

## بررسی بیمه مسئولیت مدنی در صنعت حمل و نقل دریایی، هوایی و زمینی

(تاریخ دریافت ۱۴۰۱/۱۲/۱۵، تاریخ تصویب ۱۴۰۲/۰۳/۱۸)

دکتر مریم احمدی<sup>۱</sup>

استادیار گروه حقوق خصوصی واحد خمین، دانشگاه آزاد اسلامی، خمین

اکبر بدرزاده

وکیل پایه یک دادگستری، عضو کانون وکلای دادگستری البرز

### چکیده

جبران خسارت در بیمه مسئولیت در انواع صنعت حمل و نقل یکی از مباحث مهم حقوق بیمه هست که هر بیمه گر و بیمه گذار پس از وقوع حادثه با آن مواجه هست مشکلاتی که در جریان جبران خسارت از زمان وقوع حادثه تا زمان تصفیه خسارت به وجود می آید مستلزم بررسی است. بررسی نحوه جبران خسارت مستلزم این است که انواع پوشش های بیمه ای و همچنین اصول اساسی بیمه مسئولیت مدنی و در عین حال احکام خاصی که در بیمه های مسئولیت مدنی قابل اعمال است مورد بررسی قرار گیرد. بررسی احکام خاص و همچنین اصول اساسی حاکم بر مسئولیت مدنی ما را به این امر می رساند که بیمه گذار باید با حسن نیت عمل کند و صرفاً به میزانی از خسارت نائل می شود که واقعاً متحمل آن شده است اما از طرفی در عرصه بین المللی بر خلاف حقوق داخلی بیمه گر موظف به جبران خسارت به میزان واقعی نیست بلکه در کنوانسیون های متعدد برای جبران خسارت سقف خاصی قائل شده اند.

**واژگان کلیدی:** بیمه مسئولیت، انواع حمل و نقل، احکام خاص، اصول اساسی، سقف خسارت.

<sup>۱</sup> نویسنده مسئول

## بخش اول: کلیات

بیمه یکی از صنایع خدماتی است که از ابتدای شکل گیری جوامع بشری به صورت تعاون مطرح بوده و باعث توزیع خسارت بین یک جمع شده و از وارد آمدن ضررهای هنگفت به یک فرد جلوگیری می کرده است. با توجه به اهمیت جابجایی کالا و خطرهایی که همواره در حین حمل کالا وجود دارد به موضوع بیمه مسئولیت به ویژه در حمل و نقل در بین بیمه‌های باربری تنها موردی است که کاملاً اختیاری است و به درخواست صاحبان وابسته است. از آنجا که بیمه مسئولیت مدنی با سایر بیمه‌ها دارای تشابهات است از جمله اینکه از نظر اصول با آنها مشابه است ولی از جهاتی با آنها متفاوت است از جمله اینکه از جهت پوشش بیمه‌ای دارای قواعد خاصی است و همچنین از جهت اینکه دارای احکام خاصی است موجب تمایز شده است که در این مقاله در فصل اول ابتدا به کلیات و مفاهیم می پردازیم سپس در فصل دوم به اصولی که در بیمه مسئولیت مدنی مطرح است سپس احکام خاصی که در بیمه مسئولیت مدنی حاکم است سپس از این جهت پوشش‌های بیمه‌ای دارای تفاوت‌هایی است به بحث پرداخته می شود. و در پایان سقف خسارت قابل پرداخت در پوشش‌های بیمه به تفصیل مورد بررسی قرار می گیرد. در هر قسمت بطور مناسب رویه قضایی هم مورد تأکید قرار می گیرد.

## بخش دوم: تعریف مسئولیت مدنی و قلمرو آن

### بند اول: تعریف مسئولیت مدنی

واژه مسئولیت در قانون تعریف نشده است بنابراین در تعریف قانونی از مسئولیت، حقوقدانان تعاریف مختلفی ارائه داده‌اند، به عنوان مثال:

مسئولیت، تعهد قانونی شخص است بر رفع ضرر دیگری که وی به او وارد آورده است، خواه این ضرر ناشی از تقصیر خود وی باشد یا از فعالیت او ایجاد شده باشد (جعفری لنگرودی، ترمینولوژی حقوق، صص ۳-۶۴۲). در جای دیگر مسئولیت به مفهوم «فرضی که به موجب آن هر فردی نتایج شناخته شده اعمال خود را خواستار است» تلقی گردیده است (حسینی نژاد، مسئولیت مدنی، صص ۱-۲). به عبارت دیگر در هر مورد که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد می گویند در برابر او مسئولیت مدنی دارد.

در ماده یک قانون مسئولیت مدنی ایران مصوب ۱۳۳۹/۲/۷ مسئولیت چنین تعریف شده است: «هر کس بدون مجوز قانونی، عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان و یا مال و یا سلامتی افراد

یا حیثیت و شهرت تجارت و یا هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده است، لطمه وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود است.

شکوفای شدن نظام سرمایه داری و پیشرفت حیرت آور فنون و صنایع باعث شده است که مسئولیت مدنی، مقام ممتاز و ویژه‌ای به دست آورد. اگر پیش از این «اصل آزادی قراردادی» و نیز وی اجبار کننده قرارداد کانون همه روابط اجتماعی و مهم ترین بحث حقوق مدنی به شمار می رفت امروزه برنامه اقتصاد ارشادی دولت ها و تغییر وسایل زندگی و حمل و نقل مقام نخست را به مسئولیت مدنی می دهد (کاتوزیان، الزام های خارج از قرارداد (ضمان قهری)، صص ۳۷-۴۴)

### بند دوم: قلمرو مسئولیت مدنی

مسئولیت مدنی را به دو شعبه مهم تقسیم کرده اند: قراردادی و خارج از قرارداد (قهری).

#### • مسئولیت قراردادی

این مسئولیت در نتیجه اجرا نکردن مواردی که طرفین در عقد متعهد شده اند، به وجود می آید کسی که به عهد خود وفا نکند و بدین وسیله باعث ضرر رسیدن به هم پیمان (یا هم پیمانانش) شود، باید از عهده خسارتی که به بار آورده است، بر آید. ضمانتی که متخلف در این باره پیدا می کند، به لحاظ ریشه تعهد اصلی «مسئولیت قراردادی» نامیده می شود.

#### • مسئولیت قهری

برعکس، در فرضی که دو شخص هیچ پیمانی با هم ندارند و یکی از آن دو، به عمد یا به خطا، به دیگری زیان می رساند، مسئولیت را «غیرقراردادی» و یا «خارج از قرارداد» می نامند؛ برای مثال، قانون فرمان می دهد که در رفتار و گفتار خود محتاط باشید، بی مبالاتی و بی احتیاطی نکنید و آدم نکشید. اگر کسی به این تکالیف که قانون برای همگان مقرر داشته است، عمل نکند و در نتیجه این تخلف، خسارتی به دیگری بزند، باید آن را جبران کند. ریشه این مسئولیت، پیمان بین او و زیان دیده نیست؛ تخلف از تکالیف قانونی است که برای همه وجود دارد (دایدریکس و ورچور، یک مقدمه برای حقوق هوایی، ترجمه حسین احوال فرد، صص ۸۴-۳۱)

