



چالش‌های بیمه‌نامه هواپیما در صنعت هوایی ایران مبتنی بر رویکرد لی آپ

محمود فرخی بهار

دانشجوی دکتری مالی بیمه، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

محمد رضا عسگری

دکتری تخصصی مدیریت مالی، دانشگاه یادگار امام، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

Mohammadrezaasgari6@gmail.com

محمد رضا میری لواسانی

دکتری تخصصی مدیریت ایمنی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۴/۲۴ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۰/۰۹

چکیده

صنعت هوانوردی، صنعتی جدید و تجارتي است که به سرعت در حال تغییر و پیشرفت است. از این رو، توسعه و تحولات آن قبل از تصویب قوانین مرتبط رخ می‌دهند. به همین دلیل لازم است روابط میان بازیگران عرصه هوانوردی به بهترین نحو شناسایی و حقوق هوایی مرتبط با آن تنظیم و مدون گردد. بنابراین، هدف پژوهش حاضر شناسایی چالش‌های استرداد حق بیمه هواپیما در ایران است. تحقیق حاضر از روش آمیخته (کیفی/کمی) استفاده کرده است. در بخش کیفی از پدیدارشناسی، استفاده شده است. مشارکت‌کنندگان ۱۵ نفر از میان خبرگان صنعت هواپیمایی که به صورت هدفمند جهت انجام مصاحبه عمیق انتخاب شدند. تجزیه و تحلیل داده‌ها از کدگذاری باز و محوری استفاده شد. در ادامه، در بخش کمی از مدل معادلات ساختاری به منظور سنجش و تایید مدل تحقیق استفاده شده است. جامعه آماری بخش کمی را متخصصان و صاحب نظران حوزه بیمه و صنعت هوایی تشکیل داده‌اند که ۳۳۸ نفر از میان آنها به صورت تصادفی ساده به عنوان نمونه انتخاب شدند. نتایج گویای آنست که تاکید خبرگان شرایط تحریمی، عمر طولانی ناوگان، بیشتر شدن زمینگیری جهت راه اندازی، مدت لی آپ ناوگان، تناقض فیما بین و استعلام شرکت بیمه ای با دستورالعمل بیمه مرکزی، اختلاف در حسابهای فیما بین و نارضایتی بیمه گر و بیمه گزار، نحوه اعلام و محاسبه روزهای استرداد حق بیمه هواپیما، وجود سیستم منظم و آگاه برای ثبت و ضبط و اعلام دوره برای استرداد حق بیمه به بیمه، میزان اطمینان به اطلاعات ارسالی، محاسبه دقیق میزان حق بیمه برگشتی، نبود دانش کافی، عدم وجود بانک اطلاعاتی جامع و عدم نیروهای متخصص در زمینه تعمیر و نگهداری از مهمترین چالش‌ها در این صنعت است.

واژه‌های کلیدی: مدیریت بیمه نامه، حقوق هوایی، بیمه نامه هواپیما، صنعت هوایی، استرداد حق بیمه هواپیما.

۱- مقدمه

صنعت بیمه یکی از مهمترین ارکان توسعه اقتصادی کشورهاست. با مروری بر سهم صنعت بیمه در اقتصاد کشورهای توسعه یافته میتوان دریافت که بیمه در مقایسه با خدمات دیگر نقش و اهمیت بیشتری و چشمگیرتری دارد (شیرینی و همکاران، ۱۴۰۰). پیشرفت و اشاعه بیمه در بهبود وضعیت صنایع و توسعه اقتصادی کشورها مؤثر است و اگر اقتصاد یک کشور متکی به بیمه و تأمین ناشی از آن نباشد در معرض تهدید و خطرهای بیشماری قرار می‌گیرد. از دید کلان بیمه در اقتصاد موجبات حفظ ثروت ملی، تضمین و توسعه و سرمایه‌گذاری‌ها، ایجاد اعتبار و توسعه مبادلات و بهبود موازنه‌های ارزی را فراهم ساخته و از دید خرد سبب افزایش میل به پس‌انداز، افزایش کارایی بازرگانان، ایجاد امنیت مالی جهت فعالیت‌های بازرگانی و کمک مؤثر در توزیع نسبی هزینه‌ها می‌گردد. امروزه بیمه به جایگاهی رسیده که می‌تواند با ایجاد اطمینان در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی نقش کلیدی را ایفا کند. مطالعات مختلف نشانگر آن است که، عموماً میان ضریب نفوذ بیمه و درآمد سرانه کشورها رابطه مستقیمی برقرار می‌باشد. بنابراین می‌توان گفت که توسعه و بیمه، لازم و ملزوم یکدیگرند (بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۰). یکی از مهمترین ابداعات قرن بیستم اختراع هواپیما بود که بیشک انقلابی در صنعت حمل و نقل به وجود آورد. به مرور به علت گسترش و رشد و پیشرفت تکنولوژی در صنعت حمل و نقل هوایی، این بخش از حمل و نقل سهم عمده‌ای از جابه‌جایی مسافر و بار را در جهان به خود اختصاص داد. افزایش سرعت در جابه‌جایی و تکنولوژی بالای مورد استفاده در این بخش از مهمترین علل محبوبیت حمل و نقل هوایی در بین روش‌های مختلف حمل و نقل است. این محبوبیت باعث شده که به خصوص در مسافت‌های طولانی، مسافران، هواپیما را به هر نوع دیگر از حمل و نقل ترجیح دهند. علاوه بر آن، تجار برای حمل بارهای فسادپذیر نیز برای ارسال به مناطق دوردست ناگزیر به استفاده از این نوع حمل و نقل هستند. بنابراین گسترش حمل و نقل هوایی بر رشد و توسعه اقتصادی کشور تأثیرگذار است. صنعت هوایی به دلیل نیاز به تکنولوژی پیشرفته و هزینه‌های بالا در کشورهای جهان سوم از وضعیت مناسبی برخوردار نبوده است. در جمهوری اسلامی ایران نیز علاوه بر دو چالش ذکر شده صنعت هوایی با چالش‌های دیگری نیز روبه‌رو است که در این مطالعه سعی شده چالش‌های بیمه‌نامه هواپیما در صنعت هوایی ایران مبتنی بر رویکرد لی‌آپ شناسایی و تعیین گردند.

بیان مسئله

از دیدگاه نظری، سه نظریه در خصوص توسعه بیمه (به عنوان یک مؤسسه مالی) و رشد اقتصادی وجود دارد: نظریه‌هایی که تأییدکننده حمایت توسعه بیمه به رشد اقتصادی است (نظریه رهبری عرضه)، نظریه‌هایی که تأیید کننده حمایت رشد اقتصادی به توسعه بیمه است (نظریه تعقیب تقاضا) و نظریه لوکاس (۱۹۹۸) که توسعه بیمه در ایجاد رشد اقتصادی مهم نیست، علی‌رغم فقدان ادبیات نظری آشکار در زمینه توسعه بیمه و رشد اقتصادی، اسکیر (۱۹۹۸)، بیان می‌کند که از دیدگاه عملکردی شرکت‌های بیمه هم می‌توانند از دو کانال: انباشت سرمایه (فیزیکی و انسانی) و نوآوری فنی، روی رشد اقتصادی تأثیر داشته باشند، که این عملکرد در ۷ زمینه می‌باشد. ۱- افزایش ثبات مالی ۲- جانشین و تکمیل کننده‌ای برای برنامه‌های تأمین اجتماعی دولت ۳- تسهیل تجارت و

معاملات ۴- تحرک پس‌اندازها ۵- تسهیل مدیریت ریسک. ۶- کاهش خسارت ۷- تخصیص کارآمد سرمایه (جعفری صمیمی و کاردگر، ۱۳۸۵).

