

شروط قيام المسؤولية عن حوادث المركبات فى قانونى التأمين الإجبارى المصرى واللىبى

اعداد

□ محمد جمعة على المجرش

مقدمة:

أدى تزايد حوادث السيارات وتفاقم أضرارها إلى الاهتمام بدراسة المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، وقد احتل الموضوع مكانة بارزة في جنبات الواقع العملي وساحات القضاء، مما دفعنا إلى محاولة إلقاء الضوء على جوانب المشكلة من خلال استعراض المبادئ القضائية القائمة.

فالمسؤولية هي تحمل نتيجة خطأ ما، والمسؤولية المدنية على وجه الخصوص تعنى أن مرتكب الخطأ يلتزم بتعويض الأضرار الناتجة عن خطئه.

ولاشك أن تدخل المركبة في الحادث يعد من أهم شروط قيام مسؤولية قائد المركبة عن الحادث المروري سواء في المجتمع الليبي أو المصري، وبناءً على ذلك سوف نتطرق لمفهوم المركبة والحادث وفقاً للقانونين المصري والليبي بالإضافة إلى الصور المختلفة لتدخل المركبة في الحادث سواء كانت متحركة أو ساكنة.

مشكلة البحث:

قامت كل من جمهورية مصر العربية، وليبيا كغيرها من الدول بالكثير من المحاولات من أجل تنظيم المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، وذلك عن طريق إصدار العديد من التشريعات المتلاحقة، إلا أنها لم تصل بعد إلى الطموح المنشود الذي يتمناه كل من يعمل في حقل القانون وهو إكمال تطبيق القوانين في هذا الشأن في الإقليم المصري والليبي بأيسر الطرق وأقل التكاليف.

ولكن من خلال دراستنا لتلك المحاولات التي قام بها المشرع المصري والليبي وجدناه قد تعرض للعديد من العقبات التي حالت دون الوصول إلى الهدف المنشود بل نراها زادت الأمر تعقيداً.

حيث توالى التشريعات حتى صار الأمر إلى ما نحن عليه الآن، وقد حاول المشرع أن يتلافى في كل مرحلة عيوب المرحلة السابقة، وهكذا إلى أن وصل إلى قانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ بشأن المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، وكذلك قانون التأمين الإجباري في ليبيا عن حوادث المركبات سنة ١٩٧١، وكان ذلك بتحقيق القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٧١.

ومما يضاعف المشاكل والتعقيدات التي تواجهنا في هذا الموضوع، أيضاً كثرة القوانين، فتعددت تلك القوانين وكثرت تعديلاتها، وتداخل مراحلها في التطبيق على الواقع له تأثيرات كبيرة على المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية في مصر وليبيا، وينسحب ذلك على الحالة الاقتصادية والاجتماعية وحتى القانونية بطريقة سلبية تعوق تطور وازدهار المجتمع لما تمثله حوادث المركبات الآلية من دور فعال وأهمية في الاقلال من الحوادث مما يعود على المواطن بالرخاء والرفاهية ودفع عجلة التطور والتقدم إلى الأمام.

أهمية البحث:**أولاً: من الناحية النظرية:**

تبدو الأهمية النظرية لموضوع البحث في دراسة المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات لنبيين فيه إلتزامات المواطنين في المجتمع المصري والليبي تجاه حوادث المركبات، وكذلك نظراً يمثله موضوع المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات من أهمية كبيرة في المجتمع المصري والليبي وكثرة وقوعه في كل ساعة ولحظة تقريباً وتأثيره على الأمن والاستقرار الاقتصادي والاجتماعي.

ثانياً: من الناحية العملية:

رغم صراحة القانون وتغليط العقوبات إلا أن مسلسل الإعتداء على القوانين الخاصة بالمسؤولية المدنية عن حوادث المركبات لم يتوقف ولازال مستمراً، فهناك افراد لاتعياً بالقانون، ولذا كانت أهمية هذا البحث من الناحية العلمية، في دراسته دراسة تأصيلية وتحليلية حول هذا الموضوع في القانون المصري والليبي .

أهداف الدراسة:

١. التعرف على الأسس القانونية لقيام قائد المركبة التصرف وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية.

٢. التعرف على كون المضرورين من الأشخاص المشمولين بالتغطية التأمينية.

المبحث الأول: الأساس القانوني لقيام قائد المركبة وفقاً للقواعد العامة للمسئولية المدنية.

المطلب الأول: صور تدخل المركبة المتحركة في الحادث:

يوجد العديد من صور حوادث المركبات المختلفة، والتي يمكن أن تتمثل في وجود إحتكاك أو تصادم بين السيارة المتحركة والمضروب، ولكن تلك المركبة (السيارة) يمكن أن تتدخل بطريقة أو بأخرى في وقوع الحادث رغم إنفصالها عن المضروب، فيتسبب بذلك في حادث مروري، ومن هنا سوف نتناول إحتكاك المركبة المتحركة للمضروب، وتناول أيضاً دورها في الحادث رغم إنفصالها عنه.

أولاً: إحتكاك المركبة بالمضروب

لعل الضرورة الغالبة لحوادث المركبات، تتمثل في وجود إحتكاك أو تصادم بين السيارة المتحركة والمضروب، ولكن تلك المركبة (السيارة) يمكن أن تتدخل بطريقة أو بأخرى في وقوع الحادث رغم إنفصالها عن المضروب، فيتسبب بذلك في حادث مروري، وعليه نستعرض إحتكاك المركبة المتحركة بالمضروب، ومن ثم بيان دورها في الحادث رغم إنفصالها عنه.^(١)

أ- حادث وحيد متحرك

نحن أمام فرض بسيط يقع فيه الحادث من سيارة متحركة واحدة، ولا يكون لأي مركبة أخرى دخل في وقوعه، ويتمثل غالباً في إنقلاب السيارة على الطريق أو إصطدامها بقبة مادية أو بأحد المارة، ويلحق الضرر بالركاب أو المارة من خلال الإتصال المباشر بين السيارة والمضروب، أي الإحتكاك المادي بينهما.^(٢)

وتظل المسئولية عن حوادث السيارات خاضعة لقواعد المسئولية عن الأشياء التي تعبر عنها المادة ١٧٨ مدني بقولها: "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت، أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يريد في ذلك من أحكام خاصة" ولا شك أن السيارة آلة ميكانيكية تستوجب حراستها عناية خاصة، ومن ثم تثبت مسئولية حارسها عما يقع منها من أضرار، وتتعقد تلك المسئولية، من حيث المبدأ، بمجرد تدخل السيارة في الحادث.

ولا تنثور صعوبة، بصدد الفرض موضوع البحث، أي في حالة إشتراك السيارة المتحركة مادياً في إحداث الضرر، حيث يثبت ذلك من خلال وجود إتصال أو إحتكاك مادي بينهما وبين المضروب، فيعد هذا قرينة على علاقة السببية بين السيارة والضرر، أي أن فعل السيارة ذاته هو السبب في إحداث الضرر وتتعقد، بالتالي مسئولية القائد بوصفه المكلف بحراستها من حيث المبدأ.

(١) مهند خليفة عبد السلام، المسئولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، رسالة ماجستير، كلية

الحقوق، جامعة القاهرة، ص ٤٥.

(٢) محمد حسين منصور، تدخل السيارة في حادث المرور مناط مسئولية القائد، الإسكندرية، منشأة

المعارف، ٢٠٠٠، ص ٤٧.

ويتضح من ذلك أن مسؤولية قائد السيارة عن الضرر تقوم بمجرد وجود رابطة سببية بين السيارة والضرر، وتثبت تلك الرابطة من خلال إثبات الإتصال أو الإحتكاك المادى بين السيارة المتحركة والمضروب، فقد جعل المشرع من حدوث الضرر دليلاً على إفلات السيارة من حراسة قائدها وعلى أن هذا الإفلات كان السبب فى إحداث الضرر، فالقائد ملتزم بتحقيق نتيجة هي عدم إحداث السيارة ضرراً لأحد، فإذا حدث ضرر لم تتحقق النتيجة وهذا هو الخطأ^(١)، وقد تدخل القانون لجعله مفترضاً لا يقبل إثبات العكس، ومن ثم فإن هذه المسؤولية لا تدرأ عنه بإثبات أنه لم يرتكب خطأ ما وأنه قام بما ينبغى من العناية والحيطه حتى لا يقع الضرر من السيارة التى يتولى حراستها، وهى لا ترتفع عنه إلا بإثبات أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبى لايد له فيه، وهذا السبب لا يكون إلا قوة قاهرة أو خطأ المضروب أو خطأ الغير.^(٢)

حادث تصادم أكثر من مركبة:

لازالت أحكام القضاء مستقرة على أنه يجب لإقتضاء التعويض من مؤمن ثبوت مسؤولية قائد السيارة عن الضرر^(٣)، وتثبت تلك المسؤولية الشئيه، بتوافر رابطة السببية بين السيارة والضرر، وإذا كان مجرد الإحتكاك أو التلامس بين السيارة المتحركة والمضروب يعد قرينة على قيام تلك الرابطة^(٤)، فإن الأمر يزداد تعقيداً فى حالة تصادم أكثر من سيارة أو إشتراكها فى الحادث، حيث يلزم تحديد دور كل سيارة على حدة وبيان مدى مساهمتها فى وقوعه وتسببها فى إحداث الضرر حتى يتمكن المضروب من الرجوع على المسئول بالتعويض كلياً أو جزئياً وفقاً لنسبة الخطأ المنسوب إليه.

مفاد ذلك أنه لايكفى للرجوع بالضمان على المؤمن أن تكون السيارة المؤمن عليها قد تدخلت فى الحادث بأى صورة أو كان دورها مجرد عامل أو مناسبة لحدوث الضرر، بل ينبغى أن تتدخل فى إحداثه بدور إيجابى فعال، فيلزم أن يقع الضرر نتيجة تدخلها وقيامها بدور سببى أى توافر علاقة سببية بينها وبين الضرر، ويستقل قاضى الموضوع بتقدير تلك العلاقة بوصفها مسألة واقع، وقد رأينا أن القضاء، من الناحية العلمية، يفترض قيام تلك العلاقة بمجرد ثبوت تدخل السيارة المتحركة

(١) السنهورى، الوسيط فى شرح القانون المدنى؛ الجزء الثانى، الاسكندرية، منشأة المعارف، ٢٠٠٦ ص ١٥٤٢

(٢) محمد كمال عبد العزيز، التقنين المدنى فى ضوء القضاء والفقهاء، ١٩٨٠، ج ١ ص ٥٦٥، ومن الأمثلة المتداولة أمام المحاكم لخطأ المضروب المفاغىء على مسافة قريبة من السيارة (عدة أمتار) نقض جنائى ١٢/١٠/١٩٦٤ المجموعة س ١٥ ٥٦٨، ٢٥/٤/١٩٦٦ س ١٧ ص ٤٧٥.

(٣) نقض ٢٥/٢/١٩٨٧ طعن ٤٤٨ اس ٥٣ق.

(٤) محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجبارى منها، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٣، ص ٣٧.

