

The Concept of Adequate Insurance in Air Transport Rights

Masuod Amani
Mohsen ‘Abedini

Regarding air transport in all international and domestic flights of most countries in the world, Warsaw Convention 1929 and Montreal Convention 1999 are put into action. According to Article 50 of the Montreal Convention 1999 “ States parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the state party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.” Perhaps, the term *Adequate Insurance* was mentioned in Montreal Convention for the first time. To ascertain its concept, the acts of convention, depending on the preparatory codifying works and codifiers’ opinions, should be reviewed. Studying the preparatory works, the intentions and purposes of convention parties can be understood. The preparatory affairs include discussions, conferences, and convention draft and the initial plan. To perceive the concept of the term *Adequate Insurance* in Montreal Convention Act 50, this paper, therefore, attempted to analyze it with respect to the preparatory works and the convention text. The result of analyzing this concept correctly will prevent air transport and insurance companies from applying their own opinions while indemnifying the victims of air accidents for damages.

Keywords: Adequate Insurance, Airplane, Responsibility, Montreal Convention, Air Transport

مفهوم بیمه کافی در حقوق حمل و نقل هوایی

تاریخ دریافت ۱۳۹۴/۰۸/۱۹

تاریخ پذیرش ۱۳۹۵/۰۳/۲۵

مسعود امانی*

محسن عابدینی**

چکیده

در خصوص حمل و نقل هوایی در کلیه پروازهای بین‌المللی و پروازهای داخلی اکثر کشورهای جهان، کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و مونترال ۱۹۹۹ اجرا می‌گردند. مطابق ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، «دولت‌های عضو خواستارند که متصدیان حمل و نقل آنها اقدام به انعقاد بیمه کافی برای پوشش مسئولیت خود که ناشی از این کنوانسیون است، نمایند. دولت‌های عضو می‌توانند از متصدی حملی که به مقصد آن کشور به ارائه خدمات حمل و نقل هوایی می‌پردازد، درخواست نمایند دلیل در اختیار داشتن بیمه کافی که مسئولیت ناشی از این کنوانسیون را پوشش دهد، ارائه نماید^۱». عنوان بیمه کافی شاید نخستین بار در کنوانسیون مونترال مورد اشاره واقع شد. برای پی بردن به مفهوم آن باید به تفسیر مواد کنوانسیون که در گرو کارهای مقدماتی تدوین کنوانسیون‌ها و نظر تدوین‌کنندگان آن است، رجوع نمود. با بررسی کارهای مقدماتی می‌توان به قصد و نیت طرف‌های پذیرنده کنوانسیون پی برد. از امور مقدماتی باید به مباحث، کنفرانس‌ها، پیش‌نویس و طرح اولیه کنوانسیون اشاره نمود. لذا این مقاله سعی دارد برای فهم عبارت «بیمه کافی» ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال، آن را با توجه به کارهای مقدماتی کنوانسیون و متن آن مورد تجزیه و تحلیل قرار دهد.

واژگان کلیدی

بیمه کافی، هواپیما، مسئولیت، کنوانسیون مونترال، حمل و نقل هوایی

* دکتری حقوق خصوصی

** کارشناس ارشد حقوق خصوصی

مقدمه

قوانین داخلی بسیاری از کشورها، بیمه مناسب را الزام آور نموده‌اند؛ این قوانین اغلب به بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی به میزان محدودیت‌های مصرحه در قوانین ملی و کنوانسیون‌های بین‌المللی اشاره دارند. با این حال در بعضی از کشورها نظیر: ایتالیا، سوئیس و آلمان، به بیمه نمودن اضافی به نفع مسافران اشاره دارند. سایر کشورها این حق را به مقامات دولتی خود داده‌اند که هوایما را به ثبت رسانده و خود در مورد میزان بیمه تعیین تکلیف نمایند. همچنین کشورهای وجود دارند که قوانین داخلی آن‌ها در رابطه با موضوع مورد نظر، کاملاً سکوت اختیار می‌نمایند. (Verschoor, 2001, p.182)

کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه یا موافقت‌نامه مونترال و ... هیچ کدام در بردارنده‌ی قوانین و مقررات لازم‌الاجرای در زمینه بیمه، برای شرکت‌های حمل و نقل هوایی نبودند و تنها پروتکل گواتمالا به موجب ماده ۱۴ به دولت‌ها اجازه داده بود که در صورت تمایل، با ایجاد بیمه‌های محلی، برای پرداخت غرامت مدعی، در سرزمین خود سیستمی برقرار کرده و مورد استفاده قرار دهند که مکمل غرامت‌های پیش‌بینی شده در آن معاهده باشد. به عبارت دیگر، این پروتکل نیز هیچ گونه تعهدی را برای شرکت حمل و نقل در حیطه بیمه متذکر و قائل نمی‌شد و تنها ایجاد سیستمی را که تحت شرایط مشخصی عمل می‌کرد، برای پرداخت خسارت تکمیلی توسط کشورها، بدون اشکال اعلام کرده بود. تا اینکه کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، ماده ۵۰ خود را استثنائاً به بیمه اختصاص داد و این اولین بار بود که نقش بیمه در یک کنوانسیون بین‌المللی یا پروتکل اصلاحی آن، مورد تاکید و تأیید قرار می‌گرفت. البته برخی از مفسران حقوقی انتقاد کردند که کنوانسیون مونترال تلاش نموده تا تکالیف بیمه‌ای متصدیان حمل را در کنوانسیون تنظیم و تدوین نماید که مربوط به مباحث مسئولیت بین متصدیان حمل و مسافران یا اشخاص ذی نفع در کالا است. همچنین برخی ادعا کردند که اصطلاح «بیمه کافی» که در این ماده ذکر شده، مبهم است، که ما در اینجا به شرح آن می‌پردازیم. (Verschoor, 2001, p47)

۱. مقررات هواپیماها جهت پرواز و عبور از فضای کشور

یکی از وظایف اصلی دولت‌ها حفظ منافع عمومی^۲ بوده، که می‌تواند در کلمه بااهمیتی چون بیمه و اجباری کردن آن برای تمامی سطوح صنعت، بخصوص در صنعت هواپیمایی خلاصه گردد. بیمه در هواپیمایی کشوری بخصوص در عصر حاضر از جایگاه خاصی برخوردار بوده و یکی ارکان اصلی و اساسی اعطای گواهینامه قابلیت پرواز و متعاقب آن مجوز ورود هواپیماها به فضای سایرکشورها می‌باشد. بیمه در هواپیمایی کشوری در دو کلمه «بیمه شخص ثالث» و «بدنه هواپیما» خلاصه شده و در سطح وسیع‌تر از پیچیدگی خاص حقوقی و زوایای متنوعی برخوردار بوده، که با پیشرفت صنعت هواپیمایی به پیچیدگی آن نیز افزوده می‌گردد. پس دول صاحب صنعت هوایی به علت پرواز هواپیماها بر فراز مناطق مسکونی، شهرها و خاک سایر کشورها مسئولیت زیادی به ترتیب ذیل جهت حفظ و ارتقاء ایمنی سرنشینان و وسیله پرنده بردوش دارند:

الف) حفظ و احقاق حقوق مسافر و خدمه پروازی

ب) حفظ و احقاق حقوق منافع عمومی

ت) حفظ و رعایت حقوق اپراتور (بهره‌بردار هواپیما)

پ) حفظ و رعایت حقوق کارخانه سازنده

دولت از منافع عمومی و مسافر حمایت نموده و باید از طرفی از کارخانه سازنده و شرکت بهره‌بردار به علت اثرات اقتصادی بر روی دولت نیز حمایت نماید. اشاره نمودیم که بیمه یکی از ارکان اصلی و اساسی جهت اعطای گواهینامه قابلیت پرواز می‌باشد، اما اعطای این گواهینامه براساس چه معیارها و اصولی است؟ سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری^۳ موسوم به ایکائو، این معیارها را در فصل ۵ از بخش اول مقررات خود مشخص نموده است که وجود بیمه نامه معتبر در مقررات ایکائو، انکس ۸ و سند ۹۷۶۰ (در این سند ۲۲ عنوان به معیارهای صدور گواهینامه صلاحیت پرواز مورد اشاره قرار می‌گیرد که بیمه یکی از این موارد می‌باشد) مورد اشاره واقع شده است.^۴ لذا چنانچه هواپیما فاقد بیمه نامه معتبر باشد، مطابق مقررات ایکائو و مقررات داخلی به آن اجازه پرواز در حریم هوایی داخلی و خارجی داده

