

مطالعات حقوق تطبیقی

دوره ۹، شماره ۱

بهار و تابستان ۱۳۹۷

صفحات ۳۰۹ تا ۳۲۹

**اثر قوه قاهره بر دامنه مسئولیت در قانون بیمه اجباری مصوب**

**۱۳۹۵ش در مقایسه با قوانین سابق و قواعد عام با مطالعه**

**تطبیقی در حقوق فرانسه**

مهدی فلاح خاریکی\*

استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد آیت الله آملی، گروه حقوق خصوصی، آمل، ایران

امین فلاح خاریکی

دانشجوی دکتری حقوق جزا دانشگاه آزاد اسلامی واحد ساری

(Email: Fallahamin@yahoo.com)

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۶/۲۶، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۹/۱۴)

## چکیده

در حقوق مسئولیت مدنی، قوه قاهره (فورس ماژور) یکی از موانع شمرده می‌شود. بر این اساس، خسارات ناشی از فورس ماژور در قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ش از پوشش بیمه‌ای و نیز قانون خارج شده بود. در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ش، استثنای خسارات ناشی از قوه قاهره از شمول بیمه حذف شد و این پرسش را به وجود آورد که آیا خسارات ناشی از قوه قاهره تحت شمول قانون قرار گرفته است؟ در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ش نیز این پرسش اهمیت بیشتری یافته است؛ چراکه از یک سو به استثنای خسارات ناشی از قوه قاهره از تحت شمول قانون اشاره‌ای نشده و از سوی دیگر هرگونه سانحه ناشی از وسیله نقلیه در اثر حوادث غیرمترقبه تحت شمول قانون قرار گرفته است. برای پاسخ به پرسش یادشده، ابتدا به بازبینی مفهوم قوه قاهره با مطالعه تطبیقی در حقوق فرانسه پرداخته می‌شود و سپس در خصوص اثر قوه قاهره در قانون بیمه اجباری در مقایسه با قواعد عام مسئولیت در حقوق ایران و فرانسه بحث می‌شود.

## واژگان کلیدی

بیمه‌گر، دامنه مسئولیت، رابطه سببیت، قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ش، قوه قاهره.

## مقدمه

اصطلاح «قوة قاهره» یا «قوة قهریه» که در زبان فارسی و نوشته‌های حقوقی معادل « Force Majeure» به کار می‌رود (صفایی، ۱۳۶۴، ص ۱۱۳؛ نیکبخت، ۱۳۷۶، ص ۹۷)، از جمله موانع مسئولیت مدنی شمرده می‌شود؛ چراکه قوة قاهره سبب می‌شود رابطه سببیت میان خواننده و ضرر قطع شود. وقتی حادثه و ضرر قابل انتساب و استناد به خواننده نباشد، خواننده مسبب شمرده نمی‌شود تا مسئول جبران خسارات وارده تلقی گردد (ره‌پیک، ۱۳۹۰، ص ۷۶-۷۴).

بر این اساس، در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ش<sup>۱</sup>، یکی از مواردی که از تحت شمول بیمه موضوع قانون پیش گفته استثنا شده، خسارات ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل و زلزله بود (بند ۱ ماده ۴). اما در ماده ۷ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ش<sup>۲</sup>، این استثنا حذف شد. در ماده ۱۷ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ش<sup>۳</sup> نیز که جایگزین ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۴۷ش و ماده ۷ ق.ا.ق.ب.ا. ۱۳۸۷ش شده، خسارات ناشی از فورس ماژور همانند ماده ۷ ق.ا.ق.ب.ا. ۱۳۸۷ش، از شمول بیمه‌نامه موضوع این قانون استثنا نشده است.

با وجود این، بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ش، حوادث مشمول این قانون را «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» دانسته است. بر اساس این بند، هرگونه حادثه ناشی از وسیله نقلیه موتوری زمینی و ریلی حتی بر اثر حوادث غیرمترقبه، تحت شمول قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ش قرار می‌گیرد. در لایحه ابتدایی قانون یادشده از اصطلاح «فورس ماژور» استفاده شده، اما در تصویب نهایی، «حوادث غیرمترقبه» جایگزین آن گردیده است. نخستین پرسشی که ممکن است مطرح شود این است که چرا قانون‌گذار از اصطلاح آشنای فورس ماژور در بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ش بهره نبرده و حوادث غیرمترقبه را جایگزین آن کرده است؟ برای پاسخ به این پرسش لازم است در آغاز کنکاشی دوباره در مفهوم قوة قاهره در

۱. «قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» مصوب ۲۳ دی ۱۳۴۷.

۲. «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» مصوب ۱۶ تیر ۱۳۸۷ کمیسیون اقتصادی مجلس که پس از موافقت مجلس با اجرای آزمایشی آن به مدت پنج سال در تاریخ ۱۶ مرداد ۱۳۸۷ به تأیید شورای نگهبان رسید.

۳. «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» با تصویب در جلسه علنی روز دوشنبه مورخ ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵ و تأیید شورای نگهبان در تاریخ ۲۹ اردیبهشت ۱۳۹۵ از تاریخ ۲۹ خرداد ۱۳۹۵ لازم‌الاجرا گردید.

نوشته‌های حقوقی انجام شود تا معنای قوه قاهره دقیقاً مشخص گردد. شاید از این طریق، راهی برای درک هدف قانون‌گذار در استفاده از واژه حوادث غیرمترقبه و معنای آن آشکار شود. پس از دریافت مفهوم قوه قاهره و حادثه غیرمترقبه به بررسی سیر تقنینی در زمینه اثر قوه قاهره در قوانین بیمه اجباری ۱۳۴۷ و ۱۳۸۷ش پرداخته می‌شود تا زمینه بحث پیرامون اثر قوه قاهره و حادثه غیرمترقبه در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ش در خصوص مسئولیت مسبب حادثه و نیز بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی با مطالعه تطبیقی در حقوق فرانسه فراهم گردد.

### مفهوم قوه قاهره

اصطلاح قوه قاهره (فورس ماژور) دارای دو معنای عام و خاص است: قوه قاهره در معنای عام حادثه‌ای است که ۱. خارجی باشد و نتوان به متعهد یا مقصر مربوط کرد (ماده ۲۲۷ ق.م.،)؛ ۲. عرفاً غیرقابل پیش‌بینی باشد؛ ۳. احترازناپذیر و غیرقابل دفع باشد (ماده ۲۲۹ ق.م.) (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ص ۴۷۹؛ جعفری لنگرودی، ۱۳۸۱، ص ۲۹۶؛ نظری، ۱۳۸۱، ص ۱۳۰-۱۱۱). در نوشته‌های فرانسوی نیز از سه شرط یادشده به‌عنوان شرایط فورس ماژور یاد می‌شود (Larroumet, 2003, P.830).<sup>۱</sup> فورس ماژور در معنای عام، عمل شخص ثالث و عمل زیان‌دیده را که واجد ویژگی‌های یادشده باشند، دربر می‌گیرد (کاتوزیان، ۱۳۹۰(الف)، ص ۴۸۴؛ قاسم‌زاده، ۱۳۹۰، ص ۱۵۹). در مقابل، فورس ماژور در معنای خاص، حادثه‌ای است بی‌نام یعنی غیرمنتسب به شخص معین و صرفاً ناشی از نیروهای طبیعی، غیرقابل پیش‌بینی و اجتناب‌ناپذیر از قبیل سیل، زلزله و مانند این‌ها (صفایی، ۱۳۶۴، ص ۱۱۳). قوه قاهره چه در معنای عام و چه در معنای خاص از موانع مسئولیت مدنی شمرده می‌شود، زیرا سبب می‌شود که رابطه سببیت میان خواننده و ضرر قطع شود. لذا وقتی حادثه و ضرر قابل انتساب و استناد به خواننده نباشد، خواننده مسبب محسوب نمی‌شود تا مسئول جبران خسارات وارده تلقی گردد (صفایی، ۱۳۸۲، ص ۲۱۸؛ ره‌پیک، ۱۳۹۰، ص ۷۶-۷۴). در قانون مدنی فرانسه در برخی از مواد مثل ماده ۱۱۴۸،<sup>۲</sup> واژه‌های قوه قاهره ( Force

۱. با وجود این، برخی فورس‌ماژور را رویدادی پیش‌بینی‌ناپذیر و غیرقابل دفع تعریف می‌کنند و تنها از این دو شرط سخن می‌گویند (Tancelin, 1997, P. 408). برخی از حقوق‌دانان ایرانی نیز خارجی بودن را از شرایط قوه قاهره ندانسته‌اند (صفایی، ۱۳۷۵، ص ۴۰۴).

2. «Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était Interdit.»

در مواد دیگری از قانون مدنی فرانسه نیز مثل مواد ۱۳۴۸، ۱۷۳۳ و ۱۷۸۴ این دو اصطلاح در کنار هم آمده و در

(Majeure) و حادثه غیرمترقبه (Cas Fortuit)، در کنار یکدیگر به عنوان موانع مسئولیت به کار برده شده‌اند.<sup>۱</sup> اینکه قانون مدنی فرانسه چندین بار این اصطلاحات را همراه هم آورده است، می‌تواند حاکی از تفاوت آن‌ها لااقل در مفهوم این دو واژه باشد.<sup>۲</sup> بر این اساس، برخی از حقوق‌دانان فرانسوی بین فورس ماژور (در معنای خاص) و حادثه غیرمترقبه فرق گذاشته و گفته‌اند که حادثه غیرمترقبه، حادثه‌ای درونی یعنی وابسته به فعالیت متعهد یا بنگاه او است، مانند آتش‌سوزی، عیب کالا، از خط خارج شدن راه‌آهن و اعتصاب در پاره‌ای موارد؛ در حالی که فورس ماژور حادثه‌ای بیرونی است مانند سیل، توفان و غیره (به نقل از صفایی، ۱۳۶۴، ص ۱۱۳ و ۱۱۴).