في الحادث، مالم يثبت عكس ذلك من خلال تقديم الدليل على توافر السبب الأجنبي: قوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور.^(١)

ونظراً لثبوت تدخل أكثر من سيارة متحركة في الحادث فإن الخطأ المفترض يثبت، لصالح المضرور، وتقسم المسؤولية بينهم بالتساوي^(٢)، ويتحمل المؤمنون عبء تعويض المضرور أو المضرورين بينهم بالتساوي، ما لم يقدم أحدهم الدليل على أن خطأ.

يخلص مما سبق أنه ينبغي التفرقة بين حالتين، الأولى: حالة تدخل أكثر من سيارة في الحادث دون أن يكون في الوسع تعيين من أحدث الضرر حقيقة من بينهم أو تحديد نسبة مساهمة كل منهم في إحداثه، في هذه الحالة لا يكون ثمة معدى من تقرير التضامن بينهم جميعاً، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي، والثانية: حالة إمكان تعيين محدثي الضرر من بين من وقع منهم الفعل الضار رغم تعددهم، وإمكان تحديد نصيب كل منهم في إحداثه، ففي هذه الحالة لا يسأل كل منهم إلا عن الضرر الحادث بخطئه، ولا يسألون البتة على وجه التضامن.^(٣)

ثانياً: انفصال المركبة المتحركة عن المضرور.

يشترط لالزام المؤمن بالتعويض ثبوت مسؤولية قائد السيارة من خلال توافر علاقة السببية بينهما وبين الضرر، ولا يقتصر هذا الدور الإيجابي على حالة إحتكاك السيارة المتحركة بالمضرور، بل يمكن أن يتوافر أيضاً في حالة انفصال تلك السيارة عن المضرور، إذا ثبت أن فعلها كان السبب المنتج في وقوع الضرر.^(٤)

ويحدث في واقع الحياة العملية^(٥)، وقوع الحادث دون إحتكاك المركبة بالمضرور، ففي هذه الحالة تكون المركبة في حالة حركة، ولكنها لا تحتك بالمضرور، ومن أمثلة ذلك محاولة قائد المركبة أو الدراجة أو أحد عابري الطريق تفادي الإصطدام بمركبة معينة، فيؤدي به ذلك إلى

(١) محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الاجباري منها، مرجع سابق، ص ٢٣.

(٢) طبقاً لنص المادة ١٦٩ مدني التي تقضى بأنه "إذا تعدد المسئولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزاماتهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي، إلا إذا عين القاضى نصيب كل منهم في التعويض.

(٣) مجموعة الأعمال التحضيرية، ص ٣٨٢، ٣٨٤.

(٤) محمد حسين منصور، تدخل السيارة في حادث المرور مناط مسؤولية القائد، الإسكندرية، منشأة المعارف، ٢٠٠٠، ص ٧٤.

(٥) عادل زايد المطيري، الحماية القانونية للمضرور من حوادث المركبات الآلية وفقاً لأحكام قانون التأمين الإجباري؛ رسالة دكتوراه (المصري والفرنسي والكويتي)؛ كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٣٣٨.

الإرتطام بعقبة مادية أخرى، ويشترط لإلزام المؤمن بالتعويض، ثبوت مسؤولية قائد المركبة من خلال توافر علاقة سببية بين فعل المركبة والضرر^(١).

المطلب الثاني: تدخل المركبة الساكنة في الحادث:

لعل الصورة المعتادة للحادث المروري وقوعه من قبل مركبة متحركة، ولكن واقع الحياة العملية أثبت أنه يمكن أن يكون للمركبة الساكنة "الواقفة" دور في الحادث من خلال إتصالها، أو إنفضالها، عن المضرور، أو بأية صورة أخرى لذا نجد أغلب التشريعات قد ساهمت في إدخال دور المركبة المتوقفة في الحادث ضمن التغطية التأمينية، بهدف تحقيق قدر أكبر من الحماية للمضرور.

أولاً: إحتكاك المركبة الساكنة بالمضرور:

بالرجوع إلى القواعد العامة في المسؤولية عن الأشياء نجد أنه يشترط لتقرير مسؤولية الحارس أن تتدخل المركبة بشكل إيجابي في إحداث الضرر^(٢)، ولا يكفي أن يقتصر دورها على كونها مجرد عامل، أو مناسبة لحدوث الضرر، أي لا يكفي تدخلها السلبي في إحداثه^(٣)، ومن المتفق عليه أن التدخل الإيجابي^(٤)، لا يقتصر على السيارة المتحركة بل يمكن أن ينطبق على السيارة الساكنة إذا كانت وقت الحادث واقفة في غير وضعها الطبيعي، أو في مكان غير معتاد الوقوف فيه، مما يؤدي إلى إصطدام مركبة أخرى بها، أو دراجة أو أحد المارة^(٥)، ويعتبر تدخل المركبة سلبياً إذا كانت في مكان صحيح ومألوف ليس من شأنه أن يحدث ضرراً في العادة.

ومن هنا يجب أن نفرق بين أمرين:

الأول: ينبغى عدم الربط بصفة مطلقة بين الوقوف المخالف لقواعد المرور، والمسؤولية عن الحادث، فالوقوف المخالف أو غير المعتاد لا يعنى بالضرورة تدخلاً إيجابياً للمركبة في إحداث الضرر، وبالتالي تتعقد مسؤولية قائدها عنه، فالأمر لا يتعلق بإسناد الخطأ إليه، لأن الخطأ مفترض في جانبه بمجرد ثبوت علاقة السببية بين المركبة والضرر وفقاً لما أخذ القانون والقضاء في مصر، وينبغى الأخذ في الإعتبار الظروف التي وقع فيها الحادث من جهة وخطأ الغير أو المضرور من جهة أخرى، لتحديد مدى توافر رابطة السببية بين المركبة الواقعة والضرر.

(١) محمد حسين منصور، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والتأمين الإجبارى منها، مرجع سابق، ص ٥٠.

(٢) مراد على الطراونة، التأمين الإلزامى على المركبات دراسة مقارنة بين القانون المصرى والأردنى، رسالة دكتوراه، جامعة الدول العربية، قسم الدراسات القانونية، ٢٠١٠، ص ١٧٦.

(٣) عادل زايد المطيرى، مرجع سابق، ص ٣٤١.

(٤) إبراهيم الدسوقي، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات دراسة مقارنة لنظرية السبب الأجنبى فى الفقه والقضاء المصرى والفرنسى، دار النهضة العربية، ١٩٧٥، ص ٤٣.

(٥) نقض ١٩٦٣/٢/٢٠ المجموعة من ٥/ص ٢٤٠: يشترط لتحقيق مسؤولية الحارس الأشياء المقررة

فى المادة ١٧٥

أما الوضع الذي استقر عليه القضاء في ليبيا وفقاً للمبدأ الذي قرره المحكمة العليا والذي سبق الإشارة إليه^(١)، فعلى المضرور في هذه الحالة أن يثبت الخطأ وفقاً للقواعد العامة، إلا أنه في بعض الأحيان قد تقف المركبة في مكان ممنوع الإنتظار فيه لأسباب تتعلق بتنظيم سير المركبات، أو لأسباب أخرى، ثم يصطدم بها أحد المارة أو مركبة أخرى أو دراجة في وضح النهار رغم إتساع الشارع، وسهولة تفاعل المركبة الواقفة، ففي هذه الحالة لا يشكل وقوفها سبباً لإضطراب حركة السير، ولعل السبب في الحادث في هذه الحالة قد يرجع إلى خطأ المضرور، فينبغي للمحكمة في هذه الحالة أن تتصدى لفرض بيان علاقة السببية بين المركبة الواقفة، والضرر الذي أصاب الغير، ونتيجة لوقوفها في هذا المكان، فقد يكون خطأ المضرور أو الغير سبباً لتحقيق الحادث، أو المشاركة في تحمله إذا كان خطأ المضرور يستغرق خطأ المضرور يستغرق خطأ قائد المركبة المتوقفة.

الثاني: أن تدخل المركبة الواقفة في الحادث لا يقتصر فقط على حالة التصادم كما هو الغالب، بل يمكن أن تكون المركبة ذاتها سبباً في وقوع الضرر، كما لو كانت مصدراً بشرر متطاير منها^(٢)، أو جزء من المركبة كمسمار، أو إطار أحدث ضرراً، ويقع على المضرور في هذه الحالة إثبات وجود تلامس، أو إحتكاك من الشرر أو الأشياء المتطايرة من المركبة، فتقوم قرينة السببية بين المركبة والمضرور، فيعد تدخلها في^(٣) هذه الحالة إيجابياً في إحداث الضرر، ولا يكلف المضرور بإثبات خطأ الحارس "قائد المركبة" فهذا الخطأ مفترض بقوة القانون، ويستطيع الحارس تقديم الدليل على أن تدخل المركبة لم يكن إلا تدخلاً سلبياً، وللحارس كذلك هدم رابطة السببية بين تدخل المركبة "السيارة" والضرر بإثبات أن ما وقع كان سبب أجنبي، سواء كان متمثلاً في القوة القاهرة، أو خطأ الغير أو المضرور، كذلك فإن المشرع الفرنسي إعتبر أن التدخل السلبي للمركبة "السيارة" قد يكون سبباً في المسؤولية من خلال النص في المادة الأولى من ذلك القانون رقم ٦٧٧ لسنة ١٩٨٥ على تدخل المركبة في الحادث، فمن المتصور أن يقع الحادث بفعل سلبي من خلال وقوع الضرر عن طريق أجزاء متطايرة من المركبة، كتطبيق عام لفكرة المسؤولية عن الأشياء، فالمركبة هنا هي أداة الحادث والشئ المتطاير هو الفعل الإيجابي.^(٤)

(١) طعن نقض المحكمة العليا الليبية طعن ٥٧ ق. لسنة ٥٧١ ج.

(٢) إبراهيم الدسوقي، مرجع سابق، ص ٤٢

(٣) محمد حسين منصور، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، مرجع

سابق، ص ٦٣

(٤) Jacquen flour, jeam – lucaubert et eric – souvauz. Les objlgation, Arm and Colin, ٢٠٠٣, p. ٣٣٠.

ثانياً: انفصال المركبة الساكنة عن المضرور:

إن أغلب الصور في الواقع العلمي هو أن تكون المركبة متوقفة في مكان معين، فينتج عن ذلك حادث مروري^(١) على الرغم من عدم إتصالها بالمضرور، رغم أن المشرع في مصر قد اشترط ضرورة توافر علاقة سببية بين المركبة والضرر، فإنه يصعب توافر هذه العلاقة في حالة المركبة المتوقفة التي لا يثبت إحتكاكها بالمضرور^(٢) نظراً لدورها السلبي في الحادث، إلا أنه قد تنشأ المسؤولية القانونية لقائد المركبة إذا أثبت المضرور بأن دورها كان إيجابياً في وقوع الضرر^(٣)، كما في حالة وجود مركبة تقف في مكان مخالف، فيضطر قائد مركبة أخرى، أو أحد المارة إلى تغيير مساره، ويترتب على ذلك إصطدامه بمركبة أو أية عبة مادية.

