

حقوق و تعهدات طرفین قرارداد اجاره هواپیما در

بیمه‌های هوایی: بررسی الحاقیه بیمه‌نامه AVN67B

محسن ایزانلو^۱

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۱/۰۲/۰۲

مجتبی اشراقی آرانی^۲

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۱/۰۹/۰۶

چکیده

انعقاد عقد بیمه در مورد هواپیماهای استیجاری، مسائل پیچیده‌ای را در خصوص حقوق و تعهدات طرفین قرارداد اجاره در بیمه‌های هوایی ایجاد کرده است. تنظیم رابطه بیمه‌گر و بیمه‌گذار با طرف دیگر قرارداد اجاره هواپیما و جلوگیری از اختلافات احتمالی آنها و در نهایت متحدالشکل کردن مفاد بیمه‌نامه‌های هواپیماهای استیجاری، بیمه‌گران هوایی را به تهیه الحاقیه مخصوص قراردادهای اجاره هواپیما واداشته است که در این مقاله با توجه به قواعد عام بیمه هوایی با هدف تبیین روابط بیمه‌گران و طرفین قرارداد اجاره، به تحلیل مواد آن پرداخته شده است.

واژگان کلیدی: الحاقیه قرارداد اجاره، AVN67B، بیمه هوایی، اجاره هواپیما

۱. استادیار دانشگاه تهران (Email: pars2aran@yahoo.com)

۲. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه تهران (نویسنده مسئول) (Email: mojtabaeshraghi@ut.ac.ir)

۱. مقدمه

امروزه باتوجه به اوضاعی اقتصادی جهان، وضع برخی قوانین و محدودیت‌ها در کشورهای اروپایی و ایالات متحده و نیز قیمت بالای هواپیماهای گول‌پیکر، شرکت‌های هواپیمایی ایرانی قادر به خرید این وسیلهٔ مدرن حمل‌ونقل نبوده و در نتیجه ناچار به تحصیل هواپیما از طریق انعقاد قراردادهای اجاره^۱ می‌باشند. در این رابطه انواع مختلفی از قراردادهای اجاره شهرت یافته و از نظر مالی برای شرکت‌های هواپیمایی سودمند به نظر می‌رسند. از سوی دیگر در اثر نیازهای روز افزون و متنوع صنعت هوایی و شرایط اقتصادی شرکت‌های هواپیمایی، قراردادهای اجارهٔ هواپیما در مقایسه با اجارهٔ سایر اشیا از اقسام و انواع مختلفی برخوردار شده است و قواعد حقوقی مربوط به هر یک از دیگری کاملاً متمایز گردیده است.

جدایی مالک هواپیما و متصرف آن، موجران را واداشته است تا برای حفاظت از منافع و اموال خویش نسبت به شرط بیمه در قرارداد اجاره، اهمیت و حساسیت فوق‌العاده قائل شوند. در نخستین قراردادهای اجارهٔ هواپیما دغدغه موجران با این مضمون بیان می‌شد که: «مستأجر به موجر اطمینان می‌دهد که هواپیما در تمام زمان‌ها و مکان‌ها صحیحاً بیمه شده باشد». اما با گذشت زمان و افزایش قیمت هواپیماها و مسئولیت‌های مدنی دارندگان هواپیما، این شرط نیز از جزئیات و پیچیدگی بیشتری برخوردار شد و مشکلاتی از نظر اجرایی پدیدار شد؛ از یک سو، حقوق و تعهدات طرفین قرارداد اجاره در رابطه با انعقاد قرارداد بیمه و آثار آن مشخص نبود. از سوی دیگر گستردگی شرط فوق با تعهدات معمول بیمه‌گران منطبق نبوده و در نتیجه شرکت‌های بیمه از ارائه پوشش مقرر در قرارداد اجارهٔ هواپیما امتناع می‌کردند. به همین دلیل شرکت‌های بیمه و مشاورین آنها در صدد شدند تا با طراحی شروط

1. Lease

استاندارد بیمه در این قراردادها به مشخص کردن حقوق و تعهدات و نیز جمع منافع و مصالح موجر و مستأجر و بیمه‌گر دست یابند. بازار بیمه‌گران لندن در این راستا بیمه‌نامه استاندارد را برای ضمیمه کردن به بیمه‌نامه‌های هوایی تدارک دیده است که «الحاقیه قرارداد اجاره هواپیما»^۱ نامیده می‌شود و به الحاقیه شماره AVN67B^۲ شهرت یافته است. این الحاقیه نه تنها رویه تنظیم و تأیید شرط بیمه را در قرارداد اجاره تسهیل می‌سازد بلکه به منظور اجتناب از صرف زمان طولانی و هزینه‌های گزاف مذاکرات^۳ در خصوص مفاد شرط بیمه، پوششی استاندارد و مشخص را در اختیار طرفین قرار می‌دهد. علاوه بر آن تا حد زیادی توانسته است از میزان اختلافات میان طرفین قرارداد اجاره با یکدیگر یا با بیمه‌گر بکاهد. هم اکنون شروط بیمه در کلیه قراردادهای اجاره هواپیما در سطح داخلی و خارجی براساس الحاقیه مذکور تنظیم می‌گردد.

با وجود این، مقررات مندرج در الحاقیه مذکور به گونه‌ای است که تحلیلی جامع در خصوص تبیین مفاد آن و نیز انطباق آن با اصول و قواعد عمومی قراردادها (از قبیل اصل نسبی بودن عقد) و حقوق بیمه (از قبیل اصل قائم مقامی بیمه‌گر) را اقتضا می‌کند. این مقاله در قالب پنج گفتار و (تا جای ممکن) با رعایت ترتیب موجود در الحاقیه AVN67B به بررسی مقررات مختلف بیمه‌های هوایی با توجه به حقوق و تعهدات طرفین قرارداد اجاره پرداخته است. در گفتار دوم با عنوان «انعقاد قرارداد بیمه» جایگاه موجر و مستأجر هواپیما در قرارداد بیمه و نیز مدت پوشش بیمه‌ای

1. Airline Lease Contract Endorsement

۲. در بازار لندن، شروط و ضمایم استاندارد توسط کمیته‌ای (JTCC) تهیه می‌شود که از نمایندگان مجمع بیمه‌گران هوایی لویدز (LAUA) و مجمع نهادهای بیمه هوایی (AIOA) تشکیل می‌یابد. این شروط و ضمایم پس از تصویب کمیته فوق‌الذکر توسط مجمع بیمه‌گران هوایی لویدز منتشر شده و با اعطای یک شماره AVN به آن معرفی می‌گردد.

3. Transaction Costs

مورد بررسی قرار می‌گیرد. آن گاه، قواعد و شروط بیمه بدنه و تجهیزات هواپیمای استیجاری و بیمه مسئولیت به ترتیب در گفتار سوم و چهارم، و در نهایت مقررات مشترک تمام بیمه‌ها در گفتار پنجم مورد تحلیل و بررسی قرار می‌گیرند.

۲. انعقاد قرارداد بیمه

از آنجاکه حقوق و تعهدات موجر و مستأجر در خصوص انعقاد قرارداد بیمه هواپیما، برحسب نوع قرارداد اجاره میان آنها متفاوت می‌شود، لازم است قبل از پرداختن به جزئیات، انواع قرارداد اجاره هواپیما به طور اجمالی بررسی شود.

۲-۱. انواع قرارداد اجاره هواپیما

از میان انواع مختلف اجاره هواپیما، در یک تقسیم‌بندی کلی و کاربردی، قرارداد اجاره به دو نوع اجاره‌های تأمین مالی^۱ و اجاره‌های عملیاتی^۲ تقسیم می‌گردد. اجاره تأمین مالی یک قرارداد طولانی مدت است که براساس آن مستأجر حق استفاده از یک هواپیما را برای قسمت عمده‌ای از عمر مفید آن به دست می‌آورد. اقساط اجاره بها در این قرارداد به گونه‌ای است که در طول مدت اجاره، هزینه تحصیل هواپیما برای موجر مستهلک گردیده و به علاوه مبلغی سود عاید او می‌گردد. در مقابل، اجاره عملیاتی قرار دارد که براساس آن حق استفاده از هواپیما برای بخشی از عمر مفید آن در اختیار مستأجر قرار داده می‌شود و مدت آن حداکثر ۵ سال است.

