

## بیمه مسؤلیت متصدیان و مالکان خطوط هوایمایی<sup>۱</sup>

مینا صدیق‌نوحی

### مقدمه

پس از جنگ دوم جهانی با گسترش ارتباطات و توسعه جهانی، فعالیت حمل و نقل نیز به طور گسترده‌ای رو به توسعه نهاد، که نتیجه آن تشکیل و گسترش شبکه‌های حمل و نقل هوایی مسافر و کالا با هوایمناهای پروانه‌دار و پیستون‌دار در ابعاد جهانی بوده است؛ بدین ترتیب، برای نخستین بار در طول تاریخ، اکثر کشورها با شبکه هوایی حمل و نقل به یکدیگر مرتبط شدند. پس از آن، در اوایل دهه ۱۹۷۰ با معرفی و استفاده از موتورهای جت و هوایمناهای پهن بیکر در حمل و نقل هوایی، هزینه‌ها کاهش یافت و سرعت و کارایی خدمات بیشتر شد. همزمان با فراگرد تأسیس و رونق خطوط هوایمایی، تحولات مختلفی در سیستم‌های راه‌یابی و جهت‌یابی هوایمناها وجود آمد. ابتدا دستگاه راه‌یابی، خودکار و سپس سیستم راه‌یابی ماهواره‌ای شد و به دقت و سلامت پروازها افزوده گشت. با افزایش ضریب امنیت پرواز، مسؤلیت صاحبان خطوط هوایمایی در مقابل جان مسافران و کالاها به تدریج سنگین و پراهمیت‌تر و نیاز به پوشش بیمه‌ای کامل و مناسب‌تر احساس شد. زیرا که افزایش ارزش هوایمناها به معنای ریسک پذیری بیشتر و افزایش تعداد مسافران در یک هوایمنا به مفهوم تجمع ریسک و افزایش مسؤلیت متصدیان حمل هوایی در مقابل جان مسافران در یک حادثه است. از سوی دیگر، استفاده از تکنولوژی‌های مدرن، امنیت پرواز را افزایش داده است. این تکنولوژی‌ها پس از جنگ دوم جهانی ضریب امنیت پرواز را در طی مدت سه سال بیست برابر کرد. ولی روند بهبود از اواخر دهه ۱۹۷۰ بطئی‌تر شد. تأمین امنیت پرواز و افزایش ضریب آن همواره مورد توجه بیمه‌گران و متصدیان و مالکان خطوط هوایمایی بوده است و این به

۱. نویسنده مقاله، معاون مدیر بیمه‌های اتکایی بیمه مرکزی ایران است.

معنای کاهش تواتر خسارت هاست، گرچه شدت خسارت‌ها به عوامل گوناگونی مربوط می‌شود. بیمه‌گران بین‌المللی با مطالعه ریسک و ماهیت خسارت‌های مؤسسات حمل و نقل هوایی، علاوه بر امنیت ضمن پرواز مسافران، امنیت افراد ثالث، فرودگاه و سایر متعلقات را نیز بررسی و پوشش‌هایی مانند بیمه مسؤلیت فرودگاه‌ها و سایر تجهیزات بیمه مسؤلیت تولید هواپیما، بیمه مسؤلیت آشیانه‌های هواپیما و بیمه مسؤلیت کنترل ترافیک هوایی و فرودگاه‌ها را نیز عرضه می‌کنند در این مقاله سعی می‌شود که مسؤلیت متصدیان و مالکان خطوط هواپیمایی و حدود آن از جنبه‌های مختلف بررسی شود. در ابتدا به ذکر انواع پوشش‌های مسؤلیت موجود در بازار می‌پردازیم.