نخواهد شد. در واقع مطابق ماده ۲۹ فصل اول از بخش نخست پیمان شیکاگو: «الزاماً باید مدارک ذیل در داخل هواپیما وجود داشته باشد، و الا هواپیما مجاز به انجام عملیات پروازی نمی‌باشد:

- گواهینامه ثبت هواپیما^۵
- گواهینامه قابلیت پرواز^۶
- گواهینامه خدمه پروازی هواپیما^۷
- دفتر پرواز هواپیما^۸
- گواهینامه وسایل اویونیک و ارتباطی هواپیما^۹
- اظهارنامه بار حمل شده^{۱۰}

در پیمان شیکاگو، لزوم بیمه نامه معتبر مورد اشاره واقع می‌گردد اما اینکه اعتبار بیمه نامه به چه عواملی می‌باشد؛ در واقع چه عواملی باید موجود باشد تا بیمه نامه‌ای معتبر شناخته شود؟ در پیمان شیکاگو مورد اشاره واقع نمی‌شود.

۲. چرا بیمه کافی؟

پیشینه تاریخی بیمه هواپیما، تحقیقاً به توسعه و گسترش هوانوردی بازرگانی وابسته است و می‌توان تنها عامل بالقوه رشد و توسعه روزافزون هواپیماهای بازرگانی را کاربرد هواپیما در صنایع نظامی دانست. (دستباز، ۱۳۷۴، ص ۲۰) به همین دلیل هر یک از جنگ‌های خانمان سوز اول و دوم جهانی، انگیزه‌ای بسیار قوی برای توسعه و گسترش صنعت هواپیماسازی و به تبع آن، بیمه هواپیما گردید.^{۱۱} در دوران بعد از جنگ جهانی اول و قبل از توسعه صنعت هواپیما؛ یعنی زمانی که هنوز حمل و نقل هوایی رونق کافی نیافته بود و بالطبع خطرات سفرهای هوایی و مسئولیت خطیر خطوط هوایی در قبال جان و مال مسافران به درستی آشکار نبود، صدور بیمه هواپیما در موسسات معتبر انگلستان و ادارات دیگری غیر از اداره هواپیما نظیر اداره بازربری و یا حوادث انجام می‌شد. (گلده، ۱۳۷۲، ص ۳۱) با گذشت زمان و پدید آمدن هواپیماهای بسیار مدرن، پیشرفت صنعت هواپیما و رشد روزافزون دانش مربوط به آن، فزونی تقاضا برای استفاده از هواپیما در خصوص حمل و نقل بار و جابجایی مسافر و

توسعه پرتفوی^{۱۲} کاری بیمه‌گران، توجه شرکت‌ها و مجامع بیمه‌ای به این رشته از بیمه بالا گرفت و به زودی معلوم شد به دلیل دانش تخصصی مورد نیاز برای بیمه‌گران و مسئولین صدور این نوع بیمه، صادرکنندگان و دست‌اندرکاران بیمه هواپیما باید در جهت ارائه کار بهتر و موفقیت بیشتر، نسبتاً از دانش تخصصی هواپیما برخوردار بوده و تا حدودی از قوانین و حقوق هوایی آگاهی داشته باشند. (گلده، ۱۳۷۲، ص ۳۸)

از طرفی با افزایش سرعت پرواز از ۶۰ مایل در ساعت به ۱۸۰۰ مایل و نیز رشد روزافزون قیمت‌های ساخت و تولید هواپیماها، آشکار شد که چه حجم بزرگی از پول توسط سازندگان و تولیدکنندگان، شرکت‌های حمل و نقل هوایی و موسسات مالی دست‌اندرکار صنعت هواپیماسازی و امور هواپیمایی در این بخش سرمایه‌گذاری می‌شود و بر این حقیقت صحنه گذاشته شد که هیچ کدام از این موسسات، شرکت‌ها و یا کارخانه‌های سازنده هواپیما، به تنهایی قادر نیستند که در صورت بروز حوادث کلی و جزئی برای سرمایه‌های خود، آن‌ها را جایگزین نمایند؛ یعنی با وقوع خسارت، تمام یا بخشی از سرمایه این افراد به خطر خواهد افتاد و جایگزینی هم برای آن نیست. به همین دلیل، بیمه این سرمایه‌ها و توزیع خطرات مربوط به آن‌ها، نزد موسسات بیمه‌ای، امری حیاتی و اجتناب‌ناپذیر خواهد بود و دلیل ایجاد شرکت‌ها و موسسات و صندوق‌های بزرگ بیمه تخصصی هواپیما^{۱۳} و نیز رونق سریع فعالیت بیمه هواپیما، به خاطر بزرگی و اهمیت و حساسیت ریسک این نوع از بیمه است. (گلده، ۱۳۷۲، ص ۴۵)

هر چند بیمه هواپیما رشته نسبتاً جدیدی از بیمه به شمار می‌رود ولی سرعت توسعه این بیمه در قیاس با سایر رشته‌های بیمه، بسیار چشمگیر و فزاینده بوده است و به نظر می‌رسد که گسترش سریع بیمه هواپیما ناشی از توسعه روزافزون و شتابان صنعت هواپیماسازی و خدمات هوایی و هوانوردی در طول چند دهه اخیر است.

چنانکه ذکر کردیم، از اواخر جنگ جهانی دوم به بعد، صنعت هواپیمایی به سرعت رو به توسعه گام نهاد و بازار بیمه هواپیما نیز به تناسب این رشد، توسعه یافت. با پیشرفت تکنولوژی و ارتقای سطح کیفی ساخت انواع هواپیماها و مدرن شدن آن‌ها و نیز حصول اطمینان مردم از امنیت پرواز با این هواپیماها، انجام مسافرت‌های هوایی فزونی یافت که این خود عامل ساخت و تولید هواپیماهایی با ظرفیت مسافر بیشتر

گردید. (پیکارجو، ۱۳۸۳، ص ۱۶) بالطبع با افزایش تعداد مسافران، مسئولیت صاحبان خطوط هواپیمایی در مقابل جان مسافران و کالاها به تدریج سنگین‌تر و پر اهمیت‌تر گشته و نیاز به پوشش بیمه‌ای کامل و مناسب‌تر احساس شد «زیرا که افزایش ارزش هواپیماها به معنای ریسک‌پذیری بیشتر و افزایش تعداد مسافران در یک هواپیما به مفهوم تجمع ریسک و افزایش مسئولیت متصدیان حمل هوایی در مقابل جان مسافران در یک حادثه است». (صدیق نوحی، ۱۳۷۷، ص ۸)

افزایش قیمت خود هواپیماها و نیز رشد حدود مسئولیت‌های متصدیان حمل و نقل در مقابل مسافران هواپیماها، توجه بازار بیمه بین‌الملل را به اهمیت و حساسیت این رشته جدید از بیمه، معطوف نمود. (پیکارجو ۱۳۸۳، ص ۹)

در مواجهه با رشد سرسام آور قیمت هواپیماها و نیز افزایش خطرات ناشی از سفرهای متعدد هوایی و جابه‌جایی تعداد انبوهی از مسافران توسط هواپیماهای پیشرفته امروزی، بازار بیمه هواپیما نیز برای جوابگویی به این رشد، مجبور به افزایش ظرفیت‌های بیمه‌ای خود گردید. این اجبار در افزایش ظرفیت‌های بیمه‌ای، زمانی آشکار می‌شود که بدانیم غرامت تقریبی یک حادثه که موجب بروز خسارت کلی به بدنه یک هواپیمای جمبوجت می‌شود، می‌تواند بیش از ۲۰۰ میلیون دلار باشد بدون در نظر گرفتن خسارت مربوط به مسافرین و اموال و اشخاص ثالث که به چندین برابر این مبلغ نیز می‌رسد.^{۱۴}

