



## ORIGINAL RESEARCH PAPER

## Corona prevalence and challenges of ship damage coverage in marine insurance

H. Ramezani<sup>1</sup>, G.N. Fayzi Chakab<sup>2,\*</sup><sup>1</sup>Campus Faculty, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran<sup>2</sup>Department of Commercial Law and International Commerce, Faculty of Law and Political Science, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

## ARTICLE INFO

**Article History:**

Received 10 May 2021

Revised 20 July 2021

Accepted 02 August 2021

**Keywords:**

Clubs

Covid-19

Loss

Protection and Indemnity

Ship insurance

Underwriter

## ABSTRACT

**BACKGROUND AND OBJECTIVES:** 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.**METHODS:** 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 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.

\*Corresponding Author:

Email: [Fayzi@atu.ac.ir](mailto:Fayzi@atu.ac.ir)

Phone: +9821 8874776

ORCID: [0000-0002-2906-2868](https://orcid.org/0000-0002-2906-2868)DOI: [10.22056/ijr.2022.01.05](https://doi.org/10.22056/ijr.2022.01.05)



مقاله علمی

شیوع کرونا و چالش‌های پوشش خسارات کشتی در بیمه‌های دریایی

حسین رمضانی<sup>۱</sup>، غلام نبی فیضی چکاب<sup>۲\*</sup>

<sup>۱</sup> دانشکده پردیس، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

<sup>۲</sup> گروه حقوق تجارت و تجارت بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

اطلاعات مقاله

تاریخ های مقاله:

تاریخ دریافت: ۲۰ اردیبهشت ۱۴۰۰  
تاریخ داوری: ۲۹ تیر ۱۴۰۰  
تاریخ پذیرش: ۱۱ مرداد ۱۴۰۰

کلمات کلیدی:

انجمن‌های حمایت و غرامت  
بیمه کشتی  
بیمه‌گر  
خسارت  
کووید ۱۹

\*نویسنده مسئول:

ایمیل: [Fayzi@atu.ac.ir](mailto:Fayzi@atu.ac.ir)

تلفن: ۰۹۸۲۱۸۸۰۷۴۷۷۶

ORCID: 0000-0002-2906-2868

چکیده:

**پیشینه و اهداف:** 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. در خصوص 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 کالا، ازدحام بندرها، اشباع انبارها و گمرک شد و در نتیجه موجب هزینه‌های اضافی و ورود خسارات بالخصوص 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، به‌دلیل شیوع کرونا کاهش استفاده از برخی از انواع کشتی‌ها مانند کشتی‌های کانتینردار 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 لوازم‌پدکی، 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 آن که 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 به‌دلیل 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 به‌دلیل 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 سرمایه‌بزاری 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 به‌دنبال 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.

DOI: 10.22056/ijir.2022.01.05

## مقدمه

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 این که 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.

## مبانی نظری پژوهش

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.

## تأخیر در بارگیری، تخلیه و ترخیص کالا

مقصود از کالا در حقوق بیمه دریایی اشیائی است با ارزش مالی که توسط کشتی حمل می‌شود و به آن‌ها کرایه حمل تعلق می‌گیرد. (صادقی نشاط، ۱۳۹۱: ۸۴). نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا بهره مند هستند بسیار مهم است (Dashtakipour, 2010). محدودیت در رفت‌وآمد 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 قابل‌توجهی باعث کندی جابه‌جایی کالاها می‌شود. به همین دلیل، اشباع 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.

## 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

ویروس کرونا اولین بار در دسامبر ۲۰۱۹ در ووهان چین ظاهر شد و طی ماه‌های ژانویه و فوریه ۲۰۲۰ به‌سرعت 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 به‌صورت کلی متوقف گردید. مغازه‌ها و رستوران‌ها تعطیل شدند. در نتیجه، تعداد مصرف‌کنندگان به میزان قابل‌توجهی کاهش یافت. لذا تجارت جهانی، حمل‌ونقل و لجستیک تحت‌فشار 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.

بیمه دریائی عقدی است که به موجب آن بیمه‌گر تعهد می‌کند که خسارات و زیان‌هایی که در طول عملیات دریائی ممکن است به طرف دیگر قرارداد وارد شود و در بیمه‌نامه به آن‌ها اشاره شده است، تا حدود مسئولیتی که در قرارداد بیمه مذکور شده است، جبران کند (Amin, 1987) و تعهدات بیمه‌گر نمی‌تواند افزون بر خسارت بوده و موجب افزایش داریابی بیمه‌گذار شود (Babaei, 2011).

