

The Mechanism of Subrogation of the Insurer on Behalf of the Insured in Claim Based on Recovering Compensation Against the Driver Who Caused the Accident: Critique of Judgment Rendered by the Broojen Civil Court



Hossein Javar

Associate Professor, Department of Private Law, Farabi
Faculty of Law, University of Tehran, Qom, Iran.
hjavar@ut.ac.ir



Abstract

When insurance companies are involved in compensation, it is essential to identify the ultimate responsible party and the manner to establish the liability (importance and necessity of the research) Here the question is that in such cases as where a carrier who has a commitment to safety (result) in delivering goods and, among other things, is responsible for the actions of the crew and the driver of the vehicle, if the insurance is of the property type, the carrier is insured and the insurer covers the damage incurred, under what conditions can the insurer refer to the driver who caused the accident to recover compensation. And can the explicit or implicit conditions of limitation of liability clause that exist in the relationship between the carrier and the driver be relied on in a recovery claim against the insurer or not? (Research issue). In this article, the author, by studying and criticizing the judgment rendered by the Second Branch of the Borujen Civil Court and by referring to the conditions of subrogation, the rules of civil liability and the law of claims, and by analyzing the case

Journal of Critical Analysis of
Judicial Decisions

Iranian Law and Legal Research
Institute

Vol. 5 | No. 9 | Spring and
Summer 2026
(Original Article)

www.Analysis.illrc.ac.ir

DOI:
10.22034/analysis.2026.2080788.1170

data (research method), has come to the conclusion that the insurer's succession from the injured party (in property insurance) is somewhat different from the insurer's succession on behalf of the carrier. And even if we consider the insured in Article 30 of the Insurance Act to mean the beneficiary of the insurance, and implicit or explicit limitation of liability clause or the carrier's failure to observe the real value of the goods regarding the insurer can be relied upon, by observing the conditions of subrogation, all the driver's defense tools against the carrier can also be raised against the claimant of the recovery lawsuit (the insurer in property insurance).

Keywords: Establishment of liability, a claim based on recovery of compensation, subrogation on behalf of the insured, driver causing the accident, carrier, liability arising from the act of another person.



چگونگی جانشینی بیمه‌گر از بیمه‌گزار در دعوای مبتنی بر بازیافت غرامت علیه راننده مسبب حادثه

حسین جاور 

دانشیار گروه حقوق خصوصی دانشکده‌گان فارابی دانشگاه تهران، قم، ایران

hjavar@ut.ac.ir



چکیده

زمانی که پای شرکت‌های بیمه برای جبران خسارت در میان است، شناسایی مسؤول نهایی و چگونگی استقرار ضمان ضروری است (اهمیت و ضرورت پژوهش) و این پرسش مطرح می‌شود: در مواردی مثل وجود متصدی حمل‌ونقل که در ارسال کالا تعهد به ایمنی (نتیجه) دارد و از جمله، مسؤول اقدامات خدمه و نیز راننده طرف قرارداد حمل است، اگر بیمه از نوع بیمه اموال و بیمه‌گزار، متصدی باشد و بیمه‌گر از عهده خسارت برآید، بیمه‌گر با چه شرایطی می‌تواند برای بازیافت غرامت به راننده مسبب حادثه رجوع کند؟ و آیا می‌توان به شروط صریح یا ضمنی کاهش خسارت که در رابطه متصدی حمل‌ونقل و راننده هست، در دعوای بازیافت و در برابر بیمه‌گر استناد کرد یا خیر؟ (مسأله پژوهش). نگارنده در نوشتار حاضر با مطالعه و نقد رأی شعبه دوم حقوقی بروجن و با مراجعه به شرایط جانشینی، قواعد مسؤولیت مدنی و حقوق دعوای و تحلیل

دوفصلنامه نقد و تحلیل آراء قضایی

پژوهشکده حقوق و قانون ایران

دوره ۵ | شماره ۹ | بهار و تابستان ۱۴۰۵
(مقاله پژوهشی)

www.Analysis.Illrc.ac.ir

DOI:

10.22034/analysis.2026.2080788.1170

داده‌های پرونده (روش پژوهش) به این نتیجه رسیده که جانشینی بیمه‌گر از زیان دیده (در بیمه اموال) با جانشینی بیمه‌گر از متصدی قدری متفاوت است و حتی اگر بیمه‌گزار را در ماده ۳۰ قانون بیمه به معنای ذی‌نفع بیمه بدانیم، شروط ضمنی یا صریح کاهنده مسئولیت و یا کوتاهی متصدی در رعایت ارزش واقعی کالا درباره بیمه‌گر، قابل استناد و با رعایت شرایط جانشینی، همه ابزارهای دفاعی راننده در برابر متصدی، علیه خواهان دعوای باز یافت (بیمه‌گر در بیمه اموال) نیز قابل طرح است.

کلیدواژه‌ها: استقرار ضمان، دعوای مبتنی بر باز یافت غرامت، جانشینی از بیمه‌گزار، راننده مسبب حادثه، متصدی حمل و نقل، مسئولیت ناشی از فعل غیر

مقدمه

یکی از نکات مهم و کاربردی در قلمرو حقوق دعاوی چگونگی توجه مسؤولیت به اشخاص مسؤول است. اگر طرفهای مسؤولیت مدنی صرفاً دو شخص (زیان دیده و زیانکار) باشند، مسؤول زیان با پرداخت خسارت به دعوای مسؤولیت پایان می دهد و انتظار دیگری برای طرح دعوا وجود ندارد. درعین حال، در دعاوی مسؤولیت مدنی فرضیهایی مطرح می شود که مسؤولیت خوانده، حاوی نوعی «مسؤولیت اولیه» است و انتظار هست که حتی پس از این که مسؤول اولیه خسارت آن را پرداخته است، دعوای دیگری برای توجه ضمان به مسؤول نهایی خسارت جزئاً یا کلاً مطرح شود (نجفی، ج ۳۷، ص ۱۴۲؛ طوسی، ج ۲، ص ۱۷۳؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۰، ص ۴۰).

مسؤولیت یا ضمان نهایی، در بابهای مختلفی، چه در حقوق مدنی مثل باب غصب (مواد ۳۱۹ و ۳۲۵ ق.م)، احسان، غرور (مثل مواد ۲۶۳ و ۳۲۵ ق.م) و چه در حقوق تجارت، در باب اسناد تجارتي (مثل قسمت اخیر بند دوم ماده ۲۴۹ ق.ت)، روابط داخلی شرکت و مسؤولیت داخلی مدیران در برابر شرکت (ذیل ماده ۱۱ ل.ا.ق.ت، ذیل ماده ۱۲۴ ق.ت) و نظایر آن، مطرح و این قسم از مسؤولیت مدنی در بسیاری از مصادیق با تمایز ماهوی «دین (ضمان)» و «التزام به تأدیه (مسؤولیت)» و از جمله برای تسهیل جبران خسارت زیان دیده به توسعه قلمرو افراد مسؤول تحلیل می شود. در همین باره، یکی از مشکلات، چگونگی استقرار ضمان در جایی است که مسؤولیت برخی اشخاص در مقایسه با وجود برخی طرفهای مسؤول اصالت ندارد و ناشی از فعل غیر است. در این صورت، چگونگی توجه مسؤولیت به ضامن نهایی با عنوان «استقرار ضمان» و یکی از مصادیق این مسئله در آن دسته از پرداختهایی مطرح می شود که پای شرکت های بیمه گر نیز در میان است. در ادبیات حقوق بیمه استقرار ضمان با اصطلاح «جانشینی / قائم مقامی بیمه گر از بیمه گزار»^۱، «بازیافت غرامت» و «ریکاوری» شناخته می شود. پرسش مطرح شده این است که اگر شرکت بیمه گر در «بیمه اموال ارسال کننده کالا» و در قالب «جبران خسارت ناشی از تلف کالا» مبلغی را بپردازد و مبلغ پرداختی «ماهیت خسارتی» داشته باشد، شرکت بیمه

^۱. در اشتباهی پریسامد، به جای واژه صحیح «بیمه گزار» از اصطلاح «بیمه گذار» استفاده می شود. از نظر

فرهنگستان لغت، بیمه گزار صحیح است.

با «چه شرایطی» و «به چه شخص» و «تا چه میزان» حق رجوع دارد؟ با توجه به این که مسئولیت بیمه‌گر در پرداخت غرامت، ذیل بیمه اموال قرار می‌گیرد، پرداخت شرکت بیمه‌گر به زیان‌دیده جنبه تبعی و حمایتی دارد و اصالتاً مسئولیتی متوجه شرکت بیمه نیست و بیمه‌گر در حقیقت به جای مسؤول واقعی حادثه زیان‌بار خسارت را پرداخته است؛ پس امکان باز یافت مبالغ پرداختی منطقی به نظر می‌رسد. به این مسأله در اکثر نوشته‌های حقوقی ذیل اصل قائم‌مقامی در بیمه و ماده ۳۰ ق.ب ۱۳۱۶ توجه شده است (کریمی، ۱۳۹۱، ۹۳؛ احمدی، بدرزاده، ۱۳۹۹، ص ۵۵-۷۲).

در پرونده حاضر، چند رابطه قراردادی و قانونی هست که باید جداگانه مدنظر قرار گیرد. «قرارداد حمل و نقل» بین متصدی و ارسال‌کننده؛ «قرارداد بیمه اموال» بین متصدی و شرکت بیمه د. و «قرارداد بیمه مسئولیت»، بین متصدی و بیمه آ.؛ دو رابطه مبتنی بر حکم قانون، یکی در رابطه راننده مسبب حادثه و زیان‌دیده (ارسال‌کننده مالک کالا) «به موجب اتلاف» (ماده ۳۲۸ ق.م) و دیگری رابطه بیمه‌گر پرداخت‌کننده (بیمه د.) و راننده مسبب حادثه «به موجب قائم‌مقامی» (ماده ۳۰ ق.ب ۱۳۱۶).

ابعاد نظری مربوط به قائم‌مقامی در دعاوی بیمه‌ای فی الجمله و در برخی آثار حقوقی مطرح شده است. به طور مثال، احمدی و بدرزاده (۱۳۹۹) در مقاله «بررسی تطبیقی اصل قائم‌مقامی بیمه‌گر در حقوق بیمه ایران و فرانسه» و ایزانلو (۱۳۹۰) در مقاله ارزشمند «شرط مخالف قائم‌مقامی بیمه‌گر» به بحث قائم‌مقامی بیمه‌گر پرداخته‌اند، ولی نوشتار حاضر اولاً، به طور مشخص بر نقد یکی از آرای قضایی و مبتنی بر داده‌های خارجی پرونده قضایی محل بحث نگاشته شده؛ ثانیاً، در این نوشتار ابعادی از مسئله بررسی شده که در سایر نوشته‌ها ملاحظه نمی‌شود و صرف‌نظر از تطبیق قواعد و نقد مطالب، زوایای خاصی نیز مدنظر بوده است که در زمره نوآوری‌های نوشتار حاضر محسوب می‌شود.

مسأله حاضر در «دعای مبتنی بر باز یافت غرامت پرداخت‌شده» شرکت بیمه د. (در بیمه اموال) علیه راننده مسبب حادثه ابعاد مهمی دارد که باید به آنها توجه شود. بُعد نخست، توجه به تمایز مبنا و چگونگی مسئولیت متصدی و راننده مسبب حادثه است. بویژه این که در فرض دخالت راننده، باز هم متصدی از باب مسئولیت ناشی از فعل غیر در برابر زیان‌دیده مسؤول است و به همین مناسبت بیمه‌گر متبوع وی نیز مسئولیت تبعی دارد؛

بُعد دوم، ضرورت توجه به تمایز مفهومی و حکمی راجع به رجوع اول (رجوع زیان دیده) و رجوع دوم (رجوع بیمه‌گر وی به راننده مسبب حادثه از باب قائم‌مقامی)؛ **بُعد سوم**، توجه به تبعی بودن حق بیمه‌گر در رجوع به راننده مسبب حادثه و شرایط جانشینی است. چگونگی استفاده راننده مسبب حادثه از ابزارهای دفاعی از جمله آثار جانشینی بیمه‌گر از متصدی حمل‌ونقل است که لازم است به تفصیل و در قالب احتمالاتی ممکن در پرونده حاضر بررسی شود.

