

## بیمه های هوایی و فواید آنها در حقوق ایران و اسناد بین المللی

### آرش جهان بخشی

کارشناسی ارشد حقوق مالی-اقتصادی، دانشگاه آزاد واحد بوئین زهرا

---

#### چکیده

ریسک دلیل وجودی بیمه است و بدون ریسک، بیمه مفهومی را از دست می‌دهد و در جامعه ای که ریسک وجود نداشته باشد بیمه نیز وجود نخواهد داشت، ریسک یا خطر انواع و اشکال مختلفی دارد ولی با توجه به تغییرات گوناگون و به رغم تنوع آن نتیجه ثابتی دارد، ریسک در هر حال نامطلوب، منفی و ناخوشایند است لذا بیمه کردن شخص در مقابل تقصیرات عمدی او پس از عقد که جنبه ریسکی ندارند باطل است و قانون نیز آن را اجازه نمی‌دهد بنابراین بیمه گر در انتخاب ریسک دقت میکند که انتخاب اصلح صورت پذیرد و این انتخاب ریسک به خصوص در بیمه های هوایی بدلیل شدت و فاجعه بار بودن خسارات از درجه اهمیت بالایی برخوردار است.

---

**واژه‌های کلیدی:** صنعت بیمه، بیمه هوایی، قوانین مربوطه، هواپیما، شرکت های بیمه ای، کنوانسیون هاو پروتکل ها

---

**مقدمه**

امروزه بیمه به عنوان یکی از مظاهر پیشرفت به شمار می رود و در بسیاری از کشور های دنیا در زندگی افراد تأثیر گذار است، مردم از بیمه به عنوان ابزاری برای سرمایه گذاری و غلبه بر مشکلات از جمله، مرگ سرپرست خانواده، پیری و کهولت سود می برند لذا سهمی قابل توجه از درآمد خود را به آن اختصاص می دهند، صنعت بیمه از شاخص های توسعه یافتگی است که از سویی به عنوان یکی از عمده ترین نهادهای اقتصادی مطرح بوده و از دیگر سوی فعالیت دیگر نهاد ها را پشتیبانی می کند و به عبارتی صنعت بیمه با گردآوری بیمه ها در توسعه اقتصادی دارای نقش است و از طرف دیگر با ایجاد امنیت و اطمینان برای فعالیت های خدماتی، تولیدی در جامعه روند سازندگی، پیشرفت و ترقی را تسهیل می کند در مورد حوادث هوایی می توان گفت که این گونه حوادث التهاب بیشتری در جامعه دارد در حالی که حوادث جاده ای سالانه هزاران نفر را به کام مرگ می کشاند اما یک سانحه هوایی با دهها کشته التهاب زیادی در جامعه ایجاد می کند و رسانه ها مدتها آن را تیتتر خود قرار می دهند و به آن می پردازند، از اولین سانحه هوایی در ایران سال ۱۲۹۲ در ۱۰۰ سال اخیر تاکنون ۲۱۳۴ نفر در ایران در سوانح هوایی کشته شده اند که ۹۷۷ نفر با هواپیمای مسافربری ۸۶۷ نفر در سقوط هواپیما و بالگردهای نظامی و انتظامی ۲۹۰ نفر بوسیله ناوهای جنگی کشته شده اند، سالانه ۱۸۰۰۰ نفر در سوانح جاده ای جان می بازند اما در حوادث هوایی سالانه کمتر از ۱۰ نفر کشته شده اند که التهاب و نگرانی آن بسیار زیاد بوده و جامعه را دچار نگرانی کرده است، عوامل مختلفی بر رخ دادن حوادث هوایی تأثیر گذارند ولی شش مورد از آنها از اصلی ترین عوامل موثر بر رخداد های حواث هوایی می باشند این شش عامل شامل: خطای انسانی، نقص فنی، نحوه تعمیر و نگهداری، دستگاههای ناوبری، حوادث قهری، مدیریت و کارکرد ناوبری زمینی از مهمترین علل سوانح هوایی است که مدیران اجرایی باید با آن آشنا باشند و بتوانند بخوبی برای آسیب شناسی و علت یابی حوادث استفاده کنند، همانگونه که بیان شد ریسک دلیل وجود بیمه است و بدون ریسک در واقع بیمه مفهوم خود را از دست می دهد کار بیمه گری با ریسک و ریسک پذیری و کاهش ریسک و محاسبه ریسک سر و کار دارد شرکت های بیمه می توانند بر اساس مقدار ریسک هر بیمه گذار مقدار حق بیمه را تعیین کنند، در حال حاضر ریسکهای شناسایی شده در بیمه های هوایی عمدتاً در سه گروه اصلی قرار می گیرند که این گروه ها شامل: تمام خطر بدنه این بیمه نامه، خسارات و یا صدمات فیزیکی وارد به هواپیما در هنگام پرواز و یا بر روی زمین به هر علت به غیر از موارد مستثنی شده را پوشش می دهد سایر پوشش های تکمیلی این گروه عبارتند از بیمه فرانشیز بدنه، بیمه لوازم یدکی و تجهیزات فرودگاهی، از دست دادن منافع.

**مسئولیت هواپیما**

هواپیمای در حال انجام فعالیت نه تنها می تواند موجب خسارات جانی، مصدومیت و یا فوت یا خسارات و صدمات وارد به اموال در داخل و یا خارج هواپیما گردد بلکه صرف در اختیار گرفتن و یا انجام عملیات با یک هواپیما مسئولیتها و الزامات قانونی خاص خود را به همراه خواهد داشت، این خطرات را می توان "مسئولیتهای هواپیما" نامیده و آن را به سه بخش عمده، ۱- مسئولیت در قبال مسافری، بار همراه، بار تجاری و محمولات پستی حمل شده توسط هواپیما، ۲- مسئولیت شخص ثالث ۳- مسئولیت تولید تقسیم نمود.

## جنگ و خطرات مرتبط با آن

خطرات ناشی از جنگ بطور عادی جزء استثنائات در کلیه پوششهای بیمه ای می باشد، لکن با پرداخت حق بیمه اضافی می توان خطرات ناشی از جنگ را نیز در بیمه های بدنه و مسئولیت تحت پوشش درآورد.

## تاریخچه بیمه در ایران

در سال ۱۳۱۰ با تصویب قانون ثبت شرکت ها در ایران شرکتهای بیمه ای انگلیسی، آلمانی، اتریشی، سوئیسی و امثال آن در ایران اقدام به ایجاد شعبه و نمایندگی کرده و به فعالیت بیمه ای پرداختند، در سال ۱۳۱۴ شرکت سهامی بیمه ایران با سرمایه صددرصد دولتی تأسیس شد و در سال ۱۳۱۶ قانون بیمه به تصویب رسید و در سال ۱۳۲۹ نخستین شرکت بیمه خصوصی به نام "بیمه شرق" در ایران تأسیس شد و تا سال ۱۳۴۳ به تدریج هفت شرکت بیمه خصوصی دیگر به نام های آریا، پارس، ملی، آسیا، البرز، امید، ساختمان و کار تأسیس شده و به فعالیت پرداختند.