## بخش سوم: شناخت بیمه مسئولیت مدنی<sup>۱</sup> به طور کلی و بیمه مسئولیت مدنی مربوط به حمل و نقل

### بند اول: شناخت بیمه مسئولیت مدنی به طور کلی

قبل از بررسی بیمه مسئولیت ابتدا بیمه را بطور کلی تعریف می‌کنیم. «بیمه عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازای پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارد بر او را جبران نموده و یا وجه معینی بپردازد.» (ماده یک قانون بیمه مصوب ۱۳۰۶) متعهد را بیمه‌گر، طرف تعهد را بیمه‌گذار، وجوهی را که بیمه‌گذار به بیمه‌گر می‌پردازد حق بیمه و آنچه را که بیمه می‌شود موضوع بیمه می‌نامند. «بیمه مسئولیت» عبارت است از نوعی پوشش بیمه‌ای که به منظور حمایت از بیمه‌گذار و حقوق اشخاص دیگر، خسارات مالی و صدمات جانی که از طرف بیمه‌گذار به دیگران وارد شده است، جبران می‌نماید (روحن خطیبی، مسئولیت قانونی در حمل و نقل بیمه‌های هوایی، صص ۸-۴۷۴). دادگاه‌ها نیز در جامعه‌های صنعتی به پا خاستند تا از ناتوان حمایت کنند و دعاوی مربوط به «مسئولیت مدنی» را برای او ساده‌تر سازند. از یک طرف این موضوع و از طرف دیگر، شمار دعاوی مربوط به جبران خسارت و روبه‌رو شدن مالکان ابزارهای خطرناک با زیان‌های گزاف و پیش‌بینی نشده، صاحبان صنایع را وادار کرد که از بیمه مسئولیت استقبال کنند (ناصر کاتوزیان، پیشین، صص ۴۴-۳۷).

گسترش این بیمه‌ها سبب شد که بخش مهمی از مسئولیت‌های فردی، چهره اجتماعی یافته و بیمه از نقش سنتی خود فراتر رود. بر طبق قاعده، بیمه‌گذار باید پس از جبران خسارت، به بیمه‌گر رجوع کند و زبانی را که متحمل شده، از او بگیرد. ولی امکان رجوع مستقیم زیان دیده به بیمه‌گر در عمل، او را از جبران خسارت معاف کرده است. در واقع، او از بیمه‌گر می‌خواهد که ترتیب پرداخت خساراتی را که به دیگران می‌زند، بدهد (همان). البته حق بیمه‌ای که او در برابر این امتیاز می‌پردازد، رابطه مستقیم با میزان مسئولیت‌های شخصی او ندارد.

<sup>۱</sup> - Liability Insurance.

به عبارت دیگر، همان گونه که «آندره تنک»، استاد فرانسوی، به درستی دریافته است، بیمه مسئولیت به مسئله جبران خسارت، رنگ و چهره دیگری می‌بخشد. در فرضی که طرف دعوی، بیمه شده است، دیگر دادگاه به عادلانه بودن پرداخت خسارت از سوی او به زیان دیده نمی‌اندیشد؛ زیرا موضوع این است که آیا خسارت کسانی که در این وضع قرار می‌گیرند باید از سوی گروه بیمه گذارانی که در موقعیت خوانده قرار گرفته‌اند و به همان فعالیت می‌پردازند، جبران شود یا خیر؟ (همان).

در نتیجه می‌توان گفت: حقوق مسئولیت مدنی در آخرین تحول خود، به جای تکیه بر تقصیر مرتکب و مجازات کردن او، بر «لزوم جبران ضرر» تمایل دارد؛ هدفی که از دیرباز در فقه دنبال می‌شده است. پس باید افزود که احکام مسئولیت مدنی تنها وسیله بازدارنده از تقصیرهای زیان‌بار نیست، بلکه وسیله تأمین احترام به حقوق مورد تجاوز و توزیع عادلانه خسارت نیز هست (همان).

## بند دوم: شناخت بیمه مسئولیت مدنی مربوط به حمل و نقل داخلی و بین‌المللی

بیمه حمل و نقل کالا یا بیمه باربری را نباید با بیمه مسئولیت متصدیان حمل اشتباه گرفت. یعنی باربری مثل سایر بیمه‌های اشیاء و اموال تابع اصل غرامت است، یعنی بیمه نباید موجب درآمد و سود بیمه‌گذار گردد و بیمه‌گذار باید نسبت به آن دارای نفع بیمه‌پذیر باشد. به موجب بند ۱ م ۲۲ قانون بیمه مصوب سال ۱۳۱۶ «در بیمه حمل و نقل خسارت بر حسب قیمت مال در مقصد حساب می‌شود».

حداکثر تعهد بیمه‌گر بهای تمام شده کالا یا بهای روز آن در مقصد است. در بیمه نامه‌ها اجازه استفاده از وسایل مختلف حمل و نقل پیش‌بینی شده است و به همین دلیل کالا می‌تواند با هر یک از شیوه‌های مختلف حمل گردد.

بیمه حمل و نقل کالا یا بیمه باربری قدیمی‌ترین رشته در بیمه‌های بازرگانی است در این نوع بیمه خسارتهای وارد شده به کالا در اثر وقوع خطرهای بیمه شده در مسیر حمل جبران می‌شود و بیمه‌گر در مقابل دریافت حق بیمه متناسب با پوشش بیمه‌ای از بیمه‌گذار، تعهد می‌کند (همان). چنانچه کالای مورد بیمه در جریان حمل و جابجایی از مبدأ به مقصد مندرج

در بیمه نامه و به علت وقوع یکی از خطرات مندرج در بیمه نامه تلف و یا دچار خسارت شد و یا بیمه گذار براساس قوانین و مقررات بین المللی متحمل پرداخت هزینه‌هایی گردید، زیان وارده به کالا را جبران کرده و هزینه‌ها را هم پردازد. البته علاوه بر پوشش‌های گفته شده، در بعضی از موارد زیان و خسارت وارده به اشخاص ثالث هم تحت پوشش این بیمه نامه‌ها قرار می‌گیرد. بیمه حمل و نقل همچون سایر پدیده‌های اجتماعی سیر تکاملی خود را در طول زمان سپری نموده تا به شکل امروزی درآمده و در این شکل گیری مراجع و مؤسسات مختلفی نقش موثر داشته که مشهورترین آنها مؤسسه بیمه گران لندن می‌باشد و مؤسسه نامبرده شرایط و مقرراتی را تدوین نمود که حاوی مسائل فنی و حقوقی بیمه حمل و نقل نموده که مبنای صدور بیمه نامه در بسیاری از کشورهای جهان از جمله کشور ما قرار گرفت. مورد مشابه بیمه‌های داخلی با بیمه‌های بین المللی، بیمه حمل و نقل است که هم در مبادلات داخل کشورها و هم در مبادلات بین المللی کاربرد دارد. یکی از مهم‌ترین بخش‌های زندگی و اقتصادی امروز جوامع بشری، مبادلات بین المللی است. مبادلات کالاها بین کشورها دارای حجم انبوهی است که پوشش بیمه‌ای این خطرات از مهم‌ترین زمینه‌های بیمه بین کشورهای مختلف است (محترم، کاربرد بیمه حمل و نقل در تجارت بین الملل، ص ۷۵).