برای تبیین مسأله و روند مربوط به نقد رأی و با توجه به این که در پرونده حاضر در قبال شخص زیان دیده از تعهد راننده، متصدی حمل‌ونقل و بیمه‌گر گفتگو می‌شود، نخست در این نوشتار و در قسمت نظری، ماهیت متفاوت تعهد راننده و متصدی حمل‌ونقل در قبال زیان دیده بررسی شده است تا زمینه برای توجه به تمایز دعاوی موجود در رجوع اول (رجوع زیان دیده) و رجوع ثانوی (مبتنی بر جانشینی و استقرار ضمان) فراهم شود. به همین دلیل، به ترتیب، مفهوم رجوع بیمه‌گر در اثر قائم‌مقامی، مبنای دعاوی ناظر به رجوع بیمه‌گر به عامل زیان و شرایط استقرار ضمان در دعاوی بیمه‌ای نیز بررسی شده است. سپس در قسمت دوم، مسأله پژوهش مبتنی بر داده‌های پرونده، خواسته خواهان (شرکت بیمه‌گر در رجوع ثانوی)، اظهارات و دلایل وی در مرحله بدوی، جهات توجیهی و منطوق رأی بدوی، مضمون جهات تجدیدنظرخواهی شرکت بیمه‌گر، بیان و ملاحظات ناظر به مبانی و جهات توجیهی رأی (مجموعاً سه ملاحظه همراه با احتمالات و وجوه قابل بحث) تحلیل و در پایان، جمع‌بندی و نتیجه‌گیری شده است.

۱- مبانی و جهات مهم در روابط بیمه‌گر، متصدی و راننده مسبب حادثه در بحث جانشینی

پیش از ورود به بررسی جهات توجیهی و منطوق رأی دادگاه، برای تبیین ابعادی که در مقدمه نوشتار به آنها اشاره شد، نخست باید «نوع تعهد» و «نوع مسؤولیت» در رابطه متصدی و راننده مسبب حادثه، بررسی و سپس، با توجه به تمایز رجوع اول و رجوع دوم،

مبنای رجوع ثانوی (رجوع به راننده مسبب حادثه) و شرایط آن معلوم شود. در ادامه، این دو مطلب و جزئیات آن به اختصار مطرح می‌شود.

۱-۱- توجه به جداسازی تعهد و مسئولیت متصدی و راننده

در تحلیل پرونده حاضر، لازم است تعهد متصدی حمل‌ونقل و راننده مسبب حادثه و مسئولیت مدنی ناشی از نقض این تعهد، ملاحظه و در ادامه نسبت این دو مورد با رجوع بیمه‌گر به درستی تحلیل شود.

۱-۱-۱- ابتدای مسئولیت متصدی بر فرض مسئولیت و مسئولیت ناشی از فعل

غیر و مسئولیت راننده بر تقصیر

در رابطه متصدی و ارسال‌کننده، بر اساس تحلیل ماده ۳۸۶ ق.م و دکترین (نظام‌نامه) حقوقی، تعهد متصدی در سالم رساندن کالا «تعهد به نتیجه» و «تعهد به ایمنی» است (کاتوزیان، ۱۳۷۶، ۴۱۶؛ اشراقی آرانی، ۱۴۰۲، ۳۷۶؛ عادل، ۱۴۰۲، ۲۸۴) به موجب ماده ۳۸۶ ق.م:

«اگر مال التجاره تلف یا گم شود، متصدی حمل‌ونقل، مسؤول قیمت آن خواهد بود؛ مگر این‌که ثابت نماید، تلف یا گم‌شدن، مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری کند. قرارداد طرفین می‌تواند برای میزان خسارت، مبلغ کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره معین کند».

بر این اساس، مسئولیت متصدی، در فرض دخالت راننده مسبب حادثه نیز بر مبنای مسئولیت ناشی از فعل غیر و مبتنی بر نظریه خطر و به شیوه «فرض مسئولیت» تحلیل می‌شود (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۹، ص ۷۷). در حالی که «مسئولیت راننده»، مبتنی بر «تقصیر» است و راننده، صرف‌نظر از رابطه قراردادی بین متصدی و راننده، مطابق «تکلیف عام مراقبت و احتیاط» مکلف است همچون فردی متعارف در شرایط خارجی احتیاط لازم را انجام دهد و به تکلیف قانونی و عرفی خود برای تحقق رانندگی امن و کوشش برای ایصال سلامت کالا به مقصد به قدر کفایت عمل کند و در غیر این صورت

به دلیل ترک این تکلیف و تقصیر در رانندگی، در برابر زیان دیده مسئول جبران خسارت است.

۲-۱-۱- تسری مسؤولیت متصدی حمل و نقل به فعل غیر (راننده مسبب حادثه)
به موجب آموزه‌های نظریه خطر، متصدی حمل و نقل در برابر صاحب کالا، هم متعهد و مسؤول ایمنی است و هم دامنۀ این تعهد به رفتارها و اقدامات افرادی که متصدی با آنها برای ارسال کالا قرارداد می‌بندد نیز سرایت می‌یابد و به تعبیر دیگر، متصدی حمل و نقل در قبال اقدامات افرادی مثل راننده طرف قرارداد نیز مسؤولیت دارد که در اصطلاح، مسؤولیت ناشی از فعل غیر نامیده می‌شود (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۰، ص ۳۰۱ و ۳۰۲). اگرچه مسؤولیت راننده، مسؤولیت مبتنی بر تقصیر است، مسؤولیت متصدی نسبت به صاحب کالا همچنان بر فرض مسؤولیت استوار است.

۲- توجه به رجوع اول و رجوع دوم (مبتنی بر باز یافت/جانشینی) در دعاوی بیمه‌ای

برای دقت بیشتر و جداسازی درست روابط باید نخست، انواع روابط موجود در دعاوی خسارت مرتبط با بیمه‌های اموال مختصراً و در حد ضرورت، شناسایی و سپس مبانی و شرایط جانشینی بررسی شود.

۲-۱- شناسایی انحای روابط و دعاوی در قلمرو خسارت مرتبط با بیمه‌های اموال

در دعاوی خسارت مرتبط با بیمه‌های اموال که شرکت‌های بیمه می‌پردازند، دو دسته دعاوی شکل می‌گیرد:

دسته نخست، دعوایی که با رجوع زیان دیده شکل می‌گیرد و ممکن است با طرح ادعا و ارائه مستندات و کفایت دلایل در همان مؤسسه بیمه یا نهایتاً به دلیل وجود اختلاف در مستندات و نظایر آن، از طریق طرح دعا به پرداخت بینجامد. هر دو قسم را در اصطلاح «**رجوع اول**» می‌نامند. در رجوع اول ممکن است قواعد خاصی به کمک زیان دیده بیاید و در مثل دعوای حاضر علاوه بر عامل زیان (راننده)، مسؤولیت ناشی از فعل غیر و مبتنی بر فرض مسؤولیت نیز در برابر زیان دیده و به ضرر متصدی حمل و نقل مطرح شود. در این دعا ممکن است کسی از عهده زیان برآید که ضامن نهایی نباشد.

در همین مصداق، متصدی، از باب «مسئولیت اولیه» و «تدارک زیان ناشی از فعل غیر» در برابر زیان‌دیده پاسخ‌گو خواهد بود و نه از باب «مدیونیت نهایی». در این فرض، «مدیون اصلی» و «ضامن نهایی»، «راننده مسبب حادثه» است که از باب «ضمان» در برابر زیان‌دیده مسئولیت نهایی دارد. در این‌گونه موارد، اگر رجوع اول، به شخصی صورت گیرد که ضامن نهایی است، به‌صورت طبیعی، او دیگر حق رجوع به شخص دیگر را ندارد. ملاک این مورد در قانون مدنی در ذیل ماده ۳۱۸ ق.م. به تصریح بیان شده: «هرگاه مالک رجوع کند به غاصبی که مال در ید او تلف شده است، آن شخص حق رجوع به غاصب دیگر را ندارد» و در صدر همین ماده نیز بر نتیجه حاصل از آن در امکان نداشتن طرح دعوی به خواست ضامن نهایی تصریح شده است: «هرگاه مالک رجوع کند به غاصبی که مال مغضوب در ید او تلف شده است، آن شخص حق رجوع به غاصب دیگر را ندارد ...» (کاتوزیان، ۱۳۸۲، ج ۲، ص ۹۴).

نگارنده واقف است که بحث غصب و تسبیب کاملاً متفاوت است و استناد به ماده ۳۱۸ ق.م. صرفاً از باب اشاره به وجود این فن در باب‌های حقوقی است. یعنی در رجوع اول، اگر خواننده و محکوم علیه ضامن نهایی باشد، او دیگر حق رجوع به دیگری را ندارد و همان‌طور که در ماده ۳۱۸ ق.م. غاصب تلف‌کننده ضامن نهایی است، در بحث حاضر هم اصولاً راننده ضامن نهایی است. البته در ادامه خواهیم گفت که ممکن است در فرضهایی مثل غرور، شرکت متصدی، ضامن نهایی باشد. همچنین، در صورت مراجعه زیان‌دیده به متصدی حمل‌ونقل، چون متصدی کالا را بیمه کرده است (بیمه اموال)، بیمه‌گر وی «در قبال تعهد متصدی در برابر ارسال‌کننده»، «مسئولیت تبعی و به نفع ثالث» دارد و از این‌رو، شرکت بیمه متبوع متصدی حمل‌ونقل، خسارت واردشده به اموال ارسال‌کننده را جبران می‌کند؛ درحالی‌که متصدی، در حقیقت، مسؤول نهایی محسوب نمی‌شود و قائم‌مقامی بیمه‌گر علیه وی منتفی است و اصولاً «هیچ‌کس به ضرر خود به دیگری قائم‌مقامی اعطا نمی‌کند». در این صورت بیمه‌گر نمی‌تواند علیه بیمه‌گذار، قائم‌مقامی پیدا کند و اگر در مواردی مثل بیمه حوادث و سوانح نقلیه و در برخی فرضهای مبتنی بر مواد ۱۴ و ۱۵ قانون بیمه اجباری، خسارت وارده‌شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایط نقلیه چنین چیزی تدارک دیده شده است، با اوصاف قائم‌مقامی سازگاری ندارد و ماهیت آن را باید در قالبهای دیگری جستجو کرد (خدابخشی، ۱۳۹۳، ۵۷).

دسته دوم، برخی دعاوی مرتبط با این گونه موارد، زمانی شکل می‌گیرد که در رجوع اول و تدارک ضرر، شخصی زیان را تدارک دیده که مسؤول نهایی نیست؛ در این صورت، فرد جبران‌کننده زیان حق دارد به ضامن نهایی مراجعه کند و در این صورت دعاوی دومی شکل می‌گیرد که در اصطلاح «**رجوع ثانوی**» نام دارد. در این پرونده نیز متصدی حمل‌ونقل (بیمه‌گزار) ضامن نهایی محسوب نمی‌شود و همچنین پرداخت شرکت بیمه‌گر به زیان‌دیده ناشی از تعهدات بیمه‌ای و به خواست بیمه‌گزار بوده است و در نتیجه، شرکت بیمه‌گر، جانشین متصدی حمل‌ونقل می‌شود و همان حقوق و تعهد متصدی را در برابر راننده مقصر و مسبب حادثه خواهد داشت. بنابراین، همان‌طور که متصدی حق رجوع به راننده مسبب حادثه را برای استقرار ضمان دارد، همین حق را شرکت بیمه‌گر نیز خواهد داشت. هرچند چون نوع بیمه از موارد «بیمه اموال» بوده، حق، آن است که بیمه‌گر، جانشین مالک (ارسال‌کننده) باشد؛ اما به دلیل نقش متصدی حمل‌ونقل در انعقاد قرارداد بیمه و توافق وی با راننده بررسی قضیه از منظر جانشینی بیمه‌گر از طرف متصدی، حاوی نکات جالبی است که شایسته بررسی است. به این حق شرکتهای بیمه‌گر در اصطلاح «حق باز یافت غرامت» یا «ریکاوری» گفته می‌شود که در ادامه مفهوم، مبنا و شرایط آن در روابط بیمه‌ای بررسی خواهد شد.