دولت با وضع مقررات خاصی بر اعمال شرکت‌های بیمه خصوصی نظارت و مداخله می‌کند تا شرکت‌های بیمه خصوصی از آزادی عملی که از جهت انعقاد قرارداد بیمه دارند به زیان بیمه‌شدگان و بیمه‌گذاران سوء استفاده نکنند. از این قبیل است تعیین ضرائب ذخایر فنی و نحوه بکار انداختن ذخایر فنی، تنظیم شرایط عمومی قراردادهای بیمه، تعیین تعرفه حق بیمه، برقراری اتکائی اجباری، کنترل مستمر موسسات بیمه (مرکز آموزش و توسعه شرکت سهامی بیمه ایران، ۱۴۰۰).

با توجه به انواع ریسک، قراردادهای بیمه نیز انواع متعددی دارند. ماهیت حقوقی بیمه‌نامه‌ها در کلیه موارد یکسان نیست و گهگاه می‌توان تفاوت‌هایی بین آن‌ها را تشخیص داد. برای تقسیم‌بندی بیمه‌ها روش‌های مختلفی ارائه شده است (کریمی، ۱۳۹۲).

بدیهی است هر سازمان با توجه به ماهیت کار خود، ریسک‌های گوناگونی را تجربه می‌کند و در شرایط متحول امروز، موفقیت هر بنگاه به نوع مدیریتی که بر انواع ریسک‌ها اعمال می‌کند، بستگی دارد. مدیریت ریسک، زمانی معنا و مفهوم پیدا می‌کند که شرایط، با احتمال متحمل شدن زیان و عدم اطمینان مواجه شود. این نوع مدیریت شامل حوزه‌های گسترده‌ای است که مسائل مالی، عملیاتی، تجاری، استراتژیک و حوزه وسیع‌تری بنام حوادث خطر آفرین را در بر می‌گیرد. در مجموع، مدیریت ریسک، فرآیند سنجش یا ارزیابی ریسک و سپس طرح استراتژی‌هایی برای اداره ریسک است. متفکران، چهار استراتژی متداول را برای مدیریت ریسک بر شمرند: انتقال ریسک (قبول ریسک توسط بخش دیگر)، اجتناب از ریسک (عدم انجام فعالیتی که موجب ریسک شود)، کاهش ریسک (شیوه‌هایی که موجب کاهش شدت زیان می‌شوند) و پذیرش ریسک (قبول زیان در هنگام وقوع) (شیرینی و همکاران، ۱۴۰۰). امروزه بیمه بعنوان یک عامل زمینه ساز بستری امن، در اقتصاد جهان، نقش بسیار مهم و حساسی را بعهده دارد. فعالیت بنگاه‌های بزرگ اقتصادی، کارخانه‌های صنعتی، کشتی‌ها و هواپیماهای غول پیکر با اتکا به بیمه به حرکت در آمده و دوام می‌یابد (مرکز آموزش و توسعه شرکت سهامی بیمه ایران، ۱۴۰۰). در این میان، حمل و نقل هوایی نسبت به سایر روش‌های حمل و نقل، دارای سرعت بسیار بالا و ماهیت بین‌المللی است. در هنگام بروز سوانح هوایی، به دلیل شدت تلفات و خسارات جانی و مالی، بیمه‌های هوایی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌شوند (بخشی، ۱۳۹۲).

بیمه هواپیما این است که این رشته از نقطه نظر فنی بسیار پیچیده بوده و اختلاف عمده‌ای با سایر رشته‌های بیمه‌ای دارد. در سایر رشته‌های بیمه‌ای، بیمه‌گر با تعداد زیادی از ریسک‌های متجانس و مشابه سر و کار دارد که می‌تواند با تعداد زیادی از هر رشته بیمه‌ای، پرتفوی مناسب توان و امکانات خود را فراهم آورده و به تنهایی آن را اداره کند. احتمال خسارت، روند و تواتر آن تا حدودی قابل پیش‌بینی و برآورد است بر عکس در بیمه هواپیما بیمه‌گر از نظر تعداد موارد بیمه‌ای، بسیار محدود می‌باشد و احتمال خسارت برای هر هواپیمای بیمه شده به حدی بالا است که هر مورد خسارت می‌تواند فاجعه‌ای تلقی شود و از طرف دیگر در یک مقطع بیمه‌ای که معمولاً یک سال است برآورد احتمال تحقق خطر مورد بیمه بسیار دشوار و شاید غیر ممکن باشد. بیمه‌های هواپیما نیز ویژگی

های خاص خود را دارند؛ اما اصول فنی حاکم بر سایر رشته‌های بیمه مانند تجانس و توازن و... نیز بر این رشته حاکم هستند (کریمی، ۱۳۸۴).

«حقوق بیمه هوایی^۱» شاخه‌ای از حقوق بیمه است که به تنظیم روابط میان بیمه‌گران هوایی، بیمه‌گذاران و اشخاص ثالث پرداخته و حقوق و تعهدات آنان را مشخص می‌سازد. عمده بیمه‌گذارانی که در رابطه با خطرات ناشی از حمل و نقل هوایی دارای نفع بیمه‌ای بوده و می‌توانند طرف قرارداد بیمه قرار گیرند و یا به عنوان ثالث از مزایای بیمه‌ای بهره‌مند شوند عبارتند از: تولیدکننده هواپیما و قطعات آن، مالک هواپیما، شرکت‌های هواپیمایی بهره‌بردار هواپیما، فرودگاه‌ها و شرکت‌های خدمات فرودگاهی، خدمه پرواز، مسافری، ارسال‌کنندگان بار و اشخاص ثالث مستقر در روی زمین. از سوی دیگر با پیشرفت صنعت هوانوردی و تمایل شرکت‌های بیمه به حوزه خطرات هوانوردی، بیمه‌گران متخصصی در عرصه هواپیمایی به ویژه در مرکز تجاری بیمه انگلستان (لویدز) شروع به فعالیت نمودند و انواع پوشش‌های بیمه‌ای از قبیل بیمه بدنه و تجهیزات^۲، بیمه مسئولیت هوایی^۳ با موضوعات مختلف و متنوع، بیمه از دست دادن گواهینامه پرواز^۴ و سایر اقسام پوشش‌های خاص خطرات هوایی به بازار عرضه گردید. با توجه به جدید بودن حقوق بیمه هوایی، ممکن است در خصوص قواعد و مقررات حاکم بر این حقوق تردیدهایی ایجاد شود (عادل و اشراقی آرانی، ۱۳۹۳).

محاسبات حق بیمه نیز متناسب با ماهیت همین قسمت‌های مزبور انجام می‌شود. به پوشش‌های مورد نیاز بیمه‌گزارها در مقابل خطرات مربوط به هواپیما، بیمه هواپیما گفته می‌شود. بیمه هواپیما از زیر مجموعه‌های بیمه اموال است. درحقیقت بیمه بدنه و بیمه مسئولیت برای مواردی از قبیل نگهداری، فروش، مالکیت و تعمیر در نظر گرفته شده است. شرکت‌های بیمه، ریسک‌های مختلفی مانند فعالیت‌های مالکیت، بهره‌برداری، تعمیر، نگهداری و فروش هواپیما را تحت پوشش قرار می‌دهند (شبری و همکاران، ۱۴۰۰). با توجه به اهمیت افزایش ضریب ایمنی پرواز هواپیماها، جلوگیری از بروز سوانح مختلف، مدیریت کارآمد بر فضای پرواز، بررسی عوامل موثر بر سوانح، کاهش خسارات مالی و جانی و غیره در کشور می‌بایست با همکاری و معاضدت‌های فنی ما بین سازمان‌ها و دستگاه‌های عهده‌دار مسئولیت کاری کرد تا با ایمنی بیشتر و همچنین از طرق مدیریت کارآمد بر فضا، رضایتمندی مشتریان و مسافران را به دست آورد (پیکارجو، ۱۳۸۱).