### انواع بیمه‌نامه‌های مسؤلیت هواپیما

مهم‌ترین نوع بیمه هواپیما، بیمه بدنه و مسؤلیت است که ریسک‌های «پرواز» و «زمین» را در مقابل هرگونه صدمه و جراحت یا تصادم پوشش می‌دهد. مسؤلیت در مورد اشخاص ثالث (مالی و جانی)، مسؤلیت در مقابل جان مسافران هواپیما و مسؤلیت بار و چمدان مسافران، تحت پوشش این نوع بیمه قرار دارد. نوع استاندارد این بیمه را اتحادیه بیمه‌گران هواپیما تهیه کرده است (AVNIB و AVNIA). تحت شرایط این بیمه‌نامه، بیمه‌گران پرداخت خسارت و آسیب تصادفی به بدنه هواپیما و هم‌چنین مسؤلیت‌های مختلف را پوشش می‌دهند.

### بیمه مسؤلیت در مقابل مسافران

در این بخش از بیمه، بیمه‌گران متعهد می‌شوند که غرامت‌های ناشی از صدمه جانی یا فوت مسافران را که قانوناً به عهده بیمه‌گذار است جبران کنند. بیمه‌گر هرگونه صدمه جانی یا فوت «تصادفی» در مراحل ورود به هواپیما، طی دوره حمل یا هنگام خروج از هواپیما، را پوشش می‌دهد. طبق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، حادثه «تصادفی» به معنای اتفاق یا رویداد غیر عادی و نامنتظره‌ای است که علت آن خارج از «حادثه دیده» باشد. بنابر این، اگر شخصی به علت حادثه «غیر تصادفی» مثل سکته قلبی در حین پرواز فوت کند مشمول بیمه نمی‌شود، حتی اگر سکته به دلیل فشار روحی ناشی از پرواز باشد. درج اصطلاح *bodily injury* یا «صدمات بدنی» در بیمه‌نامه تصریح دارد که فشار روحی جزو بیمه نیست اما خطوط هوایی می‌توانند با درخواست الحاقیه به این بیمه‌نامه را تعمیم دهند و برای فشارهای روحی و سایر اشکال صدمات غیر جسمی و فیزیکی نیز پوشش تهیه کنند (AVN60). در ضمن، باید توجه کرد که بیمه‌های استاندارد مسؤلیت بیمه‌گذار

در مقابل سلامت مسافران به هنگام ورود، پرواز و خروج از هواپیما را پوشش می‌دهد در حالی که مسؤلیت وی ممکن است فقط محدود به این دوره از حمل نشود. به همین دلیل بیمه‌نامه‌های خطوط هوایی غالباً بسط می‌یابند و عملیات قبل از ورود به هواپیما شامل مراحل مختلف کنترل بار مسافر در فرودگاه را هم پوشش می‌دهند (AVN59).

در مورد تأخیر، ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو اشعار می‌دارد که متصدی حمل مسؤل جبران خسارت‌های وارده به مسافران، کالاها و بار ناشی از تأخیر است. گرچه معمولاً متصدیان حمل هوایی این نوع مسؤلیت را با درج شرایطی در بلیت مستثنی می‌کنند اما پوشش بیمه می‌تواند مسؤلیت ناشی از تأخیر و زیان مسافران را نیز پوشش دهد.

حالا باید دید که در کنوانسیون‌های بین‌المللی به چه کسی مسافر اطلاق می‌شود. همان طور که اشاره شد پوشش مسؤلیت قانونی در مقابل جان مسافران، مراحل ورود، حمل و خروج از هواپیما را در بر می‌گیرد. منظور از مسافر در این جا، کسی است که با هواپیما سفر می‌کند؛ یعنی هر شخصی که سوار هواپیما شده است. اما این که آیا حادثه دیده مسافر به شمار می‌رود یا خیر، به متن بیمه‌نامه و شرایط خاص هر حادثه وابسته است. برای مثال، اگر پوشش بیمه‌نامه، به مراحل ورود، پرواز و خروج از هواپیما محدود باشد تکنیسین برقی که برای تعمیر کابل فشار قوی از هواپیما آویزان شده است مسافر به شمار نمی‌آید. به موجب بند ۳ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل ملزم است که قبل از پرواز بلیتی به مسافر تحویل دهد که حاوی نکات زیر باشد:

۱. مکان و تاریخ صدور بلیت

۲. مبدأ و مقصد

۳. محل توقف توافق شده

۴. نام و نشانی متصدی حمل

۵. یادآوری این مهم که قرارداد حمل مسافر با متصدی حمل مبتنی بر شرایط کنوانسیون است.

