

منابع حقوق بیمه هوایی

مرتضی عادل*

مجتبی اشراقی آرانی**

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۵/۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۲/۶

چکیده

آشنایی با مقررات و قواعد حاکم بر حوزه‌های جدید دانش حقوق مستلزم دست‌یابی و تفحص در منابع هر حوزه است. حقوق بیمه‌ی هوایی یکی از جدیدترین حوزه‌های حقوقی است که منابع آن عمدتاً در عرصه‌ی بین‌المللی شکل گرفته است. کنوانسیون‌های بین‌المللی، عرف بیمه‌گران هوایی بین‌المللی، مقررات منطقه‌ای و قوانین داخلی، مهم‌ترین منابع حقوق بیمه هوایی هستند که به منظور فهم بهتر، در این مقاله مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

کلیدواژه‌گان: بیمه هوایی، حقوق هوایی، منابع حقوق.

مقدمه

به مانند هر تجارت دیگر و حتی بیش از آن‌ها، حمل و نقل هوایی در معرض خطرات و حوادث است.^۱ برخی از این خطرات به طور ذاتی در فناوری پیچیده‌ی هوانوردی نهفته است و کوچک‌ترین اشتباه از سوی خدمه‌ی پرواز یا پشتیبانی هواپیما و یا مسئولین فرودگاهی، خسارت هنگفتی به بار می‌آورد. برخی دیگر از خطرات نیز در اثر اقدامات نظامی و یا تروریستی حاصل می‌شود. بهترین راه

* استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران (نویسنده مسئول).

madel@ut.ac.ir

** دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.

mojtabaeshraghi@ut.ac.ir

^۱ - McKelvy, W.R., Aviation and Insurance Law, A.B.A. Sec. Ins. Neg. & Comp. L. Proc., 1939, p.35.

برای مدیریت این خطرات، توزیع آن‌ها از طریق سیستم بیمه است. اصول و مقررات مختلف این شاخه از بیمه تحت عنوان «حقوق بیمه هوایی» مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد.

«حقوق بیمه هوایی» (Aviation Insurance Law) 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. عمده‌ی 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: تولیدکننده‌ی هواپیما و قطعات آن، مالک هواپیما، شرکت‌های هواپیمایی بهره‌بردار هواپیما، فرودگاه‌ها و شرکت‌های خدمات فرودگاهی، خدمه‌ی پرواز، مسافری، ارسال‌کنندگان بار و اشخاص ثالث مستقر در روی زمین. از سوی دیگر با پیشرفت صنعت هوانوردی و تمایل شرکت‌های بیمه به حوزه‌ی خطرات هوانوردی، بیمه‌گران متخصصی در عرصه‌ی هواپیمایی به ویژه در مرکز تجاری بیمه انگلستان (لویدز) شروع به فعالیت نمودند و انواع پوشش‌های بیمه‌ای از قبیل بیمه بدنه و تجهیزات (Aviation Hull and Spare Parts Insurance)، بیمه مسئولیت هوایی (Aviation Liability Policy) با موضوعات مختلف و متنوع، بیمه از دست دادن گواهی‌نامه‌ی پرواز (Loss of License Insurance)، 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.

آنچه در وهله‌ی نخست از ملاحظه‌ی مجموع قوانین و مقررات مربوط به بیمه هوایی به ذهن متبادر می‌گردد، آن است که قرارداد بیمه هوایی و فعالیت بیمه‌گران و بیمه‌گذاران این حوزه، بیش از سایر اقسام بیمه تحت سیطره‌ی اصل آزادی قراردادی قرار دارند. قانون‌گذاران نسبت به دخالت در این حوزه از بیمه ملاحظه‌کار بوده و فرض را بر این گذاشته‌اند که شرکت‌های هواپیمایی قادر هستند تا گفت‌وگویی آزاد با شرکت‌های بیمه برقرار کنند و حمایتی که از بیمه‌گذاران در بیمه‌های زمینی می‌شود در بیمه‌های هوایی جایی ندارد. با این حال نمی‌توان به طور مطلق بر آن بود که قراردادهای بیمه هوایی به کلی به اراده افراد ذینفع واگذار شده است؛ بلکه این قراردادهای و حقوق و تعهدات طرفین آن‌ها ملزم به تبعیت از یک سری قواعد و مقررات در سطوح متفاوت داخلی و بین‌المللی می‌باشند. به عبارت دیگر، حقوق بیمه هوایی همانند سایر

رشته‌های حقوق، دارای منابع و خاستگاه حقوقی است که هر یک از آن‌ها به عنوان منبع و سرچشمه در رشد و بالندگی این حقوق نقش مؤثری دارد. این منابع عمدتاً شامل کنوانسیون‌های بین‌المللی، موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای و قوانین داخلی هستند. به علاوه، عرف بیمه‌گران متخصص در حمل و نقل هوایی که عموماً در لویدز لندن متمرکز هستند، منبع مهم و مستقلاً را در این باره تشکیل می‌دهد، به طوری که در تمام کشورها لازم‌الاجرا محسوب می‌گردد و به صورت شروط (Clause) و یا الحاقیه‌های (Endorsements) مدون در تمام بیمه‌نامه‌ها مشاهده می‌شود. مجموع این مقررات، منابع حقوق بیمه هوایی را تشکیل می‌دهند. این منابع در مقاله پیش رو مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. برای این منظور منابع حقوق بیمه هوایی به دو دسته «منابع عام حقوق بیمه هوایی» و «منابع خاص حقوق بیمه هوایی» تقسیم و در دو فصل ارائه می‌شوند. منابع بیمه هوایی مربوط به بیمه بدنه و تجهیزات هواپیما تنها به قواعد آیین‌نامه‌ای شرکت‌های بیمه و قراردادهای میان بیمه‌گران و بیمه‌گذاران، و به عبارت دیگر عرف بیمه‌گران هوایی محدود می‌شود که فصل دوم این مقاله به آن‌ها اشاره خواهد داشت. لیکن احکام و تحولات خاص بیمه مسئولیت هوایی و معاهدات بین‌المللی و منطقه‌ای آن به عنوان منبع اصلی مقررات حاکم بر این بیمه، توجه قانون‌گذاران به این بخش را بیش از بیمه‌های اموال (بیمه بدنه و تجهیزات) به خود جلب کرده است. به همین دلیل بخش عمده‌ای از مقاله به بررسی منابع بیمه مسئولیت هوایی در فصل اول اختصاص یافته است. در فصل سوم نیز به منابع این رشته از حقوق در کشور ایران پرداخته می‌شود.

فصل اول - منابع عام

منظور از منابع عام حقوق بیمه هوایی، آن دسته از مقررات داخلی و بین‌المللی است که یا هیچ مقرره‌ی خاصی در خصوص بیمه خطرات هوانوردی نداشته ولی به طور مستقیم یا غیرمستقیم بر این رشته از فعالیت اقتصادی اثرگذار هستند (مانند کنوانسیون‌های ورشو و شیکاگو)، و یا آن‌که تنها به صورت جزئی به این مهم پرداخته‌اند (مثل کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹). در حقیقت بیمه هوایی هیچ‌گاه نمی‌تواند از الزامات مربوط به نظام عمومی فعالیت هوانوردی که در کنترل شدید

مقامات عمومی است^۱ و نیز مقررات حاکم بر مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل فارغ گردد. بنابر این لازم است بیمه‌نامه‌ها منطبق با الزامات بین‌المللی، قانونی و آیین‌نامه‌ای مربوط به ایمنی هوایی تنظیم گردند. از این منظر، هرچند محل اصلی بحث در خصوص الزامات یاد شده، حقوق هوایی (Aviation Law)^۲ است تا حقوق بیمه، اما از آن‌جا که چنین الزاماتی بخش اصلی شرایط و استثنائات بیمه‌نامه‌های هوایی را تشکیل می‌دهد و به طور مستقیم بر قلمرو خطرات هوایی قابل بیمه (Insurable Risks) اثرگذار هستند، در بند نخست از این فصل به معرفی آن‌ها پرداخته می‌شود. بخش دیگر از مقررات عام حقوق بیمه، که قراردادهای بیمه هوایی را به شدت تحت تأثیر خود قرار داده‌اند و عمدتاً به مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی مربوط می‌شوند در بند دوم از این فصل مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرند.^۳

^۱ صنعت هوانوردی به سرعت در معرض تغییر است. هوانوردی، صنعتی جدید و تجارتي رو به پیشرفت است و توسعه و تحولات در این رشته قبل از تصویب هر قانون یا کنوانسیون رخ می‌دهد. به همین دلیل لازم است قانون‌گذار هم‌گام با تحولات مزبور، روابط میان بازی‌گران عرصه‌ی هوانوردی را به بهترین نحو تنظیم و حقوق هوایی را مدون نماید. با این حال پیشرفت در این صنعت هیچ‌گاه به انتظار تصویب قوانین و مقررات جدید داخلی و بین‌المللی نمانده است.

^۲ در یک تعریف، حقوق هوایی «آن رشته از علم حقوق دانسته شده است که قوانین و قواعد حقوقی مربوط به تنظیم عبور و مرور هواپیماها و بهره‌برداری از آن‌ها و همچنین روابط ناشی از این فعالیت‌ها را بررسی می‌کند» (صفوی، سیدحسن، حقوق بین‌الملل هوایی و فضایی، نشر مؤسسه چاپ، ۱۳۶۲، ص ۱۸). قوانین مرتبط با هوانوردی در کشور ایران در مقایسه با اهمیت قابل توجه این صنعت در حوزه حمل و نقل و تأثیرات کلان آن بر اقتصاد و تجارت کشور، بسیار ناچیز است.

