

# نجات در دریا

ترجمه: محمد جواد محمدیان امامی

مقدمه

در سالهای اخیر افراد علاقمند به مسائل مربوط به نجات در دریا مقالات زیادی درباره آینده این حرفه نوشته‌اند. یکی از نکات مهمی که در این نوشته‌ها به آن توجه شده، بقای شرکت‌هایی است که بدون وابستگی به جانی اقدام به ابداع و نگهداری تجهیزات نجات می‌کنند. این تجهیزات که غالباً گران‌قیمت‌اند توسط نجات‌دهندگان مشهور حرفه‌ای برای موارد خاص ابداع و در موارد لزوم بکار گرفته می‌شوند.

حدود پانزده سال است، حرفه دریانوردی به این موضوع اعتراف دارد که نجات‌دهندگان نقش مهمی را در پیشگیری از آلودگی محیط‌ایفا کرده‌اند. این موضوع در ماده ۱۴ مقررات بین‌المللی درباره نجات، که در سال ۱۹۸۹ به تصویب رسیده، اذعان شده است. برخی از کارشناسان اعتقاد دارند که در پیشگیری از آلودگی محیط زیست، نجات‌دهندگان به تنهایی از هر بخش دیگری فعال‌تر بوده‌اند.

مع الوصف دست‌اندرکاران این حرفه خود را با مشکلاتی مواجه می‌بینند که یا به علت تغییر و تحول در مقررات بین‌المللی و یا در اثر تصمیمات مقامات محلی در کشوری خاص بوجود آمده و بر فعالیت آنها تأثیر گذاشته است. مقاله زیر بر آن است دارد این مشکلات را مورد بررسی قرار دهد.

فرم جدید قرارداد نجات مؤسسه لویدز  
L.O.F.90

فرم جدید قرارداد نجات لویدز، اهمیت نقش نجات‌دهندگان را در پیشگیری از آلودگی محیط،

مورد توجه قرار داده و مقرر می‌دارد در مواردی که کشتی یا محموله آن تهدیدی برای آلودگی محیط محسوب می‌شوند، حتی اگر عملیات نجات با موفقیت انجام نشود، پاداش ویژه‌ای به نجات‌دهنده پرداخت شود. عملیات نجات باید از آلوده شدن محیط پیشگیری نموده و یا اینکه آنرا به حداقل ممکن برسانند.

با این حساب چنانچه نجات‌دهنده‌ای که قرارداد نجات منعقد نموده، در رسالت خود که نجات دادن کشتی و رساندن آن به محلی امن است موفق نشود، لیکن از آلوده شدن محیط زیست جلوگیری کرده یا آنرا به حداقل ممکن رسانده باشد، استحقاق دریافت هزینه را خواهد داشت.

حال ببینیم این قسمت از قرارداد نجات لویدز در عمل تا چه حد موفق خواهد بود، وقتی نجات‌دهنده بداند که حتی اگر عملیات نجات با موفقیت قرین نشود، اگر او از آلوده شدن محیط جلوگیری کرده یا آنرا به حداقل ممکن رسانده باشد، لااقل می‌تواند هزینه‌های معقولی را که صرف جلوگیری از آلودگی محیط کرده است بازیافت کند، بدون شک در تهیه هر چه بهتر تجهیزات و پرسنل مورد نیاز همت خواهد گماشت. لیکن در این موضوع داوران با وظیفه دشواری مواجه هستند. زیرا تعیین اینکه کدام دسته از تجهیزات صرفاً برای عملیات نجات مورد نیاز بوده و کدام بخش از آن به منظور جلوگیری از آلودگی محیط لازم بوده، وظیفه ایست خطیر و در غیاب دستورالعملی که مرز این هزینه‌ها را تعیین کند، داوران وظیفه دشواری را پیش روی

دارند. در نتیجه ممکن است مؤسسه تأمین و جبران غرامت (P & I Club) با ادعای مالکانی مواجه شود که به موجب قوانین غرامت ویژه اقدامات پیشگیری کننده از آلودگی را پرداخت کرده‌اند.