۲-۲- مفهوم، مبنا و شرایط جانشینی در دعاوی بیمه‌ای

نخست لازم است به اختصار مفهوم قائم‌مقامی، مبنای آن و نیز شرایط جانشینی بیمه‌گر از بیمه‌گزار بیان شود.

۱-۲-۲- مفهوم رجوع بیمه‌گر در اثر قائم‌مقامی

اصولاً دعاوی قائم‌مقامی بیمه‌گر در بیمه‌های با ماهیت خسارت، ذیل بیمه اموال مطرح می‌شود و دعاوی مبتنی بر باز یافت غرامت به این معناست که وقتی بیمه‌گر در بیمه اموال، به سبب واقعه رخ داده، مبلغی را با عنوان خسارت به بیمه‌گزار یا بیمه‌شده یا ذی‌نفع بیمه پرداخت می‌کند، بیمه‌گر پرداخت‌کننده یا قبول‌کننده پرداخت حق دارد در جای‌گاه قائم‌مقامی به مسئول حادثه، رجوع و به اصطلاح خسارتی را که به زیان‌دیده پرداخته است (قبول کرده که بپردازد)، از مسبب حادثه باز یافت (ریکاوری) کند.

در حقوق ایران، قائم‌مقامی بیمه‌گر از نوع قانونی و مستند به ماده ۳۰ ق.ب است و به موجب بخشی از این ماده، «بیمه‌گر در حدودی که خسارت وارده را قبول یا پرداخت می‌کند، در مقابل اشخاصی که مسؤول وقوع حادثه یا خسارت هستند، قائم‌مقام بیمه‌گزار خواهد بود»؛ از این رو، بیمه، عقدی مستقل تلقی می‌شود و ارتباطی به مسؤول حادثه ندارد. بنابراین، تعهدات بیمه‌گر سبب بی‌مسئولیتی مسؤول حادثه و بی‌فایده شدن قواعد مسئولیت مدنی نخواهد شد و بیمه‌گر می‌تواند پس از جبران خسارت جانشین زیان‌دیده شود (بابایی، ۱۳۸۳، ص ۱۵۸-۱۵۷) و این جانشینی در همه حقوق و تکالیف جریان دارد (صفایی، ۱۳۸۷، ج ۲، ص ۱۶۷). مطابق قواعد عمومی قائم‌مقامی، پس از پرداخت رابطه حقوقی قبلی تغییر نمی‌کند و فقط طلب کار اصلی جای خود را به طلبکار دیگر می‌دهد.

۲-۳-۲- مبنای دعوای ناظر به رجوع بیمه‌گر به عامل زیان

در بحث رجوع بیمه‌گر به مسؤول حادثه، نخست چندین نهاد با عنوان مبنا مطرح می‌شود و دو مبنای «مسئولیت مدنی» و «قائم‌مقامی (جانشینی)» بیش از سایر مبانی پذیرفته شده است. با توجه به ماده ۳۰ ق.ب قائم‌مقامی بیمه‌گر از نوع «قائم‌مقامی خاص و قانونی» است و از نظر برخی (خدابخشی، ۱۳۹۳، ج ۲، ص ۴۴)، اصل قائم‌مقامی، نتیجه توافق مفروض بیمه‌گر و بیمه‌گزار و ویژه بیمه‌های شخص اول یا بیمه اموال است که در آنها پوشش بیمه‌ای متوجه مسئولیت خود بیمه‌گزار یا قائم‌مقام او نیست؛ بلکه این پوشش برای جبران خسارت وارد شده به بیمه‌گزار خواهد بود که علت خسارت، ناشی از فعل ثالث است.

۲-۲-۳- شرایط استقرار ضمان در دعوای بیمه‌ای

به صورت خلاصه برای بازیافت مبالغی که بیمه‌گر به بیمه‌گزار یا زیان‌دیده می‌دهد، چند شرط مهم بیان شده است (بابایی، ۱۴۰۰، ص ۱۶۳):

نخست، فقط بیمه‌گر است که می‌تواند جانشین بیمه‌گزار شود؛ **دوم**، باید بیمه‌گزار به بیمه‌گر رجوع کرده باشد؛ به دیگر سخن، تا زمانی که زیان‌دیده مطالبه‌ای نداشته باشد و ادعایی مطرح نشود به صرف وقوع زیان حقی برای شرکت بیمه در رجوع به عامل اصلی زیان ایجاد نمی‌شود؛ زیرا تا پیش از رجوع زیان‌دیده حق موجود برای بیمه‌گر در رتبه «حق / زیان بالقوه» است؛ در حالی که یکی از شرایط «ضرر قابل جبران» این است که ضرر،

فعلیت یافته و به صورت بالقوه نباشد (ماده ۱ ق.م.م. و ماده ۵۲۰ ق.آ.د.م.) (کاتوزیان، ۱۳۸۲، ۲۷۸). **سوم**، بیمه‌گر باید خسارت را «پرداخت کرده باشد» یا دست‌کم «پرداخت غرامت را قبول کرده باشد»؛ شرط «پرداخت (تحمل غرامت / اغترام)» نیز در جهت فعلیت و تحقق ضرر، علیه شرکت بیمه‌گر و تکمیل‌کننده رکن ضرر در رجوع ثانوی محسوب می‌شود؛ با این تفاوت که درباره دعاوی بیمه‌ای، قانون‌گذار در ماده ۳۰ ق.ب. ۱۳۱۶ برای روان‌سازی و تسهیل رجوع شرکت‌های بیمه به عامل زبان «قبولی پرداخت» و «قرار گرفتن در نوبت پرداخت» یا «صدور سند پرداخت» و نظایر آن را نیز به‌منزله پرداخت و از موجبات رجوع ثانوی دانسته است. **چهارم**، بیمه‌گر صرفاً تا حدی که پرداخته یا قبول کرده است، حق دارد به ضامن نهایی رجوع کند و نه بیشتر. پرداخت غرامت گاهی به میزان زبان وارد شده و گاهی نیز کمتر از آن است، ولی در هر حال مبلغ قابل‌رجوع نباید بیش از مبلغ پرداختی بیمه‌گر باشد (کریمی، ۱۳۷۲، ج ۱، ص ۶۱). این موضوع نیز در حقیقت، برگرفته از اصل جبران کامل خسارت است و از نظر سلبی به این معناست که در مرحله بازیافت، بیش از خسارتی که در مرحله جبران خسارت متوجه شرکت بیمه‌گر می‌شود، قابل بازیافت نیست (امیری بخشایش و باریکلو، ۱۳۹۳، ص ۱۹۳). **پنجم**، اگر به هر دلیلی در فرایند بازیافت، بخشی از خسارت‌های پرداختی در روابط بین بیمه‌ای را یکی از بیمه‌گران پرداخته یا برای آن کارسازی شده باشد، برای جلوگیری از کسب دارایی بلاجهت به نفع بیمه‌گر به همان نسبت از مبلغ قابل‌بازیافت در دعاوی بازیافت کاسته می‌شود (کریمی، ۱۳۹۱، ص ۹۳).

۳- اظهارات و دلایل خواهان در مرحله بدوی پرونده

بر اساس آنچه در شرح دادخواست خواهان و مفاد صورت‌جلسه رسیدگی ملاحظه می‌شود، اظهارات خواهان و واقعیت‌های خارجی پرونده به شرح زیر بوده است:

۱- وفق گزارش نیروی انتظامی در تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۳۰، راننده کامیون به شماره انتظامی ... با رانندگی خوانده ردیف اول، آقای دانیال، در مسیر خود از مبدأ بندرعباس به قم، «به‌علت عدم کنترل وسیله نقلیه»، واژگون و محموله آن به‌صورت ۱۰۰ درصدی دچار خسارت می‌شود.

- ۲- کامیون یادشده حامل یک کانتینر ۲۰ فوت دواتیل مگزاتول گرید صنعتی به وزن خالص ۲۱۹۴۰ متعلق به شرکت «رامافیدار شیمی» بوده است.
- ۳- محموله کامیون، تحت بیمه شرکت بیمه د. بوده و از این رو، شرکت بیمه (موکل)، در جایگاه بیمه‌گر، مبلغ ۲۰۶۰۲۱۲۰۷۴۰ ریال به شرکت بیمه‌گزار (متصدی حمل و نقل) پرداخت می‌کند.
- ۴- زیان دیده در تاریخ ۱۴۰۱/۰۵/۰۴ به موجب سند رسمی ضمن اقرار به دریافت کلیه خسارات از محل بیمه‌نامه کلیه حقوق و منافع خود را نسبت به مورد بیمه به شرکت بیمه د. منتقل می‌کند.
- ۵- به دلیل وجود بیمه مسؤولیت برای شرکت متصدی حمل و نقل (ایمن بار)، با کسر فرانشیز (خودپرداخت)، مبلغ ۴۰۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال از خسارتهای پرداخت شده بازپایافت می‌شود و مبلغ ۱۶۶۰۲۱۲۰۷۴۰ ریال از خسارتهایی که شرکت بیمه‌گر در حق زیان دیده کارسازی کرده است، بدون وصول باقی می‌ماند.
- ۶- به موجب جبران بخشی از خسارت توسط شرکت بیمه آ. قاعدتاً و به موجب قواعد مربوط به بازپایافت غرامت (منع مطالبه ضرر جبران شده) امکان مطالبه در مرحله بازپایافت، به جبران ضرر باقی‌مانده و جبران نشده محدود خواهد بود؛ از این رو، برای مطالبه بخش باقی‌مانده، خواهان (شرکت بیمه د.) در تاریخ ۱۴۰۲/۱۲/۱۳ برای «مطالبه وجه»، دادخواستی را توأمان علیه شرکت متصدی حمل و نقل و راننده تقدیم می‌کند.
- ۷- ملاحظه می‌شود که دعوا به طرفیت متصدی حمل و نقل و راننده توأمان مطرح شده، ولی خواهان در جلسه اول دادرسی دعوی خود را نسبت به خوانده ردیف دوم (متصدی حمل و نقل) مسترد داشته است.