دفاعیات قانونی متصدی حمل در مورد جان مسافران براساس کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو، شامل موارد زیر است:

الف) ماده ۲۰. در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملان (کارکنان) وی کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ کرده‌اند، یا اتخاذ چنین تدابیری برای وی یا عاملان او مقدور نبوده است، مسؤل نخواهد بود.

ب) ماده ۲۱. اگر متصدی حمل بتواند اثبات کند که خسارت به علت غفلت حادثه دیده ایجاد شده، یا غفلت وی در بروز خسارت مؤثر بوده است بخشی یا تمام مسؤلیت وی نقض می شود. نکات اشاره شده، اهم مواردی است که در هنگام بروز خسارت های مسؤلیت مورد بررسی قرار می گیرد.

**بیمه مسؤلیت قانونی متصدیان و مالکان خطوط هوایمایی در مقابل اشخاص ثالث**  
در این قسمت بیمه گر مسؤل جبران خسارت های وارده به اشخاص ثالث، جز مسافران است و صدماتی مانند خسارت های مالی یا صدمات بدنی (شامل فوت) ناشی از عملیات هوایما را که مسؤلیت بیمه گذار قبلاً محرز شده باشد پوشش می دهد؛ برای مثال، خسارت های ناشی از تخلیه سوخت یا مواد شیمیایی از هوایما که ممکن است باعث خسارت به شخص ثالث شود. موارد دیگر مسؤلیت قانونی در مقابل اشخاص ثالث، خسارت های ناشی از آلودگی صدا در فضا های مجاور فرودگاه و هم چنین خسارت به اشخاص ثالث در زمان فرود هوایماست. پوشش آلودگی صدا AVN47) noise coverage) برای خسارت های ناشی از آلودگی صدا ارائه می شود. اما بیمه گر به واقع از چه زمانی مسؤل پرداخت خسارت به حادثه دیده می شود؟ دقیقاً از لحظه ای که مسؤلیت بیمه گذار در مورد شخص ثالث محرز می شود، بیمه گر مسؤل جبران خسارت است حتی اگر میزان دقیق و مبالغ پرداختی هنوز تعیین نشده باشد.

کلوز مسؤلیت غیر هوانوردی بیمه دیگری است که در واقع مسؤلیت در مقابل سایر اشخاص حقیقی و حقوقی را، مانند عاملان مختلفی که در فرودگاه، خدمت ارائه می کنند، پوشش می دهد (AVN59). متصدیان و مالکان خطوط هوایی می توانند برای کلیه عملیات تجاری در فرودگاه که امکان خسارت به دیگران را ایجاد می کنند پوشش جامع و فراگیر تقاضا کنند.

#### استثناها

استثنای بیمه مسؤلیت در مقابل افراد ثالث (بیمه نامه استاندارد هوایما)، شامل: صدمات بدنی، فوت یا خسارت های وارده به مدیران، کارکنان یا عاملان و شرکای بیمه گذار ضمن وظایف شغلی است؛ کارکنان پرواز و اتاقک خلبان و سایر خدمه که در ضمن پرواز خدمت می کنند، مسافران و خسارت به اموال متعلق به بیمه گذار یا تحت کنترل وی نیز مشمول این بیمه نیستند. بیمه نامه های مختلف مسؤلیت در مقابل اشخاص ثالث (استاندارد یا غیر استاندارد)، خسارت های ناشی از سر و صدا، ارتعاش و

انفجار صوتی و پدیده‌های مرتبط با آن را مستثنی می‌کنند؛ خسارت‌های مستقیم و غیر مستقیم ناشی از آلودگی محیط به هر شکل یا اختلالات الکتریکی و الکترومغناطیسی و هرگونه اختلال و مزاحمت ناشی از استفاده از اموال نیز در برخی از بیمه‌نامه‌های استاندارد هواپیما مستثنی شده‌اند.

