

A comparative Study on the Impact of Force Majeure on Vehicle Compensation by the Insurer and the Bodily Indemnity Injury Fund in Mandatory Insurance Laws

Mahsa Dehini¹

Received: 2018 August 20

Accepted: 2019 August 26

ABSTRACT

Objective: The present study deals with the comparative study of force majeure incompulsory insurance laws. The basic question that has been considered in this regard is, what does Force Majeure have in the compulsory insurance laws? In other words, is the compensation of the major force-damages in the event of accidents caused by the vehicles to the insurer and the fund for damages?

Methodology: Descriptive-analytical- The present study is a comparative study compiled using the library method and referencing legal texts and related resources.

findings: The findings of the research indicate that Article 4 of the Compulsory Insurance Act 1968 excludes losses caused by force majeure, such as war, flood, etc. from insurance policy obligations, but in the Law on the Amendments to the Law on Compulsory Insurance of 2008, the inclusion of out-of- The cover of the letter of insurance was deleted, and from the same time it was asked whether, with the removal of the force majeure from the inclusion of this article, compensation for the damage caused by it has been placed by the insurer and the fund.

Until the adoption of the new law in 2016, the procedure for the elimination of force majeure was confirmed and repeated beyond the scope of the insurance policy, and, furthermore, the concept of the incident expanded and the phrase "any type of disaster caused by vehicle accidents due to accidents" In anticipation "joined it. What the author intends to emphasize is the comparative analysis of the compensation for major force damages in accordance with the compulsory insurance policy of the insurer and the fund for providing financial damages .

Conclusion: The results of the study indicate that in Iranian law, an accident is considered synonymous with force majeure, so long as the legislator makes no distinction in terms of retribution, between the unexpected incident and the force majeure. Therefore, it must be said that the unforeseen events in this law are in fact those caused by the force majeure or the power of the lawmaker, and the legislator, by obliging the insurer and the fund of indemnity damages to compensate for the unforeseen accident and accident. The responsibility is absolute.

Keywords: Force Majeure, Case Fortuit, Compulsory Insurance Act, Bodily indemnity injury fund, Compensation, Absolute responsibility.

JEL Classification: K10, K13, K15.

1. PhD Student in Private Law, Faculty of Administrative Sciences and Economics, Esfahan University, LawMajor. mahsadehini@gmail.com

مطالعه تطبیقی تأثیر فورس ماژور در جبران خسارات ناشی از وسایل نقلیه توسط بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در قوانین بیمه اجباری

مهسا دهینی^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۵/۲۹ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۶/۰۴

چکیده

هدف: پاسخ به این پرسش اساسی است که فورس ماژور در قوانین بیمه اجباری چه جایگاهی دارد؟ به عبارت دیگر آیا جبران خسارت‌های ناشی از فورس ماژور در حوادث ناشی از وسایل نقلیه برعهده بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است یا خیر؟

روش‌شناسی: پژوهش حاضر مطالعه‌ای تطبیقی است که با استفاده از روش کتابخانه‌ای و مراجعه به متون قانونی و منابع مربوطه تدوین شده است، لذا تحقیقی تحلیلی - توصیفی به شمار می‌آید.
یافته‌ها: ماده ۴ قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ خسارات ناشی از فورس ماژور، از قبیل جنگ، سیل و غیره را از شمول تعهدات بیمه‌نامه خارج ساخته است، اما در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ فورس ماژور از شمول موارد خارج از پوشش بیمه‌نامه حذف شد و از همان زمان این پرسش را طرح کرد که آیا با حذف فورس ماژور از شمول این ماده جبران خسارت‌های ناشی از آن برعهده بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی قرار داده شده است یا خیر؟ درنهایت در سال ۱۳۹۵ با تصویب قانون جدید، این رویه یعنی حذف فورس ماژور از شمول موارد خارج از بیمه‌نامه تأیید و تکرار شد و علاوه بر این، مفهوم حادثه گسترش یافت و عبارت «هر نوع سانحه ناشی از حوادث وسیله نقلیه در اثر حوادث مترقبه» به آن الحاق شد. آنچه تحقیق حاضر قصد تأکید بر آن را دارد، تحلیل تطبیقی جبران خسارت‌های ناشی از فورس ماژور با رویکرد قانون بیمه اجباری توسط بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است.

نتیجه‌گیری: نتایج تحقیق حاکی از آن است که در حقوق ایران حادثه غیرمترقبه مترادف با فورس ماژور و قوه قاهره دانسته شده است تا جایی که قانون‌گذار هیچ تفاوتی از حیث احکام مترقبه، میان حادثه غیرمترقبه و فورس ماژور قائل نشده است؛ بنابراین گفتنی است منظور از حوادث غیرمترقبه در این قانون درحقیقت همان حوادث ناشی از فورس ماژور یا قوه قاهره است و قانون‌گذار با ملزم کردن بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به جبران خسارت‌های ناشی از حوادث غیرمترقبه در سوانح رانندگی، درحال گذر از مسئولیت محض به سوی مسئولیت مطلق است.

کلیدواژه‌ها: فورس ماژور، حادثه غیرمترقبه، قانون بیمه اجباری، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، جبران خسارت، مسئولیت مطلق.

طبقه‌بندی موضوعی: K10، K13، K15.

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده علوم اداری و اقتصاد، گروه حقوق، دانشگاه اصفهان
mahsadehini@gmail.com

مقدمه

اهمیت جبران خسارت وارده به اشخاص و به‌ویژه خسارت‌های جانی (بدنی) به قدری است که دولت‌ها را به این موضوع سوق داده که از نهادهای حمایتی و تکمیلی بخواهند تا دشواری‌های تشخیص جبران خسارت را پیش‌بینی کنند. در این میان، حوادث رانندگی، از آنجاکه از حیث کمیت و کیفیت با سایر موارد مقایسه‌شدنی نیستند، کانون توجه قرار گرفته‌اند و همین اهمیت به استفاده از بیمه‌های اجباری وسایل نقلیه برای گسترش چتر حمایتی دولت در قبال زیان‌دیدگان این حوادث و همچنین تأسیس نهادهای تکمیلی مانند صندوق تأمین خسارت‌های بدنی منجر شده است؛ به‌رغم گام‌های مؤثری که قانون بیمه اجباری در موضوع جبران خسارت زیان‌دیدگان برداشته، متأسفانه همچنان مواردی دیده شده که در آن امکان جبران خسارت و اعاده وضعیت زیان‌دیده میسر نبوده است و زیان‌دیده همچنان با آسیب‌های پس از زیان درگیر است. از جمله این موارد می‌توان به زیان‌های ناشی از قوه قاهره اشاره کرد که تاکنون بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی درصدد جبران آن برنیامده است.

هرساله تصادفات رانندگی در ایران منجر به خسارت‌های هنگفتی می‌شود؛ بنابراین تصادفات رانندگی امری اجتناب‌ناپذیر است و آثار ناشی از تصادف عضوی از خانواده، مستقیم و غیرمستقیم بر تمامی اعضای خانواده و به تبع آن، استحکام نهاد خانواده تأثیر خواهد گذاشت. به‌رغم گام‌های بلندی که قانون بیمه اجباری درمورد جبران خسارت زیان‌دیدگان برداشته، همچنان مشکلاتی در این حوزه دیده می‌شود.