ثالثاً: حادث فتح الباب:

ينبغي أعمال القواعد العامة في المسؤولية المدنية، سواء فيما يتعلق بالمسؤولية عن الفعل الشخصي أو بالمسؤولية عن الفعل الشخصي أو بالمسؤولية عن الأشياء وكقاعدة عامة يمكن القول بأنه إذا أدى فتح الباب إلى إصابة الغير، ممن يشملهم التأمين الإجباري، بضرر جسماني، فإن التأمين يغطيه بشرط ثبوت مسؤولية قائد السيارة، والأصل ثبوت تلك المسؤولية، بوصفه الحارس، بمجرد وقوع الضرر أثر الإحتكاك بالباب الذي لعب دوراً إيجابياً في وقوعه، حيث يؤدي ذلك الدور إلى إفتراض علاقة سببية بين فعل الباب والضرر، ما لم يقدّم المدعى عليه الدليل على نفي تلك العلاقة من خلال إثبات القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور.

وينطبق تلك المبادئ على الفروض العملية السابق إستعراضها في القانون الفرنسي يتضح لنا مايلي: (٤)

أولاً: إذا وقعت الإصابة لسائق السيارة المفتوحة، فإن التأمين لا يغطيه، ما لم تكت الإصابة وليدة تصادم مركبة أخرى بالباب وتقع المسؤولية كلياً أو جزئياً على عاتق سائق تلك المركبة، هنا يستفيد السائق المصاب، بوصفه من الغير، من التأمين الوارد على المركبة المذكورة، مثال ذلك توقف السيارة على جانب الطريق (خارج المجرى)، في وضع النهار (أو ليلاً مع إضاءة شارة الإنظار) فتأتى سيارة مسرعة، منحرفة عن مجرى الطريق، وتمر بطريقة ملاصقة للسيارة المتوقفة فترطم بالباب المفتوح ويصاب السائق، لاشك أن خطأ السائق المار يمكن أن يستغرق خطأ السائق

(١) مراد على الطراونة، مرجع سابق، ص ١٥٩

(٢) عادل زايد المطيري، مرجع سابق، ص ٣٤٥

(٣) أحمد على شكورفوا، ضمان تعويض الضرورين في حوادث المرور، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، ٢٠٠٦، ص ٧٣.

(٤) محمد حسين منصور، تدخل السيارة في حادث المرور مناط مسؤولية القائد، مرجع سابق، ص ص

المصاب(الواجب عليه التبصر قبل فتح الباب) أو يشترك معه طبقاً لظروف الدعوى التي يستقبل بتقديرها قاضى الموضوع.^(١)

ثانياً: إذا وقعت الإصابة لراكب السيارة المفتوحة، فإن التأمين يغطى الضرر، بشرط أن يكون هذا الراكب من المستفيدين من التأمين الإجبارى (راكب السيارة الأجرة مثلاً)، حيث تفترض مسؤولية السيارة عن الضرر - لثبوت الدور الإيجابى لبابها فى وقوع الحادث، مثال ذلك فتح السائق باب الحافلة بطريقة غير صحيحة أو فى توقيت (أو مكان) خاطيء فيؤدى ذلك إلى إصابة الراكب الموجود بجانب الباب أو أثناء هبوطه سواء لإحتكاكه بالباب أو لانزلاقه أو لارتطامه بسيارة أو عربة مادية أخرى.

ويستطيع المدعى عليه التخلص من التزامه بالتعويض قبل الراكب باثبات القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور، كما لو كان هو الذى تولى الفتح الخاطيء للباب دون إذن السائق، أو تسرعة فى الهبوط قبل الوقوف التام للحافلة، وإن كان ذلك، فى رأينا، لا يعفى السائق كلية من المسؤولية حيث ينبغى عليه عدم فتح الباب إلا بعد التوقف وفى المكان الصحيح.

وإذا كان الراكب ممن لا يغطيهم التأمين الإجبارى (كأفراد أسرة السائق أو ركب السيارة الخاصة) فليس بوسعه سوى الرجوع على السائق بوصفه الحارس أو على الغير ومؤمنه فى حالة ما إذا كان الحادث وليد تصادم ساهم فيه خطأ سائق مركبة أخرى مؤمن عليها.

ثالثاً: وقد تقع الإصابة، وهذا هو الفرض الغالب لحوادث فتح الأبواب، للغير، حيث يؤدى فتح الباب بطريقة عشوائية إلى الارتطام بأحد المارة أو دراجة أو مركبة أخرى، يغطى التأمين الإجبارى، بلاشك كل الأضرار الجسمانية التى تقع للغير فى هذه الحالة، حيث تثبت مسؤولية الحارس عن الضرر لأن الباب لعب بلاشك دوراً إيجابياً فى وقوع الحادث، ويستطيع المدعى عليه، بطبيعة الحال، دفع مسؤوليته أو تخفيضها بإثبات السبب الأجنبى بقوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور.

المبحث الثانى: كون المضرور من الأشخاص المشمولين بالتغطية التأمينية:

يوجد العديد من مظاهر الحماية فى التأمين الإلزامى على المركبات التى أقرتها القوانين فى جمهورية مصر العربية وليبيا، الذيت تشملهم التغطية التأمينية بموجب التأمين الإجبارى من المسؤولية المدنية التى تنشأ عن حوادث المركبات، والذين يمكن أن نسميهم بالمضرورين المستفيدين

(١) فمن المقرر فى قضايا النقض، أن إستخلاص الفعل المكون للخطأ وعلاقة السببية بين الخطأ

والضرر هو مما تستقل بتقديره محكمة الموضوع بغير معقب من محكمة النقض مادام إستخلاصها

سائغاً، أما تكييف الفعل بأنه خطأ أو نفى هذا الوصف عنه هو من المسائل التى تخضع لرقابة

محكمة النقض (نقض ١٩٨٤/١/١٩ طعن ١٩٨٤/٤/٣٠ - ٥٠ - طعن ١٩٨٤/٤/٣٠ طعن ٤٤٨ س ٥٢

مجموعة البناوى ص ١٠٣١، ١٠٣٢.

من التغطية التأمينية، وفئة أخرى يمكن أن نطلق عليها المضرورين الذين لا تشملهم التغطية التأمينية وهم من المستبعدين من هذه التغطية.

ويمكن أن نوضح ذلك من خلال المطلبين الآتين

المطلب الأول: المضرور المستفيد من التغطية التأمينية:

الفرع الأول: المضرور المستفيد من التغطية التأمينية:

المضرور المستفيد في عقد التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات، هو كل شخص يكون له حق إستيفاء مبلغ التأمين عند وقوع الخطر المؤمن منه، وهو الشخص الذي يؤدي إليه المؤمن ما إلتزام به في حال وقوع الحادث أو الخطر المبين في العقد، حيث ينشأ الحق في التعويض من تاريخ وقوع الفعل، ولذا سنتعرض لمفهوم الغير ولمفهوم المتضرر وفقاً لأحكام التأمين الإجباري (الإلزامي) في التقسيم التالي:

١- مفهوم الغير وفقاً لقانون التأمين الإجباري.

٢- مفهوم المتضرر وفقاً لأحكام قانون التأمين الإجباري.

أولاً: مفهوم الغير وفقاً لقانوني التأمين الإجباري المصري الليبي:

يذهب الفقه والقضاء في مجموعة إلى القول بأن مفهوم الغير، في هذا الخصوص يجب أن يتم بالمقابلة لمدلول الراكب، وذلك بتقريرهم أن كل شخص يخرج من دائرة الراكب، يعتبر من الغير، وأيضاً يعتبر من الغير في هذا الشأن الأشخاص الذين يصابون بأضرار أثناء جلوسهم أمام منازلهم أو في داخل هذه المنازل، وذلك بسبب إقتحام السيارة لهذا الأخير.^(١)

وبذلك يكون هذا الإتجاه قد أخذ بالمعيار المادى البحث بشأن تحديد صفة الشخص في علاقته بمستغل المركبة وتغاضى تماماً عن المفهوم القانوني لفكرة الغير، بل إن جانباً من الفقه قد ذهب إلى أبعد من ذلك، حيث أنه لم يكتف بشأن تحديد مدلول الغير في هذا الخصوص بالمعيار المادى فقط، بل قرن ذلك بنوع السيارة، المستخدمة في عملية النقل، وغض النظر تماماً عن الرابطة القانونية بين المصاب ومستغل المركبة، حيث أنه قرر بأن كافة الأشخاص الذين يستقلون سيارات مخصصة لنقل الأشياء، لا يعتبرون من الراكب، بل يدخلون في منطقة الأغيار، ومن ثم فإنهم يستفيدون من الدعوى المباشرة، وفقاً لهذه الصفة.

فقد رأى هذا الجانب من الفقه أن تقييد لفظ الغير يأتي فقط من مقارنة هذه المادة، بالمادة التي تليها (٦٤)، التي تولت تنظيم التأمين الإجباري عن حوادث السيارات بالنسبة للراكب، ومن ثم يكون المقصود بالغير في هذا المجال كل شخص يصاب بضرر من جراء وقوع حادث لسيارة تخضع للتأمين الإجباري، لا ينطبق عليه وصف الراكب، بمعناه المحدد في المادة (٧٨) من اللائحة التنفيذية

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتمزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، الكويت، ذات

لقانون المرور، التي تشترط لإكتساب الشخص صفة الراكب أن يكون مستقلاً لسيارة معدة أصلاً لنقل الركاب.^(١)

ونظراً لأن القاضى عند حكمه بالتعويض يتعين عليه الأخذ فى الاعتبار طبيعة العلاقة بين المصاب ومستغل المركبة فإنه يجب تحديد مدلول الغير وفقاً للمفهوم القانونى والتخلى تماماً عن المعيار المادى الذى يذهب إليه الفقه والقضاء، لما يترتب على الأخذ به من ناحية خروج بعض الأشخاص من دائرة التعاقد ودخولهم منطقة الأغيار، وبالتالي فإن دعواهم عن الأضرار التى لحقت بهم يجب أن تؤسس على قواعد المسؤولية عن فعل الشئ الخطر، وهذا يؤدى وبدون شك، إلى إنكار روح العلاقة التعاقدية التى نشأت بينهم وبين مستغل المركبة، ويبدو ذلك واضحاً متى كان المتعاقد مع مستغل المركبة بهدف نقله من مكان إلى آخر، قد أصيب بضرر من جراء وقوع حادث للسيارة أثناء تنفيذ عقد النقل، ولكن قبل تواجد المتعاقد على متن وسيلة النقل، ومن ثم فإن دعواه تجاه مستغل المركبة، يجب أن تؤسس وفقاً لمنطق هذا الإتجاه على قواعد المسؤولية عن فعل الشئ الخطر، وهذا لم يقل به أحد.

ومن ناحية ثانية نجد أن دخول بعض الأشخاص منطقة الركاب رغم أنهم لهم يساهموا فى تكوين عقد نقل بمقابل، كما هو الحال بالنسبة للراكب بالمجان، فلاشك فى أنه يعتبر وفقاً للمعيار المادى البحث من طائفة الركاب، ومن ثم فإنه يخرج من دائرة الأغيار، رغم أن الغالبية العظمى من الفقه والقضاء تذهب إلى القول بأنه يعتبر من الغير فى علاقته بمستغل المركبة، ومن ثم فإن دعواه يجب أن تؤسس على قواعد المسؤولية عن فعل الشئ الخطر، وتستبعد قواعد المسؤولية العقدية.