^۳ حقوق هوایی در بدو پیدایش خود بسیاری از مفاهیم و قواعد حقوق خصوصی را متحول ساخت. به عنوان مثال، بر اساس قواعد مسلم حقوق خصوصی، مالکیت زمین مستلزم مالکیت فضای محاذی آن است تا هر کجا بالا رود (ماده ۳۸ قانون مدنی)، اما بر اساس مقررات حقوق هوایی، شرکت‌های هواپیمایی مجاز هستند تا نسبت به پرواز هواپیما حتی در فراز املاک خصوصی اشخاص مبادرت نمایند و این امر به منزله‌ی نقض مالکیت خصوصی افراد نسبت به ملک آن‌ها نمی‌باشد. این قاعده برای اولین بار توسط دیوان عالی ایالات متحده در دعوی Hinman v. United Airlines در سال ۱۹۳۶ پذیرفته شد. استدلال این دیوان بدین صورت بود که «حق مالک نسبت به فضای فوقانی که برای استفاده از ملک لازم نمی‌باشد از نظر قانون قابل قبول نیست».

Mckelvy, op. cit., p. 36.

بند نخست - مقررات مربوط به ایمنی پرواز

دغدغه‌ی اصلی دولت‌ها در خصوص حمل و نقل هوایی، به ایمنی هواپیما و پروازهای آن مربوط می‌شود، که به نوبه‌ی خود منوط به وضعیت فنی مناسب هواپیما و نگهداری صحیح آن به هنگام پرواز است.^۱ در مقررات بین‌المللی و داخلی صراحتاً پیش‌بینی شده است که هواپیما به محض این‌که به حرکت درمی‌آید باید بر طبق مقررات فنی، قابلیت پرواز داشته و دارای گواهی‌نامه یا مجوز رسمی (C of A) پرواز معتبر و منقضی نشده باشد. علاوه بر این لازم است هواپیما در حدود مفاد گواهی‌نامه یا مجوز پرواز و بر اساس رضایت و یا مجوز دریافت شده توسط بهره‌بردار استفاده شود. وانگهی، علاوه بر پرسنل پرواز (کروئ کاپیت)، خدمه‌ای که در راهبری هواپیما نیز نقش دارند (کروئ کابین) باید دارای گواهی‌نامه و پروانه‌های معتبری باشند که برای انجام خدمت روی آن هواپیما لازم می‌باشد.

در سطح بین‌المللی بیش از همه، کنوانسیون شیکاگو (مصوب ۷ دسامبر ۱۹۴۴) تنظیم‌کننده قواعد مزبور است. معاهده مذکور علاوه بر این‌که اساسنامه ایکائو (سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی) محسوب می‌شود، یک عهدنامه چندجانبه برای ایجاد نظم و ایمنی و کمک به پیشرفت مؤثر هواپیمایی بین‌المللی است.^۲ آن‌چه در این مقاله مدنظر است شرایط مرتبط با ایمنی پرواز و نحوه اداره هواپیماست که فصل پنجم از کنوانسیون شیکاگو به آن اختصاص یافته است. بر اساس ماده ۲۹ این کنوانسیون، هواپیماهای هر یک از کشورهای عضو باید مدارکی را به همراه داشته باشند؛ از مهم‌ترین این مدارک گواهی ثبت هواپیما (Certificate of Registration)، گواهی قابلیت پرواز هواپیما (Certificate of Airworthiness) و پروانه‌های معتبر برای هر یک از اعضای کابین و خدمه‌ی پرواز می‌باشد.^۳ به موجب ماده ۳۱ کنوانسیون مزبور، گواهی قابلیت پرواز توسط کشوری صادر می‌شود که هواپیما در آن به ثبت رسیده است. البته ماده ۳۷ کنوانسیون تعیین استانداردها و جزئیات مقررات مربوط به ایمنی پرواز را به سازمان ایکائو واگذار کرده است.

^۱ Berr, Claude, J., Assurances aériennes, Rép. Com. Dalloz, Février 2006.

^۲ جباری، منصور، حقوق بین‌الملل هوایی، چاپ اول، انتشارات فروزش، ۱۳۸۱، ص ۱۹.

^۳ در میان مدارک و اسناد یاد شده در کنوانسیون شیکاگو اثری از بیمه‌نامه یا گواهی بیمه دیده نمی‌شود.

در سطح داخلی، قانون هواپیمایی کشوری و آیین‌نامه‌هایی که از سوی سازمان هواپیمایی کشوری وضع شده‌اند حاکم بر این موضوع می‌باشند. بر اساس ماده ۱۳ قانون هواپیمایی کشوری ایران، پرواز هواپیمای ثبت شده در ایران منوط به داشتن گواهی‌نامه‌ی قابلیت پروازی است که مدت اعتبار آن منقضی نشده باشد. همچنین به موجب ماده ۱۶، ضمانت اجرای عدم رعایت مقررات ایمنی قانون مذکور و آیین‌نامه‌های اجرایی آن صرف‌نظر از تعقیبات جزایی، توقیف هرگونه گواهی‌نامه یا اجازه‌نامه متخلف و نیز ممنوع ساختن پرواز هواپیمایی است که متضمن خطر برای سرنشینان یا اشخاص ثالث و اموال دیگران باشد. علاوه بر این، آیین‌نامه دفتر مهندسی و قابلیت پرواز شماره ۱۰۸ (ویرایش اول - ۸۹/۷/۱۰) در قسمت کلیات مقرر می‌دارد: «آیین‌نامه‌های دفتر مهندسی و قابلیت پرواز بر اساس استانداردهای هوانوردی کشور ایران (ICAS) و در چارچوب مقررات ایکائو و با توجه به توان و پتانسیل صنعت هواپیمای کشوری تدوین و به تصویب رسیده است». به موجب ماده ۷ آیین‌نامه یاد شده، شرکت‌های هواپیمایی باید اطمینان حاصل نمایند که کلیه هواپیماهای ثبت شده شرکت، جهت انجام عملیات پرواز دارای «گواهی‌نامه قابلیت پرواز» معتبر می‌باشند. در حقیقت از نظر سازمان هواپیمایی کشوری ایران این گواهی‌نامه‌ی پروازی است که به عنوان یک مدرک رسمی دلالت بر شرایط ایمن هواپیما و تطابق با معیارهای کارخانه‌ی سازنده داشته و وسیله‌ی پرنده بر مبنای آن مجاز به فعالیت پروازی می‌باشد.

اثری که از برقراری مقررات یاد شده نسبت به حقوق بیمه هوایی به جای می‌ماند آن است که قابل بیمه بودن فعالیت‌ها و خطرات هوانوردی از این امر ناشی می‌شود که این فعالیت‌ها در چارچوب قواعد مرتبط با ایمنی خود هواپیما و نیز گردانندگان آن انجام می‌شود.^۱ بر این اساس شرکت‌های هواپیمایی به درستی پوشش‌های بیمه‌ای خود را به گونه‌ای تنظیم کرده‌اند تا به انتظارات مشتریان که بیش از پیش متنوع شده است، با باقی ماندن در چارچوب مضیق مقررات موشکافانه پاسخ دهند. از سوی دیگر شرکت‌های بیمه که به طور تخصصی خطرات هوانوردی را پوشش می‌دهند، خطراتی را که از عدم رعایت الزامات ایمنی فوق ناشی شده باشد از پوشش

^۱ Diedriks- Verschoor, I.H. Ph., An Introduction to Air Law, Fifth revised edition, Kluwer Law and Taxation Publishers, Denver, Boston, 1993, p. 156.

بیمه‌ای استثنای می‌کنند.^۱ در دعوی Monarch Insurance Co v. Polytech Industry Inc. کشور ایالات متحده آمریکا، شرکت هواپیمایی (بیمه‌گذار) به موجب مفاد بیمه‌نامه، از دریافت غرامت از بیمه‌گر به دلیل عدم انجام بازرسی سالیانه محروم ماند.^۲ در این پرونده، هواپیمایی که به مدت چندین ماه پرواز نکرده بود در فاصله‌ی کمی پس از بلند شدن سقوط کرد. دادگاه در تأیید استثنای بیمه‌نامه استدلال کرد شرط بازرسی سالیانه آشکارا برای حمایت از بیمه‌گر در مقابل مسئولیت حوادثی که در اثر پرواز یک هواپیمای غیر ایمن ایجاد می‌شود مقرر شده است. همچنین دادگاه اضافه کرد محروم شدن بیمه‌گذار از پوشش بیمه‌ای در چنین حالتی نظم عمومی را نقض نمی‌کند؛ زیرا نه تنها علت حادثه مشخص نشده است، بلکه نقض شرط بازرسی سالیانه مستقیماً به پرواز ایمن هواپیما مربوط می‌شود.

علاوه بر این، در بیمه‌نامه‌های استاندارد، استفاده از زمین یا باند فرودگاهی که آماده بهره‌برداری نمی‌باشد و توسط مقامات صالح نیز تجویز نشده است برای فرود یا صعود هواپیما (جز در موارد قوه قاهره) مطلقاً خطر استثنای شده محسوب می‌شود. همچنین استفاده‌ی عمدی از هواپیما پایین‌تر از محدوده‌ی ارتفاع پیش‌بینی شده به وسیله قوانین جاری، به ویژه پرواز در سطح زمین، جز در مورد قوه قاهره یا حادثه ناگهانی، از تضمین بیمه‌ای استثنای شده‌اند. همین‌طور است استفاده از هواپیما خارج از محدودیت‌های وزنی یا مرکزبایی تجویز شده از نظر فنی.

بند دوم- مقررات مربوط به مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی

ملاحظات داخلی و بین‌المللی مربوط به صنعت هوانوردی، ضرورت اتخاذ یک سری قواعد متحدالشکل را در رابطه با روش‌های تعیین مسئولیت مدنی نسبت به خسارات وارده در اثر فعالیت هوانوردی و محدودیت این مسئولیت آشکار می‌سازد. این قواعد نباید مانع از توسعه‌ی

^۱ به همین دلیل به طور معمول شرطی در قراردادهای بیمه وجود دارد که با عنوان شرط خلبان باز (Open Pilot Clause) مقرر می‌دارد: این بیمه‌نامه تنها زمانی اثرگذار است که خلبانانی عملیات پرواز را بر عهده داشته باشند که از گواهی‌نامه‌ی معتبر خلبانی و پزشکی صادره یا تأیید شده از سوی سازمان هواپیمایی کشوری برخوردار باشند. Denman, James and Benn, John, "Litigation Insurance Coverage Issues under Aviation Liability Policies", The Insurance Law Journal, 1979, p.8.