بیمه حمل و نقل کالا پوششی است که بیمه گر در مقابل دریافت حق بیمه متناسب با پوشش بیمه‌ای از بیمه گذار، تعهد می‌کند که چنانچه کالای مورد بیمه در جریان حمل و جابجایی از مبدأ به مقصد مندرج در بیمه نامه و به علت وقوع یکی از خطرات مندرج در بیمه نامه تلف و یا دچار خسارت شد و یا بیمه گذار بر اساس قوانین و مقررات بین المللی متحمل پرداخت هزینه‌هایی گردید، زیان وارده به کالا را جبران کند. علاوه بر آن، در بعضی از موارد زیان و خسارت وارده به اشخاص ثالث هم تحت پوشش این بیمه نامه‌ها قرار می‌گیرد.

حمل و نقل و جابجایی کالا ممکن است توسط وسایل حمل و نقل مختلفی مانند کشتی، هواپیما، کامیون و قطار و یا ترکیبی از آنها انجام پذیرد. به همین دلیل بیمه حمل و نقل کالا به چهار بخش عمده بیمه حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی و ترکیبی تقسیم می‌شود. در حمل و نقل بین المللی بارنامه نقش ممتازی دارد زیرا سند مالکیت کالا است. بارنامه سراسری و انواع آن برای حمل و نقل بین المللی ضروری است.

به هر حال این شرکت حمل و نقل است که متضرر شده و باید پاسخگوی خسارت وارده باشد. پس صاحب کالا در سیستم حمل و نقل خود را ملزم به بیمه نمودن کالا نمی‌داند. از سوی دیگر حتی اگر صاحب کالا، کالای خود را بیمه کند، شرکت بیمه پس از پرداخت خسارت وارده به صاحب کالا، به عنوان وکیل صاحب کالا و یک طرف ذینفع به شرکت مراجعه و از او طلب خسارت خواهد کرد و خسارتهای وارده به صاحب کالا را که به صاحب کالا پرداخت نموده، از متصدی حمل و نقل دریافت می‌کند. در حال حاضر نیز مبلغ کارمزد دریافتی شرکت حمل و نقل بر اساس درصدی از کرایه حمل بار است و هیچ نسبتی با ارزش کالای در حال حمل ندارد (جنابی حق پرست، مجله پژوهشنامه بیمه، صص ۹۵ - ۹۸).

### بخش چهارم: انواع پوشش‌های بیمه‌ای و مسئولیت مدنی حمل و نقل

انواع بیمه نامه‌های باربری و حمل و نقل از حیث نوع پوشش به سه دسته تقسیم می‌شوند:

#### بند اول: کلوز A

این نوع بیمه کامل‌ترین نوع بیمه حمل و نقل است و بیشتر برای کالاهای حساس و آسیب پذیر مورد استفاده قرار می‌گیرد و کلیه خطرات به جز موارد استثناء شده را شامل می‌شود که شامل آتش سوزی، انفجار، به گل نشستن، زمین گیر شدن، برخورد با کف دریا، غرق شدن، واژگون شدن قطار، از خط بیرون شدن وسایل حمل و نقل زمینی، تصادم یا برخورد قطار، زلزله، آتش فشان، خراشیدگی را شامل می‌شود.

#### بند دوم: کلوز B

در بیمه، شرط B بیمه گر متعهد جبران کلیه خطراتی که در کلوز C تحت پوشش می‌باشد بانضمام خسارت ناشی از خطرات به شرح زیر می‌باشد. زلزله، آتش‌فشان یا صاعقه، از بین رفتن کامل هر بسته کالا و تلف کلی هر بسته. در بیمه کالا به شرط B علاوه بر خطرات مذکور در کلوز B خطرات عدم تحویل، دزدی، دله دزدی، ساییدگی، کسری نیز پذیرفته می‌شود.

#### بند سوم: کلوز C

کلوز C با عدم تحویل: به ازای پرداخت درصد در نظر گرفته شده برای این مورد، در صورتی که کالای بیمه شده بنا به دلایل نامعلوم به دست گیرنده نرسد، بیمه گذار می‌تواند ادعای خسارت کند.

کلوز C بدون عدم تحویل: در صورتی که کالای بیمه شده به دست گیرنده نرسد، بیمه تعهدی نسبت به پرداخت خسارت ندارد. این موارد به شرح زیر می‌باشد:

آتش سوزی یا انفجار

واژگون شدن یا از خط خارج شدن وسیله حمل زمینی

به دریا انداختن کالا جهت سبک سازی کشتی<sup>۱</sup>

### بند چهارم: اشاره به دو فقره رأی دادگاه در خصوص پوشش بیمه‌ای

الف- دادنامه شماره ۲۱/۵۶۳- تاریخ رسیدگی ۶۶/۹/۲۶ - شعبه ۲۱ دیوان عالی کشور  
رأی: چون کالای هر دو فقره بیمه نامه شماره ۵۹/۸۶۳ و ۵۹/۸۶۴ مورخ ۱۳۵۹/۲/۲۰ تا مقصد آن در اصفهان بیمه بوده است و تصریحی بر شمول خطرات مربوط به جنگ تا بندر خرمشهر نشده و شرط چهل و پنج روز پس از تخلیه کالا از کشتی به گمرک مرزی کشور غیر از متن چاپی بنحو مطلق در قسمت شرایط مزبور به خطرهای بیمه شده درج گردیده است و شمول بند ۲ شق الف صفحه دوم ترجمه استنادی خواننده بعنوان کلوز راجع به برقراری مواد مربوط به جنگ با توجه به شرایط متن و ظهر بیمه نامه شامل بیمه نامه‌های فوق نبوده خصوصاً که در بند ۳ ترجمه مزبور در موردیکه کالا در محلی به منظور ادامه حمل تخلیه می‌شود حکم خاصی دارد که ملاک آن نسبت به مورد بیمه دو بیمه نامه مورد دعوی قابلیت اعمال دارد و در صدر شرایط عمومی بیمه نامه و بند الف آن از ظهر بیمه نامه که وسیله خواننده تسلیم شده تصریح گردیده (این بیمه نامه از موقعی که کالا در کشتی مذکور در فوق و یا وسیله حمل دیگری در محل مذکور در بیمه نامه برای آغاز حمل بارگیری شود شروع و در تمام مدت حمل عادی و تا موقعی که در مقصد تخلیه گردد، ادامه خواهد یافت و پس از آن بر خلاف آنچه در بیمه نامه و شرایط پیوست آن ذکر شده بیمه بشرح زیر ادامه خواهد داشت الف، در مورد سفر دریایی خاتمه آن در ایران یا در سایر کشورها باشد حداکثر مدت چهل و پنج روز پس از تخلیه کشتی اقیانوس پیمای در آخرین بندر تخلیه کالاها) و شرط مزبور ناظر به کل بیمه نامه در مدت ۴۵ روز پس از تخلیه بوده نه قسمتی از خطرات مورد بیمه چنانچه کالای موضوع دو بیمه نامه یاد شده در بندر خرمشهر در فاصله ۱۳۵۹/۶/۲۹ تا ۱۳۵۹/۸/۱۲ از بین

<sup>۱</sup> - [www.dana-insurance.com](http://www.dana-insurance.com)

رفته باشد از شمول تعهدات بیمه گر خارج نبوده نظریه مورخ ۱۳۶۶/۳/۱۱ شعبه اول دادگاه حقوقی اصفهان در زمینه رد خسارت مورد مطالبه تا میزان مندرج در بیمه نامه‌ها انطباقی با مندرجات متن و ظهر دو بیمه نامه و مواد ۱۹ و ۲۱ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ و مواد ۱۰ و ۲۱۹ و ۲۲۰ قانون مدنی نخواهد داشت و اقتضاء دارد به نحو مذکور در نامه شماره ۵/۳/۱۳۰۲۸-۱۳۶۵/۱۲/۶ امور بندری سازمان بنادر و کشتیرانی از اداره کل بندر و کشتیرانی بندر امام خمینی راجع به علت و چگونگی و تاریخ از بین رفتن کالای موضوع دو بیمه نامه استعلام و با عنایت به پاسخ واصله اقدام ضروری دیگر معمول و سپس مبادرت به ابراز نظر شایسته گردد فلذا نظریه فوق به جهات یاد شده مورد تأیید نمی‌باشد پرونده به شعبه مزبور فرستاده می‌شود (بازگیر، موازین حقوق تجارت در آراء دیوان عالی کشور، ۱۳۷۸).

