

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نپاشد تن من مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم
بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

پژوهشگر: محمد آصف فقیری

۱۴ فیبروری ۲۰۲۴



محمد آصف فقیری

حقوق بین الملل هوانوردی ملکی - ۱۴

ACAA-ICAO

فصل سوم: مسؤلیت مدنی در حقوق هوانوردی ملکی

گفتار اول- بیمه در هوانوردی ملکی:

بیمه یا Insurance سازوکاری است که طی آن یک بیمه‌گر، بنا به ملاحظاتی تعهد می‌کند که زیان احتمالی یک بیمه‌گذار را در صورت وقوع یک حادثه در یک دوره زمانی خاص، جبران نماید یا خدمات مشخصی را به وی ارائه دهد؛ بنابراین، بیمه یکی از روش‌های مقابله با ریسک طی یک قرارداد بیمه، ریسک مشخصی از یک طرف قرارداد (که بیمه‌گذار نامیده می‌شود) به طرف دیگر (که بیمه‌گر نامیده می‌شود) منتقل می‌گردد. بنا به تعریف، بیمه‌گر شخصی حقوقی است که در مقابل دریافت حق بیمه از بیمه‌گذار، جبران خسارت یا پرداخت مبلغ مشخصی را در صورت بروز حادثه تعهد می‌کند در مقابل، بیمه‌گذار شخصی حقیقی یا حقوقی است ۱ هبا پرداخت حق بیمه، جان، مال یا مسؤلیت خود یا دیگری را تحت پوشش بیمه قرار می‌دهد. بیمه هواپیما یک نوع بیمه است که بیمه‌گر متعهد می‌شود در قبال دریافت حق بیمه همه خسارت‌های سانحه‌های هوانایی از جمله سقوط هواپیما را پرداخت کند. که در قانون هوانوردی افغانستان ماده ۱۰: موسسه حمل نقل ملکی مکلف است، طیاره‌ها، هیت پرواز، مسافرین، لوازم سفر و اموال (کارگو) را طبق کنوانسیون‌های بین المللی و سند تقنینی مربوط بیمه نماید در قانون هوانوردی افغانستان ماده ۱۰: موسسه حمل نقل ملکی مکلف است، طیاره‌ها، هیت پرواز، مسافرین، لوازم سفر و اموال (کارگو) را طبق کنوانسیون‌های بین المللی و سند تقنینی مربوط بیمه نماید.^۱ منابع عام حقوق بیمه هوانایی، آن دسته از مقررات داخلی و بین المللی است که یا هیچ مقررره خاصی در خصوص

^۱ قانون هوانوردی ملکی افغانستان ماده ۱۰-مصوبه ۱۳۹۱شماره جریده رسمی ۸۰۹

بیمه خطرات هوانوردی نداشته ولی بطور مستقیم یا غیر مستقیم بر این رشته از فعالیت اقتصادی اثر گذار هستند مانند کنوانسیون های ورشو و شیکاگو ویا آن که تنها به صورت جزئی به این مهم پرداخته اند مثل کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹. در حقیقت بیمه هوائی هیچ گاه نمی تواند از الزامات مربوط به نظام عمومی فعالیت هوانوردی که در کنترل شدید مقامات عمومی است نیز مقررات حاکم بر مسؤلیت مدنی متصدیان حمل و نقل فارغ گردد. بنابر این لازم است بیمه نامه ها منطبق با الزامات بین المللی، قانونی و آئین نامه ای مربوط به ایمنی هوائی تنظیم گردند. از این منظر، هر چند محل اصلی بحث در خصوص الزامات یاد شده، حقوق هوائی (Aviation Law) است تا حقوق بیمه، اما از آن جا که چنین الزاماتی بخش اصلی شرایط و استثنائات بیمه نامه های هوائی را تشکیل می دهد و به طور مستقیم ر قلمرو خطرات هوائی قابل بیمه (Insurable Risks) اثر گذار هستند، بخش دیگر از مقررات عام حقوق بیمه، که قراردادهای بیمه هوائی را به شدت تحت تاثیر خود قرار داده اند و عمدتاً به مسؤلیت مدنی متصدی حمل هوائی مربوط می شوند (آرانی، ۲۱۷: ۱۳۹۳).

