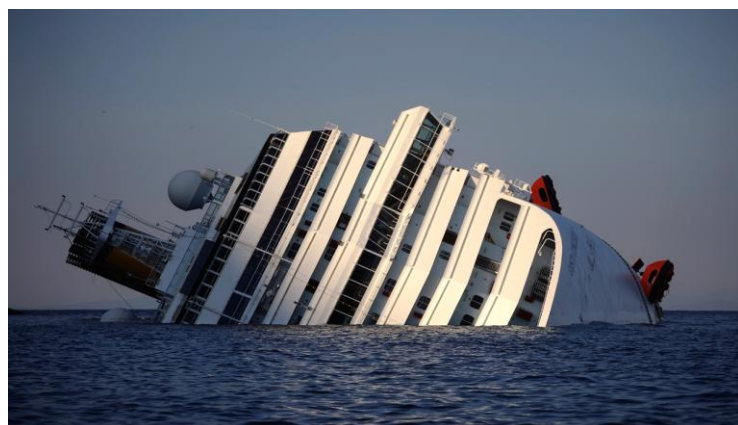
Townsend معتقد است فلسفه حضور بیمه‌گران در بازار، تقبل خسارت‌های عمده و نه ریسک‌های عملیاتی است. اما آنها در حال پرداخت هزینه از دست رفتن لنگر و دعاوی ماشین آلات هستند که می‌بایست به عهده مالک باشد. وی میزان منطقی افزایش هزینه کف برای بازگشت مناسب سرمایه در بازار را در حدود ۵۰ درصد می‌داند. اما آیا بازار قادر به دستیابی به چنین افزایشی در آینده نزدیک خواهد بود. جواب احتمالاً منفی است.

برخی معتقدند بیمه‌گران می‌بایست در برابر بازار ضعیف کرایه حمل در کنار مالکان قرار گیرند. این موضوع می‌تواند برای بیمه‌گران متقابلی که شرکت‌های کشتیرانی در آن تا حدودی در بیمه نیز حضور دارند موثر باشد اما در بازار تجاری بیمه چندان موثر نخواهد بود.

Townsend می‌گوید ما در این شرایط دشوار با شرکتهای کشتیرانی ابراز همدردی می‌کنیم اما به آنها یادآوری می‌کنیم که در دوره اوج بازار برای مالکان در چند سال پیش نیز کماکان فشارهایی برای کاهش نرخ‌ها وجود داشت.

مآزاد عرضه خدمات بیمه‌گری

حجم گسترده مآزاد عرضه بیمه‌گری به این معنی است مالکان کشتی و بروکرها برای یافتن پوشش بیمه حتی برای پرهزینه‌ترین ریسک‌ها با مشکلی مواجه نیستند. گروه بروکری Aon توانست پوشش بیمه‌ای بدنه برای دو فروند کشتی تفریحی هر یک به ظرفیت ۲۲۵۰۰۰ تن Gt و به ارزش ۱/۵ میلیارد دلار از سوی تیمی



از بیمه‌گران به مدیریت بیمه‌گر نروژی Gard را عقد نماید. وقتی که حتی پس از حادثه کشتی Costa Concordia چنین کشتی‌های گران‌قیمتی به این میزان تحت پوشش قرار می‌گیرند لذا کسب پوشش بیمه برای تانکر Vlcc به قیمت ۶۰ میلیون دلار یا کشتی فله‌بر کیپ‌سایز به قیمت ۴۰ میلیون دلار چندان کار دشواری نخواهد

بود. شاید مآزاد عرضه بزرگترین مشکل بازار بیمه بدنه و غیرقابل کنترل‌ترین آنها باشد.

موانع ورود به بازار بیمه بدنه اندک و اغلب ساده در حد استخدام یک بیمه‌گر یا ارایه مجوز به یک بنگاه بیمه‌گری است. برای موسسات بیمه‌ای جا افتاده سرمایه کافی وجود دارد و عضویت در بازار بیمه بدنه به این معنی است که یک بیمه‌گر به لحاظ دعاوی نیاز به الزامات خاصی به غیر از ارایه منابع مالی کافی برای پوشش بخشی از خسارت ندارد. به این ترتیب بیمه‌گران می‌توانند با هزینه اندکی بیمه بدنه را به پورترفوی خود بیافزایند و اعتبار چندگانه‌ای را در ازای خدمات بیمه‌گری خود کسب نمایند.

به این ترتیب بیمه‌گران بدنه احتمالاً از محرک‌های کمتری برای فعالیت بیشتر برخوردارند. چرا که در یک شرکت ارایه دهنده خدمات متنوع بیمه‌ای، بیمه بدنه بخش کوچکی از پورترفو را تشکیل داده و یک ریسک غیرمرتبط خواهد بود که مدیران آماده پذیرش آن با یک نرخ بازگشت کمتر نسبت به ریسک‌های بزرگتر مانند فجایع طبیعی هستند. اما عرضه ظرفیت‌های جدید نیازمند وجود بازار تقاضا برای آن است و یک راه

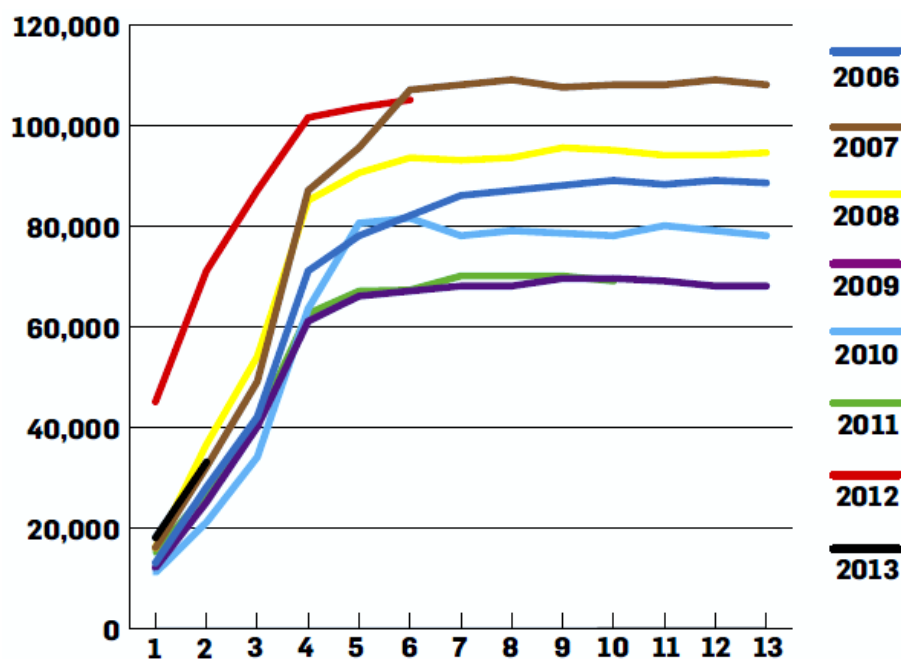
ساده برای یک تازه وارد به منظور کسب اعتبار، قیمت‌گذاری خدمات خود در سطوحی پایین‌تر از بیمه‌گران جا افتاده بدنه، به خصوص آنهایی که در بخش‌های رسیدگی به دعاوی و جلوگیری از ضرر فعالتر هستند می‌باشد. یک عامل جذاب دیگر برای ورود به بازار بیمه بدنه، امکان خروج سریعتر و ساده‌تر از آن نسبت به بازار حمایت و غرامت می‌باشد. نتیجه این است که به رغم وجود یک جریان یکنواخت خروج موسسات از این بازار، یک جریان ورودی از تازه واردین هم در اروپا و هم در خاور دور و همچنین نرخ‌های بسیار پایین در کشور چین ایجاد شده است.

هم اکنون یک قرارداد بدنه در کشور چین در حدود اندکی بیش از نصف قیمت آن در یک بیمه‌گری حرفه‌ای در انگلستان و نروژ قابل انجام است.

