

پیدایش بیه هواپیما

از: عبدالمجید گلد

آسان سازد. کایلی آزمایشات بسیاری را انجام داد که پیشرفتهای بعدی در این آزمایشات بتدریج صحت یافته ها و تجربیاتش را تأیید نمود. در آن ایام بخصوص در وقتی که نظریه «سقوط اشیاء سنگین تر از وزن هوا به زمین» رواج داشت کمتر کسی می توانست راز حرکت یک سطح صاف را در هوا بطوریکه بتواند خودش را نگهدارد و بزمین نیفتد، دریابد.

کار کایلی توسط دیگران دنبال شد و در اوائل قرن ۱۹ جان استرینگ فلو و ویلیام هنسن J.S. Fellow. W. henson دو کار بزرگ ر در زمینه ساخت هواپیما آغاز کردند. همزمان با عد، کامیابی هنسن در طراحی و ساخت یک هواپیما ب نیروی محرکه بخار، استرینگ فلو هواپیمای کوچکتری از همین نوع را ساخت که توانست با موفقیت پرواز نماید.

با این موفقیت استرینگ فلو توانست در پی تأسیس انجمن هوانوردان بریتانیا در سال ۱۸۶۶ باین سازمان ملحق شود. وی بخاطر طراحی و ساخت موتور هواپیمه از نوع سبک با قوه محرکه بخار برنده جایزه گردید.

ارویل رایت Orville Wright اولین کسی بوده که توانسته خلبانی یک هواپیمای سنگین ترا ماشین هوانی را انجام دهد پرواز وی در ۱۷ دسامبر سال ۱۹۰۳ در کیتی هاوک در کارولینای شمالی افتاد. برادرش بنام ویلبر Wilbur دومین کسی بو که توانست همین نوع هواپیما را خلبانی کند. د سالهای بعد از ۱۹۰۳ این دو برادر پروازهای متعدد را انجام دادند و چنین شهرت یافت که برادران رایت اولین مردان موفق پرواز در جهان بوده اند.

حمل و نقل هواپیمائی کشوری از سالهای بعد جنگ جهانی اول روبه رشد نهاد تا آنجا که دهه بعد

کسی نمی داند که بشر اولین بار چه زمانی سعی کرد پرواز نماید ولی این نکته آشکار است که وی همیشه نسبت به خصلت خدادادی پرندگان یعنی قدرت طبیعی پرواز آنها غبطه می خورده است.

ارسطو فیلسوف بزرگ احتمالاً اولین کسی بوده که راجع به هوا و عکس العمل آن در مقابل اشیائی که از آن عبور می کرده اند فکر کرده است، لئونارد داوینچی نیز در قرن پانزدهم اولین کسی است که معتقد بوده که تفکر ارسطو یعنی عکس العمل هوا و مقاومت طبیعی جو در برابر اشیاء و اجسام متحرک در آن، ممکن است اساس طراحی و ساخت ماشین پرنده توسط انسان را فراهم سازد.

از اواخر قرن پانزده تا ابتدای قرن ۱۹ یعنی حدود بیش از ۳۰۰ سال، حرکت و پیشرفت انسان در زمینه دست یابی به پرواز مکانیکی و تحقیق این آرزوی دیرینه، علیرغم کند بودن تداوم داشت ولی در طی این دوران اقدام عملی و مهمی صورت نگرفت تا اینکه در سال ۱۸۰۹ اولین گام عملی و تاریخی انسان در زمینه پرواز مکانیکی توسط یک انگلیسی بنام جرج کایلی G.CAYLEY که در واقع پدر علم هوانوردی نام گرفته است صورت گرفت و تفکر مقاومت هوا در برابر اشیاء متحرک در آن، بعنوان عامل و محرک اولیه در راه ساخت ماشینهای پرنده مورد استفاده قرار گرفت.