استرداد حق بیمه^۵ هواپیما

اگر هواپیمایی در طول یکسال زمینگیر شده باشد و الحاقیه برگشتی برایش صادر نگردیده باشد. تعداد روزهای توافق شده زمین‌گیر شده در بیمه‌نامه هر هواپیما طی سال با هم جمع می‌شوند و ۷۵٪ حق بیمه بدنه و فرانشیز آنها الحاقیه برگشتی صادر می‌گردد. طبق نامه بیمه مرکزی و کلوز AVN26A در خصوص Lay up هواپیماها فقط

^۱ Law Insurance Aviation

^۲ Parts Spare and Hull Aviation Insurance

^۳ Policy Liability Aviation

^۴ Insurance License of Loss

^۵ Lay up

درمورد بیمه نامه بدنه و فرانشیز بدنه اعمال می‌گردد. طی نامه ای که بیمه گذار به سه شرکت های بیمه ای درمورد استعلام از بیمه مرکزی و نحوه محاسبه الحاقیه برگشتی و لی آپ نوشته است. جوابیه هایی به شرح ذیل از بیمه گرهای متفاوت ارسال گردیده است:

طبق نامه شرکت اول بیمه گر بر اساس استعلام بعمل آمده از شرکت بیمه مرکزی مقرر گردید حق بیمه مسئولیت را نیز محاسبه نموده و به بیمه گزار برگشت دهد. طبق نامه شرکت دوم بیمه گر پس از استعلام از بیمه مرکزی:

(۱) در هنگام زمین گیری هواپیما، حق بیمه فرانشیز همانند پوشش بدنه (به همان روش محاسبه) قابل برگشت است ولی حق بیمه جنگ قابل برگشت نمی باشد.

(۲) در هنگام زمین گیر شدن هواپیما و اعلام به بیمه گر در طول مدت، الحاقیه زمین گیر صادر می گردد که در چنین شرایطی جهت مسافر- خدمه و ثالث بابت روزهای باقی مانده ۱۰۰٪ حق بیمه عودت می یابد. لذا با توجه به توافق صورت پذیرفته با این شرکت به منظور جلوگیری از تعدد صدور الحاقیه در طول مدت بیمه نامه، در پایان دوره حق بیمه برگشتی همانند الحاقیه زمین گیری محاسبه و عودت خواهد یافت.

طبق نامه شرکت سوم بیمه گر:

(۱) برگشت حق بیمه از محل دوره Lay up هواپیما ها با درج کلوز AVN26A، صرفاً در بیمه نامه بدنه امکان پذیر بوده و در مورد بیمه فرانشیز بدنه با توجه به این که کلوز فوق در بیمه نامه مربوطه درج نگردیده است امکان محاسبه Lay up وجود ندارد.

(۲) در رابطه با بیمه های مسئولیت نیز بیمه گذار موظف است تغییرات را به موقع و به محض زمین گیر شدن هواپیما به بیمه گر اعلام نماید تا امکان محاسبه حق بیمه برگشتی میسر گردد.

نحوه محاسبه Lay UP بدنه و فرانشیز هواپیما:

مبلغ حق بیمه بدنه هر هواپیما (بیمه نامه اصلی+الحاقیه های اضافی-الحاقیه های برگشتی) $\times 75\%$ \times تعداد روز Lay up (۷ روز متوالی) = Lay up بدنه هر هواپیما

مبلغ حق بیمه فرانشیز هر هواپیما (بیمه نامه اصلی+الحاقیه های اضافی-الحاقیه های برگشتی) $\times 75\%$ \times تعداد روز Lay up (۷ روز متوالی) = Lay up فرانشیز هر هواپیما

روش شناسی تحقیق

تحقیق حاضر از روش آمیخته (کیفی/کمی) استفاده کرده است. در بخش کیفی از پدیدارشناسی^۱، استفاده شده است. با استفاده از مصاحبه نیمه ساختار یافته با خبرگان در حوزه بیمه حمل و نقل هوایی و تحلیل مصاحبه ها با استفاده از روش تحلیل مضمون (در دو مرحله کدگذاری باز^۲، کدگذاری محوری^۳) مدل مفهومی تحقیق ارائه گردیده است. برای گردآوری داده ها از مطالعه کتابخانه ای ادبیات موضوع و پیشینه جهت ایجاد چارچوب اولیه

¹ Phenomenology

² Open Coding

³ Axial Coding

مدل تحقیق استفاده شده است. لذا با مراجعه به کتب، مجلات، انتشارات مراکز تحقیقاتی و پژوهشی، پایان نامه های تحصیلی مرتبط، جستجو در پایگاه‌های الکترونیکی اطلاعات بخش تئوریک موضوع بررسی شده است. سپس از طریق مصاحبه با خبرگان بیمه در حمل و نقل هوایی چالش های استرداد حق بیمه هواپیما (لی آپ) ارائه گردیده است. از طریق نمونه گیری نظری، پژوهشگر به طور هم زمان، داده‌ها را جمع آوری، کدگذاری و تحلیل کرده و برای حرکت به سمت تئوری یا فرضیه، از یافته‌های اولیه، تصمیم گرفته است تا داده های بعدی مورد نیاز چه هستند و از کجا باید جمع‌آوری شوند؟ مشارکت کنندگان در پژوهش حاضر خبرگان بیمه هواپیما. و نمونه شامل ۱۵ نفر از خبرگان مذکور بودند. نمونه گیری در این پژوهش به صورت هدفمند بوده و تا آن جا ادامه پیدا نمود که اشباع^۱ در اطلاعات گردآوری شده حاصل شود. مصاحبه با خبرگان تا مرحله اشباع ادامه یافته است و منطبق کفایت داده های جمع آوری شده به عنوان کامل بودن داده ها مطرح می باشد. بر همین اصل مصاحبه ها تا جایی ادامه یافته که در طی فرایند تحقیق، حصول اشباع اطلاعات، به دست آمده است. به این معنی که فرایند نمونه گیری تا زمانی ادامه یافته است که آزمودنی های جدید، اطلاعات تازه ای به دست نداده اند. بر این اساس، در این پژوهش با ۱۵ خبره مصاحبه شده که از مصاحبه دهم به بعد، تکرار در اطلاعات دریافتی مشاهده شده است، اما برای اطمینان تا مصاحبه دوازدهم ادامه یافته است. پایایی مصاحبه های انجام شده، از روش های پایایی بازآزمایی و روش توافق درون موضوعی بررسی شده است. بنابراین، با استفاده از بازآزمون، ۳ مصاحبه انتخاب شده و هر کدام از آن ها دو بار در یک فاصله زمانی ۷ روزه به وسیله پژوهشگر کدگذاری شده اند. پایایی بازآزمون برابر با ۰/۹۱ به دست آمده است. در ادامه از روش توافق درون موضوعی دو کدگذار، تعداد سه مصاحبه به طور همزمان به وسیله محقق و همکار کدگذار، کد گذاری مجدد شده اند. پایایی بین کدگذاران در این تحقیق برابر با ۰/۸۹ محاسبه و قابلیت اعتماد کدگذاری‌ها مورد تایید واقع شده و می‌توان ادعا نمود که پایایی مصاحبه مناسب است (Kvale, ۱۹۹۶). برای حصول اطمینان از روایی پژوهش، تطبیق توسط مشارکت کنندگان گزارش نهایی مرحله نخست، بدین ترتیب، فرآیند تحلیل یا مقوله های به دست آمده را بازبینی کرده و نظر خود را در ارتباط با آنها ابراز داشتند (Creswell and Miller, 2000).