گفتار دوم- اصول کلی قرارداد بیمه بدنه و بیمه مسؤلیت هواپیما:

- نوع هواپیمائی که بیمه می شود.
- خصوصیات، دانش فنی و ساعت پرواز کارمندان عملیاتی (خلبان، خدمه، مهندس...).
- موقعیت جغرافیائی که هواپیما در آن مناطق تردد می کند.
- کاربری و اهدافی که هواپیما برای انجام آن به کار می رود.

بند ۱- کاربری هواپیماها:

- پرواز در خطوط هواپیمائی مجاز و به منظور فعالیت تجاری.
- به عنوان هواپیماهای شخصی و برای مصارف کاری و تفریحی.
- کاربرد در مصارف علمی و تحقیقاتی و عکسبرداری.
- کاربرد برای مصارف کشاورزی.
- کاربرد برای مصارف صنعتی.

بند ۲- پوشش های بدنه بیمه هواپیما

بیمه بدنه هواپیما در بردارنده پوشش خسارت های متداول مانند آتش سوزی، دزدی، طوفان و خسارت های زمینی (تصادف غیر از مواقع پرواز) است. این نوع بیمه به صورت تمام خطر است و به اشکال زیر ارائه می شود.

الف: بیمه تمام خطر در زمانی که هواپیما در حرکت نیست

تمام خسارت ها و فقدان فیزیکی هواپیما هنگامی که در فرودگاه (زمین) قرار دارد و از نیروی محرکه خود برای حرکت و جابجائی استفاده نمی کند، تحت پوشش این نوع بیمه قرار می گیرد.

ب: بیمه تمام خطر به جز مواقعی که هواپیما در پرواز است

تمام خسارت ها و فقدان فیزیکی هواپیما در روی زمین حتی خسارت های زمان جابجائی هواپیما (Taxiing) تحت پوشش این نوع بیمه قرار می گیرد.

ج: بیمه تمام خطر، بر روی زمین و در زمان پرواز

تمام خسارت ها و فقدان ناشی از حرکت، توقف ویا جابجائی هواپیما بر روی زمین و در زمان پرواز، تحت پوشش این نوع بیمه قرار می گیرد (احمدی، ۱۳۹۶: ۳).

بند ۳- خسارت‌های خارج از تعهد بیمه هواپیما:

موارد استثناء شده‌ی بیمه بنده، در بیمه نامه‌های صادره تا حدودی با یکدیگر متفاوت است؛ اما جنبه عمومی که در تمام بیمه نامه‌ها یافت می‌شود به شرح زیر است:

- در صورتی که هواپیما برای مصارف غیر قانونی و با اطلاع و رضایت بیمه‌گذار به کار گرفته شود.
- زمانی که هواپیما در خارج از محدوده جغرافیائی قید شده در بیمه نامه فعالیت کند.
- در صورتی که از هواپیما برای مصارفی غیر از آنچه در بیمه نامه قید شده، استفاده شود.
- هدایت هواپیما توسط فرد دیگری غیر از خلبان آن، مگر در مواردی که عمل جابجائی (Taxiing) انجام می‌شود.
- هنگامی که شرایط قابلیت پرواز هواپیما و یا اعتبار گواهینامه خلبانی خلبان نقض شده، اما پرواز انجام شده است.
- در صورتی که هواپیما در زمان پرواز بعضی از قوانین و مقررات هواپیمائی کشوری را با موافقت بیمه گذار، نقض کرده باشد.
- خسارت‌های ناشی از کهنگی و فساد لاستیک‌های هواپیما، مگر آنکه در شرایط خصوصی بیمه نامه شرایط دیگری درج شده باشد.
- خسارت‌های ناشی از تغییر و تبدیل هواپیما.
- جنگ، اعتصاب، شورش و بلوا.
- خسارت‌های ناشی از عدم استفاده از هواپیما.
-

بند ۴- پوشش‌های بیمه مسؤلیت هواپیما

بیمه مسؤلیت هواپیما، دارای سه نوع پوشش است که حدود مسؤلیت هر یک از آنها با یکدیگر متفاوت است.

