

# بیمه های کشتی و هواپیما



*In the name of the most compassionate*

به نام مهربان ترین مهربانها

**مدرس: هادی زاده**

**دانشگاه علامه طبهرسی**

**بهمن ۹۸**

Email: [b\\_hadizadeh@yahoo.com](mailto:b_hadizadeh@yahoo.com)

[www.b-hadizadeh.ir](http://www.b-hadizadeh.ir)

بخش اول

بیمه هواپیما

Email: [b\\_hadizadeh@yahoo.com](mailto:b_hadizadeh@yahoo.com)

[www.b-hadizadeh.ir](http://www.b-hadizadeh.ir)

# سرفصل

- بازار بیمه هواپیما
- هواپیماهای تجاری، بازرگانی و شخصی
- سازندگان هواپیما و مصالح ساخت هواپیما
- مالکان و اداره کنندگان
- خدمه هواپیما
- مسافران هواپیما
- قوانین مربوطه بیمه هواپیما
- کانون هوانوردی و ایمنی پرواز
- تعیین سرمایه هواپیما
- توافق در میزان سرمایه
- روشهای ارزیابی ارزش هواپیما
- شرایط بیمه نامه هواپیما
- بیمه خطر جنگ هواپیما
- - بیمه مسئولیت مسافران هواپیما
- بیمه مسئولیت شخص ثالث هواپیما

- انسان از ابتدای نظاره اش بر پرواز پرندگان همیشه در آرزوی پرواز بوده و چه بسا انسانهایی که بر سر این آرزوی محال، جان خود را از دست دادند. این آرزوی دیرینه قرن‌ها به صورت فکر و اندیشه در ذهن خلاق آدمی سیلان داشت تا اینکه برای اولین بار در سال ۱۷۸۲ برادران (مونت گلیفر montGolifer) با کشف واقعیت سبک تر بودن هوای گرم از هوای سرد باعث پیدایش و اختراع بالون Air Ship شدند و بدین ترتیب اولین کشتی فضائی که به نام ذیپلین Zeppelin نامیده می شد در سال ۱۹۰۰ ساخته و مورد استفاده قرار گرفت.

در سال ۱۹۱۰ این کشتی های فضائی در خدمت حمل و نقل مسافران در آمد و تا زمان فاجعه انفجار و سوختن (هیندن برگ Hinden Burg) مورد استفاده قرار می گرفت .

لذا موارد فوق الذکر ، از عوامل بالقوه در جهت رشد و توسعه سریع هوایی کاربرد و استفاده نظامی آن بوده است و به همین دلیل هر یک از دو جنگ خانمانسوز جهانی اول و دوم ، انگیزه ای بسیار قوی برای توسعه و گسترش صنعت هواپیماسازی و به تبع آن موجب پیدایش بیمه هواپیما گردید .

اولین پرواز با هواپیماهای موتوردار توسط برادران رایت و در سال ۱۹۰۳ صورت پذیرفت که طول مدت پرواز کمتر از یک دقیقه بوده است.

آغاز جنگ جهانی دوم در سال ۱۹۳۹ و توسعه و گسترش عملیات نظامی باعث تحولات اساسی در زمینه صنعت و ساخت هواپیماهای جنگی گردیده و بطوری که امروزه هواپیما ی بازرگانی، تبدیل به یک صنعت بسیار پیچیده و استراتژیک در امر حمل و نقل جهانی شده است.

در دهه ۱۹۵۰ هواپیماهای جدیدی توسط ایالات متحده امریکا بعد از جنگ جهانی دوم با ظرفیت بیشتر و سرعت، ایمنی و قدرت پروازی بالاتر با موتورهای توربینی ساخته شد .

در بسیاری از کشورها، توسعه و گسترش هواپیماهای بازرگانی به دو دسته اصلی، در کنار و به موازات هم صورت پذیرفت.

**در ابتدا** کشورها و دولت ها، اقدام به تاسیس شرکت های هواپیمایی بازرگانی، جهت حمل مسافر و کالا در سطح بین المللی نمودند. این شرکتها به نام شرکتهای حمل و نقل با پرچم نامیده شدند که خطوط هواپیمایی ملی هر کشوری محسوب می شدند که یکی از عوامل اعتبار و شهرت برای آن کشور محسوب می گردیدند.



- **دومین** هسته توسعه و گسترش هواپیمایی بازرگانی هواپیماهایی سبک و کوچکی بودند که بعنوان ابزارهای حمل و نقل در مراکز جمعیتی کوچک اقدام نمودند.
  - از همان ابتدای پیدایش هواپیمایی بازرگانی مشخص گردید که اجرا و ارائه پوشش های بیمه ای نیاز به دانش و تخصص دارد و باید در یک بازار کاملاً تخصصی صورت پذیرد. با گذشت زمان و پدید آمدن هواپیماهای بسیار مدرن و پیشرفته و گسترش و توسعه پرتفوی کاری بیمه گران، هنوز این نیاز ملموس بوده که ارائه پوشش بیمه ای به خطوط هواپیمایی مجاز نیاز به دانش و تخصص خاصی دارد.
- (کتاب بیمه کشتی و هواپیما، نویسنده؛ هادی دستباز، ص ۴۲۱)

- در ابتدای ارائه پوشش بیمه ای، با توجه به تمرکز خطر و سرمایه های انبوه در این رشته بیمه ای، بیمه گران در ابتدای فعالیت خود اقدام به تشکیل صندوق های مشترک هواپیمایی نمودند که بیمه گران و کارشناسان متخصص و تکنیکی در این رشته بتوانند خدمات مورد نیاز بازار را ارائه دهند .
- اولین صندوق مشترک از این دسته در انگلستان پدید آمد و به نام ( گروه شرکتهای بیمه هواپیمایی انگلیس) نامیده شد که مرکب از تعدادی از بیمه گران لویدز و Union of Canton بود. این صندوق مشترک توسعه پیدا کرد بطوریکه در سال ۱۹۳۱ شامل تعدادی از شرکتهای بیمه گردیده و در نام آن تغییراتی داده شد و معروف به (شرکتهای بیمه هواپیمایی انگلیس با مسئولیت محدود) گردید.

- یک واحد تخصصی دیگر به نام (شرکت بیمه هواپیمایی و سایر رشته ها با مسئولیت محدود) در ابتدای سال ۱۹۳۵ به فعالیت پرداخت.
- طبیعت بیمه هواپیما و خطرات متصوره از نقطه نظر حجم و میزان باعث گردید که اینگونه صندوقهای مشترک در کشورهای چون فرانسه، سوئیس، آمریکا، هلند، آلمان، ترکیه، اسرائیل، استرالیا، اسکانندیناوی و آمریکای جنوبی پدید آید.
- بیمه گر هواپیما با تعداد محدودی هواپیما سروکار دارد و در صورت بروز حادثه برای هر فروند هواپیما، به دلیل تجمع سرمایه اعم از مسئولیت، بدنه، مسافر، بار و خدمه میزان خسارت به حدی بالاست که معمولاً از دید بیمه گر بعنوان خطرات فاجعه تلقی می گردد.

# تعریف هواپیما

- در یک **تعریف** کلی کلمه "هواپیما" به مجموعه ای از قطعات و تجهیزات گفته می شود که پس از نصب در کنار یکدیگر امکان انجام عملیات پرواز را مهیا می نماید. در حوزه پرواز کشور **هواپیما ها به دو دسته بندی کلی تقسیم می گردند:**
- سبک و فوق سبک (که اغلب جهت مقاصد تفریحی، آموزشی، تبلیغی مورد استفاده قرار می گیرند)
- سنگین و فوق سنگین (که اغلب جهت جابجایی بار و مسافر مورد استفاده قرار می گیرند).

# دسته بندی کلی بیمه های هواپیما

در سایر کشور، به دلیل نوع و ماهیت ریسک و متفاوت بودن آن هواپیماها به صورت ذیل تقسیم می شود.

۱. هواپیمای عمومی      ۲. شرکت هواپیمایی

هواپیمای عمومی (GA (General Aviation

شامل هواپیماهای غیرنظامی یا هلی کوپتر یا جت شخصی که کاربردهای شخصی یا تجاری است می باشد که دارای مشخصات زیر می باشند:

حداکثر ظرفیت آن ۲۰ الی ۳۰ نفر می باشد.

مالکیت آن شخصی/تفریحی می باشد

کاربردهای خاصی مانند سمپاشی یا اطفای حریق و ... دارند.

حق بیمه ثابتی دارند و بر اساس سابقه خسارتی حق بیمه را تعیین می کنند (به جز ایران).

آمار بسیار مناسبی در خسارت دارند.

شباهت بسیار در نحوه عملکرد در کشورهای مختلف.

## برخی از اصول های اساسی و پر کاربرد حاکم بر قراردادهای بیمه های هواپیما

- در قراردادهای بیمه هواپیما اصول بیمه ای باید به درستی رعایت گردد در غیر این صورت قرارداد بیمه از درجه اعتبار ساقط خواهد بود. این اصول عبارتند از:
  - ۱- اصل حسن نیت: کلیه های قراردادهای بیمه باید بر اساس حسن نیت کامل طرفین منعقد گردد بدین ترتیب پیشنهاد دهنده باید علاوه بر دادن پاسخ درست به سوالات فرم پیشنهاد، اگر اطلاعاتی مهم و اساسی هم در زمینه مورد بیمه دارد که می تواند بر نرخ و شرایط بیمه نامه موثر باشد، باید در اختیار بیمه گر یا نماینده او قرار دهد. علیرغم اینکه نماینده بیمه، کارمزد خودش را از شرکت بیمه دریافت می دارد، اما در زمانی که عهده دار اخذ پوشش بیمه ای است، به نیابت از بیمه گزار اقدام می نماید و به همین دلیل باید اظهارات صحیح بعنوان نماینده طرفین به بیمه گر ارائه نماید.

۲- اصل نفع بیمه ای: نفع بیمه ای معمولاً به دلیل مالکیت، تملک، متصدی حمل و در هر جایی که شخص دارای مسئولیت باشد، ایجاد میگردد .

● در بیمه هواپیما، نمونه این قبیل مسئولیت ها، مسئولیت متصدی فرودگاه است که شبیه مسئولیت مسئولین پارکینگ اتومبیل می باشد و بر اساس قانون این گونه افراد مسئول خسارات وارده به مالکین هواپیماها و یا اجاره کنندگان آنها می باشند. بنابراین تمامی اینها خطراتی است که از دید بیمه گر، بیمه پذیر می باشد .

(کتاب بیمه کشتی و هواپیما نویسنده: هادی دستباز، ص ۴۲۷ دستباز)

## بازار بیمه هواپیما

● با توجه به اینکه بازار بیمه هواپیما از شرایط خاصی برخوردار است، موسساتی که در رشته بیمه هواپیما فعالیت می نمایند گروهی از شرکتها می باشند که معمولاً به صورت مشترک فعالیت می کنند یا با همکاری همدیگر تشکیل صندوق بیمه هواپیما داده و با استخدام پرسنل متخصص اقدام به قبول کار از خطوط هواپیمایی کرده و به نسبت، بین همدیگر تقسیم می نمایند مثل صندوق بیمه هواپیمای سوئیس (سایت <http://www.aftabir.com>)

● بازار بیمه هواپیما دائماً دستخوش تحولات بنیادی با توجه به تکنولوژی جدید و پیچیده هواپیماها و انواع جدید آنها که در عرصه حمل و نقل هوایی به فعالیت می پردازند می باشد. علاوه بر آن مسائل اقتصادی و سیاسی هم تاثیر بسیار فراوان بر عملیات بیمه گری در بازار بیمه هواپیما دارد. همچنین توسعه و گسترش بازارهای محلی، تفسیر و تحول در قوانین کشورها هم اثر فراوان بر بازار بیمه هواپیما دارد. (کتاب بیمه کشتی و هواپیما، نویسنده؛ هادی دستباز، ص ۴۲۸)



● شرکتهای تخصصی بیمه هواپیما که به نام شرکتهای بیمه ای که علاقمند به فعالیت در این رشته هستند ولی به دلیل نداشتن تجربه و تخصص ترجیح می دهند خود مستقیماً کار نکرده بلکه از طریق شرکت دیگری کار هواپیما قبول نمایند و همانند سهامداران شرکتهای طرف قرارداد در آن سهم شوند، **دلیل اصلی فعالیت مشترک در بیمه هواپیما این است** که این رشته از نقطه نظر فنی، بسیار پیچیده بوده و اختلاف عمده ای با سایر رشته های بیمه ای دارد. در سایر رشته های بیمه ای، بیمه گر با تعداد زیادی از ریسک های متجانس و مشابه سر و کار دارد که می تواند با تعداد زیادی از هر رشته بیمه ای، پرتفوی مناسب توان و امکانات خود را فراهم آورده و به تنهایی آن را اداره کند.

احتمال خسارت، روند و تواتر آن تا حدودی قابل پیش بینی و برآورد است بر عکس در بیمه هواپیما بیمه گر از نظر تعداد موارد بیمه ای، بسیار محدود می باشد و احتمال خسارت برای هر هواپیمای بیمه شده به حدی بالا است که هر مورد خسارت می تواند فاجعه ای تلقی شود و از طرف دیگر در یک مقطع بیمه ای که معمولاً یک سال است برآورد احتمال تحقق خطر مورد بیمه بسیار دشوار و شاید غیر ممکن باشد.

بیمه هواپیما، پوششهای مورد نیاز بیمه گذاران را در قبال خطرات مربوط به هواپیما مانند مالکیت، اداره، تعمیر و نگهداری و یا فروش ارائه می دهد.