در ادامه، در بخش کمی از مدل معادلات ساختاری به منظور سنجش و تایید مدل تحقیق استفاده شده است. جامعه آماری بخش کمی را متخصصان و صاحب نظران حوزه بیمه و صنعت هوایی تشکیل داده‌اند که ۳۳۸ نفر از میان آنها به صورت تصادفی ساده به عنوان نمونه انتخاب شدند. برای تجزیه و تحلیل داده‌های به دست آمده و به بررسی روابط بین مشخصه‌های کیفی (مشاهده‌پذیر) در قالب کدهای انتخابی پرداخته شده است. به عبارت دیگر، با توجه به تعلق هر مشخصه کیفی (مشاهده‌پذیر) به کد انتخابی (متغیر پنهان)، مدل بازسازی شده و از آنجا که مشاهده‌پذیرهای هر متغیر پنهان از بازیگران مجزا به دست آمده است، از حداقل مربعات جزئی استفاده شده تا تاثیر هر مشخصه در مدل لحاظ شود. نتایج به دست آمده از تخمین مدل ساختاری در نرم افزار اسمارت پی ال اس ۳.۵ در بخش یافته‌ها شرح داده شده است.

^۱ Saturate

یافته‌ها

پژوهشگر برای دستیابی به تجربیات افراد پیرامون چالش‌های بیمه لی آپ با خبرگانی که تماس نظری و عملی ممتدی با مسئله پژوهش داشتند، مصاحبه کرده و تجارب و نگرش‌های آن‌ها را در این خصوص جویا می‌شد. در فرآیند گردآوری اطلاعات کم‌کم مفاهیم و گزاره‌ها در این خصوص انباشته می‌شدند، تا جایی که داده‌ها به تکرار و اشباع رسیدند.

در خصوص تحلیل مرحله ای یافته‌ها نیز باید گفت که ابتدا با تفکیک متن مصاحبه به عناصر دارای پیام در داخل خطوط یا پاراگراف‌ها تلاش شد تا کدهای باز استخراج شوند و در مرحله بعدی آن مفاهیم در قالب مقوله‌های بزرگتری قرار گرفتند بعد از این مرحله سعی شد که مقولات نیز در قالب دسته‌های بزرگ مفهومی طبقه‌بندی گردند.

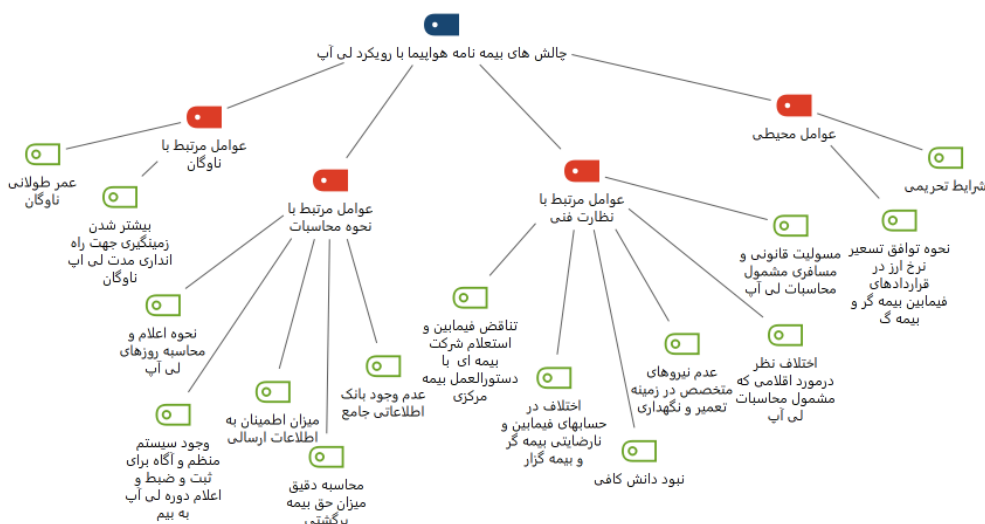
جدول (۱): چالش‌های بیمه‌نامه هواپیما در صنعت هوایی ایران مبتنی بر رویکرد لی آپ

فراوانی	چالش	
11	عمر طولانی ناوگان	عوامل مرتبط با ناوگان
13	بیشتر شدن زمینگیری جهت راه‌اندازی مدت لی آپ ناوگان	
13	نحوه اعلام و محاسبه روزهای لی آپ	عوامل مرتبط با نحوه محاسبات
14	وجود سیستم منظم و آگاه برای ثبت و ضبط و اعلام دوره لی آپ به بیمه	
14	میزان اطمینان به اطلاعات ارسالی	
14	محاسبه دقیق میزان حق بیمه برگشتی	
11	عدم وجود بانک اطلاعاتی جامع	عوامل مرتبط با نظارت فنی
12	تناقض فیما بین و استعمال شرکت بیمه ای با دستورالعمل بیمه مرکزی	
13	اختلاف در حسابهای فیما بین و نارضایتی بیمه‌گر و بیمه‌گذار	
13	نبود دانش کافی	
12	عدم نیروهای متخصص در زمینه تعمیر و نگهداری	
12	اختلاف نظر در مورد اقلامی که مشمول محاسبات لی آپ	عوامل محیطی
11	مسئولیت قانونی و مسافری مشمول محاسبات لی آپ	
14	نحوه توافق تسعیر نرخ ارز در قراردادهای فیما بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار	
12	شرایط تحریمی	

برای چالش‌های استرداد حق بیمه هواپیما (لی آپ)، ۱۵ مقوله شناسایی گردیده‌اند که در چهار دسته مقوله اصلی گروه‌بندی شده‌اند. دسته اول عوامل مرتبط با ناوگان شامل عمر طولانی ناوگان و بیشتر شدن زمینگیری جهت راه‌اندازی مدت لی آپ ناوگان؛ دسته دوم عوامل مرتبط با نحوه محاسبات شامل نحوه اعلام و محاسبه

روزهای لی‌آپ، وجود سیستم منظم و آگاه برای ثبت و ضبط و اعلام دوره لی‌آپ به بیمه، میزان اطمینان به اطلاعات ارسالی.