از لحاظ نظری، حادثه غیرمترقبه سبب خساراتی است که در درون قلمرو کنترل و اختیار متعهد ایجاد می‌شود، ولی نسبتاً غیرقابل دفع است، مثل آتش‌سوزی. در مقابل، فورس ماژور رویدادی است که خارج از حیطه کنترل و اختیار متعهد واقع می‌شود که مطلقاً غیرقابل دفع است (Le Tourneau, 2006-2007, p.482-483). به سخن دیگر، تفاوت این دو اصطلاح با معیار شخصی (Subjective)، در این نکته نهفته است که فورس ماژور حتی اگر قابل پیش‌بینی هم باشد، غیرقابل دفع و اجتناب است؛ در حالی که حادثه غیرمترقبه در صورت پیش‌بینی، قابل اجتناب دانسته می‌شود. از سوی دیگر، با معیار عینی (Objective)، حادثه غیرمترقبه رویدادی است که درون دایره اختیار و کنترل شخص است؛ در حالی که فورس ماژور خارج از آن قلمرو قرار دارد (Yearbook of the International Law Commission, 1978, p.70). با وجود این تفاوت‌ها، دو اصطلاح یادشده در عمل به صورت مترادف به جای یکدیگر به کار گرفته می‌شوند

برخی از مواد نیز از هرکدام به تنهایی استفاده شده است.

۱. در نظام حقوقی ما نیز در ماده ۱۶۳ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ ش، «حوادث غیرمترقب» و «قوة قهریه» در کنار یکدیگر آمده است: «اگر تصادم ناشی از حوادث غیرمترقب و یا ناشی از قوة قهریه باشد و یا علل تصادم مورد تردید باشد خسارت دیده حق مطالبه زیان وارده را ندارد ولو آنکه کشتیها یا یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشند». وانگهی قانون‌گذار در ماده ۱۰۰ قانون یادشده از اصطلاح «پیشامدهای غیرمترقب» و در ماده ۱۰۷ از «حوادث غیرمترقبه» به تنهایی استفاده کرده است. همچنین ماده ۶ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶ ش، ضمن استفاده از اصطلاح «حوادث غیرمترقبه»، واژه «غیرمترقبه» را به معنای «غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل رفع»، توضیح می‌دهد: «چنانچه انجام تعهدات عرضه‌کننده به دلیل حوادث غیرمترقبه (غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل رفع) ناممکن باشد، این تعهدات به حالت تعلیق درمی‌آید. مدت تعلیق به دوره ضمانت افزوده می‌شود».

۲. هرچند همان‌گونه که بیان می‌شود، برخی از حقوق‌دانان فرانسوی قائل به چنین تفکیکی بوده‌اند، اما در قانون مدنی فرانسه به نظر می‌رسد تفاوتی وجود ندارد؛ زیرا در متن ماده ۱۷۷۳ قانون مدنی فرانسه مصادیقی از حوادث غیرمترقبه آورده شده است که عاملی خارجی شمرده می‌شوند؛ مثل تگرگ یا رعد و برق: «Cette stipulation ne s'entend que des cas fortuits ordinaires, tels que grêle, feu du ciel, ...».

استفاده می‌شود (Le Tourneau, 2006-2007, p.483).<sup>۱</sup>

در کشور ما برخی از حقوق دانان به صراحت حوادث غیرمترقبه را معادل و مترادف قوه قاهره قرار می‌دهند و می‌نویسند که «مقصود از قوه قاهره یا آفت ناگهانی (حادثه غیرمترقبه)، تنها حوادث قهری و طبیعی مانند سیل و زلزله و طوفان نیست و مفهومی وسیعتر دارد. قوه قاهره حادثه‌ای است که: ۱. خارجی باشد و نتوان به متعهد یا مقصر مربوط کرد (ماده ۲۲۷ ق.م.ا)؛ ۲. غیرقابل پیش‌بینی باشد و شخص برحسب معناد انتظار وقوع آن را نداشته باشد. ۳. احترازناپذیر باشد و شخص نتواند آن را دفع کند... (ماده ۲۲۹ ق.م.ا)» (کاتوزیان، ۱۳۹۰ الف)، ص ۴۷۹.

ایشان در جایی دیگر با اینکه قوه قاهره مانند طوفان و زلزله و جنگ را در برابر حوادث ناگهانی داخلی به کار برده‌اند، ولی همانند دیگر حقوق دانان از هر دو اصطلاح نتیجه مشابهی می‌گیرند که تحت عنوان قوه قاهره در معنای عام قرار می‌گیرد (کاتوزیان، ۱۳۸۳، ص ۲۹۳).

برخی نیز قوه قاهره را رویدادهای غیرقابل پیش‌بینی و خارج از اختیار متعهد دانسته و آن را معادل و مترادف «حادثه غیرمترقب» گرفته‌اند (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۱، ص ۲۹۶۰). با وجود این، ایشان در تعریف حادثه غیرمترقب که آن را معادل واژه فرانسوی «Cas Fortuit» ذکر کرده، آورده‌اند: «حادثه‌ای که تحت اراده متعهد عقد نبوده و قابل پیش‌بینی و احتراز نباشد...» (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۱، ص ۱۶۰۶). برخی دیگر حادثه غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل دفع را معادل فورس ماژور یا قوه قاهره یا قوه قهریه بیان کرده و از برف و باران و سیل و جنگ، مثال آورده‌اند (صفایی، ۱۳۸۲، ص ۲۱۶).

۱. دیدگاه بیان شده در حقوق فرانسه، در نوشته‌های حقوق دانان ایرانی نیز آمده است. برای مثال سید حسن امامی آورده است: «در صورتی که عدم انجام تعهد به واسطه علت خارجی باشد که نتوان مربوط به متعهد نمود مانع مطالبه خسارت خواهد بود. در حقوق فرانسه سبب مزبور به دو کلمه «Force Majeure» و «Cas Fortuit» تعبیر شده است. عده‌ای حقوقین بر آنند که آن دو کلمه مترادف می‌باشد و شامل کلیه عللی که بیگانه از متعهد است می‌گردد و بعضی دیگر از حقوقین کلمه اول را شامل عللی که خارج از متعهد و امور مربوط به ذات تعهد است مانند جنگ، برف و طوفان و کلمه دوم را شامل علل داخلی مانند کمی عده کارگر یا کمی مواد خام لازم برای تولید مورد ایفا تعهد می‌دانند. بحث در این امر لغوی است و تأثیری در موضوع حقوقی ندارد» (امامی، ۱۳۸۲، ص ۲۴۵). وی در جایی دیگر می‌آورد: «فرس ماژور عبارت از عوامل طبیعی غیرقابل جلوگیری است مانند سیل، طوفان، زلزله، برف و امثال آن. کافرتوی عبارت از حادثه‌ای است که از ناحیه مکلف نبوده و از عوامل طبیعی نیز نباشد مانند اغتشاش، حمله مسلحانه سارقین و امثال آن. در حقوق فرانسه کلمه فرس ماژور در معنی وسیع خود کافرتوی نیز گفته می‌شود. به نظر می‌رسد که پیروی از حقوق فرانسه مناسب باشد و هر دو مورد به عبارت حادثه که رفع آن خارج از حیطه اقتدار مکلف باشد گفته شود» (امامی، ۱۳۸۲، ص ۶۰۹).

در هر حال، همان‌گونه که مشاهده می‌شود، حقوق‌دانان ما قوه قهریه یا قوه قاهره یا خودِ واژه فورس ماژور یا فورس ماژور را معادل «Force Majeure» به کار می‌برند و ترکیباتی چون حادثه غیرمترقبه، حادثه غیرمترقب، حادثه ناگهانی داخلی، پیشامد غیرمترقب و کافر توی را معادل واژه فرانسوی «Cas Fortuit» قرار می‌دهند. این دو از نظر نتیجه در کنار یکدیگر مانع مسئولیت تلقی شده، در نوشته‌های حقوقی ما نیز با عنوان فورس ماژور در معنای عام بررسی شده‌اند؛ بدون اینکه تفکیکی به لحاظ نتیجه میان آن دو برقرار شده باشد.