بیمه‌های دریایی به‌طور 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 تحت پوشش قرار می‌گیرد. این باشگاه‌ها به معنای واقعی عملیات بیمه ای انجام نمی‌دهند و با توجه به آنکه متقابلاً و تحت شرایطی ملزم به جبران خسارات وارده به اعضا این باشگاه‌ها می‌شوند، در معنای عام، بیمه‌گر محسوب می‌گردند (بوعطاء، ۱۳۸۵: ۶۷) و در واقع تعاونی‌هایی هستند که مالکان کشتی بوجود آورده‌اند تا ریسک‌هایی را که در بازارهای معمولی بیمه‌های دریائی بیمه نمی‌شوند پوشش دهند (DadKhoda, 1998).

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 حمل‌ونقل، تأخیر در تحویل، شلوغی بندر و اشباع انبار مرتبط است؛ زیرا بندرها باز هستند، اما نیروی کار محدود است. از این‌رو 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 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 تحت‌الشعاع قرار می‌دهد؛ بنابراین دور از انتظار نیست که همه‌گیری

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 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 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 وپروس‌ها 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» قرار نمی‌گیرد. در مورد زیان غیرمادی، می‌توان نمونه‌هایی را در بیمه‌نامه‌های حمل کالا (بندهای مربوط به هزینه‌های اضافی، هزینه‌های حمل‌ونقل یا دسترسی به اموال) و همچنین بیمه‌نامه‌های نگرفتن اجاره بهای کشتی که به دلیل قرنطینه کشتی یا عدم پذیرش بندر به‌وجود آمده است، مشاهده کرد. در پی شیوع وپروس کرونا، بیمه‌گذاران سعی کرده‌اند با تکیه بر بیمه‌نامه‌های حمل کالا از جمله بندهای مربوط به هزینه‌های حمل‌ونقل، بیمه‌نامه‌های مسئولیت و بیمه‌نامه‌های توقف تجارت ضرر و زیان خود را کاهش دهند. در مقابل، بیمه‌نامه‌های حمل کالا مانند مورد کالاهای فاسدشدنی معمولاً دارای شرط استثناء تأخیر است که شامل ضرر و زیان ناشی از تأخیر در تحویل کالا می‌شود. به همین ترتیب، اعمال شرایط هزینه حمل‌ونقل - 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 بیمه‌شده 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 (Peivast, 2011). 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 از کرونا را هدف قرار داده‌اند. مانند شرط ال ام آ ۵۳۹۱ موسسه بازار لویدز که در حال حاضر در بیمه‌نامه‌های بندر و ترمنال وجود دارد. مؤسسه مذکور تاکنون مجموعاً شش شرط را منتشر کرده که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم مربوط به همه‌گیری کرونا

حجم بیشتری از کالاها در محل‌های ذخیره‌سازی یا انبارها انباشته می‌شوند. در نتیجه، ممکن است کالاها به شیوه نامناسبی انبار شوند؛ ضمن آن که 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 طولانی‌مدت 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 حمل‌ونقل جایگزین به مقصد نهایی بر صاحب‌بار تحمیل گردد. روش‌های جایگزین حمل‌ونقل که به‌صورت پارت وی طی یک سفر تنظیم می‌شوند، می‌توانند منجر به از بین رفتن کالا یا ورود خسارت به محموله‌هایی شود که به‌درستی برای تحمل فشارهای ناشی از آن روش حمل‌ونقل 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 (Sackey et al., 2021; Yazir et al., 2020). 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 آن که تأخیرها موجب ورود خسارت به کالاهای فاسدشدنی یا حساس به دما نیز می‌شود. به‌طوری‌که طبق تجزیه‌وتحلیل ای جی سی اس، کالاها و کانتینرهای آسیب‌دیده یکی از مهم‌ترین موضوعات دعاوی در حوزه بیمه در صنعت حمل‌ونقل 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 وپروس 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.

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 خارج‌شده، چالش دیگری برای متصدیان سفر دریایی است. زیرا ممکن است زمان قابل‌توجهی 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 به‌درستی 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 آن که مقرون‌به‌صرفه است می‌تواند موجب تسریع و دقت در کار شود (Poggi et al., 2020; Sakthivel et al., 2021). علاوه بر مشکلات بالا، به‌دلیل محدودیت‌های سفر، تغییر پست دادن خدمه چالش‌برانگیزتر شده و این به‌معنای 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 (Dastbaz, 2008).