«رشد سریع صنعت هواپیما علاوه بر توسعه بازار بیمه مربوط به آن، رشد و توسعه سریع قوانین و حقوق هوایی و هوانوردی بین‌المللی را نیز به همراه داشت. حقوقی که ناظر بر مسئولیت قانون متصدیان حمل و نقل هوایی در قبال مسافران هواپیما است.» (پیکارجو، ۱۳۸۳، ص ۱۱)

۳. بیمه؛ ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال

پذیرش پروتکل‌های مونترال ۱۹۷۵، آخرین بروز رسانی ارائه شده در مورد سیستم ورشو می‌باشد. گرچه چندین ابتکار در اثنای سال‌های ۱۹۷۵ تا ۱۹۹۹ اتخاذ و اجرا شده بودند اما هیچ پروتکل یا کنوانسیونی تا سال ۱۹۹۹ اتخاذ نگردیده بود. ۲۴ سال بعد،

کنفرانسی به منظور بروز نمودن کنوانسیون ورشو، توسط سازمان ایکائو در می ۱۹۹۹ در مونترال برگزار گردید، و بعد از سه هفته بحث و گفتگو و تهیه پیش‌نویس و اصلاح مجدد پیش‌نویس، کنوانسیون مونترال در کمال صحت و سلامت مقدمات آن، توسط نمایندگان ۵۲ کشور، مورد توافق و امضاء واقع شد.

کنوانسیون مونترال در ۴ نوامبر ۲۰۰۳ در میان دولت‌های عضو آن، پس از آنکه سی‌امین سند قبولی توسط ایالات متحده به ایکائو سپرده شد، الزامی و اجرا گردید. بدنبال ایالات متحده چندین کشور دیگر هم آن را قبول نموده و در حال حاضر هستند دولت‌هایی که قصد پیوستن به این کنوانسیون را دارند و اماره‌ای مبنی بر اینکه چنین روندی در آینده متوقف گردد وجود ندارد. تا تاریخ ۵ اکتبر ۲۰۰۶، کنوانسیون مونترال مورد تایید و تصویب ۷۲ کشور واقع شده بود که ۲۵ عضو آن از اتحادیه اروپا بوده که در ژوئن ۲۰۰۴ به این کنوانسیون پیوستند و تا می ۲۰۰۹، نود کشور به آن ملحق شده‌اند. (جباری، ۱۳۸۸، صص ۱۱-۱۴)

با توجه به اینکه هدف کنوانسیون مونترال همانند سیستم ورشو، یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل بین‌المللی هوایی و بعلاوه نوین‌سازی سیستم ورشو و اسناد مرتبط با آن می‌باشد، بنابراین یکی از دستاوردهای اصلی آن نجات سیستم ورشو از فروپاشی یکپارچه و مداوم بوده است که توسط سازمان ایکائو به منظور جلب رضایت اعضاء آن بدلیل مشکلاتی که در سیستم ورشو مشاهده می‌شد، صورت گرفته است. یکی از مشکلاتی که منجر به عدم رضایت از سیستم ورشو گردید، مسئله بیمه بود. هرچند کنوانسیون مونترال، اساساً ساختار کنوانسیون ورشو را تقریباً دست نخورده نگاه می‌دارد و تلاش می‌نماید تا عبارات اصلی ورشو را تا حدی که امکان دارد حفظ نماید، اما با توجه به فلسفه‌ای که کنوانسیون مونترال مطابق آن وضع شده بود، نقطه ثقل و توجه آن از متصدی حمل و نقل به سمت مشتری تغییر نمود. به عبارتی کنوانسیون ورشو به دنبال حفظ منافع متصدی بود، در حالی که کنوانسیون مونترال تمایل به مشتری‌مداری و رضایتمندی او دارد. لذا کنوانسیون جدید به منظور جلب رضایت مشتریان، نیازمند فراهم نمودن غرامتی منصفانه براساس اصل جبران خسارت می‌بود. همانطور که اشاره نمودیم آنچه که در کنوانسیون مونترال بعنوان امری جدید التاسیس می‌باشد، بحث بیمه است که جنبه حمایتی از مشتری را دارد و سعی بر آن دارد که

اصل جبران خسارت را بدرستی نهادینه نماید.

طرح این پرسش به جاست که «آیا بیمه مسئولیت حمل و نقل هوایی اجباری است؟» و یا اینکه متصدیان حمل و نقل هوایی صرفاً برای جلوگیری از رسیدن ضرر به خود و شرکتشان و ترس از خطر ورشکستگی، اقدام به این کار می‌نمایند. پاسخ به این سؤال این است که هیچ تعهد یا اجبار مستقیمی در قوانین هوایی وجود ندارد که حتماً باید بیمه مناسب تدارک دیده شود. تمامی آنچه را که می‌توانیم دریافت نماییم، عبارت است از تأیید غیرمستقیمی که در کنوانسیون شیکاگو (ماده ۹) به عمل آمده است. این ماده قانونی که امکان ممنوع یا محدود کردن پروازهای خارجی را به دلیل حفظ سلامت و ایمنی عمومی توسط کشورهای عضو پیمان به رسمیت شناخته است در رابطه با متصدیانی قابل اعمال و اجراست که در بیمه نمودن هواپیماهایشان طبق مفاد کنوانسیون سال ۱۹۵۲ رم قصور می‌ورزند. (ماحوزی، ۱۳۸۹، ص ۵۳)

ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال همانگونه که در بالا به آن اشاره نمودیم درمورد بیمه سخن می‌گوید. هر چند کنوانسیون ورشو شامل قانونی در مورد بیمه که برای متصدیان حمل و نقل الزام آور باشد نمی‌گردد (Verschoor, 2001, at 182)، اما خلاصه مذاکرات و صورت جلسات کنوانسیون ورشو، نشان می‌دهد که این موضوع در دومین کنفرانس بین‌المللی در مورد حقوق خصوصی بین‌المللی در اکتبر ۱۹۲۹ (Warsaw Conference, 1929) و همچنین در سمینار حقوق هوایی بین‌المللی ۱۹۸۱ و کنفرانس انجمن حقوقی بین‌المللی ۱۹۸۲ مورد اشاره واقع شده است. (Fernandez-pena, 2006)

در رابطه با ماده ۵۰ کنوانسیون، سه دیدگاه از سوی حقوقدانان مطرح شده است: یک دیدگاه ماده ۵۰ را با توجه به همان جنبه حمایتی از متصدیان حمل و نقل، امری عبث و بیهوده می‌انگارد؛ دیدگاه دوم که به دیدگاه میانه رو معروف است شامل مفسرینی است که به عبث یا خوب و بد بودن ماده ۵۰ نگاه ندارند بلکه به این می‌نگرند که با وجود ماده ۵۰، حال چه نوع پوشش بیمه‌ای مناسب می‌باشد یعنی با مطرح نمودن سؤالات متعدد و پاسخ دادن به آنها سعی در شفاف نمودن ماده می‌نمایند. دیدگاه سوم، دیدگاه آن کسانی است که ماده ۵۰ را با توجه به همان مقدمات موجود در

تدوین کنوانسیون، ماده‌ای کاملاً واضح و شفاف می‌داند که حتی نیازی به تفسیر در مواد آن را هم نمی‌بیند. (Fernandez-pena,2006) نگاه ما به ماده ۵۰ بدلیل آنکه قصد شرح دادن آن را داریم همانند دیدگاه میانه روها می‌باشد لذا با پرسش و پاسخ دادن به آن سعی می‌نماییم تا ابهامات موجود در آن را برطرف سازیم.