۴- جهات توجیهی و منطوق رأی بدوی

با توجه به رأی دادگاه، دادگاه جهاتی را به شرح زیر برای توجیه حکم صادرشده بیان کرده است:

«۱- محکمه باید در زمان انشای رأی تفسیری را به کار گیرد که زیباشناختی فطری افراد متعارف جامعه و زیباشناختی حقوق، هم‌سو باشد؛ به گونه‌ای که بر همگان نمایان شود که محکمه از تفسیر نازیبا در حقوق به‌دور است و قاضی در صدور و انشای رأی باید تفسیری

را ارائه دهد که بیانگر واقعیت‌های جامعه باشد در غیر این صورت، تصمیم قضایی اتخاذی قطعاً نازیباست که هم از واقعیت‌های جامعه به دور است و هم با فطرت آدمی در تعارض است؛ لذا تصمیمی که غیرمنصفانه باشد، شایسته حمایت نیست؛ ۲- واقع، آن است به رغم انتزاعی که در مفاهیم حقوقی وجود دارد، این مفاهیم هرگز نظری نیستند و با عمل سروکار دارند و حقوق می‌باید تا آن جا به این مفاهیم و تمایز میان آنها اعتنا کند که نتایج حاصل از اعمال آن زیبا و پذیرفتنی باشد. به زعم این دادگاه در این پرونده و در زمانی که شرکت بیمه د. اقدام به بیمه بار از مبدأ کشور چین تا مقصد شهر قم می‌کند، منافع و مزایا و همچنین مسؤولیتهایی به طور مستقیم برای ایشان ایجاد می‌شود که متعهدله باید از آن بهره‌برد و در صورت چشم‌پوشی از آن باید به گونه‌ای دیگر آن رفتار را بازبینی نمود و شرکت بیمه با توجه به مسؤولیت در مراحل ارسال ایشان باید بر تمام مراحل بارگیری دقت و نظارت نکند و به همان میزان که این موضوع را انجام دهد، به همان میزان نیز انتظار پاسخ‌گویی داشته باشد، نه آن گونه که ایشان در میزان مبلغ بار اعلامی دقت و نظارت ننماید و سپس درخواست کل مسؤولیت بر اساس مبلغ واقعی داشته باشد و مبتنی بر این رویکرد، دادگاه خود را با تعارضی ظاهری میان مسؤولیت ایجاد شده در این پرونده و اصل عدالت مواجه می‌بیند؛ ۳- قرارداد بستن یعنی پیش‌بینی کردن اما گاهی این پیش‌بینی می‌تواند از مرز تعهدهای قراردادی بگذرد و متوجه نتایج عدم اجرا شود؛ لذا باید مجموع عقد و شرط با هم در نظر گرفته شود و با توجه آن چه رخ داده، شرایط و مسؤولیت‌ها تفسیر شود، در قرارداد حمل و نقل باید دید آن چه شخص، مدعی نقض قرارداد است، کدام تعهد است و آیا تعهدی که طرف دیگر مدعی نقض آن می‌باشد، بر عهده متعهد بوده است یا خیر؛ به عبارتی، یکی از شرایط ایجاد مسؤولیت قراردادی نقض یک تعهد قراردادی است و لازمه نقض تعهد وجود پیشین آن است؛ ۴- آن چه بر اساس عرف در رفتار اشخاص ظهور دارد، خود، گاهی به معنای تصریح در عقد و متعاقب آن ایجاد مسؤولیت و گاهی به عنوان شرط محسوب می‌شود و اگر عرف خلاف قواعد تکمیلی جاری باشد، عرف بر قانون تکمیلی، غلبه و اولویت دارد و به عبارت دیگر، طبق ماده ۲۲۵ قانون مدنی، وجود امری را در عرف به منزله تصریح آن امر در عقد می‌داند که یکی از مصادیق این موضوع، توافق بر عدم مسؤولیت می‌باشد که خود این موضوع و به عبارتی عدم انجام تعهدات قراردادی،

همیشه شرط ضمن عقد محسوب می‌شود؛ حتی اگر این توافق خارج از قرارداد صورت بگیرد؛ ۵- این شروط، ممکن است به انواع گوناگونی ظاهر شوند که در ساده‌ترین و مهم‌ترین نوع آنها مدیون به نپذیرفتن یک تعهد معین قراردادی تصریح می‌کند و لازمه این امر، بی‌تردید آن است که تعهدی که در قرارداد به حذف آن تصریح می‌شود، تعهدی باشد که به طور معمول به حکم قانون یا عرف از آن قرارداد ناشی می‌شود و گرنه معنی ندارد که طرفین حذف تعهدی را که اصولاً از قرارداد آنها ناشی نمی‌شود، شرط کنند، یا این که به‌صراحت به ایجاد یک تعهد قراردادی دست زنند و درعین حال شرط کنند که مدیون به چنین تعهدی پایبند نیست. چنین شروطی در حقیقت بر روی وجود تعهد از طریق حذف آن قرار می‌گیرند. این شروط عبارت است از شروطی که گاهی تعهد را معلق می‌سازد، یا مقید به گذشت زمان یا توصیف‌کننده کیفیت یا کمیت تعهد است و به عبارتی، گاهی تعهد به نتیجه را به تعهد به‌وسیله کاهش می‌دهد؛ ۶- باید بین شروط کاهش‌دهنده تعهد و کاهش‌دهنده مسؤولیت تفاوت قایل شد و در یکی اصل تعهد حذف می‌شود؛ ولی در دیگری تعهد به‌جای خود باقی می‌ماند و تنها مسؤولیت ناشی از نقص آن ساقط می‌شود. در نتیجه باید بیان شود، شرط نخست، مسؤولیت وجود تعهدی است که «نقض شده باشد»؛ ۷- اثر شروط کاهشنده مسؤولیت نسبت به دیگران نسبی است و در این پرونده، شرکت بیمه که ثالث محسوب می‌شود، هر چند به قائم‌مقامی اقامه دعوا کرده است، برای این که بتواند تقصیر راننده را اثبات کند ناچار است به قرارداد بین راننده و متصدی حمل استناد کند و تعهد قراردادی راننده و عدم اجرای تعهد از سوی او به‌عنوان یک واقعه اشاره نماید و لذا از این جهت باید بتوانیم به راننده نیز اجازه استناد به شرایط حاکم بر این واقعه دهیم و برای راننده نیز نوعی نسبیت قایل شویم و در حقیقت همه‌چیز به ماهیت شروط عدم مسؤولیت برمی‌گردد و شرط عدم مسؤولیت همانند اجل قیدی برای تعهد است و وصف تعهد مدیون را تعیین می‌کند و زیان دیده نمی‌تواند به این تعهد استناد کند، بی‌آن که «قید» آن را در نظر بگیرد؛ ۸- در قرارداد حمل و نقل نباید راننده را مسؤول بیش از آن چه که پذیرفته است، دانست؛ آنچنان که اگر طرفین قرارداد حمل و نقل توافق کنند که متصدی، تنها در صورت ارتکاب تقصیر مسؤول باشد، این توافق مشمول شرط کاهش تعهد است؛ چرا که بدین ترتیب آنها تعهد ایمنی را از قرارداد حذف کرده‌اند و دیگر نمی‌توان ادعا کرد، راننده تعهد ضمنی کرده است که کالا یا مسافر را سالم به مقصد برساند؛ ۹- در مسؤولیتهای خارج از

قرارداد ضرر باید «قابل پیش‌بینی باشد» و قابل پیش‌بینی بودن نیز به معنای قابل پیش‌بینی بودن دین مربوط به جبران خسارت است و به همین جهت می‌باد که در این پرونده بارنامه‌ای که برای بار صادر گردیده است، میزان ارزش واقعی کالا را مبلغی حدود چهارصد میلیون تومان تعیین کرده است و شرکت بیمه نیز بر اساس همین مبلغ و همین میزان، بار را بیمه کرده است که همین مبلغ نیز به‌عنوان خسارت پرداخت شده است و از طرفی راننده نیز با توجه به ارزش اعلامی نسبت به شرایط و نحوه تحویل بار اقدام می‌کند و انسان متعارف در زمانی که ارزش بار چهارصد میلیون تومان باشد و زمانی که ارزش بار اعلامی چند میلیارد تومان باشد، تفاوت قائل می‌شود و بر همان میزان مسئولیت ایشان نیز افزایش می‌یابد؛ لذا نمی‌توان راننده را به میزان بیشتر از آن چه به‌عنوان ارزش کالا اعلام گردیده است، مسؤول دانست و مبلغ اعلامی به‌عنوان ارزش کالا در بارنامه همان‌گونه که شرح آن بیان شد، نوعی شرط ضمنی است که سبب تحدید مسئولیت می‌شود؛ ۱۰- آن چه در این پرونده، دادگاه به آن توجه داشته است لکن از آن عبور می‌کند، این موضوع می‌باشد که در این موضوع که مسئولیت راننده و متصدی حمل به‌صورت تضامنی است، تحلیل ماهیت رجوع به یکی از این اشخاص بدون رجوع به شخص دیگر یا شرط عدم مسئولیت بر یکی از این اشخاص چه می‌باشد و اگر بگوییم، آنچه راننده پرداخت می‌کند، دین خود او است؛ زیرا او به‌تنهایی همه خسارت را به بار آورده است، به نظر صحیح نیست؛ زیرا در این صورت، اشکال تعدد ذمه برای یک دین قابل حل نبود و توضیح و توجه به ماهیت این موضوع از موضوع این رأی با توجه به آنچه بیان شد، خارج است؛ لذا دادگاه با توجه به شرح معنونه و جبران خسارت از سوی شرکت بیمه آ. دعوی حاضر را مناسب احقاق حق خواهان نمی‌داند و حقی را بر اساس این دعوا برای او شناسایی نمی‌کند و مستنداً به مواد ۱۲۵۷ قانون مدنی و ۱۹۷ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی، حکم بر بی‌حقی خواهان، صادر و اعلام می‌کند، این رأی ظرف مهلت بیست روز از تاریخ ابلاغ قابل تجدیدنظر خواهی در محاکم تجدیدنظر استان چهارمحال و بختیاری است».

در ادامه، دادگاه تجدیدنظر با متنی بسیار مختصر و با رد تجدیدنظر خواهی چنین مقرر داشته است:

«با عنایت به محتویات پرونده و نحوه استدلال دادگاه بدوی، از آن جاکه ایراد و اعتراض موجه و مؤثری که موجبات فسخ دادنامه معترض عنه را فراهم آورد، ارائه نشده است، ضمن رد تجدیدنظرخواهی تجدیدنظرخواه، مستند به ماده ۳۵۸ قانون آیین دادرسی مدنی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی دادنامه بدوی تأیید و استوار می‌شود...».

۵- مضمون جهات تجدیدنظرخواهی شرکت بیمه‌گر

مهم‌ترین نکات آمده در لایحه تجدیدنظرخواهی را می‌توان به شرح زیر بیان کرد:
جهت نخست، تفسیر نادرست تجدیدنظرخواه از مفهوم «سقف تعهد بیمه‌ای» و اشتباه در انتساب آن به «ارزش کالا»؛ او در این بند، استناد دادگاه بدوی به «بیمه‌نامه مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل» و یکسان‌انگاری «سقف بیمه‌نامه» و «ارزش کالای مورد حمل» را با ذکر دو دلیل نقد کرده است.

در دلیل اول چنین آمده است: «اولاً، سقف تعهد بیمه مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل به‌هیچ‌وجه نمایانگر ارزش واقعی کالا نبوده، بلکه صرفاً بیانگر میزان پوشش بیمه‌گر مسئولیت است که مطابق ماده ۱۰ ق.ب بر اساس توافق متصدی حمل و بیمه‌گر تعیین شده است». در دلیل دوم نیز گفته شده است که حتی اگر بین متصدی و راننده، توافقی هم باشد، با تکیه بر «اصل نسبی بودن» و «قاعده اتلاف (بالتسبیب)» و ماده ۳۲۸ ق.م این توافق تأثیری بر قضیه ندارد و راننده در هر حال باید خسارت را جبران کند. به‌موجب استدلال تجدیدنظرخواه «ثانیاً، راننده به‌عنوان مباشر ورود خسارت، هیچ قراردادی با بیمه‌گر مسئولیت (شرکت بیمه آ.) نداشته و استناد به حدود تعهدات بیمه‌ای متصدی حمل، موجبی برای تحدید مسئولیت راننده مقصر حادثه نخواهد بود. مطابق قواعد عام مسئولیت مدنی و ماده ۳۲۸ ق.م هرکس مالی از اموال غیر را تلف کند، ضامن جبران تمامی خسارت خواهد بود؛ مگر آن‌که دخالت قوه قاهره یا تقصیر زیان‌دیده اثبات شود که در "ما نحن فیه" چنین دفاعی حتی ابراز هم نشده است».