### خسارت‌های هواپیما و محدودیت مسؤولیت

بررسی حوادث هواپیمایی در سال‌های ۱۹۹۶ و ۱۹۹۷ بیانگر آن است که جمعاً ۱۶ خسارت کلی در سال ۱۹۹۶ و ۱۴ خسارت کلی در سال ۱۹۹۷ روی داده است. بزرگ‌ترین خسارت بدنه در سال ۱۹۹۶ مربوط به خط هوایی Aeroperu در ۱۲ اکتبر بوده و خسارتی بالغ بر ۶۲ میلیون دلار بر جای گذاشته است؛ مهم‌ترین و بزرگ‌ترین خسارت مسؤولیت هواپیما نیز مربوط به هواپیمای بوئینگ TWA ۷۴۷ در ۱۷ ژوئیه بوده است که ۲۱۲ مسافر و ۱۷ خدمه جان باختند. کل خسارت بالغ بر ۱۷۵ میلیون دلار بود؛ سقوط اخیر هواپیمای سویس ایر، به مرگ ۲۱۴ مسافر و ۱۵ خدمه منجر شد که به طور مسلم رقم خسارت‌های پرداختی درشت خواهد بود.

در مورد خسارت، حدود مسؤولیت صاحبان هواپیما و متصدیان حمل هوایی با توافقنامه‌های متعددی تعیین شده است. نخستین توافقنامه را ۲۱ کشور در سال ۱۹۲۹ در ورشو و سپس ۲۱۶ کشور امضا کردند. کنوانسیون ورشو، مجموعه مقرراتی است که حدود مسؤولیت متصدیان حمل و نقل را در مقابل مسافران و بار، تعیین می‌کند و حمل و نقل‌های بین‌المللی بین کشورهای عضو را شامل می‌شود. طبق بند ۱ کنوانسیون، حمل بین‌المللی مطابق قراردادی که بین مسافر و متصدی حمل منعقد می‌شود، حملی است که مبدأ آن محدوده‌ی یکی از کشورهای امضاکننده و مقصد آن محدوده‌ی یکی دیگر از کشورهای امضاکننده کنوانسیون باشد، یا مقصد و مبدأ همان کشور باشد؛ به شرط آن که محل توقف دیگری خارج از آن کشور و در یکی از کشورهای عضو یا غیر عضو کنوانسیون ذکر شده باشد. براساس این توافقنامه میزان مسؤولیت در صورت صدمات بدنی و فوت مسافر معادل ۱۵۰,۰۰۰ فرانک طلای فرانسه<sup>۱</sup> (تقریباً معادل ۱۰,۰۰۰

۱. هر فرانک طلای فرانسه معادل ۶۵/۶ میلی‌گرم طلا با خلوص ۹۰ درصد، یا در سیستم انگلیس معادل ۲۲ قیراط طلاست.

دلار) است که بعداً با پروتکل لاهه<sup>۱</sup> در سال ۱۹۵۵ این مبالغ تعدیل شد و حداکثر غرامت پرداختی در صورت فوت تقریباً به ۲۵۰,۰۰۰ فرانک طلائی فرانسه (معادل ۲۰,۰۰۰ دلار) افزایش یافت (پروتکل لاهه به امضای ۱۱۲ کشور رسیده است). مبلغ مسؤلیت تعیین شده رقم قطعی پرداختی نیست بلکه حداکثر است و شاکسی وظیفه اثبات مبلغ خسارت را به عهده دارد.

در سال ۱۹۶۶ توافقنامه حمل و نقل فیما بین متصدیان بین‌المللی حمل هوایی که به توافقنامه موتترال معروف شد، حدود مسؤلیت برای مسافرانی را که مبدأ یا مقصد سفر آن‌ها امریکا است به ۷۵,۰۰۰ دلار افزایش داد و برخی از دفاعیات کنوانسیون ورشو، برای مثال ماده ۲۰، را ملغی کرد و مسؤلیت مطلق شد. پروتکل‌های موتترال سه و چهار، به دنبال حذف رابطه بین طلا و دلار در سال ۱۹۷۱ و ارتباط دلار با حق برداشت مخصوص، عرضه شدند و در حدود مسؤلیت بر همین پایه تجدید نظر کردند. پروتکل موتترال MAP3 مسؤلیت متصدی حمل هوایی برای فوت یا نقص عضو هر مسافر را به ۱۰۰,۰۰۰ SDR افزایش داد، مسؤلیت در مقابل بار مسافر ۱۰۰۰ SDR و بار معمولی SDR 17 perkilo تعیین شد.<sup>۲</sup> شایان ذکر است که هیچ کدام از این پروتکل‌ها مورد تصدیق و امضای همگانی کشورها قرار نگرفتند: MAP4 را فقط ۳۰ کشور تصدیق کردند.