۴. کدام پوشش بیمه‌ای درخواست شده است؟

پیش از توضیح دادن در این زمینه، باید توضیح مختصری در مورد متصدی حمل و نقل داد. اینکه متصدی حمل و نقل اصولاً کیست؟ چرا این سؤال را می‌نماییم؛ زیرا اساساً ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال درباره جبران خسارات و پوشش مسئولیت متصدی حمل و نقل سخن می‌گوید. لذا تا متصدی حمل و نقل را شناسیم نمی‌توانیم در مورد مسئولیت آن نیز سخن بگوییم و تا مسئولیتی نباشد بیمه نمودن امری عبث و بیهوده خواهد بود. پوشش بیمه بر عهده ذینفع می‌باشد و ذینفع واقعی در حقیقت متصدی حمل می‌باشد لذا باید تعریف درستی از متصدی حمل داشته باشیم تا بتوانیم او را مسئول جبران خسارات احتمالی بدانیم. در متن کنوانسیون با عنوان «Carrier» به آن اشاره شده است. مارگو (Margo,2000,at19) ذکر می‌نماید که این عبارت غیرشفاف است و نیاز به توضیح دارد. از نظر او متصدی حمل و نقل به کسی گفته می‌شود که دارای شخصیت حقوقی بوده و بر اساس اصول تجاری و با پروانه و مجوزی که دولت به او داده به این فعالیت مبادرت می‌نماید. تعاریف متعدد دیگری نیز در این زمینه وجود دارد اما نهایتاً نظر مارگو مورد تایید واقع شده است.

مشخص کردن مصداق برای تعیین مسئولیت مهم می‌باشد و تعیین مصداق در این زمینه امری دشوار نیست. از نظر قانونی حفظ جان و مال مسافری در طول سفر و همچنین پاسخگو بودن به اشخاص ثالث خارج از پرواز در صورت بروز خسارت برعهده متصدی می‌باشد و متصدی حمل و نقل دارای مسئولیت در قبال مسافران و اشخاص ثالث می‌باشد. لذا مصداق آن شامل مالکان، مدیران و اجاره کنندگان یا متصدیان هواپیماها و شرکت‌های حمل و نقل هوایی می‌گردد.

پاسخ به سؤال اصلی باقی ماند که کدام پوشش بیمه‌ای درخواست شده است؟ در بالا اشاره نمودیم که پوشش بیمه در برابر مسئولیت می‌باشد و تا مسئولیتی نباشد، بیمه

نمودن معنایی نخواهد داشت زیرا بیمه برای گسترش ریسک می‌باشد تا بیمه‌گذار را در برابر خسارات احتمالی که قانوناً او مسئول جبران آنها می‌باشد، حمایت نماید که یک روش حمایتی، بیمه می‌باشد. لذا تا معنای مسئولیت را درک ننماییم، نمی‌توانیم بگوییم که چه پوشش بیمه‌ای برای آن مناسب می‌باشد. مسئولیت انواع گوناگونی دارد؛ مسئولیت مدنی، مسئولیت کیفری و اخلاقی. اما آنچه که مدنظر می‌باشد مسئولیت مدنی است. در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی ایران مصوب ۱۳۳۹/۲/۷ «مسئولیت» چنین تعریف شده است: «هرکس بدون مجوز قانونی، عمداً و یا در نتیجه بی‌احتیاطی به جان و یا مال و یا سلامتی افراد یا حیثیت و شهرت تجاری و یا هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده است، لطمه وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود است».

در قانون مدنی ایران موضوع مسئولیت مدنی تحت عنوان «اتلاف و تسبیب» ضمن مواد ۳۲۸ تا ۳۳۵ بیان شده است. در ماده ۳۲۸ در اتلاف آمده است: «هر کس مال غیر را تلف کند ضامن آن است و باید مثل یا قیمت آن را بدهد اعم از این که از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد و اعم از این که عین باشد یا منفعت و اگر آن را ناقص یا معیوب کند ضامن نقص قیمت آن مال است». و در ماده ۳۳۱ در تسبیب آمده است: «هر کس سبب تلف مالی بشود باید مثل یا قیمت آن را بدهد و اگر سبب نقص یا عیب آن شده باشد باید از عهده نقص قیمت آن برآید». لذا مطابق این مواد اگر در سانحه‌ای هوایی به جان یا مال یا سلامتی افراد و ... به اتلاف یا تسبیب صدمه ای وارد آید، فرد مسئول جبران آن خواهد بود. در این تفاوتی نخواهد داشت که فرد جزء مسافری باشد یا اشخاص ثالث خارج از پرواز، مهم وجود خسارت می‌باشد.

در ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال نیز بر همین موضوع تاکید شده است؛ در این ماده دو مرتبه عبارت «مسئولیت ناشی از این کنوانسیون^{۱۵}...» تکرار شده است که عده‌ای آن را عبث و بیهوده می‌دانند زیرا معتقدند مسئولیت مرتبط در این کنوانسیون در مواد ۱۷، ۱۸ و ۱۹ مورد اشاره واقع شده است و لذا دیگر نیازی به ذکر این ماده نبوده است اما ذکر این ماده و تاکید بر مسئولیت ناشی از این کنوانسیون برای این است که نشان دهد

الزام نمودن جهت پوشش بیمه محقق نمی شود مگر آن که ۴ مسئولیت ذکر شده در این کنوانسیون پوشش داده شود. ماده ۱۷ در مورد مرگ و صدمات جسمانی به مسافران و خسارت به بار ۱۶ آن‌ها، ماده ۱۸ در ضرر و زیان به محموله‌های باری ۱۷ و ماده ۱۹ در مورد خسارت تاخیر (محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۴) ۱۸ می‌باشد و آنچه که نخستین بار در این کنوانسیون مورد اشاره واقع می‌شود، مسئولیت در برابر شخص ثالث می‌باشد. لذا وجود ماده ۵۰ برای آن است که ذکر نماید علاوه بر سه مسئولیت ذکر شده در مواد فوق‌الذکر کنوانسیون مسئولیت بر شخص ثالث نیز پوشش داده شود و دولت‌های عضو کنوانسیون نیز بر داشتن بیمه کافی بر این موارد نظارت لازم را داشته باشند.

۵. بیمه کافی چیست؟

افرادی که در زمینه بیمه هوایی فعالیت علمی و عملی دارند، معتقدند که کافی بودن میزان بیمه وابسته به این است که چه میزان پوشش بیمه‌ای توسط متصدی حمل و نقل خریداری شده است. لذا مفسرین معتقدند که مبلغ و میزان بیمه یا بیمه اتکایی تنها ملاکی خواهد بود که پوشش کافی بواسطه آن سنجیده خواهد شد. در واقع ناتوانی احتمالی بیمه گر یا بیمه گر اتکایی به منظور جبران خسارت به عنوان نخستین عامل، نیازمند آن است تا از پیش میزان خسارت‌های احتمالی مورد سنجش واقع گردد و برای جبران خسارت‌های احتمالی، حق بیمه‌های متناسبی دریافت گردد.

البته باید توجه داشت که تشخیص کافی بودن یا نبودن بیمه کار آسانی نخواهد بود، لذا مهمترین عاملی که در تعیین آن کمک می نماید، عرف و رویه بیمه گران خواهد بود که متناسب با هر وسیله و هر شرایطی چه میزان و مبلغی را به عنوان بیمه کافی تشخیص خواهند داد.