در سال ۱۳۴۷ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در قبال شخص ثالث که به بیمه شخص ثالث اتومبیل معروف است به تصویب رسید، با افزایش فعالیت بیمه ای در کشور در سال ۱۳۵۰ بیمه مرکزی ایران تأسیس شد و وظایفی مانند تنظیم بازار بیمه کشور و هدایت آن از طریق تصویب آیین نامه ها و مقررات؛ توسعه و تعمیم بیمه و شبکه کارگزاری و نظارت بر فعالیت های شرکت های بیمه ای به نمایندگی از دولت در بازار بیمه و انجام دادن بیمه اتکائی اجباری برای مؤسسات بیمه ای را به عهده گرفت، در فاصله سال های ۱۳۵۰ تا ۱۳۵۷ چهار شرکت خصوصی به نام های تهران، حافظ، توانا و دانا تأسیس شدند و بعد از انقلاب ۱۲ شرکت خصوصی ملی اعلام شدند و ۱۰ شرکت از اینها در بیمه دانا ادغام شدند و تا سال ۱۳۷۳ چهار شرکت بیمه ایران، آسیا، البرز و دانا به فعالیت مشغول بودند که در سال ۱۳۷۳ شرکت بیمه تخصصی به نام بیمه صادرات و سرمایه گذاری با سرمایه بانک ها و بیمه ها تأسیس شد. اکنون تعداد بیمه های فعال در ایران به شدت افزایش پیدا کرده است به ویژه بیمه هایی که وابسته به بانکهای معتبر خصوصی هستند و توانسته اند نظر بسیاری از مردم را به خود جلب کنند.

## اصطلاحات بیمه ای

### بیمه

بیمه عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد میکند در ازاء پرداخت وجه یا جوهی، از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارت وارده بر او را جبران نموده و یا وجه معینی بپردازد.

### بیمه گر

شخصی است حقوقی (حقوق عمومی، حقوق خصوصی) که در مقابل دریافت حق بیمه از بیمه گذار تعهد جبران خسارت و یا پرداخت وجه معینی را در صورت وقوع حادثه به عهده می گیرد.

### بیمه گذار

شخص حقیقی یا حقوقی که طرف تعهد بیمه گر است و شخصی است که با پرداخت حق بیمه جان، مال و مسئولیت خود و یا دیگری را برای مدت مشخص و معینی تحت پوشش بیمه قرار میدهد.

### مورد بیمه

میتواند شخص، شیء، یا مسئولیت باشد و چنانچه مورد بیمه شخص باشد بیمه گر در مقابل فوت، حیات، بیماری، از کارافتادگی و نقص عضو بیمه شده متعهد خواهد بود، این نوع بیمه را بیمه اشخاص مینامند و در صورتی که مورد بیمه شیء باشد بیمه گر در مقابل خسارات وارد به آن شیء متعهد خواهد بود مثل آتش سوزی اموال منقول و غیرمنقول، بیمه حمل و نقل کالا، هواپیما و کشتی، بیمه اتومبیل، بیمه مرگ و میر حیوانات که این نوع بیمه را بیمه اشیاء مینامند، مورد بیمه ممکن است شخص و یا شیء نباشد بلکه مسئولیت بیمه گذار در مقابل دیگری باشد که در این صورت بیمه گر متعهد است چنانچه در نتیجه حادثه ای که بیمه گذارم سئول آن باشد به دیگری خسارت وارد شود خسارت آن شخص را جبران نماید مانند بیمه مسئولیت اتومبیل، بیمه مسئولیت کارفرما در مقابل کارگران، بیمه مسئولیت حرفهای پزشکان و داروسازان، بیمه مسئولیت مالک در مقابل مستأجر که این نوع بیمه را بیمه مسئولیت می نامند.

### ذی نفع

هم میتواند شخصیت حقیقی و هم شخصیت حقوقی داشته باشد، کسی یا کسانی میباشد که بیمه نامه به نفع او منعقد شده باشد و سرمایه ناشی از بیمه به وی پرداخت خواهد شد.

### حق بیمه

مبلغی که بیمه گذار در مقابل تحصیل تامین بیمه ای یا تعهد جبران خسارت توسط بیمه گر به او می پردازد.

### خسارت

عبارتست از زیان وارده به مورد بیمه که در نتیجه وقوع حادثه ایجاد میشود و جبران آن در تعهد بیمه گر می باشد در بعضی موارد تعهد بیمه گر ممکن است بدون وقوع حادثه نیز تحقق پیدا کند مانند پرداخت سرمایه بیمه در انتهای مدت در صورت حیات بیمه شده در بیمه عمر و پس انداز یا برقراری مستمری بازنشستگی و نظایر آن.

### مدت بیمه

فاصله زمانی بین ابتدا و انتهای تعهد بیمه گر است که در طول این زمان بیمه گر متعهد جبران خسارتهای مورد تعهد می باشد مدت بیمه در بیمه های اموال معمولاً یکسال است.

### فرانشیز

به مبلغی از خسارت گفته میشود که به عهده بیمه گذار بوده و بیمه گر نسبت به آن تعهدی ندارد.

### خطریسک

عبارت است از اتفاق یا پیش آمد احتمالی که زمان وقوع آن نامعلوم بوده و تحقق آن بستگی به میل و اراده طرفهای قرارداد بیمه نداشته باشد.

### مدیریت ریسک

شامل فرایندی است که طی آن با انتخاب تکنیکهای مناسب برای برخورد با ریسکهای خالص که شامل بیمه نیز می شود درگیر است و شامل ارزیابی ریسک، کنترل ریسک، تامین مالی ریسک، اجرا و مراقبت از آن می باشد.

### بیمه هواپیما

صنعت هوایی از جمله پیچیده ترین و یکی از مهمترین صنایع هر کشور به شمار می رود، مالکان و بهره برداران هواپیما با ریسک آسیب و خسارتهای مربوط به بدنه وسایل پرنده خود در حین استفاده مواجه هستند و از طرف دیگر پرواز به وسیله

پرنده به تناسب نوع کاربری آن مسئولیت هایی را برای مالک یا شخصی که از وسیله پرنده استفاده می نماید در بر دارد در یک تعریف کلی هواپیما به مجموعه ای از قطعات و تجهیزات گفته می شود که پس از نصب در کنار یکدیگر امکان انجام عملیات پروازی را مهیا مینماید

که امروزه هواپیما یکی از وسایل حمل و نقل آسان و سریع بین شهری و بین المللی است که در حمل و نقل مسافران و کالا نقش آفرین است و خطرات ناشی از استفاده از این وسیله نقلیه بسیار پرهزینه و سنگین است.

