

عنوان البحث

مدى استفادة قائد السيارة ومالكها وأفراد عائلتيهما من
التأمين الإجباري على حوادث السيارات وفقاً للأحكام
المعمول بها في المملكة العربية السعودية
(دراسة مقارنة)

الدكتور

أشرف عبد العظيم عبد القادر عبد الواحد
أستاذ القانون المدني المساعد بقسم الأنظمة (القانون)
بكلية الشريعة والدراسات الإسلامية جامعة القصيم

العدد الأول

السنة السابعة والخمسون - يناير ٢٠١٥

بسم الله الرحمن الرحيم

"رب أجعل هذا البلد آمناً وارزق أهله من الثمرات من آمن منهم بالله
واليوم الآخر" "الذين آمنوا ولم يلبسوا إيمانهم بظلم أولئك لهم الأمن وهم
مهتدون"

صدق الله العظيم
(البقرة ١٢٦ ، الأنعام ٨٢)

المقدمة

أدت الثورة الصناعية وتقدمها الهائل إلى ظهور الوسائل الحديثة للنقل، ولا شك أن هذه الأخيرة قد لعبت دوراً هائلاً في التطور الاقتصادي والاجتماعي، حيث سهلت انتقال الأشخاص والأشياء سواء داخل حدود الدولة الواحدة أو على الصعيد الدولي. وترتب على ذلك تعدد وتنوع وسائل النقل من المركبات ذات المحرك الواحد خاصة السيارات بأنواعها المختلفة، حتى أصبحت هذه الأخيرة من الضرورات الأساسية في حياة الإنسان.

ورغم من الآثار الإيجابية التي أحدثتها هذه الطفرة العظيمة في تاريخ البشرية، إلا أن آثارها السلبية كانت فادحة^(١)، فقد أدى كثرة استعمال السيارات بأنواعها المختلفة إلى ظهور خطر هائل يتمثل في حوادث المرور، خاصة أن خطورة هذه الحوادث لا تقتصر على فئة معينة كما هو الحال في حوادث العمل، بل يتعرض لها كل أنسان. وأن من يطالع وسائل الإعلام المختلفة، وما تتضمنه من إحصاءات وأرقام بشأن حوادث السيارات وما ينتج عنها من خسائر بشرية ومادية، يتأكد من هذه الحقيقة القاسية وحجمها الكارثي.

وبالرغم التدابير^(٢) التي تتخذها الدول للوقاية من خطر تلك الحوادث، إلا أن ذلك لم يؤد إلى اندثار هذه الظاهرة، بل زادت بسبب الزيادة الكبيرة في أعداد السيارات والتطور التقني الهائل في صناعتها وما أفضى إليه من زيادة في طاقتها وسرعتها، وقيادتها بسرعات تتجاوز الحد المألوف، ودون مراعاة قائدي السيارات - في أحيان كثيرة - لقواعد المرور.

وقد أدى تزايد هذه الحوادث إلى مشاكل عديدة، أهمها: المشاكل التي تواجه ضحايا هذه الحوادث، فهؤلاء قد يقعون ضحية مرتين: الأولى: عند تضررهم

(١) راجع في ذلك:

H. et L. MAZEAUD et j. MAZEAUD et F. CHABAS Lecons de droit civil, T. II, vol. I, Obligations, théorie générale, 9ème éd. 1998, montechrestien, n 372, p. 361 . Dans le même sens Mme LAMBERT-FAIVER souligne que " les risques d'accidents sont l'inevitable contrepartie d'un mode de vie ou le progress scientifique et technologique a pris une place ominapresente", Y. LAMBERT-FAIVRE Droit du dommage corporel : systemes d'indemnisation, 4eme ed. Dolloz 2000, preface de la quatreme edition, p.VII.

(٢) هذه التدابير فرضتها التشريعات في العديد من دول العالم المعاصرة؛ بغية الحد من الأعداد الهائلة لحوادث السيارات. من ذلك على سبيل المثال: ضرورة الفحص الفني للمركبة قبل منحها الترخيص اللازم لتسييرها، وتحديد هذا الترخيص دورياً بما يضمن إصلاح كل ما قد يصيبها من أعطال، كذلك تحديد الحد الأقصى المسموح به للسرعة لكافة أنواع المركبات، وعلى كافة الطرق، وأيضاً فرض حزام الأمان بالنسبة لقائدي السيارات، وكذلك ضرورة استخدام واقى الرأس بالنسبة لقائدي الدراجات البخارية. وقد شددت التشريعات المختلفة على توقيع عقاب على من يخالف التدابير الوقائية.

من حادث السيارة. وليس بخاف على أحد مدى الأثار السلبية التي تحدث في حالة وفاة الشخص أو إصابته بعجز بدني كامل أو جزئي، أو حتى مجرد إصابته بإصابات جسدية. فضلاً عن أن هذه الأثار لا تقتصر على المصاب فقط وإنما تشمل أسرته بشكل رئيسي ومباشر في حالة الوفاة أو بشكل تباعي كما في حالة العجز أو الإصابة. والثانية: صحيح أن للضحايا الحق في الرجوع على المسؤول عن الحادث بالتعويض وفقاً لأحكام المسؤولية عن الفعل الضار في صورتها الخاصة^(١)، ولكن هذه القواعد لم تكن توفر لهم حماية فعالة، حيث إنهم كانوا معرضين لخطر عدم استيفاء حقوقهم في التعويض^(٢)، نتيجة لضعف المركز المالي للمسئول عن الحادث.

ولا شك أن زيادة هذه الحوادث وتكرارها يوماً في جميع المجتمعات المعاصرة جعل منها ظاهرة خطيرة فرضت نفسها على كافة المشتغلين بالقانون لضرورة البحث في وسائل تحد منها وتتلافى آثارها.

ومن هنا نشأت فكرة التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، لكن هذه الفكرة ظهرت في وقت كان يسيطر عليه مبدأ سلطان الإرادة المنبثق منه مبدأ حرية التعاقد، والذي يخول للشخص مطلق الحرية في رفض أو قبول التعاقد دون أن تكون هناك قيود قانونية ترد على هذا المبدأ، فضلاً عن أن التزامات طرفي هذه الرابطة التأمينية كان يتم تحديدها في ضوء ما انصرفت إليه إرادتهما المشتركة^(٣)، التي لم تكن هناك قيود تحددها سوى تلك ما يتعلق بفكرة النظام العام، والآداب العامة بمفهومها التقليدي. وقد كان حق المضرور من حوادث السيارات في الرجوع على المؤمن - شركة التأمين - يتوقف على ما إذا كانت وثيقة التأمين تتضمن اشتراطاً لمصلحة الغير، من عدمه. إضافة إلى أن هذا الحق كان مقيداً بمدى التزامات المؤمن والمؤمن له^(٤).

ونشأ هذا النوع من التأمين - كما بينا - اختياريًا، وجرى العمل به فترة زمنية طويلة. إلا أن احتكار عدد محدود من الشركات لهذا النوع من التأمين، وما ترتب عليه من فرضها شروطاً مجحفة^(٥) بملك السيارات الذين يرغبون في

(١) انظر في ذلك، د. فيصل زكي عبد الواحد: المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية - وفقاً للقانونين الكويتي والمصري - مطبوعات جامعة الكويت - سنة ١٩٩٤ - ص ٨.

(٢) راجع في ذلك بالتفصيل د. عبد القدوس عبد الرزاق محمد - التأمين من المسؤولية وتطبيقاته الإجبارية المعاصرة - رسالة دكتوراه - جامعة القاهرة، ١٩٩٩ - ص ٢٠٨-٢٠٩.

(٣) انظر في ذلك، د. فيصل زكي عبد الواحد، المرجع السابق، ص ٧-٨.

(٤) انظر في ذلك، د. فيصل زكي عبد الواحد، المرجع السابق، ص ٧.

(٥) انظر في ذلك، د. فيصل زكي عبد الواحد، المرجع السابق، ص ٧-٨.

المساهمة في بناء روابط تأمينية، قد ادى إلى احجام العديد من هؤلاء الملاك عن المشاركة في بناء هذه الروابط، ، وقد ساعد على استعمال ملاك السيارات، لرخصة الرفض، عدم وجود أي تأثير لرفضهم الاشتراك في هذه الرابطة التأمينية، على استعمال السيارة، وتسييرها على الطرق العامة. وقد انعكس ذلك سلباً - كما بينا - على حقوق المضرورين من حوادث السيارات^(١).

وإزاء السلبيات التي ترتبت على هذا التأمين، ومن أجل تحقيق أكبر قدر ممكن من الحماية القانونية للمضرورين من حوادث السيارات، فقد تدخل المشرع^(٢) - في معظم الدول - ووضع أحكاماً تنظم التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن تلك الحوادث. من ذلك تدخل المشرع المصري بإصداره القانون رقم (٦٥٢) لسنة ١٩٥٥م، الذي تم إلغائه بالقانون - الحالي - رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م، ولهذا الغرض - أيضاً - أصدر المشرع الفرنسي قانون ٩ يناير عام ١٩٥٩م ثم أجرى تعديلات على هذا القانون حتى صدر قانون ٥ يوليو ١٩٨٥م، وكذلك الأمر بالنسبة للمنظم السعودي.

ولم يقتصر المشرع في فرنسا ومصر، والمنظم في المملكة العربية السعودية، على إضفاء صفة الإلجار^(٣) على هذا النوع من التأمين^(٤)، حيث اعتبروه شرطاً ضرورياً من أجل الحصول على ترخيص لتسيير المركبات الآلية على الطرق العامة، بل تولى كل منهم تحديد التزامات المؤمن، والمؤمن له،

(١) انظر في ذلك، د. فيصل ذكي عبد الواحد: النظام القانوني لدعوى المتضرر من حوادث المركبات الآلية تجاه المؤمن، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، السنة الثامنة عشرة، العدد الثالث، سبتمبر ١٩٩٤، ص ٦٩٨.

(٢) راجع من ذلك - أيضاً - على سبيل المثال: والمرسوم بقانون الكويتي رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦، الخاص بالمرور ولائحته التنفيذية، وقانون التأمين الإجباري للسيارات المغربي رقم ١٠٠ لسنة ١٩٦٩، والمرسوم بقانون البحريني رقم (٧) لسنة ١٩٩٦، بخصوص تعديل أحكام المرسوم بقانون رقم (٣) لسنة ١٩٨٧، الذي ينظم التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية.

(٣) وتأكيداً لهذه الصفة قررت التشريعات، عقوبة جنائية، توقع على الشخص الذي يقوم بتسيير مركبته على الطرق العامة، دون الحصول على ترخيص من الإدارة العامة للمرور. في هذا المعنى راجع، عبد القدوس عبد الرزاق محمد، مرجع سبق ذكره، ص ٢١١، هامش رقم ٢.

(٤) راجع في ذلك د. عبد الحميد الشواربي، عز الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، القاهرة الحديثة للطباعة والنشر، سنة ١٩٨٨، ص ٦٦١، حيث يقولان: "حقق قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات هدفين هما: الأول: تهيئة الأمان لصاحب السيارة الذي قد تعرضت سيارته لأن يوضع يوماً موضع المسؤولية المدنية بسبب ما قد تحدثه للغير أو المتعاقدين معه من أضرار، وذلك في صورة التزام المؤمن بأن يدفع التعويض، للمضرور، أو لصاحب السيارة، إذا كان قد دفعه للمضرور الثاني. الهدف الثاني: تهيئة الضمان للمضرور الذي سيدخل في شركة التأمين ملتزماً مليئاً مع صاحب السيارة يدفع له التعويض عما لحقه من أضرار.

وتقرير حق مباشر للضحايا، تجاه المؤمن، دون أن تتوقف ممارسة هذا الحق على إرادة طرفي الرابطة التأمينية.

وإذا كانت الظروف قد سمحت لنا بتناول هذا الموضوع، بالدراسة القانونية المتخصصة، فإننا سنكتفي في هذا المقام بدراسة مدى استفادة قائد السيارة ومالكها وأفراد عائلتيهما من التأمين الإجباري على حوادث السيارات، وسيكون ذلك وفقاً للأحكام المعمول بها في المملكة العربية السعودية.

ونود الإشارة في هذا الشأن، إلى حادثة نشأة التأمين بصفة عامة بالمملكة العربية السعودية، والتأمين على حوادث السيارات بصفة خاصة؛ ويرجع ذلك إلى أن غالبية الأفراد في المجتمع السعودي كانت لا تتقبله ولا تتعامل فيه، بسبب عدم وضوح الرؤية الشرعية - آن ذاك - حوله، مما أدى إلى انصراف العديد من الأفراد عنه تجنباً للوقوع في المحذور.

ورغم ذلك، فقد مر التأمين على حوادث السيارات في السعودية بثلاث مراحل، أولها: مرحلة التأمين الاختياري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، والثانية: هي مرحلة التأمين الإلزامي على رخصة القيادة، وهذا النظام انفردت المملكة العربية السعودية بتطبيقه، ولم يمكث فترة طويلة، حتى بدأت المرحلة الثالثة: مرحلة أخذ المملكة بنظام التأمين الإلزامي^(١) عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات، أسوة بمعظم الدول.

لكن عند تطبيق هذا النوع من التأمين في المملكة العربية السعودية، تبين أنه يتضمن العديد من الثغرات والعيوب التي حالت دون توفير حماية حقيقية فعالة للمضررين من حوادث السيارات. من ذلك أنه لا يغطي بعض الأشخاص المتضررين من هذه الحوادث، من هؤلاء الأشخاص قائد السيارة ومالكها، ذلك

(١) كان ذلك لأول مرة تطبيقاً لقرار مجلس الوزراء رقم (٢٧١) وتاريخ ١٢/٢٥/١٤٢٧هـ، ثم تلا ذلك صدور نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم/٨٥، وتاريخ ١٠/٢٦/١٤٢٨هـ، ونص في الفقرة (ج) من المادة الثامنة على أن "يلزم كل قائد مركبة - يحمل رخصة قيادة سارية المفعول، ويقود سيارته داخل المملكة - بالتأمين، وفق ما تحدده اللائحة"، وتولت اللائحة التنفيذية^(١) لهذا النظام تحديد التأمين المنصوص عليه في هذا الأخير، مؤكدة على أن التأمين يجب أن يكون على المركبة، وهذا التأمين إلزامي، وهو تأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن الحوادث المرورية تجاه الغير، حيث جاء بالمادة ١١/٨ منها أنه "لا يجوز تسجيل أي مركبة أو تجديد رخصة سيرها ما لم يكن مؤمن عليها ضد الغير على الأقل من قبل شركات التأمين المعتمدة".

برغم أن نظام المرور^(١) ولائحته التنفيذية^(٢) قد فتحت باب الاستفادة من هذا التأمين لجميع المضربين من حوادث السيارات، إلا أن حرمانها جاء صريحاً في الفقرة الثانية والثالثة من وثيقة التأمين الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات^(٣) - المعمول بها فعلاً - والمعتمدة من مؤسسة النقد السعودي. مما يثير تساؤلاً حول القيمة القانونية لهذه الوثيقة؟ ومدى إمكانية مخالفتها لأحكام نظام المرور ولائحته التنفيذية؟، ومن ثم تحديد مدى استفادة مالك السيارة وقائدها من هذا التأمين.

أما بالنسبة لأفراد عائلة كل من مالك السيارة وقائدها، فلم تكن تشملهم الحماية المقررة بمقتضى هذا النظام في أول الأمر، حيث كانت وثائق التأمين الصادرة آن ذاك تنص صراحة على حرمانهم من المظلة التأمينية، أما الوثيقة الموحدة المعمول بها في الوقت الحاضر - وكذا الوثائق الصادرة عن شركات التأمين - جاءت خلواً من النص على استبعادهم، مما أثار التساؤل حول مدى استفادتهم من هذا التأمين؟، وللإجابة عن هذا التساؤل أهمية كبيرة، خاصة إذا

(١) صدر هذا النظام بالمرسوم الملكي رقم م / ٨٥ وتاريخ ٢٦/١٠/١٤٢٨ هـ. وقد نص بالمادة الثامنة فقرة (ج) منه على أن "يلزم كل قائد مركبة - يحمل رخصة سارية المفعول، ويقود سيارته داخل المملكة - بالتأمين وفق ما تحدده اللائحة".

(٢) صدرت اللائحة التنفيذية لقانون المرور بالمملكة العربية السعودية بمقتضى قرار وزير الداخلية رقم ٧٠١٩ وتاريخ ٣/٧/١٤٢٩ هـ. وقد جاء بهذه اللائحة في مادتها ١٥/٨ أنه "تلتزم شركات التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية الناتجة عن الحوادث المرورية إذا كان سائق المركبة لديه وثيقة تأمين سارية المفعول ويحمل رخصة قيادة أو تصريح يؤوله لقيادة تلك المركبة مهما كانت الأسباب وللمؤمن حق الرجوع على المؤمن له بالطرق النظامية في حالة مخالفته لعقد التأمين"، أما الفقرة (١٦) من المادة السابقة، فقد جاء بها أنه "ليس للمؤمن - شركات التأمين - أن يدرج في وثيقة التأمين أي شرط يقلل أو يحول دون تغطية مسؤوليته المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية".

(٣) صدرت هذه الوثيقة، استناداً على نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٢ وتاريخ ٢/٦/١٤٢٤ هـ ولائحته التنفيذية الصادرة بموجب قرار وزير المالية رقم ٥٩٦/١ وتاريخ ١/٣/١٤٢٥ هـ، وعلى قرار مجلس الوزراء رقم ٢٢٢ وتاريخ ١٣/٨/١٤٢٢ هـ بشأن التأمين الإلزامي على المركبات. تم النص في مادتها الأولى، على أن يكون العمل بهذه الوثيقة اعتباراً من تاريخ اعتماد محافظ مؤسسة النقد العربي السعودي لها وتحل محل "وثيقة تأمين المسؤولية المدنية تجاه الغير (المركبات)" الصادرة بموجب قرار المحافظ رقم ١/٤٢٧٠/١٨ وتاريخ ١٨/٥/١٤٢٧ هـ، وقد جاء بمادتها التاسعة ما نصه: "لن تكون الشركة مسؤولة عن سداد تعويضات في أي من الحالات الآتية: ١- ٢- الوفاة أو الإصابة الجسدية للمؤمن له، أو السائق. ٣- الخسارة أو الضرر للمركبة المؤمن عليها، أو الممتلكات العائدة إلى أي من المؤمن له أو السائق داخل المركبة أو خارجها".

أخذنا في الاعتبار، أن هؤلاء عادة ما يركبون مع عائلهم سواء كان قائد السيارة أو مالكها، وبالتالي يغلب - في واقع الحياة العملية - أن يكونوا من بين ضحايا السيارة المؤمن عليها.

ولا شك أن هذه الإشكالية، ترجع إلى تأثير المملكة العربية السعودية في صياغتها وتطبيقها لنظام التأمين الإلزامي باعتبارات عديدة، أهمها:

(١) اختلاف التشريعات الوضعية، بشأن تقرير استفادة قائد السيارة ومالكها وأفراد عائلتيهما من مظلة هذا النوع من التأمين الإجباري. ولم يكن ذلك إلا نتيجة للغموض الذي اكتنف بعض النصوص التي وردت في تلك التشريعات، مما أدى إلى اختلاف آراء الفقه، وتباين الحلول القضائية في هذا الشأن.

(٢) اختلاف حكم التشريعات الوضعية بشأن مدى اعتبار الزوج والزوجة والأولاد ذمة مالية واحدة، أم إن كل فرد منهم يعتبر من الغير بالنسبة للآخر، وانعكاس ذلك على مدى استفادة المضرور منهم من المظلة التأمينية. ومدى اختلاف، أو اتفاق ذلك مع حكم الشريعة الإسلامية في هذا الشأن.

(٣) الاختلاف في مدى تأثير العامل الاقتصادي المتمثل في أن أفراد الأسرة إذا تم استبعادهم من مظلة التأمين فإن ذلك يؤدي إلى استبعاد طائفة كبيرة من المضرورين الذين كان يتم تغطيتهم بضمان التأمين الإجباري، وأن ذلك يمثل عبئاً اقتصادياً كبيراً على المؤمن (شركات التأمين) في ظل القسط البسيط.

(٤) هذا بالإضافة إلى حداثة صناعة التأمين في المملكة العربية السعودية، خاصة التأمين الإجباري على حوادث السيارات، وعدم وجود نظام متكامل يحكمه. مما أدى إلى أن أصبحت وثائق التأمين التي تصدرها شركات التأمين ويتم اعتمادها من مؤسسة النقد السعودي تلعب دوراً كبيراً في صياغة نظامه. حيث أصبحت في واقع الأمر هي الحاكمة في هذا المجال. ولا شك أن هذه الشركات تراعي مصلحتها لدى صياغتها لبنود الوثيقة. لذا رأينا أن الأمر يحتاج إلى دراسة متخصصة في ضوء المحاور الآتية:

الأول: الوقوف على محتوى النصوص النظامية التي تحكم التأمين الإجباري في المملكة العربية السعودية، والدول المقارنة؛ ذلك أن هذه النصوص تعبر عن فلسفة تشريعية معينة، تختلف من دولة إلى أخرى، بحسب الظروف السياسية والاقتصادية والاجتماعية.

الثاني: عرض ومناقشة آراء الفقه وأحكام القضاء التي اختلفت بشأن مدى استفادة قائد السيارة ومالكها وأفراد عائلتيهما من مظلة التأمين ، وذلك في ضوء ما انصرف إليه قصد المشرع والاعتبارات التي أضفت صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين.

ثالثاً: نظراً لحدثة صناعة التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، وعدم وجود نظام متكامل يحكمه، فإن هذه الدراسة وما تسفر عنه من نتائج وتوصيات تعد إسهاماً يكون عوناً للمنظم في المملكة العربية.

ودرستنا في هذا البحث تهدف إلى:

١- دراسة وتحليل واقع التأمين الإلزامي على حوادث السيارات بالمملكة العربية السعودية مقارنة ببعض الدول الأخرى، وبيان مدى تحقيق القواعد والأحكام المنظمة له للهدف منه.

٢- إزالة الغموض الذي قد يكتنف بعض النصوص القانونية التي تحكم التأمين الإلزامي على حوادث السيارات سواء في المملكة العربية السعودية أو في الدول المقارنة، ومناقشة الأسباب التي دعت إلى حرمان قائد السيارة ومالكها من مظلة هذا التأمين وعدم اتخاذ موقف واضح بالنسبة لأفراد عائلتيهما ، وتحقيق هذا الهدف يكون سهلاً إذا أخذنا في الاعتبار ما يلي:

أولاً: تأثر المنظم في المملكة العربية السعودية في هذا الشأن بما كان سائداً في التشريعات الأجنبية المختلفة رغم أن بعض هذه التشريعات قد عدلت عن موقفها - بعد ذلك - بخصوص حرمان الفئات محل البحث. فضلاً عن أن هذه التشريعات تتضمن أحكاماً لا تتفق والبيئة القانونية بالمملكة العربية السعودية - وغيرها من الدول العربية - لذا يثور التساؤل حول مدى الإبقاء على هذه الاستثناءات.

ثانياً: إذا كانت إرادة المنظم^(١) واجبة الاحترام ، فإن ذلك يكون رهناً بكون هذه النصوص متوائمة مع بعضها ، فضلاً عن وجوب تمشي هذه النصوص مع العلة التي دفعته إلى التدخل وجعلته يضيف صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين ، أما إذا لم تكن هذه النصوص متوائمة مع بعضها ولا تحقق الهدف من إضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين فإن ذلك سيدفعنا إلى التحفظ على هذه النصوص.

ونقطة البداية في معالجة هذا الموضوع، تنحصر في تحديد المعيار الصحيح، الذي في ضوءه يتم تحديد الشخص المستفيد من مظلة هذا التأمين، هذا من جهة ، ومن جهة ثانية، البحث عن علة تقرير بعض النصوص، الذي

(١) يطلق مصطلح المنظم في الملكة العربية السعودية بدلاً عن مصطلح المشرع في مصر وفرنسا وغيرها من الدول، كما يطلق مصطلح النظام على ما يصدره المنظم نظيراً لمصطلح التشريع أو القانون الذي يصدر عن المشرع.

يتضمنها هذا النوع من التأمين الإجباري، وذلك للوصول إلى تبرير ما يتضمنه من أحكام. حتى تتمكن من تحديد ما إذا كان مالك السيارة وقائدها، وأفراد عائلتيهما، يستفيدون من مظلة هذا النوع من التأمين، وذلك في ضوء النصوص التي قررها المنظم السعودي.

وإزاء تعذر الاعتماد على منهج واحد في بحث هذا الموضوع، رأينا أنه لا بد أن نتبع منهجين هما: المنهج الوصفي التحليلي، والمنهج المقارن. حيث سنتمكن بهما معاً من دراسة وتحليل واقع التأمين الإجباري على حوادث السيارات بالمملكة العربية السعودية، ومعايشة النصوص القانونية المنظمة له، وكذا في الدول المقارنة، دون الوقوف على المعنى الظاهر لتلك النصوص. وعرض ومناقشة آراء الفقه وأحكام القضاء التي اختلفت بشأن مدى استفادة قائد السيارة ومالكها وأفراد عائلتيهما من مظلة التأمين، وذلك في ضوء ما انصرف إليه قصد المشرع والاعتبارات التي أضفت صفة الإجبار على هذا النوع من التأمين.

ولعل الدراسة المقارنة مع القانون الفرنسي والقانون المصري لها أهمية كبيرة، ذلك بالنظر إلى أن كل منهما في تشريعه القديم المنظم لهذا النوع من التأمين، كان قد تضمن أحكاماً تقضي بحرمان الفئات محل البحث من الحماية التأمينية. ثم أحدث المشرع الفرنسي تطوراً في هذا المجال، حيث أجرى تعديلات على قانون التأمين الإجباري القديم، حتى صدر قانون ٥ يوليو ١٩٨٥م، الذي تضمن توسعاً ملحوظاً في نطاق المستفيد من هذا النوع من التأمين، خاصة الفئات محل البحث. وقد تبعه في ذلك المشرع المصري، بإصداره القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م، الذي توسع - هو الآخر - في دائرة المستفيدين.

وتبدو أهمية استعراض التطور التشريعي الفرنسي - كمثال من الدول الأوروبية - من ناحية السياسة التشريعية، في أن المشرع المصري في قانون التأمين الإجباري - القديم - كان متأثراً بنظيره الفرنسي القديم، حيث تضمن أحكاماً مشابهة لأحكام هذا الأخير، خاصة الأحكام الناظمة لتحديد المستفيد من مظلة التأمينية. وقد تأثر بقانون التأمين الإجباري المصري - قبل إلغائه - عدد من التشريعات العربية، التي سارت على نهجها المملكة العربية السعودية.

ومن ثم فإن النظرة المقارنة ستضيئ أماننا الرؤية لمعرفة التعديلات الممكنة، في الأحكام الناظمة لهذا النوع من التأمين الإلزامي في المملكة العربية السعودية، أسوة بالتطور الذي حدث في فرنسا ومصر، وذلك في ضوء تزايد الحوادث المرورية المعقدة وازدياد أعداد الضحايا، خاصة من الفئات محل البحث. وفي ضوء الاتجاهات التشريعية الحديثة في مجال التأمين الإجباري على حوادث السيارات، حيث ظهر نوع من هذا التأمين، كرسته تشريعات بعض الدول مثل السويد، يسمى بالتأمين الإجباري المباشر (مبدأ التعويض التلقائي)، بمقتضى هذا التأمين يتم تعويض جميع ضحايا حوادث السيارات دون استثناء، بما في ذلك

مالك السيارة وقائده⁽¹⁾ وأقاربهما ، ونظراً لأهميته والفلسفة التي يقوم عليها، فسنعرض له بإيجاز في هذا البحث.

وإذا كان من الصعب إتباع منهج علمي واحد في البحث لبيان استفادة الأشخاص المذكورين من هذا التأمين، فإنه ليس أمامنا سوى تتبع كل حالة على حدة لمعرفة مدى استفادتها من ضمان هذا الأخير، وذلك من خلال معايشة النصوص النظامية الحاكمة لهذا التأمين بالمملكة والتوفيق بينها، وفي ضوء التطبيق العملي لدى شركات التأمين، والاتجاهات الحديثة في التشريعات المقارنة في مجال التأمين موضوع البحث.

لذا ستكون معالجتنا لهذا الموضوع في ثلاثة فصول:

الفصل الأول: نعرض فيه - بإيجاز - لأنظمة التأمين الإجباري عن حوادث السيارات، في تشريعات مختلف الدول، وهي : التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، وهذا التأمين هو الأكثر انتشاراً حيث تأخذ به العديد من الدول. ونعرض أيضاً - بإيجاز - لنوع حديث من التأمين الإجباري في هذا المجال، وهو التأمين الإجباري المباشر عن حوادث السيارات (مبدأ التعويض التلقائي)، حيث تتبنى بعض الدول هذا النوع الأخير. وسنقوم خلال هذا العرض بتقييم كل من نوعي التأمين، مع التركيز على أثر الأخذ بأي منهما على مدى استفادة الأشخاص محل البحث من مظنته.

ثم نعرض لنشأة وتطور التأمين الإجباري عن حوادث السيارات بالسعودية، ونظام التأمين - المطبق حالياً - الذي أخذت به.

الفصل الثاني: نعرض فيه، إلى مدى استفادة مالك السيارة - المؤمن له - وأفراد عائلته من مظلة التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات.

الفصل الثالث: نتناول فيه، مدى استفادة قائد السيارة وأفراد عائلته من مظلة هذا النوع من التأمين الإجباري .

(1) استفادة قائد السيارة تتوقف على أن لا يكون تسبب في وقوع الحادث نتيجة خطأه العمدي، أو يكون الحادث قد وقع منه وهو يقود السيارة تحت تأثير المخدر.

الفصل الأول

أنظمة التأمين الإجباري عن حوادث السيارات والنظام المعمول به في السعودية

تمهيد وتقسيم: تأخذ غالبية الدول في مواجهتها للآثار السيئة لحوادث المركبات الآلية، بنظام التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن هذه الحوادث. ورغم المزايا التي قدمها هذا النوع من التأمين للمضربين جراء هذه الأخيرة، إلا أن البعض يرى أن هذا النظام أصبح غير مناسب لتلبية حاجات تعويض الضحايا بعد تفاقم حوادث المرور في الوقت الحاضر لأسباب عديدة. لذا اقترح هؤلاء، نظاماً حديثاً جعل فيه الحق في التعويض تلقائياً لجميع الضحايا بلا استثناء ودون الأخذ في الاعتبار قيام المسؤولية المدنية، وسُمي هذا بالتأمين الإجباري المباشر عن حوادث السيارات، ويُسمى أيضاً بنظام التعويض التلقائي ، وقد أخذت بعض الدول بهذا النظام في تشريعاتها.

ونرى أنه من الضروري ، أن نعرض - بإيجاز - لهذين النظامين ؛ فمن ناحية، لا شك أن لكل منهما أثر يختلف عن الآخر، فيما يتعلق بتحديد المستفيد من الحماية المقررة بمقتضاه بصفة عامة، وبصفة خاصة مدى استفادة مالك السيارة وقائدها وأفراد عائلتيهما من المظلة التأمينية. ومن ناحية أخرى، عرض أحدث الاتجاهات التشريعية في مجال التأمين الإجباري عن حوادث السيارات، حتى تكون أمام نظر المنظم السعودي، فقد تعينه على تطوير نظام التأمين الذي يطبقه في هذا المجال ، بما يخدم أكبر عدد من المضربين من حوادث السيارات. ودراستنا في هذا الفصل، سوف تنقسم إلى مباحث ثلاثة: وسوف نعرض في المبحث الأول لنظام التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. أما المبحث الثاني فسوف نعرض لنظام التأمين الإجباري المباشر. أما المبحث الثالث فسوف نخصه لنشأة وتطور التأمين عن حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية، والنظام الذي تأخذ به حالياً.

المبحث الأول

التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات

تمهيد وتقسيم:

قبل نشأة فكرة التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، لم يكن أمام ضحايا هذه الحوادث إلا الرجوع على قائد السيارة المسئول عن الحادث وفقاً لأحكام المسؤولية عن فعل الشيء الخطر. ولم تكن أحكام هذه المسؤولية توفر حماية فعالة للمضرورين من تلك الحوادث؛ فقد كانوا يتعرضون لخطر عدم حصولهم على حقه في التعويض^(١)، لأسباب عديدة . لذا نشأت فكرة التأمين عن المسؤولية المدنية لحوادث السيارات، ثم أصبح هذا النوع من التأمين إجبارياً . فيما يلي سنعرض بإيجاز لفكرة التأمين عن المسؤولية المدنية لحوادث السيارات (المطلب الأول)، ثم للتطور الذي حدث على هذا النوع من التأمين فأصبح إجبارياً (المطلب الثاني) ، الانتقادات التي وجهت إلى هذا التأمين (المطلب الثالث) ، وبعد ذلك نحاول إلقاء الضوء على أثر ذلك - بوجه عام - على مدى استفادة مالك السيارة وقائدها وأفراد عائلتيهما من هذا التأمين (المطلب الرابع).

المطلب الأول

نشأة فكرة التأمين (الاختياري) من المسؤولية المدنية

لحوادث السيارات ومدى كفايتها

لا شك أن السيارات بأنواعها المختلفة أصبحت إحدى ضروريات الحياة، ولا يمكننا الاستغناء عنها نظراً لتدخلها في حياتنا اليومية. ولا جدال في أن الاستخدام اليومي للسيارات له جانب سلبي يتوازى مع جانبه الإيجابي، ويتمثل هذا الجانب السلبي في تزايد ظاهرة الحوادث المرورية وما ينتج عنها من تزايد في أعداد الضحايا^(٢) بشكل أصبح ملفتاً للنظر، سواء على الطرق العامة داخل حدود الدولة أو الطرق العامة السريعة التي تربط الدول ببعضها البعض. لذا بدأ التفكير في وسيلة تحقق حماية حقيقية وفعالة لملاك^(٣) السيارات والمضرورين من حوادثها،

(١) للمزيد راجع ، د. عبد القنوس عبد الرزاق محمد - مرجع سبق ذكره - ص ٢٠٨ وما بعدها.

(٢) انظر في توضيح ذلك بالتفصيل، عبد القدوس عبد الرزاق محمد، المرجع السابق، ص ٢٠٣.

(٣) انظر في ذلك د. عبد الحميد الشواربي، عز الدين الناصوري، مرجع سبق ذكره، ص ٦٦١، حيث

يقولان: "حقق قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات هدفين هما:

ومن هنا بدأت تظهر فكرة التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات.

وقد نشأت هذه الفكرة في وقت كان يسود فيه مبدأ سلطان الإرادة، الذي بمقتضاه كانت لإرادة الشخص مطلق الحرية في رفض أو قبول المساهمة في تكوين هذه الرابطة التأمينية، وإذا قبل كان لطرفي هذه الرابطة كامل الحرية في تحديد التزاماتهما المتقابلة، دون أن تحد إرادتيهما قيود غير تلك المتعلقة بالنظام العام والآداب العامة بمفهومها التقليدي.

وترتب على ذلك أن ضحايا حوادث السيارات، لم يكن لهم الحق في الرجوع مباشرة على المؤمن لمطالبته بالتعويض عما لحقهم من أضرار، إلا إذا تضمنت وثيقة التأمين بنداً يخولهم هذا الحق^(١)، فإذا لم تكن إرادة طرفي هذه الرابطة قد انصرفت - صراحة أو ضمناً - إلى تقرير هذا الحق، فلا يكون للمضروب سوى الرجوع على المؤمن له، أو المؤمن بمقتضى الدعوى غير المباشرة، مما قد يعرضه لمخاطر عدم حصوله على تعويض كامل عما لحقه من أضرار. هذا بالإضافة إلى تعرض المضرورين للاحتجاج في مواجهتهم بحدود التزامات المؤمن تجاه المؤمن له، وذلك تطبيقاً لأحكام الاشتراط لمصلحة الغير^(٢)، التي تمنع مساعلة المتعهد إلا في إطار التصرف القانوني الذي ساهم في تكوينه، وبالتالي لم يكن أمام المضرورين - والحال هكذا - سوى البحث عن المسئول عن الحادث والرجوع عليه، غير أن عواقب هذا الطريق لم تكن مضمونة^(٣).

ونظراً لأن التأمين عن المسؤولية من حوادث السيارات - قبل إضفاء صفة الإلزام عليه - كان تأميناً من المسؤولية الشخصية للمؤمن له، فإن حق

الأول: تهيئة الأمان لصاحب السيارة الذي قد تعرضت سيارته لأن يوضع يوماً موضع المسؤولية المدنية بسبب ما قد تحدثه للغير أو المتعاقدين معه من أضرار، وذلك في صورة التزام المؤمن بأن يدفع التعويض، للمضروب، أو لصاحب السيارة، إذا كان قد دفعه للمضروب الثاني.

الثاني: تهيئة الضمان للمضروب الذي سيجد في شركة التأمين ملتزماً مليوناً مع صاحب السيارة يدفع له التعويض عما لحقه من أضرار.

(١) د. فيصل ذكي عبد الواحد، المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، مرجع سبق ذكره، ص ٨٧.

(٢) وهو ما أكدته محكمة النقض المصرية - في الطعن رقم ١٤٣ - بجلسته ١٩٦٥/٢/٢٨ - سنة ٣٠ قضائية - منشور في مجموعة أحكام النقض الدائرة المدنية - سنة ١٦ - الجزء الأول - سنة ١٩٦٥ - ص ١٧٢، حيث جاء بالحكم "ينقل الحكم المن المطيري ص ٢٢ وما بعدها"

(٣) راجع في ذلك - د. فيصل زكي عبد الواحد - النظام القانوني لدعوى المتضرر من حوادث المركبات الآلية تجاه المؤمن - مرجع سبق ذكره - ص ٦٩٧.

المضرور في الرجوع على المؤمن كان يقتصر على الحالة التي تثبت فيها مسئولية المؤمن له عن الحادث، سواء بصفة أصلية، أو باعتباره متبوعاً، فإذا لم يحكم بمسئوليته، فلا يكون للمضرور إلا البحث عن المسئول عن الحادث والرجوع عليه، ولا يجوز له الرجوع على المؤمن، ويتحقق ذلك - غالباً - في الحالة التي يثبت فيها المؤمن خروج السيارة من تحت سيطرته، دون علمه، أو بعلمه لكنه اعترض، أو أنه كان قد قام بتأجير السيارة لشخص، وكانت السيارة وقت وقوع الحادث تحت سيطرة هذا الأخير^(١).

هذا بالإضافة إلى أن عمليات التأمين كانت تحتكرها شركات محددة، وكانت هذه الأخيرة تفرض تعريفة للتأمين لا تتناسب - على الإطلاق - مع رغبات ملاك السيارات. فضلاً عن أنها كانت تُضمن وثيقة التأمين العديد من القيود والشروط المجحفة التي من شأنها أن تفرغ هذا التأمين من محتواه^(٢)، وقد أدى ذلك إلى إحجام العديد من ملاك السيارات عن إبرام عقود تأمين، خاصة وأن هذا التأمين كان اختيارياً، وأن عدم إجرائه لم يكن له أي أثر على استعمال مالك السيارة حقه في السير بها على الطرق العامة.

ولاشك أن هذا الأمر، كان له انعكاسات خطيرة على حقوق المضرورين جراء حوادث السيارات، حيث لم يكن أمامهم - والحال هكذا - إلا البحث عن المسئول عن الحادث ومطالبته بالتعويض، وقد يكون المركز المالي لهذا المسئول ضعيفاً، بحيث لم يكن يسمح - في الغالب - بالوفاء بمبالغ التعويض، ومن ثم كان ضحايا حوادث السيارات يتعرضون لمخاطر عدم استيفاء حقوقهم في تعويض ما لحقهم من أضرار^(٣).

صفوة القول أن هذا التأمين لم يكن يحقق حماية فعالة للمضرورين جراء حوادث السيارات.

المطلب الثاني

التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن

حوادث السيارات

نظراً للاعتبارات السابقة، وانطلاقاً من عدم ملاءمة القواعد التي تحكم التأمين عن المسؤولية المدنية لحوادث السيارات - قبل إضفاء صفة الإلزام عليه

(١) راجع في ذلك د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٦٩٧ وما بعدها.

(٢) راجع د. عادل زيد عبد الله المطيري - الحماية القانونية للمضرور من حوادث المركبات الآلية - وفقاً لأحكام قانون التأمين الإجباري (المصري والفرنسي والكويتي) - رسالة دكتوراه - عام ٢٠٠٧ - كلية الحقوق - جامعة عين شمس - ص ٢٤.

(٣) راجع في ذلك د. عبد القدوس عبد الرزاق محمد - المرجع السابق - ص ٢٠٨ وما بعدها.

- للتطورات المتلاحقة في الحياة وزيادة أعداد ضحايا حوادث السيارات ، فقد تدخل المشرع - في معظم الدول - لوضع نظام قانوني يهدف إلى تحقيق حماية فعالة لضحايا هذه الحوادث. وقد رأى أن السبيل لبلوغ هذا الهدف هو إضفاء صفة الإلزام على هذا التأمين ، وذلك جعله من الشروط الضرورية التي تلزم للحصول على ترخيص بتسيير السيارة على الطرق العامة^(١)، هذا بالإضافة إلى تدخل المشرع لتنظيم العلاقة بين المؤمن والمؤمن له^(٢)، وتقديره - في نفس الوقت - حق مباشر للمضرورين جراء حوادث السيارات تجاه المؤمن مباشرة، وخروجه عما تقتضي به القواعد العامة، وذلك بمداه نطاق التغطية التأمينية التي يلتزم بها المؤمن إلى الأضرار الناشئة عن حوادث السيارات ، بغض النظر عما إذا كان قائد السيارة - وقت وقوع الحادث - هو المؤمن له أو أحد أتباعه، أو شخص من الغير ، وسواء كان المؤمن له قد صرح لهذا الأخير بقيادة السيارة^(٣) أم لا ، وبغض النظر عما إذا كان قائد السيارة يحمل رخصة قيادة أم لا . كما أن المشرع قرر للمؤمن الحق في الرجوع على المؤمن له في حالات محددة، واعتبر هذا النوع من التأمين عن المسؤولية المدنية بصفة عامة^(٤) ، وليس تأميناً من المسؤولية المدنية للمؤمن له من حوادث سيارته التي قام بالتأمين عليها^(٥).

(١) وترى مع بعض الفقه أن إضفاء صفة الإلزام على التأمين عن المسؤولية من حوادث السيارات، لم يخرج هذا التأمين من مجال التصرفات القانونية التي تبني على مبدأ سلطان الإرادة إلى مجال المراكز القانونية ، حيث لا يمس هذا الإلزام حرية التعاقد ، الذي يخول لمالك المركبة حرية قبول أو رفض التعاقد مع شركة التأمين ، لكنه - فقط - يقيد حق مالك السيارة في تسييرها على الطرق العامة ، راجع من الفقه من أنصار الطبيعة العقدية للتأمين الإلزامي عن المسؤولية من حوادث السيارات (هامش ١ ص ٣٦ ، هامش ١ ص ٣٧ - عادل زيد المطيري). ويعكس ذلك راجع د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٧٠٣ وما بعدها .

حيث يرى أنه بإضفاء صفة الإلزام على التأمين عن المسؤولية من حوادث السيارات ، أخرج هذا التأمين عن طبيعته العقدية إلى مجال المراكز القانونية.

(٢) راجع في ذلك : د فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٠ .

(٣) كالمنتفع أو المستعير أو المستأجر ، كالمسارق أو مغتصب السيارة.

(٤) للمزيد راجع د. محمد المنجي - دعوى التعويض حوادث السيارات - دار المعارف - الإسكندرية - سنة ٢٠٠٢ م - ص ١٨٧ .

(٥) أكدت ذلك محكمة النقض المصرية ، حيث جاء بحكمها الذي أصدرته بشأن أحد الطعون الذي طرح أمامها أن "التأمين الذي يعقده مالك السيارة إعمالاً لحكم المادة رقم (١١) من القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٥٥ ، ليس تأميناً اختيارياً يعقده المالك بقصد تأمين نفسه من المسؤولية عن حوادث سيارته الناشئة عن خطئه أو خطأ من يسأل عن عملهم، ولكنه تأمين إجباري فرضه المشرع على كل من يطلب ترخيصاً لسيارته ، واستهدف به حماية المضرور وضمان حصوله على حقه في التعويض

والتأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية لحوادث السيارات ، قد حقق - بلا شك - فوائد لمالك السيارات؛ ذلك أنه يجعلهم مطمئنين إلى أنهم لن يتحملوا - من حيث المبدأ - أكثر من تعريفة التأمين ، التي لا تتناسب البتة مع مبلغ التأمين الذي يحكم به للمضروبين من هذه الحوادث، وكان من شأن ذلك أن كان هناك إقبال شديد من جانب ملاك السيارات على إبرام عقود تأمين عليها^(١).

كما أنه حقق - أيضاً - حماية فعالة لضحايا حوادث السيارات، وتبدو مظاهر هذه الحماية فيما يلي: أولاً: جعل المؤمن ملتزماً إلى جانب المدين الأصلي ، بالتعويض في مواجهة المضروبين من حوادث السيارات^(٢)، ولم يشترط لإلزام شركة التأمين بالتعويض سوى أن تكون السيارة التي وقع منها الحادث مؤمناً عليها لدى الشركة، والثاني: وأن تثبت مسؤولية قائدها عن الحادث^(٣).

الجابر للضرر الذي وقع عليه مهما بلغت قيمة هذا التعويض" نقض مدني - طعن رقم ٥١٣ - لسنة ٤٦ قضائية - جلسة ١٩٨٠/٦/٣ - منشور في مجموعة أحكام النقض الدائرة المدنية - سنة ٣١ - الجزء الثاني - سنة ١٩٨٢ - ص ١٦٥١.

(١) راجع في ذلك من الفقه - د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٧٠٣.

(٢) وبذا يكون أمام المضروب مدينان بالتعويض المستحق له : المؤمن له المسئول ، وهو ملتزم وفقاً للقواعد العامة للمسئولية، والمؤمن - شركة التأمين - ويكون مديناً بحكم الدعوى المباشرة التي يقررها التأمين محل الدراسة ، وكلاهما مدين بدين واحد ، ولكنهما غير متضامنين فيه ، بل مسئولان بالتضام طبقاً للقواعد العامة التي تحكم الدعوى المباشرة ، ولا يجوز للمضروب أن يحصل من كل واحد منهما على تعويض كامل بل أنه إذا استوفى حقه من أحدهما برئت ذمة الآخر ، وأن لم يتمكن من الحصول على كامل حقه من أحدهما رجع بالباقي على الآخر ، وإذا قام برفع الدعوى عليهما معاً طالباً لإلزامهما بالتعويض عما لحقه من أضرار ، وتبين للمحكمة أن أحقيته فيه فإنها تقضي به بالتضام بينهما. راجع في ذلك حكم محكمة النقض المصرية - في الطعن رقم ١٤١١ - بجلسة ١٩٨٠/١٢/١٨م - سنة ٤٧ قضائية (د. عز الدين الديناصوري ، د. عبد الحميد الشواربي - المرجع السابق - ص ٧٢٩. وتؤكد ذلك محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر في أحد الطعون ، حيث قررت أنه إذا كان الحكم قد اعتبر شركة التأمين ملتزمة بالتعويض بموجب عقد التأمين بينما الشركة الثانية ملزمة به نتيجة الفعل الضار فإنهما يكونان ملتزمين بدين واحد له مصدران مختلفان ، ومن ثم تتضام ذمتها = في هذا الدين دون أن تتضامن إذ أن الالتزام التضامني يقتضي وحدة المصدر ، راجع حكمها الصادر في ١٧/٢/١٩٦٦ - المجموعة - س ١٧ - ص ٣٢٩.

(٣) وفي هذا قررت محكمة النقض المصرية في أحد الطعون التي نظرتها ، أن نطاق المسؤولية التي يلتزم المؤمن بتغطيتها لا تقتصر على مسؤولية مالك السيارة وحده أو أن يسأل عن عملهم وإنما تمتد إلى تغطية مسؤولية أي شخص وقع منه حادث السيارة متى ثبت خطؤه ولو انتقلت مسؤولية مالكها، وللمضروب من الحادث أن يرجع على شركة التأمين بدعوى مباشرة لاقتضاء التعويض عن الضرر الذي أصابه متى تحققت مسؤولية مرتكب الحادث. ولا يشترط لقبول الدعوى أن يكون مالك السيارة

وهذا التأمين يغطي المسؤولية المدنية عن الأضرار الجسدية أو المادية التي تلحق الغير المضرور جراء حوادث السيارات، سواء أكانت هذه المسؤولية عقدية، أم تقصيرية، أو في حالة اجتماع المسئوليتين معاً.

وتتعدّد مسؤولية المؤمن له - أو قائد السيارة - العقدية، إذا كانت الأضرار التي لحقت بضحايا حادث السيارة ناتجة عن إخلال المؤمن له بالتزام تعاقدي يقع على عاتقه^(١)، ويحدث ذلك إذا كان المضرور من ذلك الحادث من الركاب ممن تربطهم بالمؤمن له - بصفته ناقلاً - عقد نقل، يلتزم بمقتضاه الناقل بضمان سلامة الركاب^(٢)، وهو التزم بتحقيق نتيجة، حيث يكون الناقل مخلاً بالتزامه بمجرد حدوث ضرر للركاب أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يكون له التخلص من مسؤوليته إلا إذا قام الدليل على أن الضرر قد وقع بسبب القوة القاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير، حيث لم يكن في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه، أو أن يكون هذا الخطأ وحده هو السبب في إصابة الركاب بأضرار^(٣).

وتتحقق المسؤولية التقصيرية للمؤمن - أو قائد السيارة - إذا كانت الأضرار التي لحقت المضرور من حادث السيارة المؤمن عليها خارج النطاق التعاقدي، وتأسس على الفعل الضار استناداً إلى الخطأ الثابت أو المفترض في حقه كحارس للسيارة^(٤)، حيث يعد مسؤولاً عن السيارة التي في حراسته سواء قام باستخدامها

مختصاً فيها ولا أن يستصدر المضرور أولاً حكماً بتقرير مسؤولية مالكها عن الضرر - راجع حكمها - جلسة ١٩٨٠/٦/٣ - المجموعة - سنة ٣١ قضائية - س ١٦٥١، وفي ذات المعنى راجع حكمها الصادر في - الطعن رقم ١١ - سنة ٥٥ قضائية - مجلة القضاة - سنة ٢٢ - العدد الأول - عام ١٩٨٩م - ص ١٠٣، حيث قررت أن التزم شركة التأمين بدفع التعويض للمضرور لا يستلزم سوى أن تكون السيارة التي وقع منها الضرر مؤمناً عليها وأن يثبت مسؤولية قائدها عن الضرر سواء كان تابعاً للمؤمن له أو غير تابع له صرح له بقيادتها أو لم يصرح مختصم أو غير مختصم إذ لا أثر لذلك كله إلا بالنسبة لدعوى الرجوع المقررة للمؤمن.

(١) راجع في ذلك من الفقه - د. فايز أحمد عبد الرحمن - التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات - دار النهضة العربية - سنة ٢٠٠٦ - ص ٣٩.

(٢) أنظر في ذلك من الفقه - د. محمد علي عمران - الالتزام بضمان السلامة - دار الثقافة الجامعية بالقاهرة. د- إبراهيم الدسوقي أبو الليل - مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي - دار النهضة العربية - ص ٢٨ وما بعدها.

(٣) راجع في ذلك - نقض مدني مصري - جلسة ١٩٧٩/٣/٧ - المجموعة - سنة ٣٠ قضائية - ص ٧٤٢. وأيضاً - جلسة ١٩٦٦/١/٢٧ - المجموعة - سنة ١٧ قضائية - ص ١٩٩.

(٤) أنظر في ذلك د. محمد حسين منصور - المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها - دار الجامعة الجديدة - عام ٢٠٠٧ - ص ١٣ - د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - الملتمزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات - سنة ١٩٨٥ م - الطبعة الأولى - ذات السلاسل - ص ٩٥،

بنفسه أو عن طريق أحد تابعيه، بغض النظر عما إذا كان قد استخدمها لأغراض خاصة أم لتنفيذ عقد نقل.

وإذا كانت هذه المسؤولية - بنوعيتها - لا تقوم إلا بإثبات تدخل السيارة في الحادث ، باعتبار أن هذا التدخل يعد قرينة على وجود رابطة السببية بين السيارة والضرر ، فإن الفقه قد اختلف في تحديد المقصود بتدخل^(١) السيارة في الحادث إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: مضيق ، يرى بوجوب تدخل السيارة إيجابياً في الحادث، بحيث تكون هي السبب الفعال في إحداث الضرر ، وهذا الاتجاه ينطلق من القواعد العامة للمسئولية المدنية ، سواء تلك التي تقوم على وجوب إثبات الخطأ ، أو القواعد الخاصة التي تحكم المسؤولية عن الأشياء ، والتي تقتض الخطأ في جانب الحارس بمجرد وقوع الضرر، ويشترط لقيام مسؤولية حارس السيارة في مواجهة المضرور قيام رابطة السببية، ويستطيع الحارس التخلص من هذه المسؤولية بنفى علاقة السببية ، من خلال إثبات السبب الأجنبي: القوة القاهرة ، خطأ المضرور، خطأ الغير^(٢).

ولما كانت هذه القواعد غير كافية لحماية ضحايا حوادث السيارات، حيث قد يجد المضرور نفسه محروماً ، كلياً ، أو جزئياً من التعويض لسبب لا دخل له فيه، أو لمجرد ارتكابه خطأ عادياً بات في الظروف المعاصرة ، من الأمور العادية أمام التطور الهائل في صناعة السيارات وزيادة عددها وتزاحمها واندفاعها^(٣). لذا فقد ظهر الاتجاه الثاني.

وفي ذلك يقول: "إذا أقيمت دعوى تعويض عن الضرر الذي لحق المصاب عن حادث سيارة استناداً إلى خطأ قائد السيارة مباشر الضرر ورفضت هذه الدعوى لعجز المضرور إثبات خطأ المباشر ، فليس هناك ما يمنع من رفع الدعوى مرة أخرى استناداً إلى خطأ قائد السيارة مباشر الضرر ورفضت هذه الدعوى لعجز المضرور إثبات خطأ المباشر، فليس هناك ما يمنع من رفع الدعوى مرة أخرى استناداً إلى سبب جديد ، كأن تقام على أساس فكرة حراسة السيارة إعمالاً للمسئولية عن الأشياء - راجع أيضاً في ذلك- د. عادل زيد عبد الله المطيري - المرجع السابق - ص ٨٥ وما بعدها.

(٢) راجع للمزيد في تفصيل تحديد مدى تدخل السيارة في الحادث حتى يعد حادث سير . د. محمد حسين منصور- المرجع السابق- ص ١٧ وما بعدها. د. عادل المطيري- المرجع السابق- ص ٣٣١ وما بعدها.

(٣) راجع في ذلك من الفقه - د. عبد الرزاق السنهوري - المرجع السابق - ص ١٥٢٦ ، ١٥٤٠ ، ١٥٤٦.

(١) راجع في ذلك من الفقه - د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٤.

الاتجاه الثاني: وهذا الاتجاه موسع ، يتجاوز فكرة السببية ، حيث لا يشترط أن يكون للسيارة دور إيجابي في وقوع الحادث ، وهذا الاتجاه تبناه المشرع الفرنسي^(١) بعد تطور قضائي كبير، خرج فيه على قواعد المسؤولية السابقة ، وانتهى إلى أنه ليس من الضروري أن تتدخل السيارة بدور إيجابي في الحادث ، بل يكفي أن تكون مجرد عامل أو مناسبة لوقوعه ، وبذلك يكون الحارس مسئولاً عن الأضرار التي أصابت ضحايا الحادث ، ويلتزم المؤمن بتعويضها ، حتى ولو لم توجد علاقة سببية بين السيارة والضرر^(٢). وتطبيقاً لما يراه هذا الاتجاه لم يعد من الممكن أن يتخلص الحارس من المسؤولية قبل المضرور بنفي علاقة السببية، سواء بإثبات القوة القاهرة أو فعل الغير^(٣)، بل إن خطأ المضرور نفسه لم يعد ، كقاعدة عامة ، يعتد به إلا في حالات معينة ، وهو ما دفع البعض إلى القول بأن هذا التطور يخرجنا من المسؤولية إلى نطاق الضمان^(٤).

(١) Loi n. 85.677 du 5 Juill 1985. J. O. 6 Juill 1985.

(٢) وهو ما يتضح من تحديد المادة الأولى من قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ لنطاق تطبيق قواعد التعويض الواردة فيه حيث جاء بها.

"... Auz victims d'un accident de la circulation, dans lequel est implique un vehicule terrestre a moteur ...".

ومعيار التدخل "implication" الذي تبناه المشرع الفرنسي هو ذاته الذي سبق وأن أخذت به اتفاقية لاهاي المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق على حوادث المرور ، ونود أن نلفت النظر إلى أن هذا المعيار يبعدنا عن فكرة السببية التي تقوم عليها القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية.

(٤) فقد نصت المادة الثانية من قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ م على أن:

"Les victime, x co,pris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un vehicule"

(٤) "Ce n'est plus une responsabilite, mais une garantie qui pese sur le conductor ou le gardien", F. Chabas, Commentaire de la loi du 5 Juill, 1985 J.C.P 1985. II. 3205.

والمقصود من الضمان ، الزام الشخص بتعويض الضرر بالرغم من عدم توافر شروط المسؤولية في جانبه، راجع لمزيد من التفصيل في هذا الشأن.

B. Strack, Essai d'une theorie genetale de la responsabilite civile considere en sa double fonction de garantie et de peintr privee, these, Paris, 1947.

وهناك جانب من الفقه يرى أننا أمام نوع من المسؤولية الموضوعية نص عليها القانون بهدف تحقيق حماية فعالة وضمان حقوق ضحايا حوادث السيارات.
راجع في ذلك من الفقه

Y. Lambert-Faivre, droit des assurances, 7ed., Dalloz, p. 441.

وراجع لمزيد من التفصيل حول تطور أساس المسؤولية المدنية بصفة هامة من الفقه.

المطلب الثالث

الانتقادات التي وجهت إلى التأمين الإجباري

رغم المزايا التي قدمها نظام التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات لضحايا هذه الحوادث في وقت صدوره في الدول التي أخذت به^(١)، إلا أن سهام النقد قد وجهت إليه. من حيث أنه لم يعد مناسباً - الآن - لتلبية حاجات المضرور نحو الحصول على حقه في التعويض، خاصة بعد تفاقم حوادث المرور في الوقت المعاصر؛ ذلك أن عدداً كبيراً من الضحايا لم يكن يستطيع - لأكثر من سبب - الحصول على تعويض كامل عن الأضرار الجسدية التي لحقت بهم جراء تلك الحوادث.

وهذا هو ما دفعنا مع بعض الفقه، إلى القول بأن نظام التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، لم يعد يؤدي وظيفته التعويضية^(٢) ولا يحقق الغاية المرجوة منه؛ ذلك لسببين: الأول: يتركز حول عدم

G. Viney, La responsabilite: conditions, L.G.J., 1982. p. 4 ets.

(١) تعتمد معظم الدول على القواعد العامة للمسؤولية المدنية في معالجتها لموضوع تعويض ضحايا الحوادث المرورية، ويعد القانون المصري أحد الأنظمة التقليدية التي تعتمد تلك القواعد، حيث تطبق قواعد المسؤولية المفترضة عن فعل الأشياء المنصوص عليه بالمادة ١٧٨ من القانون المدني المصري، ولا شك أن تطبيق هذه القواعد على حوادث المرور، قد اسهم بشكل ملموس في تحسين وضع المضرور من تلك الحوادث مقارنة بقواعد المسؤولية التقليدية التي تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات. فوفقاً لأحكام المادة ١٧٨ من التقنين المدني، قد أفترض المشرع المصري قيام المسؤولية على عاتق كل من تثبت له حراسة أشياء خطيرة أو تتطلب حراستها عناية خاصة إذا تسببت هذه الأشياء في ضرر للغير، وعلى ذلك، يمكن للمضرور، الحصول على تعويض ما أصابه من ضرر، دون أن يكلف بإثبات خطأ المسئول، كما أن تحديد المسئول يتم من خلال فكرة الحراسة الواقعية أو المادية التي تعتبر أن الحارس هو الشخص الذي يمارس وقت وقوع الحادث سلطات التوجيه والاستعمال والسيطرة على شيء بشكل حر ومستقل. بالإضافة إلى ذلك وعملاً على توفير قدر أكبر من الحماية الفعالة للمضرورين من حوادث السيارات، فقد قام المشرع المصري بتدعيم تلك القواعد بإصدار نظاماً للتأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، ذلك - في أول الأمر - بالقانون رقم ٦٥٢ الصادر في ٢٧ ديسمبر ١٩٥٥م الذي دخل حيز النفاذ في ١ يناير ١٩٥٦م، وألغى هذا القانون بالقانون - الحالي - رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م.

(٢) من الناحية التاريخية، لم تنشأ المسؤولية المدنية بهدف تعويض الأضرار، بل يمكن القول أنها ظهورها كان لاعتبارات دينية وأخلاقية وكذلك اجتماعية لمعاقبة الشخص الذي يتسبب الإضرار بالآخرين. أما الوظيفة التعويضية فقد كان لها دور ثانوي في بدايات نظام المسؤولية المدنية. راجع في هذا المعنى من الفقه. عبد الفتاح عبد الباقي - المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وغيرها

ملائمة القواعد التقليدية للمسئولية المدنية عن فعل الأشياء الخطرة للطبيعة الخاصة لحوادث المرور. أما السبب الثاني: فيتعلق بضيق مجال تطبيق الضمان الذي يمنحه هذا النظام.

فمن المسلم به، أنه تطبيقاً للقواعد الخاصة التي تحكم المسئولية المدنية عن فعل الأشياء يجب على المضرور من حوادث السيارات أن يحدد شخص المسئول عن الحادث الذي ارتكب الفعل الضار، وأن يثبت - أيضاً - علاقة السببية بين الفعل والضرر. إلا أنه قد يقع الحادث المروري بسرعة كبيرة لا تسمح للمضرور بمعرفة الظروف والأسباب التي أدت إلى وقوعه، ومن ثم لا يتمكن من تحديد قائد السيارة المتسبب في الحادث، وبذا يصعب تحديد المسئول الملتزم بالتعويض. هذا بالإضافة إلى اشتراط إثبات علاقة السببية بين تدخل السيارة وبين الحادث، فهذا الشرط يعد عائقاً هاماً يحول - في العديد من الحالات - دون حصول ضحايا حادث السيارة على حقهم في التعويض^(١)؛ ذلك للصعوبات التي يثيرها هذا الشرط سواء

من الأشياء الخطرة تأسيساً على حراستها - دروس في القانون المدني مع التعمق - الكويت ١٩٧٣ - ص ١٧ ، وراجع في ذلك من الفقه الفرنسي:

A. TUNC, Vers un droit nouveau de l'indemnisation des accidents de la circulation, in "Jalons, dits et écrits d'Andre TUNC", ed. Societe de legislation comparee 1991, p. 190, R. VERAUD, Les mythes de la responsabilite civile, JCP 1964. I. 1937; v. Responsabilite individuelle, garanties collectives: Accidents corporels, reduire les risques et reparer sans faute, rapport de Fondation Nationale Entreprise et Performance a sa mission 1994, p. 33 et 34

(٢) ذلك أن غياب مفهوم قانوني متفق عليه لفكرة رابطة السببية يثير العديد من المشاكل التي تنعكس بالتبعية على فاعلية نظام تعويض ضحايا حوادث المرور وفقاً للقواعد العامة للمسئولية المدنية. هذا بالإضافة إلى أن مشكلة إثبات قيام هذه الرابطة تعد من العقبات الجادة التي تحول دون حصول المضرور على حقه في التعويض، حيث يقع عبء الإثبات على عاتق المضرور الذي يتعين عليه إقامة الدليل على أن المركبة لعبت دوراً سببياً أدى إلى وقوع الحادث. فتدخل السيارة في الحادث قد يكون أحد الأسباب العديدة التي أدت إلى وقوع الحادث، فهذا الأخير قد يقع نتيجة تدخل مركبة أخرى أو بسبب أحد المشاة أو بسبب المضرور نفسه ، الأمر الذي يجعل من الصعوبة بمكان تقدير أهمية كل سبب من الأسباب التي أدت إلى وقوع = = الضرر. وإذا كان قضاء الموضوع لهم سلطة مطلقة في تقدير ظروف كل حادث لبيان وجود رابطة سببية أو تخلفها بين الحادث والمركبة، إلا أننا نعتقد أن هذه المهمة ليست سهلة من الناحية العلمية. وتؤدي صعوبة إثبات وجود رابطة سببية إلى تقويض الحماية التي يمكن أن يكفلها تطبيق قواعد المسئولية المدنية عن فعل الأشياء في مجال حوادث المرور. راجع في ذلك - د. رضا محمود العبد - مدى كفاية نظام المسئولية المدنية في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور - مجلة البحوث القانونية والاقتصادية

تلك التي ترجع إلى فكرة السببية ذاتها(١)، أو إلى إمكانية تخلص حارس السيارة من مسئولية

- كلية الحقوق - جامعة المنوفية - مصر - مج ١٢ - ع ٢٤ - عام ٢٠٠٣م - ص ٣٩٢
هامش ٩ وتكملته ص ٣٩٣. وفي توضيح ذلك بالتفصيل:

B. STARCK, H. ROLAND et L. BOYER, Droit civil, Obligation, T. 1, Responsabilite delictuelle 6eme ed. 1998-1999, no 739; G. VINEY et P. JOURDAIN, Traite de droit civil, les conditions de la responsabilite, L.G.D.J. 1998, p. 153, no 333 a 382

(١) يرى العديد من الفقهاء - وبحق - أن رابطة السببية تعد أحد الأفكار القانونية التي تثير الكثير من التعقيدات البالغة. لما تنطوي عليه من غموض وصعوبات تتعلق بتحديد مفهومها، حيث لم تجد رابطة السببية تعريفاً يمكن أن يجمع عليه فقهاء القانون ، راجع في ذلك:

Y. LAMBERT-FAIVRE, Droit du dommage corporel: systemes d'indemnisation, Dalloz 2000, no 333
حيث قالت:

"l'etude du lien de causalite est l'une des plus complexes, des plus abstraites et des plus insolubles du droit",.
وعن صعوبة وضع تعريف موحد لفكرة السببية راجع:

G. VINEY, Reflexions après quelques mois d'application des articles 1 a 6 de la loi du 5 juillet 1985 modifiant le droit a indemnisation des victims d'accident de la circulation, D. 1986, chron. p. 212.
حيث قالت:

"la definition de la causalite est l'un des problemes les plus controverses du droit de la responsabilite",

وإذا كان بحثنا هذا لا يسمح بعرض النظريات المختلفة التي قيلت لتحديد المقصود برابطة السببية، فأنا نحيل في ذلك إلى بعض الدراسات الفقهية - وهي عديدة - التي تناولت مفهوم رابطة السببية: د. خالد حمدي عبد الرحمن - رابطة السببية - بحث في تحديد مدلول فعل الشيء والمسئولية عن حوادث السيارات في القانون الفرنسي - مجلة البحوث القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق - جامعة المنوفية - مصر - مج ١٣ - ع ٢٥ - ٢٠٠٤م - من ص ٤٦٦ إلى ص ٥٢٨. ومن الفقه الفرنسي راجع:

P. MARTEAU, La notion de causalite dans la responsabilite civile, th. Aix-en-Provence 1913; G.. 685; A. JOLY, Essai sur la distinction du prejudice direct et du prejudice indirect, th. Caen, 1938; J. FAVIER, La relation de cause a effet dans la responsabilite quasi delictuelle, th. Paris, 1951; A.TUNC, Les recents developpements des droits anglais et americains sur la relation de causalite entre la faute et le dommage dont on =

عن طريق إثبات السبب الأجنبي الذي من شأنه أن يقطع علاقة السببية بين تدخل السيارة وبين الضرر الذي أصاب المضرور^(١).

المطلب الرابع

تجديد صفة المضرور المستفيد من هذا التأمين وأثرها على مدى استفادة الفئات محل البحث

قبل إضفاء صفة الإلزام على التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، لم يكن تحديد صفة المضرور يثير أية صعوبة، لأن تحديدها كان يتوقف على محض إرادة طرفي الرابطة التأمينية. إلا أن الأمر صار عكس ذلك بعد إضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين، فقد ثار جدل واسع في الفقه والقضاء حول تحديد المضرور المستفيد من مظلته.

ويرجع ذلك إلى أن التشريعات - في العديد من الدول - التي تبنت هذا النوع من التأمين قد وضعت قاعدة عامة، مقتضاها إلزام المؤمن بالتعويض عن الأضرار - التي يغطيها التأمين - التي تلحق " الغير " من جراء وقوع حادث لسيارة مؤمن عليها لديه. وقد أوردت هذه التشريعات بعض الاستثناءات.

ولا شك في أن ذلك لم يكن كافياً لتحديد المضرور المستفيد، وخاصة مدى شمول الحماية المقررة بمقتضاه للمضرور، إذا كان هذا المضرور هو مالك السيارة أو قائدها، أو أفراد عائلتيهما.

فمن جهة إذا كانت القاعدة في تطبيق أحكام هذا التأمين تقضي باستفادة المضرور من " الغير "، فإن هذه الكلمة من أكثر المصطلحات القانونية التي احتدم الخلاف الفقهي والقضائي حول تحديد وضبط مفهومها. ويرجع هذا الخلاف إلى أن معنى هذه الكلمة يختلف من نظام قانوني لآخر، فضلاً عن تفاوت مدلولها، بحسب الموضوع الذي تستخدم فيه. وقد قيل بشأن تحديد مفهوم هذه الكلمة معايير عديدة. من ذلك نجد بعض الفقه والقضاء قد جنح في تحديده لصفة

= doit repondre: RID Comp. 1953, p. 5 ; P. ESMEIN, Le nez de Cleopatre ou les affres de la causalite: D. 1964, chtron. p. 205; R. BERAUD, Les mythes de la responsabilite civile: JCP G. 1964, I, 1837.

(١) أكدت محكمة النقض الفرنسية هذا المعنى حيث ذهبت إلى أن حارس المركبة لا يسأل عن الحادث إذا أثبت أن الدور الذي لعبته السيارة في الحادث كان دوراً سلبياً. راجع في ذلك:

Cass. 2eme civ. (fr) 24 mai 1978: JCP G. 1979. II. 19174, note N. DEJEAN DE LA BATIE; Cass 2eme civ. (fr) 23 juin 1982: Gaz Pal. 1983:1, panor. P. 274. obs. F, CHABAS; Cass 2eme civ. (fr) 22 nov. 1984: JCP G. 1985.II.20477, note N. DEJEAN DE LA BATIE: RTD Civ. 1986, P. 132, obs. J. HUET.

المضرور في مجال هذا التأمين إلى معيار مادي تمشياً مع ظاهر النصوص التشريعية رغم أن هذا المعيار لا يكفي، باعتبار أن هذا المركز القانوني ليس مقصوداً لذاته ولكن من أجل تحديد قواعد المسؤولية واجبة التطبيق. ونجد فريقاً آخر يأخذ بالمفهوم القانوني في تحديد صفة "الغير" المستفيد، وسنوضح ذلك لاحقاً.