علاوه بر این، اجاره عملیاتی به نوبه خود به اجاره تر^۳ و اجاره خشک^۴ تقسیم می‌گردد. در قرارداد اجاره تر، موجر هواپیما را به همراه خدمه پرواز (و گاه سوخت) در اختیار مستأجر قرار می‌دهد. اما موضوع قرارداد اجاره خشک، هواپیما بدون خدمه و سوخت و صرفاً به همراه تجهیزات عملیاتی آن است. اجاره خشک غالباً در قالب

-
1. Finance Lease
 2. Operating Lease
 3. Wet Lease
 4. Dry Lease

اجاره زمانی منعقد می‌شود و اجاره تر در قالب اجاره سفری. در اجاره‌های سفری، مدیریت هوانوردی و بازرگانی هواپیما، هر دو، در اختیار موجر قرار دارد. در اجاره زمانی همراه با خدمه، مدیریت بازرگانی در اختیار مستأجر و مدیریت هوانوردی در اختیار موجر است. بدیهی است در اجاره زمانی بدون خدمه، هر دو نوع مدیریت در اختیار مستأجر است.

۲-۲. متعهد انعقاد قرارداد بیمه

در اجاره تأمین مالی از آنجاکه تمام خطرات و امتیازات ناشی از مالکیت هواپیمای اجاره شده با وجود عدم انتقال خود هواپیما، از موجر به مستأجر منتقل می‌گردد، تمام تکالیف و هزینه‌های مربوطه نگهداری، تعمیر و نیز بیمه هواپیما به عهده خود مستأجر است. از این رو مستأجر مکلف است برای هواپیمای استیجاری، کلیه بیمه‌نامه‌های لازم را از قبیل بدنه و مسئولیت از یک شرکت بیمه بین‌المللی معتبر تهیه کند (Mercadal, 1999).

اما در اجاره‌های عملیاتی که مدت اجاره تنها بخش کوچکی از عمر مفید هواپیما را تشکیل می‌دهد و ارزش باقی مانده^۱ هواپیما و تجهیزات آن پس از پایان اجاره در اختیار موجر باقی می‌ماند اصولاً مسئولیت ناشی از بیمه کردن هواپیما، تعمیرات و نگهداری آن بر عهده خود موجر باقی می‌ماند (Mercadal, 1999). با وجود این، تعهد مربوطه بیمه کردن در اجاره‌های عملیاتی به طور مطلق بر عهده موجر نیست: این عقد به دو نوع اجاره تر و خشک تقسیم می‌شود. در عقد اجاره تر که غالباً به صورت اجاره سفری منعقد می‌گردد و تمام یا بخشی از خدمات لازم برای عملیات هواپیما و کنترل آن از قبیل خدمه پرواز توسط موجر فراهم می‌گردد (مدیریت هوانوردی و بازرگانی، هر دو در اختیار موجر قرار دارد) تعهد بیمه نمودن هواپیما نیز همچنان بر

عاهده موجر باقی است. اما در اجاره خشک که موضوع آن هواپیما بدون خدمه پرواز است تعهد نگهداری و بیمه نیز به مستأجر تحمیل می‌شود (Margo, 1996). بنابراین می‌توان به عنوان یک قاعده کلی (به جز در اجاره تر) تعهد و الزام مربوط به بیمه نمودن هواپیما را متعلق به مستأجر دانست که در مدت اجاره از منافع مربوط به آن بهره‌مند می‌گردد. از سوی دیگر مستأجر در شروط مربوط به تضمین^۱ در قرارداد اجاره، مسئولیت ناشی از کلیه خسارات وارده به اشخاص ثالث را که در نتیجه تصرف هواپیما به بار آمده است برعهده می‌گیرد و علاوه بر آن موجر را در مقابل دعوی اشخاص ثالث مصون می‌دارد (Mercadal, 1999; VanDam, 1994).^۲ این شرط از جهتی به بیمه مسئولیت شبیه است؛ زیرا چنانچه موجر براساس قواعد مسئولیت مدنی ناچار گردد خسارات وارد به اشخاص ثالث را جبران کند، در مرحله بعد می‌تواند برای استرداد آنچه پرداخته است به مستأجر رجوع کند.^۳ لذا علاوه بر تعهد قراردادی مستأجر به تهیه پوشش بیمه‌ای، بهترین گزینه برای وی جهت مصونیت خود از این مسئولیت (به جز اقدامات پیشگیرانه و ایمنی پرواز)، برخورداری از پوشش بیمه‌ای است.

1. Indemnification Clause

۲. به‌طور معمول این تعهد مستأجر در قراردادهای اجاره هواپیما بسیار گسترده تعیین می‌گردد: «هرگونه و تمام تعهدات، مسئولیت‌ها، خسارات، مطالبات، دعاوی، دستمزدها و هزینه‌ها از هر نوع و ماهیتی که باشد و مرتبط یا ناشی از تولید، طراحی، فاینانس، مالکیت، خریداری، پذیرش، رد، تحویل، تحویل، اجاره فرعی، آماده‌سازی، نصب، ذخیره‌سازی، نگهداری، تعمیر، تصرف، استفاده، فروش، واردات، صادرات، یا دیگر تصرفات تمام یا بخشی از هواپیما باشد بر عهده مستأجر خواهد بود».

۳. برای تعریف و ماهیت شروط تضمین ر.ک: ایزانلو، م، ۱۳۸۳. شروط محدودکننده و ساقط‌کننده مسئولیت در قراردادها.

۲-۳. مسئولیت پرداخت حق بیمه

ممکن است با وجود مشخص شدن بیمه‌گذار این تردید به وجود آید که آیا طرف دیگر قرارداد اجاره در رابطه با پرداخت حق بیمه تکلیفی برعهده دارد؟ ماده ۴-۳ الحاقیه AVN67B برای رفع هر گونه ابهام در این خصوص مقرر می‌دارد: «طرف قرارداد^۱ هیچ مسئولیتی برای پرداخت حق بیمه نداشته و بیمه‌گران هر گونه حق تهاثر یا دعوی متقابل را علیه طرف قرارداد اسقاط می‌کنند، مگر در خصوص حق بیمه مربوط به تجهیزات که هنوز پرداخت نشده است».

در واقع قرارداد بیمه با بیمه‌گر توسط شرکت هواپیمایی مستأجر منعقد شده است و تکلیف پرداخت حق بیمه بر عهده او قرار دارد. اگر اجاره‌دهنده هواپیما از منافع و غرامت بیمه‌ای به موجب توافق طرفین و مفاد این الحاقیه بهره‌ای می‌برد دلیل آن نخواهد بود که تعهد پرداخت عوض قراردادی نیز بر او تحمیل گردد. در واقع، شرکت موجر اگر چه تحت پوشش بیمه قرار دارد، اما بیمه‌گذار (طرف قرارداد) نیست؛ بلکه بیمه‌شده است. از سوی دیگر تعهد پرداخت عوض قراردادی به عهده طرف قرارداد است نه ثالثی که از عقد منتفع می‌شود.

اما در خصوص ذیل ماده یادشده باید گفت که بیمه‌گران اصولاً حق کسر حق بیمه‌های پرداخت نشده از هر ادعای خسارتی را دارند. در الحاقیه محل بحث نیز هر چند هدف اصلی، حمایت از اجاره‌دهنده است اما در خصوص پرداخت حق بیمه حمایت از منافع بیمه‌گران نیز مدنظر واضعان الحاقیه قرار داشته است. از این رو تعهد پرداخت حق بیمه در ابتدا بر عهده موجر قرار نگرفته است بلکه در صورتی که در طول مدت بیمه‌نامه، بخشی از حق بیمه توسط بیمه‌گذار پرداخت نشده باشد و در این

۱. مراد از «قرارداد» در این الحاقیه، قرارداد اجاره و منظور از «طرف قرارداد»، موجر یا مستأجر حسب مورد است. به عبارت دیگر در صورتی که بیمه‌گذار مستأجر باشد «طرف قرارداد» موجر خواهد بود و بالعکس.

هنگام خسارتی واقع گردد که باید منافع بیمه‌ای به موجد پرداخت شود انصاف و اصول عمومی قراردادها حق تهاجر حق بیمه پرداخت نشده را برای بیمه‌گر محفوظ می‌دارد. در حقیقت، درست است که موجد تکلیفی به پرداخت حق بیمه ندارد، اما از سوی دیگر، بیمه‌گر، باید بتواند به ایراداتی که در مقابل بیمه‌گذار دارد- از جمله ایراد حق حبس و تهاجر- در مقابل ثالث ذی‌نفع هم استناد جوید. همانگونه که خواهیم دید، ماده ۲-۳ الحاقیه (در خصوص شرط پوشش نقض تعهد)، این حق را از بیمه‌گر سلب کرده است، اما ماده ۳-۴ در مورد تخلف از پرداخت حق بیمه، امکان چنین دفاعی را به رسمیت شناخته است.