### وضعیت خسارات ناشی از قوه قاهره در قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ش

بند ۱ ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۴۷ش، خسارات ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل و زلزله را از «شمول بیمه موضوع این قانون» خارج کرده بود. استثنای یادشده هرچند در خصوص عدم مسئولیت بیمه‌گر در فرض قوه قاهره صراحت داشت، اما این پرسش را به وجود آورد که آیا استثنای قوه قاهره بر مسئولیت دارنده نیز مؤثر واقع می‌شود؟

در پاسخ به این پرسش، برخی مسئولیت دارنده را مطلق و نه محض<sup>۱</sup> می‌دانستند و قائل به این نظر بودند که حتی در فرض قوه قاهره نیز دارنده مسئول جبران خسارات وارده است؛

۱. منظور از مسئولیت محض (Strict Liability)، مسئولیت بدون تقصیر است که صرف وجود رابطه سببیت میان ضرر و فعل زیان‌بار برای مسئولیت خوانده کافی است؛ بدون اینکه نیاز به اثبات تقصیر وی باشد. در این موارد، خوانده تنها با اثبات نبود رابطه سببیت به واسطه اثبات سببی خارجی مثل قوه قاهره یا فعل زیان‌دیده می‌تواند از مسئولیت رهایی یابد. مسئولیت محض را نباید با مسئولیت مطلق (Absolute Liability) مترادف گرفت. زیرا با وجود اشتراک هر دو در عدم نیاز به اثبات تقصیر، در این نکته متفاوت هستند که در مسئولیت مطلق، تنها شرط لازم، اثبات تحقق ضرر است؛ بدون اینکه رابطه سببیت میان ضرر و فعل زیان‌بار ضروری باشد. برای مثال مسئولیت ناشی از غصب طبق ماده ۳۱۵ ق.م. در نظام حقوقی ما، مصداقی از مسئولیت مطلق به‌شمار می‌رود (برای دیدن تفاوت مسئولیت مطلق و مسئولیت محض (ر.ک. کاتوزیان، ۱۳۹۰، ب)، ص ۳۳ و ۳۴؛ بادینی، ۱۳۹۲، ص ۲۱۳). برخی نیز اساساً تفاوتی میان مسئولیت محض و مطلق قائل نشده‌اند و واژه «Strict» را شدید ترجمه نموده و معتقدند که این نوع مسئولیت با عناوین مسئولیت شدید، ایمنی، مطلق یا تضمین به کار گرفته می‌شود (ره‌پیک، ۱۳۹۰، ص ۳۹). شایان ذکر است که برخی ضمن تفکیک مسئولیت محض و مطلق، مسئولیت عینی یا نوعی را معادل مسئولیت مطلق قلمداد کرده‌اند (بادینی و دیگران، ۱۳۹۱، ص ۲۱). در حالی که برخی مسئولیت عینی یا نوعی را همراه با مسئولیت محض یا در مفهوم آن مورد استفاده قرار داده‌اند (کاتوزیان، ۱۳۹۰، الف)، ص ۱۰۳ و ۱۵۱؛ کاتوزیان، ۱۳۹۱، ص ۵۰۸ و ۵۱۴). در هر حال، به‌عنوان جمع‌بندی می‌توان گفت که اولاً مسئولیت محض و مسئولیت مطلق مترادف یکدیگر نیستند؛ ثانیاً هریک از عناوین مسئولیت عینی یا نوعی یا موضوعی می‌تواند هم برای مسئولیت محض و هم برای مسئولیت مطلق به کار رود، زیرا آنچه که در این دو قسم مسئولیت (محض و مطلق) ملاک است، موضوع مسئولیت است (Object) نه شخص مسئول (Subject).

هر چند بیمه‌گر مربوط طبق بند ۱ ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۴۷ مسئولیت ندارد. استدلال ایشان این بود که قانون‌گذار در ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۴۷ ش مسئولیت دارنده را به صورت مطلق و بی‌قیدوشرط مقرر نمود و بند ۱ ماده ۴ همان قانون نیز خسارات ناشی از قوه قاهره را صرفاً از تعهدات بیمه‌گر خارج کرد، نه از قلمرو مسئولیت دارنده. این دیدگاه با چنین استدلالی کل استثنای یادشده در ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۴۷ ش را که قانون از تعهدات بیمه‌گر خارج نموده بود، برعهده دارنده قرار می‌داد (بهرامی احمدی، ۱۳۸۷، ص ۱۰۵).

با وجود این، مشهور حقوق دانان معتقد بودند که نباید به ظاهر ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۴۷ ش و تبصره ۱ آن، اعتماد کرد، لذا قائل به مسئولیت محض دارنده بودند، نه مطلق (کاتوزیان، ۱۳۹۰ الف)، ص ۵۱۵؛ ره‌پیک، ۱۳۹۰، ص ۱۸۳؛ قبولی درافشان و رضادوست، ۱۳۹۱، ص ۹۸؛ نظری، ۱۳۸۱، ص ۱۲۶ و ۱۲۷). ایشان برای اثبات دیدگاه خود دو دلیل اقامه نمودند: اول اینکه دارنده طبق ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۴۷ ش، «مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسائل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود». بر این اساس، خسارات وارده باید ناشی از وسیله نقلیه باشد به گونه‌ای که بتوان گفت عرفاً وسیله نقلیه علت حادثه زیان‌بار است. به عبارت دیگر، هرگاه عاملی موجب قطع رابطه سببیت میان وسیله نقلیه و حادثه شود، وسیله نقلیه علت حادثه تلقی نخواهد شد، زیرا خسارات بدنی و مالی در اثر حوادث وسائل نقلیه یادشده وارد نشده است؛ خواه عامل قاطع رابطه سببیت قوه قاهره باشد یا تقصیر شخص ثالث که اوصاف قوه قاهره را داشته باشد. دوم اینکه قسمت اخیر ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۴۷ ش دارندگان را مکلف می‌کند تا «مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از مؤسسات بیمه داخلی ... بیمه نمایند». از سوی دیگر، بند ۱ ماده ۴ قانون پیش‌گفته، خسارات ناشی از قوه قاهره را از «شمول بیمه موضوع این قانون» یعنی دامنه مسئولیت دارنده خارج نموده است. بنابراین، موضوع تعهد بیمه‌گر و دارنده وسیله نقلیه مشترک است (کاتوزیان، ۱۳۹۱، ص ۱۲۳-۱۱۶؛ قبولی درافشان و رضادوست، ۱۳۹۱، ص ۹۸).

## وضعیت خسارات ناشی از قوه قاهره در قانون اصلاح قانون بیمه

### اجباری ۱۳۸۷ ش

اگرچه بند ۱ ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۴۷ ش راجع به عدم پوشش خسارات ناشی از قوه قاهره در ماده ۷ ق.ا.ق.ب.ا. ۱۳۸۷ ش (که جایگزین ماده ۴ قانون سابق شده بود) حذف شد، اما بیشتر نویسندگانی که قائل به بقای نظام خاص مسئولیت بدون تقصیر دارنده بودند، این حذف را به معنای تلاش در جهت ایجاد یک مسئولیت مطلق برای دارنده وسیله نقلیه و به تبع آن بیمه‌گر ندانستند. ایشان

چنین استدلال می‌کردند که ماده ۷ ق.ا.ق.ب.ا. ۱۳۸۷ش در صدد بر شمردن مواردی است که با وجود ایجاد مسئولیت مدنی، بیمه‌گر تعهدی به جبران خسارت ندارد. از آنجا که قوه قاهره مانع انتساب حادثه و خسارت به وسیله نقلیه می‌شود، مسئولیت مدنی اصولاً منتفی است. لذا به تبع منتفی بودن مسئولیت دارنده، تصریح به متعهد نبودن بیمه‌گر در این مورد در ماده ۷ ضروری نبوده است؛ چراکه خسارت ناشی از قوه قاهره، خسارت ناشی از حوادث وسیله نقلیه نیست تا مشمول ماده ۱ و حوادث تحت شمول قانون ۱۳۸۷ش قرار گیرد (کاتوزیان، ۱۳۸۹، ص ۱۴۴؛ خدابخشی، ۱۳۹۰، ص ۱۱۷؛ بهرامی احمدی، ۱۳۸۷، ص ۱۰۵؛ ایزانلو، ۱۳۸۷، ص ۳۹؛ طهماسبی، ۱۳۸۸، ص ۵۸؛ بابایی، ۱۳۹۰، ص ۲۲۳). طبق این دیدگاه، لازمه مسئولیت دارنده و به تبع آن بیمه‌گر، وجود رابطه سببیت میان حادثه و وسیله نقلیه بود.<sup>۱</sup>

### وضعیت خسارات ناشی از قوه قاهره در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ش

به‌مانند ماده ۷ ق.ا.ق.ب.ا. ۱۳۸۷ش، در ماده ۱۷ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ش، خسارات ناشی از فورس ماژور از شمول بیمه‌نامه موضوع این قانون استثنای نشده است با وجود این، برابر بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ش، منظور از حوادث، هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی 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 است.

