

۱. مفهوم "آوریج عمومی (General Average)" در بیمه دریایی را تعریف کرده و تفاوت آن را با خسارت خاص (Particular Average) در قالب مثال بیان کنید.
۲. شرایط لازم برای تحقق مسئولیت بیمه‌گر در بیمه بدنه کشتی را طبق اصول کنوانسیون لندن و قواعد یورک-آنتورپ تحلیل کنید.
۳. چگونه بیمه‌گر ریسک‌های جنگ و دزدی دریایی را در بیمه کشتی ارزیابی می‌کند؟ نقش مدل‌های سنجش ریسک در این حوزه را توضیح دهید.
۴. انواع پوشش‌های بیمه‌ای در بیمه هواپیما را نام ببرید و تفاوت میان بیمه بدنه و مسئولیت را در مثال یک سانحه هوایی تحلیل کنید.
۵. نحوه محاسبه خسارت کلی در بیمه هواپیما چگونه است؟ با ذکر فرمول، نقش ارزش بیمه‌شده و ارزش واقعی را در تعیین غرامت توضیح دهید.
۶. در قرارداد بیمه باربری دریایی، چگونه می‌توان از کلوهای A، B و C برای انتخاب سطح پوشش استفاده کرد؟ مثال بزنید.
۷. بیمه مسئولیت مالک کشتی (P&I Insurance) چه نوع خساراتی را پوشش می‌دهد؟ نقش این بیمه در دعاوی بین‌المللی دریایی چیست؟
۸. اصول حسن نیت (Utmost Good Faith) در بیمه‌های حمل‌ونقل دریایی و هوایی چه جایگاهی دارد؟ در صورت نقض این اصل چه پیامدهایی برای بیمه‌گذار خواهد داشت؟
۹. چگونه می‌توان با استفاده از تحلیل ریسک و مدل‌های کمی، نرخ حق بیمه برای پروازهای تجاری را تعیین کرد؟ به یک مدل آماری معتبر اشاره کنید.
۱۰. رابطه بین نهادهای رگولاتوری بین‌المللی (مانند IATA، IMO) و شرکت‌های بیمه‌ای در طراحی بیمه‌های کشتی و هواپیما را تحلیل کنید.

۱. "آوریج عمومی" به وضعیتی اطلاق می‌شود که در آن برای نجات کشتی، بار یا خدمه در یک وضعیت اضطراری، اقدام عمدی انجام می‌شود و هزینه یا خسارتی پدید می‌آید که باید به صورت مشترک توسط تمام ذی‌نفعان (مالک کشتی، صاحب بار و...) جبران شود.
- مثال: انداختن بار به دریا برای جلوگیری از غرق شدن کشتی.
- در مقابل، خسارت خاص مربوط به آسیب یا زیانی است که تنها به بخشی خاص (مثلاً

یک محموله) وارد می‌شود و تنها مالک آن زیان دیده است.
اصل توزیع هزینه، عنصر متمایز آوریج عمومی است.

۲. در بیمه بدنه کشتی، مسئولیت بیمه‌گر زمانی برقرار می‌شود که:

- کشتی ثبت شده و دارای گواهینامه‌های معتبر باشد.
 - خطر مورد تعهد (مانند طوفان یا تصادف) تحقق یابد.
 - زیان ناشی از ریسک بیمه‌شده باشد و حادثه غیرعمدی رخ دهد.
- براساس قواعد یورک-آنتورپ، زیان‌های قابل تقسیم باید با رعایت اصول عدالت میان ذی‌نفعان توزیع شود.
- کنوانسیون لندن ۱۹۸۲ نیز حدود مسئولیت‌ها را در خصوص حوادث دریایی تعیین کرده است.

۳. بیمه‌گر برای ارزیابی ریسک‌های جنگ و دزدی دریایی، از مدل‌هایی مانند "War Risk Assessment Matrix" استفاده می‌کند که معیارهایی مانند منطقه جغرافیایی، گزارش‌های دریایی و فعالیت دزدان دریایی را تحلیل می‌کند.

اطلاعات دریافتی از سازمان‌هایی مانند IMB و Lloyd's List نیز در تحلیل ریسک استفاده می‌شود.