ومن جهة ثانية قررت بعض التشريعات المنظمة لهذا التأمين حرمان بعض الأشخاص - مثل مالك السيارة وقائدها وأفراد عائلتيهما - من الاستفادة من هذا التأمين، ولا جدال في أن إرادة المشرع تكون واجبة الاحترام، لكن هذا مقرون بوجود موائمة هذه النصوص مع بعضها، وضرورة تمشيها مع العلة التي دفعت المشرع للتدخل وإضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين وهي حماية حقوق المضرورين جراء حوادث السير، الأمر الذي يقتضي ضرورة مراعاة الدقة في تحديدهم.

ومن جهة ثالثة فإن بعض التشريعات لم تتطرق لموقف مالك السيارة المؤمن له، وفي ظل هذه التشريعات يثور التساؤل حول ما إذا كان مالك السيارة - المؤمن له - يستفيد من هذا التأمين وفقاً للقاعدة العامة، أم يحرم من الاستفادة، تأسيساً على أنه طرف في الرابطة التأمينية.

المبحث الثاني

التأمين الإجباري المباشر عن حوادث السيارات

تمهيد وتقسيم: إزاء الانتقادات التي وجهت إلى القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية عن فعل الشيء الخطر، وعدم ملائمتها لمواجهة آثار حوادث السيارات، وعدم كفايتها حتى بعد تدعيمها بنظام التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، في توفير حماية فعالة وتعويضات عادلة للمضرورين من تلك الحوادث. فقد اقترح بعض الفقه نظاماً يتفادى السلبيات السابقة ويحقق حماية حقيقية وفعالة لضحايا حوادث المرور⁽¹⁾، سمي هذا النظام بالتأمين المباشر أو التعويض التلقائي.

(1) وأنطلق هذا الفقه من فكرة مفادها أن قائد المركبة الذي قد يتسبب في إصابة أو قتل أحد الضحايا في حادث مرور لا يلتزم إلا بدفع أقساط التأمين ويقوم المؤمن نيابة عنه بتحمل عبء التعويض. كما أن هذا المسئول لا يشغل حتى بدعوى المسؤولية التي يقيمها المضرور ضده، لأنه مُعفى من ذلك بمقتضى الشرط الوارد في وثيقة التأمين الخاص باستئثار المؤمن بإدارة الدعوى. وفي المقابل نجد أن أي تقصير من جانب المضرور يرتد في مواجهته لأنه يؤدي إلى ما يسمى باقتسام المسؤولية بينه وبين المسئول الأمر الذي يؤثر على حقه في التعويض. وأمام هذا الوضع المتناقض "situation parabxale" قدر

ونظراً لأهمية هذا النظام، من حيث أثر تطبيقه على تحقيق حماية حقيقية وفعالة لجميع المضرورين من حوادث السيارات بما فيهم مالك السيارة وقائدها وأقاربهما، ولأن هذا النظام تجاوز كونه فكرة ، حيث تبنته تشريعات عدد من الدول؛ فقد رأينا أنه من المفيد إلقاء الضوء عليه ، رغم أنه ليس هو النظام المعمول به في المملكة العربية السعودية، لكن فائدة عرضه قد تساهم في مساعدة المنظم السعودي إدخال تعديلات على نظام التأمين الإلزامي الذي يطبقه في هذا المجال، وفقاً للاتجاهات الحديثة في هذا الشأن.

وتناولنا لهذا الموضوع سيكون في أربعة مطالب على النحو التالي:

المطلب الأول: مضمون نظام التأمين الإجباري المباشر

المطلب الثاني: نطاق تطبيق هذا النظام من حيث الأضرار التي يتم التعويض عنها.

المطلب الثالث: أثر تطبيق أحكام نظام التأمين المباشر على استفادة مالك السيارة وقائدها وأفراد عائلتيهما من مظلته.

المطلب الرابع: تقييم نظام التأمين المباشر.

المطلب الأول

مفهوم التأمين المباشر

هذا الفقه أن فكرة الخطأ تعد معياراً قد عفا عليه الزمن كأساس للمسئولية المدنية، نظراً للحاجة إلى إرساء نظام جديد يضمن للمضرور حقه في التعويض دون حاجة إلى إثبات خطأ في جانب المسئول. راجع في تفصيل ذلك من الفقه:

A. TUNC, La securite routiere, esqsse d'une loi sur les accident de la circulation, ed. Dalloz, 1966. M. TUNC a repris et developpe ce teme dans des articles, notes et ouvrages. V. A titre d'exemple, v. A. TUNC, in « Le colloque de l'Association des projet TUNC », Journal des Tribunaux, 81eme annee, no 4534, 28 mai 1966 ; A. TUNC, Sur un projet de loi en matiere d'accident de la circulation, RTD Civ. 1967, p. 93 ; A. TUNC, Un bilan provisoire, in « Le projet TUNC et la reforme du droit des accidents de la circulation, Dr. Soc. 2 fevr. 1967, A. TUNC, Accidents de la circulation, faute ou risque : D. 1982, chron. p. 103 ; A. TUNC Vers un droit nouveau de l'indemnisation des accidents de la circulation : in « Jalons, dits et ecrits d'Andre TUNC », ed. Societe de legislation comparee 1991, P. 190 ; A. TUNC. La responsabilite civile, op. Cit. ; A. TUNC, in « Le colloque de l'association des anciens etudiants de droit de l'U.L.B. touchant le projet TUNC », Journal des Tribunaux, 81eme annee, no 4534, 28 mai 1966, p. 367 et s. ; G. VINEY in « Pour une loi sur les accidents de la circulation », sous la direction de A. TUNC, ed. Economica, 1981, p. 69.

يقوم هذا النظام - كما يراه أنصاره - على ضرورة تجاوز الأفكار التقليدية في مجال حوادث المرور، وجعل الحق في التعويض تلقائياً لكافة المضرورين جراء هذه الحوادث، بلا استثناء، ودون الأخذ في الاعتبار لقيام المسؤولية المدنية⁽¹⁾، واستبعاد تأثير أسباب الإعفاء من مسؤولية حارس السيارة على حق المضرور في التعويض. وعليه فلا أثر - في ظل هذا النظام - لخطأ المضرور على استيفاء حقه في التعويض؛ ذلك على سند من القول بأنه من غير المنطقي أن نأخذ في الاعتبار الأخطاء التي يرتكبها كل الناس لمنح أو منع أو حتى مجرد زيادة أو تقليل مبلغ التعويض⁽²⁾ الذي يجبر الضرر، ولا يعترف هذا النظام بتأثير خطأ المضرور على حقه في التعويض إلا إذا كان هذا الخطأ على درجة كبيرة من الجسامه. كذلك تقضي القواعد الناظمة لهذا التأمين بإلغاء كل أثر للقوة القاهرة أو فعل الغير الذي من شأنه أن يؤدي إلى استبعاد حق المضرور من حوادث السيارات في التعويض.

وتقضي أحكام هذا النظام بالتزام المؤمن بتعويض جميع المضرورين من الحادث المروري دون البحث عن إسناد الأضرار إلى شخص معين تثبت مسؤوليته عن الحادث. ومن ثم فإنه لا يشترط أن يكون تدخل السيارة في الحادث تدخلاً سببياً حتى يقوم المؤمن بالتزامه تجاه ضحايا هذا الحادث، ولا تأثير لأسباب دفع المسؤولية (القوة القاهرة، فعل الغير، خطأ المضرور) على حق المضرور في التعويض. إلا أن هذا النظام يعترف - لاعتبارات اخلاقية - بإمكان حرمان المضرور من الحصول على حقه في التعويض، أو تقليل ما يحصل عليه منه، إذا كان الحادث قد وقع نتيجة تعاطي المضرور للمخدرات⁽³⁾ أو وجوده في حالة سكر، أو كان الحادث قد وقع بفعله العمدي.

(1) Un systeme d'indemnisation automatique garantissant une indemnisation a toutes les victims d'accidents de la route sans considération des responsabilités.

(2) راجع في ذلك:

A. TUNC, in « Le colloque de l'Association des anciens etudiants de droit de l'U.L.B. touchant le projet TUNC », prec. P. 368.

حيث قال:

“il ne fait absolument pas tenir compte des fautes banales, Non seulement parce que tout le monde en commet, mais parce que la faute, dans la plupart des cas, c'est le reflexe malheureux, Le juge, le plus souvent ne sais pas ce qui s'est passe ; mais, de toutes facons, il est injuste de decider du sort de quelqu'un sur un reflexe malheureux qu'il a pu avoir ”

(3) راجع في ذلك في هذا البحث ص ، ولاحقاً ص هامش ٦٩ ص ٤٣١ .

وإذا كانت إفادة جميع المضرورين من الحوادث المرورية - كما أوضحنا - من الحماية المقررة بمقتضى التأمين المباشر يجعل الكلفة الاقتصادية لتبني هذا التأمين كبيرة ، فإنه كان ضرورياً أن تُتخذ من التدابير ما يساهم في تخفيف أعباء شركات التأمين - المؤمن - ويكفل قيامها بدورها. ولعل أول هذه التدابير وأهمها، هو إعطاء الحق لشركات التأمين في الرجوع على المسئول عن الحادث لاسترداد التعويضات التي قامت بسدادها للمضرور. وهذا يعني قيام شركات التأمين بواجبها نحو تعويض جميع ضحايا حوادث السيارات تعويضاً عادلاً وبشكل سريع فور وقوع الحادث، وبعد ذلك يمكنها الرجوع على المسئول عن الحادث بدعوى المسؤولية لاسترداد مبلغ التعويض التي قامت بدفعه للمضرور^(١). وهذا بلا شك قد يخفف من الأعباء المالية لشركات التأمين ويمكنها من أداء دورها في هذا المجال، خاصة في حالة الملاءة المادية للمسئول عن الحادث.

المطلب الثاني

نطاق تطبيق نظام التأمين المباشر من حيث الأضرار التي يتم التعويض عنها

تتخصر الأضرار التي يتم تعويضها وفقاً لهذا النظام على الأضرار الجسدية دون المادية. و تنقسم الأضرار الجسدية إلى نوعين، الأول: الأضرار المالية ، والثاني: الأضرار المعنوية. هذا فضلاً عن الضرر المرتد الذي يصيب أشخاصاً آخرين غير المضرور الأصلي مثل والديه وأولاده وأقاربه. ووفقاً للأحكام العامة للمسئولية المدنية، فإن الهدف من التعويض هو إعادة التوازن الاجتماعي الذي اختل بسبب الحادث إلى الحال التي كان عليها قبل حدوث الضرر^(٢) وهو يسمى بمبدأ التعويض الكامل^(١). ولا جدال في أن تطبيق

(٢) راجع في ذلك:

G.DURRY, Une révolution réussie l'avance sur recours: Risques no 41mars, 2000, p.95.

(٣) أنظر في ذلك:

S. FREDERICQ, Risques moderns et indemnisation des victimes de lésions corporelles, Une alternative a l'extension de la responsabilité civile, L'assurance contre les accidents a caractère indemnitaire, ed. A.I.D.A., Bruylant Bruxelles, 1990, p. 11, no 3.

هذا المبدأ على الأضرار الجسدية، يؤدي إلى ضرورة أن يكون التعويض الذي يحصل عليه المضرور مساوياً لمجموع ما أصابه من أضرار دون زيادة أو نقصان^(١). وبمنح هذا المبدأ ميزات عديدة للمضرور، أهمها؛ أنه يتيح لهذا الأخير الحصول على تعويض فعال وعادل عن كل ما أصابه من أضرار سواء ما لحقه من خسارة أو ما فاتته من كسب، هذا بالإضافة إلى أن هذا المبدأ يعد متمشياً مع المتغيرات الاجتماعية للتعويض، ومتناسباً مع التطور الاجتماعي^(٢).

وفي إطار بحثنا لنطاق التعويض عن الأضرار الجسدية التي يغطيها التأمين المباشر، فإن التساؤل الذي يطرح نفسه، هل ينطبق مبدأ التعويض الكامل عن الأضرار الجسدية على تلك الأضرار - بنوعها المادي والمعنوي- التي يغطيها التأمين المباشر؟.

والحقيقة أنه في ظل تطبيق هذا النوع من التأمين، فإن الإجابة عن هذا التساؤل تكون بالنفي، إذ لا يُطبق مبدأ التعويض الكامل عن الأضرار الجسدية؛

- M. LE ROY, L'evaluation du prejudice corporel, preface de H. MARGEAT, Paris 12eme ed. Litec, 1993, p. 9.

(١) يعد هذا المبدأ من الأركان الأساسية المميزة للتعويض وفقاً للقواعد العامة للمسئولية المدنية - وقد أقر المشرع المصري بمبدأ التعويض الكامل للأضرار الجسدية حيث أكدته بنص المادة ٢٢١ من التقنين المدني المصري، وكذلك المادة الخامسة من قانون ٦٥٢ ديسمبر ١٩٥٥ والمادة الأولى من القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ بشأن التأمين الإجباري من المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، كما أعترف المشرع الفرنسي بمبدأ التعويض الكامل للأضرار الجسدية في جميع أنظمة التعويض الخاصة التي تبناها سواء لتعويض ضحايا الاعتداءات الجنائية أو الإرهابية أو ضحايا الإصابة بفيروس الإيدز عقب نقل الدم. أكد على ذات المبدأ قرار مجلس أوروبا الصادر عام ١٩٧٥ بشأن تعويض الأضرار الجسدية حيث يقضي بضرورة إعادة المضرور إلى الحالة التي تقترب قدر المستطاع (aussi proche que possible) من تلك التي كن عليها قبل حدوث الضرر:

G. MARTY et P. RAYNAUD, Les obligations, T. 1, Les sources, 2eme 1988, no 588:
S. REY GIVARDOT, La reparation integrale du prejudice, th. Dijon, 1952.

(٢) راجع في ذلك:

M. LE ROY, L'evaluation du prejudice corporel, preface de H. MARGEAT, Paris 12eme ed, Litec, 1993, p. 9 ; Y. LAMBET-FAIVRE, Droit du dommage corporel: systemes d'indemnisation, op. cit., no 88.

(٣) راجع في ذلك:

S. FREDERICQ, Risques moderned et indemnisation des victims de lesions coroprelles, Une alternative a l'extension de la responsabilite civile, L'assurance contre les accidents a caractere indemnitare, ed. A.I.D.A., Bruylant Brauxelles, 1990, p. 11, no 3.

ذلك أن النوع من التأمين لا يغطي إلا أحد نوعي الأضرار الجسدية، وهي الأضرار الاقتصادية التي تقابل الخسارة المالية التي يتعرض لها المضرور، حيث يسهل فيه إعادة التوازن المالي للذمة المالية للمضرور^(١) بتعويضه عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب. أما الأضرار المعنوية وهي أضرار غير مالية تحدث بسبب ما يمر به المضرور من آلام ومعاناة نفسية بسبب إصابته في الحادث^(٢)، فلا يغطيها التأمين المباشر لصعوبة تحديد مبلغ مالي محدد بدقة لتعويض هذه الأضرار^(٣).

ويبرر أنصار هذا التأمين استبعاد تطبيق هذا المبدأ خاصة في مجال حوادث السيارات، بأنه توجد العديد من العوامل التي تشكل في مدى فاعليته، ويرون أنه يعد أحد الأفكار غير الواقعية في مجال تعويض الأضرار الجسدية التي تستعصي على التقدير الحسابي المحدد والمنضبط^(٤)، حيث يستحيل في حالات كثيرة إعادة المضرور إلى حالته التي كان عليها قبل وقوع الحادث المتسبب في تلك الأضرار^(٥). فضلاً عن ذلك إذا كان تقدير مبلغ التعويض يخضع لمطلق تقدير قضاة الموضوع دون رقابة عليهم من محكمة النقض^(٦)؛ فإن هذا المبدأ لا يكفي

(١) أنظر رسالة الأستاذ الدكتور حسام الإهواني:

H. K. EL-EHEANY, Les dommages resultant des accidents corporels. Etude compare de droit francais, anglais et egyptien, th. Paris 1968.

(٢) راجع في ذلك:

L. CADUET, Le prejudice d'agrement, th. Poitiers 1983, no 3 et s., p. 35 et s.

(٣) راجع في ذلك:

Y. LAMBERT-FAIVRE, L'indemnisation des victims des prejudices non economiques, Les Cahiers de Droit, no special, vol. 39, no 2 et 3 juin – septembre 1998, Faculte de droit, Universite Laval, Quebec, p. 537; G. VINEY, Traite de droit civil, T. V, Les obligations la responsabilite: effets, LGDJ, 1988, no 152, p. 206.

(٤) راجع في ذلك:

G. VINEY, Traite de droit civil, Introduction a la responsabilite civile, no 36, p. 59; J. LEBRET, in "Le projet TUNC et la reforme du droit des accidents de la circulation": Rev. Dr. Soc. 2 feve. 1967, p. 134.

(٥) راجع في ذلك . د- رضا محمود العبد - مرجع سبق ذكره - ص ٤٣٦ .

(٦) Y. LAMBERT-FAIVRE, Droit du dommage corporel: systemes d'indemnisation, op. cit., p. 39, annexe 3 et no 88. Cass. 2eme civ. (fr.) 28 oct. 1954: JCP.1955, 11. 8765, note R. SAVATIER; Cass. 2eme civ. (fr.) 18 janv. 1973: Bull. Civ. 11, no 27, p. 20;

لمساعدة قضاة الموضوع في تقدير الأضرار المعنوية الناشئة عن الأضرار الجسدية^(١).

المطلب الثالث

أثر تطبيق أحكام نظام التأمين المباشر على استفادة مالك السيارة وقائدها وأفراد عائلتيهما من مصلته

تمهيد وتقسيم: بعد أن أيقنت بعض الدول أن تعويض ضحايا الحوادث المرورية وفقاً للقواعد العامة للمسئولية المدنية حتى بعد تدعيمها بنظام التأمين الإجباري عن المسئولية المدنية الناشئة عن تلك الحوادث، لم يعد يتناسب مع خصوصية الأضرار الجسدية الناشئة عن هذه الحوادث، وعدم كفاية تلك القواعد، فقد تبنت هذه الدول حلولاً تشريعية كرسست فيها نظام التأمين المباشر - التعويض التلقائي - استقلالا عن القواعد العامة للمسئولية المدنية. وكان للأخذ بهذا النوع من التأمين أثر بالغ في تحديد صفة المضرور - بصفة عامة - المستفيد من الحماية التي يقرها ، خاصة قد أنه حسم الخلاف حول مدى استفادة مالك السيارة وقائدها وأفراد عائلتيهما من مصلته (وسنعرض لذلك في الفرع الأول)، وهو ما أوضحناه لدى عرضنا لمضمون نظام التأمين المباشر، وسنزيد الأمر وضوحاً لدى عرضنا - بإيجاز - لتشريعات بعض الدول التي تبنت هذا التأمين (في الفرع الثاني)، وذلك فيما يلي:

Cass. 2eme civ. (fr.) 9 juill. 1981: Bull. Civ. 11, no 156, p. 101; Cass. 2eme civ. (fr.) 4 fevr. 1982: JCP G.1982, 11. 19894.

(^١) F. MEYER; La problematique de la reparation integrale: Rev. Dr. Soc., sept.-oct. 1990, p. 718 et s.

الضرع الأول

مدى استفادة مالك السيارة وقائدها وأفراد عائلتيهما من التأمين المباشر

يمكننا القول - مع بعض الفقه^(١) - بلا مواربة، أنه في ظل تطبيق أحكام نظام التأمين المباشر، فإن جميع ضحايا الحوادث المرورية يستفيدون مما يقره من ضمان، فوقاً لمفهوم هذا التأمين، يثبت الحق في التعويض لجميع المضروبين - بلا استثناء - من تلك الحوادث، وبدون تفرقة، فجميع المواطنين لهم الحق في السلامة الجسدية وكذلك لهم ذات الحق في الحصول على تعويض عما لحقهم من أضرار، يستوي في ذلك أن كان المضروب من المشاة أو الركاب أو كان هو نفسه مالك المركبة^(٢)، كما يستفيد - أيضاً - من هذه المظلة التأمينية أفراد عائلة كل من مالك السيارة وقائدها، وتمتد الحماية المقررة بمقتضى هذا النظام لتشمل المضروبين من قائدي السيارات^(٣). إلا إذا كان المضروب هو قائد السيارة ووقع الحادث نتيجة فعله العمدي أو وجوده في حالة سكر أو تعاطيه للمخدرات. ففي هذه الأحوال قد يحرم من الاستفادة من هذا التأمين أو يستفيد جزئياً. ونلفت النظر إلى أن قائدي السيارات هم الطائفة الأكثر تعرضاً لأخطار الحوادث المرورية، ويتقرر استفادتهم من نظام التأمين المباشر، يكون هذا النوع من التأمين قد حقق لهذه الفئة حماية حقيقية وفعالة تتناسب مع الأعداد الهائلة التي كانت تسقط - منهم - ضحايا جراء تلك الحوادث، حيث لم يترك نظام التأمين المباشر مسألة تعويضهم للقواعد العامة التي أثبت التطبيق العملي لها عدم

(١) راجع في ذلك على سبيل المثال. د- رضا محمود العبد - مرجع سبق ذكره - ص ٤٣٦.

(٢) ذلك أن لم يكن هو نفسه الذي كان يقودها وقت وقوع الحادث الذي وقع ضحيته، فينطبق عليه ذات الأحكام التي تطبق على قائد السيارة.

(٣) وتأتي استفادة قائدي السيارات المضروبين جراء الحوادث المرورية من نظام التأمين المباشر، استناداً إلى قواعد العدالة والمساواة التي تقضي بوجود أن يستفيد جميع أفراد المجتمع المعرضين لنفس الخطر من ذات الضمان الذي يجبر الأضرار التي يتعرض لها أي منهم. ويبرر الفقه ذلك، بأنه في ظل نظام التأمين المباشر، لا يشترط توافر أركان المسؤولية المدنية التقليدية لقيام المؤمن بالوفاء بمتطلبات تعويض الضحايا، حيث يكفي لقيام شركة التأمين بهذا الدور أن يلحق أحد أفراد المجتمع ضرر جسدي ناشئ عن حادث مروري، وأن القول بأن قائد السيارة يعد متسبباً في خطر تلك الحوادث، مردود عليه بأنه - أي قائد السيارة - يتحمل أيضاً أخطار الحوادث التي يتسبب فيها غيره من قائدي السيارات الأخرى أو المشاة، وهذا يعد مبرراً كافياً لضرورة تعويضه وفقاً لذات الأسلوب الذي يسري على غيره من المضروبين. راجع في عرض ذلك بالتفصيل د. رضا محمود العبد - مرجع سبق ذكره - ص ٤٣٠ وما بعدها وهامش ٦٨ ص ٤٣٠ وتكملته ص ٤٣١.

فاعليتها للحد من آثار الحوادث المرورية ، حتى بعد تدعيمها بنظام التأمين الإلجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. نخلص من ذلك، أن الفئات الذين نبحت مدى استفادتهم من الحماية المقررة لمضروري الحوادث المرورية، وهم مالك السيارة المتسببة في الحادث وأفراد عائلته وأفراد عائلة قائد السيارة الذي تسبب في الحادث، يستفيدون جميعاً من الحماية التأمينية المقررة لضحايا تلك الحوادث بمقتضى نظام التأمين المباشر، دون تمييز بينهم وبين غيرهم من المضرورين، فجميعهم تشملهم نفس الحماية التأمينية وتطبق عليهم ذات الأحكام، ولا يستثنى من الإفادة من هذا التأمين قائد السيارة الذي تسبب في وقوع الحادث، حيث تشمله ذات الحماية إذا كان من المضرورين من الحادث، إلا في الحالات التي ذكرناها.

الفرع الثاني

تشريعات بعض الدول التي تطبق

نظام التأمين المباشر

تمهيد ونقسيم: كرسّت بعض الدول الصناعية الكبرى نظام التأمين المباشر - التعويض التلقائي - في تشريعاتها، كما تبنته - أيضاً - بعض الدول التي تسير على طريق التقدم. ونظراً لعدم اتساع المقام لاستعراض تشريعات جميع الدول التي تطبق هذا النظام، ولوحدة الأحكام -تقريباً - الناظمة له خاصة فيما يتعلق بتحديد المضروور من الحوادث المرورية المستفيد منه؛ فإننا سنقتصر في دراستنا على عرض نموذجين للدول التي تطبق هذا النظام: الأول: التشريع السويدي - كمثال - من الدول الصناعية الكبرى (العصن الأول)، والثاني: النظام الكامبيروني مثلاً للدول التي تسير على طريق التقدم (العصن الثاني). وسنركز في هذا العرض الموجز على إبراز مدى استفادة الفئات محل البحث من هذا التأمين.

العصن الأول

في التشريع السويدي

تبنى المشرع السويدي نظام التأمين المباشر عن حوادث السيارات، حيث اعتمد نظاماً للتعويض التلقائي لجميع المضروورين جراء حوادث المرور، كان ذلك منذ عام ١٩٧٥م، وبدء العمل بهذا القانون في الأول من يوليو عام ١٩٧٦م^(١)،

(١) في عرض ذلك بشيء من التفصيل راجع :

A. TUNC, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, la loi suédoise du 15 decembre 1975 : RID Comp. 1977, p. 776 ; J. HELLNER, La nouvelle loi suédoise sur l'assurance obligatoire des dommages causes par un vehicule terrestre a

تقضي أحكام هذا النظام بتوحيد نظام المسؤولية المدنية والتأمين الإجباري في منظومة واحدة للتأمين ضد جميع الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات الآلية^(١)، وبمقتضاه يتم تعويض جميع ضحايا هذه الحوادث، دون الأخذ في الاعتبار لقيام المسؤولية المدنية، بالإضافة إلى استبعاد كل أثر لأسباب الإعفاء على حق المضرور في التعويض، كما أنه لا أثر لخطأ قائد السيارة أي شخص آخر أو لخطأ المضرور نفسه على حقه في التعويض^(٢).

وعليه فإنه وفقاً لأحكام هذا النظام، إذا كان المضرور من الحادث المروري مالك السيارة - المؤمن عليها - المتسببة في الحادث، أو أفراد عائلته أو أفراد عائلة قائدها، فإنه يستفيد من مظلة هذا النظام. كما يغطي هذا التأمين الأضرار الجسدية التي تصيب قائد السيارة بشكل تلقائي وكامل دون النظر إلى خطأ ينسب إليه أو إلى غيره.

ونلفت النظر إلى أن الحماية المكفولة لقائد السيارة في النظام السويدي هي حماية متميزة، حيث يتم تعويضه عما يصيبه من أضرار حتى في الحالات التي يكون فيها هو المضرور والمتسبب الوحيد في الحادث، كما في حالات وقوع الحادث نتيجة إصطدامه في جدار أو شجرة، حيث لا تأثير لخطأ قائد السيارة المضرور على حقه في الحصول على تعويض كامل عن الأضرار الجسدية. لكن - استثناء - يمكن أن يؤدي خطؤه إلى تقليل ما يمنح إليه من تعويض^(٣)، ذلك في الحالات التي يكون هذا الخطأ على درجة كبيرة من الجسامة أو الخطأ

moteur, l'exemple suédois : Assr. Fr., aout-sept. 1976, p. 473 ; J. HELLNER, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Suede : in « Dixieme anniversaire de la loi Badinter sur la protection des victimes d'accidents de la loi Badinter sur la protection des victimes d'accidents de la circulation, Bilan et perspectives », acte du Colloque des 8 et 9 juin 1995, Resp. Civ. et assur., no special avr. 1996, p. 57.

(^١) B. W. DUFWA, Assurance no-fault dans le cadre des regles de la responsabilite civile : in « Regimes de no-fault, Dommages-interets, Assurance », Les Cahiers de Droit, no special, vol. 39, no 2 et 3 juin - septembre 1998, Faculte de droit, Universite Laval, Quebec, p. 655.

(^٢) J. HELLNER, La nouvelle loi suédoise sur l'assurance obligatoire, art. Prec. P. 158 ; adde. A. TUNC, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, la loi suédoise du 15 decembre 1975, art. Prec. P. 776.

(^٣) J. HELLNER, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Suede, art. Prec. P. 57.

العمدي، أو كان يقود السيارة وقت وقوع الحادث وهو تحت تأثير السكر أو تعاطيه المخدرات.

الفصل الثاني

في التشريع الكاميروني

لم تكن المشكلة الاجتماعية الناشئة عن الحوادث المرورية، بسبب الزيادة الهائلة في أعداد السيارات وما يتخلف عنها من ضحايا بأعداد رهيبية، حصراً على الدول الصناعية المتقدمة - الأوربية منها والغربية - فحسب ، بل إن ذات المشكلة تمثل خطراً اجتماعياً حقيقياً في العديد من الدول النامية، ففي قارة أفريقيا^(١) - مثلاً - لجأت بعض الدول إلى إجراء تعديلات على تشريعاتها كرسبت بمقتضاه نظام التأمين المباشر ضد الحوادث المرورية. فقد واجهت الكاميرون^(٢) - مثلاً - هذه المشكلة، حيث قامت بإجراء تعديل

(١) راجع في ذلك:

E. BOKALLI, Les nouvelles legislations africaines sur l'indemnisation des victims d'accidents de la circulation, etude comparee des modeles organises par le Cameroun, la Cote-d'Ivoire, 1er oct. 1995, p. 283 a 308.

(٢) وتعد الجزائر - أيضاً - من الدول التي سلكت ذات النهج في حل هذه المشكلة، بعد أن عجزت الإسهامات القضائية في حلها، حيث كانت التطبيقات القضائية تخضع للقواعد العامة للمسئولية المدنية التي كان يلعب الخطأ فيها دور كبير في الحد من من فاعلية هذا النظام بالنسبة لضحايا الحوادث المرورية. إزاء ذلك تدخل المشرع الجزائري ، لمواجهة هذه المشكلة، بالمرسوم رقم ٧٤-١٥ الصادر في ٣٠ يناير ١٩٧٤ الذي أدخل بمقتضاه تعديلات جوهرية لنظام تعويض ضحايا الحوادث المرورية . راجع في ذلك:

A. TUNC, La reforme du droit des accidents de la circulation, l'ordonnance algerienne du 30 janvier 1974 : RID Comp. 1974, p. 345 ; A. MRABTI, L'evolution de la reparation des dommages resultant des accidents de la circulation routiere : R.A.S.J.E.P., (Revue Algerienne de Sciences Juridiques, Economiques, et Politiques), T. 31, no 2 , 1993, p. 255.

و راجع في تفصيل الأسباب التي دفعت المشرع الجزائري لإصدار المرسوم رقم ٧٤-١٥ الصادر في ٣٠ يوليو عام ١٩٧٤ . د. محمد ببعجي - المسئولية المدنية المترتبة على حوادث السيارات - رسالة دكتوراة - كلية الحقوق - جامعة الجزائر - بن يوسف خلد - عام ٢٠٠٦/٢٠٠٧ - ص ٨٥ وما بعدها . =

= بمقتضى هذا النظام أخرج المشرع الجزائري حوادث المرور من نطاق القواعد العامة للمسئولية المدنية ، ووضع نظاماً مستقلاً للمسئولية في هذا المجال، وضمن هذا التعديل تحديداً للأضرار التي يجب التعويض عنها وكذا آليات حصول المضرور على التعويض. حيث قام المشرع الجزائري من خلال تأمين

تشريعي على أنظمة تعويض المضرورين من الحوادث المرورية، هدف إلى توفير

وطني تابع للدولة بإنشاء نظاماً للضمان الاجتماعي يحل محل القواعد العامة للمسئولية المدنية. بمقتضى هذا النظام التأميني يتم تعويض المضرورين بالأضرار الجسدية الناشئة جراء الحوادث المرورية، ويكون ذلك بواسطة مؤسسة التأمين على المركبات دون البحث عن قيام مسئولية قائد المركبة، فوفقاً للأحكام الناطمة لهذا القانون أنه يكفي لتعويض الأضرار الجسدية أن تكون ناشئة عن حادث مرور، ويكون ذلك . تطبيقاً لأحكام هذا القانون - بمجرد تدخل مركبة برية ذات محرك في الحادث بأي شكل كان وفي أي لحظة أو مرحلة من مراحل الحادث. راجع في ذلك بالتفصيل- د محمد بعبجي- المرجع السابق - ص ٩٠ وما بعدها. أما فيما يتعلق بتحديد الأضرار التي يتم التعويض عنها وآليات تعويضها، فقد أقر القانون المشار إليه نظاماً للتعويض الجزافي عن الأضرار الجسدية، إلا أن هذا النظام كانت تكتفه بعض العيوب التي جعلته محلاً للنقد. لذا تدخل المشرع الجزائري بالمرسوم الصادر في ١٩ يوليو ١٩٨٨ لمعالجة بعض العيوب وتلافي بعض أوجه النقد التي وجهت للمرسوم الصادر في ٣٠ يوليو ١٩٧٤ خاصة فيما يتعلق بكيفية تقدير التعويض. ومن أهم التعديلات التي جاء بها المرسوم الصادر في ١٩ يوليو ١٩٨٨، هو التعديل الخاص بإمكانية التعويض عن الضرر المعنوي، وأيضاً التعليل الذي كريس المشرع بمقتضاه مبدأ التعويض المحدود في حالة وفاة المضرور :

Ordonnance algerienne no 88-31 du 19 juill. 1988 modifiant et completant l'ordonnance no 74-15 du 30 janv. 1974 relative a l'obligation d'assurance des vehicules automobiles et au regime d'indemnisation des dommages v. A. MRABTI, L'evolution de la reparation des dommages resultant des accidents de la circulation routiere, art. Prec. P. 230, A. MTABTI, L'evolution de la reparation des dommages resultant des accidents de la criculation routiere, art prec., p. 230

وفقاً لأحكام المرسوم الصادر في ٣٠ يوليو ١٩٧٤، وتعديله الصادر بالمرسوم الصادر في ١٩ يوليو ١٩٨٨، فإن يستفيد من هذا التأمين المضرور من الغير، ويستفيد أيضاً منه إذا كان المضرور مالك السيارة - المؤمن عليها - وأفراد عائلته وكذا أفراد عائلة قائد السيارة. . الأستاذ علاوة بشوع - التأمين الإلزامي المسئولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات - رسالة ماجستير - كلية الحقوق - جامعة منتوري - قسنطينة - عام ٢٠٠٥/٢٠٠٦ - ص ١٣٦ وما بعدها. أما بالنسبة لمدى استفادة قائد السيارة من هذا التأمين، فإنه وفقاً لأحكام المواد (٢/٨، ١٣، ١٤) من المرسوم رقم ٧٤-١٥ الصادر في ٣٠ يناير ١٩٧٤، أن قائد السيارة المتسببة في الحادث يستفيد - كقاعدة عامة - من مظلته، إلا أن استفادته قد تكون جزئية في حالة ارتكابه خطأ أدى إلى وقوع الحادث، حيث يقل التعويض الممنوح له بنسبة الحصاة المعادلة للمسئولية التي وضعت على عاتقه، أما في حالة إصابته بعجز دائم تصل نسبته إلى (٥٠% فأكثر) فإنه يحصل على تعويض كامل، ويحرم من التعويض في حالة وقوع الحادث المروري نتيجة سكره أو تعاطيه المخدرات أو المنومات المحظورة، ولا يسري هذا الحرمان أو ذلك التخفيض في حالة وفاته نتيجة الحادث على ذوي حقوقه. راجع في ذلك الأستاذ علاوة بشوع - المرجع السابق - ص ١٣٧، ١٣٦. راجع أيضاً د محمد بعبجي- المرجع السابق - ص ٢٠٨ وما بعدها.

حماية فعالة وعادلة وسريعة لضحايا هذه الحوادث، حيث أصدرت قانون بمرسوم في ١٣ من ديسمبر عام ١٩٨٩، بمقتضاه يتم تعويض المضرورين من الحوادث التي تدخل فيها المركبات ذات المحرك وفقاً لمبدأ التعويض التلقائي المبني على نظام التأمين المباشر الذي تم تكريسه بمقتضى القانون المشار إليه. وتطبيقاً لهذا التشريع، لا يحق للمؤمن أن يحتج في مواجهة المضرور بأي من أسباب الإعفاء من المسؤولية، فلا يجوز له أن يدفع في مواجهته بالقوة القاهرة أو فعل الغير، أو حتى خطأ المضرور الشخصي، فوفقاً لأحكام هذا التأمين لا يحرم المضرور من التعويض نتيجة خطأه الشخصي إلا إذا كان هذا الخطأ على درجة كبيرة من الجسامة كما لو كان هو الخطأ الوحيد المتسبب في الحادث، أو كان خطأه عمدياً.

وعليه فإن المضرور من الفئات محل البحث يستفيد من الحماية المقررة بمقتضى هذا القانون، خاصة مالك السيارة وأفراد عائلته وأفراد عائلة قائد السيارة، مثلهم في ذلك مثل أي مضرور آخر. ويستفيد - أيضاً - قائد السيارة المضرور من مظلة هذا التأمين، إلا إذا ارتكب خطأً عمدياً أو كان خطؤه جسيماً - غير مغتفر - بحيث كان هو السبب الوحيد والأساس في وقوع الحادث، أو كان وقوع هذا الأخير نتيجة قيادته تحت تأثير السكر أو تعاطيه المخدرات. ونلفت النظر إلى أنه في الحالات الإستثنائية - المشار إليها - التي يحرم فيها قائد السيارة من التعويض، فإن أحكام هذا التأمين تقضي بتعويض أفراد عائلته^(١)، في حالة وفاته نتيجة الحادث المروري.

المطلب الرابع

تقييم نظام التأمين المباشر

ثار خلاف حاد في الفقه لدى تقييمهم لهذا النظام سواء في صورته الأولى أو حتى بعد تنقيحه لأكثر من مرة، وتوزعت الآراء بين رأيين: الرأي الأول: وجه أنصاره^(٢) انتقادات حادة لهذا النظام، و يرون عدم الأخذ به؛ ذلك أن أنصار هذا الاتجاه يرفضون الخروج الكامل عن قواعد المسؤولية

(١) راجع في ذلك من الفقه :

F.CHABAS, La réparation des accidents de la circulation dans la nouvelle législations uniforme des états africains francophones : Gaz Pal., 24 avril 1993, p. 2.

(٢) أنظر في ذلك من الفقه:

المدنية في مسائل تعويض المضرورين جراء حوادث السيارات. ورغم اعتراف أنصار هذا الاتجاه بعدم كفاية أو ملائمة القواعد العامة للمسئولية المدنية في تلبية احتياجات ضحايا الحوادث المرورية في الحصول على تعويض عادل وفعال عن الأضرار الجسدية التي تنشأ عن تلك الحوادث، إلا أن بعضهم يرى ضرورة الإبقاء على هذه القواعد لاعتبارات كثيرة^(١)، وأن الأخذ بنظام التأمين المباشر من سيؤدي إلى التضحية بمبدأين من أهم المبادئ التي تحكم المسئولية المدنية، أولهما: يتعلق بالخطأ كأساس لهذه المسئولية، وثانها: يتعلق بمبدأ التعويض الكامل عن الأضرار الجسدية. ويرى البعض الآخر^(٢)، أنه إزاء عدم كفاية أو ملاءة القواعد الحاكمة للمسئولية المدنية في هذا المجال، فإن الحاجة ملحة لوضع نظام خاص مثل نظام التأمين المباشر لتعويض المضرورين جراء الحوادث المرورية، ألا أن ذلك لا يبرر من وجهة نظرهم الخروج الكامل على قواعد المسئولية المدنية، ويرون ضرورة الإبقاء على دور الخطأ في هذا النظام؛ وذلك على سند من القول أن من العدالة أن يتأثر حق المضرور في التعويض نتيجة الأخطاء التي يرتكبها - هو نفسه - متى كانت هذه الأخطاء قد أدت أو ساهمت في وقوع الحادث.

G.MARTY, in Le projet TUNC et la réforme du droit des accidents de la circulation : Dr. Soc. 2 févr. 1967, p. 106; G. MARTY, la responsabilité en questions : Rev. de Droit contemporain 1966, n. l, p. 79; P. RAYNAUD, in "g.MARTY, in Le projet TUNC et la reforme du droit des accidents de la circulation" : Dr. Soc. 2 fevr. 1967, p. 107 ; f. GENTILE, in "Le projet TUNC et la reforme du droit des accidents de la circulation " : Dr. Soc. 2 févr. 1967, p. 130 ; R. SAVATIER, Sécurité routière et responsabilité civilea propos du projet TUNC : D. 1967, chorn. P. 1 à 11 ; A. TOULEMON et j. G. MOORE, A propos de la resposapilité civile, peogres ou regression : gaz pal. 1965, I, doct., p. 112.

(١) راجع في ذلك نفس الهامش السابق نفس الموضوع.

(٢) راجع في ذلك: =

R.DROUILLAT, in "Le projet TUNC et la réforme du droit des accidents de la circulation" : Dr. Soc. 2 fevr. 1967, p. 92 ; a. TOULEMON et j. G. MOORE Réflexions sur la responsabilité civile : gaz. Pal. 1966, II, doct., p. 122 a 139 ; A. TOULEMON et J. G. MOORE, le législateur et le magistrat : Gaz. Pal. 1969, I, doct., p. 69 ; adde. A. TOULEMON et j. G. MOORE, Ordinateurs et jurisprudence : Gaz Pal. 1968, I, doct. P. 128.

أما الرأي الثاني: فيذهب أنصاره^(١) إلى تأييد نظام التأمين المباشر، ويعتبره نقلة كبيرة وتطوراً محموداً في هذا المجال، وإن كان يحتاج إلى بعض التعديلات لمواجهة بعض الانتقادات التي وجهت إليه^(٢).

ومن جانبنا نؤيد الرأي الأخير، فنظام التأمين المباشر يعد وبحق بمثابة تطور هائل في مجال تعويض المضرورين جراء حوادث السيارات، ويعد نظاماً فعالاً وأكثر عدالة لتعويض ضحايا هذه الحوادث؛ ذلك أن تطبيق مبدأ التعويض التلقائي الذي يستند إلى هذا النظام، من شأنه توفير تعويضاً تلقائياً لهؤلاء الضحايا، ويوفر مشقة تعرضهم للكثير من المشاكل الناتجة عن تطبيق نظام التأمين الإجمالي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، ذلك أنه - التأمين المباشر - يستبعد العديد من المنازعات المحتملة لإثبات قيام المتسبب في الحادث، ويوفر الجهد والمال لسرعة تسوية مسألة تعويض المضرورين في ظل تطبيق أحكامه، وبذا يمكن لهذا النظام أن يضع نهاية للحالة غير المقبولة لضحايا الحوادث المرورية الذين يتعذر حصولهم على تعويض بمقتضى القواعد العامة للمسؤولية المدنية حتى بعد تدعيمها بنظام التأمين الإجمالي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. هذا مع تحفظنا بأن هذا النظام يحتاج إلى بعض التعديلات لتفادي بعض الانتقادات، التي من أهمها ضرورة حصول المضرور على تعويض

(١) راجع في ذلك من الفقه المصري د. رضا محمد العبد - مرجع سبق ذكره - ص ٤٠٣. ومن الفقه الفرنسي راجع:

G. BRISSAC. in "Le projet TUNC et la réforme du droit des accidents de la circulation" : Dr.Soc. 2 fevr. 1967, p.123 ; F. GIVORD, in "Le projet TUNC et la réforme du droit des accidents de la circulation" : Dr.Soc. 2 fevr. 1967, p. 96 ; j. FONTEYNE, in " Le colloque de l'Associations des ancies étudiants de droit de l'U.L.B. touchant le projet TUNC ",paréc. P. 367 ; j. j. DUPEYROUX, in "Le projet TUNC et la ré forme du droit des accidents de la circulation" : Dr.Soc. 2 fevr. 1967, p. 70.

(٢) وفي هذا الشأن يقترح أحد الفقه مد نطاق قانون الضمان الاجتماعي ليشمل فرعاً جديداً خاصاً بالحوادث المرورية. أنظر في ذلك:

DUPEYROUX, in "Le projet TUNC et la réforme du droit des accidents de la circulation" : Dr.Soc. 2 fevr. 1967, p. 70.

وهذا الاقتراح يختلف عن ذلك الخاص بنظام التأمين المباشر، لأنه يسند عبء التعويض على عاتق هيئة التأمين الاجتماعي، في حين أن نظام التأمين المباشر يهدف إلى إرساء نظام خاص لحوادث المرور يعمد إلى تحسين وضع المضرورين جراء هذا النوع من الحوادث.

كامل عن الأضرار الجسدية المادية منها والمعنوية، ولا يقتصر - فقط - على التعويض عن الأضرار الجسدية المادية.

ومما يؤكد - وجهة نظرنا - أن نظام التأمين المباشر هو النظام الأولي بالاتباع في مجال الحوادث المرورية، أن مبدأ التعويض التلقائي الذي يستند إلى هذا النظام قد حقق نجاحاً في ضمان حقوق المضرورين من هذه الحوادث في العديد من الدول - ذكرنا مثالين لها - التي كرست تشريعاتها تطبيق أحكامه.

المبحث الثالث

تطور التأمين الإلزامي من حوادث السيارات

بالمملكة ونظام التأمين المطبق بها

تمهيد وتقسيم: نظراً إلى تزايد عدد السيارات بالمملكة ، وزيادة المستخدمين للطرق العامة لأغراض كثيرة ، فقد تزايدت ظاهرة ضحايا حوادث السيارات بشكل ملفت للنظر، سواء على الطرق العامة داخل المملكة أو الطرق العامة السريعة التي تربط المملكة بغيرها من الدول، وتسببت في إحداث أضرار كثيرة بدنية ومالية، وإزاء ذلك كان لا بد من تدخل المنظم السعودي - أسوة بالعديد من الدول - لحماية الأرواح والأموال. ومر تدخله هذا بمرحلتين:

الأولى: في عام ١٤٢٢هـ، حيث فرض تأميناً إلزامياً على رخصة القيادة، إلا أن هذا النوع من التأمين - الذي انفردت به المملكة العربية السعودية دون سائر الدول - قد أنطوى على العديد من السلبيات حالت دون تحقيقه الهدف منه، وسنلقي الضوء على هذا النوع من التأمين (في المطلب الثالث).

أما المرحلة الثانية فكانت بتدخل المنظم وتبنيه نظام التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، أسوة بما تأخذ به معظم الدول، وسنوضح ذلك (المطلب الثالث). ونظراً للظروف الخاصة التي كانت - ولا تزال - تمر بها المملكة العربية السعودية فيما يتعلق بالتأمين بصفة عامة، وخاصة الإلزامي منه، فقد رأينا أنه من المفيد عرض لنبذة مختصرة عن نشأة وتطور التأمين بالمملكة (المطلب الأول).

المطلب الأول

نشأة وتطور التأمين - بصفة عامة - بالمملكة العربية السعودية

بدأ نشاط التأمين في المملكة العربية السعودية في الأربعينات الميلادية، وكانت بدايته متواضعة تتلاءم مع النمو الاقتصادي المحدود في هذه الحقبة، ثم ازدهر سوق التأمين ازدهاراً ملحوظاً في نهاية السبعينات وبداية الثمانينات، ذلك للنمو الاقتصادي الكبير في المملكة وما رافقه من استثمارات في المشاريع التنموية التي تحتاج إلى التأمين؛ لدوره المؤثر في حياة المجتمع، من خلال توفيره الحماية للأفراد ومختلف المشاريع الإنتاجية، ولأنه يعد عنصراً أساسياً من عناصر التنمية للائتمان المصرفي، وما يبثه من ثقة في التمويل المالي والتبادل التجاري^(١). وكان التأمين في هذه المرحلة يتم عن طريق شركات تأمين أجنبية يرعاها وكيل سعودي. أما بالنسبة للتأمين الإلزامي - بصفة عامة - فلم تفرضه المملكة العربية السعودية قبل عام ١٣٨٩ هـ، نظراً لظروف وأحوال معينة، أهمها، أن غالبية الأفراد في المجتمع السعودي كانت لا تتقبله ولا تتعامل فيه، بسبب عدم وضوح الرؤية الشرعية - آن ذاك - حوله، مما أدى إلى انصراف العديد من الأفراد عنه تجنباً للوقوع في المحذور.

ولكن هذا لم يمنع ممارسة التأمين في السوق السعودي، بل كانت جميع أنواع التأمين بما فيها التأمين من المسؤولية والتأمين على الحياة تستخدم في المملكة لكن بصورة اختيارية، فمن كان يريد أن يبرم وثيقة تأمين لحماية نفسه من المسؤولية - القانونية - المدنية أو حماية نشاطه أن يقوم بذلك طواعية واختياراً دون أن يلزمه بذلك نظام.

وظل الأمر على هذا النحو حتى صدر أول نظام للتأمين الإلزامي على العمال الذين يخضعون لنظام العمل والعمال، ويسمى نظام التأمينات

(١) راجع في ذلك. تركي عبد الله عبد العزيز أبا عودة - التأمين وأنظمتها في المملكة العربية السعودية -

معهد الإدارة العامة - الرياض - طبعة بدون - ص ٤١.

الاجتماعية^(١). ثم صدر بعد ذلك نظام الضمان الصحي التعاوني^(٢)، وهكذا تم فرض التأمين في عدد من المجالات بالمملكة^(٣).

المطلب الثاني

مرحلة التأمين الإلزامي على الرخصة

تقسيم: سنعرض (الفرع الأول) لمضمون هذا النوع من التأمين، ثم لمدى استفادة قائد السيارة ومالكها وأفراد عائلتهما (الفرع الثاني) ، أما في (الفرع الثالث) فسنعرض لسلبات هذا النوع من التأمين.

الفرع الأول

مضمون التأمين الإلزامي على الرخصة

بدأت هذه المرحلة بصدور قرار مجلس الوزراء السعودي رقم ٢٢٢ وتاريخ ١٣ شعبان ١٤٢٢هـ. وتم بمقتضى هذا القرار تطبيق التأمين الإلزامي على رخص السائقين بالمملكة من ناحية، ومن ناحية أخرى لم يسمح بمرور السيارات الأجنبية التي تعبر حدود المملكة ما لم يكن مؤمناً عليها تجاه الغير، فقد نص القرار على أن "١- عدم السماح بدخول المركبات الأجنبية للمملكة أو عبور أراضيها ما لم تكن مؤمناً عليها تجاه الغير . ٢-
٣- الإلزام بالتأمين التعاوني تجاه الغير على رخص السائقين دون استثناء...". وقد بدأ العمل بهذا القرار في ١٥/٩/١٤٢٣هـ، على أن يكون العمل به بشكل

(١) صدر هذا النظام بالمرسوم الملكي رقم م/٢٢ بتاريخ ١٣٨٩/٩/٦ هـ، وألغى هذا النظام وحل محله نظام جديد للتأمينات الاجتماعية صدر بالمرسوم الملكي رقم م/٢٣ بتاريخ ١٤٢١/٩/٣ هـ، وقد نصت المادة الرابعة منه على أن ".... يخضع بصورة إلزامية للتأمينات الاجتماعية المحدثة بموجب هذا النظام جميع العمال، دون تمييز في الجنسية أو الجنس أو السن...". راجع في عرض ذلك بالتفصيل د. مروان بن حسن محمد إسماعيل - التأمين من المسؤولية على حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية - دراسة مقارنة بالنظام المصري والإنجليزي والفرنسي - عام ٢٠٠٨ م - دار نشر بدون - ص ٨٥٢ وما بعدها.

(٢) صدر هذا النظام بمقتضى المرسوم الملكي رقم م/١٠ بتاريخ ١٤٢٠/٥/١ هـ، ويهدف هذا النظام إلزامية توفير الرعاية الصحية وتنظيمها لجميع العاملين المقيمين من غير السعوديين بالمملكة.

(٤) منها (مثلاً) نموذج عقد الأشغال العامة الصادر بقرار مجلس الوزراء رقم (١٣٦) وتاريخ ١٣/٦/١٤٠٨ هـ، فقد نصت المادة (٥/١٢) منه على أن "يلتزم المقاول عند توقيع أي عقد تزيد قيمته عن خمسة ملايين ريال بأن يقدم إلى الجهة الحكومية بوليصة التأمين اللازمة التي تفيدهم بالتأمين على المشروع ومكوناته الأساسية أثناء التنفيذ وحتى التسليم الابتدائي للمشروع من قبل شركة وطنية.

تدرجي، ويتم تقييم هذه التجربة بصفة مستمرة لتصحيح ما قد يعثر بها من أوجه قصور.

وواضح أن التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات - في ذلك الوقت - داخل المملكة العربية السعودية كان على رخصة السائق وليس على رخصة المركبة كما كان معمول به في جميع دول العالم.

والواقع أنه برغم أن هذين النوعين من التأمين الإلزامي ينتمي إلى طائفة التأمين من المسؤولية المدنية عن الأضرار، إلا أن بينهما فارق جوهري، فالتأمين على رخصة القيادة يركز على فكرة شخصية التأمين، وجوهرها أن شركة التأمين (المؤمن) لا يلتزم بتغطية نتائج حادث السيارة إلا إذا كان المسئول عن الحادث هو السائق المؤمن على رخصته فقط، ويكون إثبات مسؤوليته وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية. أما بالنسبة للتأمين على رخصة السيارة، فيركز على فكرة موضوعية التأمين^(١)، التي بمقتضاها يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الحادث الذي وقع من السيارة المؤمن عليها لديه، أي أن المسئول عن الحادث، سواء كان المؤمن له أو غيره، وسواء كان فعل هذا الأخير يثير مسؤولية المؤمن له إعمالاً لأحكام المسؤولية عن فعل الغير، أو كان هذا الغير مسئولاً وحده عن الحادث^(٢).

وقد كان التأمين على رخصة القيادة مقبولاً لدى شركات التأمين بالمملكة العربية السعودية، لأنه كان يحقق مصلحة تلك الشركات، لارتكازه على فكرة شخصية التأمين الذي يجعل التزامها محددًا - فقط - بانعقاد مسؤولية المؤمن له وفقاً للقواعد العامة، هذا بخلاف التأمين على السيارة.

الفرع الثاني

مدى استفادة قائد السيارة ومالكها وأفراد

عائلتيهما من التأمين على الرخصة

لم تستثن وثائق التأمين المستخدمة في هذا النوع من التأمين مالك السيارة أو أي من أفراد عائلة أو أفراد عائلة السائق من الاستفادة من مظلتها إذا كان أيهم من ضحايا حادث السيارة التي تثبت مسؤولية سائقها المؤمن على رخصته، فقد صرحت نصوص تلك الوثائق بأن التعويض يدفع أصلاً للمؤمن له نظير تحمله

(١) راجع في ذلك من الفقه. د. محمد إبراهيم دسوقي - تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع - بدون دار نشر - عام ٢٠٠٨ - ص ٢٢. راجع لمزيد من التفاصيل هذا البحث - ص ٥٦ وما بعدها.

(٢) راجع في ذلك - د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١١ وما بعدها.

لمسئوليته المدنية الناشئة عن قيادته للسيارة وارتكابه لحادث ما. وهو واضح مما تضمنته - مثلاً - وثيقة التأمين للرخصة للمسئولية تجاه الغير الصادرة عن الشركة التعاونية للتأمين، حيث جاء بها "تلتزم الشركة - في حالة وقوع حادث داخل أراضي المملكة العربية السعودية أثناء قيادة المشترك (المؤمن له) شخصياً لمركبة مصرح له بقيادتها نظاماً بموجب رخصة القيادة التي يحملها والمبين تفاصيلها بشهادة التأمين - بالتعويض وذلك عن جميع المبالغ التي يترتب على المشترك (المؤمن له) نظاماً دفعها بصفة تعويض للغير عن الأخطار المغطاة التالية: أ- الأضرار الجسدية التي تلحق بالغير داخل المركبة وخارجها. ب- الأضرار المادية خارج المركبة"^(١). وواضح من هذا النص أن الوثيقة ألزمت المؤمن بالتغطية التأمينية لجميع الأشخاص المضرورين جراء الحادث الذي تتحقق فيه مسؤولية المؤمن له صاحب الرخصة المؤمن عليها، ويبدو ذلك واضحاً من عبارة "تلتزم الشركة" بالتعويض وذلك عن جميع المبالغ التي يترتب على المشترك "المؤمن له" نظاماً دفعها بصفة تعويض للغير...."^(٢)، وقد جاء لفظ "الغير" مطلقاً مما يستلزم صرفه إلى كل شخص لحقه ضرر نتيجة حادث ثبتت فيه مسؤولية صاحب الرخصة - المؤمن عليها - عنه، ولا شك أن ممن يشملهم لفظ "الغير" مالك^(٣) السيارة وأفراد عائلته، وكذلك أفراد سائق السيارة - المؤمن على رخصته - المسئول عن الحادث، ومن ثم يستفيدون من مظلة هذا النوع من التأمين، ويحق لهم الرجوع على المؤمن لمطالبته بتعويض الأضرار التي لحقت بهم جراء الحادث^(٤).

(١) وقد جاء في مقدمة هذه الوثيقة، أنها صدرت عن الشركة بموجب نظامها الأساسي كشركة تعمل بمبدأ التأمين التعاوني وفقاً لأحكام نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٢ وتاريخ ١٤٢٤/٦/٢ هـ.

(٢) أما وثيقة التأمين التي كانت تصدرها ذات الشركة على المركبات التي تقوم بالمرور من دولة لدولة أخرى عبر المملكة فكانت تأمن على المركبات وليس على الرخصة .

(٣) يحدث في حالات كثيرة أن يكون مالك السيارة ليس هو قائدها المؤمن على رخصته، كما لو استأجر مالك السيارة سائق مؤمنة رخصته، وأثناء قيادة هذا الأخير للسيارة صدم مالك السيارة - مثلاً - وهو مترجلاً في الشارع.

(٤) ويؤكد ذلك أن وثائق التأمين المستخدمة لم يستثن هؤلاء من الاستفادة من هذا النوع من التأمين، من هذه الوثائق - على سبيل المثال - ما تضمنته وثيقة تأمين الرخصة الصادرة عن الشركة التعاونية للتأمين، حيث جاء بها فيما يتعلق بالاستثناءات (ما لا تغطيه الوثيقة) "الوفاة أو الإصابة الجسدية للسائق نفسه" الخسارة أو الضرر للسيارة أو المركبة التي يقودها السائق المؤمن له أو الممتلكات التي هي في عهده برسم الأمانة". راجع في ذلك www.tawumiya.com.sa.

أما بالنسبة لقائد السيارة - المؤمنة رخصته - المؤمن له المتسبب في الحادث ، فإنه لا يعد من الغير؛ ومن ثم لا يستفيد من هذا التأمين، لأن هدف هذا النوع من التأمين هو تأمين مسؤولية الشخص صاحب الرخصة - محل التأمين - في مواجهة ضحايا حادث السيارة التي يقودها ، وأن ذات التأمين لا يمكن أن يغطي المؤمن له إذا أصيب بضرر جراء وقوع الحادث الذي انعقدت مسؤوليته عنه ، ذلك أن الشخص لا يمكن أن يكون مسؤولاً ومضروباً في ذات الوقت، ولا يمكن للمرء أن يسأل أمام نفسه ، لذا كان منطقياً أن يستثنى من مظلة هذا النوع من التأمين^(١).

الفرع الثالث

تقييم نظام التأمين على الرخصة

رغم وجود بعض الإيجابيات لهذا النوع من التأمين، إلا أنه تضمن العديد من الثغرات والعيوب التي حالت دون بلوغ الهدف منه، ذلك الهدف المتمثل في تحقيق الحماية الفعالة للمتسببين في حوادث السيارات والمضروبين منها. وإذا كانت هناك بعض السلبيات الإدارية^(٢) قد ساهمت في تأخير ابتداء العمل بهذا التأمين^(٣)، إلا أن مثل هذه السلبيات لا ترقى - في نظرنا - إلى أن تكون عائقاً حقيقياً يحول دون تحقيق الهدف منه، لكن - بخلاف السلبيات الإدارية - ظهرت خلال التطبيق العملي لهذا التأمين العديد من السلبيات الأخرى^(٤) أهمها:

(١) وهذا واضح مما تضمنته الوثائق السعودية للتأمين على الرخصة، حيث أخرجت من التغطية التأمينية الوفاة أو الإصابة البدنية لأي شخص يعمل لدى المؤمن له إذا وقعت تلك الوفاة أو الإصابة أثناء ذلك العمل وبسببه، ولا تكون الشركة مسئولة - أيضاً - عن تعويض الغير المتواطئ مع المؤمن له على ارتكاب الحادث بصرف مبلغ التعويض ، كما أن شركة التأمين مسئولة عن الوفاة أو الإصابة الجسدية لأي شخص آخر يعمل لدى من له حق المطالبة بالتعويض بموجب وثيقة التأمين على الرخصة الصادرة عنها، وذلك إذا وقعت تلك الوفاة أو الإصابة أثناء العمل أو بسببه. راجع للمزيد. د. مروان بن حسن محمد إسماعيل - المرجع السابق - ص ٨٧٦ وما بعدها ، ص ٨٨٢ وما بعدها.

(٢) ومن أهم هذه السلبيات: ١- تأخر الإدارة العامة للمرور في التنسيق مع وزارة المالية ووزارة التجارة لإقرار الموافقة مساهمة المزيد من شركات التأمين للعمل على إيجاد بيئة وخيارات تنافسية لتحقيق خدمات فعالة للمواطنين في هذا المجال. ٢- عدم وصول المعلومات الكافية عن هذا التأمين للغالبية العظمى من قاندي السيارات وهم من يستفيدون من هذه الخدمة ، وأدى عدم توافر الثقافة التأمينية لديهم إلى عدم معرفتهم بإيجابيات وسلبيات هذا التأمين. ٣- عدم بذل شركات التأمين الجهد الكافي المقنع لإيضاح مضمون التغطية التأمينية للبوليصة وكذا آليات تنفيذ هذه التغطية.

(٣) من المعروف أنه صدر قرار مجلس الوزراء رقم (٢٢٢) بالزامية التأمين على الرخصة في تاريخ ١٣/٨/١٤٢٢هـ ، وبدأ تطبيق هذا القرار في ١٥/٩/١٤٢٣هـ.

(٤) في عرض هذه السلبيات راجع للمزيد. د. عبد الجليل السيف - لماذا التأمين على المركبة - مجلة الشورى - العدد ٥١ - شوال ١٤٢٤ هـ - ص ٢٤. د. مروان بن حسن محمد إسماعيل - المرجع السابق ص ٨٥٥ وما بعدها.

١- قصوره عن تقديم حماية تأمينية فعالة سواء للمتسببين في الحوادث المرورية أو المضرورين منها، ويظهر ذلك جلياً من ناحيتين: الأولى: أن نصوص نظام المرور^(١) الذي كان معمول به - آنذاك - تقضي بأن تجديد رخصة القيادة يتم كل خمس سنوات، وأن هذا النظام لم يتضمن نصاً يلزم السائق بالتأمين على رخصته سنوياً رغم إلزامية هذا التأمين، وهذا يعني أن السائق يمكنه عدم التأمين على رخصته خلال أربعة سنوات من تاريخ استصدارها أو من تاريخ تجديدها، فإذا لم يختار قائدو السيارات - حيث لا يوجد ما يلزمهم - التأمين على رخصهم خلال تلك الأربعة سنوات فإن ذلك يترتب عليه تعطيل الحماية التأمينية لهؤلاء السائقين إذا تسببوا في حوادث مرورية وكذلك المضرورين من هذه الحوادث. ومن ناحية أخرى: يستثنى هذا التأمين من التغطية ضحايا حوادث السيارات التي تقع في الحالات التي لا يكون بداخلها سائق، كما لو انحدرت السيارة أو اشتعلت بها النيران وهي واقفة. كذلك لا يلتزم المؤمن بتعويض ضحايا حوادث السيارة رغم وجود سائق بها إذا لم يكن لهذا السائق رخصة، أو كانت له رخصة ولكن ليس مؤمناً عليها.

٢- افتقاده إلى العدالة في تطبيقه، ذلك أن الأسر الغنية التي تملك عدد من السيارات ولديها سائق واحد، كانت تؤمن على رخصة هذا السائق - فقط - لقيادة جميع السيارات، أي تتحمل تكاليف التأمين على رخصة سائق واحد، بينما الأسر الفقيرة التي تمتلك سيارة واحدة - مثلاً - فإنها تضطر إلى تحمل تكاليف التأمين على عدد من الرخص مساوي لعدد أفراد الأسرة الذين يتناوبون على قيادة السيارة.

٣- ظهرت لهذا التأمين - وقت تطبيقه - آثار غير جيدة على المواطنين السعوديين والمقيمين بها عند سفرهم بسياراتهم إلى دول مجلس التعاون الخليجي^(٢) أو غيرها من الدول العربية، فجميع هذه الدول كانت تطبق نظام التأمين على المركبات، لذا كان يضطر هؤلاء أن يبرموا تأميناً على السيارة بجانب التأمين على الرخصة.

(١) الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/ ٤٩) وتاريخ ١٦/١١/١٣٩١ هـ ، وهذا النظام تم إلغاؤه بمقتضى نظام المرور - الجديد- الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/ ٤٩) وتاريخ ٦/١١/١٣٩١ هـ.

(٢) نود أن ننوه أن أفراد المملكة العربية السعودية لهذا النوع من التأمين لم يكن مناسباً ، خاصة أنها قد وقعت العديد من الاتفاقات الدولية والإقليمية والعربية والخليجية التي من شأنها تحديد أنظمة ولوائح المرور بين الدول الموقعة على هذه الاتفاقات بحيث تشكل منظومة يسهل التعاون والتعامل معها، راجع في ذلك - د. عبد الجليل السيف - المرجع السابق - نفس الموضوع.

٤- انتشار ظاهرة الاحتيال والغش عن طريق تبديل السائقين ، الأمر الذي كبد شركات التأمين خسائر فادحة.

ويتأمل هذا النوع من التأمين ، والقرار الذي صدر به، وانفراد السعودية به دون سائر الدول، وبالتدقيق في الظروف والملابسات التي أحاطت به تنظيمياً وتطبيقاً ، خاصةً ، وجوب الموازنة بين الضرورات العملية التي دعت إليه وما تتضمنه من وجوب التدخل بتنظيمه للحد من الآثار الخطيرة لحوادث السيارات وحماية المتسببين فيها والمتضررين منها ، وبين التردد في الأخذ بالتأمين بصفة عامة في المملكة بسبب عدم وضوح الرؤية الدينية بشأنه ، بالإضافة إلى حداثة العمل بالتأمين الإلزامي على الرخصة ، وما استدعاه من تدخل جهات إدارية حكومية قد لا تملك ما يكفي من الخبرة ، كل ذلك - من وجهة نظرنا - تسبب في إيجاد إشكاليتين لعبتا الدور الأساس فيما عرضنا له من سلبيات، نعرض لهما فيما يلي بإيجاز:

الأولى: عدم وجود فهم واضح لمضمون القرار الذي صدر بالالزام بالتأمين على الرخصة ، ويرجع ذلك إلى أن التوجه الأساسي قبل صدور هذا القرار كان ينصب على أن يكون التأمين على المركبة ، إلا أن القرار صدر مغايراً لما كان قد خطط له^(١)، استناداً إلى مبررات حاصلها، أن المصلحة تستدعي وجوب التأمين على الرخصة، فذلك - من وجهة نظرهم - يؤدي إلى حل مشكلة تعثر سداد المتسببين

(١) راجع في ذلك د. عبد الجليل السيف - المرجع السابق - نفس الموضوع. وللمزيد راجع محضر هيئة الخبراء (ممثلاً من كل من وزارة الداخلية، المالية ، التجارة، مؤسسة النقد، هيئة الخبراء) رقم ٢١٩ وتاريخ ١٤٢٠/٧/٢٢ هـ في بنده الثالث فقرة (ج) ما نصه الموافقة على التوصية الواردة في البند (ثالثاً) من المحضر الوزاري المتضمن تكاليف مجلس الشورى لبحث مبدأ الإلزام بالتأمين التعاوني على جميع المركبات، تلا ذلك محضر اجتماع هيئة الخبراء رقم ٣٣٨ وتاريخ ١٤٢٠/١١/١٧ هـ (ممثلاً من كل وزارة الداخلية، وزارة المواصلات ، وزارة العمل ، هيئة الخبراء)، حيث ورد في فقرته (سابعاً) "ويرى المجتمعون أهمية النظر في إمكانية التأمين الإلزامي على جميع المركبات سيكون له أكبر الأثر في تخفيف العبء على المحاكم والسجون والأجهزة المختصة ذات العلاقة، بالإضافة إلى اختصار الوقت والجهد والتكاليف على المؤمن عليهم ... " ، وتؤجّج الجهد الذي بذلته للجان الوزارية ولجان هيئة الخبراء بقرار مجلس الشورى رقم ١٠٢/٨٦ بتاريخ ١٤٢٢/٢/٢٦ هـ، المبني على محضر هيئة الخبراء وكذلك لجنة الأنظمة والإدارة بمجلس الشورى بمشاركة مندوبين من الإدارة العامة للمرور والعضو المنتدب للشركة التعاونية للتأمين وإلى هذا التاريخ كانت إجراءات هذا التنظيم الإجراء قد أخذت مساراً آخر بدون مقدمات حيث صدر قرار مجلس الوزراء رقم ٢٢٢ وتاريخ ١٤٢٢/٨/١٣ هـ - سالف الذكر - بإلزامية التأمين على الرخصة وليس على المركبات- أنظر في ذلك د. عبد الجليل السيف - المرجع السابق - ص ٢٤ وما بعدها.

في الحوادث المرورية ، وأن هذا التأمين سيغني عن الإلزام بالتأمين على المركبات خاصة المركبات الحكومية.

الثانية: أن الإلزام بالتأمين على الرخصة لسائقي السيارات داخل المملكة قد جاء بقرار يتضمن فقرتين، ولم يصحبه نظام - أو حتى آلية - يبين بوضوح كيفية تطبيق هذا القرار، الأمر الذي ترك هذا المجال لشركات التأمين المعتمدة بالمملكة لتجتهد في وضع وتحديد وثائق التأمين المستخدمة لهذا النوع من التأمين وتضمنه من الشروط ما يحقق مصالحها، حتى أصبحت هذه الشركات هي المنظم لهذا النوع من التأمين^(١)، وصار ما يصدر عنها من وثائق كأنه نظاماً تأمينياً، خاصة أن هذه الوثائق لم تكن - آنذاك - تخضع لأي جهة رقابية^(٢) تراجعها وتدرسها وتعديل فيها تحقيقاً للمصلحة العامة، وتعمل على إيجاد توازن بين مصالح شركات التأمين (المؤمن) والمؤمن له (المتسبب في الحادث) والمستفيد من هذا التأمين (المضروبين جراء الحوادث المرورية).

ويلاحظ أن توقع هذه الإشكاليات لم تغب عن من أصدر القرار، ودليل ذلك تأخيرته تطبيق هذا القرار إلى تاريخ ١٥/٩/١٤٢٣ هـ ، وتضمنين هذا القرار نصاً يقضي بتطبيقه تدريجياً وضرورة التقييم المستمر لتصحيح ما قد يعتريه من أوجه قصور .

المطلب الثالث

الأخذ بنظام التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات

وأثره على حماية المضروب من الفئات محل البحث

تقسيم: سنتناول هذا المطلب في فرعين: الأول، نعرض فيه للنصوص النظامية التي تؤكد أخذ المملكة العربية السعودية للتأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. أما الفرع الثاني سنخصصه لإلقاء الضوء على أثر هذا النوع من التأمين على حماية المضروب من الفئات محل البحث في السعودية.

الفرع الأول

تطبيق السعودية لنظام التأمين الإلزامي من المسؤولية

المدنية الناشئة عن حوادث السيارات

نظراً لما أظهره التطبيق العملي لنظام التأمين على رخصة القيادة من سلبيات حالت دون تحقيق الهدف منه، وانطلاقاً من رغبة المنظم السعودي في توفير حماية حقيقية وفعالة للمضروبين من جراء الحوادث المرورية والمتسببين فيها، فقد ألغى المنظم نظام التأمين الإلزامي على الرخصة، واستبدله بنظام التأمين الإلزامي على المركبات.