الف: صدمات بدنی، به استثنای مسؤلیت در قبال سرنشینان هواپیما

این نوع بیمه، بیمه‌گذار را در مقابل اقدامات و ادخواهی قانونی اشخاص ثالث برای مواردی مانند صدمات بدنی، بیماری و مرگ در اثر حادثه در قبال مالکیت، تعمیر و نگهداری و کاربرد هواپیما با توجه به شرایط مندرج در بیمه نامه پوشش می‌دهد. در این نوع پوشش بیمه‌ای غرامت هر فرد در قبال فوت و یا صدمات بدنی مشخص است و حداکثر میزان تعهد بیمه‌گر برای خسارت‌های رخ داده در اثر هر حادثه نیز معین است.

ب: صدمات بدنی سرنشینان هواپیما

این نوع بیمه مسؤلیت هواپیما، بیمه‌گذار را در مقابل اقدامات و ادخواهی قانونی اشخاص ثالث برای مواردی مانند صدمات بدنی، بیماری و مرگ در اثر حادثه هواپیما با توجه به شرایط مندرج در بیمه نامه پوشش می‌دهد. در این نوع پوشش بیمه‌ای غرامت هر فرد در قبال فوت و یا صدمات بدنی مشخص است و حداکثر میزان تعهد بیمه‌گر نیز برای خسارت‌های رخ داده در اثر هر حادثه معین شده است.

ج: بیمه مسؤلیت خسارت‌های مالی

این نوع بیمه مسؤلیت هواپیما، بیمه‌گذار را در مقابل دعاوی و خسارت‌های مالی ناشی از فعالیت‌های مربوط به مالکیت، تعمیر و نگهداری و یا کاربرد هواپیما، پوشش می‌دهد. میزان مسؤلیت بیمه‌گر برای هر حادثه معین است.

گفتار سوم- خسارت‌های خارج از تعهد بیمه‌گر (استثنائات)

بیمه‌گران مختلف شرایط متفاوتی در مورد بیمه هواپیما دارند، اما به طور کلی موارد استثنا شده به شرح زیر است:

- خسارت‌های بدنی وارد به خود بیمه‌گذار.
- خسارت‌های بدنی وارد به کارکنان بیمه‌گذار در طول مدت خدمت و اعتبار بیمه نامه.
- خسارت‌های مالی وارد به اشیاء و اموال بیمه‌گذار، زمانی که متعلق به وی یا در تصرف و کنترل او باشد.
- مسؤلیت‌های بیمه‌گذار برای صدمات بدنی و یا خسارت‌های مالی ایجاد شده در اثر تولید، ساخت و یا فروش هواپیما و قطعات و لوازم یدکی آن و یا ناشی از هرگونه عملیات خدماتی (سرویس).
- مسؤلیت بیمه‌گذار هنگامی که هواپیما با اجازه وی، وبدون توجه به گواهی قابلیت پرواز و یا نادیده گرفتن برخی از قوانین هواپیمائی کشوری، اقدام به پرواز نماید (احمدی، ۱۳۹۶: ۴).