سابقه پرداختن به بحث فورس‌ماژور (قوه قاهره) در قوانین بیمه اجباری به سال ۱۳۴۷، یعنی زمان تصویب نخستین قانون بیمه اجباری بازمی‌گردد، که قانون‌گذار در ماده ۴ این قانون، خسارات ناشی از فورس‌ماژور از قبیل جنگ، سیل و زلزله را از شمول تعهدات بیمه‌نامه خارج کرد. در آن زمان مشخص شد که بیمه‌گر و صندوق، تعهدی در جبران خسارت‌های ناشی از حوادث قهری برعهده ندارند، اما اختلاف نظر از آنجایی نشأت

گرفت که در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷، فورس ماژور از شمول موارد خارج از پوشش بیمه‌نامه حذف شد و در سال ۱۳۹۵ با تصویب قانون جدید، این رویه (حذف فورس ماژور از شمول موارد خارج از بیمه‌نامه) تأیید و تکرار شد و افزون بر آن، عبارت «هر نوع سانحه در اثر حوادث غیرمترقبه» به تعریف حادثه افزوده شد و این پرسش اساسی مطرح شد: جایگاه فورس ماژور در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ به نسبت قوانین بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ چگونه ارزیابی می‌شود؟ به عبارت دیگر، آیا حذف عنوان فورس ماژور از شمول موارد خارج از بیمه‌نامه، بر جبران خسارت‌های ناشی از آن به دست بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی دلالت دارد؟

آیا منظور از حوادث غیرمترقبه در قانون جدید، همان حوادث قهری یا فورس ماژور است؟

موضوع حائز اهمیت آن است که جبران خسارت‌های ناشی از فورس ماژور، چنانچه از طریق نهادهای حمایتی مانند بیمه و صندوق صورت پذیرد، می‌تواند گامی مؤثر در حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی و اصل جبران کامل خسارت باشد.

در این پژوهش، نخست به بررسی مفهوم حادثه، فورس ماژور و حادثه غیرمترقبه پرداخته شده است، سپس جایگاه فورس ماژور در قوانین بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷، ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ بررسی شده و در نهایت با امعان‌نظر به رویکرد قانون جدید بیمه اجباری، نتیجه‌گیری شده است.

۱. مروری بر مفاهیم تحقیق

۱-۱. مفهوم حادثه

حادثه در لغت به معنای رویداد، پیشامد، واقعه و حادثه‌ای است که معمولاً به گونه‌ای

ناگهانی برای کسی پیش می‌آید؛ عارض شدن، خطور کردن، آسیب و بلا (معین، ۱۳۷۵: ۱۸۱۰). در اصطلاح حقوقی، هر نوع حادثه ناشی از برخورد وسایل نقلیه با یکدیگر یا با سایر موانع و اجسام، یا بدون برخورد با عوامل و موانع، از قبیل سقوط و واژگونی و همچنین حادثه ناشی از وسیله نقلیه متوقف را حادثه رانندگی گویند (عباسلو، ۱۳۸۷: ۱۹). محمودصالحی در تعریف حادثه بیان می‌کند: «پدیده‌ای فیزیکی است که از برخورد اجسام حاصل می‌شود و از نظر فنی، وقوع حادثه نتیجه دخالت عامل یا نیرویی خارجی است که موجب ضایعه یا زیانی برای اشخاص و اشیا می‌شود» (محمودصالحی، ۱۳۸۸: ۳۲۶). به بیانی دیگر، حادثه به تمامی پیشامدها و رویدادهای فیزیکی ناگهانی و نسبتاً شدید ناشی از وسایل نقلیه موتوری زمینی گفته می‌شود که منجر به خسارت بدنی و مالی اشخاص می‌شود؛ خواه ناشی از حادثه خود وسیله نقلیه باشد، خواه ناشی از حادثه تریلر و یدک متصل به آن یا ناشی از حادثه بار و کالای آن (محمودصالحی، ۱۳۷۲: ۸۰). تعریف حادثه از دیدگاه قواعد عمومی، دشوار، مورد اختلاف و درعین حال نسبی است. شاباس^۱، حقوق‌دان نامی فرانسه، حادثه را این‌گونه تعریف می‌کند: «صدمه و آسیبی جسمانی یا مادی است که در نتیجه عملکرد ناگهانی و قهرآمیز یک سبب خارجی و مستقل از اراده بیمه‌شده یا ذی‌نفع به‌بار می‌آید» (غمامی، ۱۳۸۰: ۱۶۴). با توجه به این تعریف، حادثه به معنای هر واقعه موجد زیان است که در بردارنده دو رکن است: ۱) ناگهانی است؛ یعنی از پیش خواسته و برنامه‌ریزی شده نیست؛ ۲) ناشی از علتی خارج از اراده شخص است؛ یعنی اشخاص درگیر حادثه، چه زیان‌دیده و چه عامل زیان، در به وجود آمدن آن عامد نیستند و اراده ندارند و زیان‌دیده‌ای که عمداً در جست‌وجوی خسارت باشد حق مطالبه غرامت ندارد و بیمه حمایتی در قبال خطاهای

1. Chabas

عمدی بیمه‌گذار مسئولیتی ندارد و زیان‌هایی را که از این راه به بار آمده‌اند تحت پوشش قرار نمی‌دهد.

با عنایت به مطالب مطروحه، حادثه رانندگی بر اثر دخالت وسایل نقلیه موتوری روی می‌دهد؛ خواه وسیله مزبور در حال حرکت باشد، خواه در حال توقف؛ آنچه اهمیت دارد دخالت وسیله در حادثه است. بر این پایه، واقعه آتش‌سوزی ناشی از انفجار اتومبیل توقف‌کرده حادثه رانندگی تلقی می‌شود. نکته شایان ذکر دیگر درباره حادثه مربوط به قانون بیمه اجباری این است که حادثه باید در مدت اعتبار قرارداد بیمه رخ داده باشد تا خسارات ناشی از آن قابلیت مطالبه از بیمه‌گر را داشته باشد (غمامی، ۱۳۸۰: ۱۶۵). البته برای تعهد بیمه‌گر لازم نیست خسارت هم‌زمان با حادثه برای شخص ثالث اتفاق بیفتد؛ چنان‌که ممکن است بر اثر تصادفی که در مدت اعتبار قرارداد بیمه اتفاق افتاده است مثلاً حس بویایی خود را از دست داده باشد. آنچه برای تعهد بیمه‌گر به پرداخت ضرورت دارد، وقوع فعل زیان‌بار در مدت قرارداد است، نه وارد شدن خسارت در این مدت.