(١) لمزيد من التفاصيل راجع د. مروان بن حسن محمد إسماعيل - المرجع السابق - ص ٨٥٩ وما بعدها.

(٢) حيث أن نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٢) قد صدر بتاريخ

١٤٢٤/٦/٢هـ، أي بعد صدور قرار التأمين الإلزامي على الرخصة بأكثر من ستة وتسعة أشهر تقريباً.

بدأ ذلك بصدور قرار مجلس الوزراء رقم (٢٧١) وتاريخ ٢٥/١٢/١٤٢٧هـ، الذي تضمن الموافقة على تعديل البندين (ثانياً) و(ثالثاً) من قرار مجلس الوزراء رقم (٢٢٢) وتاريخ ١٣/٨/١٤٢٢هـ، ليصبحا بالنص الآتي: "السماح لأي شركة يرخص لها في المملكة العربية السعودية بمزاولة نشاط التأمين التعاوني بالقيام بالتأمين على المركبات بشرط التأكد من مقدرة تلك الشركات وتوافق نشاطها مع متطلبات هذا النوع من التأمين، والإلزام بالتأمين التعاوني تجاه الغير على المركبات الخاصة بالأفراد والمؤسسات الخاصة والشركات دون استثناء على أن يستمر العمل بوثائق التأمين الحالية حتى انتهاء سريانها".

ثم تلا ذلك صدور نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم/٨٥ وتاريخ ٢٦/١٠/١٤٢٨هـ، ونص في الفقرة (ج) من المادة الثامنة على أن "يلزم كل قائد مركبة - يحمل رخصة قيادة سارية المفعول، ويقود سيارته داخل المملكة - بالتأمين، وفق ما تحدده اللائحة"، وتولت اللائحة التنفيذية^(١) لنظام المرور تحديد التأمين المنصوص عليه في هذا الأخير، مؤكدة على أن التأمين يجب أن يكون على المركبة، وهذا التأمين إلزامي، وهو تأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن الحوادث المرورية تجاه الغير، حيث جاء بالمادة ١١/٨ منها أنه "لا يجوز تسجيل أي مركبة أو تجديد رخصة سيرها ما لم يكن مؤمن عليها ضد الغير على الأقل من قبل شركات التأمين المعتمدة"، كما نصت المادة ١٢/٨ على أن "يشترط لنقل الملكية وتجديد رخصة سير المركبة وجود وثيقة تأمين سارية المفعول"، وجاء بالمادة ١٥/٨ من اللائحة أن "تلتزم شركات التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية الناتجة عن الحوادث المرورية إذا كان سائق المركبة لديه وثيقة تأمين سارية المفعول ويحمل رخصة قيادة أو تصريح يؤهله لقيادة تلك المركبة مهما كانت الأسباب وللمؤمن حق الرجوع على المؤمن له بالطرق النظامية في حالة مخالفته لعقد التأمين".

فهذه النصوص تصرح بأن المملكة العربية السعودية في مجاهدتها للحد من الآثار السيئة للحوادث المرورية، تأخذ بنظام التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن الحوادث المرورية^(٢).

الفرع الثاني

أثر تطبيق هذا النوع من التأمين على حماية المضرور من الفئات محل البحث في السعودية

(١) صدرت هذه اللائحة بقرار وزير الداخلية رقم ٧٠١٩ وتاريخ ٣/٧/١٤٢٩ هـ .

(٢) للمزيد من التفصيل عن التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن الحوادث السيارات، راجع ما سبق في هذا البحث - ص ١٥ وما بعدها.

يجب في هذا الصدد الإجابة عن هذا التساؤل، هل يغطي هذا التأمين بالحماية جميع المضرورين جراء حادث السيارة المؤمن عليها، خاصة مالك السيارة وقائدها وأفراد عائلتيهما؟.

أوضحنا سابقاً أن نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم/ ٨٥ وتاريخ ٢٦/١٠/١٤٢٨ هـ ، الذي تقرر بمقتضاه وجوب التأمين على رخصة المركبة ذاتها، قد أحال إلى لائحته التنفيذية بشأن تحديد المضرور المستفيد من هذا التأمين.

وأن عموم نصوص المواد التي وردت باللائحة بهذا الخصوص توحى، للوهلة الأولى بالإجابة عن التساؤل السابق بالإيجاب، حيث جاء بالمادة ٨/١١ منها أنه " لا يجوز تسجيل أي مركبة أو تجديد رخصة سيرها ما لم يكن مؤمن عليها ضد الغير على الأقل من قبل شركات التأمين المعتمدة "، كما نصت المادة ٨/١٢ على أن " يشترط لنقل الملكية وتجديد رخصة سير المركبة وجود وثيقة تأمين سارية المفعول"، وجاء بالمادة ٨/١٥ من اللائحة أن " ليس للمؤمن - شركة التأمين - أن يدرج في وثيقة التأمين أي شرط يقلل أو يحول دون تغطية مسؤوليته المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية ".

إلا أنه قد ورد بالوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي - المعمول بها بالفعل - نصوصاً تقرر حرمان مالك السيارة وقائدها من الاستفادة من مظلة هذا التأمين، فقد جاء بالمادة الثانية لدى تحديد الوثيقة للغير المستفيد من التأمين أن "٦- الغير: كل شخص طبيعي أو اعتباري يلحق به ضرر مغطى بموجب أحكام الوثيقة باستثناء المؤمن له و/أو السائق" وفي المادة التاسعة التي تتضمن الحالات غير المغطاة بموجب هذه الوثيقة، تم النص صراحة على حرمان السائق من الاستفادة من مظلة هذا التأمين، فقد نصت هذه المادة على أن "لن تكون الشركة مسئولة عن سداد تعويضات في أي من الحالات الآتية: ١- ٢- الوفاة أو الإصابة الجسدية للمؤمن له، أو السائق. ٣- الخسارة أو الضرر للمركبة المؤمن عليها، أو الممتلكات العائدة إلى أي من المؤمن له أو السائق داخل المركبة أو خارجها ...". واكتفى المنظم السعودي - للأسف - بهذه النصوص بصدد تحديده للمضرور المستفيد، رغم أن تحديد هذا المضرور يعد من المسائل الهامة التي تعد الغاية من النظام، وهذه النصوص على صورتها الحالية لا تتفق مع الواقع العملي في هذا الشأن وما ينطوي عليه من جدل وتناقضات.

ويظهر التناقض جلياً فيما قرره اللائحة التي أحال إليها نظام المرور من فتح باب الاستفادة من مظلة التأمين للمضرور من الغير، وما جاء بالوثيقة الموحدة من استثناء المؤمن له والسائق من الاستفادة منه. فقد أوضحنا سابقاً الصعوبة والتعقيد التي تتعلق بتحديد من يحمل صفة الغير في تطبيق أحكام هذا التأمين،

والأمر يزداد صعوبة في النظام السعودي لوجود تعارض بين ما جاء باللائحة التنفيذية لنظام المرور وبين الاستثناءات التي وردت بالوثيقة الموحدة ، وهو ما يثير التساؤل حول القيمة القانونية لكل منهما، ومن ثم هل يجب تطبيق ما ورد باللائحة أم النصوص التي وردت بالوثيقة الموحدة، خاصة أن شركات التأمين تضمن وثائق تأمينها - بالفعل - جميع النصوص التي وردت بهذه الأخيرة؟. يتضح من ذلك أن الأمر ينطوي على قدر كبير من الغموض ويحتمل الكثير من الجدل والخلاف، وهو ما سنوضحه فيما بعد.

ولعل عذر المنظم السعودي في ذلك يرجع إلى حادثة تبني نظام التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات ، وأن النصوص التي وردت بنظام المرور ولائحته التنفيذية تعد اللبنة الأولى في هذا النوع من التأمين، وقد جاءت في جو يحيطه الحيطه والتردد والحدز. وأنها - أي النصوص - قد وضعت خصيصاً لضمان وحماية حقوق المضرور من حوادث السير. ومن ثم فإن أمر تحديد من هو ذلك المضرور - بصفة عامة والفئات محل البحث بصفة خاصة - المستفيد من التأمين يعد على درجة كبيرة من الأهمية مما يستوجب المعالجة الواضحة والمحددة، لذا فإن الأمر يحتاج إلى تدخلاً تنظيمياً حديثاً لإعادة النظر في صياغة مضمون النصوص الناظمة للموضوع محل البحث، حتى يتفق مع التطورات الاقتصادية الحديثة والزيادة الرهيبية في أعداد السيارات وما صاحبها من زيادة كبيرة في حوادث الطرق وتعقيدها وما أسفر عنه التطبيق العملي لهذه النصوص من نقائص وعيوب.

الفصل الثاني مدى استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين

تمهيد وتقسيم: لاشك أن المشرع - كما أوضحنا - في العديد من الدول قد ألزم مالك السيارة بالتأمين الإلزامي عليها تحقيقاً لهدفين، الأول: تحقيق حماية فعالة وحقيقية للمضروب من حوادث السيارات، والثاني: حماية مالك السيارة الذي بمجرد مساهمته في تشييد الرابطة التأمينية، يصبح مطمئناً إلى أنه لن يتحمل أكثر من تعريفة التأمين التي التزم بها وقت إبرامه عقد التأمين، ذلك مهما بلغت قيمة التعويضات المستحقة لضحايا حادث السيارة المؤمن عليها، ومن ثم يستطيع ترتيب أمور المالية وهو في أمان من المفاجآت التي قد تطرأ في المستقبل^(١).

ولكن في الحياة العملية يحدث أن يكون مالك السيارة أو أفراد عائلته من ضحايا حادث سيارته، وذلك سواء بصفته راكباً، أو يسير بجوارها، أو يجلس بجانب الطريق أو بجوار منزله، أو عابراً للطريق، فهل يمكن - والحال هكذا - لمالك السيارة أو المضروب من أفراد عائلته الرجوع على المؤمن لمطالبته بتعويض الأضرار التي لحقت به جراء هذا الحادث، وذلك بمعزل عن كون مالك السيارة طرفاً في عقد التأمين؟ بمعنى آخر، هل يستفيد مالك السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين الإلزامي بمعزل عن كونه طرفاً في الرابطة التأمينية؟

ثار خلاف في دوائر الفقه والقضاء حول الإجابة عن هذا السؤال، فمنهم من يؤيد استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين، ومنهم من يعارض ذلك.

ولتوضيح ذلك نقسم هذا الفصل إلى أربعة مباحث على النحو التالي:

المبحث الأول: الاتجاه القائل بحرمان مالك المركبة وأفراد عائلته من مظلة التأمين.

المبحث الثاني: الاتجاه القائل باستفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين.

المبحث الثالث: موقف بعض التشريعات المقارنة من استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين الإلزامي عليها.

المبحث الرابع: مدى استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين الإلزامي على المركبات بالسعودية.

(١) أنظر د. محمد لبيب شنب - دروس في التأمين الإلزامي، من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات - سنة ١٩٨٠ - كلية الحقوق - جامعة الكويت - ص ٤.

المبحث الأول

الاتجاه القائل بحرمان مالك المركبة وأقاربه من مظلة التأمين

تقسيم: نعرض في هذا المبحث لوجهة نظر هذا الاتجاه والحجج التي يستند إليها (المطلب الأول)، ثم لتقييم هذا الاتجاه (المطلب الثاني)، وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول

حجج أنصار الاتجاه القائل بحرمان مالك السيارة وأفراد

عائلته من الاستفادة من مظلة التأمين

يذهب أنصار هذا الاتجاه من الفقه^(١) والقضاء^(٢)، إلى حرمان مالك السيارة وأفراد عائلته من الاستفادة من الحماية التي يقرها التأمين الإجباري من المسؤولية ضد حوادث السيارات. فإذا وقع حادث لسيارة مؤمناً عليها، ترتب عليه إصابة مالكها - أو أحد أفراد عائلته - بأضرار مادية أو جسدية أو الاثنين معاً، فإنه لا يمكن للمضرور منهم الرجوع على المؤمن لمطالبته بتعويض الأضرار التي أصابته جراء وقوع هذا الحادث^(٣)، سواء كان هذا المضرور يحمل صفة راكب أو كان متجلاً بجوار السيارة أو عابراً للطريق أو جالساً بجانب الطريق أو أمام أحد المنازل، بغض النظر عما إذا كان قائد السيارة وقت وقوع الحادث هو مالكها أو أحد أتباعه، أم كان شخصاً من الغير كالدائن المرتهن رهناً حيازياً أو المستعير أو المستأجر أو كان سارقاً للسيارة أو مغتصباً لها، وبصرف النظر - أيضاً - عما إذا كان هذا الغير يحمل رخصة قيادة من عدمه.

(١) انظر في ذلك من الفقه د. أبو زيد عبد الباقي - التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير - رسالة دكتوراه - جامعة القاهرة - عام ١٩٧٥م - ص ١٦٦. د. محمد لبيب شنب - المرجع السابق - ص ٢٤. د. سعد واصف - شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية لحوادث السيارات - سنة ١٩٦٣ - ص ٤١. د. رمضان أبو السعود - الدعوى المباشرة - رسالة دكتوراه - سنة ١٩٧٤م - ص ٣٢١. د. إبراهيم الدسوقي - الملتمزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات - عام ١٩٨٥م - مرجع سبق ذكره - ص ٢٤١.

(٢) ومن التطبيقات القضائية في هذا راجع، حكم محكمة الاستئناف العليا (الدائرة التجارية الثالثة) - بتاريخ ١٩٨٩/٦/٢٠ - بتعليق د. محمد جلال إبراهيم - تحديد الأشخاص المستثنين من نطاق التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات - مجلة المحامي - الكويت - السنة ١٣ - أعداد يناير: مارس ١٩٩٠م - ص ٩٠.

(٣) راجع د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢٤١. حكم محكمة النقض المصرية - في الطعن رقم ٤٥١٢ - لسنة ٧٦ ق - بتاريخ ٢٥/٢/٢٠٠٧م - ص ٤٠ - مشار إليه في مرجع أ. أحمد محمود موافي - التعويض عن حوادث السيارات - دار الحقوق للنشر والتوزيع - الطبعة الأولى - عام ٢٠١٠م - ص ١٦٤ وما بعدها.

ويستند أنصار هذا الاتجاه إلى الحجج الآتية:

أولاً: أن التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات هو تأمين لمسئولية مالك السيارة تجاه الغير^(١)، وهذا يعني اقتصر التزام المؤمن على تغطية المسؤولية المدنية للمؤمن له (مالك السيارة) تجاه ضحايا حادث سيرته، سواء كان هؤلاء الضحايا من الغير أو من طائفة الركاب، ومن البديهي أن مالك السيارة لا يعد من هؤلاء، فهو من ناحية: لا يعد من الغير، لأنه عندما يتعاقد مع المؤمن (شركة التأمين) على التأمين على السيارة، فإنه يهدف - في الأساس - إلى ضمان عدم رجوع ضحايا حوادث سيرته، عليه بالتعويض، وأن رجوعهم بالتعويض يكون على المؤمن مباشرة. ولما كان مالك السيارة هو أحد طرفي عقد التأمين فإنه لا يعد من الغير، فوفقاً للنظرية العامة للعقد، أن الشخص لا يمكن أن يكون متعاقد ومن الغير في نفس الوقت^(٢)؛ لذا فإن مالك السيارة لا يستند من التأمين الذي أبرمه على سيرته^(٣). ومن ناحية أخرى: أن مالك السيارة لا يعد ركباً؛ فالركاب - وفقاً للمفهوم القانوني - هو كل شخص ساهم في إبرام عقد نقل بمقابل مع مالك السيارة، بهدف نقله من مكان إلى آخر^(٤)، ومن ثم فإن مالك السيارة لا يعد من طائفة الركاب، إذ يستحيل أن يتعاقد مالك السيارة مع نفسه

(١) راجع في ذلك د. أبو زيد عبد الباقي - المرجع السابق - ص ١٦٦. د. محمد شمس الدين الحسامي - أصول التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية - مجلة المحامي - العدد الثاني - يولييه عام ١٩٧٧ - ص ١٩.

(٢) د. محمد جلال إبراهيم - مرجع سبق ذكره - ص ٩٤.

ومن الفقه الفرنسي راجع:

Yvonne lambert - faivre des assurance, Dalloz, 1990. P. 549.

(٣) وقد أكدت هذا المعنى محكمة النقض المصرية لدى نظرها أحد الطعون حيث جاء بحكمها "أن التأمين الإجباري الذي يعقده مالك السيارة إعمالاً لحكم المادة ١١ من القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ بإصدار قانون المرور - المقابلة للمادة السادسة من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ - هو تأمين ضد المسؤولية المدنية عن حوادثها لصالح الغير استهدف المشرع به حماية المضرور وضمان حصوله على حقه في التعويض الجابر للضرر الذي وقع عليه وبالتالي فإن هذا التأمين لا يغطي المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق بمالك السيارة المؤمن عليها بسبب الحادث الواقع منها سواء أكان هو قائدها أم ركباً بها"، جاء ذلك في حكمها في - الطعن رقم ٤٧٩٥ - لسنة ٧٤ ق - جلسة ٢٠٠٦/٣/١٦م غير منشور. وراجع أيضاً حكمها - في الطعن رقم ٤٥١٢ - لسنة ٧٦ ق - بجلسة ٢٠٠٧/٢/٢٥ - سبق الإشارة إليه.

(٤) راجع في تفصيل ذلك - د. فيصل زكي عبد الواحد - المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية - مرجع سبق ذكره - ص ١٣ وما بعدها. د. محمد لبيب شنب - مرجع سبق ذكره - ص ٢٣.

بههدف انتقاله من مكان إلى آخر، ومن ثم فإنه لا يستفيد من تغطية الأضرار التي يلتزم بها المؤمن^(١).

ثانياً: أن مالك السيارة - المؤمن له - هو المسئول مدنياً عن الآثار التي تنشأ عن حوادث سيارته، فإذا كان هو أحد ضحايا هذه الأخيرة، فإن هذا يعني مسئوليته تجاه نفسه^(٢) وهذا غير جائز؛ ومن ثم فإنه لا يستفيد من مظلة التأمين الإجباري على سيارته، ذلك بغض النظر عما إذا كان راكباً أو من الغير، لأنه في الحالتين تتحقق مسئوليته تجاه نفسه، الأمر الذي يحول دون التزام المؤمن بالتعويض^(٣).

ثالثاً: أنه برغم عدم ذكر قائد السيارة في بعض النصوص التشريعية، كنص المادة (٢/٦٤)^(٤) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي، والمادة السابعة^(٥) من قانون التأمين الإجباري المصري - الملغى - رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م، ليس معناه استفادته من الحماية التأمينية، ذلك أن استبعاد أفراد عائلته من هذه الأخيرة، يستفاد منه استبعاده من باب أولى. وينطبق هذا على مالك السيارة رغم عدم النص عليه صراحة بالمادتين سالفتي الذكر.

(٢) راجع د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - مرجع سبق ذكره - ص ٢٤١.

(٣) أنظر د. حجي محمود زاهر - حق المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من حوادث السيارات في الرجوع على شركة التأمين - رسالة ماجستير - معهد البحوث والدراسات العربية القاهرة - عام ٢٠٠٥ - ص ١٦ د. محمد المنجي - مرجع سبق ذكره - ص ٢٩٢.

(٤) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - مرجع سبق ذكره - ص ٢٤١.

(٥) فقد جرى نص هذه المادة على النحو التالي: "لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو عن أية إصابة بدنية تلحق زوج قائد السيارة وأبويه وأبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركابها أي كانت السيارة، أو كانوا من الركاب في حالة السيارة الأجرة أو السيارة تحت الطلب".

(٦) وجاء نصها على النحو التالي: "لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو عن أية إصابة بدنية تلحق زوج قائد السيارة وأبويه وأبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركابها أي كانت السيارة، أو كانوا من الركاب في حالة السيارة الأجرة أو السيارة تحت الطلب".

المطلب الثاني

مناقشة الاتجاه القائل بحرمان مالك السيارة

وأفراد عائلته من الحماية التأمينية

تمهيد وتقسيم: بداية نحن لا ننكر ما ذهب إليه أنصار هذا الاتجاه من أن الشخص لا يمكن أن يكون من الغير في علاقته مع نفسه ، ولكن هذا لا يعني عدم إمكانية إضفاء صفة الغير على مالك السيارة، لسببين: الأول: أن غالبية الفقه والقضاء تذهب - وبحق - إلى أن تحديد صفة الغير يتعين أن لا يتم على ضوء الرابطة التأمينية، بل إن تحديد هذه الصفة يجب أن يتم بالنظر إلى طبيعة العلاقة بين المضرور من حادث السيارة، ومستغل هذه الأخيرة. الثاني: أنه بعد تدخل المشرع وإضفاء صفة الإلزام على التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، تغير مفهوم هذا التأمين وأصبح تأميناً من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بصفة عامة ، ذا طبيعة موضوعية ، وقد كان لذلك أثر بالغ على تحديد شخص المضرور .

وتناولنا لهذا الموضوع سيكون بإلقاء الضوء على الطبيعة الموضوعية للتأمين وأثرها على تحديد صفة المضرور (الفرع الأول) ، وفي (الفرع الثاني) سنوضح المقصود بفكرة الغير التي اعتبرها المشرع معياراً عاماً للاستفادة من التأمين الإجباري.

الفرع الأول

موضوعية التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية عن حوادث

السيارات وأثرها على تحديد صفة المضرور

إن التأمين ضد حوادث السيارات، قبل تدخل المشرع وإضفاء صفة الإلزام عليه، كان تأميناً من المسؤولية الشخصية للمؤمن له، يخضع لمبدأ سلطان الإرادة، حيث كان للمؤمن له حرية مطلقة في إبرام عقد التأمين من عدمه ابتداءً، وكان لطرفي العقد تحديد التزامات كل طرف وفقاً لإرادتيهما المشتركة، ومن ثم فإن المؤمن لم يكن يلتزم بتعويض ضحايا حادث السيارة المؤمن عليها لديه، إلا إذا انعقدت المسؤولية المدنية لهذا الأخير ، سواء بصفة أصلية أم بصفة تبعية، وذلك إذا كان قائد السيارة المسئول عن الحادث تابعاً للمؤمن له، أما إذا لم يكن المؤمن له - أو أحد تابعيه - مسئولاً عن الحادث، بأن كان المسئول شخصاً من الغير،

فإن المتضرر من الحادث لم يكن له حق الرجوع على المؤمن بمقتضى الدعوى المباشرة لمطالبته بتعويض الأضرار التي لحقت به^(١).

وينبني على ذلك أن مالك السيارة ، لم يكن له الحق في الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به جراء وقوع حادث سيارته التي قام بالتأمين عليها، بغض النظر عما إذا كان هو المسئول عن الحادث - بصفة أصلية أو تبيعية - أو شخص من الغير، ومن ثم فإنه - في هذه المرحلة - لم يكن هناك محلاً للكلام حول مدى إضفاء صفة الراكب أو الغير على مالك^(٢).

ومن الواضح أن الاتجاه القائل بحرمان مالك السيارة من الاستفادة من مظلة التأمين ، قد تأثر بالطبيعة القانونية التي كانت تضي على هذا النوع من التأمين قبل تدخل المشرع لإضفاء صفة الإيجار عليه ، ومن ثم كان منطقياً مع نفسه ؛ ذلك أن التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات كان يعتبر إحدى صور المسؤولية عن فعل الشخص ، حيث لم يكن المؤمن ملتزماً بتغطية الأضرار الناجمة عن حادث السيارة إلا إذا كان مالك السيارة - المؤمن له - مسؤولاً عن حادث سيارته المؤمن عليها سواء بصفة أصلية أو تبيعية^(٣). فإذا كان مالك السيارة أحد ضحايا هذا الحادث، فإما أن يكون هو المسئول عن الحادث وفي هذه الحالة

(١) راجع في ذلك من الفقه. د. محمود جمال الدين زكي - مشكلات المسؤولية المدنية - الجزء الثاني - مطبعة جامعة القاهرة - عام ١٩٩٠ - الجزء الثاني - ص ٤١٥ وما بعدها. ومن أحكام القضاء ، فقد قررت محكمة النقض - تطبيقاً لذلك - لدى نظرها لأحد الطعون الذي طرح أمامها بأن "مسئولية المصاب على أساس الدعوى المباشرة ، لا تقوم إلا إذا تحققت مسؤولية المؤمن له، بحيث إذا حكم بعدم مسؤولية هذا الأخير مدنياً، انتقلت بالتالي مسؤولية المؤمن ، ولا يستطيع المتضرر، أن يرجع بعد ذلك بالدعوى المباشرة" ج في الطعن - رقم ١٢٩ - سنة ٤٣ قضائية - بجلسة ١٩٧٧/٢/١٥م - مجموعة أحكام محكمة النقض للدائرة المدنية - س ٢٨ سنة ١٩٧٧ - ص ٤٦٣. وفي ذلك - أيضاً - وقررت محكمة الاستئناف في حكم لها "عدم تحرك مسؤولية شركة التأمين عن الحوادث التي تقع من استعمال السيارة ، أثناء خروجها من حيازة مالكها، دون علمه أو رضاه على أساس أن مسؤولية الشركة لا تتحقق إلا إذا كان المؤمن له - صاحب السيارة - مسؤولاً عن الحادث الذي وقع فيها ، فإذا انتقلت مسؤوليته لأي سبب ، انتقلت معها مسؤولية شركة التأمين" راجع حكمها ال صادر بجلسة ١٩٧٠/١/٢٧ مشار إليه في مقال الدكتور محمد شمس الدين الحسامي - في موضوع قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية - مجلة المحامي - العدد الثاني - يوليو ١٩٧٧ - ص ٢٥.

(٢) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية من حوادث المركبات الآلية - مرجع سبق ذكره - ص ١١٧ وما بعدها.

(٣) راجع: د. فيصل زكي عبد الواحد - النظام القانوني لدعوى المتضرر من حوادث المركبات الآلية تجاه المؤمن - مرجع سبق ذكره - ص ٧٢٦.

يعد مسئولاً أمام نفسه وهذا غير جائز، وإما أن تتعقد مسؤولية الغير عنه وفي هذه الحالة لا يلتزم المؤمن بتغطية الأضرار التي لحقت بمالك السيارة، لأن المؤمن لا يلتزم إلا بتغطية المسؤولية الشخصية للمؤمن له وهو في هذا الفرض غير مسئول. إلا أن المشرع في معظم الدول قد تدخل بنصوص تشريعية لتنظيم التأمين الإجباري على المركبات الآلية؛ ذلك من أجل ضمان توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث السيارات.

ومنذ تاريخ العمل بهذه التشريعات تغير مفهوم هذا النوع من التأمين. حيث أصبح تأميناً من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات^(١)، وهذا يعني أنه لا يشترط في ظل العمل بهذا التأمين، انعقاد مسؤولية المؤمن له - عن حادث السيارة - بصفة أصلية أو تبعية، من أجل إتاحة الفرصة لضحايا حادث السيارة للرجوع على المؤمن والزامه بتعويض الأضرار التي لحقت بهم، بل يكفي انعقاد مسؤولية قائد السيارة، بغض النظر عما إذا كان قائد السيارة وقت وقوع الحادث هو المؤمن له، أو أحد أتباعه أو المستأجر، أو شخص من الغير.

ويبدو هذا واضحاً من النصوص التي تحكم هذا النوع من التأمين في تشريعات الدول التي تأخذ به، من ذلك، ما جاء في المادة الأولى من قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل بمصر^(٢) على أنه "يجب التأمين عن المسؤولية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع المرخص في تسييرها طبقاً لأحكام قانون المرور...". ثم جاء في المادة الثانية من ذات القانون أن "تقبل في نطاق تطبيق أحكام هذا القانون بطاقات التأمين الموحدة عن سير المركبات عبر البلاد العربية..... بشرط أن يكون التأمين بموجب هذه البطاقات أو الوثائق أو الشهادات سارياً طوال مدة بقاء المركبة في جمهورية مصر العربية وشاملاً أوجه المسؤولية المدنية المنصوص عليها في المادة السابقة....". كما جاء بالمادة ١٧ من نفس القانون على أن "شركة التأمين إذا أدت مبلغ التأمين في حالة قيام المسؤولية المدنية قبل غير

(١) راجع: د. فيصل زكي عبد الواحد - المفهوم القانوني للمستفيد...- مرجع سبق ذكره - ص ١١٨. د.

عادل زيد عبد الله المطيري - مرجع سبق ذكره - ص ١١٩.

(٢) صدر هذا القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ م. وقد كان القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م - الملغي - قد أكد على ذات المعنى حيث جاء بالمادة الخامسة منه أن "يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة...". فقد جاء في النص عبارة "المسؤولية المدنية" عامة، وأكدت على هذا المعنى المادة ١٨ من القانون ذاته حيث جرى نصها على أن "يجوز للمؤمن إذا إلتزم أداء التعويض في حالة وقوع المسؤولية المدنية على غير المؤمن له....." - سبقت الإشارة إليه -.

المؤمن له أو غير المسموح له بقيادة المركبة أن ترجع على المسئول عن الأضرار لاسترداد ما تكون قد أدته من تعويض".

وفي الكويت فقد جرى نص المادة ٦٣ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور^(١) على أنه " ويلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار المادية والجسمانية من حوادث المركبة إذا وقعت في الكويت لجميع حدودها الإقليمية....".

وكذلك في المملكة العربية السعودية، حيث جاء في الفقرة (ج) من المادة الثامنة من نظام المرور^(٢) بأن "يلزم كل قائد مركبة - يحمل رخصة قيادة سارية المفعول ، ويقود سيارته داخل المملكة - بالتأمين ، وفق ما تحدده اللائحة ، هذا وقد جاء بنص الفقرة (١٥) من المادة الثامنة من اللائحة التنفيذية لهذا القانون بأن "تلتزم شركات التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية الناتجة عن الحوادث المرورية إذا كان سائق المركبة لديه وثيقة تأمين سارية المفعول ويحمل رخصة قيادة أو تصريح يؤهله لقيادة تلك المركبة مهما كانت الأسباب وللمؤمن حق الرجوع على المؤمن له بالطرق النظامية في حالة مخالفته لعقد التأمين"، ثم جاء بنص الفقرة (١٦) من ذات المادة أنه " ليس للمؤمن - شركة التأمين - أن يدرج في وثيقة التأمين أي شرط يقلل أو يحول دون تغطية مسؤوليته المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية".

فهذه النصوص قد جاءت فيها عبارة "المسؤولية المدنية" عامة دون أن تحدد أشخاصاً معينة تغطي مسؤوليتهم. مما يفيد أن إرادة المنظم ، قد اتجهت نحو إلزام المؤمن، بتغطية الأضرار التي أصابت ضحايا حادث السيارة المؤمن عليها لديه، بغض النظر عن صفة المسئول عن الحادث، هل هو مالك السيارة أو أحد أتباعه أو شخص من الغير^(٣).

ولا يقدر في ذلك ما جاء بالمادة الثالثة من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات من القول بأن " حيث أن المؤمن له تقدم فإنها تلتزم في حالة حدوث ضرر مغطى بموجب هذه الوثيقة سواء أكان ناشئاً عن استعمال المركبة أو توقفها داخل أراضي المملكة العربية السعودية بتعويض الغير نقداً في حدود الأحكام والشروط الواردة في هذه الوثيقة عن المبالغ جميعها التي يلزم

(١) القانون الصادر بمرسوم رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ في شأن المرور وتعديلاته ، وصدرت اللائحة التنفيذية

لهذا القانون بقرار وزير الداخلية رقم (٨١) لسنة ١٩٧٦ م - سبقت الإشارة إليه - .

(٢) الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٨٥ وتاريخ ١٠/٢٦/١٤٢٨ هـ - سبقت الإشارة إليه - .

(٣) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١١٨ وما بعدها.

المؤمن له أو السائق بدفعها لقاء: (١) الأضرار الجسدية التي تلحق بالغير داخل المركبة أو خارجها. (٢) الأضرار المادية خارج المركبة". وأن ما جاء في هذه المادة يؤكد أن المنظم السعودي ما زال يتبنى النظرة الشخصية لهذا النوع من التأمين حيث حددت الأشخاص الذين يغطي التأمين مسؤوليتهم ، وحصرتهم في المؤمن له والسائق فقط، وأن المؤمن لا يلتزم بتعويض الأضرار إذا كان المسئول شخص آخر غيرهما.

لكننا نرى عدم الاعتداد بعبارة " التي يُلزم المؤمن له أو السائق بدفعها" التي وردت بهذه المادة، وتدعو المنظم إلى ضرورة التدخل لحذفها، لتعارضها مع نص المادة الثامنة في فقرتها (١٥، ١٦) - السابق ذكرهما - من اللائحة التنفيذية لنظام المرور، وهما من النصوص الآمرة التي لا يجوز مخالفتها^(١)، كما أنها تتعارض مع الهدف من تنظيم هذا النوع من التأمين وتدخل المنظم وإضفاء صفة الإلزام عليه، ذلك الهدف المتمثل في توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث السيارات، بغض النظر عن صفة المسئول عن الحادث.

ومما يؤكد هذه النظرة وتبني نتائجها ما جاء بالمادة الرابعة من الأمر رقم ٧٤ - ١٥ لسنة ١٩٧٤ المتعلقة بالزامية التأمين على السيارات بالجزائر^(٢) حيث صرحت: بأن "أن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكاتب بالعقد ومالك المركبة وكذلك مسئولية كل شخص آلت له بموجب إذن منه حراسة أو قيادة تلك المركبة".

وتطبيقاً لذلك فقد استخلصت محكمة النقض المصرية ، من نصوص القانون السابق رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ ، أن المشرع قد أخذ بالفكرة الموضوعية في التأمين الإجباري عن المسؤولية عن حوادث السيارات، وقضت^(٣) ذات المحكمة بأن "تص المادتين ١٨، ١٩ من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإجباري عن المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات ، مفاده أن نطاق التأمين من المسؤولية في ظل العمل بأحكام هذا القانون أصبح لا يقتصر على تغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن فعل المؤمن له وتابعه وحدها وإنما يمتد التزام المؤمن إلى تغطية المسؤولية المدنية لغير المؤمن له ولغير من صرح له بقيادة السيارة المؤمن عليها وفي هذه الحالة أجاز المشرع

(١) راجع في ذلك ما سوف نعرض له لاحقاً، بخصوص إلزامية بعد النصوص التي وردت بالوثيقة وتتعارض مع النصوص الآمرة التي وردت بنظام المرور ولائحته التنفيذية ص .

(٢) هذا الأمر مؤرخ في ٦ محرم عام ١٣٩٤ م الموافق ٣٠ يناير عام ١٩٧٤ م ، وهذا الأمر يتعلق بتنظيم إلزامية التأمين على السيارات والتعويض عن حوادث المرور - الجريدة الرسمية العدد ١٥ لسنة ١٩٧٥ م.

(٣) نقض مدني - جلسة ٣٠ مايو ١٩٧٧ م - مجموعة أحكام النقض - س ٢٨ - ص ١٢١٧.

للمؤمن الرجوع على الغير الذي تولدت المسؤولية عن فعله ليسترد منه قيمة ما أداه من التعويض للمضورر ويؤيد هذا النظر عموم نص المادة ٦ من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ بشأن السيارات وقواعد المرور - المنطبق على واقعة الدعوى - بقولها (ويجب أن يغطي التأمين المسؤولية المدنية عن الإصابات التي تقع للأشخاص وأن يكون قيمة التأمين غير محدودة) بما يفهم منه عموم هذا النص وإطلاق امتداد تغطية المسؤولية إلى أفعال المؤمن له ومن يسأل عنهم وغيرهم من الأشخاص على حد سواء، ولو كان هذا الغير قد استولى على السيارة في غفلة منهم، وترتيباً على ذلك فإنه لا يشترط للالتزام شركة التأمين لدفع مبلغ التعويض للمضورر سوى أن تكون السيارة مؤمناً عليها لديها وأن تثبت مسؤولية قائدها عن الضرر" (١).

وفي سنة ١٩٨٠ أضافت محكمة النقض المصرية حجة أخرى تساند بها موضوعية التأمين الإجباري من المسؤولية، حيث قضت بأنه يبين من المادة ٧٤٧ مدني أن من صور التأمين ما لا يرتبط بمسؤولية المتعاقد مع المؤمن وإنما يرتبط بوقوع حادث معين فيقوم التزام المؤمن بأداء العوض المالي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد، ومن ثم يجوز أن يكون التأمين من المسؤولية غير مقتصر على مسؤولية المتعاقد مع المؤمن وحده، وإنما يجوز أن يشمل أي شخص يقع منه الحادث المبين في العقد، ولو لم يكن المتعاقد مع المؤمن مسؤولاً عن عمله، وفي هذه الحالة يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المترتبة على الحادث في الحدود التي وردت في العقد أو بنص في القانون ولو أنتقت مسؤولية المتعاقد معه (٢).

والنظرة الموضوعية لهذا التأمين هي التي دفعت جانباً كبيراً من الفقه (٣) إلى القول بأنه لا يشترط من أجل ممارسة الدعوى المباشرة لمطالبة المؤمن بتعويض الأضرار الناشئة عن حادث سيارة مؤمن عليها لديه، أن يكون مالك هذه السيارة - المؤمن له - مسؤولاً عن الحادث، بل يكفي ثبوت مسؤولية قائدها، بغض النظر

(١) نقض مدني - الطعن رقم ٢٧١ - لسنة ٤٥ ق - جلسة ١٩٧٨/٨/٩ - المكتب الفني - س ٢٥ - ج ١ - ص ٤٣٧. راجع أيضاً حكمها - جلسة ٣٠ مايو ١٩٧٧ م - مجموعة أحكام النقض - س ٢٨ - ص ١٢١٧.

حيث قضت هذه، بأنه يفهم من عموم نصوص هذا القانون - من نصوص القانون السابق رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ م - أن التأمين يغطي المسؤولية المدنية للمؤمن له وتابعيه، ومن صرح له بقيادة السيارة، ويمتد أيضاً لغير هؤلاء، مع حق الشركة في الرجوع على مرتكب الحادث بما أدته من تعويض للمضورر، فيكفي إذن أن تكون السيارة مؤمناً عليها لدى الشركة، وأن تثبت مسؤولية قائدها عن الضرر مع تحديد مقدار التعويض

(٢) نقض مدني - جلسة ١٩٨٠/٦/٣٠ - مجموعة أحكام النقض - س ٣١ - ص ١٦٥١.

(٣) راجع في ذلك من الفقه: د. محمد لبيب شنب - المرجع السابق - ص ٤. م أنور طلحة - مجموعة المبادئ القانونية التي قررتها محكمة النقض المصرية - الجزء السادس - ص ٧٥ - ١٩٨٣/٥/٥ - ط رقم ١١٨١ م - عز الدين الدناصوري، د. عبد الحميد الشواربي - المرجع السابق - ص ٦٨٥ وما بعدها.

عما إذا كان قائد السيارة هو مالكها أو أحد أتباعه أو شخص من الغير، وسواء كان هذا الأخير قد تم التصريح له بقيادة السيارة أم لا^(١).

وتطبيقاً لذلك قررت محكمة النقض المصرية، نقض حكم أصدره قاضي الموضوع برفض الدعوى المباشرة للمضروب تجاه المؤمن ، تأسيساً على انتفاء مسؤولية مالك السيارة عن التعويض رغم ثبوت المسؤولية الجنائية، لمن كان قائداً للسيارة المؤمن عليها لديه - المؤمن - وقت وقوع الحادث . وذلك على أساس أن قاضي الموضوع قد أخطأ في تطبيق القانون ، حيث أن المتضرر من حوادث المركبات يمكنه الرجوع على المؤمن مباشرة، طالما ثبتت مسؤولية قائد السيارة عن الحادث حتى ولو لم يكن تابعاً للمؤمن له أو انتفت مسؤولية هذا الأخير، وعليه لا يشترط من أجل ممارسة الدعوى قيام مسؤولية المؤمن له ، بل يكفي أن تكون السيارة مؤمناً عليها وأن تثبت مسؤولية قائدها. بل إن محكمة النقض قد ذهبت إلى أبعد من ذلك حيث قررت أنه "لا يشترط من أجل ممارسة الدعوى المباشرة ، أن يكون قائد السيارة، التي وقع منها الحادث تابعاً للمؤمن له"^(٢).

وأضافت المحكمة في حكم لها صدر سنة ١٩٩٣ أن التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات ليس تأميناً اختيارياً، بل هو تأمين إجباري، وليس المقصود من هذا التأمين أن يؤمن مالك السيارة نفسه من المسؤولية عن حوادث سيارته الناشئة عن خطئه أو خطأ من يسأل عنهم، ولكن المشرع هدف إلى حماية المضروب وحصوله على حقه في التعويض الجابر للضرر الذي وقع عليه ، ومن ثم يكون الهدف من قانون التأمين الإجباري أن يكون نطاق المسؤولية التي يلتزم بتغطيتها غير قاصر على مسؤولية مالك السيارة وحده أو من يسأل عنهم، وإنما يمتد إلى تعضية أي شخص يقع منه حادث السيارة متى ثبت خطؤه ولو انتفت مسؤولية مالكها. وعلى ذلك فإن للمضروب من الحادث من سيارة صدرت بشأنها وثيقة تأمين ، أن يرجع على شركة التأمين بدعوى مباشرة لاقتضاء التعويض عن الضرر الذي أصابه من الحادث ، متى تحققت مسؤولية مرتكب الحادث، فلا يشترط لقبول هذه الدعوى قبل المؤمن له أن يكون مالك السيارة مختصماً فيها، ولا أن يستصدر المضروب أولاً حكماً بتقرير مسؤولية مالكها عن الضرر^(٣).

(١) د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٧٢٤.

(٢) نقض مدني - طعن رقم ٨١٤ - جلسة ١٩٧٧/٥/٣٠ - س ٣٤ ق - مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية - عام ١٩٧٧ - ص ١١٣٧ . نقض مدني - الطعن رقم ٥١٣ - س ٤٦ - مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية - س ٣١ - ج ٢ - سنة ١٩٨٠ - ص ١٠٥١.

(٣) نقض مدني - الطعن رقم ٣٥٩٧ - لسنة ٥٨ ق - مجموعة أحكام النقض - س ٤٤ - ص ٣٥٦.

ولا شك أن تحول هذا النوع من التأمين إلى تأمين من المسؤولية المدنية - عن حوادث السيارات - بصفة عامة ذو طبيعة موضوعية ، كان له انعكاس على تحديد شخص المستفيد من الحماية المقررة بمقتضاه^(١). ومن هنا بدأت تظهر أهمية تحديد صفة مالك السيارة ، إذا لحقته أضرار جراء وقوع حادث لسيارته المؤمن عليها، فهل - في ضوء ما سبق - يمكن إضفاء صفة الراكب ، أو الغير، عليه ، أم أنه يخرج عن هذا المجال؟.

وبالرجوع إلى نصوص قوانين التأمين الإجباري في الدول التي تطبقه، لا نجد - مع بعض الفقه^(٢) - ما يحول دون إضفاء صفة الراكب، أو الغير على مالك السيارة. فهذه الصفة يجب أن تحدد بمعزل عن الرابطة التأمينية، حيث يجب تحديدها بالنظر إلى طبيعة العلاقة التي تربط بين مالك السيارة والمسئول عن الحادث، حيث قد يكون هذا الأخير مستأجراً للسيارة أو مغتصباً لها وقت وقوع الحادث. وسيزداد الأمر وضوحاً في محاولة تحديدها لصفة الغير في نطاق هذا النوع من التأمين، فيما يلي.

الفرع الثاني

مفهوم الغير في مجال التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

تمهيد وتقسيم: لاشك أن المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية لحوادث السيارات، هو المضرور من الغير، وهذا هو الفهم السائد من نصوص القوانين الناظمة لهذا النوع من التأمين. وأن لفظ " الغير "^(٣) رغم بساطته، إلا أنه يزيد الأمر غموضاً وتعقيداً، فهذه الكلمة تعد من أكثر المصطلحات القانونية إبهاماً، إذ ليس لها مدلول محدد، بل يختلف باختلاف الموضوع الذي يستخدم فيه. فالغير - مثلاً - فيما يتعلق بحجية الورقة العرفية، يختلف عن مدلولها في التاريخ الثابت. كما أن الغير في نطاق الحقوق العينية يختلف مفهومه عما هو عليه الحال في نطاق الحقوق الشخصية.

وما يهمنا في هذا الشأن هو تحديد مفهوم الغير في إطار التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية لحوادث السيارات، ذلك أن هذه الفكرة اعتبرها المشرع معياراً عاماً للاستفادة من هذا التأمين، ومن ثم فإن حسم مدى استفادة مالك السيارة وأفراد

(١) راجع في ذلك من الفقه د- فيصل زكي عبد الواحد- المفهوم القانوني للمستفيد- مرجع سبق ذكره ص ١١٩.

(٢) راجع في ذلك المرجع السابق نفس الموضوع.

(٣) للمزيد فيما يتعلق بمصطلح الغير راجع من الفقه على سبيل المثال- د - محمد حسين منصور- المرجع

السابق- ١٦٢ وما بعدها. د- فيصل زكي عبد الواحد- المرجع السابق - ص ٢٧ وما بعدها.

عائلته من هذا التأمين، يتوقف على تحديد مركزهم القانوني من حيث مدى اعتبارهم من طائفة الأغيار من عدمه. ويمكننا القول أن عند تحديد صفة "الغير" يتنازعها في الفقه والقضاء مفهومان: الأول: المفهوم المادي للغير وسناقشه في (الغصن الأول)، والثاني: المفهوم القانوني للغير وسنعرض له في (الغصن الثاني).

الغصن الأول

المفهوم المادي للغير وأثره على المركز القانوني

مالك السيارة وأفراد عائلته

يذهب جانب من الفقه والقضاء^(١) إلى أن مفهوم الغير في مجال التأمين الإلجباري من المسؤولية المدنية لحوادث السيارات، يجب تحديده بالمقابلة لمدلول الراكب، حيث يقررون أنه يعد من الغير كل شخص لا يكتسب صفة الراكب بالمعنى الذي عناه المشرع - في العديد من التشريعات - في هذا النوع من التأمين. ومن ثم فإن كل شخص تلحقه أضرار جراء وقوع حادث لسيارة دون أن تربطه صلة مادية بالسيارة التي وقع منها الحادث يعد من الغير^(٢).

وعلى ذلك يعد من الغير كافة الأشخاص الذين يسيرون على الطرق، سواء كانوا من عابري الطريق أو من ركاب المركبات الآلية الأخرى، أو الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون دراجة، أو عربة كالمخصصة للأطفال أو المرضى^(٣) كذلك يكتسب صفة الغير كل من يصاب بأضرار من الأشخاص الذين يتواجدون بجوار الطرق العامة أو الخاصة أو الذين يتواجدون أمام منازلهم أو حتى بداخل هذه المنازل، وتلحقهم أضرار بسبب اقتحام السيارة لهذه الأخيرة^(٤).

إلا أن ما ذهب إليه أنصار هذا الاتجاه لم يلق قبولا، لأن الاعتداد به يترتب عليه الآتي:

(١) راجع في ذلك من الفقه: د. محمد لبيب شنب - المرجع السابق - ص ٢٢. د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات - مرجع سبق ذكره - ص ٢٢٨. د. محمد شمس الدين الحسامي - حول قانون التأمين الإلجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية - مرجع سبق ذكره - ص ١٨. د. فايز أحمد عبد الرحمن - المرجع السابق - ص ١٩. وراجع في عرض هذا الرأي د. فيصل زكي عبد الواحد - المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإلجباري لحوادث السيارات - مرجع سبق ذكره - ص ٢٧ وما بعدها.

(٢) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٢٧.

(٣) راجع: CHAMBON (P), les pietons selon le code de la route, Dalloz, 1979, P. 103.

(٤) راجع في ذلك: د. محمد لبيب شنب - المرجع السابق - ص ٢٢.

أولاً: أن هذا المعنى الضيق للغير لا ينطبق^(١) - تقريباً - إلا على المارة^(٢)، والمتواجدين أمام منازلهم وقت وقوع حادث السيارة، وهذا المعنى لا يتمشى مع الهدف من التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية لحوادث السيارات، وهو حماية المضرورين من هذه الحوادث، مما يستوجب التوسع^(٣) من دائرتهم، إلا من استبعدتهم بعض التشريعات^(٤) بنصوص صريحة وهم الركاب، ذلك أن استفادتهم من هذا النوع من التأمين يكون بنصوص خاصة.

ثانياً: خروج بعض الأشخاص من دائرة التعاقد، واعتبارهم من طائفة الأغيار، ومن ثم فإن دعواهم للمطالبة بتعويض الأضرار التي أصابتهم جراء وقوع حادث لسيارة، يجب أن تؤسس على قواعد فعل الشيء الخطر، وليس على قواعد المسؤولية العقدية. وهذا من شأنه - بلا شك - أن يؤدي إلى إنكار روح العلاقة التعاقدية التي نشأت بينهم وبين مستغل المركبة^(٥)، وببدو هذا واضحاً متى كان المتعاقد قد أبرم عقداً مع هذا الأخير بقصد نقله من مكان إلى آخر، وأصيب هذا المتعاقد بأضرار نتيجة وقوع حادث للسيارة أثناء تنفيذ عقد النقل، ولكن قبل تواجده المتعاقد على متن السيارة^(٦)، كما لو أصيب هذا الأخير بتلك الأضرار بسبب حادث السيارة أثناء تواجده في ساحة الانتظار، أو لدى صعوده أو نزوله من السيارة، فإنه يعد - وفقاً للمعيار المادي - من الغير، ذلك لفقده الصلة بينه وبين

(٢) راجع في ذلك: د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٦٢.

(٣) ويرى بعض الفقه أن هذا المعنى الضيق للغير، هو ما قد يتبادر إلى الذهن من صياغة نص المادة الأولى من نموذج وثيقة التأمين بمصر الصادرة بقرار وزير المالية والاقتصاد رقم ١٥٢ لسنة ١٩٥٥ في ظل تطبيق القانون - السابق - رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، حيث تتحكم تلك المادة عن استفادة الغير دون الركاب، ومؤدى ذلك أن فكرة الغير تتحدد بالمقابلة مع الركاب حسب مقصود مادي. راجع في ذلك من الفقه - د. طلبة وهبه خطاب - المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان - المرجع السابق - ص ٣٧٢

(٤) راجع د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - الملتزم بتعويض الضرر الناتج عن حوادث السيارات - مرجع سبق ذكره - ص ٢٣٩ هامش رقم ١.

(٥) راجع من هذه التشريعات قانون المرور الكويتي رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ ولائحته التنفيذية - خاصة حكم المادة ٦٤ من هذه الأخيرة. راجع أيضاً المادة السابعة عن القانون المصري السابق رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. راجع في ذلك من الفقه د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢٣٩ - هامش رقم ١.

(٦) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٢٩.

(٧) لمزيد من التفاصيل راجع د. محمد عمران - المرجع السابق - ص ٢١٣، د. عبد الحكم محمد عبد السلام - التزام السلامة في النقل الجوي - رسالة دكتوراه - جامعة عين شمس - عام ١٩٨٣، د. إبراهيم الدسوقي - مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي - مرجع سبق ذكره - ص ١٤١ وما بعدها.

وسيلة النقل^(١)، لذا فإن دعواه تجاه مستغل السيارة ، يجب أن تؤسس على قواعد المسؤولية عن فعل الشيء الخطر ، وهذا لم يقل به أحد^(٢) ، رغم أن ما لحقه من أضرار كان نتيجة إخلال مستغل السيارة بالتزامه بضمان سلامة الراكب ، وهو من الالتزامات التعاقدية المنبثقة عن عقد النقل.

وعلى العكس من ذلك فإن الاعتداد بالمفهوم المادي للغير كما يراه أنصار هذا الاتجاه، يؤدي إلى اكتساب بعض الأشخاص لصفة الراكب بمجرد تواجده على متن السيارة ، كما هو الحال للشخص الذي يتواجد على متن السيارة لنقله من مكان إلى آخر بالمجان، فهذا الشخص يعد - وفقاً للمعيار المادي البحث - من طائفة الراكب، ولا يكتسب صفة الغير ، رغم أنه لم يساهم مع الناقل في إبرام عقد نقل بمقابل ، هذا برغم أن الغالبية العظمى في الفقه والقضاء^(٣) تذهب إلى أن الراكب بالمجان يعد من الغير بالنسبة لمستغل المركبة ، ذلك لعدم وجود رابطة عقدية بينهما، ومن ثم فإنه إذا كان الراكب بالمجان أحد ضحايا حادث السيارة التي يتواجد على متنها ، فإن دعواه لا تؤسس على قواعد المسؤولية العقدية، ولكن يجب تأسيسها على قواعد فعل الشيء الخطر^(٤).

ثالثاً: استفادة بعض الأشخاص من الدعوى المباشرة التي قررها المشرع للمضرورين

من حوادث السيارات، تجاه المؤمن، لمجرد تواجدهم على متن السيارة ، رغم عدم اتفاق ذلك مع ما انصرفت إليه إرادة المشرع^(٥)، ومخالفته للاتجاه الغالب في الفقه

(١) راجع في ذلك: د. محمد لبيب شنب - المرجع السابق - ص ٢٣ هامش رقم ١ حيث يقول "إذا كان يسهل اعتبار الشخص من الراكب إذا كان موجوداً داخل المركبة وقت وقوع الحادث، فإن تحديدها إذا كان صاعداً إلى المركبة أو نازلاً منها قد يكون صعباً في بعض الحالات".

(٢) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٣٠ هامش ٣١ ، حيث يقول "لقد أصبح من المستقر في الفقه والقضاء أن دخول الشخص منطقة التعاقد يحتم عليه - وفقاً لمنهج تصنيف صور المسؤولية المدنية - ممارسة دعواه عن الأضرار التي تلحق به بسبب إخلال المتعاقد معه بأحد الالتزامات المنبثقة من التصرف القانوني الذي ساهم في تكوينه وذلك وفقاً لقواعد المسؤولية العقدية".

(٤) لعرض هذا الرأي بمزيد من التفاصيل راجع: د. طلبة وهبة خطاب- المرجع السابق- ص ٣٦٠ وما بعدها.

(٥) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٣٠.

(١) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٣٠ وهامش ٣٣ بذات الصفحة ، حيث يقول "فلا نعتقد أن إرادة المشرع قد اتجهت نحو تحويل عمال السيارات الحق في الاستفادة من نظام التأمين الإجباري بجانب استفادتهم من نظام التأمينات الاجتماعية وذلك عن الأضرار التي

والقضاء^(١). ويبدو ذلك واضحاً بالنسبة لقائد السيارة التي وقع منها الحادث وكذا عمال هذه السيارة، حيث أن هؤلاء يعتبرون - وفقاً للمعيار المادي - من الركاب، ذلك لتواجدهم على متن السيارة، وقت إصابتهم بأضرار نتيجة وقوع حادث من هذه الأخيرة، ومن ثم يتعين - مساندة المنطق هذا الاتجاه - تعويضهم عما لحق بهم من أضرار، وهو ما يخالف الإرادة الحقيقية للمشرع ولا يتفق مع الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء^(٢).

وفي محاولة لتفادي هذه الانتقادات، والتوسع في مفهوم الغير، فقد ذهب جانباً من الفقه والقضاء^(٣) إلى أبعد من ذلك، حيث لم يكتف بشأن تحديده مفهوم الغير بخصوص هذا النوع من التأمين بالمعيار المادي - البحت - فقط، بل قرن ذلك بنوع السيارة المستخدمة في تنفيذ عملية النقل^(٤)، ذلك بصرف النظر عن الرابطة القانونية بين المضرور وبين مستغل السيارة حيث قرر هذا الاتجاه، أن تحديد مفهوم الغير يتوقف على نوع السيارة التي يتواجد على متنها المضرور من الحادث، فإذا كان الشخص وقت إصابته بأضرار يتواجد على متن سيارة مخصصة لنقل الركاب، فإنه - والحال هكذا - يكتسب صفة الراكب، ولا يعتبر من الغير، أما إذا كان الشخص وقت إصابته بالأضرار يستقل سيارة ملاكي أو سيارة معدة لنقل الأشياء، فإنه لا يكتسب صفة الراكب، ومن ثم يعد من الغير، ويمكنه الاستفادة من الدعوى المباشرة وفقاً لهذه الصفة.

تلحق بهم أثناء قيامهم بالعمل. حيث أن القول باستفادتهم من هذين النظامين في وقت واحد معناه وجود ازدواجية في التشريع بخصوص مسألة معينة وهذا لا يمكن التسليم به".

(٢) ذلك أن الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء يرى أن استفادة عمال السيارة لا يستفيدون من التأمين الإجباري من حوادث السيارات نظراً لخضوعهم لقانون التأمينات الاجتماعية. راجع في ذلك من الفقه د. محمود جمال الدين زكي - المرجع السابق - ص ٤٠٤. ومن أحكام القضاء. راجع - نقض مدني مصري - جلسة ١٩٧٩/١٢/٢٧ الطعن رقم ١١٤ - س ٤٩ ق - مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية - س ٣٠ - ص ٤٠٣. وحكمها بجلسة ١٩٨٣/٣/٢٩ - الطعن رقم ١٨٢٧ - س ٤٩ ق - مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية - س ٣٤ - ج ١ - سنة ١٩٨٣ - ص ٨٤٤. راجع أيضاً في ذلك - د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٢٧.

(٣) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٣٠ وما بعدها.

(٤) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - الملتزم بتعويض الضرر - مرجع سبق ذكره - ص ٢٢٨ وما بعدها. د. مساعد زيد المطيري - التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات وفقاً للقانون المصري والقانون الكويتي - رسالة ماجستير - معهد البحوث والدراسات العربية - القاهرة - عام ٢٠٠٤ - ص ٧٠ وما بعدها.

(٥) راجع عرض هذا الرأي بمزيد من التفصيل. د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٢٨ وما بعدها. د. عادل زيد المطيري - المرجع السابق - ص ١٥٨ وما بعدها.

ويرى بعض الفقه^(١) أن هذا التفسير الواسع لمفهوم الغير يتفق مع الهدف من هذا النوع من التأمين وجعله إجبارياً، وهو توفير حماية أكبر عدد من المضرورين من حوادث السيارات، وعدم الحد من نطاقهم إلا من استبعدهم المشرع بنص صريح.

وهذا يعني أن يستفيد أقارب مالك السيارة من التأمين الإجباري عن حوادث السيارات طالما لم يكونوا مستقلين لها وقت الحادث، ذلك أن استبعادهم بنصوص تشريعية صريحة قاصر على كونهم من الركاب^(٢).

وإذا كنا نوافق أنصار هذا الاتجاه في ضرورة التوسع في مفهوم الغير، بحيث تتسع دائرة المستفيدين من هذا النوع من التأمين، إلا أننا مع بعض الفقه^(٣) لا نتفق معهم في تحديدهم لفكرة الغير بالربط بينها وبين نوع السيارة، وذلك بجانب المعيار المادي، ذلك أن مسايرة منطق هذا الاتجاه يترتب عليها:

أولاً: إنكار الرابطة التعاقدية، وما يترتب عليها من نتائج، حيث يحدث كثيراً في الحياة العملية أن يتفق مالك سيارة خاصة، وأحد الأشخاص على أن ينقل الأول الثاني من مكان إلى آخر بمقابل، فإذا وقع حادث نتج عنه إصابة الراكب بأضرار، فإن المالك بصفته متعاقداً يكون ملتزماً بتوصيل الراكب إلى مكان الوصول سليماً معافى. الأمر الذي يستوجب انعقاد المسؤولية العقدية لمالك السيارة، ومن ثم فإن تعويضه يكون عن الأضرار المباشرة المتوقعة فقط، أما إذا سائرنا منطق الاتجاه محل المناقشة في تحديده لمفهوم الغير، فإن المضرور في المثال السابق يعد من الغير، ومن ثم تتعدّد مسؤولية مالك السيارة وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية، وبالتالي يكون للمضرور الحق في المطالبة بالتعويض عن الأضرار المباشرة المتوقعة وغير المتوقعة، وهو ما يعني إنكار للعلاقة التعاقدية التي تمت بين مالك السيارة والمضرور، وهذه النتيجة تصطدم - بلا شك - مع تصنيف صور المسؤولية المدنية إلى عقدية وتقصيرية، وما يقتضيه ذلك من وضع نطاق محدد لكل صورة.

(١) راجع في ذلك من الفقه: د. إبراهيم الدسوقي - المرجع السابق - ص ٢٢٨ وما بعدها.

(٢) راجع في ذلك نص المادة ٦٤ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي. المادة السابعة من قانون التأمين الإجباري المصري السابق رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، حيث جاء فيها "لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق زوج قائد السيارة وأبويه وإبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركبائها أياً كانت السيارة، أو كانوا من الركاب في حالة السيارة الأجرة أو السيارة تحت الطلب". أنظر أيضاً قانون التأمين الفرنسي القديم

Art. B du decret de 1959 - art. L. 211 - 10L. 4 du cood des assurances.

(٣) راجع في ذلك من الفقه: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٣١، ٦٢ وما بعدها.

ثانياً: مخالفة ما اتجه إليه القصد الحقيقي للمشرع، ذلك أن الأخير - في معظم الدول - قد خول للمؤمن حق الرجوع على المؤمن له بما دفعه من تعويض، إذا كان الحادث ناتج عن استعمال السيارة في غير الغرض الذي خصصت من أجله^(١) وفق ما هو مبين في رخصة تسييرها، وهذا يعني أن المشرع أراد تحديد مفهوم الغير بمعزل عن نوع السيارة التي يتواجد على متنها، والقول بخلاف ذلك يترتب عليها عدم جدوى النصوص التي نظم بها المشرع حالات استخدام السيارة في غير الغرض المخصص لها، وتفريغ هذه النصوص من مضمونها.

وفي رأينا أن الأخذ بالمعيار المادي في تحديد الغير في نطاق هذا النوع التأمين، وأن كان يجدي في استبعاد قائد السيارة المضرور من الاستفادة منه، إلا أنه لا يحسم الأمر بالنسبة لمالك السيارة المضرور، الذي لا يستفيد بالضرورة من التأمين الإجباري على سيارته، برغم انقطاع صلته المادية بها، حيث كان يقودها شخص آخر وقت وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر وهو يسير - مثلاً - بجانب الطريق. ونفس الحكم ينطبق على أفراد عائلته وأفراد عائلة قائد السيارة^(٢).

الفصل الثاني

المفهوم القانوني للغير وأثره على المركز القانوني لمالك السيارة وأفراد عائلته

تقسيم: يتحدد الغير بالمفهوم القانوني تارة بالنظر إلى عقد التأمين (أولاً)، وتارة بالنظر إلى المسؤولية المؤمن منها، وبالأحرى بالنظر إلى المسئول عن الحادث (ثانياً). وسنوضح ذلك فيما يلي:

(أولاً) تحديد الغير بالنظر إلى عقد التأمين: ذهب اتجاه في الفقه^(٣) والقضاء^(٤) إلى أن الغير هو كل من لا تربطه بعقد التأمين أية علاقة من أي نوع،

(١) من ذلك نص المادة (المملكة العربية السعودية) (الكويت) (وثيقة التأمين الملحقه بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ في مصر) (القانون الجزائري).

(٢) راجع في ذلك د محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٦٣.

(٣) هو ذات الفقه أنصار الاتجاه القائل بحرمان مالك السيارة من الاستفادة من مظلة هذا النوع من التأمين. راجع في ذلك من الفقه: د. حجي حمود زاهر - المرجع السابق - ص ١٦. د. محمد المنجي - المرجع السابق - ص ٢٩٢. لمزيد من التفاصيل راجع - د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٦٣.

(٤) ومن التطبيقات القضائية راجع في ذلك - نقض مدني مصري - الطعن رقم ٤٧٩٥ - لسنة ٧٤ ق - جلسة ٢٠٠٦/٣/١٦ - لم ينشر - سبق الإشارة إليه - راجع أيضاً حكم محكمة الاستئناف العليا

ونظراً لأن مالك السيارة هو المستأمن وهو الذي يتعاقد^(١) مع المؤمن على التأمين عليها ضد المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادثها، وهو في نفس الوقت المؤمن له بوصفه المسئول، كحارس، عما تسببه السيارة من ضرر للغير، فإن مالك السيارة - والحال هكذا - لا يعد من الغير، ولا يستفيد كمضروب من التأمين الذي أبرمه عليها، بحكم مركزه - كطرف - في عقد التأمين، إذ لا يعد من الغير بالنسبة لهذا الأخير، فالقاعدة أن الشخص لا يمكن أن يعد متعاقد و من الغير في ذات الوقت.

(ثانياً) الغير بالنظر إلى المسؤولية المؤمن منها: يذهب اتجاه في الفقه - ويحق - إلى أن الغير في مجال هذا التأمين الإجباري، هو كل شخص آخر غير مستغل المركبة المسئول عن الحادث^(٢). ووفقاً لهذا الاتجاه، فإن المضروب الوحيد المستبعد من الإفادة من هذا النوع من التأمين هو من تتعدّد مسؤوليته عن حادث السيارة، ومن عداه يعتبر من الغير ويستفيد من التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

والغير على هذا النحو يشمل جميع الأشخاص الذين لا تربطهم علاقة تعاقدية بمستغل السيارة المسئول عن الحادث، كما يشمل أيضاً طائفة الركاب، وهم من يرتبطون مع هذا الأخير بعلاقة تعاقدية بقصد نقلهم من مكان إلى آخر بمقابل.

ونظراً لأن القاضي عند حكمه بالتعويض يجب أن يأخذ في الاعتبار طبيعة العلاقة بين الغير - المضروب - ومستغل السيارة المسئول عن الحادث، فإنه يجب - والحال هكذا - أن نفرق داخل منطقة الأعيار بخصوص هذا النوع من التأمين، بين صفة الشخص في علاقته بمستغل السيارة المسئول عن الحادث، وهل يرتبط معه بعلاقة تعاقدية أم لا؟، وتبرز أهمية هذه التفرقة في تحديد طبيعة قواعد المسؤولية المدنية الواجبة التطبيق^(٣)، والآثار التي تنترب عليها^(٤). وهو ما

(الدائرة التجارية الثالثة) بالكويت - جلسة ١٩٨٩/٦/٢٠ - تعليق د. جلال محمد إبراهيم - المرجع

السابق - ص ٦.

(٢) بنفسه أو عن طريق نائب.

(٤) راجع في ذلك من الفقه. د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٦٣، قارن في ذلك د.

فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٣١ وما بعدها.

(١) FAIVR (Y.L). le drpot du dommage corprod, p. 363. إذ يقول

“la determination tiers-victimes concerne non seulement l'application des regles speicifique de la responsabilite, mais surout le champ d'application

عمدنا إلى بيانه بشيء من التفصيل لدى تحديدنا لطائفة الأغيار الذين لا تربطهم بمستغل السيارة علاقة تعاقدية (أ) ثم طائفة الركاب (ب).

(أ) الغير المنبت الصلة بمستغل السيارة: المشاة ، ويقصد بهم أولئك الذين يسيرون في الطرق أو عابري الطريق المترجلين وهذا هو النموذج الذي يتبادر إلى الذهن عند الحديث عن المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية على حوادث السيارات، فذلك هو المعنى الواضح للغير الذي قصد هذا النوع من التأمين إلى حمايته.

وكذلك يعد من الغير ، الأشخاص الذين يصابون بأضرار من وقوع حادث السيارة أثناء تواجدهم أمام أو داخل منازلهم ، إذا اقتحمت السيارة المنزل.

كذلك يستفيد من الحماية المقررة في هذا النوع من التأمين باعتباره من الغير كل من كان على متن السيارة التي صدمتها السيارة المتسببة في الحادث سواء كان سائقاً أو راكباً.

وأخيراً يأخذ حكم الغير - في هذا الشأن - الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون دراجة أو عربة ذات عجلات لجر الأطفال أو المرضى^(٢).

(ب) طائفة الركاب^(٣) : يقصد بالراكب في هذا الشأن، كل شخص يساهم في تكوين عقد نقل بمقابل، مع مستغل السيارة بقصد نقله من مكان إلى آخر^(٤). وعليه ، فإن

des indminsees par l'assurance automobile oblidoire; les necanisisemes de responsabilite civile et d'assurance etoritement lies la matiere".

(٢) راجع في ذلك د. فيصل زكي عبد الواحد - المسؤولية المدنية في إطار الأسرة العقدية - دار الثقافة الجامعية - ١٩٩٢/١٩٩١م - ص ١٤٧ وما بعدها.

(٣) راجع في ذلك من الفقه CHAMBON (P), les pietons selon le code de la route, Dalloz, 1979, P. 103.

(٤) راجع في تفصيل المفهوم القانوني للراكب، في مجال التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٣ وما بعدها. د - عادل زيد المطيري - المرجع السابق - ص ١٧٠ وما بعدها.

(١) يرى غالبية الفقه والقضاء أن المقصود بالراكب - في إطار قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات الآلية - كل شخص يكون موجوداً على متن السيارة لحظة وقوع الحادث ، وبذا يكون هذا الاتجاه قد أخذ بالمعيار المادي البحث. راجع في ذلك من الفقه : - محمد لبيب شنب - المرجع السابق - ص ٢٣. د محمود سامي - الوجيز في شرح أحكام قانون المرور وجريمتي القتل والإصابة الخطأ والتأمين = = الإجباري عن السيارات - سنة ١٩٩٠ - مطابع الدار البيضاء - ص ١٩٢ . ومن أحكام القضاء راجع : حكم محكمة النقض المصرية - بتاريخ ١٩٨٣/٥/١٨ - طعن رقم ٩٩٢ - س ٥٢ قضائية - مجموعة أحكام محكمة النقض للدائرة المدنية

الشخص لا يعد راكباً بالمفهوم الذي عناه المشرع^(١) في هذا النوع من التأمين، إلا إذا كان قد ساهم في تكوين عقد نقل مع مستغل السيارة، بقصد نقله من مكان إلى آخر، وأن يكون هذا النقل قد تم بمقابل، وفي هذه الحالة فإنه يستفيد من الحماية المقررة للمضروب من حوادث السيارات، إذا أصابته أضرار جراء هذه الأخيرة.

وتجدر الإشارة، إلى أن المشرع المصري في قانون التأمين الإجباري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م، قد أدخل طائفة الركاب ضمن طائفة الأغيار فيما يتعلق بتغطيته التأمينية. جاء ذلك في الشروط العامة التي وردت بنموذج وثيقة التأمين^(٢) الصادرة بناء على هذا القانون، حيث جاء بها: أولاً: الأخطار المغطاة:..... وشمل الغير الركاب ويعتبر الشخص راكباً سواء كان في داخل السيارة أو صاعداً إليها أو نازلاً منها". لكن هذا لا يعني اهدار التفرقة بين الراكب بالمفهوم القانوني وبين الغير فيما يتعلق بتطبيق أحكام المسؤولية المدنية في القانون المدني المصري، الذي وضع أحكاماً خاصة بالمسؤولية العقدية تختلف عن تلك التي وضعها للمسؤولية التقصيرية. ففي رأينا أن المساواة بين الراكب وبين الغير تقتصر على مبالغ التعويض التي حددها المشرع بالمادة الثامنة. ودليل ذلك أن المشرع بالمادة التاسعة من ذات القانون قد أعطى الحق للمضروب أو ورثته في الرجوع على المتسبب في الحادث والمسئول عن الحقوق المدنية للمطالبة بما يجاوز مبلغ التأمين، ففي هذه الحالة تظهر أهمية التفرقة بين من يحمل صفة الراكب وبين من

- س ٣٤ - ج ٢ - سنة ١٩٨٣ ص ١٢٣٨. راجع د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٣ وما بعدها.