کاهش نسبی میزان دعاوی

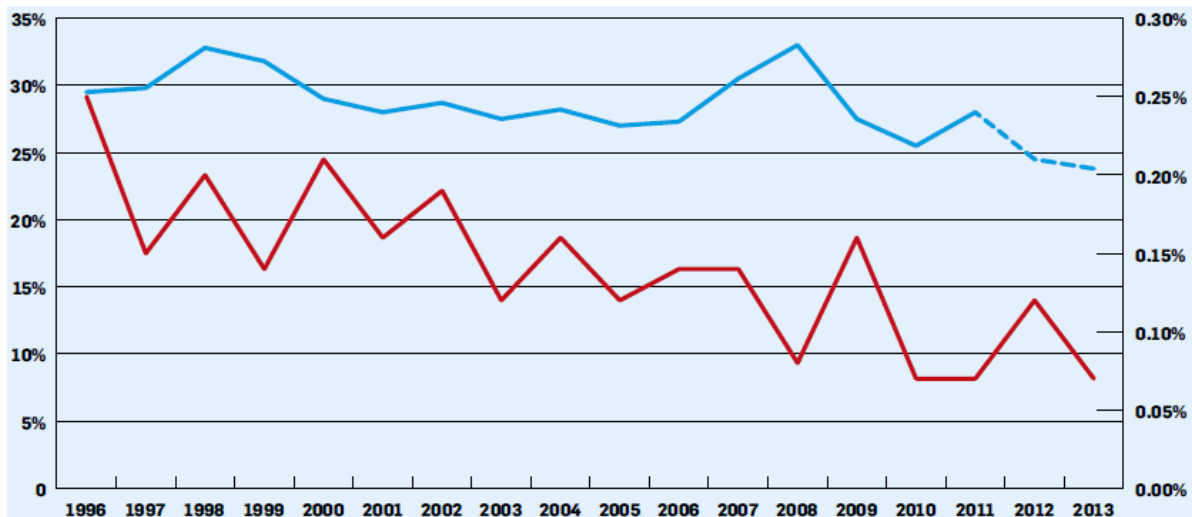
در حال حاضر بخش‌های امیدوارکننده چندان در بازار بیمه بدنه وجود ندارد. هرچند استثنائاً، بخش دعاوی یکی از بخش‌های امیدوارکننده است.

روند تغییرات هزینه دعاوی شامل خسارت کلی به ازای هر کشتی



در حال حاضر بازار بیمه بدنه ضعیف، نرخ‌های کرایه حمل پایین و صنعت کشتیرانی در شرایط نسبتاً دشواری است، هرچند دعاوی که طبقاً یک مسیر خروج پول از این صنعت به شمار می‌رود به لطف در دسترس بودن یاردهای تعمیراتی و روند نسبتاً ثابت هزینه‌های تعمیراتی، در سطح خوبی قرار دارد. خسارات عمده در سال‌های اخیر کاهش یافته و تعدادی از بیمه‌گران میزان فرکانس وقوع حوادث کوچکتر را نزولی گزارش نموده‌اند. اما تصویر کلی گویای این مطلب است که به رغم کاهش تعداد خسارت‌ها، هزینه‌های این دعاوی کوچکتر رو به افزایش بوده است.

درصد وقوع دعاوی (کلی و جزئی)



۲-۳ - بیمه حمایت و غرامت (P&I)

علاوه بر خطراتی که بدنه و ماشین‌آلات شناورها را تهدید می‌کند، صاحبان شناورها به واسطه نوع فعالیت خویش مسئول حفظ سلامت کارکنان و وسایل آنها و محمولات مورد حمل و در موارد وقوع تصادف، مسئول هرگونه آسیب احتمالی به شناور مقابل و یا اسکله و چراغ‌های دریایی، سکوه‌های مستقر در دریا و یا آلودگی آنها هستند.

در واقع مالک کشتی افزون بر خسارات مادی‌ای که ممکن است رخ دهد دربارهی مسئولیت خود نسبت به افراد دیگر نیز می‌تواند متعهد باشد. کلمه‌ی حمایت معمولاً به تعهدات در قبال افراد، کشتی و غیره استفاده می‌شود و کلمه غرامت برای مسئولیت در قبال خسارت به کالا به کار می‌رود.

حال با توجه به اینکه بندهای مورد استفاده در بیمه بدنه شناورها، مسئولیت مالکان را بصورت کاملا محدود و فقط بخشی از مسئولیت آنان در هنگام وقوع تصادم و برخورد با کشتی دیگر را پوشش می‌دهند، لذا به منظور جلوگیری از ضرر و زیان مالکان و ایجاد اطمینان در سفرهای دریایی، کلپ‌ها و شرکتهای تجاری به منظور بیمه حمایت و جبران غرامت تاسیس شده‌اند که خساراتی را که ناشی از مسئولیت مالکان کشتی‌ها است را پوشش می‌دهند.

در حال حاضر تعداد زیادی کلپ و همچنین شرکتهای بیمه‌ای تجاری (fixed premium) در زمینه پوشش مسئولیت مالکان یا پوشش P&I فعالیت دارند

۳-۲-۱- کلپهای حمایت و جبران غرامت (P&I)

کلپهای P&I جمعی از مالکان و اجاره کنندگان کشتی‌ها هستند که با بهره‌مندی از کارشناسان حقوقی، بیمه‌ای و ارزیابان ریسک بصورت غیرانتفاعی فعالیت می‌کنند و مالکان آن در اصل اعضای آنها می‌باشند که مسئولیت یکدیگر را بصورت متقابل در برابر ریسک‌های دریایی تحت پوشش قرار می‌دهند و باید مسئولیت پوشش بخشی از خسارات واقع شده را خود متقبل شوند. کلپ‌ها بایستی از توانایی ارزیابی و سرویس‌دهی به مالکان کشتی در برابر حوادث و خسارات با اتکاء به متخصصان و کارشناسان زبده برخوردار باشند و بدین منظور دارای شبکه نمایندگان گسترده در سراسر دنیا هستند.



بزرگترین گروه متشکل از ۱۳ کلپ P&I بین‌المللی تحت قراردادی بنام IGA فعالیت دارند. پوشش بیمه‌ای P&I کشتی‌ها با ورود و عضویت آنها در یکی از کلپ‌ها آغاز می‌گردد.

میزان تعهدات و جبران خسارات تحت پوشش در کلپ‌ها طبق لایه‌بندی صورت گرفته برای پوشش خطر انجام می‌گیرد.

اگر حق بیمه‌های دریافتی کلپ به‌منظور جبران خسارت، ناکافی تلقی گردد کلپ برای دریافت حق بیمه مکمل از اعضای خود اقدام می‌کند که به آن supplementary call می‌گویند.

با توجه به اینکه سیستم کلپ‌ها همواره یک سیستم بسته بوده لذا اطلاعات محدودی از فرآیند عملیات آنها موجود است و باید توجه داشت که بیمه P&I در دنیا در کلپ‌هایی صادر می‌شوند که متشکل از مالکان کشتی‌ها هستند و به دو صورت زیر اداره می‌شوند:

۱. توسط اعضا: اعضا خود مدیران کلپ را انتخاب و کار اداره کلپ را بر عهده دارند.
۲. توسط سازمان‌های مدیریتی: اعضای کلپ یا هیئت مدیره، مدیریت کلپ را به شرکتهای ارائه‌دهنده‌ی خدمات مدیریتی واگذار کرده و بابت این امر هزینه و دستمزد پرداخت می‌کنند.

حق عضویت‌های دریافتی در کلوپ‌ها متغییر بوده و به دو صورت حق عضویت در بدو ورود و در صورت ناکافی بودن حق عضویت دریافتی از مالکین عضو، کلوپ برای جبران خسارت‌های وارده، اعضا را برای پرداخت حق بیمه مجدد فرا می‌خواند. برای تعیین نرخ حق عضویت P&I با توجه به اینکه حق عضویت پرداختی بایستی متناسب با ریسک هر یک از اعضا باشد و سیستم همکاری متقابل رعایت شود بایستی کاملاً منصفانه تعیین گردد.

در تعیین نرخ حق عضویت، استفاده از قانون اعداد بزرگ کاربرد بسیار دارد یعنی میزان تناژ ثبت شده توسط یک کلوپ در توانایی آن کلوپ جهت پوشش خسارات وارده و کاهش ضریب خسارت خود به‌منظور کاهش حق عضویت استفاده می‌شود. از جمله عوامل تعیین کننده دیگر در تعیین نرخ حق عضویت می‌توان از سوابق خسارتی اعضا، کیفیت مدیریت شناورها، سطح آگاهی علمی و عملی کارکنان کشتی‌ها، سن و سال شناورها و مناطق تردد و نوع عملیات آنها نام برد.

امتیازات ورود به کلوپ

۱. کنترل:

مالکیت کلوپ‌ها متعلق به اعضا و توسط نمایندگان آنها اداره می‌شوند و این امتیاز را دارند که پوشش‌های واقعی مورد نیاز اعضایشان را در اختیارشان قرار دهند.

۲. سودآوری:

کلوپ‌ها بدلیل غیرانتفاعی بودنشان سود رسانی به شخص یا سرمایه‌گذاری را ندارند. هرگونه حق عضویت صرفاً صرف پوشش ریسک‌های اعضا و هزینه‌های اداری مرتبط می‌گردد، در نتیجه می‌توان حق عضویت‌ها را در حداقل خود نگه داشت.