۲-۴. نفع بیمه‌ای

براساس یکی از اصول مسلم حقوق بیمه لازم است بیمه‌گذار یا بیمه‌شده دارای نفع بیمه‌ای^۱ در موضوع قرارداد بیمه باشد (ماده ۴ قانون بیمه ایران). الحاقیه AVN67B در مقدمه خود، به بررسی این امر پرداخته است: «مفروض است که طرف‌های قرارداد با بیمه‌گذار اصلی، دارای نفعی در کالای موضوع قرارداد اجاره می‌باشند». این بدان معنا است که بیمه‌گذار یا بیمه‌شده باید از وجود و بقای موضوع قرارداد بیمه منتفع یا در صورت تلف یا نقص آن مال متحمل خسارت گردد. در میان طرفین قرارداد اجاره، نفع بیمه‌ای مستأجر در بیمه بدنه هواپیما به دلیل برخوردار شدن او از منافع هواپیما در طول مدت اجاره مسلم است. در خصوص بیمه مسئولیت مدنی نیز چنین نفعی با توجه به احتمال تحقق مسئولیت مستأجر در برخی موارد موجود است؛ زیرا جز در مواردی که مدیریت هوانوردی و مدیریت بازرگانی در اختیار موجد است، اصولاً مستأجر مسئول خسارات وارده به اشخاص ثالث خواهد بود (Sundberg, 1961).

با این وجود باید نفع بیمه‌ای موجر در بیمه‌های مختلف هوایی مورد تبیین قرار گیرد. چنین نفعی تا آنجا که به بیمه بدنه مربوط می‌شود، روشن است: موجر مالک هواپیما بوده و در صورت ورود هر گونه خسارت به هواپیما مالک متحمل خسارت شده و به همین دلیل بهره‌مند شدن او از بیمه بدنه بی‌جهت نخواهد بود. در حقیقت شرکت هواپیمایی متصرف اگر مرتکب تقصیر در نگهداری هواپیما و اداره آن نشده باشد با اتلاف یا ورود خسارت به هواپیما یا تجهیزات آن تنها از منافع استفاده از آن محروم شده و بیشترین خسارت در این باره به اجاره‌دهنده وارد می‌شود که مالکیت هواپیما را در اختیار دارد (Margo, 1996).

اما درباره نفع بیمه‌ای موجر از جهت مسئولیت مدنی باید گفت مسئولیت موجر از چند جهت مطرح می‌شود:

- مسئولیت در برابر مسافران و اثاثیه آنها (به عنوان متصدی حمل یا غیر آن)؛
- مسئولیت نسبت به سایر اشیاء پرنده در حال پرواز؛
- مسئولیت نسبت به خسارات بدنی و مالی در سطح زمین؛
- مسئولیت در مقابل مستأجر هواپیما.

همچنین مسئولیت موجر بر مبنای عیب تولید می‌تواند برحسب مورد در هر کدام از این فروض مطرح باشد. تعیین دقیق این امر که موجر در هر کدام از این فروض تا چه اندازه و بر چه مبنایی مسئول است، نیازمند مطالعه مفصلی در حوزه مسئولیت مدنی هوایی است. در این مقام تنها به گفتن این امر اکتفا می‌شود که الحاقیه AVN67B، مسئولیت‌های قانونی ناشی از عیب تولید را که ممکن است به عهده اجاره‌دهنده هواپیما گذاشته شود از شمول پوشش بیمه‌ای استثناء می‌کند. بر این اساس ماده ۲-۳ مقرر داشته است: «این الحاقیه نسبت به طرف‌های قرارداد در خصوص مطالبات ناشی از مسئولیت قانونی آنان به عنوان تولیدکننده، تعمیرکار و عامل ارائه‌دهنده خدمت، پوششی ارائه نمی‌کند».

۵-۲. مدت پوشش بیمه‌ای نسبت به قرارداد اجاره

مدتی که برحسب الحاقیه AVN67B در طول آن پوشش بیمه‌ای فراهم است عبارت از مدتی است که بیمه‌گذار از تصرف فیزیکی هواپیما برخوردار و برای بیمه‌کردن آن مسئول است. براین اساس الحاقیه مقرر می‌دارد: «پوشش بیمه‌ای از لحظه لازم‌الاجرا شدن بیمه‌نامه تا انقضای آن یا تا انقضا یا فسخ قرارداد اجاره یا تا زمانی که تعهدات ناشی از قرارداد اجاره به موجب هر گونه عمل بیمه‌گذار یا طرف قرارداد اجاره خاتمه می‌یابد، موجود است؛ هرکدام از این موارد زودتر اتفاق بیفتد (پوشش بیمه‌ای پایان می‌یابد)». این مقرر غالب مواردی را پوشش می‌دهد که می‌تواند به ختم تضمین بیمه‌ای منجر گردد. نکته قابل ذکر در خصوص این ماده آن است که تکلیف بیمه‌گذار (که اصولاً مستأجر است) به انعقاد قرارداد بیمه از قرارداد اجاره ناشی شده است و به این دلیل عقد بیمه تابعی از قرارداد اجاره هواپیماست. براین اساس به محض انقضای قرارداد اجاره یا خاتمه یافتن تعهدات ناشی از آن در خصوص بیمه‌کردن هواپیما باید پوشش بیمه‌ای نیز خاتمه یابد. این امر می‌تواند در مواردی به ضرر موجه تمام شود؛ از قبیل صورتی که موجه به دلیل تخلف مستأجر از انجام تعهدات خود، قرارداد اجاره را فسخ نموده و تعهدات قراردادی طرفین نیز خاتمه یابد که در نتیجه آن پوشش بیمه‌ای موجود نسبت به طرف قرارداد اجاره، از میان خواهد رفت حتی اگر هنوز هواپیما به موجه استرداد نشده باشد؛ امری که مطلوب طرف قرارداد اجاره نبوده و منافع او را به خطر می‌اندازد.

در صورتی که قرارداد اجاره به هر دلیل خاتمه نیابد پوشش بیمه‌ای بر طبق الحاقیه تا پایان مدت بیمه‌نامه موجود است و تعهد بیمه‌گر به پرداخت خسارت در صورتی محقق می‌گردد که حادثه زیانبار در این مدت اتفاق افتد. لیکن گاه کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به حقوق هوایی به این اصل قیدی زده و مدت زمان وجود پوشش بیمه‌ای را به زمان بعد از انقضای بیمه‌نامه گسترش داده‌اند؛ مانند مقررات کنوانسیون رم مصوب ۱۹۵۲ که اظهار می‌دارد: «در صورتی که اعتبار بیمه‌نامه‌ای به هنگام پرواز

هوایپما منقضی گردد، اعتبار بیمه‌نامه مذکور تا فرود آمدن هوایپما در فرودگاه بعدی ادامه می‌یابد».

۳. مقررات مربوط به بیمه بدنه و تجهیزات هوایپما

در این گفتار پس از معرفی اجمالی بیمه بدنه و موتور هوایپما (باتوجه به رواج بسیار اجاره موتور و بروز مشکلات احتمالی) یکی از شروط مهمی که الحاقیه برای تعیین ذی‌نفع غرامت بیمه‌ای در این نوع بیمه‌نامه به آن پرداخته است مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳-۱. بیمه بدنه و تجهیزات هوایپما

بیمه بدنه هوایپما علاوه بر خود بدنه هوایپما، موتور، قطعات، لوازم و متعلقات ویژه‌ای را که بر آن نصب شده است یا به‌طور موقت برای بازسازی و بعضی تعمیرات از هوایپما جدا شده‌اند را در مقابل خسارت فیزیکی یا تلف تحت پوشش قرار می‌دهد (ماحوزی، ۱۳۸۹؛ Margo, 1996).

مسئله‌ای که در اینجا ذکر آن ضروری به نظر می‌رسد قواعد مربوط به موتورهای اجاره‌ای است. به کرات پیش می‌آید که شرکت‌های هوایپمایی، موتور متعلق به هوایپمای اجاره‌ای را از آن جدا ساخته و با موتوری که از شرکت دیگری (غیر از موجر هوایپما) اجاره شده است، جایگزین می‌کنند (Margo, 1996).^۱ در چنین حالتی که موجر موتور هوایپما از موجر خود هوایپما متفاوت است، در صورت وقوع حادثه و آسیب دیدن موتور، مسائل پیچیده‌ای در خصوص تعیین میزان غرامتی که شرکت هوایپمایی مستحق آن است و نیز تعیین بیمه‌گر مسئول پرداخت خسارت، مطرح و گاه به منازعات طولانی و دامنه‌دار منتهی می‌گردد. برای جلوگیری از پیدایش این

۱. بیشتر قراردادهای اجاره هوایپما جداسازی موتور و قطعات و جایگزینی آنها با موتور و قطعات متعلق به سایر شرکت‌ها را مجاز می‌داند.