# عوامل تاثیر گذار بر بازار بیمه هواپیما

- تحولات بنیادی و تکنولوژی های جدید در عرصه حمل و نقل
- مسائل اقتصادی و سیاسی کشور
- توسعه و گسترش بازارهای محلی ، تفسیر و تحول در قوانین کشورها
- عدم وجود تخصص و دانش ویژه در این بازار توسط بیمه گران
- عدم وجود ریسک های متجانس و مشابه
- عدم وجود پرتفوی مناسب توان و امکانات قوی
- تعداد موارد بیمه ای، بسیار محدود است
- برآورد احتمال تحقق خطر مورد بیمه بسیار دشوار و شاید غیر ممکن باشد

## خطراتی که در بازار بیمه هواپیما توسط بیمه گران تحت پوشش قرار میگیرد

### ۱. بیمه بدنه هواپیما

- بیمه تمام خطر بدنه مالکین هواپیما
- بیمه تمام خطر بدنه سازندگان هواپیما

### ۲. بیمه خسارت کلی

- خسارت کلی مالکین هواپیما
- خسارت کلی بهره برداری هواپیما
- خسارت کلی اجاره دهندگان هوایی

### ۳. بیمه خطرات روی زمین

- آتش سوزی
- سیل و انفجار
- دزدی
- تصادم
- خطرات طبیعی و فاجعه آمیز

۴- بیمه خطر جنگ بدنه هواپیما و خطرات تبعی آن

۵- بیمه قطعات یدکی هواپیما

• از دست دادن سود و منافع  
• خطرات و زیانهای تبعی

۶- بیمه عدم النفع

■ مسئولیت در قبال مسافران  
■ مسافران  
■ بار همراه مسافران

۷- بیمه مسئولیت هواپیما

۸- بیمه مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی (بار)

- بیمه کالا
- اشیاء ذیقیمت
- بیمه پست

۹- بیمه مسئولیت در مقابل افراد دیگر

- سایر خطوط هواپیمایی
- بیمه مالکین هواپیما های خصوصی
- بیمه بهره برداران هواپیماهای خصوصی
- بیمه موسسات آموزش پروازی بیمه وسایل نقلیه موتوری
- مسئولیت هتاینگ
- بیمه مسئولیت مسمومیت غذایی

۱۰- بیمه مسئولیت مالکان و بهره برداران فرودگاه

- بیمه مسئولیت عمومی در برابر اشخاص ثالث
- بیمه مسئولیت در مقابل مسافر ، بار و همراه
- بیمه مسئولیت سوخت گیری
- بیمه مسئولیت مقاطعه کاران
- بیمه مسئولیت تامین مواد غذایی
- بیمه مسئولیت وسایل نقلیه موتوری

<p>بیمه مسئولیت عمومی در مقابل اشخاص ثالث بیمه مسئولیت سرویس هواپیماها</p>	<p>۱۱- بیمه مسئولیت آشیانه ها و تعمیرگاه هواپیما</p>
<p>•-----</p>	<p>۱۲- بیمه مسئولیت کنترل ترافیک هوایی</p>
<p>• بیمه مسئولیت کار فرمایان • بیمه مسئولیت روی زمین • بیمه مسئولیت کالا</p>	<p>۱۳- بیمه مسئولیت دیگر هواپیمایی</p>
<p>• بیمه حوادث مسافران • بیمه مسافرت</p>	<p>۱۴- بیمه حوادث هواپیمایی</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• بیمه حوادث خلبانان</li> <li>• بیمه حوادث خدمه</li> <li>• بیمه حوادث مربیان پرواز</li> <li>• بیمه حوادث خلبانان کارآموز</li> </ul>	<p>۱۵- بیمه حوادث خدمه هواپیما</p>
	<p>۱۶- بیمه حوادث کارگران</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• برای خلبانان</li> <li>• برای مهندسين پرواز</li> <li>• برای خدمه کابین</li> </ul>	<p>۱۷- بیمه لغو اعتبار پرواز</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• بیمه کارمزد منافع</li> <li>• بیمه حق بیمه های عاید نشده</li> <li>• بیمه فرانشیز با کسورات</li> <li>• بیمه ارزش باقیمانده برای اجاره دهندگان</li> </ul>	<p>۱۸- سایر پوشش های بیمه ای</p>



- بیمه هواپیما نیز مانند بیمه اتومبیل در صورت بروز حادثه ، هم خسارات مالی به وسیله نقلیه و هم خسارات مالی و جانی وارد به افراد ثالث را شامل می شود هواپیما و خطرات پرواز دارای مسائل و مشکلات خاص خویش است .
- حوادث فاجعه آمیز هواپیما معمولاً با جرح و فوت انسانها و خسارات مالی وارد به اشخاص ثالث همراه است . مشکلات این نوع بیمه باتوجه به پیدایش هواپیماهای جدید با ظرفیتهای بیشتر برای حمل مسافر ، بار و سوخت و پیچیدگی تکنولوژی ساخت ، روبه افزایش است .

# هواپیما معمولاً برای اهداف زیر به کار می‌رود:

- پرواز در خطوط هواپیمایی 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

منبع: (بیمه مرکزی <http://www.centinsur.ir>)

## در زمان بیمه کردن بدنه و مسئولیت هواپیما چهار اصل کلی در نظر گرفته می شود:

- ۱) نوع هواپیما، (مثل: بویینگ و...)
- ۲) خصوصیات، دانش فنی و ساعت پرواز خلبان،
- ۳) موقعیت جغرافیایی که هواپیما در آن مناطق تردد می کند،
- ۴) اهدافی که هواپیما برای انجام آن به کار می رود.

در ادامه...

# سایر اطلاعات لازم در بیمه هواپیما

- ارزش هواپیما
- علامت ثبتی آن: چنانچه هواپیمایی در داخل کشور ثبت شده باشد، تابع مقررات کشور می باشد اما چنانچه خارج از کشور ثبت شده باشد و در داخل تردد کند، تابع مقررات خارج از کشور می باشد.
- سابقه خسارتی ۵ سال گذشته
- کاربری هواپیما که مسافری است یا حمل و نقل
- میزان فعالیت: یعنی میانگین پرواز در ماه
- خلبانان: یعنی تجربه و ورزیدگی خلبانان چگونه است و هرچه ساعات پروازی خلبان بالاتر باشد خیلی بهتر است.
- شرکت تعمیر و نگه داری هواپیما

منبع: (بیمه مرکزی <http://www.centinsur.ir>)

# عوامل موثر بر نرخ گذاری بیمه هواپیما

- نوع و ارزش هواپیما
- تجارب خلبان و خدمه پروازی
- سوابق و تجارب گذشته
- منطقه جغرافیایی که هواپیما ها در آن پرواز می نماید
- امکانات فنی و الکترونیکی و تجهیزات موجود در باند ها و فرودگاههایی که مرتبا مورد استفاده قرار می گیرند .
- نحوه استفاده و کاربرد هواپیما
- تجارب و سوابق گذشته سرگروه پرواز
- موسسه یا شرکتی که کار تعمیر و نگهداری را انجام میدهد .
- استفاده خلبان از یک هواپیمای خاص (بخاطر شناخت و عکس العمل خلبان در زمان بروز حادثه ) (کتاب بیمه کشتی و هواپیما، نویسنده؛ هادی دستباز، ص ۴۴۴)

# قانون بیمه هواپیما

بیمه هواپیما از سه جهت با قانون هواپیمایی ارتباط پیدا می کند:

**الف - مقررات مربوط به ایمنی هواپیما:** در شرایط قرارداد بیمه تاکید شده است که بیمه گزار باید مقررات مربوط به ایمنی هواپیما را رعایت کند.

**ب - مسئولیت قانونی بهره بردار در مقابل اشخاص ثالث:** که عبارتند از مسئولیت عمومی، مسئولیت در مقابل مسافران و مسئولیت حمل کالا.

ج- قوانین کشورها: قوانین متفاوت در کشورهای مختلف، وجود دارد، در هر کشوری با توجه به قوانین و مقررات آن کشور، نحوه رسیدگی و میزان خسارت مسئولیت بهره بردار هواپیما در مقابل اشخاص ثالث متفاوت است. برای مسئولیت در مقابل مسافر، مقررات هر کشور مسئولیت بیمه گزار را محدود به مبلغ معینی می نماید.

## بطور مثال

مثلاً در سوئیس به ندرت بازمانده مسافری قادر است که مبلغی بیش از ۲۰۰.۰۰۰ فرانک سوئیس (در حدود ۹۰.۰۰۰ دلار آمریکا) که در متن بلیط هواپیما قید شده است دریافت نماید در صورتی که در برخی از کشورها ممکن است دادگاه بیمه گر را وادار نماید تا میلیونها دلار به بازماندگان مسافر قربانی شده پرداخت نماید. از آنجایی که هواپیما یک امر بین المللی است و مسافران متعدد از کشورهای مختلف در سطح جهانی تردد می نمایند بنابراین بهترین روش در جهت هماهنگی و یکنواختی میزان مسئولیت ها ملحق شدن به قوانین بین المللی هواپیمایی است.



# ترابری هوایی

- **هوانوردی بازرگانی** از سوی شرکت‌های هواپیمایی مانند ایران ایر، هواپیمایی آسمان، آریانا، تاجیک ایر، و دیگر شرکت‌ها به منظور حمل مسافر انجام می‌شود.
- **هوانوردی عمومی**: به همه گونه‌های هوانوردی بجز ترابری هوایی و هوانوردی نظامی برپایه جدول زمانی (شرکت‌های هواپیمایی) اطلاق می‌شود. این گونه هوانوردی هواگردهای شخصی، خدمات چارتِر، امدادی و تفریحی هواگردهای از آن شرکتهای بازرگانی و بسیاری گونه‌های دیگر هوانوردی غیر ترابری را شامل می‌شود.
- **هوانوردی نظامی**: هوانوردی نظامی دربرگیرنده فعالیت‌های رزمی و نیز مأموریت‌های پروازی که برای پشتیبانی نظامی انجام می‌شوند می‌باشد

# ایمنی هوایی و هوانوردی

مقررات جاری در امر ایمنی هوایی بر اساس پیمان ۱۹۴۴ شیکاگو استوار است. مفاد این پیمان شامل مقررات کنترل هواپیما های تجارتي است.

برای مثال:

- حق حاکمیت هوایی را تعریف می کند.
- حق ترافیک هوایی را برای سایر کشورها مشخص می نماید.

# استانداردهای ضروری برای هواپیما ها

استانداردهای ضروری برای هواپیما هائی که در سطح بین المللی پرواز می کنند و رعایت آنها برای کلیه خطوط هواپیمایی الزامی است عبارتند از:

(۱) ثبت هواپیما،

(۲) قابلیت هوانوردی هواپیما،

(۳) اعلامیه های حمل کالا،

(۴) کارنامه پرواز هواپیما،

(۵) گواهی نامه پرواز.

## استانداردهایی که دولتها باید به منظور رعایت مقررات، مورد توجه قرار دهند:

(۱) پشتیبانی ناوگانی،

(۲) مقررات مربوط به ترافیک هوایی و نحوه اجرای آن،

(۳) مقررات مربوط به قابلیت هوانوردی هواپیما،

(۴) مراحل گمرکی و مهاجرت،

(۵) سرویسهای اضطراری.

## در جهت اجرای مفاد این پیمان سازمانهای زیر تاسیس شده اند:

- - سازمان بین المللی هواپیمایی بازرگانی
- - سازمان دولتها و موسسه بین المللی حمل و نقل هوایی

## حدود مسئولیت قانونی (مسئولیت در مقابل مسافران) بر اساس موافقت نامه های بین المللی:

حدود مسئولیت قانونی (مسئولیت در مقابل مسافران) بر اساس موافقت نامه های بین المللی عبارتند از:

(۱) **۱۹۲۹ ورشو:** بر اساس این مقررات مسئولیت موسسه حمل و نقل بر اساس فرانک

طلای فرانسه تعیین شده (تقریباً ۱۲۵.۰۰۰ فرانک برابر ۱۰.۰۰۰ دلار آمریکا)

مسئولیت موسسه حمل و نقل هوایی در مقابل مسافرین قطعی است و نیاز به اثبات

تقصیر شرکت هواپیمایی از طرف مسافر را ندارد،

(۲) **پروتکل ۱۹۵۵ لاهه:** به موجب این پروتکل میزان مسئولیت موسسه حمل و نقل بر

اساس فرانک طلای فرانسه به دو برابر افزایش یافت (۲۵۰.۰۰۰ فرانک طلای

فرانسه تقریباً ۲۰.۰۰۰ دلار آمریکا

۳) **موافقت نامه ۱۹۶۶ مونترال:** این موافقت نامه مربوط به درخواست مقامات آمریکایی است ، حدود مسئولیت موسسه حمل و نقل که شامل هزینه های قانونی نیز می باشد برابر ۷۵.۰۰۰ دلار با ۵۸.۰۰۰ دلار به علاوه هزینه قانونی است. برای شرکت حمل و نقل کننده که تابع مفاد پیمان ورشو می باشد، یعنی مسئولیت او قطعی و بدون قید و شرط است. حد مسئولیت فوق الذکر را هم اکنون اکثر خطوط هواپیمایی اعمال می نمایند.

۴) **پروتکل ۱۹۷۱ اگواتمالا:** هدف از این پروتکل افزایش مسئولیت موسسه حمل و نقل در مقابل مسافر به ۱.۵۰۰.۰۰۰ فرانک طلای فرانسه (حدود ۱۲۰.۰۰۰ دلار) و افزایش اتوماتیک در مراحل بعدی است.

- (۵) قوانین ملی: اغلب کشورهای جهان دارای قوانین اضافی دیگری برای مسافرت های هوایی داخلی هستند. اغلب این قوانین از مقررات و حدود مسئولیت بر اساس پروتکل لاهه با تغییراتی از آن پیروی می نمایند
- (۶) شرایط ویژه قرارداد: اکثر خطوط هواپیمایی بین المللی با مسافری خود در چهارچوب کنوانسیون ورشو وارد قراردادی می شوند
- (۷) و.....



## میزان مسؤلیت متصدی حمل و نقل هوایی در قبال مسافر در حقوق ایران

در حقوق ایران، با گذشت زمان، قانون حاکم بر قرارداد حمل و نقل هوایی تغییر کرده است. بدین معنی که قبل از سال ۱۳۵۴ مقررات خاصی که ناظر بر حمل و نقل هوایی باشد، در نظام حقوقی ایران وجود نداشت و قراردادهای حمل و نقل هوایی، تابع مواد ۵۱۷ و ۵۱۹ قانون مدنی راجع به اجاره متصدی حمل و نقل و مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ قانون تجارت راجع به قرارداد حمل و نقل بود

دولت ایران در سال ۱۳۵۴ به موجب قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاجارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا، به کنوانسیون ورشو پیوست و بدین ترتیب، پروازهای خارجی (بین‌المللی) تابع این کنوانسیون‌ها و پروتکل‌ها شدند، ولی پروازهای داخلی، تابع قوانین مدنی و تجارت باقی ماندن سرانجام در سال ۱۳۷۵، باتوجه به قوانین مجازات اسلامی و براساس استعلام وزیر راه و ترابری وقت از فقه‌های محترم شورای نگهبان، سازمان هواپیمایی کشوری حداقل سقف بیمه مسافر را برابر با حداکثر سقف دیه کامل تعیین کرد.