۱. افزون بر این دیدگاه مشهور، دو دیدگاه دیگر نیز بیان شده است. برخی معتقد بودند که حذف قوای قاهره از ماده یادشده به معنای ایجاد قاعده خاص و به تعبیر دیگر تبدیل مسئولیت محض به مسئولیت مطلق است؛ لذا دارنده و به تبع آن، بیمه‌گر، در هر حال، مسئول جبران خسارات وارده خواهند بود؛ حتی اگر برخورد وسیله نقلیه ناشی از قوه قاهره باشد (ره‌پیک (سیامک)، ۱۳۹۰، ص ۱۷۵). برخی نیز برای اثبات مسئولیت مطلق علاوه بر حذف قوه قاهره به ماده ۲۶ قانون تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ استناد می‌کردند (معبودی نیشابوری و حداد خداپرست، ۱۳۹۳، ص ۱۸۲). برخی دیگر راهی میانه را برگزیده‌اند؛ از یک سو، مسئولیت دارنده را همچون گذشته، مسئولیت محض در نظر گرفته و قوه قاهره را مانع مسئولیت وی دانسته‌اند و از سوی دیگر در جهت حمایت از زیان‌دیده که مطابق با رویکرد صریح قانون می‌دانستند، خسارات ناشی از فورس ماژور را از تعهد بیمه‌گر خارج نکردند، چراکه معتقد بودند در قانون ۱۳۸۷ش مواردی از قبیل تبصره ۶ ماده ۱ و تبصره ۲ ماده ۴ و نیز ماده ۶ آن قانون وجود دارند که بیمه‌گر مسؤول جبران خسارات است؛ در حالی که بیمه‌گذار مسئولیتی ندارد (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹، ص ۲۴۷ و ۲۴۸؛ قبولی درافشان و رضادوست، ۱۳۹۱، ص ۱۰۰). برخی از قائلان به این دیدگاه نیز حذف قوه قاهره را به این دلیل می‌دانستند که ماده ۷ ق.ا.ق.ب.ا. ۱۳۸۷ش در صدد بر شمردن مواردی است که علی‌رغم ایجاد مسئولیت مدنی، بیمه‌گر تعهدی به جبران خسارت ندارد؛ در حالی که در فرض وجود قوه قاهره، مسئولیت مدنی منتفی است. لذا بیمه‌گر همچنان به قوت سابق، مسئول است (بادینی و دیگران، ۱۳۹۱، ص ۳۱).



بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش، در تعریف حوادث مشمول قانون حاوی حکمی است که در مورد نقش قوه قاهره در قانون بیمه اجباری پرسش‌هایی را به وجود می‌آورد. زیرا همان‌گونه که در ابتدای این نوشتار شرح داده شد<sup>۱</sup>، در نوشته‌های حقوقی عموماً حادثه غیرمترقبه معادل قوه قاهره (فورس ماژور) و حوادث قهری طبیعی قلمداد می‌شود. پذیرش چنین مفهومی از حادثه غیرمترقبه که آن را معادل قوه قاهره یا فورس ماژور قرار می‌دهد، موجب این برداشت از بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش می‌شود که خسارات وارده ناشی از وسیله نقلیه حتی اگر صرفاً در اثر قوه قاهره در معنای خاص باشد، تحت شمول قانون قرار می‌گیرد و متصرف وسیله نقلیه و یا بیمه‌گر یا صندوق، مسؤل جبران آن می‌باشند.

نتیجه‌ای که از بند یادشده بر اساس مفهوم عرفی و حقوقی حادثه غیرمترقبه به دست می‌آید<sup>۲</sup>، با بسیاری از مواد قانون بیمه اجباری سازگاری ندارد. برای نشان دادن این تعارض و ناسازگاری، ابتدا به بررسی قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ ش در خصوص شرط مسئولیت متصرف وسیله نقلیه پرداخته می‌شود و سپس شرط مسئولیت بیمه‌گر و صندوق در قانون پیش‌گفته تحلیل خواهد شد. بررسی این مسائل نشان خواهد داد که آیا خسارات ناشی از قوه قاهره در قلمرو مسئولیت متصرف یا بیمه‌گر و صندوق قرار دارد یا خیر.

### ۱. شرط مسئولیت متصرف وسیله نقلیه در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ ش

در نظام حقوقی فرانسه از زمان تصویب قانون بادنته در ۵ ژوئیه ۱۹۸۵<sup>۳</sup>، تقریباً مسئولیتی

۱. ر.ک. قسمت «۱. مفهوم قوه قاهره» از همین مقاله.

۲. جستجو در قوانین و مقررات در نظام حقوقی ایران نشان می‌دهد که حادثه غیرمترقبه عموماً در همین معنای عرفی یعنی حوادث قهری طبیعی به کار گرفته می‌شود؛ برای مثال حادثه غیرمترقبه در بند ۱۰ قسمت الف ماده ۲۷ و بند خ ماده ۳۳ قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۶-۱۴۰۰) مصوب ۱۴ اسفند ۱۳۹۵ در کنار حوادث طبیعی و به این معنا به کار گرفته شده است.

۳. در کشور فرانسه تا سال ۱۹۸۵ م، خسارات ناشی از وسایل نقلیه با توجه به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی این کشور جبران می‌شد که هرچند با فرض مسئولیت علیه محافظ اشیاء، از زیان‌دیده حمایت می‌کرد، اما اختصاص به حوادث رانندگی نداشت. به همین دلیل در ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ مقررات جدیدی در خصوص جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی به تصویب رسید که اختصاص به نحوه جبران همین خسارات دارد (Viney & Jourdain, 1998, n. 961) که به «قانون بادنته» (Loi Badinter) مشهور است (Malaurie & Aynès & Stoffel-Munck, 2009, p.155). مقررات قانون بادنته، با قواعد عمومی مسئولیت مدنی متفاوت است، چراکه قاعده عمومی در فرانسه منتفی شدن مسئولیت در فرض وجود قوه قاهره است؛ یعنی هرگاه خسارت ناشی از قوه قاهره یا ناشی از فعل شخص ثالثی باشد که در حکم قوه قاهره تلقی گردد، دارنده یا محافظ شیء مسئولیتی نخواهند داشت (Terré & Similer & Lequette, 2005, p.746)، بدون اینکه از این حیث تفاوتی

مطلق بر حوادث ناشی از وسایل نقلیه حاکم شده است (van Gerven & Lever & Larouche & Von Bar & Viney, 2000, p.590). در واقع، همین که وسیله نقلیه در حادثه دخیل بوده باشد<sup>۱</sup>، کافی است که راننده و دارنده مسئول جبران خسارات قرار گیرند و لازم نیست که اثبات شود مداخله وسیله نقلیه در حادثه، سبب حادثه نیز بوده است (Le Tourneau, 2012, n. 8102). زیرا طبق ماده ۲ قانون بادنته، راننده یا دارنده وسیله نقلیه دخیل در حادثه نمی‌تواند در برابر زیان دیدگان به قوه قاهره یا فعل شخص ثالث استناد نماید و از این طریق از مسئولیت در قبال خسارات وارده معاف شود؛ مگر اینکه در خصوص خسارات بدنی اثبات نماید علت منحصر حادثه زیان بار، رفتار عمدی زیان دیده یا تقصیر غیرقابل اغماض و نابخشودنی وی بوده است (بند ۱ ماده ۳ قانون بادنته) یا در خصوص خسارات مالی، طبق بند اول ماده ۵ قانون بادنته، تقصیر زیان دیده را اثبات نماید؛ حتی اگر تقصیر زیان دیده غیرقابل اغماض نباشد<sup>۲</sup>. همان گونه که مشاهده می‌شود در حقوق فرانسه شرط اصلی مسئولیت، صرف دخیل بودن وسیله نقلیه در حادثه است؛ بدون اینکه لازم باشد این دخالت در حادثه، سبب حادثه نیز باشد. لذا این پرسش به ذهن متبادر می‌شود که در نظم حقوقی کنونی ایران، آیا وجود رابطه سببیت میان وسیله نقلیه و حادثه زیان بار ضروری است یا صرف دخالت وسیله نقلیه در حادثه زیان بار برای مسئولیت کافی است؟

در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ش به‌مانند قواعد عام در قانون مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی، شرط مسئولیت متصرف یا راننده در خصوص خسارات مالی و بدنی بر مبنای متفاوتی پایه‌ریزی شده است. در این قسمت در دو بحث جداگانه به بررسی شرط مسئولیت متصرف در خصوص خسارات مالی و بدنی پرداخته می‌شود.

میان مسئولیت قراردادی و قهری وجود داشته باشد (Larroumet, 2007, p.836; Cornu, 1992, p.328).

#### 1. Implication du véhicule

۲. باید توجه داشت که تحدید معافیت از مسئولیت به تقصیر غیرقابل اغماض زیان دیده به خسارات بدنی اختصاص دارد. به عبارت دیگر، در خصوص خسارات مالی، طبق بند اول ماده ۵ قانون بادنته، تقصیر زیان دیده عامل معاف‌کننده مسئولیت دارنده یا راننده است؛ حتی اگر تقصیر زیان دیده غیرقابل اغماض نباشد. در مقابل، در خصوص خسارات بدنی و خسارات وارد بر لوازم و تجهیزات تجویز شده در نسخه پزشکی (قسمت اخیر بند اول ماده ۵ قانون بادنته)، تقصیر زیان دیده در صورتی موجب معافیت دارنده یا راننده از مسئولیت است که غیرقابل اغماض باشد. وانگهی در خصوص خسارات اشخاص زیر ۱۶ سال، اشخاص بالای ۷۰ سال، اشخاص فاقد اهلیت دائم و اشخاص با معلولیت حداقل ۸۰ درصد، تقصیر زیان دیده (نه رفتار عمدی) موجب معافیت دارنده یا راننده نیست (بند ۲ ماده ۳ قانون بادنته)؛ حتی اگر تقصیر اشخاص یادشده غیرقابل اغماض باشد یا نسبت به راننده در حکم قوه قاهره باشد (Terré & Similer & Lequette, 2005, p.756; Marty & Raynaud, 1988, p.710).