گفتنی است که در قوانین بیمه اجباری نیز به تعریف حادثه پرداخته شده است. براساس تبصره ۱ ماده ۱ قانون بیمه اجباری، مصوب ۱۳۴۷، حادثه این‌گونه تعریف شده است: «تبصره ۱- منظور از حوادث مذکور در این قانون هرگونه تصادف یا سقوط یا آتش‌سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.» همان‌گونه که از صراحت این ماده برمی‌آید، در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ مفهوم حادثه فقط محدود به مصادیق مذکور در ماده، یعنی تصادف، سقوط، آتش‌سوزی و انفجار شده است و این ماده جنبه حصری دارد. این تعریف در قانون بیمه اجباری، مصوب ۱۳۸۷، به‌استناد تبصره ۵ ماده ۱، به این شکل اصلاح شد: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه سانحه‌ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار

وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.» در این قانون، تعریف حادثه از تعریفی حصری به تعریفی تمثیلی تبدیل شد و مفهوم حادثه به هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه گسترش یافت و در نهایت با تصویب قانون بیمه اجباری، مصوب ۱۳۹۵، تعریف حادثه در صدر ماده مطابق با قانون ۱۳۸۷ تأیید شد، اما ادامه ماده به شرح ذیل تغییر یافت و عبارت «...یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه» به آن افزوده شد. به موجب بند پ ماده ۱ این قانون، حادثه اینگونه تعریف شده است: «پ- حوادث: هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند (ث) این ماده و محمولات آنها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه.» هرچند در تمثیلی بودن موارد مذکور در این ماده تردیدی نیست و قانونگذار با به کار بردن عبارت «و هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه» و «... هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه» دامنه مصادیق موضوع ماده را گسترش داده است؛ با وجود این، همچنان تعیین معیاری روشن برای تفسیر «حادثه ناشی از وسایل نقلیه» اهمیت بسزایی دارد. مثلاً چنانچه چرخ زاپاس کامیونی از محل خود جدا شود و در جاده بیفتد و خودرویی با برخورد با این چرخ دچار حادثه شود، آیا این حادثه را می توان «حادثه ناشی از وسیله نقلیه» تلقی کرد؟ به نظر می رسد ضابطه تعیین حادثه ناشی از رانندگی ضابطه ای عرفی است؛ به این معنا که هر حادثه ای را نمی توان حادثه ناشی از وسیله نقلیه تلقی کرد و فقط حوادثی ناشی از وسیله نقلیه به شمار می روند که عرفاً و نوعاً این چنین به شمار آیند. برای مثال می توان به موردی اشاره کرد که سارقی با موتورسیکلت به قصد ربودن کیف عابر پیاده به سمت وی می رود و در حین کشیدن کیف، عابر را هول می دهد و بر اثر این اتفاق عابر مصدوم می شود. در این مورد، تلقی عرف از حادثه مزبور تصادف یا حادثه ناشی از

موتورسیکلت نیست و به همین خاطر عرفاً و نوعاً نمی‌توان این مورد را حادثه ناشی از وسیله نقلیه تلقی کرد.

اما در پاسخ به پرسش مطروحه، با اعمال ضابطه عرفی باید گفت، در فرضی که چرخ زاپاس جداشده از کامیون منجر به وقوع حادثه برای سائیرین می‌شود، عرف این حادثه را حادثه ناشی از وسیله نقلیه تلقی می‌کند، اما نباید به اشتباه پنداشت که این مورد جزء محمولات وسیله نقلیه به‌شمار می‌آید؛ چراکه چرخ زاپاس را باید جزئی از وسیله نقلیه در نظر گرفت و ورود این مورد به محدوده تعهدات صندوق به لحاظ خسارات ناشی از محمولات نیست؛ بلکه با استناد به قانون بیمه اجباری، به هر حادثه ناشی از وسیله نقلیه توجیه پذیر است. نکته حائز اهمیت دیگر درباره محمولات آن است که به محض تخلیه محمولات در محل، دیگر نمی‌توان آن‌ها را محموله به‌شمار آورد؛ مثلاً فرض کنید نخاله‌های ساختمانی با وانتی حمل و سپس در محلی تخلیه می‌شود و پس از تخلیه، موتورسیکلتی با این نخاله‌ها برخورد می‌کند و آسیب بدنی می‌بیند، در این مورد نمی‌توان خسارت وارده به راکب موتورسیکلت را خسارت ناشی از محمولات وسیله نقلیه در نظر گرفت؛ زیرا پس از تخلیه، نخاله‌ها دیگر محموله تلقی نمی‌شوند.

با توجه به آنچه گفته شد، تعریف منتخب نویسنده تعریف حادثه از دیدگاه قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ با رعایت ضابطه عرفی است. در ادامه، تغییرات و تفاوت‌های موجود در تعریف حادثه در هریک از قوانین بیمه اجباری را به‌صورت تطبیقی شرح خواهیم داد.

۱-۲. قوه قاهره

قوه قاهره^۱ عبارت است از حادثه ناگهانی و پیش‌بینی نشده و دفع‌ناشدنی که موجب

1. Force-Majeur

ضرروزیان می‌شود، بدون اینکه عامل ورود ضرر دخالتی در آن داشته باشد (کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۲۰۹).

البته در قانون مدنی به پیش‌بینی ناپذیر بودن آن اشاره نشده است. قانون‌گذار در مواد ۲۲۷^۱ و ۲۲۹^۲ قانون مدنی، وجود این عامل را سبب معاف‌شدن مدیون از دادن خسارت اعلام می‌کند. در حقوق ایران، اصطلاح «قوة قاهره» این معنی را القاء می‌کند که نیروی مقاومت‌ناپذیر و خارجی و معمولاً طبیعی (مانند سیل و طوفان و زلزله) مانع از انجام تعهد شده است.

حادثه ناگهانی یا حادثه غیر مترقبه حادثه‌ای است نامنتظره که ناگهان رخ می‌دهد و مانع اجرای تعهد می‌شود؛ خواه خارجی و طبیعی باشد، خواه داخلی، مانند بی‌هوشی و خون‌دماغ (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۲۱۱). علت خارجی ممکن است نیروهای قاهره طبیعت (قوة قاهره) مانند زلزله، طوفان و آتشفشان باشد یا حوادث ناگهانی مانند اعتصاب و آتش‌سوزی؛ تقصیر شخص ثالث نیز علت خارجی به‌شمار می‌رود (قاسم‌زاده، ۱۳۸۷: ۲۳۸).

در سالنامه شماره ۱۸ کمیسیون حقوق بین‌الملل ۱۹۷۸، قوة قاهره حادثه‌ای پیش‌بینی‌ناپذیر یا پیش‌بینی‌پذیر اما اجتناب‌ناپذیر یا مقاومت‌ناپذیر است که اجرای تعهد را برای متعهد غیرممکن می‌کند.

برخی قوة قاهره را حادثه‌ای پیش‌بینی‌ناپذیر دانسته‌اند که متعهد قدرت دفع آن را ندارد (سماواتی، ۱۳۶۸: ۴۶). همچنین در تعریف قوة قاهره گفته شده است: قوة قاهره چیزی است که پیش‌بینی‌ناپذیر باشد و اجتناب‌ناپذیر، و متعهد را در حالت ناتوانی در اجرای تعهد خود قرار دهد (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۸: ۲۰۶).

۱. ماده ۲۲۷ ق.م. مقرر می‌دارد: «متخلف از انجام تعهد وقتی محکوم به تأدیه خسارت می‌شود که نتواند ثابت کند که عدم انجام، به‌واسطه علت خارجی بوده است که نمی‌توان مربوط به او نمود.»
 ۲. ماده ۲۲۹ ق.م. مقرر می‌دارد: «اگر متعهد به‌واسطه حادثه‌ای که دفع آن خارج از حیطه اقتدار اوست، نتواند از عهده تعهد خود برآید، محکوم به تأدیه خسارت نخواهد بود.»