مارگو، عبارت بیمه کافی را چنین شرح می دهد: «عبارت بیمه کافی مبهم است خصوصا در شرایطی که مسئولیت نامعلوم و نامحدود است، ابهام آن بیشتر می‌گردد. از این رو، مواجهه با مسئولیت به چندین عامل وابسته است که شامل: نظام حقوقی که در آن مسئولیت تعیین و تشخیص داده شده است، اساس مسئولیت، انواع و سطح غرامت اعطاء شده به قربانیان حادثه یا وراثت آنان و این که بیمه مناسب در یک دولت یا منطقه

چیست؟» (Margo, 2000, at 19)

در حال حاضر پس از اشاره به این موارد باید به آنچه که امروز در عمل اجرا می‌شود تکیه نماییم و باید به ابزارهایی اشاره نماییم که بر آن‌ها تسلط داریم و ممکن است برای ما محدودیت ایجاد نماید که قادر به غلبه بر آن‌ها نباشیم اما به آنان تمایل داریم و آن همان متن کنوانسیون مونترال و بیمه نامه‌های موجود مطابق با آن می‌باشد. در این معنا، ما در نگاه به این پوشش‌های مسئولیت که نوعی محدودیت می‌باشند، بواسطه کنوانسیون مونترال مجبور شده‌ایم. لذا زمانی که برای مسئولیت مطابق کنوانسیون محدود و میزان مشخص می‌نماییم متناسب با آن، میزان حق بیمه‌ای نیز مشخص نموده و دامنه آن را محدود می‌نماییم. مثلاً مطابق ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال^{۱۹} که در مورد محدوده مسئولیت متصدی حمل و نقل برای مرگ و میر و صدمات به مسافر می‌باشد به ۱۰۰ هزار SDR^{۲۰} (حق برداشت ویژه) که تقریباً معادل ۱۴۷ هزار دلار می‌باشد محدود گشته است مشروط بر این که متصدی ثابت نماید که خسارت به دلیل مسامحه یا غفلت یا دیگر عمل اشتباهی نبوده است یا ثابت نماید که حادثه ایجاد شده منحصر به دلیل مسامحه یا غفلت یا عمل اشتباه شخص ثالث بوده است. به علاوه محدوده مسئولیت برای تاخیر مسافر در ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال SDR ۴۱۵۰ و همچنین SDR ۱۰۰۰ برای بار همراه مسافر و SDR ۱۷ برای هر کیلوگرم محموله باری در نظر گرفته شده است.

در واقع آنچه که در مواد ۲۱ و ۲۲ کنوانسیون مونترال^{۲۱} به عنوان میزان مسئولیت مورد اشاره واقع شد، حداقل سقف می‌باشد، لذا اگر بیمه‌گذار ترجیح داد که بیش از این سقف بیمه نماید مانعی نیست و بهتر نیز خواهد بود اما نمی‌تواند از حداقل سقف، مسئولیتی پایین تر درخواست نماید. حق بیمه‌ها نیز متناسب با این حداقل سقف‌ها در نظر گرفته می‌شود. زمانی که می‌گوییم مسئولیت نامحدود است ولی برای مسئولیت سقفی معین می‌نماییم، در واقع منظورمان آن است که مسئولیت نامحدود نیز نباید از این میزان کمتر باشد.

سند کنوانسیون مونترال، مانند کنوانسیون ورشو به منظور یکپارچه سازی برخی قوانین حمل و نقل هوایی و برطرف نمودن اشکالات کنوانسیون ورشو تصویب شده

است، اما در خود آن نیز ابهاماتی به چشم می‌خورد که یک نمونه آن همان ماده ۵۰ مرتبط با بیمه می‌باشد. لذا نخستین بار نماینده کانادا درخواست نمود تا ماده ۵۰ تفسیر گردد تا حق بیمه متناسب با آن نیز قابل محاسبه باشد و از تفسیرهای گوناگون در شرایط مختلف جلوگیری شود. لذا برای تشخیص بیمه کافی مفسرین در این رشته و کارشناسان هوایی ملاک‌هایی را برای آن قرار دادند؛ این امکان پذیر نخواهد بود که برای تمام حادثه‌ها یک میزان خاص و ثابتی را مشخص نمود بلکه شرایط و واقعیات اطراف هر حادثه‌ای متفاوت می‌باشد که بر میزان حق بیمه اثرگذار خواهد بود لذا باید هر مورد را متناسب با همان مورد سنجید و در نظر گرفت که آیا بیمه مرتبط با آن کافی می‌باشد یا نه؟ واقعیات اطراف هر حادثه زمانی کاربرد بیشتری دارد که طرفین توافقی بر سر موضوع عقد ننموده باشند اما در صورت توافق مطابق آنچه که مقرر نموده اند، عمل خواهند کرد.

بنابراین تشخیص بیمه کافی متناسب با شرایط و واقعیات اطراف هر حادثه، متن توافق شده در هر قرارداد بدست خواهد آمد. بعلاوه تجزیه و تحلیل‌های قانونی نیز بر آن اثرگذار خواهد بود، خواه قوانین منطقه‌ای یا ملی که در بند ۶ ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال نیز به آن اشاره نمودیم که محدودیت‌های موجود در این مواد (۲۱ و ۲۲) مانع آن نخواهد شد که دادگاه مطابق قانون خود عمل نماید. همچنین اظهارات بیمه‌گذار نیز در تعیین بیمه کافی اثرگذار خواهد بود، زیرا استمرار در بیمه نمودن مورد بیمه، الگوی مستمری را نشان خواهد داد که به عنوان معیاری برای اندازه‌گیری می‌تواند استفاده شود.

نتیجه

کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه یا موافقت نامه مونترال و ... هیچ کدام در بردارنده‌ی قوانین و مقررات لازم الاجرائی در زمینه بیمه، برای شرکت‌های حمل و نقل هوایی نبودند و تنها پروتکل گواتمالا به موجب ماده ۱۴ به دولت‌ها اجازه داده بود که در صورت تمایل، با ایجاد بیمه‌های محلی، برای پرداخت غرامت مدعی، در سرزمین خود سیستمی برقرار کرده و مورد استفاده قرار دهند که مکمل غرامت‌های پیش‌بینی شده در آن معاهده باشد. یکی ارکان اصلی و اساسی اعطای گواهینامه قابلیت پرواز و متعاقب

آن مجوز ورود هواپیماها به فضای سایر کشورها می‌باشد. بیمه درهواپیمایی کشوری در دو کلمه بیمه شخص ثالث و بدنه هواپیما خلاصه شده و در سطح وسیعتر از پیچیدگی خاص حقوقی و زوایای متنوعی برخوردار بوده، که با پیشرفت صنعت هواپیمایی به پیچیدگی آن نیز افزوده می‌گردد.

در مواجهه با رشد سرسام آور قیمت هواپیماها و نیز افزایش خطرات ناشی از سفرهای متعدد هوایی و جابه‌جایی تعداد انبوهی از مسافران توسط هواپیماهای پیشرفته امروزی، بازار بیمه هواپیما نیز برای جوابگویی به این رشد، مجبور به افزایش ظرفیت‌های بیمه‌ای خود گردید.

در ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال؛ دو مرتبه عبارت «مسئولیت ناشی از این کنوانسیون^{۱۵}...» تکرار شده است که عده‌ای آن را عبث و بیهوده می‌دانند زیرا معتقدند مسئولیت مرتبط در این کنوانسیون در مواد ۱۷، ۱۸ و ۱۹ مورد اشاره واقع شده است و لذا دیگر نیازی به ذکر این ماده نبوده است اما ذکر این ماده و تاکید بر مسئولیت ناشی از این کنوانسیون برای این است که نشان دهد الزام نمودن جهت پوشش بیمه محقق نمی‌شود مگر آن که ۴ مسئولیت ذکر شده در این کنوانسیون پوشش داده شود. ماده ۱۷ در مورد مرگ و صدمات جسمانی به مسافران و خسارت به بار آنها، ماده ۱۸ در ضرر و زیان به محموله‌های باری و ماده ۱۹ در مورد خسارت تاخیر می‌باشد و آنچه که نخستین بار در این کنوانسیون مورد اشاره واقع می‌شود، مسئولیت در برابر شخص ثالث می‌باشد. لذا وجود ماده ۵۰ برای آن است که ذکر نماید علاوه بر سه مسئولیت ذکر شده در مواد فوق‌الذکر کنوانسیون مسئولیت بر شخص ثالث نیز پوشش داده شود و دولت‌های عضو کنوانسیون نیز بر داشتن بیمه کافی بر این موارد نظارت لازم را داشته باشند.