(١) ونلفت النظر، إلى أن مفهوم الراكب، كما عناه المشرع في قانون التأمين الإجباري، ليس مقصوداً لذاته، ولكن من أجل تحديد على حقيقة العلاقة بين المضروب من حادث السيارة، ومستغل هذه السيارة، وهل توجد بينهما علاقة تعاقدية تتمثل في عقد نقل بمقابل، مما يستوجب تطبيق أحكام المسؤولية العقدية، أم أنها من الاغيار مما يستوجب تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية انطلاقاً من أن المشرع المصري - وغيره من الدول - وضع أحكام للمسؤولية العقدية، تختلف عن أحكام المسؤولية التقصيرية، بعكس الحال بالنسبة للمشرع الفرنسي حيث أنه وحد قواعد المسؤولية المدنية الواجبة التطبيق في حوادث السيارات وذلك بمقتضى قانون يوليو سنة ١٩٨٥. راجع في ذلك. د. فيصل زكي عبد الواحد، المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات - مرجع سبق ذكره - ص ١٤ هامش رقم ٢.

(٢) أصدر نموذج هذه الوثيقة بالقرار رقم ٣٤٤ لسنة ٢٠٠٧م الصادر من رئيس الهيئة للرقابة على التأمين، تنفيذاً للمادة الأولى من اللائحة التنفيذية لقانون التأمين الإجباري - للقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م - الصادرة بقرار وزير الاستثمار (٢١٧) لسنة ٢٠٠٧م. للمزيد في أهمية التفرقة بين الراكب وبين الغير، راجع نفس الهامش السابق.

يعد من الغير، فرجوع الأول على المسئول قد يكون بمقتضى أحكام المسؤولية العقدية، كما في الحالة التي يكون فيها المسئول عن الحادث هو مستغل السيارة الذي تعاقد معه المضرور ، أما رجوع الثاني فلن يكون إلا بمقتضى المسؤولية التقصيرية.

ونرى مع الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء^(١) أن الراكب بالمجان يعتبر من الغير ، إذ لا تربطه صلة تعاقدية بمستغل السيارات المسئول عن الحادث. ولكن ثار خلاف في الفقه والقضاء حول مدى استفادته من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية على حوادث السيارات. فذهب جانب منهم^(٢) إلى أن الراكب بالمجان لا يستفيد من مظلة هذا التأمين ، تأسيساً على أن المؤمن لا يلتزم بتغطية الضرر الناجم عن وقوع حادث لسيارة مؤمناً عليها لديه ، إلا إذا تقررت مسؤولية قائد السيارة ، ونظراً لأن هذا الأخير لا يسأل تجاه الراكب بالمجان، فإن ذلك يحول دون تحرك مسؤولية المؤمن تجاه هذا الأخير. وقد قال أنصار هذا الاتجاه في تبريرهم انتفاء مسؤولية قائد السيارة تجاه الراكب بالمجان، أن هذا الأخير يختلف مركزه القانوني عن الغير الذي عناه المشرع في هذا النوع من التأمين ، ذلك أن الغير وفق هذا الأخير، يقصد به الشخص الذي يسير على الطريق ويكون أجنبياً تماماً عن قائد السيارة، وليست له علاقة - على الإطلاق - بالناقل ، ذلك بعكس الحال بالنسبة للراكب بالمجان المضرور، الذي يعتبر قد تقبل مخاطر الطريق ، من خلال مشاركته بالمجان في استعمال السيارة، مما يحول دون انعقاد مسؤولية قائد السيارة تجاهه ، هذا بالإضافة إلى الرغبة في عدم تأثيم مسلك الناقل التطوعي أو الخيري^(٣).

وذهب جانب آخر^(٤) إلى القول بأن الراكب بالمجان يستفيد من مظلة هذا النوع من التأمين، ذلك أن إخراج الراكب بالمجان من دائرة التعاقد واعتباره من

(١) راجع في عرض هذا الاتجاه لمزيد من التفاصيل. د. طلبه وهبه خطاب - المرجع السابق - ص ٣٦٠ وما بعدها - راجع أيضاً د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٣٢٠.

(٢) راجع في ذلك CROISST, (A) De la resposabilite encoarue automobilistes a domages causes par eux. Th, Paris, 1928 , P. 92. raison des مشار إليه في مرجع د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٣٦٠ وما بعدها.

(٣) راجع في ذلك

H.L. et Z. Mazeaud, Traite, I., 11.6^{eme} ed, n. 1273 a 1289.

(٤) راجع في ذلك من الفقه د. طلبه وهبه خطاب - المرجع السابق - ص ٣٦٠ وما بعدها. د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٣٢ وما بعدها . د. محمد حسين منصور - المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات - منشأة المعارف

الغير ، يجعل الراكب بالمجان يتساوى مع عابري الطريق، من حيث تعرض كلاهما للمخاطر التي تتجم عن السيارة، باعتبارها من الأشياء الخطرة، ومن ثم فإن الراكب بالمجان يستفيد من قواعد المسؤولية عن فعل الشيء الخطر، ويكون له - في ضوء ذلك - أن يمارس الدعوى المباشرة تجاه شركة التأمين.

وفي رأينا، أن هذا الاتجاه هو الأولى بالاتباع ، ذلك أن القول بأن الراكب بالمجان قد قبل المخاطرة ، ومن ثم فإنه يكون قد تنازل عن التمسك بالمسؤولية عن فعل الشيء الخطر، يتعارض مع ما هو ثابت من أن هذا النوع من المسؤولية يتعلق بالنظام العام ، باعتباره أحد المسؤولية التقصيرية التي لا يجوز التنازل عن التمسك بها^(١). هذا بالإضافة إلى أن النصوص التي تحكم قواعد المسؤولية عن فعل الشيء الخطر ، جاءت عامة ، مما يلزم صرفها إلى كل شخص تلحقه أضرار جراء استعمال شيء تتطلب حراسته عناية خاصة^(٢)، وبالتالي إذا انعقدت مسؤولية قائد السيارة تجاه الراكب بالمجان فإن لهذا الأخير الحق في التمسك بهذه النصوص والرجوع بمقتضاها مباشرة على المؤمن لمطالبته بتعويض الأضرار التي لحقت به. كما أنه لم نرى في النصوص المنظمة للتأمين الإجباري ما يفيد باستثناء الراكب بالمجان من الاستفادة من مظلة هذا التأمين، بل على النقيض من ذلك، حيث أن ما جاء في المادة الأولى من القانون المصري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧^(٣) وكذلك في البند الحادي عشر من المادة الثامنة من اللائحة التنفيذية لنظام المرور في المملكة العربية السعودية ، والمادة الثالثة الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات ، يفيد بوجود تغطية المؤمن الأضرار التي تلحق بالراكب

بالإسكندرية - = عام ١٩٩٣ - ص ٩٢. د. محمد إبراهيم دسوقي - المرجع السابق - ص ٥٨ وما بعدها. راجع أيضاً حكم محكمة النقض الفرنسية

CH. Mixte, 20 dec. 1928. D. 1969, Conc. Schmelk. Ciw. 15 nou. 1972, D. 1973. P. 533, note F. Chabas.

(١) راجع في ذلك: د. محمد إبراهيم دسوقي - المرجع السابق - ص ٥٨ وما بعدها.

(٢) راجع في ذلك د. طلبة وهبه خطاب - المرجع السابق - ص ٣٦٠. د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٣٣.

(٣) من ذلك أيضاً راجع - على سبيل المثال - نص المادة ٦٣ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي ، فكلمة شخص التي وردت بها جاءت عامة تشمل الراكب بالمجان ، مما يفيد استفادة هذا الأخير من الحماية التي قررها التأمين الإجباري. كذلك المادة الثامنة من قانون إلزامية التأمين على السيارات بالجزائر الصادر بالأمر ٧٤ - ١٥ المؤرخ ١٩٧٤/١/٣٠ ، المعدل والمتمم بالقانون ٨٨ - ٣١ المؤرخ في ١٩٨٨/٧/١٩ ، حيث جاء بنص هذه المادة ، أن الحق التعويض يكون لكل ضحية حوادث السير ، ولم يرد في القانون ما يفيد استثناء الراكب بالمجان من الاستفادة من هذا النوع من التأمين.

بالمجان ، فكلمة الغير الذي تضمنتها هذه النصوص جاءت عامة ، ولم يرد في النصوص الأخرى ما يفيد تقييدها بخصوص الراكب بالمجان، هذا فضلاً عن بعض التشريعات قد قدرت صراحة استفادة الراكب بالمجان من مظلة التأمين الإجباري، من ذلك - مثلاً - المشرع الفرنسي الذي قرر بمقتضى القانون رقم ٦٧٧/٨٥ الصادر في ٥ / يوليو / ١٩٨٥ استفادة جميع الأشخاص الذين يتواجدون على متن السيارة التي وقع منها الحادث بقصد نقلهم من مكان إلى آخر ، بغض النظر عما إذا كان النقل قد تم بمقابل ، أو بالمجان^(١).

(٢) راجع في عرض ذلك د. حسن عبد الرحمن قدوس - تأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات - محاضرات مكتوبة على الكمبيوتر - وتم إلقائها على طلبة الدورات التدريبية - عام ١٩٩٣ - بكلية الحقوق - جامعة الكويت.

المبحث الثاني

الاتجاه القائل باستفادة مالك السيارة وأفراد عائلته

من مظلة التأمين^(١)

تمهيد وتقسيم: يذهب أنصار هذا الاتجاه إلى استفادة مالك السيارة - وأفراد عائلته - من مظلة التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. إلا أن جانب منهم يرى أن استفادتهم تتوقف على تحديد مفهوم المؤمن له، الذي لم يقتصر في الوقت الحاضر على الطرف المتعاقد مع المؤمن (المكاتب في العقد)، ولا على مالك السيارة، إذا اختلفا. بل يكتسب هذه الصفة كل شخص تنتقل إليه حراسة أو قيادة السيارة، سواء بعلم المالك، أو كانت الحراسة بموافقة هذا الأخير أو اعتراضه، وسنعرض هذا الرأي وناقشه في (المطلب الأول). إلا أن هذا الرأي لم يلق قبولاً لدى عدد من الفقه والقضاء؛ حيث ذهبوا إلى استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من هذا التأمين بمعزل عن تحريك مفهوم المؤمن له، ونخصص لهذا الرأي (المطلب الثاني).

المطلب الأول

استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته وفقاً لفكرة تحريك مفهوم المؤمن له

تقسيم: سنعرض لهذا الرأي في (الفرع الأول)، ثم نعرض لتقييم هذا الرأي وتفنيد في (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الاستفادة من الحماية التأمينية وفقاً لفكرة تبادل أو تحريك مفهوم المؤمن له

يذهب جانب من الفقه^(١) إلى استفادة مالك السيارة "المكاتب في التأمين" من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، تأسيساً على التوسع في مفهوم صفة المؤمن له، وفقاً لفكرة تبادل أو تحريك مفهوم هذا الأخير. حيث يرى أنصار

(١) راجع في عرض هذا الرأي بالتفصيل: د. فيصل زكي عبد الواحد - المفهوم القانوني للمستفيد - مرجع سبق ذكره - ص ١١٠ وما بعدها.

(١) راجع في هذا الرأي بالتفصيل د. جلال محمد إبراهيم - تعليقه على حكم محكمة الاستئناف العليا - سبق الإشارة إليه، وراجع - أيضاً - المراجع التي أشار إليها في الهوامش (١٩، ٢٠، ٢١، ٢٢، ٢٣، ٢٤). راجع أيضاً د. حجي زهران - المرجع السابق - ص ٤٨ وما بعدها. وقارن في ذلك د. محمد حسين منصور - المسؤولية عن حوادث - مرجع سبق ذكره - ص ١٥٢ إذ يقول "والمؤمن له بصفة عامة، هو الشخص الذي يتقل كاهله الخطر المؤمن منه، يتمثل هذا الخطر بالنسبة للتأمين موضوع البحث، في المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، ومؤدى ذلك أن المؤمن هو من تثور مسؤوليته، عن حادث السيارة مصدر الضرر، ويمكن أن تثبت هذه المسؤولية لأكثر من شخص، المالك، الحارس، القائد "الميكانيكي" "عامل الجراج" "الراكب".

هذا الاتجاه ، أنه نظراً لما لحق التأمين في هذا المجال من تطور جذري ، فلم يعد يقتصر مفهوم المؤمن له على المتعاقد مع المؤمن له "المكتتب في العقد" ولا على مالك السيارة "إذ اختلفا" ، بل يشمل كل شخص تنتقل إليه حراسة السيارة أو من يتولى قيادتها وقت وقوع الحادث. وذلك على سند من القول بأن النصوص القانونية التي تنظم هذا النوع من التأمين في غالبية الدول^(١)، خاصة النصوص التي تتعلق بشأن تحديد التزام المؤمن ونطاق تطبيقه، لم تفرق بين المؤمن وبين شخص معين أو أشخاص معينين ، ولكنها فرقت بينه وبين المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، ويؤكد ذلك أن هذا النوع من التأمين أصبح - في الوقت الحالي - تأميناً عينياً^(٢) يرتبط بالمسؤولية الناشئة عن السيارة ذاتها ، وليس تأميناً شخصياً يرتبط بانعقاد مسؤولية أشخاص معينين عن الضرر الناتج عن السيارة.

ويرى أنصار هذا الاتجاه ، أن صفة المؤمن له المسئول عن الحادث لا تلحق إلا قائد السيارة وقت وقوع الحادث، ومن ثم فإن المؤمن يضمن الضرر الناشئ عن حادث السيارة ذاتها، بغض النظر عن المسؤولية الشخصية لمن وقع وثيقة التأمين. ويعني هذا - وفقاً لهذا الرأي - أننا في هذا النوع من التأمين ، لا نكون أمام مؤمن له واحد، بل إزاء مجموعة أو فريق من المؤمن لهم ، ويؤكد ذلك أحد أنصار هذا الاتجاه بقوله "ومن ثم فإننا لا نكون ، فيما يتعلق بعقد التأمين المبرم لتغطية المسؤولية عن حوادث سيارة معينة، بصدد مؤمن له واحداً ، وإنما بصدد "فريق" أو "مجموعة" من المؤمن لهم"^(٣). وفي تبريره لهذا الرأي استطرد قائلاً "وأن التوسع في مفهوم المؤمن له ، أمر دعت إليه ضرورات حماية المضرورين من حوادث السيارات إذ أن منح هذه الصفة لعدد قليل من الأشخاص الذين يحتمل قيادتهم للسيارة، وحجبها عن غيرهم، يمكن أن

(١) راجع في ذلك على سبيل المثال نص المادة ٦٣ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي حيث جاء بها "يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار المادية، والجسدية ، من حوادث المركبات الآلية"، ويقابلها المادة الخامسة من قانون التأمين المصري الملغي رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥. وكذلك المادة السابعة من قانون التأمين المصري الحديث رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ حيث جاء بها "تؤدي شركة التأمين مبلغ التأمين المحدد عن الحوادث المشار إليها في المادة (١) من هذا القانون إلى المستحق أو ورثته وذلك دون الحاجة إلى اللجوء إلى القضاء ...". وأيضاً نص المادة (٨) بند (١٥) من اللائحة التنفيذية لنظام المرور في المملكة العربية السعودية ، حيث جاء بها "تلتزم شركات التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية الناتجة عن الحوادث المرورية إذا كان سائق المركبة لديه وثيقة تأمين سارية المفعول ويحمل رخصة قيادة أو تصريح يؤهله لقيادة تلك المركبة مهما كانت الأسباب ...".

(٢) راجع ما عرضناه في هذا البحث بهذا الخصوص ص ٥٦ وما بعدها.

(٣) راجع في ذلك: د. جلال محمد إبراهيم - المرجع السابق - ص ١٠٦ . د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٥١ وما بعدها.

يفرغ هذا النوع من التأمين من محتواه القانوني ، والاجتماعي . حيث أنه سيؤدي إلى إلحاقه الضرر بضحايا السيارات. حين يكون المسئول عن الحادث، شخصاً ليس مؤمناً له. إذ لن يستطيع المضرور في هذا الفرض مطالبة المؤمن بشيء، لأن هذا الأخير لا يضمن مسئولية من ليس مؤمناً له^(١).

وينتهي أنصار هذا الاتجاه ، إلى أن تحديد مدى استفادة المؤمن له^(٢) من مظلة هذا النوع من التأمين، يقتضى التفرقة بين فرضين:

الفرض الأول: أن يكون مالك السيارة، هو نفسه القائد لها وقت وقوع الحادث الذي تسبب في إحداث ضرر له. ففي هذه الحالة يكون مالك السيارة هو المؤمن له، ولا يعتبر من الغير ولا يستفيد من هذا النوع من التأمين^(٣) لسببين: الأول: أن عقد التأمين المبرم بين المالك والمؤمن، هو تأمين من المسئولية المدنية، وهذه الأخيرة تتطلب لتحركها وجود شخصين أحدهما مسئول، والثاني مضرور، وإذا كان هدف هذا النوع من التأمين هو تأمين مسئولية الشخص في مواجهة ضحايا حادث السيارة، فإن ذات التأمين لا يمكن أن يغطي الأول إذا أصابته أضرار جراء حادث ثبتت مسئوليته عنه ، ذلك أن الشخص لا يمكن أن يكون مسئولاً ومضروراً في ذات الوقت، فالمرء لا يسأل أمام نفسه. أما السبب الثاني: أن هدف هذا التأمين هو توفير حماية فعالة للغير، ذلك بتغطية ما يلحق به من أضرار جراء حادث السيارة المؤمن عليها، وأنه برغم المحتوى المتغير والمعقد لفكرة الغير في القانون المدني، إلا أنه وفقاً للنظرية العامة للعقود ، أن الشخص لا يعد من الغير بالنسبة للعقد الذي ساهم في إبرامه ، وهذا هو حال المتعاقد مع المؤمن الذي لا يمكن اعتباره من الغير فيما يتعلق بهذا العقد.

الفرض الثاني: أن يكون قائد السيارة وقت وقوع الحادث شخصاً من الغير، وفي هذه الحالة فإن صفة المؤمن له يجب أن تضافي على هذا الأخير، ومن ثم لا يمكنه الرجوع على المؤمن لمطالبته بتعويض الأضرار التي أصابته جراء وقوع حادث هذه السيارة^(٤).

(١) أنظر - د. جلال محمد إبراهيم - المرجع السابق - ص ١٠٦.

(٢) راجع في ذلك: د. جلال محمد إبراهيم - المرجع السابق - ص ١٠٦ وما بعدها.

(٣) راجع في ذلك: د. فايز أحمد عبد الرحمن - المرجع السابق - ص ٢٦. د. رمضان أبو السعود - المرجع السابق - ص ٣٢١.

(٤) راجع في ذلك: د. فايز أحمد عبد الرحمن - المرجع السابق - ص ٢٦.

ونظراً لأن مالك السيارة - في هذه الحالة - تتحسر عنه صفة المؤمن له ، فإنه يعد من الغير، ومن ثم يحق له مطالبة المؤمن بتعويض أضراره الناشئة عن حادث السيارة^(١).

الفرع الثاني

تقييم الرأي المتقدم

تمهيد وتقسيم: إذا كنا لا ننكر مع بعض الفقه^(٢) أن المؤمن يلتزم بتعويض الأضرار التي تنشأ عن وقوع حادث لسيارة مؤمناً عليها لديه، وذلك متى ثبتت مسؤولية قائدها، ذلك بغض النظر عن صفة هذا الأخير، هل هو شخص من الغير أم أنه مالك السيارة أو أحد تابعيه. لكننا في ذات الوقت ، نؤيد الفقه^(٣) الذي يرفض الاتجاه الذي يعطي تصوراً واسعاً لمفهوم المؤمن له، بحيث يشمل كل شخص تنتقل إليه حراسة السيارة، حتى ولو لم يكن ذلك بإذن مالكةا. ذلك أن الاتجاه الذي يرى التوسع في مفهوم المؤمن له، تأسيساً على فكرة تبادل أو تحريك هذا المفهوم، ذلك لانتفاء الأساس القانوني لهذه الفكرة والعلّة التي يركز عليها، وهو ما سنوضحه في (الغصن الأول)، فضلاً عن النتائج السلبية التي تترتب على مساهمة منطوق هذا الاتجاه ، وهو ما سنعرض له في (الغصن الثاني).

الغصن الأول

افتقار فكرة تبادل أو تحريك مفهوم المؤمن له للأساس القانوني

من المسلم به فقهاً وقضاً أن كل فكرة في إطار العلوم القانونية يجب أن ترتكز على سند قانوني، لذا فإن افتقار فكرة معينة للأساس القانوني ، يقتضي تجاهل هذه الفكرة كلية^(٤). ومما لا شك فيه أن تبادل أو تحريك مفهوم المؤمن له،

(١) وقد طبق أنصار هذا الاتجاه وجهة نظرهم السابق عرضها ، على الواقعة التي صدر فيها حكم - كان محل انتقاد من جانبه - من محكمة التمييز الكويتية ، وانتهى إلى أن ما ذهبت إليه المحكمة في تفسيرها النص المادة ٢/٦٤ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي لم يكن صحيحاً، ذلك أن مالك السيارة لم يكن هو قائدها وقت وقوع الحادث ، بل أنه أسند قيادتها إلى شخص من الغير، وبالتالي فإن صفة المؤمن له يجب أن تضاف على هذا الأخير، لذا فإنه يُحرم من الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض إذا أصابته أضرار جراء الحادث، وعلى العكس من ذلك فإن مالك السيارة يعد من الغير، ومن ثم يحق له الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي يعاني منها بسبب الحادث. راجع: د. جلال محمد إبراهيم - المرجع السابق - ص ١٠٦ وما بعدها. راجع في ذلك أيضاً: د. حجي حمود زهران - المرجع السابق - ص ٣٦.

(٢) راجع في ذلك من الفقه: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٢٠ وما بعدها.

(٣) راجع نفس المرجع السابق نفس الموضوع. راجع في ذلك - أيضاً - د. عادل زايد عبد الله المطيري - المرجع السابق - ص ٢٥٥ وما بعدها.

(٤) أنظر د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٢١ ، ١٢٢.

في مجال التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، والتي ينادي بها أنصار هذا الاتجاه^(١)، لا تركز على أساس قانوني. فقد نصت المادة (٦٣) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي - الذي أستاذ إليها أنصار الفكرة - محل المناقشة - على أنه "يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار المادية، والجسمانية من حوادث المركبات، إذا وقعت في الكويت بجميع حدودها الإقليمية"^(٢)، ووضح من هذا النص، أن المشرع قد ألزم المؤمن بتغطية آثار المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات المؤمن عليها لديه، بغض النظر عما إذا كان مالك السيارة هو المسؤول عن الحادث، أم كان المسؤول شخص من الغير، ذلك دون إشارة من قريب أو بعيد لمفهوم المؤمن له^(٣)، وعدم وجود ما يفهم منه - بحسب النص المعروض - تبادل أو تحرك مفهوم هذا الأخير. بل على العكس من ذلك، فقد اتجه قصد المشرع الكويتي نحو تثبيت مفهوم المؤمن له، وهذا واضح من نص المادة (٧١) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي، فقد جاء بها "عند طلب قيد ملكية مركبة، يجب على المشتري، تقديم وثيقة تأمين جديدة، تتفق مع مدتها، مع إعادة الوثيقة للمؤمن له"^(٤)، ووفقاً لهذا النص، إذا تصرف مالك السيارة إلى شخص آخر، فإنه يتعين على المتصرف إليه، أن يقدم وثيقة تأمين جديدة، حتى ولو تم التصرف في اليوم التالي لإبرام المتصرف للرابطة التأمينية^(٥). ويعني هذا أن المشرع إذا كان قد قصد إلى تبني فكرة تحريك مفهوم المؤمن له، لما كان هناك داع من وضع هذا النص. هذا فضلاً عما جاء بنص المادة (٧٤) من اللائحة التنفيذية السابق الإشارة إليها من أنه "يجب أن يثبت في محضر التحقيق عن أي حادث من حوادث المركبات، نشأ عنه وفاة أو إصابة بدنية، رقم وثيقة التأمين، واسم كل من المؤمن له، من واقع

(٢) راجع د. جلال محمد إبراهيم - المرجع السابق - ص ١٠٦ وما بعدها.

(٣) ويقابلها المادة الخامسة من القانون المصري - الملغى - رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، والمادة السابعة من القانون المصري الحالي رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ م، وكذلك المادة ١٥/٨ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور في المملكة العربية السعودية.

(٤) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٢١ وما بعدها. وقارن د. حجي حمود زهران - المرجع السابق - ص ٣٧، إذ يقول: "والحقيقة أنه لا يوجد في هذا النص أي هدم لفكرة تبادل أو تحرك مفهوم المؤمن له المسؤول، بل في النص ما يعمل على تأكيدها أكثر من محاولة هدمها، ذلك أن نظام التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات ينظر إليه كوحدة واحدة، ومن ثم لا يمكن فصل نصوصه بعضها عن بعض".

(٥) ويقابلها في القانون المصري نص المادة ١٥ من القانون الملغى وفي المملكة العربية السعودية.

(٦) راجع: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٢٢.

البيانات الواردة في دفتر الترخيص". فقد تضمنت العبارتان الأخيرتان من هذا النص ما يؤكد أن قصد المشرع قد اتجه نحو تثبيت مفهوم المؤمن له ، وليس تحريكه^(١)، حيث قصر هذا المفهوم على من ساهم - فقط - في تكوين الرابطة التأمينية. ويؤكد هذه النظرة ، ما جاء بنص المادة (٧٦) من اللائحة التنفيذية - المشار إليها - ، والتي جاء بها "يجوز للمؤمن أن يرجع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض في الحالات الآتية: " إذا أثبت أن قائد المركبة، سواء كان المؤمن له، أو شخص آخر سمح له بقيادتها ..."^(٢) فهذا النص أيضاً يؤكد - بلا شك - على انصراف إرادة المشرع نحو تثبيت مفهوم المؤمن له وقصره على من أبرم عقد التأمين مع المؤمن، والقول بغير ذلك يصرف هذا النص عن حقيقة معناه.

وعليه فإن صفة المؤمن له لا تثبت إلا لمن ساهم في إبرام عقد التأمين مع المؤمن، وأن هذه الصفة قد تُضفى على قائد السيارة، إذا كان قائد هذه الأخيرة هو نفسه مالكها ، ولا يمكن القول بانحسار صفة المؤمن له عن مالك السيارة إذا كان من يتولى قيادتها وقت وقوع الحادث شخص آخر^(٣).

الفصل الثاني

النتائج السلبية للأخذ بفكرة تبادل أو تحرك مفهوم المؤمن له

ذهب أنصار هذه الفكرة، إلى إضفاء صفة المؤمن له على قائد السيارة ولو لم يكن هو مالكها ، ذلك ما صرح به أحد أنصار هذا الاتجاه بقوله بأن "مالك السيارة المتعاقد مع المؤمن، حيث يعهد بقيادتها لغيره ، ويرتكب بها هذا الأخير حادثاً يفضي إلى المسؤولية، فإن صفة المؤمن له، تلحق بالقائد المسئول ، وتنحسر عن المالك الذي يصبح من الغير، الذين يحق لهم مطالبة مؤمن القائد المسئول، بتعويض الضرر الناجم. وهو في هذا الخصوص يصبح مثله، مثل أي غير آخر لا تربطه صلة. فيرجع عليه حينئذ بالدعوى المباشرة التي للمضروب قبل المؤمن ..."^(٤)، ويعني ذلك من ناحية ، أن على المؤمن تعويض الأضرار التي أصابت مالك السيارة جراء حادث سيارته المؤمن عليها، رغم أن مالك السيارة - في

(١) عكس ذلك راجع د. حجي حمود زهران - المرجع السابق - ص ٣٨.

(٢) يقابلها المادة (١٨) من قانون التأمين المصري الملغي، وفي السعودية.

(٣) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٢٢ وما بعدها.

(٤) راجع في ذلك: د. جلال محمد إبراهيم - المرجع السابق - ص ١١١.

فروض أخرى - قد يكون مسئولاً عن الحادث باعتباره متبوعاً^(١)، وهذا يخالف حكم القواعد العامة التي تقضي بأن الشخص لا يسأل أمام نفسه^(٢).

ومن ناحية أخرى، قد أجاز المشرع للمؤمن الرجوع على المؤمن له بما دفعه من تعويض في حالات معينة^(٣)، ولا توجد مشكلة في تطبيق ذلك، إذا كان مالك السيارة - أو أحد أتباعه - هو نفسه قائدها أثناء وقوع الحادث، لكن الصعوبة تثور في حالة ما إذا كان الذي يقود السيارة وقت وقوع الحادث شخص من الغير.

وتبدو الصعوبة إذا كان حادث السيارة ناتجاً عن الإخلال بأحد الشروط - المعقولة - التي وردت في وثيقة التأمين، فنظراً لأن قائد السيارة في هذه الحالة لم يساهم في تكوين عقد التأمين، وأنه يعد من الغير بالنسبة لهذا العقد، فإنه يستطيع التخلص من فكرة رجوع المؤمن عليه، وبالتالي لا يكون أمام المؤمن سوى الرجوع على مالك السيارة، إلا أن هذا الأخير يمكنه التخلص من دعوى الرجوع، على أساس أن صفة المؤمن له قد انحسرت عنه، ومن ثم فإنه يعد من الغير^(٤)، الذين يحق لهم الرجوع على المؤمن بالتعويض عن الأضرار التي أصابته من جراء حادث السيارة المؤمن عليها^(٥).

والتسليم بهذه النتيجة - وفقاً لهذا الاتجاه محل المناقشة - يؤدي إلى عدم جدوى القيود التي قد ترد في وثيقة التأمين الإلزامي، الأمر الذي يخالف إرادة المشرع^(٦).

ولا يقدح في ذلك القول بأن إضفاء صفة المؤمن له - في الحالة محل المناقشة - على قائد السيارة، يترتب عليه خلق رابطة بين هذا الأخير وبين المؤمن، من شأنها أن تخول المؤمن الحق في الرجوع عليه، وفق للقيود التي

(١) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٢٥.

(٢) راجع المادة السادسة من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات (السابق ذكرها) بالمملكة العربية السعودية.

(٣) راجع في ذلك المادة السادسة من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات - السابق ذكرها - بالمملكة العربية السعودية، وكذلك المادة (٧٦) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي، وأيضاً المواد = رقم (١٦، ١٧، ١٨) من قانون التأمين المصري - الملغي - رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ م، والتي يقابلها البند (خامساً) من الشروط العامة لوثيقة التأمين الصادرة بقرار رئيس الهيئة رقم (٣٤٤) لسنة ٢٠٠٧ م، استناداً لأحكام قانون التأمين الحديث - بمصر - رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ ولائحته التنفيذية.

(٤) راجع د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٢٥.

(٥) وهذا يعني انتفاء الرابطة التأمينية بينه وبين المؤمن، وهو ما صرح له أحد أنصار الرأي محل المناقشة، راجع في ذلك: د. جلال محمد إبراهيم - المرجع السابق - ص ١١٣.

(٦) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٢٦.

تتضمنها وثيقة التأمين على السيارة . فمن غير الممكن التسليم بهذا القول ، ذلك أن قائد السيارة لم يشترك - من الناحية الفعلية - في تكوين عقد التأمين، الأمر الذي يحول دون الاحتجاج في مواجهته بما قد تتضمنه الوثيقة من قيود، هذا فضلاً عن أنه لا يتصور أن ينشأ عن الواقعة المادية رابطة تأمينية^(١).

المطلب الثاني

الاتجاه القائل باستفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين

بمعزل عن تحرك أو تبادل مفهوم المؤمن له

يري أنصار هذا الاتجاه^(٢)، أن لمالك السيارة وأفراد عائلته الحق في الاستفادة من الحماية المقررة بمقتضى التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، ذلك بمعزل عن فكرة تبادل أو تحرك مفهوم المؤمن له.

وذلك على سند من القول أن النصوص القانونية التي وردت في عدد من قوانين هذا النوع من التأمين، ومن بينها - مثلاً - نص المادة (٢/٦٤)^(٣) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي، والمادة السابعة^(٤) من قانون التأمين الإجباري - الملغي - المصري رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م، هذه النصوص تعتبر استثناءً من الأصل العام، الذي يقضي بتحويل المتضرر من حوادث السيارات الحق في الرجوع على المؤمن مباشرة ومطالبته بالتعويض عن الأضرار التي أصابته، ومن ثم لا يجوز التوسع في تفسيرها أو القياس عليها، وأنه يجب أن يقتصر حكمها على من ورد ذكرهم في هذه النصوص وهم - فقط - أقارب قائد السيارة ، ولا ينطبق ذلك على مالك السيارة وأفراد عائلته، حيث لم يرد ذكرهم بهذه النصوص^(٥). صحيح أن مالك السيارة قد يكون هو - نفسه - قائدها وقت وقوع

(١) أنظر د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٢٦.

(٢) راجع في ذلك من الفقه: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٢٩. د عادل زيد المطيري - المرجع السابق - ص ٢٥٩ وما بعدها. ومن الفقه الفرنسي راجع:

C. Larher - Loyer, le sort des victims d'accidents de la circulation après la loi du 5 juill. 1985, D. 1986, P. 205.

(٣) فقد جاء بهذا النص " لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق قائد المركبة الآلية وزوجه وأبويه وأبنائه بسبب الحادث الواقع من مركبته".

(٤) حيث جاء بها " لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق قائد السيارة وزوجه وأبويه وأبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركابها أي كانت السيارة، أو كانوا من الركاب في حالة السيارة الأجرة أو السيارة تحت الطلب".

(٥) وتجدر الإشارة إلى أن المشرع - في عدد من الدول - قد تأثر في تقريره حرمان أقارب قائد السيارة - وهم الأشخاص الذين تم حرمان أقارب مالك السيارة بالقياس عليهم - من الاستفادة من مظلة

الحادث، لكن في هذه الحالة فإنه لا يستفيد من مظلة التأمين إذا ثبتت مسؤوليته عن الحادث. كل ذلك يتم بمعزل عن كونه مالكا للسيارة أو مؤمنا له. هذا بالإضافة إلى انتقاء وجود علة يتم على ضوءها القول بحرمان مالك السيارة وأفراد عائلته من مظلة هذا التأمين. أن هذا النوع من التأمين، لا يعد - كما بينا - تأميناً من المسؤولية الشخصية للمؤمن له (مالك السيارة)، بل أضحى تأميناً عن المسؤولية المدنية من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، بغض النظر عن صفة قائد السيارة، وقت وقوع الحادث، وهل هو مالك السيارة أو مستأجرها، أو مستعيرها، أو الدائن المرتهن رهنا حيازياً، أو السارق، أو المغتصب للسيارة.

وإذا كان الأمر واضحاً بشأن حق أفراد عائلة مالك السيارة من الاستفادة من هذا التأمين، إلا أن الأمر بالنسبة لمدى استفادة مالك السيارة من هذا الأخير يحتاج لمزيد من الإيضاح. وفي سبيل ذلك، يرى أنصار هذا الاتجاه، أنه لتحديد مدى استفادة مالك السيارة من الحماية المقررة بمقتضى هذا التأمين، يجب التفرقة بين حالتين:

الأولى: وفيها فرضان: الأول: أن تثبت مسؤولية مالك السيارة عن الحادث - الذي ألحق أضراراً به - سواء بصفة أصلية أو تبعية، ويكون ذلك متحققاً إذا كانت سيارته وقت وقوع الحادث تحت سيطرته الفعلية أو سيطرة أحد تابعيه. الثاني: أن يكون قد سمح للغير بقيادتها، دون أن يكون هذا الغير حاصلاً على رخصة قيادة صالحة، ووقع الحادث نتيجة خطأ قائد السيارة.

ففي هذه الحالة بفرضيها، لا يستفيد مالك السيارة - المؤمن له - من الحماية التأمينية، ومن ثم لا يحق له الرجوع مباشرة على المؤمن، لمطالبته بتعويض الأضرار التي يعاني منها، ذلك أنه في الفرض الأول: يكون مسئولاً عن الحادث، والقاعدة أنه لا يسأل الشخص أمام نفسه. أما في الثاني: يكون مالك السيارة قد أخل بالالتزامات التي تقع على عاتقه، والقاعدة أنه لا يجوز أن يستفيد الشخص من خطئه.

أما الحالة الثانية: وفيها لا يكون لمالك السيارة -المضروب - دور في وقوع حادث سيارته المؤمن عليها. ففي هذا الفرض يستفيد مالك السيارة من المظلة

التأمين بما كان سائداً في التشريعات الأجنبية المختلفة، التي لا تعترف باستقلال الذمة المالية لكل شخص من أفراد الأسرة الواحدة، وأن بعض هذه التشريعات قد عدل - بعد ذلك - عن موقفه بخصوص حرمان هؤلاء الأشخاص من مظلة هذا التأمين. راجع في ذلك بشيء من التفصيل هذا البحث ص ٨٦ وما بعدها.

التأمينية ، ويحق له الرجوع على المؤمن مباشرة ومطالبته بتعويض الأضرار التي يعاني منها.

المبحث الثالث

موقف بعض التشريعات المقارنة من استفادة مالك السيارة وأفراد

عائلته من مظلة التأمين الإجباري عليها

تمهيد وتقسيم: سنعرض فيما يلي ، لموقف المشرع الفرنسي والمشرع المصري فيما يتعلق بهذا الأمر. وتبدو أهمية المقارنة في هذا الشأن ، خاصة مع قانون التأمين الإجباري الفرنسي ونظيره المصري، في تأثر الثاني بالأول ، هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى، أنه نقلت عن الثاني - ذات الأحكام - عدد من الدول العربية، ومنها المملكة العربية السعودية.

وهذه الدراسة المقارنة، من شأنها أن تتيح لنا معرفة أبعاد التعديلات الممكنة في هذا المجال التي يمكن أن يجريها المنظم السعودي ، خاصة الفئات محل البحث ، ذلك في ضوء البيئة التنظيمية بالمملكة، واتجاهه نحو مد مظلة هذا النوع من التأمين ليشمل أكبر عدد من ضحايا حوادث المرور.

وتناولنا لهذا الموضوع سيكون بالقدر الذي يحقق الهدف من المقارنة، والالتزام بموضوع البحث. وسنعرض لذلك في مطلبين: الأول: نعرض فيه موقف المشرع الفرنسي من استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين الإجباري عليها. أما المطلب الثاني: فسنعرضه لموقف المشرع المصري من ذات الأمر. وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول

موقف المشرع الفرنسي من استفادة مالك السيارة وأفراد

عائلته من مظلة التأمين الإجباري عليها

تمهيد وتقسيم: كان قانون التأمين الإجباري الفرنسي القديم يقضي بحرمان مالك المؤمن له السيارة المؤمن له من الضمان المقرر بمقتضى هذا التأمين ، وكان ذات الحكم يسري على - أفراد عائلته - زوجه وأصوله وفروعه إذا كانوا من ركاب السيارة وقت الحادث. وفي تطور لاحق حسم المشرع الفرنسي الأمر بالنسبة لأفراد عائلة مالك السيارة حيث اعتبرهم ضمن الأغيار المستفيدين من مظلة هذا التأمين، وسنعرض لذلك في (الفرع الأول). وكذلك الحال بالنسبة لمالك السيارة - المؤمن له- المضرور فإنه يستفيد من هذا التأمين، إلا إذا كان هو قائد السيارة - المتسبب في وقوع الحادث ، وسنعرض لذلك في (الفرع الثاني). ويكون تناولنا لهذا الموضوع بإيجاز، التزاما بغاية توضيح مدى التطور في هذا الشأن. وذلك فيما يلي.

الفرع الأول

مدى إفادة أفراد عائلة قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري الفرنسي

في ظل قانون التأمين الإجباري الفرنسي القديم^(١) لم تكن الحماية التأمينية تشمل أفراد عائلة (زوج وزوجة وأصول وفروع) مالك السيارة المؤمن له أو قائد السيارة. وكان هذا الاستبعاد يرجع إلى أسباب اقتصادية^(٢) ، حاصلها، أن أفراد أسرة مالك السيارة المؤمن له أو قائد السيارة يمثلون طائفة كبيرة من المضرورين في حوادث السيارات. ومن ثم فإن تغطيتهم بضمان هذا النوع من التأمين تمثل عبء مالي على شركات التأمين، في حين أن المؤمن له لا يتحمل إلا قسط بسيط لا يتناسب مع ثقل المخاطر المرتبطة بكثرة ركوبهم السيارة^(٣). يضاف إلى هذا السبب، اعتبار آخر ساهم بشكل كبير في تقرير المشرع الفرنسي لهذا الاستبعاد، يسمى بعض الفقه هذا الاعتبار بالاعتبار الأدبي^(٤)، ويتمثل هذا الاعتبار في أنكار المشرع الفرنسي لمبدأ استقلال الذمة المالية لأفراد الأسرة الواحدة -بمفهومها الضيق- ؛ وعليه إذا تسبب مالك السيارة أو سائقها في حادث سيارة مروري، ونتج عن هذا الحادث ضرراً لأحد أفراد عائلة المتسبب منهما في الحادث، فإن المضرور لا يجوز له تحريك دعوى المسؤولية لمطالبة المسئول بالتعويض، ذلك أن أفراد الأسرة الواحدة يعتبرون شخصاً واحداً من ناحية الذمة المالية، وهذا لم يكن إلا تطبيقاً لقاعدة أن الشخص لا يجوز له مقاضاة نفسه. وأخيراً، فإن تقرير المشرع لهذا الحكم -في رأي من كانوا يؤيدونه- أنه كان يغلق الباب أمام ما قد يحدث من غش، يتمثل في زعم مالك السيارة أو قائدها المتسبب في الحادث، أن المضرور من أفراد أسرته كان خارج السيارة -بعكس الحقيقة- عند وقوع الحادث، حتى يتمكن هذا المضرور من الإفادة من ضمان التأمين الإجباري المبرم على سيارته.

(١) أنظر في ذلك:

art. 8 du decret de 1959 – art. L. 211 – 1 al. 4 du code des assurances.

(٢) أنظر في عرض ذلك بالتفصيل. د - محمد حسين منصور - المسؤولية عن حوادث السيارات - مرجع سبق ذكره - ١٨٤ وما بعدها. د - فيصل زكي عبد الواحد - المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري - مرجع سبق ذكره - ص ٩٤ وما بعدها.

(٣) أنظر في ذلك:

A.Besson.les Conditions generales de l'assurance de responsabilite
automobile obligatore, paris 1960.n. 16.

(٤) أنظر في ذلك:

Yvonne Lambert – faivre,Droit des assurances,dalloz,1990. P.462.

أما عن إطار هذا الاستبعاد ، فقد كان ذلك القانون يقصره على طوائف محددة على سبيل الحصر^(١)، هي الزوج والزوجة، والأبوين والأجداد وإن علوا، والأبناء والأحفاد من البنين والبنات، أما ما عدا هؤلاء فيشملهم التأمين. واشترط المشرع لاستبعادهم أن يكونوا من ركاب السيارة وقت وقوع الحادث، فلا ينطبق عليهم حكم هذا الاستبعاد إذا كانوا خارجها^(٢). كما أنه يشترط أيضاً لإعمال هذا الحكم أن تثبت مسؤولية مالك السيارة أو سائقها عن الحادث^(٣).

وإزاء الانتقادات التي وجهت إلى الأحكام السابقة ومبرراتها، فقد تدخل المشرع الفرنسي بقانون ٧ يناير ١٩٨١^(٤) ونص صراحة على أن " أفراد أسرة السائق أو المؤمن له يعتبرون من الغير " ، ومن ثم تشملهم الحماية التأمينية المقررة بمقتضى قانون التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، وعليه فإن هذا التأمين يغطي كل الأضرار البدنية التي تلحق بهم جراء حادث السيارة، سواء كانوا خارج هذه السيارة أو من ركابها^(٥) وقت وقوع الحادث. وأكد ذلك المشرع حينما أصدر قانون ٥ يوليو ١٩٨٥، حيث أضاف إلى المستفيدين من هذا التأمين فئة أخرى هي فئة المسافرين بالسيارة المؤمن عليها بالمجان أو بمقابل مادي. وحسم بذلك الجدل حول إفادة الراكب بالمجان من هذا التأمين^(٦).

ولا شك في اتفاق أحكام هذا القانون في هذا الشأن مع الاتجاه العام للتشريعات الأوروبية بصفة عامة. حيث جاء بالمادة الثالثة من تعليمات الجماعة الأوروبية الصادرة في ٣٠ ديسمبر ١٩٨٣ أن أفراد أسرة قائد السيارة أو أفراد أسرة أي شخص آخر تتعدّد مسؤوليته عن الحادث لا يجوز استبعادهم، بسبب رابطة القرابة، من ضمان التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، وذلك لما يلحق بهم من أضرار بدنية^(٧).

(١) أنظر في ذلك: A.Besson, op. cit.

(٢) أنظر في ذلك: G.courteu, quand le " tiers exclu " n'est plus exclus lorsqu'il deviant tiers., argus 1978. 1055.

(٣) أنظر في ذلك: Civ. 2 , 17 nov. 1976, J.C.P., 1977.11. 18550, Conc. Baudoin – Paris, 15 fev. 1978, J.C.P. 1978.11.18919 note Nicolas

(٤) أنظر في ذلك: Loin 81- 5 du 7jan. 1981, L.O.8jan. 1981.

(٥) راجع في تفصيل ذلك: J.Bigot, commentaire, J.C.P . 1981. 1. 3007 – besson, R.G.A.T. 1981.5.

(٦) للمزيد راجع: G. Viney, L'indemnisation des victims d, accidents de la circulation, L.G.D.J.,1992. P. 87.

(٧) انظر في ذلك: Art. 3 DE LA DIRECTIVE C.E.E. de 30 dec. 1983.

الفرع الثاني

مدى استفادة مالك السيارة من مظلة التأمين الإجباري في فرنسا

كان قانون التأمين الإجباري الفرنسي القديم^(١) يغطي المسؤولية المدنية لكل من مالك السيارة، المستأمن، وكذا كل شخص يصرح له بتولي حراسة السيارة أو قيادتها، كصاحب الجراج والميكانيكي وتابعيهم^(٢). ووفقاً لأحكام هذا القانون، فإن كل الأشخاص الذين يغطي التأمين مسؤوليتهم المدنية عن حادث السيارة المؤمن عليها، لا يمكن اعتبارهم من الغير، وبالتالي لا يستفيدون من مظلة التأمين. ولأننا بصدد تأمين من المسؤولية، فإن الطبيعي ألا يعتبر مالك السيارة - المؤمن له - من الغير، إذ أن مسؤوليته تجاه هذا الأخير هي المغطاة بهذا النوع من التأمين، ولا يجوز اعتبار الشخص مسئولاً تجاه نفسه^(٣).

وعليه فإن مالك السيارة لم يكن يستفيد من مظلة هذا التأمين، حيث لا يعتبر في ظل هذا القانون من الغير مطلقاً، ذلك أنه لا يفيد من الحماية التأمينية حتى وإن كان غير مسئول عن الحادث، كما في الحالات التي تنتقل فيها حراسة السيارة من مالكها إلى شخص آخر، وانعقدت مسؤولية هذا الأخير عن الحادث، فإن مالك السيارة رغم انتفاء مسؤوليته، فإنه لا يعد من الغير^(٤)، فإذا أصابته أضرار من هذا الحادث فإنه لا يفيد من هذا النوع من التأمين.

وواضح أن عدم إفادة مالك السيارة من مظلة هذا التأمين وفقاً للقانون الفرنسي القديم، كان يرجع إلى سببين: أولهما: الفهم الذي كان سائداً لنصوص القانون الفرنسي القديم، فقد كان الغير المضرور المستفيد من التأمين لم يكن يتحدد بمعزل عن الرابطة التأمينية. فالغير - وفقاً لهذا الفهم - هو كل شخص لا تربطه علاقة من أي نوع بعقد التأمين سواء كمؤمن له أو متعاقد أو كمالك للسيارة المؤمن عليها^(٥). والثاني: أنه كان يكتفي - أن ذاك - بمجرد القابلية لانعقاد المسؤولية، بمعنى أن التأمين الإجباري لا يغطي المضرور إذا كان هو مالك

(١) القانون الصادر بفرنسا عام ١٩٥٩ م .

(٢) راجع في ذلك art. 1.2 decret de 1959 . وتضمنت ذات المعنى - art. 9n. la du modele type الصادر عام ١٩٥٩م.

(٤) راجع في ذلك من الفقه. A.Besson, les conditionnes generales de l'assurance de responsabilite automobile obligataire, Paris 1960. N. 14.

(٥) راجع في ذلك من الفقه: Dalloz, Yuonne lamber - faivre, Droit des assurances. 1990. P. 459.

(١) راجع من أحكام القضاء الفرنسي Cin. 1.27 nov. 1979, D., 1980. P. 37 note Y. lamlert - faivre - 17 Tuill. 1980 et 20 jan. 1981, R.G.A.T. 1984, P. 52.

السيارة المؤمن له، ذلك أن هذا الأخير هو كل من يمكن أن تتعقد مسؤوليته المدنية عما تسببه السيارة من أضرار.

وقد كان لهذا الفهم أثر كبير في تحديد مفهوم الغير لدى الفقه والقضاء في العديد من الدول، حيث تبنى ذات المفهوم الغالبية العظمى منهم، بل إن بعض التشريعات المقارنة قد أوردت نصوصاً استبعدت فيها مالك السيارة المؤمن له - صراحة - من الإفادة من هذا النوع من التأمين واقتصر دور الفقه في هذه الأخيرة على تبرير موقف المشرع.

لكن الوضع في فرنسا لم يستمر على هذا الحال، بل حدث به تطور كبير في هذا الخصوص. بدأ هذا التطور على يد القضاء الفرنسي، حيث كان له الفضل في استفادة مالك السيارة المضرور جراء حادث سيارته المؤمن عليها تأميناً إجبارياً. فقد عرّف هذا القضاء الغير المضرور من حوادث السيارات من خلال المسؤولية عن الحادث، وليس من خلال عقد التأمين. فالغير هو كل شخص آخر غير المسئول عن الحادث، فإذا انتقلت حراسة السيارة إلى القائد، ووقع منها حادث وانعقدت مسؤولية هذا الأخير عنه، فإن مالك هذه السيارة المضرور، حتى ولو كان هو الذي تعاقد مع المؤمن، يعد من الغير ويستفيد من مظلة التأمين الإجمالي على هذه السيارة في حالة إصابته بأضرار أو وفاته جراء الحادث، وقد استقر القضاء - آن ذلك - على أن مالك السيارة محل التأمين، إذا أصابته أضرار جراء وقوع حادث منها، أثناء قيادة شخص آخر لها، وانعقدت مسؤولية هذا الأخير عن الحادث، سواء كان قائد السيارة أثناء وقوع الحادث تابع أم غير تابع، فإن لمالك السيارة المضرور الحق في مطالبة المؤمن بالتعويض عما لحقه من أضرار بدنية، سواء أصابته هذه الأضرار أثناء مروره بالطريق أو كان ضمن ركاب هذه السيارة^(١).

وإزاء ذلك فقد تدخل المشرع الفرنسي بنصوص قانونية فأقر هذا التطور^(٢)، حيث وسع، بشكل كبير، في مفهوم الغير المستفيد من التأمين، فلم يحرم من الإفادة من هذا الأخير إلا قائد السيارة الذي تثبتت مسؤوليته فعلاً عن الحادث، أما ما عدا ذلك فيعد من الغير. ومن ثم فإن مالك السيارة المضرور يعد من الغير ويستفيد من هذا التأمين، ويحق له مطالبة المؤمن بتعويض الأضرار البدنية التي أصابته جراء هذا الحادث، ولا يستبعد من الإفادة من الحماية المقررة بمقتضى هذا

(١) راجع. Cin. 1,23 nov. 1982, R.G.A.T. 1984, P. 52. Di jan, 11 dec. 1985, Gaz.

Pal., 2 Fev. 1986 note F. Chabas.

(٢) راجع في ذلك القانون الفرنسي الصادر في ٥ يونيو عام ١٩٨٥م.

التأمين إلا إذا ثبتت مسؤوليته بالفعل عن حادث سيارته - المؤمن عليها - الذي تسبب في الضرر^(١).

وعلى ذلك فقد استبعد هذا القانون السائق المضرور المسئول عن الحادث من الإفادة من الحماية التي يقرها هذا النوع من التأمين ، أما مالك السيارة - المؤمن عليها- التي وقع منها الحادث، فإنه يستفيد من مظلة التأمين، باعتبار أنه من الغير، ومن ثم يحق له مطالبة المؤمن بتعويض الأضرار البدنية^(٢) - فقط - التي أصابته جراء هذا الحادث ، أما الأضرار المادية التي تلحق أمواله ، كالتلفيات التي تحدث للسيارة، أو تلك التي تصيب الأشياء الموجودة داخلها ، فلا يغطيها التأمين، كذلك فإن الأضرار التي تقع لجميع الأشياء التي تم تسليمها للسائق بأية صفة، فهذه الأضرار تظل - أيضاً - خارج نطاق تغطية هذا النوع من التأمين^(٣).

المطلب الثاني

موقف المشرع المصري من استفادة مالك السيارة وأفراد

عائلته من مظلة التأمين الإجباري عليها

تمهيد وتقسيم: لم يكن مالك السيارة أو أفراد عائلته يستفيدون من مظلة التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات الآلية، في ظل القانون القديم رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م. ولم يكن حرمانهم بمقتضى نص صريح ورد في هذا القانون، لكن الفقه الذي يؤيد هذا الموقف كان قد قدم تبريرات عديدة، إلا أن جانب آخر من الفقه قد انتقد هذا الموقف. ثم أصدر المشرع المصري قانون التأمين الإجباري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م، الغى بمقتضاه قانون التأمين القديم، وأخذ في اعتباره، العديد من أوجه النقد التي وجهت لذلك القانون، وما حدث من تطورات في التشريعات المقارنة خاصة في فرنسا، وأحدث تطوراً بإدخال تعديلات في القواعد الحاكمة لهذا النوع من التأمين في مصر. من ذلك، لم يأت بنص مماثل لنص المادة السابعة الذي في القانون الملغي، ولم يستثن من الحماية التي قررها إلا سائق السيارة المتسبب في الحادث.

(١) راجع في ذلك: T.G.I. Creteil 21 oct. 1986 et 24 Fev. 1987, D. 1987. 11.P. 413. nte F. Chabas.

(٢) راجع في ذلك: T.G.I. Creteil 21 oct. 1986 et 24 Fev. 1987, D. 1987. 11.P. 413. nte F. Chabas.

(٣) أنظر في ذلك: art. R. 211 -8-4.

وستناول هذا الموضوع في فرعين: الأول: نعرض فيه لمدى إفادة أفراد عائلة مالك السيارة من هذا التأمين. أما الفرع الثاني: فنخصه لمدى إفادة مالك السيارة من ذات التأمين. وذلك بإيجاز، فيما يلي:

الفرع الأول

مدى استفادة أفراد عائلة مالك السيارة

من مظلة التأمين الإجباري في مصر

كان قد ثار خلاف في الفقه والقضاء، حول مدى استفادة أفراد عائلة مالك السيارة من التأمين المبرم عليها وفقاً لقانون التأمين الإجباري - الملغي - رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م. وقد ساعد على ذلك الجدل عدم وجود نص في هذا القانون يوضح موقف المشرع من هذا الأمر. ففي ظل هذا القانون ذهب جانب من الفقه^(١) إلى حرمانهم من الحماية المقررة بمقتضاه، ومن الواضح أن أنصار هذا الرأي كانوا قد تأثروا بما كان سائداً في ظل تشريعات الدول الأوربية، خاصة التشريع الفرنسي القديم. ونظراً لعدم وجود نص صريح في القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م يستندون إليه، فقد لجأ أنصار هذا الرأي - لتبرير رأيهم - إلى قياس حال أفراد عائلة مالك السيارة بحالة أفراد عائلة سائق السيارة الذين تم حرمانهم من الحماية التأمينية بمقتضى صريح نص المادة السابعة من هذا القانون، حيث جاء بها "لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو عن أية إصابة بدنية تلحق زوج قائد السيارة وأبوية وأبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركبها أياً كانت السيارة، أو كانوا من الركاب في حالة السيارة الأجرة أو السيارة تحت الطلب".

وانتقد جانب من الفقه^(٢) - وبحق - الرأي السابق، حيث يرى أن الاتجاه القائل بحرمان أفراد عائلة مالك السيارة من هذه الحماية التأمينية قياساً على ما ورد بشأن أقارب قائد السيارة بالمادة السابعة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م، أن هذا القياس محل نظر؛ لأن ما جاء في هذه المادة يعتبر استثناء من الأصل العام، الذي يقضي بتحويل المتضرر من حوادث السيارات الحق في الرجوع على

(١) راجع في ذلك من الفقه. د- سعد واصف- المرجع السابق- ص ٤١. د- أبو زيد عبد الباقي- المرجع السابق - ص ١٦٦. وفي عرض هذا الرأي ومناقشته راجع. د- فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٠٧ وما بعدها.

(٢) انظر في ذلك، د. فيصل زكي عبد الواحد- المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري- مرجع سبق ذكره ص ١٢٩ وما بعدها. د- عادل زيد المطيري - المرجع السابق - ص ٢٥٩ وما بعدها.

المؤمن، لمطابته بالتعويض عن الأضرار التي يعاني منها. ومن ثم لا يجوز القياس عليه، أو التوسع في تفسيره. وبالتالي يجب قصر الحكم الذي يقرره نص هذه المادة على أفراد عائلة قائد السيارة الذين ورد ذكرهم في متن النص. هذا بالإضافة إلى عدم وجود سبب فني أو منطقي يتم في ضوءه حرمان أفراد عائلة مالك السيارة من مظلة التأمين. فهذا النوع من التأمين - كما أوضحنا سلفاً - لا يعد تأميناً من المسؤولية الشخصية للمؤمن له، بل أضحى تأميناً من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، ذلك بغض النظر عن صفة قائد السيارة، وقت وقوع الحادث، وهل هو المالك أو المستأجر، أو الدائن المرتهن رهنا حيازياً، أو المستعير، أو السارق، أو المغتصب للسيارة.

لذا كان من الضروري تدخل المشرع المصري بإصدار قانون التأمين الإلزامي رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م. ولا شك، أن صدور هذا القانون قد وضع حداً للخلاف الذي أثير حول مدى استفادة أفراد عائلة مالك السيارة من الحماية التأمينية المقررة بمقتضاه.

فلا جدال - لدينا - في أن المشرع المصري بمقتضى هذا القانون قد قرر استفادة هؤلاء من مظلة التأمينية، باعتبار أنهم يدخلون ضمن طائفة الأعيان التي ورد النص عليها في المادة الأولى من هذا القانون، فكلمة "الغير" ^(١) التي ذكرها النص جاءت عامة مطلقة، ولم يتضمن هذا القانون نصاً يقيد بها، الأمر الذي يقتضي صرفها إلى جميع المضرورين من حادث السيارة المؤمن عليها. وأن المستثنى من الحماية التأمينية وفقاً لأحكام هذا القانون هو - فقط - قائد السيارة المتسببة في الحادث. ويؤكد هذه النظرة خلو هذا القانون من نص مماثل لنص المادة السابعة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م، ذلك النص الذي كان يستند إليه أنصار الاتجاه القائل بحرمان أفراد عائلة مالك السيارة قياساً على حرمان أقارب قائد السيارة الذين ورد ذكرهم بالنص الأخير، وبذا يكون المشرع في القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م قد أسقط هذه الحجة، مما يقطع في الدلالة على اتجاه المشرع نحو إفادة أفراد عائلة مالك السيارة من هذا التأمين. ولاشك أن هذا الموقف من المشرع قد جاء متفقاً مع الاتجاهات الحديثة بشأن هذا النوع من التأمين، التي تقضي بمد الحماية التأمينية لهذا الأخير إلى أكبر عدد من المضرورين.

الفرع الثاني

مدى استفادة مالك السيارة

من مظلة التأمين الإلزامي في مصر

(١) وسيأتي توضيح ذلك بشيء من التفصيل في الغصن الأول من الفرع الثاني من هذا المطلب.

لم يكن قانون التأمين الإجباري- الملغي - رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م يتضمن نصاً صريحاً يتعلق بمدى استفادة مالك السيارة المضرور من مظلة هذا النوع من التأمين ، وقد تأثر الفهم السائد في ظل ذلك القانون بما كان عليه العمل في ظل القانون الفرنسي القديم، حيث استقر هذا الفهم ، على أن مالك السيارة - المؤمن له - هو السائق، وبالتالي فإنه يخرج من تحت مظلة هذا التأمين ، فمالك السيارة لا يمكن اعتباره - مطلقاً - من الغير^(١)، ولم يكن ذلك إلا انطلاقاً من تبني مفهوماً للغير يعتمد النظر إلى الرابطة التأمينية^(٢)، فالغير وفقاً لهذه النظرة - كما أوضحنا - هو كل شخص لا تربطه بعقد التأمين أية علاقة، ولما كان الغالب أن تجتمع في شخص واحد عدة صفات: المالك ، والمؤمن له ، والمستأمن ، والسائق ، وأن من المتفق عليه أن المسئول عن الحادث المؤمن له لا يمكن أن يفيد من هذا النوع من التأمين الذي جاء لتغطية مسؤوليته ولا يمكن أن يجمع الشخص في آن واحد بين صفتي المسئول والمضرور^(٣).

وسار القضاء في مصر على ذات النهج ، حيث قُضي بأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية من حوادث السيارات ، لا يغطي المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق بمالك السيارة المؤمن عليها بسبب الحادث الواقع منها سواء كان قائدها أو راكباً فيها^(٤).

(١) راجع في عرض ذلك: د. محمد حسين منصور - المسؤولية عن حوادث السيارات - مرجع سبق ذكره - ص ١٦١.

(٢) راجع في هذا البحث عرضنا لهذا المفهوم للغير ومناقشته ص ٦٣ وما بعدها.

(٣) راجع في ذلك: د. جلال محمد إبراهيم - تحديد الأشخاص المستثنين من نطاق التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات - المحامي الكويتية - س ١٣ ، أعداد يناير : مارس ١٩٩١ -

ص ٩٤. د. أبو زيد عبد الباقي - المرجع السابق - ص ١٦٦.

(٤) راجع في ذلك حكم محكمة النقض المصرية - في الطعن رقم ٤٧٩٥ - لسنة ٧٤ ق - جلسة ٢٠٠٦/٣/١٦م - لم ينشر - حيث جاء بهذا الحكم "أن التأمين الإجباري الذي يعفده مالك السيارة إعمالاً لحكم المادة ١١ من القانون ٦٦ لسنة ١٩٧٣م بإصدار قانون المرور - المقابلة للمادة السادسة من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥م - هو تأمين ضد المسؤولية المدنية عن حوادثها لصالح الغير استهدف المشرع به حماية المضرور وضمان حصوله على حقه في التعويض الجابر للضرر الذي وقع عليه ، وبالتالي فإن هذا التأمين لا يغطي المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق بمالك السيارة المؤمن عليها بسبب الحادث الواقع منها سواء أكان هو قائدها أم راكباً بها". وصدرت عن ذات المحكمة العديد من الأحكام تؤيد نفس المعنى، نذكر منها حكمها في الطعن رقم ٨٧٧٢ - لسنة ٦٦ ق - جلسة ١١/٢/١٩٩٨ - المجموعة - ص ٢١٨.

ورغم ذلك ذهب اتجاه في الفقه^(١) - وبحق - إلى استفادة مالك السيارة من مظلة التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، إلا أن بعض أنصاره أسس رأيه على فكرة تحرك مفهوم المؤمن له، لكن هذه الفكرة كانت محلاً للنقد من قبل بعض الفقه^(٢)، تأسيساً على أن استفادة مالك السيارة من هذا النوع من التأمين يجب أن يتم بمعزل عن الرابطة التأمينية، أي بمعزل عن كونه مالكا للسيارة أو مؤمناً له ، طالما أن مالك السيارة المضرور لم يكن مسئولاً عن الحادث المروري الذي أضر به بسببه.

ثم تدخل الشرع المصري بإصداره قانون التأمين الإجباري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م ، وقد جاء هذا القانون - أيضاً - خلواً من نص صريح يخص مدى استفادة مالك السيارة (المؤمن له) من الحماية التأمينية التي يتضمنها، وقرر هذا القانون أن هذا التأمين قصد به المشرع حماية "الغير" المضرور ، فقد نصت المادة الأولى منه على أن "يجب التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع المرخص في تسييرها طبقاً لأحكام قانون المرور. ويشمل التأمين حالات الوفاة والإصابة البدنية وكذا الأضرار المادية التي تلحق بممتلكات الغير عدا تلفيات المركبات ، وذلك وفقاً لأحكام وثيقة التأمين الصادرة تنفيذاً لهذا القانون"، وهو ذات الحكم الذي ورد في وثيقة التأمين النموذجية - سبق الإشارة إليها - الصادرة بناء على هذا القانون^(٣)، ولم يستثنى من التغطية التأمينية المقررة بموجب هذا الأخير إلا قائد السيارة المتسببة في الحادث.

ونرى مع غالبية الفقه، أنه إعمالاً لأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية ونموذج وثيقة التأمين، فإن مالك السيارة (المؤمن له) المضرور يستفيد من الحماية المقررة بمقتضى هذا القانون ، بشرط أن لا يكون هو قائد سيارته المتسبب في الحادث. ذلك تأسيساً على ما يلي:

(١) راجع في عرض هذا الرأي هذا البحث ص ٧٦ وما بعدها.

(٢) راجع عرضنا لتقييم هذه الفكرة في هذا البحث ص ٧٩ وما بعدها.

(٣) وقد جاء بشروطها العامة: "أولاً : الأخطار المغطاة. يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الحوادث للغير داخل جمهورية مصر العربية عن المركبة المثبت بياناتها في هذه الوثيقة وذلك خلال مدة سريانها دون اللجوء للقضاء دون اللجوء للقضاء وذلك عن الأخطار الآتية:- ١- الوفاة. ٢- العجز الكلي أو الجزئي المستديم. وتسري التغطية في البند (١،٢) بعاليه إذا حدثت الوفاة أو العجز بسبب الحادث خلال سنة من تاريخ وقوعه. ٣- الأضرار المادية التي تلحق بممتلكات الغير ويشمل الغير الركاب ويعتبر الشخص راكباً سواء كان في داخل السيارة أو صاعداً إليها أو نازلاً منها".

أولاً: أن كلمة "الغير" التي وردت في نص المادة الأولى من القانون المشار إليه، جاءت عامة مطلقة، مما يجب صرفها إلى جميع ضحايا حادث السيارة المؤمن عليها، فيما عدا قائد السيارة المتسببة في الحادث، ونعتقد أن استثناء هذا الأخير قد جاء على اعتبار أنه هو المسئول عن الحادث، وهذا يعني أن المشرع المصري قد حدد مفهوم الغير في مجال التأمين الإلزامي على نحو يتطابق - تقريباً - مع نظيره الفرنسي، فالغير المستفيد من مظلة التأمين هو كل شخص غير المسئول عن الحادث. وعلى ذلك فإن مالك السيارة المؤمن عليها يستفيد من التغطية التأمينية المقررة بمقتضى هذا القانون، إذا كان من ضحايا حادث سيرته ذلك باعتبار أنه من الغير، بشرط أن لا يكون هو قائد هذه السيارة وقت وقوع الحادث منها، وذلك بمعزل عن كونه مالكا للسيارة أو كونه مؤمناً له.

ثانياً: أن المشرع لو قصد نحو حرمان مالك السيارة المؤمن عليها من مظلة هذا التأمين، لنص على ذلك صراحة، كما فعل بالنسبة لقائد السيارة المتسببة في الحادث.

قد يقال أن "قائد السيارة" الذي ورد استثناءه في وثيقة التأمين، يتعين صرفه إلى أن المقصود به مالك السيارة، وأن هذا الأخير يجب - من باب أولى - أن يشمل الحرمان من الاستفادة من مظلة التأمين باعتباره قائد السيارة. ولكن هذا القول لا يمكن التسليم له لسببين:

السبب الأول: أنه إذا كان الغالب أن يكون مالك السيارة الخاصة هو قائدها، إلا أن هذا لا يكون في جميع الأحوال، فقد تكون السيارة قد خرجت من تحت سيطرة مالكها، دون علمه أو بعلمه ولكنه اعترض، وأثناء قيادتها من المغتصب، وقع حادث أدى إلى إصابة مالك السيارة بأضرار أثناء تواجده خارج السيارة، ففي هذه الحالة - مثلاً - لا يمكن القول بأن مالك السيارة وقت إصابته بأضرار كان هو قائدها.

كذلك في الحالة التي تكون فيها السيارة مخصصة لعملية النقل، وقام مالكها بتأجير - وهذا جائز قانوناً - إلى شخص معين، وأثناء قيادة السيارة من جانب هذا الأخير، وقع حادث أصاب مالكها بأضرار جسيمة، فإنه - أيضاً - في هذه الحالة لا يمكن اعتبار مالك السيارة هو قائدها.

السبب الثاني: أن التسليم بهذا القول يعني اتهام المشرع بعدم فهمه للالفاظ التي صيغ منها النص السابق، وهذا ما يجب الابتعاد عنه. فمما لا شك فيه أن كلمة "قائد" بخصوص هذا النوع من التأمين، تنصرف إلى الشخص الذي يتحكم على عجلة قيادة السيارة بالفعل ويتولى تحريكها حتى ولو لم يكن مصرحاً له بقيادتها، أي أن قائد السيارة هو من تكن له السيطرة الفعلية عليها، هذا بعكس كلمة "مالك" حيث يقصد بها الشخص الذي تؤول إليه ملكية السيارة، والذي لا

يشترط - بالضرورة - أن يكون قائدها ، ولا جدال في أن المشرع يعلم تماماً الفرق بين كلمة "قائد" وكلمة "مالك" السيارة.

ثالثاً: أن حرمان قائد السيارة المتسببة في الحادث من الاستفادة من هذا النوع من التأمين ، قد جاء على سبيل الاستثناء من الأصل العام، ومن ثم لا يجوز التوسع في تفسيره ، أو القياس عليه ، ويتعين صرفه إلى الوارد ذكره بهذا الاستثناء فقط، وهو - فقط - قائد السيارة.

هذا بالإضافة إلى أن نموذج الوثيقة قد تضمن في البند الثالث من الاستثناءات ما نصه "لا يغطي هذا التأمين بأي حال من الأحوال ١- ٢- ٣- الأضرار المادية التي تصيب الممتلكات المملوكة للمؤمن له " ونرى أن هذا النص يفيد - بلا شك الإقرار باستفادة مالك السيارة (المؤمن له) المضروب من مظلة التأمين ، إذا كانت الأضرار التي أصابته أضراراً جسدية، كالوفاة أو العجز الكلي الدائم أو الجزئي، ولم يكن هو المسئول عن الحادث ، أما الأضرار المادية - مع تحفظنا على ذلك - فتخرج عن نطاق التغطية التأمينية.