۱-۳. حادثه غیر مترقبه

معنای لغوی حادثه غیر مترقبه^۱ در فرهنگ فارسی معین این گونه بیان شده است: «دور از انتظار، پیش‌بینی نشده». جعفری لنگرودی (۱۳۸۸)، معنای حادثه غیر مترقبه را از حقوق مدنی فرانسه اقتباس کرده و این عبارت و مترادف فورس ماژور (قوه قاهره) است. در حقوق فرانسه، فورس ماژور شامل معنی عام^۲ و معنی خاص^۳ است. فورس ماژور به معنی عام، عبارت است از هر حادثه خارجی (خارج از حیطه قدرت متعهد)، پیش‌بینی‌ناپذیر و اجتناب‌ناپذیر که مانع اجرای تعهد باشد. فورس ماژور به این معنی، شامل عمل شخص ثالث و عمل متعهدله که واجد دو صفت مذکور باشد نیز خواهد شد. فورس ماژور به معنی خاص، حادثه‌ای است بی‌نام^۴ (یعنی غیرمتسبب به شخص معین و صرفاً ناشی از نیروهای طبیعی)، پیش‌بینی‌ناپذیر و اجتناب‌ناپذیر (مازد،^۵ ۱۹۷۸). بعضی از حقوق‌دانان فرانسوی بیان داشته‌اند حادثه غیر مترقبه حادثه‌ای درونی، یعنی وابسته به فعالیت متعهد است، مانند آتش‌سوزی، عیب کالا، از خط خارج شدن قطار و اعتصاب در پاره‌ای موارد؛ درحالی‌که فورس ماژور حادثه‌ای برون‌ی است، مانند سیل، توفان و غیره (ویل و تر،^۶ ۱۹۸۰: ۲۱۳). کاربنیه،^۷ حقوق‌دان فرانسوی، بر این باور است که در حقوق فرانسه بین فورس ماژور و حادثه غیر مترقبه معمولاً تفاوتی گذاشته نمی‌شود و در رویه قضایی فرانسه هر دو عنوان مترادف یکدیگر به کار می‌روند (کاربنیه، ۱۹۷۲: ۲۴۵).

1. Cas Fortuit
2. Lato Sensus
3. Stricto Sensus
4. Anonym
5. Mazeaud
6. Weill & Terre
7. Carbonnier

۲. بررسی تطبیقی تأثیر قوه قاهره در قوانین بیمه اجباری

۲-۱. قوه قاهره در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷

از یکسو در تبصره ۱ ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ در تعریف حادثه بیان شده است: «هرگونه تصادف یا سقوط یا آتش سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.» همان طور که از محتوای ماده برمی آید، تعریف حادثه منحصر به موارد مصرح در ماده شده است؛ به گونه ای که اولاً حتی مصادیق مهمی همچون تصادم و واژگونی وسیله نقلیه ذکر نشده است و ثانیاً برخلاف قوانین بیمه اجباری ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵، در این قانون از عبارت «هرگونه سانحه ای از قبیل»، که اماره بر تمثیلی بودن موارد مذکور در ماده باشد، استفاده نشده است. به همین علت این امر ابهاماتی را در مفهوم حادثه ایجاد کرده است و استناد به اطلاق و عموم مفهوم حادثه برای شمول حوادث ناشی از قوه قاهره ممکن نیست.

از سویی دیگر، به موجب ماده ۴ این قانون، موارد شش گانه مذکور در این ماده، از شمول بیمه موضوع این قانون خارج شد. گفتنی است بند اول آن، خسارات ناشی از فورس ماژور، از قبیل جنگ، سیل و زلزله را بیان می کرد.^۱ همچنین به موجب ماده ۱۰

۱. بند ۱ ماده ۴ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷: «ماده ۴ - موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است.»

(۱) خسارات ناشی از فورس ماژور، از قبیل جنگ، سیل، زلزله.

(۲) خسارات وارد به محمولات وسایل نقلیه مورد بیمه.

(۳) خسارات مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو.

(۴) خسارات وارد به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی.

(۵) خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرائم.

(۶) خسارات ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می افتد مگر اینکه توافقی بین بیمه گر و بیمه گذار در این موضوع شده باشد.»

این قانون، که در مقام بیان تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی بود، موارد مصرح در ماده ۴ از شمول تعهدات صندوق نیز استثنا شد؛^۱ بنابراین در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷، قوه قاهره رافع مسئولیت بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی تلقی می‌شد و از همین رو، خسارت‌های ناشی از قوه قاهره عملاً جبران‌نشده باقی می‌ماند و از آنجاکه در این خصوص با نص صریح قانونی روبه‌رو بودیم،^۲ استدلال مخالف آن محلی از اعراب نداشت.

۲-۲. قوه قاهره در قانون مصوب سال ۱۳۸۷

قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ در سال ۱۳۸۷ اصلاح شد؛ از جمله اصلاحات حائز اهمیت در قانون جدید تعریف حادثه بود. به موجب تبصره ۵ ماده ۱: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه سانحه‌ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات و وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.» همان‌طور که از تطبیق و مقایسه مفهوم حادثه در دو قانون مزبور برمی‌آید، در قانون جدید، از یک سو مصادیقی چون واژگونی و تصادم به ماده اضافه شد و از سوی دیگر با به‌کاربردن عبارت «سانحه از قبیل» مشخص شد که موارد مذکور، جنبه تمثیلی دارد و به مصادیق مصرح در این ماده محدود نیست.

همچنین مقنن در این قانون نیز به بیان موارد خارج از شمول بیمه‌نامه پرداخته است؛ با

۱. ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ «برای جبران زیان‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به‌علت بیمه نبودن و وسیله نقلیه، بطلان قرارداد بیمه - تعلیق قرارداد بیمه - تعلیق تأمین بیمه‌گر - فرارکردن و یا شناخته‌نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت نباشد یا به‌طورکلی برای جبران خسارت‌های خارج از شرایط بیمه‌نامه (به‌استثنای موارد مصرح در ماده ۴) صندوق مستقلی به‌نام «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» تأسیس می‌شود که به‌وسیله شرکت سهامی بیمه ایران اداره خواهد شد.»

۲. بند ۱ ماده ۴ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷

این تفاوت که خسارات ناشی از قوه قاهره، که به صراحت در قانون سابق ذکر شده بود، از شمول این موارد حذف شد. به استناد ماده ۷، موارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

(۱) خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه؛

(۲) خسارت وارده به محمولات و وسیله نقلیه مسبب حادثه؛

(۳) خسارت مستقیم و یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیو اکتیو؛

(۴) خسارت ناشی از محکومیت جزایی و یا پرداخت جرائم.

همچنین ماده ۱۰ این قانون نیز در مقام بیان تعهدات صندوق فقط موارد مصرح در ماده ۷ را استثناء کرده و مستنداً به صراحت ماده ۷ خسارات ناشی از فورس ماژور، که در این ماده ذکر نشده است، جزء استثنائات ماده ۱۰ به شمار نمی آید.^۱

بنابر آنچه در خصوص خسارات ناشی از قوه قاهره گفته شد، تغییرات قانون مصوب ۱۳۸۷ به نسبت قانون سابق، منجر به طرح این مسئله شد که آیا قانونگذار با حذف خسارات ناشی از قوه قاهره از موارد خارج از شمول بیمه نامه، در صدد مکلف کردن بیمه گر و صندوق تأمین خسارت های بدنی به جبران خسارت های مزبور بوده است؟ آیا تغییرات اعمال شده نوعی گذر از مسئولیت محض^۲ (کاتوزیان، ۱۳۸۴: ۶۱) به مسئولیت

۱. ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷: «به منظور حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی، خسارت های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه گر، فرار کردن و یا شناخته نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه گر قابل پرداخت نباشد یا به طور کلی خسارت های بدنی خارج از شرایط بیمه نامه (به استثنای موارد مصرح در ماده ۷) توسط صندوق مستقلی به نام صندوق تأمین خسارت های بدنی پرداخت خواهد شد.