یکی از مشکلاتی که می‌تواند در تصمیم‌گیری برای چگونگی برداشتن و برطرف کردن آلودگی پیش‌آید، مداخله مقامات دولتی محل حادثه است. وضعیت بدین منوال است که نجات‌دهنده‌ای که به محل حادثه می‌رسد و هنوز اجازه انجام عملیات نجات را دریافت نکرده است. ابتدا باید حسب دستورات یک مقام محلی، تهدید آلودگی محیط را مرتفع سازد. نویسنده مقاله چندین مورد در محل حادثه حضور داشته و مشاهده نموده است که مقامات محلی اصرار داشته‌اند قبل از هر گونه تلاش برای نجات و شناور ساختن کشتی، کلیه نفت یا مواد نفتی بارگیری شده در کشتی تخلیه شود، هر چند نجات‌دهندگان شناور ساختن کشتی را همراه با محموله معقول‌تر و صحیح‌تر می‌دانسته‌اند.

### مشکلاتی که اخیراً فرا روی نجات‌دهندگان قرار گرفته

نجات‌دهندگان بزرگ که دارای تجهیزات و ابداعات نجات می‌باشند، دریافته‌اند که توجه نگهداری این تجهیزات و ابداعات در محل کار خود به منظور بکارگیری سریع آن در هر نقطه دنیا بطور روزافزون دشوارتر می‌شود. از سوی دیگر اقداماتی در جهت خلاف این موضوع صورت گرفته است. خصوصاً در آمریکا بعد از حادثه Exxon Valdez برای حصول اطمینان از اینکه انبارهای عظیم تجهیزات پیشگیری کننده از آلودگی، در نقاط استراتژیک مهیا و آماده است، اقداماتی انجام گرفته است.

در سمیناری که در لندن برگزار شد، آقای Reinigert به حضار خاطر نشان نمود که کل نجات‌دهندگان دنیا در یکسال مبلغی معادل ۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰ دلار دریافت کرده‌اند. آقای Reinigert برای نشان دادن قلت این مبلغ عنوان

نمود که صنعت نفت فقط به منظور قرار دادن تجهیزات جلوگیری کننده از آلودگی در نقاط استراتژیک -/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ دلار بودجه در نظر گرفته است.

نجات‌دهندگان حرفه‌ای که در حال حاضر دارای انبارهای بزرگ تجهیزات هستند ممکن است مجبور شوند بجای استفاده از تجهیزات خود، از تجهیزاتی که در نقاط استراتژیک قرار گرفته است استفاده کنند. اگر این موضوع صحت پیدا کند، آنگاه این احتمال کمتر وجود دارد که آنها تجهیزات خود را حفظ نمایند و این موضوع از مشارکت نجات‌دهندگان مشهور می‌گاهد.

آقای Martin Hall که از کارشناسان مؤسسه حقوقی Clyde & Co است، اخیراً در مقاله‌ای مشکل فراروی نجات‌دهندگان بزرگ را که عمدتاً به علت پیدایش موج عظیم نجات‌دهندگان دست دوم بوجود آمده، بررسی کرده است.

وی عنوان می‌نماید که نجات‌دهندگان دست دوم بطور فزاینده نیروئی می‌شوند که باید به حساب آورده شوند. نجات‌دهنده دست دوم لزوماً یک شرکت نجات و یا نجات‌دهنده با تجربه نیست، بلکه شخصی است که وقتی قرارداد نجاتی دست‌وپا کرد، آنگاه تجهیزاتی از قبیل تعدادی پمپ، ژنراتور و کمپرسور مورد نیاز را اجاره می‌کند.

نقش نجات‌دهندگان دست دوم در موارد نجات که تجهیزات گران‌قیمت، یا تجهیزات تخصصی برای مقابله با آلودگی مورد نیاز باشد، کم‌رنگ می‌شود. بدین مفهوم است که نجات‌دهنده دست دوم همواره در موقعیتی است که جایگاه نجات‌دهنده حرفه‌ای را در عملیات ساده و آسان گرفته و عملیات پیچیده را برای نجات‌دهندگان تخصصی رها می‌کند. در این شرایط برای حرفه نجات امری دشوار است که از گروه تصمیم‌گیرندگان پیشگیری از آلودگی، کار کشیده و اصرار نماید که وجه لازم برای برقراری انبارهای تجهیزات در نقاط استراتژیک را در اختیار قرار دهند.