محاسبه دقیق میزان حق بیمه برگشتی و عدم وجود بانک اطلاعاتی جامع؛ عوامل مرتبط با نظارت فنی شامل تناقض فیما بین و استعلام شرکت بیمه ای با دستورالعمل بیمه مرکزی، اختلاف در حسابهای فیما بین و نارضایتی بیمه گر و بیمه گزار، نبود دانش کافی، عدم نیروهای متخصص در زمینه تعمیر و نگهداری، اختلاف نظر در مورد اقلامی که مشمول محاسبات لی‌آپ و مسولیت قانونی و مسافری مشمول محاسبات لی‌آپ؛ دسته چهارم عوامل محیطی شامل نحوه توافق تسعیر نرخ ارز در قراردادهای فیما بین بیمه گر و بیمه ک



شکل (۱): چالش‌های بیمه نامه هواپیما در صنعت هوایی ایران مبتنی بر رویکرد لی‌آپ

مدل ساختاری روابط میان متغیرهای مکنون را توصیف می‌کند. در مقابل، مدل اندازه‌گیری روابط میان متغیرهای مکنون و مشاهده پذیرهای (گویه‌های) متناظرشان (عموماً در PLS-SEM مدل بیرونی نامیده می‌شوند) را نشان می‌دهد. اساس تعیین این روابط، نظریه اندازه‌گیری است. یک نظریه اندازه‌گیری دقیق، شرط لازم برای کسب نتایج مفید از PLS-SEM است. آزمون فرضیه‌های مربوط به روابط ساختاری میان متغیرهای مکنون تنها به اندازه مدل‌های اندازه‌گیری معتبر و قابل اطمینان خواهد بود و توضیح می‌دهد چگونه این متغیرهای مکنون اندازه‌گیری می‌شوند (بیردن و همکاران^۱، ۲۰۱۱؛ بانر و همکاران^۲، ۲۰۰۱ به نقل از آذر و غلامزاده، ۱۳۹۵).

¹ Bearden, et al.

² Bruner, et al.

مدل اندازه‌گیری انعکاسی در صورتی مدلی همگن محسوب می‌شود که قدرمطلق بارعاملی هر یک از متغیرهای مشاهده‌پذیر متناظر با متغیر پنهان آن مدل دارای میزان $0/7$ باشد (هالند، ۱۹۹۹). ارزیابی مدل اندازه‌گیری از طریق اندازه‌گیری بارهای عاملی، آزمون‌های پایایی، آزمون روایی همگرا و واگر و آزمون کیفیت مدل اندازه‌گیری یا روایی متقاطع شاخص اشتراکی به شرح ذیل انجام می‌شود. از آنجایی که بیشتر سازه‌های مدل از مرتبه دوم می‌باشند و این امر سبب پیچیدگی بالای مدل می‌گردد، بنابراین برای ساده‌سازی اقدام به کاهش مرتبه مدل از طریق ترکیب مشاهده‌پذیرهای هر یک از متغیرهای پنهان استفاده است. برای تعیین پایایی متغیرهای تحقیق از آزمون‌های آلفای کرونباخ، نسبت ρ ، پایایی ترکیبی و برای تعیین روایی همگرا از متوسط واریانس استخراج‌شده استفاده شده است.

جدول ۲- نتایج آزمون‌های پایایی و روایی

متوسط واریانس استخراج شده ^۴	پایایی ترکیبی ^۲	نسبت ρ ^۲	آلفای کرونباخ ^۱	
0.513	0.940	0.933	0.932	چالش‌های بیمه‌نامه هواپیما با رویکرد لی‌آپ
0.750	0.857	0.766	0.766	عوامل محیطی
0.566	0.886	0.848	0.846	عوامل مرتبط با نظارت فنی
0.712	0.832	0.798	0.796	عوامل مرتبط با ناوگان
0.586	0.876	0.824	0.823	عوامل مرتبط با نحوه محاسبات

آلفای کرونباخ برای تمامی متغیرهای تحقیق بالاتر از $0/7$ ، مقدار CR یا پایایی ترکیبی برای تمام متغیرهای تحقیق بالاتر از $0/7$ و متوسط واریانس استخراج شده یا AVE برای همه متغیرهای تحقیق بالاتر از $0/5$ به دست آمده است بنابراین متغیرهای مدل از پایایی و روایی همگرای مناسبی برخوردار هستند. برای تعیین روایی واگر از آزمون فورنل لارکر استفاده شده است.

جدول ۳- نتایج فورنل لارکر

عوامل مرتبط با نحوه محاسبات	عوامل مرتبط با ناوگان	عوامل مرتبط با نظارت فنی	عوامل محیطی	
			0.866	عوامل محیطی
		0.752	0.722	عوامل مرتبط با نظارت فنی
	0.844	0.725	0.651	عوامل مرتبط با ناوگان
0.766	0.725	0.856	0.720	عوامل مرتبط با نحوه محاسبات

¹ Cronbach's Alpha² rho_A³ Composite Reliability⁴ Average Variance Extracted (AVE)

بر اساس آزمون فورنل لارکر روایی واگرا در مدل تایید می‌شود.

مدل اندازه‌گیری چالش‌ها

چالش‌های لی‌آپ ۱۵ مقوله شناسایی گردیده‌اند که در چهار دسته مقوله اصلی گروه بندی شده‌اند. دسته اول عوامل مرتبط با ناوگان شامل عمر طولانی ناوگان و بیشتر شدن زمینگیری جهت راه اندازی مدت لی‌آپ ناوگان؛ دسته دوم عوامل مرتبط با نحوه محاسبات شامل نحوه اعلام و محاسبه روزهای لی‌آپ، وجود سیستم منظم و آگاه برای ثبت و ضبط و اعلام دوره لی‌آپ به بیمه، میزان اطمینان به اطلاعات ارسالی محاسبه دقیق میزان حق بیمه برگشتی و عدم وجود بانک اطلاعاتی جامع؛ عوامل مرتبط با نظارت فنی شامل تناقض فیما بین و استعلام شرکت بیمه ای با دستورالعمل بیمه مرکزی، اختلاف در حسابهای فیما بین و نارضایتی بیمه گر و بیمه گزار، نبود دانش کافی، عدم نیروهای متخصص در زمینه تعمیر و نگهداری، اختلاف نظر در مورد اقلامی که مشمول محاسبات لی‌آپ و مسولیت قانونی و مسافری مشمول محاسبات لی‌آپ؛ دسته چهارم عوامل محیطی شامل نحوه توافق تسعیر نرخ ارز در قراردادهای فیما بین بیمه گر و بیمه گذار و شرایط تحریمی.

جدول ۴- مقادیر بارهای عاملی و ضرایب معناداری در مدل اندازه‌گیری

سطح معنی‌داری	T آماره	بارعاملی مرتبه اول	
0.000	64.433	0.856	AIF01 <- Factors related to the air fleet
0.000	29.348	0.721	AIF01 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	53.906	0.831	AIF02 <- Factors related to the air fleet
0.000	28.262	0.671	AIF02 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	69.222	0.864	ENF01 <- Environmental factors
0.000	31.650	0.711	ENF01 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	70.385	0.868	ENF02 <- Environmental factors
0.000	32.584	0.720	ENF02 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	42.481	0.801	TES01 <- Factors related to technical supervision
0.000	36.174	0.757	TES01 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	37.046	0.771	TES02 <- Factors related to technical supervision
0.000	30.625	0.718	TES02 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	36.472	0.762	TES03 <- Factors related to technical supervision
0.000	34.837	0.743	TES03 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	32.505	0.734	TES04 <- Factors related to technical supervision
0.000	29.430	0.690	TES04 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	33.100	0.740	TES05 <- Factors related to technical supervision
0.000	31.711	0.723	TES05 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	28.695	0.701	TES06 <- Factors related to technical supervision
0.000	27.594	0.669	TES06 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	37.470	0.758	WAC01 <- Factors related to the way of calculations
0.000	34.980	0.725	WAC01 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach

سطح معنی‌داری	T آماره	بارعاملی مرتبه اول	
0.000	39.270	0.767	WAC02 <- Factors related to the way of calculations
0.000	34.283	0.727	WAC02 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	40.652	0.780	WAC03 <- Factors related to the way of calculations
0.000	34.312	0.736	WAC03 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	43.376	0.789	WAC04 <- Factors related to the way of calculations
0.000	34.813	0.741	WAC04 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach
0.000	32.399	0.733	WAC05 <- Factors related to the way of calculations
0.000	28.563	0.688	WAC05 <- Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach

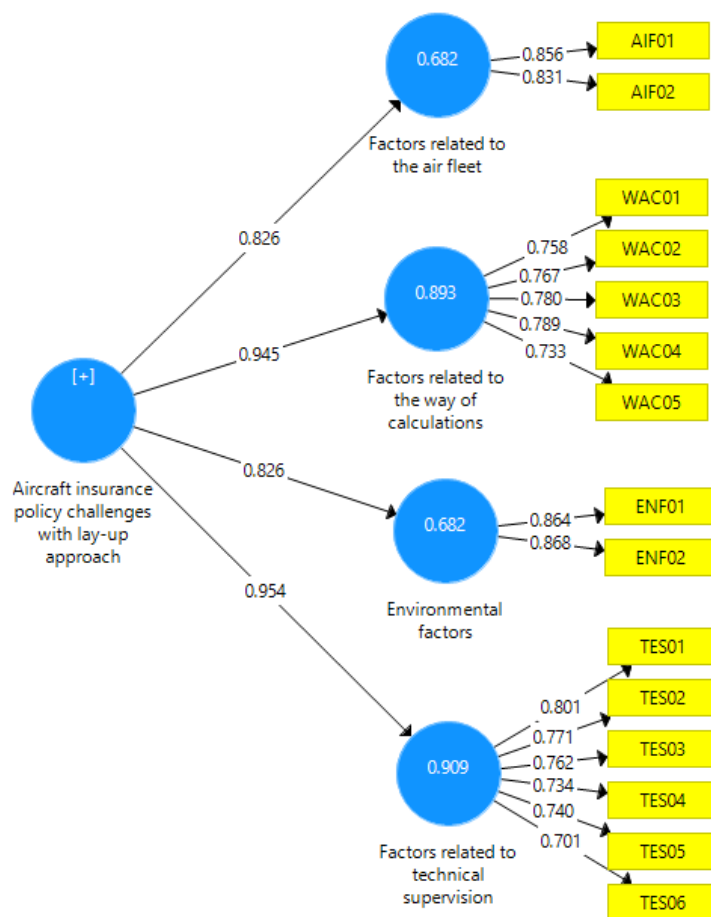
تمامی بارهای عاملی مرتبط با ابعاد چالش‌های بیشتر از ۰/۷ می‌باشند. همچنین، با توجه به نتایج حاصل از ضرایب معنی‌داری، مقادیر T-Value برای ضرایب بارهای عاملی تمامی متغیرهای مدل از مقدار بحرانی جدول بالاتر بوده و سطح معنی‌داری آن کمتر از ۰/۰۵ گردیده است. بنابراین، تمامی ضرایب بارهای عاملی از معنی‌داری لازم برخوردار بودند و همچنین مقادیر بارهای عاملی مربوط به هر یک از متغیرها نیز از ۰/۷ بیشتر بود. بنابراین نیاز به اصلاح مدل وجود ندارد.

چالش‌ها از چهار بعد عوامل مرتبط با ناوگان، عوامل مرتبط با نحوه محاسبات، عوامل مرتبط با نظارت فنی و عوامل محیطی.

جدول ۵- مقادیر بارهای عاملی مرتبه دوم و ضرایب معناداری در مدل اندازه‌گیری

سطح معنی‌داری	T آماره	بارعاملی مرتبه دوم	
0.000	57.65 2	0.826	Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach -> Environmental factors
0.000	215.0 02	0.954	Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach -> Factors related to technical supervision
0.000	54.72 1	0.826	Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach -> Factors related to the air fleet
0.000	192.5 52	0.945	Aircraft insurance policy challenges with lay-up approach -> Factors related to the way of calculations

تمامی بارهای عاملی مرتبط با ابعاد چالش‌های بیشتر از ۰/۷ می‌باشند. همچنین، با توجه به نتایج حاصل از ضرایب معنی‌داری، مقادیر T-Value برای ضرایب بارهای عاملی تمامی متغیرهای مدل از مقدار بحرانی جدول بالاتر بوده و سطح معنی‌داری آن کمتر از ۰/۰۵ گردیده است. بنابراین، تمامی ضرایب بارهای عاملی از معنی‌داری لازم برخوردار بودند و همچنین مقادیر بارهای عاملی مربوط به هر یک از متغیرها نیز از ۰/۷ بیشتر بود. بنابراین نیاز به اصلاح مدل وجود ندارد.



شکل ۲- مدل اندازه‌گیری چالش‌ها در حالت تخمین ضرایب استاندارد

بحث و نتیجه‌گیری

براساس هدف تحقیق از روش آمیخته (کیفی/کمی) استفاده شده است. با استفاده از مصاحبه نیمه ساختاریافته با خبرگان در حوزه بیمه حمل و نقل هوایی و تحلیل در دو مرحله کدگذاری باز^۱، کدگذاری محوری^۲ چالش‌های لی آپ در ۱۵ مقوله شناسایی گردیده اند که در چهار دسته مقوله اصلی عوامل مرتبط با ناوگان، عوامل مرتبط با نحوه محاسبات، عوامل مرتبط با نظارت فنی؛ و عوامل محیطی گروه بندی شده اند.

¹ Open Coding

² Axial Coding

به‌منظور سنجش و تایید مدل تحقیق از مدل معادلات ساختاری استفاده شده است. ۳۳۸ نفر از میان متخصصان و صاحب نظران حوزه بیمه و صنعت هوایی به صورت تصادفی ساده به عنوان نمونه انتخاب شدند. نتایج گویای آنست که تاکید خبرگان شرایط تحریمی، عمر طولانی ناوگان، بیشتر شدن زمینگیری جهت راه اندازی، مدت لی آپ ناوگان، تناقض فیما بین و استعلام شرکت بیمه ای با دستورالعمل بیمه مرکزی، اختلاف در حسابهای فیما بین و نارضایتی بیمه گر و بیمه گزار، نحوه اعلام و محاسبه روزهای استرداد حق بیمه هواپیما، وجود سیستم منظم و آگاه برای ثبت و ضبط و اعلام دوره برای استرداد حق بیمه به بیمه، میزان اطمینان به اطلاعات ارسالی، محاسبه دقیق میزان حق بیمه برگشتی، نبود دانش کافی، عدم وجود بانک اطلاعاتی جامع و عدم نیروهای متخصص در زمینه تعمیر و نگهداری از مهمترین چالش‌ها در این صنعت است.