### انواع هواپیما

۱- سبک و فوق سبک که اغلب جهت مقاصد تفریحی، آموزشی، تبلیغی مورد استفاده قرار میگیرند.

۲- سنگین و فوق سنگین که اغلب جهت جابه جایی بار و مسافر مورد استفاده قرار میگیرند.

بیمه گر پوشش های مورد نیاز بیمه گزار را در قبال ریسک های مربوط به فعالیت های مالکیت، بهره برداری، تعمیر و نگهداری و یا فروش آن را ارائه مینماید.

### بیمه نامه هواپیما

قراردادی است که فیما بین بیمه گر (شرکت بیمه) و بیمه گزار مالک هواپیمای مسافربری

هلیکوپتر و انواع هواپیماهای سبک و فوق سبک منعقد میشود، بدین ترتیب که بعد از تعیین موارد بیمه ها و هزینه و مدت و... بیمه نامه به امضای بیمه گر رسیده و تحویل بیمه گزار میگردد و کلیه جزئیات بیمه نامه مانند پوششهای بیمه ای، استثنائات - وظایف و تعهدات بیمه گر و بیمه گزار و... در آن درج میگردد.

### بیمه های هوایی

مجموعه ای از بیمه نامه هایی است که در رابطه ساخت و تعمیر هواپیماها، مالکیت و عملیات پروازی هواپیماها و ارائه خدمات فرودگاهی به هواپیماها از سوی شرکت های ساخت و تعمیر هواپیما، شرکت های هواپیمایی و شرکت های خدمات زمینی فرودگاهی خریداری می گردد.

### نخستین بیمه هوایی

میونیک ره در سال ۱۹۱۰ برای نخستین بار با صدور نخستین بیمه هوایی، فصل جدیدی را در صنعت بیمه جهان آغاز نمود.

### انواع بیمه های هوایی

با توجه به نوع خطرات تحت پوشش می توان به پنج بخش اصلی در ارتباط با بیمه انواع هواپیماهای مسافربری و باری، هلیکوپتر و انواع هواپیماهای سبک و فوق سبک که از این پس هواپیما نامیده می شوند به شرح ذیل تقسیم نمود:

الف- بیمه اموال

ب- بیمه مسئولیت

پ- بیمه از دست دادن گواهی پرواز خلبانان، کمک خلبانان و مهندسی پرواز

ت- بیمه حوادث سرنشین

ث- خطر جنگ شامل جنگ بدنه و جنگ مسئولیت

### پوشش‌های بیمه ای در زمینه اموال

- ۱- تمام خطر بدنه
- ۲- خسارت کلی بدنه
- ۳- فرانشیز بدنه
- ۴- شکست و خرابی قطعات
- ۵- خسارت عدم النفع
- ۶- قطعات یدکی هواپیما و تجهیزات
- ۷- تجهیزات کمکی و خدمات فرودگاهی
- ۸- بیمه کالا در حمل

### پوشش بیمه تمام خطر بدنه

بیمه نامه های ارائه کننده پوشش مذکور در برگیرنده خسارات کلی و جزئی می باشد اما به واقع تمامی ریسکها را پوشش نمی دهند زیرا این نوع بیمه نامه همانند تمامی بیمه نامه ها دارای برخی استثنائات بوده و از این قاعده عمومی جدا نمی باشد و بیمه نامه تمام خطر بدنه خسارات و یا صدمات فیزیکی وارد به هواپیما به هر علت به غیر از موارد مستثنی شده ذیل " را پوشش می دهد.

### استثنائات

- ۱- فرسودگی و خراب شدن تدریجی
- ۲- شکست و خرابی قطعات
- ۳- جنگ و خطرات وابسته به آن

در این پوشش بیمه ای تعیین نرخ حق بیمه بر اساس ریسک فاکتورهای موثر بر ریسک بدنه هواپیما صورت گرفته و بصورت در صدی از ارزش مورد بیمه اعلام می گردد.

### خسارت کلی

همانطور که از نام این بیمه نامه پیداست در این نوع بیمه تنها خسارات کلی تحت پوشش در می آید و بسته به متن قرارداد بیمه ای، خسارت کلی خسارت اساسی هواپیما و یا خسارتی است که انجام تعمیرات از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نباشد و میزان آن معمولاً از ۷۵ درصد ارزش مورد بیمه بیشتر باشد، بدیهی است در این بیمه نامه هیچ خسارتی تحت عنوان خسارت جزئی تحت پوشش قرار نمی گیرد و در این پوشش نیز همانند بیمه تمام خطر بدنه پروازی، تعیین نرخ حق بیمه بر اساس ریسک فاکتورهای موثر بر ریسک بدنه هواپیما صورت گرفته و بصورت درصدی از ارزش مورد بیمه اعلام می گردد.

### بیمه فرانشیز بدنه

فرانشیزهای مندرج در بیمه نامه بدنه رقمهای قابل توجهی برای شرکتهای هواپیمایی می باشند گرچه وقوع یک سانحه در محدوده فرانشیز در طول یک سال ممکن است قابل توجه نباشد اما مسئله زمانی جدی تر می شود که مجموعه ای از خسارات در طول یک سال و در محدوده فرانشیز حادث گردند، بنابراین غالب شرکتهای هوایی به جهت کاهش میزان فرانشیز و یکسان سازی میزان فرانشیزها بدون توجه به نوع و مدل هواپیما و در هر حادثه و محدود نمودن خسارات وارده در طول یک سال اقدام به اخذ بیمه نامه فرانشیز بدنه می نمایند، در این پوشش بیمه ای تعیین حق بیمه بر اساس ریسک فاکتورهای موثر بر

ریسک بدنه هواپیما صورت گرفته و بصورت مبلغ ثابتی اعلام می گردد، معمولاً پوشش بیمه فرانشیز بدنه میزان سقف تعهدات مورد پذیرش ۹۰٪/مبالغ فرانشیز مندرج در بیمه نامه بدنه می باشد یا به عبارت دیگر در هنگام تصفیه خسارت ۱۰٪/مبلغ مورد بیمه و یا ارزش توافقی هواپیما به عنوان فرانشیز بیمه نامه فرانشیز بدنه بر عهده بیمه گزار خواهد بود.