مشکل احتمالی که موتور هواپیما به طور هم زمان تحت پوشش دو بیمه‌نامه قرار داشته باشد، بیمه‌گران و موجران توافق می‌کنند که هواپیمای استیجاری علاوه بر ارزش توافق‌شده از سوی موجر موتور، برای مبلغی معادل ارزش توافق‌شده از سوی موجر هواپیما بیمه گردد. در صورت وقوع تلف کلی هواپیما، مالک بدنه هواپیما^۱ مبلغ کامل توافق‌شده برای هواپیما را دریافت می‌کند. همچنین هریک از مالکین موتورها نیز مبلغ توافق‌شده برای موتور خویش را دریافت خواهد نمود. این رویه، یک شیوه غرامت بیمه‌ای تجمعی^۲ است که باعث می‌شود شرکت هواپیمایی برای ارزش کامل هواپیمای اجاره‌شده به علاوه موتورهای تحویل‌گرفته و نیز برای ارزش کامل موتورهایی که بعداً نصب می‌گردد، پوشش بیمه‌ای تحصیل نماید. درحالی‌که این هزینه ناشی از بیمه مضاعف می‌تواند به کمک ساختار بندی صحیح قراردادهای اجاره موتور به حداقل ممکن کاهش داده شود (Margo, 1996).

۲-۳. شرط دریافت‌کننده خسارت

ماده ۱-۱ الحاقیه، متضمن شرطی است که شخصی را که پرداخت غرامت بیمه‌ای^۳ به او صورت می‌گیرد، معرفی می‌کند. براساس این شرط در صورت وقوع خسارت، غرامت بیمه‌ای به کسی پرداخت می‌گردد که بدین ترتیب در بیمه‌نامه ذکر شده است. AVN67B در این باره مقرر می‌دارد: «در صورت وقوع خسارت کلی، پرداخت به (یا به دستور) طرف(های) قرارداد صورت خواهد گرفت. در رابطه با سایر خسارات، پرداخت به این افراد تا جایی که برای تعمیر هواپیما یا تجهیزات آن ضروری باشد، صورت می‌گیرد. مگر آنکه پس از مشاوره بین بیمه‌گذار و بیمه‌گران یا در صورتی که

-
1. Airframe
 2. Cumulative Proceeds Method
 3. Loss Payable Clause

در قرارداد اجاره مقرر شده باشد پس از مشاوره بیمه‌گران و طرف‌های قرارداد به نحو دیگری توافق شده باشد».

این ماده بیانگر آن است که پرداخت غرامت صرف نظر از مفاد قرارداد اجاره به همه کسانی که دارای نفع مالکانه در هواپیما هستند صورت می‌گیرد (Shrimpton, 1945). این امر از دیدگاه عملی برای شرکت‌های بیمه مشکلاتی به بار می‌آورد؛ زیرا، شرکت بیمه باید اطمینان خاطر حاصل نماید که غرامت بیمه‌ای به افراد دارای نفع مالکانه در هواپیما پرداخت شده است آن هم به شیوه‌ای که هیچ‌کس بر طرف دیگر ترجیح داده نشود و مبلغ دریافت‌شده توسط این افراد به نحوی توزیع می‌گردد که در توافقات میان آنها مقرر شده است.

در برخی قراردادهای اجاره تصریح می‌گردد که غرامت مربوط به خسارات جزئی تا حد معینی قابل پرداخت به شرکت هواپیمایی بیمه‌گذار (مستأجر) است مگر آنکه نامبرده به موجب قرارداد اجاره، ناقض قرارداد محسوب گردد. اما در صورت وقوع خسارات کلی با توجه به شرط مذکور، به‌طور معمول پرداخت غرامت به موجد صورت می‌گیرد.^۱

در حقوق انگلستان این شرط به تنهایی نمی‌تواند از اثر حقوقی لازم برای حمایت از حقوق طرف‌های قرارداد برخوردار باشد. علت این امر آن است که در این نظام به دلیل اجرای سرسختانه اصل نسبی بودن قراردادها^۲، کسی که طرف قرارداد نیست نمی‌تواند اجرای آن را خواستار شده و از منافع آن بهره‌مند گردد. از این جهت

۱. در ماده ۲-۱ برای تأمین حقوق بیمه‌گران مقرر شده است: «بیمه‌گر مستحق دریافت اصل لاشه یا قیمت هواپیما یا تجهیزات است که خسارت وارده به آنها را جبران نموده است». این ماده به‌ویژه از این جهت وضع شده است تا به حق بیمه‌گران در موردی تأکید نماید که خسارتی کلی به هواپیمایی وارد شده است که در آن موتور استیجاری از غیرموجد هواپیما نصب شده است. پس از پرداخت کامل مبلغ توافق‌شده به موجد بدنه هواپیما و موجد موتور هواپیما، بیمه‌گر نسبت به موتور جداشده از هواپیما یا معادل پولی آن مستحق است.

2. Privity of Contract

در قراردادهای اجاره هواپیما به طور معمول شرط می‌گردد که موجر به میزان منافی که در هواپیمای بیمه‌شده دارد به عنوان بیمه‌شده اضافی^۱ در بیمه‌نامه بدنه هواپیما معرفی گردد. براساس این شرط چنین فرض می‌شود که موجر طرف یک قرارداد مستقل با بیمه‌گر قرار گرفته است و در نتیجه مطالبه خسارت از سوی او به طرفیت بیمه‌گر با هیچ ایراد قانونی مواجه نمی‌گردد (Margo, 1996). در نظام‌های رومی-ژرمنی و حقوق آمریکا این هدف (امکان دریافت خسارت از سوی موجر و سایر اشخاص ثالث (نسبت به عقد بیمه)) به سادگی براساس اعتبار تعهد به نفع ثالث توجیه می‌شود.

۴. مقررات مربوط به بیمه مسئولیت مدنی

در این گفتار پس از معرفی انواع بیمه مسئولیت مدنی به «شرط استقلال منفعت» در مورد طرفین قرارداد اجاره پرداخته می‌شود.

۴-۱. انواع بیمه مسئولیت مدنی

بیمه مسئولیت مدنی، شرکت هواپیمایی بیمه‌گذار را در مقابل مسئولیت به بار آمده در اثر خساراتی که به مسافریین خود و اشخاص ثالث وارد کرده است، پوشش می‌دهد. بنابراین به‌طور کلی بیمه مسئولیت هوایی به دو دسته تقسیم می‌شود: بیمه مسئولیت مسافر و بیمه مسئولیت شخص ثالث (غیر از مسافر).

بیمه مسئولیت مسافر، کلیه خسارات ناشی از جراحت بدنی و فوت، خسارت وارده به چمدان و وسایل همراه مسافر و تأخیر آن را - که در هواپیما یا به هنگام سوارشدن یا پیاده‌شدن از آن رخ داده است- پوشش می‌دهد. به‌طور کلی حدود مسئولیت بیمه‌گر تابع مسئولیت بیمه‌گذار (به‌عنوان متصدی حمل‌ونقل) است. مسئولیت متصدی حمل در قلمرو هوایی چه از لحاظ مبنا و شرایط ایجاد و چه از

لحاظ آثار، بحث‌های گسترده‌ای دارد که پرداختن به آن در اینجا ممکن نیست. (جباری، ۱۳۸۱). بیمه مسئولیت شخص ثالث (غیر از مسافر) خسارات جانی و مالی وارده به سایر هواپیماها و اشخاص موجود در آنها (در اثر تصادف هوایی) و نیز خسارات وارده به اشخاص و اموال موجود در سطح زمین را که در اثر هواپیمای در حال پرواز یا در حال تاکسی (زمانی که هواپیما قبل از پرواز یا بعد از فرود به آرامی در روی باند در حال حرکت است) وارد شده باشد، پوشش می‌دهد (Gambrell, 1943).