جرج کایلی توانست با نیروی وارد بر مقاومت هوا از طریق حرکت پروانه نصب شده روی یک جسم مسطح موتوردار، وزن معینی به آن جسم داده و آن شیء را در هوا به جلو براند بدون اینکه سقوط کند و باین ترتیب مشکل مقاومت هوا در برابر عبور اجسام از آن و نیز تنوری سقوط اشیاء سنگین تر از وزن هوا به زمین را

از اواخر جنگ جهانی دوم به بعد صنعت هواپیمایی بسرعت روبه توسعه گام نهاد و بازار بیمه هواپیما نیز به تناسب این رشد توسعه یافت. با پیشرفت تکنولوژی و ارتقاء سطح کیفی ساخت انواع هواپیماها و مدرن شدن آنها و نیز حصول اطمینان مردم از امنیت پرواز با این هواپیماها، انجام مسافرت‌های هوایی فزونی یافت که این خود عامل ساخت و تولید هواپیماهایی با ظرفیت مسافر بیشتر گردید. بالطبع با افزایش تعداد مسافران، حد مسئولیت‌های مورد عمل اولیه که مبالغ چندان چشمگیری را تشکیل نمی‌دادند در چند دوره بطور قابل توجهی افزایش یافت. بنابراین، افزایش قیمت خود هواپیماها و نیز رشد حد مسئولیت‌های مسافران این هواپیماها، توجه بازار بیمه بین‌المللی را به اهمیت و حساسیت این رشته جدید از بیمه معطوف نمود.

هنوز مدت زمان زیادی از ساخت هواپیماهای یک‌موتوره که در زمان خودش از آن بعنوان آقای آسمانها یاد می‌کردند نگذشته بود که هواپیماهای ۴ موتور پیستونی ساخته شد و زمانی نگذشت که با ساخت هواپیماهایی با موتور جت، هواپیماهای با موتور پیستون نیز از رده خارج شدند. ما امروزه از هواپیماهای جمبوجتی استفاده می‌کنیم که قادرند ۱۰ برابر تعداد مسافرین هواپیماهای قبل از جنگ را جابجا نمایند و ۱۰ برابر ارزش آن هواپیماها یعنی حدود ۲۵۰ هزار دلار نیز ارزش دارند.

در مواجهه با رشد سرسام‌آور قیمت هواپیماها و نیز افزایش خطرات ناشی از سفرهای متعدد هوایی و جابجائی تعداد انبوهی از مسافران توسط هواپیماهای پیشرفته امروزی، بازار بیمه هواپیما نیز برای جوابگویی به این رشد، مجبور به افزایش ظرفیتهای بیمه‌ای خود گردید. این اجبار در افزایش ظرفیتهای بیمه‌ای زمانی آشکار می‌گردد که بدانیم غرامت تقریبی یک حادثه خسارت کلی بدنه یک هواپیمای جمبوجت میتواند بیش از ۱۰۰ میلیون دلار باشد بدون در نظر گرفتن خسارت مربوط به مسافرین و اموال و اشخاص ثالث که به چندین برابر این مبلغ نیز میرسد. هواپیماهای سوپرسونیک، کنکورد انگلیسی - فرانسوی و

جنگ جهانی دوم (بین سالهای ۱۹۵۵ - ۱۹۴۶) سالهائی بوده‌اند که هواپیماها مهمترین وسیله سفر و جابجائی بشمار می‌رفته‌اند.

هواپیما و دلیل اهمیت آن

با افزایش سرعت پرواز از ۶۰ مایل در ساعت به ۱۸۰۰ مایل که امروزه توسط هواپیماهای مافوق صوت جدید صورت می‌گیرد و نیز رشد روزافزون قیمت‌های ساخت و تولید هواپیماها آشکار می‌سازد که چه حجم بزرگی از پول توسط سازندگان و تولید کنندگان، شرکت‌های حمل و نقل هوایی و مؤسسات مالی ست اندر کار صنعت هواپیما سازی و امور هواپیمائی. راین بخش سرمایه گذاری می‌شود و این حقیقت را تأکید می‌نماید که هیچکدام از این مؤسسات و شرکتها و یا کارخانه‌های سازنده هواپیما بتنهائی قادر نیستند در صورت بروز حوادث کلی و جزئی برای سرمایه‌های خود، آنها را جایگزین نمایند یعنی در واقع وقوع خسارت، تمام و یا بخشی از سرمایه این افراد خطر خواهد افتاد که جایگزینی هم برای آن نیست، همین دلیل بیمه این سرمایه‌ها و توزیع خطرات مربوط به آنها نزد مؤسسات بیمه‌ای امری حیاتی و جناب ناپذیر خواهد بود و دلیل ایجاد شرکتها و مؤسسات و صندوقهای بزرگ بیمه تخصصی هواپیما و نیز رونق سریع فعالیت بیمه هواپیما، در ارتباط با بزرگی و اهمیت و حساسیت ریسک این نوع از بیمه‌ای باشد.