نرخ حق بیمه بر مبنای احتمال وقوع حادثه و شدت خسارت تعیین می‌شود.

۴. پوشش‌های اصلی بیمه هواپیما عبارتند از:

- بیمه بدنه (Hull Insurance)
 - بیمه مسئولیت در برابر اشخاص ثالث
 - بیمه مسئولیت خدمه و مسافران
 - بیمه تاخیر یا لغو پرواز
- در مثال سانحه سقوط، بیمه بدنه هزینه آسیب به خود هواپیما را جبران می‌کند، ولی بیمه مسئولیت خسارات وارده به جان یا مال مسافران و افراد ثالث را پوشش می‌دهد.
- هرکدام از این بیمه‌ها تعهدات متفاوتی دارند.

۵. در بیمه هواپیما، خسارت کلی زمانی اتفاق می‌افتد که هواپیما به طور کامل از بین رفته یا تعمیر آن اقتصادی نباشد.

فرمول تعیین غرامت:

غرامت = حداقل (ارزش بیمه‌شده، ارزش واقعی در زمان حادثه)

اگر ارزش بیمه‌شده بیش از ارزش واقعی باشد، اصل بیمه مضاعف (Over-insurance) اعمال نمی‌شود، ولی اگر کمتر باشد، بیمه‌گذار به نسبت بیمه شده خسارت دریافت می‌کند.

۶. کلوزهای A، B و C در بیمه باربری دریایی سطح‌های مختلفی از پوشش را ارائه می‌دهند:

- کلوز A: پوشش تمام خطر (All Risks)
 - کلوز B: خطرات محدودتر مانند آتش‌سوزی، انفجار، غرق شدن
 - کلوز C: حداقل پوشش مانند تصادف کشتی یا تخلیه اضطراری
- مثال: برای حمل خودروهای گران‌قیمت از کلوز A استفاده می‌شود تا خطرات بیشتری پوشش داده شود.

۷. بیمه P&I خساراتی مانند آلودگی زیست‌محیطی، مسئولیت در برابر مسافران، خدمه و آسیب به اسکله‌ها را پوشش می‌دهد.

در دعاوی بین‌المللی دریایی، این بیمه به مالک کشتی کمک می‌کند تا هزینه‌های دعاوی حقوقی، غرامت‌ها و حتی وثیقه را تأمین کند.
این نوع بیمه توسط باشگاه‌های P&I با ساختار مشارکتی اداره می‌شود.

۸. در بیمه حمل‌ونقل، اصل حسن نیت ایجاب می‌کند که بیمه‌گذار کلیه اطلاعات مرتبط با ریسک را صادقانه اعلام کند، مانند مسیر حرکت، وضعیت کالا یا مشخصات هواپیما. در صورت نقض این اصل، بیمه‌گر می‌تواند قرارداد را فسخ کرده و از پرداخت خسارت خودداری کند.

این اصل در دعاوی حقوقی یکی از معیارهای کلیدی است.

۹. برای تعیین نرخ بیمه پروازهای تجاری، از مدل‌های آماری مانند مدل تکرار-شدت (Frequency-Severity Model) استفاده می‌شود.

در این مدل:

- تعداد حوادث در یک بازه زمانی (تکرار)
 - و شدت خسارات (شدت)
- براساس توزیع‌های آماری (پواسون، نرمال یا گامای تعدیل‌شده) مدل‌سازی می‌شود. این تحلیل به تعیین حق بیمه عادلانه کمک می‌کند.

۱۰. نهادهایی مانند (IATA در صنعت هوایی) و (IMO در صنعت دریایی)

استانداردهایی برای ایمنی، عملیات و مسئولیت‌ها تعریف می‌کنند.

شرکت‌های بیمه با اتکا به این استانداردها، ریسک‌ها را ارزیابی و پوشش‌ها را طراحی می‌کنند.

مثلاً الزامات IATA در خصوص نگهداری هواپیما، پایه ارزیابی ریسک بیمه بدنه است. همکاری بین این نهادها و بیمه‌گران، شفافیت، ایمنی و تعادل در بازار بیمه را تضمین می‌کند.