۲. مسئولیت محض: مسئولیت بدون تقصیری است که اثبات خلاف آن برای خواننده وجود ندارد، حتی اگر ثابت شود عامل ورود زیان امر خارجی بوده و خواننده هیچ تقصیری مرتکب نشده است.

مطلق^۱ (جعفری، ۱۳۸۷: ۱۳۲) در جبران خسارت به دست نهادهای حمایتی، از جمله بیمه و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است یا خیر؟

در پاسخ به این پرسش برخی حقوق‌دانان بیان کرده‌اند چنانچه ذکر نکردن این مورد در ماده ۷ قانون ۱۳۸۷ ناشی از سهو قلم و کوتاهی قانون‌گذار نباشد، فقط به این معنی است که این ماده مواردی را که به‌رغم تحقق مسئولیت مدنی، بیمه‌گر تعهدی به جبران خسارت ندارد، شمارش کرده است؛ درحالی‌که در فرض وجود قوه قاهره مسئولیت مدنی اصولاً منتفی است، پس تصریح به متعهدنبودن بیمه‌گر در این مورد ضروری نبوده است. به‌رغم درج این بند در قانون جدید، خسارات ناشی از فورس‌ماژور همچنان براساس اصول کلی و بنیادین مسئولیت مدنی برعهده دارنده و به تبع آن، بیمه‌گر نخواهد بود؛ بنابراین به‌موجب قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مسئولیتی مطلق نیست، بلکه در فرض وجود قوه قاهره و با رعایت شرایطی که توضیح داده شد، مسئولیت او منتفی است و به تبع آن بیمه‌گر تعهدی به جبران خسارت نخواهد داشت. شایان ذکر است قوه قاهره زمانی رفع مسئولیت می‌کند که علت منحصرأ حادثه باشد، وگرنه در فرضی که این قوه به همراه تقصیر دارنده و به‌صورت مشترک، عامل ورود خسارت به شخص ثالث است، دارنده را باید مسئول جبران همه خسارت‌ها شناخت و اثر حادثه خارجی را نادیده گرفت (ایزانلو، ۱۳۸۷: ۳۹).

به نظر می‌رسد این استدلال چندان هم موجه نیست؛ زیرا فقط خسارات ناشی از قوه قاهره از ماده ۷ قانون ۱۳۸۷ حذف نشده است، بلکه موارد دیگری از جمله خسارات وارده به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه و رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی نیز، که در ماده ۴ قانون سابق ذکر شده بود، در قانون جدید به‌رغم امکان تحقق مسئولیت مدنی در این موارد،

۱. مسئولیت مطلق: آخرین درجه سختگیری و نشانه‌هایی از هرگونه قیدی است؛ درحالی‌که مسئولیت محض در مصداق‌هایی به‌کار می‌رود که برای مسئول عذرهای دفاعی کم‌وبیش وجود دارد.

حذف شده است؛ بنابراین از ظاهر امر برمی آید که قانون‌گذار قصد نداشته مواردی را که با تحقق مسئولیت مدنی، بیمه‌گر تعهدی به جبران خسارت ندارد تفکیک کند؛ به عبارت دیگر، تحقق مسئولیت مدنی در استثنای موارد مذکور نقشی ندارد؛ تاجایی که حتی در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، عبارت «مسئولیت مدنی» از عنوان قانون حذف شده است.

برخی نیز معتقدند اگر حادثه خودرو بر اثر قوه قاهره به وقوع پیوسته باشد، دارنده و به تبع آن بیمه‌گر مسئول نیست و حذف قوه قاهره از موارد احصایی، یا به علت سهو قلم قانون‌گذار بوده یا به سبب اینکه با ثبوت قوه قاهره، موضوع مسئولیت مدنی منتفی می‌شود. به عبارت دیگر، قوه قاهره مانع از انتساب فعل زیان‌بار به شخص می‌شود. در واقع با تحقق قوه قاهره، حادثه دیگر مفهوم حادثه رانندگی را ندارد و زیان‌دیدگان آن، هیچ فرقی با سایر زیان‌دیدگان ندارند. بر این اساس، حتی اگر ماده ۴ قانون ۱۳۴۷ فورس‌ماژور را از جمله موارد معافیت مسئولیت صندوق و بیمه عنوان نمی‌کرد، باز هم با استناد به اصول عام مسئولیت مدنی، فورس‌ماژور رافع مسئولیت تلقی می‌شد و جبران آن بر عهده هیچ شخص حقیقی یا حقوقی نمی‌بود؛ بنابراین اشاره به قوه قاهره در ماده ۴ قانون ۱۳۴۷ جنبه ارشادی و تأکیدی داشته است و بدون آن هم وضع جبران خسارت تغییری نمی‌کرد.

بنابر قواعد عمومی مسئولیت مدنی، دارنده در صورت وجود قوه قاهره، در مقابل زیان‌دیده مسئولیتی ندارد (خدابخشی، ۱۳۹۳: ۲۵۸). ماده ۵۳۰ قانون مجازات اسلامی، مصوب ۱۳۹۲، مقرر می‌دارد: «هرگاه برخورد بین دو یا چند نفر یا وسیله نقلیه بر اثر عوامل قهری مانند سیل و طوفان به وجود آید، ضمان منتفی است.»

در نقد این نظریه گفتنی است قانون‌گذار موارد خارج از شمول بیمه‌نامه را بیان کرده، باین حال از فورس‌ماژور سخنی به میان نیاورده است. این در حالی است که در قانون سابق، قانون‌گذار به صراحت به فورس‌ماژور اشاره کرده است. همین امر نشان می‌دهد مفهوم فورس‌ماژور برای قانون‌گذار مفهومی ناآشنا و دور از ذهن نبوده است و به همین

علت در قانون ۱۳۸۷ نیز می‌توانست مانند قانون سابق - چنانچه واقعاً قصد خارج کردن فورس‌ماژور از شمول بیمه‌نامه را داشت - به آن تصریح کند. بسیار بعید است قانون‌گذاری که در قانون سابق یکبار به این موضوع پرداخته است، در قانون جدید سهواً این نکته را از قلم انداخته باشد. از همین رو، معتقدیم قانون‌گذار با حذف عنوان فورس‌ماژور از موارد شمول خارج از پوشش بیمه‌نامه، درصدد گسترش دامنه مسئولیت بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و تکیه بیشتر بر جبران خسارت و حمایت کامل از زیان‌دیده بوده است. آندره تنک، حقوق‌دان فرانسوی، نیز بر این باور است که در حوادث رانندگی هیچ عامل معاف‌کننده‌ای نباید وجود داشته باشد و خسارت در هر صورت باید جبران شود و نمی‌توان ترمیم زیان را به بهانه دخالت قوه قاهره یا شخص ثالث معطل گذاشت (غمامی، ۱۳۸۶: ۱۶۹). به نظر می‌رسد این استدلال با فلسفه تأسیس نهادهای حمایتی، از جمله بیمه و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی نیز سازگارتر است.

۲-۳. قوه قاهره در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵

تصویب قانون جدید بیمه اجباری در سال ۱۳۹۵، تغییرات حائز اهمیت را در پی داشت. از جمله مهم‌ترین این موارد حذف عبارت «مسئولیت مدنی» از عنوان قانون جدید^۱، تغییر مفهوم حادثه و حذف خسارات ناشی از قوه قاهره از موارد خارج از پوشش بیمه‌نامه در تأیید قانون سابق^۲ و برخلاف قانون مصوب ۱۳۴۷ بود.