نتیجه گیری فصل سوم

برگزاری کنوانسیون ورشو در قبال جبران زیان که مجموعه قوانین تصویب شده در زمینه حمل و نقل هوایی است که در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ توسط نمایندگان تام الاختیار چند کشور نوشته شده است. این کنوانسیون در پنج فصل و ۴۱ ماده تنظیم شده، که در باره هر نوع حمل و نقل بین المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما در اثناء دریافت کرایه و یا حتی مجانی توسط یک متصدی حمل و نقل هوایی انجام می شود می باشد. این کنوانسیون بطور خلاصه به بررسی اسناد حمل و نقل شامل بلیط مسافر و بارنامه هوایی می پردازد. و به بررسی مسؤلیت متصدی حمل و نقل می پردازد و بیان می کند که در صورت بروز خسارت برای کالاها و یا مسافری متصدی حمل و نقل هوایی چه وظایفی بر عهده خواهد داشت. مسؤلیت تولید کنندگان هواپیما از زمانی که از سوی جامعه حقوقی به رسمیت شناخته شد به تبع سایر اقسام تولیدات صنعتی مبتنی بر تقصیر بود. زیان دیده برای دریافت خسارت از تولید کننده، چاره ای جز اثبات تقصیر وی در جریان تولید نداشت و تنها کسانی می توانستند از این طریق وصول خسارت نمایند که به نحوی مستقیم یا غیر مستقیم طرف قرارداد با تولید کننده محسوب شوند. بیمه یا Insurance سازوکاری است که طی آن یک بیمه‌گر، بنا به ملاحظاتی تعهد می‌کند که زیان احتمالی یک بیمه‌گذار را در صورت وقوع یک حادثه در یک دوره زمانی خاص، جبران نماید یا خدمات مشخصی را به وی ارائه دهد؛ بنابراین، بیمه یکی از روش‌های مقابله با ریسک طی یک قرارداد بیمه، ریسک مشخصی از یک طرف قرارداد (که بیمه‌گذار نامیده می‌شود) به طرف دیگر (که بیمه‌گر نامیده می‌شود) منتقل می‌گردد. بیمه کردن هواپیما و ایر خطرات ناشی از آن از لوازم لاینفک ایمنی پرواز در حقوق هوایی اند. که در قانون هوانوردی افغانستان ماده ۱۰: موسسه حمل نقل ملکی مکلف است، پیاپی پرواز، مسافری، لوازم سفر و اموال (کارگو) را طبق کنوانسیون های بین المللی و سند تقنینی مربوط بیمه نماید. مسؤلیت عیب تولید درخصوص محصولات هواپیمائی بیشتر از به هرکالای صنعتی دیگر مورد توجه قضات و قانون گذاران قرار گرفته است به طوری که تحول قواعد مسؤلیت تولید کننده را می توان آشکارا در رویه قضائی جامع مربوط به مسؤلیت تولیدات هواپیمائی دنبال کرد. از سوی دیگر حکومت قواعد حقوق هوایی بر مسؤلیت عاملان سوانح هواپیمائی سبب شده است که شرایط ایجاد مسؤلیت تولید کننده ماهیت ویژهای بیابد. اگرچه تاکنون معاهدات بین المللی حمل و نقل هوای صرفاً به مسؤلیت متصدی حمل پرداخته و در رابطه با مسؤلیت تولید کنندگان و دیگر دست اندرکاران از قبیل فروشنده، توزیع کننده و دستگاه های نظارتی هیچ مقرره ای وضع نکرده اند، لیکن نظام حاکم بر ارکان مسؤلیت تولید کننده هواپیما را تا حدی می توان به طور ضمنی از تعهدات مربوط به ایمنی هواپیما موجود در ضمایم کنوانسیون شیکاگو و تصمیمات

سازمانهای بین المللی از قبیل سازمان ایکائو استنباط نمود. با توجه به ضرورت نظارت قضائی در امور هوانوردی و بویژه تحولات که در طرح CNS/ATM در حوزه هوانوردی بوجود خواهد آورد و از آنجائیکه اعلاج واقع را قبل از وقوع بایست کرد، اهتمام به رویکرد های نوین حقوقی بروز نمودن قوانین و تشکیلات قضائی از الزامات پیش رو می باشد اگرچه مناسبات حقوق بین الملل در گرو قدرت های مقتدر و کشورهای صنعتی محدودی بوده که همواره با تحمیل اراده خویش بر سایر ملت های سعی در اداره و هدایت معادلات بین المللی و پیش برد آن به نفع خویش را دارند و تغییرات عمده این حوزه اگر نگویم در سینه کامل این دول است اما به ندرت بیدون موافقت آنها قابل تصور می باشد. لذا آنچه بایست ببیندیشم ایجاد و اصلاح تغییرات همگام و پیشرفت ای هوانوردی در حوزه حقوق عمومی است، بدین معنی که می بایست ابتدا در داخل کشور و در حقوق داخلی روش ها و شیوه های نوین در مقابله با چالش های پیش رو این حوزه اتخاذ نمود سپس با مدل سازی و الگو سازی بطور تدریجی بتوان بر جامع بین الملل نیز تاثیر گذار بود از همین جهت پیش نهادت ارایه شده درین فصل و ایجاد هیئت حل اختلاف امور هوانوردی بست و توسعه نظارت قضائی در حقوق هوانوردی می تواند سرآمدی بر اصلاحات مذکور باشد.

ادامه دارد