### ۱.۱. شرط مسئولیت متصرف در خصوص خسارات مالی

به موجب تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش، «خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی ... از طریق بیمه‌نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود». به عبارت دیگر، خسارات مالی در صورت وجود بیمه‌نامه از طریق بیمه‌نامه شخص ثالث جبران خواهد شد، ولی اگر وسیله نقلیه مسبب حادثه فاقد بیمه‌نامه باشد، جبران خسارات مالی وارده بر عهده مقصر حادثه خواهد بود. وانگهی هرگاه خسارات وارده بیش از سقف تعهدات مالی بیمه‌گر باشد، خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی تا سقف بیمه‌نامه از طریق بیمه‌نامه شخص ثالث و مازاد بر آن از سوی مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود.<sup>۱</sup>

به کارگیری عبارت «مقصر حادثه» نشان می‌دهد که مسئولیت متصرف یا راننده در خصوص خسارات مالی وارده به اشخاص ثالث مبتنی بر نظریه تقصیر است. از این رو، جبران خسارات مالی وارده در فرض نبود بیمه‌نامه بر عهده مسبب حادثه‌ای است که مرتکب تقصیر شده باشد (مسئولیت مبتنی بر تقصیر)؛ به این معنا که شخصی مسئول حادثه است که مرتکب تقصیری شده و میان تقصیر و زیان مالی وارده رابطه سببیت موجود باشد. وانگهی ماده ۱۶ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش<sup>۲</sup> نیز می‌تواند مؤید این دیدگاه در نظر گرفته شود.

طبق قواعد عام نیز با توجه به ماده ۱ ق.م.م. و نیز ماده ۳۳۵ ق.م.م. مسئولیت مدنی اصولاً مبتنی بر تقصیر است؛ مگر در موارد استثنایی که مسئولیت بدون تقصیر پیش‌بینی شده باشد (کاتوزیان، ۱۳۹۰ (الف)، ص ۲۲۰؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹، ص ۸۵؛ قاسم‌زاده، ۱۳۹۰، ص ۴۰؛ ره‌پیک، ۱۳۹۰، ص ۳۶ و ۳۷).

۱. بر اساس ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش، حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت مالی، معادل ۲/۵ درصد تعهدات بدنی است. تعهدات بدنی نیز طبق ماده ۸، معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام است. بنابراین، حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت مالی، معادل ۲/۵ درصد دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام است. البته بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارت‌های مالی بیش از حداقل یادشده، در زمان صدور بیمه‌نامه یا پس از آن، بیمه تکمیلی داشته باشد. در صورتی که بیمه‌گذار در خصوص خسارت‌های مالی پوشش بیمه‌ای بیش از سقف یادشده را تقاضا کند، بیمه‌گر مکلف به انعقاد قرارداد بیمه تکمیلی با بیمه‌گذار است (تبصره ۱ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش).

۲. «چنانچه به حکم مرجع قضائی اثبات شود، عواملی نظیر نقص راه، نبودن یا نقص علائم رانندگی و نقص تجهیزات مربوط یا عیب ذاتی وسیله نقلیه، یا ایجاد مانع توسط دستگاه‌های اجرائی یا هر شخص حقیقی یا حقوقی دیگر در وقوع حادثه مؤثر بوده است، بیمه‌گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان‌دیده می‌تواند برای بازیافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود به مسببان ذی‌ربط مراجعه کند».

## ۱.۲. شرط مسئولیت متصرف در خصوص خسارات بدنی

در خصوص خسارات بدنی در فرض نبود بیمه‌نامه، هرچند به موجب حکم ماده ۲۵ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ش، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، خسارات بدنی ثالث را جبران خواهد کرد، اما صندوق یادشده پس از جبران زیان بدنی ثالث برای مراجعه به منظور بازیافت خسارات پرداختی، مکلف به رجوع به مسبب حادثه شده است، نه دارنده وسیله نقلیه که ممکن است مسبب حادثه نباشد (بند «الف» ماده ۲۵). بندهای «پ» و «ت» ماده یادشده نیز مؤید این دیدگاه است. با توجه به این ماده، تنها شرط لازم برای مسئولیت متصرف یا راننده، وجود رابطه سببیت میان زیان وارده از یک سو و فعل و ترک فعل راننده از سوی دیگر است. تعیین مسبب حادثه به عنوان مسئول حادثه در خصوص خسارات بدنی که اجمالاً از قانون بیمه اجباری قابل استنباط است، با قواعد عام مندرج در قانون مجازات اسلامی نیز هماهنگ است.<sup>۱</sup>

۱. توضیح آنکه در قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ش، مسئول جبران خسارات بدنی وارده، شخصی است که ضرر به وی قابل انتساب و استناد باشد. قابلیت استناد یا انتساب عنوان دیگری برای همان رابطه سببیت میان ضرر و فعل و ترک فعل عامل زیان است. در ماده ۵۰۵ قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ش مقرر شده است: «هرگاه هنگام رانندگی به سبب حوادثی مانند واژگون شدن خودرو و یا برخورد آن با موانع، سرنشینان خودرو مصدوم یا تلف شوند در صورتی که سبب حادثه، علل قهری همچون زلزله و سیل نبوده و مستند به راننده باشد، راننده ضامن دیه است. چنانچه وقوع حادثه مستند به شخص حقوقی یا حقیقی دیگری باشد آن شخص ضامن است». ماده یادشده حاوی چند نکته است: اول اینکه در حوادث رانندگی مسئول حادثه شخصی است که حادثه مستند به وی باشد (همچنین ر.ک. مواد ۵۳۱ و ۵۲۸ ق.م.ا. ۱۳۹۲ش). دوم اینکه هرگاه قوه قاهره موجب قطع رابطه سببیت میان فعل یا ترک فعل راننده و ضرر شود، راننده مسبب حادثه شمرده نمی‌شود. منتفی شدن ضامن به دلیل قوه قاهره در مواد متعدد دیگری نیز تکرار شده است. برای مثال، ماده ۵۳۰ ق.م.ا. مقرر می‌دارد: «هرگاه برخورد بین دو یا چند نفر یا وسیله نقلیه بر اثر عوامل قهری مانند سیل و طوفان به وجود آید، ضامن منتفی است». سوم اینکه چنانچه وقوع حادثه مستند به شخص حقوقی یا حقیقی دیگری باشد، آن شخص ضامن است. به عبارت دیگر، هرگاه عاملی موجب قطع رابطه سببیت میان رانندگی و ضرر شود، راننده مسبب حادثه محسوب نمی‌شود. منتفی شدن ضامن به دلیل اسباب خارجی در حکم قوه قاهره در مواد متعدد دیگری نیز تکرار شده است. برای مثال، طبق ماده ۵۳۴ ق.م.ا. «هرگاه بر اثر ایجاد مانع یا سببی دو یا چند نفر یا وسیله نقلیه با هم برخورد کنند و به علت برخورد آسیب ببینند و یا کشته شوند، مسبب ضامن است». یکی دیگر از عوامل قاطع رابطه سببیت، عمد یا تقصیر زیان‌دیده است. طبق ماده ۵۳۷ ق.م.ا. ۱۳۹۲ش «در کلیه موارد مذکور در این فصل هرگاه جنایت منحصرأ مستند به عمد و یا تقصیر مجنی‌علیه باشد ضامن ثابت نیست. در مواردی که اصل جنایت مستند به عمد یا تقصیر مرتکب باشد لکن سرایت آن مستند به عمد یا تقصیر مجنی‌علیه باشد مرتکب نسبت به مورد سرایت ضامن نیست». بنابراین، عدم مسئولیت راننده در زمانی است که حادثه منحصرأ مستند به عمد و یا تقصیر مجنی‌علیه باشد. در این صورت، عمد یا تقصیر زیان‌دیده موجب می‌شود که رابطه سببیت میان فعل راننده و حادثه قطع شود.

## ۲. مسئولیت بیمه‌گر و صندوق در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ ش در صورت وقوع قوه قاهره

در این قسمت ابتدا باید به این قضیه پرداخته شود که در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ ش، شرط مسئولیت بیمه‌گر و صندوق چیست و سپس بررسی شود که قوه قاهره در معنای خاص، بر مسئولیت بیمه‌گر و صندوق چه اثری خواهد داشت.

### ۲.۱. شرط مسئولیت بیمه‌گر و صندوق در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ ش

در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ ش، واژه «مسبب» ۵۰ بار به کار رفته است.<sup>۱</sup> افزون بر استفاده بسیار از واژه مسبب، قانون‌گذار گاهی از اصطلاحاتی استفاده کرده که مبین مفهوم رابطه سببیت است.<sup>۲</sup> برای مثال، عنوان قانون ۱۳۹۵ ش «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه»، قرار داده شده است؛ یعنی خسارت باید در

۱. واژه مسبب گاهی به تنهایی آمده است، مثل بند «الف» ماده ۱۵؛ گاهی همراه با واژه راننده استفاده شده است، مثل راننده مسبب در بند «ت» ماده ۱؛ گاهی همراه با وسیله نقلیه به کار رفته است، مثل وسیله نقلیه مسبب حادثه در تبصره ۲ ماده ۲؛ گاهی همراه با واژه زیان استعمال شده است، مثل مسبب زیان در ماده ۲۵؛ و گاهی همراه با کلمه حادثه قید شده است، مثل مسبب حادثه در بند «الف» ماده ۴.