۳. حق عضویت:

با توجه به ماهیت تعاونی کلوپ‌ها و اینکه در زمان وقوع یک خسارت بزرگ حق عضویت مکمل از کلیه اعضا به نسبت پرداخت‌های قبلی و سابقه خسارتی آنها دریافت می‌گردد، لذا کلوپ توانایی آن را دارد تا با تکیه بر اعضای خود از پس خسارات بزرگی که معمولاً طبیعت ریسک‌های مسئولیت هستند، برآید.

۴. صدور ضمانت‌نامه:

در صورت بروز حادثه‌ای که مسئولیت مالک کشتی تهدید شود کلوپ می‌تواند با صدور ضمانت‌نامه از توقیف شناور جلوگیری نماید و بقیه کار بررسی حادثه را توسط نمایندگان خود در سراسر بنادر دنیا پیگیری نماید.

دامنه پوشش ها

دامنه پوشش‌های کلوپ تنها به ریسک‌هایی که در کتابچه قانون کلوپ آورده شده ختم نمی‌گردد و در زمانی که حادثه‌ای خارج از ریسک‌های عنوان شده در متن کتابچه قوانین حادثه گردد، مدیران کلوپ پس از بررسی‌های لازم دارای صلاحیت تصمیم‌گیری برای تخصیص پوشش در آن مورد خاص هستند.

خدمات

۱. کلوپ‌های P&I متخصصین مجرب دریایی، حقوقی و بیمه‌ای را در بخش خسارات و مشاوره خود در اختیار دارند که آماده ارائه هرگونه مشاوره مجانی و کمک به اعضا در خصوص هر مشکلی حتی خارج از پوشش‌های کلوپ هستند.

۲. همچنین اعضا می‌توانند از خدمات و مشاوره کارگزاران کلوپ در سراسر بنادر دنیا در برابر مشکلاتی که روبرو می‌شوند استفاده نمایند.

۳. ارتقاء ایمنی شناورها و کاهش خسارات با انجام بازرسی‌های اولیه شناورها و ممیزی سیستم مدیریت دفتر مرکزی دریافت بولتن‌های ایمنی، حقوقی و امنیت دریایی بطور مستمر

۴. اطلاع رسانی بروز الزامات و مقررات ملی و بین‌المللی به جهت آگاهی اعضا

عملیات بیمه‌گری در کلوپ‌ها

پوشش بیمه‌ای برای این پدید آمده است که یا از خطر و خسارت اجتناب شود و یا عدم اطمینان‌های ناشی از مسایل اقتصادی را به حداقل کاهش دهد. اصولاً وقایع و حوادثی که پوشش بیمه‌ای در مقابل آنها اخذ شده غیرقابل پیش‌بینی و اجتناب است و لذا مالکین کشتی‌های عضو هر کلوپ مسئولیت‌های خود را در قبال اشخاص ثالث و در طول استفاده از کشتی‌ها به بیمه‌گران منتقل می‌نمایند. اصولاً پوشش بیمه‌ای رایج در امر کشتیرانی محدود به خسارات وارده به خود کشتی که معمولاً تحت پوشش بیمه بدنه و ماشین‌آلات قرار دارد شده، در حالی که بخش دوم پوشش بیمه‌ای محدود به مسئولیت‌های قانونی در قبال اشخاص خاص است که پوشش P&I آنها را ارائه می‌کند. ذکر این نکته لازم است که در بعضی از مواقع تمامی و یا بخشی از مسئولیت در قبال افراد ثالث به علت، خسارات وارده به کشتی در اثر تصادم، بر اساس بند خاص پوشش بیمه بدنه و ماشین‌آلات تحت پوشش قرار می‌گیرد. این بند بعنوان پوشش بیمه‌ای "Runining Down Clause" معروف است.

قبل از ورود به بحث درباره خطراتی که مالکین کشتی‌ها با عضویت در کلوپ تحت پوشش آن قرار می‌گیرند، باید به چند قاعده کلی اشاره مختصری داشته باشیم:

- ۱- اصولاً بیمه‌های عرضه شده توسط کلپ‌های P&I بعنوان جبران خسارات تصفیه و پرداخت می‌گردد و به همین دلیل اعضا زمانی حق دارند علیه کلپ اقدام نمایند که خود عضو، خسارت وارده به شخص ثالث را پرداخته و در ضمن علت بروز خسارت هم از استثنائات بیمه نباشد.
- ۲- قوانین و مقررات کلپ در رابطه با میزان خسارت بیمه شده هیچ نوع محدودیتی را به جزء در موارد مربوط به آلودگی دریا به نفت و سایر مواد شیمیایی تعیین نمی‌کند. مسئولیت کلپ در این زمینه و بر اساس قانون آلودگی دریا به نفت، مصوب ۲۰ فوریه ۱۹۹۰ و پس از واقعه نشت نفت از کشتی «اکسن والدن» در سال ۱۹۸۹ که منجر به بزرگترین نشت نفت در تاریخ ایالات آمریکا گردید و تعهدات کلپ متجاوز ۴۰۰ میلیون دلار شد، معادل ۵۰۰ میلیون دلار تعیین شده است.
- ۳- گونه‌ای از خطرات مربوط به کشتی مانند بیمه بدنه کشتی و پوشش بیمه جنگ جزء تعهدات این گونه کلپ‌ها قرار ندارد و علت آن هم امکان اخذ پوشش بیمه‌ای از شرکت‌های بیمه بازرگانی است.
- ۴- زیان‌های وارده به اموال و دارایی مالکین کشتی هم جزء استثنائات بیمه‌نامه قرار دارد.

روش کار کلپ‌های P&I

با توجه به اینکه فعالیت این کلپ‌ها جنبه متقابل و تعاونی داشت، به همین دلیل اعضای این کلپ‌ها در عین بیمه‌گذار بودن، بیمه‌گر هم محسوب می‌شدند. «رابطه بین کلپ و عضوی که در ظرفیت یک بیمه‌گر عمل می‌کند بر اساس مقررات تدوین شده توسط مجمع عمومی تعیین می‌شود. این مقررات ترتیب ثبت کشتی توسط اعضا، خطرات تحت پوشش، استثنائات و محدودیت‌ها را مشخص می‌کند و بدین دلیل دربردارنده شرایطی هستند که هم‌ردیف شرایط مندرج در بیمه‌نامه‌های معمولی است.

لازم به ذکر است که اساسنامه کلپ از یک سو و مقررات آن از سوی دیگر حد فاصل بین حقوق و وظایف مالکین کشتی را بعنوان یک عضو و یک بیمه شده به روشنی ترسیم نمی‌کنند، در حالی که این امر از جمله خصایص طرح‌های بیمه تعاونی است.

کلپ‌های حمایت و جبران خسارات در مقایسه با شرکت‌های بیمه از روش‌های کاملاً متفاوتی برای محاسبه حق بیمه و تدارک ذخایر بهره می‌گیرند. کلپ‌ها بجای ارائه نرخهای ثابت از «نظام مطالباتی» استفاده می‌کنند. به عبارت دیگر در آغاز هر سال مالی بر مبنای تجارب گذشته، تخمینی از مبالغ مورد نیاز برای جبران خسارت‌ها و پرداخت هزینه‌های سربار و مخارج دیگر بعمل می‌آید. سپس کل مبلغ برآورده شده مابین اعضا تقسیم می‌شود. در اوایل کار سهم هر یک از اعضا با تناژ ثبت شده کشتی‌ها متناسب بود ولی امروزه اصول بیمه‌گری مورد استفاده قرار می‌گیرد.

سهم هر یک از اعضاء «پیش پرداخت مطالباتی» نامیده می‌شود که باید پیش پرداخت شود. در طول سال نیز در صورت اعلام خسارت‌های بیش از حد پیش‌بینی شده و برای جبران آنها امکان دارد مدیریت، پرداخت‌های تکمیلی دیگری را از اعضا مطالبه کند.

ذکر این نکته لازم است که «قانون حمل کالا از طریق دریا مصوب سال ۱۹۲۴» نقشی بسیار عمده و اساسی در توسعه و گسترش این کلوپ داشته باشد. این قانون بر اساس «قانون لاهه» تدوین گردیده که بر اساس آن معین و مشخص می‌گردد که چه خسارتی باید از طرف مالکین کالا، بیمه‌گران و تجار و صاحبان کالا پرداخت گردد. در نتیجه خسارت وارده به کالا معمولاً بزرگترین سهم را در مسئولیت و تعهدات کلوپ‌های P&I دارد.