جهت دوم، ناظر به «ماده ۳۰ ق.ب ۱۳۱۶ و قاعده جانشینی» است. به‌موجب این بند از اعتراض تجدیدنظرخواه، هم «...راننده به‌تصریح نظر کارشناسی عامل حادثه و نابودی محموله شناخته شده است» و هم «وفق ماده صریح ماده ۳۰ قانون بیمه، پس از پرداخت خسارت از سوی بیمه‌گر به بیمه‌گذار، حق جانشینی علیه ثالث مسؤول حادثه برای بیمه‌گر

ایجاد می‌شود و این حق ناشی از قانون است، نه قرارداد و میزان آن برابر با کل خسارت پرداخت شده خواهد بود».

جهت سوم، به «بی تأثیری عدم اعلام ارزش واقعی کالا از سوی متصدی حمل در مسؤولیت عامل زیان» راجع است. با این استدلال که اولاً، انتخاب سقف ریالی خاص برای بیمه مسؤولیت مدنی در نزد بیمه‌گر دیگر (بیمه آ.) «صرفاً» ناشی از اراده آن شرکت بوده و به هیچ وجه نافی ارزش واقعی کالا و [میزان] مسؤولیت شرکت متصدی حمل و نقل و اشخاص ثالث نظیر راننده در جبران کامل خسارت نیست؛ ثانیاً، بر اساس اصل نسبی بودن قراردادهای اصل جبران کامل خسارت، تجدیدنظرخواه استدلال کرده است که «عدم اعلام ارزش واقعی از سوی شرکت حمل (و نه شرکت ارسال کننده) به بیمه‌گر هیچ اثری بر مسؤولیت مدنی عامل واقعی حادثه یعنی راننده ندارد و مسؤولیت مزبور بر پایه فعل زیان‌بار است، نه قرارداد بیمه‌ای که او طرف آن نبوده است».

جهت چهارم، بی‌توجهی به «اصل تمامیت مسؤولیت عامل زیان»، «خلاف اصل بودن تحدید مسؤولیت عامل زیان» و «فقدان شرط تحدیدکننده مسؤولیت راننده» است. در این بند، تجدیدنظرخواه با اشاره به وجود اصل تمامیت مسؤولیت عامل زیان هرگونه کاهش مسؤولیت عامل زیان را برخلاف ماده ۳۲۸ ق.م.تلقی کرده است. به موجب این بند از تجدیدنظرخواهی «اصل بر تمامیت مسؤولیت مباشر [عامل] زیان است، مگر آن که خلاف آن اثبات گردد...» [کبرای استدلال] و «از بررسی محتویات پرونده هیچ گونه شرط تحدید مسؤولیت میان زیان دیده و متصدی حمل یا راننده وجود ندارد. همچنین راننده محترم نیز هیچ گونه دفاعی مبنی بر تقصیر زیان دیده، دخالت شخص ثالث، قوه قاهره و موارد مشابه مطرح نکرده است» [صغرای استدلال] و از این رو «فقدان هرگونه دلیل یا شرط معتبر معاف کننده، رأی صادر شده را در تعارض با اصول بنیادین فقهی و ماده ۳۲۸ ق.م. قرار می‌دهد» [نتیجه استدلال].

نهایتاً، در **جهت پنجم**، تجدیدنظرخواه برداشتی نادرست از جهات توجیهی مندرج در رأی دادگاه بدوی، استدلال دادگاه به «سقف بیمه مسؤولیت» را به اشتباه، استدلال دادگاه به «سقف مسؤولیت متصدی حمل و نقل» حمل کرده؛ در حالی که در این گونه موارد، در رابطه بین بیمه‌گر و متصدی حمل و نقل اساساً بحث کاهش مسؤولیت مطرح نیست، بلکه

موضوع اصلی تعیین سقف برای تعهد بیمه‌گر است و با این کار، بیمه‌گر و بیمه‌گذار به‌موجب این بیمه‌نامه حداکثر مبلغی را برای پوشش مسئولیت مدنی بیمه‌گذار معین می‌کنند.

در این موارد، اگر متصدی حمل‌ونقل در برابر زیان‌دیده، به هر میزان، مسؤول شمرده شود بیمه‌گر صرفاً هزینه را تا سقف تعهد داده‌شده پرداخت می‌کند و نه به میزان خسارت واقعی و بدیهی است که بر اساس اصل جبران کامل خسارت و مسئولیت مدنی ناشی از فعل غیر، متصدی، موظف است همه خسارتهای زیان‌دیده را بپردازد؛ بنابراین، استدلال تجدیدنظرخواه با جهات توجیهی و منظور دادگاه سازگار نیست. برای امکان داوری بهتر، استدلال تجدیدنظرخواه عیناً مطرح می‌شود: «استدلال دادگاه مبنی بر این که شرکت حمل فقط تا سقف ۴۴۰۰۰۰۰۰۰ ریال مسؤول است، به نحو نادرست به شخص راننده تسری داده شده؛ حال آن که اولاً، شرکت متصدی در قرارداد با شرکت بیمه آ. صرفاً تعهدات خود را تا سقف ۴۴۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال بیمه کرده و خسارت وارد شده به زیان‌دیده تا مبلغ ۴۴۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال از محل بیمه‌نامه مذکور جبران شده و شرکت متصدی حمل و راننده مسبب حادثه نسبت به مازاد همچنان مسؤول جبران خسارت وارده به زیان‌دیده هستند؛ بنابراین، مسئولیت شرکت متصدی حمل، محدود به مبلغ مذکور در قرارداد بیمه مسئولیت متصدیان حمل نیست تا بتوان این محدودیت مسئولیت را به راننده مسبب حادثه نیز تسری داد؛ ثانیاً، بر فرض محال پذیرش این فرض اشتباه که مسئولیت شرکت متصدی حمل بر اساس قرارداد بیمه متصدیان حمل به مبلغ ۴۴۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال محدود شده، مسئولیت شرکت متصدی حمل، قراردادی است و محدود به شروط مقرر در قرارداد حمل یا بیمه‌نامه است. در مقابل، مسئولیت راننده از نوع قهری (مدنی محض) است و محدودیتهایی که متصدی حمل در روابط قراردادی خود پذیرفته، به او تسری نمی‌یابد. در مسئولیت مدنی مباشر زیان، ملاک، ارزش واقعی مال تلف شده و میزان خسارت وارد شده است، نه حدود قراردادهای ثالث».

تجدیدنظرخواه، در نهایت با استناد به ماده ۳۰ ق.ب (حق جانشینی بیمه‌گر)، ماده ۳۲۸ ق.م (ضمان تلف مال)، مواد ۱ و ۱۰ ق.ب (اختیار در تعیین میزان تعهد)، اصل جبران کامل خسارت و نبود تفسیر موسع در محدودسازی مسئولیت مدنی، نقض رأی بدوی و محکومیت خوانده را به مبلغ خواسته و خسارات دادرسی مطالبه کرده است.

۶- ملاحظات ناظر به مبانی و جهات توجیهی رأی

درباره جهات توجیهی و منطوق رأی، ملاحظات و وجود دارد که در ادامه مطرح می‌شود:

۶-۱- ملاحظه اول، «قابلیت پیش‌بینی ضرر» در رابطه متصدی و راننده و نسبت آن با بیمه‌گر

یکی از محورهای اصلی در جهات توجیهی رأی صادرشده تأثیر مبلغ اعلامی متصدی در بارنامه بر شرط پیش‌بینی ضرر است. با توجه به این که ممکن است پذیرش این نکته با نظر مخالف همراه باشد، در ادامه، هر دو احتمال ممکن درباره بحث، مطرح و اثر پذیرش یا نپذیرفتن آن بر مسأله جانشینی بررسی شده است.

۶-۱-۱- احتمال اول: اگر قابلیت پیش‌بینی برای راننده منتفی باشد

یکی از احتمالات در پرونده حاضر آن است که استدلال دادگاه بدوی را در «پیش‌بینی پذیر نبودن خسارت مازاد بر مبلغ اعلامی» بپذیریم. در این صورت باید دلیل پذیرش این متغیر مهم و اثر آن در حقوق خواهان بررسی شود. در ادامه، این احتمال در چند بند پی‌درپی و مترتب بر هم بررسی شده است:

۱- یکی از شرایط ضرر قابل مطالبه «قابلیت پیش‌بینی ضرر» است و متصدی حمل‌ونقل با اعلام ارزش کمتر عملاً نوعی «ارتکاز ذهنی اشتباه برای راننده» ایجاد کرده است؛ به‌طوری که به‌موجب آن در حد همان مبلغ برای وی امکان پیش‌بینی پدید آمده است. در حقیقت، سلب قابلیت پیش‌بینی مازاد بر مبلغ اعلامی، ناشی از عمل متصدی حمل‌ونقل است و ممکن است از مصادیق «غرور» باشد و در اجتماع اسباب، متصدی، نوعی سبب مقدم (غار) و درعین حال اقوی محسوب می‌شود؛ دلیل اقوی بودن، نسبت علم و جهل موجود بین متصدی و راننده در این پرونده است؛ زیرا ارسال‌کننده با «خوداظهاری» ارزش واقعی را به متصدی اعلام داشته؛ اما متصدی مبلغی به مراتب کمتر را به راننده، اعلام و به‌اندازه همان مبلغ کمتر هم بیمه مسؤولیت منعقد کرده است؛ بنابراین، از این حیث و نسبت به ارزش مازاد بر مبلغ اعلامی، در دوران بین متصدی و راننده، متصدی حمل‌ونقل ضامن نهایی است.

حمایت از ارتکاز یاد شده ذیل قاعده استاپل هم قابل تحلیل است. با این توضیح که برای تضمین ثبات روابط حقوقی، جلوگیری از رفتارهای متناقض و حمایت از اعتماد مشروع طرفین، قاعده‌ای با عنوان «استاپل» شکل گرفته؛ این قاعده در کنار مفاهیمی همچون منع رفتار متناقض، اصل حسن نیت، منع سوءاستفاده از حق و قاعده غرور و مرتبط با آن‌ها شناسایی شده که هدف از آن جلوگیری از بی‌ثباتی حقوقی و حمایت از اعتماد ایجادشده در روابط میان اشخاص است. که نتیجه آن، ممنوعیت استناد، اعمال یا ادعای حق، تکلیف یا هر موضوع حقوقی است که شخص مدعی [و در نتیجه قائم مقام وی] سابقاً، اظهار یا عملی مغایر با آن صورت داده است (خدابخشی، ۱۳۹۳، ص ۶۶۵؛ ایزانلو؛ شید ۱۳۹۶، ص ۳۶)؛ یعنی شخص با رفتار، بیان یا پذیرش خود کاری می‌کند که دهانش راجع به ادعایی که بعداً مطرح می‌کند، بسته شود و از مصادیق آن می‌توان به موردی اشاره کرد که در آن، مدعی شرایطی را برای دیگری فراهم می‌کند که در آن، طرف مقابل با اتکا و اعتماد به ظاهر ایجادشده اقدامی را انجام دهد، یا به موقعیتی تن دهد که برای او ایجاد شده است. کسی که این موقعیت را فراهم کرده است بعداً نمی‌تواند خلاف آن را ادعا کند. همین تعارض در رفتار است که فرد را از استناد به حق ادعایی خود محروم می‌کند (پورسید و آقاداتاشی، ۱۳۹۶، ص ۱۰۱)

استاپل انواع مختلفی دارد که هر یک در شرایط خاص حقوقی اعمال‌پذیر هستند. نخست، استاپل ناشی از اظهار^۱؛ اگر شخصی با بیان یا اظهار صریح، وضعیت حقوقی مشخصی را اعلام و طرف مقابل بر اساس آن اظهار اقدام کند، اظهارکننده نمی‌تواند بعداً آن را منکر شود. دوم، استاپل ناشی از رفتار^۲؛ در این نوع، رفتار عملی شخص موجب ایجاد اعتماد در طرف مقابل می‌شود؛ حتی اگر اظهار صریحی وجود نداشته باشد. سوم، استاپل ناشی از سکوت^۳؛ گاهی شخص در موقعیتی قرار دارد که از نظر عرفی یا قانونی مکلف به اظهارنظر است، ولی سکوت او موجب ایجاد اعتماد می‌شود. چهارم، استاپل

^۱ . Representation Estoppel

^۲ . Conduct Estoppel

^۳ . Silence Estoppel

قضایی^۱؛ این نوع به منع تغییر موضع در جریان رسیدگی قضایی مربوط است. پنجم، استاپل قراردادی^۲؛ در این نوع، مفاد قرارداد یا توافقات صریح طرفین، مانع از انکار یا تغییر مفاد توافق در آینده می‌شود (افتخار جهرمی، شهبازی نیا، ۱۳۸۳، ۲۲).