رشد سریع بیمه هواپیما

هرچند بیمه هواپیما رشته نسبتاً جدیدی از بیمه بشمار می‌رود که تاریخ وجودش حدوداً قبل از جنگ جهانی اول می‌باشد ولی سرعت رشد این بیمه در قیاس با سایر رشته‌های بیمه بسیار چشمگیر و فزاینده بوده‌است و گفته می‌شود که گسترش سریع بیمه هواپیما ناشی و منتج از توسعه روز افزون و شتابان صنعت هواپیما سازی و خدمات هوایی و هوانوردی در طول چند دهه اخیر می‌باشد.

طبقه بندی خطرات هواپیما

دردوران بعد از جنگ جهانی اول و قبل از توسعه صنعت هواپیما یعنی در زمانی که هنوز حمل و نقل هوایی رونق کافی نیافته و بالطبع خطرات سفرهای هوایی و مسئولیت خطیر خطوط هوایی در قبال جان، مال مسافران بدرستی آشکار نبود در مؤسسات معتبر بیمه در انگلستان، صدور بیمه هواپیما در ادارات دیگر نظیر اداره باربری و یا حوادث انجام می شد ولی به پیشرفت صنعت هواپیما و رشد روزافزون دانش مربوط به آن و فزونی تقاضا برای استفاده از هواپیما در خصوص حمل و نقل بار و جابجائی مسافر، توجه شرکتها و مجامع بیمه ای به این رشته از بیمه بالا گرفته و بزودی معلوم شد که بدلیل دانش تخصصی مورد نیاز برای بیمه گران و مسئولین صدور این نوع از بیمه صادر کنندگان و بیمه گران دست اندر کار بیمه هواپیما می بایست درجهت ارائه کار بهتر و موفقیت بیشتر نسبتاً از دانش تخصصی هواپیما برخوردار بوده و نیز حدودی از قوانین و حقوق هوایی آگاهی داشته باشند.

بیمه بدنه هواپیما

بیمه بدنه ممکن است توسط مالکین یا متصدیان هواپیماها و یا هر شخص یا اشخاص دیگری که هواپیما تحت استفاده، نگهداری و یا کنترل آنها باشند مورد استفاده قرار گرفته و خریداری شود. طی این پوشش بیمه گر یا شرکت صادر کننده بیمه نامه موظف است با در نظر گرفتن استثنائات موجود در فرم بیمه نامه که در پائین از آنها یاد خواهیم نمود، مادام که هواپیما در پرواز، در حال حرکت و یا توقف روی زمین و یا روی آب باشد، هرگونه خسارت وارد به هواپیما را در اثر حادثه جبران نموده و غرامت بیمه گذار را برای تعمیر و یا تعویض قسمت های زیان دیده هواپیما (خسارت جزء) و در صورت وقوع خسارت کلی تمامی ارزش بیمه شده آنرا پرداخت نماید.

پوشش بدنه هواپیما عمده تاً دارای ۲ فرانشیز خسارتی می باشد (فرانشیز، بخش اولیه از هر خسارت جزء بوده که بمعده خود بیمه گذار می باشد) فرانشیز نوع اول طی درصدی از ارزش هواپیما مشخص و

هواپیماهای ۴۴ روسی که قادرند اقیانوس اطلس را در ۳ ساعت طی کنند بیش از پیش اهمیت بیمه هواپیما و حساسیت بیش از حد خطرات احتمالی که این رشته بیمه با آن روبروست آشکار می سازد.