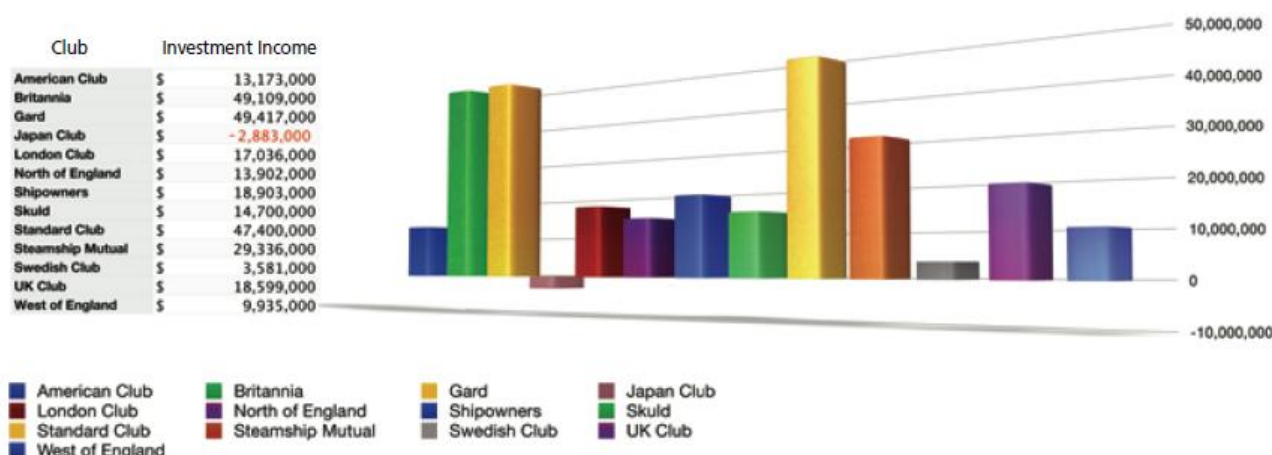
عملکرد کلوپهای بیمه

سال ۲۰۱۱/۲۰۱۲، برای صنعت حمل و نقل دریایی دوره متفاوتی بود. وضعیت نامساعد بخش حمل LNG بر تمامی بخش‌های حمل تاثیر منفی گذاشت. در ضمن تنش‌های مربوط به جغرافیای سیاسی در منطقه خلیج فارس و عدم اطمینان به شرایط اقتصادی اروپا، سبب تشدید خطراتی شده که این صنعت را تهدید می‌کند.

موقعیت مالی کلوپ‌های بیمه در سال‌های ۲۰۱۰/۱۱ بسیار خوب بود. در این سال ۲۰۱۰/۱۱ مجموع ذخایر آزاد کلوپ‌های بیمه از ۳/۱ میلیارد دلار به تقریباً ۳/۸ میلیارد دلار رسید (۲۳ درصد بیشتر از سال قبل از آن)، که دلایل آن مربوط به درآمد حاصل از سرمایه‌گذاری قوی و نتایج مثبت بیمه‌گری بوده است. مجموع دارایی‌های کلوپ‌های بیمه در سال ۲۰۱۰/۱۱ حدود ۱۱/۷ میلیارد دلار بود که ۱۲ درصد بیشتر از سال ۲۰۰۹/۱۰ بوده است.

عملکرد این کلوپ‌ها در سال ۲۰۱۱/۱۲، به دلیل نتایج منفی عملکرد بیمه‌گری، موفقیت‌آمیز نبود. مجموع سرمایه این کلوپ‌ها در این سال بالغ بر ۱۳ میلیارد دلار بود که نسبت به سال ۲۰۱۰/۱۱ به میزان ۱۲ درصد افزایش داشته است. بنابراین کلوپ‌ها در شرایط نامساعد، ولی البته نه بحرانی، قرار دارند که اگر بخواهند به حیات خود ادامه دهند باید مراقب و هوشیار باشند.

وضعیت سرمایه‌گذاری کلپ‌ها در سال ۲۰۱۱/۱۲

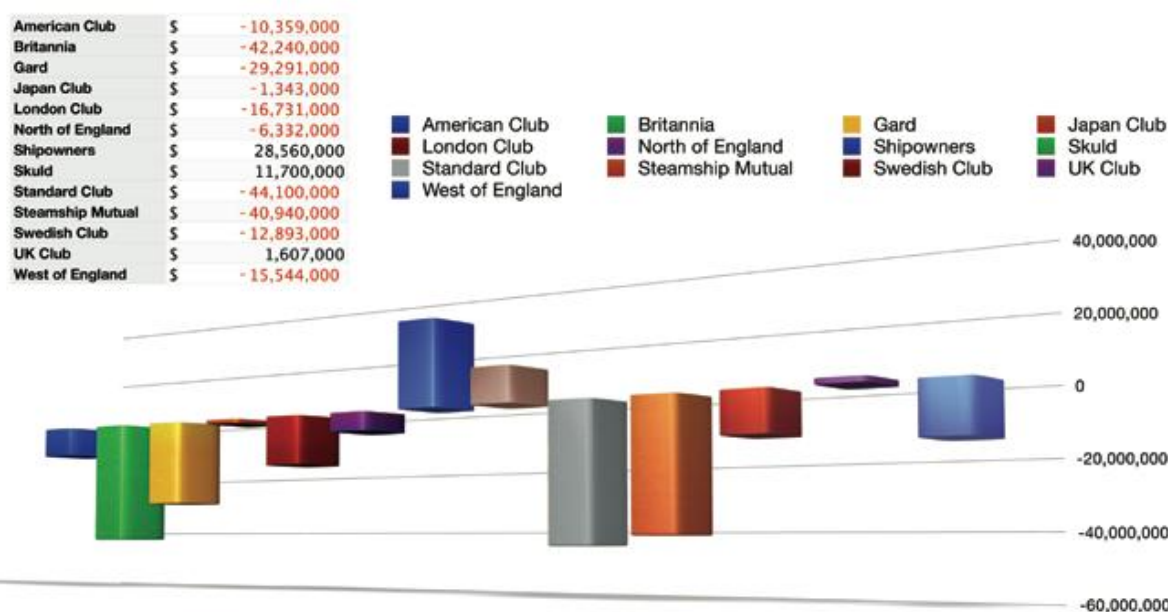


تغییر نگرش کلپ‌های بیمه سبب بهبود شدید عملکرد بیمه‌گری آنها در سال ۲۰۱۰/۱۱ شد به طوری که فقط سه کلپ، کسری عملیات بیمه‌گری (underwriting deficit) خود را گزارش کردند. ولی متأسفانه این روند عملکردی در سال ۲۰۱۱/۱۲ برعکس شد و فقط ۴ کلپ مازاد عملیات بیمه‌گری (underwriting deficit) اعلام کردند که از این تعداد نیز مازاد بیمه‌گری دو کلپ به کمتر از ۲ میلیون دلار کاهش یافت. در مجموع برای عملکرد کلپ‌های IG در سال ۲۰۱۱/۱۲، بیش از ۱۷۵ میلیون دلار کسری عملیات بیمه‌گری اعلام شده، در حالی که در سال ۲۰۱۰/۱۱ نتیجه عملکرد گروه، ۱۷۰ میلیون دلار مازاد عملیات بیمه‌گری اعلام شده است.

تعداد زیادی از گزارش‌ها از بروکرهای مختلف در فوریه ۲۰۱۲، نشان می‌دهد که بیمه‌گران طی مذاکراتی پذیرفته‌اند که تا حد ممکن نرخ‌های عمومی افزایش یابد. در این بین، کلپ‌های Standard و Steamship کمترین انعطاف‌پذیری را داشتند.

البته همچنان سیگنال‌های مختلفی از سوی کلپ‌های بیمه برای حل این مساله دیرینه دریافت می‌شود. از یک طرف نتایج سال ۲۰۱۱/۱۲ نشان می‌دهد که کلپ‌ها، درس‌های بدست آمده طی سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ را فراموش کرده‌اند و از طرف دیگر تمدید قراردادها در فوریه ۲۰۱۲ نشان می‌دهد که کلپ‌ها، مصمم‌تر از همیشه برای دستیابی به اهداف بیمه‌گری خود تلاش می‌کنند.

نتایج عملکرد بیمه‌گری کلوپ‌های مختلف



در سال ۲۰۱۱ برخی از کارشناسان در بازار بیمه P&I، انتظار داشتند که تعهدات کلوپ‌های بیمه منجر به سود واقعی در شرایط بحران گردد، بحرانی که به دلیل کاهش موارد دعوی و افزایش مقررات در فرآیند بیمه‌گری، ایجاد شده بود. علاوه بر این، انتظار می‌رفت که بهبود اقتصاد جهان و افزایش توان مالی و پایداری کلوپ‌های بیمه به بازگشت سرمایه‌ی این کلوپ‌ها کمک کند.