(ماهنامه اقتصاد ترابری ایران - شماره ۱۰۰ مورخ ۹۰/۲/۲۵) <http://www.tarabaranmag.ir>

## ریسک هایی که یک شرکت هواپیمایی با آن مواجه است عبارتند از:

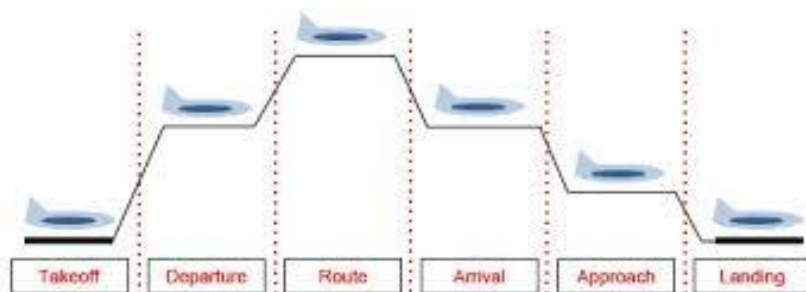
- ریسک مالی: مانند کنترل و بالانس ورود و خروج درآمد و هزینه
- ریسک دارایی: مانند ریسک اموال فیزیکی اعم از هواپیما و تجهیزات آن
- ریسک برند: برند ایرلاین بسیار بسیار مهم است
- ریسک عوامل محیطی: مانند اوضاع سیاسی و همچنین تحریم و ...
- ریسک اعمال کارکنان: هواپیما ارتباط تنگاتنگی با کارکنان شرکت هواپیمایی دارد
- ریسک مسئولیت: مانند مسئولیت در مقابل اشخاص ثالث
- ریسک ناشی از عملکرد
- ریسک فناوری اطلاعات

## معمولاً بیان ریسک/خطر با این عبارات در بخش هوایی همراه می باشد:

- عدم قدرت .... هواپیما در بلند شدن
- کمبود .. دید خلبان
- تمرکز ریسک در فرودگاه
- ناکافی بودن تجربه یا دید هواپیما
- تضاد بین نظرات افراد داخل هواپیما
- عدم پذیرش فرودگاه مقصد
- از دست دادن کنترل هواپیما
- کاهش ناگهانی ارتفاع
- تأخیر در تصمیم گیری خلبان
- مختل کننده وسایل الکترونیکی

# مراحل پرواز (Elements of Flight)

- خیزش و برخاست (Run & Take off)
- اوج گیری (Climb)
- پرواز افقی و مستقیم (Level Flight)
- نزول/پایین آمدن (Descent)
- فرود و خیزش (Landing & Run)



## شاخصه های اصلی بیمه هواپیما (General Aviation)

- در همه جای دنیا فرانشیز هواپیما یکسان است.
- بیمه بر اساس ارزش توافقی صورت می گیرد.
- پوشش ها وسیع و گسترده می باشد.
- عدم کاربرد قانون اعداد بزرگ.
- انجام امور از طریق واسطه اتکایی ( بروکر).
- عملیات نزولی Verticalisation (یعنی کاهش نرخى که بروکرها می دهند).

# بیمه هواپیما بر اساس ارزش توافقی

- بسیاری از بیمه گزاران در جستجوی پوشش بیمه ای بر اساس ارزش توافق شده می باشد ، علی الخصوص در زمانی که هواپیما در رهن وام دهندگان و یا بانکها قرار دارد . در این حالت در بیمه نامه شرطی قرارداده میشود که ارزش اظهار شده در بیمه نامه از طرف بیمه گر پذیرفته شده و در صورت بروز خسارت و یا تلف کلی ، آنها سرمایه بیمه ای را پرداخت کرده و از حق جایگزینی صرفنظر خواهند نمود .

- بیمه گر قبل از پذیرفتن این خطر بابت از احتمالات ذهنی بیمه گزار مطمئن بوده که این مهم (بیمه بر اساس ارزش توافق شده) باعث وسوسه بیمه گزار نخواهد گردید.
- معمولاً بیمه گر بیمه نامه را بر اساس ارزش توافق شده زمانی می پذیرد که بداند هواپیما نو و جدید بوده و از نوعی است که بازار مناسب و خوبی دارد و به همین دلیل امکان اینکه ارزش بازار این نوع هواپیما در طول مدت اعتبار بیمه نامه کاهش پیدا کند، بسیار

بعید بنظر می رسد. (کتاب بیمه کشتی و هواپیما، نویسنده: هادی دستباز ص ۴۳۶)



## بطول مثال

- اگر هواپیما نو یا قدیمی تر باشد و قیمت آن کاهش یافته، چگونه میتواند بر بیمه هواپیما و پرداخت خسارت تاثیر گذار باشد، بررسی می گردد:

نوع هواپیما (توپولف)	سال تولید	سرمایه بیمه شده به ارزش تمام شده (نو یا صفر کیلومتر)	هزینه برآورد شده جهت تعمیر	درصد پرداخت خسارت
هواپیمای A	1394	۵۰,۰۰۰ دلار	۲۵,۰۰۰ دلار	۵۰٪
هواپیمای B	1392	۳۷,۵۰۰ دلار	۲۵,۰۰۰ دلار	۶۶,۶۶٪
هواپیمای C	1390	۲۵,۰۰۰ دلار	۲۵,۰۰۰ دلار	۱۰۰٪

- با توجه به اینکه نوع هواپیما و میزان خسارت یکسان و تنها تفاوت آنها مدت تولید یا کارکرد آنها می باشد. درصد پرداخت خسارت چقدر نسبت به همدیگر متفاوت می باشد.

## بیمه هواپیما بر اساس میزان ساعت پرواز یا زمان پرواز

- بیمه گران برای بیمه نمودن هواپیماهای قدیمی تر از روش نرخ گذاری دیگر استفاده می نمایند. براساس این روش حق بیمه و یا نرخ برای بلند شدن یا نشست هواپیما اخذ می گردد. یا مبلغی را برای هر ساعت پرواز دریافت می نمایند. این شیوه عملکرد به خاطر این می باشد که بیمه گران معتقدند بالاترین درصد خطر در زمان برخاستن و نشست هواپیما وجود دارد.
- طبق بررسی آماری از ۲۱۷ مورد خسارت کلی، ۲۱ درصد حوادث ایجاد شده در زمان صعود یا اوج گیری و ۵۴ درصد حوادث ایجاد شده در زمان کاهش ارتفاع و به زمین نشستن بوده است. . (کتاب بیمه کشتی و هواپیما، نویسنده: هادی دستباز ص ۴۴۰)

## بیمه بر اساس خسارت کلی (Total Loss Only Insurance)

● زمانی که یک هواپیما بر اساس نو بودن تحت پوشش بیمه قرار میگیرد، نرخ حق بیمه هم برای جبران خسارت جزئی و هم برای جبران خسارت کلی توسط بیمه گر در نظر گرفته میشود. و با توجه به اینکه بیمه گزاران و دلالان دوست دارند سرمایه مورد بیمه را با سرمایه کمتری و بالطبع پرداخت حق بیمه ای کمتری بیمه نمایند. به همین منظور شرکتهای بیمه گر برای جلوگیری از این روش، فرمهای استاندارد را طراحی کرده و شرطی را مندرج کرده اند که حتی در صورت اخذ پوشش خسارت کلی، سرمایه بیمه ای صرفا باید ۱۰٪ کمتر از ارزش واقعی هواپیما باشد

کتاب بیمه کشتی و هواپیما، نویسنده: هادی دستباز ص ۴۴۰



# بیمه

# بدنه هواپیما

Email: [b\\_hadizadeh@yahoo.com](mailto:b_hadizadeh@yahoo.com)

[www.b-hadizadeh.ir](http://www.b-hadizadeh.ir)

این نوع بیمه، پوششهای مورد نیاز بیمه گزاران را در قبال خطرات مربوط به هواپیما مانند مالکیت، اداره، تعمیر و نگهداری و یا فروش ارائه می دهد

بیمه هواپیما نیز مانند بیمه اتومبیل در صورت بروز حادثه، هم خسارات مالی به وسیله نقلیه و هم خسارات مالی و جانی وارد به افراد ثالث را شامل می شود. هواپیما و خطرات پرواز دارای مسائل و مشکلات خاص خویش است.

حوادث فاجعه آمیز هواپیما معمولاً با جرح و فوت انسانها و خسارات مالی وارد به اشخاص ثالث همراه است. مشکلات این نوع بیمه با توجه به پیدایش هواپیماهای جدید با ظرفیتهای بیشتر برای حمل مسافر، بار و سوخت و پیچیدگی تکنولوژی ساخت، روبه

افزایش است. (بیمه مرکزی <http://www.centinsur.ir>)

**بدنه:** در هواپیما و کشتی ارزش توافقی ملاک قرار می گیرد. چون که کارشناس بازدید الگوی مختلفی را در نظر می گیرد.

ارزش بدنه بصورت توافقی محاسبه می گردد که در صورت بروز حادثه، خسارت کلی یا ارزش بازار آن یا اینکه ارزش جایگزینی آن مبنا قرار می گیرد. وقتی که ارزش توافقی ملاک ارزیابی قرار گیرد، ماده ۱۰ قانون بیمه قابل اعمال نخواهد بود.

**نحوه محاسبه حق بیمه** آن بدین گونه است که درصدی (معمولاً نیم تا سه و نیم درصد) ارزش بیمه نامه را محاسبه می کنند که بصورت ۴ قسط پرداخت می گردد.

**فرانشیز بدنه:** چون فرانشیز در بیمه بدنه هواپیما بسیار بالاست، برای تقلیل آن، فرانشیز را نیز پوشش می دهند که کاملاً وابسته به بیمه بدنه است.



# اهداف بیمه نامه



بیمه‌نامه‌های بدنه به منظور بیمه‌کردن انواع هواپیماهای مسافربری و باری، بالگرد و انواع هواپیماهای سبک و فوق سبک مورد استفاده قرار می‌گیرند.



# مخاطبین بیمه نامه



تولید کنندگان و مالکان ، بهره برداران و یا در اختیار

دارندگان انواع بالگردها و هواپیماهای سنگین ،

سبک و فوق سبک به این بیمه نامه

نیاز دارند

Email: [b\\_hadizadeh@yahoo.com](mailto:b_hadizadeh@yahoo.com)

[www.b-hadizadeh.ir](http://www.b-hadizadeh.ir)



## اشکال مختلف پوشش‌های بیمه بدنه هواپیما

اگرچه خسارات رایج آتش‌سوزی، دزدی، طوفان و خسارات زمینی (تصادم در غیر مواقع پرواز) دارای پوشش است، اما بیمه بدنه هواپیما به صورت تمام خطر است و به اشکال زیر ارائه می‌شود:

**الف- بیمه تمام خطر در زمانی که هواپیما در حرکت نیست**

کلیه خسارات و فقدان فیزیکی هواپیما در زمانی که در فرودگاه (زمین) قرار دارد و از نیروی محرکه خود برای حرکت و جابجایی استفاده نمی‌کند، تحت این نوع بیمه پوشش می‌گیرد

**ب- بیمه تمام خطر بجز مواقعی که هواپیما در پرواز است.**

کلیه خسارات و فقدان فیزیکی هواپیما در روی زمین حتی خسارات زمان جابجایی هواپیما شامل این نوع پوشش بیمه‌ای می‌شود

ج- بیمه تمام خطر بر روی زمین و در زمان پرواز: کلیه خسارات و فقدان ناشی از حرکت، توقف و یا جابجایی هواپیما بر روی زمین و در زمان پرواز تحت پوشش بیمه‌ای است

د- مواردی که خارج از تعهد بیمه‌گر است

(سایت بیمه مرکزی <http://www.centinsur.ir>)

بطور کلی بیمه گر تعهد می نماید که زیانهای ناشی از تلف شدن، آسیب وارده بر هواپیما را در حالی که هواپیما در یکی از حالت زیر قرارداد جبران نماید .

۱. زمانی که هواپیما در پرواز است
۲. زمانی که هواپیما در حال جابجایی است
۳. زمانی که هواپیما بر روی زمین قرارداد دارد.
۴. زمانی که هواپیما مهار و بسته شده است. (دستباز ص ۴۳۵)



# خسارات تحت پوشش بیمه نامه

۱. خسارت و زیان های وارد به هواپیما در صورت از بین رفتن یا آسیب دیدگی هواپیما بر اثر وقوع خطرات
۲. جبران هزینه های مربوط به فرود اضطراری هواپیما
۳. هزینه های امداد و نجات هواپیما
۴. هزینه های پاکسازی باند فرودگاه
۵. هزینه حمل و نقل
۶. تعمیر و تعویض قطعات آسیب دیده طبق شرایط بیمه نامه

(سایت بیمه ایران <http://www.iraninsurance.ir>)

# استثنائات عمومی بیمه بدنه در بیمه‌نامه‌های صادره

- استثنائات بیمه بدنه در بیمه‌نامه‌های صادره تا حدودی با یکدیگر متفاوت است ولی جنبه عمومی و همگانی که در تمامی بیمه‌نامه‌ها یافت می‌شود به شرح زیر است:
۱. چنانچه هواپیما برای مصارف غیرقانونی و با رضایت بیمه‌گذار به کار گرفته شود.
  ۲. هنگامی که هواپیما در خارج از محدوده جغرافیایی مندرج در بیمه‌نامه فعالیت کند.
  - ۳- استفاده از هواپیما برای مصارفی بغیر از آنچه در بیمه‌نامه قید شده است.
  - ۴- هدایت هواپیما توسط شخص دیگری به غیر از خلبان آن، مگر در مواردی که عمل جابجایی ضروری انجام می‌شود.

- ۵- زمانی که شرایط قابلیت پرواز هواپیما و یا اعتبار گواهینامه خلبانی خلبان نقض شده ولی پرواز انجام شده است .
- ۶- در شرایطی که با موافقت بیمه‌گذار، هواپیمای در حال پرواز بعضی از قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری را نقض کرده باشد.
- ۷- هرگونه خسارات ناشی از کهنگی و فساد لاستیکهای هواپیما، مگر اینکه شرط مغایری برای پوشش آنها وجود داشته باشد.
- ۸- خسارات ناشی از تغییر و تبدیل هواپیما، جنگ، اعتصاب، شورش و بلوا.
- ۹- خسارات ناشی از عدم استفاده . (سایت بیمه مرکزی <http://www.centinsur.ir>)



فسخ بیمه نامه بر اساس جدول کوتاه مدت هوایی صورت می گیرد.