در این اوضاع و احوال این سؤال مطرح می‌شود

### مداخله دولت ها

با هر کشتی بگل نشسته‌ای که محیط را به آلودگی تهدید می‌کند. دخالت دولت‌ها در عملیات نجات افزایش می‌یابد. در مواردیکه عملیات نجات امکان پذیر نیست این وظیفه به دولت محول می‌شود که برای مقابله با آلودگی محیط چاره‌اندیشی کند. و بدین ترتیب هزینه عملیات بطور پیوسته افزایش می‌یابد، خصوصاً وقتیکه در بازیافت زیان هزینه مداخلات دولت هم محسوب شود.

تعداد قلیلی از دولت‌ها دارای تشکیلات نجات غیرنظامی‌اند. وقتیکه مداخله دولت‌ها الزامی باشد، غالباً از شرکت‌های خصوصی خواسته می‌شود که انجام کار را به عهده بگیرند و در پاره‌ای موارد سیاست دولت بر این تأکید دارد که شرکت مذکور یک شرکت وطنی باشد و حاصل آن این می‌شود که لزوماً شرکت‌های کارآمد و با کیفیت بکار گرفته نشوند.

### راه‌حل

مقاله فوق پاره‌ای از مشکلات فراروی نجات دهندگان را روشن کرد. عملیات نجات و مقابله با آلودگی محیط بهم پیوسته‌اند. در کشورهاییکه از بنیه صنعتی خوبی برخوردار باشند نجات دهنده دست دوم قادر است عملیات نجات پیچیده را هم انجام دهد. مشکل زمانی پدید می‌آید که کشتی در منطقه غیرقابل کنترل باشد یا اینکه حادثه در کشوری اتفاق افتاده باشد که منابع صنعتی آن محدود است. اگر پیش‌بینی غم‌انگیز مدیر مؤسسه I. S. U. تحقق یابد، آنگاه آثار مالی آن بر دوش شرکت‌های بیمه سنگینی خواهد کرد بنابراین یکی از راه‌حل‌ها در این است که ترکیبی از شرکت‌های بیمه، شرکت‌های نجات و شرکت‌های نفتی تجهیزات و ابداعات مورد نیاز حرفه نجات را مهیا و به نحوی در نقاط استراتژیک قرار دهند که انتقال آن به هر نقطه دنیا آسان و امکان‌پذیر باشد. این امر نه تنها از کمبود وسایل و تجهیزات نجات می‌کاهد بلکه در پاره‌ای نقاط دنیا بخصوص ایالات متحده و آمریکای جنوبی موجب کاهش هزینه و موجد نفع خواهد بود.

که اگر قرار است انبارهای تجهیزات، نصب و نگهداری شوند، چه کسی هزینه آنرا می‌پردازد؟ سؤال دیگری که مطرح می‌شود این است که این انبارها در کجا باید نصب و نگهداری شوند؟

نجات دهندگان دست دوم، برای ارائه خدمات خود در مناطقی که در مجاورت مراکز صنعتی هستند، با مشکلی مواجه نیستند. اما در مواردی که خطر از دست دادن تجهیزات زیاد باشد، یا یک کشتی در منطقه‌ای غیر قابل کنترل باشد، به ندرت می‌توان از پیشنهاد نجات آنها برخوردار شد.

نجات دهندگان صاحب نام دریافته‌اند که در غالب موارد اجاره تجهیزات محلی ارزان‌تر از آوردن تجهیزات به محل تمام می‌شود. لیکن مشکلی که پیش می‌آید این است که غالب اوقات تجهیزات موجود در محل حادثه، کفایت مقابله با حادثه را ندارد. و عملیات نجات به علت عدم کفایت تجهیزات و یا در دسترس نبودن بموقع آنها با شکست مواجه می‌شود و بدین ترتیب بدون اینکه پاداش نجات افزایش یابد هزینه‌های عملیات افزایش خواهد یافت.

وقتی تخصص و تجربه با نوآوری و ابداع درآمیزند، عملیات نجات مورد تأیید همگان است و کسی نیست که نسبت به آن رغبت نشان ندهد. مع الوصف نجات دهندگان بزرگ در دست‌یابی به قراردادهای نجات موفق نیستند. شاید علت آن تجهیزات ابداعی و وسایل گران‌قیمتی باشد که آنها بکار می‌گیرند. بدین ترتیب این عده از نجات دهندگان ترجیح می‌دهند بجای پیگیری برای نوآوری و ابداع وسایل جدید، از لوازمی که در محل حادثه در دسترس آنهاست استفاده کنند. بنابراین می‌بینیم که اگر ابداع و نگهداری تجهیزات مدرن نجات غیراقتصادی شود، نجات دهندگان بزرگ اجباراً به نجات دهندگان دست دوم تبدیل می‌شوند و شرکت‌های جدیدی را بوجود می‌آورند. بدین ترتیب در مواردیکه نجات دهندگان دست دوم در عملیات نجات با شکست مواجه شوند، دیگر کسی وجود ندارد که جای آنها را بگیرد.