بازارهای نوظهور، به ویژه در کشورهای شرق آسیا و آمریکای لاتین در مقایسه با کشورهای اروپایی و آمریکای شمالی رشد سریعتری داشته‌اند. به عنوان مثال، در حالی که افزایش جهانی حجم تجارت در بازار کانتینری، ۱۳ درصد بود، در منطقه آسیا، حجم تجارت کانتینری ۲۰ درصد رشد داشت. همچنین افزایش شدیدی نیز در صادرات کشورهای آسیای شرقی به خاورمیانه، آفریقا و آمریکای جنوبی مشاهده شده است. با توجه به تمامی این موارد می‌توان نتیجه گرفت که صنعت حمل و نقل دریایی در طول ۱۲ ماه مربوط به سال مالی ۲۰۱۱/۲۰۱۰ نسبت به دوره‌های قبل، شرایط بهتری را تجربه کرده است. با این وجود، این شرایط بسیار شکننده و ضعیف بوده و چالش‌های بسیار زیادی در پیش رو وجود دارد.

کارشناسان صنعت بیمه معتقدند که سال ۲۰۰۹/۱۰، سال بهبود بوده است. این سال زمان احیای بازار سهام بود که به کلوپ‌های بیمه کمک کرد تا ذخایر آزاد خود را به دوران قبل از بحران بازگردانند. سال ۲۰۱۱/۲۰۱۰ نیز سال مهم دیگری برای کلوپ‌های بیمه بود، چرا که تمام این کلوپ‌ها، نتایج سرمایه‌گذاری مثبتی به ثبت رسیده است.

یکی از مهمترین تغییرات در طول سال‌های اخیر در مورد توافقات موقتی در خصوص افزایش قوانین و مقررات در فرآیند بیمه‌گری کلوپ‌های بیمه بوده است. در حالی که در سال ۲۰۰۶/۰۷ فقط ۳ کلوپ بیمه و در سال ۲۰۰۷/۰۸، فقط ۲ کلوپ این قوانین و مقررات جدید را اجرا می‌کردند. در سال ۲۰۰۸/۰۹ تعداد کلوپ‌هایی که این قوانین و مقررات را اجرا کردند به ۸ کلوپ و در سال ۲۰۰۹/۱۰ به ۷ کلوپ رسید. در سال ۲۰۱۰/۱۱ تصور بهتری نسبت به کلوپ‌های بیمه ایجاد شد و کلوپ‌های بیمه در غرب انگلیس بیشترین تلاش را برای افزایش سطح ریسک‌پذیری مشتریان انجام دادند. البته چندین سال طول خواهد کشید تا تاثیر این اقدامات آشکار شود. این روش‌های بیمه‌گری، در کوتاه‌مدت و میان‌مدت برای سلامت مالی کلوپ‌های بیمه حائز اهمیت می‌باشد.

با توجه به نوسانات بازار و عدم اطمینان درخصوص بهبود شرایط اقتصادی، کلوپ‌های بیمه می‌بایست با این حقیقت روبرو شوند که نمی‌توانند برای طولانی مدت، حق بیمه ناکافی را از طریق محل بازده سرمایه جبران کنند. در طول سال‌های گذشته، بسیاری از کلوپ‌های بیمه، فلسفه بیمه‌گیری خود را تغییر داده‌اند و به جایی رسیده‌اند که امروز آنها دیگر برای حفظ ترازنامه خود در وضعیت تعادل، وابستگی چندانی به بازده سرمایه ندارند و این امر یکی از مهمترین تحولات مثبت در بازار بیمه P&I در طول سال‌های اخیر بوده است.

دعاوی

در سال ۲۰۱۱/۱۲ دو مورد از مهمترین موارد دعاوی در تاریخ بیمه P&I رخ داد: اولین مورد مربوط به کشتی RENA بود که متاسفانه به ما یادآوری کرد که ارزش، نوع و اندازه کشتی همیشه شاخص خوبی برای میزان خسارت وارده نیست و ممکن است میزان خسارت بسته به نوع عملیات کشتی افزایش یابد. این کشتی با وجود اینکه یک کشتی کانتینربر نسبتاً کوچک بوده ولی به دلیل موقعیت حساسی که در آن به گل نشسته بود، هزینه نجات آن چندین برابر شد.

دومین دعاوی گزارش شده در این سال مربوط به کشتی COSTA CONCORDIA بود که در آن هر دو بیمه P&I و H&M درگیر بود و بدترین تاثیر را بر بازار بیمه دریایی گذاشت. در خصوص این کشتی انتشار خبر کمبود امکانات برای نجات مسافران، مالکان و مقامات نظارتی را بر آن داشت که رویه‌ها و تجهیزات خود را برای سفرهای دریایی بهبود دهند.

در هر دو مورد، این بحث مطرح است که آیا ریسک‌های بیمه کشتی‌های حمل مسافر و کانتینر در مقایسه با کشتی‌های حمل کالای عمومی یا سایر کشتی‌ها به درستی درک شده و آیا هزینه‌های آن در نظر گرفته شده

است. به عبارتی تاثیر واقعی چنین خساراتی در این مواقع مشخص می‌شود. بنابراین بهتر است که ساختار قیمت‌گذاری و تقسیم هزینه‌های دعاوی مربوط به انواع کشتی‌ها، در میان کلپ‌های بیمه بازنگری گردد. روند دعاوی در کلپ‌های بین‌المللی نشان می‌دهد، اگرچه متوسط تعداد موارد دعاوی اندکی کاهش یافته ولی میزان هزینه خسارات افزایش یافته است. این کاهش در تعداد موارد دعاوی حاصل بازرسی‌های بندری سختگیرانه‌تر و بکارگیری کشتی‌های جدیدتر، بوده است. افزایش میزان هزینه خسارات که از سوی اکثر کلپ‌ها گزارش شده، نگران‌کننده است و پیش‌بینی می‌شود که این روند در بلندمدت ادامه داشته باشد. بنابراین دپارتمان‌های بیمه‌گری کلپ‌ها برای ارزیابی هزینه دعاوی در آینده و تعیین میزان درست حق بیمه، در تلاش هستند.

مهمترین خبر سال ۲۰۱۰/۱۱ نیز این بود که تعداد حوادث رخ داده، به شدت کاهش یافت. براساس گزارش سرویس هوشمند خسارات موسسه لویدزلیست، دلیل این کاهش، ترکیبی از عوامل شامل کاهش میزان بکارگیری کشتی‌ها، کاهش حوادث شدید آب و هوایی و اجرای سخت‌گیرانه‌ی استانداردها توسط بازرسان سازمان بنادر کشوری بوده است. خسارات گزارش شده در این سال با ۸ درصد کاهش نسبت به سال ۲۰۰۹، به تعداد ۲۷۰۲ مورد رسید. این میزان، کاهش موثری بوده ولی در مقایسه با کاهش ۳۳ درصدی تعداد کشتی‌ها (۸۲ فروند کشتی) در سال ۲۰۱۰، مقدار کمی محسوب می‌گردد.

در خصوص کشتی‌های حمل کالای عمومی و کشتی‌های فله‌بر نیز خبر مثبت سال ۲۰۱۱ این بود که این کشتی‌ها به ترتیب کاهش ۱ و ۶ درصدی در تعداد حوادث را تجربه کردند. این اخبار مثبت برای همه بخش‌ها صادق نبود، تعداد حوادث مربوط به کشتی‌های تانکر و کانتینر به ترتیب با ۲ و ۴ درصد افزایش به ۳۶۵ و ۳۴۲ مورد رسید.

در میان واقعیت‌های گزارش شده از سوی سرویس هوشمند خسارات لویدز لیست، روند این تلفات براساس توزیع جغرافیایی دعاوی ثبت اعلام می‌گردد. مثلاً در سال ۲۰۱۱ تعداد دعاوی گزارش شده در شمال غرب اروپا ۴ درصد کاهش داشت و تعداد دعاوی در آب‌های چین، اندونزی و فیلیپین، حدود ۵ درصد کاهش یافت. در مقابل یک افزایش ۴ درصدی دعاوی در مدیترانه شرقی و آب‌های دریای سیاه گزارش شده است.