^۲ Derrick J. Hahn, "General Aviation Aircraft Insurance: Provisions Denying Coverage for Breaches that Do not Contribute to the Loss", Journal of Air Law and Commerce, summer 1999, p. 680.

صنعت هوانوردی گردد، بلکه به عکس باید به توسعه‌ی آن و ثبات بیمه‌گری خطرات هوایی به نفع بیمه‌گر و شرکت‌های هواپیمایی و نیز عموم بیانجامد. در حقیقت اتخاذ هر قاعده در حقوق هوایی به طور مستقیم یا غیر مستقیم آثار قابل ملاحظه‌ای بر بیمه خطرات هوایی و به ویژه قابلیت بیمه شدن این خطرات به جای می‌گذارد. در این بند منابع دربرگیرنده مقررات حاکم بر مسئولیت متصدی حمل هوایی مورد ملاحظه قرار می‌گیرد.

الف) مقررات بین‌المللی

از میان معاهدات و پیمان‌های متحدالشکل در زمینه حقوق و تعهدات بازی‌گران عرصه حمل و نقل هوایی، کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و الحاقیه‌های آن شامل «لاسه»، «گوادالاخارا» و «گواتمالا»، کنوانسیون رم ۱۹۵۳، و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ از مهم‌ترین اسناد بین‌المللی می‌باشند که در ذیل به بررسی آن‌ها، تا حدی که بر بیمه هوایی اثرگذار بوده و تعیین کننده قواعد آن هستند، خواهیم پرداخت.

کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹

کنوانسیون ورشو، حقوق و روابط مسافران، ارسال‌کنندگان بار و متصدیان حمل در حمل و نقل هوایی بین‌المللی، از جمله حقوق و مسئولیتی را که به هنگام خسارت و تلف ایجاد می‌شود تعریف می‌کند. بر اساس این کنوانسیون، متصدی حمل مسئول خساراتی است که در اثر فوت و یا جراحت به مسافران، و یا در اثر تلف و یا نقص به بار همراه مسافر و یا بار تجارتي وارد می‌گردد. متصدی حمل همچنین مسئول خساراتی است که در اثر تأخیر در پرواز به مسافران یا ارسال‌کنندگان بار وارد شده است (مواد ۱۷ تا ۱۹).

هرچند در کنوانسیون ورشو مقرره‌ای در باره‌ی بیمه دیده نمی‌شود، اما مسأله‌ای که به طور مستقیم بر بیمه هوایی اثرگذار بوده، بی تردید مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی است که در این کنوانسیون مورد توجه بوده است.^۱ کنوانسیون ورشو به طور ویژه درصدد حمایت از شرکت‌های هواپیمایی در مقابل مطالبات گزاف برای جبران خسارت بوده است، اگرچه هم‌زمان متصدیان حمل را متوجه تعهدات اساسی خود نموده تا نتوانند با پرداخت خسارت کم به زیان‌دیدگان، از انجام وظایف خطیر خویش معاف گردند. بدین منظور معاهده ورشو به طور قطعی

^۱ Mckelvy, op. cit., p. 37.

میزان مسئولیت متصدی حمل هوایی را در مقابل مسافری و ارسال کنندگان بار تعیین کرده است^۱ و هرگونه شرطی در قرارداد حمل را که از این میزان بکاهد باطل اعلام می‌نماید (ماده ۲۳). این تمهید نه تنها حمایت اساسی از زیان دیدگان به عمل می‌آورد، بلکه تأثیر عمده‌ای در قابلیت بیمه خطرات هوایی، که مهم‌ترین آن‌ها مسئولیت متصدی حمل است به جای می‌گذارد. از آن‌جا که در بیشتر موارد، دادگاه‌ها و دیگر مراجع صالح به مبلغ مقرر در کنوانسیون حکم می‌دهند، تعهد شرکت‌های بیمه نیز در این خصوص، در صورت ورود خسارت در اثر سوانح هوایی، مشخص بوده و تعیین میزان حق بیمه و محاسبه سود و زیان آینده برای آنان آسان است. لازم به ذکر است پروتکل‌ها و اصلاحیه‌های معاهده ورشو^۲ از قبیل پروتکل لاهه، گوادالاخارا، مونترال و ...، نیز همانند سلف خود، هیچ مقرره‌ی لازم‌الاجرای در زمینه بیمه برای شرکت‌های هواپیمایی لحاظ نکرده‌اند و تنها ماده ۱۴ پروتکل گواتمالا به دولت‌ها اجازه داده در صورت تمایل، نظامی جهت جبران خسارت مسافران ایجاد کنند، به گونه‌ای که مکمل غرامت‌های پیش‌بینی شده در معاهده گواتمالا باشد. بنابه نظر برخی این نظام می‌تواند در قالب بیمه خود را نشان دهد.^۳

کنوانسیون رم ۱۹۵۲ (متن اصلاحی کنوانسیون رم ۱۹۳۳)

کنوانسیون رم (مصوب ۷ اکتبر ۱۹۵۲) به تعیین برخی قواعد در خصوص مسئولیت متصدی حمل هوایی در صورت وقوع حادثه در یک کشور خارجی و ورود خسارت به اشخاص و اموال مستقر روی زمین می‌پردازد^۴؛ امری که در کنوانسیون ورشو مسکوت مانده بود. این تفاوت در ایجاد

^۱. به موجب ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو، میزان مسئولیت متصدی حمل در خصوص هر مسافر ۱۲۵۰۰۰ فرانک فرانسه و در مورد کالا و بار همراه مسافر به ازای هر کیلو ۲۵۰ فرانک است.

^۲. الحاقیه‌های کنوانسیون ورشو از قبیل گواتمالا، گوادالاخارا و لاهه، به اصلاح و روزآمد کردن مفاد این کنوانسیون از نظر افزایش میزان مسئولیت مدنی متصدی حمل مطابق با نرخ تورم جهانی، تغییر واحد پول فرانک به SDR (حق برداشت ویژه)، تعیین مسئول جبران خسارت در صورت مباشرت شخصی غیر از طرف قرارداد، و ... پرداخته‌اند که به دلیل گستردگی مطالب از تفصیل آن‌ها خودداری می‌شود.

^۳. Mckelvy, op. cit., p. 41.

^۴. بر اساس ماده ۱ این کنوانسیون، «هر شخص بر روی زمین که به واسطه‌ی هواپیمای در حال پرواز بر فراز خود خسارت ببیند بر طبق این کنوانسیون مستحق دریافت خسارت خواهد بود. اما در صورتی که خسارت وارده نتیجه

مسئولیت، منجر به پیدایش گونه‌های مستقل بیمه مسئولیت هوایی (Aviation Liability Insurance) گردید؛ بدین معنی که شرکت‌های بیمه، بر اساس کنوانسیون ورشو و اصلاحی‌های آن، بیمه مسئولیت در مقابل مسافر و صاحبان بار (Passenger and Cargo Liability Insurance) و بر اساس کنوانسیون رم، بیمه مسئولیت در قبال اشخاص ثالث (Third Party Liability Insurance) را به بازار عرضه نمودند؛ در حالی که در سایر بیمه‌نامه‌های مسئولیت، ثالث هر کسی جز خود بیمه شده است و از این حیث نباید تفاوتی میان مسافرین وسیله حمل و نقل و سایر اشخاص باشد.^۱ به نظر می‌رسد این تفکیک در پوشش بیمه مسئولیت، از معیار تعیین میزان مسئولیت در کنوانسیون‌های مزبور ناشی می‌شود. به عبارت دیگر، کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن مسئولیت متصدی حمل را در خصوص خسارات وارده به مسافر و کالای او به طور ثابت و مشخص تعیین کرده‌اند (مسئولیت به ازای هر مسافر یا هر کیلو کالا ۱۲۵۰۰۰ یا ۲۵۰ فرانک)^۲، اما در مورد خسارات جانی و یا مالی که از هواپیما به اشخاص ثالث غیر از مسافرین هواپیما وارد می‌شود، از آن‌جا که میزان خسارات وارده توسط هواپیما بر حسب بزرگی یا کوچکی هواپیما و وزن آن متفاوت می‌شود، مسئولیت شرکت هواپیمایی (گرداننده یا دارنده هواپیما) در کنوانسیون رم بر اساس حداکثر وزن هواپیما در هنگام بلند شدن است.^۳

هرچند از دیدگاه برخی نویسندگان، کنوانسیون رم تقریباً یک سند احتیاطی و بی کاربرد بوده است؛ چه، در طول سال‌ها و دهه‌ها پس از تصویب آن خسارت عمده‌ای در اثر سقوط یک هواپیمای خارجی به مردم یک شهر وارد نشده؛^۴ اما حادثه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ باعث شد اکثر

مستقیم حادثه موجد آن نباشد و یا آن که صرفاً در اثر عبور هواپیما از آن منطقه با رعایت قوانین هوایی جاری وارد شده باشد، زیان‌دیده مستحق جبران خسارت نخواهد بود».

^۱ به موجب قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ۱۳۸۷، هر کس به جز دارنده خودرو، ثالث محسوب شده است. به عبارت دیگر سرنشینان خودرو نیز ثالث بوده و می‌توانند از مزایای بیمه بهره‌مند گردند.

^۲ البته این مبالغ و نوع پول در اصلاحیه‌های کنوانسیون تغییر یافته است.

^۳ بی تردید خسارتی که از یک هواپیمای پهن‌پیکر به اشخاص ثالث و اشیای مستقر بر روی زمین وارد می‌شود بیشتر از خسارت ناشی از یک هواپیمای یک موتوره است.