ب- دادنامه شماره ۲۱/۱۹۱ مورخه ۶۶/۳/۲۷ شعبه ۲۱ دیوان عالی کشور.

خلاصه جریان پرونده: در تاریخ ۱۳۶۱/۴/۱۵ آقای «الف» وکیل دادگستری به وکالت شرکت.... با مسئولیت محدود دادخواستی به طرفیت شرکت سهامی بیمه.... به خواسته مطالبه خسارات با تعیین داور تسلیم دادگاه عمومی حقوقی تهران نموده به خلاصه اعلام داشته خواننده به موجب بیمه نامه شماره ۵۴/۱۷۶۲۳۱-۱۳۶۴/۳/۱۹ مبلغ دو میلیون و چهار صد و بیست و سه هزار و هشتصد و پنجاه ریال بابت خسارت عدم وصول کالا به شرکت خواهان بدهکار می‌باشد چون وفق مفاد قرارداد اختلاف ناشی از قرارداد باید از طریق داوری حل و فصل گردد و به موجب دادنامه شماره ۷۲۸-۷۲۹ مورخ ۱۳۵۹/۹/۲۷ شعبه ۱۸ دادگاه عمومی حقوقی تهران باید طبق ماده ۶۳۵ قانون آئین دادرسی مدنی تشریفات مربوط به تعیین داور و معرفی او به طرف رعایت شود و شرکت خواهان طی اظهارنامه داور اختصاصی خود را به شرکت خواننده معرفی و درخواست نموده طرف داور خود را معرفی کند خواننده ترتیب اثر نداده تقاضا می‌شود به شرکت خواننده تکلیف گردد داور خود را انتخاب در غیر این صورت داور خواننده و داور مشترک به وسیله دادگاه تعیین و رسیدگی شود که به کلاسه ۲۴۵/۶۱ شعبه ۵ ثبت قرار شماره ۵۳۷-۱۳۶۱/۷/۲۸ دفتر دادگاه بر رد دادخواست به عنوان رفع نقص صادر شده قرار مزبور به شرح تصمیم مورخ ۶۱/۸/۲۷ شعبه ۵ فسخ به کلاسه ۵۳۶/۶۰ ثبت و رسیدگی تعیین شده، نماینده قضایی شرکت سهامی بیمه ایران ضمن ایراد به سمت خواهان و

ایراد مرور زمان و عدم امکان اجرای امر به داورى طبق اصل ۱۳۹ قانون اساسی در ماهیت ماحصل پاسخ داده در بیمه حمل و نقل دریایی گواهی و گزارش مقامات رسمی بندر و مسئولین کشتی حامل کالا موید وقوع حادثه است که صورت مجلس رسمی به امضای نماینده متصدی حمل و نقل و مقامات رسمی بندری طبق شرایط بیمه نامه ارائه نشده معلوم نیست کالایی حمل شده یا خیر بیمه نامه برای خطرات ناشی از حمل صادر شده تا حمل آغاز نگردد بیمه نامه از قوه به فعل در نمی آید. بر فرض که کالا حمل و اشتباهاً در بندر دیگری تخلیه شده باشد اشتباه در تخلیه یا توجه به مقررات و شرایط ۱۴ گانه مندرج در بیمه نامه با هیچ یک از تعهدات خواننده منطبق نیست خواهان طی اظهارنامه ۵۱۷۶-۱۳۵۵/۴/۲ ارسالی موسسه حمل و نقل را مسئول دانسته و راجع به پرداخت کرایه حمل از یونان به ایران بین آنها اختلاف حاصل شده که شرکت خواهان حاضر به پرداخت مابه‌التفاوت کرایه نشده اگر این اختلاف بین آنها حل می شد کالا به ایران حمل و به دست خواهان می رسید شرکت بیمه مسئول نیست. رد دعوی مورد تقاضاست دادگاه ایرادات خواننده را رد و داور اختصاصی خواننده و داور مشترک را انتخاب و در تیرماه ۱۳۶۲ داور نامه صادر نموده است به علت عدم اظهارنظر داوران در اجرای ماده ۶۵۰ قانون آئین دادرسی مدنی دادگاه به دعوی رسیدگی و وکیل خواهان خسارت مورد مطالبه را سه میلیون ریال تعیین و بابت هزینه دادرسی تبر به لایحه ابطال نموده در دادگاه به خلاصه توضیح داده به موجب بیمه نامه فوق ۱۵۰ متر مکعب تخته سه لایی به صورت بسته بندی به مبلغ ۲/۴۲۳/۸۵۰ ریال بیمه بوده طبق شرایط عمومی پیمان شرکت خواننده متعهد و ملتزم به پرداخت خسارات وارده به خواهان ناشی از عدم تحویل کالا است که مبلغ مزبور بابت بیمه و بقیه آن تا سه میلیون ریال عدم النفعی است که خواهان در نتیجه عدم حمل کالا متحمل گردیده است. در تاریخ ۱۳۶۵/۱۱/۲۶ رئیس دادگاه متفق با مشاور به خلاصه این استدلال که عدم حمل کالا به کشور مقصد با فرض صحت مدعا مستند به فعل شرکت متصدی حمل و نقل بوده و از ضوابط مصرح در ماده یک قانون بیمه و شرایط و تعهدات چهارده گانه بیمه گر بر اساس قرارداد بیمه خروج موضوعی دارد و به عبارت دیگر حادثه تلقی نمی شود تا مرتبط با مسئولیت شرکت خواننده باشد کما اینکه اظهارنامه ارسالی از جانب وکیل خواهان برای متصدی حمل کالا نیز موید این امر فوق است

دعوی را غیر ثابت تشخیص و نظر خود را بر بطلان آن ابراز نموده است. بر اثر اعتراض وکیل شرکت مشاور پرونده در اجرای ماده ۱۴ قانون تشکیل دادگاه های حقوقی یک و دو به دیوان عالی کشور ارسال به کلاس بالا ثبت به این شعبه ارجاع شده. هیئت شعبه در تاریخ بالا تشکیل گردید پس از قرائت گزارش آقای.... و اوراق پرونده مشاوره نموده چنین نظر می دهند:

با توجه به محتویات پرونده و لحاظ اینکه کشتی که ادعا شده حامل کالای مورد بیمه بوده وارد بنادر ایران نشده تا بارگیری و حمل کالای موضوع قرارداد بیمه شماره ۵۴/۱۷۶۲۳۱-۱۳۵۴/۳/۱۹ مسلم باشد و مستندی بر تخلیه کالا در بنادر بین راه پس از بارگیری هم ارائه نگردیده تا موضوع عدم تحویل پس از بارگیری و حمل و تحقق شرایط مندرج در بیمه نامه فوق محرز و موجب مسئولیت شرکت سهامی بیمه... به عنوان بیمه گر در پرداخت خسارت عدم تحویل کالای بیمه نامه مزبور گردد. نظریه استنباطی مورخ ۱۳۶۵/۱۱/۲۶ شعبه ۵ دادگاه حقوقی یک تهران بالتبلیغی موجه و صحیح تشخیص و تأیید می گردد. پرونده جهت انشاء حکم به شعبه مزبور فرستاده می شود (همان، صص ۳۶۷-۳۶۸).