موجران و سایر تأمین‌کنندگان مالی هواپیما که هیچ دخالتی در فرایند پروازها و اداره هواپیمای شرکت هواپیمایی ندارند مسئولیتی نسبت به خسارات فوق‌الذکر پیدا نخواهند کرد. لیکن در صورتی که هواپیما یا برخی تجهیزات یا قطعات آن توسط آنها معیوب عرضه شده باشد مسئولیت مدنی آنها نیز مطرح خواهد شد. از سوی دیگر در قراردادهای اجاره‌ای که اداره هواپیما جزئاً توسط موجر صورت می‌گیرد مسئولیت آنها در مقابل اشخاص زیان‌دیده قابل طرح است. از این رو لازم است تا مسئولیت آنان نیز در بیمه‌نامه خریداری شده توسط شرکت هواپیمایی متصرف بیمه گردد.

۲-۴. شرط استقلال منفعت

ماده ۱-۲ الحاقیه مقرر می‌دارد: «مشروط به رعایت مقررات این الحاقیه، عقد بیمه در تمام موارد به‌گونه‌ای اثرگذاری می‌کند که گویی یک بیمه‌نامه مستقل برای پوشش‌دادن هر بیمه‌گذار (شرکت هواپیمایی مستأجر و موجر) صادر شده است. این مقرر مطالبه خسارات وارده به تجهیزاتی را که به موجب بیمه‌نامه بدنه و تجهیزات بیمه شده‌اند، شامل نمی‌شود. در هر صورت مسئولیت کلی بیمه‌گران در رابطه با هریک یا تمام بیمه‌شدگان از حدود مسئولیت مقرر در بیمه‌نامه فراتر نخواهد رفت».

ماده فوق‌الذکر به‌طورخاص از شرط استقلال منفعت^۱ در خصوص بیمه‌های مسئولیت مدنی سخن گفته است. براساس این شرط هریک از بیمه‌گذاران طرف یک قرارداد مستقل با بیمه‌گر فرض می‌گردند. در نتیجه در صورتی که هریک از طرفین قرارداد اجاره که در بیمه‌نامه به‌عنوان بیمه‌گذار اصلی یا اضافی محسوب می‌گردند علیه یکدیگر اقامه دعوا یا مطالبه خسارت نمایند، بیمه‌گر مکلف به پوشش دادن مسئولیت به بار آمده خواهد بود. در توضیح بیشتر شرط باید افزود که بیمه مسئولیت، مسئولیت بیمه‌گذار در مقابل اشخاص ثالث را پوشش می‌دهد. از آنجاکه بیمه‌نامه علاوه بر بیمه‌گذار، مسئولیت موجر را هم به‌عنوان بیمه‌شده تحت پوشش قرار می‌دهد، این پرسش مطرح می‌شود که آیا از نظر پوشش بیمه مسئولیت، بیمه‌گذار (مستأجر) و بیمه‌شده (موجر) هم در برابر یکدیگر، شخص ثالث تلقی می‌شوند یا نه؟ در عرف بیمه‌گری پاسخ منفی داده شده است مگر آنکه شرط صریحی در این زمینه وجود داشته باشد و هدف از درج شرط پیش‌گفته هم همین است تا به‌ویژه بیمه‌گر، مسئولیت مستأجر در برابر موجر را هم پوشش دهد. این شرط از آنجاکه منافع موجر هواپیما را به خوبی تأمین می‌نماید به شدت مورد حمایت آنان قرار گرفته است. (Berr, 2006).

۵. مقررات مشترک تمام بیمه‌ها

در گفتار نهایی شروطی که در رابطه با تمام انواع قراردادهای بیمه قابلیت اعمال دارد و به‌طور ویژه وجود و بقای پوشش بیمه‌ای را نسبت به طرف قرارداد اجاره تضمین می‌کند، بررسی می‌شود که در الحاقیه‌ای تحت عنوان «تمام بیمه‌ها»^۲ ذکر شده است.

1. Severability of Interest Clause

2. All Insurances

۱-۵. شرط بیمه‌گذار اضافی

ماده ۱-۳ الحاقیه با الهام از حقوق قراردادهای انگلستان، متضمن درج شرط بیمه‌شده اضافی در تمام انواع بیمه‌نامه هواپیما (بیمه مسئولیت و بیمه بدنه) است. این ماده مقرر داشته است: «طرف قرارداد به‌عنوان بیمه‌گذار اضافی در بیمه‌نامه شرط می‌شود». این نوع شرط که گاه از آن به‌عنوان شرط بیمه‌گذار مشترک^۱ نیز تعبیر می‌شود غالباً در روابطی کاربرد پیدا می‌کند که جز بیمه‌گذار، اشخاص دیگری در بقا و امنیت موضوع قرارداد بیمه به هر دلیل ذی‌نفع می‌باشند. به‌عنوان نمونه در بیمه بدنه کشتی توسط مالک، نام مرتهن هم به‌عنوان بیمه‌شده درج می‌شود.^۲ به موجب این شرط، موجر، بیمه‌گذار اضافی و در حقیقت طرف قرارداد بیمه محسوب و همچون حالتی است که خود به موجب یک عقد بیمه مستقل به انعقاد قرارداد با بیمه‌گر پرداخته است نه آنکه ثالثی ذی‌نفع در قرارداد به‌شمار آید. لیکن توصیف طرف قرارداد اجاره به «بیمه‌گذار اضافی» نه تنها در حقوق ایران و غالب کشورهای از قبیل ایالات متحده و فرانسه صحیح نیست بلکه با وجود نهادی همچون «تعهد به نفع ثالث» نیازی به درج آن در قرارداد احساس نمی‌شود. در حقیقت با وجود شرط کردن طرف قرارداد اجاره در بیمه‌نامه به‌عنوان بیمه‌شده ثالثی که از قرارداد منتفع می‌گردد نیازی نخواهد بود که او را در عین حال بیمه‌گذار تلقی نموده تا از حقوق مندرج در بیمه‌نامه بهره‌مند گردد. تنها با پذیرفتن این توصیف است که دیگر مقررات الحاقیه AVN67B در این خصوص معنادار می‌شود؛ زیرا براساس مفهوم ماده ۲-۳ الحاقیه جز در صورت شرط پوشش

1. Co-insured Clause

۲. به بیانی بهتر، در بیمه‌نامه‌های هواپیما که اصولاً به‌صورت تمام‌خطر منعقد می‌گردند، جز در صورت تصریح مخالف یا وجود عرف خاص بیمه‌گری، ذکر نام موجر به‌عنوان بیمه‌شده، به معنای تحت پوشش بودن مسئولیت او هم هست: مسئولیت ناشی از هر خسارتی که بیمه‌شده به اموال سایر بیمه‌شدگان یا بیمه‌گذار وارد آورد تحت پوشش بیمه است. همچنین است مسئولیت نامبرده در مقابل سایر اشخاص ثالث (به‌عنوان مثال مسافری و اشخاص مستقر در زمین).

نقض تعهد، بیمه‌گر می‌تواند به دفاعیات قراردادی در مقابل موجر (بیمه‌شده) استناد نماید؛ درحالی‌که اگر موجر یک بیمه‌گذار مستقل محسوب می‌شد ایرادات مربوط به بیمه‌گذار اصلی توسط بیمه‌گر در مقابل وی (بیمه‌گذار اضافی) قابل استناد نبود. از سوی دیگر موجر به‌عنوان بیمه‌شدهٔ ثالث تکلیفی به پرداخت حق بیمه ندارد، درحالی‌که اگر یک طرف قرارداد بیمه محسوب می‌شد پرداخت حق بیمه دست‌کم به‌صورت جزئی بر عهده او قرار می‌گرفت. در نتیجه، باتوجه به مجموع مقررات الحاقیه و با وجود نهاد تعهد به نفع ثالث در نظام حقوقی ایران و نیز سابقهٔ به‌کارگیری شرط بیمه‌گذار اضافی در حقوق انگلستان (که از اجرای مضیق قاعده نسبی بودن قرارداد ناشی می‌شود)، بیمه‌گذار محسوب‌کردن موجر دست‌کم در نظام حقوقی ما نادرست و بی‌فایده است.

۲-۵. شرط پوشش نقض تعهد

الحاقیه پس از این شرط در ماده ۲-۳ به تحلیل شرط پوشش نقض تعهد^۱ بدین شرح پرداخته است: «پوشش ارائه‌شده به هریک از طرف‌های قرارداد به موجب بیمه‌نامه، در اثر فعل یا ترک فعل (از جمله تدلیس و عدم افشا) طرف مقابل یا هر شخص دیگر که به نقض یکی از شروط یا تعهدات بیمه‌نامه منجر می‌گردد از بین نرفته و همچنان معتبر خواهد بود، مشروط به آنکه طرف قرارداد، آن فعل یا ترک فعل را موجب نشده باشد یا عالمانه از آن چشم‌پوشی نکرده باشد»^۲.