### پوشش شکست و خرابی قطعات

شکست قطعات در بیمه نامه تمام خطر بدنه مستثنی شده و تنها تعداد کمی از شرکتهای هواپیمایی مایل به خرید پوشش فوق می باشند، حوزه عملکرد این پوشش بستگی به شرایط و مقررات بیمه نامه دارد که عموماً شامل پوشش خسارت یا صدمه وارد به موتور هواپیماهایی می باشد که بصورت تمام خطر و بدون اعمال کلوزشکست و خرابی قطعات بیمه شده باشند و در این پوشش موتور و یا موتورهای هواپیماهایی که در اثر یک حادثه دچار سانحه می گردند تحت پوشش قرار می گیرند، معمولاً خرابیهای عادی که در حین اجرای برنامه منظم تعمیر و نگهداری موتور مشخص می گردند تحت پوشش نمی باشند و در این پوشش بیمه ای تعیین حق بیمه بر اساس ریسک فاکتورهای موثر بر ریسک بدنه هواپیما صورت گرفته و بصورت درصدی از ارزش مورد بیمه اعلام می گردد.

### خسارت عدم النفع

هدف از ارائه چنین پوششی آن است که چنانچه به تبع سانحه و یا خسارت تحت پوشش بیمه نامه تمام خطر بدنه، یک هواپیما از برنامه عملیاتی خارج گردد منافع از دست رفته در خلال مدت عدم استفاده از هواپیما تحت پوشش بیمه ای باشد، در گذشته زمانی که چنین بیمه نامه هایی تنظیم می گردیدند یک دوره انتظار هفت، ده و یا پانزده روزه برایشان در نظر گرفته می شد که پس از طی دوره مذکور با توجه به میزان مبلغ بیمه شده و بصورت روزانه خسارت عدم النفع تا حداکثر ۶۰٪ ارزش به ایشان پرداخت می گردید لازم به ذکر است در حال حاضر ارائه پوشش بیمه ای مذکور مرسوم نمی باشد.

### لوازم یدکی و تجهیزات فرودگاهی

بیمه گران مجموعه ای از قطعات را که به همراه یکدیگر پرواز نموده و وسیله ای به نام هواپیما را تشکیل می دهند بیمه می نمایند و زمانی که لوازم یدکی به هواپیما متصل باشند در این زمان لوازم یدکی به عنوان بخشی از بدنه توسط بیمه گران بدنه هواپیما بیمه می گردند و بدین ترتیب به محض اینکه قطعه ای از هواپیما جدا شد دیگر جزئی از هواپیما محسوب نشده و در نقطه مقابل زمانی که قطعه جدیدی به هواپیما متصل می گردد جزء لوازم یدکی محسوب نمی شود و در این پوشش بیمه ای تعیین حق بیمه بر اساس ریسک فاکتورهای موثر بر ریسک مورد نظر صورت گرفته و بصورت درصدی از ارزش مورد بیمه اعلام می گردد و حق بیمه بصورت سپرده در اول دوره بیمه نامه بر اساس پیش بینی ارزش موجود قطعات و لوازم یدکی محاسبه و در پایان دوره بر اساس ارزش واقعی تعدیل می گردد.

### استثنائات

خطراتی که بعنوان استثنائات پوشش تمام خطر بدنه ذکر گردید در پوشش لوازم یدکی و تجهیزات نیز جزء استثنائات می باشد علاوه بر آن موارد ذیل نیز در این پوشش استثناء می باشد:

- ۱- خسارات و صدمات وارده در هنگام نصب قطعه بر روی هواپیما
- ۲- خسارات و صدمات وارده در خلال مدت انجام فرآیند کار بر روی قطعات
- ۳- خسارات و صدمات وارده در خلال مدتی که قطعه بعنوان بخشی از هواپیما می باشد.
- ۴- ناپدید شدن غیر عادی و یا کسری بدون ارائه علت در انبار

### بیمه تجهیزات کمکی و خدمات زمینی

این پوشش مربوط به تجهیزاتی است که در هنگام خدمات رسانی زمینی به هواپیما بکار برده می شود اما به عنوان بخشی از بدنه هواپیما محسوب نمی گردد و به آن متصل نمی باشد، این تجهیزات بصورت ثابت و متحرک یعنی نیروی خاص خود را داشته و یا توسط نیروی محرک دیگری کشیده شوند و معمولاً در این پوشش بیمه ای تعیین حق بیمه بر اساس ریسک فاکتورهای موثر بر ریسک مورد نظر صورت گرفته و بصورت درصدی از ارزش مورد بیمه اعلام می گردد.

### بیمه کالادر حمل

کالاهایی که توسط هواپیما حمل گشته و تحت عنوان بار همراه مسافر نمی باشد به عنوان Cargo نامیده می شود که شرکت های هواپیمایی اینگونه کالاها و یا بارها را تحت قرارداد حملی که بارنامه هوایی نامیده می شود تحویل می گیرند و معمولاً با اضافه نمودن بخشی در بیمه نامه بدنه و مسئولیت کالاهای مذکور تحت "تمام خطر کالا" قرار می گیرد.

پوشش های بیمه ای در زمینه مسئولیت بخش هوایی شامل مسئولیت هواپیما و مسئولیت عمومی هواپیما

### مسئولیت هواپیما

هر کسی ممکن است به جهت انجام عملی و یا خودداری از انجام وظایفی که بر عهده دارد باعث بروز ضرر و زیان به اشخاص دیگر گردد که حسب قانون موظف به جبران آن می باشد این موضوع به صراحت در ماده یک قانون مسئولیت مدنی ایران آورده شده است اما در خصوص بیمه های هوایی یک شرکت هواپیمایی که هواپیماهای ایشان بین شهرهای بزرگ بین المللی فعالیت می نماید با پتانسیل خسارات مسئولیت بسیار بزرگی روبرو می باشد و تجمع زمینی ریسک در یک فرودگاه در زمان انجام فعالیت نیز قابل توجه می باشد، در زمانیکه هواپیماها به زمین نشسته اند و یا خود را برای پروازی دیگر آماده می نمایند، پروازهای منطقه ای و داخلی در حال ورود و خروج بوده و مسافران در هواپیما و یا در سالن انتظار نشسته و یا بطور کلی در داخل فرودگاه و بین ساختمانهای آن در حال تردد می باشند، اتومبیلهای حامل امکانات پذیرایی از مسافران،

ماشینها و وسایل مخصوص حمل بار مسافران، پله ها، تجهیزات مهندسی، کانتینرهای حمل بار، مینی بوس ها، یدک کشهای هواپیما، اتومبیلهای راهبر و دیگر اتومبیلها و یا تجهیزات در محوطه فرودگاه در حال حرکت و جابجایی بوده و یا پارک گردیده اند، در حالیکه در فاصله نزدیک آنها هواپیماهایی در حال حرکت بسوی باند پرواز و یا پارکینگ بوده و یا در حال کشیده شدن و قرار گرفتن در محل مخصوص خود می باشند، اینها همه از مؤلفه های تجمع ریسک بوده و چنانچه در چنین شرایطی آتش سوزی رخ داده یا هواپیمایی حادثه ببیند و یا حوادث دیگری بوجود آید پتانسیل ریسک مسئولیت به صدها میلیون دلار خواهد رسید و هواپیمای در حال انجام فعالیت نه تنها می تواند موجب خسارات جانی، مصدومیت، فوت و یا خسارات و صدمات وارد به اموال در داخل و یا خارج هواپیما گردد بلکه صرف در اختیار گرفتن و یا انجام عملیات با یک هواپیما مسئولیتها و الزامات قانونی خاص خود را به همراه خواهد داشت این خطرات را می توان "مسئولیتهای هواپیما" نامیده و آن را به سه بخش عمده تقسیم نمود:

۱- مسئولیت در قبال مسافران، بار همراه، بار تجاری و محمولات پستی حمل شده توسط هواپیما.