#### 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. 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 گزارش‌شده در سال گذشته، کاهش ۰/۹ درصدی را نشان می‌دهد و این ممکن است موجب مشکلات پرداختی برای انواع بیمه‌های دریایی شود. ضمن آن که انتظار می‌رود شاهد افزایش ورشکستگی و افزایش کلاه‌برداری ناشی از خسارات جعلی باشیم.

#### ادعای مربوط به از دست دادن اجاره‌بهای کشتی

از دست دادن اجاره‌بها 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 (Gard, 2019). 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

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 این‌که کدام‌یک از شرایط مذکور، قابل‌اعمال 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 این‌که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم مسبب ورود خسارت شده یا این‌که 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 حمل‌ونقل دریایی و بیمه کالا گذاشته و بیمه‌شدگان برای پوشش یا جبران خسارات ناشی از همه‌گیری کرونا با موانع متعددی مواجه خواهند شد.

#### بیمه کشتی و پیامدهای کرونا

سازمان بین‌المللی بیمه دریایی به میزان غیرطبیعی کاهش دعاوی بیمه‌ای مربوط به بدنه و ماشین‌آلات کشتی اشاره کرده که به‌دلیل 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 به‌دلیل 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 به‌دلیل استفاده از روش‌های قدیمی نگهداری، عدم دسترسی به قطعات یدکی یا تأخیر بازرسی‌ها، تجمع غیرمعمول شناورهای بارز در مناطقی که در معرض فجایع طبیعی قرار دارند، وجود مشکلات ناشی از کمبود کارکنان در کشتی‌ها و بندرها به‌علت بیماری یا مقررات محدودکننده و تأخیر کشتی‌ها، احتمال بروز بُعد دیگری از مطالبات و دعاوی بیمه‌ای وجود دارد که باید مورد توجه قرار گیرد.

#### تأخیر در بازرسی، تجهیز و تعمیر به‌موقع کشتی‌ها

بر اساس گزارش ای جی سی اس، 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 به‌موقع 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 می‌شود سوخت‌ها و مواد مصرفی دیرتر برسند که در صورت استفاده از گزینه‌های فرعی

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 هر یک 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. اطلاعی از وضعیت مشابهی که قبلاً به‌وجود آمده باشد در دسترس نیست. بنابراین روشی شناخته‌شده 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 بیمه‌نامه‌ای بی‌اس برای از دست دادن اجاره‌بهای کشتی نیز درخصوص ادعاهایی که تحت بیمه بدنه کشتی و ماشین‌آلات قابل جبران باشند - یعنی خسارت وارده به کشتی ناشی از یک خطر بیمه‌شده باشد - کاربرد دارد. همانند طرح نوردیک، 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 (Kyriakides, 2020). درحالی 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 باز یافت 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. درحال 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

موردتوجه قرار گیرد. این‌گونه خسارت‌ها که به زبان غیرمادی معروف است چنان‌چه جنبه عادی داشته باشد و از حد متعارف تجاوز نکند مشمول تعهد بیمه‌گر نیست (Houshang, 1994).

سؤالی که این‌جا مطرح می‌شود این است که آیا دعاوی 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 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 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، قاعداً بیمه از دست دادن اجاره‌بها زیر پوشش بیمه بدنه و ماشین‌آلات 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. ۱۳-۲ 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.» خطرهایی که در رابطه با بیمه از دست دادن دریافت اجاره‌بها، به‌صورت هم‌زمان حادث می‌شوند، ممکن است در شرایط مختلف و به‌تنهایی یا به‌صورت 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 به‌دلیل خسارت وارده بر

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 طولانی‌مدت 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 (Sackey et al., 2021; Michail and Melas, 2020). 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 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 پی‌اند‌آی 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 پی‌اند‌آی ضربه می‌زند و کاهش بازارهای سهام تأثیر زیادی بر درآمد و سرمایه‌گذاری و بیمه‌ای منجر به افزایش نرخ‌های بیمه هنگام تمدید اکثر حساب‌های پی‌اند‌آی 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.

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. در این راستا سازمانها و نهادهای مختلف برنامه‌های مشخصی را برای غلبه بر کرونا تدوین کرده‌اند چنانکه اتاق بین‌المللی کشتیرانی رهنمودهایی برای حفاظت از سلامت دریانوردان ارائه نموده است (International Chamber of Shipping, 2020). برخی از بیمه‌ها با تأمین ظرفیت محدود بازار به صورت سفر به سفر، 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 لویدز مانند شرط ال ام آ ۵۳۹۲ برای تمدید پوشش بیمه

برعهده مالک است انجام شوند؛ زمان به‌طور مساوی بین مالک کشتی و بیمه‌گر تقسیم می‌گردد.