# معرفی مؤسسه چارتر بیمه لندن

از: پروین فاروقی

دوره‌های تخصصی ابتدائی و عالی بیمه را پس از مشاوره با کارفرمایان بیمه تنظیم و ارائه می‌نماید. این دوره‌ها براساس نیازهای اعضای مؤسسه و صنعت بیمه طرح ریزی می‌گردد. مباحث مورد تدریس بطور مستمر تحت بررسی قرار گرفته و آخرین تغییرات بیمه‌ای در آنها گنجانیده می‌شود و در صورت لزوم موضوعات جدید به لیست مباحث درسی مؤسسه اضافه می‌گردد.

مؤسسه علاوه بر انتشار کتب درسی مورد استفاده خود، تعداد زیادی کتاب در زمینه‌های مختلف بیمه‌ای چاپ نموده که قابل استفاده در کلیه سطوح می‌باشد. یکی از نشریات مؤسسه مجله‌ای است که به صورت رایگان هر دو ماه یکبار در اختیار اعضاء قرار می‌گیرد. این مجله حاوی اخبار جدید در رابطه با مسائل بیمه‌ای و نیز تغییرات درون سازمانی مؤسسه می‌باشد. این مجله همچنین شامل مقالات فنی بیمه بوده و به درج اطلاعات عمومی مفید و معرفی کتب جدید بیمه‌ای می‌پردازد.

مقالات و گزارش‌های اعضاء نیز که در این مجله چاپ می‌شود به آنها امکان می‌دهد که نظریات خود را با سایر دست‌اندرکاران بیمه در میان گذارند.

## مدارک علمی

دلیل اصلی شهرت مؤسسه، برگزاری امتحانات تخصصی بیمه‌ای می‌باشد. برای مقامات دولتی و کارفرمایان بیمه کسب مدارک حرفه‌ای و تخصصی بیمه توسط کارکنانشان اهمیت خاصی دارد. مدارک تخصصی مؤسسه چارتر بیمه لندن مورد قبول جامعه بیمه‌گران در سراسر دنیا بوده و اخذ آن ایجاد اعتماد به نفس نموده و فرد را در پیشرفت‌های آتی شغلی یاری می‌نماید.

امتحانات مؤسسه در سطوح مختلفی برگزار میشود و همه ساله حدود هفت هزار نفر از سراسر دنیا آموزش

بیمه مرکزی ایران پس از انجام مذاکرات طولانی موفق به اخذ امتیاز برگزاری امتحانات مؤسسه چارتر بیمه لندن در تهران گردیده‌است. به این ترتیب داوطلبان می‌توانند سالی دو بار در امتحانات مؤسسه فوق تحت نظارت بیمه مرکزی ایران شرکت نموده و در صورت موفقیت به اخذ یک مدرک بین‌المللی نائل گردند.

امتحانات مؤسسه مزبور بطور همزمان در سراسر جهان برگزار می‌گردد. مدرک بدست آمده مورد تائید و قبول دست‌اندرکاران بیمه در سراسر دنیا بوده و بهترین مدرک بین‌المللی بیمه به حساب می‌آید.

مؤسسه چارتر بیمه لندن نقش مهمی را در صنعت بیمه ایفا می‌نماید. هدف اصلی آن افزایش میزان کارآئی و پیشبرد عملکرد بیمه‌ای اعضاء می‌باشد. برای حصول به این هدف، مؤسسه مبادرت به عرضه خدمات آموزشی مختلفی نموده و اعضاء را ملزم به رعایت اصول عالی اخلاقی در عملیات بیمه‌ای خود می‌نماید.