در گزارش‌های قبلی این موسسه اشاره شده است که بخش زیادی از خطای انسانی که منجر به ادعای خسارت می‌شود، توسط کلپ‌های بیمه پوشش داده شده است. گزارش سال ۲۰۱۱ کلپ بیمه غرب انگلیس نیز این مطلب را تایید کرده و در این گزارش آمده است: «بخش عمده‌ای از حوادث بسیار شدید و سخت، از خطای انسانی ناشی شده است. موسسه DNV، برای مدت دو دهه است که خسارات بیمه‌ای را تحلیل کرده و به این نتیجه رسیده است که نسبت خطاهای ناوبری به غیرناوبری، ۵۰ درصد می‌باشد. در سال ۲۰۰۶ تا

۲۰۰۸، این رقم به ۵۵ درصد افزایش یافته بود. در طول مدت بحران اقتصادی جهان، این نسبت به شدت کاهش یافت ولی پس از آن مجدداً به بیش از ۵۰ درصد افزایش یافت.»

DNV بر این عقیده است که دغدغه‌ی اجتناب از آسیب‌های زیست محیطی، بر موضوع حفظ جان انسان در دریا، اولویت دارد و این عقیده شاید کاملاً اشتباه هم نباشد. در این صنعت، تمایل خاصی برای اولویت دادن به انجام اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از زیان ناشی از پیامدهای مالی ریسک‌ها، لحاظ شده است و ما می‌دانیم که خسارات زیست محیطی می‌تواند بسیار پرهزینه باشد. هیچ عذر و بهانه‌ای وجود ندارد که نشان دهد بخش عمده منابع مدیریت ریسک، فقط صرف جلوگیری از این نوع خسارات می‌شود.

کلپ‌های بیمه برای جلب نظر و حفظ توجه اعضای خود، تمایل دارند که به منظور اجتناب از هزینه‌های مالی، خوش‌نامی و حتی پیامدهای کیفی ناشی از اشتباهاتی که می‌توانست از آن جلوگیری شود، رویه‌ها و سیاست‌های مناسب مدیریت ریسک را داشته باشند.

تغییر حق عضویت برای تمدید قراردادهای بیمه

تجزیه و تحلیل، تغییرات اعمال شده از نقطه نظر تغییر شرایط عضویت در کلپ‌های بیمه در فوریه سال ۲۰۱۱، نشان می‌دهد که کلپ‌های Swedish and Standard، Steamship Mutual، Skuld، North of England در سمت کلپ‌های برنده بوده‌اند در حالی که وضعیت کلپ‌های London، Japan، American و UK کساد بوده است. کلپ West of England تنها کلپی بوده است که کشتی‌های خسارت دیده‌ی زیادی را داشته است. با توجه به شرایط سال ۲۰۱۰، پیش‌بینی می‌شود که ممکن است دلایل زیادی پشت این رویدادها وجود داشته باشد و تعداد اعضای یک کلپ نمی‌تواند، شاخص روشنی برای اندازه‌گیری کیفیت کلپ‌های بیمه باشد.

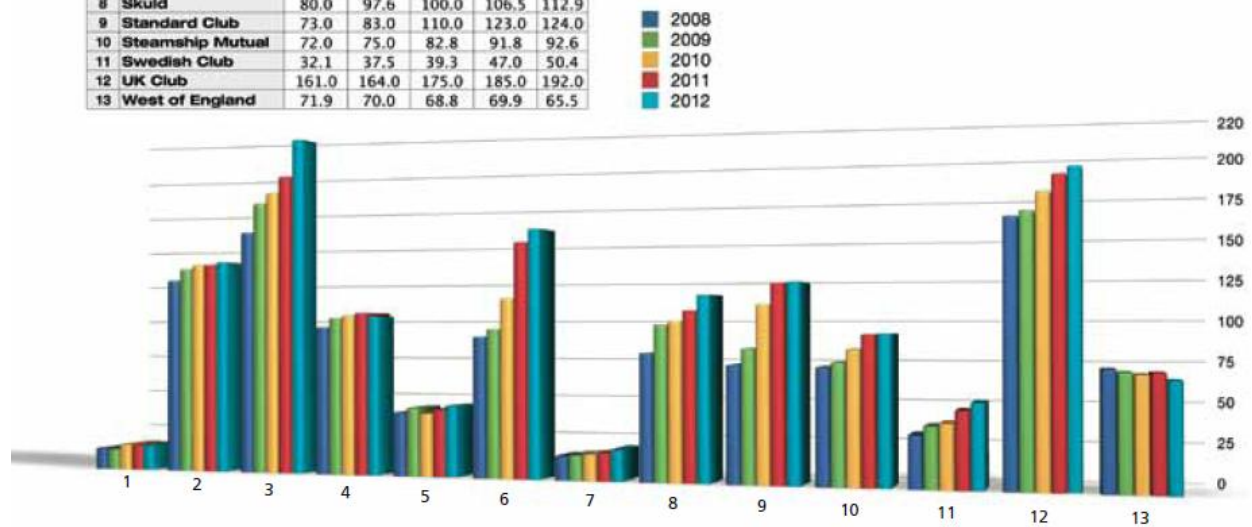
یک تفسیر خوب از مشکلاتی که کلپ‌های UK و West of England با آن مواجه بودند این است که هر دو این کلپ‌ها اخیراً، تصمیم گرفتند که رویه‌های بیمه‌گری خود را سخت‌تر کنند و به این ترتیب، تعجب‌آور نیست که دشوار شدن این روند، سبب می‌شود که برخی از اعضا، کلپ‌های بیمه را ترک کنند.

کلپ UK در گزارش سالانه خود اعلام کرده است که این شرکت، حق بیمه پیشنهادی خود را برای کشتی‌هایی با ظرفیت بیش از ۵ میلیون GT (تناژ ناخالص)، بر خلاف استانداردهای بیمه‌گری این کلپ، کاهش داد. به طور مشابه، کلپ West of England در گزارش سال ۲۰۱۰/۱۱ خود اعلام کرده است که این کلپ نمی‌تواند نرخ حق بیمه جدید خود را از سطح نرخ‌های ارائه شده از سوی اعضا پایین‌تر بیاورد و حاضر نیست فقط به دلیل از دست ندادن ظرفیت‌ها، با بازار رقابت کند.

نمودار ذیل میزان ظرفیت‌های حمل بیمه شده (بر حسب میلیون GT) توسط کلپ‌های بیمه را در طول ۵ سال نشان می‌دهد.

No	Club	2008	2009	2010	2011	2012
1	American Club	13.8	13.3	16.8	16.4	17.1
2	Britannia	127.5	135.0	137.9	137.9	140.0
3	Gard	158.9	178.0	184.9	195.6	220.1
4	Japan Club	96.1	102.0	103.9	105.4	103.5
5	London Club	41.0	44.1	40.6	43.5	45.5
6	North of England	90.0	95.0	114.4	150.0	163.0
7	Shipowners	15.2	15.9	16.6	17.7	19.8
8	Skuld	80.0	97.6	100.0	106.5	112.9
9	Standard Club	73.0	83.0	110.0	123.0	124.0
10	Steamship Mutual	72.0	75.0	82.8	91.8	92.6
11	Swedish Club	32.1	37.5	39.3	47.0	50.4
12	UK Club	161.0	164.0	175.0	185.0	192.0
13	West of England	71.9	70.0	68.8	69.9	65.5

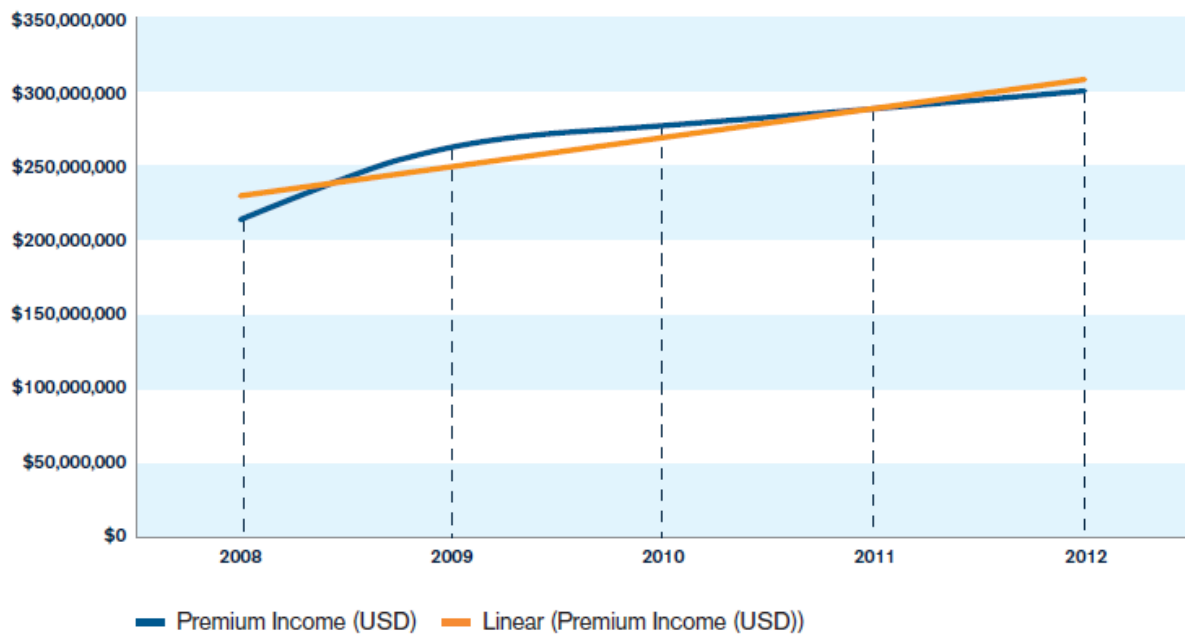
All annual figures provided in million GT