المبحث الرابع

مدى استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من مظلة

التأمين الإلزامي على المركبات بالسعودية

تمهيد وتقسيم: عرضنا فيما سبق، لاختلاف الفقه والقضاء حول مدى استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حواد المركبات الآلية. ورأينا أن الغالبية العظمى منهم كانت تذهب إلى إنكار صفة الراكب وصفة الغير على هؤلاء الفئة، وأن بعض الفقه قد حاول تطويع مفهوم المؤمن له، من أجل إلى الوصول استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من مظلة هذا التأمين وذلك في بعض الفروض، في حين ذهب جانب آخر من الفقه - وبحق - إلى أنه ليس هناك ما يمنع أن يكتسب المؤمن له صفة الراكب أو الغير، وفي هذه الحالة يحق له الاستفادة من هذا التأمين . وعرضنا أيضاً لما حدث من تطور في كل من التشريع الفرنسي والتشريع المصري في هذا الصدد، وكيف أن التشريع الفرنسي القديم قد نص على حرمان مالك السيارة المؤمن له وأفراد عائلته من ضمان هذا التأمين ، وتأثر به التشريع المصري القديم، ثم تطور التشريع الفرنسي في هذا الشأن على النحو الذي عرضنا له، وتبعه في ذلك المشرع المصري.

ومعالجتنا لموضوع هذا المبحث، ستم وفقاً للنصوص النظامية التي تحكم هذا النوع من التأمين في المملكة العربية السعودية، وفي ضوء البيئة التنظيمية لهذه الأخيرة ، والعلة التي دفعت المنظم لإضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين بها، ومدى تأثيرها بالتشريعات المقارنة في هذا الخصوص. لذا سنتناول هذا المبحث في ثلاثة مطالب على النحو التالي:

المطلب الأول: القاعدة العامة التي قررها نظام المرور ولائحته التنفيذية والوثيقة الموحدة بشأن الاستفادة من التأمين الإلزامي على المركبات.

المطلب الثاني: مدى استفادة أفراد عائلة مالك السيارة من التأمين الإلزامي على السيارات في السعودية.

المطلب الثالث: مدى استفادة مالك السيارة من التأمين الإلزامي على سيارته.

المطلب الأول

القاعدة العامة التي قررها نظام المرور ولائحته التنفيذية والوثيقة الموحدة بشأن الاستفادة من التأمين الإلزامي على المركبات

فتح المنظم - بالمملكة العربية السعودية - بمقتضى نظام المرور^(١) - الجديد - ولائحته التنفيذية^(٢) باب الاستفادة من التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية من حوادث السيارات ، لجميع المضطرين من الغير، حيث نصت المادة الثامنة فقرة (ج) من قانون المرور المشار إليه على أن "يلزم كل قائد مركبة - يحمل رخصة قيادة سارية المفعول، ويقوم سيارته داخل المملكة - بالتأمين وفق ما تحدده اللائحة" ، هذا وقد نصت المادة الثامنة فقرة (١١) من اللائحة على أن "لا يجوز تسجيل أي مركبة أو تجديد رخصة سيرها ما لم يكن مؤمن عليها ضد الغير"^(٣) على الأقل من قبل شركات التأمين" ، ويلتزم المؤمن بمقتضى هذا التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية التي تحدث للغير جراء وقوع حادث للمركبة المؤمن عليها لديه^(٤)، هذا متى كان قائد السيارة لديه وثيقة تأمين سارية المفعول.

وقررت ذات اللائحة إلزام المؤمن بعدم إدراج أي شرط يقلل أو يحول دون تغطية مسؤوليته المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية التي تحدث للغير جراء حادث السيارة المؤمن عليها^(٥).

وأكدت على هذه الأحكام الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات بالمملكة العربية السعودية^(١)، حيث حددت المقصود بوثيقة التأمين الإلزامي في

(١) صدر هذا القانون - كما ذكرنا آنفاً - بالمرسوم الملكي رقم م / ٨٥ وتاريخ ٢٦/١٠/١٤٢٨ هـ.

(٢) صدرت اللائحة التنفيذية لقانون المرور بالمملكة العربية السعودية بمقتضى قرار وزير الداخلية رقم ٧٠١٩ وتاريخ ٣/٧/١٤٢٩ هـ - سبق الإشارة إليها-.

(٣) مع تحفظنا بشأن عبارة "ضد الغير" .

(٤) راجع في ذلك، المادة ٨/١٥.

(٥) راجع المادة ٨ / ١٦ من اللائحة المشار إليها.

الفقرة الأولى من مادتها الثانية حيث جاء بها " ١- وثيقة التأمين الإلزامي: وثيقة تأمين المسؤولية المدنية تجاه الغير للمركبات التي يتعهد بمقتضاها المؤمن بأن يعرض الغير عند حدوث الضرر المغطى بالوثيقة،"، كما نصت في مادتها الثالثة على أن "حيث أن المؤمن له تقدم بطلب تأمين يعد أساساً لهذه الوثيقة ودفع (أو تعهد بدفع) القسط المطلوب منه، وقبلت الشركة هذا الطلب، فإنها تلتزم في حالة حدوث ضرر مغطى بموجب هذه الوثيقة سواء أكان ناشئاً عن استعمال المركبة أو توقفها داخل أراضي المملكة العربية السعودية بتعويض الغير...".

المطلب الثاني

مدى استفادة أفراد عائلة مالك السيارة

من التأمين الإلزامي على السيارات في السعودية

في السابق، كان أفراد عائلة مالك السيارة - المؤمن له - لا يستفيدون من مظلة هذا التأمين. وكان هذا يحدث تطبيقاً لوثائق التأمين الإلزامي على السيارات بالسعودية، حيث كانت تتضمن بنداً يقضي بحرمان المضرور من هذه الفئة مما يقره هذا التأمين من حماية^(١).

وكان من الواضح أن ما دفع المنظم السعودي إلى وضع هذا النص، هو تأثره بما كان سائداً آن ذاك في التشريعات العربية^(٢)، التي نقلت عن التشريعات

(١) هذه الوثيقة تم اعتمادها من محافظ مؤسسة النقد العربي السعودي بالقرار رقم ٤٢٧/١ وتاريخ ١٤٢٧/٥/١٨ هـ.

(٢) من هذه الوثائق على سبيل المثال: وثائق التأمين الصادرة عن الشركة المتحدة للتأمين (UCA)، منها وثيقة التأمين الصادرة برقم ٩٥/١/١٧٤٤٧٦/٢٠٠٩. ورد بهذه الوثيقة ضمن الاستثناءات في البند (ج) ما يلي: " المصابون المستثنون: يستثنى أي شخص يعمل لدى المؤمن له إذا وقعت الوفاة/ أو الإصابات الجسدية أثناء العمل أو بسببه. يستثنى أفراد عائلة كل من المؤمن له أو السائق المجاز (الزوج والزوجة والوالدين والأولاد). كذلك وثائق التأمين الصادرة عن أسيج (ACIG)، منها - مثلاً - الوثيقة الصادرة برقم(3105501100013864100) (P) ، فقد جاء بهذه الوثيقة في الاستثناءات من التغطية التأمينية ما نصه: " لن تكون الشركة مسؤولة عن: ١- الوفاة أو الإصابة الجسدية: (أ) لأي شخص يعمل لدى المؤمن له أو السائق المجاز إذا وقعت تلك الوفاة أو الإصابة الجسدية أثناء العمل أو بسببه. (ب) لأفراد عائلة كل من المؤمن له أو السائق المجاز (الزوج والزوجة والوالدين والأولاد).

(٣) راجع من هذه التشريعات على سبيل المثال . قانون التأمين الإجباري المصري القديم الصادر برقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م، وقد جاء حرمان هذه الفئة من الحماية التي قررها قياساً على حرمان أفراد عائلة السائق الذي الوارد بنص المادة السابعة منه. وذات الحكم ورد في الكويت حيث تم حرمان هذه الفئة قياساً على حرمان أفراد عائلة قائد السيارة الوارد في المادة ٢/٦٤ من اللائحة التنفيذية- الصادرة

الأوربية، خاصة التشريع الفرنسي القديم^(١). ذلك التشريع الذي كان يقضي باستبعاد أفراد عائلة مالك السيارة - المؤمن له - من ضمان التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات.

ورغم أن التشريع الفرنسي - القديم - قد وضع ضوابط تحد من هذا الاستبعاد، أهمها قصره على أفراد عائلة مالك السيارة المسئول عن الحادث، وأن يكون المضرور منهم من ركابها، وأن تثبت مسؤولية مالك السيارة عن الحادث. إلا أن المنظم السعودي كان قد حرّمهم مطلقاً من الاستفادة من مظلة هذا التأمين. ويرجع هذا الاستبعاد إلى أسباب اقتصادية وأسباب أدبية نوجز أهمها فيما يلي:

١- الأسباب الاقتصادية، وتتلخص في أن أفراد العائلة يمثلون طائفة كبيرة من المضرورين في حوادث السيارات، ومن ثم فإن تغطيتهم بضمن التأمين الإلزامي يمثل عبئاً كبيراً على المؤمن في ظل القسط البسيط المدفوع في هذا النوع من التأمين، مما ينبغي معه لاستفادتهم من هذا الأخير دفع قسط إضافي يتناسب مع ثقل المخاطر المرتبطة بكثرة ركبهم السيارة.

٢- أما الأسباب الأدبية، فترجع إلى تأثير المنظم السعودي عند وضعه القواعد الناظمة لهذا التأمين بما كان سائداً في التشريعات العربية التي نقلت عن التشريعات الأوربية خاصة التشريع الفرنسي والإنجليزي والسويسري، تلك التشريعات التي لا تعترف بمبدأ استقلال الذمة المالية داخل الأسرة الواحدة، وترتب على ذلك وجود صعوبة في تحريك دعوى المسؤولية داخل الوسط العائلي، وتعارض الحلول القضائية مع روابط التعاطف والتضامن الأسري.

و دون الدخول في مناقشة تفصيلية لهذه الأسباب، فإننا نلفت النظر إلى مسألتين:

الاولى: تتعلق بالأسباب الأدبية: التي تسبب فيها التأثر والاقتراب من التشريعات الأجنبية المشار إليها. فهذه الأسباب لا يمكن الاعتداد بها ، خاصة في المملكة العربية السعودية؛ ذلك لاعتبارات ثلاثة : الأول: اختلاف البيئة التشريعية لأنظمة في السعودية عن البيئة القانونية السائدة في تشريعات الدول التي منها تم اقتباس حكم حرمان هذه الفئة من مظلة هذا التأمين، فهذه التشريعات قد أنكرت مبدأ استقلال الذمة المالية لأفراد العائلة الواحدة -بمفهومها الضيق- ، ومن ثم إذا

بقرار وزير الداخلية رقم ٨١ لسنة ١٩٧٦م- لقانون المرور الكويت الصادر برقم ٧٦ لسنة ١٩٩٧م.

(١) راجع في ذلك: Art.8 du decret de 1959 - art.L. 211 -1 al. 4 du Code des assurances.

ارتكب أحد أفراد العائلة فعلاً سبب ضرراً للآخر، فالمضروب لا يجوز له مقاضاة المسئول منهما، على سند من القول من أنهما يعتبران شخصاً واحداً من ناحية الذمة المالية، تطبيقاً لقاعدة أن الشخص لا يجوز له مقاضاة نفسه. والأمر عكس تماماً في السعودية، ذلك أن أنظمتها تركز على أحكام الشريعة الإسلامية التي أقرت مبدأ استقلال الذمة المالية لأفراد الأسرة الواحدة، ومن ثم فإن يجوز لأي من أفراد الأسرة المضروبين من فعل ضار ارتكبه فرد آخر منها، الرجوع على هذا الأخير. وعليه، إذا أصيب أحد أفراد عائلة مالك السيارة المسئول عن الحادث، فإن للمضروب الحق في الرجوع على المؤمن بالتعويض. أما الاعتبار الثاني: إذا كانت فكرة اقتباس النصوص ليست محظورة - من حيث المبدأ - إلا أنه يتعين على المنظم، الذي يأخذ متابعة التشريعات التي اقتبس منها. وحيث أن التشريعات المذكورة أنفاً - خاصة التشريع الفرنسي - التي تم الاقتباس منها، قد أدخلت على التأمين الإجباري محل الدراسة تعديلات عديدة، منها اعتبار أفراد عائلة مالك السيارة من الغير المستفيد من هذا التأمين^(١). الاعتبار الثالث: أن الأسباب محل المناقشة يمكن أن تجد مبررها في حالة الرجوع على المسئول عن الضرر وحده، إلا أنه وفقاً لأحكام هذا التأمين فإن الرجوع يكون بصفة أساسية على المؤمن الذي يتحمل غالباً عبء التعويض وبالتالي يتلاشى تأثير الأسباب الأدبية^(٢).

الثانية: أن الاعتبارات الاقتصادية ربما كانت - في رأينا - هي التي تمثل العائق الأكبر والسبب الأساس في حرمان هذه الفئة من مظلة هذا التأمين، حيث كان شمولهم بالتغطية التأمينية تمثل عبء مالي كبير على المؤمن، إلا أن ذلك يمكن معالجته بطرق أخرى، مثل زيادة قسط التأمين أو غير ذلك من الحلول التي توازن بين مصلحة المؤمن من ناحية، ومصلحة المضروبين جراء الحوادث المرورية بما فيهم المضروب من أفراد عائلة مالك السيارة التي منها الحادث من ناحية أخرى.

أما في النظام الحالي، فلا جدال في أن المنظم السعودي قد اتجه نحو إفادة أفراد عائلة مالك السيارة - المؤمن له - من الحماية المقررة بمقتضى هذا التأمين. فبعد أن كانت الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات تستبعدهم صراحة من شمولهم بمظلتهم، فقد تم تعديل هذه الوثيقة في هذا الخصوص، بحذف العبارات التي كانت تتضمن استبعادهم، ومن ثم فإنهم يدخلون ضمن طائفة الغير المنصوص عليها في المادة (١١/٨) من اللائحة التنفيذية لنظام المرور والمادة

(١) راجع في ذلك - د- فيصل زكي عبد الواحد- المرجع السابق - ص ٤٤ .

(٢) راجع في ذلك من الفقه - د محمد حسين منصور- المسئولية عن حوادث السيارات- مرجع سبق

ذكره- ص ١٨٤ .

الثالثة من الوثيقة المذكورة. وعليه فإن المضرور من أفراد عائلة مالك السيارة يستفيد من التأمين الإلزامي عليها إذا كان ضرره ناشئ عن حادث السيارة حتى ولو كان مالك السيارة هو المسؤول عن الحادث.

ولقد أحسن المنظم السعودي صنفاً بإحداثه هذه التعديلات ، في ظل حداثة تبنيه لنظام التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، خاصة أن النصوص النازمة لهذا النوع من التأمين، قد جاءت في جو يحيطه الحيلة والتردد والحذر. وهذا التطور قد أتى متفقاً مع الهدف من وضع تلك النصوص التي وضعت خصيصاً لضمان وحماية حقوق المضرور من حوادث السير، ومد هذه الحماية لأكبر عدد من المضرورين، ولا شك أن أفراد عائلة مالك السيارة يمثلون طائفة كبيرة من المضرورين من تلك الحوادث لكثرة ركوبهم السيارة. كما أنه يتماشى مع التطورات الاقتصادية الحديثة والزيادة الرهيبة في أعداد السيارات وما صاحبها من زيادة كبيرة في حوادث الطرق وتعقيدها. ويتفق - أيضاً - مع الاتجاهات الحديثة في التشريعات المقارنة^(١)، والتعديلات التي طرأت عليها في هذا الخصوص.

المطلب الثالث

مدى استفادة مالك السيارة من التأمين الإلزامي على سيارته

عرض المشكلة: بالنسبة لمالك السيارة، فإنه برغم من أن نظام المرور ولائحته التنفيذية، لم يتضمن أية نصوص تفيد حرمان مالك السيارة - المؤمن له - من الحماية المقررة بمقتضى هذا النوع من التأمين. إلا أن الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي - المعمول بها بالفعل - قد أغلقت باب الاستفادة من مظلة هذا التأمين أمامه، حيث تضمنت - في غير موضع - نصوصاً تقرر حرمانه من الاستفادة من مظلة هذا التأمين. ففي المادة الثانية لدى تحديد الوثيقة للغير المستفيد من التأمين، جاء بالفقرة السادسة لهذه المادة "٦- الغير: كل شخص طبيعي أو اعتباري يلحق به ضرر مغطى بموجب أحكام الوثيقة باستثناء المؤمن له أو السائق" وفي المادة التاسعة التي تتضمن الحالات غير المغطاة بموجب هذه الوثيقة، تم النص صراحة على حرمان المؤمن له من الاستفادة من مظلة هذا التأمين، فقد نصت هذه المادة على أن "لن تكون الشركة مسؤولة عن سداد تعويضات في أي من الحالات الآتية: ١- ٢- الوفاة أو الإصابة الجسدية للمؤمن له، أو السائق. ٣- الخسارة أو الضرر للمركبة المؤمن عليها، أو الممتلكات العائدة إلى أي من المؤمن له أو السائق داخل المركبة أو خارجها...".

(١) راجع ما أوردناه في هذا الخصوص بشأن التشريع الفرنسي والتشريع المصري .

وإذا كانت النصوص التي وردت بشأن هذا التأمين في نظام المرور - الجديد - ولائحته التنفيذية ، لم تحرم مالك السيارة من الاستفادة من التأمين الإلزامي على سيارته، بل على العكس من ذلك ، فقد أكدت النصوص التي وردت بهما على إتاحة الاستفادة من مظلة هذا التأمين لجميع المضروبين من حوادث السيارات دون استثناء.

إلا أن الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي، قد خالفت هذه النصوص، حيث تضمنت نصوصاً صريحة تحرمه - مطلقاً- من الاستفادة من مظلة هذا التأمين. وتطبيقاً لأحكام هذه الوثيقة - وهي المعمول بها فعلاً - فإنه إذا وقع مالك السيارة ضحية حادث مروري لسيارته المؤمن عليها، فإن شركة التأمين المؤمن لديها السيارة، لا تلتزم بتعويض السائق عما لحقه من أضرار.

لذا يثور التساؤل حول القيمة القانونية للنصوص التي وردت في هذه الوثيقة بهذا الخصوص، ومدى إلزاميتها رغم مخالفتها للنصوص الأمرة التي وردت بنظام المرور ولائحته التنفيذية؟. وسنخصص لبحث الإجابة عن هذا التساؤل (الفرع الأول). فإذا اجبنا عن هذا السؤال، أمكننا الوقوف على مدى استفادة مالك السيارة من مظلة هذا التأمين، وتحديد نطاق هذه الاستفادة، وسنعرض لذلك في (الفرع الثاني)، وذلك على النحو التالي:

الفرع الأول

مدى إلزامية النصوص التي وردت بالوثيقة الموحدة التي تحرم مالك السيارة من الاستفادة من مظلة التأمين

إن تحديد موقف القواعد الناظمة لهذا النوع من التأمين في السعودية من مدى استفادة مالك السيارة من الحماية التي قررها، يتوقف على الإجابة عن التساؤل المثار حول مدى إلزامية النصوص التي وردت بالوثيقة وقضت بحرمان مالك السيارة من الاستفادة من مظلة هذا التأمين، هل يعتد بهذه النصوص رغم مخالفتها لما ورد بنظام المرور ولائحته التنفيذية أم لا ؟.

وفي إطار بحثنا عن الإجابة عن هذا السؤال، فإننا نرى - دون مواربة - عدم الاعتداد بهذه النصوص مطلقاً ، تأسيساً على الحجج التالية:

الحجة الأولى: أن هذه النصوص، خالفت - صراحة - الأحكام الناظمة للتأمين الإلزامي على المركبات التي وردت بنظام المرور بالسعودية ولائحته التنفيذية. فقد نصت المادة (٨/ج) من هذا النظام على أن "يلزم كل قائد مركبة - يحمل رخصة قيادة سارية المفعول، ويقود سيارته داخل المملكة - بالتأمين ، وفق

ما تحدده اللائحة"، فبعد أن ألزم النظام بهذا النص قائد المركبة بالتأمين عليها، قرر - بالإحالة - أن يكون هذا التأمين وفقاً لما تحدده لائحته التنفيذية من أحكام. وتنفيذاً لنص المادة ٨/ج من نظام المرور، تولت لائحته التنفيذية وضع الأحكام الناظمة لهذا النوع من التأمين^(١)، وقد نصت بالمادة ١٥/٨ على أن "تلتزم شركات التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية الناتجة عن الحوادث المرورية إذا كان سائق المركبة لديه وثيقة تأمين سارية المفعول ويحمل رخصة قيادة أو تصريح يؤهله لقيادة تلك المركبة مهما كانت الأسباب وللمؤمن حق الرجوع على المؤمن له بالطرق النظامية في حالة مخالفته لعقد التأمين". وواضح من هذا النص أن اللائحة قد استعملت فعل "تلتزم" في صدر هذا النص للدلالة على الوجوب، ويعني هذا أنه يجب على شركات التأمين - المؤمن - تغطية المسؤولية المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية الناشئة عن الحوادث المرورية^(٢)، ذلك بشرط أن يكون قائد المركبة لديه وثيقة تأمين على المركبة - سارية المفعول - لدى إحدى شركات التأمين المعتمدة، وأن يكون مؤهلاً لقيادة السيارة بأن يكون حامل لرخصة قيادة، أو يكون مصرح له بقيادتها، هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى، لم يحدد هذا النص نطاق تطبيقه من حيث الأشخاص المضرورين الذين تشملهم المظلة التأمينية. وإنه - على وجه الخصوص - لم يستثن مالك السيارة من الإفادة من هذه المظلة، إذا لحقه ضرر جراء حادث مروري لسيارته المؤمن عليها، لمجرد أنه يحمل صفة مالك السيارة.

وقد جاء - أيضاً - بالمادة ١٦/٨ من ذات اللائحة أنه "ليس للمؤمن - شركات التأمين - أن يدرج في وثيقة التأمين أي شرط يقلل أو يحول دون تغطية مسؤوليته المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية"، وقد استخدمت اللائحة في هذا النص صيغة النفي "ليس للمؤمن" للدلالة على

(١) وذلك في اثنتي عشر فقرة في مادته الثامنة بدأت من فقرتها العاشرة وانتهت في فقرتها الحادية والعشرين.

(٢) حددت اللائحة التنفيذية لقانون المرور - الجديد - بالمملكة، الحادث المروري في المادة (٢ / ٤٠) بأنه "الحادث المروري: كل حادث ينتج عنه أضرار جسيمة أو مادية دون قصد، جراء استخدام المركبة وهي في حالة حركة وينقسم إلى قسمين:

أ- حادث مروري بسيط إما ينتج عنه أضراراً أو (تلفيات) بالممتلكات خاصة أو عامة، ولا ينجم عنه إصابة تتطلب علاجاً إسعافياً.

ب- حادث مروري جسيم: ما ينتج عنه إزهاق للأرواح، أو إصابات في الأجسام، أو خسائر في الأموال/ أو جميع ذلك والمركبة في حالة حركة".

عدم الجواز. ويعني هذا ، أنه لا يجوز للمؤمن أن يدرج في وثيقة التأمين أي شرط يحول دون تغطية مسؤوليته المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية الناتجة عن الحوادث المرورية، ومقتضى ذلك أن أي شرط يدرجه المؤمن بوثيقة التأمين يحول دون تحمله المسؤولية المدنية الكاملة، سواء من حيث الأضرار أو الأشخاص المضرورين، فإن هذا الشرط يقع باطلاً لمخالفته نص المادة (١٦/٨) سالف الذكر.

وواضح من صياغة المادة الثامنة من اللائحة في فقرتيها (١٥ ، ١٦) ، أن هذين النصين من النصوص الآمرة ، الواجبة التطبيق ، التي لا يجوز بأي حال - مخالفتها.

وإذا كانت الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي ، تمثل في حقيقة الأمر عقداً بين المؤمن والمؤمن له، وهي - في الواقع - التي تضع أحكام التأمين التي وردت بقانون المرور ولائحته التنفيذية موضع التنفيذ، فإنه يجب أن تلتزم - الوثيقة - بما ورد فيهما من أحكام أمرة ، ولا يجوز أن تتضمن - مطلقاً - ما يخالف هذه الأحكام.

وعليه فإن نص المادة التاسعة من الوثيقة الموحدة، ذلك الذي قرر حرمان مالك السيارة المضروور - مطلقاً - من الحماية التأمينية، والذي جاء به أنه لن تكون الشركة مسؤولة عن سداد تعويضات في أي من الحالات الآتية: ١- ٢- الوفاة أو الإصابة الجسدية للمؤمن له، أو السائق. ٣- الخسارة أو الضرر للمركبة المؤمن عليها، أو الممتلكات العائدة إلى أي من المؤمن له أو السائق داخل المركبة أو خارجها"، هذا النص مخالف صراحة للأحكام الآمرة - المشار إليها - الناظمة للتأمين الإلزامي باللائحة التنفيذية ، ومن ثم لا يعتد به مطلقاً.

الحجة الثانية: أنه لا توجد أية إشارة صريحة أو ضمنية ، في النظام أو لائحته التنفيذية تقرر الإحالة إلى الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي، بشأن الأحكام الناظمة للتأمين، ولو أن واضعي أحكام نظام المرور ولائحته التنفيذية بالمملكة أرادوا الاعتداد بما ورد بها من أحكام كانوا قد أحالوا إليها في هذا الشأن ، كما فعل - مثلاً - المشرع في بعض الدول^(١).

الحجة الثالثة: أن الوثيقة الموحدة لم تستند - مطلقاً - إلى نظام المرور - الجديد - ولا إلى لائحته التنفيذية ، وهذا واضح من صياغة مادتها الأولى التي

(١) فقد أحال المشرع المصري - والعديد من الدول - في قانون التأمين رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م ، إلى نموذج وثيقة التأمين الإجباري، ذلك في مادته الأولى ، التي جاء بها "يجب التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع ...، وذلك وفقاً لأحكام وثيقة التأمين الصادرة تنفيذاً لهذا القانون".

تضمنت ما تستند إليه الوثيقة من أنظمة ولوائح وقرارات، حيث جاء بهذه المادة أنه "استناداً على نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٢ وتاريخ ١٤٢٤/٦/٢هـ ولائحته التنفيذية الصادرة بموجب قرار وزير المالية رقم ٥٩٦/١ وتاريخ ١٤٢٥/٣/١هـ، وعلى قرار مجلس الوزراء رقم ٢٢٢ وتاريخ ١٤٢٢/٨/١٣هـ بشأن التأمين الإلزامي على المركبات، يكون العمل بهذه الوثيقة اعتباراً من تاريخ اعتماد محافظ مؤسسة النقد العربي السعودي لها وتحل محل "وثيقة تأمين المسؤولية المدنية تجاه الغير (المركبات)" الصادرة بموجب قرار المحافظ رقم ٤٢٧٠/١ وتاريخ ١٤٢٧/٥/١٨هـ". ويرجع عدم الاستناد لنظام المرور ولائحته التنفيذية، إلى أن هذه الوثيقة قد تم اعتمادها في التاريخ المشار إليه، أي قبل صدورهما.

وإذا قيل أن ما تستند إليه الوثيقة في مادتها الأولى، هي المقدمة، وأن هذه الأخيرة تعد جزءاً لا يتجزأ من الوثيقة. فإننا نود أن نشير أن ما تتضمنه هذه المقدمة قد تم تعديله بصدور نظام المرور - الجديد - الصادر بالأمر الملكي رقم م/٨٥ وتاريخ ١٤٢٨/١٠/٢٦هـ، ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير الداخلية رقم ٧١٩ وتاريخ ١٤٢٩/٧/٣هـ، والتعديل هنا تعديلاً ضمناً، لأن صدور نظام المرور ولائحته التنفيذية كانا قد صدرا في تاريخين لاحقين على تاريخ صدور نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٢ وتاريخ ١٤٢٤/٦/٢هـ، ولائحته التنفيذية التي صدرت بقرار وزير المالية ٥٩٦/١ وتاريخ ١٤٢٥/٣/١هـ، وكذا قرار مجلس الوزراء رقم ٢٢ وتاريخ ١٤٢٢/٨/١٣هـ بشأن التأمين الإلزامي على المركبات، وتاريخ اعتماد محافظ مؤسسة النقد العربي لهذه الوثيقة، وأيضاً مجلس الوزراء رقم ٢٧١ بتاريخ ١٤٢٧/٢٥هـ^(١).

وعليه كان يجب أن لا تتضمن الوثيقة بنوداً تقضي بحرمان مالك السيارة من الاستفادة من مظلة التأمين، لأن ذلك يخالف النصوص الأمرة التي وردت بنظام المرور - الجديد - ولائحته التنفيذية، وهو أمر غير جائز.

الحجة الرابعة: وفقاً لأحكام المادة الثانية /٢/ج من نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني، يدخل ضمن اختصاص مؤسسة النقد العربي السعودي "ج- إقرار صيغ نماذج وثائق التأمين وإعادة التأمين و وضع الحد الأدنى لمبالغ تأمين تغطية المسؤوليات تجاه الغير مع مراعاة أحكام الأنظمة المعمول بها في ذلك".

(٢) هذا القرار الذي تم بمقتضاه استبدال التأمين على المركبات بالتأمين على رخصة القيادة، الذي كان

يعمل به بمقتضى قرار مجلس الوزراء رقم ٢٢ وتاريخ ١٤٢٢/٨/١٣هـ.

كما تنص المادة ٥١ من اللائحة التنفيذية لنظام مراقبة شركات التأمين التعاوني، على أنه "تلتزم الشركة بإصدار وثائق التأمين النموذجية وفق المعايير الموحدة المعتمدة من المؤسسة لجميع فروع التأمين التي تزاولها،".
من هذين النصين يتضح ما يلي:

١- في حقيقة الأمر، أن شركات التأمين - المؤمن - هي من تضع وتحدد بنود نموذج الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات، وهي إذ تفعل ذلك فإنها تضع فيها من البنود ما يتناسب مع مصالحها. ولا شك أن المصلحة الاقتصادية لهذه الشركات تقتضي، أن تضمن الوثيقة بنوداً تحرم بمقتضاها مالك السيارة من الاستفادة من مظلة هذا التأمين، ذلك أن مالكي السيارات تمثل طائفة كبيرة من المضرورين في حوادث السيارات، وأن تغطية أضرارهم بالتأمين الإلزامي يمثل للمؤمن - من وجهة نظره - عبئاً اقتصادياً كبيراً.

ولا شك - لدينا - أن قيام شركات التأمين باستبعاد مالك السيارة من الإفادة من مظلة هذا التأمين، يخالف الهدف من إقراره، ذلك الهدف المتمثل في توفير أكبر قدر من الحماية لجميع ضحايا حوادث السيارات، وهو ما أكدت عليه القواعد الناظمة لهذا النوع من التأمين - والفقه والقضاء - في تشريعات الدول المقارنة، وهو ما يتفق مع أحكام الفقه الإسلامي التي توجب تعويض المضرور دون استثناء، طالما أنه غير مسئول عن الحادث الذي نشأ عنه الضرر.

٢- أن إقرار - أو اعتماد - مؤسسة النقد العربي السعودي لنموذج الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات لا يضيفي المشروعية على جميع بنود الوثيقة، ذلك أن المادة الثانية /٢/ ج من نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني، قد أوجبت مراعاة أحكام الأنظمة المعمول بها في كل نوع من أنواع التأمين، سواء الأنظمة التي كان معمول بها وقت إقرار الوثيقة أو الأنظمة التي تستحدث بعد إقرارها سواء منها المعدلة للأنظمة السابقة أو المنشئة لأحكام جديدة.

وإذا كانت الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات التي يجري العمل بها حتى الآن، قد تم إقرارها قبل صدور نظام المرور - الجديد - ولائحته التنفيذية، وبعد صدورها لم يتم تعديلها وفقاً لما ورد بهما من أحكام تنظم هذا التأمين، بل على العكس من ذلك فإن هذه الوثيقة قد تضمنت بنوداً تتعارض مع الأحكام الآمرة التي وردت باللائحة التنفيذية لنظام المرور، وذلك كله يدعونا إلى عدم الاعتداد بهذه البنود، خاصة تلك التي تحرم مالك السيارة المضرور من الإفادة من مظلة هذا التأمين.

الحجة الخامسة: لا جدال في أن إرادة المنظم تكون واجبة الاحترام. لكن ذلك مقرون بأن تكون النصوص التي قررها متوائمة ومتفقة مع بعضها وأن يراعى

تدرجها من حيث القوى. هذا بالإضافة إلى وجوب تمشي هذه النصوص مع العلة التي دفعت المنظم إلى التدخل، وإضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين. ومن خلال معايشتنا لنصوص البنود الثاني والثالث والرابع من المادة التاسعة من الوثيقة النموذجية ، لم نجد علة ترتكز عليها الأحكام الواردة بها، ليس هذا فحسب بل تبين مخالفتها لنصوص تنظيمية أمرة تلوها في التدرج التنظيمي.

ولا شك أن في ذلك مخالفة للهدف من تدخل المنظم السعودي وإضفاء صفة الإلزام على هذا التأمين ووضعه نصوصاً أمرة من شأنها حماية جميع ضحايا حوادث المرور، وذلك بضمان حصوله على التعويض بتمكينه الرجوع على شخص ذي ملاءة مادية ، وهذا الشخص هو شركة التأمين.

الحجة السادسة: أن واضعي نصوص الوثيقة قد تأثروا بالفهم الذي كان سائداً في ضوء التشريعات المقارنة، إلى الحد الذي يمكن معه القول بأنه قد تم اقتباس هذا الحكم منها، خاصة من التشريع الفرنسي القديم والتشريع المصري القديم. فقد كان هذا الفهم مستقراً على أن مالك السيارة المؤمن له هو السائق، ومن ثم فإنه لا يستفيد من التأمين الذي جاء خصيصاً لتغطية مسؤوليته عن الغير. وقد كان العمل يسير على هذا النهج، لأنه كان يغلب اجتماع كل الصفات في شخص واحد: المالك ، المؤمن له ، السائق، المستأمن، والحارس، وأنه من المنطق عليه عدم استفادة المؤمن له من هذا التأمين، لأن هذا الأخير جاء لتغطية مسؤوليته، ولا يمكن أن يجمع الشخص بين صفتي المضرور والمسئول في ذات الوقت.

وإذا كان صحيحاً أن تلك الصفات غالباً ما تجتمع في شخص واحد، حيث يقود المالك سيارته ويقوم بالتأمين عليها عند ترخيصها فيحمل بذلك صفة المؤمن له . إلا أن هذا الفهم البسيط يتجاهل فروضاً تتفرق فيها هذه الصفات مما يثير التساؤل. من هذه الفروض، قيام مالك السيارة بتأجير سيارته لإحدى شركات نقل الأشخاص، ثم أصيب بأضرار نتيجة حادث وقع منها، سواء بصفته راكباً أبرم مع هذه الشركة عقد نقل بمقابل لنقله من مكان إلى آخر، أو بصفته أحد المشاة عابري الطريق أي من الغير بالنسبة للشركة مستغلة السيارة. فهل في هذه الحالة يستفيد من التأمين أم لا؟، ونفس السؤال يثار في حالة كثيرة الوقوع ، وهي الحالة التي يشتري فيها الشخص سيارة أجرة، ثم يعهد لأحد السائقين بالعمل عليها، ويقتسمان العائد بينهما. ففي هذا المثال، السائق لا يعد تابعاً لمالك السيارة بل أنه يؤدي عمله بصفة مستقلة وتنتقل إليه حراسة السيارة، فإذا لحق المالك أضرار نتيجة حادث وقع من هذه الأخيرة، سواء أثناء مروره على الطريق أي بصفته من الغير، أو أثناء ركوبه السيارة، فهل يستفيد من التأمين أم لا؟ أم يحرم منه - مطلقاً - لمجرد أنه يحمل صفة المؤمن له كما تقضي بذلك نصوص الوثيقة محل المناقشة.

ونود في هذا المقام أن نلفت النظر إلى مسألتين:
المسألة الأولى: أنه في الوقت الحاضر، قد تغير الفهم الذي بنت عليه الوثيقة حكم حرمان مالك السيارة من هذا التأمين، خاصة لدى الدول التي اقتبس المنظم هذا الحكم من تشريعاتها. وهذا واضح بعد تحديد الفقه والقضاء للمفهوم القانوني لمصطلحي "الغير والراكب"⁽¹⁾ في مجال هذا النوع من التأمين، حيث أصبح تحديد صفة الغير، أو الراكب، يجب أن لا يتم على ضوء الرابطة التأمينية، بل يجب أن يتم بالنظر إلى العلاقة بين المضرور من حادث السيارة ومستغل هذه الأخيرة. ومعنى هذا أنه ليس هناك ما يمنع من إضفاء صفة الغير، أو الراكب، على مالك السيارة، كما في الفروض السابقة، ومن ثم فإنه في هذه الفروض - ومثيلاتها - فإن مالك السيارة يستفيد من مظلة التأمين المبرم على سيارته.

المسألة الثانية: قلنا فيما سبق، أن فكرة اقتباس النصوص - أو الأحكام التي تتضمنها - من التشريعات المختلفة ليست من الأمور المحظورة من حيث المبدأ، لكن هذا يحتم على المنظم إذ يأخذ بها متابعة التشريعات التي اقتبس منها. ونظراً لأن المشرع الفرنسي والمصري - الذي تأثر بهما المنظم السعودي عن إعدادة للنصوص الحاكمة للتأمين الإلزامي - قد طرأت عليه تعديلات كثيرة، ومنها على وجه الخصوص الحكم محل الدراسة، حيث أصبح مالك السيارة المؤمن له يستفيد - كقاعدة - من ضمان هذا التأمين، إلا إذا كان هو الذي يقود سيارته وتسبب في وقوع الحادث. لذا فإنه يتعين على المنظم السعودي التدخل بأسرع وقت لإعادة النظر في هذا النص، خاصة وأن ذلك يتفق مع اتجاه - المنظم السعودي - في مد المظلة التأمينية لهذا النوع من التأمين لتشمل أكبر عدد من المضرورين.

الحجة السابعة: وأخيراً فإن المنظم السعودي لو أنه أراد أن يحرم مالك السيارة - مطلقاً - من مظلة هذا النوع من التأمين، لكان قد نص على ذلك صراحة في نظام المرور - الجديد - أو لائحته التنفيذية، ولكنه لم يفعل ذلك.

يتضح مما تقدم، أن نصوص البنود الثاني والثالث والرابع من المادة التاسعة من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي، والتي تضمنت حرمان مالك السيارة مطلقاً من مظلة التأمين على سيارته، في حالة إصابته بأضرار نتيجة وقوع حادث لهذه الأخيرة، لمجرد أنه يحمل صفة مالك السيارة، تخالف النصوص الأمرة التي وردت بنظام المرور - الجديد - ولائحته التنفيذية، كما أنها تتعارض مع العلة التي دفعت المنظم إلى إضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين، مما دفعنا

(1) راجع ما سبق أن عرضناه بشأن تحديد الفقه والقضاء لمفهوم "الغير و الراكب" في هذا البحث ص

إلى القول بوجود تدخل المنظم من أجل حذف هذه النصوص، كما تم فعله في التشريعات المقارنة.

الفرع الثاني

حق مالك السيارة من الاستفادة من مظلة التأمين في السعودية ونطاق هذه الاستفادة

انتهينا - فيما سبق - إلى عدم الاعتداد بنصوص الفقرات (الثانية والثالثة والرابعة) من المادة التاسعة في الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات، ومن ثم إلى عدم جواز حرمان مالك السيارة المضروب نتيجة حادث سيرته^(١)، من الاستفادة من مظلة التأمين الإلزامي الذي أبرمه عليها. وعليه فإن مالك السيارة المضروب يحق له الاستفادة من الحماية المقررة بمقتضى هذا التأمين، خاصة أن النصوص الناظمة له التي وردت بنظام المرور - الجديد - ولائحته التنفيذية لا تمنع ذلك بل على العكس، هذا بالإضافة إلى انتفاء وجود علة يمكن على ضوءها القول بحرمان مالك السيارة مظلة هذا التأمين، فهذا التأمين لا يعد - كما بينا - تأميناً من المسؤولية الشخصية للمؤمن له (مالك السيارة)، بل أضحى تأميناً عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، بغض النظر عن صفة قائد السيارة، وقت وقوع الحادث، وهل هو مالك السيارة أو مستأجرها، أو شخص آخر، وأن تقرير مدى استفادة مالك السيارة من هذا التأمين يجب أن يتم بمعزل عن كونه يحمل صفة المؤمن له، لأن صفة الغير المضروب المستفيد من هذا التأمين يجب تحديدها - كما بينا - وفقاً للمعيار القانوني وليس من خلال عقد التأمين، فالغير - في هذا المجال - هو كل شخص آخر غير المسئول عن الحادث. وهذا يعني استفادة مالك السيارة المضروب نتيجة حادث وقع لسيارته من مظلة التأمين المبرم عليها، طالما لم تثبت مسؤليته عن الحادث، وهو ما تكاد تنطق به النصوص - المنظمة لهذا التأمين بالمملكة - التي وردت بنظام المرور ولائحته التنفيذية. كما أن حرمانه يخالف الاتجاهات الحديثة في الفقه والقضاء وفي بعض التشريعات المقارنة التي تتبنى ذات النوع من التأمين، والتي تركز ضرورة توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث السيارات حتى لو اقتضى الأمر الخروج عن القواعد العامة.

(١) وإلى ذلك يذهب جانب كبير من الفقه، راجع في ذلك - على سبيل المثال - من الفقه المصري، د. فيصل زكي عبد الواحد، المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري - مرجع سبق ذكره - ص ١٢٩. ومن الفقه الفرنسي راجع

C. Larher - Layer, le sort des victims d'accidents de la circulation après la loi du 5 juill. 1985, D. 1986, P. 205.

وإذا سلمنا من حيث المبدأ باستفادة مالك السيارة من مظلة هذا النوع من التأمين، فإن التساؤل يثور حول نطاق هذه الاستفادة، فهل يستفيد بصفة مطلقة أم لا؟^(١)

في إطار النصوص الناظمة لهذا التأمين التي تضمنها نظام المرور في السعودية ولائحته التنفيذية، وتحقيقاً للهدف من تدخل المنظم وإضفاء صفة الإلزام على هذا التأمين، وفي ضوء الاتجاهات الحديثة - التي عرضنا لها - في الفقه والقضاء، وبعض التشريعات الحديثة التي تتبنى هذا النوع من التأمين. يمكننا الإجابة عن هذا التساؤل. وفي هذا الخصوص نرى مع بعض الفقه^(١) أنه يتعين التفرقة بين ثلاثة فروض.

الفرض الأول: أن يكون مالك السيارة هو المسئول عن الحادث الذي - أدى إلى إصابته بأضرار - سواء بصفة أصلية، كما لو كان هو من يقود سيارته وتسبب في الحادث، أو بصفة تبعية ويتحقق ذلك إذا كان المسئول عن الحادث هو أحد تابعيه، حتى إذا كان هذا الأخير تابعاً عرضياً، كزوجته، أو أحد أبنائه، أو صديق له.

ففي هذا الفرض، لا يكون لمالك السيارة الحق في الاستفادة من هذا التأمين، ومن ثم لا يجوز له مطالبة المؤمن بتعويض الأضرار التي يعاني منها، تأسيساً على كونه مسئولاً عن الحادث، والقاعدة أن الشخص لا يسأل أمام نفسه.

الفرض الثاني: لا يكون مالك السيارة مسئولاً بشكل مباشر عن الحادث، لكنه له دور في وقوعه، ويتحقق ذلك - مثلاً - إذا كان قد سمح للغير بقيادة السيارة، دون أن يكون هذا الأخير حاملاً لرخصة قيادة صالحة، كما لو كان لا يحمل رخصة قيادة أصلاً، أو لا يحمل تصريحاً يؤهله لقيادة هذه الفئة من السيارات، أو كانت رخصة قيادته قد ألغيت مؤقتاً أو بصفة دائمة.

وفي هذا الفرض - أيضاً - لا يستفيد مالك السيارة المضروب من مظلة التأمين الذي أبرمه عليها، لأنه بذلك يكون قد أخل بالالتزامات التي تقع على عاتقه^(٢)، والقاعدة أنه لا يجوز للشخص أن يستفيد من خطئه.

الفرض الثالث: وفيها لا يكون لمالك السيارة - المضروب - دور في وقوع حادث سيارته، ويتحقق ذلك متى كانت السيارة قد خرجت من سيطرته الفعلية،

(١) راجع في ذلك د - فيصل زكي عبد الواحد - المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية - مرجع سبق ذكره - ص ١٣٠ وما بعدها. د - عادل زيد عبد الله المطيري - المرجع السابق - ص ٢٦٠ وما بعدها.

(٢) راجع في ذلك البند (ز) من المادة السادسة من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات في المملكة العربية السعودية.

دون علمه، أو بعلمه ولكنه اعترض، أو كان مالك السيارة يمارس حقاً مشروعاً ولم يخل بأحد الالتزامات التي تتقّل كاهله، كما لو قام بتأجير السيارة للغير، دون الخروج عن الغرض الذي خصصت له كما هو مبين برخصة السير، وأثناء قيادة هذا الغير للسيارة وقع الحادث الذي ألحق أضراراً بمالكها، سواء وقع الحادث أثناء تواجده على متن السيارة، أو كان يسير في الطريق العام . ففي هذا الفرض يستفيد مالك السيارة من المظلة التأمينية، ويحق له الرجوع على المؤمن مباشرة ومطالبته بتعويض الأضرار التي يعاني منها.

وبناء على ما تقدم، فالمالك للسيارة التي وقع منها الحادث، يمكنه الرجوع على المؤمن، لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي أصابته في حدود الفرض الثالث . فقط . السابق ذكره.

ولا يقف حائلاً دون ذلك ما جاء في المادة السادسة من الوثيقة الموحدة سالفة الذكر بقولها " للشركة حق الرجوع على المؤمن له أو السائق أو المسئول عن الحادث لاسترداد ما دفعته للغير في أي من الحالات الآتية... " ثم عدت المادة هذه الحالات، وهذه الحالات منها ما يخص السائق أو الغير، ومنها ما يخص مالك السيارة المؤمن له. وفي الحالات التي المتعلقة بالمؤمن له، أي الحالات التي يقع فيها الحادث ويكون لمالك السيارة المؤمن له دور في وقوعه ، فأنا نود أن نشير إلى أن الحق المقرر للمؤمن بمقتضى هذا النص في هذه الحالات ينصرف إلى الرجوع على المؤمن له وفقاً للحالات التي أوردتها المادة. ولا جدال في أنه متى وقع الحادث في إطار ما ورد في هذا النص، فلا يكون للمؤمن له، الحق في الرجوع على المؤمن، لمطالبته بالتعويض لأنه يدخل - في هذه الحالة - تحت نطاق الفرض الأول أو الفرض الثاني السابق ذكرهما. ولكن إذا وقع الحادث في إطار الحالات - التي ذكرتها المادة - التي يكون فيها السائق أو الغير مسئولاً عنه، فإنه يجوز للمؤمن الرجوع على المسئول عن الحادث، لمطالبته بما دفعه من تعويض لضحايا الحادث، ونظراً لأن مالك السيارة المؤمن له لم يكن مسئولاً فإنه - والحال هكذا - يجوز له الرجوع على المؤمن وذلك باعتباره من أحد ضحايا الحادث.

وبذلك تبدو لنا استقامة النصوص - التي نرى الإبقاء عليها - التي وردت بالوثيقة الموحدة، في خصوص استفادة مالك السيارة من التأمين، وانسجامها مع بعضها⁽¹⁾، وعدم تعارضها مع النصوص ذات الصلة التي وردت بنظام المرور

(1) راجع في ذلك المادة السادسة من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات في المملكة العربية السعودية.

وللائحته التنفيذية^(١)، كما أنها تتمشى مع السياسة التنظيمية، التي تهدف إلى تنظيم هذا النوع من التأمين، وإلى توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث السيارات.

الفرع الثالث

الصفة التي على ضوءها يتم بها رجوع مالك

السيارة وأفراد عائلته على المؤمن

انتهينا فيما سبق إلى أن أفراد عائلة مالك السيارة التي وقع منها الحادث ، يمكنهم الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي أصابهم جراء وقوع الحادث من السيارة المؤمن عليها. كما انتهينا إلى أن لمالك السيارة هذا الحق ، حيث يمكنه في أحوال معينة الرجوع على المؤمن ومطالبته بتغطية ما لحقه من أضرار جراء الحادث الذي وقع من سيارته المؤمن عليها. وإذا كان الأمر كذلك، فإن التساؤل يثور حول الصفة التي يتم بها رجوعهم على المؤمن؟

وفي معرض إجابتنا عن هذا التساؤل فإننا نرى مع بعض الفقه^(٢)، أنه لا جدال في أن الصفة التي يتم بها رجوعهم على المؤمن تتوقف على علاقة المضرور منهم بالمسئول عن الحادث، وذلك بمعزل عن الرابطة التأمينية.

فإذا كان المسئول عن الحادث مغتصباً للسيارة، ويكون ذلك إذا استولى شخص من الغير على السيارة، دون علم مالكها، أو بعلمه ولكنه اعترض، وأثناء قيادته للسيارة، وقع حادث أدى إلى إصابة مالك السيارة بأضرار. فالعلاقة هنا تدخل في منطقة الأغيار، حتى ولو كانت الأضرار التي لحقت بمالك السيارة أو أحد أقاربه أثناء تواجده داخل السيارة، ذلك أنه لا يمكن - والحال هكذا - القول بوجود علاقة عقدية بين مغتصب السيارة وبين المتضرر من هؤلاء، ومن ثم فإن قائد السيارة يسأل عن هذه الأضرار، وفقاً لقواعد المسؤولية عن الفعل الضار، ومن ثم يكون رجوع مالك السيارة - أو أفراد عائلته - على المؤمن باعتباره من الغير المضرور من الحادث، ذلك بمعزل عن الرابطة التأمينية^(٣).

أما إذا كان المسئول عن الحادث مستأجراً، وإن مالك السيارة أو أحد أفراد عائلته قد تواجد على متنها بهدف نقله من مكان إلى آخر، بمقابل، وهذا فرض كثير الحدوث في واقع الحياة العملية، فالمستأجر يسأل عن الأضرار التي يعاني

(٢) راجع في ذلك الثامنة من نظام المرور الفقرات (١١ ، ١٥ ، ١٦) من المادة الثامنة من اللائحة التنفيذية لهذا النظام بالمملكة العربية السعودية.

(١) د. فيصل ذكي عبد الواحد- المرجع السابق - ص ١٣٥.

(٢) د. فيصل ذكي عبد الواحد- المرجع السابق - ص ١٣٦.

منها مالك السيارة، من جراء وقوع حادث، وفقاً لقواعد المسؤولية العقدية، على أساس أنه أخل بالتزامه بضمان سلامة الركاب، والذي يقتضي توصيلهم إلى المكان المتفق عليه سليماً ومعافى. أما إذا كان مالك السيارة أو أحد أقاربه راكباً بالمجان، أو كان عابراً للطريق، أو كان قائداً لسيارة أخرى. فإن رجوعه يتم على أساس كونه من الغير، أي يرجع عليه بدعوى المسؤولية عن الفعل الضار.

ونرى مع بعض الفقه^(١)، أن وجود بند في وثيقة التأمين يقضي بحرمان المؤمن له من تأجير السيارة المؤمن عليها، لا يحول دون رجوع مالك السيارة على المؤمن لمطالبته بالتعويض لأن هذا البند، لا يعتبر من الواجبات المعقولة، التي أجاز المنظم للمؤمن إدراجها في وثيقة التأمين، متى كانت السيارة المؤمن عليها مخصصة لنقل الأشخاص. لأن التأجير يعد من الحقوق المشروعة التي قررها المنظم للأفراد، ومن ثم فالقول بأن وجود هذا البند يشكل عقبة تحول دون استفادة مالك السيارة المضروب من الرجوع على المؤمن، يعني تخويل هذا الأخير الحق في حرمان المؤمن له من حق قرره المنظم، وهو ما لا يمكن التسليم به.

وأخيراً نود أن نشير، إلى أن لمالك السيارة - في الأحوال التي بينها - وأفراد عائلته الحق في الاستفادة من مظلة التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات حتى ولو كان خاضعاً لنظام آخر يوفر له حماية بشأن ما قد يلحق به من أضرار جسدية، كما لو كان مؤمناً على حياته، أو كان عاملاً يخضع لنظام التأمينات الاجتماعية، لأن المبلغ الذي يحصل عليه من المؤمن يعد تعويضاً، أما المبلغ الذي يحصل عليه باعتباره مؤمناً على حياته، أو عاملاً، يعد نوعاً من الادخار، ومن ثم لا توجد مخالفة في هذه الحالة لمبدأ عدم جواز الجمع بين تعويضين^(٢).

(٢) د. فيصل ذكي عبد الواحد- المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري- مرجع سبق ذكره -

ص ١٣٦، راجع أيضاً نفس المرجع ص ١٣٤ هامش ١٦٣.

(١) في نفس المعنى راجع د. فيصل ذكي عبد الواحد- المرجع السابق - ص ١٣٦.

الفصل الثالث

مدى استفادة قائد السيارة وأفراد من مظلة التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

تمهيد وتقسيم: يحدث في الحياة العملية أن يكون قائد السيارة أو أفراد عائلته من ضحايا حادث السيارة المؤمن عليها، فهل يلتزم المؤمن بتعويض قائد السيارة أو المضرور من أفراد عائلته عن الأضرار التي لحقت به جراء هذا الحادث؟ بمعنى آخر، هل يستفيد قائد السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات الآلية؟.

وإذا كان يمكننا القول أن أمر استفادة أفراد عائلة قائد السيارة من مظلة هذا التأمين قد أصبح مستقراً عليه، خاصة في التشريعين الفرنسي والمصري، وكذلك وفقاً للنصوص التنظيمية الحاكمة لهذا النوع من التأمين في المملكة العربية السعودية. إلا أن الأمر على خلاف ذلك بالنسبة لمدى استفادة قائد السيارة من مظلة هذا التأمين، حيث خلاف حاد في الفقه والقضاء في هذا الشأن بين مؤيد ومعارض، وتباينت التشريعات المقارنة في معالجتها له.

لذا فإن الإجابة عن التساؤل المطروح، وحتى يمكننا تحديد موقف المملكة العربية السعودية في هذا الخصوص، ومناقشته وتحليله، رأينا أن نقسم دراستنا في هذا الفصل إلى أربعة مباحث على النحو التالي:

المبحث الأول: نتناول فيه مدى استفادة أفراد عائلة قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري من

المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

المبحث الثاني: نعرض فيه لمدى استفادة قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

المبحث الثالث: نعرض فيه لموقف التشريعات المقارنة من استفادة قائد السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات.

المبحث الرابع: نخصه لمناقشة وتحليل مدى استفادة قائد السيارة وأفراد عائلته في ظل القواعد الناظمة للتأمين الإجباري بالسعودية.

المبحث الأول

مدى استفادة أفراد عائلة قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري

من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

كانت التشريعات الناظمة^(١) لهذا التأمين في العديد من الدول، تستثني أفراد عائلة قائد السيارة من الإفادة من الحماية المقررة بمقتضاه. ولعل الفلسفة التي كانت تقوم عليها هذه التشريعات كانت تستند إلى عدة أسباب، أهمها: (أ) أنه لم يكن مستقراً بعد أن أفراد عائلة قائد السيارة تملك دعوى المسؤولية ضده للمطالبة بتعويض الأضرار التي قد تصيبهم جراء حادث السيارة المتسبب فيه، وقد ساعد على ذلك أن الدول التي تم اقتباس هذا الحكم منها تنظر إلى الأسرة على أنها وحدة واحدة من حيث الذمة المالية. (ب) كما أنه كان يخشى من أن يقع الغش من قائد السيارة، فيزعم عند وقوع الحادث أن أفراد عائلته كانوا خارج السيارة ولم يكونوا من ركبها، في حين أنه من المألوف أن يكونوا من ركاب السيارة. (ج) هذا بالإضافة إلى أن أنصار هذا الاتجاه، يرون أن هدف هذا التأمين هو حماية الغير، وليس حماية أفراد عائلة قائدها. (د) وأخيراً قيل في تبرير ذلك الحكم، أن أفراد عائلة قائد السيارة وإن كانوا يحرمون من الإفادة من هذا التأمين، فإن لهم وسيلة أخرى يمكنهم من خلالها الحصول على مبلغ التأمين؛ إذا طالبوا بالتعويض ليس بصفتهن هذه ولكن بصفتهن أصحاب ضرر مرتد أو منعكس مستقل تماماً، فللزوجة - مثلاً - أن تطالب بالتعويض نتيجة المعاناة النفسية التي أصابتها نتيجة عاهة زوجها الناشئة عن الحادث المروري وهو ضرر مستقل يقبل التعويض، وهكذا.

ونرى مع بعض الفقه^(٢) أن هذه الأفكار قد تطورت الآن. حيث أصبح قائد السيارة مسئولاً مدنياً أمام أفراد عائلته عن سوء قيادته التي تسببت في الحادث. وقد ساعد على ذلك، اندثار النظرية التي كانت تقضي بأن مستخدم الشيء مجاناً لا يستفيد من قرينة الخطأ المفترض في الحراسة. هذا بالإضافة إلى أن الدول التي تم اقتباس حكم حرمان هذه الفئة من مظلة هذا النوع من التأمين منها، قد قامت

(١) راجع في ذلك: من هذه التشريعات على سبيل المثال: قانون التأمين الإجباري الفرنسي القديم الصادر في ٥ يوليو ١٩٥٩م سبقت الإشارة إليه ص. وكذلك نظيره المصري، الصادر برقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م (سبقت الإشارة إليه - أيضاً- ص .

(٢) راجع في ذلك: محمد إبراهيم دسوقي - المرجع السابق - ص ٥٠ وما بعدها، من الجزء الثاني من المرجع. راجع أيضاً - د - فيصل زكي عبد الواحد - المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري - مرجع سبق ذكره - ص ٨٤ وما بعدها. د- عادل زيد المطيري - المرجع السابق - ص ٢٣١ وما بعدها.

بتطوير تشريعات^(١)، واعتبرت أفراد عائلة قائد السيارة من "الغير" بالنسبة له وفقاً لمفهوم هذا المصطلح في مجال هذا التأمين، وتبعها في ذلك عدد من الدول^(٢) التي نقلت عنها.

لذا فإن أفراد عائلة قائد السيارة يعدون من الغير بالنسبة له، من حيث قيام مسؤوليته عما يلحقهم من أضرار نتيجة تسببه في حادث مروري، ومن ثم يستفيدون من التأمين الإلزامي المبرم على السيارة، وبالتالي يمكن للمضرور منهم الرجوع على مؤمن هذه السيارة ومطالبته بتعويض ما لحقه من أضرار، هذا بالإضافة إلى حقهم في المطالبة بتعويض الضرر المرتد إذا توافرت شروطه.

ورغم ذلك حاول البعض تبرير موقف التشريعات التي استثنت أفراد عائلة قائد السيارة من الإفادة من هذا التأمين استناداً إلى جوانب أخرى غير التي ذكرناها. وفي هذا الإطار نجد الفرصة سانحة لنعرض بإيجاز لأهم هذه التبريرات والرد عليها، وذلك من خلال عرضنا للقضاء المحمود للمحكمة الدستورية البحرينية في حكمها الذي توسع في تحديد الفئة المستحقة للتعويض في مجال حوادث السيارات.

صدر هذا الحكم^(٣) بمناسبة الطعن بعدم دستورية نص الفقرة الثانية من المادة الثانية من المرسوم بقانون رقم (٧) لسنة ١٩٩٦ بتعديل بعض أحكام المرسوم بقانون رقم (٣) لسنة ١٩٨٧ فيما تضمنه من استثناء الشخص الذي تسبب في وقوع الحادث وكذلك زوجته وأبنائه القصر من الحق في المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بهم، وذلك لمخالفته نص المادة الثامنة عشرة من الدستور.

وتضمن الدفاع المقدم من دائرة الشئون القانونية (ممثلة عن حكومة مملكة البحرين) عدد من التبريرات، أسس عليها دفاعه عن موقف المشرع البحريني بشأن النص المطعون فيه. ولأن ما أثاره هذا الدفاع من أمور جوهرية قد تكون مقبولة لدى العديد من الفقه الذي يرى استثناء أفراد عائلة قائد السيارة المتسبب في الحادث من الإفادة من التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث

(١) راجع في ذلك - على سبيل المثال - التشريع الفرنسي - وقد عرضنا له في هذا البحث ص ٨٦ وما بعدها.

(٢) راجع في ذلك - على سبيل المثال - قانون التأمين الإلزامي المصري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م، وسنعرض له - لاحقاً - بشيء من التفصيل في المطلب الثاني من المبحث الثاني من هذا الفصل.

(٣) حكم المحكمة الدستورية البحرينية الصادر بتاريخ ٢٥/٥/٢٠٠٩ في الدعوى الدستورية رقم ٢٠٠٧/٣/د لسنة ٥ قضائية، منشور بالجريدة الرسمية، العدد رقم ٢٨٩٨، ٤/٦/٢٠٠٩، ص ١٠٣ وما بعدها.

السيارات، لذا رأينا أنه من الضروري عرض ما ورد في مذكرة هذا الدفاع، وتفنيد من قبل المحكمة.

فقد ذهب رأي دائرة الشئون القانونية في تبريرها للنص المطعون فيه إلى أن "المساواة التي أكد عليها الدستور تتحقق بتوافر شرطي العمومية والتجريد في التشريعات المنظمة للحقوق، ولكنها ليست مساواة حسابية ، ذلك أن المشرع يملك بسلطته التقديرية وضع شروط تتحدد بها المراكز القانونية التي يتساوى بها الأفراد أمام القانون وذلك وفقاً لمقتضيات الصالح العام بحيث إذا توافرت هذه الشروط في طائفة من الأفراد وجب إعمال المساواة بينهم لتمائل ظروفهم ومراكزهم القانونية، وإذا اختلفت هذه الظروف بأن توافرت في البعض دون الآخر انتفى مناط التسوية بينهم وكان لمن توافرت فيهم الشروط دون سواهم أن يمارسوا الحقوق التي قررها المشرع لهم ، والتجاء المشرع إلى هذا الأسلوب في تحديد شروط موضوعية يقتضيها الصالح العام للتمتع بالحقوق لا يخل بشرطي العمومية والتجريد في القاعدة القانونية ذلك أن المشرع يخاطب الكافة من خلال هذه الشروط.

فضلاً عن ذلك ، فإن التمييز المنهي عنه هو ذلك الذي يكون تحكيمياً، وذلك أن كل تنظيم تشريعي لا يعتبر مقصوداً لذاته بل لتحقيق أغراض بعينها تعكس مشروعيتها إطار المصلحة العامة التي يسعى المشرع إلى تحقيقها من وراء هذا التنظيم.

وحيث كان ما سبق وكان المشرع بسلطته التقديرية التي لم يقيد بها الدستور بأي قيد رأى أن نظام التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات الذي شرع لإلزام شركة التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أي إصابة بدنية تلحق بالغير من حوادث السيارات ، والذي جاء، نظراً لصفته الإجبارية، خروجاً على المبدأ العام المسلم به في التأمين وهو مبدأ نسبية القسط إلى الخطر، فتقرر له قسط محدود، وتفرض التزاماً على شركات التأمين بعدم إجراء أي تغيير في الأسعار إلا بعد موافقة السلطة المختصة، تتنافر طبيعته تلك والإطلاق الذي تضمنته في تغطية المسؤولية المدنية والذي من شأنه إجماع شركات التأمين الوطنية عن ممارسة هذا الفرع من أفرع التأمين في ضوء القيود التي فرضها القانون في تحديد أسعار هذا النوع من التأمين مع اتساع مظلته وهو الأمر الذي يكبدها حتماً خسائر كبيرة إضافة إلى صعوبة حصولها على تغطية تأمينية لدى الشركات العالمية لإعادة التأمين وذلك لامتناع غالبية تلك الشركات العالمية عن منح غطاء تأمين لشركات التأمين الوطنية نظراً لعدم وجود تناسب بين القسط المقرر له والغطاء التأميني الذي يشملها، وهذا كله يؤثر على سمعة سوق التأمين الوطنية بما لذلك من مردود سلبي وسيئ على الاقتصاد الوطني.

وترتيباً على ما سبق، فقد رأى المشرع البحريني تقييد الإطلاق الذي تضمنه القانون في تغطية المسؤولية المدنية وذلك وفقاً لمفهوم الغير أو حسب ما تسميه بعض التشريعات الطرف الثالث في هذا النوع من التأمين فأخرج من التغطية التأمينية المتسبب في الحادث وزوجه وأولاده القصر تاركاً لمالك المركبة الحق في تغطية الأضرار التي تصيبهم من جراء الحوادث التي تقع من المركبة مقابل زيادة القسط التأميني، أخذاً في اعتباره أن نظام التأمين الإجمالي - وأياً كان وجه الرأي في تكييفه - لا يخرج عن كونه تأمين من المسؤولية لا يقصد به تأمين الغير من الإصابة التي تقع عليه من المؤمن له وإنما يقصد به تأمين المؤمن له من ضرر يقع على ماله من رجوع الغير عليه بالمسؤولية، وبناء عليه يكون استثناء الزوجة والأولاد القصر له مغزاه. وإذا كان النص المطعون فيه قد ماز بين الزوجة والأولاد القصر، وبين الغير حين استبعد الفئة الأولى من مظلة التأمين الإجمالي في مجال حوادث المركبات، فإنه يكون قد أقام التمييز سالف الذكر على أساس موضوعي ومعقول وغير مخالف لمبدأي المساواة وتكافؤ الفرص فضلاً عن أن مبتغاه النهائي هو تحقيق الصالح العام ولم يفرق بأي وجه غير موضوعي ما دام أنه لم يفرق بين المخاطبين به المتكافئة مراكزهم القانونية^(١).

وقد فندت المحكمة هذا الرأي، وانتهت إلى رفض الطعن بعدم دستورية النص المطعون فيه في الشق الخاص باستثناء المتسبب - المضرور - في الحادث من الإفادة من التأمين، لاختلاف المركز القانوني للمتسبب في الحادث عن المركز القانوني للمضرور منه. وقبلت الطعن على ذات النص فيما تضمنه من استثناء زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر من الحق في التعويض، لتماثل المركز القانوني لهم مع المركز القانوني لطائفة المضرورين من "الغير".

وقد أوضحت المحكمة - وبحق - أسباب ذلك في حكمها حيث جاء به " وحيث إن الفقرة الثانية من المادة الثانية من المرسوم بقانون رقم (٧) لسنة ١٩٩٦ بتعديل بعض أحكام المرسوم بقانون رقم (٣) لسنة ١٩٨٧ تجري على أنه: (ومع مراعاة أحكام المادة (١٢) من هذا القانون يقصد بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات التزام المؤمن بما يحكم به من تعويض عن وفاة أي شخص أو عن أية إصابة جسمانية تلحق أي شخص باستثناء المتسبب في الحادث وزوجه وأولاده القصر، ومالك المركبة وزوجه وأولاده القصر إذا كان يستخدم سائقاً خاصاً للمركبة وكان السائق هو المتسبب في الحادث....).

وحيث إن المدعين ينعون على النص المطعون فيه ما تضمنه من استثناء المتسبب في الحادث وزوجه وأولاده القصر من الحق في التعويض عن الوفاة أو

(١) راجع نفس الهامش السابق

الإصابة الجسمانية التي تلحق بهم بأنه يحدث تمييزاً لا يستند إلى أسس موضوعية بين ركاب السيارة بالمخالفة لمبدأ المساواة المنصوص عليه في المادة (١٨) من الدستور.

وحيث إن المادة الرابعة من الدستور المعدل تقضي بأن: "العدل أساس الحكم، والتعاون والتراحم صلة وثقى بين المواطنين، والحرية والمساواة والأمن والطمأنينة والعلم والتضامن الاجتماعي وتكافؤ الفرص بين المواطنين دعائم للمجتمع تكفلها الدولة". كما تنص المادة الثامنة عشرة من الدستور على أن: "الناس سواسية في الكرامة الإنسانية، ويتساوى المواطنون لدى القانون في الحقوق والواجبات العامة، لا تمييز بينهم في ذلك بسبب الجنس أو الأصل أو اللغة أو الدين أو العقيدة".

وحيث إن مبدأ المساواة أمام القانون - على ما جرى به قضاء هذه المحكمة - يستهدف حماية حقوق المواطنين وحررياتهم في مواجهة صور التمييز التي تنال منها أو تقيده ممارستها، وهو بذلك يعد وسيلة لتقرير الحياة القانونية المتكافئة التي لا يقتصر تطبيقها على الحقوق والحرريات العامة المنصوص عليها في الدستور، بل ينسحب مجال أعمالها إلى الحقوق التي يقرها القانون العادي ويكون مصدراً لها. ومن ثم فلا يجوز للقانون أن يقيم تمييزاً غير مبرر تتنافر فيه المراكز القانونية التي تتمثل عناصرها.

وحيث إن الطعن بعدم دستورية النص المطعون فيه في شقه الخاص باستثناء المتسبب في الحادث من الحق في التعويض مردود بأن المركز القانوني للمتسبب في الحادث يغير المركز القانوني للمضروب منه، تأسيساً على عدم تماثل أو تكافؤ عناصر وأركان كل من المركزين القانونيين وفقاً للأحكام القانونية المنظمة لكل منها، وبالتالي اختلاف الآثار القانونية المترتبة على ذلك بما ينتفي مع القول بمناقضة هذا الشق من النص المطعون فيه لمبدأ المساواة ويتعين رفض النعي عليه بمخالفة الدستور.

وحيث إنه بالنسبة لطعن المدعين بعدم دستورية النص المطعون فيه في شقه الخاص باستثناء زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر من الحق في التعويض فهذا النعي سديد، ذلك أن النص المطعون فيه - في هذا الشق - قد مايز بين فئتين من المضرورين في حوادث المركبات إحداهما زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر، وأخرهما فئة باقي المضرورين بأن أختص الفئة الأخيرة بمعاملة تأمينية متميزة تتمثل في شمول مظلة التأمين لهؤلاء في حين حجب عن الفئة الأولى، هذه الميزة، حال أن جميع المضرورين في مركز قانوني متماثل، فهم جميعاً ينطبق عليهم وصف المضرورين. كما أنهم جميعاً ليسوا طرفاً في عقد التأمين - حيث أقامت المدعية الأولى دعواها الموضوعية بصفتها زوجة المتسبب

في الحادث، كما أقامت الدعوى الدستورية بهذه الصفة، وهم جميعاً يشتركون في عدم مسئوليتهم عن وقوع الحادث، كما يتحدثون في أن أضراراً قد لحقت بهم من جرائه، وكان يلزم ضمناً للتكافؤ في الحقوق بين هاتين الفئتين أن تنتظمها قاعدة موحدة لا تقيم في مجال تطبيقها تمييزاً بين المخاطبين بها. وإذا أقام النص المطعون فيه هذا التمييز التحكيمي بين هاتين الفئتين فإنه يكون مناقضاً لمبدأ المساواة المنصوص عليه في المادتين الرابعة والثامنة عشرة من الدستور^(١).

المبحث الثاني

مدى استفادة قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

تمهيد وتقسيم: ثار خلاف حاد في الفقه والقضاء، حول مدى التزام المؤمن بتغطية الأضرار التي قد تلحق قائد السيارة المؤمن عليها، فذهب فريق منهم إلى أن قائد السيارة المضروب جراء حادث السيارة التي يقودها لا يستفيد من التأمين المبرم عليها. بينما ذهب جانب آخر من الفقه والقضاء إلى أنه يستفيد من هذا النوع من التأمين بشروط محددة وفي نطاق معين.