ومن ناحية ثالثة إستفادة بعض الأشخاص من الدعوى المباشرة، المنبثقة من فكرة التأمين الإيجابى، عن حوادث المركبات، رغم أن ذلك يخالف ما اتجهت إليه إرادة المشرع، كما أنه لا يتفق مع الإتجاه الغالب فى الفقه والقضاء.^(٢)

ويبدو ذلك واضحاً بالنسبة لعمال وقائد المركبة، التى وقع منها الحادث، فلاشك أنهم يعتبرون وفقاً للمعيار المادى من طائفة الركاب، وذلك لوجود وصلة مادية بينهم وسيلة النقل، ومن ثم يتعين وفقاً لمنطق هذا الإتجاه تعويضهم، عما يلحق بهم من أضرار، وهذا يتنافى مع إرادة مع المشروع الحقيقية كما أنه لا يتفق مع ما استقر عليه الفقه والقضاء.

(١) فيصل ذكى عبد الواحد، المفهوم القانونى للمستفيد من التأمين الإيجابى من المسؤولية المدنية عن

حوادث السيارات؛ الكويت، مطبوعات جامعة الكويت، ١٩٩٤، ص ٢٨

(٢) محمود جمال الدين زكى، مشكلات المسؤولية المدنية ج ٢ ص ٤٠٤، نقض مدنى ١٩٧٩/١٢/٢٧،

ط رقم ١١٤، س ٤٩ ق ٢٠، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٣٠ ص ٤٠٣،

١٩٨٣/٣/٢٩، ط رقم ١٨٢٧ س ٤٩ ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٣٤، ج ١،

سنة ١٩٨٣، ط رقم ٩٩٢ س ٥٢، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، ص ٣٤، ج ٢،

ص ١٢٣٨.

كما أننا لا نتفق مع الإتجاه القائل، بأن فكرة الغير، تكون مرتبطة بنوع وسيلة النقل، وذلك بجانب المعيار المادى، لأن مسابرة منطق هذا الإتجاه، يترتب عليها من جهة إنكار روح العلاقة التعاقدية، وما يبنى على ذلك من نتائج خطيرة، وبناء على ما تقدم ذكره فإنه يقصد بالغير فى هذا الخصوص، كل شخص لم يساهم فى تكوين عقد نقل بمقابل مع مستغل المركبة، وذلك من أجل نقله من مكان إلى آخر.

وعلى ذلك يعتبر من الغير فى الشأن الأشخاص الذين يسيرون على الطرق، سواء كانوا من عابرى الطريق، أو ركاباً لسيارات أخرى، أيضاً يعتبر من الغير، المتعاقد مع مستغل المركبة بقصد نقله من مكان إلى آخر، وذلك بالنسبة للأضرار التى تلحق به من جراء وقوع حادث للسيارة، قبل بداية تنفيذ عقد النقل أو بعد الإنتهاء من عملية التنفيذ، كذلك الأمر يعتبر من الغير، الأشخاص الذين يصابون بأضرار أثناء تواجدهم أمام فى داخل منازلهم، وذلك بسبب إقتحام السيارة للمنزل.^(١)

وبالرجوع لنصوص قانون التأمين الإلجبارى الليبى رقم ٢٨ لسنة ١٩٧١ فى المادة (٦) من هذا القانون وجد أنه "يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو عن إصابة بدنية أى شخص من حوادث المركبة الآلية إذا وقعت فى الجمهورية الليبية، بقيمة غير محددة على أن يكون التأمين على السيارات الخاصة والدراجات النارية لصالح الغير دون الركاب، وفى باقى أنواع المركبات الآلية يكون لصالح الغير والركاب معاً دون عمالها."^(٢)

وأخيراً يعتبر من الغير، فى هذا المجال، الراكب بالمجان، وذلك وفقاً لما يذهب إليه الإتجاه الغالب فى الفقه والقضاء.

فالراكب بالمجان لا يستفيد من التأمين الإلجبارى، وذلك على أساس أن المؤمن لا يلتزم بتغطية الأضرار التى تنتج من جراء وقوع حادث لسيارة مؤمناً عليها إلا إذا تقررت مسؤولية قائد المركبة^(٣)

أما المقصود بالغير: فهو الشخص غير راكب المركبة التى أرتكبت الحادث، ذلك أن المضرور عن الحادث لا يخرج من كونه إما راكب المركبة ذاتها التى أرتكبت الحادث أو غير راكب بها، وبالتالي يمكن القول بأن الغير هو غير متواجد بالمركبة أثناء الحادث.

إلا أن هذه التفرقة بين الراكب والغير لم تعد قائمة بعد التدخلات القضائية المتمثلة فى الطعن بعدم دستورية هذه التفرقة فى كل من القضاء المصرى والقضاء الليبى، رغم أن المشرع الليبى لم يعكس ذلك أثناء قيامه بإدخال تعديل فى نص المادة السادسة، بخلاف قانون التأمين الإلجبارى

(١) فيصل ذكى عبد الواحد، مرجع سابق، ص ٣١

(٢) تم تعديل المادة (٦) من هذا القانون بقانون رقم ٨ لسنة ٢٠٠١، تم الإشارة إليه سابقاً.

(٣) أحمد شرف الدين، أحكام التأمين فى القانون والقضاء، جامعة الكويت، ١٩٨٣، ص ٤٩٠

المصرى الجديد رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧، حيث تضمن المادة (١) الفقرة (٢) من هذا القانون أنه يشمل بممتلكات الغير عدا تلفيات المركبات وفقاً لأحكام وثيقة التأمين تنفيذاً لهذا القانون.^(١)

المطلب الثاني: المضرورة المستبعد من نطاق التغطية التأمينية:

تمهيد:

لتحديد المتضرر يجب علينا أن نقوم بتحديد المستبعدين من نطاق الحماية التأمينية حتى لو كانوا متضررين من حادث المركبة، فهل منح كل من المشرع المصرى واللىبى التغطية التأمينية لكافة الركاب، أو أن فئة مستبعدة من هذه الحماية، ولذلك سنقوم بعرض نطاق الإستبعاد والموقف الحالى للفقهاء والقضاء لكل من القانونين فى التالى:

أ- نطاق الإستبعاد.

ب- موقف الفقه والقضاء الحالى.

وسوف نتناولهما بالتفصيل:

أولاً: نطاق الإستبعاد:

لقد أستبعد المشرع المصرى فى قانون التأمين الإلجبارى القديم رقم (٦٥٢) لسنة ١٩٥٥، طائفة معينة من الركاب من نطاق التغطية التأمينية، فلا يلتزم المؤمن بتعويض هؤلاء الأشخاص عما لحقهم من ضرر جراء الحادث المرورى، وذلك يرجع لعدة أسباب، إما لكونهم يرتبطون بصلة بقائد المركبة أو يستحقون التعويض، ولكن ليس طبقاً لقواعد قانون التأمين الإلجبارى، حيث نصت المادة المتبعة من أحكام القانون^(٢)، بأنه: " لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن وفاة، أو عن أية إصابة بدنية تلحق زوج قائد السيارة، وأبويه وأبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركابها أياً كانت السيارة، أو كانوا من الركاب حالة سيارة الأجرة والسيارة تحت الطلب.

وبالرجوع لنص المادة السادسة من قانون المرور رقم (٤٤٩) لسنة ١٩٥٥م نجدها تنص على أن "التأمين الإلجبارى لا يشمل ركاب السيارة الخاصة، أو الدراجات النارية، وعمال باقى أنواع السيارات".^(٣)

أما بالنسبة لقانون التأمين الإلجبارى اللببى رقم ٢٨ لسنة ١٩٧١ فى نص المادة السادسة قبل أن يدخل عليها المشرع أية تعديل نجد مضمونها يتفق مع نص المادة السابعة من قانون التأمين الإلجبارى المصرى رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥.

(١) مهند خليفة عبد السلام، مرجع سابق، ص ص ٦٠، ٦١

(٢) نص المادة ٧ من قانون التأمين الإلجبارى المصرى رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥.

(٣) أنظر وثيقة التأمين النموذجية الصادرة لتنفيذ للقرار الوزارى رقم ١٣٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن تنفيذ حكم المادة الثانية من قانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥.

رغم أن المشرع الليبي في نص المادة السادسة من القانون المذكور لم يقرر بصريح النص إخراج أسرة قائدة المركبة من نطاق التغطية التأمينية، إلا أنه يستشف ذلك من نص المادة السادسة التي تقرر "يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة، أو عن أية إصابة بدنية تلحق أي شخص من حوادث المركبات الآلية إذا وقعت في الجمهورية العربية الليبية، وذلك بقيمة غير محددة، على أن يكون التأمين على السيارات الخاصة والدراجات النارية لصالح الغير دون الركاب، وفي باقى أنواع المركبات الآلية يكون لصالح الغير والركاب معاً دون عمالها".

ومن هنا نجد أن المشرع الليبي في نص المادة السادسة قد فرق بين طائفتين من الركاب وهما ركاب المركبة الخاصة غير المشمولين في نطاق التغطية التأمينية، ومن بينهم أفراد أسرة صاحب المركبة الخاصة إذا كانوا ضمن ركابها، وباقى أنواع المركبات يكون التأمين لصالح الركاب والغير دون العمال.

ومن خلال إطلاعنا على نص المادة السابعة من قانون التأمين الإلجبارى المصرى رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، ونص المادة (٦) من قانون التأمين الإلجبارى الليبي رقم ٢٨ لسنة ١٩٧١ يمكن حصر الأشخاص غير المشمولين في نطاق التغطية التأمينية بالتالى:

التعريف بقائد السيارة:

يتنازع تحديد سائق المركبة هنا تعريفان: أحدهما نظرى، يتجه إلى أن المقصود بسائق المركبة هو ذلك الشخص الذى يحمل رخصة القيادة ويتولى قيادة سيارة ما.

والثانى تعريف واقعى يتجه إلى أن المقصود بسائق المركبة هو ذلك الشخص الذى يجلس أمام عجلة القيادة بالفعل ويتولى زمام تحريك السيارة، وقت وقوع الحادث، ولو لم يكن مصرحاً له بقيادتها.^(١)

وقائد السيارة أو السائق: هو كل شخص يقود السيارة بالفعل أى يسيطر على عجلة القيادة وقت وقوع الحادث سواء كان هذا الشخص مصرحاً له بقيادة السيارة كالمالك والمرتهن والمنتفع والمستعير أو غير مصرح له بقيادة السيارة كالمسارق والمغتصب وسواء كان هذا الشخص يحمل رخصة قيادة أو لا يحمل هذه الرخصة^(٢) ووفقاً لهذا المعنى لا يستفيد قائد السيارة من التأمين الإلجبارى إذا كان داخل السيارة أو صاعداً إليها أو نازلاً منها ويأخذ قائد السيارة حكم الغير فيستفيد من التأمين الإلجبارى إذا كان بجوار السيارة فيصاب بفعل سيارة أخرى أو أثناء عبوره الطريق

(١) محسن عبد الحميد البيه، خطأ المضرور فى مجال حوادث المرور، جامعة المنصورة، ١٩٩٨،

ص ١٢٩

(٢) نقض مدنى جلسة ١٩٧٨/٢/٩ مجموعة أحكام النقض س ٢٩، ص ٤٣٧.