این مسئولیتها ناشی از فعالیت یک شرکت هواپیمایی بوده و معمولاً تحت شرایط یک قرارداد حمل مانند بلیت یا بارنامه هوایی می باشد که ممکن است به تبع این قرارداد بخشی از مسئولیتهای شرکت هواپیمایی نیز محدود گردد.

۲- مسئولیت شخص ثالث هواپیما

مسئولیت خسارت وارده به اموال و یا افراد خارج از هواپیما توسط خود هواپیما و یا اشیاء و افرادی که از هواپیما سقوط نمایند.



## ۳- مسئولیت تولید

این مسئولیت در خصوص محصولات فروخته شده، خدمات ارائه شده، توزیع شده یا عرضه شده می باشد، این محصولات می توانند ملموس نباشند برای مثال برنامه های نرم افزاری، خدمات، آموزش، مدیریتی، بهداشتی و یا سایر خدماتی که توسط شخصی برای شخص دیگر ارائه می گردد که برای مسئولیت تولید می بایست خدمات و محصولات از مالکیت صاحب آن در مورد کالا خارج شود و در مورد خدمات، توسط ارائه کننده آن تکمیل و ارائه شده باشد و پوشش مسئولیت تولید به طور معمول مشروط به ارائه سقف مجموع تعهدات می باشد.

لازم به ذکر است در ایران و طبق قوانین سازمان هواپیمایی کشوری، پوشش بیمه مسئولیت ثالث و سرنشین اجباری می باشد و کلیه شرکتهای هواپیمایی کشوری به غیر از سازمانها و ارگانهای نظامی ملزم به تامین پوشش های بیمه ای مربوطه قبل از انجام هر گونه عملیات پروازی می باشند و در بعضی مواقع مسئولیت شرکتهای هواپیمایی به تفکیک نبوده بلکه تحت یک بیمه نامه صادر می گردد، در چنین بیمه نامه هایی حداکثر سقف مسئولیت در مجموع هر حادثه بیان می شود سپس سقف تعهدات جداگانه در صورت وجود در قبال هر یک از مسئولیت ها به تفکیک در بیمه نامه ذکر می شود اینگونه بیمه نامه ها را بیمه نامه مسئولیت جامع می نامند و سقف مسئولیت در بیمه نامه مسئولیت جامع حداکثر مبلغی تعیین می گردد که بیمه گران برای همه خسارات مسئولیت ناشی از یک حادثه یا رویداد پرداخت می نمایند همچنین پوشش های مسئولیت در کنار بیمه نامه تمام خطر بدنه در یک بیمه نامه و تحت عنوان بیمه نامه "بدنه و مسئولیت" تهیه می گردند.

## سقف تعهدات مسئولیت ثالث و سرنشین مسافر

هر بیمه نامه دارای سقف مسئولیت خود می باشد که بر اساس ریال، دلار و... حق ویژه برداشت و یا هر ارز دیگر و با شرط در هر حادثه و یا چندین حادثه ناشی از یک رویداد به ازای هر هواپیمارائه می گردد، لذا سقف تعهدات بیمه نامه برای هر هواپیما بصورت جداگانه مطرح می باشد و هر بیمه نامه پوشش دهنده مسئولیت قانونی اشخاص ثالث، مسافری، بار همراه و محمولات پستی و مسئولیت تولید و آسیب و صدمات شخصی را با سقف مجموع سالانه تحت پوشش قرار می دهند، در هر نقطه ای از دنیا قوانینی وجود دارد که بر طبق آن حداقل سقف مسئولیت تعیین گردیده است و این سقف مسئولیتها بوسیله مسئولین فرودگاه ها، دولت ها و دیگر مسئولین قبل از صدور مجوز صلاحیت پروازی برای هواپیمایی که قصد دارد از امکانات و یا خدمات ایشان استفاده نماید تعیین می گردد، شایان ذکر است سقف پوشش مورد نیاز اغلب مرتبط با اندازه و پتانسیل ایجاد خسارات ثالث و جراحات بدنی مسافری توسط هواپیما می باشد.

در حال حاضر ارائه نرخ حق بیمه در بیمه های مسئولیت به دو صورت انجام می گیرد برای شرکت های هواپیمایی با حجم کوچک، برای مسئولیت ثالث و سرنشین، حق بیمه ثابت یکساله متناسب با سطح ریسک ارزیابی شده که بصورت تفکیکی تعیین و اعمال می گردد اما برای شرکت های هواپیمایی بزرگ تعیین حق بیمه مسئولیت بر اساس تخمین میزان مسافر جابجا شده و تعداد پروازهای صورت گرفته و برای هر دو عامل مزبور نرخ حق بیمه ای بر اساس یکی از ارزشهای مورد توافق با بیمه گزار تعیین شده که در آخر دوره بیمه نامه، حق بیمه مربوطه مطابق تعداد واقعی مسافر حمل شده و تعداد پرواز انجام شده تعدیل می گردد.

## مسئولیت های عمومی هواپیما

شرکتهای هواپیمایی غالباً دارای فعالیت های متنوعی می باشد به نحوی که نسبت به توسعه خدمات و سازمان های پشتیبانی کننده اقدام نموده و نسبت به فروش ظرفیت مازاد آن به سایرین اقدام می نمایند و خدماتی نظیر خدمات زمینی، کیتینگ،

تعمیر و نگهداری، تعمیرات اساسی و... از این دست می باشد که انجام این امور احتمال ایجاد مسئولیت در مبالغ اشخاص را بدنبال خواهد داشت، لذا مسئولیت عمومی شخص ثالث هواپیما، مسئولیت خسارت وارده به اموال و یا اشخاص، ناشی از فعالیتهای هوایی بیمه گزار علاوه بر مسئولیتهایی که از استفاده مستقیم از هواپیما بوجود می آیدمی باشد که ریسکهای مربوط به چنین فعالیتهایی معمولاً تحت عنوان بیمه مسئولیت، ساختمان ها، آشیانه ها و تولید، شناخته می شودشایان ذکر است معمولاً پوشش مسئولیت های عمومی هواپیما در بسته پوششهای مسئولیت هواپیما ارائه می گردد و حق بیمه آن نیز جزء حق بیمه مسئولیت هواپیمایی باشد.