این رشد سریع صنعت هواپیما، علاوه بر توسعه بازار بیمه مربوط به آن، رشد و توسعه سریع قوانین و حقوق هوایی و هوانوردی بین المللی را نیز به همراه داشت حقوقی که ناظر بر مسئولیت قانونی مسافران هواپیما است.

در سال ۱۹۲۹ کنوانسیون ورشو امضاء شد و مفاد آن در ارتباط با حمل و نقل هوایی بین المللی توسط اعضاء این کنوانسیون بمورد اجرا گذاشته شد. این کنوانسیون میزان مسئولیت هر مسافر را ۱۲۵۰۰۰ فرانک طلا که برابر با حدود ۱۰۰۰۰ دلار آمریکا بود ثبت نمود. این قرارداد در سال ۱۹۵۵ در هگ اصلاح و تکمیل گردید باین ترتیب که مسئولیت تعیین شده اولیه در ورشو را دو برابر نمود و حدوداً به ۲۰۰۰۰ دلار آمریکا افزایش داد. علیرغم افزایش حد مسئولیت در برابر هر مسافر، دولت آمریکا از امضای قرارداد هگ خودداری نمود و معتقد بود که حد مسئولیت های اعلان شده برای شهروندان آمریکائی نا کافی است، لذا تهدید نمود که در صورت عدم اصلاح حد مسئولیت مسافرین آمریکائی آنطور که آنها می خواهند، از کنوانسیون ورشو خارج خواهد شد. در نتیجه این مخالفت، یک مذاکره جدی و طولانی بین دولت آمریکا از یکسو و خطوط هوایی بین المللی از سوی دیگر صورت گرفت و سرانجام توافق شد که حد مسئولیت در برابر هر مسافر ۷۵ هزار دلار شامل هزینه ها و مخارج حقوقی و یا ۵۸ هزار دلار بطور خالص یعنی بدون شمول هزینه های قانونی افزایش یابد. این حدود مسئولیتها در مورد پروازهای قابل اجرا است که طبق قرارداد از آمریکا شروع و یا به آن ختم شوند و یا بین مسیر نقطه توقفی در آمریکا داشته باشند. از اینرو قرارداد مونترال امضاء شد و از تاریخ ۱۵ می ۱۹۶۶ بمورد اجرا درآمد.

- جنگ، اعتصاب، شورش، بلوا.
 - پوشیدگی و پارگی، از کارافتادگی مکانیکی و الکترونیکی هواپیما.
 - کاربرد تسلیحات اتمی و رادیواکتیویته که معمولاً نه تنها در بیمه نامه بدنه هواپیما بلکه یک استثناء استاندارد در کلیه پوششهای بیمه مربوط به هواپیما می باشد.
 استثنائات یاد شده در فوق طی کلوذهای معینی به بیمه نامه هواپیما الصاق می باشند.

بیمه مسئولیت قانونی در برابر مسافر و بار مسافری

این بیمه توسط مالکین یا متصدیان هواپیماها و شرکتهای حمل و نقل هوایی مورد استفاده قرار می گیرد زیرا آنها قانوناً مسئول حفظ جان و مال مسافریین خود در طول سفرهائی که انجام می دهند می باشند. بر پایه این پوشش بیمه ای شرکت بیمه موظف است غرامت حاصل از وقوع حادثه جرح و فوت مسافریینی که دارای بلیط هستند و هرگونه خسارت وارده به بار ثبت شده و نیز وسائل شخصی همراه آنان را جبران نماید. محدوده زمانی این پوشش از ورود مسافر به هواپیما و در داخل هواپیما در طول مدت پرواز و هنگام پیاده شدن وی از هواپیما می باشد. در بعضی موارد زمان پوشش تا پایان انتقال مسافر توسط وسائل فرودگاهی از هواپیما به محوطه گمرک فرودگاه نیز ادامه می یابد. نحوه پرداخت خسارت توسط بیمه گر به بیمه گذار یا بر پایه قوانین بین المللی است یا بر مبنای قوانین و مقررات محلی و کشوری. حداکثر میزان خسارت پرداختی با استناد توافق دو جانبه میان بیمه گذار (مؤسسه هوایی) و بیمه گر (شرکت بیمه) و باتوجه به مندرجات ذکر شده در قرارداد منعقد فیما بین آنها می باشد. در این قرارداد میزان مسئولیت در مورد هر هواپیما و برای هر مسافر بار و اثاثیه مشخص می باشد.