### قابل اعمال به بیمه نامه های یکساله

۲۰٪ حق بیمه سالانه	۱ ماهه
۳۰٪ حق بیمه سالانه	۲ ماهه
۴۰٪ حق بیمه سالانه	۳ ماهه
۵۰٪ حق بیمه سالانه	۴ ماهه
۶۰٪ حق بیمه سالانه	۵ ماهه
۷۰٪ حق بیمه سالانه	۶ ماهه
۷۵٪ حق بیمه سالانه	۷ ماهه
۸۰٪ حق بیمه سالانه	۸ ماهه
۸۵٪ حق بیمه سالانه	۹ ماهه
معادل حق بیمه سالانه	بیش از ۹ ماه

## در چه مواقعی بیمه‌گر می‌تواند بیمه‌نامه را فسخ نماید؟

۱. عدم پرداخت حق بیمه و یا اقساط آن در سررسیدهای مقرر و بعد از اعلام کتبی به بیمه‌گذار و تعیین ضرب‌العجل
۲. تحریم بیمه‌گذار توسط مقامات دولتی و یا مراجع قضائی
۳. اثبات خلافکاری و هر گونه قصور در شرایط بیمه‌نامه



## تفاوت اصلی و اساسی بین پوشش بیمه بدنه هواپیما و سایر انواع دارائیهای و اموال

- تفاوت اصلی و اساسی بین پوشش بیمه بدنه هواپیما و سایر انواع دارائیهای و اموال در این است که ارزش بیمه دارائیها و اموال در صورت تلف کلی در ابتدا و در زمان صدور بیمه نامه تعیین و مشخصی می شود تا در زمان وقوع تلف کلی .
- در حالی که در مورد بیمه هواپیما، پوشش بیمه ای بر اساس ارزش توافق شده اخذ می گردد و بیمه گر موافقت می نماید که در صورت بروز خسارت و عدم توانائی برای جایگزین کردن هواپیما با هواپیمای دیگری از همان نوع ، خسارت آن را بر اساس ارزش توافق شده نه ارزش روز آن به بیمه گزار پرداخت نماید .  
(دستباز ص ۴۳۵)

## نحوه خسارت بدنه هواپیما

۱ - بازدید و برآوردکنندگان خسارت: بازدید از محل حادثه

آشنا بودن بازدید کننده از مهندسی هواپیما و دارای ارتباط کاری با شرکت های سازنده و تعمیرکاران استفاده از موسسات حرفه در خصوص برآورد خسارات مانند: اداره هواپیمایی لویدز و موسسه خدمات بیمه ای بین المللی ، موسسه خسارت های هوایی ایرکلیم (airclaim)

۲- تحقیقات

درخصوص قابل / غیر قابل پرداخت بودن خسارات

### ۳- نوع هواپیما

بزرگی و یا کوچکی بدنه هواپیما می تواند اهمیت فراوانی در سادگی و مشکل کردن کار بررسی و تعمیرات داشته باشد. مانند جابجایی هواپیما

### ۴- اخذ تصاویر مورد لزوم

۵- بررسی اجزاء خسارت دیده جهت تعمیر یا تعویض

۶- بررسی اجزاء در خصوص قبل و بعد از حادثه

۷- رعایت یا عدم رعایت قوانین و مقررات پرواز ها

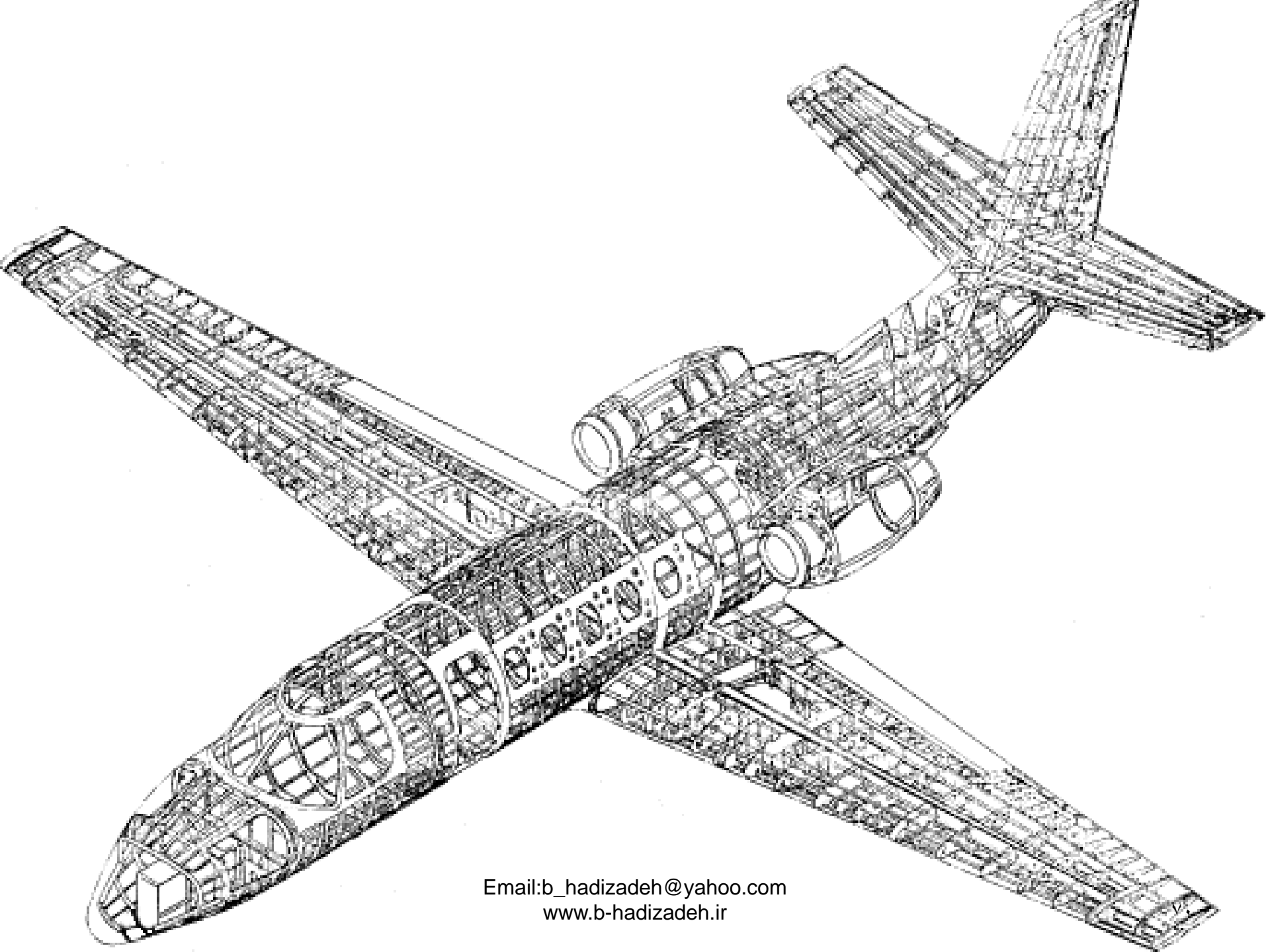
(دستباز ص ۴۷۸)

# بدنه

- استخوان بندی (Structure)
- پوسته (Skin)
- صفحه فلزی (Pannel)
- تیره گیر (Fairing)

# استخوان بندی (Structure)

- داربستی (Truss)
- تخم مرغی (Mono Coque)
- نیمه تخم مرغی (Semi Mono Coque)



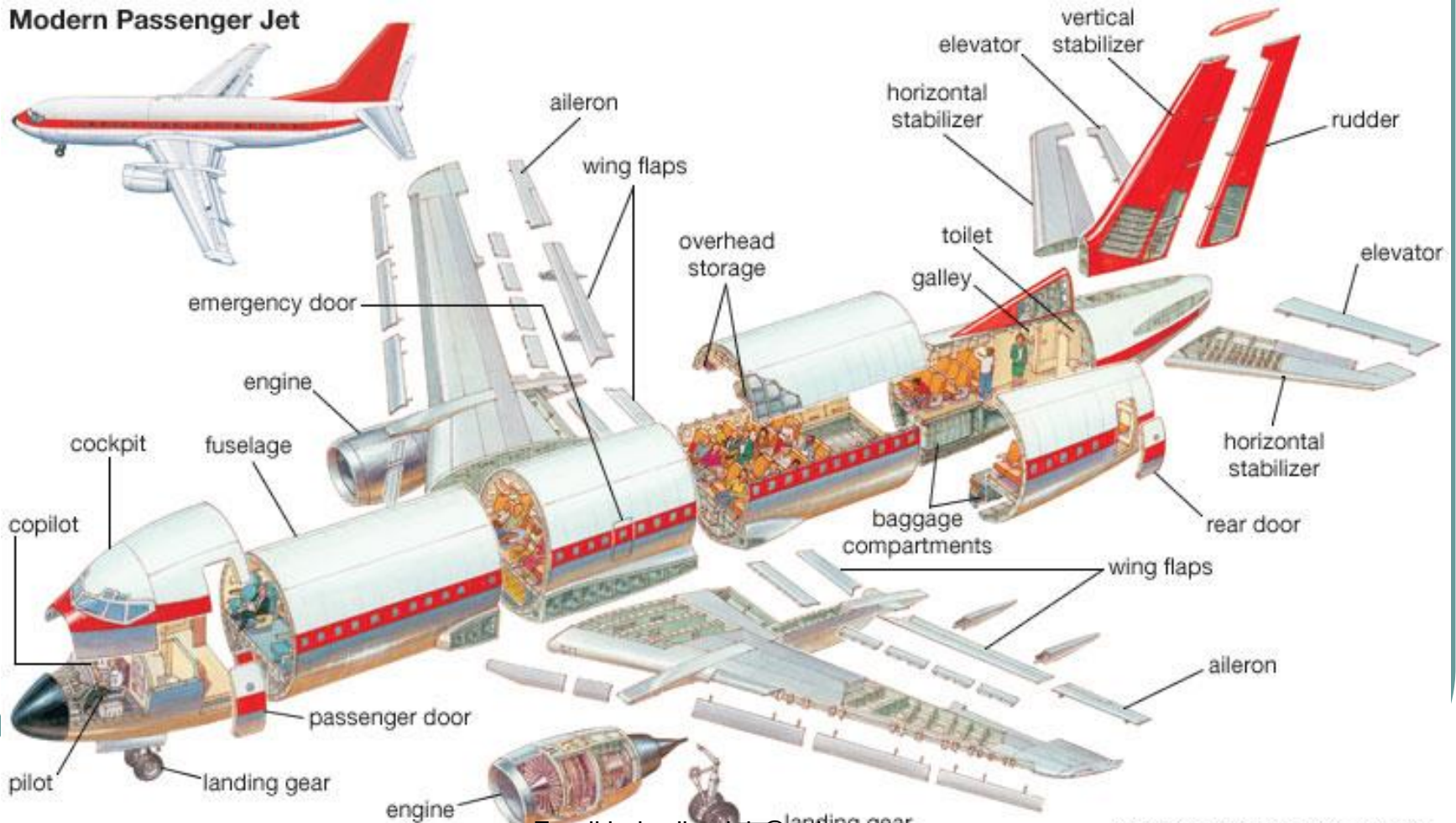
Email: [b\\_hadizadeh@yahoo.com](mailto:b_hadizadeh@yahoo.com)  
[www.b-hadizadeh.ir](http://www.b-hadizadeh.ir)

# نحوه اتصال بال‌ها به بدنه

- بال‌های بالا (**High Wing**)
- بال‌های پایین (**Low Wing**)
- دیئدرال مثبت و منفی (**Dihedral Wing**)
- بال‌های وسط (**Mid Wing**)
- بال‌های پرنده‌ای (**Gull Wing**)
- بال‌های پرنده‌ای معکوس یا دابلیو شکل (**Inverted Gull Wing**)

# Airplane Structure

Modern Passenger Jet





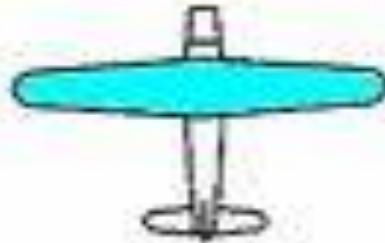
# اشکال مختلف بال

- ذوزنقه‌ای
- ذوزنقه‌ای معکوس
- مستطیلی یا صلیبی
- مثلثی یا دلتا
- لوزی شکل
- تیر شکل یا پیکانی