1. Breach of Warranty Coverage

۲. ماده ۳-۳ در تکمیل ماده پیشین مقرر می‌دارد: «مقررات این الحاقیه نسبت به طرف‌های قرارداد تنها در خصوص سمت آنها به عنوان موجر یا سرمایه‌گذار در قراردادهای مربوطه اعمال می‌گردد و نه در رابطه با سایر عناوین به موجب سایر قراردادهای آگاهی طرف‌های قرارداد که به موجب سایر عناوین یا روابط (به موجب قراردادهای غیر از اجاره یا سرمایه‌گذاری) حاصل شده باشد پوشش ارائه شده به‌وسیله این الحاقیه را بی‌اثر نمی‌سازد». این ماده که به شرط سایر روابط (Other Interests Clause) شهرت یافته است، برای رفع این نگرانی موجران و سرمایه‌گذاران وضع گردید که مبدا آگاهی آنان به عنوانی دیگر (از قبیل به‌عنوان تولیدکننده) پوشش نقض تعهد را در خصوص ایشان بی‌اثر سازد.

این شرط به این سبب در الحاقیه گنجانیده شده است که تخلف از تعهدات مقرر در قرارداد بیمه از سوی بیمه‌گذار حتی اگر این نقض تعهد قراردادی، رابطه سببیتی با خسارت نداشته باشد بیمه‌گر را مجاز می‌دارد تا از اجرای تعهد خویش امتناع نماید. بی‌تردید اجاره‌دهنده هواپیما نمی‌خواهد که به دلیل عدم انجام تعهدات بیمه‌گذار یا تقصیر او، پوشش بیمه‌ای تهیه‌شده ممتنع گردد. از این رو با قید شرط پوشش نقض تعهد، موجر در مقابل هر گونه فعل یا ترک فعل بیمه‌گذار اصلی که ناقض شروط بیمه‌نامه محسوب می‌گردد، حمایت می‌شود. در توضیح بیشتر شرط باید افزود که بیمه‌گذار در موارد زیادی در نتیجه تخلف از تعهدات قانونی و قراردادی و نداشتن حسن نیت (از جمله در مورد عدم انجام تعهد اطلاع رسانی (ماده ۱۲ و ۱۳ قانون بیمه ایران) و تقصیر عمدی در وقوع حادثه (ماده ۱۴ قانون بیمه ایران) و اطلاع ندادن وقوع حادثه و عدم انجام تکلیف کاهش خسارت، به‌طور کلی یا جزئی از پوشش بیمه‌ای محروم می‌گردد. اکنون پرسش این است که آیا عدم انجام این تعهدات از سوی بیمه‌گذار، موجر را هم به‌عنوان بیمه‌شده یا بیمه‌گذار اضافی از پوشش بیمه‌ای محروم می‌سازد؟ پاسخ به‌ویژه در حقوق ایران می‌تواند مثبت باشد، زیرا ممکن است حق موجر تابعی از حق مستأجر (بیمه‌گذار) محسوب شود؛ به‌ویژه آنکه در قواعد عمومی تعهد به نفع ثالث پذیرفته شده است که طرف قرارداد می‌تواند در مقابل ثالث ذی‌نفع به تمامی ایراداتی که در مقابل طرف دیگر (مشروطه) دارد، استناد کند. اما به موجب این شرط، عدم انجام تعهدات بیمه‌گذار (مستأجر)، موجر را از پوشش بیمه‌ای محروم نمی‌سازد و در فرض عکس هم (به‌عنوان مثال تقصیر عمدی موجر) بیمه‌گذار از پوشش بیمه‌ای محروم نمی‌شود و هر کس تنها تاوان تخلف خود را تحمل می‌کند.^۱

۱. البته هنوز بر سر اثر حقوقی چنین شرطی، اختلاف و منازعه وجود دارد. به‌طوری‌که به‌عنوان مثال در ایالات متحده برخی محاکم چنین حکم داده‌اند که این نوع شرط یک نوع قرارداد بیمه مستقل میان بیمه‌گران و موجران هواپیما ایجاد می‌کند. اما دادگاه‌های دیگر چنین شرطی را نه یک قرارداد مستقل بلکه تنها افزایش ←

به‌ترتیب الحاقیه AVN67B قلمرو پوشش اعطا شده را مشخص می‌سازد و هرگونه تردید در مورد مشمول‌بودن تدلیس و عدم‌افشا هرگونه نقض تعهد بیمه‌گذار اصلی را برطرف می‌سازد. با این حال این تردید همچنان باقی است که آیا اقداماتی از قبیل پرواز هواپیمای بیمه‌شده در خارج از قلمرو جغرافیایی مقرر در بیمه‌نامه، نقض تعهدات بیمه‌گذار محسوب می‌گردد یا اینکه چنین اقدامی، پرواز در منطقه‌ای محسوب می‌گردد که بیمه‌نامه هیچ پوششی برای آن ارائه نمی‌کند.

۳-۵. اسقاط حق قائم‌مقامی

ماده ۳-۵ الحاقیه در خصوص قائم‌مقامی بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت مقرر می‌دارد: «در صورت پرداخت هرگونه غرامت به طرف‌های قرارداد یا از سوی آنها، بیمه‌گران به میزانی که پرداخت کرده‌اند نسبت به تمام حقوق طرف‌های قرارداد که بدین وسیله خسارات آنان جبران شده است، قائم‌مقام آنان می‌گردند (این قائم‌مقامی علیه طرف‌های قرارداد نخواهد بود). بیمه‌گران بدون رضایت اشخاصی که خسارت آنها را جبران نموده‌اند حق اعمال این حقوق را نداشته و اشخاص اخیر نمی‌توانند به نحو غیرمتعارف از اعطای چنین رضایتی خودداری نمایند. طرف‌های قرارداد به هزینه بیمه‌گران، کلیه اقداماتی را که برای یاری رساندن به آنان در اعمال حقوق یادشده لازم است، انجام خواهند داد.»^۱

➔ پوشش اصلی دانسته‌اند (Margo, 1996). اثر عمده این تفاسیر مختلف آن است که اگر شرط مذکور یک قرارداد مستقل بین بیمه‌گر و موجر تشکیل ندهد بیمه‌گر می‌تواند در مقابل موجر به عدم‌انجام تعهدات بیمه‌گذار از قبیل تدلیس یا عدم‌افشای وقایع (قبل از انعقاد عقد) استناد نماید. در صورتی که این شرط موجب یک عقد مستقل باشد عدم‌انجام تعهدات قانونی یا قراردادی شرکت هواپیمایی (بیمه‌گذار) هیچ تأثیری نسبت به حقوق موجر که ذی‌نفع قرارداد مستقل می‌باشد، نخواهد داشت.

۱. نکته قابل توجه در این ماده آن است که حق قائم‌مقامی بیمه‌گر بر خلاف آنچه در ماده ۳۰ قانون بیمه ایران مقرر شده است، به خودی خود پس از جبران خسارت طرف‌های قرارداد به‌وجود نمی‌آید بلکه رجوع بیمه‌گر به مسئول حادثه مستلزم کسب اجازه از کسانی است که خسارات آنها را جبران نموده است.

منظور از این ماده به طور خاص اسقاط حق قائم مقامی بیمه‌گر^۱ در رجوع به موجر و مستأجر هواپیما (طرف قرارداد) است؛ بدین صورت که اگر از سوی موجر به هواپیما خسارتی وارد گردید و حقی برای شرکت هواپیمایی (بیمه‌گذار) علیه موجر ایجاد شد، شرکت بیمه نتواند پس از پرداخت غرامت به شرکت هواپیمایی، علیه موجر خسارت وارده را مطالبه نماید. به طور معمول در قراردادهای اجاره هواپیما، موجر تعهد تحصیل شرط اسقاط قائم مقامی در قرارداد بیمه را بر دوش بیمه‌گذار (مستأجر) قرار می‌دهد. این شروط - که نوعی تعهد به فعل ثالث محسوب می‌شوند - به خودی خود مانع قائم مقامی بیمه‌گر نمی‌شوند. اگر شرط عدم قائم مقامی در قرارداد بیمه درج نشود بیمه‌گر قائم مقام بیمه‌گذار می‌شود. اما واردکننده زیان هم پس از پرداخت به بیمه‌گر، می‌تواند از بابت نقض تعهد بیمه‌گذار، آنچه را به عنوان خسارت به بیمه‌گر پرداخته است، از بیمه‌گذار مطالبه کند. نتیجه نهایی این وضعیت، نامتعارف است: قائم مقام (بیمه‌گر)، حقوقی بیش از طلبکار اصلی (بیمه‌گذار) خواهد داشت. بنابراین، دست کم در مواردی که بیمه‌گذار وجود چنین شرطی را در قرارداد پایه به اطلاع بیمه‌گر رسانده است، باید قائم مقامی بیمه‌گر را منتفی دانست. برای رفع این مشکل، AVN67B به عنوان قاعده، به اسقاط حق قائم مقامی بیمه‌گر علیه طرف‌های قرارداد تصریح کرده است.