در سال ۱۹۹۲ متصدیان و مالکان خطوط هوایمایی ژاپن حدود مسؤلیت در مقابل جان مسافران خطوط هوایی ژاپن را تغییر دادند؛ سپس در اکتبر سال ۱۹۹۵ توافقنامه IAIA Intercarrier Agreement (IIA) در مجمع عمومی سالیانه در کوالا لامپور تصویب شد. خطوط هوایمایی امضاکننده توافقنامه متعهد شدند که تا اول نوامبر ۱۹۹۶ پس از اخذ تأییدیه دولت‌های متبوع، اقدامات عاجلی در زمینه‌های زیر به عمل آورند:

۱. محدودیت مسؤلیت در کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه و سایر توافقنامه‌ها نقض شود.
۲. کلیه دفاعیات قانونی کنوانسیون‌ها ابقا شود ولی متصدیان حمل فقط تا سقف معینی از مسؤلیت را می‌توانند با دفاعیات قانونی ملغی کنند. یعنی فقط تا مبلغ

---

۱. به موجب مقررات لاهه، تعریف حمل بین‌المللی مانند کنوانسیون ورشو است با این تفاوت که حمل بین‌المللی فقط شامل کشورهای امضاکننده پروتکل لاهه است. کشوری که عضو کنوانسیون ورشو نیست و مقررات لاهه را امضا می‌کند در واقع توافقنامه ورشو را نیز می‌پذیرد.

۲. براساس کنوانسیون ورشو، میزان مسؤلیت متصدی حمل در مقابل بار مسافر و کالا ۲۵۰ فرانک طلائی فرانسه، هر کیلوست.

۱۰۰۰۰۰۰ SDR با توسل به ماده ۲۰ کنوانسیون حق دفاع قانونی دارند.

۳. حفظ حقوق متصدیان حمل برای اعاده خسارت در مورد شخص ثالث مقصر در حادثه.

خطوط حمل هوایی اختیار دارند که غرامت‌های پرداختی را براساس قوانین کشور محل اقامت مسافر تعیین و پرداخت کنند.

آخرین مصوبه تأثیر مهمی بر شرایط حاکم خواهد داشت. تصویب مقررات ۲۰۲۷/۹۷ اتحادیه اروپا در تاریخ ۹ اکتبر ۱۹۹۷ که از ۱۸ اکتبر ۱۹۹۸ لازم‌الاجراست میزان مسؤلیت متصدیان حمل هوایی کشورهای عضو اتحادیه اروپا در مقابل مسافران پروازهای بین‌المللی و بین‌کشورهای عضو را تغییر داده است، گرچه میزان مسؤلیت در مقابل بار و لوازم شخصی مسافر یا چمدان وی تغییری نکرده است. این مصوبه، همه متصدیان حمل هوایی عضو جامعه اروپا را به موارد زیر ملزم می‌کند:

۱. هرگونه محدودیت مسؤلیت نقض شود (بند ۳/۱۸).
۲. اسقاط هرگونه حق دفاع قانونی به موجب ماده ۲۰.
۳. برای هر مسافر تا مبلغ معقول و متناسب با مسؤلیت در بند ۳/۱۸ بیمه بدهند. الزام به تهیه بیمه در مقررات قبلی اتحادیه اروپا (۲۴۰۷/۹۲) نیز تصریح شده است.
۴. در صورت وقوع حادثه، پیش‌پرداختی برای رفع نیازهای مالی فوری صدمه دیدگان پرداخت شود. این مبلغ در صورت فوت نباید کمتر از SDR ۱۵,۰۰۰ باشد (بند ۵/۱).
۵. هرگونه تغییر در شرایط حمل گنجانیده شود.