ليصل إلى السيارة.. أيضاً يستفيد من التأمين الإجبارى قائد الدراجة البخارية الذى يصاب أثناء عبوره الطريق على قدميه مسكاً بالدراجة البخارية بيديه. (١)

نطاق حرمان قائد السيارة من الإستفادة من التأمين:

يقتضى بحث نطاق حرمان قائد السيارة من الإستفادة من التأمين الإجبارى تناول فرضين:

الفرض الأول: حادث فردى:

إذا كانت إصابة قائد السيارة أو وفاته بسبب حادث فردى وقع من سيارته كأن ترتطم السيارة بجسم ما أو تنقلب لأى سبب فإن القائد لا يستفيد من التأمين الإجبارى أياً كان نوع السيارة التى يقودها وأياً كان السبب فى وقوع الحادث.

الفرض الثانى: حادث تصادم:

إذا كانت إصابة قائد السيارة بسبب حادث تصادم بين سيارتين أو أكثر ففى هذه الحالة يستفيد كل قائد سيارة من التأمين الإجبارى عن طريق مؤمن السيارة التى إصطدمت به وعلّة ذلك أن حرمان قائد السيارة من الإستفادة من التأمين الإجبارى فى حالة وقوع الإصابة أو الوفاة بسبب السيارة التى يقودها، أما إذا أصيب قائد السيارة بسبب سيارة أخرى فإنه يكون فى مركز المضرور من حادث السيارة الأخرى وليس فى مركز المسئول بالنسبة لفعل هذه السيارة الأخرى، وعلى ذلك يلتزم مؤمن كل سيارة بأن يعرض قائد السيارة الأخرى ويسرى نفس الحكم حتى لو كانت السيارات المتصادمة مؤمناً عليها لدى مؤمن واحد. (٢)

أ. زوج قائد السيارة وأبويه وأبنائه:

نص قانون التأمين الإجبارى من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات على أنه لا يلتزم بتغطية المسئولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو عن أية إصابة بدنية تلحق زوج قائد السيارة وأبويه وأبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركابها أياً كانت السيارة، أو كانوا من الركاب فى حالة السيارة الأجرة أو السيارة تحت الطلب (م٧).

تحديد معنى الأقارب الذين يشملهم الحظر:

تشمل هذه الطائفة من أقارب قائد السيارة والذذين لا يشملهم التأمين الإجبارى:

أ- زوج أو زوجة قائد السيارة ويعتد فى هذا الشأن يتوافر رابطة الزوجية وقت وقوع الحادث وليس قبله أو بعده، فإذا كانت الزوجية قائمة بين قائد السيارة وبين المصاب وإنحلت هذه الرابطة قبل وقوع الحادث ففى هذه الحالة يستفيد المضرور من التأمين الإجبارى لعدم توافر

(١) فايز أحمد عبد الرحمن، التأمين من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات؛ القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦، ص ٢٣

(٢) محمد إبراهيم الدسوقي تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع، القاهرة، دار النهضة، ٢٠٠٨، ص ٦٣

رابطة الزوجية وقت الحادث، أيضاً إذا كانت علاقة قائد السيارة بالمضروب مجرد خطبة ولم يتم عقد الزواج ووقع الحادث قبل إتمام الزواج فإن المضروب في هذه الحالة يستفيد من التأمين الإجباري.

ب- أصول قائد السيارة كالأباء والأمهات.

ت- فروع قائد السيارة كالأبناء والبنات.

أما غير هؤلاء كالأعمام والأخوال والعمات والخالات أو أبنائهم.. فإنهم يستفيدون من التأمين باعتبارهم مضروبين من حوادث السيارات حيث أن الأشخاص المذكورين في النص المذكورين على سبيل الحصر.

نلخص مما سبق وكما قررت محكمة النقض المصرية في حكم حديث لها أن المؤمن لا يلتزم بتغطية المسؤولية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق زوج قائد السيارة وأبويه وأبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركابها أيًا كانت السيارة أو كانوا من الركاب في حالة السيارة الأجرة والسيارات تحت الطلب ولا يغطي التأمين في هذه الحالة المسؤولية المدنية عن الإصابات أو الوفاة التي تقع لهؤلاء الركاب سواء أكان قائد السيارة مالكا لها أو غير مالك.^(١)

ب. ركاب السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص:

تضمن قانون المرور السابق رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ المادة السادسة منه أن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بالنسبة للسيارات الخاصة والموتوسيكل الخاص يكون لصالح الغير دون الركاب.

وقد بينت المادة ١٣ من قانون التأمين الإجباري مفهوم الراكب فقررت ما يلي: في تطبيق المادة ٦ من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ لا يعتبر الشخص من الركاب المشار إليهم في تلك المادة إلا إذا كان راكباً في سيارة من السيارات المعدة لنقل الركاب وفقاً لأحكام القانون المذكور ويعتبر الشخص راكباً سواء أكان داخل السيارة أو صاعداً إليها أو نازلاً منها.

إذن يعتبر الغير للسيارة، والموتوسيكل هو كل شخص مضروب من السيارة ولم يكن راكباً فيها أي ليس داخل السيارة أو صاعداً إليها أو نازلاً منها، وعلى ذلك فلا يشمل التأمين الإجباري ركاب السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص ومن لا يعتبر راكباً وفقاً لهذا المفهوم يعتبر من الغير الذي يستفيد من التأمين الإجباري.^(٢)

مفهوم السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص:

السيارة الخاصة: هي تلك السيارة المعدة للإستعمال الشخصي ويطلق عليها عادة سيارة ملاكى.

(١) نقض مدنى فى الطعن رقم ٨٦٥٩ س ٦٥ ق جلسة ١٤/٧/١٩٦٦

(٢) محمد حسين منصور، المضروب المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث

السيارات، القاهرة، دار منشأة المعارف، ٢٠٠٠، ص ٣٨

أما الموتوسيكل الخاص أو الدراجة النارية عرفت المادة ٧ من قانون المرور الجديد الدراجة النارية بأنها مركبة ذات محرك آلي تسير به له عجلتان أو ثلاثة ولا يكون تصميمها على شكل السيارة ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء وقد يلحق بها صندوق.

نطاق التأمين الإجبارى بالنسبة للسيارة الخاصة:

بينت المادة ٦ من قانون المرور السابق أن التأمين الإجبارى وفى السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص يكون لصالح الغير دون الركاب، من هذا النص يتضح أن التأمين الإجبارى من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات لا يغطى الأضرار التي تحدث لركاب هذه السيارات الخاصة فشركات التأمين لا تلتزم قانوناً بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن إصابة أو وفاة ركاب السيارة الخاصة يستوى فى ذلك أن يكون هؤلاء الركاب على صلة مالك السيارة أو قائدها أم لا ويستوى لذلك أن يكون المصاب أو المتوفى من العاملين بالسيارة أم لا وعلى ذلك استقرت أحكام محكمة النقض.^(١)

ولا يغطى التأمين الإجبارى المسؤولية المدنية الناشئة عن الإصابة أو الوفاة التي تحدث لركباب السيارة الخاصة سواء كانت السيارة مملوكة لشخص طبيعى أو شخص معنوى إذ لا وجه للتفرقة فى هذا الخصوص^(٢) والعلة فى إستبعاد ركاب السيارة الخاصة من نطاق التأمين الإجبارى هى أن هذه السيارة معدة للإستعمال الشخصى وأن ركابها عادة هم أفراد أسرة المالك أو الأصدقاء أو الزملاء وهؤلاء تربطهم بمالك السيارة المؤمن له رابطة تمنعهم من الرجوع عليه بالتعويض عن تحقق مسؤوليته عن الحادث.

لكن يختلف الأمر إذا غير المالك أو السائق إستعمال السيارة من إستعمال خاص إلى إستعمال بأجر ويتم بفعل المالك شخصياً أو بفعل السائق بعلم المالك أو دون عمله، ففي هذه الحالة يأخذ ركاب السيارة الملاكى الذين يستعملون هذه السيارة بأجر حكم ركاب السيارة الأجرة يستفيدون من التأمين الإجبارى حتى ولو كان الوصف الثابت فى الوثيقة بأنها سيارة خاصة. وهذا النظر يتفق مع صحيح القانون إذ نصت المادة ١٧ من قانون التأمين الإجبارى على أنه "يجوز للمؤمن أن يرجع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض إذا ثبت.. أو أن السيارة قد استخدمت فى أغراض لا تخلوها الوثيقة".^(٣)

(١) نقض مدنى ١٩٩٠/١٢/٢٠ فى الطعن رقم ٢٤٤١ س ٥٩ نقض مدنى ١٩٨٤/٦/١٠ مجموعة

أحكام النقض س ٣٥، ص ١٥٨٢.

(٢) نقض مدنى ١٩٨٩/٦/٢٥ طعن رقم ٢٦٨٢ س ٥٨ ق.

(٣) فايز أحمد عبد الرحمن، مرجع سابق، ص ٢٩

ونصت الفقرة (ب) من البند الخامس من الوثيقة النموذجية "يجوز للمؤمن أن يرجع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض في الحالات الآتية:

إستعمال السيارة في غير الغرض المبين برخصتها.."

وقد استقرت أحكام النقض على تأييد هذا الإتجاه ففضت بعض أحكامها بأنه إذا ما غير المؤمن له وجه إستعمال السيارة من سيارة خاصة وعلى خلاف الغرض المبين برخصتها إلى سيارة لنقل الركاب بالأجر التزم المؤمن بتغطية الأضرار التي تحدث للركاب بالأجر وللغير معاً والقول بغير ذلك من شأنه أن يجعل النص على حق المؤمن في الرجوع على المؤمن له بما أداه من تعويض عند إستعمال السيارة في غير الغرض المبين برخصتها لغواً لا طائل منه وهو ما ينتزعه عنه المشرع.^(١)

وقد أيد الفقه^(٢) هذا الإتجاه على أساس أنه يتفق وصحيح القانون كما أنه يتفق مع مصلحة المضرور والهدف الذي أراده المشرع من قانون التأمين الإجبارى إذ طبقاً للمادة ١٧ من هذا القانون والمادة ٥ من وثيقة التأمين النموذجية. "يجوز للمؤمن الرجوع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض في حالة إستخدام السيارة في غير الغرض المبين في رخصتها وطبقاً للمادة ١٩ من ذات القانون والبند ٦ من ذات الوثيقة لا يترتب على حق الرجوع المقرر للمؤمن أى مساس بحق المضرور قبله"، مفاد ذلك أن المؤمن يلتزم بتغطية الأضرار التي تحدث لركاب السيارة الخاصة إذا استخدمها المؤمن له في غير الغرض المبين برخصتها وذلك بأن استعمل السيارة الخاصة (الملاكى) في نقل الركاب بالأجر أ إستعملها كسيارة أجرة فإن المؤمن في هذه الحالة يلتزم بتعويض الأضرار التي تحدث للركاب أو الغير بسبب هذه السيارة مع تقرير حق المؤمن في الرجوع على المؤمن له لمخالفته شروط وثيقة للتأمين دون أن يؤثر حق الرجوع على المؤمن له على حق المضرور تجاه المؤمن.^(٣)

ت. عمال باقى أنواع السيارات:

نصت المادة ٦ من قانون السيارات وقواعد المرور السابق على أن التأمين في حالة السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص يكون لصالح الغير دون الركاب، وفي باقى أنواع السيارات يكون لصالح الغير والركاب دون عمالها ونصت الفقرة (هـ) من البند الأول من وثيقة التأمين النموذجية على ذات الحكم فقررت أن التأمين لا يشمل عمال السيارة المثبتة بياناتها في الوثيقة.^(٤)