### بخش پنجم: اصول اساسی بیمه مسئولیت مدنی

#### بند اول: بررسی اصول

بیمه مسئولیت مدنی دارای اصول ذیل است:

الف- اصل حسن نیت<sup>۱</sup>

این اصل در رابطه با افراد متعدد قابل طرح است از جمله در مورد بیمه گذار، که بیمه گذار موظف است که در هنگام عقد قرارداد بیمه کلیه اطلاعاتی را که در خصوص مورد بیمه قرارداد موثر در تصمیم بیمه گر است با کمال درستی و صداقت اظهار کند.

ماده ۱۲ قانون بیمه نیز تأکید می کند که در صورتی که بیمه گذار عمداً از اظهار مطالبی خودداری کند عقد بیمه باطل خواهد بود.

اصل حسن نیت در رابطه با بیمه گر هم مصداق دارد از جمله اینکه بیمه گر موظف است در قرارداد بیمه هر آنچه که نشان دهنده تعهدات اوست چه از لحاظ کیفی و چه از لحاظ کمی

ذکر کند و در صورت بروز حادثه، خسارت بیمه گذار را در اسرع وقت تأدیه کند (کریمی، بیمه اموال و مسئولیت، ص ۸۹).

#### ب- اصل غرامت<sup>۱</sup>

موضوع قرارداد بیمه در بیمه، جبران خسارت وارده به اموال و دارایی بیمه گذار است به موجب اصل غرامت، بیمه نباید موجب سود بیمه گذار باشد. بیمه گر متعهد جبران خسارت و برقراری تعادل مالی بیمه گذار است که به دنبال تحقق خطر مورد بیمه کاهش پیدا می کند. بدین ترتیب بیمه گذار نباید در وضعیتی مساعدتر از قبل از وقوع حادثه قرار گیرد.

#### ج- اصل نفع بیمه پذیر<sup>۲</sup>:

نفع بیمه‌ای بیمه گذار موجب می شود که او علاقه مند باشد که خطر مورد تأیید تحقق پیدا نکند. بیمه گذار برای دریافت خسارت باید ثابت نماید با از بین رفتن اموال بیمه دچار خسارت و زیان شده است.

#### چ- اصل جانشینی<sup>۳</sup>

ممکن است خسارت در اثر غفلت و تقصیر اشخاص ثالث بوجود آید. بیمه گذار معمولاً ترجیح می دهد که خسارت خود را به جای مراجعه به مسئول خسارت، از بیمه گر دریافت نماید. در چنین مواردی بیمه گر، خسارت وارد به بیمه گذار را پرداخت کرده و براساس توافق بین بیمه گر و بیمه گذار، کلیه حقوق بیمه گذار برای مراجعه به شخص ثالث مسئول حادثه به بیمه گر منتقل می شود. بیمه گر می تواند در ازای حق استفاده کرده و برای دریافت خسارت پرداختی به مسئول حادثه مراجعه نماید.

#### د- اصل تعدد بیمه

تعدد بیمه به مفهوم این است که اموال یا نفع بیمه‌ای معینی طی چند بیمه نامه بیمه شده باشد. تعدد بیمه اگر مخالف اصل غرامت نباشد اشکالی تولید نمی کند. به موجب اصل غرامت، بیمه گران بیش از خسارت واقعی را نمی پردازند.

#### ذ- اصل داوری<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> - Indemnity

<sup>۲</sup> - Insurable Interest

<sup>۳</sup> - Subrogation

هر گونه اختلاف بین بیمه گر و بیمه گذار بالاخص از نقطه نظر فنی ترجیحاً در مرحله اول از طریق توافق و سازش انجام می گیرد. طرفین قرارداد به خصوص بیمه گر علاقه‌ای به طرح دعوی در دادگاه ندارد زیرا اولاً مراحل رسیدگی طولانی است، ثانیاً ممکن است به اعتبار حرفه‌ای و حسن شهرت شرکت بیمه لطمه وارد شود.

ر- اصل اتکایی<sup>۲</sup>

از اصول اولیه بیمه در کلیه رشته‌ها این است که ریسک بیمه شده تا جایی که ممکن است در سطح وسیعی پخش شود. بیمه اتکایی راه حل این اصل است بیمه اتکایی سیستمی است که بیمه گر صادر کننده بیمه نامه را قادر می سازد که با توجه به سرمایه و ذخایر خود بخشی از ریسک های صادره را به حساب خود نگه داشته و مازاد بر توان خود را بین بیمه گران اتکایی مختلف تقسیم نماید بیمه اتکایی را به زبان دیگر می توان توزیع جهانی ریسک نامید<sup>۳</sup> و (همان، صص ۹۱ - ۹۵)

## بند دوم: اشاره به دو فقره رأی دادگاه در خصوص اصول اساسی بیمه مسئولیت مدنی

الف- دادنامه در خصوص اصل جانشینی

جریان پرونده نیز این است که شرکت بورگان تعدادی لوازم اصلی کامیون ماک را در نزد شرکت سهامی بیمه ایران بیمه باربری نموده و کالای مورد بیمه به ایران حمل شده و در این میان مطابق صورت مجلس گمرکی که به تأیید شرکت خوانده نیز رسیده است تعدادی از پالت ها فله شده و تعداد هشت قلم یدکی نیز کسری داشته و یک قلم آن نیز آسیب دیده است. شرکت سهامی بیمه ایران خسارت بیمه گر را پرداخت نموده و سپس به استناد ماده ۳۰ قانون بیمه ایران علیه شرکت حمل و نقل بین المللی ایران و بلغارستان که نماینده شرکت سومات بلغارستان در ایران بوده است طرح دعوی نموده و مطالبه خسارت کرده است.

دادگاه به وسیله دفتر به وکیل خوانده اخطار نموده است که ملاحظه فتوکی مصدق قرارداد نمایندگی شرکت حمل و نقل بین المللی ایران و بلغارستان با شرکت سومات بلغارستان از

<sup>۱</sup> - Arbitration

<sup>۲</sup> - Reinsurance

<sup>۳</sup> - M.H.sm ithv.D.L.Mainwarin (۱۹۸۶) ۲ Lloyd's Rep. ۲۴۴.