حادثه در تبصره ۵ ماده ۱ قانون مصوب ۱۳۸۷ چنین تعریف شده است: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه سانحه‌ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط،

۱. عنوان قانون از «بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» در سال ۱۳۸۷ به «بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» در سال ۱۳۹۵ تغییر یافت.

۲. قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷

واژگونی، آتش‌سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.» در حالی که بند (پ) ماده ۱ قانون جدید در خصوص تعریف حادثه بیان می‌کند: «حوادث: هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند (ث) این ماده و محمولات آنها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه.»

با مذاقه در تعریف مذکور مشخص می‌شود که عبارت «هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه در اثر حوادث غیرمترقبه» به قسمت اخیر این تعریف اضافه شده است؛ در حالی که در قوانین سابق به آن اشاره‌ای نشده بود. هرچند به‌کاربردن عنوان حادثه غیرمترقبه به‌جای قوه قاهره در قانون‌نویسی رایج نیست و همان‌طور که در تعریف حادثه غیرمترقبه نیز بیان شد، برخی حقوق‌دانان فرانسوی^۱ معتقدند میان مفهوم فورس‌ماژور و حادثه غیرمترقبه تفاوت وجود دارد، با این توضیح که اصطلاح فورس‌ماژور در حوادث خارجی استفاده می‌شود که ارتباطی با شخص متعهد ندارد و هر متعهد متعارف دیگری هم که بود قادر به اجرای تعهد نبود. در مقابل، حادثه غیرمترقبه در مواردی به کار می‌رود که حوادث درونی مرتبط به شخص متعهد، مانند خون‌دماغ یا مربوط به ابزار کار وی مانع اجرای تعهد شود. باین‌حال در قانون مدنی فرانسه نیز احکام یکسانی برای این دو عنوان بیان شده است؛ از جمله می‌توان به ماده ۱۱۴۸^۲ قانون مدنی فرانسه اشاره کرد که بیان می‌دارد: «در صورت پیشامد قوه قاهره یا حادثه غیرمترقبه مدیون مسئول خسارات تأخیر تأدیه و متعهد مسئول جبران ضررهای ناشی از عدم ایفای تعهد یا اقدام به فعلی که ترک آن را مستلزم شده است نخواهد بود.» در حقوق ایران، برخی حادثه غیرمترقبه را مترادف با فورس‌ماژور و قوه قاهره دانسته‌اند و برخی نیز حادثه غیرمترقبه را حادثه‌ای نامنتظره تلقی کرده‌اند که ناگهان رخ می‌دهد و مانع اجرای تعهد می‌شود؛ خواه خارجی و طبیعی باشد، خواه داخلی، مانند بی‌هوشی و خون‌دماغ. گفتنی

1. Weill & Terre

2. Code civil - Article 1148

است در قوانین ایران تعریفی از حادثه غیرمترقبه و فورس ماژور ارائه نشده است و حتی در میان حقوق دانان نیز تفکیک این دو عنوان رایج نیست. از سوی دیگر، در حقوق ایران مواردی وجود دارد که قانون‌گذار هیچ تفاوتی از حیث احکام مترتبه میان حادثه غیرمترقبه و فورس ماژور، به آن معنا که در حقوق فرانسه مدنظر بوده است، قائل نشده است؛ از جمله می‌توان به مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ قانون تجارت اشاره کرد که در این خصوص چنین بیان می‌کند:

ماده ۳۸۶ (قانون تجارت، ۱۳۱۱): «اگر مال‌التجاره تلف یا گم شود، متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال‌التجاره 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 نماید. قرارداد طرفین می‌تواند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال‌التجاره معین نماید.»

ماده ۳۸۷ (قانون تجارت، ۱۳۱۱): «درمورد خسارت ناشی از تأخیر تسلیم یا نقص یا خسارات بحری (آواری) مال‌التجاره نیز متصدی حمل و نقل در حدود ماده فوق مسئول خواهد بود.»

همان‌طور که از مقایسه دو ماده مزبور برمی‌آید، ماده ۳۸۶ در خصوص حوادثی بوده است که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری کند که در واقع همان فورس ماژور است. درحالی‌که خسارت ناشی از تأخیر تسلیم می‌تواند مربوط به شخص متعهد و ابزار کار یا نفس تعهد وی باشد که همان حادثه غیرمترقبه است. از این رو، به نظر می‌رسد در حقوق ایران از لحاظ مفهومی نمی‌توان میان این دو واژه تفکیک قائل شد و باید گفت منظور قانون‌گذار از به‌کاربردن حادثه غیرمترقبه، درحقیقت همان حادثه ناشی از قوه قاهره یا فورس ماژور بوده است.

چنانچه قائل به تفاوت دو مفهوم فورس ماژور و حادثه غیرمترقبه نیز باشیم، با استناد به تعاریف ارائه‌شده از حادثه غیرمترقبه در حقوق ایران - که حادثه غیرمترقبه را حادثه‌ای نامنتظره می‌دانند که ناگهان رخ می‌دهد و مانع انجام تعهد می‌شود؛ خواه خارجی و طبیعی باشد یا داخلی مانند بی‌هوشی و خون‌دماغ - مشخص است که حادثه غیرمترقبه معنایی عام‌تر از فورس ماژور دارد؛ زیرا فورس ماژور فقط شامل حوادث خارجی

می‌شود، اما حادثه غیرمترقبه می‌تواند بر اثر حوادث خارجی یا حتی داخلی باشد؛ بنابراین هنگامی که قانون‌گذار جبران خسارت ناشی از حادثه غیرمترقبه را برعهده بیمه‌گر و صندوق گذاشته است و می‌دانیم که حادثه غیرمترقبه فقط شامل حوادث داخلی مانند خون‌دماغ و بی‌هوشی نیست، بلکه حوادث طبیعی و خارجی را هم شامل می‌شود؛ بنابراین گفتنی است جبران فورس‌ماژور نیز برعهده بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است. از سوی دیگر، با استناد به ماده ۱۷ قانون جدید، موارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج شده است:

الف) خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه و محمولات آن؛

ب) خسارت مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو؛

پ) جریمه یا جزای نقدی؛

ت) اثبات قصد زیان‌دیده در ایراد صدمه به خود مانند خودکشی، اسقاط جنین و نظایر آن و نیز اثبات هر نوع خدعه و تبانی نزد مراجع قضائی (قانون بیمه اجباری، ۱۳۹۵).

خسارات ناشی از قوه قاهره در این ماده ذکر نشده است. این مهم آن‌گاه مهم‌تر تلقی می‌شود که بدانیم در پیشینه قانون بیمه اجباری، خسارات ناشی از قوه قاهره به‌صراحت از شمول تعهدات بیمه‌گر و صندوق خارج شده است؛ با وجود این، مقنن آگاهانه این مورد را از شمول استثنائات مندرج در ماده ۱۷ حذف کرده است. گفتنی است که قانون‌گذار در قوانینی مانند رسیدگی به تخلفات رانندگی^۱ و ایمنی راه‌ها و راه‌آهن^۲ احکام بی‌سابقه‌ای را درخصوص عابران پیاده وضع کرده است، که بیش‌ازپیش به مبانی مسئولیت مطلق نزدیک شده است. در این موارد نه‌تنها راننده وسیله نقلیه مرتکب تقصیر نشده، بلکه وقوع حادثه فقط ناشی از تقصیر سنگین شخص عابر بوده است. با وجود این، قانون‌گذار اگرچه راننده را مسئول ندانسته، اما جبران خسارت زیان‌دیده را برعهده بیمه‌گر و در مواردی که خودرو فاقد پوشش بیمه‌نامه است، برعهده صندوق تأمین قرار داده است.