آنچه در این مصوبه مهم است تسری آن به پروازهای بین‌المللی است. هم اکنون مسؤلیت ناوگان هواپیمایی در مورد مسافران در حمل و نقل‌های داخلی را قوانین کشور متبوع تعیین می‌کند اما در پروازهای بین‌المللی، کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های مختلف اشاره شده، تعیین‌کننده مسؤلیت هستند. مسؤلیت نامحدود در پروازهای بین‌المللی از نظر بیمه‌گران اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا که پرداخت غرامت‌های مسافران تبعه کشورهای مختلف، متفاوت است و در مقابل مسافران اروپایی یا امریکایی میزان مسؤلیت نامحدود است.

### رویه‌های دادرسی

با توجه به تعدد کنوانسیون‌ها و رژیم‌های حقوقی، خسارت‌های مسؤلیت هواپیما با عنایت به رویه‌های دادرسی کشورهای مختلفی تأدیه می‌شوند:

۱. قانون و مقررات کشور یا محلی که هواپیما در آنجا سقوط کرده است.  
۲. قانون و مقررات کشورهای اقامتگاه مسافران و همزمان قوانین داخلی یا توافقنامه‌های بین‌المللی مثل کنوانسیون ورشو ممکن است در یک حادثه مد نظر قرار گیرند.

به موجب ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو، شاکی در پروازهای بین‌المللی حق دارد هر یک از رویه‌های دادرسی را که به نفع اوست انتخاب کند. برای مثال، رویه دادرسی محلی که خط هوایی در آنجا شعبه دارد و از طریق آن شعبه با مسافر قرارداد را منعقد کرده است؛ یا رویه دادرسی کشوری که محل فعالیت اصلی خط هوایی است؛ یا آیین دادرسی مقصد مندرج در بلیت.

یکی دیگر از پیچیدگی‌های حاصل از اجرای مسؤلیت نامحدود برای متصدیان حمل این است که با حذف سقف تعهد سایر مراجع ذی‌ربط، مثل بیمه‌گران مسؤلیت کارفرمایان و تأمین اجتماعی که حق جانشینی می‌یابند، پس از پرداخت غرامت و با استفاده از این حق، دعاوی مختلفی را برای باز یافت غرامت پرداختی در دادگاه‌ها مطرح خواهند ساخت. بدین لحاظ بیمه‌گران قبل از اخذ توافق سایر بیمه‌گران و لحاظ حقوق سازمان تأمین اجتماعی نباید تأدیه خسارت کنند.

با شفاف شدن وضعیت حاضر و حدود مسؤلیت متصدیان حمل، به نقش مدیران ریسک در انتخاب پوشش‌های بیمه‌ای نیز اشاره بکنیم. انتخاب بیمه مناسب، به تجربه و تحلیل ریسک‌های خطوط هوایی وابسته است. برای مثال، غالباً افزون بر پوشش مسؤلیت، تهیه پوشش جنگ و بیمه وسایل نقلیه و سایر متعلقات خطوط هوایی نیز ضروری است و گهگاه برخی از خطوط هوایی عمده، مالک هتل یا شرکت‌های مسافرتی هستند یا حتی خدماتی مثل قطار و اتوبوسرانی هم دارند که برای هر یک پوشش بیمه جداگانه‌ای لازم است. این بیمه‌نامه‌ها به ظاهر ساده‌اند اما مدیریت ریسک، کارگزار و بیمه‌گر باید مطمئن شوند که همه ریسک‌ها و خطرهای بیمه‌نامه لحاظ شده‌اند. به همین دلیل، در کنار بیمه‌نامه‌های استاندارد بیمه‌گران بیمه‌نامه‌های سفارشی و مخصوص به مشتریان عرضه می‌کنند.

1. Jervis, B.G., *Aviation and Claims*, Chartered Insurance Institute London: 1995.

2. Margo, R.D., *Aviation Insurance*, Butter Worths, 1989.