۲-۲-۳- شرکت‌های تجاری بیمه P&I

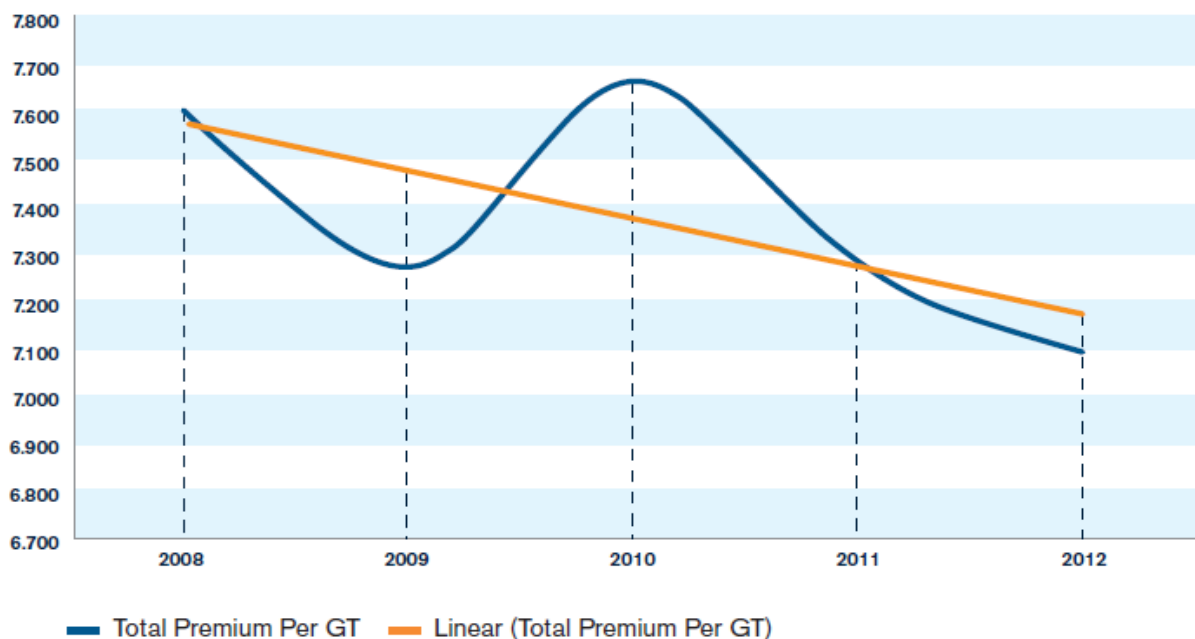
تا قبل از سال ۱۹۹۸ پوشش P&I فقط توسط کلوپ‌ها ارائه می‌شد ولی از آن سال به بعد شرکت‌های بیمه تجاری نیز وارد بازار شده و با ارائه پوشش‌های لازم توانسته‌اند در حدود ۵ درصد بازار را که در حدود هفت میلیون تناژ ناخالص با حق بیمه بالغ بر ۵۰ میلیون دلار بوده را تحت پوشش قرار دهند.

روند تغییرات حق بیمه P&I شرکت‌های تجاری بیمه طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۲ (دلار)



شرکت‌های بیمه تجاری حق بیمه ثابت در قبال ارائه پوشش‌های لازم دریافت می‌نمایند و معمولاً سقف تعهدات پایین‌تری نسبت به کلپ‌ها ارائه می‌دهند و امکانات کمتری برای ارائه سرویس‌های لازم و مورد نیاز کشتیرانی‌ها در اختیار دارند.

نرخ حق بیمه بازار P&I شرکت‌های تجاری بیمه به ازای هر GT طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۲ (دلار)



اصولاً عملیات شرکت‌های بیمه بازرگانی عملیاتشان بر اساس سوددهی تنظیم گردیده است. در اینجا به برخی تفاوت‌های شرکت‌های تجاری بیمه با کلپ‌های بیمه اشاره می‌کنیم:

- ۱- شرکت‌های بیمه و بیمه‌گران لویدز که سرمایه‌های خود را در عملیات بیمه‌گری به خطر انداخته‌اند انتظار سود معقول و متناسبی را دارند، در حالی که کلپ‌های P&I با اهداف سوددهی تشکیل نشده‌اند.
- ۲- شرکت‌های بیمه بازرگانی بر اساس شرایط موجود در بازار فعالیت می‌نمایند و در واقع تابع اصل عرضه و تقاضا بوده و هر زمان که شرایط ایجاب نماید تمایل دارند که سود و منافع خود را به حداکثر برسانند تا جبران خسارات وارده در سال‌های بد را بنمایند و به همین دلیل دیده شده که نوسانات فوق‌العاده زیادی در هزینه‌های بیمه‌گری، بدون در نظر گرفتن ضریب خسارات ایجاد شده است.
- ۳- شرکت‌های بیمه بخش بازرگانی معمولاً از نرخ‌های حق بیمه ثابت غیرقابل برگشت استفاده می‌نمایند در حالی که کلپ‌های P&I این حق را برای خود محفوظ داشته‌اند که در صورت نیاز، طلب حق بیمه اضافی دیگری از اعضاء بنمایند شاید این مسئله یکی از جنبه‌های منفی عملیات کلپ‌های P&I باشد، اما در عوض، کلپ پوشش نامحدودی در اختیار اعضاء خود برای هر حادثه قرار می‌دهد. این سیستم باعث می‌گردد که کلپ هرگز با مشکلات اعسارپذیری مواجه نگردد.

۴- بیمه دریایی در ایران

در قانون ایران تعریف خاصی از بیمه دریایی وجود ندارد و به تعریف کلی بیمه بسنده شده است. در این تعریف بیان شده است که بیمه عقدیست که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازای پرداخت وجه یا جوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارات وارده بر او را جبران نماید.

تحریم‌های بین‌المللی که برنامه‌های هسته‌ای ایران را هدف قرار داده برمالکان کشتی‌ها و کلپ‌های P&I نیز تاثیر گذاشته است. مهمترین این تحریم‌ها از سوی اتحادیه اروپا، ایالات متحده آمریکا و انگلیس اعمال شده است.

در طول مدتی که کشورهای غربی کم و بیش از تحریم‌ها علیه ایران حمایت می‌کردند، کمیته بیمه متشکل از اتحادیه مالکان آسیایی از اتحادیه اروپا درخواست کرد تا پوشش مسئولیت شخص ثالث را از تحریم‌های علیه بیمه و بیمه اتکایی مستثنی کنند.

این بحث توسط این کمیته پیگیری شد که بیمه P&I نسبت به سایر بیمه‌ها متفاوت است زیرا ذینفع نهایی آن، شخص ثالث بیگناهی است که از مالک یا تاجری که کشتی به ایران می‌فرستد مجزاست. (برای مثال از مواردی که بیمه P&I می‌تواند پوشش دهد، پرداخت هزینه تمیز کردن روغن ریخته شده در دریا یا جبران خسارت یک دریانورد مجروح شده است).