Orr, George W., Aviation Insurance Law, A.B.A. Sec. Ins. Neg. & Comp. L. Proc., 1953, p. 199.

^۴ Duncan Lloyd, Report of the Committee on Aviation Insurance Law, A.B.A. Section Institute Negligence & Comparative Law, 1954, p. 285.

کشورهایی که به کنوانسیون رم نیوسته و آن را مورد عنایت قرار نداده بودند از فرمول مندرج در این معاهده بین‌المللی استقبال کنند. بر این اساس، ماده ۱۱ کنوانسیون که هواپیماها را از نظر وزنی در «پنج گروه» دسته‌بندی کرده است مبنای کار بیمه‌گران قرار گرفته و کشورها از ورود هواپیماهایی که سقف بیمه ثالث آن‌ها کم‌تر از میزان مقرر در کنوانسیون باشد ممانعت به عمل می‌آورند.^۱

نکته دیگر در خصوص دو معاهده مهم بین‌المللی آن است که کنوانسیون رم نیز همانند کنوانسیون ورشو به تحدید و تعیین میزان مسئولیت مدنی متصدی حمل پرداخته است، با این تفاوت که به نقش دارا بودن مسئول حادثه از پوشش بیمه‌ای عنایت خاص نشان داده است. در کنوانسیون رم، مسئولیت مدنی مالکین و گردانندگان هواپیما به نسبت وزن آن محدود است؛ لیکن بر این محدودیت استثنائاتی وارد شده است که از مهم‌ترین آن‌ها بیمه نبودن مسئولیت یاد شده است. در چنین فرضی (در صورتی که مسئولیت متصدی حمل بیمه نشده باشد) مستنبط از مواد ۱۲ و ۱۵ کنوانسیون، میزان مسئولیت بر اساس قواعد عمومی مسئولیت مدنی و تابع میزان خسارت وارده خواهد بود.^۲ در واقع کنوانسیون رم اولین معاهده بین‌المللی است که به نحوی داشتن پوشش بیمه‌ای را برای دارندگان و بهره‌برداران هواپیما اجباری کرده است،^۳ اما این اجبار کامل نیست؛ بلکه به اراده‌ی دولت‌های عضو واگذار شده است تا هواپیماهای خارجی را که از قلمرو آن‌ها عبور می‌کنند ملزم به داشتن پوشش بیمه مسئولیت نمایند (ماده ۱۵). دولت‌ها همچنین می‌توانند هواپیماهای خارجی را ملزم به داشتن گواهی‌ای کنند که بر اساس آن بیمه‌گر رعایت دقیق مفاد کنوانسیون رم را تأیید و شخص یا اشخاصی را که مسئولیت آن‌ها در این خصوص بیمه شده است تعیین می‌نماید (بند ۵ ماده ۱۵). البته اجرای چنین حقی با اشکالاتی

^۱. روحی خطیبی، جواد، «مسئولیت قانونی در حمل و نقل بیمه های هوایی»، مجموعه مقالات منتشره در چهارمین کنفرانس انجمن هوافضای ایران، دانشکده مهندسی هوا و فضا، دانشگاه صنعتی امیر کبیر، ۱۳۸۱، ص ۴۷۵.

^۲. Lloyd, op. cit., p. 285.

^۳. Orr, op. cit., p. 203.

همراه است که مهم‌ترین آن‌ها عدم امکان کنترل اسناد بیمه هوایی‌های خطوط خارجی، مگر در صورت فرود در قلمرو کشور متعاقد، می‌باشد.^۱

کنوانسیون مونترال

کنوانسیون مونترال (۲۸ می ۱۹۹۹) که از ۲۸ ژوئن ۲۰۰۴ لازم‌الاجرا شده و همچون کنوانسیون سلف خود (ورشو) به منظور متحدالشکل ساختن برخی قواعد حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد گردیده، توانسته قواعد مندرج در کنوانسیون ورشو را تا حد ممکن با مقتضیات و شرایط حاکم بر صنعت هوانوردی در پایان قرن بیستم هماهنگ سازد. این کنوانسیون یکی از اهداف اساسی خود را تقویت حمایت از مصرف‌کننده در حمل و نقل هوایی بین‌المللی، و نیز جبران منصفانه‌ی خسارت زیان‌دیدگان معرفی کرده است. بر این اساس، معاهده مونترال در مقایسه با کنوانسیون ورشو، با افزایش قابل ملاحظه‌ی میزان مسئولیت متصدی حمل هوایی از یک سو، و نیز با پیش‌بینی مصادیق جدید زیان (تعیین غرامت معین برای تأخیر پروازها) در مواد ۱۷ تا ۳۷ از سوی دیگر، حمایت از مصرف‌کننده را که در خصوص مورد، مسافران و ارسال‌کنندگان بار محسوب می‌شوند محقق نموده است.

در حقیقت تفاوت اساسی کنوانسیون مونترال با معاهده ورشو، در تعیین میزان و محدوده‌ی مسئولیت متصدی حمل است. بر اساس بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو، مسئولیت متصدی حمل در مورد جان مسافر در هر حال محدود به ۱۲۵۰۰۰ فرانک بود، اما در کنوانسیون مونترال در مورد خسارات جانی وارد به مسافرین وفق ماده ۲۱ هیچ محدودیتی وجود نداشته و تنها در صورت ورود خسارت بیش از ۱۰۰/۰۰۰ SDR، متصدی حمل در صورت اثبات عدم تقصیر خود و یا اثبات تقصیر اشخاص ثالث، از پرداخت مازاد آن مبلغ معاف می‌شود. این تغییر نگرش در حقوق هوایی سبب شد بیمه‌گران به تجدیدنظر در برخی جنبه‌های قراردادی بیمه‌نامه‌های خود بپردازند؛ زیرا میزان تعهدات بیمه‌گران مستقیماً از قواعد تعیین‌کننده‌ی مسئولیت متصدیان حمل تبعیت می‌کند، هر چند واکنش بیمه‌گران در قبال این تغییر متفاوت بوده است؛ از یک سو نامعین بودن

^۱ در خصوص پرواز هواییما از فراز کشورهای دیگر بدون توقف در آن‌ها که به پرواز ترانزیتی مشهور است رک. نواده توپچی، حسین، مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی، انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش، چاپ اول، ۱۳۷۷، صص ۱۹۶-۱۸۷.

میزان قطعی مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی کار بیمه‌گران را در پیش‌بینی محدوده‌ی تعهد خود دشوار می‌سازد و این دشواری بر تعیین میزان حق بیمه و گرانی آن اثر مستقیم دارد، ولی از سوی دیگر نامحدود بودن میزان مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی با استقبال بعضی از بیمه‌گران روبه‌رو شده است؛ چه، میزان خسارات وارده به افراد در حوادث متعدد و مسافران تبعه‌ی کشورهای مختلف متفاوت است و این امر می‌تواند در مواردی به نفع شرکت‌های بیمه تمام شود.^۱

نکته دیگر آن که کنوانسیون مونترال اولین سند بین‌المللی است که صراحتاً شرکت‌های هواپیمایی را به برخورداری از پوشش بیمه مسئولیت کافی ملزم نموده است. ماده ۵۰ کنوانسیون در این خصوص مقرر می‌دارد: «دولت‌های متعاقد، متصدیان حمل را به تحصیل پوشش بیمه‌ای کافی، که مسئولیت آن‌ها را بر طبق این کنوانسیون پوشش دهد ملزم نمایند. همچنین دولت‌های متعاقد می‌توانند متصدی حملی را که در کشور آن‌ها عملیات انجام می‌دهد ملزم به تسلیم سندی نمایند که نشان می‌دهد از پوشش بیمه‌ای کافی بر طبق کنوانسیون برخوردار است».

بدین ترتیب پس از تصویب این معاهده، بیمه مسئولیت هوایی در زمره‌ی بیمه‌های اجباری درآمد؛ امری که حاکی از تحول حقوق بیمه هوایی در عرصه بین‌المللی است. در چند دهه اخیر، حمل و نقل هوایی یک روش متداول حمل و در حال حاضر بی‌تردید مطلوب‌تر از حمل جاده‌ای و ریلی می‌باشد؛ از این رو شاید عاقلانه به نظر نرسد که آن را یک فعالیت فوق‌العاده خطرناک بنامیم.^۲ از سوی دیگر مقیاس زیاد وقوع تصادفات هوایی، عواقب بسیار ناگوار و جبران‌نشدنی این سوانح، ناتوانی کارشناسان در یافتن عامل حقیقی وقوع حادثه، و فقدان شاهدان عینی، مانع از آن است که زیان‌دیده بتواند به جبران کامل خسارت خویش نائل آید. به همین دلیل غالب مقررات بین‌المللی و داخلی نه‌تنها مسئولیتی مطلق را برای مالک یا مستأجر هواپیما (به طور کلی متصدی حمل) فرض کرده‌اند، بلکه برخورداری از متصدی حمل از اقسام مختلف پوشش بیمه‌ای را اجباری نموده‌اند. ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال نیز این پوشش را از جهت مسئولیت مدنی متصدی حمل، اجباری نموده است؛ لیکن بر این ماده از جهات ذیل ایراداتی وارد است:

^۱. Margo, R.D., Aviation Insurance, Third ed., London, Edinburg, Dublin, 2000, p. 57.

^۲. Leloudas, 2009, p. 3.

اولاً، مشخص نیست منظور واضعان کنوانسیون از «پوشش بیمه کافی» چه میزان بیمه است؟ چه، مسئولیت متصدی حمل هوایی بر اساس این کنوانسیون در مورد خسارت جانی و فوت مسافری نامحدود بوده و مبلغ آن به طور قطعی مشخص نشده است. از این جهت شایسته بود تکلیف بیمه‌گذاران با شفافیت بیشتری روشن شود.