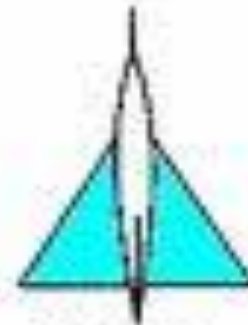
# اشکال مختلف بال



Tapered leading edge,  
Straight trailing edge



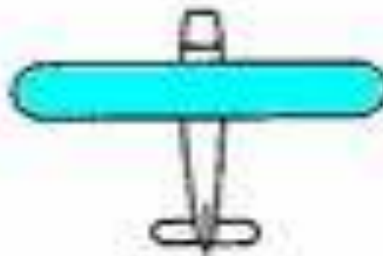
Tapered leading  
and trailing edge



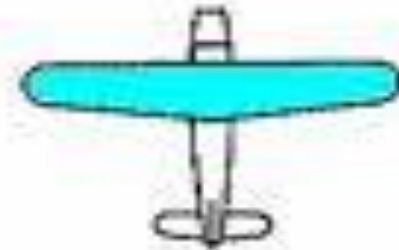
Delta wing



Sweptback  
wing



Straight leading and  
trailing edges

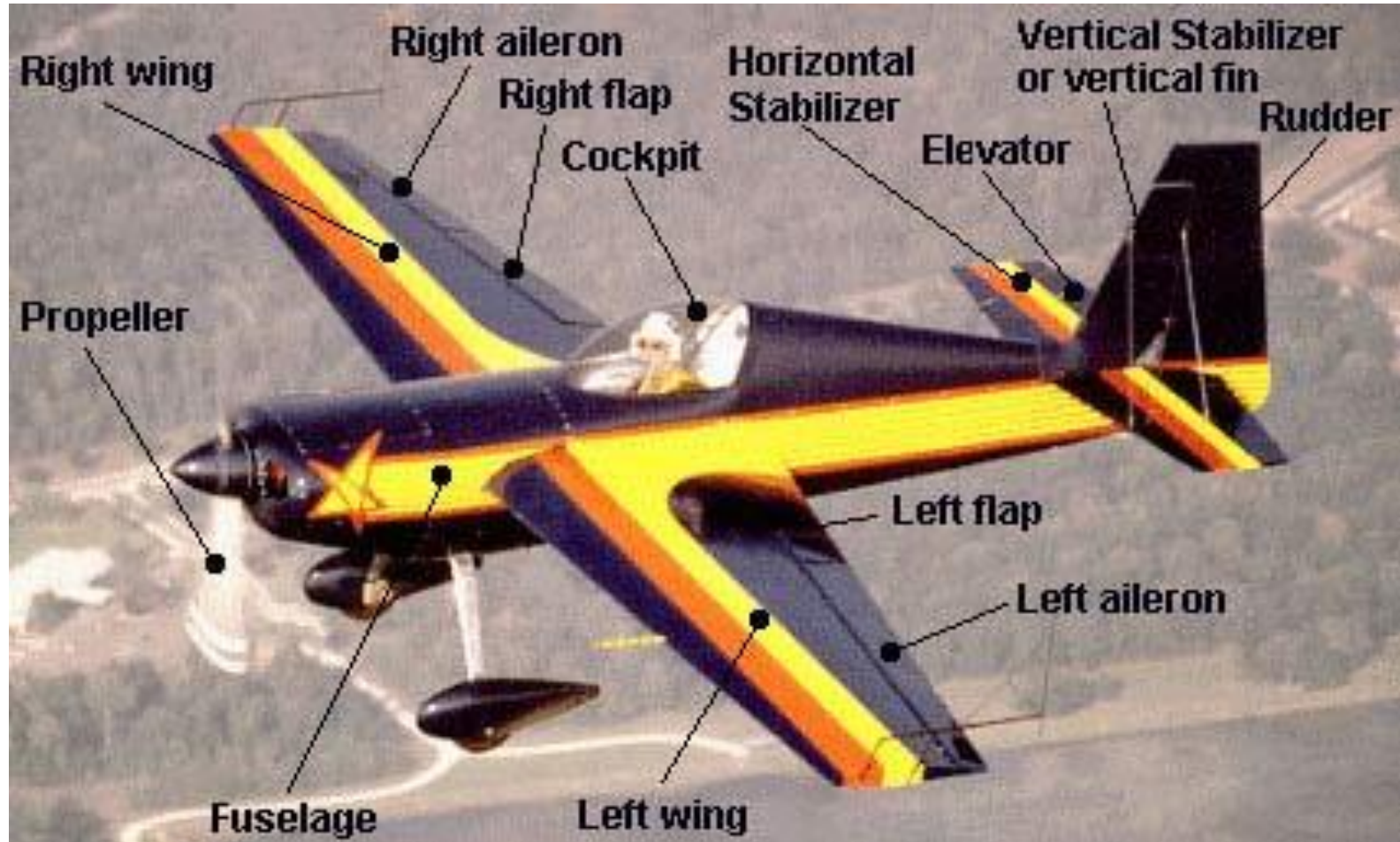


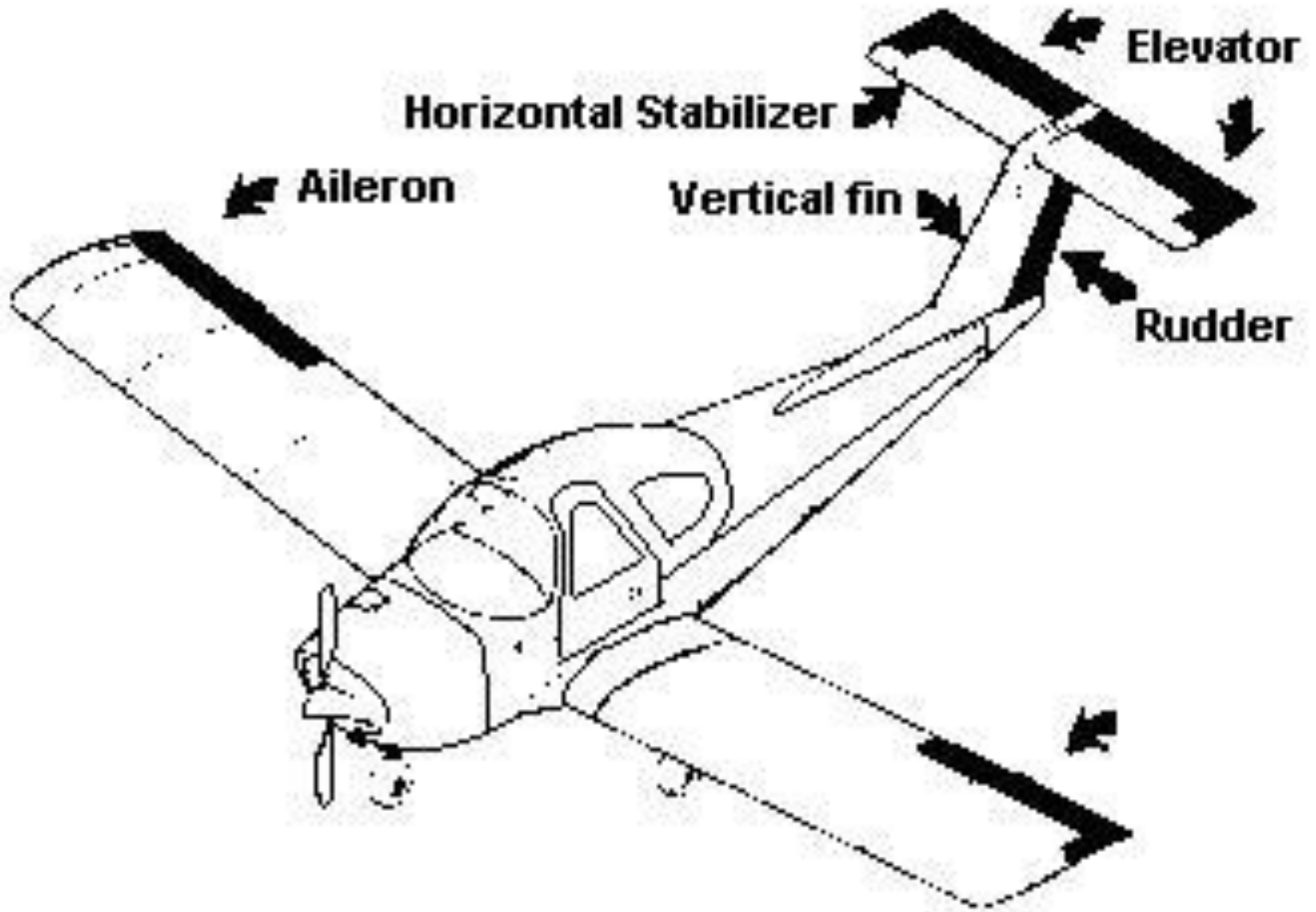
Straight leading edge,  
tapered trailing edge

# سطوح متحرک بال

- شهپرھا
- کمک شهپرھا
- بالچهھا

# Wing Movable Surfaces

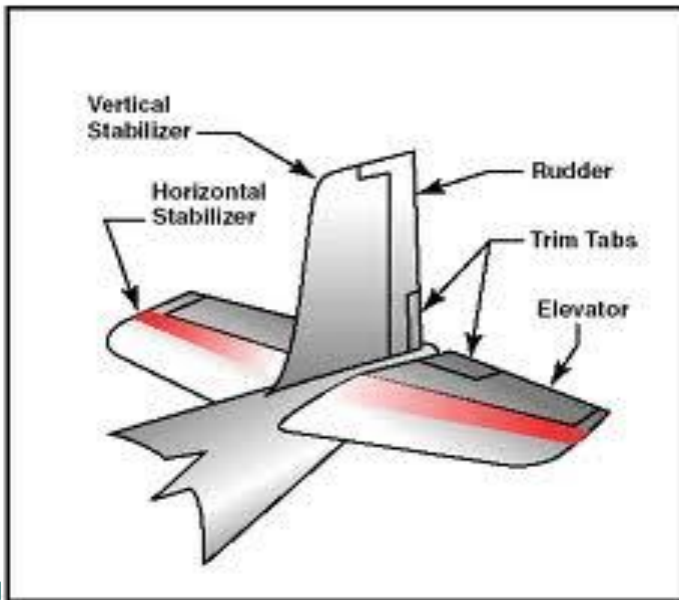




# دُم (Empennage)

❖ سکان افقی (Horizontal Stabilizer)

❖ سکان عمودی (Vertical Stabilizer)



# ارابه‌های فرود (Landing Gears)

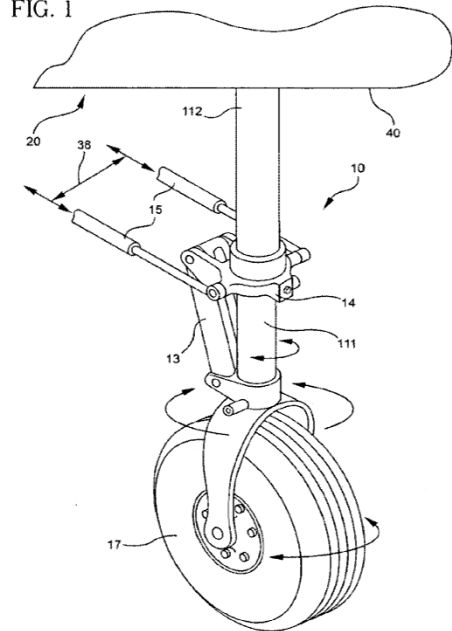
- تحمل وزن هواپیما
- ضربه عظیم فرود
- جابجا شدن بوسیله چرخها روی زمین
- دو نوع دارد: ثابت و متحرک (Retractable & Fixed)
- محل جمع شدن چرخها (چاهک)
- سیستم ترمزها بر روی چرخها
- سیستم ضدلغزش (antiskid) بر روی ترمزها

# Landing Gears



Patent Application Publication Mar. 8, 2012 Sheet 1 of 10 US 2012/0055630 A1

FIG. 1





# Weather Hazards

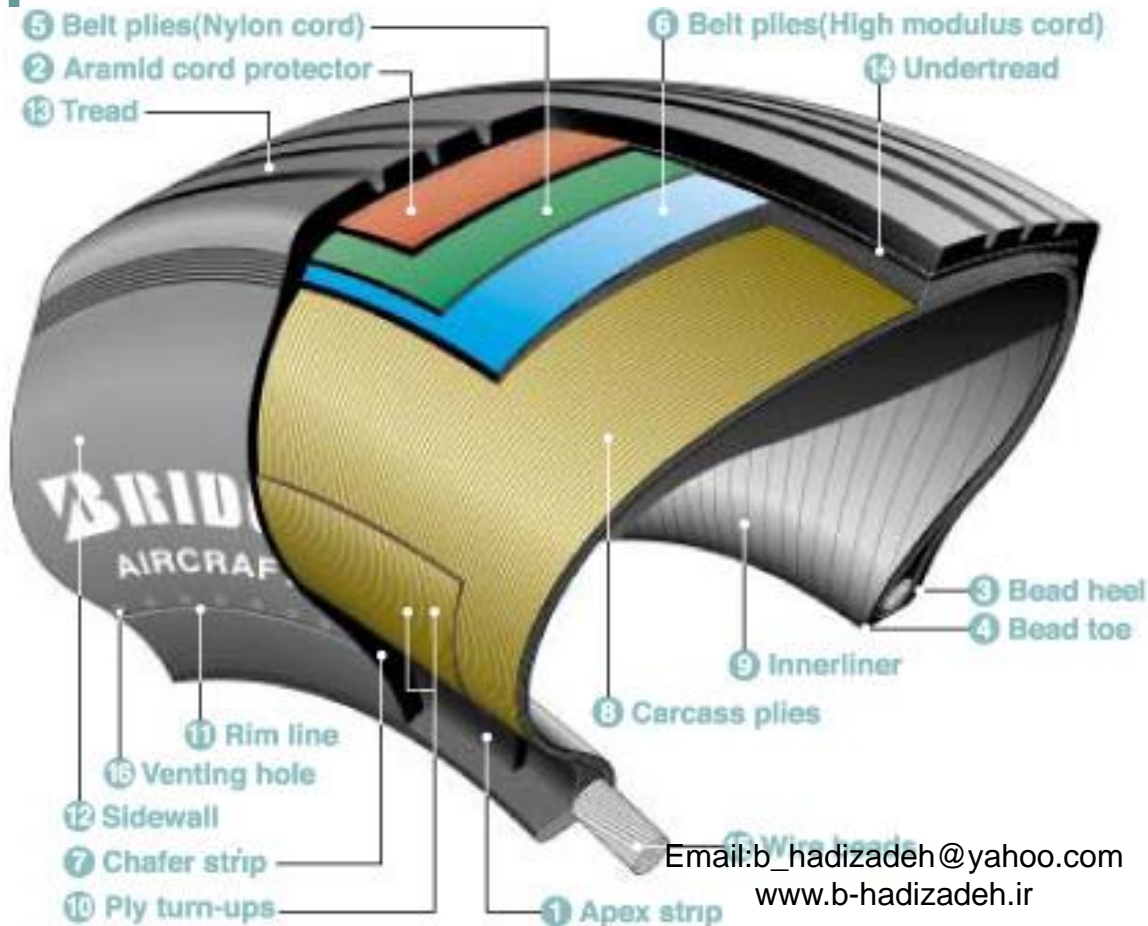


Email: [b\\_hadizadeh@yahoo.com](mailto:b_hadizadeh@yahoo.com)  
[www.b-hadizadeh.ir](http://www.b-hadizadeh.ir)

# محورهای چرخش هواپیما



# Aircraft Tires



# هواپیما در حال سوختگیری



Email: [b\\_hadizadeh@yahoo.com](mailto:b_hadizadeh@yahoo.com)  
[www.b-hadizadeh.ir](http://www.b-hadizadeh.ir)

# هواپیمای تانک بر



Email: [b\\_hadizadeh@yahoo.com](mailto:b_hadizadeh@yahoo.com)  
[www.b-hadizadeh.ir](http://www.b-hadizadeh.ir)

بیمه

مسئولیت هواپیما

Email: [b\\_hadizadeh@yahoo.com](mailto:b_hadizadeh@yahoo.com)

[www.b-hadizadeh.ir](http://www.b-hadizadeh.ir)

هرکسی ممکن است به جهت انجام عملی و یا خودداری از انجام عمل و وظایفی که بر عهده دارد باعث بروز ضرر و زیان به اشخاص دیگر گردد که حسب قانون موظف به جبران آن می باشد، مگر این که ثابت شود که زیان وارده در اثر فعل یا ترک فعل مسوول حادثه نبوده و در واقع خارج از اراده او پدید آمده و یا به حکم قانون صورت پذیرفته است .

## تعریف مسئولیت مدنی

در قانون مسوولیت مدنی ایران مصوب سال ۱۳۲۷ مسوولیت مدنی در ماده یک آن چنین **تعریف** شده است « هرکس بدون مجوز قانونی عمدا و یا در نتیجه بی احتیاطی به جان و یا مال و یا سلامتی افراد یا حیثیت و شهرت تجاری و با هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده است، لطمه وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسوول جبران خسارت ناشی از عمل خود می باشد»

اگر ضرر زیان وارده بعلت عمد شخص ، ایجاد شده باشد حالت ایجاد شده بعنوان جرم تلقی می گردد در حالی که در شبه جرم، زیان وارده به علت بی احتیاطی و یا غفلت پدید آمده است.