حقوق بیمه از حوزه‌هایی است که قاعده استاپل در آن نقش بسیار مهم و تعیین‌کننده‌ای دارد؛ زیرا قرارداد بیمه بر پایه اصل حسن‌نیت^۳ استوار است. بر این اساس، طرفین باید نهایت صداقت را در بیان اطلاعات داشته باشند و هیچ‌گونه پنهان‌کاری یا تغییر بعدی در اطلاعات اساسی مجاز نیست. همچنین در حقوق بیمه، اطلاعاتی مانند ارزش شیء بیمه‌شده، میزان خطرپذیری، شرایط حمل یا نگهداری و نوع پوشش بیمه‌ای نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌گیری قرارداد دارند؛ بنابراین، اگر یکی از طرفین این اطلاعات را به‌گونه‌ای مطرح کند که طرف دیگر بر اساس آن به قرارداد تن دهد، اطلاعات مطرح‌شده به مبنای حقوقی الزام‌آور در روابط طرفین تبدیل می‌شود. در نتیجه، قاعده استاپل در صیانت از حقوق بیمه‌ای نقش مؤثری دارد و با وجود این قاعده در روابط طرفین اولاً، «اطلاعات بیمه‌ای را تثبیت می‌شود»؛ به‌طوری که اطلاعات مطرح‌شده در فرآیند تشکیل قرارداد، هنگام انجام مرحله جبران خسارت انکارپذیر نیست. ثانیاً، «از تغییر مبنای محاسبه خطرپذیری جلوگیری می‌شود»؛ به‌طوری که هیچ‌یک از طرفین نمی‌تواند پس از وقوع حادثه مبنای ارزیابی خطرپذیری را تغییر دهد. ثالثاً، «از توسعه غیرمنصفانه میزان مسئولیت جلوگیری می‌شود»؛ یعنی این کار مانع از آن می‌شود که مسئولیت بیمه‌ای یا قراردادی به‌صورت یک‌جانبه افزایش یابد. در نهایت، «از جنبه سلبی اصل جبران خسارت صیانت می‌شود»؛ یعنی با این کار از این که بیمه‌ابزاری برای کسب منفعت اضافی باشد، جلوگیری می‌شود. (گایار، ترجمه صبح‌خیز، ۱۳۶۵، ص ۲۳۷)

^۱ . Judicial Estoppel

^۲ . Contractual Estoppel

^۳ . Uberrimae Fidei

در پرونده حاضر، زنجیره قراردادی منسجمی میان متصدی حمل‌ونقل، راننده، بیمه اموال و بیمه مسئولیت هست که در آن، تثبیت ارزش اعلامی و توافق شده مبنای الزام‌آوری را در تنظیم ساختار مسئولیت مدنی شکل داده است. متصدی حمل‌ونقل، «مسئولیت مدنی خود در برابر ثالث (زیان دیده)» را به مبلغ ۴۴۰ میلیون تومان بیمه کرده، در قرارداد با بیمه د. «اموال موضوع حمل‌ونقل» را بر اساس خوداظهاری ارسال کننده، به ارزش واقعی آن و به مبلغ دویست میلیارد و دویست میلیون بیمه کرده است. این دو اظهار جمع‌پذیر نیست و چون بیمه اموال، ناظر به «خود کالا» بوده است، اطلاع و اقدام و اقرار شرکت متصدی در بیمه اموال (به ارزش واقعی) و اقدام به مبلغ کمتر در بیمه مسئولیت (ارزش اعلامی و سقف درخواستی برای پوشش مسئولیت مدنی) و اعلام همان مبلغ به عنوان ارزش واقعی کالای ارسالی باید درباره راننده به صورت خاص ملاحظه شود. در حقیقت، این اقدام متصدی در نسبت با راننده برای وی ظاهر اتکاپذیری ایجاد کرده است که نمی‌توان از آن چشم‌پوشی کرد. از این دیدگاه اولاً، در رابطه متصدی و راننده، با تعیین ارزش کالا، نوعی پایه اتکاپذیر محاسباتی ایجاد شده. بر این اساس، سقف مسئولیت راننده، تعیین و راننده بر مبنای همین مبلغ به رابطه قراردادی وارد شده و در نتیجه، مبلغ مقرر شده وضعیت حقوقی الزام‌آوری را به نفع راننده ایجاد کرده است. پس، امکان عدول یک‌جانبه از آن نیست؛ زیرا این اعتماد، مشروع و حمایت‌پذیر است و نمی‌توان پس از حادثه آن را بی‌اثر کرد. ثانیاً، ارکان استایل به صورت کامل محقق شده است؛ یعنی ایجاد وضعیت حقوقی اتکاپذیر، اتکای راننده به این وضعیت، تشکیل قرارداد بیمه مسئولیت بر همین مبنا و تلاش بعدی برای استناد به مبلغی بسیار فراتر از وضعیت اتکاشده. با توجه به مجموعه این نکات معلوم می‌شود، این تغییر موضع مصداق روشن رفتار متناقض و خلاف اصل حسن‌نیت در بیمه‌هاست و راننده بر اساس مبلغ ۴۴۰ میلیون تومان به رابطه وارد شده و مسئولیت را پذیرفته است نه بیشتر.

۲- حق خواهان (شرکت بیمه‌گر) در این دعوا به حکم قانون و حداکثر از باب قائم‌مقامی است و بیمه‌گر مستقلاً حق بر مطالبه ضرر ندارد؛ در نتیجه و بر اساس این احتمال چون متصدی به دلیل غرور و استناد اختلال در پیش‌بینی‌پذیری ضرر به اعلام وی، ضامن نهایی و بیمه‌گر هم در حقیقت قائم‌مقام متصدی حمل‌ونقل است، رجوع قائم‌مقام ضامن نهایی به دیگر مسؤولان و جاهتی ندارد؛ بنابراین،

مطالبه مبلغ مازاد بر ارزش اعلامی با وصفی که خواهان مطالبه کرده است، شایسته محکومیت به بی‌حقی خواهد بود.

۳- ضرورت جداسازی بین استنادپذیری شرط کاهش مسؤولیت در برابر بیمه‌گر و زیان‌دیده

نکته شایان ذکر آن است که اگر به پیش‌بینی‌پذیر نبودن به‌دلیل ارزش اعلامی از نظر متصدی، «در برابر زیان‌دیده» استناد می‌شد، استدلال یادشده کارایی نداشت؛ زیرا اولاً، در برابر زیان‌دیده آن چه مهم است، «پیش‌بینی اصل ضرر» است، نه «پیش‌بینی میزان ضرر» (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۹، ص ۹۷) و کافی است راننده بداند که به‌سبب کوتاهی و سهل‌انگاری در امر رانندگی کالای حمل‌شده خسارت می‌بیند و نابودی تمام کالا یا بخشی از آن و میزان ارزش کالای تلف‌شده «حد مسؤولیت» راننده را در برابر زیان‌دیده کاهش نمی‌دهد. ثانیاً، اگر زیان‌دیده به‌جای بیمه‌گر، خواهان دعوای مسؤولیت بود، امکان استناد به شرط کاهش مسؤولیت نبود؛ زیرا بر اساس «اصل نسبی بودن قراردادهای»، اثر عقد و شرط اصولاً به ضرر ثالث برقرار نمی‌شود و با این فرض که «شرط کاهش مسؤولیت» را بین «متصدی و راننده» برقرار بدانیم، این شرط علیه حقوق «زیان‌دیده (مالک کالای تلف‌شده)» تأثیر کاهنده نخواهد داشت، ولی در پرونده حاضر که خواهان، همان زیان‌دیده نیست بلکه بیمه‌گری است که قائم‌مقام متصدی حمل‌ونقل (مشروط علیه) است و شرط کاهش مسؤولیت هم به ضرر متصدی حمل‌ونقل بوده است، مشروط‌له (راننده) می‌تواند به جنبه ضرری این شرط در برابر قائم‌مقام متصدی استناد کند.

درعین حال، نظر به این که به حکم ذیل ماده ۳۰ ق.ب. ۱۳۱۶ و این که بیمه‌گزار (متصدی حمل‌ونقل) حق ندارد اقدامی منافی حقوق بیمه‌گر انجام دهد و همچنین نباید اقدامی کند که قائم‌مقامی بیمه‌گر را با مانع مواجه کند، در این صورت، ممکن است بتوان بیمه‌گزار (متصدی حمل‌ونقل) را در ایجاد مانع رجوع به عامل اصلی حادثه مسئول تلقی کرد که بحث درباره آن در این پرونده به‌دلیل استرداد دعوا علیه بیمه‌گزار منتفی به نظر می‌رسد.

۶-۱-۲- احتمال دوم، ضرر مازاد بر مبلغ اعلامی، پیش‌بینی‌پذیر باشد

احتمال دیگر آن است که با وجود اعلام ارزش کالا در اسنادی مثل بارنامه و نظایر آن که در اختیار راننده قرار می‌گیرد، خسارت واقعی را از نظر راننده پیش‌بینی‌پذیر بدانیم. ممکن است بتوان این احتمال را از چند جهت تقویت کرد:

نخست، در مسؤولیت مدنی آنچه ذیل شروط ضرر قابل جبران و «شرط پیش‌بینی‌پذیری ضرر» مطرح می‌شود، امکان پیش‌بینی «اصل ضرر» است، نه «میزان ضرر». در بند قبلی نیز به این مهم اشاره شد. طبیعی است که رانندگان حرفه‌ای به صورت متعارف از حدود ارزش کالای حمل‌شده آگاه هستند و حتی اگر دقیقاً به ارزش کالا آگاهی تفصیلی و حتی اجمالی هم نداشته باشند، همین قدر که بدانند اقدام آنها ممکن است به وقوع زیان واقعی بینجامد، همین ارتکاز ذهنی برای پیش‌بینی‌پذیر کردن ضرر در مسؤولیت مدنی کفایت می‌کند. **دوم**، می‌توان گفت، در عرف حمل‌ونقل، رانندگان به مبالغ مندرج در ستون ارزش کالای حمل‌شده اعتنایی نمی‌کنند و تقریباً این آگاهی جمعی هست که این قبیل موارد صرفاً ارزش اداری و بیمه‌ای و مالیاتی دارد و معرف ارزش واقعی کالای حمل‌شده نیست. **سوم**، درباره جبران خسارت زیان‌دیده و در ناحیه راننده و نسبت وی با فعل زیان‌باری که در قبال کالا انجام داده، قواعد مسؤولیت مدنی و اصل جبران کامل خسارت حاکم است و متغیرهایی مثل شرط کاهش مسؤولیت که در رابطه بین متصدی و راننده است، اساساً به زیان‌دیده ربطی ندارد و نمی‌توان آن را در نقش عامل کاهنده از میزان خسارتی دانست که باید جبران شود.

بنا بر جهات یادشده، این قبیل موارد را نمی‌توان در رتبه شرط کاهش مسؤولیت دانست؛ به‌ویژه این که «شرط کاهش مسؤولیت» امری خلاف اصل و مبتنی بر اقدام متصدی است که به اثبات نیاز دارد و صرف چنین اعلامیهایی را نمی‌توان از مصادیق «اقدام» متصدی علیه خود و عامل کاهنده مسؤولیت محسوب کرد.