(١) نقض مدنى ١٠/٦/١٩٨٤ مجموعة أحكام النقض ص ١٥٨٢ س ٣٥ نقض مدنى ٢٨/١/١٩٨٦ طعن ٤٧٨ س ٥٢

(٢) السيد خلف، التجريم والعقاب في قانون المرور، ١٩٩٢، ص ٢٩٧

(٣) محمد حسين منصور، المضرور المستفيد من التأمين الإجبارى من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، مرجع سابق، ص ١٠٥

(٤) فايز أحمد عبد الرحمن، مرجع سابق، ص ٣١

- المقصود بعمال السيارات

عمال السيارات مثل مساعد السائق أو المحصل أو عامل التحميل والتفريغ وهؤلاء لا يفيدون من التأمين الإجبارى أياً كانت السيارة التي يعملون عليها وذلك وفقاً للمادة السادسة من قانون المرور السابق والفقرة (هـ) من البند الأول من وثيقة التأمين النموذجية وقد تواترت أحكام محكمة النقض على إستبعاد عمال السيارة من الإستفادة بالتأمين الإجبارى فقد قضت بأنه "من المقرر وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة أن التأمين من المسؤولية المدنية حينما تكون السيارة المؤمن عليها سيارة نقل لا يفيد من ركابها إلا الركاب المسموح بركوبهما دون غيرهما فلا يشمل عمال السيارة نزولاً على كم دلالة اللفظ الواضحة وإعمالاً لحكم الإستثناء الوارد فى نهاية النص من أن التأمين لا يشمل عمال السيارة.^(١)

من المقرر فى قضاء هذه المحكمة أن التأمين من المسؤولية المدنية حينما تكون السيارة المؤمن عليها سيارة نقل لا يفيد منه إلا الركاب المصرح بركوبهما طبقاً لقانون المرور ولا يشمل عمال السيارة أخذاً بصريح نص المادة السادسة فقرة ٣ من القانون لسنة ١٩٥٥ الذى وردت به عبارة عمال السيارة عامة مطلقة فإنها تشمل كل من يعمل على السيارة وتربطه علاقة عمل بصاحبها حتى ولو كان يؤدي عملاً عرضياً مؤقتاً لأنه يعتبر عاملاً وتسرى عليه أحكام عقد العمل الفردى الواردة فى القانون ٩١ لسنة ١٩٥١ وأحكام قانون التأمينات الإجتماعية رقم ٦٣ لسنة ١٩٦٤ ماعدا التأمين ضد البطالة ولا ينفي عن حامل السيارة هذا الوصف مخالفته قانون المرور لعدم حصوله على رخصة لمزاولة عمله، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد إنترم هذا النظر وقضى بعدم مسؤولية شركة التأمين عن الأضرار التى حدثت عن وفاة مورث الطاعنة عن نفسها وبصفتها لأنه ثبت من الأوراق أنه أحد عمال السيارة الذى توفى فى حادثها فلا يشمل التأمين الإجبارى فى المسؤولية المدنية عن حوادث تلك السيارة فإنه يكون قد طبق القانون تطبيقاً صحيحاً ويكون النعى عليه بهذا السبب على غير أساسى.^(٢)

مؤدى نص المادة الخامسة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإجبارى على السيارات أنه الحق بحكمها ذات البيان الوارد بالمادة السادسة من قانون المرور ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ الذى تضمن النص على أن يكون التأمين فى السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص لصالح الغير دون الركاب ولباقى أنواع السيارات يكون لصالح الغير والركاب دون عمالها.. فلا يتأثر بقاء هذا البيان بإلغاء قانون المرور المذكور.

وبالتالى يظل الوضع على ما كان عليه فى القانون الملغى من أن الإعتبار هو لنوع السيارة التى تخضع لقانون التأمين الإجبارى وأن التأمين المذكور على سيارات النقل يكون لصالح الغير والركاب دون عمالها.^(٣)

(١) نقض ١٩٨١/١١/١٨ طعن ١٥٨٩ س ٥٠ ق.

(٢) نقض مدنى ١٩٨٢/٢/١١ طعن رقم ٧٨٦ س ٤٨ ق.

(٣) نقض مدنى ١٩٨٣/٣/٢٩ طعن رقم ١٨٢٧ س ٤٩ ق.

ومن الأمور المستقرة فقهاً وقضاءً أن إستبعاد عمال السيارة من الإستفادة من التأمين الإجبارى لا يمنع هؤلاء العمال من الحصول على حقههم فى التعويض وفقاً لأحكام المسؤولية المدنية ووفقاً لأحكام قانون التأمين الإجتماعى، ومن الأمور الواضحة فى هذا المقام أن عمال السيارة يحرّمون من الإستفادة من التأمين الإجبارى إذا كانت السيارة التى يعلمون بها هى التى ارتكبت الحادث، أما إذا حدثت الإصابة أو الوفاة لعمال السيارة بفعل سيارة أخرى كحادث تصادم مثلاً فإن عمال كل سيارة يستفيدون من التأمين الإجبارى بإعتبارهم من الغير حيث يمكن لعمال كل سيارة الرجوع على مؤمن السيارة الأخرى لمطالبته بالتعويض وفقاً لقواعد التأمين الإجبارى من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.^(١)

ث. مالك السيارة:

ألزم قانون المرور مالك السيارة عند طلب ترخيص لتسيير المركبة أن يقدم وثيقة تأمين لتغطية الأضرار التى تلحق بالأشخاص بسبب حوادث السيارات وذلك وفقاً لأحكام قانون التأمين الإجبارى من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، والمالك أو من يحل محله هو الطرف الثانى فى عقد التأمين أى هو المؤمن له، والمالك المؤمن له قد يكون هو المسئول عن الحادث ويتحقق ذلك فى حالة قيادته للسيارة لحظة الحادث وقد يكون المسئول عن الحادث شخص انتقلت إليه حيازة السيارة بإدارة المالك كالمستأجر والمرتهن والمستعير أو شخص انتقلت إليه حيازة السيارة بغير إرادة المالك كالمغتصب والسارق.. والمؤمن يلتزم وفقاً لعقد التأمين بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات أيّاً كانت شخصية المسئول عن الحادث أى سواء كان قائد السيارة هو المؤمن له أو شخص صرح له المؤمن به بقيادة السيارة أو غيره، ويكون من حق المؤمن الرجوع على المسئول عن الحادث إذا وقع الحادث من غير المؤمن له وغير من صرح له بقيادة المؤمن عليها كما يجوز للمؤمن الرجوع على المؤمن له فى بعض الحالات (م١٨، ١٧، ١٦ من قانون التأمين الإجبارى) وذلك لإسترداد ما يكون قد أداه للمضروب من تعويض، ولا يترتب على حق الرجوع للمؤمن أى مساس بحق المضروب قبله (م١٩ من قانون التأمين الإجبارى).

وإعتبار أن المالك هو المؤمن له فى الغالب فإنه إذا تسبب المؤمن له فى الحادث بأن كان هو قائد السيارة لحظة ارتكاب الحادث فإنه لا يستفيد من التأمين الإجبارى إذا كان الحادث فردياً أى وقع بخطأ من المؤمن له قائد السيارة نشأ عن هذا الحادث إصابة المؤمن له أو وفاته لا يستفيد من التأمين بإعتباره مضروباً، أما إذا كانت إصابة المؤمن له أو وفاته نتيجة حادث تصادم فإنه فى هذه الحالة يستفيد من التأمين الإجبارى بإعتباره من الغير بالنسبة لؤمن السيارة الأخرى المتصادمة معه.

أما إذا نشأت إصابة المؤمن له المالك بسبب حادث وقع من سيارته التى كان يقودها شخص أو غيره كالمستأجر والمستعير والمرتهن أو السارق والمغتصب فليس من العدالة فى شىء أن يحرم المالك من الإستفادة من التأمين الإجبارى كغيره من المضروبين من حوادث السيارات وذلك بتعريف الغير المستفيد من التأمين على أساس المسؤولية عن الحادث أى يعتبر كل شخص ليس

(١) محمد حسين منصور، المضروب المستفيد من التأمين الإجبارى من المسؤولية المدنية عن حوادث

مسئولاً عن الحادث من الغير أياً كانت صلة هذا الشخص بالمؤمن، فإذا كان مرتكب الحادث شخص غير المالك كالمستأجر أو المستعير أو السارق .. فإن المالك يعتبر في هذه الفروض من الغير ومن ثم يستفيد من التأمين الإجباري فليتزم المؤمن بتغطية الأضرار البدنية التي تلحق به بسبب حادث السيارة المملوكة له.^(١)

ثانياً: الموقف الحالي للتشريع والقضاء:

لقد جاء في المادة السادسة من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ بأن "الشخص لا يعتبر من طائفة الركاب، إلا إذا كان راكباً في سيارة من السيارات المعدة، لنقل الركاب وفقاً لأحكام القانون المذكور"^(٢)

فقد رأى أنصار هذا الإتجاه، بأن هذه المادة قد حددت، بأن التأمين من حوادث المركبات، لا يكون إجبارياً لصالح الركاب إلا بالنسبة للسيارات المخصصة- أصلاً- لنقل الأشخاص، ومن ثم يخرج من دائرة الركاب كل شخص يستقبل سيارة، خاصة، أو معدة لنقل الأشياء.

وفى ذلك تقول محكمة النقض المصرية^(٣) بأن "مفاد نص المواد الثانية والسادسة من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ بشأن السيارات وقواعد المرور، والمادة الخامسة والثالثة عشرة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات مترابطة، أن التأمين الإجباري على السيارة الخاصة "الملاكي" لا يشمل الأضرار التي تحدث لركابها، ولا يغطي التأمين في هذه الحالة المسؤولية المدنية، عن الإصابات التي تقع لهؤلاء الركاب، ولا عيرة بما يقال من أنه كان ملحوظاً، وقت التأمين أن السيارة المؤمن عليها، مملوكة لشركة مقاولات، ومعدة لنقل عمالها، طالما أن الثابت من الوثيقة أن تلك هي سيارة خاصة "ملاكي" إذ أن هذا الوصف بمفرده كاف لأن يكون التأمين قاصراً على الأضرار التي تحدث للغير، دون ركاب السيارة طبقاً للقانون."^(٤)

وقد نصت المادة السابعة من قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أنه: "لا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية الناشئة عن الوفاة أو عن أية إصابة بدنية تلحق زوج قائد السيارة وأبويه وأبنائه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركابها أياً كانت السيارة أو كانوا من الركاب في حالة السيارة الأجرة والسيارة تحت الطلب".

(١) فايز أحمد عبد الرحمن، مرجع سابق، ص ٣٥

(٢) وهذه المادة يقابلها في التشريع الكويتي المادة ٧٨ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور والتي جاء فيها "لا يعتبر الشخص من الركاب إلا إذا كان راكباً في مركبة من المركبات الآلية المعدة لذلك".

(٣) الدائرة المدنية في ١٥/٢/١٩٧٢، ط رقم ١٩٤، س٣٧ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س٢٣، ج١، سنة ١٩٧٢، ص١٦٨.