● به همین دلیل می توان مسئولیت مدنی را از نقطه نظر تنوع به شرح زیر طبقه بندی نمود :

۱. مسئولیت مدنی مالک و مستاجر
۲. مسئولیت مدنی راهن و مرتهن
۳. مسئولیت مدنی امین در قبال آنچه نزد او به امانت نهاده شده است
۴. متصدیان حمل نقل دریایی، هوایی، زمینی
۵. کارفرمایان در قبال کارکنان
۶. متصدیان و مدیران اماکن عمومی (سینماها، باشگاه ها و ...)
۷. حق العمل کاران
۸. انبارهای عمومی و یا سرد خانه

- ۹. گمرکات
- ۱۰. دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در قبال اشخاص ثالث
- ۱۱. مقاطعه کاران
- ۲۱. پزشکان
- ۳۱. تولید کنندگان هر نوع محصول و کالا
- ۴۱. مقاطعه کاران و مهندسان طراح
- ۵۱. مسوولان و مدیران اماکن عمومی و تفریحی مانند پارک ها (دستباز ص ۴۴۹)

**آنچه** که ما بدان اشاره خواهیم کرد بیمه مسئولیت هواپیما است. بیمه گزار با خرید بیمه نامه در نظر دارد که در صورت بروز خسارت مالی و جانی به سایر افراد در صورت احراز مسئولیتش، بیمه گر را از نظر مالی در وضعیت قبل از بروز حادثه قرار دهد

## پوشش‌های بیمه مسئولیت هواپیما

بیمه مسئولیت، سه نوع پوشش را ارائه می‌دهد که حدود مسئولیت هر یک از آنها با یکدیگر متفاوت است

**الف - جرح بدنی، به استثنای مسئولیت در قبال سرنشینان هواپیما :** این نوع بیمه، بیمه‌گذار را در قبال اقدامات و دعاوی قانونی اشخاص ثالث برای مواردی چون جرح بدنی، بیماری، امراض و مرگ ناشی از حادثه در قبال مالکیت، تعمیر و نگهداری و کاربرد هواپیما با توجه به شرایط مندرج در بیمه‌نامه پوشش می‌دهد. در این نوع پوشش بیمه‌ای غرامت هر شخص در قبال فوت و یا صدمات بدنی مشخص است و حداکثر تعهد بیمه‌گر برای خسارات ناشی از هر حادثه نیز معین است.

### ب- جرح بدنی سرنشینان هواپیما

این نوع پوشش، بیمه‌گذار را در قبال دعاوی و اقدامات قانونی سرنشینان هواپیما در مواردی چون جرح بدنی، بیماری، امراض و مرگ ناشی از حادثه هواپیما با توجه به شرایط مندرج در بیمه‌نامه تأمین می‌دهد. در این نوع بیمه‌نامه غرامت هر شخص در قبال فوت و یا صدمات بدنی مشخص است و حداکثر تعهد بیمه‌گر نیز برای خسارات ناشی از هر حادثه معین شده است.

### ج- بیمه مسئولیت خسارات مالی

این نوع پوشش، بیمه‌گذار را در قبال دعاوی و غرامتهای مالی ناشی از فعالیتهای مربوط به مالکیت، تعمیر و نگهداری و یا کاربرد هواپیما، تأمین می‌دهد. حدود مسئولیت بیمه‌گر برای هر حادثه معین است.

د- موارد خارج از تعهد بیمه‌گر (استثنائات)

# استثنائات بیمه‌نامه ی مسئولیت هواپیما

استثنائات بیمه‌نامه مسئولیت هواپیما در مورد بیمه‌گران مختلف، متفاوت است، اما به طور کلی استثنائات به شرح زیر است:

- خسارات بدنی وارد به خود بیمه‌گزار.
- خسارات بدنی وارد به کارکنان بیمه‌گزار در طول مدت خدمت و اعتبار بیمه‌نامه.
- خسارات مالی وارده به اشیاء و اموال بیمه‌گزار، زمانی که متعلق به وی یا در تصرف و کنترل او باشد.
- مسئولیت‌های بیمه‌گزار برای جرح بدنی و یا خسارات مالی ناشی از تولید، ساخت و یا فروش هواپیما و قطعات و لوازم یدکی آن و یا ناشی از هرگونه عملیات خدماتی (سرویس)
- مسئولیت بیمه‌گزار در زمانی که هواپیما با اجازه وی، بدون توجه به گواهی قابلیت پرواز و یا نادیده گرفتن بعضی از قوانین هواپیمایی کشوری، اقدام به پرواز نماید.

<http://www.centinsur.ir> . (سایت بیمه مرکزی)

## بیمه گران رشته هواپیما به منظور توزیع عقلایی ریسک باید دو عامل تعداد و زمان را کاملاً مورد توجه قرار دهند

**- تعداد:** از نظر تعداد بیمه گر باید نهایت تلاش خود را بکار برد که سهم مناسبی از  
هواپیماهای مورد بیمه را بپذیرد.

**- زمان:** زمان بیمه هواپیما عامل مهمی است، از آنجایی که پیش بینی نتیجه بیمه  
هواپیما به دلیل محدودیت توزیع آن در کوتاه مدت میسر نیست، بنابراین باید چندین  
سال متوالی در این رشته فعالیت کرد تا نتیجه واقعی از عملیات به دست آید.

# بیمه مسئولیت مدنی در قبال مسافری

- مدیران و اجاره کنندگان هواپیما، خود را بیمه می نمایند تا اینکه در صورت بروز حادثه که منجر به فوت یا نقص عضو مسافران گردد، خسارت وارده را جبران نمایند.
- بسیاری از دادگاهها معتقدند که مسوولیت متصدی حمل و نقل هوایی از زمان انجام تشریفات پروازی آغاز و تا زمانی که مسافر بار و توشه خود را از فرودگاه دریافت و ترک می کند ادامه دارد.



**در بیمه مسئولیت مسافری؛ موارد زیر دارای اهمیت می باشد :**

۱. ظرفیت مسافر هر هواپیما

۲. مسیر حرکت هواپیما (که مسئولیت هواپیما تابع کدام یک از

کنوانسیونهای ورشو، مونترال، لاهه یا قوانین و مقررات محلی است)

۳. نوع مسافران هواپیما (دستباز ۴۵۰)

# بیمه مسئولیت در مقابل اشخاص دیگر

- این پوشش بیمه ای خسارات بیمه گزار را که قانوناً مسئول پرداخت آن است پرداخت می نماید . مسئولیت بیمه گزار تنها در قبال زیان و خسارات فیزیکی وارده ناشی از برخورد هواپیما با اشیاء و اشخاص در روی زمین نبوده بلکه موارد زیرین را هم در بر میگیرد .
- خسارات ناشی از امواج صوتی هواپیما
- خساراتی ناشی از اشیاء ساقط شده از هواپیما
- تصادم با هواپیماهای دیگر
- مسئولیت بیمه گر در این بیمه نامه
- ارقام مندرج در بیمه نامه در رابطه با هر حادثه
- ارقام مندرج در بیمه نامه در رابطه با هر حادثه بعلاوه هزینه های قانونی و حقوقی
- بدون سقف مسئولیت برای هر حادثه و یا تعداد حوادث متعدد
- حداکثر خسارت برای هر هواپیما (ترکیبی از بیمه مسئولیت در قبال اشخاص ثالث و بیمه مسئولیت در قبال مسافری است ) (دستباز ۴۵۱)

## اطلاعاتی که بیمه گر باید در خصوص تنظیم بیمه نامه مسئولیت داشته باشد عبارتند از :

۱. ظرفیت هواپیما یا تعداد صندلیها
  ۲. متصدی هم تحت کدامیک از کنوانسیونهاست
  ۳. اطلاع از خطوط هوایی تجاری مجاز (سهم یا درصدی از ترافیک هوایی تحت کنوانسیونهای مورد نظر)
  ۴. درآمد حاصله از هر کیلومتر پرواز مسافر
  ۵. کیلومتر پرواز سال گذشته
- این اطلاعات بسیار حیاتی است تا بیمه گر بتواند حداقل نرخ یا حق بیمه محاسبه و تعیین نماید. و هدف بیمه گر از این روش دریافت حق بیمه بیشتر با استفاده از کارکرد و افزایش ظرفیت عملکرد هواپیماست. و از طرفی به نفع بیمه گذار است چونکه به صندلی خالی حق بیمه تعلق نمی گیرد. (دستباز ۴۵۳)

# نمونه فرم پیشنهاد بیمه هواپیما

پیشنهاد بیمه هواپیما / هلیکوپتر

## HELICOPTER / AIRCRAFT PROPOSAL FORM

	۱- نام بیمه گذار NAME OF THE INSURED
	۲- آدرس، شماره تلفن و فکس بیمه گذار ADDRESS, PHONE AND FAX
	۳- نوع هواپیما TYPE OF AIRCRAFT
	۴- علامت ثبتی REGISTRATION MARK
	۵- شماره قابلیت پرواز COFA No.
	۶- محل و سال ساخت PLACE & YEAR OF MANUFACTURE
	۷- قیمت هواپیما VALUE OF AIRCRAFT
	۸- تعداد موتور No. OF ENGINES
	۹- ظرفیت مسافر و خدمه پروازی PASSENGER AND CREW CAPACITY
	۱۰- نام مالک و یا استفاده کننده قبلی PREVIOUS OWNER / OPERATOR
	۱۱- مورد استفاده و تخمین ساعات سالیانه پرواز EXACT USE AND ESTIMATE OF ANNUAL HOURS
	۱۲- محل اصلی نگهداری BASE OF THE AIRCRAFT
	۱۳- محدوده جغرافیایی و مسیرهای عمده پروازی GEOGRAPHICAL LIMITS AND MAIN ROUTES

	۱۴- اجاره ای و یا ملکی بودن هواپیما (کپی قرارداد اجاره در صورت اجاره ای بودن) <b>THE AIRCRAFT HAS PURCHASED OR LEASED</b>
	۱۵- سابقه خسارتی بیمه گذار در ۵ سال گذشته <b>LOSS HISTORY IN LAST FIVE YEARS</b>
	۱۶- نام خلبانان در صورت امکان <b>PILOT NAMES (IF IT IS POSSIBLE)</b>
	۱۷- سابقه پروازی خلبانان شامل کل ساعات پروازی و سابقه پروازی روی این نوع هواپیما <b>PILOT EXPERIENCE IN TOTAL AND IN THIS TYPE OF AIRCRAFT</b>
	۱۸- پوششهای بیمه ای مورد درخواست <b>WHICH COVERAGES ARE REQUIRED</b>
	۱۹- سقف تعهدات شخص ثالث <b>THIRD PARTY LIMIT</b>
	۲۰- سقف تعهدات بار همراه / غیر همراه <b>BAGGAGE / CARGO LIMIT</b>
	۲۱- سقف تعهدات مسئولیت و یا حوادث سرنشین هر مسافر <b>PASSENGER ACCIDENT / LIABILITY LIMIT</b>
	۲۲- سقف تعهدات مسئولیت و یا حوادث سرنشین هر خدمه <b>CREW ACCIDENT / LIABILITY LIMIT</b>
	۲۳- میانگین میزان حمل مسافر در سال برای هر هواپیما <b>THE AVERAGE PASSENGERS LOADING</b>
	۲۴- تاریخ شروع پوشش بیمه ای <b>EFFECTIVE DATE OF INSURANCE</b>

### تاریخ و مهر و امضا بیمه گذار

- خواهشمند است در صورت وجود هرگونه مدارک مثبته تایید کننده موارد اشاره شده در فوق، کپی مدارک را ضمیمه فرم پیشنهاد فرمایید.
- در صورت وجود هرگونه سؤال و یا ابهام خواهشمند است با تلفتهای [REDACTED] و یا فکس [REDACTED] ابره بیمه های هواپیما تماس حاصل فرمایید.

# پیمہ کشتی



# سرفصل: بیمه کشتی

- بیمه بدنه کشتی
- قوانین بیمه دریایی
- کاربرد و اصول در بیمه بدنه کشتی
- بیمه ساخت کشتی
- بیمه خطر دریا پیمای کشتی
- بیمه مسئولیت متقابل در تصادم
- سایر قراردادهای بیمه بدنه کشتی و الحاقیه های مربوط به آن

حمل و نقل دریایی نسبت به سایر شیوه‌های حمل و نقل از قدمت بسیار بیشتری برخوردار بوده و به لحاظ حجم و مقدار کالای جابجا شده نیز دارای بیشترین سهم می‌باشد؛ به گونه‌ای که حسب آخرین آمار موجود حدود ۹۰ درصد کالاها در تجارت بین‌المللی از طریق دریا حمل می‌گردد که این خود بیانگر اهمیت بسزایی است که بیمه‌های دریایی میان سایر رشته‌های بیمه‌ای دارد.



# تعریف کشتی

ماده یکم قانون دریایی ایران، بجای آنکه به بیان تعریف کشتی پردازد، شرایط تابعیت کشتی را شرح نموده است. در حالی که لازم بود در ابتدای قانون آورده می شد. با اینحال، به استناد قسمت ۴ ماده ی ۵۲ قانون دریایی کشتی می گوید:

«کشتی به هر وسیله ای اطلاق می شود که برای حمل بار در دریا به کار می رود»

## انواع کشتی ها

تقسیم بندی های مختلفی در مورد کشتی ها وجود دارد و در یک تقسیم بندی کشتی ها به دو دسته کشتی های نظامی و غیرنظامی (بازرگانی) تقسیم می شوند.

**کشتی های بازرگانی نیز به سه دسته عمده تقسیم میشوند:**

کشتی های حامل کالای عمومی (GENERAL CARGO SHIPS)

کشتی های حامل کالای فله (BULK CARRIER SHIPS)

کشتی های مسافری (PASSENGER SHIPS)

# طبقه بندی کشتی ها

کشتی ها دارای ابعاد، اشکال و اندازه های متفاوتی هستند و به همین دلیل شناخت کشتی ها دارای اهمیت بسیار زیادی می باشند.

به طور کلی طبقه بندی کشتی ها به دو دسته کلی تقسیم می شود .

۱- کشتی هایی که بصورت « خطوط منظم » فعالیت می کند.