ثانیاً، واژه «مسئولیت» به طور مطلق استعمال شده و مسئولیت متصدی حمل را بابت خساراتی که از تمام جهات مذکور در کنوانسیون به مسافری وارد می‌شود، شامل می‌شود. بدین ترتیب آیا بیمه مسئولیت اجباری متصدی حمل شامل خسارات وارده به کالا و بار همراه مسافر نیز می‌باشد؟ یا آن که منظور واضعان کنوانسیون تنها اجباری نمودن بیمه خسارت جانی و فوت مسافران است؟ از سوی دیگر بر اساس این تفسیر، بیمه کردن خسارات ناشی از تأخیر پرواز نیز اجباری است، در حالی که در این خصوص به دلیل تکرار بیش از حد تأخیر پروازها، بیمه کردن چنین مسئولیتی با مقاومت بیمه‌گران روبه‌رو می‌شود.^۱ چه بسا از نظر فنون بیمه‌گری، تأخیر از خطرات غیر قابل بیمه باشد؛ همان‌طور که در بیمه‌های دریایی خسارات ناشی از تأخیر در زمره‌ی خطرات غیر قابل بیمه شدن محسوب می‌شود.^۲

ب) مقررات منطقه‌ای (اتحادیه اروپا)

پس از تصویب کنوانسیون مونترال که قواعد جدید و پیشرفته‌ای را در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نیز الزامات بیمه‌ای آن مقرر داشته، اتحادیه اروپا در راستای اجرای معاهده مزبور و به منظور هماهنگ ساختن مقررات خود با آن و در صورت لزوم اصلاح آن‌ها، به تصویب دو مقرر به شماره‌های ۸۸۹/۲۰۰۲ و ۲۶۱/۲۰۰۴ پرداخت که به شرح زیر با تأکید بر تعهدات بیمه‌ای شرکت‌های هواپیمایی، به بررسی آن‌ها می‌پردازیم.

^۱ شاید به دلیل همین ابهامات و ایرادات و نیز تکالیف دشوار کنوانسیون است که بسیاری از کشورها از جمله ایران از پیوستن به کنوانسیون مونترال خودداری ورزیده‌اند.

^۲ صادقی نشاط، امیر، تقریرات حقوق بیمه دریایی، انتشارات دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۱۳۸۳-۱۳۸۴، ص ۱۳۹.

مصوبه شماره ۸۸۹/۲۰۰۲ شورای اروپا و پارلمان اروپا

این مصوبه که قانون شماره ۱۹۹۷/۲۰۲۷ (با موضوع مسئولیت متصدی حمل در صورت تصادف) را اصلاح کرده است، در چارچوب سیاست عمومی حمل و نقل، سطح مناسبی از جبران خسارت را برای مسافران هوایی تضمین می‌نماید. به موجب بند ۱۴ این مصوبه، یکی از اهداف این مقررده مصون داشتن زیان دیدگان حوادث هوایی از مشکلات مالی کوتاه‌مدتی است که فوراً پس از حادثه رخ می‌دهد. این مهم با مراجعه‌ی مستقیم زیان‌دیده به بیمه‌گر در صورت برخورداری بودن متصدی حمل از پوشش بیمه‌ای مسئولیت، فراهم می‌شود و این هدف ضرورت اجرای ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال را آشکارتر می‌سازد. علاوه بر این، به موجب بند ۱۲ از مقدمه این مصوبه، «مقررات مسئولیت متحدالشکل در مورد خسارات وارده به مسافران، که بر تمام سفرهای شرکت‌های هواپیمایی در منطقه اعمال می‌شود، مقرراتی آسان و آشکار را برای مسافران و نیز برای شرکت‌های هواپیمایی فراهم می‌کند و مسافران را نسبت به تشخیص زمانی که به بیمه اضافی نیاز دارند قادر می‌سازد».

از مطالعه ماده مزبور به خوبی استنباط می‌شود که یکی از اهداف مهم واضعان قانون ۸۸۹/۲۰۰۲ پاسخ‌گویی به نیازهای بیمه‌ای مسافران بوده است. تصویب قوانین شفاف و آسان، که در بیشتر نقاط کره زمین لازم‌الاجرا باشد، مسافران را در درک کامل این نیاز خود یاری می‌دهد. از سوی دیگر، از آن‌جا که به موجب ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال، متصدیان حمل هوایی به داشتن پوشش «بیمه کافی» ملزم شده‌اند، و در نتیجه همان‌طور که پیش از این گفته شد ممکن است بیمه‌گذار تمام مسئولیت خود را بیمه نکند و بخشی از خسارات زیان‌دیده بدون جبران باقی بماند، ماده ۱۶ مصوبه پارلمان اروپا، کشورهای اروپایی را متعهد کرده است اطلاعات لازم در مورد مقررات مربوط به مسئولیت مدنی متصدیان حمل هوایی را در اختیار مسافران قرار دهند، به گونه‌ای که مسافران بتوانند در صورت لزوم نسبت به تهیه پوشش بیمه اضافی قبل از شروع سفر اقدام کنند. علاوه بر این، مصوبه پارلمان اروپا برای رفع ابهام موجود در ماده ۵۰ کنوانسیون، در ماده ۳ خود تعهد بیمه‌ای شرکت‌های هواپیمایی را به شرح زیر بیان می‌دارد: «تعهد بیمه‌ای شرکت‌های هواپیمایی بدین معناست که یک متصدی حمل باید مسئولیت خود را تا میزانی بیمه کند که این

اطمینان عرفی ایجاد شود که تمام اشخاص مستحق غرامت، آن چه را که بر اساس این مصوبه مستحق هستند کاملاً دریافت می‌دارند».

مصوبه شماره ۲۶۱/۲۰۰۴ شورای اروپا

مصوبه شماره ۲۶۱/۲۰۰۴ اتحادیه اروپا (مصوب ۱۱ فوریه ۲۰۰۴) که از ۱۷ فوریه ۲۰۰۵ لازم‌الاجرا شده است قواعد مشترکی را در مورد جبران خسارت و حمایت از مسافران هواپیما در صورت لغو پرواز یا تأخیر طولانی مدت پرواز یا ممانعت مسافر از پرواز، مقرر می‌دارد. این مصوبه از جهت مورد توجه قرار دادن مسأله‌ی مهم «تأخیر پروازها»، که گاه می‌تواند خسارات بسیاری را به مسافران وارد کند، در نوع خود بی‌نظیر است. تعهدات مندرج در این قانون بر طبق مقدمه‌ی آن، بر متصدی حملی بار می‌شود که پرواز را با هواپیمای متعلق به خود یا هواپیمای اجاره‌ای به موجب قرارداد اجاره (تر یا خشک) یا هر نوع قرارداد دیگر انجام می‌دهد. به عبارت دیگر، از نظر این قانون متصدی حملی مسئول است که مباشر پرواز باشد (Operating Air Carrier)، و نه آن که پرواز را به دیگری واگذار کرده باشد (Charterer). بدین ترتیب مسافرینی که پرواز آن‌ها لغو گردیده یا برخلاف اراده‌ی خود قادر به سوار شدن بر هواپیما نمی‌باشند باید بتوانند، یا مبلغ بلیط خود را مسترد داشته، و یا آن که تحت شرایط مناسب بلیط خود را حفظ نموده و تا فراهم شدن پرواز بعدی از امکانات کافی برخوردار باشند و در تمام این حالات نیز از جبران خسارات خویش (Right to Compensation) بهره‌مند باشند. همچنین متصدی حمل متعهد است برای مسافرانی که پرواز آن‌ها به تأخیر افتاده امکانات کافی از قبیل غذا، نوشیدنی و محل اسکان مناسب (Right to Care) فراهم نماید.

به هر ترتیب این مصوبه‌ی اتحادیه اروپا به شدت تحت تأثیر سیاست حمایت از حقوق مصرف‌کننده قرار داشته است؛ البته از یکی از مهم‌ترین حقوق مصرف‌کننده در حمل و نقل هوایی، که عبارت از پوشش بیمه‌ای مطلوب است، غافل مانده است. با وجود این، مفروض دانستن مسئولیت متصدی حمل و تعیین میزان آن، زمینه را برای ارائه‌ی خدمات بیمه‌ای مناسب در صورت وقوع حوادث مذکور در این قانون (لغو پرواز، تأخیر و قادر نبودن مسافر به پرواز) فراهم می‌کند.

فصل دوم-منابع خاص

مراد از منابع خاص در این نوشتار، آن دسته از مقرراتی است که به طور ویژه، بیمه‌ی خطرات هوانوردی را مدنظر قرار داده و شرایط اجرای بیمه‌نامه و نیز حقوق و تعهدات طرفین قرارداد بیمه را پیش‌بینی کرده‌اند. در میان معاهدات و پیمان‌های بین‌المللی هیچ کنوانسیون یا توافق‌نامه چندجانبه‌ای که به امر بیمه‌های هوایی اختصاص یافته باشد وجود ندارد و آنچه نظام معینی برای بیمه خطرات هوایی ایجاد کرده همانا «عرف بیمه‌گران متخصص در این حوزه» و تثبیت آن در سطح جهانی است. در سطح منطقه‌ای نیز مقررات جامعی در اتحادیه اروپا به تصویب رسیده که خود مقدمه‌ی شکل‌گیری قواعد پیشرفته‌تر در این خصوص می‌باشد. اما در سطح داخلی، حتی حقوق برخی از کشورهای پیشرفته نیز در این باره نوپا بوده و آشفتگی بارزی بر سر قواعد قابل اعمال نسبت به بیمه‌های هوایی دیده می‌شود؛ در نتیجه بسیاری از کشورها تنها به اجرای قواعد و مقررات بین‌المللی و یا منطقه‌ای بسنده کرده‌اند.^۱

بند نخست- عرف بین‌المللی

در بازار لندن، نهادی به نام «کمیته فنی مشترک و شروط» (JTCC/Joint Technical and) در بازار لندن، نهادی به نام «کمیته فنی مشترک و شروط» (JTCC/Joint Technical and) توسط بیمه‌گران متخصص در امر هوانوردی تأسیس شده که با حضور