در داوری بین دو احتمال یادشده، بنا بر تمایز موجود بین روابط قراردادی در جانب متصدی و راننده و تمایز موجود در رابطه متصدی و بیمه‌گر و نیز تمایز موجود بین روابط قراردادی یادشده و روابط قانونی زیان‌دیده و راننده مسبب حادثه و بین بیمه‌گر و راننده مسبب حادثه، احتمال اول و جهات یادشده در آن قوت بیشتری دارد. در حقیقت، وقتی قرارداد بین بیمه‌گر و متصدی در بیمه بار (اموال) و نسبت اینها با زیان‌دیده را ملاحظه

کنیم، معلوم می‌شود که بیمه‌گر با پرداخت خسارت در واقع ضرر زیان‌دیده را جبران می‌کند و توقع هست که جای‌گزین زیان‌دیده شود و چون شرط کاهش مسؤولیت بین راننده و متصدی بوده است، امکان تمسک به ایراد کاهش مسؤولیت در برابر بیمه‌گر وجود نداشته باشد، ولی با ملاحظه دقیق‌تر ماده ۳۰ ق.ب معلوم می‌شود که در این قانون از «جانشینی بیمه‌گر از بیمه‌گزار» سخن گفته شده و نه از «جانشینی بیمه‌گزار از زیان‌دیده». بنابراین، با فرض جانشینی از بیمه‌گزار اگر ایرادی مبنی بر کاهش مسؤولیت بین متصدی و راننده وجود داشته باشد، راننده مسبب حادثه حق دارد به این ایراد در برابر بیمه‌گر نیز استناد کند و تفاوتی ندارد که کاهش مسؤولیت ناشی از «شرط صریح یا ضمنی کاهش مسؤولیت» باشد، یا ناشی از «تقصیر متصدی در پوشش کامل بیمه مسؤولیت». در چگونگی توجه به احتمال‌های یادشده و تقدم یکی بر دیگری، تذکر سه نکته خالی از وجه نیست:

نکته اول، نگارنده با مراجعه به عرف رانندگان و پرسش از چگونگی تلقی آنها از مبالغی که در بارنامه با عنوان ارزش کالا قید می‌شود، دریافته است که از نظر این گروه به صورت عرف خاص، اعلام ارزش کالا در بارنامه، نوعی دریافت و ذهنیت خاصی را برای آنها ایجاد می‌کند؛ با این مضمون که «ارزش مندرج در بارنامه به منزله سقف مسؤولیت آنها در برابر متصدی است».

نکته دوم، ممکن است این‌گونه استدلال شود که در بیان ماده ۳۰ ق.ب این پیش فرض هست که بیمه‌گزار همان زیان‌دیده است. از نظر برخی حقوق‌دانان (بابایی، ۱۳۹۰، ص ۱۶۷) در مواردی که بیمه اموال برای اموال غیر منعقد شده و ذی‌نفع بیمه شخصی غیر از بیمه‌گزار باشد، هرکس غیر از ذی‌نفع بیمه ثالث محسوب می‌شود؛ حتی اگر مسؤول حادثه خود بیمه‌گزار باشد. پس باید اصطلاح بیمه‌گزار را که در ماده ۳۰ به کار رفته، به «بیمه ذی‌نفع» تفسیر کرد؛ چون خسارتی که بیمه پوشش داده است به وی پرداخته می‌شود و تنها او حق دعوای مسؤولیت مدنی دارد و ادعای قائم‌مقامی را تنها او می‌تواند مطرح کند. اگرچه این پیش فرض و حمل عنوان «بیمه‌گزار» بر «ذی‌نفع بیمه» برای حل برخی مشکلات تحلیلی موجه به نظر می‌رسد، از چند جهت ایراد دارد: نخست، شهادی بر این ادعا نیست. ثانیاً، مواردی از بیمه که بیمه‌گزار غیر از مالک یا زیان‌دیده است به قدری شایع

است که مجالی برای این استنباط نیست و به نظر می‌رسد قانون‌گذار با آگاهی از این موارد شایع از واژه بیمه‌گذار استفاده کرده است. ثالثاً، هر جبران خسارتی برای زیان‌دیده با امکان بازیافت بدون قید و شرط ملازمه ندارد؛ بلکه بازیافت با شرایط و تحت زمینه‌های خاص به وجود می‌آید و به توجیه نیاز دارد.

نکته سوم، نگاه انصافی دادرس رسیدگی‌کننده است. در حقیقت، دادگاه در صدور حکم، به موقعیت برتر اقتصادی بیمه‌گران و این که شرکتهای بیمه ممکن نبودن بازیافت کلی یا جزئی را در محاسبات خود مدنظر قرار می‌دهند و نیز با توجه به این که رانندگان عموماً از قشرهای ضعیف جامعه محسوب می‌شوند و از نظر حقوقی هم به دلیل نداشتن دانش حقوقی به همان ظاهر بارنامه‌ها اکتفا و اعتماد می‌کنند، توجه داشته است. در حقیقت، دادرس پرونده به پشتوانه همین ارتکاز ذهنی ناشی از اعلام‌های متصدی و به استناد وجود شرط ضمنی عرفی در رابطه متصدی و راننده مسبب حادثه در نهایت به استنادپذیری این شرط در برابر بیمه‌گر در دعوای بازیافت غرامت نظر داده است.

۶-۲- ملاحظه دوم، اشاره دادگاه بدوی به مسئولیت تضامنی متصدی و راننده مسبب حادثه

مسئولیت مدنی تضامنی اشاره شده در رأی صرفاً جنبه اطلاع‌رسانی دارد و اساساً در دعوای خواهان چنین سازوکاری منتفی است و اصولاً رجوع بیمه‌گر به کسی که به قائم‌مقامی از وی سمت و حق مراجعه شده دارد، معنای محصلی ندارد، مگر به دلایلی مثل آنچه در ذیل ماده ۳۰ ق.ب به آن اشاره شده است. به همین دلیل، خواهان در جلسه اول، دعوای خود علیه متصدی حمل و نقل را مسترد داشته است. بله، اگر دعوا را زیان‌دیده مطرح می‌کرد، گونه‌ای مسئولیت شبه‌تضامنی با دو مبنای مختلف برای هر کدام از افراد مسؤول (متصدی و راننده) تصورپذیر بود. در واقع، یکی از اشتباهات خواهان در دعوای حاضر استرداد دعوا علیه متصدی حمل و نقل بوده است؛ چون در کنار جهات قائم‌مقامی جهات مرتبط با کوتاهی متصدی در حفظ حق بیمه‌گر برای امکان رجوع ثانوی هم وجود داشته است که ممکن بود دادگاه به آن توجه کند و احیاناً به محکومیت متصدی بینجامد.

۳-۶- ملاحظه سوم، غفلت از محکومیت خوانده به مبلغ لوصول از مبلغ اعلامی متصدی (بابت فرانشیز (خودپرداخت)

ملاحظه می‌شود که در مرحله دعوای بازیافت و در مرحله صدور حکم از فرانشیز کسر شده به خواست شرکت بیمه آ. غفلت شده است. در حقیقت، بیمه‌گر، جانشین متصدی شده و متصدی هم ۴۴۰۰۰۰۰۰۰ ریال بیمه مسئولیت داشته، ولی در مرحله رجوع بیمه د. از روابط داخلی با بیمه آ. صرفاً مبلغ ۴۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال بازیافت شده و از محل بیمه مسئولیت استنادشده در دادگاه بدوی ۴۰۰۰۰۰۰۰ ریال لوصول مانده است که با همان جهات توجیهی رأی باید مورد لحوق حکم قرار می‌گرفت که از قلم رأی افتاده است.

نتیجه‌گیری

در روابط متشکل و متأثر از روابط بیمه‌ای در قراردادهای حمل و نقل لازم است از یک سو، روابط قراردادی در تحقق رابطه حمل و نقل (بین متصدی و راننده و متصدی و ارسال‌کننده) و نیز قرارداد بیمه مسئولیت بین متصدی و بیمه‌گر (بیمه‌آ) و بیمه اموال (بین متصدی و بیمه‌گر وی (بیمه د.) و از سوی دیگر، روابط قانونی بین مالک (زیان‌دیده) با راننده مسبب حادثه (مبتنی بر ماده ۳۲۸ ق.م) و نیز رابطه بیمه‌گر جبران‌کننده با راننده مسبب حادثه (مبتنی بر ماده ۳۰ ق.ب) و مبانی حاکم بر هر رابطه به‌صورت جداگانه و با دقت ملاحظه شود تا از اختلاط مبانی و اشتباه در اوصاف و احکام هرکدام از روابط جلوگیری شود.

مسئولیت متصدی در برابر ارسال‌کننده بر نظریه خطر و فرض مسئولیت مبتنی است و متصدی در برابر زیان‌دیده و حتی در قبال تقصیر راننده مسبب حادثه نیز مسؤول است (مسئولیت ناشی از فعل غیر) و مسئولیت بیمه‌گر در برابر ارسال‌کننده نیز نوعی مسئولیت تبعی و در قبال قرارداد بیمه و به‌تبع مسئولیت متصدی (بیمه‌گذار) ایجاد می‌شود و به همین دلیل، به حکم ماده ۳۰ ق.ب بیمه‌گر پرداخت‌کننده در حدود پرداخت و با حصول سایر شرایط قائم‌مقام بیمه‌گذار می‌شود و می‌تواند برای بازیافت غرامات علیه راننده مسبب حادثه، به خواسته مطالبه وجه (پرداختی)، طرح دعوا کند.

اگرچه در این پرونده به‌موجب سند رسمی، کلیه حقوق زیان‌دیده به بیمه‌گر منتقل شده، چون زیان‌دیده هیچ رابطه‌ای با بیمه‌گر نداشته است و به‌دلیل آن که به‌موجب ماده ۳۰ ق.ب بیمه‌گر جانشین بیمه‌گذار می‌شود و در این پرونده بین بیمه‌گذار و زیان‌دیده تفاوت هست، بیمه‌گر صرفاً در موقعیت بیمه‌گذار قرار می‌گیرد و نمی‌تواند از حقوق زیان‌دیده برخوردار شود و از این رو، امکانات دفاعی که راننده مسبب حادثه می‌توانست در برابر متصدی به آنها استناد کند عیناً در برابر قائم‌مقام متصدی (بیمه‌گر پرداخت‌کننده) نیز استنادپذیر است. همچنین، می‌توان به ایرادها و دفاعیات مربوط به «شرط ضمنی کاهش مسئولیت» یا «کوتاهی متصدی» و اقدام ضرری وی علیه قائم‌مقام وی نیز استناد کرد.

در پرونده حاضر، متصدی در بیمه اموال با شرکت بیمه د. بر اساس «خوداطهاری ارسال‌کننده»، به اندازه همان مبلغ اظهارشده کالا را بیمه می‌کند، ولی درباره مسئولیت خود و با شرکت بیمه آ. به مراتب مبلغ کمتری را اعلام می‌کند و به اخذ بیمه مسئولیت می‌پردازد و همان مبلغ را نیز در برنامه ارزش واقعی کالا به راننده، اعلام و زمینه «تشکیل

ارتکاز ذهنی غیرواقعی» را نسبت به سقف مسؤولیت برای راننده مسبب حادثه فراهم می‌کند. بنابراین، «در مواردی که طی قراردادهای قبلی بین بیمه‌گذار و مسؤول حادثه شرط محدودیت مسؤولیت پیش‌بینی شده باشد، بیمه‌گر نمی‌تواند بیش از شرط مقرر تقاضای جبران خسارت نماید» (بابایی، ۱۳۹۰، ص ۱۶۹).