در این راستا ایران نیز برای حداقل کردن تاثیر تحریم‌ها در خصوص تجارت نفت تلاش کرده و پوشش بیمه را برای تمام کشتی‌های تانکر حمل نفتی که در بنادر ایران بارگیری می‌کنند ارائه کرد. در ابتدا کلویی در بیمه معلم تشکیل شد که تنها پوشش بیمه کشتی‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های تابعه آن را برعهده داشت ولی در راستای تاسیس یک کلوپ P&I به مفهوم واقعی آن و مشابه آنچه که در دنیا و توسط مالکان کشتی عضو آن اداره می‌شود، موسسه بیمه متقابل کیش صرفاً جهت ارائه پوشش مسئولیت مالکان کشتی‌ها یا P&I، مجوز فعالیت خود را در شهریور ۱۳۹۰ از بیمه مرکزی دریافت کرد. این موسسه کار خود را با ارائه پوشش‌های حمایت و غرامت به شناورهای شرکت ملی نفتکش ایران آغاز کرد. ناوگان ایرانی پوشش‌های مختلفی را عمدتاً از شرکت تجاری خصوصی بیمه P&I تحت عنوان کلوپ "Kish P&I Club" دارند. تانکرهای شرکت کشتیرانی NITC تحت حمایت بیمه خود اتکایی دولت هستند.

در حقیقت، از آنجایی که کشور چین ۲۲ درصد از صادرات نفت ایران را دریافت می‌کند و این کشور از تحریم‌های علیه ایران تبعیت نمی‌کند، انتظار می‌رود که این کشور به واردات نفت از ایران ادامه دهد. در این راستا، به دلیل استفاده از کشتی‌های تانکر با پرچم ایران، مسئولیت بیمه کشتی‌ها نیز به ایران واگذار شده است و بدین ترتیب کشور چین همچنان نفت مورد نیاز خود را با استفاده از تانکرهای ایرانی تأمین می‌کند. کشور ژاپن نیز رویکرد متفاوتی را برای دور زدن تحریم‌های بین‌المللی اتخاذ کرد و در ۲۰ ژوئن سال ۲۰۱۲، قانونی را مصوب کرد تا ضمانت ۷/۶ میلیارد دلاری برای حمایت از مالکان تانکرهایی که نفت ایران را حمل می‌کنند پرداخت شود.

کشور هند نیز به عنوان سومین خریدار بزرگ نفت ایران، حمایت بیمه‌ای دولت را برای شرکت دولتی Shipping Corporation پیشنهاد داده است و بدین ترتیب ادامه روند حمل نفت و تأمین نفت مورد نیاز این کشور تضمین شد.

کشور کره جنوبی نیز که ابتدا واردات نفت ایران را ممنوع کرده بود، بعد از چند ماه تصمیم گرفت تا رویه کشور چین را در پیش بگیرد و از ایران خواست تا نفت خام را از طریق کشتی‌های تانکر ایرانی تحویل بگیرد تا مسئولیت بیمه‌ی این کشتی‌ها نیز به عهده ایران باشد.

بیمه معلم

در سال‌های اخیر افزایش حجم فعالیت‌های اقتصادی کشور در بعد داخلی و بین‌المللی موجب رونق نسبی بیمه‌های مربوط به حمل و نقل و باربری شده است.

تحولات در بیمه‌های باربری با توجه به پیشرفت تکنولوژی و صنعت حمل و نقل بسیار سریع و مثبت بوده است و پایین آمدن نرخ‌های بیمه حمل و نقل در چهار سال اخیر نشان دهنده این موضوع است. بیمه معلم هم با توجه به در اختیار داشتن ۳۱ درصد سهم بازار در بیمه‌های دریایی (بدنه شناورها) که عمدتاً مربوط

به ناوگان ملی و شرکت‌های تابعه آن است، با فراهم کردن پوشش‌های مناسب اتکائی، بسترهای لازم رشد و توسعه حمل و نقل دریائی را فراهم کرده است.

پوشش‌های بیمه‌ای ارائه شده در بیمه‌های باربری بر اساس فرمت‌های انستیتو بیمه‌گران لندن که مورد تأیید شورای عالی بیمه قرار گرفته و هر سال نیز مورد بازبینی اعضای کمیته بیمه اتاق بازرگانی ایران و کمیته تخصصی بیمه‌های باربری سندیکای بیمه‌گران ایران قرار می‌گیرد، انجام می‌شود.

بازار داخلی از نظر استفاده از فرم‌های استاندارد مشابه بازارهای بین‌المللی عمل می‌کند اما نرخ‌های ارائه شده متفاوت است همان‌طور که مطلع هستید نزدیک به دو سال از آزادسازی تعرفه‌های بیمه حمل و نقل گذشته و نرخ‌ها تعدیل شده است و پیش‌بینی می‌شود تا چند سال آینده نرخ‌های بیمه باربری به نرخ‌های بین‌المللی نزدیک‌تر و البته واقعی‌تر شود.

بحران اقتصادی جهان در نظر اول عبارت است از پرشدن بازار از کالاهایی که مشتری قدرت خرید آنها را ندارد پس کالاها به فروش نمی‌رسد. به همین علت تولید کالاها نیز کاهش یافته و متوقف خواهد شد، بنابراین زمانی جابجایی کالا و بیمه کردن آن رونق خواهد یافت که چرخه تولید کامل باشد.

۵- نتیجه‌گیری

در دراز مدت آنچه باعث نگرانی در صنعت بیمه P&I شده، تغییرات اقتصاد جهان بوده، که حداقل از سه بعد ناشی می‌شود: اولین و محسوس‌ترین آن بحران‌های اقتصادی مستمر (مهمترین آن بحران بزرگ اقتصادی جهان) که نه تنها بر صنعت حمل و نقل دریایی بلکه بر بسیاری از صنایع دیگر نیز تاثیر گذاشته است و سرمایه‌گذاری بر کلوپ‌ها را بسیار دشوار کرده است. دومین بعد، پیشرفت‌های محقق شده در زمینه فناوری اطلاعات و وسایل ارتباط از راه دور است که بر مفاهیم اصلی انتقال دانش دلالت دارد. متخصصینی را که کلوپ‌ها طی دهه‌های مختلف با تلاش بسیار دور هم جمع کرده بودند در حال حاضر به راحتی در دسترس هستند. بعد سوم نیز انتقال وزن اقتصادی از غرب به شرق بوده است. اکثر کلوپ‌ها در غرب ریشه دارند. در حال حاضر سنگاپور از لندن به عنوان مهمترین شهر جهان در زمینه تجارت دریایی پیشی گرفته است. هنگ‌کنگ، شانگهای، دبی، تیانجین و ... در حال حاضر از بزرگترین شهرها و بنادر جهان محسوب می‌شوند.

این سه عامل، سبب تحت فشار قرار گرفتن کلوپ‌های قبلی شده و به احتمال زیاد بازیگران جدید دیگری وارد این عرصه خواهند شد و با وضعیت موجود به چالش می‌پردازند. به عنوان نمونه، کلوپ P&I چین در حال حاضر از کلوپ آمریکا بزرگ‌تر است و با توجه به رشد سریع بازار در آسیای جنوب شرقی (مانند هند، اندونزی، مالزی یا ویتنام)، کسی نمی‌تواند پیش‌بینی کند که چه اتفاقی خواهد افتاد. بنابراین با توجه به

همه این تغییر و تحولات، کلوپ‌های بیمه متفاوت‌تر و مقایسه عملکرد آنها با یکدیگر دشوار خواهد شد. به عبارتی برخی از کلوپ‌ها ممکن است کمتر به صورت همکاری متقابل فعالیت کنند و بیشتر به فعالیت‌های تجاری همانند فعالیت‌های بازار بیمه بپردازند.

همچنین بازار جهانی بیمه بدنه و ماشین آلات در طی ۱۷ سال متوالی اخیر با ضرر خالص در بیمه‌گری مواجه بوده و پیش‌بینی‌ها حاکی است که مازاد عرضه و رقابت شدید در این بازار ادامه خواهد داشت. مازاد عرضه بسیار زیاد حاکم بر بازار، امکان افزایش حق بیمه بدنه را، مگر در شرایط مثبت دعاوی بسیار بزرگ، غیرممکن ساخته است.

یکی از راهکارهای پیشنهاد شده برای بازگرداندن بازار بیمه بدنه به شرایط بهتر افزایش هزینه‌های کف (deductible) است. راه حل دیگر برای بازگشت بازار به سوددهی این بوده که بیمه‌گران نرخ‌ها را افزایش دهند. اما شرایط سهل ورود بازیگران جدید به خصوص از آسیا به این بازار همه این راه حل‌ها را تحت شعاع خود قرار داده است.

منابع:

- 1- Tradewinds- 13 Sep 2013
- 2- Hull & Machinery Insurance 2013- The Swedish Club
- 3- www.theatlantic.com
- 4- Review of the Marine Hull Insurance market- JLT Aug. 2010
- 5- www.lloydslist.com
- 6-6th P&I market report- Omni 2012
- 7- Marine P&I commercial market review 2013 - www.ajginternational.com
- 8- www.ovalinternational.com