در حقوق انگلستان شرط اسقاط حق قائم مقامی نسبت به شخصی که طرف قرارداد بیمه نیست، معتبر نیست. بنابراین جز در صورتی که موجر به عنوان یک بیمه‌شده اضافی در بیمه‌نامه معرفی شده باشد اسقاط قائم مقامی به دلیل نسبی بودن قراردادها مؤثر نخواهد بود. اما مسئله قابل بحث در این زمینه آن است که اثر اسقاط قائم مقامی نسبت به کسی که خود بیمه‌شده محسوب می‌گردد چیست؟ به عبارت بهتر آیا با وجود شروطی مثل شرط «پرداخت شونده خسارت» یا شرط «بیمه‌شده اضافی» در بیمه‌نامه، نیازی به درج شرط اسقاط قائم مقامی احساس می‌شود؟

1. Waiver of Subrogation

در ایالات متحده آمریکا تمایل دادگاه‌ها بر نفی قائم‌مقامی در صورت وجود شرط بیمه‌شده اضافی است (برعکس، دادگاه‌های انگلیسی صرف درج نام ثالث به‌عنوان بیمه‌گذار مشترک^۱ را مانع رجوع بیمه‌گر به او ندانسته‌اند. در مقام داوری میان دو گرایش فوق، به‌نظرمی‌رسد در صورتی که بیمه‌شدگان، جز مسئولیت مدنی احتمالی، نفع دیگری برای تحت پوشش بیمه قرار گرفتن، نداشته باشند (برای مثال در فرضی که مالکیت کامل تمام اموال مورد بیمه متعلق به بیمه‌گذار است) ذکر نام این اشخاص (بیمه‌شدگان) به‌عنوان بیمه‌شده، به معنای تحت پوشش بودن مسئولیت آنها در قبال خسارات وارد به اموال موضوع بیمه است و در نهایت به نفی قائم‌مقامی بیمه‌گر منجر می‌شود؛ زیرا در غیر این صورت، زمینه‌ای برای اجرای چنین شرطی باقی نمی‌ماند و به یک شرط بی‌فایده (بند ۲ ماده ۲۳۲ قانون مدنی) تبدیل می‌گردد. اما در محل بحث ما که موجر هواپیما (ثالث ذی‌نفع) جز در خصوص مسئولیت مدنی احتمالی، در مال موضوع قرارداد بیمه (هواپیما) نیز ذی‌نفع (اصلی) است؛ شرط بیمه‌شده اضافی با وجود برقراری قائم‌مقامی بیمه‌گر مفید خواهد بود. با وجود این از آنجا که شرط بیمه‌شده اضافی منحصر به بیمه بدنه یا بیمه مسئولیت نیست و تمام بیمه‌ها را شامل می‌گردد، ذکر نام موجر به‌عنوان بیمه‌شده، بدان معناست که مسئولیت مدنی او تحت پوشش است. هر چند این مسئولیت در مقابل بیمه‌گذار باشد. در نتیجه با تحت پوشش بودن مسئولیت بیمه‌شده اضافی، قائم‌مقامی بیمه‌گر علیه او هیچ منطقی نداشته و کاملاً منتفی می‌گردد. در حقیقت این یک اصل پذیرفته شده است که بیمه‌گر نمی‌تواند حق قائم‌مقامی را علیه بیمه‌گذار خود اعمال نماید. حتی اگر موجر، بیمه‌گذار محسوب نگردد، حداقل بیمه شده و منتفع از قرارداد بیمه بوده و بیمه‌گر نمی‌تواند به قائم‌مقامی علیه کسی که غرامت بیمه به او پرداخت می‌شود، رجوع

1. Co-insured

نماید. علاوه بر این در صورتی که موجر در اثر تقصیر، خسارتی به هواپیما وارد نماید، بیمه‌گر در مقابل او متعهد به جبران خسارت است؛ زیرا هیچ کس در مقابل خود مسئولیت مدنی ندارد و از سوی دیگر در بیمه کالا، تقصیر غیر عمدی بیمه‌گذار یا بیمه‌شده تحت پوشش است. نکته آخر آنکه سخت‌گیری بیش از اندازه حقوق انگلیس در این زمینه به دلیل مانع اصل نسبی بودن قراردادها و نظریه عوض^۱ از طرف دیگر است که این موانع در حقوق ما - همانند حقوق آمریکا و فرانسه - وجود ندارد.

۴-۵. حق آگاهی طرف قرارداد اجاره از مفاد بیمه‌نامه

در مؤخر الحاقیه مقرر شده است: «جز در مواردی که صراحتاً به موجب مفاد این الحاقیه، اصلاح یا مقرر شده باشد، طرف‌های قرارداد، تحت پوشش بیمه‌نامه و تابع تمام شروط، تعهدات، محدودیت‌ها و استثنائات مقرر در آن خواهند بود و بیمه‌نامه توسط مفاد قراردادهایی که به قصد الحاق یا اصلاح بیمه‌نامه منعقد شده‌اند، تغییر نخواهد کرد».

این مقرر به دلیل یک سری مسائلی وضع گردید که از صدور گواهینامه‌های بیمه توسط دلان یا شرکت‌های بیمه ناشی شده بود. در حقیقت همانطور که پیش از این گفته شد مستأجر به‌عنوان بیمه‌گذار اقدام به انعقاد عقد بیمه می‌کند. انعقاد این قرارداد به وسیله صدور بیمه‌نامه، مدلل می‌گردد. لیکن در قراردادهای اجاره، بیمه‌گذار برای آنکه صدور بیمه‌نامه را برای موجر نیز مسجل سازد مکلف به تحویل نسخه‌ای از بیمه‌نامه به او نیست (به دلیل محرمانه بودن برخی اطلاعات آن و نیز هزینه صدور) بلکه به تقاضای بیمه‌گذار، بیمه‌گر یک گواهینامه بیمه^۲ بدین منظور صادر و به او تسلیم می‌کند.

لیکن منافع موجر به صرف آگاهی از انعقاد عقد بیمه تأمین نمی‌گردد بلکه باید رویدادهای پس از انعقاد از قبیل فسخ، اقاله، عدم تمدید بیمه‌نامه و ... نیز به اطلاع او

-
1. Consideration
 2. Certificate of Insurance

رسانده شود. از این رو در قرارداد اجاره، مستأجر متعهد می‌گردد تا در قرارداد بیمه، بیمه‌گر را ملزم به صدور تعهدنامه‌ای^۱ بنماید که براساس آن بیمه‌گر متعهد می‌گردد تا برخی وقایع را از قبیل انقضای بیمه‌نامه، فسخ و عدم تمدید به اطلاع موجر برساند. در رأی که در سال ۱۹۹۲ در انگلستان صادر شده است. بیمه‌گر در قبال موجر با وجود نداشتن رابطه قراردادی، یک تعهد مراقبت^۲ در انعقاد و نگهداری بیمه‌نامه به عهده دارد. باین وجود به نظر می‌رسد که این تعهد بیمه‌گر در قبال موجر، نوعی تعهد به نفع ثالث است که اتفاقاً به رضایت قبلی او ملحق شده است؛ زیرا موجر هر چند طرف قرارداد با بیمه‌گر نبوده است اما پیش از آن، در قرارداد اجاره که شرط بیمه کاملاً از آن تبعیت می‌کند رضایت خود را نسبت به این عقد اعلام کرده است؛ به خصوص آنکه تعهد بیمه‌گر در این باره از تعهد بیمه‌گذار در مقابل موجر به وجود آمده است.