نگارنده با مراجعه به عرف رانندگان دریافته است که «قیمت درج‌شده در بارنامه»، محمول بر «قیمت واقعی» است و «در رابطه قرارداد بین متصدی و راننده»، با عنوان «در برابر متصدی» محسوب می‌شود و این انگاره را در ذهن راننده ایجاد می‌کند که وی در برابر متصدی نسبت به بیش از آن مسؤولیتی ندارد. بدیهی است، این انگاره درباره زیان‌دیده تأثیری ندارد؛ چون درباره زیان‌دیده نمی‌توان به ارتکازهای ناشی از قرارداد حمل و رابطه راننده و متصدی استناد کرد. البته، در این پرونده این نکته محل اعتنا و تأمل نبوده و به مناسبت و برای تکمیل اطراف استدلال به آن اشاره شده است.

به نظر می‌رسد، تمرکز دادگاه بر داده‌های اصلی و مبانی مطرح در جهات توجیهی، در بخش مربوط به مبالغ لاوصول مربوط به فرانشیز بیمه مسؤولیت در بیمه آ. غفلت مختصری را به دنبال داشته و مبلغ ۴۰۰ میلیون ریال از مبلغ مربوط به مسؤولیت مدنی شرکت متصدی در مرحله رجوع بیمه د. به بیمه آ. بابت فرانشیز، لاوصول مانده و در رأی دادگاه از این نکته فرعی غفلت شده است.

فهرست منابع

منابع فارسی

- ۱- احمدی، مریم؛ بدرزاده، اکبر (۱۳۹۹). «بررسی تطبیقی اصل قائم‌مقامی بیمه‌گر در حقوق بیمه ایران و فرانسه»، فصلنامه مطالعات فقه اقتصادی، سال دوم، شماره سوم، ص ۵۵-۷۲.
- ۲- اشراقی آرانی، مجتبی (۱۴۰۲). «مسئولیت نماینده تجاری متصدیان حمل در مقابل صاحب کالا»؛ نقد رای وحدت رویه شماره ۲۹ دیوان عالی کشور ۱۳۶۳/۱۰/۰۷، دو فصلنامه نقد و تحلیل آراء قضایی، دوره ۳ شماره ۲.
- ۳- افتخار جهرمی، گودرز، شهبازی نیا، مرتضی (۱۳۸۳). «بررسی قاعده استاپل در حقوق انگلیس و آمریکا»، مجله حقوقی بین‌المللی، دوره ۲۱، شماره ۳۰، بهار و تابستان ۱۳۸۳، ص ۵-۷۳.
- ۴- امیران بخشایش، عیسی؛ باریکلو، علیرضا (۱۳۹۳). «مفهوم اصل جبران خسارت در حقوق بیمه»، مجلس و راهبرد، دوره ۲۱، شماره ۸۰، ص ۱۶۹-۱۹۳.
- ۵- ایزانلو، محسن (۱۳۹۰). «شرط مخالف قائم‌مقامی بیمه‌گر»، مطالعات حقوق خصوصی، ۴(۴)، ص ۳۳-۵۹.
- ۶- ایزانلو، محسن؛ شید، بابک (۱۳۹۶). «تسری موافقت‌نامه‌های داوری به اشخاص ثالث بر مبنای نظریه استاپل»، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۸۱، شماره ۱۰۰، ص ۳۵-۵۲.
- ۷- بابایی، ایرج (۱۴۰۰). حقوق بیمه، تهران: انتشارات سمت.
- ۸- بادینی، حسن؛ شعبانی کندسری، هادی؛ رادپرور، سجاد (۱۳۹۱). «مسئولیت محض؛ مبانی و مصادیق»، مجله مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۳، شماره ۱، ص ۱۹-۳۶.
- ۹- پورسید، بهزاد؛ آقاداتاشی، رسول (۱۳۹۶). «تشابه و تمایز قاعده استاپل با قاعده غرور و اقرار»، آموزه‌های حقوقی گواه، دوره ۳، شماره ۲، ص ۹۷-۱۲۶.
- ۱۰- جعفری، فیض‌الله (۱۳۸۸). «مطالعه تطبیقی ماهیت و مبنای مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق ایران»، پژوهش‌های حقوقی، دوره ۸، شماره ۱۵، ص ۵۷-۸۲.
- ۱۱- خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۳). بیمه و دعوای مسئولیت مدنی، ج ۲، تهران: انتشارات جنگل.
- ۱۲- خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۳). حقوق داوری و دعوای مربوط به آن در رویه قضایی، تهران: شرکت انتشار.
- ۱۳- صفایی، سیدحسین (۱۳۸۷). قواعد عمومی قراردادها، تهران: میزان.
- ۱۴- صفایی، سیدحسین؛ رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۹۰). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، تهران: انتشارات سمت.
- ۱۵- صفایی، سیدحسین؛ رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۹۹). مسئولیت مدنی تطبیقی، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.

- ۱۶- عادل، مرتضی (۱۴۰۲). مسئولیت متصدی حمل بین‌المللی بار هوایی؛ نقد آراء قضایی.، مجله دوفصلنامه نقد و تحلیل آراء قضایی، دوره ۲ شماره ۴، ص ۲۸۴-۳۰۴
 - ۱۷- عیسایی تفرشی، محمد؛ کامیار، محمدرضا (۱۳۸۰). «مبنا مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل در کنوانسیون حمل‌ونقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران»، فصلنامه علوم انسانی مدرس، دانشکده علوم انسانی دانشکده تربیت مدرس، دوره پنجم، شماره ۴، ص ۵۷-۸۲.
 - ۱۸- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۶). عقود معین، ج ۱، تهران: شرکت سهامی انتشار.
 - ۱۹- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۲). الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
 - ۲۰- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۷). عقود معین، ج ۱، تهران: شرکت سهامی انتشار.
 - ۲۱- کریمی، آیت (۱۳۷۲). بیمه اموال و مسئولیت، ج ۱، تهران: دانشکده علوم اقتصادی.
 - ۲۲- کریمی، آیت (۱۳۹۱). کلیات بیمه، تهران: پژوهشکده بیمه.
 - ۲۳- گایار، امانوئل (۱۳۶۵). «قاعده استاپل یا منع تناقض‌گویی به ضرر دیگری»، ترجمه و تلخیص: ناصر صبح‌خیز، مجله حقوقی دفتر خدمات بین‌المللی، شماره ۶، ص ۲۴۵-۲۸۲.
- منابع عربی
- ۲۴- طوسی، محمد بن حسن (۱۴۰۷ق). الخلاف، قم: دفتر انتشارات اسلامی جامعه مدرسین.
 - ۲۵- نجفی، محمدحسن (۱۴۰۴ق). جواهرالکلام، ج ۳۱ و ۴۰، بیروت: دار احیاء التراث.

References

- 1- Ahmadi, Maryam; Badarzadeh, Akbar (2020). "A Comparative Study of the Principle of Insurer Subrogation in Iranian and French Insurance Law," Journal of Economic Jurisprudential Studies, Vol. 2, No. 3, pp. 55-72. (in Persian)
- 2- Eshraghi Arani, Mojtaba (2023). "Liability of the Commercial Agent of Carriers toward the Owner of Goods : A Critique of the Unanimous Judgment No. 29 of the Supreme Court dated 27 December 1984," Analysis of Judicial Decisions Joornal, Vol. 3, No.2. (in Persian)
- 3- Eftekhare Jahromi, Ghodarz; Shahbazinia, Morteza (2004). "A Comparative Study of the Doctrine of Estoppel in English and American Law," International Law Review, Vol. 21, No. 30, Spring and Summer 2004, pp. 5-73. (in Persian)
- 4- Amiran Bakhshayesh, Eisa; Barikloo, Alireza (2014). "The Concept of the Principle of Indemnity in Insurance Law," Parliment and Strategy, Vol. 21, No. 80, pp. 169-193. (in Persian)
- 5- Izanloo, Mohsen (2011). "The Condition Contrary to Insurer Subrogation," Private Law Studies, Vol. 4, No. 4, pp. 33-59. (in Persian)
- 6- Izanloo, Mohsen; Sheyd, Babak (2017). "Extension of Arbitration Agreements to Third Parties Based on the Theory of Estoppel," The Judiciary Law Journal, Vol. 81, No. 100, pp. 35-52. (in Persian)
- 7- Babaei, Iraj (2021). Insurance Law. Tehran : Samt Publications. (in Persian)
- 8- Badini, Hassan; Shabani Kandesari, Hadi; Radparvar, Sajjad (2012). "Strict Liability: Foundations and Instances," Comparative Law Review, Vol. 3, No. 1, pp. 19-36. (in Persian)
- 9- PourSeyed, Behzad; Aghadadashi, Rasoul (2017). "Similarities and Differences between the Rule of Estoppel and the Rules of Ghorur and Confession," Bi-quarterly Journal of Legal Educations, Vol. 3, No. 2, pp. 97-126. (in Persian)
- 10- Jafari, Feyzollah (2009). "A Comparative Study of the Nature and Basis of Carrier Liability in International Conventions and Iranian Law," Legal Research, Vol. 8, No. 15, pp. 57-82. (in Persian)
- 11- Khodabakhshi, Abdollah (2014). Insurance and Civil Liability Claims, Vol. 2. Tehran : Jangal Publications. (in Persian)
- 12- Khodabakhshi, Abdollah (2014). Arbitration Law and Related Claims in Judicial Practice. Tehran : Enteshar Company. (in Persian)

- 13- Safaei, Seyyed Hossein (2008). General Rules of Contracts. Tehran : Mizan Publications. (in Persian)
- 14- Safaei, Seyyed Hossein; Rahimi, Habibollah (2011). Civil Liability (Non-Contractual Obligations). Tehran : Samt Publications [in Persian].
- 15- Safaei, Seyyed Hossein; Rahimi, Habibollah (2020). Comparative Civil Liability. Tehran : Shahr-e Danesh Research and Study Institute of Law. (in Persian)
- 16- Adel, Morteza (2023). "International Air Cargo Carrier Liability: A Critique of Judicial Decisions," Analysis of Judicial Decisions Joornal, Vol. 2, No. 4, pp. 284-304. (in Persian)
- 17- Esaei Tafreshi, Mohammad; Kamyar, Mohammad Reza (2001). "The Basis of Civil Liability of Carriers in the International Convention on Multimodal Transport of Goods and Its Comparison with Iranian Law," Modares Humanities Quarterly[Comprative Law Research Quarterly], Faculty of Humanities, Tarbiat Modares University, Vol. 5, No. 4, pp. 57-82. (in Persian)
- 18- Katouzian, Nasser (1997). Specific Contracts, Vol. 1. Tehran: Enteshar Joint Stock Company. (in Persian)
- 19- Katouzian, Nasser (2003). Non-Contractual Obligations: Quasi-Tort Liability. Tehran : University of Tehran Press [in Persian].
- 20- Katouzian, Nasser (2008). Specific Contracts, Vol. 1. Tehran: Enteshar Joint Stock Company. (in Persian)
- 21- Karimi, Ayat (1993). Property and Liability Insurance, Vol. 1. Tehran: Faculty of Economic Sciences. (in Persian)
- 22- Karimi, Ayat (2012). General Principles of Insurance. Tehran: Insurance Research Center. (in Persian)
- 23- , Emmanuel (1986). "The Rule of Estoppel or the Prohibition of Contradictory Conduct to the Detriment of Another," translated and summarized by Nasser Sobhkhiz, International Law Review, No. 6, pp. 245-282. (in Persian)
- 24- Tusi, Muhammad ibn Hasan (1428 AH). Al-Khilaf. Qom: Islamic Publications Office of the Jameye Modarresin. (in Arabic)
- 25- Najafi, Mohammad Hassan (1425 AH). Jawahir al-Kalam, Vols. 31 and 40. Beirut: Dar Ihya' al-Turath. (in Arabic)