#### بیمه‌های متقابل حمایت و غرامت 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 و با اعمال محدودیت‌های سفر و تعطیلی بندرها، سفرهای دریایی متوقف شد (Palsson, 2020; Hudson, 2020; Gordon, 2020). در چنین 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 آن که مشخص شد مسافران پیاده شده از کشتی رویی پرنسس موجب انتقال کرونا در سیدنی استرالیا شده‌اند، مالکان آن کشتی تحت محاکمه قرار گرفتند.

موارد تحت پوشش انجمن‌های حمایت و غرامت براساس مسئولیت‌های مختلفی که ممکن است متوجه مالک کشتی شود در سه گروه دسته‌بندی می‌شود که عبارتند از: تعهدات و مسئولیت‌های ناشی از قوانین کار، مسئولیت‌های قراردادی و مسئولیت در مقابل اشخاص ثالث (Brown, 1978). اگرچه پیش‌بینی چگونگی تأثیر ویروس کرونا بر بیمه‌های متقابل حمایت و غرامت دشوار است، اما مالکان کشتی از جمله خطوط کروز که به دلیل 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 پی‌اند‌آی قرار گیرد. برای این که پوشش پی‌اند‌آی 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 بازرزترین نمونه‌های مطالبات مربوط به کرونا هستند. اما همه باشگاه‌های پی‌اند‌آی کشتی‌های کروز را پوشش نمی‌دهند. بنابراین به احتمال زیاد تأثیر آن یکسان نیست. خطوط کروز ادعان 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 می‌گویند که از طریق مشارکت در باشگاه‌های پی‌اند‌آی، 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 باشگاه‌های پی‌اند‌آی به‌ویژه برای هزینه‌های قرنطینه وجود دارد. بنابراین، مالکان کشتی باید قوانین باشگاه‌های خاص خود را بررسی کنند.

ضعف‌فونی‌کننده 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.

#### اتحادیه اروپا

اتحادیه اروپا و بسیاری از کشورهای عضو آن اتحادیه نیز محدودیت‌هایی برای حمل‌ونقل اعمال کرده‌اند که حمل‌ونقل کالاهای ضروری مانند لوازم پزشکی از آن استثناء شده‌اند. اتحادیه اروپا به‌منظور 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 پیش‌شرط 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 نتولیرال است (VanTatenhove, 2021; Galvas et al., 2022).

#### جمع‌بندی و پیشنهادها

کرونا بازار بیمه دریایی را تحت تأثیر قرار داده و این تأثیرات به‌صورت کوتاه‌مدت و بلندمدت خواهد بود؛ زیرا به‌دنبال شیوع جهانی ویروس نوظهور کرونا، تجارت جهانی و به‌تبع 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 به‌دلیل کاهش حق بیمه در دوران همه‌گیری با مشکلات پرداختی مواجه خواهند شد با گنجاندن بندها یا شرایط جدید استثنای در بیمه‌نامه‌ها و با این توجیه که در بسیاری از این

در صورت اختلال در بازار لویدز در شرایط وخیم طراحی‌شده است (International Union of Marine Insurance, 2020). موارد زیر نمونه‌ای از سیاست‌های اعمال‌شده در نقاط مختلف جهان در مواجهه با شیوع کرونا است:

#### سازمان بین‌المللی بیمه دریایی

سازمان بین‌المللی بیمه دریایی به‌منظور تسهیل تبادل اطلاعات و اتخاذ بهترین روش‌ها، اقدام به انتشار رهنمودهای ارائه‌شده توسط پاریس، توکیو، گارد ساحلی ایالات‌متحده 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 (International Union of Marine Insurance IUMI, 2020).

#### سازمان بین‌المللی دریانوردی

سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز تعدادی بخشنامه برای کشورهای عضو سازمان، دریانوردان و کشتیرانی صادر کرده است و این اطلاعات را مرتباً در پایگاه اینترنتی خویش بخش اختصاصی بیماری کووید ۱۹ به‌روز 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 به‌منظور حفاظت از سلامت دریانوردان، رهنمودهایی برای مدیریت موارد کووید ۱۹ یا شیوع در کشتی‌ها و راهنمایی در مورد تأخیرهای پیش‌بینی‌نشده در تحویل کشتی‌ها از جمله این توصیه‌ها است.