نظر اطلاع از میزان مسئولیت نماینده شرکت خارجی ضروری است و وکیل خواننده مدارک خواسته شده را تسلیم دادگاه می نماید و سرانجام دادگاه در تاریخ ۱۳۶۴/۹/۲۵ اقدام به صدور رأی می نماید. در رأی صادره استدلال شده است که با توجه به اینکه شرکت سهامی بیمه ایران خسارت وارده را پرداخت کرده و با ملاحظه قرارداد نمایندگی نیز معلوم می گردد که خواننده دعوی نماینده صرف و بدون مسئولیت نمی باشد علی هذا ایراد عدم توجه دعوی را که از طرف وکیل خواننده به عمل آمده است مردود اعلام و در ماهیت قضیه اظهار نظر نموده و دعوی خواهان را محمول بر صحت تشخیص و خواننده را به پرداخت خسارت محکوم می کند. رأی صادره نیز قطعی یافته و با تقاضای خواهان، اجرائیه جهت اجرای حکم صادر گردیده است (آذرنوش، نقش فورواردر در حمل و نقل بین المللی تهران کمیته ایرانی اطاق بازرگانی بین المللی، ص ۹۶)

### بند سوم: احکام خاص بیمه های مسئولیت مدنی

خطری که در حقوق بیمه مسئولیت موضوع پوشش بیمه قرار می گیرد و دارای ویژگیهایی است که آن را از دیگر بیمه های اموال و اشخاص تفکیک می کند. این احکام عبارتند از:

- ۱- خطر موضوع بیمه مسئولیت علی الاصول بدهی ناشی از مسئولیت مدنی است. ولی در عقد بیمه ممکن است شرط شود که بیمه گر علاوه بر آن مکلف به تأمین هزینه های حقوقی ناشی از دعوی مسئولیت نیز باشد.
- ۲- در بیمه مسئولیت ممکن است به غیر از بیمه گذار مسئولیت افراد مختلفی تحت پوشش قرار گیرد.
- ۳- بیمه مسئولیت اصولاً شامل حوادث می شود. حادثه امری است که به طور آنی و اتفاقی رخ می دهد.
- ۴- ممکن است برای استفاده از پوشش بیمه مدت زمان محدودی در نظر گرفته شود.
- ۵- بیمه گذار از مصالحه با زیان دیده در مورد مسئولیت منع می شود.
- ۶- چون ذی نفع اصلی دعوی مسئولیت، بیمه گر است بنابراین منطقی است که خود بیمه گر دفاع از دعوی را بر عهده گیرد.

۷- در مواردی منافع زیان دیده حادثه ایجاب می کند که به جای طرح دعوی مسئولیت علیه وارد کننده خسارت، تقاضای جبران خسارت خود را علیه بیمه گری که طی عقد بیمه مسئولیت را تحت پوشش بیمه قرار داده طرح نماید.

اولاً: شاید یافتن بیمه گذار یا ورثه وی جهت طرح دعوی مشکل باشد بنابراین طرح دعوی علیه بیمه گر به راحتی امکان پذیر است.

ثانیاً: رافع مشکلات موجود است و چه بسا بار اضافی برای بیمه گذار ایجاد نمی کند (بابایی، حقوق بیمه، ص ۵۴)

در حقوق فرانسه و انگلیس نیز حق مراجعه مستقیم به بیمه گر پذیرفته شده است.

دیوان عالی کشور طی رأی در ۱۹۲۶ دعوی مستقیم زیان دیده علیه بیمه گر را قبول کرد و از اصطلاح دعوی مستقیم استفاده نمود و از آن تاریخ مرتباً رویه قضایی در مورد حوادث تحت پوشش بیمه مسئولیت به حق طرح دعوی مستقیم تأکید نمود. قانون بیمه مصوب ۱۹۳۰ در ماده ۵۳ با اعلام حق زیان دیده نسبت به بیمه گر در بیمه مسئولیت و حق مراجعه مستقیم به بیمه گر، به شک و تردیدها پایان داده و مقرر نمود: مادامی که زیان دیده از حادثه ای که برای آن پوشش بیمه مسئولیت اخذ شده اعلام رضایت نکرده و از او جبران خسارت نشده، بیمه گر نمی تواند تمام یا بخشی از تعهداتی را که مطابق بیمه بر عهده دارد به کسی غیر از زیان دیده بپردازد. همین حکم در قانون جدید بیمه فرانسه مصوب ۱۹۷۶ در ماده قانونی ۳- ۱۲۴ نیز آمده است. علی رغم آنکه در قانون صریحاً اصطلاح دعوی مستقیم زیان دیده علیه بیمه گر ذکر نشده، ولی رویه قضایی بدون تردید این امر را از قانون استنتاج نموده و این حق جزء اصول مسلم شناخته شده حقوق بیمه فرانسه به شمار می رود. در حقوق انگلستان تا سال ۱۹۳۰ قاعده و حکم خاصی برای مراجعه زیان دیده به بیمه گر مسئولیت وجود نداشت مبلغ پرداخت شده نیز جزء دارایی بیمه گذار محسوب شده و زیان دیده همچون دیگر غرما در تقسیم دارایی شرکت می کرد و برتری در مورد مبالغ پرداختی توسط بیمه گر نیز نداشت.

ملاحظات فوق در حقوق ایران نیز وجود دارد و شناخت دعوی مستقیم راه حل عادلانه و مناسبی در نظام حقوقی ما به نظر می رسد. در واقع حق مراجعه مستقیم زیان دیده علیه بیمه گر مسئولیت در حقوق ایران چندان بیگانه و غریب نیست و از برخی قوانین می توان این حق

مراجعه مستقیم را استنتاج نمود. مشخصاً ماده ۶ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، بیمه گر را مستقیماً مکلف به جبران خسارت وارده به ثالث معرفی می نماید:

### **بخش ششم: جبران خسارت و میزان آن در حمل و نقل های متفاوت**

میزان خسارت قابل پرداخت در بیمه های مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل بستگی به میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در قوانین مختلف دارد.

در رژیم قانون تجارت (ماده ۳۸۶) از آنجایی که قانونگذار متصدی حمل و نقل را مطلقاً مسئول تلف یا گم شدن مال التجاره دانسته است و هیچ سقفی برای میزان مسئولیت او در نظر نگرفته است به نظر می رسد میزان خسارت قابل پرداخت توسط بیمه گر اولاً بستگی به میزان خسارتی داشته باشد که دادگاه پس از بررسی حادثه موجد خسارت تعیین می نماید و ثانیاً بستگی به توافق بیمه گر و بیمه گذار در بیمه نامه دارد. ممکن است بیمه گر تمامی خسارت وارده در نتیجه حادثه موجد خسارت را پذیرفته باشد که در این صورت میزان مسئولیت او در جبران خسارت همان میزان مسئولیتی است که دادگاه برای بیمه گذار مقرر می نماید و ممکن است فقط بخشی از خسارت ناشی از حادثه موجد خسارت را پذیرفته باشد که در این صورت میزان مسئولیت او در جبران خسارت همان مقداری است که در بیمه نامه پذیرفته شده است. در مقررات بین المللی وضع به گونه ای دیگر است. به موجب کنوانسیون های حاکم بر حمل و نقل بین المللی میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در خصوص خسارات وارده به کالا و یا خدمات وارده به مسافر محدود شده است که بر همین مبنا عموماً بیمه گرانی نیز که مسئولیت متصدیان حمل و نقل را در این گونه موارد بیمه می نمایند خود را بیشتر از این میزان مسئول نمی دانند. ما این بحث را با توجه به تقسیم حمل و نقل به سه نوع حمل و نقل دریایی، هوایی و زمینی به ترتیب ذیل مورد بررسی قرار می دهیم.