افرادی که در زمینه بیمه هوایی فعالیت علمی و عملی دارند، معتقدند که کافی بودن میزان بیمه وابسته به این است که چه میزان پوشش بیمه‌ای توسط متصدی حمل و نقل خریداری شده است. لذا مفسرین معتقدند که مبلغ و میزان بیمه یا بیمه اتکایی تنها ملاکی خواهد بود که پوشش کافی بواسطه آن سنجیده خواهد شد. در واقع ناتوانی احتمالی بیمه‌گر یا بیمه‌گر اتکایی به منظور جبران خسارت به عنوان نخستین عامل،

نیازمند آن است تا از پیش میزان خسارت‌های احتمالی مورد سنجش واقع گردد و برای جبران خسارت‌های احتمالی، حق بیمه‌های متناسبی دریافت گردد.

در واقع آنچه که در مواد ۲۱ و ۲۲ کنوانسیون مونترال به عنوان میزان مسئولیت مورد اشاره واقع شد، حداقل سقف می‌باشد، لذا اگر بیمه‌گذار ترجیح داد که بیش از این سقف بیمه نماید مانعی نیست و بهتر نیز خواهد بود اما نمی‌تواند از حداقل سقف، مسئولیتی پایین‌تر درخواست نماید. حق بیمه‌ها نیز متناسب با این حداقل سقف‌ها در نظر گرفته می‌شود. زمانی که می‌گوییم مسئولیت نامحدود است ولی برای مسئولیت سقفی معین می‌نماییم، در واقع منظورمان آن است که مسئولیت نامحدود نیز نباید از این میزان کمتر باشد.

بنابراین تشخیص بیمه کافی متناسب با شرایط و واقعیات اطراف هر حادثه و متن توافق شده در هر قرارداد بدست خواهد آمد. بعلاوه تجزیه و تحلیل‌های قانونی نیز بر آن اثرگذار خواهد بود، خواه قوانین منطقه‌ای یا ملی که در بند ۶ ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال نیز به آن اشاره نمودیم که محدودیت‌های موجود در این مواد (۲۱ و ۲۲) مانع آن نخواهد شد که دادگاه مطابق قانون خود عمل نماید. همچنین اظهارات بیمه‌گذار نیز در تعیین بیمه کافی اثرگذار خواهد بود، زیرا استمرار در بیمه نمودن مورد بیمه، الگوی مستمری را نشان خواهد داد که به عنوان معیاری برای اندازه‌گیری می‌تواند استفاده شود.

یادداشت‌ها

1. “ States parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the state party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.” (Montreal Convention, art.50)

2. protection of innocent third party .

۳. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری که نام اختصاری آن ایکائوست، در دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو تأسیس گردید و در سال ۱۹۴۷ بعد از تصویب پیمان شیکاگو توسط ۵۴ کشور رسمیت یافت و بعنوان یکی از موسسات تخصصی سازمان ملل درآمد. پیمان شیکاگو با این ارزیابی که پیشرفت و توسعه هواپیمایی کشوری بین‌المللی در آینده بتواند باعث ایجاد حسن رابطه و تفاهم بین ملل مختلف جهان و هواپیمایی کشوری بین‌المللی بر مبنای اصول صحیح و حمل و نقل هوایی بر اساس مقررات و تسهیلات استاندارد صورت گیرد، تشکیل گردید. ایکائو مجمعی از کشورهای علاقه‌مند به استاندارد کردن روش‌ها و تسهیلات مسافرت‌های هوایی بین‌المللی، ضمناً مسئول تهیه، تدوین و تغییر استانداردهای حمل و نقل هوایی (انکسها و دایکیومن‌ها-اسناد-) بر اساس معیارهای جهانی است. ایران در سال ۱۳۲۷ رسماً به عضویت ایکائو درآمد. مقر این سازمان در مترال کانادا بوده و دفاتر منطقه‌ای نیز در پاریس، بانکوک، قاهره و لیما دارد.

پیمان شیکاگو مشتمل بر ۴ بخش و ۲۲ فصل و ۹۶ ماده است که طبق آن، سازمان ایکائو، وظایف و اختیارات آن مشخص شده است و همچنین مواردی از قبیل اصول کلی حقوق هوانوردی، اصل حاکمیت دولت‌ها بر قلمروی هوایی خود، تعریف قلمرو، تابعیت هواپیما، تعیین وجه تمایز بین پروازهای برنامه‌ای و غیربرنامه‌ای ارائه گردیده و به شرح ذیل می‌باشد:

بخش اول: هوانوردی

فصل ۱- اصول کلی و اجرایی پیمان- شامل ماده ۱ تا ۴

فصل ۲- پرواز بر فراز خاک کشورهای عضو پیمان - ماده ۵ تا ۱۶

فصل ۳- تابعیت هواپیما- ماده ۱۷ تا ۲۱ (ثبت هواپیما و قوانین مربوط به آن)

فصل ۴- اقدامات مربوط به تسهیل امور هوانوردی - ماده ۲۲ تا ۲۸

فصل ۵- مقرراتی که باید در مورد هواپیماها انجام گردد - ماده ۲۹ تا ۳۶ (گواهینامه قابلیت پرواز و غیره)

بخش دوم: سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری

بخش سوم: حمل و نقل هوایی بین‌المللی

بخش چهارم: مقررات هوایی

۴. ماده ۳۷ از فصل نخست، بخش اول پیمان شیکاگو: «وجود مقررات مختلف هواپیمایی از جمله مقررات قابلیت پرواز در کشورهای تحت پیمان ضروری می‌باشد. لزوم تهیه مقررات و قواعد یکنواخت هواپیمایی کشوری در زمینه‌های مختلف باید توسط ایکائو و با همکاری کشورهای عضو تهیه گردد. اینگونه قواعد و مقررات و دستور العمل‌ها ضمیمه پیمان (Annex) نام گرفته و در حال حاضر ۱۸ ضمیمه در موضوعات مختلف که عمدتاً فنی و عملیاتی (انکس ۶ و ۸) هستند منتشر گردیده است. (طاهر خورسندی، ۱۳۸۴، ص ۴۶)

5. Certificate of Register

6. Certificate of Airworthiness

7. Flight Crew Licensing

8. Journey Log Book

9. Radio Station License & Radio Supplement

10. Certificate of Load Sheet

۱۱. حمل و نقل هوایی کشوری از سال‌های بعد از جنگ جهانی اول رو به رشد نهاد، تا آنجا که دهه بعد از جنگ جهانی دوم بین سال‌های ۱۹۵۵-۱۹۴۶ سال‌هایی بودند که هواپیماها مهمترین وسیله سفر و جابجایی به شمار می‌رفته‌اند. (گلده، ۱۳۷۲، ص ۳۵)

۱۲. Portfilo عبارت است از مجموع تعهدات بیمه‌ای یا بیمه‌نامه‌های معتبر یک شرکت بیمه در تمام رشته‌ها یا رشته معین در فعالیت بیمه‌ای. طبق ماده ۵۴ قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران، موسسات می‌توانند با تصویب شورای عالی بیمه، تمام یا قسمتی از پرتفوی خود را به یک یا چند موسسه بیمه مجاز دیگر واگذار کنند. «در واقع واگذاری پرتفوی یک شرکت غالباً شامل فروختن بیمه‌نامه‌های صادره به بهای مورد توافق است که اکثراً در موقع لغو پروانه یا تعطیل فعالیت یا ورشکستگی یک شرکت بیمه پیش می‌آید». اصطلاح پرتفوی تنها در مورد مجموع بیمه‌نامه‌های یک شرکت بیمه به کار نمی‌رود، بلکه به مجموع بیمه‌نامه‌های یک نماینده بیمه یا دلال بیمه نیز پرتفوی گفته می‌شود. (محمود صالحی، ۱۳۷۶، ص ۶۳)

۱۳. در ابتدای ارائه پوشش بیمه هوایی، با توجه به تمرکز خطر و سرمایه‌های انبوه در این رشته بیمه‌ای، بیمه‌گران اقدام به تشکیل صندوق‌های مشترک هواپیمایی نمودند تا کارشناسان متخصص و تکنیکی در این رشته بتوانند خدمات مورد نیاز بازار را ارائه دهند. اولین صندوق مشترک در این رشته در انگلستان پدید آمد و به نام «گروه بیمه هوایی انگلستان» «british

aviation insurance group» نامیده شد. (دستباز، ۱۳۷۴، ص ۲۵)