در بیمه مسئولیت قانونی مسافر و بار، خدمه هواپیما که جزء کارکنان بیمه گذار می باشند و برای آنها بلیط صادر نمی شود، جزء بیمه شدگان محسوب

محاسبه می شود و در مورد خطرات پروازی FLIGHT RISKS و خطرات در حال حرکت روی زمین TAXIING RISKS و نیز در مورد خطرات کسندگی هوا INGESTION RISKS در هواپیماهای با موتور جت قابل اجرا است. میزان این رانشیز عمدتاً حول و حوش یک درصد ارزش هواپیما می باشد. فرانشیز نوع دوم معمولاً به رقم نشان داده می شود و درصدی نیست و در مورد خطرات توقف هواپیما روی زمین و یا روی دریا عمل می شود.

در بیشتر موارد فرانشیز مورد عمل برای خطرات زمینی GROUND RISKS کمتر از فرانشیز مورد عمل در خطرات پروازی، حرکت روی زمین و خطرات کسندگی است. خطرات کسندگی مربوط به هواپیماهای با موتور جت که همراه با مکیدن و کشش هوا به داخل موتور، پرندگان و سنگ ریزه و از این قبیل اشیاء نیز وارد موتور هواپیما شده و به آن آسیب می رسانند.

فرانشیزهای فوق اصولاً در موارد وقوع خسارت کلی برای هواپیما قابل اجرا نمی باشند و فقط در مورد خسارات جزئی عمل می شوند.

بیمه نامه بدنه عمدتاً یکسری هواپیما از انواع مختلف را که ممکن است نوع عمل و فعالیت گوناگونی هم داشته باشند تحت پوشش بیمه ای قرار می دهد مثلاً ریک ناوگان هواپیمائی ممکن است چندین نوع هواپیما با قدرت موتور متفاوت و درجه پرواز مختلف و لرفیت مسافر متغیر وجود داشته باشند که تماماً در یک بیمه نامه تحت پوشش قرار می گیرند و در واقع نوع و گوناگونی هواپیما از حیث موارد عنوان شده رفوق بگونه ای است که بنظر می رسد می توان برای ریک از هواپیماها و یا یکسری از هواپیماهای همگون در یک ناوگان بیمه نامه جداگانه ای صادر نمود.

بیمه نامه بدنه، خود بدنه هواپیما، قطعات و لوازم متعلقات بخصوصی که به آن نصب شده است و یا طور موقت برای بازسازی و بعضی تعمیرات از هواپیما جدا شده اند را تحت پوشش قرار می دهد.

خطراتی که جزء پوششهای بیمه بدنه هواپیما هستند و مستثنی می باشند عبارتند از:

مسئولیت های قانونی ناشی از عملکرد خود را در قبال صدمات و خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث نرزد شرکتهای بیمه تحت پوشش بیمه ای قرار می دهند.

این بیمه کلیه خسارات وارده به اشخاص (جرح فوت) و اموال ثالث (ضررهای مالی) ناشی از بروز حادثه که مستقیماً توسط هواپیما و یا اشیائی که از آن می افتد موجب شوند، جبران می نماید. این بیمه گاهو بیمه مسئولیت قانونی عمومی نیز نامیده می شود