### بیمه فقدان گواهی پرواز

بیمه نامه فقدان گواهی پرواز، بیمه نامه ای است که جهت پوشش خلبانان، کمک خلبانان و مهندسین پرواز در یک شرکت هواپیمایی طراحی گردیده است، این گروه از کارکنان یک شرکت هواپیمایی پس از گذراندن دوره های آموزشی تئوری و عملی بلند مدت موفق به اخذ گواهینامه های پروازی می گردنداما این گواهینامه ها شرط لازم و کافی برای انجام عملیات پروازی ایشان نمی باشد چرا که علاوه بر این گواهینامه ها ایشان می باید از نظر جسمی و روحی، روانی نیز در شرایط مطلوب قرار داشته باشندوبه همین دلیل پس از گذراندن آزمایشات پزشکی لازم، گواهینامه پزشکی ایشان نیز صادر شده و از این به بعد مجاز به انجام عملیات پروازی خواهند بود، نظر به حساسیت بسیار بالاو رعایت ایمنی پرواز در حد اعلاء چنانچه خلبان، کمک خلبان و یا مهندس پرواز از نظر شرایط جسمی و روحی به دلیل بیماری و یا صدمات جسمی در شرایط مناسبی قرار نداشته باشدگواهینامه ایشان بطور موقت و یا دائم تعلیق می گردد، بطور مثال در صورت بروز بیماری در طول مدت درمان ایشان مجاز به پرواز نخواهند بود و اگر پزشکان بخش هوایی تشخیص دهند که بیماری ایشان قابل درمان بطور 100% نمی باشد، ایشان برای همیشه از انجام عملیات پروازی معاف می گردند، معافیت دائم و یا موقت بیمه شده به مثابه از دست دادن منافع آتی متصوردر صورت وجود گواهینامه می باشدچرا که برای یک خلبان عمده بخش درآمدی وی از محل انجام پرواز و مزایای حقوقی ناشی از آن می باشد لذا پوشش بیمه نامه فقدان گواهی پرواز جبران کننده خسارات آتی وارد به ایشان در نتیجه از دست دادن گواهینامه پروازی ایشان می باشد، بنابراین از آنجاکه حساسیت و استرس کاری این بخش بسیار می باشدایجاد اطمینان خاطر برای ایشان از اهمیت فراوانی برخوردار می باشد و شاید به همین دلیل است که اغلب شرکتهای هواپیمایی ترجیح می دهند با پرداخت تمام و یا بخشی از حق بیمه مربوطه این آرامش و اطمینان خاطر را جهت کادر پروازی خود فراهم آورند.

### پوشش بیمه حوادث سرنشین

چنانچه بیمه گزار اغلب سازمانهاوارگانهای نظامی پوشش بیمه ارزانتری را نسبت به پوشش بیمه مسئولیت سرنشین که از گستردگی بالایی در جبران غرامت می باشد درخواست نماید می تواند پوشش حوادث سرنشین را ابتیاع نمایدوبر اساس این پوشش بیمه گرجبران کلیه صدمات بدنی ناشی از حادثه وارد به مسافری را که منجر به فوت و یا نقص عضو دائم می گردد، مادامی که ایشان به هواپیما سوار می شونددر مدتی که داخل هواپیما هستند و در حالیکه از هواپیما پیاده می شوند طبق جدول مورد توافق با بیمه گذار متعهد می گردد، نظر به اینکه در بیمه مسئولیت مسافری پوشش خدمه پروازی هواپیماها استثناء می باشد بیمه قابل ارائه به این افراد پوشش حوادث شخصی می باشدومعمولاًتعیین میزان حق بیمه بر اساس ارزیابی ریسک انجام شده و بصورت مبلغ ثابتی اعلام می گردد.

## جنگ و خطرات مرتبط با آن

جنگ بطور عادی جزء استثنائات پوششهای بیمه ای می باشد کلوزمتداول در زمینه استثنائات جنگ، هواپیما ربائی و سایر خسارات مرتبط تحت عنوان AVN 48B و به شرح ذیل می باشد این کلوز جهت تمامی خطرات وریسکهای بیمه های هوایی مورد استفاده قرار می گیرد.

۱- جنگ، تهاجم، اقدامات دشمن خارجی، عملیات خصمانه، چه جنگ اعلام شده و یا اعلام نشده باشد، جنگ داخلی، شورش، انقلاب، قیام و آشوب، حکومت نظامی، اعمال قدرت نظامی و یا غاصبانه و یا تلاش برای اعمال قدرت غاصبانه

۲- هرگونه انفجار یا شلیک سلاح جنگی با استفاده از شکافتن یا ترکیب اتمی و یا هسته ای یا سایر واکنشهای مشابه و یا نیروی حاصل از مواد رادیواکتیو و یا مواد دیگر

۳- اعتصاب، شورش، اغتشاش و آشوب اجتماعی و یا اختلالات کارگری

۴- هرگونه اقدام فرد یا افراد، خواه نماینده قدرت حاکم باشند و یا غیر آن، به منظور مقاصد سیاسی تروریستی که آسیب و صدماتی را بصورت عمدی و یا غیر عمدی وارد آورند.

۵- هر گونه اقدام بدخواهانه و یا خرابکارانه

۶- مصادره، ملی کردن، تصرف، منع، توقیف، تصاحب، مصادره تحت هر عنوانی از قبیل اقدام تحت فرمان دولتی، خواه نظامی و یا نظایر آن و یا مراجع قدرت محلی

۷- هواپیما ربایی و یا تصرف غیر قانونی و یا تحت اختیار گرفتن غیر قانونی کنترل هواپیما و یا خدمه پروازی در پرواز شامل هرگونه اقدام برای تحت اختیار گرفتن و یا کنترل از سوی شخص و یا اشخاص در هواپیما که بدون اجازه و رضایت بیمه گزار دست به این کار بزنند.

بسیاری از استثنائات اشاره شده فوق در کلیه پوششهای هوایی امکان بیمه شدن را خواهند داشت لیکن روش تحت پوشش در آمدن هر یک متفاوت می باشد اما بر اساس شرایط مندرج در پوشش بیمه جنگ، خطرات هسته ای که در کلوز AVN 48B ذکر شده قابلیت بیمه شدن را ندارد.