۱۴. در مورد هواپیما، حجم خسارت‌های جزئی در مقایسه با خسارت‌های کلی ناچیز است. هواپیما ممکن است در هوا به اشیا یا پرندگان برخورد کند و یا شیئی از هواپیما کنده شده و به خود آن آسیب بزند و یا از قیمت آن بکاهد. مورد دیگر خسارت جزئی هنگامی است که هواپیما روی زمین حرکت می‌کند و ممکن است بر اثر برخورد با هواپیماهای دیگر و تاسیسات فرودگاهی خسارت وارد آورد. در دیگر موارد، هواپیما یا خسارت نمی‌بیند یا اگر خسارت ببیند دیگر جزئی نیست بلکه مسافران و خدمه و بار با هم منهدم می‌شوند. افزون بر این، احتمال آن است که خسارت‌های سنگینی به اشخاص ثالث خارج از هواپیما وارد آید. در بیمه هواپیما بدلیل تواتر کم (یعنی کم بودن رابطه یا نسبت تعداد خسارت‌های اعلام شده در یک مدت معین به تعداد خطرهای بیمه شده در همان مدت در یک رشته معین بیمه ای) و شدت بالا، از میزان حق بیمه، درصد بسیار کمی به خسارت‌های جزئی اختصاص دارد و قسمت اعظم حق بیمه بابت خسارت‌های کلی است. نتیجه اینکه اگر خط هواپیمایی ۱۰ سال متوالی خسارت کلی نداشت، نباید نرخ حق بیمه چندان کاهش پیدا کند، زیرا تواتر کم است. بیمه هواپیما نقطه متقابل بیمه اتومبیل است. در بیمه اتومبیل تواتر زیاد، ولی شدت کم است. احتمال ورود خسارت در یک مدت معین به اتومبیل زیاد است و در بیشتر موارد خسارات وارده به وسیله نقلیه یا به شخص ثالث جزئی است. تعداد خسارت‌های کلی در بیمه اتومبیل در مقایسه با خسارت‌های جزئی بسیار اندک است. لذا در بیمه اتومبیل برخلاف بیمه هواپیما، بخش اعظم حق بیمه بدنه و شخص ثالث به خسارت‌های جزئی و بخش اندک آن «حدود ۱۵ درصد» به خسارت‌های کلی تعلق دارد. در حالی که در بیمه هواپیما ممکن است ۱۰٪ حق بیمه از خسارت‌های جزئی و ۹۰٪ از آن مربوط به خسارت‌های کلی باشد به عبارتی هواپیما یا سالم به مقصد می‌رسد یا به کلی نمی‌رسد و حالت فیما بین بسیار نادر است. همچنین در بیمه هواپیما بیمه‌گر از نظر تعداد مورد بیمه ای بسیار اندک محدود است و به دلیل تجمع سرمایه اعم از مسئولیت، مسافر، بدنه، بار و خدمه، میزان خسارت برای هر واحد از مورد بیمه به حدی بالاست که هر مورد خسارت از دید بیمه‌گر فاجعه تلقی می‌شود. (کریمی، ۱۳۸۶، ص ۴۶)

15. liability under this Convention

۱۶. ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال- فوت و صدمه به مسافر- خسارت وارد به بار همراه مسافر: متصدی حمل و نقل مسئول خسارات وارده در صورت فوت یا صدمه بدنی به مسافر خواهد بود تنها به این شرط که حادثه موجب فوت یا صدمه بدنی در داخل هواپیما یا در جریان هر

یک از عملیات سوار شدن به هواپیما یا پیاده شدن از هواپیما رخ داده باشد. متصدی حمل مسئول خسارات وارده در صورت تلف، نقصان یا ورود خسارت به بار همراه ثبت شده می باشد تنها به این شرط که حادثه موجب تلف، نقصان یا ورود خسارت در داخل هواپیما یا در طی دوره‌ای که بار همراه ثبت شده تحت حفاظت متصدی بوده رخ داده باشد. مع هذا، چنانچه خسارت ناشی از نقص ذاتی، کیفیت یا عیب بار همراه باشد، متصدی حمل و نقل مسئول نمی‌باشد. در مورد بار همراه ثبت نشده، به ویژه اشیاء شخصی، اگر خسارت ناشی از تقصیر متصدی حمل و نقل یا مأموران یا نمایندگان وی باشد، او دارای مسئولیت خواهد بود.

اگر متصدی حمل و نقل فقدان بار همراه ثبت شده را بپذیرد یا چنانچه بار همراه ثبت شده با انقضاء ۲۱ روز از تاریخی که باید می‌رسید، نرسیده باشد مسافر مجاز است حقوق ناشی از قرارداد حمل و نقل را در مقابل متصدی حمل و نقل به اجرا گذارد. در این کنوانسیون اصطلاح «بار همراه مسافر» به معنای بار همراه ثبت شده و بار همراه ثبت نشده می‌باشد، مگر در صورت شرط خلاف. (محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۴، ص ۵۷)

۱۷. ماده ۱۸- خسارت وارد به کالا:

متصدی حمل و نقل مسئول زیان وارده در صورت تلف، نقصان یا ورود خسارت به کالا می‌باشد تنها به این شرط که حادثه موجب خسارت در طی حمل و نقل هوایی رخ داده باشد. مع هذا، متصدی حمل مسئول نمی‌باشد، اگر ثابت کند و تا میزانی که ثابت می‌کند تلف، نقصان یا ورود خسارت به کالا ناشی از یک یا چند عمل از اعمال زیر است:

الف- طبیعت یا نقص ذاتی کالا؛ ب) بسته بندی ناقص کالا که توسط شخصی غیر از متصدی یا مأموران یا نمایندگان وی انجام گرفته باشد؛ ج) جنگ یا درگیری مسلحانه؛ د) عمل مقام عمومی که در ارتباط با ورود، خروج یا ترانزیت کالا صورت گرفته باشد.

منظور از حمل و نقل هوایی در بند ۱ این ماده دوره‌ای است که کالا تحت حفاظت متصدی حمل و نقل می باشد.

دوره زمانی حمل و نقل شامل هیچ نوع حمل و نقل جاده‌ای، دریایی یا آبراهه‌های داخلی که در خارج از فرودگاه انجام می‌گیرد، نمی‌شود. مع هذا، چنانچه چنین حمل و نقلی در جهت اجرای قرارداد حمل و نقل هوایی به منظور بارگیری، تحویل یا انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر انجام گرفته باشد، فرض می‌شود که کلیه خسارات در اثر حادثه‌ای وارد شده که در جریان حمل و نقل هوایی رخ داده است، مگر اینکه خلاف آن ثابت شود. چنانچه متصدی حمل و نقل بدون رضایت ارسال کننده برای اجرای تمام یا بخشی از حمل و نقل

مورد توافق طرفین شیوه حمل دیگری را جایگزین حمل و نقل هوایی نماید فرض می‌شود که آن شیوه حمل و نقل در دوره حمل و نقل هوایی انجام گرفته است. (محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۴، ص ۷۱)

۱۸. ماده ۱۹- تاخیر:

متصدی حمل و نقل مسئول خسارات ناشی از تاخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا می‌باشد. مع هذا، اگر متصدی حمل ثابت نماید که وی ماموران و نمایندگانش کلیه اقداماتی را که به طور معقول برای اجتناب از ورود خسارت لازم بوده به عمل آورده‌اند یا اینکه ثابت کند برای او یا ماموران و نمایندگانش انجام چنین اقداماتی ناممکن بوده است، مسئول خسارت ناشی از تاخیر نخواهد بود. (محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۴، ص ۷۳)

۱۹. ماده ۲۱- جبران خسارت در صورت فوت یا صدمه به مسافر:

در مورد خسارات موضوع بند(۱) ماده ۱۷ که از ۱۰۰۰۰۰۰ واحد حق برداشت مخصوص برای هر مسافر تجاوز نماید، متصدی حمل و نقل مجاز به حذف یا تحدید مسئولیت نخواهد بود. متصدی حمل و نقل برای خسارات موضوع بند(۱) ماده ۱۷ از میزانی که متجاوز از ۱۰۰۰۰۰۰ واحد حق برداشت مخصوص برای هر مسافر باشد مسئول نخواهد بود، مشروط به اینکه ثابت نماید:

الف- این خسارت ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل خسارت زای متصدی، مأموران یا نمایندگان او نبوده است؛ یا

ب- خسارت منحصرنا ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل خسارت زای شخص ثالث بوده است. (محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۴، ص ۷۹)

۲۰. بعضاً در تعیین سقف مسئولیت از واحد (Special Drawing Right (SDR استفاده می‌گردد که یک واحد ارزی استاندارد در دنیا و ترکیبی از ارزهای دلار آمریکا، یورو، پوند و ین می‌باشد. مفهومی است که از طریق پروتکل‌های شماره ۱، ۲ و ۳ مونترال در تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ به نظام حقوقی کنوانسیون ورشو راه یافت. پس از تأسیس صندوق بین‌المللی پول در سال ۱۹۴۴ طلا جایگاه خود را به عنوان معیار ارزش پول از دست داد. به دلیل پیدایش نرخ رسمی و غیر رسمی در مورد این کالا، دولت‌ها در محاسبه مبالغ بر اساس یکی از این دو معیار دچار مشکل و اختلاف شدند. بدین ترتیب به دنبال حل این معضلات SDR به عنوان معیار ارزش پول در سال ۱۹۶۹ طراحی شد. به نقل از: (ماحوزی، ۱۳۸۹، ص ۴۵)

۲۱. ماده ۲۲- محدودیت مسئولیت نسبت به تاخیر، بار همراه مسافر و کالا:

در مورد خسارات ناشی از تاخیر وارد بر مسافران، مطابق ماده ۱۹، مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر محدود به ۴۱۵۰ SDR می‌باشد.

در حمل و نقل بار همراه مسافر، مسئولیت متصدی حمل در مورد تلف، نقصان، خسارات یا تاخیر برای هر مسافر محدود به ۱۰۰۰۰ SDR می‌باشد مگر اینکه مسافر در زمانی که بار همراه ثبت شده را متصدی تحویل می‌دهد نفع خاص را برای تحویل بار همراه در مقصد، اعلام نموده باشد و مبلغی را در صورت اقتضاء پرداخته باشد. در این حالت متصدی حمل مسئول پرداخت مبلغی در حد مبلغ اعلام شده خواهد بود مگر اینکه متصدی ثابت نماید این مبلغ بیش از نفع واقعی مسافر برای تحویل بار همراه در مقصد می‌باشد.

در حمل و نقل کالا، مسئولیت متصدی حمل در مورد تلف، نقصان، یا تاخیر محدود به مبلغ ۱۷ SDR برای هر کیلوگرم می‌باشد مگر اینکه ارسال کننده در زمان تحویل بسته به متصدی حمل نفع خاصی برای تحویل کالا در مقصد اعلام نموده و در صورت اقتضاء، مبلغی اضافه پرداخته باشد. در این صورت، متصدی حمل و نقل مسئول پرداخت مبلغی در حد مبلغ اعلام شده خواهد بود مگر اینکه متصدی حمل ثابت نماید که این مبلغ بیش از نفع واقعی ارسال کننده برای تحویل کالا در مقصد می‌باشد.

در مورد تلف، نقصان، خسارت یا تاخیر بخشی از محموله یا هر شیء موجود در محموله فقط وزن کامل بسته یا بسته‌های مربوطه برای تعیین میزان خسارتی که مسئولیت متصدی محدود به آن است، در نظر گرفته می‌شود. مع هذا، چنانچه تلف، نقصان خسارت یا تاخیر بخشی از محموله یا شیء موجود در آن، بر ارزش سایر بسته‌هایی که تحت پوشش همان راهنامه هوایی یا همان رسید بار می‌باشند و اگر راهنامه هوایی یا رسید بار صادر نشده تحت پوشش وسایل دیگر مذکور در بند (۲) ماده ۴ که حاوی اطلاعات می‌باشند تاثیر گذارد باید وزن کامل این بسته یا بسته‌ها در تعیین حدود مسئولیت لحاظ گردد.

اگر ثابت شود که خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل متصدی حمل، مأموران یا نمایندگان وی به قصد ورود خسارت یا با بی احتیاطی و با علم به اینکه ممکن است به خسارت منجر گردد، انجام گرفته باشد مقررات بندهای (۱) و (۲) این ماده اعمال نخواهد شد مشروط بر اینکه در مورد فعل یا ترک فعل مأموران یا نمایندگان همچنین ثابت گردد که اشخاص موصوف در محدوده وظایف خود عمل نموده‌اند.

محدودیت‌های مقرر در ماده ۲۱ و در این ماده مانع آن نمی‌شود که دادگاه مطابق قانون خود، حکم به مبلغی اضافه معادل تمام یا بخشی از هزینه‌های دادرسی و سایر هزینه‌های مربوط به

دادخواهی از جمله منافع، که توسط خواهان تحمیل شده دهد. حکم فوق اعمال نخواهد شد اگر مبلغ غرامتی که مورد رأی قرار می‌گیرد به استثنای هزینه دادرسی و سایر هزینه‌های مربوط به دادخواهی، از مبلغی که متصدی حمل کتبا ظرف مدت شش ماه از تاریخ حادثه خسارت‌زا یا پیش از شروع دعوا چنانچه اقامه دعوا دیرتر صورت گرفته باشد، پیشنهاد داده، تجاوز ننماید. (محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۴، ص ۶۳)

منابع

- پیکارچو، کامبیز (۱۳۸۳)، «بیمه هواپیما و افزایش ضریب ایمنی پرواز، کاهش بار خسارت مالی و جانی ناشی از حوادث هوایی»، *مجله صنعت حمل و نقل*، ش ۲۴۰
- جباری، منصور (۱۳۸۸)، «مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن»، *مجله پژوهش حقوق و سیاست*، سال یازدهم، شماره ۲۶
- دستباز، هادی (۱۳۷۴)، *بیمه کالا، کشتی و هواپیما*، تهران: انتشارات دانشکده امور اقتصادی.
- صدیق نوحی، مینا (۱۳۷۷)، «بیمه مسئولیت متصدیان و مالکان خطوط هواپیمایی»، *فصلنامه صنعت بیمه*، سال سیزدهم، شماره ۵۰
- طاهرخوردی، بهرام؛ پورجبار، امیر (۱۳۸۴)، «مقررات و قوانین هواپیماهای حمل و نقل تجاری عبوری از فضای کشور»، *مجموعه مقالات سومین همایش ایمنی هوانوردی کریمی*، آیت (۱۳۸۶)، کلیات بیمه، تهران: انتشارات پژوهشکده بیمه (وابسته به بیمه مرکزی ج.ا.ا.)
- گلده، عبدالمجید (۱۳۷۲)، «پیدایش بیمه هواپیما»، *فصلنامه بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران*، سال هشتم، شماره ۱
- ماحوزی، رحیمه (۱۳۸۹)، *حقوق بیمه هوایی*، تهران: انتشارات پژوهشکده بیمه
- محمد زاده وادقانی، علیرضا و دیگری (۱۳۸۴)، «کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی (ترجمه مواد کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹)»، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، شماره ۶۸.
- محمود صالحی، جان علی (۱۳۷۶)، *فرهنگ اصطلاحات بیمه و بازرگانی*. تهران: انتشارات شرکت صادراتی سازمان صنایع ملی ایران.

منابع لاتین

- Fernandez-Pena, Sebastian (October 2006), "Aviation Insurance: a Montreal 99 perspective, McGill University", *Institute of Air and Space Law McGill University, Montreal*, at 45-55.
- Montreal Convention, art.50
- Rod D. Margo (London: Butterworths, 2000), *Aviation Insurance*, 3rd ed, at 19.
- Second International Conference On Private International Law (October 1929), Warsaw, 4-12.
- Verschoor, Diederiks (2001), *An International to Air Law*, New York: The Hague