### **بخش هفتم: حمل و نقل دریایی، هوایی و زمینی**

#### **بند اول: حمل و نقل دریایی**

در حمل و نقل دریایی بین المللی حداکثر مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد فقدان و یا خسارت وارده به کالا ۱۰۰ لیبره استرلینگ (و یا معادل آن به ارز خارجی) برای هر بسته کالا و

واحد<sup>۱</sup> آن و در مورد فوت یا صدمات وارد به مسافر حداکثر ۲۵۰۰۰۰ فرانک (هر فرانک دارای ۶۵/۵ میلی گرم طلا به عیار ۹۰۰ در هزار) می‌باشد.<sup>۲</sup>

### بند دوم: میزان خسارت قابل پرداخت در حمل و نقل هوایی

به موجب ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو (مصوب ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹) میزان خسارت قابل پرداخت توسط متصدی حمل و نقل هوایی بر هر مسافر یکصد و بیست و پنج هزار فرانک، برای حمل لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا در ازای هر کیلوگرم ۲۵۰ فرانک و در مورد اشیایی که مسئولیت نگهداری آنها به عهده مسافر می‌باشد برای هر مسافر نه هزار فرانک مقرر شده است این میزان به موجب ماده ۱۱ پروتکل اصلاحی لاهه مصوب ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ در مورد حمل هر مسافر به دو بیست و پنجاه هزار فرانک، تبدیل شد و مجدداً به موجب ماده ۸ پروتکل گواتمالا مصوب ۸ مارس ۱۹۷۱ در ازای هر مسافر به مبلغ یک میلیون و پانصد هزار فرانک و در ازای حمل لوازم شخصی مسافر به پانزده هزار فرانک تبدیل شد.

بر این مبنا چنانچه متصدی حمل هوایی مسئولیت خود را به میزان مقرر در کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن نزد بیمه گر، بیمه نموده باشد. بدیهی است حداکثر میزان تعهد بیمه گر به پرداخت خسارت، همان میزانی خواهد بود که در مقررات فوق مقرر شده است. ایران علی رغم این که در سال ۱۳۵۴ به تمامی کنوانسیون ها و پروتکل های فوق الذکر پیوسته است، در سال ۱۳۶۴ به موجب ماده واحده مصوب مجلس شورای اسلامی، مسئولیت متصدی حمل و

<sup>۱</sup> - بند ۵ ماده ۴ کنوانسیون بروکسل: متصدی حمل و یا کشتی هیچکدام در مورد فقدان و یا خسارت وارده به کالا مسئولیتی زائد بر ۱۰۰ لیبره استرلینگ (و یا معادل آن ارز خارجی) برای هر بسته کالا یا واحد آن نخواهد داشت مگر اینکه نوع و ارزش این گونه محموله قبل از حمل توسط فرستنده محموله اظهار گردیده و در بارنامه نیز قید شده باشد. (مجموعه قوانین و مقررات بندری دریایی ایران؛ ج ۲، مقررات بین المللی، تدوین دفتر حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی چاپ اول - ص ۵۱۴).

<sup>۲</sup> - بند ۱ ماده ۶ قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا: مسئولیت متصدی حمل در مورد فوت یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از ۲۵۰۰۰۰ فرانک (هر فرانک دارای ۶۵/۵ میلی گرم طلا به عیار ۹۰۰ در هزار) تجاوز نخواهد کرد. مبلغ پرداختی ممکن است به پول رایج ملی بطور سراسر تبدیل گردد. تبدیل این مبلغ به پول رایج ملی غیر از طلا طبق ارزش طلای این پول در تاریخ پرداخت صورت می‌گیرد (همان منبع، ص ۵۲۰).

نقل هوایی داخلی را محدود به حدود مسئولیت مقرر در کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه نمود<sup>۱</sup>.

### بند سوم: میزان خسارت قابل پرداخت در حمل و نقل زمینی

خسارت در بیمه هر وجهی می‌باشد که بیمه‌گر به بیمه‌گذار یا قائم مقام او و یا اشخاص ثالثی که در نتیجه حادثه موضوع بیمه، زیان دیده باشند، از طرف بیمه‌گر پرداخت می‌شود.

#### • حمل و نقل جاده‌ای

به موجب ماده ۲ مقاوله نامه کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (C.M.R) مصوب پنجم جولای ۱۹۷۸، میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای در ازای هر کیلوگرم کسری کالا از وزن ناخالص در مورد کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشند ۸/۳۳ واحد محاسبه و برای کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشند ۲۵ واحد پولی بر مبنای هر واحد ۱۰/۳۵ گرم طلا با درجه خلوص ۹۰۰ در هزار در نظر گرفته شده است. این میزان مسئولیت چنانچه توسط متصدی حمل و نقل نزدیک شرکت بیمه، بیمه شده باشد، حداکثر مسئولیت بیمه‌گر در صورت وقوع حادثه محدود به همین میزان خواهد بود.<sup>۲</sup>

#### • حمل و نقل ریلی

در حمل و نقل ریلی به موجب ضمایم کنوانسیون Cotif (مقاوله نامه مربوط به حمل و نقل های بین‌المللی با راه آهن)، دو قانون حاکم بر میزان مسئولیت حمل و نقل می‌باشد. یکی از مقررات مربوط به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی مسافر و توشه با راه آهن (C.I.V) و دیگری مقررات مربوط به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا با راه آهن (C.L.M) به موجب مقررات (C.I.V) حداکثر غرامت قابل پرداخت برای فوت و آسیب وارده به مسافر ۷۰۰۰۰ واحد محاسبه (ماده ۳۰) و برای فقدان یا آسیب وارده به توشه او ۷۰۰ واحد محاسبه

<sup>۱</sup> - ماده واحد: مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضاء رسیده مصوب ۱۳۵۴ می‌باشد.

<sup>۲</sup> - متن اصلی و ترجمه شده کنوانسیون (سی - ام - آر) قرارداد حمل بین‌المللی جاده‌ای کالا، تهیه و تنظیم انجمن سراسری شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایران، ص ۳۳.

(ماده ۳۱) در نظر گرفته شده است<sup>۱</sup> و به موجب مقررات (C.I.M) حداکثر میزان خسارت قابل پرداخت در ازای هر کیلوگرم کالا ۱۷ واحد محاسبه در نظر گرفته شده است. (بند ۲ ماده ۴ CIM) بنابراین با توجه به این مقررات حداکثر مسئولیت بیمه گر متصدی حمل و نقل ریلی در خصوص میزان خسارات وارده به مسافر و کالای در حال حمل، محدود به مبالغ فوق خواهد بود.<sup>۲</sup>