۲. در نوشته‌های حقوقی، سبب عاملی است که هم در ایجاد حادثه زیان‌بار دخالت دارد و هم شرط ضروری آن است. به عبارت دیگر، سبب پدیده‌ای است که از وجودش وجود و از عدمش عدم لازم آید. وقتی گفته می‌شود که باید میان ضرر و فعل زیان‌بار رابطه سببیت وجود داشته باشد، به این معناست که ضرر بایستی از آن فعل ناشی شده باشد. به سخن دیگر، کشف رابطه سببیت به معنای احراز رابطه علیت میان دو پدیده موجود یعنی فعل زیان‌بار و خسارت است (کاتوزیان، ۱۳۹۰ (الف)، ص ۴۳۹-۴۴۴). بنابراین، مسبب عاملی است که حادثه ناشی از آن به حساب می‌آید؛ به این معنا که میان آن عامل و حادثه و ضرر، رابطه علیت یا سببیت وجود دارد؛ به گونه‌ای که آن حادثه و ضرر عرفاً قابل استناد و انتساب به آن عامل است. رابطه سببیت یا علیت که با عناوین دیگری همچون قابلیت استناد و انتساب نیز شناخته می‌شود، در حقوق مسئولیت مدنی به عنوان یکی از ارکان مسئولیت مدنی و به سخنی دیگر، یکی از شرایط مطالبه خسارت تلقی می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۹۰ (الف)، ص ۲۳۹؛ قاسم‌زاده، ۱۳۹۰، ص ۸۹). ذکر این نکته نیز ضروری است که در حقوق مسئولیت مدنی مفهوم عرفی سبب و رابطه سببیت ملاک است، نه مفهوم دقیق فلسفی آن (یزدانیان، ۱۳۸۶، ص ۲۶۰). استفاده از واژه علت و سبب برای رابطه سببیت و علیت به این معنا نیست که این اصطلاح یک مفهوم فلسفی و دقیق است که شناسایی آن نیازمند مذاقه‌های علی و معلولی و نفی و اثبات‌های فیلسوفانه باشد، بلکه رابطه سببیت در حقوق، معنایی کاملاً عرفی دارد. بنابراین، باید به معنای عرفی و نه معنای دقیق علمی و فلسفی آن توجه داشت (حاجی عزیزی و غلامی، ۱۳۹۲، ص ۲۶). در هر حال، مفهوم سببیت دارای ابهامات و پیچیدگی‌هایی است که مانع اتفاق نظر در این باره است (برای مطالعه تطبیقی در این خصوص، ر.ک. خادم رضوی و دیگران، ۱۳۹۴، ص ۴۴ به بعد).

اثر حادثه‌ای باشد که ناشی از وسیله نقلیه است. عبارت «ناشی از» دلالت بر ضرورت وجود رابطه سببیت لاقل میان وسیله نقلیه و زیان دارد. همچنین است در ماده ۱۵ قانون پیش‌گفته که از عبارت «شخصی که موجب خسارت شده است» استفاده شده است. استفاده بیش از حد از واژه مسبب و متعلقات آن در قانون بیمه اجباری که بدون دقت و توجه نیز بیش از هر کلمه و عبارتی به چشم می‌آید، نشان از تأکید قانون‌گذار بر ضرورت وجود رابطه سببیت لاقل میان وسیله نقلیه و حادثه برای مسئولیت بیمه‌گر یا صندوق دارد.<sup>۱</sup> بنابراین، شرط مسئولیت بیمه و صندوق در قانون بیمه اجباری، گویا وجود رابطه سببیت حداقل میان وسیله نقلیه و حادثه است. به عبارت خود قانون، وسیله نقلیه مسبب حادثه باشد.<sup>۲</sup>

## ۲.۲. اثر قوه قاهره بر مسئولیت بیمه‌گر و صندوق در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ش

طبق قاعده از آنجایی که خسارات ناشی از قوه قاهره به معنای خاص قابل انتساب به وسیله نقلیه نیست، بیمه‌گر یا صندوق تعهدی به جبران خسارات یادشده نخواهد داشت؛ زیرا وسیله نقلیه در این فرض مسبب حادثه محسوب نمی‌شود. با وجود این، بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا.

۱. البته این نکته را نباید از یاد برد که دو سوی طناب رابطه سببیت در قانون بیمه اجباری همواره یکسان نیستند. در واقع، هر زمان که قانون‌گذار از اصطلاح «وسيلة نقلیه مسبب» استفاده کرده، منظور رابطه سببیت میان وسیله نقلیه و حادثه است؛ یعنی حادثه باید ناشی از وسیله نقلیه باشد. در مقابل، هرگاه واژه مسبب همراه با وسیله نقلیه نباشد، منظور ضرورت وجود رابطه سببیت میان فعل یا ترک فعل یک یا چند شخص (حقیقی یا حقوقی) و ضرر و حادثه است. این تفاوت از این نظر دارای اهمیت است که مسئولیت بیمه‌گر یا صندوق، وابسته به این است که لاقل وسیله نقلیه مسبب حادثه باشد، ولی مسئولیت اشخاص اعم از راننده یا دیگران منوط به این است که میان ضرر و حادثه از یک سو و فعل یا ترک فعل آن اشخاص از سوی دیگر، رابطه سببیت وجود داشته باشد. بر اساس این تفکیک است که گاهی وسیله نقلیه، مسبب حادثه شمرده می‌شود، ولی شخص یا اشخاصی که مسبب حادثه باشند، وجود ندارند. تفکیک میان وسیله نقلیه مسبب و راننده مسبب در تفسیر قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ش نیز بیان شده بود. لازم به توضیح است که چون در قانون ۱۳۴۷ش دارنده مسئول نوعی جبران خسارات ناشی از وسیله نقلیه بود، پس حداقل باید رابطه سببیت میان وسیله نقلیه و ضرر وجود داشته باشد. پس اگر قوه قاهره رابطه سببیت را قطع کند، دارنده مسئول نیست، ولی اگر حادثه ناشی از نقص خود وسیله نقلیه باشد (مثل ترکیدن لاستیک هنگام رانندگی)، هرچند غیرمنتظره و غیرقابل پیش‌بینی، مانع مسئولیت دارنده نیست؛ زیرا وسیله نقلیه مسبب حادثه تلقی می‌شود و شرط مسئولیت نوعی دارنده محقق است. در مقابل، راننده به دلیل اینکه حادثه غیرمترقبه نسبت به وی موجب قطع رابطه سببیت می‌شود، هیچ مسئولیتی نخواهد داشت؛ زیرا حادثه ناشی از فعل یا ترک فعل راننده نبوده است (کاتوزیان، ۱۳۹۱، ص ۱۱۸ و ۱۱۹؛ بابایی، ۱۳۹۰، ص ۲۱۶ و ۲۱۷).

۲. برای مثال، قسمت اخیر تبصره ۲ ماده ۲ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ش مقرر می‌دارد: «... خسارت واردشده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد».

۱۳۹۵ش خسارات ناشی از وسایل نقلیه در اثر حوادث غیرمترقبه را تحت شمول قانون قرار داده است.

اعمال اصطلاح حوادث غیرمترقبه در بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ش در مفهومی مترادف با فورس ماژور، هرچند با برداشت حقوق دانان کشور ما از مفهوم حوادث غیرمترقبه مطابقت دارد<sup>۱</sup>، اما از چند جهت محل ایراد است:

اولاً به کارگرفتن حوادث غیرمترقبه در معنای فورس ماژور موجب می شود تا طبق بند «پ» ماده ۱، هرگونه سانحه‌ای که ناشی از وسیله نقلیه حتی در اثر قوه قاهره باشد، برعهده بیمه‌گر یا صندوق قرار داده شود. برای مثال، هرگاه در اثر توفان شدید، اتومبیل پارک‌شده کنار خیابان به هوا پرت شود و به خانه همسایه برخورد کند و سبب ایراد خسارات بدنی و مالی به همسایه گردد، خسارات وارده برعهده بیمه‌گر وسیله نقلیه یا صندوق خواهد بود؛ درحالی که هیچ‌کس نمی‌تواند بپذیرد که خسارات وارده سانحه‌ای ناشی از وسیله نقلیه است. به سخن دیگر، عبارت «سانحه ناشی از وسیله نقلیه» در متن بند «پ» ماده ۱، حاکی از آن است که خسارات بایستی ناشی از (به علت، مستند به) خود وسیله نقلیه باشد. درحالی که خسارات یادشده در مثال، نه ناشی از خود وسیله نقلیه، بلکه ناشی از وزش طوفان شدید است. درحقیقت، در چنین فرض‌هایی وسیله نقلیه اساساً مسبب حادثه تلقی نمی‌شود، زیرا هیچ‌گونه رابطه سببیتی میان وسیله نقلیه و سانحه وجود ندارد تا خسارت عرفاً به وسیله نقلیه مستند شود. در مقابل، هرگاه از کار افتادن ترمز دستی خودرو، سبب حرکت خودروی پارک‌شده شود و به این علت، خسارتی به اموال یا اشخاص ثالثی وارد گردد، بی‌تردید چنین خسارتی مستند به وسیله نقلیه و ناشی از آن خواهد بود و در این فرض، وسیله نقلیه مسبب حادثه است. به عبارت دیگر، چنین سانحه‌ای ناشی از وسیله نقلیه در اثر حادثه‌ای غیرمنتظره (از کار افتادن ترمز دستی) خواهد بود.