این کشتی ها بر اساس یک زمان بندی از پیش زمان بندی شده، از مبادی معین و مشخص، نسبت به حمل کالا برای مقاصد معین اقدام می نماید. کالای این نوع کشتی ها معمولاً کالاهای عمومی (متفرقه) بوده که دارای ابعاد و اوزان مختلفی می باشند. از خصوصیت کشتی های لاینر (Liner) این است که هرگز از برنامه تعیین شده قبلی عدول نمی کنند

۲- کشتی های که « بصورت نامنظم » فعالیت می کنند .

این گونه کشتی ها دارای برنامه از پیش تعیین شده ای نبوده و فعالیت آنها بر اساس تقاضاهای واصله برای حمل کالا می باشد . و به همین دلیل مبدا و مقصد حمل توسط صاحب کالا تعیین می شود .

معمولا این کشتی ها به حمل کالاهایی می پردازد که ظرفیت کامل کشتی را اشغال نماید . مانند: گندم ، غلات ، آهن و..

اصولا پیشنهاد بیمه برای یک کشتی لاینر برای بیمه گر در مقایسه با کشتی های که بطور نامنظم کار می کنند ، به مراتب مناسب تر است ، اگر چه نباید که کلیه کشتی های نامنظم را از دید بیمه گر ریسک نامناسب به حساب آورد .

تفاوت میان کشتی های لاینر و خطوط نامنظم در رابطه با نحوه مدیریت و اجرای قرارداد است .مثلا گردانندگان خطوط لاینر کارکنان مناسب و متخصصی را در اختیار دارند و صرفا در زمانی که یکی از کارکنان و یا ناخدا به دلیلی ترک خدمت می کنند باید جای خالی آنها را پر کنند ،در حالی که گردانندگان خطوط نامنظم (Tramp) قادر نیستند که ملوانان و ناخدای کشتی را نگهدارند و لذا در صورت نیاز باید از بازار پرسنل مورد نیاز خود را جذب نمایند . ( دستباز ص ۲۹۰ )

# طبقه بندی کشتی ها بر اساس نوع کالا

- ۱- کشتی های **فله بر**: جهت حمل الوار، سنگ معدن، سیمان و غلات استفاده می شود.
- ۲- کشتی های **مخصوص حمل حیوانات زنده**: که جهت حمل حیوان به کار گرفته می شود.
- ۳- کشتی های **مخصوص حمل مایعات و مواد شیمیایی**: به وسایلی گفته می شود که برای حمل نفت، روغن، اسید در پهنه آنها استفاده می شود.
- ۴- کشتی های **مخصوص حمل محمولات سنگین وزن و پر حجم و یخچالی (کالابرها)**  
جهت حمل انواع مختلف کالا که شامل کانتینر برها، یخچالی ها، کالای سنگین استفاده می شوند.
- ۵- کشتی های **مخصوص حمل گاز مایع**
- ۶- کشتی های **مخصوص حمل خودرو**

## اهمیت طبقه بندی کشتی ها

طبقه بندی کشتی از دیدگاه بیمه گر بدنه کشتی و یا کالا دارای اهمیت فوق العاده زیادی می باشد . بیمه گر کشتی و کالا نمی تواند مشخصات کشتی هایی را که جهت صدور بیمه نامه ارائه می شود تحت بررسی و بازرسی قرار دهد تا مطمئن شود که استانداردهای ساخت ، ماشین آلات و تجهیزات آن رعایت شده است . او به طبقه بندی انجام شده توسط موسسات طبقه بندی کننده مانند

polish Register of shipping و... و بررسی و بازرسیهای دوره ای کارشناسان این موسسات بسنده می کند .

با توجه به این که بر اساس قوانین بین المللی انجام طبقه بندی امری اجباری نیست و کشتی می تواند بدون انجام طبقه بندی در دریا تردد نماید ، اما عملاً غیر ممکن است که بدون انجام طبقه بندی تحت پوشش بیمه ای قرار گیرد . زیرا کمیته مشترک بیمه گران بدنه کشتی بر اساس طبقه بندی کشتی ها ، شرایط و کلوز ها و مقررات قرارداد بیمه بدنه را تدوین و تهیه نموده است .

آنچه حائز اهمیت است ، ذکر این واقعیت است که گواهی طبقه بندی تضمینی برای "قابلیت دریانوردی" کشتی نمی باشد . یک گواهی طبقه بندی صرفاً سمبول و نشان دهنده این واقعیت است که کشتی از نظر بدنه و ماشین آلات در زمان بازرسی قابلیت دریانوردی را داشته است .

یک کشتی می تواند به دلایل عدیده دیگر به غیر از وضعیت بدنه و ماشین آلات قابلیت دریا نوردی خود را از دست بدهد . مانند نداشتن خدمه و افسران و یا کافی نبودن تعداد آنها برای اداره کشتی و.... ( دستباز ص ۲۹۳ )



# به ثبت رسیدن کشتی

به ثبت رسیدن کشتی اولین بار در سال ۱۶۶۰ در انگلستان آغاز شد و از ابتدای سال ۱۷۸۶ در آن کشور اجباری گردید. و برای ثبت کردن آن نیاز به موارد زیر می باشد:

- درخواست مالک کشتی جهت ثبت آن
- نام کشتی : نام کشتی باید با سایر کشتی ها مشابهت نداشته باشد .
- گواهی سازنده آن (برای ثبت مرحله اول ) که حاوی اطلاعاتی در مورد تناژ کشتی ، محل ساخت و غیره است

- تعیین کارشناس جهت بازدید از کشتی
  - کنترل از جهت ثبت و درج نام کشتی در دو طرف کشتی
  - درج نام ناخدای کشتی در ورقه ثبت نام کشتی
  - برافراشتن پرچم کشوری که کشتی در آن به ثبت رسیده
- زیرا بیمه گران بدنه کشتی معمولاً شرایطی را در بیمه نامه گنجانیده اند که به محض تغییر پرچم ، بیمه نامه از درجه اعتبار ساقط خواهد بود مگر اینکه بیمه گذار قبلاً موافقت بیمه گر را در این زمینه جلب نموده باشد. (دستباز ص ۲۹۷)

## انواع کلی پوشش بیمه ای کشتی ها

### بیمه بدنه و ماشین آلات کشتی

بیمه بدنه و ماشین آلات شناورها بر اساس کلوزهای طراحی شده توسط انستیتوی بیمه گران لندن ارائه می گردد. کلوزهای مذکور کاملاً استاندارد بوده و در تمامی موسسات بیمه ای معتبر دنیا مورد استفاده قرار می گیرند.

### بیمه مسئولیت سازندگان شناورها

این نوع بیمه مسئولیت سازندگان کشتی ها را تحت پوشش قرار می دهد و کاربرد آن برای حوضچه های تعمیراتی و یا کارخانجات ساخت شناورها می باشد.

### بیمه مسئولیت در برابر اشخاص ثالث (کشتی و شناور)

علاوه بر خطراتی که بدنه و ماشین آلات را تهدید می کند صاحبان شناورها به واسطه نوع فعالیت خویش مسئول حفظ سلامت کارکنان و وسایل آنها و محمولات مورد حمل نیز می باشند. به منظور جلوگیری از ضرر مالکان و برای ایجاد اطمینان در سفرهای دریایی کلوپ هایی تاسیس شده اند که به کلوپ های (پی اند آی) معروف می باشند که در سطح جهان دارای فعالیت بسیار گسترده ای بوده و خساراتی را که ناشی از مسئولیت مالکان

می باشد را پوشش می دهند <http://www.iraninsurance.ir>

# انواع بیمه‌های بدنه کشتی:

بیمه بدنه کشتی به دو صورت به شرح زیر صادر می‌گردد

- **بیمه برای زمان معین (Time Insurance)**

در بیمه کشتی برای زمان معین، کشتی برای مدت معین معمولاً یک سال بیمه می‌شود.

- **بیمه برای سفر معین (Voyage Insurance)**

در بیمه برای سفر معین، کشتی در طول سفر مشخص شده در بیمه‌نامه، بیمه می‌گردد.

برای هر یک از دو نوع بیمه مذکور شرایط مختلفی وجود دارد که ذیلاً به مهمترین آنها اشاره می‌گردد <http://iran-bime.com>

### - شرایط بیمه زمانی کشتی:

شرایط مذکور دارای پوشش کاملی برای کشتی می باشد به همین دلیل در عمل به آن شرایط تمام خطر اطلاق می شود. مهمترین خطرات بیمه شده در شرایط مذکور عبارتند از: خطرات دریا، آتش سوزی، انفجار، دزدی، به دریا انداختن، دزدی دریایی، حوادث و خسارات تأسیسات هسته ای، برخورد هواپیما، برخورد با وسایل نقلیه زمینی و اسکله ها، زلزله، آتش فشان، صاعقه، حوادث زمان بارگیری، تخلیه یا انتقال کالا و سوخت، ترکیدن دیگ بخار، شکست شافت، عیوب مخفی، خطای ناخدا، خدمه و راهنمایان کشتی، خطای تعمیرکاران، خطای اجاره کننده کشتی، باراتری و سه چهارم مسئولیت تصادم

### شرایط بیمه سفر کشتی:

خطرات تحت پوشش این شرایط مشابه شرایط بیمه زمانی کشتی است. مهمترین خطرات بیمه شده در شرایط مذکور عبارتند از: برای خطرات از بین رفتن کامل، زیان همگانی، سه چهارم مسئولیت تصادم، پاداش نجات، هزینه نجات و هزینه تعقیب مسئول ورود

خسارت و <http://iran-bime.com...>

# بیمه گری بیمه بدنه کشتی

یکی از بزرگترین بازارهای بیمه بدنه کشتی ، بازار انگلیس ، علی الخصوص بازار لویدز می باشد که در بسیاری از موارد اخذ پوشش بیمه ای در بازار، از طریق دلالتان صورت می پذیرد و بیمه گران جهت ارائه پوشش نیازمند اطلاعات زیر می باشند :

۱. نوع پوشش بیمه ای مورد نیاز
۲. نوع بیمه نامه
۳. نام و مشخصات بیمه گزار
۴. اسم و مشخصات کشتی
۵. مدت بیمه یا سفر
۶. منافع ای که باید تحت پوشش بیمه ای قرارگیرد ( بدنه ، ماشین آلات )
۷. سرمایه بیمه و یا ارزش مورد بیمه
۸. شرایط بیمه نامه
۹. نرخ حق بیمه
۱۰. فرانشیز
۱۱. آیا کشتی بعنوان لاینر (منظم) یا غیر منظم به کار و فعالیت خود مشغول است
۲۱. سایر اطلاعات مورد نیاز بیمه گر یا دلال

# کلوزها یا شرایط موجود در بیمه بدنه کشتی

- بیمه بدنه و ماشین آلات شناورها براساس کلوزهای طراحی شده توسط انیستوی بیمه گران لندن ارائه می گردد.
- این کلوزها کاملاً "استاندارد و دارای تنوع گسترده بوده و هر کلوز مبین پوشش خاصی می باشد. **مهمترین کلوزهای قابل ارائه در بیمه های شناور**
- **کلوز ۲۸۰ (زمانی) تمام خطر:**  
اهم خطرات تحت پوشش این کلوز عبارتند از : ۱- خطرات ناشی از حوادث دریایی و طوفان  
۲- آتش سوزی و انفجار ۳- به دریا انداختن محصولات جهت نجات کشتی و مابقی کالاها  
۴- خسارت وارده به کشتی در اثر برخورد با اسکله و تاسیسات بندری یا سکوها ۵-  
خسارت ناشی از تخلیه ، بارگیری و یا سوخت گیری ۶- خسارت ناشی از ترکیدن دیگ و  
یا شکست شفت ۷- خسارت ناشی از خطای کاپیتان و یا خدمه و یا راهنما ۸- سه چهارم  
خسارت ناشی از مسئولیت تصادم ( در صورت برخورد کشتی با کشتی دیگر چنانچه کشتی  
مورد بیمه مقصر حادثه باشد، علاوه بر خسارت وارده به کشتی مورد بیمه ، سه چهارم  
خسارت کشتی مقابل نیز قابل جبران می باشد) ۹- زیان همگانی ۱۰- هزینه های نجات

<http://iran-bime.com>

- **کلوز ۲۸۴ (زمانی) :** خسارت کلی + سه چهارم مسئولیت تصادم و زیان همگانی و هزینه های نجات : این کلوز خسارت کلی شناورها را مورد پوشش قرار می دهد بدین معنی که چنانچه کشتی به علت یکی از خطرات تحت پوشش غرق گردد و یا از بین برود خسارت قابل پرداخت می باشد ولی خسارت جزئی تحت پوشش این کلوز نمی باشد.
- **کلوز ۲۸۹ (زمانی) :** خسارت کلی + هزینه های نجات : این کلوز نیز خسارت کلی و یا از بین رفتن کامل کشتی را تحت پوشش قرار می دهد .
- **کلوز ۳۴۶ (زمانی) تمام خطر :** این کلوز یکی از کاملترین کلوزهای موجود بوده که تمامی خسارت مشمول عنوان جزئی و کلی را تحت پوشش می دهد ویژه شناورهای صیادی است.
- **کلوز ۲۸۱ (خطر جنگ):** این کلوز در خصوص خطرات ناشی از جنگ می باشد که بصورت خطرات اضافی قابل ارائه می باشد <http://iran-bime.com>



کلیه شرکت های حمل و نقل دریایی، صاحبان و تولیدکنندگان کشتیها و لنجها و وسایل موتوری دریایی که دارای گواهینامه ثبت و گواهینامه موسسه رده بندی باشند / کلیه تولیدکنندگان و مالکان کشتیها در قبال سلامت کارکنان و وسایل آنها و محمولات مورد حمل به این بیمه نامه نیاز دارند

# خسارتهای قابل پرداخت

خطرها و خسارتهای قابل پرداخت در این بیمه شامل موارد زیر : \* آتش سوزی و انفجار \* طوفان \* به گل نشستن و یا برخورد با صخره \* تصادم شناور بیمه شده با شناورهای دیگر \* زیان همگانی و هزینه های نجات و به دریا انداختن \* در مورد شناورهای صیادی، علاوه بر خطرها و خسارت های فوق، حوادث ناشی از بارگیری، تخلیه یا جابه جایی ماهی صید شده و همچنین خسارت وارد به وسایل و ادوات صیادی دارای پوشش می باشد. \* حوادث دریا، رودخانه، دریاچه یا آبهای قابل کشتیرانی دیگر \* دزدی توام با اعمال زور توسط افراد خارج از کشتی ( راهزنی دریایی) \* برخورد با هواپیما یا وسایل مشابه دیگر، یا اشیایی که از آنها سقوط کند، وسیله نقلیه زمینی، حوضچه تعمیر یا تجهیزات و تأسیسات ساحلی. \* زمین لرزه، فوران آتش فشان یا صاعقه \* حوادث ناشی از بارگیری، تخلیه یا جابجایی کالا یا سوختگیری \* ترکیدن دیگ بخار، شکستن شافت یا هر عیب مخفی ماشین آلات یا بدنه کشتی \* غفلت فرمانده، افسران، کارمندان یا راهنمایان کشتی \* غفلت تعمیرکنندگان یا اجاره کنندگان به شرطی که این اشخاص در این بیمه بیمه گذار نباشند. \* باراتری فرمانده، افسران یا کارکنان کشتی به شرط اینکه خسارات وارده ناشی از عدم مراقبت لازم بیمه گذار یا مالکان یا مدیران کشتی نباشد.