با توجه به اهمیت افزایش ضریب ایمنی پرواز هواپیماها، جلوگیری از بروز سوانح مختلف، مدیریت کارآمد بر فضای پرواز، بررسی عوامل مؤثر بر سوانح، کاهش خسارات مالی و جانی و غیره در کشور می بایست با همکاری و معاضدت های فی مابین سازمان ها و دستگاه های عهده دار مسئولیت کاری کرد تا با ایمنی بیشتر و همچنین از طریق مدیریت کارآمد بر فضا، رضایتمندی مشتریان و مسافران را به دست آورد. نگهداری و مراقبت هواپیما و بازدید دائم و استفاده از قطعات اصلی در تعمیرات، همچنین مراقبت از خلبانان، مهمترین شرط برای سلامت و ایمنی پرواز هواپیماها می باشد. در شرایط ویژه، تصمیم نادرست و ناجا ممکن است به سانحه جبران ناپذیری بی انجامد. قانونگذار ایرانی باید منابع حقوق بیمه هوایی بین المللی را شناسایی و قوانین خود را با آنها هماهنگ سازد. تنها در این صورت که شرط اصلی صحت محاسبات بیمه ای، در بیمه نامه های شرکت های ایرانی فراهم می شود. لزوم داشتن پوشش بیمه ای، بدون ذکر جزئیات مربوط به حداقل های قانونی بیمه نامه هوایی و حقوق و تعهدات طرفین آن، کافی نبوده و وضع قوانین و آیین نامه های خاص یا ارجاع کلی به منابع خارجی ضروری است. لی آپ میزان حق بیمه برگشت شده ایرلاین که پس از اتمام قرارداد و بر حسب تعداد پرواز، ساعت پرواز و تعداد روزهای زمین گیری هواپیما از سوی شرکت بیمه ای به شرکت هواپیمایی برگشت داده می شود.

چالش هایی که شرکت ها برای بیمه لی آپ با آن مواجه هستند

شرایط تحریمی: از آنجاییکه زیر ساخت سازمان هواپیمایی کشوری و ناوگان کشور شامی هواپیماهای فوکر ، ایرباس ، بویینگ ، ای تی آر میباشد .سازنده این هواپیماها کشورهای آمریکا، فرانسه، هلند... بوده که اصطلاحاً "بلوک غرب گفته می شوند که جزو متحدین آمریکا هستند و به نوعی صنعت هواپیمایی کشور را تحریم نموده اند. لذا صنعت هوایی در چارچوب سیاست های کلی کشور گام بر می دارد و ناچاراً "میبایست هواپیماهای کارکرده با قدمت ۱۲ ساله خریداری نمایند یا هواپیماهایی که مثل ایر باس ۳۴۰ دارای ۴ موتور ولی مصرف سوخت بالا خریداری گردد. از طرفی کشورهای بلوک شرق در صنعت هواپیمایی حرفی برای گفتن ندارند چراکه خطوط ملی هوایی کشور روسیه تایپ بویینگ میباشد.

عمر طولانی ناوگان: طبق قوانین تحریمی وضع شده ،کشورهای غربی از تحویل هواپیمای نو به ایران منع شدند به ناچار بعلت محدودیت های بانکی و نقل و انتقال و بالا بودن ریسک و خطر عدم تحویل هواپیما از سوی فروشندگان که عمدتاً "دلال هستند هرچند وجه آن را دریافت می نمایند ولی پاسخگو نیستند چراکه فعل و

انفعالات بصورت شرایط تحریمی غیر عادی می‌باشد. در نتیجه بالاجبار شرکت های هوایی شرایط راتحمل می نمایند و عملاً "عمر ناوگان طولانی و فرسوده می گردند یا جهت تامین قطعات و موتورهای هواپیما که به تعدادی محدود وجود دارد و نقل و انتقال آنها دارای مشکلات میباشند .

بیشتر شدن زمینگیری جهت راه اندازی مدت لی آپ ناوگان: طبق آمار و مستندات موجود بعلت شرایط تحریمی و فرسودگی ناوگان هوایی هواپیماهایی که طبق دستور العمل کنترل و تعمیرات دوره ای که شامل چهار دوره چک A.B.C.D هستند بعلت محدودیت قطعات و مشکلات نقل و انتقال وجه مدت طولانی در انتظار تعمیر بسر می برند و عملاً" از خط پرواز خارج می گردند. بنابراین تعداد روزهای زمین گیری هواپیماها بیشتر بوده و شرکت های بیمه گر که حق بیمه هواپیماها را بصورت تمام پروازی دریافت نموده اند پس از محاسبه تعداد روز های زمین گیری هواپیما میبایستی مبالغی را به شرکت های بیمه گزار مسترد نمایند.

تناقض فیما بین استعلام شرکت بیمه ای با دستورالعمل بیمه مرکزی: دستور العمل بیمه مرکزی بعلت اینکه تمام شمول نبوده و اصطلاحاً" در زمان غیر تحریمی دارای ضمانت اجرایی می باشد لذا برخی از شرکت های بیمه ای از طریق شرکت های خدمات بیمه ای که کار گزار هستند جهت انعقاد قرارداد بیمه و برنده شدن در پیشنهادات ، بعضاً" امتیازاتی از جمله تعداد روزهای محاسبه لی آپ را کاهش می دهند که با دستور العمل منافات داشته و چه بسا اجرایی نمی گردد .

اختلاف در حسابهای فیما بین و نارضایتی بیمه گر و بیمه گزار: شرایط و مواردیکه که شرکت های کارگزار ی اعلام می نمایند به دلایل متعدد اجرایی نبوده و سرآغاز اختلافات شرکت های بیمه و خطوط هوایی می گردد . نحوه اعلام و محاسبه روزهای لی آپ: طبق دستور العمل شرکت بیمه مرکزی که بیشتر با شرایط کشور های اروپایی سازگاری دارد چون هواپیماها نوهستند. با شرایط کنونی و تحریمی کشور مطابقت ندارد لذا بعث طولانی تر شدن دوران لی آپ و زمین گیری هواپیماها در پایان قرارداد در نحوه محاسبه لی آپ بین شرکت های بیمه ای و بیمه گزار اختلاف ایجاد می گردد.

وجود سیستم منظم و آگاه برای ثبت ، ضبط و اعلام دوره لی آپ به شرکت های بیمه ای: از آنجائیکه طبق قوانین سازمان هواپیمایی کشوری هواپیمایی به هردلیل از خط پرواز خارج می گردد مراتب از طرف شرکت هوایی به اطلاع سازمان مذکور می رسد و در سیستم پروازی کشور ثبت می گردد. از طرفی شرکت بیمه گر در تمام روز های سال برای هواپیمای مذکور بیمه نامه فعال صادر گردیده است. چنانچه هواپیمایی غروب چهارشنبه نیاز به تعمیر داشته و به آشیانه منتقل گردد وبامداد روز شنبه آماده خط پرواز گردد . بیش از ۵۰ ساعت در خط پرواز نبوده است از طرفی چون لی آپ پروازی در پایان هر فصل یا پایان قرارداد محاسبه می گردد . این موارد جزو اختلافات شرکت ها به حساب می آید .

میزان اطمینان به اطلاعات ارسالی: بعضاً" شرکت های بیمه نسبت به استقرار نیر وهای کارگزاری جهت انجام امور بیمه درمان کارکنان شرکت های بیمه گزار اقدام می نمایند و آنها بعلت نداشتن تخصص کافی نسبت به انتقال آمار تعداد روزهای زمین گیری هواپیما ها اقدام می نمایند که با آمار اعلامی خطوط هوایی مغایرت دارد.