^۱ این آشفتگی در نظام حقوقی فرانسه به خوبی آشکار است. قانون بیمه‌های فرانسه در ماده ۱-۱۱۱ تصریح می‌کند؛ عناوین اول، دوم و سوم کتاب نخست جز در موارد بسیار استثنایی مختص بیمه‌های زمینی است. بیمه‌های دریایی، رودخانه‌ای و دریاچه‌ای در عنوان هفتم کتاب اول بحث شده است. به استثنای ماده ۵-۱۲۵ این قانون که از قلمرو کاربرد بیمه خطرات فاجعه‌بار طبیعی، خسارات به‌بار آمده به بدنه هواپیما را استثنا می‌کند، قانون بیمه‌ها در هیچ جایی به بیمه هوایی نپرداخته است. این سکوت قانون اختلافاتی را در خصوص بیمه‌های هوایی ایجاد کرده بود. برخی معتقد بودند حوزه کاربرد قانون مذکور در مورد قراردادهای بیمه بسیار گسترده است و بیمه‌های زمینی و هوایی را پوشش می‌دهد (Lambert-Faivre, No. 166). در مقابل برخی بر این عقیده بودند که قانون بیمه بیمه‌های هوایی را پوشش نمی‌دهند، حتی برای خطراتی که روی زمین واقع می‌شوند. همین خلاء قانونی بیمه‌گران را واداشت قراردادهای بیمه را در چارچوب حقوقی بیمه‌های زمینی منعقد کنند (Faivre-Rocher, p. 11). به طور معمول در رأس قراردادهای بیمه هوایی فرانسه این جمله دیده می‌شود: «قرارداد حاضر تابع قانون بیمه‌های فرانسه می‌باشد»، اما این شرط قراردادی در طول زمان تبدیل به یک تخیل محض شده که هیچ بهره‌ای از واقعیت ندارد و همین امر تردیدها را بر سر قانون قابل اعمال باقی گذارده است. علاوه بر این نباید فراموش کرد قانون بیمه‌های فرانسه دربرگیرنده‌ی قواعد خاص بیمه‌های دریایی، رودخانه‌ای و دریاچه‌ای نیز هست که از حقوق بیمه‌های زمینی کاملاً متفاوت بوده و به همان اندازه می‌تواند نسبت به بیمه‌های هوایی قابلیت اعمال داشته باشد.

نمایندگان «مجمع بیمه‌گران هوایی لویدز» (LAUA/Lloyd's Aviation Underwriters) و «مجمع دفاتر بیمه هوایی» (AIOA/Aviation Insurance Offices) تشکیل شده است. کمیته‌ی مزبور از دهه ۱۹۶۰ میلادی تا کنون متون بیمه‌نامه‌های هوایی استاندارد و نیز شروط و ضمایم آن‌ها را حسب نیازهای متنوع بیمه‌گذاران تهیه و تصویب نموده؛ آن‌گاه این متون توسط مجمع بیمه‌گران هوایی لویدز منتشر شده است، که در غالب موارد، یا با اعطای یک شماره AVN (مخفف واژه Aviation) به آن و یا با دیگر عناوین مثل AVS، CLAUSE یا ENDORSEMENT به بازار بیمه هوایی معرفی می‌گردند. این قراردادها و شروط استاندارد هرچند ماهیت الزام‌آور ندارند، اما از آن‌جا که برگرفته از عادات تجاری رایج میان متقاضیان پوشش بیمه‌ای و بیمه‌گران هستند و از سوی بسیاری و بلکه اکثر قریب به اتفاق بیمه‌گذاران و بیمه‌گران مورد تبعیت واقع می‌شوند، هم‌چون دیگر قواعد بین‌المللی، از قبیل مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی (LC) و یا ضمانت‌نامه‌های بانکی که در مجموعه‌هایی مثل UCP600 توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) تدوین می‌گردند، در قالب «عرف بیمه‌ای بین‌المللی» به رسمیت شناخته شده و از این جهت میان فعالان صنعت هوانوردی الزام‌آور شمرده می‌شوند.

متون استاندارد (بیمه‌نامه‌ها، الحاقیه‌ها و شروط) فوق‌الذکر بسیار متنوع و متعدد بوده و در طول زمان با توجه به تحولات جاری و نیازهای صنعت هواپیمایی نسخه‌های آن روزآمد می‌گردد؛ بدین ترتیب که به عنوان مثال AVN67 که الحاقیه‌ی قرارداد اجاره یا تأمین مالی شرکت‌های هواپیمایی محسوب می‌گردد به AVN67A، و سپس AVN67B که در حال حاضر مورد استفاده در غالب بیمه‌نامه‌هاست تغییر یافته و در جدیدترین تحول، AVN67C با اندک تغییر به بازار عرضه شده است که به تدریج مورد استقبال متقاضیان قرار خواهد گرفت. به طور کلی می‌توان شروط و بیمه‌نامه‌های مزبور را به چند دسته‌ی اصلی تقسیم نمود:

گاه این متون به صورت یک نوع خاص از پوشش بیمه‌ای در قالب قرارداد اصلی بیمه عرضه می‌شوند؛ مانند بیمه‌نامه مسئولیت متصدی حمل (AVNIB) یا بیمه‌نامه بدنه (AVNIA). بعضی از این شروط استاندارد به استثنای (خارج) کردن یک یا چند خطر از پوشش قرارداد بیمه می‌پردازند؛ مانند شرط استثنای تشدید خسارات موجود (Aggravation of Existing Injuries)

(Exclusion Clause)، شرط استثنای خسارات وارد به خدمه هواپیما (Crew Exclusion Clause/AVN68)، شرط استثنای خطرات جنگ، هواپیماربایی و... (AVN48D). بعضی نیز خطراتی را که به طور معمول یا حسب شروط قبلی از موضوع بیمه استثناء می‌شوند تحت پوشش قرار می‌دهند؛ به عنوان مثال، با الحاق کلوزهای AVN51 و AVN52 به بیمه‌نامه‌هایی که خطرات جنگ را استثناء کرده است می‌توان مجدداً آن خطرات را (البته برخی از آن‌ها را) تحت شمول بیمه قرار داد. همچنین است شرط گنجاندن هزینه‌های پزشکی و مرتبط (AVN80/Medical and Related Expenses Clause).

برخی از این شروط استاندارد خطراتی را که از عدم رعایت نظامات مربوط به ایمنی پرواز ناشی شده و یا در شرایط اضطراری ایجاد شده پوشش می‌دهند؛ مانند شرط فرود اجباری (AVN78/Forced Landing Clause) و شرط استفاده غیر مجاز (AVN77/ Unauthorized Use Clause).

برخی شروط نیز به بیان شرایط تحقق تعهد بیمه‌گر در صورت وقوع یک حادثه‌ی خاص می‌پردازند؛ مانند «شرط وارد شدن» (Ingestion Clause) در خصوص خسارات وارده به موتور هواپیما که مقرر می‌دارد: «خسارت ناشی از وارد شدن سنگ، پرنده، گردوغبار، یخ یا هر ماده‌ی ساینده یا تراشنده‌ی دیگر به موتور هواپیما، که موجب خرابی تدریجی موتور گردد، فرسودگی در اثر استعمال (تعبیر دیگری از استهلاک معادل اصطلاح خارجی Wear and Tear) محسوب شده و از پوشش بیمه‌نامه مستثنا می‌شود. اما وارد شدن اشیای فوق، در صورتی که خسارت ناگهانی ایجاد کند و قابل انتساب به یک حادثه‌ی مشخص باشد، تحت پوشش می‌باشد. هر حادثه برای یک موتور هواپیما یک دعوی مجزا را تشکیل می‌دهد، مگر آن‌که چنین خسارتی در اثر فرود اجباری یا سقوط هواپیما ایجاد شده باشد».

تعدادی از این شروط هم به تنظیم رابطه میان حقوق و تعهدات ناشی از قرارداد بیمه و اشخاص دیگری که به نحوی طرف قرارداد با بیمه‌گذار هستند می‌پردازند؛ نمونه بارز این شروط، الحاقیه قرارداد اجاره یا تأمین مالی شرکت هواپیمایی است (AVN67C /Airline Finance/Lease Contract Endorsement).

بند دوم - مقررات منطقه‌ای (اتحادیه اروپا)

مقررات مصوب شورا یا پارلمان اروپا در زمره‌ی بهترین منابع خاص حقوق بیمه هوایی به‌شمار می‌روند. مقامات اروپایی که به نقش بیمه در حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و مسافران و نیز شرکت‌های هواپیمایی پی برده‌اند، بیش از هر چیز، بیمه‌ی مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی را مورد عنایت خاص خود قرار داده‌اند.^۱ برای اولین بار شورای اروپا در ۲۳ ژوئیه ۱۹۹۲ در ارتباط با مجوزهای فعالیت متصدی حمل هوایی، به موجب مصوبه‌ای، متصدی حمل را مکلف می‌کند با شرکت‌های معتبر بیمه قرارداد بیمه مسئولیتی منعقد کند که مسئولیت او را در صورت تصادف پوشش دهد، بدون آن که شرایط بیمه و حداقل مبلغی را برای بیمه کردن تعیین کند.

در سال ۲۰۰۴، اتحادیه اروپا که با آثار ملموس حادثه ۱۱ سپتامبر روبه‌رو شده بود، با ملاحظه‌ی کنوانسیون مونترال و قطع‌نامه کنفرانس اروپایی هواپیمایی کشوری که در ۱۳ دسامبر ۲۰۰۰ تصویب شده بود، مقررات جامعی را در رابطه با الزامات بیمه‌ای که به متصدیان حمل هوایی و متصدیان فرودگاه‌ها تحمیل می‌شود تصویب نمود که از ۳۰ می ۲۰۰۵ لازم‌الاجرا گردیده است (Regulation (EC) 785/2004). نویسندگان این مصوبه، که به نحو قابل توجهی تحت تأثیر سیاست عمومی حمل و نقل و ضرورت تقویت «حمایت از مصرف‌کنندگان» (که در مورد زبان‌دیدگان سوانح هوایی این اصطلاح به نادرستی استعمال می‌شود) قرار داشتند، تعیین تضمین‌های بیمه‌ای متناسب با حمل و نقل هوایی در خصوص مسئولیت متصدی حمل هوایی در مقابل مسافری، ارسال‌کنندگان بار و اشخاص ثالث را در حدود مقتضیات کنوانسیون مونترال ضروری دانستند.