# مسئولیت ناشی از تصادم

در صورت تصادم شناور بیمه شده با شناور یا شی دیگر اعم از شناور و یا ثابت، مسئولیت بیمه‌گذار در جبران خسارت و پرداخت وجه و یا جوهی بابت موارد زیر تحت پوشش قرار می‌گیرد:

- تلف یا آسیب دیدگی کشتی دیگر یا محمولات آن کشتی و یا شی دیگر
- تاخیر یا زمان معقول ناشی از عدم استفاده از کشتی دیگر یا محمولات آن کشتی و یا شی دیگر
- زیان همگانی، هزینه نجات یا هزینه نجات قراردادی کشتی دیگر یا محمولات آن کشتی به شخص یا اشخاص
- در بیمه کشتی بیمه‌گر مسئول جبران خسارت وارده به بدنه شناور و نیز مسئولیت مالکان آنها در برابر اشخاص ثالث می‌باشد، بنابراین در بیمه کشتی دو دسته خسارات تحت پوشش قرار می‌گیرد.



# در بیمه بدنه و ماشین آلات کشتی بیمه (H&M) شرایط فسخ مشروح در زیر اعمال می‌گردد:

**شرایط Termination بند ۶ کلوز ۳۰۰ انستیتو بیمه گران لندن (انفساخ)**

۱. این بیمه ممکن است با اخطار قبلی ۷ روزه که بیمه گر یا بیمه‌گذار به طرف دیگر می‌دهد فسخ شود
۲. این بیمه اعم از این که اخطار فسخ ارسال شده یا نشده باشد در موارد ذیل انفساخ می‌یابد:
  - الف - به محض بروز جنگ (اعم از این که اعلان جنگ شده باشد یا نشده باشد) بین هر یک از کشورهای زیر: آمریکا، بریتانیا، فرانسه، روسیه و چین.
  - ب- در صورتی که کشتی به منظور تملک یا استفاده مصادره شده باشد.
۳. در هریک از موارد فسخ با اخطار قبلی یا انفساخ اتوماتیک، حق بیمه خالص مدت باقی مانده بصورت روز شمار به بیمه‌گذار قابل پرداخت می‌باشد. یادآور می‌شود که کلوزهای موجود صرفاً بدنه و ماشین آلات شناورها و مسئولیت ناشی از تصادم کشتی را تحت پوشش قرار می‌دهد.

بیمه‌نامه با اعلام کتبی بیمه‌گذار یا بیمه‌گر قابل فسخ می‌باشد. چنانچه فسخ از جانب بیمه‌گذار باشد حق بیمه برگشتی می‌تواند بر مبنای روز شمار و یا کوتاه مدت محاسبه گردد ولی چنانچه از جانب بیمه‌گر فسخ گردد حق بیمه بصورت روز شمار برگشت می‌گردد. ضمناً در صورت تحقق شرایط ذیل بیمه‌نامه فسخ می‌گردد: این بیمه در صورت تحقق هر یک از امور زیر بلافاصله و بطور اتوماتیک منفسخ می‌شود، مگر این که بیمه‌گر خلاف آن موافقت کرده باشد: تغییر موسسه رده بندی کشتی و یا تغییر، تعلیق، عدم ادامه، لغو یا انقضاء مدت اعتبار رده بندی کشتی مگر اینکه در زمان تحقق هر یک از این امور، کشتی در دریا باشد که بدین ترتیب انفساخ به محض رسیدن کشتی به بندر بعدی حاصل می‌شود.

هر تغییر ارادی یا غیر ارادی در مالکیت یا پرچم کشتی، واگذاری اداره کشتی به مدیران جدید یا اجاره کشتی به صورت لخت یا مصادره کشتی ( به منظور تملک یا استفاده ) مشروط بر اینکه اگر کشتی حامل کالا بوده و قبلاً از بندر بارگیری حرکت کرده باشد یا بدون کالا در دریا قرار داشته باشد انفساخ در صورت درخواست بیمه‌گذار ( به شرطی که کشتی سفر) در بیمه مسئولیت در برابر اشخاص ثالث با اعلام کتبی بیمه‌گذار یا بیمه‌گر قابل فسخ می‌باشد <http://sarmadins.ir>

# نمونه فرم پیشنهاد بیمه کشتی



## فرم پیشنهاد بیمه کشتی

### MARINE HULL PROPOSAL FORM

<b>الف) مشخصات کشتی</b>	
نام کشتی:	نام کشور و شرکت سازنده:
شماره ثبت:	شماره IMO:
سال ساخت:	جنس بدنه:
طول:	عرض:
مورد استفاده:	منطقه تردد:
نام موسسه رده بندی (لطفاً تصویر کلیه گواهینامه های رده بندی پیوست گردد):	
<b>ب) مشخصات ماشین آلات</b>	
تعداد موتور (های) اصلی:	شماره موتور(های) اصلی:
توق (مدل) موتور (های) اصلی:	قدرت موتور(های) اصلی:
کشور سازنده موتور(های) اصلی:	سال ساخت موتور(های) اصلی:
آیا تعمیرات موتورها و ماشین آلات براساس دستورالعمل تعمیرات دوره ای در موعد مقرر انجام شده است؟	
آخرین تاریخ تعمیرات دوره ای و توق تعمیرات:	
در صورت نیاز مدارک شبهه که نشان دهنده آخرین تعمیرات انجام شده باشد از آن شرکت محرم درخواست خواهد شد.	
قطعات تعویضی و اقداماتی که در آخرین تعمیرات دوره ای قبل انجام شده است:	
امکانات و تجهیزات اطفاء حریق موجود در شناور و آماده بکار را نام ببرید:	



بیمه ایران

www.iraninsurance.ir

- وضعیت کلی بدنه و ماشین آلات و قابلیت دریاپیمایی شناور:

**ج) ارزش شناور:**

**ریال**

گواهی می نمایم ارزش اظهار شده براساس قیمت واقعی بوده و تعهد می نمایم در صورت تضرر در ارزش شناور مراتب را کتیباً به بیمه گر اعلام و الحاقیه لازم را دریافت نمایم. در غیر این صورت ماده ۱۰ قانون بیمه و سایر احکام مربوطه حاکم بر موضوع خواهد بود.

- ارزش بدنه :

جنس بدنه:

- ارزش ماشین آلات :

شامل:

- ارزش سایر تجهیزات:

شامل :

**د) مشخصات مالک و مدیریت های شناور**

- نام مالک:

نام بهره بردار:

شماره ملی / کد اقتصادی بیمه گزار :

آدرس:

کد پستی:

شماره تماس:

- نام شرکتی که مدیریت فنی و نگهداری شناور را به عهده دارد :

**ه) سوابق خسارتی طی ۴ سال گذشته :**

- شامل نوع خسارت :

مبلغ خسارت وارده :

**و) کلوز مورد درخواست**

- کلوز ۲۸۹:  کلوز ۲۸۴:  کلوز ۲۸۰:  کلوز ۲۴۶:  کلوز ۲۴۴:  (ویژه شناورهای صیادی)

- مدت بیمه نامه مورد درخواست: ..... سال

- شروع و تعهد بیمه گر الزاماً یا صدور بیمه نامه و دریافت حق بیمه بر اساس مفاد مندرج در بیمه نامه می باشد.

- اینجانب ..... مالک  نماینده مالک  بیمه گزار  به شماره ملی ..... صحت موارد فوق

الذکر را تأیید می نمایم و تعات ناشی از هرگونه اطلاعات ناصحیح را تقبل می نمایم.

شماره تماس :

تاریخ و امضاء



### فرم پرسشنامه و پیشنهاد بیمه بدنه و ماشین آلات کشتی

شخصیات بیمه گذار	۱- بیمه گذار حقیقی: نام و نام خانوادگی: _____ نام پدر _____ سال تولد: _____ / _____ / _____ شماره شناسنامه و محل صدور: _____ کد ملی: _____ حقوقی: نام شرکت/سازمان: _____ شماره ثبت: _____ شناسه ملی / کد اقتصادی: _____
	۲- آدرس بیمه گذار: _____ تلفن و نمابر: _____ پست الکترونیکی: _____
شخصیات مورد بیمه	۳- نام مالک یا مالکین (Owner/s): _____ (در صورت وجود بیش از یک مالک درصد مالکیت تعیین شود) ۴- نام شناور: _____ نام کارخانه و کشور سازنده شناور: _____ سال و محل ساخت: _____ نوع شناور (بدک کشتی، بارج و...): _____ تاریخ کتیل گذاری: _____ نوع استفاده: _____ ارزش شناور: _____ جنس بدنه: _____ برجم شناور: _____ محل و تاریخ ثبت: _____ طول (LOA)، عرض، عمق (MLD)، اینچور، طرفیت خالص (NT) و ناخالص (GT): _____ شماره IMO شناور: _____
	۵- محدوده تردد شناور (شناور در خارج از محدوده تردد مشخص شده بر اساس مدارک پوشش ندارد): _____
تجهیزات	۶- نوع تجهیزات کمک ناوبری و مخابراتی شناور: _____
مشخصات موتور ها	۷- نام کارخانه سازنده موتور، مشخصات فنی، تعداد، میزان قدرت، سال ساخت و شماره سریال موتور: _____
سراسری	۸- تعداد سرشتیان شناور (بر اساس کواچینامه Minimum Safemaning certificate): _____ خدمه: _____ سابقه طرفیت قایق های نجات: _____
رده بندی مؤسسه	۹- مؤسسه رده بندی شناور: (تصویر کواچی کلاس ضمیمه گردد) _____
قابلیت دریانوردی	۱۰- تاریخ خاتمه اعتبار قابلیت دریانوردی: _____ تاریخ صدور مجوز ثبت و بهره برداری: _____

فاکس مستقیم اداره صدور بیمه های کشتی و هواپیما: ۰۲۱-۸۸۸۰۳۸۵۱ تلفن مستقیم اداره صدور بیمه های کشتی و هواپیما: ۰۲۱-۸۸۸۰۳۸۵۲

صفحه یک از دو

### فرم پرسشنامه و پیشنهاد بیمه بدنه و ماشین آلات کشتی

تعمیرات انجام بدنه	محل تعمیر	محل استقرار	سوابق بیمه ای	پوشش های مورد درخواست
۱۱- نوع، تاریخ و محل آخرین تعمیرات و بازمسازي انجام شده در خارج از آب (ناکینگ) مدارک مربوطه را ضمیمه فرمایید.		۱۲- زمان و محل استقرار قملی شناور (جهت انجام بازدید) : نام و تلفن تماس رایجا:		۱۳- تاریخ انقضای بیمهنامه (قبل/جاری) : نوع پوشش: نام بیمه‌گر:
۱۴- سوابق خسارت شناور در پنج سال گذشته : مبلغ خسارت : مکان، زمان و علت وقوع حادثه:		۱۵- نوع پوشش های مورد درخواست : ۱- بیمه بدنه و ماشین آلات با شرایط : <input type="checkbox"/> کلوز ۲۸۹ (فقط از بین رقتن کامل) <input type="checkbox"/> کلوز ۲۸۴ (ازین رقتن کامل یا $\frac{3}{4}$ مسئولیت برخورد با کشتی مقابل) <input type="checkbox"/> کلوز ۲۸۰ (تمام خطر) <input type="checkbox"/> سایر کلوزهای مورد درخواست (لطفاً نام بپسند).		
۱۵-۲- بیمه مسئولیت در قبال سرنشینان شناور : حداکثر تعداد سرنشینان تحت پوشش - تعداد خدمه _____ نفر، تعداد مسافر _____ نفر سرمایه مورد تعهد به ازای هر نفر در ماههای حرام _____ ریال و در ماههای غیرحرام _____ ریال		۱۵-۳- حداکثر سقف تعهدات پوشش مسئولیت در قبال اشخاص ثالث: مالی: _____ ریال جانی: _____ ریال سایر پوشش‌های مورد درخواست با ذکر جزئیات و سقف تعهدات درج گردد:		۱۶- پوشش بیمه‌ای برای یک سفر: _____ مسیر تردد: _____ مدت سفر: _____ * لطفاً به همراه پرسشنامه، کواهی ثبت و بهره برداری از شناور - کواهی کلاس شناور (تمام صفحات) - کواهی بدنه و ماشین آلات - کواهینامه حداقل خدمه ضمیمه و ارسال گردد.

شماره فرم: ۱۳۸۵

\* کواهی می‌شود به کلیه پوشش‌های فوق با صداقت کامل پاسخ داده شده است و از آنجا که این پیشنهاد جزء لاینفک بیمه‌نامه می‌باشد هر نوع اظهار خلاف واقع موجب عدم تعهد بیمه‌گر خواهد شد.

\* تکمیل این پرسشنامه به تنهایی هیچگونه تعهدی برای شرکت بیمه البرز ایجاد نمی‌نماید.

\* تعهد می‌نمایم در صورت صدور بیمه نامه حق بیمه متعلقه را پرداخت نمایم.

توجه: این پرسشنامه باید حتماً توسط بیمه‌گذار و یا نماینده وی تکمیل و مهر و امضاء گردد

مهر و امضاء بیمه‌گذار

تاریخ تنظیم پرسشنامه: \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_



**به پایان آمد این دفتر**  
**حکایت همچنان باقیست**  
**(سعدی)**

Email: [b\\_hadizadeh@yahoo.com](mailto:b_hadizadeh@yahoo.com)

[www.b-hadizadeh.ir](http://www.b-hadizadeh.ir)

@Hadizadeh\_20 هادی زاده - مدرس بیمه

با تشکر از  
حسن توجه شما

موفق باشید

خرداد ۹۹

Email: [b\\_hadizadeh@yahoo.com](mailto:b_hadizadeh@yahoo.com)

[www.b-hadizadeh.ir](http://www.b-hadizadeh.ir)

@Hadizadeh\_20 هادی زاده - مدرس بیمه