۱. ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مصوب ۱۳۹۰

۲. ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن، مصوب ۱۳۴۹

۳. جمع بندی و پیشنهادها

با عنایت به آنچه گذشت، گفتنی است قوه قاهره در قانون بیمه اجباری وضعیت‌های گوناگونی داشته است. با استناد به بند الف ماده ۴ و ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷، جبران خسارت‌های ناشی از قوه قاهره به‌صراحت از شمول تعهدات بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی خارج شد؛ درحالی‌که قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ در ماده ۷ در بیان موارد خارج از شمول بیمه موضوع این قانون، از خسارات ناشی از قوه قاهره نام نبرد؛ بنابراین از ظاهر این ماده این‌گونه استنباط شد که جبران خسارات ناشی از قوه قاهره از تعهدات بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی استثناء نشده است. باین‌حال عده‌ای بر این باور بودند که قوه قاهره با قطع رابطه انتساب - با استناد به قواعد عمومی مسئولیت مدنی - رافع مسئولیت خواهد بود؛ بنابراین حذف این مورد را فقط ناشی از سهو قلم قانون‌گذار تلقی کردند؛ اما به نظر می‌رسد قانون‌گذار در بیان موارد خارج از شمول بیمه‌نامه بوده، باین‌حال از قوه قاهره سخنی به میان نیاورده است و این درحالی است که در قانون سابق قانون‌گذار در بیان استثنائات به‌صراحت از خسارات ناشی از قوه قاهره نام برده بود و همین موضوع خود اماره‌ای است بر اینکه مفهوم قوه قاهره برای قانون‌گذار، مفهومی دور از ذهن نبوده است و در قانون ۱۳۸۷ نیز می‌توانست مانند قانون سابق، چنانچه واقعاً قصد خارج کردن قوه قاهره از شمول بیمه موضوع این قانون را داشت، به آن تصریح کند؛ بنابراین بسیار بعید است قانون‌گذاری که در قانون سابق یک‌بار به‌صراحت به موضوع خسارات ناشی از قوه قاهره پرداخته است، در قانون جدید سهواً یا از روی غفلت این مورد را از قلم انداخته باشد.

با تصویب قانون جدید بیمه اجباری ۱۳۹۵ مشخص شد که استدلال دوم به مقاصد قانون‌گذار نزدیک‌تر بوده است؛ زیرا نه‌تنها به‌صراحت ماده ۱۷ قانون مزبور حوادث ناشی از قوه قاهره، از شمول موارد خارج از بیمه موضوع این قانون حذف شد، بلکه مستنداً به ماده ۷ قانون جدید، عبارت «هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه» در اقدامی بی‌سابقه به تعریف حادثه افزوده شد. به همین علت به نظر می‌رسد، طبق این تعریف، جبران هرگونه خسارت وارده به اشخاص ثالث ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه، برعهده بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های

بدنی است. از سوی دیگر، از آنجاکه در حقوق ایران برخی حقوق دانان، حادثه غیر مترقبه را مترادف با فورس ماژور و قوه قاهره دانسته‌اند و تفکیک این دو عنوان نیز رایج نیست و حتی قانون‌گذار هیچ تفاوتی از حیث احکام مترقبه، میان حادثه غیر مترقبه و فورس ماژور قائل نشده است؛ بنابراین باید گفت منظور از حوادث غیر مترقبه در این قانون، درحقیقت همان حوادث ناشی از فورس ماژور یا قوه قاهره است.

علاوه بر این، حتی اگر قائل به تفاوت میان حادثه غیر مترقبه و فورس ماژور باشیم، از آنجاکه در حقوق ایران فورس ماژور فقط شامل حوادث خارجی می‌شود، اما حادثه غیر مترقبه می‌تواند بر اثر حوادث خارجی یا حتی داخلی باشد؛ بنابراین حادثه غیر مترقبه معنایی عام‌تر از فورس ماژور دارد؛ هنگامی که قانون‌گذار جبران خسارت ناشی از حادثه غیر مترقبه را برعهده بیمه‌گر و صندوق گذاشته است و می‌دانیم که حادثه غیر مترقبه فقط شامل حوادث داخلی مانند خون‌دماغ و بی‌هوشی نیست، بلکه حوادث طبیعی و خارجی را هم شامل می‌شود، جبران فورس ماژور نیز برعهده بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است.

نکته حائز اهمیت دیگر در تقویت این استدلال آن است که تغییر عنوان قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ از «بیمه اجباری مسئولیت مدنی» به «بیمه اجباری خسارت وارده به اشخاص ثالث» دو اثر مهم در پی دارد: نخست اینکه در هیچ‌یک از مواد قانون جدید مسئولیت مدنی برعهده دارنده (مالک) وسیله نقلیه گزارده نشده است و به عبارت دیگر نمی‌توان گفت دارنده، با راننده مسبب حادثه در قبال زیان‌دیده مسئولیت تضامنی دارد، بلکه آنچه برعهده وی قرار داده شده، صرفاً تکلیفی است بر اخذ بیمه اجباری موضوع این قانون که با نقض این تکلیف، دارنده ملزم به پرداخت جریمه نقدی مقرر در بند پ ماده ۴ این قانون می‌شود.^۱ دوم اینکه جبران خسارت زیان‌دیدگان مشروط به تحقق

۱. بند «پ» ماده ۴ قانون بیمه اجباری، مصوب ۱۳۹۵: «در صورتی که خودرو فاقد بیمه‌نامه موضوع این قانون بوده و وسیله نقلیه با اذن مالک در اختیار راننده مسبب حادثه قرار گرفته باشد، در صورتی که مالک شخص حقوقی باشد، به جزای نقدی معادل بیست درصد (۲۰٪) و در صورتی که مالک شخص حقیقی باشد، به جزای نقدی معادل ده درصد (۱۰٪) مجموع خسارات بدنی وارد شده محکوم می‌شود. مبلغ مذکور به حساب درآمدهای اختصاصی صندوق نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می‌شود و با پیش‌بینی در بودجه‌های سالانه، صددرصد (۱۰۰٪) آن به صندوق اختصاص می‌یابد.»

مسئولیت مدنی یا استناد به نظریه تقصیر نیست. مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه نیست که بیمه می‌شود، بلکه درحقیقت موضوع بیمه در این قانون، وسیله نقلیه است و به همین علت است که قانون بیمه اجباری قانونی وسیله‌محور است و نه شخص‌محور؛ بنابراین گفتنی است بیمه اجباری شخص ثالث، برخلاف نظر مرسوم، که این بیمه را بیمه مسئولیت مدنی به‌شمار می‌آورد، نوعی از بیمه‌های اموال است. به همین علت مواردی وجود دارد که در آن راننده وسیله نقلیه تقصیری در ورود ضرر به زیان‌دیده نداشته است؛ بنابراین استناد به نظریه تقصیر منافی است؛ با وجود این، قانون‌گذار بیمه‌گر و صندوق را ملزم به جبران خسارت کرده است؛ برای نمونه می‌توان به قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن اشاره کرد که در آن قانون‌گذار احکام بی‌سابقه‌ای را درخصوص عابران پیاده وضع کرده است؛ با این توضیح که در فرضی که راننده نه‌تنها هیچ تقصیری نداشته، بلکه وقوع حادثه فقط ناشی از تقصیر سنگین شخص عابر بوده است، با اینکه راننده را مسئول ندانسته اما جبران خسارت زیان‌دیده را از محل پوشش بیمه‌نامه پرداخت کرده است و در مواردی که خودرو فاقد پوشش بیمه‌نامه باشد، صندوق تأمین را ملزم به جبران خسارت کرده است.

ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در این مورد بیان کرده است: «در راه‌هایی که برای عبور عابران پیاده، علائم، تجهیزات و مسیرهای ویژه اختصاص داده شده است عابران مکلف‌اند هنگام عبور از عرض یا طول سواره‌رو با توجه به علائم راهنمایی و رانندگی منصوبه در محل از نقاط خط‌کشی‌شده، گذرگاه‌های غیرمسطح و مسیرهای ویژه استفاده نمایند. هرگاه عابران به تکلیف مذکور عمل ننمایند، درصورت تصادف با وسیله نقلیه، راننده مشروط به اینکه کلیه مقررات را رعایت کرده باشد و قادر به کنترل وسیله نقلیه و جلوگیری از تصادف یا ایجاد خسارت مادی و بدنی نباشد، مسئولیتی نخواهد داشت. عدم مسئولیت راننده مانع استفاده مصدوم یا وراث متوفی از مزایای بیمه نخواهد شد و شرکت بیمه با ارائه قرار منع تعقیب یا حکم برائت راننده ملزم به اجرای تعهدات موضوع بیمه‌نامه به مصدوم یا وراث متوفی خواهد بود. چنانچه وسیله نقلیه بیمه نباشد، دیه عابر از صندوق موضوع قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷/۱۰/۲۳

پرداخت می‌شود. رانندگان نیز موظف‌اند در صورت عبور عابر پیاده از محل‌های تعیین شده، با فاصله‌ای که به وسیله خط‌کشی پشت مسیر ویژه مشخص می‌گردد توقف کامل کنند. در غیر این صورت برای آن‌ها مبلغ دویست هزار ریال قبض جریمه صادر می‌شود.» و همچنین در ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن ابراز داشته است: «ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسائط نقلیه غیرمجاز و عبوردادن دام در شاهراه‌ها و همچنین توقف وسائط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هرگاه به جهات مذکور حادثه‌ای واقع شود که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده مجاز که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در شاهراه باشد نسبت به موارد فوق مسئولیتی نخواهد داشت. ولی در هر حال مکلف است در صورت بروز حادثه، وسیله نقلیه را در شانه سمت راست متوقف نموده و مصدوم را با وسیله نقلیه خود یا وسیله دیگر، بلافاصله به اولین درمانگاه یا بیمارستان برساند و مراتب را به مأمورین انتظامی اطلاع دهد. عدم مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود.»

به نظر می‌رسد قانون بیمه اجباری، با ملزم کردن بیمه‌گر و صندوق به جبران خسارت‌های ناشی از حوادث غیرمترقبه در سوانح رانندگی، در حال گذر از مسئولیت محض به سوی مسئولیت مطلق است تا به این ترتیب ضمن حفظ فلسفه حمایتی، که بیمه و صندوق بر مبنای آن تأسیس شده است، ترمیم خسارت وارده بر زیان‌دیدگان نیز به بهانه دخالت قوه قاهره یا شخص ثالث، معطل گذاشته نشود.

منابع

- ایزائلو، محسن. (۱۳۸۷). نقد و تحلیل قانون اصلاح بیمه اجباری. مطالعات حقوق خصوصی، ۳۸(۴)، ۳۷-۵۶.
- جعفری، فیض‌اله. (۱۳۸۷). حوادث اتمی و اصول مسئولیت مدنی. مجله پژوهش‌های حقوقی، ۷(۱۳)، ۱۲۱-۱۵۵.
- جعفری لنگرودی، محمد جعفر. (۱۳۸۸). ترمینولوژی حقوق، ج ۲. تهران: ابن سینا.
- خدابخشی، عبدالله. (۱۳۹۳). بیمه و حقوق مسئولیت مدنی: مبانی و مفاهیم بایسته بیمه و مسئولیت مدنی، ج ۱. تهران: انتشارات جنگل.
- سماواتی، حشمت‌اله. (۱۳۶۸). خسارت ناشی از عدم انجام تعهد در حقوق ایران و نظام‌های حقوقی دیگر. تهران: نشر مولوی.
- عباسلو، بختیار. (۱۳۸۷). مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی. تهران: نشر میزان.
- غمامی، مجید. (۱۳۸۰). تحول حقوق فرانسه در زمینه حوادث رانندگی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- غمامی، مجید. (۱۳۸۶). مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- قاسم‌زاده، سید مرتضی. (۱۳۸۷). الزام‌ها و مسئولیت مدنی. تهران: نشر میزان.
- قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، مصوب ۱۳۸۷. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، برگرفته از: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/134253>
- قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن، مصوب ۱۳۴۹. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، برگرفته از: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/96488>
- قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، مصوب ۱۳۹۵. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، برگرفته از: https://rc.majlis.ir/fa/law/print_version/968436

قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل

شخص ثالث، مصوب ۱۳۴۷. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، برگرفته از:

<https://rc.majlis.ir/fa/law/show/96288>

قانون تجارت، مصوب ۱۳۱۱. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، برگرفته از:

<https://rc.majlis.ir/fa/law/show/92349>

قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مصوب ۱۳۹۰. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای

اسلامی، برگرفته از: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/789788>

قانون مجازات اسلامی، مصوب ۱۳۹۲. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی،

برگرفته از: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/845048>

کاتوزیان، ناصر. (۱۳۷۴). قواعد عمومی قراردادها. تهران: شرکت سهامی انتشار.

کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۴). مسئولیت ناشی از عیب تولید. تهران: دانشگاه تهران.

کاتوزیان، ناصر. (۱۳۹۱). مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی. تهران: انتشارات

دانشگاه تهران.

محمود صالحی، جانعلی. (۱۳۷۲). حقوق زیان‌دیدگان و بیمه شخص ثالث. تهران:

دانشگاه تهران.

محمود صالحی، جانعلی. (۱۳۸۸). حقوق بیمه. تهران: پژوهشکده بیمه.

معین، محمد. (۱۳۷۵). فرهنگ معین. تهران: انتشارات امیرکبیر.

Article 1148 du code civil (2016). légifrance le service public de la diffusion
du droit retrieved from [https://beta.legifrance.gouv.fr/codes/article
lc/LEGIARTI000032041055/2016-10-01](https://beta.legifrance.gouv.fr/codes/article
lc/LEGIARTI000032041055/2016-10-01)

Carbonnier, J. (1972). *Droit Civil, T. 4, Obligations, 7e éd.* Paris
1972, no 74, p. 245Y WELL, Op. cit., no 412.

Kunreuther, H. (1968). The case for comprehensive disaster
insurance. *Journal of Law & Economics*, 11(1), 133-136.

Mazeud, H. L. J. (1978). *de Juglar, M. Leçons de Droit Civil, T.II,
ler Vol.* Paris, no 572 et 573

Weill, A & Terre, F. (1980). *Droit civil, Les Obligations.* Paris, 412.