از آن‌جا که این مقررات جامع‌ترین منبع حقوق برای بیمه‌های هوایی می‌باشند، با تفصیل بیشتری نسبت به سایر منابع مورد بررسی قرار می‌گیرند. علاوه بر این، آشنایی با این مقررات برای شرکت‌های هواپیمایی ایرانی که قصد برقراری خطوط پرواز به سمت کشورهای عضو اتحادیه اروپا و یا بر فراز آن‌ها را دارند ضروری است؛ زیرا به موجب بند یک ماده ۲ مصوبه مزبور با موضوع «قلمرو» (قلمرو مکانی)، این قانون بر تمام متصدیان حمل هوایی و بهره‌برداران هواپیما

^۱. مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی در صورت وقوع سانحه، موضوع یک مصوبه پارلمان اروپا و شورای اروپا در سال ۲۰۰۲ بوده است.

که به داخل قلمرو کشورهای عضو یا بر فراز آن‌ها پرواز می‌کنند اعمال می‌گردد و الزامات بیمه‌ای مندرج در آن برای این شرکت‌ها یا افراد لازم‌الاجراست.

این قانون، به طور کلی از یک مقدمه و ۱۱ ماده تشکیل می‌شود. مقدمه‌ی این مصوبه که متشکل از ۲۴ بند می‌باشد، توضیحاتی را در خصوص اهداف و ضرورت وضع این قانون، نحوه‌ی اجرا و راه‌کارهای نظارتی آن توسط کشورهای عضو بیان داشته است. نکته بسیار مهمی که در بند ۱۵ مقدمه مورد اشاره واقع شده و توضیح آن ضروری به نظر می‌رسد، اجتناب از این تفسیر است که الزام به داشتن بیمه حداقلی (مطابق شرایط این مصوبه)، به الزام به داشتن بیمه مضاعف (Double Insurance) تعبیر گردد. مصداق بارز حالتی که بیمه مضاعف مطرح می‌گردد مربوط به فصل پنجم کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ می‌باشد. بر اساس مواد ۳۹ تا ۴۱ از این فصل، در صورتی که شخصی غیر از متصدی حمل طرف قرارداد، تمام یا بخشی از عملیات حمل را انجام دهد (متصدی حمل عملی) هر دو متصدی، مسئول خسارات وارده به دیگران می‌باشند و تقصیر هر یک از آن‌ها به منزله‌ی تقصیر دیگری خواهد بود. بدین ترتیب از آن‌جا که هر دوی متصدی حمل طرف قرارداد و متصدی حمل عملی، در مقابل خسارات وارده مسئول قلمداد می‌شوند و طبق Regulation (EC) 785/2004 مکلف به دارا بودن پوشش بیمه‌ای برای این مسئولیت خود هستند، بند ۱۵ مصوبه‌ی مزبور کشورهای عضو را به اتخاذ اقداماتی جهت اجتناب از بیمه‌ی مضاعف در این فرض مکلف نموده است.

نکته دیگر، در خصوص قلمرو موضوعی این قانون می‌باشد. به موجب ماده ۲، بعضی از موارد حمل و نقل و هواپیماها از شمول مصوبه مستثنا هستند. اولین استثنا مربوط به الزامات حمل و نقل پستی است که تابع مصوبه 2407/92/EEC 23 July 1992 می‌باشد. استثنای دیگر به هواپیماها و فعالیت‌هایی مرتبط است که تحت حاکمیت این مصوبه نیستند. از این قبیل است هواپیماهای دولتی، بالن‌های مهار شده (با سیم و طناب)، هواپیماهای بدون موتور (گلایدر) که وزن آن‌ها به هنگام بلند شدن کمتر از ۵۰۰ کیلوگرم است، و هواپیماهای کوچک که برای اهداف غیر تجاری یا برای آموزش خدمه بدون گذشتن از مرزهای ملی استفاده می‌شوند. در این خصوص نباید تعجب کرد اگر ملاحظه شود حسب احتیاطی بیهوده، وسایل پرنده‌ی کوچک و بادبادک‌ها که استفاده از آن‌ها در حمل و نقل هوایی عجیب به نظر می‌رسد، از این حوزه کنار

گذاشته شده‌اند! همچنین جای تأسف است که متن قانون مذکور متضمن یک ابهام اساسی در مورد این استثنائات است. ماده ۲ در پاراگراف دوم می‌گوید: «مصوبه‌ی حاضر نسبت به هواپیماهای مختلفی که پیش از این احصا گردید اعمال نمی‌شود، مگر صرفاً نسبت به الزامات بیمه‌ای مربوط به خطرات جنگ و تروریسم». از مفهوم مخالف این متن استنباط می‌شود که این هواپیماها مشمول بیمه اجباری خطرات جنگ و تروریسم می‌شوند، لیکن مفسران این قانون با رد این نتیجه‌گیری اظهار می‌دارند: «هیچ الزامی به بیمه اجباری برای هواپیماهای دولتی و دیگر انواع هواپیما وجود ندارد». این تفسیر توسط مقامات رسمی اتحادیه اروپا نیز تأیید شده است. با وجود این شایسته است که ابهام مذکور در آینده برطرف گردد.

مسأله مهم دیگر در این مصوبه، اصول بیمه‌ای مقرر در ماده ۴ می‌باشد که بر اساس آن: «بیمه‌نامه‌ها باید مسئولیت خاص فعالیت هوانوردی را نسبت به مسافری، بار و اشخاص ثالث پوشش دهند. پوشش اعمال جنگی، تروریسم، هواپیما رایی، سابوتاژ، تغییر مسیر غیرقانونی، و شورش‌ها و آشوب‌های داخلی نیز الزامی است». تأکید بر شمول خطرات جنگی از بازتاب‌های حادثه یازده سپتامبر به‌شمار می‌رود. علاوه بر این، تعهد دارا بودن پوشش بیمه‌ای بر هر متصدی حمل و بهره‌بردار هواپیما، صرف‌نظر از نوع حقی که بر هواپیما دارد، تحمیل می‌شود؛ خواه مالک آن باشد یا مستأجر، یا بهره‌بردار مشترک یا فرانشیز و غیر آن.

این مصوبه سپس در ماده ۶ خود حداقل میزان پوشش بیمه‌ای را در خصوص مسئولیت در قبال هر مسافر ۲۵۰/۰۰۰ حق برداشت ویژه (SDR) و در ازای بار دستی مسافر با توجه به قانون اصلاحی ۲۰۱۰/۲۸۵ به ازای هر مسافر ۱/۱۳۱ حق برداشت ویژه در حمل و نقل تجاری و در ازای بار معادل ۱۹ حق برداشت ویژه برای هر کیلوگرم در عملیات تجاری تعیین کرده است. البته این مبالغ در مورد پروازهایی که توسط متصدیان حمل غیر اروپایی بر فراز قلمرو کشورهای عضو اتحادیه انجام شده و یا در مورد پرواز با هواپیماهایی که در کشورهای عضو ثبت نشده و یا مبدأ یا مقصد آن‌ها در قلمرو این کشورها نیست اعمال نمی‌گردد. در خصوص بیمه مسئولیت شخص ثالث نیز به موجب ماده ۷ بر اساس حداکثر وزن بلند شدن هواپیما، مبالغی تعیین شده است که یادآور قاعده مذکور در کنوانسیون رم می‌باشد.

مبحث نهایی در مصوبه شورا و پارلمان اروپا، به اجرای این مقررات و ضمانت اجرایی آن پرداخته و مقرر می‌دارد اشخاص مربوطه (شرکت‌های هواپیمایی، بیمه‌گران و ...) باید موقعیت خود را با الزامات جدید هم‌گام سازند. اجرای این تعهد اساساً به صورت تودیع گواهی‌نامه بیمه یا سندی با اعتبار مشابه آن نزد دولت عضو که مجوز بهره‌برداری را صادر نموده، و برای بهره‌برداری که از هواپیمایی ثبت نشده در اتحادیه استفاده می‌کنند نزد دولت عضو مبدأ یا مقصد پرواز صورت می‌گیرد (ماده ۵). علاوه بر این، به موجب ماده ۸، نداشتن پوشش بیمه‌ای، ضمانت‌اجراهایی در پی دارد که اعمال آن‌ها به خود دولت‌های عضو واگذار شده که در هر حال باید قابل اعمال، متناسب و بازدارنده (Dissuasive) باشد. این ضمانت اجرا در خصوص شرکت‌های هواپیمایی اتحادیه اروپا می‌تواند تا حد استرداد مجوز بهره‌برداری باشد و در مورد سایر خطوط هواپیمایی به صورت امتناع از تجویز حق فرود در قلمرو کشور عضو یا پرواز بر فراز آن کشور می‌باشد.