ولدراسة هذا الموضوع سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو التالي: المطلب الأول: نعرض فيه للاتجاه القائل بحرمان قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري.

المطلب الثاني: نخصه للاتجاه القائل باستفادة قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري في نطاق معين.

المطلب الأول

الاتجاه القائل بحرمان قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري

تقسيم: سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، وسنعرض في الأول: لحجج وأسانيد هذا الاتجاه، أما الفرع الثاني فنخصصه لتقييم هذا الأخير، وذلك على النحو التالي:

الفرع الأول

حجج الاتجاه القائل بحرمان قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري

ذهب أنصار هذا الاتجاه^(٢)، إلى حرمان قائد السيارة المضروب جراء حادث السيارة - المؤمن عليها- التي يقودها من الاستفادة من مظلة هذا التأمين، ومن

(١) راجع نفس الهامش السابق

(٢) راجع في ذلك: د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - الملتزم بتعويض الضرر الناتج عن حوادث السيارات ، مرجع سبق ذكره - ص ٢٤٠. د. محسن عبد الحميد البيه - خطأ المضروب في مجال حوادث

ثم فإن المؤمن لا يلتزم بتعويضه عما لحقه من أضرار. ولم يكن ذلك - في رأيهم - إلا تطبيقاً للقواعد العامة ، حتى دون الحاجة إلى نص خاص يقرر ذلك صراحة، وأسس أنصار هذا الاتجاه رأيهم على عدة حجج نوجزها فيما يلي:

الحجة الأولى: أن هذا النوع من التأمين، هو تأمين مقرر لمصلحة الغير بصفة عامة، والركاب في حالات محددة. وأن قائد السيارة لا يمكن اعتباره من الغير الذي يتعين - حتماً - أن يكون غير راكب بالسيارة التي ارتكبت الحادث ، ومن المتعذر - أيضاً - أن يكون من المشاة المترجلين في نفس اللحظة التي يقود فيها السيارة. كما أنه لا يمكن اعتباره راكباً بالمعنى الذي عناه المشرع^(١)، فهذا الأخير قد قصد بالراكب الشخص الذي يتواجد على متن السيارة لنقله - بمقابل - من مكان إلى آخر، لكن قائد السيارة يعد عاملاً عليها، وأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات لا يشمل - كقاعدة عامة - عمال السيارة لحظة حدوث الضرر، هذا ما لم يُنص على خلاف ذلك اتفاقاً أو قانوناً^(٢).

الحجة الثانية: أن قائد السيارة ، يكتسب صفة المؤمن له ، ومن ثم يحرم من الاستفادة من هذا التأمين، تأسيساً على عدم إمكانية اعتباره من الغير بالنسبة لنفسه^(٣).

الحجة الثالثة: أن إلزام المؤمن بتعويض الأضرار التي تلحق قائد السيارة جراء حادث سيرته المؤمن عليها، يجعل هذا النوع من التأمين تأميناً على الأشخاص ضد الوفاة أو الإصابة وليس تأميناً من المسؤولية المدنية^(٤).

الحجة الرابعة: أن المشرع - في العديد من الدول - قد نص صراحة على حرمان قائد السيارة من الاستفادة من هذا التأمين، من ذلك - مثلاً - قانون التأمين الفرنسي الصادر في ٥ يوليو لسنة ١٩٨٥، الذي أكد في المادة الثالثة منه على

المرور - مطبعة جامعة المنصورة - سنة ١٩٩٨ - ص ١٤٩. د. محمود سامي - المرجع السابق - ص ١٩٥. د. أبو زيد عبد الباقي - المرجع السابق - ص ٦٧. د. لؤي ماجد - ذيب - التأمين ضد حوادث السيارات - دار الثقافة - عام ٢٠٠٥ - ص ١٠١. د. محمد لبيب شنب - دروس في التأمين الإجباري ، من المسؤولية المدنية - مرجع سبق ذكره - ص ٢٣.

(١) للمزيد راجع: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٩٧ وما بعدها.

(٢) راجع في ذلك: د. مورييس منصور - التأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات - بغداد - سنة ١٩٦٧ - ص ١١٩. د. مساعد زين عبد الله المطيري - المرجع السابق - ص ٧٢٠.

(٣) راجع في ذلك: - د. مورييس منصور - المرجع السابق - ص ١١٩. د. مساعد زيد المطيري - المرجع السابق - ص ٧٢.

(٤) راجع د. عادل عبد الله المطيري - المرجع السابق - ص ٢١٣.

استبعاد قائدي السيارات من الاستفادة من مظلتها^(١). وكذلك قانون التأمين الإجباري المصري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧، الذي أحال إلى الوثيقة النموذجية^(٢) فجعلها بذلك جزءاً منه، وقد جاء بهذه الوثيقة في الشروط العامة في البند الرابع منها "الاستثناءات: لا يغطي هذا التأمين بأي حال من الأحوال: ١- قائد السيارة المتسببة في الحادث....". وأيضاً المشرع الكويتي، حيث بالمادة ٦٤ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، بأنه "لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق قائد المركبة، أو زوجة وأبويه بسبب الحادث الواقع من مركبته". وسارت على نفس النهج الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات بالمملكة العربية السعودية، حيث تضمنت المادة التاسعة الحالات غير المغطاة تأمينياً بموجب هذه الوثيقة، ومن هذه الحالات جاء بالبند الثاني منها حالة "٢- الوفاة أو الإصابة الجسدية للمؤمن له، أو السائق".

الفرع الثاني

تقدير الاتجاه القائل بحرمان قائد السيارة من مظلة التأمين

نرى مع العديد من الفقه^(٣)، عدم التسليم بما ذهب إليه أنصار هذا الاتجاه، حيث لا يمكننا القول بحرمان قائد السيارة بصفة مطلقة، من الاستفادة من مظلة هذا النوع من التأمين. أما ما استند إليه أنصار هذا الرأي مردود عليه، بما يلي:

(٣) وقد قانون التأمين الإجباري القديم بفرنسا الصادر في ٩ يناير ١٩٥٩ لا يغطي الأضرار التي تصيب شخص قائد السيارة، هذا بحسب ما جاء بالمادة ١/٨ منه، كذلك قضت أحكام المادة ٨/٢١١ من قانون التأمين المعدلة بالقانون الصادر في ٩ يونيو سنة ١٩٨٣.

(٤) صدر نموذج الوثيقة بقرار رئيس الهيئة المصرية للرقابة على التأمين رقم ٣٤٤ لسنة ٢٠٠٧. وتجدر الإشارة إلى أنه لم يكن قانون التأمين الإجباري المصري - الملغى - رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ ينص صراحة على حرمان قائد السيارة من الاستفادة منه، لكنه استبعد من مظلتها زوج قائد السيارة وأبويه وأبنائه، حيث ورد بالمادة السابعة منه أنه "لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة، وأية إصابة بدنية، تلحق زوج قائد السيارة، وأبويه، وأبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركابها، أي كانت السيارة أو كانوا من الركاب في حالة السيارة الأجرة، أو السيارة تحت الطلب"، وقد أستند بعض الفقه من أنصار الاتجاه محل المناقشة على = هذه المادة في تقريرهم حرمان قائد السيارة من الاستفادة من هذا التأمين، حيث يرون أنه طالما استبعد المشرع زوج قائد السيارة وأبويه وأبنائه، فإن استبعاده هو - قائد السيارة - يكون من باب أولى. راجع في عرض هذا الرأي ومناقشته د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٩٧ وما بعدها. د. عادل المطيري - المرجع السابق - ص ٢١٢ وما بعدها.

(١) راجع من الفقه - على سبيل المثال - د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٩٧ وما بعدها. د. سعد واصف - المرجع السابق - ص ٤١. د. أبو زيد عبد الباقي - الرسالة السابقة - ص ١٦٧.

أولاً: لا يمكن الأخذ - بصفة مطلقة- بما قرره أنصار هذا الاتجاه، من حرمان قائد السيارة من الاستفادة من مظلة هذا التأمين ، استناداً إلى أنه لا يعد من الركاب، أو من الغير، بالمفهوم الذي عناه المشرع^(١). فإذا كنا نتفق مع هذا الاتجاه في أن المقصود بالراكب، في هذا الخصوص، هو ذلك الشخص الذي يتعاقد مع مستغل المركبة بقصد نقله - بمقابل - من مكان إلى آخر، وهذا لا ينطبق على قائد السيارة، ومن ثم يخرج هذا الأخير من طائفة الركاب. إلا أننا نختلف معهم بشأن مدى اعتباره من الأغيار في نطاق هذا النوع من التأمين؛ لأن الاتجاه - محل المناقشة - قد نظر إلى الغير وفقاً للمعيار المادي البحت، وعليه فقد أخرج قائد السيارة - بصفة مطلقة - من طائفة الأغيار، لعدم إمكانية اعتباره من المشاة المترجلين، في ذات اللحظة التي يقود فيها السيارة. ولكن هذا القول يخالف ما انتهينا إليه^(٢)، من أن تحديد مفهوم "الراكب أو الغير" في مجال هذا النوع من التأمين ، يتعين أن يتم وفقاً للمعيار القانوني، الذي يقوم على أساس طبيعة العلاقة بين المضرورين من حادث السيارة، والمسئول عن هذا الحادث، ذلك بغض النظر عن الواقع المادي أو بالعلاقة التي تربطه بالمؤمن. وعليه فإن قائد السيارة وإن كان يخرج - وبحق - من طائفة الركاب، إلا أنه يدخل - في بعض الحالات - في منطقة الأغيار التي عنها المشرع في هذا المجال. ويبدو هذا واضحاً في الحالات التي يكون فيها قائد السيارة، وقت وقوع الحادث ، مستعيراً لها ، أو دائناً مرتهنناً رهناً حيازياً، أو مستأجراً لهذه السيارة.

وعليه فإن قائد السيارة المضرور جراء حادث سيارته المؤمن عليها، يستطيع الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن هذه الأضرار^(٣)، مؤسساً دعواه على قواعد المسؤولية التقصيرية، باعتبار أنه من الأغيار، لأنه متى انتفتت مسؤوليته

(٢) راجع أيضاً في هذا البحث ما سبق أن اوضحناه بهذا الخصوص - ص ٦٩ وما بعدها. ولمزيد من التفصيل في تحديد مفهوم الغير ومفهوم الراكب في مجال التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ، راجع د. محمود حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٦٢ وما بعدها. د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٣ وما بعدها ، ص ٢٧ وما بعدها.

(٣) راجع هذا البحث ، ص ٧٠ وما بعدها.

(١) راجع في ذلك: د. فايز أحمد عبد الرحمن - المرجع السابق - ص ٢٣، حيث قال: "وأخذ قائد السيارة حكم الغير، فيستفيد من التأمين الإجباري ، إذا كان بجوار السيارة ، فيصاب بفعل سيارة أخرى أو أثناء عبوره الطريق ليصل إلى السيارة.....". راجع أيضاً د. محمد حسين منصور - المضرور المستفيد من التأمين الإجباري - مرجع سبق ذكره - ص ٣٢.

عن الحادث، فهذا يعني أن المسئول عن الحادث هو قائد السيارة الأخرى، وأنه لا يتصور عقلاً ومنطقاً القول بوجود رابطة عقدية بين قائدي السيارتين^(١).

ثانياً: أما القول باستبعاد قائد السيارة من الاستفادة من مظلة هذا التأمين، بحجة أنه يعتبر عاملاً لها، وأن هذا التأمين لا يشمل العمال - كقاعدة عامة - ما لم يُنص على ذلك قانوناً أو اتفاقاً. فهذا القول محل نظر، ولا يمكننا التسليم به بصفة مطلقة؛ ذلك أنه إذا كان قائدي سيارات النقل - سواء نقل البضائع أو الأشخاص - وتحت الطلب يدخلون ضمن طائفة العمال ويستفيدون من مظلة التأمينات الاجتماعية، إلا أن الأمر بعكس ذلك بالنسبة لقائدي السيارات الخاصة والموتوسيكل الخاص، فهؤلاء غالباً ما يخرجون من طائفة العمال^(٢). وبالتالي فإنه يتعين الرجوع بشأنهم إلى حكم القاعدة العامة التي تقضي بإلزام المؤمن بتعويض الأضرار التي تصيب أي شخص جراء وقوع حادث من سيارة مؤمن عليها لديه^(٣).

ثالثاً: أما الاستناد إلى أن قائد السيارة وقت وقوع الحادث، يكون مكتسباً لصفة المؤمن له، ومن ثم يحرم من الاستفادة من مظلة التأمين. فإن هذه الحجة - أيضاً - لا يمكن التسليم بها؛ ذلك أن أنصار هذا الاتجاه قد أسسوا هذه الحجة على فكرة قال بها جانب من الفقه وهي فكرة تحرك أو تبادل مفهوم المؤمن له، وأن هذه الفكرة تعرضت لنقد شديد سبق وأن عرضنا له^(٤). هذا فضلاً عن أن قائد السيارة وقت وقوع الحادث قد يكون هو المؤمن له، وقد يكون شخصاً آخر من الغير، وهو ما قال به بعض أنصار الاتجاه الثاني^(٥).

رابعاً: أما القول بأن المشرع في العديد من الدول، قد قرر صراحة حرمان قائد السيارة من الاستفادة من مظلة هذا النوع من التأمين، كما جاء بالقانون الفرنسي الصادر في ٥ يوليو لسنة ١٩٨٥، ونموذج وثيقة التأمين الإلزامي التي أحال إليها القانون المصري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧، وكذا في المادة ٦٤ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي، والمادة التاسعة من الوثيقة النموذجية للتأمين الإلزامي على المركبات بالمملكة العربية السعودية.

فهذا القول - أيضاً - لا يمكننا قبوله بصفة مطلقة، ذلك أن قائد السيارة المضروب لا يحرم من الاستفادة من مظلة هذا التأمين لمجرد أنه يحمل صفة قائد السيارة، حتى ولو لم يثبت في حقه خطأ أدى للحادث الذي وقع ضحيته؛ لأنه

(١) راجع في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٠٢.

(٢) راجع نفس المرجع السابق - ص ١٠١.

(٣) نفس المرجع السابق - نفس الموضوع.

(٤) وحول هذه الفكرة ومناقشتها وما وجه إليها من نقد، راجع في هذا البحث ص ٧٦ وما بعدها.

(٥) راجع في ذلك: من الفقه د. حجي محمود زهران - الرسالة السابقة - ص ٣٤.

يجب - في نظر غالبية الفقه - أن لا يحرم قائد السيارة من الاستفادة من التأمين الإلزامي إلا إذا كان ضحية حادث ناتج عن خطأ الشخصي، وهذا الأمر هو ما يتفق مع المنطق واعتبارات العدالة^(١). ومن ناحية أخرى، أن التسليم بهذه الحجة على إطلاقها وما تقضي إليه، لا يتمشى مع الهدف من تنظيم هذه الدول لهذا النوع من التأمين الإلزامي، ذلك الهدف الذي ينحصر في محاولة توفير أكبر قدر ممكن من الحماية القانونية لضحايا حوادث السيارات، وهذا هو ما تحاول الدول تحقيقه من خلال تطبيقاتها العملية لهذه النصوص^(٢).

المطلب الثاني

الاتجاه القائل باستفادة قائد السيارة من

مظلة التأمين الإلزامي في نطاق معين

تمهيد وتقسيم: إزاء ما وجه من انتقادات إلى الاتجاه القائل بحرمان قائد السيارة المضرور من ضمان التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، فقد ظهر اتجاه آخر يناهض باستفادته من مظلة هذا التأمين، ولكن في حدود معينة. إلا أن أنصار هذا الرأي قد اختلفوا فيما بينهم في تحديد حالات هذه الإفادة، فذهب جانب منهم أن هذه الاستفادة تتوقف على ما إذا كان قائد السيارة وقت وقوع الحادث هو نفسه مالكها المؤمن له، وسنعرض لذلك في (الفرع الأول). وذهب جانب آخر إلى أن إفادته تتوقف نوع السيارة، وسنوضح ذلك في (الفرع الثاني)، بينما ذهب فريق ثالث إلى أن إفادته تتوقف على نوعية الحادث، وسنعرض لذلك بشيء من التفصيل في (الفرع الثالث). ويذهب جانب من الفقه والقضاء إلى ضرورة أن تشمل المظلة التأمينية قائد السيارة - المضرور - رغم خطأه الذي ساهم في وقوع الحادث، إذا توافرت شروط معينة في هذا الخطأ، وسنعرض لذلك في (الفرع الرابع) وذلك فيما يلي:

الفرع الأول

قائد السيارة وقت وقوع الحادث هو

المؤمن له أم شخص من الغير

ذهب جانب من الفقه^(٣)، إلى أنه لتحديد مدى استفادة قائد السيارة من مظلة التأمين الإلزامي، يتعين التفرقة بين فرضين: الفرض الأول: أن يكون قائد السيارة

(٣) راجع في ذلك: د. محمد حسين منصور - المضرور المستفيد من التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات - مرجع سبق ذكره - ص ٣٠.

(٤) راجع ما سنعرض له لاحقاً بالتفصيل حول موقف التشريعات وما تطبقه عملاً .

(١) راجع في ذلك: من الفقه د. محمود سامي - المرجع السابق - ص ١٩٥ وما بعدها. د. سعد واصف - المرجع السابق - ص ٤١. د. رمضان أبو السعود - الرسالة السابقة - ص ٣٢١. ومن تطبيقات

وقت وقوع الحادث هو المؤمن له، وفي هذه الحالة ، ولأنه لا يمكن اعتبار المؤمن له من الغير بالنسبة لنفسه، فإن قائد السيارة - والحال هكذا - لا يستفيد من مظلة هذا التأمين. الفرض الثاني: أن يكون قائد السيارة شخص من الغير، أي ليس هو المؤمن له ، وفي هذه الحالة ، فإن مدى إفادته من هذا التأمين تتوقف على نوع السيارة التي يقودها، فإذا كانت سيارة خاصة، فلا يعتبر قائد هذه الأخيرة، أثناء قيادتها، راكباً بالمعنى الضيق لمفهوم الراكب ، بل يعد من الغير بالمفهوم الواسع لهذا المصطلح، ومن ثم فإنه يستفيد من مظلة هذا التأمين باعتباره من الغير^(١)، بشرط أن لا يكون مسؤولاً عن الحادث^(٢). وعلى العكس من ذلك إذا كان الشخص يقود نوع آخر من السيارات - كالسيارة النقل وما في حكمها - التي تخضع للتأمين الإجباري ، فإنه لا يستفيد من الحماية المقررة بمقتضى هذا الأخير على اعتبار أنه من العمال المستثنين من الاستفادة من الدعوى المباشرة التي قررها المشرع - في تنظيمه لهذا التأمين - لضحايا حوادث السيارات تجاه المؤمن^(٣).

الفرع الثاني

توقف استفادة قائد السيارة من مظلة التأمين على نوع السيارة

ذهب أنصار هذا الرأي^(٤) إلى ذات ما انتهى إليه أنصار الاتجاه السابق في فرضهم الثاني. حيث أننا لا نرى خلافاً بين الرأيين سوى أن الأخير قد نظر إلى

القضائية. راجع- حكم محكمة النقض المصرية - جلسة ١٩٦٥/٣/٢٥، في الطعن رقم ٢١٦ - سنة

٣٠ قضائية - منشور في مجموعة أحكام النقض - السنة ١٦ - سنة ١٩٦٥ - ص ٣٧٨.

(٢) راجع في ذلك: د. سعد واصف - المرجع السابق - ص ٤١. د. أبو زيد عبد الباقي - المرجع السابق - ص ١٦٧.

(٣) للمزيد راجع: د. فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٩٩ وما بعدها.

(٤) راجع في عرض هذا الرأي د. محمد حسين منصور - أحكام قانون التأمين - دار المعارف الإسكندرية - سنة ٢٠٠٥ - ص ٤٣٣.

(٥) استند هذا الرأي إلى حكم أصدرته محكمة الموضوع في مصر ، صدر في ظل القانون - الملغي - رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ ، فقد جاء في هذا الحكم: "وحيث أن المادة الأولى من البوليصا نصت صراحة على سريان الالتزام ، لصالح الغير في حوادث السيارات أيأ كان نوعها ولصالح الركاب في حوادث السيارات التي عدتها الفقرات أ ، ب ، ج ، د ، هـ ، ولما كان قائد السيارة من ركابها فإنه ينتفع دون شك بالتأمين ، ولا يمكن أن ينصرف إلى ذهن واضع الشروط إلى حرمانه ، كما لا ينصرف لفظ عمال السيارة إلى قائدها ذلك أن عمال السيارة هم الذين يقومون بصيانتها وحرارتها ، أما قائد السيارة فقد يكون المؤمن له نفسه ، أو أي شخص آخر حاصل على ترخيص بالقيادة وطالما أن المؤمن له له الحق في أن ينتفع بالتأمين إذا كان يقود السيارة فإن أي قائد آخر خلفه له هذا الحق لأنه من ركابها وينطبق عليه النص. كما أن عمال السيارة أنفسهم إذا كانوا من ركابها وقت الحادث كان لهم ولورثتهم الحق في الانتفاع بالتأمين أخذاً بنية واضع اللاتحة وقواعد العدالة - ومما

المسألة من ناحية شخص قائد السيارة ، وما إذا كان هو المؤمن له أم شخص من الغير ، بعكس الاتجاه محل الدراسة الذي يبحث مدى استفادة قائد السيارة من مظلة هذا النوع من التأمين بالنظر إلى نوعية السيارة . ويرى أنصار هذا الاتجاه أن مدى الإفادة تختلف تبعاً لما إذا كان قائد السيارة يقود سيارة نقل وما في حكمها (أولاً)، أم سيارة خاصة (ثانياً) ، ثم نتبعه بتقدير هذا الاتجاه (ثالثاً)، وذلك على النحو التالي:

أولاً: مدى استفادة قائد السيارة النقل وما في حكمها من مظلة التأمين: يقصد بسيارات النقل وما في حكمها، سيارات: نقل الأشخاص، والأشياء وتحت الطلب، ونقل الموتى، والنقل بصفة عامة، وقد ثار جدل حول مدى استفادة قائدي هذه السيارات من مظلة هذا التأمين. فذهب فريق منهم إلى أن قائد هذا النوع من السيارات، لا يعد من عمالها ، وبالتالي فإنه يستفيد من مظلة هذا النوع من التأمين. وذهب فريق ثانٍ إلى أن حرمان قائد السيارة من الحماية المقررة بمقتضى هذا التأمين ، على سند مما قرره قضاء محكمة النقض، الذي نقض الحكم الذي استند عليه أنصار الفريق الأول^(١).

يؤكد هذا النظر أنه مذكور في فقرات المادة الأولى من شروط البوليصا أن التأمين لا يغطي المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة تلحق زوج قائد السيارة أو أبيه أو أبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركبها أياً كانت السيارة أو كانوا من ركب من ركب السيارة الواردة بالفقرة (أ) "السيارات الأجرة وتحت الطلب ونقل الموتى" ومن ذلك يفهم أن قائد السيارة لم يكن محروماً من التأمين إنما شكل الحرمان زوجه وأبويه وأبنائه بشرط ألا يكونوا من ركب السيارة في الفقرة (أ) ولا سيما أن البوليصا إنما تستثني من التأمين عمال السيارة المبينة بياناتها فيها = وليس قائد السيارة من هؤلاء العمال لعدم اشتمال تلك البيانات المتقدمة في البوليصا على ذكره مما يقطع أن العقد لم يعتبر من عمال السيارة كما أنه إذا كان ركب سيارة نقل البضائع هم السائق والعاملان المصرح بركوبهما طبقاً للفقرة (هـ) من المادة ١٦ من القانون ٤٤٩ / ١٩٥٥ دون سواهم وإذا كان لهذين العاملين الحق في التمتع بالتأمين فإن قائد السيارة لا يحرم منه إذ هو من ركبها ومصرح له بالقيادة "...."، وكان ذلك بمناسبة نزاع طرح أمام القضاء تتلخص وقائعه في وقوع حادث السيارة كان مؤمناً عليها، مما أدى إلى وفاة قائدها، ورفع ورثة هذا الأخير دعوى تعويض على رب العمل والشركة المؤمن عليها - هذا الحكم قد تم الطعن عليه أمام محكمة النقض - جلسة ١٩٦٥/٣/٢٥ - طعن رقم ٢١٦ - سنة ٣٠ ق - مجموعة أحكام الدائرة المدنية - س ١٦ - سنة ١٩٦٥ - ص ٣٧٨.

(١) حيث ناهضت محكمة النقض اتجاه محكمة الموضوع، واستقرت على استبعاد سائق السيارة النقل من الافادة من التأمين، وقررت أنه "يبين من نص الشرط الأول من الوثيقة أن التأمين من المسؤولية المدنية حينما تكون السيارة المؤمن عليها سيارة نقل - لا يفيد منه إلا الركبان المسموح بركبها طبقاً للفقرة هـ من المادة ١٦ من القانون رقم ٤٤٩/١٩٥٥ دون غيرهما فلا يشمل قائد السيارة نزولاً على حكم دلالة اللفظ الواضحة وإعمالاً لحكم الاستثناء الوارد في نهاية الشرط من أن التأمين لا يشمل

(ثانياً): مدى استفادة قائد السيارة الخاصة من مظلة التأمين: احتدم الخلاف في الفقه حول مدى استفادة قائد السيارة الخاصة من مظلة التأمين. فذهب جانب منهم إلى أن قائد هذا النوع من السيارات ، وإن كان لا يعد راكباً بالمعنى الضيق^(١)، إلا أنه يعتبر من الغير بالمفهوم الواسع لهذا الاصطلاح ، ومن ثم فإنه يستفيد من مظلة هذا التأمين^(٢)، بشرط ألا يكون مسئولاً عن الحادث. وهذا الرأي لم يلق قبولاً، حيث وجهت إليه سهام النقد^(٣)؛ من حيث أن ما انتهى إليه وإن كان يتمشى مع مصلحة المضرور من حادث السيارة ، إلا أنه يجافي النصوص، وما استقر عليه العمل - دون منازعة - لدى شركات التأمين، فإذا كان من المقبول نسبياً عدم اعتبار قائد السيارة راكباً بالمفهوم الضيق، إلا أنه - في ذات الوقت - يصعب اعتباره من الغير، ذلك أن المشرع قد تبنى - من وجهة نظرهم - المعيار المادي وليس القانوني في تحديد مفهوم الغير، واستدلوا في ذلك ببعض نصوص نموذج وثيقة التأمين، التي تتكلم عن استفادة الغير دون الراكب ، ويرون أن المستفاد من هذه النصوص أن تحديد فكرة الغير يتعين أن تكون بالمقابلة مع الراكب حسب مقصود مادي، حيث يكون المقصود بالغير - بحسب رأيهم - هو كل شخص آخر غير الراكب، أي كل شخص لا تربطه صلة مادية بالسيارة ، وعليه فإنه لا يمكن اعتبار قائد السيارة من الغير بحكم صلته المادية القوية بها. وانتهى هذا الرأي إلى حرمان قائد السيارة من الاستفادة من مظلة هذا النوع من التأمين.

عمال السيارة إذ ما من شك أن قائد السيارة يعتبر من عمالها وليس بصحيح ما جاء بالحكم المطعون فيه من أن عدم ورود قائد السيارة بين من حرّمهم شرط الوثيقة من التأمين من زوج وأب وابن من مقتضاه إفاضة قائد السيارة الموصول به - ومن ثم يكون الحكم المطعون فيه إذا اعتبر قائد سيارة النقل من بين ركابها الذين يفيدون من التأمين وأنه يندرج تحت عمال السيارة المستثنين من هذا التأمين يكون قد مسخ الشرط الوارد في وثيقة التأمين وأخطأ في تأويل المادة السادسة من القانون ١٩٥٥/٤٤٩ والمادة الخامسة من القانون ٦٥٢ لسنة ١٩٩٥" راجع نفس حكم النقض المشار إليه في الهامش السابق. راجع أيضاً ما قرره محكمة ذات المحكمة - جلسة ١٩٩٧/٣/١٩ - طعن رقم ٥٠٧٥ - لسنة ٦٥ ق - مشار إليه لدى مرجع د. محمد حسين منصور - المسؤولية عن حوادث السيارات - مرجع سبق ذكره - هامش ١ ص ١٧٧، وما بعدها ، حيث قررت أن قائد السيارة النقل إذا وقع الحادث من السيارة قيادته - فإنه لا يستفيد من التأمين الإجباري في حالة وفاته.

(١) راجع في ذلك: د. سعد واصف - المرجع السابق - ص ٤١.

(٢) راجع في ذلك د. محمد المنجي - المرجع السابق - ص ٢٩٣.

(٣) للمزيد في عرض هذا الرأي راجع: د. محمد حسين منصور - المسؤولية عن حوادث السيارات - مرجع سبق ذكره - ص ١٧٩ وما بعدها.

(ثالثاً): تقدير هذا الاتجاه: نرى مع بعض الفقه^(١)، أن ما يذهب إليه أنصار هذا الاتجاه، من أن استفادة قائد السيارة المضرور من الحماية المقررة بمقتضى هذا التأمين، تتوقف على نوع السيارة التي يقودها لا يمكن التسليم به بصفة مطلقة ، ذلك للاعتبارات الآتية:

الاعتبارات الأولى: ليس حتماً أن يكون قائد السيارة النقل - وما في حكمها - عاملاً مؤمناً عليه تأميناً اجتماعياً، فقد يكون قائد مثل هذه السيارة وقت وقوع الحادث، هو مالكها أو أحد الأشخاص الذي يخضعون لرقابته، أو مستعيراً للسيارة أو مستأجراً لها، أو دائناً مرتبهاً رهناً حيازياً . ففي جميع هذه الحالات ، إذا لحق أحدهم ضرراً نتيجة وقوع حادث للسيارة ، فهل يلتزم المؤمن بتعويضه أم لا؟ ونبادر بالقول بضرورة التزام المؤمن عليه بتغطية الأضرار الناجمة عن حادث للسيارة، إذا كان قائدها واحد ممن سبق ذكرهم ، بشرط عدم ثبوت مسؤوليته عن الحادث، وهو ما تبناه مشرعي العديد من الدول^(٢).

الاعتبار الثاني: لا يشترط - حتماً - أن لا يكون قائد السيارة الخاصة من طائفة العمال ، فقد يحدث في الواقع أن يكون قائد السيارة الخاصة عاملاً مؤمناً عليه تأميناً اجتماعياً، وهذا الفرض كثير الحدوث في الحياة العملية^(٣)، ومن ثم فإن قائد السيارة - والحال هكذا - لا يستفيد من مظلة التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة، عن حوادث السيارات، إعمالاً لمبدأ عدم جواز الجمع بين تعويضين عن ضرر واحد.

الاعتبار الثالث: أن ما ذهب إليه بعض الفقه، من أنه لا يمكن اعتبار قائد المركبة من الغير محل نظر؛ ذلك أن الوقوف على مفهومي الغير، والراكب ، يجب - كما سبق أن أوضحنا - أن يتم من خلال نظرة قانونية^(٤)، وليس وفقاً لمعيار مادي بحت. وبيان ذلك، أنه قد يحدث تصادم بين سيارتين ينجم عنه إلحاق ضرر بأحد قائدي السيارتين، دون أن تثبت مسؤوليته عن الحادث، فلا يمكن القول بأن قائد السيارة المضرور لا يعد من الغير، ذلك أن تحديد صفة المضرور وهل يعد راكباً، أو من الغير، يجب أن يتم وفقاً للمفهوم القانوني لهذا الأخير. وهذا المفهوم القانوني يستلزم تحديد صفة الغير - المضرور - في ضوء علاقته بالمسئول عن الحادث ، فإذا كانت تربطه به علاقة تعاقدية بقصد نقله -

(٤) راجع في ذلك: - د. عادل زيد المطيري - الحماية القانونية للمضرور - مرجع سبق ذكره - ص ٢٢٨ وما بعدها.

(١) راجع ما سوف نعرض له لاحقاً في هذا البحث ، ص ١٣٩ وما بعدها.

(٢) خاصة في المملكة العربية السعودية ، والكويت.

(٣) راجع ما أسلفناه في هذا الخصوص في هذا البحث - ص ٧٠ وما بعدها.

بمقابل - من مكان إلى آخر ، كان قائد السيارة المضروب ركبياً، وإذا لم تكن تربطه بالمسئول عن الحادث علاقة تعاقدية من هذا النوع كان من الغير ويستفيد من مظلة التأمين. فضلاً عن ذلك فإن هناك حالات يصاب فيها قائد السيارة بإضرار أثناء تواجده بجوار السيارة أو متواجداً أمامها لإجراء بعض الإصلاحات، أو خلفها وكان مشغولاً بدفعها للأمام أثر تعطلها عن السير.

الفرع الثالث

توقف استفادة قائد السيارة من مظلة التأمين على نوعية الحادث

ذهب فريق من الفقه^(١) إلى أن استفادة قائد السيارة من مظلة التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، تتوقف على نوعية الحادث، أي على ما إذا كان الحادث الذي وقع ضحيته قائد السيارة حادثاً فردياً، وسنعرض لذلك في (أولاً)، أم حادثاً - مشتركاً. تصادم، وسنوضح ذلك في (ثانياً)، وذلك على النحو التالي:

أولاً: إذا كان الحادث فردياً: ويكون الحادث هكذا، إذا وقع للسيارة وحدها دون تصادم مع سيارة أخرى، كما لو انقلبت السيارة أو ارتطمت بجسم صلب، ففي هذه الحالة فإن قائد هذه السيارة المضروب جراء هذا الحادث لا يستفيد من مظلة التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. ومن ثم لا يلتزم المؤمن بتعويض الوفاة أو ما لحق قائدها من أضرار، ذلك بعض النظر عن نوع السيارة التي وقع منها الحادث، أو سبب وقوع الحادث سواء كان نتيجة قوة قاهرة أو الخطأ الشخصي لقائد السيارة ، ودون النظر إلى ما إذا كان قائدها يحمل رخصة قيادة أم لا، مصرح له بقيادة السيارة أم لا.

ثانياً: إذا الحادث - مشتركاً - تصادم: بمعنى أن يكون الحادث قد وقع نتيجة تصادم سيارتين أو أكثر، وفي هذه الحالة تتوقف استفادة قائد السيارة من مظلة هذا التأمين على مدى مسؤوليته عن الحادث^(٢). فقائد السيارة التي تثبت مسؤوليته وحده عن حادث السيارة ، لا يستفيد من مظلة التأمين، بل أنه يلتزم هو مؤمنه بتعويض الأضرار التي لحقت بقائد أو قائدي السيارات الأخرى جراء الحادث. أما إذا كان الخطأ مشتركاً فإن قائد كل سيارة - ومؤمنه - يلتزم بتعويض قائد السيارة الأخرى مع إنقاص التعويض بقدر ما ينسب إليه من خطأ^(٣). أما إذا ظل سبب الحادث مجهولاً، أي لم يقد دليل على خطأ أي من قائدي السيارتين - أو السيارات -

(٤) راجع في ذلك: - د. حجي حمود زهران - المرجع السابق - ص ٦٣.

(١) د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٨١.

(٢) راجع في ذلك: د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٨١.

المشتركتين في الحادث، ففي هذه الحالة يظل كل قائد سيارة مسئولاً - هو ومؤمنه - عن الأضرار التي تلحق قائد السيارة الأخرى، وفي هذه الحالة يحصل كل قائد سيارة على تعويض كامل^(١).

الفرع الرابع

مدى تأثير خطأ قائد السيارة على استفادته من التأمين الإجباري

ترجع أهمية بحث هذه المسألة، إلى اتجاه غالبية الفقه إلى ضرورة استفادة قائد السيارة المضرور، من التأمين المبرم على السيارة - التي وقع منها الحادث - التي يقودها، باستثناء الحالة التي يثبت فيها أن خطأه هو السبب الحصري لذلك الحادث. وقد لاقى هذا الاتجاه قبولاً قضائياً^(٢) بشكل متواتر. من ذلك، تأكيد بعض أحكام القضاء في فرنسا على وجوب البحث الموضوعي والقانوني المتعمق من جانب قضاة الموضوع، وكذلك من جانب قضاة محكمة النقض للتأكد من توافر علاقة السببية التي تضي على خطأ قائد المركبة المضرور من الحادث وصف السبب الحصري له^(٣).

وإذا كانت القاعدة العامة في المسؤولية المدنية، تقضي بأن كل من ساهم بخطئه في أحداث الضرر يتعين مشاركته بحسب نسبة مساهمته في تعويض المضرور، وقد يكون الأثر المترتب على ذلك في حال مساهمة المضرور هو إعفاء المسئول عن الحادث إعفاءً كلياً أو جزئياً بحسب الأحوال من مسؤوليته المدنية تجاه ذلك الشخص. إلا أن الأمر يختلف إذا تم إعمال هذه القاعدة في ضوء أحكام تشريعات التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. ففي فرنسا - مثلاً - نجد أن قانون التأمين الصادر عام ١٩٨٥م، يفرق بين حالتين، الأولى هي حالة خطأ المضرور من الحادث عندما لا يكون قائداً للمركبة، والثانية هي خطأ المضرور قائد المركبة. وبالنسبة للحالة الأولى فقد نظمتها المادة الثالثة من هذا القانون، حينما قضت بأنه في الحالات التي يكون فيها المضرورين من الحادث من غير قائدي السيارات المتسببة والمتضررة، فإنه لا يعتد بنسبة مساهمتهم في تحقيق تلك الأضرار، إلا إذا ثبت أن خطأهم هو خطأ

(٢) راجع في ذلك: د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٧١.

(٤) للمزيد في تأصيل هذا المبدأ من خلال عرضه لتطور القضاء الفرنسي بشأنه وموقف الفقه منه، راجع: د- سعيد السيد قنديل - مشكلات تعويض حوادث السير بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر - دراسة مقارنة - مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق جامعة الإسكندرية - العدد الثاني - عام ٢٠١٢م - ص ٣٥٦ وما بعدها.

(١) من أحدث أحكام القضاء في هذا الشأن، حكيمين صدر عن الدوائر مجتمعة للمحكمة النقض الفرنسية في تاريخ السادس من أبريل من عام ٢٠٠٧م.

غير مغتفر وأنه السبب الحصري في ذات الوقت لذلك الحادث^(١)، فإذا لم يثبت ذلك، فإنه يجب تعويضهم تعويضاً كاملاً عما أصابهم من أضرار جسدية. أما الحالة الثانية فقد تولت المادة الرابعة من ذات القانون تنظيمها، حيث قضت بأن خطأ قائد السيارة الخاضعة لأحكام هذا القانون يكون له تأثير في تحديد أو الإعفاء من التعويض عن الأضرار التي لحقت به^(٢).

وإذا كان القضاء الفرنسي قد استقر فترة طويلة على أن تقدير توافر علاقة السببية ودرجة جسامه خطأ المسئول والمضروب من المسائل الموضوعية التي يختص بها قاضي الموضوع دون أن يخضع في ذلك لرقابة محكمة النقض، فإن الحكمين الصادرين عن الدائرة المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية الصادرين في ٢٠٠٧/٤/٦ قد قضيا بأن لمحكمة النقض أن تراقب الأسباب التي ينتهي إليها حكم محكمة الاستئناف في هذه الحالات وخاصة فيما يتعلق بالأسباب التي تؤدي إلى تحديد أو الإعفاء من المسؤولية المدنية الناشئة عن الحادث^(٣).

وإذا كان الأمر كذلك، فإن السؤال الذي يطرح نفسه هو متى يكون خطأ قائد السيارة سبباً في حرمانه من الاستفادة من التأمين المبرم على مركبته التي وقع منها الحادث؟ وهل يجب لذلك أن يكون خطأ قيادة بالمعنى الفني، أم أنه يعتد بأي خطأ يرتكب من جانبه سواء كان يتعلق بقيادة المركبة أو غير ذلك^(٤).

وفي معرض الإجابة عن هذا التساؤل، نجد حكم لمحكمة النقض الفرنسية قد تبنت في بعض أحكامها موقفاً منتقداً حين قضى بأنه يتعين على قضاة الموضوع يبحثوا توافر الشرطين الخاصين بخطأ المضروب قائد المركبة، للوقوف على مدى اعتباره هو السبب الحصري، وذلك دون النظر إلى فعل المسئول، حتى لو كان

(٢) المادة (٣) من قانون التأمين الإجباري الفرنسي ضد حوادث السيارات الصادر في الخامس من يوليو من عام ١٩٨٥ والتي تنص على أنه:

"Les victimes hormis les conducteurs de véhicules terrestres a moteur, sont indemnisées des dommages resultant des atteintes a leur personne qu'elles ont subies, sans que puisse leur être oppose leur propre faute a l'exception de leur faute inexcusable si elle a ete la cause exclusive de l'accident".

(١) المادة (٤) من قانون التأمين الإجباري الفرنسي ضد حوادث السيارات والتي تنص على أنه:

"La faute commise par le conducteur du vehicule terrestre a moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis".

(٣) Cass. Ass. Plen. 6 avril 2007, P. 1199, obs. I.

(٤) Christian LAPOYADE DESCHAMPS: Faute inexcusable de la victim qui, a la suite d'une panne, traverse une voie expresse pour rejoindre une station-service, D. 1995, p. 394 et s.

يشكل فعلاً خاطئاً، وأن بحثهم هذا يعد من المسائل التي تخضع لرقابة محكمة النقض من الناحية القانونية^(١). ولكن هذا الاتجاه المنتقد سرعان ما عدلت عنه محكمة النقض الفرنسية في أحكام لاحقة حين قضت بنقض الحكم الصادر عن محكمة الاستئناف والقاضي بعدم أحقية المضرور في التعويض كاملاً لأن ما اقتترف من خطأ هو السبب الحصري للحادث، ودون بحث وتكييف لفعل المسئول الخاطئ، الذي يجب أخذه في الاعتبار وربطه بشكل وثيق بخطأ المضرور^(٢).

ويؤيد بعض الفقه - وبحق - هذا الموقف القضائي الأخير، من حيث كونه أكثر عدالة لجميع الأطراف ذلك أنه يعتد بكافة ظروف الحادث الخطئية وغير الخطئية ثم بعد ذلك يبدأ في البحث في علاقة السببية التي قد يكون لها تأثير سواء من حيث الإغفاء الكلي أو الجزئي للالتزام بالتعويض من جانب المسئول^(٣).

وتأكيداً للموقف السابق، وبالرجوع إلى حكمي محكمة النقض الفرنسية الصادرين في ٦ أبريل من عام ٢٠٠٧م، نجد الحكم محل الطعن الذي صدر عن محكمة الاستئناف، كان قد منح القائد المضرور تعويضاً كاملاً على سند من القول بأنه لا يوجد أي خطأ في القيادة بالمعنى الفني من جانبه. إلا أن هذا الحكم قد تم نقضه تأسيساً على أنه كان يتعين على حكم الاستئناف المطعون فيه بحث كافة ظروف الحادث وبيان الخطأ المرتكب من جانب جميع الأطراف دونما تأثير للخطأ المرتكب أولاً فالعبرة هي بتوافر السببية بين فعل المسئول أو المضرور والحادث والأضرار الناشئة عنه وليس فقط بخطأ المضرور واعتباره سبب الحادث. ويرى جانب من الفقه^(٤) في هذا الخصوص، ضرورة التفرقة بين ما إذا كان سبب الحادث هو خطأ في القيادة فيعتد بتأثيره وبين ما إذا كان مجرد خطأ في السلوك ولا يمكن اعتباره خطأ قيادة ومن ثم يتم تنحيته جانباً. فمثلاً إذا كان قائد السيارة المضرور يقود سيارته وهو تحت تأثير السكر بالنسبة المسموح بها فلا تأثير لذلك، وبالعكس ذلك إذا كان غير مرتدياً لحزام الأمان فإن ذلك يعد خطأ قيادة يرتب آثاره في حرمانه من مظلة التأمين الإجباري، حتى ولو لم يكن هذا الأمر قد

(١) Cass. 2^e civ., 13 mai 2004, RTD civ., 2004, obs. P. JOURDAIN.

(٢) Cass. 2^e Civ., 10 juin 2004, Resp. civ. Et assur., 2004, p. 257, obs. H. GROUDEL; P. JPURDAIN: Faute de la victime conductrice: le retour a l'orthodoxie de l'Assemble pleniere de la cour de cassation, JCP, ed. G., 2007, II, n^o 10078.

(٣) راجع في ذلك: د. سعيد السيد قنديل - المرجع السابق - ص ٣٦١.

(٤) راجع في ذلك: من الفقه:

X. RIDEL: La faute de comportement du conducteur victime, Kesp. Civ. Et assur., 2006, p. 3 et s.

أسهم بدور مباشر في وقوع الحادث، كذلك فإنه لا يستفيد من التعويض إذا كان يقود مركبته بدون ترخيص أو دون أن يبرم عقد تأمين إجباري طبقاً للقانون حتى ولو لم يكن لذلك أي دور في وقوع الحادث.

بينما يذهب جانب آخر من الفقه⁽¹⁾، إلى أنه يمكن تبني فكرة القرينة في ضوء التفرقة السابقة والتي بمقتضاها يكون ارتكاب خطأ قيادة من جانب قائد المركبة الضرورية بمثابة قرينة على اعتباره خطأ متحقق به عناصر حرمانه من الاستفادة من هذا التأمين، وإعفاء المؤمن من الالتزام بتعويضه، ولكنها قرينة تقبل إثبات العكس. هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى، فإن أنصار هذا يفضلون التفرقة بين الأضرار الجسدية وغيرها من الأضرار، ويرون وتطبيق هذه القرينة بشكل كامل غير منقوص بالنسبة للأضرار المادية التي تلحق بقائد السيارة المضرور أو بسيارته، وعدم الاعتداد بتلك القرينة وما يترتب عليها من أثر بالنسبة للأضرار الجسدية التي تلحق به.

المبحث الثالث

موقف التشريعات المقارنة من استفادة قائد السيارة وأفراد

عائلته من مظلة التأمين الإجباري من المسؤولية

المدنية الناشئة عن حوادث السيارات

تمهيد وتقسيم: سنعرض فيما يلي ، لموقف المشرع الفرنسي والمشرع المصري فيما يتعلق بهذا الأمر. وقد سبق أن عرضنا لأهمية هذه المقارنة لدى تناولنا لبحث مدى استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من هذا التأمين، فنحيل إليها منعاً للتكرار. وهدفنا من هذه المقارنة، هو الوقوف على أبعاد التعديلات الممكنة التي يمكن أن يجريها المنظم السعودي، خاصة في خصوص مدى استفادة قائد السيارة وأفراد عائلته من التأمين الإلزامي المبرم على هذه السيارة، إذا كان أحدهم - وجميعهم - من ضحايا حادث وقع من هذه الأخيرة. وذلك في ضوء البيئة التنظيمية بالمملكة، واتجاه المنظم السعودي نحو مد مظلة هذا النوع من التأمين ليشمل أكبر عدد من ضحايا حوادث المرور.

وتناولنا لهذا الموضوع سيكون بالقدر الذي يحقق الهدف من المقارنة، والالتزام بموضوع البحث. وسنقسم دراستنا لهذا البحث إلى مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول: نعرض فيه لموقف القانون الفرنسي من استفادة قائد السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين.

(1) Florence G'SELL-MACREZ: La faute du conducteur victime et la causalite, art.

المطلب الثاني: نخصه لموقف المشرع المصري من استفادة قائد السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين الإجباري.

المطلب الأول

موقف القانون الفرنسي من استفادة

قائد السيارة وأفراد عائلته من مظلة التأمين

تمهيد وتقسيم: كان قانون التأمين الإجباري الفرنسي القديم يقضي بحرمان قائد السيارة المسئول عن الحادث من الضمان المقرر بمقتضى هذا التأمين ، وكان ذات الحكم يسري على - أفراد عائلته - زوجه وأصوله وفروعه إذا كانوا من ركاب السيارة وقت الحادث. وفي تطور لاحق حسم المشرع الفرنسي الأمر بالنسبة لأفراد عائلة قائد السيارة حيث اعتبرهم ضمن الأغيار المستفيدون من مظلة هذا التأمين (وسنعرض لذلك في الفرع الأول)، أما بالنسبة لقائد السيارة، فإن تحديد مدى إفادته من هذا التأمين في ظل تدخل المشرع في عامي ١٩٨٣م و١٩٨٥م يحتاج إلى مزيد من الإيضاح سنعرض له في (الفرع الثاني)، وذلك فيما يلي:

الفرع الأول

موقف القانون الفرنسي من استفادة أفراد عائلة قائد

السيارة من مظلة التأمين الإجباري

تتويبه وإحالة: عرضنا فيما سبق، أن أفراد عائلة (زوج وزوجة وأصول وفروع) مالك السيارة المؤمن له أو قائد السيارة، كانوا من المستبعدين من الحماية التأمينية التي قررها القانون الفرنسي - القديم - للتأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات ، الصادر في ٩ يناير ١٩٥٩م. ثم تدخل المشرع بقانون ٧ يناير ١٩٨١^(١) ونص صراحة على أن " أفراد أسرة السائق أو المؤمن له يعتبرون من الغير" ، ومن ثم يستفيدون من الحماية التأمينية المقررة بمقتضى قانون التأمين الإجباري ، سواء كانوا خارج السيارة أو كانوا من ركابها أو من فئة المسافرين بالمجان.

وقد عرضنا- فيما سبق - للأسباب التي دعت المشرع الفرنسي لحرمان هذه الفئات في قانون التأمين القديم، وكذا الأسباب التي دعت له للتعديل، وذلك في معرض تناولنا لموقف المشرع الفرنسي من مدى إفادة أفراد عائلة مالك السيارة المؤمن له من هذا التأمين. لذا فإننا نحيل^(٢) إلى ما سبق أن عرضناه في هذا الشأن منعاً للتكرار.

(١) أنظر في ذلك: L.O.8jan. 1981, Loin 81- 5 du 7jan. 1981.

(٢) أنظر في ذلك: هذا البحث ص ٨٧ وما بعدها.

الفرع الثاني

موقف القانون الفرنسي من استفادة

قائد السيارة من مظلة التأمين

كان قائد السيارة لا يستفيد من الحماية المقرر بمقتضى التأمين الإجباري في ظل قانون التأمين الإجباري القديم^(١) في فرنسا، واستقر هذا المبدأ على إطلاقه في ذلك الوقت ، حيث كان قائد السيارة مستبعداً من مظلة هذا التأمين بذاته أي كان شخصه أو صفته مالكاً أو مستأجراً للسيارة أو مستعيراً لها أو مجرد صديق^(٢). ومبدأ عدم جواز إفادة قائد السيارة من مظلة هذا التأمين، كان تأسيساً على أن هذا الأخير جاء ليغطي مسؤولية قائد السيارة ، وأن هذا الأخير لا يمكن اعتباره من الغير بالنسبة لنفسه.

وفي التعديلات الحديثة لهذا القانون، فتح المشرع باب الاستفادة من التأمين الإجباري أمام كل المضرورين جراء حادث السيارة ، إلا أنه أوصده بحذر في مواجهة قائد السيارة، وقد أثار وضع هذا الأخير موجة عنيفة من الانتقادات نظراً لأن قائد السيارة يمثل الفئة الكبيرة من ضحايا حوادث السيارات^(٣).

فقد قضت المادة ٨/٢١١ من قانون التأمين الإجباري بعد تعديلها بقانون ٩ يونيو لسنة ١٩٨٣ ، بأن التأمين الإجباري لا يغطي الأضرار التي تلحق قائد السيارة المؤمن عليها، وتؤكد ذات المعنى بقانون ٥ يوليو ١٩٨٥م، حيث جاء بمادته الثالثة أن المضرورين، فيما عدا السائقين، يتم تعويضهم عما أصابهم من أضرار جسدية، دون أن يؤثر في ذلك ما يقع منهم من أخطاء، ما لم يكن ذلك الخطأ غير مغتفر ويشكل السبب الوحيد للحادث^(٤). ثم أضافت المادة الرابعة من ذات القانون أن خطأ السائق من شأنه أن يحد أو يستبعد تعويضه عما يصيبه من أضرار جراء الحادث.

من خلال تفهم مضمون هذه النصوص وتطبيق القضاء لها، يمكننا بسهولة استخلاص اتجاه المشرع الفرنسي نحو إفادة قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري كلما أمكن ، ويبدو ذلك من خلال تحديده للمقصود بفائدة السيارة

(١) راجع الفقرة الأولى من المادة الثانية من القانون الصادر في ٩ يناير ١٩٥٩.

(٢) راجع للمزيد: A. Besson, les conditions generales de l'assurance de responsabilite automobile obligatoire. Paris 1960. n. 15.

(٣) للمزيد راجع J. Huet. R.T.D. civ., 1987, P. 340- Y Lambert – fivre, droit des assurances, P. 472.

(٤) راجع في ذلك - د. محمد حسين منصور - المسؤولية - ص ١٦٧.

(أولاً)، وما إذا كان هذا الأخير قد أصيب في حادث فردي أم في حادث مشترك (ثانياً)، وأخيراً من خلال التشدد في إثبات خطأ قائد السيارة المضرور (ثالثاً).

أولاً: تحديد المقصود بقائد السيارة:

فمن المعروف أنه في تحديد المقصود بقائد السيارة يوجد معنيان: الأول نظري، يتمثل في كل من يحمل رخصة قيادة ويتولى قيادة سيارة معينة، والثاني عملي ويتمثل في كل شخص يتحكم في عجلة قيادة السيارة بالفعل ويقوم بتحريكها وقت وقوع الحادث ، حتى ولو لم يكن مصرحاً له بقيادتها.

وفي اتجاهه نحو إفادة قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري، استقر القضاء الفرنسي في تحديده للمقصود بقائد السيارة على المعنى الثاني^(١)، ليس هذا فحسب، بل إن أحكامه قد اتجهت نحو التضييق من مفهوم قائد السيارة، وتميل إلى إضفاء صفة أخرى عليه - كلما أمكن ذلك - حتى تتاح له فرصة الاستفادة من الحماية المقررة بمقتضى هذا التأمين. فوفقاً للتعديلات التشريعية الحديثة المشار إليها، فإن المضرور تحت أي صفة أخرى غير قائد السيارة، يمكنه بسهولة الحصول على تعويض.

ويتضح ذلك من استقراء أحكام القضاء الفرنسي في هذا الشأن، بأنها قد استقرت، على أن قائد السيارة يفقد صفته هذه، ويأخذ حكم المارة في الاستفادة من مظلة التأمين، وذلك إذا هبط من سيارته لأي سبب: كالرغبة في مساعدة الغير^(٢)، أو في حالة تعطل سيارته^(٣)، ففي هذه الحالة إذا صدمته سيارة أخرى مؤمن عليها، فأصابته بأضرار، فإن معاملته كالمشاة - وليس قائد للسيارة - تتيح له الحصول ، كقاعدة عامة ، على تعويض كامل، وذلك دون النظر عما ينسب إليه من خطأ. أما إذا تمت معاملته - في ذات الواقعة - كقائد للسيارة، فإن حصوله على تعويض عما أصابه من ضرر من مؤمن السيارة التي اشتركت معه في الحادث يتوقف على ما قد ينسب إليه من خطأ.

ويأخذ ذات الحكم قائد السيارة الذي لا ينفصل كلية عن السيارة، كما لو أوقف محرك السيارة وبدأ الهبوط منها^(٤)، أو كان يتهيأ للصعود إليها^(١)، أو من

(١) راجع Civ. 2, 23 Jan. 1987. J.C.P. 1987. 11.20768 note F.Chabas.

(٢) أنظر في ذلك: Civ., 19fev. 1986, Gaz.pal. 1987, p. 81-20 juill 1987,

Bull.civ.11,n. 164.

(٣) راجع في ذلك: Civ. 11,n12,13. fev. 1986, bull. Civ. 2,

Civ. 2,4 dec. 1985, bull. Civ. 11,n. 140.

(٤) راجع في ذلك:

11,n. 186 – 15 juin 1988 bull. Civ.

ترك عجلة القيادة وقام بدفع السيارة لتعطلها عن السير^(٢)، أو كان مستنداً إلى السيارة أثناء محادثة طارئة مع الغير^(٣). وعلى العكس من ذلك فإن قائد السيارة يحتفظ بصفته هذه طالما كان جالساً أمام عجلة قيادة السيارة المعطلة أثناء جرها بواسطة سيارة أخرى^(٤).

ثانياً: توقف استفادة قائد السيارة من مظلة التأمين على نوعية الحادث^(٥):

في الحالات التي يحتفظ فيها المضرور بصفة قائد السيارة، يفرق القضاء الفرنسي في تطبيقه لقانون التأمين الإجباري بين فرضين:

الفرض الأول: إذا لحق قائد السيارة ضرر جراء حادث فردي: في هذه الحالة فإنه لا يستفيد من مظلة هذا التأمين، تأسيساً - كما سبق أن أشرنا - على أن التأمين الإجباري قد جاء لتغطية المسؤولية المدنية لقائد السيارة تجاه الآخرين، وليس تجاه نفسه، فالقانون لا يعرف هذا النوع من المسؤولية^(٦). فإذا كنا بصدد سائقين مضرورين، التزم مؤمن كلاً منهما بتعويض قائد السيارة الآخر بوصفه من الغير، أما إذا تعدد قائدي السيارات المضرورين في حادث واحد التزم مؤمنهم بالتساوي في تحمل عبء التعويض^(٧).

الفرض الثاني: إذا أصيب قائد السيارة بضرر نتيجة حادث مشترك (تصادم): وفي هذا الفرض، فرق القضاء الفرنسي بين ثلاث حالات: الأولى: أن يكون سبب الحادث مجهولاً، وفي هذا الحالة يكون كل قائد سيارة مسئولاً عن

(١) أنظر في ذلك: Argus 1988, Bull. Civ. N. 90-15 juin 1988, Civ. 2,20 avr. 1988, p. 1887.

(٢) أنظر في ذلك: Argus 1988, p.1375, Civ. 2,20 avr. 1988.

(٣) راجع في ذلك: Argus 1989, Bull. Cic. 11, n. 139- 18 oct. 1989, Civ. 2,15 juin 1988, p. 813.

(٤) أنظر في ذلك: J.C.p. 1987.11.20768 note F. chabus, Civ. 2,14 jan. 1987.

(٥) راجع عرضنا - في هذا البحث - لما ذهب إليه جانب من الفقه في هذا الخصوص ص ١٣٠ وما بعدها.

(٦) وفي ذلك يقول أحد الفقه: "il n'existe pas, dans note droit, de responsabilite civile: envers soi-meme: la conhusion des qualites de responsable et de victime fait obstacle a l'application classique des regles de reparation" - y. lambert-faivre, droit des assurances, P. 473.

(٧) راجع في ذلك للمزيد - د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٧١، ١٧٣، ٣٢٢، وراجع ما أشار إليه من أحكام للقضاء الفرنسي في هامش هذه الصفحات.

الأضرار التي حدثت لقائد السيارة الأخرى^(١)، ومن ثم يمكن لقائد السيارة المضرور مطالبة شركة التأمين المؤمن لديها السيارة الأخرى بتعويض كامل عما لحقه من أضرار - التي تدخل نطاق التأمين - بسبب الحادث. وقد طبق القضاء ذلك في العديد من الأحكام التي صدرت بشأن حوادث التصادم^(٢).

الحالة الثانية: إذا ثبت أن أحد قائدي السيارتين أو كلاهما قد ارتكب خطأً عادياً تسبب في الحادث، فإن قائد السيارة المضرور لا يحصل على تعويض كامل، بل ينقص التعويض بقدر الخطأ المنسوب إليه^(٣).

الحالة الثالثة: إذا ارتكب قائد السيارة المضرور خطأً غير مغتفر وقام الدليل على ذلك، وكان هذا الخطأ هو السبب الوحيد في الحادث، ففي هذه الحالة فإنه لا يستفيد من مظلة هذا التأمين؛ لأنه هو المسئول مسئولية كاملة عن الحادث وكذلك عن الضرر الذي لحق قائد السيارة الأخرى، وأن لهذا الأخير - فقط - الحق في الاستفادة من مظلة التأمين الإجباري، فله أن يطالب قائد السيارة المخطئ ومؤمته بالتعويض الكامل عما لحقه من أضرار^(٤).

(١) راجع في ذلك F.C. 17- 18 dec. 1986. note Montepellier 7 Juill, 986, Gaz. Pal. civ. 2.12 mai 1986, Bull. Civ, N. 74.

وقد استند القضاء في ذلك للقواعد العامة في المسؤولية الشبئية التي وردت بالمادة ١٣٨٤ / ١ مدني فرنسي ، لذا انتقد بعض الفقه الأساس القانوني التي استند إليه القضاء ، حيث يرون أن على القضاء أن يستند فيما يتعلق بحوادث المرور على قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ ، الذي يكفل التعويض الكامل لقائد السيارة المضرور ما لم يثبت خطأه.

راجع أيضاً y. lambert – fivre, P. 474.

(٢) من هذه التطبيقات راجع. civ. 2.2 dec 1987, Argus, 1988, P. 1375. كان هذا الحكم في واقعة تصادم سيارتين في ظروف غامضة دون ترك آثار للفرامل مع تناقض أقوال الشهود في تصوير كيفية وقوع الحادث.

راجع أيضاً: Civ, 2,6 Juin, 1988, Argus, 1988, P. 715 – 5 Juill. 1989 Argus 1989. P. 2119.

(٣) من هذه التطبيقات راجع. civ. 2.2 dec 1987, Argus, 1988, P. 1375. كان هذا الحكم في واقعة تصادم سيارتين في ظروف غامضة دون ترك آثار للفرامل مع تناقض أقوال الشهود في تصوير كيفية وقوع الحادث.

راجع أيضاً: Civ, 2,6 Juin, 1988, Argus, 1988, P. 715 – 5 Juill. 1989 Argus 1989. P. 2119.

(٤) من هذه التطبيقات راجع. civ. 2.2 dec 1987, Argus, 1988, P. 1375. كان هذا الحكم في واقعة تصادم سيارتين في ظروف غامضة دون ترك آثار للفرامل مع تناقض أقوال الشهود في تصوير كيفية وقوع الحادث.

الحادث، ذلك أن حرمانه سواء كلياً أو جزئياً من حصوله على تعويض لا يكون إلا إذا أثبت المدين بهذا التعويض خطأ قائد السيارة المضرور، وأن هذا الإثبات يجب أن يكون - على نحو ما استقر القضاء - بالدليل المؤكد.

المطلب الثاني

موقف المشرع المصري من استفادة قائد السيارة

وأفراد عائلته من مظلة التأمين الإجباري

تقسيم: دراستنا لهذا الموضوع ستكون في فرعين: الأول: نعرض فيه لموقف المشرع المصري من استفادة أفراد عائلة قائد السيارة من هذا التأمين. أما الفرع الثاني: فنعرض فيه لموقفه من استفادة قائد السيارة من ذات التأمين، وذلك فيما يلي:

الفرع الأول

موقف المشرع المصري من استفادة

أفراد عائلة قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري

في ظل قانون التأمين الإجباري - القديم - رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ م ، لم يكن أفراد عائلة قائد المركبة يستفيدون من مظلته، وقد أثارت فكرة مدى حرمان هؤلاء من الحماية المقررة بمقتضى هذا القانون، خلافاً واسعاً في الفقه والقضاء. ويرجع ذلك إلى غموض صياغة نص المادة السابعة من هذا القانون، ذلك النص الذي يقرر حكم هذه المسألة، حيث جاء به "لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو عن أية إصابة بدنية تلحق زوج قائد السيارة وأبويه وأبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركابها أيا كانت السيارة، أو كانوا من الركاب في حالة السيارة الأجرة أو السيارة تحت الطلب". وقد توزع الخلاف بين اتجاهين:

الاتجاه الأول يؤيده جانب من الفقه والقضاء: ويذهب إلى حرمان أفراد عائلة قائد السيارة من الحماية التأمينية التي قررها هذا القانون، استناداً إلى صريح النص سالف الذكر^(١).

(١) وقد اختلف أنصار هذا الرأي - فيما بينهم - إلى ثلاثة آراء، على النحو التالي: الرأي الأول: اشترط لحرمان أفراد عائلة قائد السيارة، وفقاً لهذا النص، أن يكونوا وقت الحادث من الغير. بمعنى ألا يكون أحدهم قد أصيب بضرر من جراء وقوع الحادث، وهو راكباً السيارة، أيا كان نوع السيارة. فإن كان - أيهم أو جميعهم - راكباً، فإن المؤمن يلتزم بتغطية المسؤولية المدنية، الناشئة عن الوفاة، أو الإصابة البدنية، التي تلحق بهم. راجع في ذلك - د سعد واصف، المرجع السابق، ص ٢٣٧. ، د. محمد المنجي - المرجع السابق، ص ٢٩٤. ويشترط استثناء من الاستثناء السابق ذكره،

أما الاتجاه الثاني ويؤيده فريق من الفقه^(١)، فيذهب إلى أن حرمان الفئات المذكورة في نص المادة السابعة من قانون التأمين الإجباري المصري وإن كان قد تقرر بنص في التشريع، إلا أن حكم هذا النص غير منطقي ويتنافى مع العدالة^(٢)، ذلك لاعتبارات عديدة^(٣).

وبالنسبة لسيارات الأجرة، أو السيارة تحت الطلب، أن يكون الزوج، أو الأبوين، أو الأبناء من الركاب، حتى لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية عن وفاتهم أو إصابتهم. فإن كانوا من الغير، أي لم يكونوا ركاباً التزم المؤمن بتغطية المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحق بهم. انظر في عرض هذا الرأي: د - فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٨٥ وما بعدها عادل زيد المطيري - المرجع السابق - ٢٣٢ وما بعدها. أما الرأي الثاني: فذهب إلى وجوب التفرقة بين فروع ثلاثة هي: **الفرض الأول**: بالنسبة لسيارات السياحة والموتوسيكل، لا يلتزم المؤمن بتغطية الأضرار، التي تلحق بأفراد عائلة قائد السيارة، المذكورين في النص، بغض النظر عما إذا كان أي من هؤلاء - أو كلهم - مكتسباً لصفة الراكب، أو الغير. **الفرض الثاني**: بالنسبة للسيارات التاكسي، أو السيارات التي يتم تأجيرها بقائدها، فإن من تم ذكرهم في النص - سالف الإشارة إليه - لا يستفيدون من مظلة التأمين، بالنسبة للأضرار التي تلحق بهم بصفتهم ركاباً لهذه السيارات. وعلى العكس من ذلك إذا كانوا من الغير، بالمفهوم المادي، فإنهم يستفيدون من الدعوى المباشرة، التي قررها المشرع، ويمكنهم الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عما لحق بهم من أضرار. **الفرض الثالث**: بالنسبة لباقي أنواع السيارات الأخرى، فإن أفراد عائلة قائد السيارات لا يستفيدون من هذا النوع من التأمين، إذا كانوا من الغير، ويستفيدون منه إذا كانوا ركاباً. راجع في ذلك د. محمد لبيب شنب، المرجع السابق، ص ٢٤، د. محمود جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص ٤٠٢، د. رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٢٠. انظر في ذلك: د- محمد حسين منصور - المسؤولية عن حوادث السيارات - ص ١٨٩. **وذهب أنصار الرأي الثالث**: إلى أن أفراد عائلة قائد المركبة، المذكورين في النص، لا تشملهم المظلة التأمينية متى كانوا ركاباً للسيارة الأجرة، وما في حكمها "سيارات تحت الطلب" أو كانوا من الغير بالنسبة لجميع أنواع السيارات الأخرى، ذلك إعمالاً لإطلاق نص المادة السابق ذكرها في شطرها الأول، وعلى العكس من ذلك تماماً، فإنهم يستفيدون من هذه المظلة، إذا كانوا ركاباً للسيارات الأخرى. راجع في ذلك: د- إبراهيم الدسوقي أبو الليل - المرجع السابق - ص ٢٣٧.

(١) انظر في ذلك: د. فيصل زكي عبد الواحد - المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري - مرجع سبق ذكره - ص ٨٨-٩٤.

(٢) في هذا المعنى، انظر: د- عبد القدوس عبد الرزاق محمد - المرجع السابق - ص ٢٢٥.

(٣) من أهم هذه الاعتبارات: **أولاً**: أن حرمان بعض أقارب قائد المركبة، من الاستفادة من مظلة التأمين، يعتبر استثناء من الأصل العام الذي نص عليه المشرع في المادة الخامسة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، ومن ثم فإنه لا يجوز القياس عليه أو التوسع في مجال تطبيقه، ويتعين قصر مجال إعماله على الفئات التي ذكرها النص. وهذا يعني أنه يخرج من نطاق تطبيق هذا الاستثناء، جد قائد المركبة. لأب، أو لأم. وإخوته وأخواته، وأعمامه، وعماته، وخالاته، وأبناؤه، وأبناء هؤلاء

وانتهى أنصار هذا الرأي - آن ذاك - إلى وجوب تدخل المشرع المصري لإعادة النظر في هذا النص، خاصة أن ما دفعه إلى وضع هذا الأخير هو تأثره بما كان سائداً في التشريعات المختلفة - خاصة التشريع الفرنسي والتشريع السويسري - دون أن يأخذ في اعتباره النتائج الخطيرة المترتبة على اقرار هذا

جميعاً. ومن ثم إذا أصيب أحد أو بعض هؤلاء بأضرار من جراء وقوع حادث لسيارة مؤمن عليها، فإنهم يستطيعون مطالبة المؤمن بتعويضهم عن الأضرار التي لحقت بهم. وهنا يثور التساؤل حول الأساس الذي على ضوءه تمت التفرقة بين زوج وأبوين وأبناء قائد السيارة، وبين أفراد عائلته الآخرين الذين يدخلون ضمن طائفة الخلف العام لهذا الأخير. وعبر عن ذلك أحد الفقه - وبحق - بقوله: "أن ما جنح إليه المشرع بخصوص هذه المسألة يفتقر إلى العلة التي يستند إليها كما أنه يتنافى مع الاتجاه الحديث الذي يحاول بقدر الإمكان توفير حماية فعالة لضحايا حوادث السيارات حتى ولو كان ذلك على حساب القواعد العامة". راجع في ذلك: د. فيصل ذكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٩٢. **ثانياً:** أن المشرع المصري قد اعترف بمبدأ استقلال ذمة الزوج، عن الزوجة، وعن الأبناء، الأمر الذي يستوجب بالضرورة تخويل أحد الزوجين الحق في الرجوع على الآخر لمطالبته، بالدين الذي يشغل ذمته، أي كان مصدره. ولا شك أن استقامة نص المادة السابعة السالف ذكرها، يقتضي إهدار مبدأ استقلال الذمة. د. فيصل ذكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٩٢. وفي ذلك راجع أيضاً من الفقه: د- جلال محمد إبراهيم - تعليق على حكم لمحكمة الاستئناف العليا بتاريخ ١٩٨٩/٦/٢٠ - منشور في مجلة المحامي - مارس ١٩٩٠ - ص ٩٠. **ثالثاً:** من المستقر عليه فقها وقضاءً، ووفقاً لنص المادة ١٧٨ الخاصة بحراسة الشيء الخطر، أن إثبات قائد السيارة - التي وقع منها الحادث والذي يعد حارساً فعلياً وقانونياً لها - لعدم مسؤوليته يتم بطرق معينة وليس من بينها صلة القرابة. أنظر في ذلك: د. فيصل ذكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٩٢. **رابعاً:** إذا كان الغالب في واقع الحياة العملية، أن ركوب الفئة المذكورة في النص، يتم بدون مقابل، إلا أن ذلك ليس مطلقاً، إذ أنه ليس هناك ما يحول دون أن يكون تواجدهم على متن السيارة استناداً إلى عقد نقل، وعلى ذلك إذا وقع حادث تسبب في اضرار لهم، فهذا يعني إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة، مما يستوجب انعقاد مسؤولية وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية. ونظراً لأن المشرع قرر صراحة حرمان زوج وأبناء وأبوين قائد المركبة، من الاستفادة من مظلة التأمين، فليس أمام هؤلاء سوى الرجوع على مستغل السيارة، باعتباره متبوعاً، ولكن قد يكون مستغل السيارة، في حالة إفلاس أو إعسار مما يحول دون حصول المضرور على حقه في التعويض، وهذا يتنافى مع العدالة، التي تقتضي وجوب تعويض المضرورين من حوادث السيارات تعويضاً كاملاً. أنظر في ذلك: د. فيصل ذكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٩٢. **خامساً:** أن المشرع الحديث في معظم الدول، قد قرر إلزام المؤمن بتغطية الأضرار المادية والجسدية، الناتجة عن وقوع حادث، السيارة المؤمن عليها. أنظر د. فيصل ذكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ٩٣، ومن ثم فإن القول بحرمان أفراد عائلة قائد المركبة. وفقاً للتشريع المصري - القديم - من الاستفادة من مظلة التأمين، كان يترتب عليه اعتبار الأموال ذات أهمية كبيرة عن الأشخاص، وهو ما لا يمكن التسليم به.