## خطر جنگ بدنه هواپیما

در ارتباط با بدنه هواپیما پوشش جنگ بدنه به طور معمول توسط بیمه نامه جداگانه ای با عنوان "جنگ بدنه و خسارات تبعی" تحت پوشش در می آید که چارچوب بیمه نامه مذکور بر اساس کلوز LSW 555D می باشد معمولاً یک هواپیما با همان ارزش مشخص در بیمه نامه بدنه در بیمه نامه تمام خطر جنگ، بدنه نیز تحت پوشش قرار می گیرد و حق بیمه مربوطه نیز که در مقایسه با حق بیمه بدنه ناچیزی باشد درصدی از ارزش بدنه هواپیما تعیین می گردد.

## خطر مسئولیت جنگ هواپیما

روش مرسوم و معمول جهت پوشش بیمه مسئولیت جنگ و خطرات مرتبط، صدور بیمه نامه مجزا نبوده و پوشش مذکور بصورت الحاقیه استاندارد می باشد که معروف به AVN 52E می باشد به بیمه نامه مسئولیت هواپیما اضافه گردیده و درصد ثابتی از حق بیمه مسئولیت نیز به عنوان حق بیمه مسئولیت جنگ تعیین می گردد، سقف تعهدات پوشش بیمه ای مذکور قبل از حوادث یازدهم سپتامبر و حمله به مرکز تجاری آمریکا برابر با سقف مسئولیت هواپیما بصورت عادی بود اما پس از آن سقف تعهدات این پوشش محدود به ۱۵۰ میلیون دلار و یا معضارقمی بیشتری باشد که شرکتهای هواپیمایی چنانچه ملتزم به تامین بیشتر آن باشند از گارانتی دولت استفاده می نمایند.

## حدود مسئولیت قانونی و مسئولیت در مقابل مسافران بر اساس موافقتنامه های بین المللی

### ۱- پیمان ۱۹۲۹ ورشو

این پیمان مسئولیت موسسه حمل و نقل هوایی در خطوط بین المللی کشورهای عضو پیمان در مقابل مسافر بر اساس مقررات مندرج در متن بلیط هواپیما بسته به اینکه مسافرت در کشور مبدأ عضو پیمان شروع شده و در یک کشور دیگر عضو پیمان خاتمه یابد و یا به مبدأ برگردد را مشخص میکند براساس این مقررات مسئولیت موسسه حمل و نقل بر اساس فرانک فرانسه (یورو) تعیین شده، تقریباً ۱۲۵۰۰۰ فرانک فرانسه برابر ۱۰۰۰۰ دلار آمریکا می باشد ولی اینکه چقدر ارزش آنهاست روشن نیست بر اساس مفاد پیمان ورشو که در ظاهر بلیط درج شده است، مسئولیت موسسه حمل و نقل هوایی در مقابل مسافری قطعاً است و نیاز به اثبات تقصیر شرکت هواپیمایی از طرف مسافر را ندارد، اصل مسئولیت موسسه حمل و نقل است و اثبات خلاف آن به جز در دو مورد زیر جایز نیست:

الف- مشارکت مسافر در میزان زیان وارده مثلاً سقوط مسافر از پلکان هواپیما به دلیل مست بودن

ب- در صورتی که کلیه اقدامات لازم جهت جلوگیری از وقوع حادثه از طرف موسسه حمل و نقل انجام گرفته باشد، استناد به این مطلب زیاد موثر نیست زیرا حوادث گذشته کارایی این موضوع را رد میکند.

### ۲- پروتکل ۱۹۵۵ لاهه

به موجب این پروتکل میزان مسئولیت موسسه حمل و نقل بر اساس فرانک فرانسه (یورو) به دو برابر افزایش یافت ۲۵۰۰۰۰ فرانک فرانسه (یورو) تقریباً ۲۰۰۰۰ دلار آمریکا.

### ۳- موافقت نامه ۱۹۶۶ مونترال

این موافقتنامه مربوط به درخواست مقامات آمریکایی است و هیچ یک از خطوط هواپیمایی بدون داشتن آن اجازه پرواز به ایالات متحده آمریکا و از مبدأ آمریکا به سایر کشورهای دنیا را ندارند، به موجب این موافقتنامه در متن بلیط هواپیما، حمل و نقل کننده قراردادی با مسافر منعقد میکند که حدود مسئولیت موسسه حمل و نقل که شامل هزینه های قانونی نیز می باشد برابر با ۷۵۰۰۰ تا ۵۸۰۰۰ دلار به علاوه هزینه قانونی است، برای شرکت حمل و نقل کننده که تابع مفاد پیمان ورشو می باشد یعنی مسئولیت او قطعاً و بدون قید و شرط است و حد مسئولیت فوق الذکر را هم اکنون اکثر خطوط هواپیمایی اعمال می نمایند.

### ۴- پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا

هدف از این پروتکل افزایش مسئولیت موسسه حمل و نقل در مقابل مسافر به ۱۵۰۰۰۰۰ فرانک فرانسه (یورو) به حدود ۱۲۰۰۰۰ دلار آمریکا و افزایش اتوماتیک در مراحل بعدی است، برای اجرای این پروتکل تصویب پنج کشوری که حداقل ۴۰ درصد از ترافیک هوایی جهان را در دست دارند الزامی است، به مفهوم دیگر اینکه ایالات متحده آمریکا باید این پروتکل را تصویب کند تا پروتکل جنبه قانونی به خود بگیرد، ولی از آنجایی که مفاد آن مورد تأیید آمریکا نمی باشد به نظر میرسد که هیچ وقت این پروتکل به مرحله تصویب و اجرا نرسد.

### ۵- قوانین ملی

اغلب کشورهای جهان دارای قوانین اضافی دیگری برای مسافرتها هوایی داخلی هستند اغلب این قوانین از مقررات و حدود مسئولیت بر اساس پروتکل لاهه با تغییراتی از آن پیروی مینمایند مثلاً: در انگلیس میزان تعهد ۳۸۸۶۰ پوند استرلینگ برای

هر مسافر تقریباً برابر ۵۵۰۰۰ دلار آمریکا در آلمان و ایتالیا داشتن بیمه اجباری است و در ایالات متحده آمریکا مسئولیت شرکت هواپیمایی برای مسافرت‌های داخلی محدودیت ندارند و بستگی به رای دادگاه دارد.

#### ۶- شرایط ویژه قرارداد

اکثر خطوط هواپیمایی بین‌المللی با مسافرین خود در چهارچوب کنوانسیون ورشو وارد قراردادی می‌شوند که شرایط و مشخصات آن برابر با حداکثر میزان مسئولیت شرکت هواپیمایی است که در صورت تحقق خطر قابل اعمال خواهد بود، این شرایط در ظاهر بلیط چاپ شده است برای مثال این میزان برای خط هواپیمایی سوئیس برابر ۲۰۰۰۰۰ فرانک سوئیس است.