محاسبه دقیق میزان حق بیمه برگشتی: بمنظور رضایت شرکت های هوایی بعنوان بیمه گزار و شرکت های بیمه ای بعنوان بیمه گر و استمرار همکاری و تمدید قرارداد و استفاده بهینه از ظرفیت های قرارداد از جمله مشارکت شرکت های هواپیمایی از سود قرارداد، تعداد روزهای زمین گیری که بصورت ممتد مورد پذیرش است بصورت شفاف ۷ یا ۱۵ روزه در قرارداد مشخص گردیده و شرکت های بیمه ای با اخذ استعلام از سازمان هواپیمایی کشوری و اعلام نتایج به شرکت های هوایی با توافق طرفین نسبت به محاسبه حق بیمه استرداد اقدام نمایند. نبود دانش کافی: با توجه به پیچیدگی صنعت هوایی از یک طرف، همچنین شرایط خاص بیمه نامه های هوایی از طرف دیگر با مشارکت سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت بیمه مرکزی بعنوان حاکمیت های هوایی و بیمه ای آموزش های تخصصی و کاربردی برای متخصصان هر دو صنعت بمنظور بهره مندی و افزایش کارایی برگزار گردد.

عدم وجود بانک اطلاعاتی جامع: همکاری سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت بیمه مرکزی با شرکت های هوایی و بیمه ای می تواند بانک اطلاعاتی جامع در خصوص صنعت هوایی و شاخص های بیمه ای هواپیما ایجاد نماید.

عدم نیروهای متخصص کافی در زمینه تعمیر و نگهداری: سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت بیمه مرکزی بعنوان حاکمیت صنعت هوایی و بیمه ای کشوری که هر کدام در زمینه فعالیت خود نیروها را آموزش می دهند بصورت ترکیبی هر رشته آموزش های دوره ای نیز فراهم آورند.

با توجه به عدم نظارت مرحله ای بیمه مرکزی بر روند گذار قرارداد و انتقالی ریسک قرارداد توسط شرکت بیمه گر بعضاً "بعلت برنده نشدن شرکت بیمه ای در مناقصات آتی اختلافات محاسبانی نحوه و شرایط لی آپ پدیدار می گردد و این اختلافات منجر به رجوع هریک از طرفین به مراجع قضایی می شود پیشنهاد پذیرش قرارداد توسط بیمه مرکزی و انتقال ریسک به نسبت ضریب توانگری که متناسب سرمایه و ضریب توان پرداخت خسارت مشخص می شود انجام شود.

با توجه به محدودیت توانگری شرکت های بیمه ای عدم توافق محاسبات باعث محدودیت هریک از طرفین خواهد شد.

الگوی مدیریت بیمه محاسبات لی آپ بیمه مشمول کل حق بیمه بدنه اعم از بیمه بدنه، بیمه جنگ و فرانشیز بدنه بر اساس مدت ۱۵ روز زمینگیری متوالی باشد و برگشت حق بیمه برگشت بیمه های مسوولیت بر اساس مستندات ارائه شده شرکت بیمه گزار پس از زمینگیری هریک از هواپیماها باشد.

در خاتمه جهت افزایش ضریب ایمنی پروازها و استفاده از ظرفیت های پروازی و هواپیماهای نو و همچنین استفاده از سیستم بانکی بین المللی، ضمن رعایت چارچوب سیاستهای کشور و، تمامیت ارضی و استقلال کشور بصورت سیاست برد برد در جهت افزایش رفاه هموطنان گام برداشت.

فهرست منابع

- آقا بخشی، علی (۱۳۷۴)، فرهنگ علوم سیاسی. تهران: مرکز اطلاعات و مدارک علمی ایران.
- آذر، عادل و غلامزاده، رسول. (۱۳۹۵). مدلسازی معادلات ساختاری کمترین مربعات جزئی (PLS-SEM)، چاپ اول، انتشارات نگاه دانش.
- اصول و کلیات بیمه، (۱۴۰۰)، مرکز آموزش بیمه ایران، انتشارات بیمه ایران، تهران، چاپ اول
- جعفری صمیمی احمد، کاردگر ابراهیم، توسعه بیمه و رشد اقتصادی: تحلیل نظری و تجربی در اقتصاد ایران ۱۳۸۳ - ۱۳۳۸، پژوهشنامه بازرگانی، زمستان ۱۳۸۶، دوره ۱۲، شماره ۴۵؛ از صفحه ۸۵ تا صفحه ۱۱۳.
- شبیری
- کریمی (۱۳۹۲)، جلوه‌های امید در صنعت بیمه: بیمه در دهه توسعه و پیشرفت، انتشارات پژوهشکده بیمه (وابسته به بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران) - ۱۳۹۲
- <https://www.centinsur.ir/fa-IR/Portal/1/page/%D8%B5%D9%81%D8%AD%D9%87-%D8%A7%D8%B5%D9%84%DB%8C>
- Hair Jr, J. F., Jult, G. T. M., Ringle, C., & Sartetd, M. (2013). A Primer on Partial least squares structural equation modeling (PLS-SEM). SAGE Publications, Incorporated.
- Hulland, J. (1999). Use a partial least squares (PIS) in strategic management research: a review of four recent studies. *Strategic management Journal*, 20(2), 195-204.
- Gasking, J. (2014). Statwiki. From statwiki.kolobjreations.com
- Bazargan, Abbas (2008). Introduction to Qualitative and Mixed Research Methods: Common Approaches in Behavioral Sciences. Didar Publication.
- Creswell, J. (2007). Qualitative inquiry and research design. Sage publications. [http:// tcp.sagepub.com/cgi/content/abstract/35/2/236](http://tcp.sagepub.com/cgi/content/abstract/35/2/236).
- Creswell, J. and Miller, D. (2000). Determining Validity in Qualitative Inquiry', *Theory into Practice*, 39(3), 124-

Challenges of Aircraft Insurance in the Iranian Aviation Industry Based on the Lee Up Approach

Mahmoud Farrokhi Bahar

PhD student in insurance finance , science and research department , Islamic Azad University, Tehran, Iran

Mohammad Reza Asgari

Doctorate in Financial Management ,Yadgar Imam University , Islamic Azad University, Tehran, Iran

(Corresponding Author)

mohammadrezaasgari6@gmail.com

Mohammad Reza Miri Lavasani

PhD in Safety Management , Science and Research Unit, Islamic Azad University, Tehran, Iran

Abstract

The aviation industry is a new industry and business that is rapidly changing and developing. Therefore, its development and developments occur before the approval of related laws. For this reason, it is necessary to regulate and codify the relations between the players in the field of aviation in the best possible way and to identify and codify the air rights related to it. Therefore, the aim of the current research is to identify the challenges of refunding plane insurance premiums in Iran. The current research used a mixed method (qualitative/quantitative). It has been used in the qualitative part of phenomenology. The participants were 15 people among the aviation industry experts who were purposefully selected to conduct in-depth interviews. Open and axial coding was used for data analysis. In the following, in the quantitative part, the structural equation model has been used in order to measure and confirm the research model. The quantitative part of the statistical population is made up of specialists and experts in the field of insurance and aviation industry, 338 of whom were selected as a sample by simple random. The results show that the experts' emphasis on sanction conditions, the long life of the fleet, the increase in grounding for commissioning, the lay-up period of the fleet, the contradiction between Fimabin and the inquiry of the insurance company with the instructions of the central insurance, the difference in Fimabin's accounts and the dissatisfaction of the insurer and the insured, the way Announcing and calculating the days of aircraft insurance premium refunds, the existence of a regular and informed system for recording and announcing the period for insurance premium refunds, the level of confidence in the information sent, the accurate calculation of the amount of returned insurance premiums, the lack of sufficient knowledge, the absence of a comprehensive database. And the lack of specialized forces in the field of maintenance is one of the most important challenges in this industry.

Key words: insurance policy management, aviation rights, aircraft insurance policy, aviation industry, reimbursement of aircraft insurance premium