### بخش هشتم: اشاره به رأی در مورد خسارت

احراز بزهکاری پنج نفر از متهمانی که موجب بروز سانحه و سقوط هواپیما گردیده‌اند و انطباق عمل آنها با ماده ۱۷۷ قانون مجازات عمومی سابق و تبصره ۳ ذیل بند ج ماده ۲۹۵ قانون مجازات اسلامی و قسمت اخیر ماده ۴۲ قانون مرقوم و ماده ۲۹۴ آن قانون و ماده ۱۷ کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هواپیمایی بین المللی منعقد در ورشو مصوب ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و ماده ۱۲ اصلاحیه پروتکل لاهه مصوب ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ ناظر بر ماده ۲۲ همان قانون و رعایت بند ۵ ماده و بند ۲ از ماده ۱۲ قانون مرقوم و با استدلال این که این گونه بی احتیاطی ها و بی مبالاتی ها و تخلف از مقررات و عدم رعایت نظامات دولتی، امنیت اجتماعی و نظام اسلامی را متزلزل می سازد و استناد به اصل ۱۶۷ قانون اساسی و ماده ۱۶ مجازات اسلامی و با تمسک به فتوای مراجع عظام، متهمان را بالسویه به پرداخت دیه ۶۰ نفر در حق اولیای دم و هر یک از آنها را به دو سال حبس تعزیری با احتساب ایام بازداشت قبلی و شرکت خدمات هواپیمایی آسمان را طبق مقررات کنوانسیون ورشو به تأدیه دو بیست و پنجاه هزار فرانک مقوم به پول رایج ایران در قبال هر مسافر محکوم و مقرر است مبالغ پرداختی بابت دیه از غرامت کسر گردد. این رأی در مهلت قانونی توسط وکلای محکوم علیهم و متهمین مورد اعتراض قرار می گیرد و رسیدگی به آن به شعبه ۳۱ دیوان عالی کشور ارجاع می شود و شعبه ۳۱ دیوان عالی کشور پس از رسیدگی رأی دادگاه بدوی را نقض و پرونده را برای رسیدگی مجدد به دادگاه هم عرض اعاده می نماید. دادگاه مذکور

<sup>۱</sup> - منظور از واحد، محاسبه معیاری است که در مقررات یکنواخت حق تیراژه مخصوص (یا حق برداشت ویژه DIS) از طرف صندوق بین المللی پول تعیین می کرد. (ماده ۶ پروتکل (CIV) و ماده ۷ پروتکل (C.I.M).

<sup>۲</sup> - مقاوله نامه مربوط به حمل و نقل بین الملل با راه آهن، کوئیف cotif مورخ ۹ مه ۱۹۸۰ تهیه شده توسط اداره کل بهره برداری راه آهن، قسمت حمل و نقل بین المللی، ترجمه فرامرز فلکشاھی، صص ۴۰ و ۱۰۹.

پس از رسیدگی مجدد بعضی از متهمان را به یک سال و بعضی دیگر را به چهار ماه حبس و پرداخت ۶۳ فقره دیه بالسویه در حق اولیای دم در گذشتگان حادثه محکوم می‌نماید و همچنین با استناد به معاهده ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۱۹۵۵ لاهه، شرکت خدمات هوایی آسمان را در قبال هر یک از مسافران مقتول به پرداخت ۲۵۵ هزار فرانک به پول رایج ایران محکوم می‌نماید. نهایتاً پرونده به دادگاه تجدید نظر اصفهان فرستاده می‌شود دادگاه تجدید نظر در تاریخ سوم آذرماه ۱۳۷۷ رأی دادگاه دوم را در مورد حبس و دیه و همچنین غرامت سه نفر از مسافران و رأی اول دادگاه را در مورد غرامت سایر مسافران تأیید می‌نماید (نوربها، نگاهی به قانون مجازات اسلامی، ص ۲۲۳؛ جباری، حقوق بین المللی هوایی، صص ۹۴ - ۹۵)

### نتیجه گیری

در بیمه مسئولیت مدنی عمدتاً بیمه گذار و ذینفع، متصدی حمل و نقل است که به جهت مسئولیت سنگینی که در حقوق داخلی و کنوانسیون ها برای وی مترتب است درصدد انعقاد قرارداد بیمه مسئولیت مدنی با شرکت های بیمه بر می آید تا در صورت ورود خسارت به کالا زیان دیده می تواند از شرکت بیمه مطالبه خسارت نماید. به همین جهت بیمه مسئولیت مدنی از اهمیت زیادی برخوردار است ولی برای استفاده زیان دیده از این خسارت مستلزم این است که اصول اساسی بیمه مسئولیت مدنی از قبیل اصل حسن نیت، اصل غرامت و غیره رعایت شود که بعضی از این اصول، رعایت آن از سوی بیمه گذار است و بعضاً مربوط به خود بیمه گر است. به عنوان مثال، اصل جانشینی که پس از پرداخت خسارت به متضرر بتواند به عامل ورود زیان مراجعه کند، به علاوه برای نائل آمدن به خسارت مستلزم این است که احکام خاصی که در بیمه مسئولیت مدنی جاری است از سوی بیمه گذار رعایت شود. از طرفی یکی از موارد قابل اعمال در بیمه مسئولیت مدنی همانا در نظر گرفتن انواع پوشش های بیمه است که همانا کلوزهای A و B و C است. یکی از مسائل مهم در بیمه مسئولیت مدنی صنعت حمل و نقل این است که چون در حمل و نقل بین المللی، مسئولیت متصدی حمل و نقل در میزان جبران خسارت محدود است، به تبع آن مسئولیت بیمه گر هم محدود است.

## منابع و مآخذ

### الف - کتب فارسی

- آذرنوش، بهروز، نقش فرورادر در حمل و نقل بین المللی، تهران، کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی چاپ اول، ۱۳۷۰
- بابایی، ایرج، حقوق بیمه، انتشارات سمت، تهران، چاپ سیزدهم، ۱۳۹۴.
- بازگیر، یداله، موازین حقوق تجارت در آراء دیوان عالی کشور، انتشارات گنج دانش، تهران چاپ اول، ۱۳۷۸.
- جعفری لنگرودی، محمد جعفر، ترمینولوژی حقوق، انتشارات گنج دانش، تهران، جلد یک، ۱۳۶۸.
- حسینی نژاد، حسین قلی، مسئولیت مدنی، انتشارات جهاد دانشگاهی شهید بهشتی، تهران، چاپ اول، ۱۳۷۰
- دایدریکس و ورچور، یک مقدمه برای حقوق هوایی، ترجمه حسین اخوان فرد، کار تحقیقی دوره کارشناسی حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز، دانشکده حقوق.
- روحی خطیبی، جواد، مسئولیت قانونی در حمل و نقل بیمه های هوایی، دانشگاه صنعتی امیرکبیر، ۱۳۸۱.
- کاتوزیان، ناصر، الزام های خارج از قرارداد (ضمان قهری) مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، تهران، جلد یک، چاپ دوم، ۱۳۷۸.
- کریمی آیت، بیمه اموال و مسئولیت، تهران، میزان، چاپ اول، ۱۳۸۸.
- مجموعه قوانین و مقررات بندری دریایی ایران، ج ۲، مقررات بین المللی تدوین دفتر حقوقی سازمان بنادر کشتیرانی چاپ اول.
- محترم، رحیم، کاربرد بیمه حمل و نقل در تجارت بین الملل، چاپ سوم، ۱۳۹۰.
- نوربها، رضا، نگاهی به قانون مجازات اسلامی به انضمام چند مقاله حقوق دیگر؛ منصور جباری، حقوق بین المللی هوایی، صص ۹۴ و ۹۵.

## ب- مقاله

- جنبایی حق پرست، فرشید، مجله: پژوهشنامه بیمه، شماره ۴۰، ۱۳۷۴.

## پ- منابع لاتین

- Birds.J.&.N.J.Hird, Bird's Modern insurance law, ۵ed, London ۲۰۰۱.
- Cass. Civ. ۱۴ Iuin ۱۹۲۶, D.P. ۱۹۲۷. ۱.۵۷.note Josserand; s.۱۹۲۷.۱.۲۵; note Esmein
- Picard, M.et A Besson, Les assurances terrestres en droit francais.n'۱
- www.dana-insurance.com