(٤) فيصل ذكي عبد الواحد، مرجع سابق، ص ص١٥-١٦

ونصت الفقرة (هـ) من البند الأول من وثيقة التأمين النموذجية الصادرة تنفيذاً للقرار الوزاري رقم ١٥٢ لسنة ١٩٥٥ الصادر بشأن تنفيذ حكم المادة الثانية من قانون التأمين الإجباري رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ م.

وقد نصت المادة الأولى من هذا القرار على أن تكون وثيقة التأمين المنصوص عليها في المادة (٢) من قانون التأمين الإجباري وفقاً للنموذج المرفق، وقد نصت هذه الفقرة بالإضافة إلى ما نصت عليه المادة السابعة من قانون التأمين الإجباري على أنه لا يشمل التأمين عمال السيارة المثبتة بيانتها في الوثيقة، ونص قانون المرور السابق رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ في المادة السادسة منه على أن التأمين الإجباري لا يشمل ركاب السيارة الخاصة أو الموتوسيكل وعمال باقي أنواع السيارات.^(١)

وبتحليل نصوص قانون التأمين الإجباري، في أكثر من موضوع فيما يتعلق ببيان حالات الاستفادة من مظلة ذلك التأمين، إلى قانون المرور رقم ١٩٥٥/٤٤٩، تم إستبدال هذا القانون بأخر رقم ١٩٧٣/٦٦ والذي لم يتضمن أحكاماً مماثلة لتلك الواردة في القانون السابق، فهل يقف العمل بالأحكام المحال إليها في القانون الملغى أم تظل سارية المفعول، ثار التساؤل بمناسبة راكبي وعمال السيارة النقل حيث يقرر القانون الملغى إستفادة الركاب، دون العمال، من مظلة التأمين الإجباري.^(٢)

ذهبت بعض المحاكم إلى أن إلغاء القانون ١٩٥٥/٤٤٩ وإستبداله بقانون آخر لا يتضمن أحكاماً مماثلة يعنى وقف العمل بتلك الأحكام، وطبقت ذلك على العامل بقولها "أن القانون الذي يستثنى مثل المجنى عليه من نطاق التأمين وهو القانون ١٩٥٥/٤٤٩ قد ألغى بالقانون ١٩٧٣/٦٦ والذي لم يرد في نصوصه أى إستثناء بالنسبة لمثل المجنى عليه، وإذا كان هذا القانون قد نفذ اعتباراً في نصوصه أى إستثناء بالنسبة لمثل المجنى عليه، وإذا كان هذا القانون قد نفذ إعتباراً من ١٩٧٤/٣/١٣ وكان الحادث لاحقاً على هذا التاريخ لحصوله في يوم ١٩٧٤/٨/٢٤ فإن القانون الأخير هو المتعين أعماله في الدعوى دون القانون الملغى لما كان ذلك، فإن شركة التأمين تكون مسؤولة عن تغطية الحادث أعمالاً للقانون ١٩٥٥/٦٥٢ بشأن التأمين الإجباري.^(٣)

ولكن محكمة النقض ناهضت ذلك الإتجاه مقررّة أن القانون حينما يحدد نطاق بعض أحكامه بالإحالة إلى بيان محدد يعينه في قانون آخر فإنه بذلك يكون قد ألحق هذا البيان بذاته ضمن أحكامه هو فيضحي جزءاً منه يسرى بسريانه دون توقف على سريان القانون الآخر الذي ورد به ذلك البيان أصلاً، أما إذا كانت الإحالة مطلقة إلى ما يبيئه أو يقرره قانون آخر فإن مؤدى ذلك أن القانون المحيل لم يعن بتضمين أحكامه أمراً محدداً في خصوص ما أحال وإنما ترك ذلك للقانون المحال إليه بما في

(١) فايز أحمد عبد الرحمن، مرجع سابق، ص ٢١-٢٢

(٢) محمد حسين منصور، أحكام التأمين مبادئ وأركان التأمين - عقد التأمين - التأمين الإجباري من

المسؤولية عن حوادث المصاعد، المباني، السيارات، القاهرة، منشأة المعارف، ٢٠٠٥، ص

ص ٣٥٩-٣٦٠

(٣) الحكم المطعون فيه أمام نقض ١٩٧٩/١٢/٢٧ المجموعة س ٣٠، ص ٤٠٣.

ذلك ما قد يطرأ عليه من تعديل أو تغيير، ولما كانت المادة الخامسة من قانون التأمين الإجبارى على السيارات قد أحالت، بشأن تحديد المستفيدين من التأمين، إلى المادة السادسة من قانون المرور ١٩٥٥/٤٤٩، فإن المشرع يكون قد ألحق بحكم المادة الخامسة من قانون التأمين الإجبارى ذات البيات الوارد بالمادة السادسة من قانون المرور، فلا يتأثر بقاء هذا البيان بالغاء القانون الأخير، وبالتالي يظل الوضع على ما كان عليه، من أن التأمين على السيارة الخاصة يكون لصالح الغير دون الركاب ولباقى أنواع السيارات يكون لصالح الغير والركاب دون عمالها.^(١)

ونجد أن قضاء المحكمة الدستورية العليا الصادر بجلسته ٢٠٠٢/٦/٩ وإن كان قد أطلق لفظ الغير ليشمل ركاب السيارات الخاصة إلا أن محكمته مازال مقيداً بالنسبة لمالك السيارة الخاصة إن كان من ركابها، وإلا خرج التأمين الإجبارى فى هذه الحالة عن الغاية من فرضه ليصير تأميناً من نوع آخر لم يشمل نص القانون.^(٢)

فهذا التوسع فى نطاق التغطية قد إنعكس فى أحكام قانون التأمين الإجبارى المصرى الجديد رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧، فلم يحرم الركاب من نطاق التغطية التأمينية، بحيث تمتد التغطية التأمينية لكل مضرور من جراء الحادث، سواء كان راكباً أو غير راكب، وعليه فإن أفراد أسرة السائق أو المؤمن له، أو الركاب عامة يعتبرون من الغير، إلا أن هذا التوسع فى منح الحماية للمضرورين، لم يقتصر على قضاء المحكمة الدستورية فى مصر فقط.

حيث قضت المحكمة العليا الليبية بعدم دستورية نص المادة (٦) من قانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٧١، على أنه "لما كان النص المطعون فيه بعدم الدستورية قد أوجد شكلاً من أشكال التمييز بين شريحتين من ركاب السيارات إحداهما شريحة ركاب السيارات الخاصة، ولأخرى شريحة باقى أنواع السيارات وإقتصار الشريحة الأخيرة بمعاملة تأمينية مميزة نجدها فى شمول التغطية التأمينية لركاب هذا النوع، فى حين حجب عن ركاب السيارات الخاصة هذه الميزة، على الرغم أن جميع هؤلاء الركاب ينظمهم مركز قانونى متماثل فيما بينهم جميعاً ينطبق فى شأنهم وصف الراكب، كما أنهم ليسوا طرفاً فى عقد التأمين المبرم بين شركة التأمين، ومالك السيارة، وهم يتحدون فى عدم مسؤوليتهم عن وقوع الحادث، كما أنهم يتحدون فى أن أضراراً لحقت بهم من جرائه، وكان يستوجب ضماناً للتكافؤ فى الحقوق بين هاتين الشريحتين، أن تنظيماً قاعدة موحدة لا نقيم فى مجال تطبيقها تمييز بين المخاطبين بها، وإذا قام النص المطعون فيه دستوريته ذلك التمييز التحكمى بين هاتين الشريحتين، فإنه يكون منتهكاً ومتناقضاً لمبدأ المساواة، الذى نص عليه قانون تعزيز الحرية والمبادئ العامة للأفراد، والتي نصت عليها الدساتير.^(٣)

(١) نقض ١٩٨٤/٦/١٠ المجموعة س ٣٥ ص ١٩٨٢، ١٩٨٦/١/٢٨ طعن ١٤٧٨ اس ٥٢ق-

(٢) ١٩٩١/١/٣١ (هيئة هامة) طعن ٩٨١ س ٥٨ق (سابقاً).

(٣) طعن محكمة النقض المصرية رقم ٤٥١٢ لسنة ٧٦ تاريخ الجلسة ٢٥/٢/٢٠٠٧.

(٣) المحكمة العليا الليبية، طعن مدنى دستورى رقم ٥٢/٢ق بتاريخ ٢٨/٨/٢٠٠٥.

ومن خلال هذا المبدأ نجد أن قضاء المحكمة العليا في ليبيا^(١)، هو السبب في توسيع نطاق التغطية التأمينية ليشمل جميع الركاب، حيث إن المشرع لم يتدخل في تعديل نص المادة (٦) من قانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٧١ المعدلة بقانون رقم ٨ لسنة ٢٠٠١، إلا أنه قد سبق وذكرنا مدى إلزامية المبادئ التي تصدر من المحكمة العليا بأنها ملزمة لباقي المحاكم في ليبيا.

وعلى الرغم من هذا التوسع الذي ذهبت إليه المحكمة العليا، إلا أنه قد استبعدت طائفة معينة من ركاب مركبات النقل الموجودين في الصندوق الخلفي، بحيث لا تشملهم التغطية التأمينية ولو كانت المركبة تحمل العدد المسموح به قانوناً بمن فيهم الراكب الخلفي، حيث قضت "لما كان نص المادة (٣) من قانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٧١ بشأن التأمين الإلزامي أن الشخص لا يعتبر راكباً مركبة من مركبات المؤمن عليها، إلا إذا كان راكباً لمركبة آلية معدة لنقل الركاب وفقاً لأحكام قانون المرور على الطرق العامة، وكانت المادة (٦٣) من قانون المرور رقم ١١ لسنة ١٩٨٤ المعدل بقانون رقم ١٣ لسنة ١٤٢٣ تقضى بعقوبة غرامة لا تقل عن عشرة دنانير، ولا تزيد عن العشرين ديناراً، على كل من سمح بوجود ركاب على أى جزء خارجي من المركبة الآلية، فإن راكب السيارة في غير المكان المعد لجلوس الركاب ومخالفاً لأحكام قانون المرور لا يكون مشمولاً بالتغطية التأمينية طبقاً لنص المادتين ٦، ١٣ من قانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٧١.^(٢)

الإقتراحات:

إن تقليل آلام وأضرار المستحقين للتعويض المرتبط بالمسئولية المدنية الناتجة عن حوادث السير من أهم أهداف الدراسة الحالية التي تمثل ضرورة تطويع القواعد الخاصة بالتأمين من المسئولية على الرغم من التباين الواضح في التشريعات محل الدراسة المقارنة ما بين متبنين لتشريعات خاصة في هذا المجال وبين كيفية تطبيق القواعد العامة الموجودة بالقانون المدني انطلاقاً من كفايتها لتغطية كافة الأضرار الناتجة عن أى حادث سير سواء بموجب قواعد المسئولية الشخصية أو المسئولية من عمل الغير بحسب الأحوال، وأمام ذلك الإختلاف يمكن إقتراح الآتى:

أولاً: فى ضوء الأنظمة التي تبنت سياسة إصدار تشريع خاص بالتأمين الإلزامي من المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، وفى ضوء الإتجاه القضائي الذاهب إلى إعتبار ذلك التشريع فقط هو التشريع واجب التطبيق وإستبعاد القواعد العامة المنظمة بنصوص القانون المدني إستناداً إلى فكرة أن الخاص يقيد العام، فإننا نهيب بالقضاء - بما له من سلطة الموازنة أن يطوع من خلال واقعات التداعي المطروحة أمامه تلك الفكرة وصولاً إلى اختيار القواعد القانونية الأكثر حماية وفائدة للمضرور خاصة بالنسبة للأضرار الناجمة عن الوفاة والأضرار الجسدية الجسيمة.