این‌ها ضمانت‌اجراهایی بودند که بر شرکت‌های هواپیمایی به دلیل ایمن نکردن تمام یا برخی خطرات تحمیل می‌شوند، اما برخلاف آن‌چه در زمینه‌ی بیمه خودرو مشاهده می‌شود، هیچ مکانیسمی برای اجبار یک بیمه‌گر به پوشش دادن خطری که توسط بازار رد می‌شود در قانون ۲۰۰۴ پیش‌بینی نشده است.^۱

فصل سوم - منابع حقوق بیمه هوایی در ایران

در نظام داخلی ایران مقررات خاصی که تعیین و تنظیم کننده تعهدات و روابط بیمه‌ای شرکت‌های هواپیمایی، آژانس‌های مسافرتی، مالکان و بهره‌برداران فرودگاه‌ها از یک طرف، و شرکت‌های بیمه از طرف دیگر باشد وجود ندارد.^۲ از این رو ممکن است بیمه‌گذاران و بیمه‌گران و نیز دادگاه‌ها در تشخیص حقوق و تعهدات طرفین قرارداد بیمه و اجباری بودن انواع پوشش بیمه‌ای یا اختیاری بودن آن‌ها دچار ابهام و تردید شوند. علاوه بر این، با توجه به قرار گرفتن خدمات بیمه‌ای در شمول مقررات تحریم اتحادیه اروپا و عدم امکان خرید پوشش بیمه‌ای (چه

^۱ Berr, op. cit., p. 23.

^۲ علاوه بر این، لازم به ذکر است که در کشور ما بیمه‌گران متخصص در امر بیمه‌های هوایی که تنها به عرضی خدمات مربوط به خطرات هوانوردی بپردازند، وجود ندارد.

ابتدایی چه اتکایی) از شرکت‌های بیمه معتبر خارجی، شناسایی منابع داخلی حقوق ایران و تدوین و اصلاح مقررات جامعی در این خصوص از اهمیت بسیار برخوردار است.

در مورد مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای خارجی، از آن‌جا که کشور ما به کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن ملحق شده، بی تردید مقررات مزبور لازم‌الاجرا هستند. قانون‌گذار ایرانی حتی مقررات مذکور را نسبت به پروازهای داخلی نیز حاکم نموده^۱ و بدین ترتیب مقررات متحدالشکل حمل و نقل هوایی بین‌المللی به طور یکسان بر تمام پروازهای داخلی و بین‌المللی اعمال می‌گردند. اما همان‌طور که پیش از این ملاحظه گردید، کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن، متصدیان حمل هوایی را به داشتن پوشش بیمه‌ای ملزم نمی‌کنند. از سوی دیگر ایران تا کنون به کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ که داشتن پوشش بیمه‌ای را الزامی نموده نپیوسته است.

بنابر این، با وجود خلاء قانونی در مورد الزام شرکت‌های هواپیمایی ایرانی به دارا بودن پوشش بیمه‌ای و نیز شرایط آن، شرکت‌های مذکور تحت تأثیر اوضاع و مقررات بین‌المللی جاری و نیز به منظور رعایت استانداردهای سازمان‌های هوایی بین‌المللی، عملاً خود را به داشتن کلیه انواع پوشش بیمه‌ای، آن هم به صورت تمام خطر (All Risk) ملزم می‌دانند. در نتیجه، آیین‌نامه‌های سازمان هواپیمایی کشوری و نیز عرف بیمه‌گری بین‌المللی تنها منابعی هستند که شرایط برخوردار بودن از پوشش بیمه‌ای و نحوه‌ی تنظیم قراردادهای بیمه هوایی در ایران را تعیین نموده‌اند.

به موجب برخی از آیین‌نامه‌ها یا دستورالعمل‌های سازمان هواپیمایی کشوری از جمله «دستورالعمل صدور و تمدید گواهی‌نامه پرواز وسایل پرنده در حمل و نقل هوایی تجاری» (ویرایش ۱۳۸۹/۷/۱۰) یکی از مدارک لازم برای صدور گواهی‌نامه قابلیت پرواز، «اسناد و گواهی‌نامه بیمه» می‌باشد و با توجه به مطلق بودن واژه «بیمه»، داشتن انواع پوشش بیمه‌ای، حداقل از نظر مقامات اداری کشور ایران، اجباری است. ملاحظه‌ی آیین‌نامه قابلیت پرواز شماره ۰۲۰۲۰۰ سازمان هواپیمایی کشوری، استدلال فوق را تأیید می‌کند. به موجب این آیین‌نامه: «وسيله پرنده باید دارای بیمه‌نامه‌های بدنه، شخص ثالث، خدمه پروازی و مسافر معتبر بوده و میزان حق بیمه خدمه پروازی، مسافر و شخص ثالث باید مبلغ حداکثر ديه کامل را پوشش

^۱ به موجب قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴.

دهد». از سوی دیگر در صورتی که هواپیمای ایرانی بر فراز کشورهای اروپایی یا به مقصدی در آن‌ها پرواز کند، مکلف به رعایت کلیه الزامات بیمه‌ای مقرر در Regulation (EC) 785/2004 خواهد بود؛ قانونی که به طور کلی مبتنی بر اصول و مقررات کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ وضع گردیده و به طور ضمنی شرکت‌های هواپیمایی ایرانی علی‌رغم عدم الحاق ایران به آن، آن را لازم‌الاجرا می‌دانند.

نتیجه‌گیری

از نقطه نظر مالی، داشتن یک بیمه‌نامه‌ی جامع که تمام خطرات هوانوردی را پوشش دهد، با توجه به ارزش بالای هواپیما و خطرات مالی بسیار سنگینی که در صنعت هوانوردی برای مسافری و اشخاص ثالث وجود دارد، ضرورتی انکارناپذیر است. از نظر حقوقی نیز بیمه کردن هواپیما و سایر خطرات ناشی از آن از لوازم لاینفک ایمنی پرواز است که به شدت مورد توجه کنوانسیون‌های بین‌المللی قرار گرفته است. کنوانسیون‌های بین‌المللی خواه صراحتاً (مانند کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹) و خواه به طور ضمنی (مانند معاهده شیکاگو در ماده ۹ که ممنوعیت پروازهای خارجی را به دلایل ایمنی عمومی مجاز داشته است)، به این الزام بیمه‌ای اشاره نموده‌اند. در حقیقت میان منابع حقوق هوایی و منابع بیمه هوایی ارتباطی تنگاتنگ وجود دارد و بی تردید باید یکی از مهم‌ترین منابع حقوق بیمه هوایی را مقررات حقوق هوایی دانست. با این حال، تفاوتی در منابع این دو رشته وجود دارد و آن هم نقش عرف در شکل‌گیری قواعد است؛ زیرا نفوذ قواعد عرفی در مقررات حقوق هوایی به مراتب کمتر از حقوق بیمه هوایی بوده است. در واقع مقررات حمل و نقل هوایی به تناسب تحول بسیار سریعی که در صنعت هوانوردی وجود داشته است توسط قانون‌گذاران در عرصه بین‌المللی تدوین شده است و کمتر عرفی در این خصوص شکل گرفته است. اما عرف یکی از مهم‌ترین منابع حقوق بیمه هوایی و ایجادکننده بیمه‌نامه‌ها و شروط استاندارد در این زمینه بوده است؛ عرفی که مورد تبعیت بیشتر کشورها و بیمه‌گذاران و بیمه‌گران قرار گرفته و از سوی آن‌ها الزام‌آور محسوب می‌گردد. این عرف عمدتاً توسط بیمه‌گران متخصص در حوزه هوایی در بازار بیمه لندن شکل گرفته و به سایر نقاط جهان تسری یافته است.

به نظر می‌رسد که همانند فعالان حوزه‌ی هوایی، قانون‌گذار ایرانی نیز باید منابع حقوق بیمه هوایی را در عرصه‌ی بین‌المللی شناسایی و مقررات خود را با آن‌ها هماهنگ سازد. تنها در این صورت است که شرط اصلی صحت محاسبات بیمه‌ای، که همانا هم‌گامی با فناوری‌های جدید علوم هوایی می‌باشد، در بیمه‌نامه‌های ایرانی نیز فراهم خواهد شد. لازم به ذکر است تصریح به لزوم داشتن پوشش بیمه‌ای، بدون ذکر جزئیات مربوط به حداقل‌های قانونی بیمه‌نامه هوایی و حقوق و تعهدات طرفین آن، بدین منظور کافی نبوده و وضع قوانین و آیین‌نامه‌های خاص و یا ارجاع کلی به منابع خارجی ضروری است.

منابع

الف) منابع فارسی

۱. جباری، منصور، حقوق بین‌الملل هوایی، چاپ اول، انتشارات فروزش، ۱۳۸۱.
۲. روحی خطیبی، جواد، «مسئولیت قانونی در حمل و نقل بیمه‌های هوایی»، مجموعه مقالات منتشره در چهارمین کنفرانس انجمن هوافضای ایران، دانشکده مهندسی هوا و فضا، دانشگاه صنعتی امیرکبیر، ۱۳۸۱.
۳. صادقی نشاط، امیر، تقریرات حقوق بیمه دریایی، انتشارات دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۱۳۸۳-۱۳۸۴.
۴. صفوی، سیدحسن، حقوق بین‌الملل هوایی و فضایی، نشر مؤسسه چاپ، ۱۳۶۲.
۵. نواده توپچی، حسین، مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی، چاپ اول، انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش، ۱۳۷۷.

الف) منابع انگلیسی:

6. Duncan Lloyd, Report of the Committee on Aviation Insurance Law, A.B.A. Section Institute Negligence. & Comparative Law, 1954.
7. Derrick J. Hahn, "General Aviation Aircraft Insurance: Provisions Denying Coverage for Breaches that Do not Contribute to the Loss", Journal of Air Law and Commerce, summer 1999.
8. Berr, Claude, J., Assurances aériennes, Rép. Com. Dalloz, Février 2006.
9. Denman, James and Benn, John, "Litigation Insurance Coverage Issues under Aviation Liability Policies", The Insurance Law Journal, 1979.
10. Orr, George W., Aviation Insurance Law, A.B.A. Sec. Ins. Neg. & Comp. L. Proc., 1953.
11. Margo, RD., Aviation Insurance, Third ed., London, Edinburg, Dublin, 2000.
12. McKelvy, W.R., Aviation and Insurance Law, A.B.A. Sec. Ins. Neg. & Comp. L. Proc., 1939.
13. Diedriks- Verschoor, I.H. Ph., An Introduction to Air Law, Fifth revised edition, Kluwer Law and Taxation Publishers, Denver, Boston, 1993.