ثانیاً اگر از یک سو، مفهوم حادثه غیرمترقبه را قوه قاهره تلقی کنیم و از سوی دیگر، طبق نوشته‌های حقوقی و اصول پذیرفته‌شده مسئولیت مدنی، واژه مسبب را عاملی بدانیم که حادثه منسوب و مستند به آن است، نتیجه‌ای که پدیدار می‌شود، چیزی جز ناسازگاری و تعارض برخی از مواد مهم قانون بیمه اجباری با بند «پ» ماده ۱ نخواهد بود. برای مثال، قسمت اخیر تبصره ۲ ماده ۲ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ش مقرر می‌دارد: «... خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد»؛ خواه وسیله نقلیه مسبب حادثه را وسیله نقلیه شخصی که مسبب حادثه شمرده می‌شود بدانیم، خواه مسبب حادثه را قید و صفت وسیله نقلیه تلقی نماییم. در هر دو فرض، طبق قواعد عام گفته‌شده در تعریف مسبب، در فرض وجود حوادث

۱. ر.ک. قسمت «۱. مفهوم قوه قاهره» از همین مقاله.

غیرمترقبه در مفهوم قوه قاهره، نه وسیله نقلیه مسبب حادثه محسوب می‌شود و نه راننده آن. در حالی که برابر بند «پ» ماده ۱ و با فرض حوادث غیرمترقبه در معنای فورس ماژور، خسارات ناشی از قوه قاهره تحت شمول قانون دانسته شده است. مشخص است که به‌کارگیری حوادث غیرمترقبه در معنای فورس ماژور، موجب تعارض بند «پ» ماده ۱ و موادی است که از واژه مسبب به‌خصوص در مورد وسیله نقلیه استفاده کرده است. همچنین است ماده ۴ و بند «الف» آن که مقرر می‌دارد: «در صورت وقوع حادثه و ایجاد خسارت بدنی یا مالی برای شخص ثالث: الف- در صورتی که وسیله نقلیه مسبب حادثه، دارای بیمه‌نامه موضوع این قانون باشد، جبران خسارت‌های وارد شده در حدود مقررات این قانون برعهده بیمه‌گر است...».

آنچه شرح آن گذشت، نشان می‌دهد که تلقی حوادث غیرمترقبه در بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش، در معنای فورس ماژور یا قوه قاهره با مواد دیگر قانون بیمه اجباری ناسازگار است و پیامد آن نه تنها برخلاف نظام حقوق مسئولیت مدنی است، بلکه نظام معنایی قانون بیمه اجباری را درهم می‌ریزد و تفسیر بدون تعارض مواد این قانون را نیز دشوار و حتی ناممکن می‌کند. بنابراین، چاره برون‌رفت از این مشکل را باید در مفهوم حوادث غیرمترقبه جستجو کرد.

گفته شد که حادثه غیرمترقبه معادل واژه فرانسوی «Cas Fortuit» است. این واژه از نظر نتیجه در کنار قوه قاهره در معنای خاص «Force Majeure» مانع مسئولیت تلقی شده، در نوشته‌های حقوقی ما نیز با عنوان فورس ماژور در معنای عام بررسی گردیده است.<sup>۱</sup> هر چند این دو واژه از نظر نتیجه، هر دو در کنار یکدیگر مانع مسئولیت تلقی شده و در نوشته‌های حقوقی ما نیز با عنوان فورس ماژور در معنای عام به‌کار گرفته شده‌اند، اما تفاوت حادثه غیرمترقبه و فورس ماژور در این است که فورس ماژور عاملی خارجی و حادثه غیرمترقبه عاملی درونی است. به عبارت دیگر، قوه قاهره حادثه ناگهانی خارجی است، مثل سیل، زلزله، طوفان، و حادثه غیرمترقبه حادثه ناگهانی داخلی است، مثل آتش‌سوزی یا اعتصاب کارگران.<sup>۲</sup>

طبق این تفکیک صورت‌گرفته، آتش گرفتن خودبه‌خودی وسیله نقلیه یک حادثه غیرمترقبه شمرده می‌شود، نه فورس ماژور. زیرا آتش گرفتن خودبه‌خودی خودرو نوعی حادثه درونی است، بدون اینکه سبب خارجی باعث آن شود. پس وسیله نقلیه یادشده مسبب حادثه

۱. ر.ک. قسمت «۱». مفهوم قوه قاهره» از همین مقاله.

۲. آن چنان که برخی بدون اشاره به تفکیک یادشده علت خارجی را این‌گونه توضیح داده‌اند (ر.ک. کاتوزیان، ۱۳۸۳، ص ۲۹۳). البته باید توجه داشت که اعتصاب کارگران همواره مانع مسئولیت متعهد نیست، زیرا گاهی ممکن است رفتار نایجای صاحب کارخانه سبب اعتصاب باشد. در این فرض، حادثه را می‌توان به صاحب کارخانه یا متعهد نسبت داد (صفایی، ۱۳۸۴، ص ۲۱۸).



تلقی خواهد شد. مثالی دیگر برای روشن شدن مطلب مناسب است. فرض کنید راننده‌ای با سرعت مجاز و مطمئن اتومبیل نویی را می‌راند، اما ناگهان به هنگام ترمز گرفتن متوجه می‌شود که ترمز اتومبیل از کار افتاده است و به صرف همین دلیل تصادمی رخ می‌دهد. در این صورت، خسارات وارده به ثالث ناشی از فعل یا ترک فعل راننده نخواهد بود، بلکه وسیله نقلیه مسبب حادثه تلقی می‌شود. زیرا از کار افتادن سیستم ترمز، نقصی داخلی و حادثه‌ای غیرمترقبه محسوب می‌شود که طبق بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش تحت شمول قانون قرار می‌گیرد. به عبارت دیگر، سانحه ناشی از وسیله نقلیه در اثر حادثه‌ای غیرمترقبه است، اما راننده به صرف رانندگی بدون اینکه از نقص آگاهی داشته باشد، مسبب شمرده نمی‌شود. اما اگر مشخص شود که این نقص مربوط به شرکت خودروساز است، بیمه‌گر پس از جبران می‌تواند به مسبب حادثه، یعنی شرکت خودروساز، مراجعه کند (ماده ۱۶ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش).<sup>۱</sup>

### نتیجه

در نظام حقوقی فرانسه از زمان تصویب قانون بادننه در ۵ ژوئیه ۱۹۸۵، تقریباً مسئولیتی مطلق برای حوادث ناشی از وسائل نقلیه حاکم شده است. در واقع، همین که وسیله نقلیه در حادثه دخیل بوده باشد، کافی است که دارنده یا راننده مسئول جبران خسارات قرار گیرد و لازم نیست که اثبات شود مداخله وسیله نقلیه در حادثه سبب حادثه نیز بوده است، زیرا طبق ماده ۲ قانون بادننه، دارنده یا راننده وسیله نقلیه دخیل در حادثه نمی‌تواند در برابر زیان دیدگان به قوه قاهره یا فعل شخص ثالث استناد نماید و از این طریق از مسئولیت در قبال خسارات وارده معاف شود.

در حقوق ایران در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ ش از یک سو، خسارات مالی ناشی از قوه قاهره به دلیل عدم تقصیر متصرف یا راننده برعهده وی قرار نمی‌گیرد. در خصوص خسارات بدنی نیز دارنده‌ای که بیمه‌نامه اخذ نکرده است، مسئول قانونی جبران خسارات بدنی نیست، بلکه مسبب حادثه مسئول خواهد بود. لذا هرگاه خسارات وارده صرفاً ناشی از قوه قاهره باشد، راننده یا متصرف وسیله نقلیه مسبب حادثه محسوب نمی‌شود تا مسئولیتی در جبران خسارات بدنی داشته باشد. از سوی دیگر، مطالعه مواد قانون بیمه اجباری و استفاده بیش از حد از واژه

۱. به دلیل تازه‌تصویب بودن قانون بیمه اجباری، هنوز رویه عملی دادگاه‌ها در این زمینه به صورت قطعی مشخص نیست؛ با وجود این، مسئله اثر قوه قاهره در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ ش، در نشست مشورتی قضات محاکم تجدیدنظر استان مازندران مورخ ۴ خرداد ۱۳۹۶ مطرح شد و اکثریت قضات همسو با استدلال‌های یادشده در متن مقاله، قوه قاهره در معنای خاص را مانع مسئولیت بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی تلقی کرده‌اند.

مسبب، به‌ویژه عبارت «وسیله نقلیه مسبب»، حاکی از ضرورت وجود رابطه سببیت لاقفل میان وسیله نقلیه و حادثه برای مسئولیت بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است. بنابراین، طبق قاعده از آنجایی که خسارات ناشی از فورس ماژور قابل انتساب به وسیله نقلیه نیست، بیمه‌گر یا صندوق به جبران خسارات یادشده تعهدی نخواهد داشت؛ گرچه بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ خسارات ناشی از وسایل نقلیه در اثر حوادث غیرمترقبه را تحت شمول قانون قرار داده است، زیرا «حادثه غیرمترقبه» معادل واژه فرانسوی «Cas Fortuit» است. این واژه به لحاظ مفهومی یک عامل غیرقابل پیش‌بینی و غیرمنتظره داخلی شمرده می‌شود، هرچند از نظر نتیجه در کنار قوه قاهره در معنای خاص «Force Majeure» که عاملی بیرونی است مانع مسئولیت تلقی شده و در نوشته‌های حقوقی ما نیز با عنوان فورس ماژور در معنای عام مورد بررسی قرار گرفته است؛ اما در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ ش، حادثه غیرمترقبه برخلاف قوه قاهره از عوامل قاطع رابطه سببیت میان وسیله نقلیه و حادثه محسوب نمی‌شود.