مؤسسه ضمن فعالیت در زمینه‌های آموزشی، اجتماعی و خیریه، مرکزی است که در آن هزاران زن و مرد که در رشته‌های مختلف بیمه‌ای در اقصی نقاط جهان به خدمت اشتغال دارند می‌توانند گرد هم آمده، معلومات خود را از نظر حرفه‌ای افزایش داده، عقاید خود را ابراز و درک بهتری از عملیات بیمه‌ای کسب نمایند.

عضویت در مؤسسه برای هر فرد که در صنعت بیمه به کار اشتغال دارد، بدون توجه به میزان تحصیلات آزاد می‌باشد. البته اخذ یکی از مدارک بیمه‌ای مؤسسه، اعتبار و امتیازات خاص خود را به همراه خواهد داشت.

یک رشته حرفه‌ای متحول مانند بیمه نیاز به مطالعات مستمر دارد. مؤسسه چارتر بیمه لندن

## حسابداری و امور مالی برای مدیران در بیمه Accounting and Finance for Managers in Insurance

زمان لازم برای اخذ مدرک ACII به تعداد دروس انتخابی متقاضی در هر دوره و نیز نحوه مطالعه و میزان موفقیت وی در امتحانات بستگی دارد. با اینکه محدودیتی از نظر تعداد دروس انتخابی برای هر فصل امتحانی وجود ندارد، تجربه نشان داده است که انتخاب بیش از دو درس مقدور نیست.

امتحانات از دو قسمت تشکیل میشود. بیست و پنج درصد نمرات مربوط به قسمت اول و هفتاد و پنج درصد مربوط به قسمت دوم می باشد. قسمت اول حاوی سؤالات کوتاهی از مواد مورد اشاره در متن درس می باشد و هدف از طرح آنها تشخیص میزان اطلاعات دانشجو و فهم علمی وی از مطلب می باشد. در قسمت دوم دانشجو می باید اطلاعات خود را به کار گرفته و راه حل عملی برای یک مشکل بیمه ای پیشنهاد نماید. ممکن است برای حصول به این منظور لازم باشد از قسمت های مختلف کتاب نقل قول شود.

### هزینه ها

#### الف - ثبت نام

برای اعضاء مؤسسه مجانی و برای سایر افراد ۲۰ پوند می باشد.

#### ب - عضویت سالانه مؤسسه

عادی	۲۰ پوند
Associateship	۳۳ پوند
Fellowship	۴۶ پوند

#### ج - هزینه ثبت نام در امتحانات ماه آوریل

عضو	۳۵ پوند	غیر عضو	۴۰ پوند
-----	---------	---------	---------

شهریه هر درس ثبت نام: تا تاریخ ۲۸ نوامبر ۱۹۹۱

عضو	۴۰ پوند	غیر عضو	۴۵ پوند
-----	---------	---------	---------

شهریه هر درس ثبت نام: بین ۲۹ نوامبر ۹۱ الی ۳۰ ژانویه ۹۲

#### د - هزینه ثبت نام امتحانات ماه اکتبر

عضو	۳۹ پوند	غیر عضو	۴۴ پوند
-----	---------	---------	---------

شهریه هر درس ثبت نام: تا تاریخ ۲ ژوئیه ۱۹۹۲

عضو	۴۴ پوند	غیر عضو	۴۹ پوند
-----	---------	---------	---------

شهریه هر درس ثبت نام: بین ۳ ژوئیه ۱۹۹۲ و ۱۳ اوت ۱۹۹۲

حرفه ای بیمه را از طریق این مؤسسه آغاز می نمایند. جهت حصول اطمینان از اینکه موفقیت در این امتحانات پاسخگویی نیاز اعضاء و صنعت بیمه بطور کامل می باشد، محتویات دروس و سطح امتحانات بطور مستمر مورد بررسی قرار می گیرد.

### ۱ - Fellowship (FCII)

بالاترین مدرک دریافتی از این مؤسسه است. دریافت این مدرک مستلزم سه سال خدمت بیمه ای پس از احراز درجه (ACII)، انجام تحقیق و ارائه رساله و سعی مستمر برای پیشبرد حرفه ای بیمه می باشد.

### ۲ - Associateship (ACII)

بالاترین مدرک تحصیلی است که دریافت آن تنها به شرط موفقیت در امتحانات کتبی امکان پذیر است. پس از اخذ مدرک و تکمیل سه سال خدمت بیمه ای فرد میتواند درخواست ارتقاء به درجه FCII را بنماید.