#### سازمان حمل‌ونقل فدرال در امارات متحده عربی

سازمان حمل‌ونقل فدرال در امارات متحده عربی به‌منظور حفظ ایمنی کارکنان و کاربران حمل‌ونقل به‌عنوان اولویت اصلی، بخشنامه‌هایی را همراه با دستورالعمل‌های لازم صادر نموده که طبق آن انجام برخی اقدامات پیشگیرانه از قبیل؛ کاهش تعداد کارکنان شاغل در حمل‌ونقل دریایی، اعمال سیاست فاصله‌گذاری پیشگیرانه در وسایل حمل‌ونقل عمومی، اجرای برنامه‌های منظم برای ضدعفونی کردن وسایل حمل‌ونقل 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 به‌منظور مقابله سریع با آن مطابق با رویه‌های کشور مربوطه اجباری هستند.

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



بیمه سراسر جهان در یک عرصه برابر، هموار خواهد ساخت.

### مشارکت نویسندگان

غلام نبی فیضی چکاب: روش پژوهش و متدولوژی، کنترل چهارچوب تدوین و استانداردهای پژوهشی و پیشینه پژوهش؛ حسین رمضانی: مرور ادبیات پژوهش، جمع‌آوری داده‌های پژوهش، آمار توصیفی داده‌های آماری.

### تشکر و قدردانی

از رقیه ابراهیم‌پور که نویسندگان را در نگارش مقاله یاری نمودند، قدردانی می‌نماییم.

### تعارض منافع

نویسنده(گان) اعلام می‌دارند که در مورد انتشار این مقاله تضاد منافع وجود ندارد. علاوه بر این، موضوعات اخلاقی شامل سرقت ادبی، رضایت آگاهانه، سوءرفتار، جعل داده‌ها، انتشار و ارسال مجدد و مکرر توسط نویسندگان رعایت شده است.

### دسترسی آزاد

کپی‌رایت نویسنده(ها) ©2022: این مقاله تحت مجوز بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 اجازه استفاده، اشتراک‌گذاری، اقتباس، توزیع و تکثیر را در هر رسانه یا قالبی مشروط به درج نحوه دقیق دسترسی به مجوز CC منوط به ذکر تغییرات احتمالی بر روی مقاله می‌باشد. لذا به استناد مجوز مذکور، درج هرگونه تغییرات در تصاویر، منابع و ارجاعات یا سایر مطالب از اشخاص ثالث در این مقاله باید در این مجوز گنجانده شود، مگر اینکه در راستای اعتبار مقاله به اشکال دیگری مشخص شده باشد. در صورت عدم درج مطالب مذکور و یا استفاده فراتر از مجوز فوق، نویسنده ملزم به دریافت مجوز حق نسخه‌برداری از شخص ثالث می‌باشد.

به منظور مشاهده مجوز بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 به آدرس زیر مراجعه گردد:

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

### یادداشت ناشر

ناشر نشریه پژوهشنامه بیمه با توجه به مرزهای حقوقی در نقشه‌های منتشر شده بی‌طرف باقی می‌ماند.

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 به‌دنبال 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 به‌کار 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.