#### اشخاص ثالث

##### الف- کنوانسیون‌های سالهای ۱۹۲۳ و ۱۹۵۲ ارم

به موجب این کنوانسیون‌ها، مسئولیت موسسات حمل و نقل مطلق بوده و حدود مسئولیت بر اساس وزن هواپیما تعیین میگردد و مسئولیت موسسه حمل و نقل از طریق بیمه اجباری، سپرده نقدی و یا ضمانت نامه های بانکی تضمین میگردد این کنوانسیون‌ها به دلیل مشکلات موجود در تعیین میزان و حدود مسئولیت در سطح گسترده ای مورد تأیید کشورها قرار نگرفته است برای مثال انگلیس مسئولیت نامحدود را در خواست مینماید و در نحوه کنترل داشتن بیمه اجباری نیز مشکلاتی وجود دارد مثلاً کنترل داشتن بیمه اجباری هواپیمای خطوط خارجی زمانی میسر است که هواپیما روی زمین نشسته باشد.

##### ب- نظامهای قانونی

نظامهای قانونی متعددی وجود دارند که تاثیر زیادی در پرداخت خسارت و غرامت مسئولیت در جاهایی که اعمال مقررات ویژه مقدور نیست دارند، موارد خاص این نوع نظامها عبارتند از:

مسئولیت سازندگان هواپیما، مسئولیت سازمانهای هواپیمایی یا اداره کنندگان فرودگاهها. مسئولیت تامین کنندگان سوخت، آژانس های تعمیر و نگهداری و غیره، مسئولیت سازمانهای شستشوی هواپیما و غیره، مسئولیت بهره برداران پروازهای داخلی در کشورهایی که مقررات قانونی خاصی برای مسئولیت موسسه بهره بردار در مقابل مسافرین و اشخاص ثالث وجود ندارد برای مثال در ایالت متحده از سیستم هیئت منصفه عمومی استفاده میشود که شمول دامنه مسئولیت تحت تاثیر عوامل زیر است:

۱- رشد و توسعه روشهای پیچیده در تحقیقات و بررسی و موشکافی حوادث

۲- رشد و توسعه سیستم حمایت از مصرف کنندگان

در آمریکا استفاده از سیستم حق العمل برای پرداخت حق الزحمه وکلانمایندگان حقوقی متداول است، بدین صورت که اگر وکیل و نماینده حقوقی موفق شوند دعاوی را ببرد درصدی از آن را به عنوان حق الزحمه وکالت دریافت خواهد کرد و در صورت عدم موفقیت و شکست چیزی به او تعلق نخواهد گرفت، اجرای سیستم فوق نتایجی به شرح زیر را در پی دارد:

آن تعداد از مردم که به دلیل بالا بودن هزینه وکالت از رفتن به دادگاه و طرح دعوی خودداری میکنند موقعیتی پیدا میکنند که بدون تحمل هزینه شکایت خود را در دادگاه مطرح نمایند از آنجایی که وکیل حق الزحمه خود را به صورت درصدی از مبلغ تعیین شده از طرف دادگاه دریافت مینماید نه تنها نهایت تلاش خود را در جهت برنده شدن به کار میبرد بلکه انگیزه لازم را دارد که حداکثر مبلغ ممکنه را ادعا نماید که در صورت برنده شدن دستمزد بیشتری به دست آورد.

ج- پروتکل سال ۱۹۷۵ و ۱۹۷۸ مونترال

در این پروتکل واحد ارز دیگری جایگزین فرانک فرانسه شده و میزان تعهدات بر اساس این واحد تعیین میگردد، این واحدارز، پول کشور خاصی نیست ارزی است ابتکاری که از سال ۱۹۸۴ به عنوان واحد پول بین‌المللی شناخته شده است.

## نتیجه گیری

در نتیجه باتوجه به موارد پیش گفته شده در خصوص حوادث هوایی می توان گفت که این گونه حوادث، التهاب بیشتری در جامعه دارد و عوامل مختلفی برای رخ دادن حوادث هوایی تاثیرگذارند ولی شش مورد از آنها از اصلی ترین عوامل موثر بر رخدادهای حوادث هوایی می باشند، این شش عامل شامل: خطای انسانی، نقص فنی، نحوه تعمیر و نگهداری، دستگاههای ناوبری، حوادث قهری، مدیریت و کارکرد ناوبری زمینی از مهمترین علل سوانح هوایی است، که به دلایل ذکر شده احتمال وجود حوادث پیش بینی نشده صنعت هوایی نیازمند به بیمه های تشریح شده در این مقاله می باشد، بیمه های هوایی عمدتاً در سه گروه اصلی قرار می گیرند که این گروه ها شامل:

### ۱- تمام خطر بدنه

این بیمه نامه، خسارات و یا صدمات فیزیکی وارد به هواپیما در هنگام پرواز و یا بر روی زمین به هر علت به غیر از موارد مستثنی شده را پوشش می دهد و سایر پوشش های تکمیلی این گروه عبارتند از بیمه فرانشیز بدنه، بیمه لوازم یدکی و تجهیزات فرودگاهی و از دست دادن منافع.

### ۲- مسئولیت هواپیما

هواپیمای در حال انجام فعالیت نه تنها می تواند موجب خسارات جانی مصدومیت و یا فوت و یا خسارات و صدمات وارد به اموال در داخل و یا خارج هواپیما گردد، بلکه صرف در اختیار گرفتن و یا انجام عملیات با یک هواپیما مسئولیتها و الزامات قانونی خاص خود را به همراه خواهد داشت که این خطرات را می توان مسئولیتهای هواپیما نامیده و آن را به سه بخش عمده ۱- مسئولیت در قبال مسافری، بار همراه، بار تجاری و محمولات پستی حمل شده توسط هواپیما ۲- مسئولیت شخص ثالث ۳- مسئولیت تولید تقسیم نمود،

### ۳- جنگ و خطرات مرتبط با آن

خطرات ناشی از جنگ بطور عادی جزء استثنائات در کلیه پوششهای بیمه ای می باشد لکن با پرداخت حق بیمه اضافی می توان خطرات ناشی از جنگ را نیز در بیمه های بدنه و مسئولیت تحت پوشش در آورد.

## منابع

۱. ایزانلو، م. ۱۳۹۱ بررسی حقوق و تعهدات طرفین قرارداد اجاره هواپیما در بیمه های هوایی.
۲. جباری، م. ۱۳۸۹ حقوق بین المللی هوایی انتشارات فروزش.
۳. کریمی، آ. ۱۳۷۹ کلیات بیمه. تهران: چاپ پنجم بیمه مرکزی ایران.
۴. ماحوزی، ر. ۱۳۸۹ حقوق بیمه هوایی. تهران انتشارات پژوهشکده بیمه.
۵. ویسارس. ۱۳۸۸ آشنایی با مفاهیم اساسی بیمه هوایی. ترجمه دکتر کامبیز پیکار جو و عباس خمی.