ثانياً: من حق المضرور جسدياً في حوادث المركبات الآلية في التعويض السريع والعادل، وهو أمر تهدف إليه كافة أنظمة التعويض القانونية، غير أن الواقع الذي نعيشه أثبت أن هذه الغاية لم تتحقق بعد بالرغم من وجود التشريعات التي ترمي إلى ذلك الهدف النبيل، وهي إن حققت نوعاً من الطموح في هذا المجال إلا أن التطبيق العملي أظهر عجزها وقصورها في تحقيق هدفها.

(١) انظر نص المادة ٣١ من قانون رقم ٦ لسنة ١٩٦٢ بإعادة تنظيم المحكمة العليا.

(٢) مهند خليفة عبد السلام، مرجع سابق، ص ص ٧٠-٧٢

فالتطبيق العملي لهذه الأنظمة كشف عن وجود حالات من المضرورين إستحال حصولهم على حقهم في التعويض مطلقاً، كأن يكون محدث الضرر "المسؤول" مجهولاً أو عندما يعجز المضرور في إثبات تدخل امركة الآلية في الحادث الذي نجم عنه الضرر أو عندما يثبت تدخل المركبة في الحادث إلا أن المسؤول يدفع مسؤوليته بوجود السبب الاجنبي وهذه الأمثلة تكشف عن قصور قواعد المسؤولية التقليدية القائمة على أساسها مسؤولية مرتكبي حوادث المركبات الآلية الآن.

ثالثاً: في حالة وجود أكثر من تشريع خاص ينطبق على ذات الحادث فإننا نتفق مع الإتجاه الغالب بإمكانية جواز الجمع بين التعويض المستحق عن كل تشريع في ضوء اختلاف الأساس القانوني لكل تعويض مع ضرورة النظر بعين الإعتبار لعدم تحقق إثراء بدون سبب قانوني على حساب الغير وذلك كله لن يتأتى إلا إذا تم تكييف الأمر بأنه لا يمثل تنازع بين القوانين وإنما ينظر لكل حالة بحسب عناصرها وظروفها.

رابعاً: يجب مراعاة عند تقدير التعويض الخسارة اللاحقة بالمضرور وما فاتته من كسب، يكون مجموع العنصرين هو التعويض العادل المستحق للمضرور فإن لم يتوفر إلا واحد منها كان هو المستحق الذي يجب أن يحكم به القاضي فإذا كان المضرور يتوفر في حقه ضياع كسب بدون أن تلحقه خسارة فإن التعويض الذي يستحقه هو مقدار ذلك الكسب الذي حرم منه بفعل المدعى عليه.

فيجب على القاضي أن يبحث عناصر الضرر المطلوب التعويض عنه، ومناقشة كل عنصر منها، ويجب عليه أن يبين ذلك في حكمه حتى تتمكن محكمة النقض من التحقق بأن عناصر الضرر المتحققة قد تم احتسابها في تقدير التعويض، ولا تقدر المحكمة تعويضاً خاصاً عن كل عنصر من عناصر الضرر الواجبة للتعويض من يجوز لها أن تحكم بتعويض إجمالي عن جميع العناصر التي يستحق المضرور التعويض عنها.

كما أن إغفال أي عنصر من عناصر التعويض في الحكم سواء بعدم ذكره بشروطه من القاضي أو بذكره، وعدم تخصيص تعويض عنه من شأنه أن يعيب الحكم يجب مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه، فيجب في الحكم الذي يقضي بالتعويض ألا يقتصر في بيانه للضرر وثبوته على كلام مرسل لا يبين ماهية الضرر الذي لحق المضرور ولا يحمل الدليل على ثبوته فإن القضاء بالتعويض بصورة مجملة دون أن يبين عناصره يجعل الحكم مشوباً بالقصور.

خاتمة:

إن حوادث السيارات أصبحت من الخطورة بحيث تحتاج لتنظيم تشريعي خاص بها، ولذلك ندعو المشرع المصري والليبي للتدخل بقدر الإمكان لوضع هذا التنظيم الخاص على غرار ما قام به المشرع الفرنسي وذلك لتحقيق الطمأنينة للمشاة ولقادة السيارات معاً.

فحوادث السيارات ترى أن فكرة حوادث المرور لا يمكن أن تقتصر على الحوادث التي تقع في الطرق العامة فقط، بل يجب أن تشمل الحوادث التي تقع في الحقول، المواقف، المرتفعات، الطرق المؤدية إلى الأسواق والمحلات التجارية والمواقف الخاصة بها أيضاً.

كما تتعدد صور حوادث المركبات المختلفة، والتي يمكن أن تتمثل في وجود إحتكاك أو تصادم بين السيارة المتحركة والمضروب، ولكن تلك المركبة يمكن أن تتدخل بطريقة أو بأخرى في وقوع الحادث رغم انفصالها عن المضروب، فيتسبب بذلك في حادث مروري.

كما يوجد العديد من مظاهر الحماية في التأمين الإلزامي على المركبات التي أقرتها القوانين في جمهورية مصر العربية وليبيا، الذي تشملهم التغطية التأمينية بموجب التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية التي تنشأ عن حوادث المركبات، والذين يمكن أن نسميهم بالمضروبين المستفيدين من التغطية التأمينية، وفئة أخرى يمكن أن نطلق عليها المضروبين الذين لا تشملهم التغطية التأمينية وهم من المستفيدين من هذه التغطية.

أما عن الضرر الناجم عن حوادث المرور لا يخرج عن تعريف الضرر عموماً وحيث إن الضرر بصفة عامة يكون بأي سبب من أسباب الفعل غير المشروع أو بأي إخلال بالتزام تعاقدى، فإن الضرر في حوادث المرور منشأة المركبة الآلية، وهذا ناتج عن طبيعة الحادث المروري نفسه الذي يختلف في تعريفه كما يختلف في تعريف الضرر لنفس العلة المتمثلة في عدم إيراد تعريف للحادث المروري في التشريع.

ولتحديد المتضرر يجب علينا أن نقوم بتحديد المستفيدين من نطاق الحماية التأمينية حتى لو كانوا متضررين من حادث المركبة، فهل منح كل من المشرع المصري والليبي التغطية التأمينية لكافة الركاب، أو أن فئة مستبعدة من هذه الحماية.

والتأمين من المسؤولية ضد حوادث المركبات، يتم بعقد يتميز عن غيره من العقود من ناحية إلزامه لطرفي العلاقة التأمينية (المؤمن والمؤمن له)، وما يترتب من إلتزامات تقع على عاتق المؤمن وإلتزامات تقع على عاتق المؤمن له، ولأن عقد تأمين المركبات يهدف للتأمين ضد الأخطار التي تحدثها تلك المركبات، تدخل المشرع لجعله إلزامي (إجباري) الشخص ليس حراً في التعاقد أو عدم التعاقد، حيث لا يستطيع ترخيص مركبته إلا بعقد تأمين من مخاطر إستعمالها، وشركة التأمين لا تستطيع رفض تأمين مركبة مستوفيه للشروط التي وضعها المشرع في قانون السير (المرور)، وبالتالي فإن العلاقة سواء بين طرفي عقد التأمين أو بينهما وبين المضروب يحكمها نظام قانوني خاص وإجراءات تقاضى خاصة، وعقد التأمين من العقود الزمنية، فهناك مدة تحكمه وهناك طريق لإنقضاءه

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العامة:

أ. المراجع العربية:

١. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات دراسة مقارنة لنظرية السبب الأجنبي في الفقه والقضاء المصري والفرنسي، دار النهضة العربية، ١٩٧٥.
٢. _____، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، الكويت، ذات السلاسل، ١٩٨٥.
٣. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين في القانون والقضاء، جامعة الكويت، ١٩٨٣.
٤. أحمد على شكورفوا، ضمان تعويض الضرورين في حوادث المرور، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، ٢٠٠٦.
٥. حسام الدين الأهواني، المبادئ العامة للتأمين، القاهرة، دار النهضة، ١٩٧٥.
٦. سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات لنظام صندوق الضمان دراسة ميدانية، القاهرة، المطبعة العالمية، ١٩٦٣.
٧. السيد خلف، التجريم والعقاب في قانون المرور، ١٩٩٢.
٨. عادل زايد المطيري، الحماية القانونية للمضور من حوادث المركبات الآلية وفقاً لأحكام قانون التأمين الإجباري؛ رسالة دكتوراه (المصري والفرنسي والكويتي)؛ كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠٠٧.
٩. عبد الرازق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني؛ الجزء الثاني، الاسكندرية، منشأة المعارف، ٢٠٠٦.
١٠. فايز أحمد عبد الرحمن، التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات؛ القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦.
١١. فيصل ذكي عبد الواحد، المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات؛ الكويت، مطبوعات جامعة الكويت، ١٩٩٤.
١٢. _____، النظام القانوني لدعوى حوادث المركبات الآلية وفقاً للتشريعين المصري والكويتي، القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٩٣.
١٣. لؤى ماجد ذيب أبة الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات دراسة مقارنة، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٩.
١٤. محسن عبد الحميد البيه، خطأ المضور في مجال حوادث المرور، جامعة المنصورة، ١٩٩٨.
١٥. محمد إبراهيم الدسوقي تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع، القاهرة، دار النهضة، ٢٠٠٨.
١٦. محمد المبروك اللافي، شرح أحكام البيع والتأمين والوكالة في التشريع الليبي، المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية شعبة الترجمة والنشر.

١٧. محمد حسين منصور، تدخل السيارة في حادث المرور مناط مسؤولية القائد، الإسكندرية، منشأة المعارف، ٢٠٠٠.
١٨. محمد حسين منصور، أحكام التأمين مبادئ وأركان التأمين- عقد التأمين- التأمين الإلجبارى من المسؤولية عن حوادث المصاعد، المباني، السيارات، القاهرة، منشأة المعارف، ٢٠٠٥.
١٩. _____، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإلجبارى منها، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٣.
٢٠. _____، المضرور المستفيد من التأمين الإلجبارى من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، القاهرة، دار منشأة المعارف، ٢٠٠٠.
٢١. محمد على عرفة، شرح القانون المدنى الجديد فى التأمين والعقود الصغيرة، الطبعة الثانية، ١٩٥٠.
٢٢. محمد كمال عبد العزيز، التقنين المدنى فى ضوء القضاء والفقهاء، ١٩٨٠، ج ١.
٢٣. مراد على الطراونة، التأمين الإلزامى على المركبات دراسة مقارنة بين القانون المصرى والأردنى، رسالة دكتوراه، جامعة الدول العربية، قسم الدراسات القانونية، ٢٠١٠.
٢٤. مهند خليفة عبد السلام، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية؛ رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة القاهرة.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

١. Jacquen flour, jeam – lucaubert et eric – souvauz. Les objlgation, Arm and Colin, ٢٠٠٣, p. ٣٣٠.