بهتر 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

- Amin, H., (1987). Marine insurance rights. Tehran: Vahid. (In Persian)
- Babaei, E., (2011). Insurance law. Tehran: Samt. (In Persian)
- Brown, R.H., (1978). Marine Insurance. London: Hull Practice.
- Dad Khoda, S., (1998). Insurance coverages of protection and indemnity associations. The Islamic Republic of Iran Shipping.
- Dashtakipour, Z., (2010). Obligations of insurer and insured in marine insurance law. News from the world of insurance, 13(152-153). (In Persian)
- Dastbaz, H., (2008). Cargo, ship and plane insurance. Tehran: University of Economic Sciences. (In Persian)
- Gard. (2019). Loss of hire: Risk solutions covering loss of income following physical damage to a vessel.
- Gavalas, D.; Syriopoulos, T.; Tsatsaronis, M., (2022). COVID-19 impact on the shipping industry: An event study approach. Transport Policy, 116: 157-164 (8 pages).
- Gordon, S., (2020). Shipping market impact assessment of Covid-19. International Union of Marine Insurance.
- Houshang, M., (1994). Ship insurance. Tehran: Iran Insurance Company. (In Persian)
- Hudson, S., (2020). A review of COVID-19 & travel: Impacts, responses and outcomes. UK: Goodfellow Publishers Ltd.
- International Chamber of Shipping. (2020). Coronavirus (COVID-19): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers. Marisec Publications.
- International Union of Marine Insurance. (2020). "COVID-19" guidance paper, impact on the marine insurance industry.
- International Union of Marine Insurance IUMI. (2020). Commission transport measures in view of Covid-19.
- Kyriakides, H., (2020). COVID 19: Impact on marine insurance, and the introduction of exclusion clauses.
- Michail, N.A.; Melas, K.D., (2020). Shipping markets in turmoil: An analysis of the Covid-19 outbreak and its implications. Transp. Res. Interdiscip. Perspect., 7: 100178.
- Palsson, C., (2020). IUMI Webinar: Covid-19: Implications for the maritime industry.
- Peivast, M., (2011). Marine insurance law: Third party ship insurance (protection and compensation association). Tehran: Kian Mehr. (In Persian)
- Poggi, L.; Gaggero, T.; Gaiotti, M.; Ravina, E.; Rizzo, C.M., (2020). Robotic inspection of ships: Inherent challenges and assessment of their effectiveness. Ships Offshore Struct., 17(4): 742-756 (15 pages).
- Sackey, A.D.; Tchouangeup, B.; Lamptey, B.L.; Van Der Merwe, B.; Lee, R.O.D.; Mensah, R.; Fuseini, M.C.; Sackey, A.D., (2021). Outlining the challenges of Covid-19 health crises in Africa's maritime industry: The case of maritime operations in marine warranty surveying practice. Marit. Stud., 20(2): 207-223 (16 pages).
- Sakthivel, A.R.; Kandasamy, J.; Davim, J.P., (2021). Managing supply chain risk and disruptions: Post COVID-19. Springer.
- The Nordic Marine Insurance Plan of 2013 (2019).
- Van Tatenhove, J.P.M., (2021). COVID-19 and European maritime futures: Different pathways to deal with the pandemic. Marit. Stud., 20(1): 63-74 (12 pages).
- Yazir, D.; Şahin, B.; Yip, T.L.; Tseng, P.H., (2020). Effects of COVID-19 on maritime industry: A review. Int. Marit. Health, 71(4): 253-264 (12 pages).

| AUTHOR(S) BIOSKETCHES  | معرفی نویسندگان |
|--|-----------------|
| <p style="text-align: center;">حسین رمضانی، دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده پرديس، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Email: <a href="mailto:vakilhosseinramezani@yahoo.com">vakilhosseinramezani@yahoo.com</a></li> <li>▪ ORCID: <a href="https://orcid.org/0000-0002-7512-8960">0000-0002-7512-8960</a></li> <li>▪ Homepage: <a href="https://lpd.atu.ac.ir/fa/page/1282/%DA%AF%D8%B1%D9%88%D9%87-%D8%AD%D9%82%D9%88%D9%82-%D8%AE%D8%B5%D9%88%D8%B5%DB%8C-%D9%88-%D8%A7%D9%82%D8%A%D8%B5%D8%A7%D8%AF%DB%8C">https://lpd.atu.ac.ir/fa/page/1282/%DA%AF%D8%B1%D9%88%D9%87-%D8%AD%D9%82%D9%88%D9%82-%D8%AE%D8%B5%D9%88%D8%B5%DB%8C-%D9%88-%D8%A7%D9%82%D8%A%D8%B5%D8%A7%D8%AF%DB%8C</a></li> </ul> <p style="text-align: center;">غلام نبی فیضی چکاب، استادیار گروه حقوق تجارت و تجارت بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Email: <a href="mailto:Fayzi@atu.ac.ir">Fayzi@atu.ac.ir</a></li> <li>▪ ORCID: <a href="https://orcid.org/0000-0002-2906-2868">0000-0002-2906-2868</a></li> <li>▪ Homepage: <a href="http://simap.atu.ac.ir/homepage/7706775/?lang=fa-ir">http://simap.atu.ac.ir/homepage/7706775/?lang=fa-ir</a></li> </ul> |                 |

| HOW TO CITE THIS ARTICLE  |  |
|---|---|
| <p>Ramezani, H.; Fayzi Chakab, G.N., (2022). Corona prevalence and challenges of ship damage coverage in marine insurance. Iran. J. Insur. Res., 11(1): 57-66</p> <p>DOI: <a href="https://doi.org/10.22056/ijir.2022.01.05">10.22056/ijir.2022.01.05</a></p> <p>URL: <a href="https://ijir.irc.ac.ir/article_134534.html?lang=en">https://ijir.irc.ac.ir/article_134534.html?lang=en</a></p> |   |