الحكم، لا سيما أن هذه النتائج هي التي دفعت هذه التشريعات - مؤخراً - إلى التدخل وإلغاء هذا الحكم^(١).

وإزاء ما تقدم، تمشياً مع الاتجاهات التشريعية الحديثة بشأن هذا النوع من التأمين، التي تقضي بمد الحماية المقررة بمقتضى هذا الأخير إلى أكبر عدد من المضرورين، فقد تدخل المشرع المصري بإصداره قانون التأمين الإجباري - الجديد - رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ م. فهذا القانون قد وضع حداً للخلاف الذي عرضنا له، حيث قرر استفادة أفراد عائلة قائد السيارة من مظلة التأمينية. وهذا مستفاد، بلا شك، من صدور هذا القانون خالياً من نص مماثل للنص المادة السابعة - سالفة الذكر - من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ م، التي كانت تتضمن حكم حرمان هذه الفئة من التأمين المقرر بمقتضاه، حيث يعني هذا، تخليه عن هذا الحكم، واتجاهه نحو إفادتهم من الحماية التأمينية التي تضمنها قانون التأمين - الجديد - رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ م؛ باعتبار أنهم يدخلون ضمن طائفة الأغيار المنصوص عليها في المادة الأولى من هذا القانون، فقد ذكرنا آنفاً، أن كلمة "الغير"^(٢) التي وردت بالنص جاءت عامة مطلقة، ولم يقيد القانون بنص فيه، الأمر الذي يقتضي صرفها إلى كل المضرورين من حادث السيارة المؤمن عليها، فيما عدا قائد السيارة المتسبب في الحادث.

الفرع الثاني

موقف المشرع المصري من مدى استفادة

قائد السيارة من التأمين الإجباري

تمهيد وتقسيم: نظراً لأهمية الخلاف الذي ثار في الفقه والقضاء حول هذا مدى إفادة قائد السيارة من التأمين الإجباري المبرم عليها في ظل أحكام قانون التأمين الإجباري - الملغي - رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ م، رأينا أن نعرض له (الغصن الأول) ، فقد كان لهذا الخلاف فائدة كبيرة وأثر بالغ في تطور موقف المشرع المصري وإدخاله تعديلات في هذا الخصوص عند إصداره قانون التأمين الإجباري - الحالي - رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ م، والذي سنعرض له بشيء من التفصيل في (الغصن الثاني).

الغصن الأول

(١) راجع في ذلك : د. فيصل زكي عيد الواحد - المرجع السابق - ص ٩٣ وما بعدها.

(٢) وسيأتي توضيح ذلك بشيء من التفصيل في الغصن الأول من الفرع الثاني من هذا المطلب.

في ظل قانون التأمين الإجباري - القديم - رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م

في ظل العمل بأحكام تار خلاف في الفقه والقضاء حول مدى استفادة قائد السيارة من الحماية التي يقرها هذا القانون، وساعد على هذا الخلاف عدم وجود نص بالأخير في هذا الشأن. وتوزعت الخلافات بين ثلاثة اتجاهات:

الاتجاه الأول: ذهب أنصاره^(١) إلى عدم استفادة قائد المركبة من مظلة هذا التأمين، تطبيقاً لحكم القواعد العامة، ودون حاجة إلى نص. واستندوا في ذلك، إلى أن هذا التأمين مقرر لمصلحة الغير بصفة عامة، والركاب في حالات محددة. أما قائد السيارة فلا يمكن اعتباره - في رأيهم - من الغير أو من الركاب. هذا بالإضافة إلى أن اكتساب قائد السيارة صفة المؤمن له، تمنع من استفادته من التأمين؛ لأنه لا يمكن اعتباره من الغير في علاقته بنفسه^(٢). وأن القول بإفادته من هذا التأمين، يخرج هذا الأخير من نطاق التأمين عن المسؤولية، ويجعله نوعاً من التأمين على الأشخاص. وأخيراً، يرى أنصار هذا الاتجاه، أن حرمان المشرع حرمان أقارب قائد السيارة من الإفادة من مظلة هذا التأمين صراحة، يستفاد منه حرمانه من باب أولى.

أما الاتجاه الثاني^(٣): فذهب إلى القول، بوجود التفرقة بين ما إذا كان قائد السيارة وقت وقوع الحادث، هو المؤمن له، أو شخص من الغير. وقرر عدم إفادته في الحالة الأولى، لعدم إمكانية اعتبار الشخص من الغير بالنسبة لنفسه. أما في الحالة الثانية، فإن مدى إفادة قائد السيارة من ضمان التأمين الإجباري، يتوقف على تحديد نوع السيارة التي يقودها. فإذا كانت السيارة خاصة، فإنه لا يعد ركباً بالمعنى الضيق لفكرة الراكب، وإن كان يمكن اعتباره من "الغير" بالمعنى الواسع لهذه الكلمة، ومن ثم فإن استفادته من هذا النوع من التأمين ليست مستبعدة، بشرط انتفاء مسؤوليته عن الحادث^(٤). وبالعكس ذلك بالنسبة للشخص الذي يقود نوع آخر

(١) د محسن عبد الحميد البيه - المرجع السابق - ص ١٤٩. د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - الملتزم بتعويض الضرر الناتج عن حوادث السيارات - مرجع سبق ذكره - ص ٢٤٠. د. سعد واصف - المرجع السابق - ص ٤١، د. محمود سامي، المرجع السابق، ص ١٩٥، د. رمضان أبو السعود، الرسالة السابقة، ص ٣٢١، د. أبو زيد عبد الباقي، الرسالة السابقة، ص ٦٧.

(٢) أنظر في ذلك: د. موريس منصور - المرجع السابق - ص ١١٩. د. مساعد زيد عبد الله المطيري - المرجع السابق - ص ٧٢.

(٣) راجع في ذلك د. جلال محمد إبراهيم - التعليق السابق - ص ١٧. د. حجي حمود زهران - الرسالة السابقة - ص ٣٤.

(٤) أنظر: د. سعد واصف - المرجع السابق - ص ٤١.

د. فيصل ذكي عبد الواحد - المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من حوادث المركبات

من السيارات، التي تدخل في نطاق هذا التأمين، فإنه لا يستفيد من هذا الأخير، على أساس أنه يعتبر من العمال المستثنين من الإفادة منه^(١).

الاتجاه الثالث^(٢)، فقد ذهب إلى عدم قبول الاتجاهين السابقين على إطلاقهما. حيث يرى، أن ما ذهب إليه البعض من عدم استفادة قائد المركبة من مظلة التأمين الإجباري، لأنه لا يعد من الركاب، أو من الغير، بالمفهوم الذي عناه المشرع، ليس صحيحا على إطلاقه. لأن هذا الاتجاه نظر إلى الغير، والراكب وفقا للمعيار المادي البحث رغم أن المشرع - كما سبق أن رأينا - تبنى المعيار القانوني^(٣)، وعلى ذلك إذا كان قائد السيارة، لا يستفيد من هذا الضمان لخروجه من طائفة الركاب، لأنه لم يتواجد على متن السيارة بقصد نقله. بمقابل. من مكان إلى آخر، إلا أنه يدخل. في بعض الحالات. في منطقة الأغيار، التي عنها المشرع في هذا المجال^(٤). كما أنه لم يتم حرمان قائد السيارة - صراحة - بمقتضى نص المادة السابعة من هذا القانون، ويؤيد ذلك، أن المذكرة الإيضاحية لهذه المادة لم تنص صراحة على استبعاد قائد السيارة من الاستفادة من الدعوى المباشرة، التي قررها المشرع، للمضربين حوادث المركبات الآلية تجاه المؤمن، وبالتالي فإنه يجب تطبيق القاعدة العامة التي وردت في نص المادة الخامسة من ذات القانون، التي جاء بها "يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة، أو عن أية إصابة بدنية تلحق أي شخص من حوادث السيارات". فعبارة هذا النص جاءت عامة، الأمر الذي يتطلب - حتما - صرفها إلى جميع المضربين جراء حادث السيارة، باستثناء الأشخاص الذين تم استبعادهم بنص صريح.

الآلية- مرجع سبق ذكره- ص ١٠١. حيث يرى أن المشرع المصري لم يستبعد بمقتضى نص المادة السابعة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ قائد السيارة من مظلة التأمين مما يستوجب تطبيق الأصل العام المقرر بنص المادة الخامسة.

(٢) انظر في هذا المعنى - نقض مدني مصري - جلسة ١٩/٣/١٩٩٧- الطعن رقم ٥٠٧٥ لسنة ٦٥ قضائية، حيث قررت المحكمة، حرمان قائد المركبة من الاستفادة من مظلة التأمين على أساس أنه أحد العمال الذين يتواجدون على متن سيارة نقل الأشياء.

(٣) د. فيصل ذكي عبد الواحد- المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات- مرجع سبق ذكره - ص ١٠١.

(٤) راجع هذا البحث ص ٨٧ وما بعدها .

(٥) كما لو كان قائد السيارة، وقت وقوع الحادث، مستأجرا لها، أو دائنا مرتهنا رهنا حيازيا أو مستعيرا لها راجع في تفصيل ذلك : د. فيصل ذكي عبد الواحد- المرجع السابق- ص ١٠١-١٠٢.

وانتهى هذا الاتجاه، إلى إمكانية استفادة قائد السيارة من مظلة هذا التأمين إذا توافر شرطين هما: عدم ثبوت مسؤوليته عن الحادث، وعدم استفادته من مظلة التأمين الاجتماعي^(١).

الفصل الثاني

في ظل قانون التأمين الإجباري - الجديد - رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ م

تقسيم: سنتناول في (أولاً) موقف هذا القانون من إفادة قائد السيارة من مظلته. ثم نعرض لنطاق هذه الاستفادة في (ثانياً)، وذلك فيما يلي:

أولاً: موقف هذا القانون من استفادة قائد السيارة من مظلته

يمكن القول بأن المشرع المصري بمقتضى هذا القانون ، قد فتح باب الاستفادة من هذا النوع من التأمين أمام جميع المضروبين من الغير ، لكنه أوصده أمام قائد السيارة، فبعد أن نصت المادة الأولى منه على أن "يجب التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع المرخص في تسييرها طبقاً لأحكام قانون المرور، ويشمل التأمين حالات الوفاة والإصابة البدنية وكذا الأضرار المادية التي تلحق بممتلكات الغير عدا تلفيات المركبات ..."، جاء في عجز ذات المادة "... وذلك وفقاً لأحكام وثيقة التأمين الصادرة تنفيذاً لهذا القانون"، وبالرجوع إلى هذه الوثيقة^(٢)، تبين من الشروط العامة التي وردت بها ، أنها أكدت على ما جاء بالمادة الأولى من القانون المشار إليه، من حيث شمول الحماية التأمينية التي تضمنها لجميع المضروبين من الغير، فقد جاء بها "أولاً: الأخطار المغطاة." يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات التي تقع للغير داخل جمهورية مصر العربية على المركبة المثبت بياناتها في هذه الوثيقة وذلك خلال مدة سريانها دون اللجوء للقضاء وذلك عن الأخطار الآتية: ١- ، ٢- ، ٣- الأضرار المادية التي تلحق بممتلكات الغير، ويشمل الغير الركاب ويعتبر الشخص ركباً سواء كان داخل السيارة أو صاعداً إليها أو نازلاً منها". ثم جاء في ذات الوثيقة رابعاً: لا يغطي هذا التأمين بأي حال من الأحوال: قائد السيارة المتسببة في الحادث "...، وهذا يعني حرمان قائد السيارة صراحة من الاستفادة من مظلة التأمين الإجباري.

(١) راجع في ذلك : د فيصل زكي عبد الواحد - المرجع السابق - ص ١٠٣.

(٢) أصدرت هذه الوثيقة بقرار رئيس الهيئة المصرية للرقابة على التأمين رقم (٢٤٤) لسنة ٢٠٠٧ بإصدار نموذج وثيقة التأمين الإجباري وتجدر الإشارة أن المشرع قد أحال صراحة إلى هذه الوثيقة كما هو واضح من - عجز - نص المادة الأولى منه، وبذا تعد هذه الوثيقة جزءاً من القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧، وللشروط التي تضمنتها نفس قوته الإلزامية.

لكن التساؤل يثور حول ما إذا كان قائد السيارة المتسببة في الحادث مستبعد من الاستفادة من هذه الحماية التأمينية مطلقاً، أي لمجرد أنه يحمل صفة قائد السيارة، أم لأنه المسؤول عن الحادث؟

ونبادر بالإجابة، بأن المشرع المصري لم يحرم قائد السيارة من الاستفادة من مظلة هذا النوع من التأمين لمجرد أنه يحمل صفة قائد السيارة، بل قرن ذلك بأن يكون مسئولاً عن الحادث، وهذا مستفاد من عبارة "قائد السيارة المتسببة في الحادث" التي وردت بالبند رابعاً من نموذج وثيقة التأمين الإلزامي الملحقة بالقانون.

ونستند في رأينا هذا إلى الاعتبارات الآتية:

الاعتبار الأول: تبني المشرع المصري لموضوعية التأمين ، وذلك منذ العمل بالقانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ - الملغي ، وأكد على هذا المنهج بالقانون - الجديد - رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ ، حيث جاء في صدر مادته الأولى أنه "يجب التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع المرخص في تسييرها طبقاً لأحكام قانون المرور"، ومقتضى موضوعية التأمين - كما سبق أن أوضحنا- أن يكفي لإتاحة الفرصة لضحايا حوادث السيارات للرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض، أن تتعدّد مسؤولية قائد السيارة، بغض النظر عما إذا كان هذا القائد هو المؤمن له، أو أحد أتباعه أو شخص من الغير. وهذا يعني اتجاه إرادة المشرع نحو إلزام المؤمن بتغطية الأضرار التي لحقت لضحايا حادث سيارة مؤمن عليها لديه، وذلك متى ثبتت مسؤولية قائدها، بغض النظر عن صفته، وبينني على ذلك أنه إذا كان هناك حادث بين سيارتين، وثبتت مسؤولية إحدى هاتين السيارتين، فإن قائد السيارة الأخرى، يمكنه الرجوع على مؤمن السيارة التي ثبتت مسؤولية قائدها عن الحادث، بتعويض الأضرار التي قد تكون لحقت له جراء الحادث.

الاعتبار الثاني: أن تفسير النص الذي يقرر حرمان قائد السيارة المضروب، من الاستفادة من مظلة التأمين الإلزامي لمجرد أنه يحمل صفة قائد السيارة، ورغم عدم ثبوت مسؤوليته عن الحادث، يتعارض مع الحكمة من التأمين الإلزامي، والاتجاه - الفقهي والقضائي - الحديث ، الذي يحاول توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث السيارات، حتى ولو اقتضى ذلك الخروج على حكم القواعد العامة^(١).

الاعتبار الثالث: أن بعض التشريعات المقارنة، كالتشريع الفرنسي ، قد تضمنت نصوصاً تكاد تتطابق مع النص المصري، هذه النصوص تستبعد استفادة

(١) راجع في ذلك د. فيصل زكي عبد الواحد - ص ١٤٤.

قائد السيارة من الحماية المقررة في هذا النوع من التأمين ، إلا أن - كما سبق أن عرضنا^(١) - القضاء الفرنسي في تطبيقاته لم يحرم قائد السيارة من الاستفادة من مظلة التأمين، لكونه يحمل صفة قائد السيارة، بل ربط بين ذلك وبين ثبوت مسؤوليته عن الحادث، ليس هذا فحسب بل إنه ذهب إلى أبعد من ذلك ، حيث أخذ في تحديده لصفة قائد السيارة بالمفهوم الضيق، وإضفاء صفة الغير - كلما أمكن - عليه، وتشدد تقدير خطأ قائد السيارة المضرور، فلم يكتف بمجرد الإهمال الجسيم، بل اشترط أن يكون هذا الخطأ من الجسامة بحيث يمكن أن يعد السبب الوحيد في الحادث، كل ذلك من أجل إتاحة الفرصة لقائد السيارة المضرور من الاستفادة من هذا التأمين.

وفي إطار الاعتبارات التي ساعدتنا على تفهم موقف قانون التأمين الإجباري - الجديد - المصري من مدى استفادة قائد السيارة المضرور من الاستفادة منه، يمكننا تحديد نطاق هذا الاستبعاد.

ثانياً: نطاق استفادة قائد السيارة من ضمان هذا التأمين

لبيان نطاق استفادة قائد السيارة من مظلة هذا القانون، فإنه يتعين التفريق بين مدى استفادة قائد السيارة المضرور جراء حادث فردي (أ)، وقائد السيارة المضرور جراء حادث تصادم (ب) وموقف القانون المصري من تحديد صفة قائد السيارة (ج).

أ- قائد السيارة المضرور جراء حادث فردي^(٢): في هذا الفرض، لا يستفيد قائد السيارة من مظلة هذا التأمين، ذلك طبقاً لصريح النص - المشار إليه - الوارد بالوثيقة، يستوي في ذلك أن يكون الحادث قد وقع نتيجة الخطأ الشخصي لقائد السيارة المضرور ، أو كان الحادث قد وقع نتيجة القوة القاهرة ، وربما كانت هذه الحالة هي الصورة النموذجية لتطبيق النص الذي يقرر حرمان قائد السيارة من مظلة التأمين الإجباري، وحكم هذا الفرض يستند إلى أن التأمين جاء لتغطية مسؤولية قائد السيارة تجاه الغير المضرور، وليس تجاه نفسه.

ب- قائد السيارة المضرور جراء حادث تصادم: وهذا هو الفرض الأكثر حدوثاً في الواقع، وينتج عنه أضرار بقائدي السيارات. أما عن مدى استفادة قائد السيارة من مظلة التأمين، فإنها تتوقف على مدى ثبوت مسؤوليته عن الحادث، فإذا ثبتت مسؤوليته وحده عن الحادث فإنه يحرم من الاستفادة من هذا التأمين، ليس لمجرد وصفه بأنه قائد السيارة، بل لأنه قائد السيارة - المتسببة - المسئول

(٢) راجع موقف القضاء في فرنسا في هذا الخصوص، في هذا البحث - ص ١٤٢ وما بعدها.

(٣) راجع في تحديد متى يكون الحادث فردياً، وحكم هذه الحالة - في هذا البحث - ص ١٣٤ وما بعدها.

عن الحادث، وفي هذه الحالة يلتزم هو ومؤمنه بتعويض الأضرار التي لحقت قائد السيارة، أو قائدي السيارات - الأخرى التي اشتركت في التصادم، ذلك بوصفهم من الغير^(١). أما إذا كان الخطأ مشتركاً، فإن مؤمن كل سيارة يلتزم بتعويض قائد السيارة الأخرى، بوصفه - أيضاً - من الغير ، ذلك من إنقاص التعويض بقدر من ينسب إليه من خطأ^(٢)، أما إذا كان سبب الحادث مجهولاً، أي لم يقدّم الدليل على خطأ أي من السائقين ، فإننا نرى - ما ذهب إليه القضاء الفرنسي - أن يلتزم مؤمن كل سيارة بتعويض الأضرار التي لحقت بقائد السيارة - أو قائدي السيارات - الأخرى^(٣).

ومنعاً للتكرار نحيل إلى ما سبق أن ذكرناه، في معرض حديثنا عن موقف القانون الفرنسي، بشأن تعدد قائدي السيارات، وعبء إثبات الخطأ^(٤)، حيث تتفق مع القواعد العامة المقررة في القانون المدني المصري.

ج - موقف قانون التأمين - المصري الجديد - من تحديد مفهوم قائد السيارة: لم يرد في هذا القانون تحديداً للمفهوم قائد السيارة في تطبيق أحكام هذا القانون، هل يقصد به الشخص الذي يحمل رخصة قيادة ويتولى سيارة ما ، أم الشخص الذي يجلس أمام عجلة القيادة - فعلاً - ويتحكم في تحريك السيارة؟

أجابت محكمة النقض المصرية عن هذا التساؤل، حيث اعتمدت المعنى الثاني الذي يعتد بالحالة الواقعية أو الفعلية، أي التي اتخذت في تحديدها للمقصود بقائد السيارة معياراً عملياً يتمثل في كل من يحتكم على عجلة قيادة السيارة بالفعل ويتولى زمام تحريكها وقت وقوع الحادث، وتطبيقاً لذلك قضت بمسئولية قائد السيارة أياً كان شخصه، سواء كان المالك أو تابعه أو غيره ممن صرح له أو لم يصرح له ، بما في ذلك السارق أو الغاصب^(٥).

المبحث الرابع

مدى استفادة قائد السيارة وأفراد عائلته في ظل

القواعد الناظمة للتأمين الإجباري بالسعودية

(١) راجع في ذلك د. محمد حسين منصور - المسئولية عن حوادث السيارات - مرجع سبق ذكره - ص ١٨١.

(٢) نفس الهامش السابق.

(٣) راجع للمزيد : د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٧١ ، وما أشار إليه من تطبيقات في نفس الصفحة في الهوامش أرقام ١ ، ٣ ، ٤ ، ٥ ، ٦.

(٤) راجع هذا البحث - ص ١٤٤ وما بعدها.

(٥) راجع حكم محكمة النقض المصرية - جلسة ١٩٧٨/٢/٩ - المجموعة - س ٢٩ - ص ٤٣٧ - أشار إلى هذا الحكم د. محمد حسين منصور - المرجع السابق - ص ١٨٢ - هامش ١.

تمهيد وتقسيم: رأينا فيما سبق اختلاف الفقه والقضاء حول مدى استفادة قائد السيارة وأفراد عائلته من التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات الآلية. وعرضنا لموقف كل من التشريع الفرنسي والتشريع المصري في هذا الخصوص.

ودراستنا لموضوع هذا المبحث، ستكون وفقاً للنصوص النظامية التي تحكم هذا النوع من التأمين في المملكة العربية السعودية، سواء التي وردت بنظام المرور ولائحته التنفيذية أو التي تضمنتها الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي المعمول بها حالياً، ومدى تأثير هذه بالتشريعات المقارنة في هذا الشأن، وذلك في ضوء البيئة التنظيمية للمملكة العربية السعودية، والعلة التي من أجلها تدخل المنظم السعودي لإضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين.

ومعالجتنا لهذا المبحث ستكون في مطالبين على النحو التالي:
المطلب الأول: مدى استفادة أفراد عائلة مالك السيارة من التأمين الإلزامي على السيارات.

المطلب الثاني: مدى استفادة قائد السيارة من التأمين الإلزامي.

المطلب الأول

مدى استفادة أفراد عائلة قائد السيارة من التأمين الإلزامي

تتويبه وإحالة: في السابق، كان أفراد عائلة قائد السيارة لا يستفيدون من مظلة هذا التأمين. ولم يكن ذلك إلا تطبيقاً لوثائق التأمين الإلزامي على السيارات بالسعودية، حيث هذه الوثائق تتضمن بنداً يقضي بحرمان المضرور من هذه الطائفة مما يقرره هذا التأمين من حماية^(١٢).

(٢) من هذه الوثائق على سبيل المثال: وثائق التأمين الصادرة عن الشركة المتحدة للتأمين (UCA)، منها وثيقة التأمين الصادرة برقم ٢٠٠٩/١٧٤٤٧٦/٩٥/١. ورد بهذه الوثيقة ضمن الاستثناءات في البند (ج) ما يلي: " المصابون المستثنون: يستثنى أي شخص يعمل لدى المؤمن له إذا وقعت الوفاة/ أو الإصابات الجسدية أثناء العمل أو بسببه. يستثنى أفراد عائلة كل من المؤمن له أو السائق المجاز (الزوج والزوجة والوالدين والأولاد). كذلك وثائق التأمين الصادرة عن أسيج (ACIG)، منها - مثلاً - الوثيقة الصادرة برقم (P) 3105501100013864100، فقد جاء بهذه الوثيقة في الاستثناءات من التغطية التأمينية ما نصه: " لن تكون الشركة مسؤولة عن: ١- الوفاة أو الإصابة الجسدية: (أ) لأي شخص يعمل لدى المؤمن له أو السائق المجاز إذا وقعت تلك الوفاة أو الإصابة الجسدية أثناء العمل أو بسببه. (ب) لأفراد عائلة كل من المؤمن له أو السائق المجاز (الزوج والزوجة والوالدين والأولاد).

ولكن المنظم السعودي قد عدل عن هذا الأمر، وأصبحت - الآن - المظلة التأمينية تشمل هذه الفئة. فبعد أن كانت هذه الأخير مستبعدة من هذا التأمين، بمقتضى نصوص صريحة وردت بالوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات، فقد تم تعديل هذه الوثيقة في هذا الخصوص، حيث حذفت العبارات التي كانت تتضمن استبعادهم. وبالتالي، فلا جدال في أنهم يدخلون ضمن طائفة "الغير" المنصوص عليها في المادة (١١/٨) من اللائحة التنفيذية لنظام المرور والمادة الثالثة من الوثيقة المذكورة. وعلى ذلك، فإنه إذا وقع حادث تسبب فيه قائدها، ونتج عنه أن كان ضحايا هذا الحادث هو أحد - أو جميع - أفراد عائلة، فإن للمضروب الحق في الرجوع على مؤمن هذه السيارة لمطالبته بتعويض ما لحقه من أضرار. وقد أستحسننا موقف المنظم السعودي في هذا الشأن، وذلك في معرض تناولنا لموقفه من مدى استفادة أفراد عائلة مالك السيارة - المؤمن له- من هذا التأمين.

ولما كانت الأسباب التي دفعت المنظم السعودي إلي استبعاد أفراد عائلة مالك السيارة في بداية تبنيه لهذا النوع من التأمين، هي ذاتها أسباب حرمان أفراد عائلة قائد السيارة، وكذلك الأمر بالنسبة للأسباب التي جعلته يعدل عن هذا الموقف بالنسبة لهاتين الفئتين. فإننا منعاً للتكرار نحيل فيما يتعلق بهذا الأمر لما سبق أن عرضناه عند تناولنا لموقف المنظم من مدى شمول مظلة هذا التأمين لأفراد عائلة مالك السيارة^(١).

المطلب الثاني

مدى استفادة قائد السيارة من التأمين الإلزامي على المركبات

تمهيد وتقسيم: رأينا فيما سبق، أن المنظم بالمملكة العربية السعودية، قد وضع قاعدة عامة^(٢)، بمقتضاها، فتح باب الإفادة من التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية من حوادث السيارات، لجميع المضروبين من الغير. وهذا واضح مما تضمنه نظام المرور^(٣) - الجديد - ولائحته التنفيذية^(٤) من الأحكام الآمرة التي

(١) راجع هذا البحث في هذا الخصوص - ص ١٠٠ وما بعدها.

(٢) فقد قضت أحكام الفقرة (ج) من المادة الثامنة من قانون المرور - المشار إليه - بالإلزامية التأمين على المركبة وذلك وفق ما تحدده اللائحة.

(٣) وفقد نص هذا النظام في الفقرة (ج) من المادة الثامنة منه على أن "يلزم كل قائد مركبة - يحمل رخصة قيادة سارية المفعول، ويقود سيارته داخل المملكة - بالتأمين، وفق ما تحدده اللائحة".

(٤) وقضت أحكام هذه اللائحة في الفقرات (١١، ١٥، ١٦) من المادة الثامنة، عدم جواز تسجيل أي مركبة أو تجديد رخصة سيرها إلا إذا تم التأمين عليها ضد الغير من قبل شركات التأمين، وألزمت هذه الأخيرة بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية التي

تنظم هذا النوع من التأمين. وسارت على ذات النهج أحكام الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات بالمملكة العربية السعودية^(١).

ولم يتضمن نظام المرور وكذا لائحته التنفيذية أية نصوص تفيد حرمان قائد السيارة من الحماية المقررة بمقتضى هذا النوع من التأمين.

ورأينا، أنه برغم ذلك، فإن الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي^(٢)، التي تلتزم شركات التأمين أحكامها، وتستند إليها، بل وتضمنها وثائق التأمين - المعمول بها بالفعل - التي تصدرها، قد تضمنت بنوداً صريحة، قررت بمقتضاها حرمان قائد السيارة - مطلقاً - من الاستفادة من مظلة هذا التأمين^(٣). وتطبيقاً لهذه البنود في الواقع، فإنه إذا وقع قائد السيارة ضحية حادث مروري لسيارته المؤمن عليها، فإن شركة التأمين المؤمن لديها السيارة، لا تلتزم بتعويضه - مطلقاً - عما لحقه من أضرار.

لذا أثير التساؤل حول مدى إلزامية بنود الوثيقة التي تحرم السائق من الاستفادة من مظلة التأمين، وهل يعتد بهذه البنود أم لا؟ خاصة أن ما تضمنتها من أحكام تخالف النصوص الأمرة التي تحكم التأمين، والتي وردت في نظام

تحدث للغير جراء وقوع حادث للمركبة المؤمن عليها لديه، والزمتم المؤمن بعدم إدراج أي شرط يقلل أو يحول دون تغطية هذه المسؤولية كاملة.

(٢) هذه الوثيقة تم اعتمادها من محافظ مؤسسة النقد العربي السعودي بالقرار رقم ٤٢٧/١ وتاريخ ١٤٢٧/٥/١٨ هـ، وهي المعمول بها في الوقت الحالي وتلتزمها شركات التأمين في وثائقها، وقد سبقت الإشارة إليها.

(٤) ويبدو ذلك واضحاً، مما تضمنته الوثيقة المشار إليها من بنود، منها: نصها في الفقرة الأول من مادتها الثانية، الذي جاء به "١- وثيقة التأمين الإلزامي: وثيقة تأمين المسؤولية المدنية تجاه الغير للمركبات التي يتعهد بمقتضاها المؤمن بأن يعرض الغير عند حدوث الضرر المغطى بالوثيقة،"، كما نصت في مادتها الثالثة على أن "حيث أن المؤمن له تقدم بطلب تأمين يعد أساساً لهذه الوثيقة ودفع (أو تعهد بدفع) القسط المطلوب منه، وقبلت الشركة هذا الطلب، فإنها تلتزم في حالة حدوث ضرر مغطى بموجب هذه الوثيقة سواء أكان ناشئاً عن استعمال المركبة أو توقفها داخل أراضي المملكة العربية السعودية بتعويض الغير ...".

(٥) راجع في ذلك: المادة الثانية، حيث جاء بالفقرة السادسة لهذه المادة "٦- الغير: كل شخص طبيعي أو اعتباري يلحق به ضرر مغطى بموجب أحكام الوثيقة باستثناء المؤمن له و/أو السائق". وكذا في المادة التاسعة فقد تم النص صراحة على حرمان السائق من الاستفادة من مظلة هذا التأمين، حيث جاء بهذه المادة أنه "لن تكون الشركة مسؤولة عن سداد تعويضات في أي من الحالات الآتية: ١- ٢- الوفاة أو الإصابة الجسدية للمؤمن له، أو السائق. ٣- الخسارة أو الضرر للمركبة المؤمن عليها، أو الممتلكات العائدة إلى أي من المؤمن له أو السائق داخل المركبة أو خارجها ...".

الممرور ولائحته التنفيذية. وهو ذات السؤال الذي أثير بشأن مدى استفادة مالك السيارة - المؤمن له - من مظلة هذا التأمين، وقد أجبنا على هذا الأخير. ولما كانت البنود التي تمنع من استفادة قائد السيارة من التأمين الإلزامي، هي ذاتها التي تستبعد مالك السيارة من الإفادة من هذا الأخير^(١). وقد قمنا بمناقشة هذه البنود وتحليلها في معرض دراستنا لمدى استفادة مالك السيارة من مظلة هذا التأمين. وقد انتهينا في ذلك إلى عدم الاعتداد بهذه النصوص^(٢). لذا فإننا نرى الإحالة إلى ما عرضنا له في هذا الشأن، منعاً للتكرار، ونكتفي في هذا الموضوع بدراسة وتحليل ما يتعلق بقائد السيارة من خصوصية.

لذا فإننا سنقسم دراستنا لهذا الموضوع إلى فروع ثلاثة، نعرض في الفرع الأول: لأثر بنود الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على مدى إفادة قائد السيارة منه. أما الفرع الثاني: فنعرض فيه لاستفادة قائد السيارة من مظلة التأمين الإلزامي بشرط انتفاء مسؤوليته عن الحادث. أما الفرع الثالث: فنعرض فيه بإيجاز للحالات التي لا يكون فيها قائد السيارة مسؤولاً عن الحادث وفقاً للأحكام المعمول بها في المملكة العربية السعودية. أما الفرع الرابع فنخصصه لنطاق استفادة قائد السيارة من هذا التأمين.

الفرع الأول

أثر بنود الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على مدى إفادة قائد السيارة من مظلته

بمناقشة وتحليل البندين (٢،٣) من المادة التاسعة من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي، أثناء دراستنا لمدى استفادة مالك السيارة من هذا التأمين، تبين مخالفتها للأحكام الآمرة التي تنظم هذا النوع من التأمين في نظام الممرور ولائحته التنفيذية، الأمر الذي يستوجب معه عدم الاعتداد بهما، وقد عرضنا لأسباب ذلك بالتفصيل في حينه. ونحيل إلى ما سبق أن عرضنا له ، ونضيف إليه - في ذات السياق - ما يتعلق بقائد السيارة من خصوصية، نوجزها فيما يلي:

أولاً: أن الإبقاء على حكم البندين المشار إليهما، يترتب عليه خروج قائد السيارة المضرور من مظلة هذا النوع من التأمين، على الرغم من أن ظروفهم المالية قد تكون في منتهى السوء. ويبدو ذلك واضحاً ، متى كان قائد السيارة، التي وقع منها الحادث شخص تابع يحصل على أجر يكفي - فقط - لتغطية أعبائه اليومية، وأنه لم يتسبب في وقوع الحادث.

(١) راجع الهامش السابق.

(٢) راجع ما عرضنا له بهذا الخصوص في هذا البحث ص ١٠٤ وما بعدها.

فوفقاً لحكم البندين محل الدراسة ، لا يكون أمام قائد السيارة المضرور سوى الرجوع على قائد السيارة الأخرى المتسببة في الحادث، أو مستغل السيارة باعتباره متبوعاً، ولكن هذا أو ذلك قد تكون حالته المادية لا تقل سوءاً عن قائد السيارة المضرور، ولا توجد لديهما أموالاً تغطي التعويض الذي حكم به ، بذلك ينتهي بنا الأمر، إلى أن صفة قائد السيارة تقف عقبة أمام استفادته من الحماية القانونية.

ثانياً: إن المنظم السعودي لو اتجهت أرائته نحو حرمان السائق - مطلقاً - من مظلة هذا النوع من التأمين، لمجرد أنه يحمل صفة السائق، لكان قد نص على ذلك صراحة في نظام المرور - الجديد - أو لائحته التنفيذية ، ولكنه لم يفعل ذلك. وبذا يكون المنظم السعودي منطقياً مع نفسه، ومتوافقاً مع الهدف من تدخله وتبنيه هذا النوع من التأمين، وضعه نصوصاً أمرة من شأنها مد الحماية المقررة بمقتضاه إلى أكبر عدد من المضرورين من حوادث السير، وضمان حصولهم على التعويض بتمكينهم من الرجوع على شخص مليء، وهذا الشخص هو شركة التأمين، وذلك تجنباً لحالة إفسار المسئول عن الحادث.

الفرع الثاني

استفادة قائد السيارة من مظلة

التأمين في السعودية بشرط انتفاء مسؤوليته عن الحادث

انتهينا - فيما سبق - إلى وجوب عدم الاعتداد بالبندين (٢ ، ٣) من المادة التاسعة من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي، لتقريرهما حرمان قائد السيارة - مطلقاً - المضرور من الاستفادة من الحماية المقررة بمقتضى هذا الأخير. ولكن هل يعني عدم الاعتداد بهذين البندين، أن قائد السيارة المضرور يستفيد في جميع الأحوال من الحماية المقررة بمقتضى التأمين الإلزامي، أم أن استفادته تكون مشروطة؟.

بمعايشتنا للأحكام التي تنظم التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، تلك الأحكام التي تضمنتها نصوص نظام المرور - السابق الإشارة إليه - ولائحته التنفيذية في المملكة العربية السعودية، وتمشياً مع الاتجاهات الحديثة في التشريعات - وفي الفقه والقضاء - المقارنة التي تأثر بها المنظم السعودي عند وضعه نصوص هذا النوع من التأمين، نرى في إجابتنا عن هذا التساؤل، أن قائد السيارة المضرور جراء حادث السيارة التي يقودها، لا يستفيد من التأمين المبرم عليها إلا إذا انتفت مسؤوليته عن الحادث: ويتضح ذلك فيما يلي:

(أ) - أنه منذ بدأ العمل بنظام التأمين الإلزامي على المركبات بدلاً من التأمين على الرخصة^(١)، أصبحت المملكة العربية السعودية تتبنى مبدأ موضوعية - عينية - هذا التأمين. وظهرت ملامح الأخذ بهذا المبدأ ، بعد أن قرر نظام المرور - الجديد - بالمملكة بالمادة ٨/ج الزامية التأمين وفق ما تحدده لائحته التنفيذية، وتولت هذه الأخيرة وضع الأحكام الناظمة لهذا التأمين، حيث ربطت نصوصها بين التأمين الإلزامي وبين المركبة، فأوجبت أن يكون هذا التأمين إلزامياً على المركبات، وهو ما تضمنته اللائحة في مادتها ١١/٨ والتي جاء بها "لا يجوز تسجيل أي مركبة أو تجديد رخصة سيرها ما لم يكن مؤمن عليها ضد الغير على الأقل من قبل شركات التأمين المعتمدة"، وأكدت ذلك المادة ١٢/٨ التي نصت على "يشترط لنقل الملكية وتجديد رخصة سير المركبة وجود وثيقة تأمين سارية المفعول". وفي ذات الاتجاه أكدت اللائحة على عدم الربط بين هذا التأمين والأشخاص - كمالك السيارة أو قائدها - حيث قضت بأن التأمين على المركبة يبقى سارياً حتى إذا انتقلت ملكية السيارة من مالك إلى آخر، وهو ما تضمنته المادة ١٣/٨ من اللائحة حيث جاء بها "التأمين على المركبة - الساري المفعول - يبقى سارياً بعد بيعها وعلى المالك الجديد تحديث بياناتها لدى شركة التأمين"، وكذلك نصت المادة ١٤/٨ على أن "تستمر تغطية التأمين على المركبة كامل مدة عقد التأمين حتى ولو انتهت رخصة السير أثناء سريان عقد التأمين"، وهذا النص يؤكد على استمرار إلزام المؤمن بالتغطية التأمينية حتى ولو حدث تقصير من جانب من الزمه النظام بتجديد رخصة السيارة ، ووقع منها الحادث بعد انتهاء رخصة تسييرها، طالما أن مدة عقد التأمين عليها لم تنتهي، وما زال التأمين عليها سارياً.

وبانت موضوعية هذا التأمين أكثر وضوحاً، بالمادة ١٥/٨ من اللائحة حيث جرى نصها على النحو التالي "تلتزم شركات التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية الناتجة عن الحوادث المرورية إذا كان سائق المركبة لديه وثيقة تأمين سارية المفعول

(١) كان ذلك بقرار مجلس الوزراء رقم (٢٧١) وتاريخ ١٤٢٧/١٢/٢٥ هـ ، الذي قضى بتعديل البندين (ثانياً) و(ثالثاً) من قرار المجلس رقم (٢٢٢) وتاريخ ١٤٢٢/٨/١٣ هـ ليصبحا بالنص التالي: **ثانياً:** السماح لأي شركة يرخص لها في المملكة العربية السعودية بمزاولة نشاط التأمين التعاوني بالقيام بالتأمين على المركبات بشرط التأكد من مقدرة تلك الشركات وتوافق نشاطها مع متطلبات هذا النوع من التأمين، **ثالثاً:** الالتزام بالتأمين التعاوني تجاه الغير على المركبات الخاصة بالأفراد والمؤسسات الخاصة والشركات دون استثناء على أن يستمر العمل بوثائق التأمين الحالية على رخص القيادة حتى انتهاء سريانها.

ويحمل رخصة قيادة أو تصريح يؤهله لقيادة تلك المركبة مهما كانت الأسباب وللمؤمن حق الرجوع على المؤمن له بالطرق النظامية في حالة مخالفته لعقد التأمين" ، وكذلك نص المادة الثانية من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي، حيث جاء بها "حيث إن المؤمن له قد تقدم إلى الشركة بطلب تأمين يعد أساساً لهذه الوثيقة ودفع (أو تعهد بدفع) القسط المطلوب منه، وقبلت الشركة هذا الطلب، فإنها تلتزم في حالة حدوث ضرر مغطى بموجب هذه الوثيقة سواء أكان ناشئاً عن استعمال المركبة، أو توقفها داخل أراضي المملكة العربية السعودية بتعويض الغير نقداً في حدود الأحكام والشروط الواردة في هذه الوثيقة عن المبالغ جميعاً التي يُلزم المؤمن له أو السائق بدفعها"^(١).

ويترتب على أخذ المنظم السعودي بهذا المبدأ آثار ، أهمها، إلزام شركات التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة التي تنشأ عن الأضرار الناتجة عن حوادث السيارات، طالما ثبتت مسؤولية قائدها - أيأ كانت صفته^(٢) - عن الحادث. وتشمل هذه الحماية جميع الضحايا من "الغير". أما بالنسبة لقائد السيارة المضرور من ذلك الحادث، فإنه لا يستفيد من مظلة هذا التأمين. ونلفت النظر إلى أن حرمانه من الاستفادة، لا يرجع لمجرد أنه يحمل صفة قائد السيارة، بل لأنه هو المسئول عن الحادث، ويلتزم هو ومؤمته بتعويض ضحايا الحادث، والقاعدة أن الشخص لا يسأل أمام نفسه. ويستفيد من الحماية التأمينية إذا لم تثبت مسؤوليته عن الحادث.

وعلى ذلك - مثلاً - إذا وقع حادث بين سيارتين ، وثبتت المسؤولية - الكاملة - عن الحادث في جانب أحد قائدي هاتين السيارتين، فإن قائد السيارة الأخرى ، إذا كان من ضحايا هذا الحادث، يمكنه الرجوع على مؤمن السيارة التي تسبب قائدها في الحادث، لمطالبته بتعويض ما لحقه من أضرار ، تطبيقاً لما تقرره الأحكام - سالفه الذكر - الناظمة للتأمين الإلزامي. أما قائد السيارة الذي ثبتت مسؤوليته عن الحادث فلا يستفيد من التأمين المبرم على سيارته.

(١) ونحفظ على هذه العبارة، ذلك أنها تحدد إلزام المؤمن بالتعويض ، في حالة ثبوت مسؤولية السائق المؤمن له فقط ، وهذا المعنى محل نظر ، حيث يتعارض مع نص المادة ١٥/٨ من اللائحة التنفيذية - المشار إليها سلفاً - والتي تقضي بإلزام المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور ".... مهما كانت الأسباب".

(٢) أي سواء كان هذا السائق هو المؤمن له أو أحد أتباعه أو مستأجر السيارة ، أو مستعيرها أو مرتين السيارة رهنأ حيازياً، متى كان قائد السيارة وقت وقوع الحادث يحمل رخصة قيادة أو تصريح يؤهله لقيادتها.

ولا يقدح فيما انتهينا إليه ، القول بأن نص المادة ١١/٨ من اللائحة ، قد قررت أن يكون هذا التأمين "..... ضد الغير"^(١)، ذلك أنه - في المثال السابق - قائد السيارة المضرور، يعد من الغير بالنسبة لقائد السيارة الأخرى المتسبب في الحادث.

ويؤكد ما انتهينا إليه، التطبيق العملي لنص الفقرة الأولى - وسنوضح ذلك لاحقاً - من المادة ستون، في مجال التعويض عن الأضرار الناشئة عن الحوادث المرورية عن طريق شركات التأمين، حيث يربط المنظم بهذا النص بين نسبة المسؤولية التي تتسبب إلى السائق ونسبة إفادته من المظلة التأمينية، وقد حدد هذا النسب ، حيث جرى نص هذه المادة على: " تحديد نسبة الخطأ حسب نسبة الإهمال أو قلة الاحتراز أو عدم مراعاة الأنظمة وتحدد نسبة الخطأ وفق المعيار النسبي : (١٠٠%، ٧٥%، ٥٠%، ٢٥%) " .

(ب) - أن حرمان قائد السيارة المضرور من الاستفادة من مظلة هذا التأمين ، لمجرد أنه يحمل صفة السائق ، رغم انتفاء مسؤوليته عن الحادث، يتعارض مع الاتجاه - الفقهي والقضائي - الحديث ، الذي يرى ضرورة توفير أكبر قدر من الحماية لضحايا حوادث السيارات ، وهو ما يتفق تماماً مع ما تتجه إليه إرادة المنظم السعودي في هذا الشأن، ويتضح هذا جلياً فيما يلي:

(١) - جاء في نص المادة ١٥/٨ من اللائحة ، أنه "تلتزم شركات التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الأضرار المادية الناتجة عن الحوادث المرورية مهما كانت الأسباب"^(٢)، وواضح أن عبارات النص جاءت عامة ، أي أن إلزام المؤمن بتغطية كامل المسؤولية المدنية بتعويض جميع المضرورين قد جاء دون استثناء، وهو ما يعكس حرص المنظم السعودي على إفادة جميع ضحايا الحوادث المرورية من مظلة هذا التأمين مهما كانت الأسباب ، ولاشك أن المضرور من قائدي السيارات يدخلون ضمن عموم النص، وتشملهم تلك الحماية التأمينية، طالما لم يكن مسئولاً عن الحادث.

(١) ونتحفظ بشأن هذه العبارة، ذلك أن المسلم به أن هذا التأمين يكون لصالح الغير ، وليس ضد الغير .
(٢) نود أن نبدي تحفظنا بشأن عبارة "مهما كانت الأسباب" التي وردت بنص المادة ١٥/٨ من اللائحة، حيث إنها تعني - في سياق النص - أن المؤمن يلتزم بتعويض المضرورين من الحوادث المرورية، حتى ولو كان الحادث قد وقع نتيجة قوة قاهرة، وهذا المعنى محل نظر حتى في الاتجاهات الحديثة - تشريعية وقضائية وفقهية - في التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية ، لذا رأينا أن تفسر هذه العبارة في إطار معايشة النصوص الناظمة للتأمين الإلزامي على المركبات في السعودية، والتي تعكس - في مجملها - حرص المنظم السعودي على تحقيق حماية فعالة لأكثر قدر من المضرورين من الحوادث المرورية.

(٢) - نصت المادة ١٦/٨ من ذات اللائحة على أنه "ليس للمؤمن - شركة التأمين - أن يدرج في وثيقة التأمين أي شرط يقلل أو يحول دون تغطية مسؤوليته المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية"، وهذا النص يقطع في الدلالة على عدم جواز إدراج بند في الوثيقة يتضمن شرط من شأنه أن يحول دون إفادة جميع ضحايا حوادث السيارات من مظلة هذا التأمين، أو يقلل من نطاق الحماية التي قررها هذا الأخير من حيث الأشخاص أو الأضرار.

(ج) أن التشريعات المقارنة - كالتشريع الفرنسي والمصري - التي تأثر بها المنظم السعودي، قد تضمنت نصوصاً تكاد تتطابق مع الأحكام التي تنظم التأمين الإلزامي بالمملكة العربية السعودية، وتلك النصوص تحرم قائد السيارة من مظلة هذا النوع من التأمين، إلا أن - كما سبق أن عرضنا^(١) - المشرع المصري، وكذا القضاء الفرنسي في تطبيقاته، لم يحرم قائد السيارة من الاستفادة من هذا التأمين، لمجرد أنه يحمل صفة قائد السيارة، بل إنه ربط بين ذلك وبين ثبوت مسؤوليته عن الحادث.

الفرع الثالث

ضوابط استفادة قائد السيارة من التأمين الإلزامي

على المركبات بالمملكة العربية السعودية

تمهيد وتقسيم: انتهينا فيما سبق، أنه لا يمكن القول بحرمان قائد السيارة من هذا النوع من التأمين لمجرد أنه يحمل صفة قائد السيارة، لكن يشترط لعدم استفادته أن تثبت مسؤوليته عن الحادث. ولكن إذا لم تثبت مسؤوليته عن الحادث، فهل يستفيد مطلقاً من هذا النوع من التأمين أم لا؟.

وللإجابة عن هذا التساؤل نرى من الضروري إلقاء الضوء على حالات عدم مسؤولية السائق عن حوادث السيارات وفقاً للقواعد المعمول بها في السعودية (الغصن الأول)، ثم نطاق هذه الاستفادة (الغصن الثاني).

الغصن الأول

حالات عدم مسؤولية السائق وفقاً للقواعد

الحاكمة للمسئولية بالسعودية

وإذا كان مجال هذا البحث لا يتسع لدراسة كافة القواعد التي تحكم المسؤولية في الفقه الإسلامي، فإننا سوف نركز في دراستنا على القواعد الفقهية ذات الصلة بمسئولية السائق، خاصة قاعدة " جناية العجماء جبار " وتطبيقاتها الحديثة والتي يمكننا الاستفادة منها في هذا الشأن، وسنعرض في (أ) لمضمون هذه القاعدة،

(١) راجع في هذا البحث في هذا الخصوص، الموقف في فرنسا، خاصة موقف القضاء ص ١٤١ إلى ١٤٥، وكذا موقف المشرع المصري ص ١٥٢ وما بعدها.

وفي (ب) نعرض لمدى الاستفادة منها، ومن تطبيقاتها الحديثة في تحديد حالات عدم مسئولية السائق (ج). وذلك بإيجاز فيما يلي:

(أ) - مضمون قاعدة " جناية العجماء جبار": تعد هذه القاعدة من ضمن القواعد الفقهية والأحكام الكلية التي ينضوي تحتها عدد من الفروع والمسائل الفقهية المتعلقة بنظرية الضمان في الفقه الإسلامي، ذلك أنها تتعلق بضمان ما يحدثه الحيوان من إتلاف لنفس الغير أو ماله^(١).

ولهذه القاعدة أصلاً تشريعياً فهي مستمدة من حديث نبوي شريف يعد قاعدة بذاته، وهذا الحديث رواه البخاري عن أبي هريرة رضي الله عنه - عن النبي صلى الله عليه وسلم - أنه قال "العجماء جرحها جبار والمعدن جبار والبيتر جبار وفي الركاز الخمس"^(٢).

ومن خلال ما ورد في كتب الفقه والقواعد الفقهية، وما جاء في شرح الحديث المستمدة منه القاعدة ، يمكننا تبسيط مضمون هذه القاعدة ، في أن معناها العام ، أن ما تفعله البهيمة من الأضرار بالنفس أو المال يعد هدراً لا حكم له، ذلك إذا لم يكن معها أحد أو كان فعلها منبعثاً من فعل فاعل مختار، كسائق أو قائد فاعل للإخافة أو ضارب أو ناخس^(٣).

وعدم الضمان لا يكون إلا في أحوال عدم إمكانية التحرز من جناية الحيوان. وبعبارة أخرى إذا لم يكن بالمقدور منع الحيوان فجنايته تعد هدراً لا ضمان فيها

(١) راجع في ذلك - محمد عثمان شبير - القواعد الكلية الضوابط الفقهية - عمان - دار الفرقان - ١٤٢٠ هـ - ٢٠٠٠ م - ص ٣٢٠.

وتجدر الإشارة إلى أن بعض الفقه قد عبر عن هذه القاعدة - قاعدة جناية العجماء جبار - بالضابط الفقهي، وذلك لانتصاها في باب فقهي واحد هو باب الضمان ، وقد عبر عنها البعض بالقاعدة الخاصة. راجع في ذلك - محمد بكر إسماعيل - القواعد الفقهية بين الإصالة والتوجيه - القاهرة - دار المنار - بدون تاريخ - ص ٢١٦.

(٢) أنظر في ذلك - محمد بن إسماعيل البخاري - صحيح البخاري - تحقيق مصطفى ديب البغا - بيروت : دار ابن كثير ودار اليمامة - ١٤٠٧ هـ - ١٩٨٧ م - كتاب الديات - باب (المعدن جبار والبيتر جبار - الجزء السادس - ص ٢٥٣٣ - برقم ٦٩١٢.

(٣) راجع في ذلك - موفق الدين عبد الله بن قدامة - المغني - بيروت : دار الفكر - ١٤٠٥ هـ - ١٩٨٥ م - الجزء التاسع - ص ١٥٦. د. أحمد الزرقاء - شرح القواعد الفقهية - صححها وعلق عليها مصطفى الزرقاء - دمشق - دار القلم - ١٤٠٩ هـ - ١٩٨٩ م - ص ٤٥٧.

على صاحبه، ذلك أن فعل الجناية ينسب إلى الحيوان وهو غير مدرك فلا يؤاخذ على فعله^(١).

وبعكس ذلك إذا كان التحرز ممكناً، أي في مقدور الإنسان منع جناية الحيوان، كان صاحب الدابة ضامناً لجناية دابته ، فإذا كان الحيوان مع شخص آخر غير مالكة، بأن كان في حيازة مستأجر أو مستعير أو وكيل أو مودع عنده، أو غاصبه، فإن الملتزم بالضمان هو من كان الحيوان بحيازته ، وليس مالكة ، فحائز الحيوان ملتزم بتعهده وحفظه^(٢).

تجدر الإشارة إلى أن وجهات نظر الفقهاء قد اختلفت بشأن الحالات التي يمكن فيها إعفاء مالك الحيوان - أو حائزه - من مسؤولية التعويض عن الضرر الذي يحدثه الحيوان، وباستقراء أوجه الخلاف في هذا الشأن تبين أنها تنصب حول مدى اعتبار مالك الحيوان أو حائزه مقصراً أو متعدياً، ورغم هذا الخلاف إلا أن الذي يجمع بين هذه الآراء، أنه من الممكن إعفاء مالك الحيوان - أو حائزه - من مسؤولية الضمان إذا ثبت عدم تقصيره أو تعديه^(٣).

(ب) مدى الاستفادة من التطبيقات الحديثة لقاعدة "جناية العجماء جبار":
ترجع أهمية بيان هذا الموضوع ، إلى أن عدداً من الفقهاء المعاصرين قد شيدوا الأحكام المتعلقة بالمسؤولية عن حوادث السيارات على وجود تشابه بين الدابة والسيارة في بعض الأوجه^(٤).

وإذا كان الأصل - عند هؤلاء الفقهاء - أن سائق السيارة مسئول عن كل ما تحدثه السيارة من ضرر للغير ، لأنها آلة في يده لا تتحرك إلا بإرادته، لذا فإنه يسأل مسؤولية مدنية وجزائية عما تحدثه السيارة من أضرار، ذلك قياساً على الدابة

(٢) أنظر في ذلك د. عروة عكرمة صبري ، د. محمد سليم "محمد علي" - عدم ضمان السائق في حوادث السير - من خلال التطبيقات المعاصرة لقاعدة "جناية العجماء جبار" - مجلة جامعة أم القرى لعلوم الشريعة والدراسات الإسلامية - العدد ٥٠ - رجب ١٤٣١ هـ - ص ٢٣٩.

(٣) راجع - محمد الشرييني - الإقناع في حل ألفاظ أبي شجاع - تحقيق مكتب البحوث والدراسات - دار الفكر - بيروت - ١٤١٥ هـ - ١٩٩٥ م - الجزء الثاني - ص ٥٤٥، محمد عثمان شبير - المرجع السابق - ص ٣٢٢ وما بعدها.

(٤) راجع في ذلك د. عروة عكرمة صبري ، د. محمد سليم "محمد علي" - المرجع السابق - ص ٢٥٧.

(١) راجع في ذلك - د. محمد تقي الدين العثماني - بحوث في قضايا فقهية معاصرة - دمشق - دار القلم - ١٤١٩ هـ - ١٩٩٨ م - ص ٣١١ وما بعدها. وراجع لمزيد من التفاصيل حول ذلك - د. عروة عكرمة = صبري ، د. محمد سليم "محمد علي" - المرجع السابق - ص ٣٤٩ وما بعدها .
د. عبد العزيز الخطيب - المرجع السابق - ص ١٧١ وما بعدها.

التي ذكرت أحكامها في نصوص السنة وكتب الفقهاء باعتبارها وسيلة الركوب والنقل قبل هذا العصر.

إلا أننا عند تناولنا للمسائل القديمة وأحكامها، ومحاولة الجمع بينها وبين نظيرتها في الحكم للاستفادة منها فيما نحن بصدده "مدى مسئولية السائق عن حوادث السيارات"، حرصنا على إبراز الفرق الواضح بين الدابة والسيارة، من حيث أن الأولى تتحرك بنفسها، بخلاف الثانية فإنها لا تتحرك إلا بفعل السائق فهي آلة في يده، وهو يقدر على ضبط جميع أجزائها، ذلك لتمامها أجزاءها بعضها ببعض، وليس لجزء منها حركة مستقلة عن حركة الآخر، ومن ثم يجب أن يضمن سائق السيارة لكل ما تحدثه من أضرار، بصرف النظر عن جزء السيارة الذي تسبب في الضرر، فجميع السيارة تحت سيطرة السائق وتصرفه، ولا يتحرك جزء منها بنفسه، فالسيارة آلة محضة بأيدي السائق وأن مباشرة الأضرار تنسب إليه^(١) حتى إذا لم يكن السائق متعدياً في سيره بأن التزم في قيادته للسيارة جميع قواعد المرور وأصاب بسيارته سيارة أخرى، فإنه يكون ضامناً لكونه مباشراً، إعمالاً لقاعدة أن المباشر ضامن ولو لم يكن متعمداً، ولكن يشترط لتضمينه أن تثبت المباشرة في حقه دون مزاحم^(٢).

ويضيف الفقه فارقاً آخر بين الدواب وحوادث السير المعاصرة، يتمثل في أن الأخير تحكمها أنظمة صدرت من جهات مختصة بالسير، تعني بنظام منح رخصة السير ورخصة القيادة ونظام الطريق، وتحدد ما يجب أن تكون عليه السيارة من صلاحية كاملة، حتى لا تكون سبباً من أسباب التفريط والتعدي والتقصير في تسليطها على الطرق^(٣).

ورغم وجود فرق - كما أوضحنا - بين السيارة والدابة، وأن لهذا الفرق أثراً واضحاً على تحديد حالات مسئولية سائق السيارة في حوادث السير، إلا أن هناك تشابهاً بينهما لا يمكن تجاهله، وهذا التشابه يظهر بوضوح في الحالات الاستثنائية التي لا يمكن الاحتراز فيها لدى قيادة السيارة، من حيث إمكانية السيطرة والكبح، فسائق السيارة يعد في حكم سائق الدابة المنفلتة، إذا فقد السيطرة على سيارته وهو يقودها في حدود السرعة النظامية ملتزماً بقواعد المرور، فترتب على ذلك أن أحدثت السيارة أضراراً بالآخرين^(٤).

(٢) أنظر - محمد تقي الدين العثماني - المرجع السابق - نفس الموضوع.

(٣) راجع نفس الهامش السابق نفس الموضوع.

(٤) راجع - د. عروة عكرمة صبري، د. محمد سليم "محمد علي" - المرجع السابق - ص ٢٥١.

(١) أنظر مجلة الفقه الإسلامي - العدد الثامن - الجزء الثاني - ص ٣٤١، ٣٥٥ - مشار إليها في

المرجع السابق بهامش (٩٥).

وينبني على ذلك أن هناك حالات لا يكون فيها سائق السيارة مسؤولاً عما تحدثه سيارته من أضرار للغير، وهو ما يمكن استنتاجه من خلال التطبيقات الحديثة لقاعدة "جناية العجماء جبار".

وهذه النتيجة أكدها مجمع الفقه الإسلامي من خلال الضوابط العامة التي توصل إليها في شأن عدم تحميل قائد السيارة مسؤولية الضمان، حيث جاء بها: "أن الحوادث التي تنتج عن تسيير المركبات تطبق عليها أحكام الجنايات المقررة في الشريعة الإسلامية، وإن كانت من قبيل الخطأ، والسائق مسؤول عما يحدثه بالغير من أضرار سواء في البدن أم المال إذا تحققت عناصرها من خطأ وضرر ولا يعفى من هذه المسؤولية إلا في الحالات الآتية:

إذا كان الحادث نتيجة قوة قاهرة لا يستطيع دفعها وتعذر عليه الاحتراز منها وهي كل أمر عارض خارج تدخل الإنسان.

إذا كان بسبب فعل المتضرر المؤثر تأثيراً قوياً في إحداث النتيجة.

إذا كان الحادث بسبب خطأ الغير أو تعديه فيتحمل الغير المسؤولية"^(١).

(ج) - حالات عدم مسؤولية السائق وفقاً للتطبيقات الحديثة لقاعدة "جناية

العجماء جبار" والأحكام العامة للمسؤولية في الفقه الإسلامي:

نود قبل عرض هذه التطبيقات أن نلفت النظر إلى ثلاثة مسائل:

الأولى: أن إنتفاء مسؤولية سائق السيارة يرتبط بحالة عدم تعديه أو تقصيره،

ويكون ذلك حال التزامه بنظام المرور ولائحته^(٢) التنفيذية المعمول به بالمملكة العربية السعودية، وبأنظمة المرور المعمول بها والمتعارف عليها دولياً، وكذا في الحالة التي يكون فيها الحادث مما لا يمكن الاحتراز منه. بحيث لا يتمكن السائق من دفع الأضرار التي تنشأ عن سيارته. الثانية: سوف نقتصر في عرضنا على التطبيقات التي تتضمن عدم مسؤولية سائق السيارة عن حادث سيارته، لأنه في هذه الحالات إذا كان السائق أحد ضحايا هذا الحادث، فإن التساؤل يثور حول

(٢) أنظر في ذلك مجلة مجمع الفقه الإسلامي - العدد الثامن - الجزء الثاني - ص ٣٤١ وما بعدها - مشار إليه في مرجع - د. عروة بكرمة صبري، د. محمد سليم "محمد علي" - المرجع السابق - ص ٢٦٨.

(٣) أنظر في ذلك النصوص التي وردت بهذا النظام ولائحته التنفيذية بشأن المسؤولية عن حوادث السيارات بصفة عامة، وبصفة خاصة النصوص التي وردت بالباب الخامس من النظام والتي تحكم السير على الطرق فقد جاء بالمادة (٥٠) منه " الطريق للجميع، وتجب مراعاة حقوق الآخرين من مستخدميهم"، ثم فصلت القواعد التنفيذية لهذا النص ما يجب على السائق مراعاته. وكذلك راجع نصوص ذات النظام بالمواد (٥١، ٥٢، ٥٣، ٥٥، ٥٦، ٥٧، ٥٨) والقواعد التنفيذية لهذه المواد التي وردت باللائحة.

مدى استفادته المضرور من التأمين الإلزامي على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في حال كانت سيارته مؤمن عليها.

ثالثاً: أن هذه التطبيقات مخرجة على ما ورد في كتب الفقه والقواعد الفقهية من مسائل، وهذه التطبيقات كثيرة لا تتناهى، لذا فإننا سنعرض لبعض هذه التطبيقات، مع الإشارة إلى تلك الكتب المؤلفات التي تزخر بالعديد منها.

(١) تطبيقات مسؤولية السائق الناشئة عن حوادث التصادم.

في ضوء التطبيقات المعاصرة لقاعدة "جناية العجماء جبار"، والاستعانة بالقواعد الفقهية العامة المتعلقة بمنع الضرر وضمانه وفي سبيل تحديد مسؤولية السائق عن حوادث تصادم سيارتين - أو أكثر - ، فقد قاسها الفقهاء على المسؤولية في حالة اصطدام الفارسين، واصطدام السفينتين، وفي ذلك قالوا: "إذا اصطدم الفارسين ضمن كل واحد ما تلف من الآخر، من نفس أو دابة أو مال، وان اصطدمت السفينتان ضمن كل واحد منهما سفينة الآخر، بما فيها من نفس أو مال ، كما الفارسين يصطدمان"^(١)، ثم ذكر الفقهاء تفصيلات تدل على تعمقهم في ذلك تبيانا للحق، ووضع الأحكام في صورة نظام يحكم بمقتضاه القضاة.

ورغم اتفاق الفقهاء على ذلك ، فقد اختلفوا في حصة الضمان على رأيين، الأول: يرى أن كل صادم يضمن كل ما تلف للآخر من مال، وتضمن عاقلته كل ما تلف من ديات أو جراحات^(٢).

أما الرأي الثاني: يرى أنصاره أن كل صادم يضمن نصف ما تلف للآخر، وعلى عاقله كل نصف دية الآخر^(٣).

(١) راجع في ذلك - د. عبد العزيز عمر الخطيب - مسؤولية سائق السيارة في ضوء الفقه الإسلامي -

مجلة العدل - العدد ٣١ - رجب عام ١٤٢٧ هـ - ص ١٧٥.

(٢) وهذا الرأي للحنفية ، والحنابلة ، وقد استدلوا على ذلك: أ- بأن واحد منهما مات بصدمة صاحبه ، فلزم الآخر ضمانها، كما لو كان واقفاً، وينظر إلى ما عند كل واحد من مال أو متاع فينقضان من مالهما لا من عند العاقلة، راجع في ذلك - تكملة البحر الرائق - الجزء التاسع - ص ١٣٤ - ١٣٥ ، الاختيار - الجزء الخامس - ص ٤٩ - المعني لابن قدامة - الجزء الثاني عشر - ص ٥٤٥ . كشاف القناع - الجزء السادس - ص ٨.

ب- وبما روي عن علي - رضي الله عنه - "أن رجلين صدم أحدهما صاحبه ، فضمن كل واحد منهما صاحبه، يعني الدية". راجع ما رواه عبد الرزاق - بالمنصف - الجزء العاشر - ص ٥٤ برقم ١٨٣٢٨ . وكذلك ابن شبيه - المنصف - الجزء الخامس - ص ٤٢٣ - برقم ٢٧٦٢٣.

(٣) وهو ما ذهب إليه المالكية والشافعية ، واستدلوا على هذا الرأي بأن كل واحد منهما مات بنفسه ويصدمه الآخر، فما حدث بسبب من نفسه فهدر ، ويبقى النصف الآخر مضموناً . راجع في ذلك - د. عبد العزيز الخطيب - المرجع السابق - ص ١٧٦.

ولما كان تحديد مسؤولية السائق في حادث التصادم يحتاج إلى مزيد من البيان والتفصيل، حيث أن ما ذكره الفقهاء كان مناسباً - دون شك - لما كان معروفاً في زمانهم من وسائل النقل، ونظراً لتغيير الحال والواقع، وفي محاولة زيادة إيضاح مسؤولية السائق في حوادث التصادم في ضوء الرأيين السابقين مع الأخذ في الاعتبار مستجدات العصر وما أدى إليه التقدم الصناعي من ظهور لوسائل النقل، وزيادة أنواع هذه الوسائل بشكل هائل، خاصة السيارات التي أصبحت إحدى الضرورات الأساسية للإنسان.

فقد تصدى أحد الفقهاء المعاصرين لهذه المحاولة، حيث قال: "إن الحالة تنتظم عدة صور: الأولى: إذا كان الطريق واحداً، وليس فيه من التخطيط ما يميز خط سير القادم من الذهاب، والوقت ليل، ولم نجد من الدلائل أن أحدهما هو المعتدي في سيره، ولأن كل واحد منهما مباشر للحادث، فيضمنان، والأولى والأرفق - كما ذكرنا - أن يؤخذ بقول المالكية والشافعية تخفيفاً من وطأة الحدث، فإن كان ثمة دلائل أو قرائن تحدد خطأ أحدهما كأن يكون الطريق الواحد مخططاً والدلائل تشير إلى أن أحدهما هو الذي انحرف بسيارته نحو اليسار "أي نحو الآخر" فصدمه فالضمان عليه في ماله فيما أتلف من مال إن كان حياً أو في تركته إن مات، ودية ما أتلف من أنفس على عاقلته، ولا فرق في هذا الحكم بين أن يكون ذلك عن خطأ كأن يقول: ظننته واقفاً، أو عن نعاس أو نوم، لأن هذا السائق يعد هو المباشر، والمباشر ضامن ولو لم يتعمد، كما تقدم في القاعدة الأولى^(١) - يقصد قاعدة "المباشر (السائق) ضامن، ولو لم يكن متعدياً" - من القواعد الخاصة في تحديد المسؤولية. الثانية: إذا كان الطريق مزدوجاً أو أحدهما تخطي الرصيف عن يساره لسرعته وصدمة الآخر فهو ضامن - على ضوء ما تقدم - في المال والأنفس، لأنه مباشر، والمباشر ضامن كما في القاعدة الثالثة: إذا تصادمت السيارتان عمداً من كل منهما، إن مات أحدهما اقتصر له، لأنهما مما يغلب على الظن القتل به، وإن ماتا فلا قصاص لفوات المحل، وإن كان أحدهما عامداً والآخر مخطئاً فلكل حكمه في العمد والخطأ"^(٢).

٢- لو أن قائد السيارة قد أوقف سيارته عند إشارة المرور، ينتظر إشارة فتح طريقه، فصدمة سيارة من الخلف، فدفعته الصدمة إلى الأمام فصدم من أمامه، فالمسؤولية تقع على الصادم الأول، لأنه لا يمكن نسبة المباشرة إلى السائق

(٢) راجع عرض هذه القاعدة وشرحها - د. عبد العزيز الخطيب - المرجع السابق - ص ١٦٠ وما بعدها، وراجع أيضاً - د. أحمد الزرقاء - شرح القواعد الفقهية - صححها وعلق عليها مصطفى الزرقاء - المرجع السابق - ص ٣٨٥ وما بعدها.

(١) أنظر د. عبد العزيز الخطيب - المرجع السابق - ص ١٧٦ - ١٧٧.

الواقف^(١)، حيث لا تصح نسبة المباشرة إلى السيارة الواقعة، لأنها بمنزلة الآلة بالنسبة للصادم الأول، فهذا الأخير - المتسبب - تأثيره أقوى وأنه لم يقصد التعدي وإحداث الأثر، ولا اختيار للمصدم الأول^(٢).