این دوره شامل سه درس اجباری است:

#### ۱ - خطر و بیمه Risk and Insurance

#### ۲ - قانون قراردادها و بیمه

#### Contract Law and Insurance

#### ۳ - فضای تجارتي

### The Business Environment

علاوه بر دروس فوق، موفقیت در هفت درس اختیاری قابل انتخاب از لیست جامع مؤسسه بر اساس زمینه شغلی و علاقه شخصی ضروری می باشد. پیروی از ترتیب خاصی جهت انتخاب دروس هر دوره

امتحان ضروری نیست ولی درک صحیح دروس اختیاری تا حدودی به اطلاعات حاصله از تکمیل دروس اجباری بستگی خواهد داشت. از این رو توصیه می شود که کلیه متقاضیان سعی نمایند دروس اجباری را قبل از انتخاب دروس اختیاری بگذرانند.

ضمناً مؤسسه پیشنهاد می نماید که داوطلبان حداقل یکی از دروس زیر را که بعدها آنان را در انجام وظایف سرپرستی یاری خواهند داد، در دروس انتخابی خویش بگنجانند.

اصول عملی مدیریت در بیمه

### Principles and Practice of Management in Insurance

۳- Certificate of Insurance Practice (CIP)

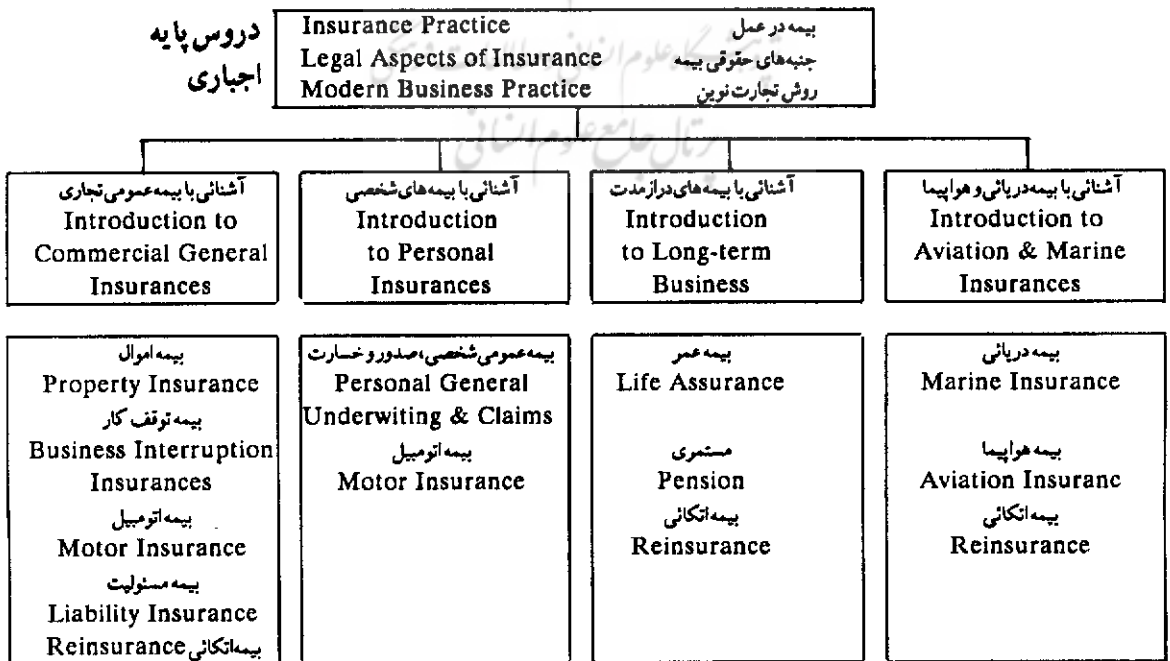
برای اخذ این مدرک موفقیت در پنج امتحان ضروری می باشد. درک و کاربرد مطالب مطرح شده جهت رفع نیازهای یک تکنسین بیمه کافی می باشد. با احراز این مدرک، فرد می تواند به عضویت جامعه تکنسین های بیمه درآمده و از عنوان MSTI<sup>1</sup> استفاده نماید. مؤسسه چارتر بیمه لندن دارندگان این مدرک را تشویق به ادامه مطالعه و ثبت نام برای اخذ مدرک ACII می نماید که در این صورت متقاضیان از گذراندن دو درس از دروس سطح ACII معاف خواهند بود.