PUBLIC LEGAL LIAB

معمولاً حداکثر میزان مسئولیت هر حادثه ده بیمه نامه گنجانیده شده است و هزینه ها و مخارج حقوقی قانونی نیز جزء این میزان مسئولیت قرار می گیرد افرادی که در استخدام بیمه گذار بوده و جزء کارکنان وی محسوب می شوند جزء بیمه شدگان نیستند. پیمانکاران و کمک پیمانکاران بیمه گذار نیز مسافرینی که توسط هواپیماهای خود بیمه گذار حمل می شوند جزء اشخاص ثالث بحساب نمی آیند هواپیماهای دیگر و مسافرین آنها در مقابل هواپیماهای بیمه گذار روی هوا و زمین بمنزله اشخاص ثالث محسوب می شوند و هر گونه خسارت وارده به آنها توسط هواپیماهای بیمه گذار (مؤسسه حمل هوایی تحت این بیمه نامه پوشش دارد.

طی یک کنوانسیون بین المللی روش اجرایی واحدی در مورد مسئولیت هواپیما در برابر صدمات وارده به اشخاص و اموال ثالث تنظیم شده است همچنین در این کنوانسیون قانون مدنی بین المللی به تصویب رسید که طی آن مقرر گردید هر هواپیما که بر فراز خاک کشوری دیگر پرواز می کند الزاماً می بایست بیمه مسئولیت قانونی اشخاص و اموال ثالث را دار باشد در غیر اینصورت از عبور و یا توقف آن هواپیما در کشور بیگانه جلوگیری بعمل می آید. مالکین هواپیماها و شرکتهای حمل و نقل هوایی با تشخیص مسئولیت عظیم خود در قبال اشخاص و اموال ثالث اقدام به اخذ بیمه نامه های با حد مسئولیت بسیار بالا می نمایند خصوصاً در مورد هواپیماهای گرانقیمت جت و جمبوجت که در پروازهای خود از آنها استفاد می نمایند.

نمی شوند. بدنبال این اصل خلبان و سایر خدمه مادام که در هواپیما انجام وظیفه می کنند جزء بیمه شدگان بحساب نمی آیند.

در برخی از بازارهای تخصصی، بیمه نامه مسئولیت قانونی در دو قسمت صادر می شود. یک بیمه نامه اولیه PRIMARY POLICY که تا میزان معینی از خسارت را که سقف خسارتی بیمه نامه است پرداخت می نماید و بیمه نامه دوم تحت بیمه نامه مازاد EXCESS POLICY که مبالغ مازاد بر سقف بیمه نامه اول را تا میزان معینی جبران می کند.

بیمه مسئولیت قانونی حمل کالا و محمولات پستی در پی اصولی که در مورد خطرات شخص ثالث رعایت می گردد، مالک هواپیما یا مؤسسه هوایی مسئولیت قانونی خود را در قبال حمل کالا و محمولات پستی بیمه می نماید. مسئولیت قانونی مؤسسات هوایی در پروازهای بین المللی تا سقفی است که در کنوانسیون ورشو تعیین گردیده است.

طبق کنوانسیون ورشو مسئولیت قانونی بیمه گذار در قبال خسارت وارده به کالا یا کالاهائی که حمل می نماید در صورتی که اعلام ارزش برای آن نشده باشد بدون توجه به نوع کالا و ارزش آن برای هر کیلو گرم ۲۰ دلار می باشد. در صورتی که برای کالاهای مورد حمل اعلام ارزش و تعیین مبلغ شده باشد، مشروط بر آنکه حق بیمه اضافی قبل از انجام حمل پرداخت شده باشد. خسارت توسط شرکت بیمه بر مبنای ارزش اعلام شده کالای زیان دیده محاسبه و پرداخت خواهد شد و دیگر مبنای محاسبه ۲۰ دلار در هر کیلو گرم نخواهد بود. امروزه مؤسسات هوایی قراردادهای بیمه مسئولیت بالائی یا شرکت بیمه منعقد می نمایند خصوصاً از وقتی که میزان حمل هوایی کالا افزایش یافته و جت های باری بزرگ تبدیل به هواپیماهای باری گول پیکر شدند.

بیمه مسئولیت قانونی شخص ثالث

این بیمه نیز مورد استفاده شرکتهای هوایی است، بدین ترتیب که این شرکتهای و مؤسسات کلیه