٣- إذا سار قائد السيارة بسيارته في الشارع الرئيسي العام ملتزماً بأنظمة السير والمرور، فخرجت أمامه سيارة من شارع فرعي فاعتضت طريق السيارة الأولى، فصدمتها هذه الأخيرة، فالمسئول في هذه الحالة قائد السيارة الثانية لعدم التزامه بأنظمة المرور وأصول قيادة السيارات التي توجب عليه التوقف حتى تمر السيارة الأولى، ولا مسئولية على سائق السيارة الأولى، رغم أن المباشرة لهذه الأخيرة^(٣). وكذلك الحال إذا اصطدمت سيارة مخالفة لأنظمة المرور - بسبب مخالفتها - بسيارة أخرى يلتزم قائدها بأنظمة المرور قواعد السير، فإن المسئول هو سائق السيارة المخالفة^(٤)، ويتحمل تعويض الأضرار التي لحقت بسيارته أو بالسيارة الأخرى لأنه هو مباشر للاصطدام^(٥).

٤- لو أن سيارة تسير في طريقها، فأدركتها سيارة من الخلف فصدمتها، فالضمان على سائق السيارة اللاحقة، لأنه الصادم، فإذا أصيبت السيارة اللاحقة بأضرار - هي أو صاحبها - فهو هدر، لأنه هو الذي أتلف نفسه وسيارته^(٦).

٥- لو أن سيارة تسير في الطريق فمر أمامها إنسان أو حيوان فقام قائد السيارة باستعمال الفرامل تفادياً للحادث، فنتج عن ذلك سقوط أحد الركاب وقفز آخر فماتا أو أصيبا بكسور رغم إغلاق باب السيارة بإحكام، ففي هذه الحالة فإن

(٢) هذه المسألة نظيرة لمسألة الناحس الذي يضمن الفقهاء جميعاً دون الراكب، راجع في ذلك. د. تقي الدين العثماني - بحوث في قضايا فقهية معاصرة - دمشق - دار القلم - ١٤١٩ هـ - ١٩٩٨ م - ص ٣١٢ - ٣١٣، راجع مجلة البحوث الإسلامية - العدد ٢٦٠ - عام (١٤١٠ هـ - ١٩٩٠ م) - ص ٥٨.

(٣) بذلك أفتت اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء بالمملكة العربية السعودية بقرارها المنشور في مجلة البحوث الإسلامية - العدد ٢٦ - ص ٥٨ - ٦٣.

(٤) راجع في ذلك - د. عبد القادر العماري - حوادث السير - مجلة مجمع الفقه الإسلامي - العدد الثامن - الجزء الثاني - ص ٢٨١ - ٢٨٢. مشار إلى هذا المرجع في بحث - د. عروة عكرمة صبري، د. محمد سليم "محمد علي" - المرجع السابق - هامش ١٠٠ - ص ٢٦٨.

(١) راجع في ذلك - د. تقي الدين العثماني - المرجع السابق - ص ٣١٣ - ٣١٤.

(٢) ومن التطبيقات المشابهة لما ورد في الحالتين السابقتين، حالة ربط رجل دابته في ملك غيره دون أن منه فأنلفت بدابة صاحب الملك، فلا ضمان على هذا الأخير، إنما المسئولية تقع سائق الدابة الذي ربطها بدون أن صاحب المكان، ومن ثم يكون بمثابة المخالف لقواعد المرور - راجع في ذلك - د. تقي الدين العثماني - المرجع السابق - ص ٣١٤.

(٣) راجع في ذلك - المغني - الجزء ١٢ - ص ٥٤٦.

قائد السيارة لا يضمن متى كان ملتزماً بالسرعة القانونية وأنظمة المرور، ذلك أن سقوط الراكب كان نتيجة استعمال الفرامل وهو مأمور بذلك تفادياً للحادث، أما من قفز فمات أو كسر فهو قاتل لنفسه أو كاسر لها. ويرى البعض ضمان قائد السيارة، لأنه كان عليه أن يحتاط منه فيهدئ من السرعة، ولا يكون له التسبب في قتل شخص لينقذ الآخر، كما إنه قائد السيارة في هذه الحالة يعد متسبباً متعداً^(١).

٦- ولا يضمن السائق - أيضاً - إذا كانت سيارته سليمة وكان يقوم بتعاهدها التعهد المعروف، ثم طرأ عليها خلل مفاجئ أخرجها من قدرة قائدها فلم يتمكن من السيطرة عليها أو ضبطها فصدمت - أو انقلبت على - إنساناً أو حيواناً أو سيارة أخرى فلا ضمان على قائد السيارة^(٢). وكذلك إذا التزم السائق بالسرعة وأنظمة المرور، ولكنه فجأة فقد السيطرة على السيارة نتيجة خلل في رصف الطريق أو تعبيده أو بسبب وجود أمطار أو ثلوج في الطريق أو وجود مواد لزجة كالزيت فيه ولم يتسبب في وجودها، فإنه لا يكون مسئولاً عما يسببه من أضرار^(٣).

٧- لو أن سيارة سائرة صدمت سيارة واقفة في موقف مخصص للوقوف أو في ملك صاحبها أو في طريق واسع - حتى ولو دون إذن المرور - ، فإن سائق السيارة السائرة يضمن ما تلف في الواقعة من نفس أو مال، لأنه متعد والمتعدي ضامن ، أما إذا كانت السيارة واقفة في مكان ضيق أو مزدحم أو في مكان غير مأذون بالوقوف فيه فالضمان عليهما لتعديهما، لأن السائق الواقفة سيارته متسبب ومتعدي بالوقوف والسائق السائر مباشر متعد ، ويرى البعض أن السائر هو الضامن، لأن المباشر والمتسبب إذا اجتمعا أضيف الحكم "الضمان" على

(٤) راجع في ذلك - مجلة البحوث الإسلامية - المرجع السابق - ص ٦٤.

(٥) أنظر المرجع السابق - نفس الموضوع - راجع أيضاً - د. تقي الدين العثماني - المرجع السابق - ص ٣١٣ وما بعدها.

(١) ومن المسائل المشابهة التي قاس الفقه عليها هاتين الحالتين - مسألة جموح الدابة وخروجها عن قدرة ركبها - سائقها - فإنه لا ضمان عليه ، ذلك أن ما حصل بالسيارة بعد خروجها من سيطرة سائقها حادث لا تصح نسبتها إلى السائق لأنه يعد متسبباً وليس مباشراً للأضرار، لأنه سير السيارة من حيث المبدأ ، إلا أنه فقد السيطرة عليها ، وبما أنه متسبب فيشترط لتضمينه التعدي ، فإذا كان يلتزم قواعد وأنظمة السير ويقوم بصيانة السيارة الصيانة المعروفة، فلا يكون والحال هكذا متعدياً ومن ثم فلا ضمان عليه - راجع في ذلك - د. تقي الدين العثماني - المرجع السابق - ص ٣١٤.

المباشر^(١). ويرى جانب آخر من الفقه أن الضامن هو صاحب السيارة الواقفة لأنه متسبب ومتعد^(٢).

وأخيراً نود أن نشير إلى أنه بالبحث بكتب الفقه ذات الصلة، وجدنا أن الأمثلة والتطبيقات لا تنتهي في هذا الشأن، وأنا نكتفي بما عرضناه ، ونحيل فيما لم نعرضه إلى كتب الفقه^(٣) المشار إليها.

الفرع الثاني

نطاق استفادة قائد السيارة من التأمين الإلزامي

في إطار معاشتنا للبيئة النظامية بالمملكة العربية السعودية، خاصة ما تعلق منها بالتأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات، والضرورات التي دفعت المنظم السعودي إلى تنظيمه وجعله هذا النوع من التأمين إلزامياً ، والهدف الذي أراد المنظم تحقيقه من هذا التدخل، رغم حداثة صناعة التأمين - بوجه عام - في المملكة العربية السعودية، وما يحيط بهذه الصناعة من تردد وحذر لعدم وضوح الرؤية الشرعية بشأنه، مما دفع العديد من الناس إلى الانصراف عنه . وفي ضوء عرضنا لتشريعات الدول المقارنة التي تأثرت بها المملكة العربية السعودية عند صياغتها للأحكام النازمة لهذا النوع من التأمين ومتابعة التطورات والتعديلات التي أحدثها مشرعي هذه الدول على تشريعاتها ، والاتجاهات القضائية والفقهية الحديثة في هذا الخصوص، والتي تهدف إلى مد الحماية التأمينية لتشمل أكبر عدد من ضحايا حوادث السيارات.

يمكننا تحديد نطاق استفادة قائد السيارة في المملكة العربية السعودية، على النحو التالي:

أولاً: حدد المنظم السعودي المقصود بقائد السيارة في المادة الأولى من نظام المرور - الجديد - في فقرتها (٣٣) حيث جاء بها " السائق كل من يقود مركبة أو معدة أشغال عامة، أو دراجة آلية" ، ووضح من هذا النص أن المنظم قد اتجه نحو الأخذ بالمعنى العملي^(٤) في تحديده المقصود بقائد السيارة، والذي يتمثل في

(٢) راجع في ذلك - الأشباه والنظائر للسيوطي - ص ١٦٢ ، مشار إليه في مرجع د. عبد العزيز الخطيب - مرجع السابق - ص ١٧٧.

(٣) أفتت بذلك اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء في المملكة ، تراجع الفتوى.

(٤) راجع في ذلك من الفقه على سبيل المثال - د. تقي الدين العثماني - المرجع السابق - ص ٣١٣ وما بعدها. د. عبد العزيز الخطيب - المرجع السابق - ص ١٧٢ إلى ١٧٧ ، وراجع ما أشار إليه في هامش الصفحات المشار إليه.

(١) وهو يختلف عن المعنى النظري الذي يتمثل في كل من يحمل رخصة قيادة ويتولى قيادة سيارة معينة.

كل شخص يتحكم في عجلة قيادة السيارة بالفعل ويتحكم في تحريكها أثناء وقوع الحادث، حتى ولو لم يكن مصرحاً له بقيادتها.

ونرى تحقيقاً للهدف من هذا النوع من التأمين وتمشياً مع الاتجاهات الحديثة في التشريعات المقارنة والفقه والقضاء، أن تتجه الجهات المعنية بالتطبيق إلى التضييق من مفهوم قائد السيارة، والاتجاه نحو إضفاء صفة أخرى عليه - قدر الإمكان - حتى تتاح له فرصة الإفادة من هذا التأمين^(١)، ذلك أن الأحكام النازمة لهذا التأمين والتي وردت بنظام المرور ولائحته التنفيذية لا تمنع المضرور تحت أي صفة أخرى غير صفة السائق من الاستفادة منه. كما لو أخذ حكم المارة للاستفادة من مظلة هذا التأمين إذا هبط من سيارته لأي سبب: كالرغبة في أن يساعد الغير، أو إذا تعطلت سيارته، ففي هذه الحالة إذا صدمته سيارة أخرى مؤمن عليها، فألحقت به أضرار فإنه يمكن معاملته معاملة المشاة - وليس قائد للسيارة - حتى يمكنه الحصول على تعويض، كقاعدة عامة، على تعويض كامل، وذلك بصرف النظر عما يمكن أن ينسب إليه من خطأ. ولكن إذا تمت معاملته - في ذات الواقعة - كقائد للسيارة فإن حصوله على تعويض عما أصابه من أضرار من مؤمن السيارة التي اشتركت معه في الحادث سيتوقف على نسبة الخطأ التي أرتكبتها. ويمكن تطبيق نفس الحكم على قائد السيارة الذي لا ينفصل كلية عن السيارة، كالذي أوقف محرك السيارة وبدأ الهبوط منها، أو كان يتهيأ الصعود إليها، أو كان مستنداً إلى السيارة أثناء محادثة طارئة مع الغير. وعلى العكس من ذلك تماماً فإن قائد السيارة يظل محتقظاً بصفته هذه طالما أنه كان جالساً على عجلة القيادة يسيطر عليها ومتحكماً في تحريكها وقت وقوع الحادث.

ثانياً: أنه في الحالات التي يحتفظ فيها قائد السيارة - المضرور - بصفته هذه، يتعين عدم حرمانه من الاستفادة من هذا النوع من التأمين لمجرد إنه يحمل هذه الصفة، ويحرم - فقط - إذا كان ثبتت مسؤوليته عن الحادث المتسبب في ضرره، ذلك تأسيساً على أن هذا التأمين قد جاء لتغطية المسؤولية المدنية للسائق تجاه الآخرين، وليس تجاه نفسه، حيث أن النظام لا يعرف هذا النوع من المسؤولية.

ونلفت النظر إلى أنه ليس في جميع حالات - التي عرضنا لها - عدم مسؤولية قائد السيارة وفقاً للنظام السعودي أن قائد السيارة يستفيد مباشرة من التأمين المبرم عليها؛ ذلك أن هناك حالات تنتفي فيها مسؤولية قائد السيارة - المضرور - ولا يستفيد من هذا التأمين، كما في حالة وقوع الحادث نتيجة قوة قاهرة أو حادث

(١) راجع في ذلك على سبيل المثال التطبيقات القضائية لهذا النوع من التأمين في فرنسا، وقد عرضنا

له في هذا البحث ص ١٤٣ وما بعدها.

مفاجئ، لأنه في هذه الحالة لا يلتزم المؤمن بتغطية الأضرار الناتجة عن هذا الحادث^(١). إلا أن ذلك يمنع الرجوع عليه لمطالبته بالتعويض من قبل المضرورين الآخرين جراء حادث سيارته.

ثالثاً: أنه من تتبع المستقر عليه في الدول المقارنة، ومراعاةً للقواعد الحاكمة للتأمين الإلزامي بالمملكة العربية السعودية، والبعد عما يتعارض مع البيئة النظامية لهذه الأخيرة، يمكننا القول بأن استفادة قائد السيارة من هذه المظلة التأمينية تتوقف على نوعية الحادث، وذلك على النحو التالي:

(١) - إذا لحق قائد السيارة ضرر نتيجة حادث فردي: فإنه لا يستفيد من الحماية المقررة بمقتضى هذا التأمين هذا التأمين، لأنه - كما أوضحنا سلفاً - على أن هذا التأمين قد جاء لتغطية المسؤولية المدنية لقائد السيارة تجاه الآخرين، وليس تجاه نفسه، وأن الأنظمة - ومنها النظام السعودي - لا تعرف هذا النوع من المسؤولية.

(ب) - إذا كان الضرر الذي وقع لقائد السيارة نتج عن حادث تصادم: فيمكن التفرقة بين ثلاثة فروض، الأول: أن يكون سبب الحادث مجهولاً، وفي هذا الفرض يسأل كل قائد سيارة عن الأضرار التي أصابت قائد السيارة الأخرى^(٢)، ومن ثم يكون لقائد السيارة المضرور مطالبة شركة التأمين المؤمن لديها السيارة الأخرى بتعويض كامل عما لحقه من أضرار - التي تدخل نطاق التأمين - بسبب هذا الحادث. الفرض الثاني: إذا كان أحد قائدي السيارتين أو كليهما قد ارتكب خطأ - عادياً - غير جسيم مما تسبب في الحادث، فإن قائد السيارة المضرور لا يحصل على تعويض كامل، بل ينقص هذا التعويض بقدر ما نسب إليه من خطأ. الفرض الثالث: إذا ارتكب قائد السيارة المضرور خطأ غير مغتفر - جسيم - وثبت ذلك بالدليل، وكان هذا الخطأ هو السبب الوحيد في الحادث، ففي هذه الحالة فإنه يحرم من الاستفادة من الحماية المقررة بمقتضى هذا النوع من التأمين؛ لأنه هو

(١) وقد تضمنت هذه الحالات البنود (أ، ب، ج، د، هـ) من الفقرة (١) من المادة التاسعة من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي - سبق الإشارة إليها - على المركبات بالسعودية .

(٢) راجع في ذلك Montepellier 7 Juill, 1986, Gaz. Pal. 17- 18 dec. 1986. note F.C. civ. 2.12 mai 1986, Bull. Civ, N. 74.

وقد استند القضاء في ذلك للقواعد العامة في المسؤولية الشبئية التي وردت بالمادة ١٣٨٤ / ١ مدني فرنسي، لذا انتقد بعض الفقه الأساس القانوني التي استند إليه القضاء، حيث يرون أن على القضاء أن يستند فيما يتعلق بحوادث المرور على قانون ٥ يوليو ١٩٨٥، الذي يكفل التعويض الكامل لقائد السيارة المضرور ما لم يثبت خطأه.

راجع y. lambert - fivre, P. 474.

المسئول مسئولية كاملة عن الحادث، ويسأل - أيضاً - هو ومؤمنه عن الضرر الذي لحق قائد السيارة الأخرى، وتعويضه تعويضاً كاملاً.

رابعاً: إذا كان ثبوت مسئولية قائد السيارة عن الحادث تمنع إفادته من هذا النوع من التأمين، فإننا نرى ضرورة التشدد في إثبات الخطأ في حقه، وأن لا يكتفى بمجرد الإهمال العادي أو حتى بمجرد الإهمال الجسيم، وإنما يجب أن لا يحرم إلا إذا كان خطؤه على درجة كبيرة من الخطورة بحيث يمثل السبب الوحيد المؤدي إلى وقوع الحادث. وهو ما يتماشى مع هذا النوع من التأمين ويحقق الهدف منه، ويساير الاتجاهات الحديثة في الأنظمة المقارنة، خاصة مع ما ذهبت إليه الاتجاهات الفقهية والقضائية الحديثة التي تتادي بضرورة توافر شرطي الحصرية واللفية في خطأ قائد السيارة حتى يحرم من الإفادة من التأمين.

وأخيراً: نتوجه إلى المنظم السعودي بضرورة التدخل وحذف الفقرتين (٢،٣) من المادة التاسعة من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات التي تحرم قائد السيارة مطلقاً من الإفادة من هذا النوع من التأمين كخطوة أولى.

ورغم أهمية هذه الخطوة في الوقت الحالي، إلا أنها - من وجهة نظرنا - ليست كافية، لذا فإننا ندعو المنظم السعودي إلى ضرورة التدخل لوضع نظام متكامل للتأمين الإلزامي على المركبات، يتلافى فيه السلبيات الحالية، ويراعى فيه الاتجاهات الحديثة^(١) - في مختلف الدول - في مجال التأمين الإجباري عن المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. على أن يحدد فيه بوضوح المفهوم النظامي للمضور المستفيد من هذا التأمين، بحيث تمتد الحماية المقررة بمقتضاه إلى أكبر قدر من المضورين جراء الحوادث المرورية، خاصة طائفة قائدي السيارات، لاسيما أن هذه الطائفة هي الأكثر تعرضاً لأخطار الحوادث المرورية، وأن هذه الفئة في حاجة إلى ضرورة توفير حماية حقيقية وفعالة لهم تتناسب مع الأعداد الهائلة التي تسقط منهم ضحايا جراء تلك الحوادث.

(٢) من أهمها التطورات الهائلة في مجال تعويض حوادث السيارات، خاصة في الدول التي كرس في تشريعاتها نظام التأمين الإجباري المباشر من تلك الحوادث، وما حققه من نجاح في ضمان حماية فعالة لحقوق ضحايا الحوادث المرورية، خاصة طائفة قائدي السيارات. راجع هذا البحث ص ٣٠ إلى

الخاتمة

لقد كان هدفنا من تناول هذا الموضوع بالدراسة القانونية المتخصصة هو إزالة الغموض الذي يكتنف المفهوم القانوني لشخص المضرور المستفيد من الحماية المقررة بمقتضى التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات بالمملكة العربية السعودية، وفي الدول المقارنة ، ذلك للوقوف على مدى استفادة مالك السيارة وقائدها وأفراد عائلتهما من هذا النوع من التأمين.

ونظراً لحدائثة صناعة التأمين - بصفة عامة - في المملكة العربية السعودية خاصة التأمين الإجباري على حوادث السيارات، وعدم وجود نظام متكامل يحكمه، أصبحت وثائق التأمين - وما تتضمنها من بنود - التي تصدرها شركات التأمين تلعب دوراً كبيراً في صياغة نظامه، حيث أصبحت في واقع الأمر هي الحاكمة في هذا المجال، وأن هذه الوثائق قد تضمنت بنداً يقضي بحرمان قائد السيارة ومالكها من الاستفادة من مظلة التأمين، متأثرة في ذلك بالأحكام التي تضمنتها التشريعات في الدول الأجنبية المختلفة، رغم أن بعض هذه الدول قد عدلت عن موقفها فيما بعد، وأن تشريعات هذه الدول تتضمن أحكاماً تختلف والبيئة القانونية للمملكة العربية السعودية وغيرها من الدول العربية. و كان أفراد عائلة قائد السيارة ومالكها - أيضاً - من الذين لا تشملهم مظلة هذا التأمين رغم أن هؤلاء يمثلون عدداً كبيراً من المضرورين لأنهم عادة ما يركبون السيارة مع عائلهم سواء كان مالك السيارة أو قائدها.

وقد تبين لنا من خلال الدراسة أن المنظم في المملكة العربية السعودية - والمشرع في غيرها من الدول - عند تقريره حرمان قائد السيارة ومالكها وأفراد عائلتيهما من الاستفادة من مظلة التأمين الإجباري ضد حوادث السيارات كان متأثراً بما كان سائداً في التشريعات الأجنبية المختلفة رغم أن بعض هذه التشريعات قد عدلت عن موقفها في هذا الشأن، فضلاً عن أن هذه التشريعات تتضمن أحكاماً لا تتفق والبيئة القانونية بالمملكة العربية السعودية.

وإذا كانت إرادة المنظم واجبة الاحترام ، فإن ذلك يكون رهناً بكون النصوص التي تصدر عنه - في تنظيم أمر ما - متواءمة مع بعضها ، فضلاً عن وجوب تمشي هذه النصوص مع العلة التي دفعته إلى التدخل وجعلته يضيفي صفة الإجبار على هذا النوع من التأمين.

وفي هذا المقام سنكتفي بعرض مبسط لأهم نتائج هذا البحث في (أولاً) ، وفي (ثانياً) سنعرض للاعتبارات التي دفعتنا إلى توجيه الدعوى إلى المنظم السعودي للتدخل من أجل إعادة النظر في بعض النصوص التي تحكم هذا التأمين.

أولاً: أهم النتائج

تتعلق هذه النتائج بأربعة مسائل:

المسألة الأولى: تتعلق بأنظمة التأمين الإجباري التي تأخذ بها الدول في موجهتها للأثار السيئة لحوادث المركبات الآلية. فعرضنا في الفصل الأول من هذه الدراسة لنظام التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن هذه الحوادث، وتبين لنا أن هذا النظام تأخذ به غالبية دول العالم، وهو النظام الذي تأخذ به المملكة العربية السعودية. ورغم المزايا التي قدمها هذا النوع من التأمين للمضربين جراء حوادث المركبات الآلية، إلا أن البعض يرى أنه أصبح غير مناسب لتلبية حاجات تعويض الضحايا بعد تفاقم حوادث المرور في الوقت الحاضر.

لذا اقترح البعض، نظاماً حديثاً وسُمي بالتأمين الإجباري المباشر عن حوادث السيارات، ويُسمى أيضاً بنظام التعويض التلقائي، وقد أخذت بعض الدول بهذا النظام في تشريعاتها، وتقضي أحكام هذا التأمين بجعل الحق في التعويض تلقائياً لجميع الضحايا حوادث السيارات بلا استثناء ودون الأخذ في الاعتبار قيام المسؤولية المدنية. وبالنسبة للفئات محل البحث فقد تبين أن مالك السيارة وأفراد عائلته وأفراد عائلة قائد السيارة يستفيدون - بلا شك - من هذا النوع من التأمين، ويستفيد من مظلة أيضاً قائد السيارة إلا إذا ارتكب خطأ عمدياً أو كان خطؤه جسيماً - غير مغتفر - بحيث كان هو السبب الوحيد والأساس في وقوع الحادث، أو وقع هذا الأخير نتيجة قيادته تحت تأثير السكر أو تعاطيه المخدرات.

وترجع أهمية عرضنا لهذا النوع من التأمين رغم عدم تطبيق المملكة العربية السعودية له؛ لسببين: الأول: أن هذا النوع من التأمين قد حقق نجاحات كبيرة في الدول التي أخذت به. والثاني: ضرورة أن نضع أمام نظر المنظم السعودي أحدث الاتجاهات التشريعية في مجال التأمين الإجباري عن حوادث السيارات، فقد يعينه ذلك على تطوير نظام التأمين الذي يطبقه في هذا المجال، بما يخدم أكبر عدد من المضربين من حوادث السيارات.

المسألة الثانية: تتعلق بتحديد مفهوم مصطلح "الغير" في إطار نوع التأمين الإلزامي التي تطبقه المملكة العربية السعودية، وهو التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات الآلية. وترجع أهمية تحديد مفهوم هذا المصطلح في هذا المجال إلى أن المستفيد من هذا النوع من التأمين هو المضروب من "الغير"، فصفة "الغير" هي الفكرة التي اعتبرها المنظم - والمشرع في الدول الأخرى - معياراً عاماً للاستفادة من هذا التأمين، ومن ثم فإن حسم مدى استفادة مالك السيارة وأفراد عائلته من هذا التأمين، يتوقف على تحديد مركزهم القانوني من حيث مدى اعتبارهم من طائفة الأغيار من عدمه.

وتبيّن لنا من خلال هذه الدراسة أن تحديد صفة "الغير" يتنازعها في الفقه والقضاء مفهومان: الأول: المفهوم المادي للغير والثاني: المفهوم القانوني للغير. ورأينا من خلال دراستنا اتجاه غالبية الفقه والقضاء إلى تبني المعيار المادي البحث، وفقاً للمعنى الظاهر من النصوص القانونية الحاكمة لهذا النوع من التأمين، وقد ناقشنا هذا المعيار والانتقادات التي وجهت إليه، ووجدنا أن هذا المعيار " المفهوم المادي " لا يكفي لتحديد مفهوم "الغير". وانتهينا إلى وجوب تحديد مفهوم "الغير" وفقاً للمعيار القانوني على ضوء العلاقة التي تربط بين المضرور بالمسئول عن الحادث ، وذلك بمعزل عن الرابطة التأمينية المبرمة على السيارة التي وقع منها الحادث.

المسألة الثالثة: تتعلق بمدى استفادة أفراد عائلة كل من مالك السيارة وقائدها من هذا النوع من التأمين، وقد تبين لنا كيف أن المنظم السعودي قد اتجه نحو إفادتهم منه. فبعد أن كانت الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات تستبعدهم صراحة من شمولهم بمظلتهم، وقد تم تعديل هذه الوثيقة في هذا الخصوص، بحذف العبارات التي كانت تتضمن استبعادهم، ومن ثم فإنهم يدخلون ضمن طائفة الغير المنصوص عليها في المادة (١١/٨) من اللائحة التنفيذية لنظام المرور والمادة الثالثة من الوثيقة المذكورة. وعليه فإن المضرور من أفراد عائلة كل من مالك السيارة وقائدها يستفيد من التأمين الإلزامي عليها إذا كان ضرره ناشئ عن حادث السيارة حتى ولو كان المتسبب في الحادث هو مالك السيارة - المؤمن له - أو قائدها.

ولقد أحسن المنظم السعودي صنعاً بإحداثه هذه التعديلات ، في ظل حداثة تبنيه لنظام التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، خاصة أن النصوص النازمة لهذا النوع من التأمين، قد جاءت في جو يحيطه الحيطة والتردد والحذر. وهذا التطور قد أتى متفقاً مع الهدف من وضع تلك النصوص التي وضعت خصيصاً لضمان وحماية حقوق المضرور من حوادث السير، ومد هذه الحماية لأكبر عدد من المضرورين، ولا شك أن أفراد عائلة كل من مالك السيارة وقائدها يمثلون طائفة كبيرة من المضرورين من تلك الحوادث لكثرة ركوبهم السيارة. كما أنه يتماشى مع التطورات الاقتصادية الحديثة والزيادة الرهيبة في أعداد السيارات وما صاحبها من زيادة كبيرة في حوادث الطرق وتعقيدها. ويتفق - أيضاً - مع الاتجاهات الحديثة في التشريعات المقارنة، والتعديلات التي طرأت عليها في هذا الخصوص.

المسألة الرابعة: تتعلق بأمرين:

الأمر الأول: يتعلق بمدى استفادة مالك السيارة المؤمن له من مظلة هذا التأمين. وقد رأينا من خلال هذه الدراسة اختلاف الفقه والقضاء في هذا

الخصوص، فمنهم من أنكر صفة " الغير " على مالك السيارة، تأسيساً على أنه طرفاً في الرابطة التأمينية. ومنهم من حاول تطويع مفهوم المؤمن له؛ للوصول إلى إمكانية استفادته من مظلة هذا التأمين. ومن خلال تناولنا لتحديد مفهوم " الغير " المستفيد من هذا النوع من التأمين، في ضوء الاتجاهات التشريعية الحديثة - في الدول المقارنة - وما أدخل عليها من تعديلات خاصة في كل من مصر وفرنسا. انتهينا إلى أنه ليس هناك ما يمنع من إضفاء صفة " الغير " على مالك السيارة، وذلك دون اللجوء إلى تطويع مفهوم المؤمن له كما فعل نفر من الفقه. وبالتالي فإن مالك السيارة - المؤمن له - يستفيد من الحماية المقررة بمقتضى هذا التأمين ، ولا يحرم منه إلا إذا كان هو من يقود السيارة وقت وقوع الحادث، وثبتت مسؤوليته عن هذا الأخير، وحرمانه في هذه الحالة - في رأينا - لا يكون لأنه يحمل صفة مالك السيارة المؤمن له، ولكن لكونه يحمل صفة قائد السيارة المتسبب في الحادث.

الأمر الثاني: يتعلق بمدى استفادة قائد السيارة من الحماية المقررة بمقتضى هذا النوع من التأمين. وقد رأينا بهذا الخصوص اختلافاً حاداً في دوائر الفقه والقضاء، وتوزعت آرائهم بين اتجاهين: الاتجاه الأول: يرى حرمان قائد السيارة بصفة مطلقة من الإفادة من مظلة هذا التأمين، وقد تناولنا الحجج التي يستند إليها هذا الاتجاه بالدراسة والتحليل. وانتهينا إلى أنه لا يمكننا - مع غالبية الفقه والقضاء - قبوله بصفة مطلقة؛ ذلك أن قائد السيارة المضروب لا يحرم من الاستفادة من مظلة هذا التأمين لمجرد أنه يحمل صفة قائد السيارة، حتى ولو لم يثبت في حقه خطأ أدى للحادث الذي وقع ضحيته، فهذا الاتجاه يخالف المنطق واعتبارات العدالة، ومن ناحية أخرى لا يتماشى مع الهدف من تنظيم هذه الدول لهذا النوع من التأمين الإجباري.

الاتجاه الثاني: يذهب إليه غالبية الفقه والقضاء، ويرى - بحق - أن قائد السيارة يستفيد من هذا التأمين، ولكن في نطاق معين. وقد عرضنا لهذا الرأي بالتفصيل وبيّنا اختلاف أنصاره هذا الاتجاه حول تحديد حالات الإفادة، حيث ذهب بعضهم إلى أن إفادته تتوقف على ما إذا كان قائد السيارة وقت وقوع الحادث هو نفسه مالكها المؤمن له، وذهب جانب منهم إلى أن إفادته تتوقف على نوعية السيارة، وفريق ثالث يرى أن إفادته تتوقف على نوعية الحادث وما إذا كان قائد السيارة قد أصيب بأضرار نتيجة حادث فردي أم حادث تصادم.

وانتهينا في ذلك إلى أنه إذا كانت صفة قائد السيارة ، قد تؤدي من حيث المبدأ إلى إلزامه ومؤمنه بتعويض ضحايا الحادث الذي تتدخل فيه سيارته، إلا أن ذلك لا يؤدي بالضرورة إلى حرمانه من مظلة التأمين إذا لحقه ضرر جراء هذا الحادث، ذلك أن حرمانه سواء كلياً أو جزئياً من حصوله على تعويض لا يكون

إلا إذا أثبت المدين بهذا التعويض خطأ قائد السيارة المضرور، وأن هذا الإثبات يجب أن يكون - على نحو ما استقر القضاء - بالدليل المؤكد. بل أكثر من ذلك فقد ذهب اتجاه قضائي - عرضنا له - في فرنسا أيده بعض الفقه إلى ضرورة توافر شرطي الحصرية والفنية في خطأ قائد السيارة حتى يحرم من الإفادة من هذا التأمين.

ثانياً: أهم التوصيات

من خلال دراستنا لتحديد مدى استفادة قائد السيارة ومالكها وأفراد عائلتهما من التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، وفقاً للأحكام التي تنظمه، والتي وردت بنظام المرور ولائحته التنفيذية، والوثيقة الموحدة للتأمين على المركبات المعمول بها - الآن - لدى شركات التأمين العاملة في هذا المجال وبين المستأمنين.

تبيّن لنا وجود بعض النصوص النظامية، يجب إعادة النظر في وجودها، والبعض الآخر يتعين إعادة صياغتها. لذا نوصي المنظم في المملكة العربية السعودية للتدخل مرة ثانية، وذلك على النحو التالي:

أولاً: تضمنت الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي بالمملكة العربية السعودية في المادة التاسعة الحالات غير المغطاة تأمينياً بموجب الوثيقة، وقد جاء بنص البندين (٢، ٣) منها ما يلي: " لن تكون الشركة مسؤولة عن سداد التعويضات في أي من الحالات الآتية: ١ - ٢ - الوفاة أو الإصابة البدنية للمؤمن له، أو السائق. ٣ - الخسارة أو الضرر للمركبة المؤمن عليها، أو الممتلكات العائدة إلى أي من المؤمن له أو السائق داخل المركبة أو خارجها ". وليس بخاف أن هذه الوثيقة تمثل في حقيقة الأمر عقداً بين المؤمن والمؤمن له، وأن شركات التأمين العاملة في هذا المجال تلتزم بالأحكام التي وردت بهذه الوثيقة.

وبذلك يكون المنظم بالمملكة العربية السعودية قد أسستني المؤمن له - مالك السيارة - وقائد السيارة من مظلة هذا النوع من التأمين، فإذا كان أيهما من ضحايا حوادث السيارات فإنه يحرم من الإفادة من الحماية المقررة بمقتضى هذا التأمين لمجرد أنه يحمل صفة مالك أو صفة قائد السيارة المؤمن عليها.

ونظراً لأن الجهات المعنية بتطبيق أحكام هذا التأمين، خاصة القضاء عند فصله في الدعاوى المطروحة أمامه، يكون مقيداً بما اتجهت إليه إرادة المنظم، فإنه يكون ملتزماً بالأحكام التي تضمنها المادة التاسعة من تلك الوثيقة في بنديها سالف الذكر، حتى ولو كان هذا الأحكام تخالف أحكاماً نظامية أمرة تلوها من حيث التدرج التنظيمي، أو لا تتفق مع قواعد العدالة.

لذا فأنا نوصي المنظم بالمملكة العربية السعودية إلى التدخل من أجل حذف هذين البندين، ذلك للاعتبارات الآتية:

- ١- أن هذين البندين، قد خالفا - صراحة - الأحكام الناظمة للتأمين الإلزامي على المركبات التي وردت بنظام المرور بالسعودية ولائحته التنفيذية^(١).
- ٢- عدم وجود أية إشارة صريحة أو ضمنية ، في النظام أو لائحته التنفيذية تقرر الإحالة إلى الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي، بشأن الأحكام الناظمة للتأمين، ولو أن واضعي أحكام نظام المرور ولائحته التنفيذية بالمملكة أرادوا الاعتداد بما ورد بها من أحكام كانوا قد أحالوا إليها في هذا الشأن ، كما فعل - مثلاً - المشرع في بعض الدول^(٢). كما أن الوثيقة الموحدة لم تستند - مطلقاً - إلى نظام المرور - الجديد - ولا إلى لائحته التنفيذية^(٣).

٣- وفقاً لأحكام المادة الثانية /٢/ ج من نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني، يدخل ضمن اختصاص مؤسسة النقد العربي السعودي "ج- إقرار صيغ نماذج ووثائق التأمين وإعادة التأمين و وضع الحد الأدنى لمبالغ تأمين تغطية المسؤوليات تجاه الغير مع مراعاة أحكام الأنظمة المعمول بها في ذلك". كما تنص المادة ٥١ من اللائحة التنفيذية لنظام مراقبة شركات التأمين التعاوني، على أنه "تلتزم الشركة بإصدار وثائق التأمين النموذجية وفق المعايير الموحدة المعتمدة من المؤسسة لجميع فروع التأمين التي تزاولها،"

من هذين النصين يتضح ما يلي:

* أن شركات التأمين - في الواقع - هي من تضع وتحدد بنود نموذج الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات، وهي إذ تفعل ذلك فإنها تضع فيها من البنود ما يتناسب مع مصالحها. ولا شك أن المصلحة الاقتصادية لهذه الشركات تقتضي، أن تضمن الوثيقة بنوداً تحرم بمقتضاها مالك السيارة وقائدها من الاستفادة من مظلة هذا التأمين، ذلك أنهما يمثلان طائفة كبيرة من المضطربين في حوادث السيارات، وأن تغطية أضرارهم بالتأمين الإلزامي يمثل للمؤمن - من وجهة نظره - عبئاً اقتصادياً كبيراً.

(١) راجع في تفصيل ذلك ما عرضناه في هذا البحث ص ١٠٤ وما بعدها.

(٢) فقد أحال المشرع المصري - والعديد من الدول - في قانون التأمين رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧م ، إلى نموذج وثيقة التأمين الإلزامي، ذلك في مادته الأولى ، التي جاء بها "يجب التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع ...، وذلك وفقاً لأحكام وثيقة التأمين الصادرة تنفيذاً لهذا القانون".

(٣) راجع في تفصيل ذلك هذا البحث ص ١٠٦ وما بعدها.

ولا شك - لدينا - أن قيام شركات التأمين باستبعاد مالك السيارة وقائدها من الإفادة من مظلة هذا التأمين ، يخالف الهدف من إقراره ، ذلك الهدف المتمثل في توفير أكبر قدر من الحماية لجميع ضحايا حوادث السيارات ، وهو ما أكدت عليه القواعد الناظمة لهذا النوع من التأمين - والفقه والقضاء - في تشريعات الدول المقارنة، وهو ما يتفق مع أحكام الفقه الإسلامي التي توجب تعويض المضرور دون استثناء، طالما أنه غير مسئول عن الحادث الذي نشأ عنه الضرر.

* أن إقرار - أو اعتماد - مؤسسة النقد العربي السعودي لنموذج الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات لا يضيف المشروعية على جميع بنود الوثيقة، ذلك أن المادة الثانية / ٢/ ج من نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني، قد أوجبت مراعاة أحكام الأنظمة المعمول بها في كل نوع من أنواع التأمين ، سواء الأنظمة التي كان معمول بها وقت إقرار الوثيقة أو الأنظمة التي تستحدث بعد إقرارها سواء منها المعدلة للأنظمة السابقة أو المنشئة لأحكام جديدة.

وإذا كانت الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات التي يجري العمل بها حتى الآن، قد تم إقرارها قبل صدور نظام المرور - الجديد - ولائحته التنفيذية ، ويعد صدورهما لم يتم تعديلها وفقاً لما ورد بهما من أحكام تنظم هذا التأمين، بل على العكس من ذلك فإن هذه الوثيقة قد تضمنت بنوداً تتعارض مع الأحكام الآمرة التي وردت باللائحة التنفيذية لنظام المرور، وذلك كله يدعونا إلى عدم الاعتداد بهذه البنود، خاصة تلك التي تحرم مالك السيارة أو قائدها المضرور من الإفادة من مظلة هذا التأمين.

٤- لا جدال في أن إرادة المنظم تكون واجبة الاحترام. لكن ذلك مقرون بأن تكون النصوص التي قررها متوائمة ومنفقة مع بعضها وأن يراعى تدرجها من حيث القوى. هذا بالإضافة إلى وجوب تمشي هذه النصوص مع العلة التي دفعت المنظم إلى التدخل، وإضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين. ومن خلال معايشتنا لنصوص البندين الثاني والثالث من المادة التاسعة من الوثيقة النموذجية ، لم نجد علة ترتكز عليها الأحكام الواردة بها، ليس هذا فحسب بل تبين مخالفتها لنصوص تنظيمية أمرة تعلوها في التدرج التنظيمي. ولا شك أن في ذلك مخالفة للهدف من تدخل المنظم السعودي وإضفاء صفة الإلزام على هذا التأمين ووضعه نصوصاً أمرة من شأنها حماية جميع ضحايا حوادث المرور، وذلك بضمان حصوله على التعويض بتمكينه الرجوع على شخص ذي ملاءة مادية ، وهذا الشخص هو شركة التأمين.

٥- أن واضعي نصوص الوثيقة قد تأثروا بالفهم الذي كان سائداً في ضوء التشريعات المقارنة، إلى الحد الذي يمكن معه القول بأنه قد تم اقتباس هذا الحكم منها، خاصة من التشريع الفرنسي القديم والتشريع المصري القديم.

ونود في هذا المقام أن نلفت النظر إلى مسألتين:

المسألة الأولى: أنه في الوقت الحاضر، قد تغير الفهم الذي بنت عليه الوثيقة حكم حرمان مالك السيارة من هذا التأمين، خاصة لدى الدول التي اقتبس المنظم هذا الحكم من تشريعاتها.

المسألة الثانية: صحيح أن فكرة اقتباس النصوص - أو الأحكام التي تتضمنها - من التشريعات المختلفة ليست من الأمور المحظورة من حيث المبدأ، لكن هذا يحتم على المنظم إذ يأخذ بها متابعة التشريعات التي اقتبس منها. ونظراً لأن المشرع الفرنسي والمصري - الذي تأثر بهما المنظم السعودي عن إعداده للنصوص الحاكمة للتأمين الإلزامي - قد طرأت عليه تعديلات كثيرة، ومنها على وجه الخصوص الحاكمة للتأمين الإلزامي - قد طرأت عليه تعديلات كثيرة، ومنها على - كقاعدة - من ضمان هذا التأمين، إلا إذا كان هو الذي يقود سيارته وتسبب في وقوع الحادث. لذا فإنه يتعين على المنظم السعودي التدخل بأسرع وقت لإعادة النظر في هذا النص، خاصة وأن ذلك يتفق مع اتجاه - المنظم السعودي - في مد المظلة التأمينية لهذا النوع من التأمين لتشمل أكبر عدد من المضرورين.

٦. لم تتجه إرادة المنظم السعودي إلى حرمان مالك السيارة أو قائدها - مطلقاً - من مظلة هذا النوع من التأمين، لو أنه أراد لكان قد نص على ذلك صراحة في نظام المرور - الجديد - أو لاثحته التنفيذية، وهو ما لم يحدث.

وإذا كنا ندعو المنظم السعودي للتدخل بحذف البندين سالف الذكر للأسباب التي عرضنا لها، فأنا نقترح بدلاً عن هذين البندين في المادة التاسعة من الوثيقة النصين الآتيين: " ٢- الوفاة أو الإصابة الجسدية لسائق المركبة المتسببة في الحادث. ٣- الخسارة أو الضرر للمركبة المؤمن عليها أو الممتلكات العائدة إلى السائق"، فهذين النصين بهذه الصياغة، يعينان أن مالك السيارة - المؤمن له - لا يحرم من الاستفادة من مظلة هذا التأمين المبرم عليها، إلا إذا كان هو الذي يقود السيارة وقت وقوع الحادث، أي كان يحمل صفة قائد السيارة، وفي هذه الحالة تنطبق عليه ذات الأحكام التي تطبق على قائد السيارة. ووفقاً للنص المقترح فإن قائد السيارة - السائق - لا يحرم من الاستفادة من هذا النوع من التأمين، إلا إذا ثبتت مسؤوليته عن الحادث.

وهذا التفسير هو الذي يتفق مع موضوعية هذا النوع من التأمين التي تبنّاها المنظم السعودي، وتقضي هذه الموضوعية بأن يكفي لإتاحة الفرصة لأصحاب حوادث السيارات للرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض، أن تتعدّد مسؤولية قائد

السيارة، بغض النظر عما إذا كان هذا القائد هو المؤمن له، أو أحد أتباعه أو شخص من الغير.

ثانياً: ندعو المنظم السعودي - أيضاً - إلى التدخل بحذف نص الفقرة السادسة من المادة الثانية، والتي تعرف مصطلح "الغير" في مجال هذا التأمين ، جاء بها " الغير: كل شخص طبيعي أو اعتباري يلحق به ضرر مغطى بموجب أحكام هذه الوثيقة باستثناء المؤمن له / أو السائق". ذلك أن تعريف المصطلحات القانونية ليست من مهام المنظم ، خاصة إذا تصدى لتعريف مصطلح شديد الغموض والصعوبة كمصطلح "الغير" وتحديد مفهومه في مجال التأمين الإلزامي على المركبات، حيث أن هذا التحديد يتم بناء عليه تحديد المضرور الذي يستفيد من هذا التأمين، أي تحديد الفئة التي من أجلها تدخل المنظم لتشديد هذا النظام التأميني. لذا فإنه كان من الأولى أن تترك هذه المهمة للفقه والقضاء هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى ، أهم ما يثيره التعريف الوارد بهذا النص من إشكاليات، أنه يقطع في الدلالة على أن المنظم السعودي يعتبر "المؤمن له أو السائق" من الأغير - وهو الذي كان ولا يزال محل خلاف - في مجال هذا التأمين، وأنه قد تم استثنائهما من مظلته، الأمر الذي يثير الالتباس والغموض حول المعيار الذي أتخذه المنظم في تحديده لمفهوم الغير في هذا المجال، ويثير التساؤل حول علة هذا الاستثناء، في حين أنه قد تغير الفهم الذي بنت عليه الوثيقة حكم حرمان مالك السيارة وقائدها من هذا التأمين، خاصة لدى الدول⁽¹⁾ التي اقتبس المنظم هذا الحكم من تشريعاتها قبل إدخال تعديلات عليها، وما استقر عليه الفقه والقضاء في هذه الدول في تحديدهما للمفهوم القانوني لمصطلح "الغير" في هذا النوع من التأمين، حيث استقر على أن تحديد صفة "الغير" يجب أن يتم بالنظر إلى العلاقة بين المضرور من حادث السيارة ومستغل هذه الأخيرة، وأن يكون هذا التحديد بمعزل عن الرابطة التأمينية وليس على ضوء هذه الرابطة.

ثالثاً: كما ندعو المنظم السعودي إلى تعديل صياغة نص المادة الثالثة من الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات ، حيث جرى نصها على النحو التالي: " حيث إن المؤمن له قد تقدم إلى الشركة بطلب تأمين يعد أساساً لهذه الوثيقة ودفع (أو تعهد بدفع) القسط المطلوب منه، وقبلت الشركة هذا الطلب، فإنها تلتزم في حالة حدوث ضرر مغطى بموجب هذه الوثيقة سواءً أكان ناشئاً عن استعمال

(1) راجع من هذه الدول على سبيل المثال فرنسا ومصر وقد سبق أوضحنا موقفهما بالتفصيل ، راجع في

هـ< البحث ص ٨٩ وما بعدها، ص ٩٥ وما بعدها.

المركبة أو توقفها داخل أراضي المملكة العربية السعودية بتعويض الغير نقداً في حدود الأحكام والشروط الواردة في هذه الوثيقة عن المبالغ جميعها التي يلزم المؤمن له أو السائق بدفعها لقاء: (أ) الأضرار الجسدية التي تلحق بالغير داخل المركبة أو خارجها. (ب) الأضرار المادية خارج المركبة"، لأن عبارة "... التي يلزم المؤمن له أو السائق بدفعها لقاء ...". فهذه الصياغة تفيد بأن المنظم يتبنى مبدأ شخصية هذا النوع من التأمين. أي تأمين المسؤولية المدنية الشخصية لكل من المؤمن له والسائق فقط، وهو ما يتعارض مع مبدأ موضوعية هذا التأمين الذي أخذ به المنظم السعودي، وتبنى ما يترتب عليه من آثار هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى إن هذه الصياغة لا تستقيم مع ما انتهينا إليه من أن المؤمن له لا يحرم من الإفادة من هذا التأمين إلا إذا كان هو من يقود السيارة وقت وقوع الحادث وثبتت مسؤوليته عنه، أي إذا كان يحمل صفة قائد السيارة ، لذا فإن ذكر "المؤمن له" في هذه المادة يعتبر من قبيل التزيد. وأخيراً ، إن صياغة هذا النص على النحو المذكور، تفيد بأن المؤمن لا يلتزم بدفع تعويضات بمقتضى أحكام هذا التأمين إلا تلك التي يلزم بدفعها المؤمن له أو السائق ، وهو ما يتعارض مع نص الفقرة (١٥) من المادة الثامنة - سالفه الذكر - من اللائحة التنفيذية لنظام المرور، التي تقضي أحكامها بالزام المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية الناتجة عن الحوادث المرورية مهما كانت الأسباب و أي ما كان المسئول، طالما كان سائق المركبة لديه وثيقة تأمين سارية المفعول ويحمل رخصة قيادة أو تصريح يؤهله لقيادة تلك المركبة ، وهو ما يعني الزامه بمقتضى هذا النظام أمام المضرور بتعويض الأضرار التي أصابته جراء حادث السير الذي وقع من سيارة مؤمن عليها لديه، واحتفظت للمؤمن - في ذات الوقت - بحق الرجوع على المؤمن له بالطرق النظامية في حالة مخالفته لعقد التأمين.

لذا فإننا نقترح حذف عبارة " المبالغ جميعها التي يُلزم المؤمن له أو السائق بدفعها لقاء" من المادة محل المناقشة ، وتصبح صياغة هذه المادة على النحو التالي: " حيث إن المؤمن له قد تقدم إلى الشركة بطلب تأمين يعد أساساً لهذه الوثيقة ودفع (أو تعهد بدفع) القسط المطلوب منه، وقبلت الشركة هذا الطلب، فإنها تلتزم في حالة حدوث ضرر مغطى بموجب هذه الوثيقة سواءً أكان ناشئاً عن استعمال المركبة أو توقفها داخل أراضي المملكة العربية السعودية بتعويض الغير نقداً في حدود الأحكام والشروط الواردة في هذه الوثيقة عن: (أ) الأضرار الجسدية التي تلحق بالغير داخل المركبة أو خارجها. (ب) الأضرار المادية خارج المركبة".

رابعاً: وأخيراً ندعو المنظم بالمملكة العربية السعودية - في وقت لاحق - إلى التدخل بإصدار نظام مستقل ومتكامل للتأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات، يتلافى فيه سلبيات القواعد الحاكمة لهذا التأمين، ويجمع فيه شتات هذه القواعد، ويحث توازناً بين مصالح أطراف هذا التأمين وهم المؤمن له ، المؤمن (شركات التأمين) ،المضروور المستفيد، وأن تصدر الوثيقة الموحدة لهذا التأمين منفذة - وبحق - لهذا النظام ومستندة إليه ومحققاً للهدف منه. على أن يأخذ واضعي النظام في الاعتبار الاتجاهات التشريعية الحديثة وآخر ما أنتهى إليه الفقه والتطبيقات القضائية في الدول المقارنة، وذلك بما يتناسب مع البيئة التنظيمية بالمملكة العربية السعودية ، والفلسفة التي تقوم عليها أنظمتها.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية

١- المراجع العامة والمتخصصة:

- د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - مسئولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي - دار النهضة العربية - عام ١٩٨٠.
- د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل - الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات - منشورات ذات السلاسل بالكويت - الطبعة الأولى - عام ١٩٨٥ م.
- د. أحمد الزرقاء - شرح القواعد الفقهية - صححها وعلق عليها مصطفى الزرقاء - دمشق - دار القلم - ١٤٠٩ هـ - ١٩٨٩.
- أ. أحمد محمود موافي - التعويض عن حوادث السيارات - دار الحقوق للنشر والتوزيع - الطبعة الأولى - عام ٢٠١٠ م.
- د. أنور طلبة - مجموعة المبادئ القانونية التي قررتها محكمة النقض المصرية - الجزء السادس .
- أ. تركي عبد الله عبد العزيز أبا عودة - التأمين وأنظمتها في المملكة العربية السعودية - معهد الإدارة العامة - الرياض - طبعة بدون.
- د. جلال محمد إبراهيم - تحديد الأشخاص المستثنين من نطاق التأمين الإجباري من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات - المحامي الكويتية - س ١٣ ، أعداد يناير : مارس ١٩٩١ .
- د. جلال محمد إبراهيم - تحديد الأشخاص المستثنين من نطاق التأمين الإجباري من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات - المحامي - الكويت - السنة ١٣ - أعداد يناير : مارس ١٩٩٠ م .
- د. حسن عبد الرحمن قدوس - تأمين المسئولية المدنية عن حوادث السيارات - محاضرات مكتوبة على الكمبيوتر - وتم إلقائها على طلبة الدورات التدريبية - عام ١٩٩٣ - بكلية الحقوق - جامعة الكويت .
- د. خالد حمدي عبد الرحمن - رابطة السببية - بحث في تحديد مدلول فعل الشيء والمسئولية عن حوادث السيارات في القانون الفرنسي - مجلة البحوث القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق - جامعة المنوفية - مصر - مج ١٣ - ع ٢٥ - ٢٠٠٤ م .
- د. رضا محمود العبد - مدى كفاية نظام المسئولية المدنية في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور - مجلة البحوث القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق - جامعة المنوفية - مصر - مج ١٢ - ع ٢٤ - عام ٢٠٠٣ م .

- د. سعد واصف - شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية لحوادث السيارات- دار نشر بدون - سنة ١٩٦٣.
- د. سعيد السيد قنديل - مشكلات تعويض حوادث السير بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر - دراسة مقارنة - مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق جامعة الإسكندرية - العدد الثاني- عام ٢٠١٢م.
- د. طلبة وهبه خطاب - المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان - دار الفكر العربي - سنة نشر بدون .
- د. عبد الجليل السيف - لماذا التأمين على المركبة - مجلة الشورى- العدد ٥١- شوال ١٤٢٤ هـ.
- د. عبد الحميد الشواربي، عز الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، القاهرة الحديثة للطباعة والنشر، سنة ١٩٨٨.
- د. عبد العزيز عمر الخطيب - مسؤولية سائق السيارة في ضوء الفقه الإسلامي - مجلة العدل - العدد ٣١ - رجب عام ١٤٢٧ هـ.
- د. عبد الفتاح عبد الباقي- المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وغيرها من الأشياء الخطرة تأسيساً على حراستها- دروس في القانون المدني مع التعمق- الكويت ١٩٧٣.
- د. عروة عكرمة صبري ، د. محمد سليم "محمد علي" - عدم ضمان السائق في حوادث السير - من خلال التطبيقات المعاصرة لقاعدة "جناية العجماء جبار" - مجلة جامعة أم القرى لعلوم الشريعة والدراسات الإسلامية- العدد ٥٠- رجب ١٤٣١ هـ.
- د. عز الدين الدناصوري ، د. عبد الحميد الشواربي - المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء - سنة ١٩٨٨ - القاهرة الحديثة للطباعة.
- د. فايز أحمد عبد الرحمن - التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات - دار النهضة العربية - سنة ٢٠٠٦.
- د. فيصل زكي عبد الواحد: المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية - وفقا للقانونين الكويتي والمصري- مطبوعات جامعة الكويت- سنة ١٩٩٤.
- د. فيصل زكي عبد الواحد - المسؤولية المدنية في إطار الأسرة العقدية - دار الثقافة الجامعية - ١٩٩١/١٩٩٢م.
- د. لؤي ماجد نيب - التأمين ضد حوادث السيارات - دار الثقافة - عام ٢٠٠٥.

- د. محسن عبد الحميد البيه - خطأ المضرور في مجال حوادث المرور - مطبعة جامعة المنصورة - سنة ١٩٩٨.
- د. محمد إبراهيم دسوقي - تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع - بدون دار نشر - عام ٢٠٠٨.
- د. محمد المنجي - دعوى التعويض حوادث السيارات - دار المعارف - الإسكندرية - سنة ٢٠٠٢م.
- د. محمد تقي الدين العثماني - بحوث في قضايا فقهية معاصرة - دمشق - دار القلم - ١٤١٩ هـ - ١٩٩٨م.
- د. محمد حسين منصور - أحكام قانون التأمين - دار المعارف الإسكندرية - سنة ٢٠٠٥.
- د. محمد حسين منصور - المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها - دار الجامعة الجديدة - عام ٢٠٠٧.
- د. محمد حسين منصور - المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات - منشأة المعارف بالإسكندرية - عام ١٩٩٣.
- د. محمد شمس الدين الحسامي - حول قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية - مجلة المحامي - العدد الثاني - يوليو ١٩٧٧.
- د. محمد عثمان شبير - القواعد الكلية الضوابط الفقهية - عمان - دار الفرقان - ١٤٢٠ هـ - ٢٠٠٠ م.
- د. محمد علي عمران - الالتزام بضمان السلامة - دار الثقافة الجامعية بالقاهرة - سنة ١٩٨٠م.
- د. محمد لبيب شنب - دروس في التأمين الإجباري ، من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات - كلية الحقوق - جامعة الكويت - سنة ١٩٨٠.
- د. محمود جمال الدين زكي - مشكلات المسؤولية المدنية - الجزء الثاني - مطبعة جامعة القاهرة - الجزء الثاني - عام ١٩٩٠.
- د. محمود سامي - الوجيز في شرح أحكام قانون المرور وجريمتي القتل والإصابة الخطأ والتأمين الإجباري عن السيارات - مطابع الدار البيضاء - سنة ١٩٩٠.

- د. مروان بن حسن محمد إسماعيل - التأمين من المسؤولية على حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية - دراسة مقارنة بالنظام المصري والإنجليزي والفرنسي - عام ٢٠٠٨ م - دار نشر بدون .
 - د. مورييس منصور - التأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات - بغداد - سنة ١٩٦٧.
 - د. عز الدين الديناصورى ، عبد الحميد الشواربي - المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء - عام ١٩٨٨.
 - محمد الشربيني - الإقناع في حل ألفاظ أبي شجاع - تحقيق مكتب البحوث والدراسات - دار الفكر - بيروت - ١٤١٥ هـ - ١٩٩٥ م.
 - محمد بكر إسماعيل - القواعد الفقهية بين الإصالة والتوجيه - القاهرة - دار المنار - بدون تاريخ.
 - محمد بن إسماعيل البخاري - صحيح البخاري - تحقيق مصطفى ديب البغا - بيروت: دار ابن كثير ودار اليمامة - ١٤٠٧ هـ - ١٩٨٧ م.
 - موفق الدين عبد الله بن قدامة - المغني - بيروت : دار الفكر - ١٤٠٥ هـ - ١٩٨٥ م - الجزء التاسع.
- ٢- الرسائل العلمية:
- د. أبو زيد عبد الباقي - التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات - رسالة دكتوراه - القاهرة - عام ١٩٧٥.
 - د. حجي حمود زهران - حق المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من حوادث السيارات في الرجوع على شركة التأمين - رسالة ماجستير - معهد البحوث والدراسات العربية القاهرة - عام ٢٠٠٥.
 - د. رمضان أبو السعود - الدعوى المباشرة - رسالة دكتوراه - سنة ١٩٧٤ م.
 - د. عادل زيد عبد الله المطيري - الحماية القانونية للمضرور من حوادث المركبات الآلية - وفقاً لأحكام قانون التأمين الإجباري (المصري والفرنسي والكويتي) - رسالة دكتوراه - كلية الحقوق - جامعة عين شمس - عام ٢٠٠٧.
 - د. عبد الحكم محمد عبد السلام - التزام السلامة في النقل الجوي - رسالة دكتوراه - جامعة عين شمس - عام ١٩٨٣ .
 - د. عبد القدوس عبد الرزاق محمد - التأمين من المسؤولية وتطبيقاته الإجبارية المعاصرة - رسالة دكتوراه - جامعة القاهرة - عام ١٩٩٩ م .

- أ. علاوة بشوع - التأمين الإلزامي المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات - رسالة ماجستير - كلية الحقوق - جامعة منتوري - قسنطينة - عام ٢٠٠٥/٢٠٠٦ .
- د. محمد بعجي - المسؤولية المدنية المترتبة على حوادث السيارات - رسالة دكتوراة - كلية الحقوق - جامعة الجزائر - بن يوسف خلة - عام ٢٠٠٦/٢٠٠٧ .
- د. مساعد زيد المطيري - التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات وفقاً للقانون المصري والقانون الكويتي - رسالة ماجستير - معهد البحوث والدراسات العربية - القاهرة - عام ٢٠٠٤ .
- ٣- أهم الوثائق القوانين:
- التقنين المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨م.
- قانون التأمين الإجباري الفرنسي الصادر في ١٩٥٨/٢/٢٧ والمعدل بالقانون الصادر في ١٩٨٥/٧/٥م.
- قانون التأمين الإجباري المصري رقم ٧ لسنة ٢٠٠٧م، ولائحته التنفيذية.
- قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات - القديم - المصري رقم ٦٥٢ ديسمبر ١٩٥٥م.
- قانون إلزامية التأمين على السيارات بالجزائر الصادر بالأمر ٧٤ - ١٥ المؤرخ ١٩٧٤/١/٣٠ ، المعدل والمتمم بالقانون ٨٨ - ٣١ المؤرخ في ١٩٨٨/٧/١٩ .
- قانون السير والمرور - الإمارات - الاتحادي رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥م، ولائحته التنفيذية.
- قرار مجلس الوزراء رقم ٢٢٢ وتاريخ ١٣/٨/١٤٢٢ هـ بشأن التأمين الإلزامي على المركبات.
- اللائحة التنفيذية - لنظام المرور السعودي رقم م/٨٥ - بقرار وزير الداخلية رقم ٧٠١٩ وتاريخ ١٤٢٩/٧/٣هـ.
- المرسوم بقانون البحريني رقم (٧) لسنة ١٩٩٦، بخصوص تعديل أحكام المرسوم بقانون رقم (٣) لسنة ١٩٨٧، الذي ينظم التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية.
- المرسوم بقانون الكويتي رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ - الخاص بالمرور ولائحته التنفيذية.
- نظام المرور بالمملكة العربية السعودية رقم م/٨٥ وتاريخ ١٤٢٨/١٠/٢٦هـ

- نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني الصادر بالمرسوم الملكي رقم/٣٢ وتاريخ ١٤٢٤/٦/٢ هـ ولائحته التنفيذية.
- الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي بالمملكة العربية السعودية الصادرة بموجب قرار وزير المالية رقم ٥٩٦/١ وتاريخ ١٤٢٥/٣/١ هـ.
- وقانون التأمين الإجباري للسيارات المغربي رقم ١٠٠ لسنة ١٩٦٩. ثانيا: المراجع الفرنسية

Ouvrages et traites Généraux

- A. Besson.les Conditions generales de l'assurance de responsabilite automobile obligatore, paris 1960.
- A. MRABTI, L'evolution de la reparation des dommages resultant des accidents de la circulation routiere : R.A.S.J.E.P., (Revue Algerienne de Sciences Juridiques, Economiques, et Politiques), T. 31, no 2 , 1993.
- A. TOULEMON et j. G. MOORE Réflexions sur la responsabilité civile : gaz. Pal. 1966,II, doct.
- A. TOULEMON et j.G. MOORE, A propos de la resposapilité civile, peogres ou regression : gaz pal. 1965, 1, doct.
- A. TUNC Vers un droit nouveau de l'indemnisation des accidents de la circulation : in « Jalons, dits et ecrits d'Andre TUNC », ed. Societe de legislation comparee 1991.
- A. TUNC, Accidents de la circulation, faute ou risque : D. 1982, chron.
- A. TUNC, Sur un projet de loi en matiere d'accident de la circulation, RTD Civ. 1967.
- A. TUNC, Un bilan provisoire, in « Le projet TUNC et la reforme du droit des accidents de la circulation, Dr. Soc. 2 fevr. 1967.
- A.Besson, les condition generales de l'assurance de responsabilite automobile obligataire, Paris 1960. N. 14.

- A.TOULEMON et J.G. MOORE, le législateur et le magistrat : Gaz. Pal. 1969,I,doct.
- A.TUNC, Les recents developpements des droits anglais et americains sur la relation de causalite entre la faute et le dommage dont on doit repondre: RID Comp. 1953.
- adde. A. TOULEMON et j. G. MOORE, Ordinateurs et jurisprudence : Gaz Pal. 1968.I, doct.
- adde. A. TUNC, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, la loi suedoise du 15 decembre 1975, art. Prec.
- Besson, les conditions generales de l'assurance de responsabilite automobile obigatoire. Paris 1960. n. 15.
- BOKALLI, Les nouvelles legislations africaines sur l'indemnisation des victims d'accidents de la circulation, etude comparee des modeles organises par le Cameroun, la Cote-d'Ivoire, 1er oct. 1995.
- BRISSAC. in "Le projet TUNC et la réforme du droit des accidents de la circulation" : Dr.Soc. 2 fevr. 1967.
- F.CHABAS, La reparation des accidents de la circulation dans la nouvelle législations uniforme des etats africains francophones : Gaz Pal., 24 avril 1993.
- Florence G'SELL-MACREZ: La faute du conducteur victime et la causalite, art. Prec.
- G. MARTY, la responsabilité en questions : Rev.de Droit contemporain 1966,n 1.
- G. VINEY et P. JOURDAIN, Traite de droit civil, les conditions de la responsabilite, L.G.D.J. 1998, p. 153, no 333 a 382.
- G. Viney, La responsabilite: conditions, L.G.J., 1982.
- G. VINEY, Reflexions après quelques mois d'application des articles 1 a 6 de la loi du 5 juillet 1985 modifiant le droit a indemnisation des victims d'accident de la circulation, D. 1986, chron.

- G. VINEY, Reflexions après quelques mois d'application des articles 1 a 6 de la loi du 5 juillet 1985 modifiant le droit a indemnisation des victims d'accident de la circulation, D. 1986, chron.
- G. VINEY, Traite de droit civil, Introduction a la responsabilite civile, no 36.
- G. VINEY, Traite de droit civil, T. V, Les obligations la responsabilité: effets, LGDJ, 1988, no 152.
- G.courteu, quand le " tiers exclu " n'est plus exclus lorsqu'il deviant tiers., argus 1978. 1055.
- G.DURRY, Une révolution réussiem l'avance syr recours: Risques no 41mars, 2000.
- G.MARTY,in Le projet TUNC et la réforme du droit des accidents de la circulation : Dr. Soc. 2 févr. 1967.
- H. et L. MAZEAUD et j. MAZEAUD et F. CHABAS Lecons de droit civil, T. II, vol. I, Obligations, théorie générale, 9ème éd. 1998, montechrestien, n 372.
- H.L. et Z. Mazeaud, Traite, I., 11.6 eme ed, n. 1273 a 1289.
- HELLNER, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Suede, art. Prec.
- HELLNER, La nouvelle loi suedoise sur l'assurance obligatoire, art. Prec.
- J. HELLNER, acte du Colloque des 8 et 9 juin 1995, Resp. Civ. et assur., no special avr. 1996.
- J. HELLNER, La nouvelle loi suedoise sur l'assurance obligatoire des dommages causes par un vehicule terrestre a moteur, l'exmple suedois : Assr. Fr., aout-sept. 1976,
- j. j. DUPEYROUX, in "Le projet TUNC et la ré forme du droit des accidents de la circulation" : Dr.Soc. 2 févr. 1967.

- J. LEBRET, in "Le projet TUNC et la reforme du droit des accidents de la circulation": Rev. Dr. Soc. 2 feve. 1967.
- Larher – Layer, le sort des victims d'accidents de la circulation après la loi du 5 juill. 1985, D. 1986, P. 205.
- LE ROY, L'evaluation du prejudice corporel, preface de H. MARGEAT, Paris 12eme ed, Litec, 1993.
- Ordonnance algerienne no 88-31 du 19 juill. 1988 modifiant et completant l'ordonnance no 74-15 du 30 janv. 1974 relative a l'obligation d'assurance des vehicules automobiles et au regime d'indemnisation des dommages v. A. MRABTI, L'evolution de la reparation des dommages resultant des accidents de la circulation routiere, art. Prec. .
- P. ESMEIN, Le nez de Cleopatre ou les affres de la causalite: D. 1964, chtron.
- P. MARTEAU, La notion de causalite dans la responsabilite civile, th. Aix-en-Provence 1913; G. 685.
- P. RAYNAUD, in "g.MARTY,in Le projet TUNC et la reforme du droit des accidents de la circulation" : Dr. Soc. 2 fevr. 1967.
- R. SAVATIER, Sécurité routière et responsabilité civilea propos du projet TUNC :D. 1967, chorn.
- R. BERAUD, Les mythes de la responsabilite civile: JCP G. 1964, I, 1837.
- R. VERAUD, Les mythes de la responsabilite civile, JCP 1964. I. 1937; v. Responsabilite individuelle, garanties collectives: Accidents corporels, reduire les risques et reparer sans faute, rapport de Fondation Nationale Entreprise et Performance a sa mission 1994.
- S. FREDERICQ, Risques moderned et indemnisation des victims de lesions coroprelles, Une alternative a l'extension de la responsabilite civile, L'assurance contre

les accidents a caractere indemnitare, ed. A.I.D.A., Bruylant Brauxelles, 1990, p. 11, no 3.

- s. G. VINEY in « Pour une loi sur les accidents de la circulation », sous la direction de A. TUNC, ed. Economica, 1981.
- S. REY GIVARDOT, La reparation integrale du prejudice, th. Dijon, 1952.
- TUNC, in « Le colloque de l'Association des anciens etudiants de droit de l'U.L.B. touchant le projet TUNC », prec.
- TUNC, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, la loi suedoise du 15 decembre 1975 : RID Comp. 1977.
- TUNC, La reforme du droit des accidents de la circulation, l'ordonnance algerienne du 30 janvier 1974 : RID Comp. 1974.
- TUNC, La securite routiere, esqsse d'une loi sur les accident de la circulation, ed. Dalloz, 1966.
- TUNC, Vers un droit nouveau de l'indemnisation des accidents de la circulation, in "Jalons, dits et ecrits d'Andre TUNC", ed. Societe de legislation comparee 1991.
- W. DUFWA, Assurance no-fault dans le cadre des regles de la responsabilite civile : in « Regimes de no-fault, Dommages-interets, Assurance », Les Cahiers de Droit, no special, vol. 39, no 2 et 3 juin – septembre 1998, Faculte de droit, Universite Laval, Quebec.
- Y. Lambert-Faivre, droit des assurances, 7ed., Dalloz.
- Y. LAMBERT-FAIVRE, Droit du dommage corporel: systemes d'indemnisation, op. cit., p. 39, annexe 3 et no 88.
- Y. LAMBERT-FAIVRE, Droit du dommage corpotel: systemes d'indemnisation, Dalloz 2000.

-
- Y. LAMBERT-FAIVRE, L'indemnisation des victims des prejudices non economiques, Les Cahiers de Droit, no special, vol. 39, no 2 et 3 juin – septembre 1998, Faculte de droit, Universite Laval, Quebec.
 - Yuonne lamber – faivre, Droit des assurances. Dalloz, 1990.

Thésés:

- A. JOLY, Essai sur la distinction du prejudice direct et du prejudice indirect, th. Caen, 1938.
- K. EL-EHEANY, Les dommages resultant des accidents corporels. Etude compare de droit francais, anglais et egyptien, th. Paris 1968.
- CADUET, Le prejudice d'agrement, th. Poitiers 1983.
- J. FAVIER, La relation de cause a effet dans la responsabilite quasi delictuelle, th. Paris, 1951.
- Strack, Essai d'une theorie genetale de la responsabilite civile considere en sa double fonction de garantie et de peintr privee, thèse, Paris, 1947.