مسئله‌ای که در رابطه با گواهینامه بیمه مطرح می‌گردد آن است که این گواهینامه صرفاً انعقاد بیمه را اثبات می‌نماید و تابع عبارات، شروط، محدودیت‌ها، تعهدات و استثنائاتی است که در بیمه‌نامه مندرج است، درحالی‌که موجر نمی‌تواند از این محدودیت‌ها و استثنائات مطلع گردد. برخی قوانین از قبیل قانون بیمه ایالت کالیفرنیا در ماده ۳۸۴ مقرر می‌دارد: «گواهینامه بیمه که به جای نسخه واقعی از بیمه‌نامه و برای تصدیق صدور بیمه‌نامه تهیه می‌شود لزوماً باید دارای مضمون یا عباراتی بدین شرح باشد: این گواهینامه یک بیمه‌نامه نبوده و پوشش تهیه‌شده توسط بیمه‌نامه مربوطه را اصلاح، گسترش یا تغییر نمی‌دهد. با وجود مفاد، تعهدات و شروط هر قرارداد یا سند دیگری که این گواهینامه به جهت آن صادر شده است پوشش بیمه‌ای موضوع این گواهینامه تابع تمام شروط، تضمینات و استثنائات بیمه‌نامه مربوطه خواهد بود».

1. Letter of Undertaking (LOU)

2. Duty of Care

در واقع نگرانی موجران و سایر تأمین کنندگان مالی هواپیما در این مسئله خلاصه می‌شود که امکان دارد پوشش بیمه‌ای اظهار شده در گواهینامه بیمه به موجب مواد بیمه‌نامه استثناء شده باشد و عدم تمایل بیمه‌گران و بیمه‌گذاران به افشای نسخه‌ای از بیمه‌نامه برای اجاره‌دهنده هواپیما این نگرانی را تقویت کرده است. به همین دلیل الحاقیه AVN67B تلاش کرده است تا غالب مواردی را که برای حفظ حقوق طرف‌های قرارداد (موجر) لازم است در متن الحاقیه ذکر کرده و بقیه مسائل را تحت حکومت بیمه‌نامه قلمداد کند.

۶. نتیجه

- تعیین حقوق و تعهدات طرفین قرارداد اجاره هواپیما در قراردادهای بیمه هوایی یکی از مسائل مهمی است که در نهایت به پیدایش الحاقیه‌های قرارداد اجاره هواپیما AVN67B منتهی شده است. این امر و نیز حمایت از طرف قرارداد اجاره که طرف قرارداد با بیمه‌گر نبوده است - هرچند طرف قوی‌تر در قرارداد اجاره باشد - از چند جهت حائز اهمیت است؛ نخست، آنکه تعهد مستأجر به بیمه‌کردن هواپیما، مالک را در تمام موارد به وضعیت قبل از وقوع حادثه بر نمی‌گرداند؛ زیرا ممکن است در اثر وقوع یک خسارت کلی^۱ عین هواپیما قابل تعمیر و برگشت نباشد و بیمه‌گر مکلف به پرداخت خسارت (ارزش توافق شده یا ارزش بیمه شده) به بیمه‌گذار گردد. بی‌تردید چنین بیمه‌نامه‌ای در صورتی که موجر در بیمه‌نامه به عنوان دریافت‌کننده خسارت یا بیمه‌شده اضافی تعیین نشده باشد برای تأمین هدف مذکور کفایت نخواهد کرد. ثانیاً، هدف از انعقاد عقد بیمه بیشتر از آنکه پوششی برای مستأجر باشد، در تأمین قراردادن موجر و مالک هواپیماست. بیمه بدنه (اصولاً در مورد خسارات کلی یا عمده به هواپیما) و بیمه مسئولیت (در بیشتر موارد) برای مصونیت موجر در قبال خسارات

1. Total Loss

وارد به ملک او و نیز مسئولیت مدنی او در مقابل ثالث است. ثالثاً، اصل حمایت از موجر هواپیما و میزان آن در بیمه‌نامه یا الحاقیه‌های آن موجب ترجیح موجر بر مستأجر یا خارج کردن قرارداد اجاره از توازن و تعادل اقتصادی نخواهد شد، بلکه صرفاً جایگاه موجر را در مقابل بیمه‌گر تقویت نموده و برخورداری او را از پوشش بیمه‌ای میسر می‌سازد.

- شروط مندرج در الحاقیه AVN67B به نحوی تنظیم شده است که از نظر مقررات و اصول حقوق بیمه و نیز قواعد عمومی قراردادها هیچ تردیدی در تعیین و تنظیم حقوق و تعهدات طرفین قرارداد اجاره باقی نمانده باشد. اما برخی از شروط فوق‌الذکر، در نظام حقوقی ایران مورد نیاز نبوده و ذکر آنها در قرارداد، خالی از فایده است. از این قبیل است «شرط بیمه‌شده اضافی»، که با وجود «شرط دریافت‌کننده خسارت» براساس قاعده تعهد به نفع ثالث که در ذیل ماده ۱۹۶ قانون مدنی مقرر شده است، نیازی به آن نمی‌باشد. همچنین است «شرط اسقاط حق قائم‌مقامی بیمه‌گر» علیه موجر که با وجود هر یک از شروط فوق‌الذکر، بیان آن در قرارداد لغو به نظر می‌رسد؛ زیرا اگر بنا به شرط، موجر منتفع از قرارداد بیمه (ثالث ذی‌نفع) محسوب می‌گردد بیمه‌گر حق رجوع به موجر در صورت پرداخت خسارت به هر یک از موجر یا مستأجر را نخواهد داشت؛ در غیر این صورت چنین رجوعی به موجر به منزله نادیده گرفتن قرارداد بیمه و مفاد آن خواهد بود. در حقیقت قصد طرفین قرارداد اجاره، از انعقاد قرارداد بیمه، پوشش دادن مسئولیت آنها و خسارات وارد به اموال آنها حتی در صورتی است که چنین خسارتی از موجر به مستأجر وارد شده باشد.

- نکته پایانی آنکه، موجران در قراردادهای اجاره هواپیما به دلیل آگاهی از نیاز مبرم شرکت‌های هواپیمایی به چنین قراردادی تا جای ممکن در صدد تحمیل شروطی گزاف بر مستأجر به خصوص در مورد شرایط بیمه و تحصیل مزایای آن بر می‌آیند. این شروط که نوعی تعهد به فعل ثالث محسوب می‌شود تا زمانی که در

قرارداد بیمه درج نگردد و در ضمن الحاقیه بیمه‌نامه راجع به قراردادهای اجاره هواپیما مقرر نشده باشد، هیچ تأثیری بر بیمه‌گر نداشته و مفاد تعهدات او را تغییر نمی‌دهد. از این رو برای اینکه مسئولیت قراردادی مستأجر در مقابل موجر به دلیل نقض تعهدات فوق ایجاد نگردد، توصیه می‌شود شرکت‌های هواپیمایی به جای تنظیم مفصل مفاد ماده مربوط به بیمه در قراردادهای اجاره، تنها به ارجاع به الحاقیه قرارداد اجاره یا فاینانس هواپیما و ذکر شماره آن (AVN67B) و دیگر اصلاحیه‌های احتمالی آن از قبیل AVN67C و... اکتفا کنند.

منابع

۱. جباری، م.، ۱۳۸۱. حقوق بین‌الملل هوایی، انتشارات فروزش، چ ۱، صص ۷۹-۱۱۸.
۲. ماحوزی، ر.، ۱۳۸۹. حقوق بیمه هوایی، تهران: انتشارات پژوهشکده بیمه، چ ۱، ص ۹۷.
۳. ویسارس، س.ج.پ.، ۱۳۸۸. آشنایی با مفاهیم اساسی بیمه هواپیما، ترجمه دکتر کامبیز پیکارجو و عباس خمی، تهران: انتشارات میثاق همکاران، چ ۱.

4. Berr, C.J., 2006. *Assurances Aériennes*. Rép. Com. Dalloz, p.9.
5. Denman, J.B., 1979. Litigating insurance coverage issues under aviation liability policies. *The Insurance Law Journal*, 23.
6. Gambrell, S., 1943. *Aviation insurance law*, ABA Section Insurance.
7. Holland, C.H., 1927. Aviation insurance, *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 131.
8. Margo, R.D., 1996. Aspects of insurance in aviation finance, *Journal of Air Law and Commerce*, 19, pp. 17-43.
9. Mercadal, B., 1999. *Affrètement aérien*, Recueil Transports Aériens.
10. Shrimpton, W.F., 1945. Insurance on wings, *Rocky Mountain Law Review*, 17.
11. Sundberg, J.W.F., 1961. *Air charter, A study in legal development*. Stockholm.
12. Vandam R.D., 1994. *Lease, charter and interchange of aircraft and the Chicago convention*, Air and Space Law.