تلقی «حوادث غیرمترقبه» مندرج در بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش به یک عامل غیرقابل پیش‌بینی و غیرمنتظره داخلی، هرچند به لحاظ لغوی در عرف عام و خاص کشور ما مقبول نیست، اما نتایج آن به تأیید نوشته‌های حقوقی رسیده است. وانگهی بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش نشان می‌دهد که قانون‌گذار خواسته است در کنار آتش‌سوزی و انفجار، هر نوع سانحه ناشی از حوادث درونی غیرمنتظره وسیله نقلیه را نیز تابع این قانون سازد. استفاده از واژه «یا» میان آتش‌سوزی و انفجار و هر نوع سانحه در بند «پ» ماده ۱ نیز این امر را تأیید می‌کند. در غیر این صورت، به‌کارگیری حوادث غیرمترقبه در بند «پ» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ش، در معنای فورس ماژور یا قوه قاهره در معنای خاص با مواد دیگر قانون بیمه اجباری ناسازگار است و پیامد آن نه تنها برخلاف نظام حقوق مسئولیت مدنی است، بلکه نظام معنایی قانون بیمه اجباری را درهم می‌ریزد و تفسیر بدون تعارض مواد این قانون را نیز دشوار و حتی ناممکن می‌کند.

## منابع و مأخذ

### الف) فارسی

۱. امامی، سید حسن (۱۳۸۲)، حقوق مدنی، ج ۱، تهران: انتشارات اسلامیه.
۲. ایزانلو، محسن (۱۳۸۷)، «نقد و تحلیل قانون بیمه اجباری»، فصلنامه حقوق، دوره ۳۸، ش ۴، ص ۵۶-۳۷.
۳. بابایی، ایرج (۱۳۹۰)، حقوق بیمه، تهران: سمت.

۴. بادینی، حسن (۱۳۹۲)، فلسفه مسئولیت مدنی، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۵. بادینی، حسن؛ شعبانی کندسری، هادی؛ رادپرور، سجاد (۱۳۹۱)، «مسئولیت محض؛ مبانی و مصادیق»، مجله مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۳، ش ۱، ص ۳۶-۱۹.
۶. بهرامی احمدی، حمید (۱۳۸۷)، «تحلیلی بر قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ و اصلاحیه قانون مزبور مصوب ۱۳۸۷»، مجله پژوهش‌های اسلامی، ش ۳، ص ۱۱۸-۹۳.
۷. جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۳۸۱)، مبسوط در ترمینولوژی حقوق، ج ۳ و ۴، تهران: گنج دانش.
۸. حاجی عزیزی، بیژن و غلامی، نگین (۱۳۹۲)، «جایگاه فرض سببیت در مسئولیت مدنی»، مجله پژوهش‌های حقوق تطبیقی، دوره ۱۷، ش ۲، ص ۴۵-۲۵.
۹. خادم رضوی، قاسم؛ نوعی، الیاس؛ مهرپویان، آزاده (۱۳۹۴)، «رابطه سببیت در مسئولیت ناشی از بی احتیاطی؛ نگاهی تطبیقی به حقوق مسئولیت مدنی ایران و انگلستان»، پژوهش حقوق خصوصی، سال سوم، ش ۱۰، ص ۶۵-۴۳.
۱۰. خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۰)، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری، ش ۷۴، ص ۱۲۸-۱۰۳.
۱۱. ره‌پیک، حسن (۱۳۹۰)، حقوق مسئولیت مدنی و جبران‌ها، تهران: انتشارات خرسندی.
۱۲. ره‌پیک، سیامک (۱۳۹۰)، «مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه بر اساس قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون مصوب ۱۳۴۷»، فصلنامه حقوق، دوره ۴۱، ش ۳، ص ۱۸۳-۱۷۱.
۱۳. صالحی جانعلی، محمود (۱۳۷۲)، حقوق زیان‌دیدگان و بیمه شخص ثالث، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۱۴. صفایی، سید حسین (۱۳۸۲)، دوره مقدماتی حقوق مدنی؛ قواعد عمومی قراردادها، تهران: میزان.
۱۵. صفایی، سید حسین (۱۳۶۴)، «قوه قاهره یا فورس مازور»، مجله حقوقی بین‌المللی، ش ۳، ص ۱۷۹-۱۱۱.
۱۶. صفایی، سید حسین (۱۳۷۵)، مجموعه مقالات حقوق مدنی و حقوق تطبیقی، تهران: میزان.
۱۷. صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۸۹)، مسئولیت مدنی؛ الزامات خارج از قرارداد، تهران: سمت.
۱۸. طهماسبی، جواد (۱۳۸۸)، «گفتمان دامنه اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷»، مجله

- حقوقی دادگستری، ش ۶۸، ص ۳۱-۶۳.
۱۹. علی‌آبادی، ایرج (۱۳۶۷)، «استثنائات در قانون بیمه اجباری اتومبیل»، فصلنامه بیمه مرکزی ایران، سال سوم، ش ۱، ص ۲۵-۲۸.
۲۰. فرهانی، احمد و شیرزاد، جلال و کشفی، سعید (۱۳۹۰)، «نوآوری‌های قانون جدید بیمه اجباری و مبانی آن»، فصلنامه دانش انتظامی، دوره ۱۳، ش ۱، ص ۱۶۱-۱۹۸.
۲۱. قاسم‌زاده، سید مرتضی (۱۳۹۰)، الزام‌ها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد، تهران: میزان.
۲۲. قبولی درافشان، سید محمد مهدی و رضادوست، وحید (۱۳۹۱)، «نقش اسباب خارجی در مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی وسایل نقلیه موتوری زمینی با توجه به آخرین تحولات قانونی (مطالعه تطبیقی در حقوق ایران و فرانسه)»، مجله مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۳، ش ۱، ص ۹۳-۱۱۰.
۲۳. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰ الف)، الزام‌های خارج از قرارداد؛ مسئولیت مدنی، ج ۱، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۲۴. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۱)، الزام‌های خارج از قرارداد؛ مسئولیت مدنی، ج ۲، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۲۵. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۳)، دوره مقدماتی حقوق مدنی؛ اعمال حقوقی، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۲۶. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۹)، دوره مقدماتی حقوق مدنی؛ وقایع حقوقی، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۲۷. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰ ب)، مسؤولیت ناشی از عیب تولید؛ مطالعه انتقادی و تطبیقی در تعادل حقوق تولیدکننده و مصرف‌کننده، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۲۸. معبودی نیشابوری، رضا و حداد خداپرست، مریم (۱۳۹۳)، «مبنای مسؤولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی با توجه به قانون جدید بیمه اجباری»، پژوهشنامه بیمه، ش ۱، ص ۱۸۱-۲۰۰.
۲۹. نظری، ایراندخت (۱۳۸۱)، «مسؤولیت مدنی خسارات ناشی از تصادفات»، مجله ندای صادق، ش ۲۶ و ۲۷، ص ۱۱۱-۱۳۰.
۳۰. نیکبخت، حمیدرضا (۱۳۷۶)، «آثار قوه قاهره و انتفای قرارداد»، مجله حقوقی بین‌المللی، ش ۲۱، ص ۹۵-۱۴۴.
۳۱. یزدانیان، علیرضا (۱۳۸۶)، حقوق مدنی؛ قواعد عمومی مسؤولیت مدنی، ج ۱، تهران: میزان.

ب) خارجی

32. Cornu, Gérard (1992), *Vocabulaire juridique*, 3e éd, Paris: Presses universitaires de France.
33. Larroumet, Christian (2007), *Droit Civil, T. III, les obligations, le contrat*, 2e partie, effets, 6e éd., Paris: Economica.
34. Le Tourneau, Phillippe (2012), *Droit de la Responsabilite et des contrats, Regime d'indemnisation*, Paris: Dalloz.
35. Malaurie, Ph., Aynès, L. et Stoffel-Munck, Ph. (2009), *Droit Civil, les obligations*, Paris: Defrénois, Lextenso editions, 4th ed.
36. Marty, Gabriel & Raynaud, Pierre (1988), *Droit Civil, les obligations*, 2 ed. Vol. 1, Paris: Sirey.
37. Tancelin, Maurice (1997), *Des obligations actes ET responsabilités*, Montréal Wilson & Lafleur, 6th ed.
38. Terré, François & Similer, Philippe & Lequette (2005), Yves, *Droit civil; les obligations*, 9e éd., paris: Dalloz.
39. van Gerven, Walter & Lever, Jeremy & Larouche, Pierre & Von Bar, Christian & Viney, Geneviève (2000), *Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law*, Oxford: Hart Publishing.
40. Viney, Geneviève et Jourdain, Patrice (1998), *Les conditions de la responsabilité civile*, The Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2th ed.
41. Yearbook of the International Law Commission (1978), *Force majeure and fortuitous event as circumstances precluding wrongfulness: survey of State practice, international judicial decisions and doctrine Study*, prepared by the Secretariat, vol. II, Part One.