طرح این دوره به گونه ای است که متقاضی می تواند اطلاعات اولیه را از دروس پایه کسب نموده و سپس با انتخاب یک درس مقدماتی و یک درس تخصصی یکی از رشته های بیمه تجاری، بیمه شخصی، بیمه عمر و یا بیمه دریائی و هواپیما را ادامه دهد.

هزینه ها

هزینه عضویت در مؤسسه ۲۰ پوند در سال

جدول رشته های پیشنهادی



می باشد.

هزینه ثبت نام امتحانات ماه آوریل

غیر عضو	عضو	برای هر درس
۴۰ پوند	۳۵ پوند	ثبت نام: تا تاریخ ۲۸ نوامبر ۱۹۹۱
۴۵ پوند	۴۰ پوند	برای هر درس
		ثبت نام: بین ۲۹ نوامبر ۱۹۹۱ الی ۳۰ ژانویه ۱۹۹۲

هزینه ثبت نام امتحانات ماه اکتبر

غیر عضو	عضو	برای هر درس
۴۴ پوند	۳۹ پوند	ثبت نام: تا تاریخ ۲ ژوئیه ۱۹۹۲
۴۹ پوند	۴۴ پوند	برای هر درس
		ثبت نام بین ۳ ژوئیه و ۱۳ اوت ۱۹۹۲

هر امتحان سه ساعت به طول خواهد انجامید. سؤالات دروس پایه کوتاه است. ولی امتحانات دروس مقدماتی و تخصصی ترکیبی از سؤالات کوتاه و چند مسئله خواهد بود.



## لیست دروس اختیاری پیشنهادی

Personal Investment and the Financial Services Industry	صنعت خدمات مالی و سرمایه گذاری شخصی
Life and Disability Underwriting	بیمه عمر و از کار افتادگی
Life Assurance Practice and Administration	بیمه عمر و اداره آن
Life Assurance Law and Taxation	قوانین بیمه عمر و مالیات
Financial Aspects of Long-term Business	وجوه مالی بیمه های دراز مدت
Pension Law and Taxation	قوانین مربوط به مستمري و مالیات
Pension Planning and Administration	برنامه ریزی و اداره امور مستمري
Personal Insurances Legal Aspects and Underwriting	بیمه های شخصی از نظر مسائل حقوقی و صدور
Personal Insurance-Claims, Marketing and Management	بیمه های شخصی - مدیریت، بازاریابی و خسارت
Private Motor Insurance	بیمه خودروهای شخصی
Commercial Motor Insurance	بیمه خودروهای تجاری
Property Insurance Risk Assessment and Control	ارزیابی و کنترل خطر در بیمه اموال
Property Insurance Underwriting	پذیرش بیمه اموال
Legal Liabilities	مسئولیت های حقوقی
Liability Insurance Practice	بیمه مسئولیت در عمل
Property and Casualty Claims	خسارات اموال و حوادث
Business Interruption Insurance	بیمه توقف کار
Engineering Insurance and Claims	بیمه های مهندسی و خسارات
Construction Insurance	بیمه بناهای در حال ساخت
Risk Management	مدیریت خطر
Marine Insurance and World Trade	بیمه دریائی و تجارت جهانی
Marine Risks and their Assessment	خطرات دریائی و ارزیابی آنها
Marine Insurance - the legal and documentary framework	حقوق و مستندات بیمه دریائی
Marine Account Management and Reinsurance	مدیریت حسابداری بیمه دریائی و بیمه اتکائی
Marine Claims	خسارات دریائی
Aviation Underwriting	بیمه هواپیما
Aviation Law and Claims	قوانین بیمه هواپیما و خسارات
Principles of Reinsurance	اصول بیمه اتکائی
Practice of Reinsurance	عملیات بیمه اتکائی
The Reinsurance Market	بازار بیمه اتکائی
Lloyd's Regulatory Requirements	مقررات انتظامی لویدز
The EC and Insurance	کشورهای اروپائی و بیمه
Insurance Broking	دلالتی بیمه
Principles and Practice of Management in Insurance	عملیات و اصول مدیریت در بیمه
Accounting and Finance for Managers in Insurance	حسابداری و امور مالی برای مدیران در بیمه
Marketing	بازاریابی



پروشکاه علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی