

مشكلات تعويض حوادث السير بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر المحدود (دراسة مقارنة)



د. سعيد السيد قنديل

كلية الحقوق - جامعة طنطا

مشكلات تعويض حوادث السير بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر المحدود (دراسة مقارنة)

د. سعيد السيد قنديل
كلية الحقوق - جامعة طنطا

الملخص

في ضوء التزايد المستمر لحوادث السير، وبالتالي تزايد أعداد المتضررين من تلك الحوادث كانت فكرة البحث في الوسائل التي يمكن من خلالها منح المتضررين تعويضاً جابراً للضرر الذي أصابهم. وفي ظل وجود تشريعات خاصة بحوادث السير والتأمين منها، وتبني البعض منها فكرة التعويض المباشر، فقد حاولنا بيان عدم كفاية هذا النظام المستحدث بوضعه الحالي، وكذلك البحث في تفعيل الدور الذي يمكن أن تؤديه صناديق التعويضات في هذا المجال. فضلاً عما سبق، فإن فكرة البحث تقوم على الموازنة والمقارنة بين التشريعات المختلفة، ومنها على سبيل المثال لا الحصر التشريع الفرنسي والمصري والبحريني للوصول إلى الإجابة عن تساؤل مفاده مدى كفاية القواعد العامة للقانون المدني، أمام هذه التشريعات التي تبنت قوانين خاصة، وكذلك مدى وجود تنازع بين التشريعات كافة الخاصة ذات العلاقة في ذات البلد لتحديد القانون الحاكم للموضوع، وذلك كله وصولاً إلى منح المتضرر التعويض الملائم والحد من هذه الظاهرة ذات الآثار الخطرة.



Problems of Indemnity of Traffic Accidents Falling in Comprehensive Coverage and Insufficient of Direct Limited Compensation (A Comparative Study)

Dr. Said El- Sayed Kandil
College of Law - Tanta University

Abstract



The inspiration behind this paper comes from the constant increase of traffic accidents which as a result increases damages. Legislations have varied in the approach to compensate damages, as some legislation have established regulations which specifically dealt with traffic accidents indemnities and insurance, while others adopted the idea of direct indemnity. This paper argues that current legislations are not capable to equitably compensate for those damages and whether it is possible to provide an indemnity fund.

Moreover, the paper presents a comparative analysis of a number of legislative approaches mainly the French, Egyptian and the Bahraini. The analysis also compares these traffic accident regulations with the more general scope of civil law.

The discussion dealt with the concept of tolerance, and a culture of intolerance, and its role in democratic construction, and research has included the study of the determinants of the application of a culture of tolerance, and the role of society and the state in the consolidation, and the search is over to dealt with the most important conclusion of the proposals.

Keywords: Civil law, Traffic Accident, Compensation.

مقدمة

إن من يطالع الإعلام بكل أشكاله المقروءة منها والمسموعة والمرئية يتأكد من حقيقة قاسية وهي الأرقام الكبيرة التي تشير إليها الإحصاءات بشأن حوادث السيارات، أو بسبب المصطلح الإعلامي «نزيف الإسفلت». وظاهرة بهذه الدرجة من الخطورة تفرض نفسها على جميع المشتغلين بالقانون لضرورة البحث في وسائل الحد منها وتلافي آثارها، وأعلى أقل تقدير مداواة تلك الآثار الضارة. وبناءً على ذلك يتعين على المهتمين بالبحث في التشريعات العقابية الجنائية إبداء المقترحات الخاصة من جانبهم بشأن حماية المتضررين من تلك الحوادث. وبالنسبة للمشتغلين بقواعد العدالة المدنية - ونحن من بينهم - يتعين عليهم معالجة تلك المشكلة من كل جوانبها. ولا يخفى على أحد أن أهم جانب مدني يتعلق بتلك الحوادث هو مدى فاعلية نصوص التشريعات القائمة، وكذلك المستقر عليه من مبادئ قضائية عليا بالنسبة للمتضرر من تلك الحوادث. وفي حال وفاة ذلك الشخص، أو إصابته بعجز بدني سواءً بشكل كامل، أو جزئي، أو حتى مجرد إصابته بإصابات بدنية وما يترتب على أي من الحالات السابقة من آثار سلبية لا تكون مقصورة على المصاب فقط، وإنما تشمل أسرته بشكل رئيس، كما في حالة الوفاة، أو بشكل تبعية، كما في حالة العجز والإصابة. وأياً ما كان الأثر الضار، فإن حماية المتضرر سواءً بضرر مباشر، أو غير مباشر لن تتأتى إلا من خلال تعويضه تعويضاً كاملاً وعادلاً عما أصابه من أضرار، وذلك بغض النظر عن أية اعتبارات مالية أخرى تمس شخص المسؤول عن الحادث، أو من يتولى دفع التعويض عنه سواءً كان شركة تأمين، أو أي شكل آخر من أشكال تحمل غير المبلغ التعويض عن المسؤول دون الإخلال بالقواعد الخاصة بإمكانية الرجوع والحلول المتبادل.



وانطلاقاً من هذا الهدف النبيل الساعي إلى تعويض المتضرر، فإننا سوف نطرح بعض المشكلات من وجهة نظر كل من الفقه والقضاء وأمام وجود أنظمة تشريعية مختلفة بين المؤيد لإصدار تشريعات خاصة بالتأمين والمسئولية المدنية ضد حوادث السيارات، أو المكتفي بوجود القانون المدني باعتباره الشريعة العامة في مجال كل من المسئولية المدنية والتأمين عنها. وسوف يكون الهدف من تلك المعالجة المقارنة إظهار أوجه القصور في مجال حماية وتعويض ذلك المتضرر وصولاً إلى طرح النظم ذات الطابع الخاص القائمة لدى بعض التشريعات والتي يمكن من خلالها حصول المتضرر على التعويض الكامل. ليس فقط بالنسبة للأضرار الجسدية، ولكن أيضاً بالنسبة لما يلحق به وبممتلكاته وأمواله من أضرار مادية سواءً كان ذلك بشكل إجباري، أو أعلى أقل تقدير بالنسبة لللطائف الأخيرة من الأضرار بشكل اختياري وتكميلي. وعلى سبيل المثال لا الحصر، فإننا نشير إلى أن المشرع الفرنسي، وكذلك المشرع المصري قد انتهجا نهج تبين وإصدار تشريع خاص بالتأمين الإجباري من المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث سير المركبات، وبالمقابل لذلك، فإن المشرع الإنجليزي لم ينتهج نظام إصدار تشريع خاص ومستقل بالنسبة للمسئولية المدنية الناشئة

عن حوادث السير، وإنما أخضعها للقواعد العامة. وبالمقابل لذلك، فإن تأمين المسؤولية المدنية قد نال عناية خاصة من جانب المشرع، وقد كان ذلك نتيجة أخذ المشرع في اعتباره بتوصيات المجلس الملكي لعام ١٩٧٨ بشأن المسؤولية المدنية وتعويض المتضرر عن الحوادث بوجه عام، ومن بينها دون شك حوادث السير^(١).

وفي ضوء الطرح الموجز السابق، فإن سؤالاً محورياً ومهماً يفرض نفسه، وهو أنه، أمام اختلاف النظم التشريعية فأيهم يكون أفضل وأكثر فاعلية هل تبني نظام تشريعي خاص بتلك المشكلة أم أن القواعد العامة للمسؤولية المدنية والتأمين تكفي لتحقيق الهدف من البحث؟

أضف لما سبق أن خصوصية البحث وصعوبته من الناحية العملية ثابتة من خلال نظرة تاريخية على بعض التشريعات العربية والأجنبية وموقفها من مشكلة تعويض المتضرر من حادث السير، فعلى سبيل المثال نجد أن معالجة تلك المشكلة في القانون الكويتي حتى تاريخ ١٤ فبراير ١٩٦١ كانت تتم وفقاً لقواعد الضمان المنظمة في الشريعة الإسلامية طبقاً لقاعدة أن مباشر الضرر ضامن وإن لم يتعمد، والمتسبب لا يضمن إلا بالتعدي. ومع صدور، أول قانون ينظم المسؤولية المدنية عن العمل غير المشروع بعد التاريخ المشار إليه كان التعويض المستحق للمتضرر في حادث سيارة يخضع إما للمسؤولية الخطأية عن العمل غير المشروع، أو وفقاً لمسؤولية حارس الأشياء القائمة على فكرة الخطأ المفترض. وفي ضوء المشكلات التي ظهرت من خلال تطبيق ذلك القانون والتي استخلص بعض المختصين منها عجزه عن توافر الحماية القانونية اللائقة والمناسبة للمتضرر في مجال البحث، فقد تم تدخل تشريعي بتعديل ذلك القانون بموجب المادة (١٩) مكرر المضافة بالقانون رقم (٤٢) لسنة ١٩٦٧ والتي بات من خلالها اتجاه المشرع الكويتي نحو العودة لأحكام الضمان في الشريعة الإسلامية. وفي تاريخ الخامس والعشرين من فبراير لعام ١٩٨١ كان هناك طفرة قانونية مؤثرة لدى المشرع الكويتي بإصداره القانون المدني الحالي والذي استحدث من خلال حكم مهم ينص على ضمان الدولة للأضرار الناتجة عن السيارات وغيرها من الأشياء الأخرى التي تحتاج حراسها لعناية خاصة، إذا تعذر معرفة المسئول الملتزم بتعويضه طبقاً لأحكام المسؤولية عن العمل غير المشروع^(٢).

وحيث كان ما سبق، فإننا سوف نقسم هذا البحث إلى فصلين، نتناول في الفصل الأول منه بحث ضوابط استحقاق التعويض من خلال محاولة تحديد مفهوم منضبط لحادث السير وبيان نطاق تطبيق القانون واجب التطبيق على ذلك الحادث، ثم نعقب ذلك بتحديد دقيق للمقصود بالمسئول عن حادث السير الذي سيلتزم مدنياً بتعويض المتضرر، وكذلك تحديد مستحق التعويض

1) J. A. JOLOWICZ: L'indemnisation des victims d'accidents de la circulation en droit anglais, revue international du droit compare (R.I.D.C.), 1985, II, p. 275.

(٢) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: المقصود بمباشر الضرر في حوادث السيارات، بحث منشور بمجلة الحقوق بالكويت، السنة الثانية، العدد الثالث، سبتمبر ١٩٨٤، الطبعة الثانية ١٩٩٤، ص ١٤.



بشكل كامل سواءً من خلال النصوص التشريعية، أو أحكام المحكمة الدستورية والتي لعبت دوراً مهماً في توسيع نطاق طائفة المتضرر مستحق التعويض عن حادث السير. وأخيراً سوف نطرح السؤال الخاص بمدى استقلالية وكفاية التشريعات الخاصة بالنسبة لقواعد القانون المدني ذات الصلة بنطاق البحث، وكذلك أي تشريع خاص آخر قد يفرض نفسه على ذات الحادث.

أما الفصل الثاني فسوف يتم تخصيصه لبحث أفضل الآليات المطروحة لتعويض المتضرر من حوادث السير بدءاً بأقدم النظم القانونية المتمثلة في تبني نظام تأمين إجباري يلتزم به مالك المركبة، أو من يقوم مقامه قانوناً، ثم عرض لنظام حديث بعض الشيء، وهو مبدأ التعويض المباشر الذي يحصل عليه المتضرر مباشرة من شركة التأمين دون حاجة إلى صدور أحكام قضائية بهدف الابتعاد عن القضاء وأماده الطويلة، وصولاً إلى طرح الدور الذي تؤديه فكرة صناديق التعويضات بقصد ضمان تعويض المتضرر في الحالات الأخرى التي لن يحصل فيها على تعويض وما تعرض له كل نظام من الأنظمة الثلاثة من مشكلات لإبراز أهم السمات التي يؤديها في مجال ذلك البحث.

تقسيم:

- وبناءً على ما سبق ستكون خطة البحث على النحو التالي:
- الفصل الأول: ضوابط استحقاق التعويض في مجال حوادث السير.
- الفصل الثاني: آليات تعويض المتضرر من حوادث السير.



الفصل الأول

ضوابط استحقاق التعويض

في مجال حوادث السير

إن وقوع حادث سير ينتج عنه آثار عديدة جميعها ضارة ومتنوعة ما بين أضرار جسدية وأضرار مادية، وقد يصل الأمر إلى حد الوفاة. ولا شك في أنه في ظل تلك النتائج، فإنه يتعين النظر بعين الاعتبار إلى المتضرر من الحادث بالمعنى الواسع الذي يشمل جميع مستحقي التعويض عن أضرار ذلك الحادث سواءً كان المتضرر نفسه، أو ورثته في حال الوفاة. والالتزام بالتعويض يلقي أساساً على عاتق المسئول المتسبب في الحادث ليقوم بدفعه بنفسه، أو يتولى سداه نيابة عنه أشخاص آخرون طبيعيون، أو معنويون بحسب كل تشريع وما يتبنى من قواعد عامة، أو خاصة للمسئولية المدنية الناشئة عن ذلك الحادث. وفي مجال حوادث السيارات، فإن غالبية التشريعات قد تبنت فكرة التأمين الإجباري من المسئولية المدنية الناشئة عن تلك الحوادث. وبناءً على ذلك، وبعيداً عن الخوض في القواعد العامة للمسئولية والتأمين، وإظهاراً لخصوصية ذلك البحث، فإننا سنحاول ألقاء الضوء على العناصر والمبادئ المميزة لهذا النوع من التأمين بدءاً بتحديد نطاق ذلك التأمين والعامل الرئيس الذي يفرض تطبيق التشريعات الخاصة عليه ونقصد بها محاولة تحديد مفهوم ولومنزبط بعض الشيء لحادث السير خاصة في ضوء غياب التعريف التشريعي لهذا الحادث (المبحث الأول). وبعد ذلك سوف نتعرض للخلاف الفقهي المتعلق بتحديد الشخص المسئول عن الحادث والذي يكون في نهاية الأمر ملتزماً بتعويض المتضرر بكل ما يترتب على ذلك من آثار قد تكون أهمها إعمال قواعد الرجوع من جانب شركات التأمين على ذلك المسئول إن توافرت ضوابط الرجوع (المبحث الثاني).، فضلاً عما سبق، فإن مستحق التعويض قد أثار جدلاً واسعاً سواءً بين الفقهاء، أو بين أحكام القضاء على كل درجاتها وأنواعها بما فيها قضاء المحكمة الدستورية العليا المصرية وغيرها والتي كان لها دور بارز في توسيع طائفة مستحقي التعويض عن حادث السير إعمالاً لمفهوم فكرة الغير في هذا المجال (المبحث الثالث). وأخيراً وأمام تبني المشرع المصري والفرنسي وغيرهما سياسة إصدار تشريعات خاصة تتعلق بالتأمين الإجباري من المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، فإن ذلك الأمر يفرض علينا ضرورة بحث مدى استقلالية وكفاية قواعد تلك التشريعات الخاصة بالنسبة إلى القواعد العامة للقانون المدني، وكذلك بالنسبة إلى القواعد المنظمة بتشريعات خاصة عندما يكون هناك مجال لانطباقها على ذات الحادث (المبحث الرابع).



المبحث الأول

مفهوم حادث السير

باستقراء نصوص قانون التأمين الإجباري الفرنسي الصادر في عام ١٩٨٥ نجد أنه قد حدد في مادته الأولى أن نطاق تطبيقه يتعلق بحادث السير الناشئ عن مركبة تسير بقوة الموتور أيًا كان الشكل الذي تتخذه شكل سيارة، أو قاطرة سيارات وغيرها من أشكال المركبات الموتورية التي تسير على الأرض فقط، ويخرج عن نطاق تطبيق أحكام ذلك القانون القطارات وعربات المترو والترام التي تسير على قضبان حديدية، وذلك تطبيقاً لصريح نص المادة الأولى من القانون المشار إليه^(٢).

وفيما يتعلق بنطاق تطبيق قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية الصادر بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧، فقد حددته بالإحالة المادة رقم (١) من القانون والتي تنص على أنه: «يجب التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع المرخص في تسييرها طبقاً لأحكام قانون المرور».

وبالرجوع إلى أحكام قانون المرور الصادر بالقانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣^(٤) نجده قد حدد المقصود بالطرق، وكذلك المقصود بالمركبة باعتبارهما المحورين الأساسيين لانطباق كلا القانونين عليهما. فنجد المادة رقم (١) تنص على أنه: «يكون استعمال الطرق أيًا كانت طبيعتها في المرور على الوجه الذي لا يعرض الأرواح، أو الأموال للخطر، أو يؤدي إلى الإخلال بأمن الطريق، أو يعطل، أو يعوق استعمال الغير له، أو يقلق الراحة، أو يضر بالبيئة».

ويقصد بالطرق في تطبيق أحكام هذا القانون الطريق العام، والطرق التي يصدر بتحديداتها قرار من وزير الداخلية إذا كانت داخلة في تقسيمات، أو تجمعات سكنية، أو صناعية، أو سياحية، أو أي تجمعات أخرى».

ثم جاءت المادة رقم (٢) لتحدد أنواع المركبات الخاضعة، حيث نصت على أنه: «في تطبيق أحكام هذا القانون يقصد بالمركبة كل ما أعد للسير على الطرق من آلات ومن أدوات النقل والجر».



(٢) المادة الأولى من القانون الخامس من يوليو من عام ١٩٨٥ والتي تنص على أنه:

Les dispositions du present chapitre s'appliquent, même lorsqu'elles sont transportées envutu d' un contrat, aux victims d'un accident de la circulation dans lequel est implique un vehicule terrestre à moteur,ainsi que ses remorques ou semi - remorques, à l' exception des chemin de fer et tramways circulant sur des voies qui leur sont propre.

(٤) الوقائع المصرية، العدد رقم ٣٤، ١٩٧٣/٨/٢٣.

والمركبات نوعان :

مركبات النقل السريع، وهي السيارات، والجرارات، والمقطورات، ونصف المقطورات، والدراجات النارية (الموتوسيكل)، وغير ذلك من الآلات المعدة للسير على الطرق. ومركبات النقل البطيء وهي الدراجات غير النارية، والعربات التي تسيير بقوة الإنسان، أو الحيوان. ويلحق وزير الداخلية، بقرار منه، أي نوع جديد من المركبات بأحد الأنواع المذكورة في هذا القانون. ولا تسري أحكام هذا القانون على المركبات التي تسيير على الخطوط الحديدية إلا فيما ورد به نص القانون.

وقد استقر القضاء المصري على هذا الأمر، حيث قضى بأنه: «نطاق التأمين من المسؤولية وفقاً لأحكام قانون التأمين الإجباري يقصر على المسؤولية الناشئة عن وفاة وإصابة الأشخاص في حوادث السيارات، فلا يمتد إلى تغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن وفاة الأشخاص التي تحدث من مركبات الترام باعتبارها ليست من السيارات في مفهوم قانون المرور»^(٥).

وأمام غياب نص تشريعي صريح يحدد مفهوم السير الذي يعد المحور الأساس لتطبيق قانون عام ١٩٨٥ بشأن التأمين الإجباري عن حوادث السير، فقد ترك الأمر للقضاء، ولا شك في أن مثل هذا الوضع قد يترتب عليه في بعض الأحيان تضارب في الأحكام التي تتشابه وقائعها. ومن ذلك على سبيل المثال لا الحصر حالة تكييف وضع السيارة، هل يشترط أن تكون في حالة حركة، أو يمكن قبول الحادث وتطبيق القانون عليه حتى لو كانت السيارة مصدر الحادث في حالة توقف وسكون.

وما يجب الإشارة إليه أن تحديد حادث السير الذي يعطى الحق للمتضرر في طلب التعويض يترتب عليه في الوقت ذاته تحديد نطاق تطبيق القانون من خلال بيان من هو المسئول المحتمل عن الحادث وتبعاته. فطبقاً لقانون بادينتير الفرنسي لعام ١٩٨٥، فإن هذا القانون يسري على كل حادث سير يكون المتهم المتسبب فيه مركبة أرضية تسيير بموتور^(٦). وانطلاقاً من هذه المادة يتجه الفقه إلى أن المعيار المعول عليه بشكل رئيس في هذا المجال هو علاقة السببية بين فعل السيارة وما أحاق بالمتضرر من أضرار.

وبناءً على ما سبق يتعين التفرقة بين فرضين: الفرض الأول يتعلق بالمركبة التي تكون في حالة حركة وهذه المركبة تصبح هي المسئول المحتمل في حادث السير مادام كان لها دور في وقوع الحادث حتى ولو لم يحدث تصادم فعلي بينها وبين مركبة أخرى، أو تصادم مباشر^(٧). وتمشياً مع ذلك الاتجاه نجد الحكم القضائي الفرنسي أخذ بمسئولية قائد مركبة تخطئ شخص يقود دراجة، وترتب على تخطئه اختلال توازن راكب الدراجة على الرغم من عدم وجود احتكاك فعلي بين كل

(٥) حكم محكمة النقض، الطعن رقم ٢٤٢٢ لسنة ٦٨ق، جلسة ١٩٩٩/٤/٢٩، مجموعة أحكام النقض، ص ٥٨٨.

(٦) المادة رقم ١ من قانون بادينتير لعام ١٩٨٥.

7) C. LARROUMET: L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation: L'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique, D. 1985, p. 237 et s.



من السيارة والدراجة، وذلك استناداً إلى المفهوم الموسع لوجود السيارة سبب الحادث في حالة حركة فقط⁽⁸⁾.

أما الفرض الثاني فيتعلق بالمركبة التي تكون في حالة وقوف، وفي هذا الفرض يتجه رأي إلى عدم مسئولية تلك المركبة إلا إذا ثبتت علاقة سببية بين وقوفها في هذا المكان والاختلال الحادث للمركبات الأخرى، أو المتضررين أطراف الحادث. وبمعنى آخر يجب أن يأخذ القاض في اعتباره بأنه من غير المتعارف عليه بشكل منتظم الوقوف في مثل المكان الثابت بتقرير الحادث مع ضرورة النظر لكل ظروف الحادث الأخرى⁽⁹⁾، وقد اعترض بعضهم على ذلك التفسير على سند من القول بأنه لا يتعين أن يكون المتضرر من الحادث هو المستفيد جملة وتفصيلاً وبصرف النظر عن باقى الأطراف فليس لذلك المتضرر أن يرجع على أي شركة تأمين تكون السيارة المؤمن لديها مارة بالمصادفة بجوار مكان الحادث، وأحتى تقف في مكان قريب منه، وإنما يتعين فصل العلاقات القائمة والأخذ بمفهوم السببية بالمعنى الضيق حال إمكانية تحديد المسئول المباشر عن الحادث⁽¹⁰⁾.

وفي ضوء النقد الموجه للأحكام التي كانت تفرق بين السيارة عندما تكون في حالة حركة وما إذا كانت في حالة سكون وتوقف حتى يمكن تطبيق أحكام قانون الخامس من يوليو عام ١٩٨٥ نجد غالبية الفقه قد اتجه إلى أن حماية المتضرر وخاصة بالنسبة لإعمال مبدأ التعويض المباشر تقتضي تبني مفهوماً موسعاً لفعل السير نفسه بحيث لا يفرق بين حالة الحركة، أو السكون بالنسبة للمركبة سبب الحادث⁽¹¹⁾. ومن جانب القضاء، فقد تواترت الأحكام القضائية خاصة منذ عام ١٩٩٥ على عدم إعمال تلك التفرقة⁽¹²⁾.

كذلك، فإننا سوف نشير إلى حكم حديث صادر عن الدائرة الثانية لمحكمة النقض الفرنسية

8) Cass. 2^e civ., 21 juillet 1986, JCP, 1987, n° 20769, note DURRY.

تجدر الإشارة إلى أن القانون الكويتي يربط الضمان بفعل قائد السيارة وليس السيارة مما يؤدي إلى تطبيقات غير عادلة إذا كان القائد مجرد أجبر، أو باشر الضرر دون أن يصدر خطأ من جانبه، لذلك فالأجدربط الضمان بالسيارة لا بقائدها مما يعني ضرورة أن يتحمل الضمان مالكيها، أو حارسها لا قائدها.

(د. مشاعل عبد العزيز الهاجري: الأساس القانوني لرجوع المتضرر بالتعويض عن الضرر الجسدي الناجم عن حوادث السيارات، بحث مقدم في دورة المسئول عن تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات الحكومية، كلية الحقوق، جامعة الكويت، ١٢-١٦ مايو ٢٠٠٧، ص ٣٥ وما بعدها).

9) G. VINEY: Reflexions après quelques mois d'application des articles 1^{er} à 6 de la loi du 5 juillet 1985 modifiant le droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, D. 1986, p. 209 et s.

10) H. GROUDEL: L'implication du vehicule dans la loi du 5 juillet 1985, D. 1987, p. 1 et s.

11) Y. CHARTIER: Accidents de la circulation, accélération des procédures d'indemnisation, D. 1986, p. 25; G. VINEY et P.JOURDAIN: Traité de droit civil, les condition de la responsabilité, L.G.D.J., 3^e éd., 2006, n° 981 et s.

12) Cass. 2^e civ., 22 novembre 1995, D. 1996, p. 163, note patrice JOURDAIN; Cass. 2^e civ., 24 avril 2003, Bull. civ., II, n° 104;

Cass. 2^e civ., 26 juin 2003, RTD civ., 2003, p.720, note patrice JOURDAIN; Cass. 2^e civ., 19 Octobre 2006, Bull. civ. II., n° 275.



بنقض الحكم الصادر عن محكمة استئناف باريس، ويمكن إيجاز واقعات تلك الدعوى في أن حريقاً شب بإحدى السيارات وترتب على ذلك الحريق تدمير سيارة أخرى كانت واقفة بالقرب منها، فقام مالك السيارة المتضررة برفع دعوى تعويض على شركة التأمين المؤمن لديها السيارة التي نشب فيها الحريق وأسس دعواه على كل من قانون عام ١٩٨٥ المشار إليه بعاليه، فضلاً عن تأسيس ذات الدعوى على المادة ٢/١٣٨٤ من القانون المدني، وقد قوبلت تلك الدعوى بالرفض من جانب قضاة الموضوع بمحكمة استئناف باريس على سند من القول بأن شروط تطبيق قانون عام ١٩٨٥ لم تتوافر، وذلك، لأن الحريق مصدر الضرر المطالب بالتعويض عنه لا يعد حادث سير تنطبق عليه أحكام ذلك القانون.

وقد جاء حكم محكمة النقض الفرنسية - الدائرة الثانية ليقرر نقض ذلك الحكم تأسيساً على أن الحريق سبب الضرر، حيث إنه قد نشب في سيارة تعمل بموتور فهي تعد حادث سير بالمعنى المقصود بقانون عام ١٩٨٥ ويتعين بالتالي تطبيق أحكامه مع استبعاد تطبيق المادة ٢/١٣٨٤ من القانون المدني^(١٣).

وما يجب ملاحظته هو أن الاختلاف في تكييف وتحديد مفهوم منضبط لحادث السير قد وجد صعوبة بين المتخصصين على أعلى مستوى مما يؤكد صعوبة وخصوصية البحث في هذا المجال، وذلك بالنظر إلى أهمية ما قد يترتب على تحديد وتوصيف الحادث من آثار قد يكون أهمها تطبيق أحكام التعويض المباشر المنصوص عليه بالقوانين الخاصة والتي لا تسعف المتضرر معها أحكام المسؤولية المدنية التقصيرية المنظمة بأحكام القانون المدني.

وفي ضوء تحديد مفهوم منضبط للسير يتجه بعضهم إلى تضيق ذلك المفهوم المتعين معه تطبيق أحكام القوانين الخاصة المتعلقة بالتأمين الإجباري ضد حوادث السيارات والاستفادة تبعاً لذلك من الآثار الخاصة المتمثلة في التعويض المباشر بالنسبة للدول التي تأخذ به، وكذلك التعويض والتدخل من جانب صناديق التعويض بالنسبة للتشريعات التي أقرته.

وترتيباً على ذلك يرى أنصار الاتجاه الضيق أن الحادث المرتكب من جانب سيارة لا يعد حادث سير بالمعنى المقصود إلا إذا وقع على طرق السير العامة ولا يسري على الحوادث التي تقع في طرق سير خاصة^(١٤).

وبالمقابل لما سبق وتمشياً مع مبدأ الوقوف بجانب المتضرر في سبيل الحصول على حقه في التعويض بكل يسر وسهولة وبشكل سريع، فنحن نتفق مع الاتجاه الموسع والذي يرى أن العبرة في

13) Cass. 2e civ., 8 janvier 2009, Revue Lamy Droit civil, 2009 n 59.

حيث جاء بالحكم أنه:

“L'incendie provoqué par un vehicule terrestre à moteur, ce dernier fut-il en stationnement, est régi par les dispositions de la loi du 5 juillet 1985, et non par celles de l'article 1384, alinea 2, du Code civil”.

14) Hubert GROUDEL: Indemnisation d'un accident cause sur la voie publique, note sous cass. Civ. , 8 janvier 2009, revue lamy droit civil, avril 2009, n° 59.



هذا الحادث هي بمصدر الحادث وليس بمكان وقوعه وبمعنى آخر إذا كانت السيارة، أو المركبة سبب الحادث تسير بموتور ونتج عنها حادث ألحق بالغير أضراراً معينة، فإنه في هذه الحالة يكون منطقياً وعادلاً تطبيق التشريع الخاص الذي يوفر حماية فعالة للمتضرر من الحادث⁽¹⁵⁾.

وتمشياً مع ذات التفسير والاتجاه، فإن محكمة النقض الفرنسية قد تبنت هذا الاتجاه الموسع فنجدها أقرت تطبيق قانون ١٩٨٥ على حادث سير وقع من سيارة، وذلك بغض النظر عما إذا كانت السيارة في حالة حركة، أو حالة توقف وسكون⁽¹⁶⁾، وكذلك الأمر بالنسبة لحادث وقع من سيارة أثناء تواجدها في موقف للسيارات⁽¹⁷⁾، أو على بلاج أحد الشواطئ⁽¹⁸⁾.

وكذلك الأمر بالنسبة للحوادث التي تقع من سيارة أثناء وجودها داخل سور إحدى الشركات⁽¹⁹⁾. والمعيار الذي تبنته جميع الأحكام السابقة هو المكان الذي وقع فيه الحادث هل هو مكان مسموح بدخول السيارات فيه أم لا؟، ولذلك لم تعد محكمة النقض الفرنسية الحادث الواقع من سيارة حادث سير تنطبق عليه أحكام قانون ١٩٨٥، وذلك على سند من القول بأن المكان الذي تواجدت فيه السيارة مصدر الحادث هو مكان مخصص لوقوف الموتوسيكلات فقط وغير مصرح بوقوف السيارات فيه⁽²⁰⁾.

وحادث السير بالمفهوم والضوابط السابقة يجب أن يقع دخل حدود جمهورية مصر العربية حتى ينطبق عليه قانون التأمين الإجباري والمزايا الخاصة بتعويض المتضرر فيه. كذلك الحال بالنسبة للمركبات المبرم لها عقود تأمين موحدة للسير عبر البلاد العربية وأية شهادات تأمين أخرى صادرة طبقاً للاتفاقيات الدولية التي صدقت عليها مصر شريطة سريان تلك العقود طيلة بقاء المركبة داخل مصر مع تحديد شركة التأمين المصرية الملتزمة بالتعويض⁽²¹⁾.



15) Nicole CHABRUX: Accident de la route, aide aux victims <http://www.maitrechabruX>, p. 2.

16) Cass. 2e civ., 25 juin 1986, D. 1987, p.87, note H. GROUDEL.

17) Cass. 2e civ., 10 mars 1988, Gaz. Pal., 1988, p.314, note F. CHABAS.

18) C.A. Grenoble, 9 Février 1987, D. 1987, p. 245, note F. CHABAS.

19) Cass. 2e civ., 28 octobre 1991, Bull. civ., 1991,II., p. 288.

20) Cass. 2e civ., 26 juin 2003, RTD civ., 2003 p.720, note p. JOURDAIN.

(٢١) المادة رقم ٢ من قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية الصادر بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ والتي تنص على أنه:

«تقبل في نطاق تطبيق أحكام هذا القانون بطاقات التأمين الموحدة عن سير المركبات عبر البلاد العربية، أو وثائق، أو بطاقات، أو شهادات التأمين الصادرة طبقاً للاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر 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، وأن تبين البطاقة، أو الشهادة، أو الوثيقة شركة التأمين المصرية التي تعهدت بتسوية التعويضات المترتبة على ذلك».

الإشكالية الخاصة بالسباقات الرياضية :

السؤال الذي يطرح نفسه في مجال سباق السيارات هو: هل تخضع هذه السباقات لقانون ٥ يوليو ١٩٨٥ بشأن التأمين الإجباري لحوادث السير انطلاقاً من أن مفهوم المركبة ينطبق على السيارات المستخدمة في هذه السباقات. ومنذ البداية يجب الإشارة إلى أن القانون المشار إليه قد صادف قبول قضائي لانطباقه على الحوادث التي تقع أثناء السباقات^(٢٢) مع الأخذ في الاعتبار باقتصار الآثار المترتبة على الحادث بالنسبة للمشاهدين الذين يمكن أن يلحقهم ضرر من جراء ذلك الحادث ولكن لا تمتد الاستفادة بالنسبة للمتسابقين أنفسهم عند إصابتهم بأضرار من جراء ذات الحادث^(٢٣)، فضلاً عما سبق، هناك اتجاه قضائي أخذ بعدم انطباق قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ على التجارب والتدريبات التي يجريها المتسابقون داخل الحلقات المغلقة قبل السباق الرسمي، وذلك على سند من القول بأن مثل هذه الحوادث لا تعد حادث سير في مفهوم هذا القانون^(٢٤).

والوضع السابق إجمالاً كان محل خلاف بين الفقهاء، منهم من ينتقد استبعاد تطبيق القانون، وذلك تأسيساً على أن مفهوم المركبة في أحكام القانون المعنى بالحادث ينطبق على المركبات المستعملة في سباقات السرعة الرياضية داخل الحلقات المعدة لذلك وبالتالي فالاستبعاد غير مبرر وغير مقبول^(٢٥). وبالمقابل لذلك الاتجاه نجد رأياً آخر يرى أن الاستبعاد مقبول ومبرر، فالعبرة في السباقات الرياضية لسيارات السرعة ليست بالنظر لطبيعة السيارة وهل تدخل في مفهوم المركبة أم لا؟ ولكن سبب الاستبعاد يرجع إلى أن قائدي هذه السيارات والمشاهدين يتعرضون لمخاطر غير عادية مقارنة بالسير في الطرق العادية، وأمام ذلك الخطر الاستثنائي يكون الاستبعاد منطقياً خاصة بالنسبة للمتسابقين مع استثناء المشاهدين من ذلك الاستبعاد أي أنهم أصحاب حق في حال وقوع حادث يلحق ضرر بهم^(٢٦).



22) Cass. Crim., 16 juillet 1987, RTD civ., 1987, p. 770, note J.HUET; Cass. 2e civ., 10 mars 1988, Bull. civ., II, no 59.

23) Cass. 2e civ., 28 Février 1996, Resp civ. et assur., 1996, p. 168, note H. GROUDEL; Cass. 2e Civ., 19 juin 2003, D. 2003, p. 2540, note F. LAGARDE.

24) Cass. 2e civ., 4 janvier 2006, D. 2006, p. 2443, note J. MOULY.

25) H. GROUDEL: Observation sous cass. 2e civ., 4 Janvier 2006, Resp. civ., et assur., 2006, p. 113.

26) Ph. BRUN: Observation sous cass. 2e civ., 4 janvier 2006, D. 2006, p. 1929 et s; Jean MOULY: L'exclusion des concurrents d'une compétition automobile du bénéfice de la loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la circulation, D. 1996, p. 438.

المبحث الثاني

المسئول عن حادث السير الملتزم بالتعويض

السؤال الذي يطرح نفسه بالنظر لما قد يترتب عن الإجابة من آثار عملية غاية في الأهمية هو تحديد المسئول بالمعنى الدقيق للكلمة، وذلك حتى يمكن بيان ما إذا كانت شركة التأمين تلتزم بالتغطية بشكل تلقائي دون أن يكون لها حق الرجوع على ذلك الشخص أم أنها من الممكن أن تمتنع عن تلك التغطية، أو على أكثر تقدير تقوم بالتدخل لدفع مبلغ التعويض، ثم تباشر حقها في دعوى الرجوع على الشخص المتسبب في الحادث باعتباره مسئولاً غير مغطى بالتأمين لديها؟ وتجدر الإشارة إلى أن قانون التأمين الإجمالي قد قصد من إلزام شركات التأمين الوفاء بمبلغ التأمين نيابة عن الغير، تحقيق الوظيفة الاجتماعية للقانون، حتى لا يكون المتضرر من فعل المؤمن له، أو فرطاً من المتضرر من فعل الغير، وكلاهما متضرر من فعل السيارة المؤمن عليها، خاصة وأن الشركة لها حق الرجوع على هذا الغير بما دفع نيابة عنه إلى المتضرر^(٢٧). وبناءً على ما سبق يتعين الإشارة إلى أن المشرع الفرنسي من خلال قانون عام ١٩٨٥ قد حدد كلاً من قائد السيارة، أو حارسها باعتبار أيهما مسئولاً عن الحادث المشتبه فيها سيارة أي منهما، وذلك التحديد دعا بعضهم منذ بداية تطبيق القانون بالمناداة بأن تكون المسؤولية بينهما على سبيل التضامن في مواجهة المتضرر^(٢٨).



وتحديد المسئول بالشكل السابق يثير بعض المشكلات، فعلى سبيل المثال عندما يكون من يقود السيارة سبب الحادث هو أحد التابعين، فهل يتم الرجوع على التابع وفقاً للأحكام العامة لمسئولية المتبوع عن أفعال تابعة المنظمة بنصوص القانون المدني، أم أن التشريعات الخاصة قد نظمت أحكام رجوع خاصة. يتجه بعضهم إلى أن أساس المسؤولية في هذه الحالة إنما يكون طبقاً لمسئولية المتبوع عن أعمال تابعة وفقاً للقانون المدني، وذلك انطلاقاً من أن صفة الحارس والتابع متعارضتان لا تجتمعان في شخص واحد. وبالمقابل لذلك، فإن الحارس قد يكون هو المتبوع في ذات الوقت^(٢٩). وما يجب الإشارة إليه أن القضاء قد استقر على قرينة مفادها أن المالك يفترض أنه حارس السيارة وهذه القرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها^(٣٠).

وأياً ما كان الأمر، فإن المسئول عن الحادث الملتزم بالتعويض هو من توافرت رابطة السببية بين الحادث الواقع منه وما أصاب الغير من أضرار، وفيما يتعلق بعلاقة السببية في مجال هذا البحث، فقد كان للقضاء الفرنسي دور مهم ولكنه مر بمراحل مختلفة. ففي البداية قضت محكمة النقض

(٢٧) د. محمد إبراهيم دسوقي: تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات... المرجع السابق، ص ٢٩.

(28) BEHAR-TOUCHAS: Observations sur l'exigence de l'imputabilité du dommage à l'accident de la circulation, JCP, éd. G., 1991, p.3492 et s.

(29) Patrice JOURDAIN: Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juillet 1985, Gaz. Pal., 1995, p. 23.

(30) Cass. 2e civ., 13 janvier 1988, Bull. civ., II, 1988, n° 51.

الفرنسية بأنه لا يكفي مجرد وقوع حادث لمطالبة الغير بتعويض عما أصابه من ضرر بل يجب على ذلك الأخير أن يثبت توافر علاقة السببية بين الحادث والضرر بما مفاده أن عبء الإثبات يقع على عاتق المتضرر كشرط رئيس لحصوله على التعويض المطالب به^(٣١). ولكن هذا الاتجاه غير المقبول من وجهة نظرنا تم العدول عنه من جانب ذات المحكمة في عام ١٩٩٢ عندما أقرت مبدأ آخر يعتد بالقرينة التي مفادها أن مجرد وقوع حادث يفترض معه أن الضرر الذي لحق بالموجود بالحادث قد تحقق بسببه ما لم يثبت المسئول عن الحادث عكس ذلك أي أن هذا الاتجاه قلب عبء الإثبات من على عاتق المتضرر إلى المسئول مع الأخذ في الاعتبار بأن هذه القرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها.

ولقد أثار القضاء السابق بعض الصعوبات العملية، وذلك على سبيل المثال عندما تحدث بعد الحادث بفترة زمنية آثار ضارة يتم المطالبة بالتعويض عنها. ومثال ذلك حادث سير وقع ونشأ عنه إصابات بالمتضرر في سيارة أخرى دون أن يكون هناك حالة استبعاد، وقرر القضاء الفرنسي في ذلك الوقت الاتجاه الخاص بالقرينة ومنح ذلك المتضرر تعويضاً، وبعد مضي خمسة أشهر توفي ذلك الشخص، وحادث تضارب في وجهات النظر: هل تطبق فكرة القرينة بأثارها أم أن التعويض في هذه الحالة يجب أن يفرض مباشرة على المسئول عن الحادث؟ وهذا التردد كان سببه أنه لن يمكن التأكد الطبي من سبب الحادث بعد ذلك الوقت، لأن المتضرر سابقاً بعد الوفاة بفترة أصبح جيفة من الصعب إثبات السببية بينها وبين السيارة سبب الحادث، وبناءً على ذلك كان يتعين على أصحاب الحق في طلب التعويض إثبات أن وفاة مورثهم كان بسبب حادث ذلك، السيارة والقول بغير ذلك أي بإعفائهم من ذلك الإثبات هو قول غير مقبول، ومما لا شك فيه أن الوضع بذلك التصور إنما يؤدي إلى إظهار غموض وصعوبة تبني معيار موحد بشكل قاطع في ذلك المجال^(٣٢).

وفيما يتعلق بالوضع لدى المشرع المصري، فقد أحسن صنفاً بوضعه نصاً عاماً في صيغته لتحديد من يمكن الرجوع عليهم كمسئول عن الحادث، فقد نص المشرع على أنه: «للمتضرر، أو ورثته اتخاذ الإجراءات القضائية قبل المتسبب عن الحادث والمسئول عن الحقوق المدنية للمطالبة بما يجاوز مبلغ التأمين»^(٣٣). والنص بهذه الصياغة قد قصد المتسبب في الحادث أيماً ما كان دون تحديد حتى لا يمكن التذرع بأن هناك فئة لم يشملها التحديد الحصري من جانب المشرع بما قد يضيع معه حق المتضرر في الحصول على التعويض المستحق له، وفي هذه الحالة الأخيرة سيكون الأمر متروكاً بين يد القضاء العادل الذي يحدد المسئول من خلال بحث عناصر المسؤولية المدنية بحسب كل حالة وملاساتها.

31) Cass. 2e. civ., 13 novembre 1991

، حيث جاء بالحكم أنه:
"l' implication d'un vehicule terrestre à moteur dans un accident de la circulation ne dispense pas la partie civile d'apporter la preuve d'un lien de causalité entre ledit accident et le dommage dont elle a entendu obtenir réparation".

32) Francois CHABAS: Les accidents de la circulation, Dalloz, 1995, p. 64.

(٣٣) المادة رقم ٩ من القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧.



وفي مجال تحديد المسئول والملتزم بالتعويض بشكل نهائي في مجال التأمين الإجباري ضد حوادث السيارات، نذكر على سبيل المثال حالة وتطبيق لمبدأ مهم في إحدى التشريعات العربية، ففي مملكة البحرين تنص المادة (١٠) من المرسوم بقانون رقم (٣) لسنة ١٩٨٧ في شأن التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات^(٢٤) على أنه:

«يجوز للمؤمن إذا التزم بأداء التعويض في حالة وقوع المسؤولية المدنية على غير المؤمن له وغير من صرح له بقيادة مركبته أن يرجع على المسئول عن الأضرار لاسترداد ما يكون قد أداه من تعويض». والنص بهذه الصياغة واضح في دلالاته على أن الرجوع المقرر مرتبط بأن تكون المسؤولية الناشئة عن الحادث ملقاة على عاتق شخص آخر بخلاف المؤمن له، أو من صرح له بقيادة المركبة، وقد كان للقضاء البحريني في تفسير وتطبيق ذلك النص مفهوماً متميزاً حين فرق بين ما إذا كان التأمين المبرم عن المركبة سبب الحادث هو تأمين شامل أم مجرد تأمين طرف ثالث، وفي الحالة الأخيرة يكون التطبيق الحرفي للنص، أما إذا كان تأميناً شاملاً، فإن الأمر يختلف. والسبب في إثارة هذه التفرقة وإرساء القضاء البحريني لمبدأ مهم كان بمناسبة طعن بالتمييز أقامته إحدى شركات التأمين على سند من القول بأن حكم محكمة الاستئناف قد خالف القانون إذ بني قضاؤه على أنه طبقاً لأحكام المرسوم بقانون رقم (٣) لسنة ١٩٨٧ في شأن التأمين الإجباري عن المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ليست ملزمة كمؤمنة عن المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارة المتضررة بأن تدفع للمؤمن له تكاليف إصلاح تلفها نتيجة خطأ قائد السيارة المؤمن عن حوادثها من المطعون ضده، فلا يحق لها الرجوع بما دفعته على المسئول عن التلف، أو المطعون ضده المؤمن عن مسؤوليته في حين أنها مؤمنة على السيارة المتضررة تأميناً شاملاً بموجب وثيقة التأمين المذكورة بلائحة الدعوى الأمر الذي لم ينكره أحد من الخصوم مما يلزمها بتعويض المؤمن له عن تلفها ويعطيها الحق في الحلول محله في الرجوع على المسئول عن هذا التلف وعلى المطعون ضده المؤمن عن مسؤوليته وفقاً لنص المادة العاشرة من قانون التأمين الإجباري عن حوادث المركبات. ورداً على ذلك الدفع، فقد قضت محكمة التمييز البحرينية بأنه:

«إذا كانت الطاعنة (شركة التأمين) مؤمنة على السيارة التالفة تأميناً شاملاً، فإن ما دفعته في إصلاحها يكون وفاءً للالتزام المترتب في ذمتها تجاه المؤمن له بموجب عقد التأمين المبرم بينهما..، فلا يحق لها الحلول محله في الرجوع على المسئول عن حصول الضرر المؤمن منه، وأعلى المطعون ضده المؤمن على مسؤوليته. ذلك أن رجوع المؤمن على المدين بدعوى الحلول تقتضي أن يكون المؤمن قد وفي للدائن بدين مترتب في ذمة المدين لا بدين مترتب في ذمته هو. ولما كانت المادة العاشرة من قانون التأمين الإجباري عن حوادث المركبات متعلقة برجوع المؤمن عن المسؤولية لاسترداد التعويض الذي التزم بأدائه في حالة وقوع حادث للسيارة المؤمن عن حوادثها منه، فلا



(٢٤) المرسوم بقانون منشور بالجريدة الرسمية، العدد رقم ١٧٣٤، بتاريخ ١٩/٢/١٩٨٧، ص ٢٥ وما بعدها.

تصلح سنداً للطاعنة في الرجوع على المطعون ضده»^(٢٥).

وهذا الحكم أكد الطبيعة الخاصة لتأمين المسؤولية مع النظر إلى نوعية عقد التأمين المبرم ذلك أن التأمين الشامل يلزم المؤمن بسداد التكاليف و التعويضات الناشئة كافة عن الحادث ما لم يكن هناك سبب قانوني، أو اتفاقي لاستبعاد تلك التغطية التأمينية وبخلاف ذلك يكون الدين ثابتاً في ذمة شركة التأمين وليس المؤمن له في هذا النوع من التأمين.

المبحث الثالث

مستحقو التعويض عن حادث السير

في ضوء ما تتمتع به التشريعات الخاصة بالتأمين الإجباري من خصوصية واستقلالية في مواجهة القواعد العامة للقانون والمتمتعين بالتالي بالحقوق والمزايا الخاصة التي تمنحهم إياها تلك التشريعات وبمفهوم المخالفة، فإنه بالنسبة لغير هؤلاء الأشخاص فلن يكون، أمامهم سوى المطالبة بالتعويض عما يكون قد أصابهم من ضرر بسبب الحادث وفقاً لقواعد المسؤولية المدنية التقصيرية المنصوص عليها بمواد القانون المدني، وليس على أساس نصوص التشريعات الخاصة. ومنذ البداية يجب الإشارة إلى أن المشرع الفرنسي، فضلاً عن تحديد الفئات أصحاب الحق في الاستفادة من التعويض المنظم أحكامه بقانون الخامس من يوليو عام ١٩٨٥، فقد نص على أن دعوى التعويض المؤسسة على ذلك القانون لا يجوز رفعها إلا على قائد، أو حارس السيارة المتهمة في الحادث مصدر المطالبة، وبالنسبة لغير هؤلاء تؤسس الدعوى كذلك وفقاً لأحكام القانون المدني ولا تنطبق عليها أحكام القانون المشار إليه.

وتمشياً مع ما سبق، سنقوم بتحديد المستحقين للتعويض بدءاً بالمتضرر من الحادث بالمعنى الضيق (المطلب الأول)، وكذلك باقي الأشخاص أصحاب الحق في الاستفادة من التعويض (المطلب الثاني)، وذلك حسبما يأتي:

المطلب الأول

المتضرر من حادث السير بالمعنى الضيق

ما يجب الإشارة إليه هو أن المشرع الفرنسي قد منح المتضررين كافة الحماية والتعويض المشار إليهما في نصوص قانون Badinter لعام ١٩٨٥ مشاه، أو راكبي دراجات أياً كان نوعها وراكبي السيارات الأخرى بما فيها قائدي تلك السيارات، وهذه الفئة من المتضررين يتم تعويضهم عن

(٢٥) حكم محكمة التمييز البحرينية، الطعن رقم ١٧٢ لسنة ١٩٩٤، جلسة ١١/٨/١٩٩٥، مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز، السنة السادسة من يناير إلى ديسمبر ١٩٩٥، ص ٢١.

الأضرار الجسدية التي تلحق بهم تعويضاً كاملاً مع الأخذ في الاعتبار بأن الحق في التعويض يسقط حال وقوع خطأ غير مغتفر من جانب المتضرر نفسه^(٣٦). وبالنسبة لحالة الخطأ غير المغتفر، فإنه لا يحتج به في مواجهة من يقل عمره عن ستة عشر عاماً، أو الأكثر من سبعين عاماً، والحكم نفسه يسري على من لا تتوافر لديهم الأهلية والإدراك بنسبة لا تقل عن ٨٠٪ وقت وقوع الحادث. وبالنسبة لحالات الأضرار العمدية من جانب المتضرر نفسه كالانتحار مثلاً، أو محاولة ذلك الانتحار، فلا يستحق أية تعويضات مهما كانت الأضرار التي لحقت به^(٣٧). وتحقيقاً للعدالة، فإن قائدي المركبات سبب الحادث والمتضررة منهم يكون لهم دور في تقدير التعويض المستحق، وذلك عن طريق تقليل التعويض، أو إلغاءه كلية حال ثبوت ارتكابهم خطأ بحسب الأحوال^(٣٨).

وفي هذا الصدد ينتقد الفقيه الفرنسي الكبير TUNC المشرع الفرنسي في قانون ١٩٨٥، حيث انه لم يمنح قائدي المركبات الاستفادة من مبدأ التعويض المباشر، وذلك على الرغم من أن هذه الفئة هي الأكثر استعمالاً للطرق والأكثر عرضة لحوادث السير^(٣٩). فضلاً عن ذلك، فإن القضاء الفرنسي بوجه عام يتبنى مفهوماً ضيقاً لتحديد قائد المركبة، فعلى سبيل المثال لن يستفيد من أحكام التعويض المباشر قائد المركبة الذي يقف بجانب سيارته لتغيير إطار السيارة، أو لتنظيف زجاجها. وبالمقابل لذلك يذهب سيادته إلى أن القضاء الفرنسي قد اعتبر قائداً للمركبة مستخدم دراجة بخارية بموتور لمجرد وجوده داخل مركبة متوقفة وليست في حالة حركة بما مفاده الاستفادة ذلك الأخير من مبدأ التعويض المباشر وحرمان الفئات المشار إليها سابقاً في ضوء ذلك التفسير الضيق والمنتقد من جانبه. والحكم نفسه يسري على صاحب مركبة يقرأ الجريدة داخل سيارته المتوقفة في انتظار وصول صديق له. وبناءً على كل ما سبق يكون اتجاه محكمة النقض قد تبني معيار مكان تواجد قائد المركبة، فإذا كان بداخلها انطبق عليه الوصف واستفاد من مبدأ التعويض المباشر حتى ولو كانت السيارة في حالة سكون وتوقف، أما إذا كان خارجها لأي سبب من الأسباب، فلا ينطبق عليه وصف قائد المركبة ولا يستفيد بالتالي من مبدأ التعويض المباشر المنصوص عليه في قانون ٥ يوليو لعام ١٩٨٥^(٤٠).



(٣٦) صفة الخطأ غير المغتفر لا تثبت إلا لسلوك شخص لديه القدرة الذهنية على تبصر نتائج أعماله، وبمعنى آخر فهذه الصفة لا تتوافر إذا كان المتضرر قد أتى الفعل تحت تأثير خلل، أو اضطراب عقلي، وبصفة عامة حينما يكون قد أتى الفعل دون تمييز.

حول عناصر الخطأ غير المغتفر بوجه عام راجع:

د. محمد السعيد رشدي: الخطأ غير المغتفر، سوء السلوك الفاحش والمقصود، دراسة مقارنة في القوانين الفرنسية والمصري والكويتي، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٤١ وما بعدها.

37) Hubert GROUDEL: Faute volontaire de la victim, suicide, Resp. civ. et assur., 2000, n° 9, p. 12

(٣٨) مثال ذلك إذا كانت الأضرار التي لحقت بقائد السيارة المتضررة من الحادث قد تفاقمت بسبب عدم ارتدائه حزام الأمان، فإن ذلك يؤخذ في الاعتبار ويقلل التعويض بنسبة ذلك الخطأ مقارنة بخطأ سائق المركبة سبب الحادث.

39) A. TUNC: L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après quatre ans d'application de la loi Badinter, R.I.D. comp. 1989, volume 41, No 4, p. 1000.

40) A. TUNC: L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation ..., art. préc., p. 1000.

وباستقراء المادة الأولى من قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ يتضح للوهلة الأولى أن المشرع الفرنسي يريد تحديد المتضرر من حادث السير تحديداً ضيقاً بحيث لا ينطبق إلا على من تربطهم بالركبة المتضررة من الحادث، أو المتسببة فيه رابطة عقدية تتمثل في وجود عقد نقل^(٤١).

ويرى البعض أنه على الرغم من أن المادة الأولى لم تنص بشكل صريح على منح المتضرر من ضرر مرتد إلا أنهم يستفيدون من أحكام تلك المادة بشكل غير مباشر، ذلك أن المادة السادسة من ذات القانون يمكن استخلاص التفسير السابق منها، حيث إنها قد حددت أن النموذج المعد للاستخدام طبقاً لهذه المادة نصت على استخدامه من جانب الغير الذي أصابه ضرر من جراء الضرر الذي لحق بالمتضرر المباشر^(٤٢). وبالمقابل لما سبق نجد أن المشرع الألماني لم يعط المتضرر من ضرر مرتد في حادث سير الحق في التعويض عن وفاة المتضرر المباشر^(٤٣)

وفيما يتعلق بتحديد أصحاب الحق في المطالبة بالتعويض عن الضرر الأدبي في حال وفاة الشخص نجد المادة ٢٢٢ من القانون المدني المصري قد نظمت ذلك بنصها على أنه:

١- يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً. ولكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو طالب به الدائن، أمام القضاء.

٢- ومع ذلك لا يجوز الحكم بتعويض إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب.

كما نظم المشرع الأردني ذلك الأمر من خلال نص المادة ٢٦٧ من القانون المدني والتي جاء فيها «١- يتناول حق الضمان الأدبي كذلك. فكل تعد على الغير في حرите، أو في عرضه، أو شرفه، أو سمعته، أو في مركزه الاجتماعي، أو في اعتباره المالي يجعل المتعدي مسؤولاً عن الضمان.

٢- ويجوز أن يقضى بالضمان للأزواج والأقربين من الأسرة عما يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب.

٣- ولا ينتقل الضمان عن الضرر الأدبي إلى الغير إلا إذا تحددت قيمته بمقتضى اتفاق، أو حكم نهائي».

وتعليقاً على هذين النصين يرى البعض أن المشرع المصري لم يستطع إحقاق الحق في هذه المسألة، وكذلك الأردني، فتضييق الدائرة في القانون المصري من المؤكد أنه سيجرم متضرراً من الحصول على حقه في التعويض عن الضرر الأدبي عن موت مصاب، أما المشرع الأردني، فقد

(٤١) المادة (١) من قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ الفرنسي والتي تنص على أنه:

«Les dispositions du present chapitre s'appliquent, meme lorsqu'elles sont transportees envutu d un contrat, aux victims d' un accident de la circulation dans lequel est implique un vehicule terrestre a moteur, ainsi que ses remorques ou semi - remorques, a l' exception des chemin de fer et tramways circulant sur des voies qui leur sont propre».

42) G. VINEY: L' indemnisation des victims d' accidents de la circulation, op.cit., n 51, p. 70; Jean - Pierre CLAVIER: La reparation du prejudice par ricochet sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, les petites affiches, 6 aout 1997, p. 94.

43) Marina STORP-HADIK: L' indemnisation des victims d' accident de la circulation en Allemagne, A.N.M.S.R. , www.anmsr.asso.fr/ storp.htm. , p. 2



حاول التخلص من هذا النقد عن طريق إحالة الأمر إلى القضاء ليقرر بموجب سلطته التقديرية مدى وجود الضرر عن الأقارب ومدى استحقاقهم التعويض، وهو في هذا الاتجاه سيقع حتماً في المحظور الذي وقع فيه القضاء المصري والفرنسي بشأن هذه المسألة، حيث من الممكن أن تتسع دائرة المتضررين إلى ما لا يمكن احتمالها، أو أن يلجأ القضاء إلى التضييق من هذه الدائرة ليعود مرة أخرى إلى ما آلت إليه الأمور التي تم انتقادها^(٤٤).

ووفقاً لمفهوم الضرر السابق، فإن وصف المتضرر قد يتحقق لكنه لن يحصل على التعويض ذلك أن غالبية الفقه يتفق مع موقف المشرع على إقرار مبدأ إعفاء المسئول من الحادث عندما يثبت أن خطأ قائد المركبة المتضرر من الحادث كان هو السبب الحصري exclusive لذلك الحادث. وفي ضوء ما سبق يكون من الضروري تأصيل ذلك المبدأ من خلال عرض للتطور القضائي الفرنسي بشأن هذا المبدأ وموقف الفقه منه عن طريق الإشارة للتعليقات الفقهية على تلك الأحكام. وبداية نؤكد أن هذا الأمر قد لاقى قبولاً قضائياً بشكل متواتر، ومن أحدث تلك الأحكام التي فرضت ضرورة التعليق عليها الحكيم الصادرين عن الدائرة المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في تاريخ السادس من أبريل من عام ٢٠٠٧ والذين أكدوا ضرورة البحث الموضوعي والقانوني المتعمق من جانب قضاة الموضوع، وكذلك من جانب قضاة محكمة النقض بشأن التأكد من توافر علاقة السببية التي تمنح خطأ قائد المركبة المتضرر عن الحادث وصف السبب الحصري له.

ونقطة الانطلاق لبحث هذه المشكلة هي القاعدة العامة في المسؤولية المدنية والتي مفادها أن كل من ساهم بخطئه في أحداث الضرر يتعين مشاركته بحسب نسبة مساهمته في تعويض المتضرر، وقد يكون الأثر المترتب على ذلك في حال مساهمة المتضرر هو إعفاء المسئول عن الحادث إعفاءً كلياً، أو جزئياً بحسب الأحوال من مسؤوليته المدنية تجاه ذلك الشخص.

وطرح تلك الإشكالية في مجال حوادث السير طبقاً للمشرع الفرنسي من خلال قانون ١٩٨٥ يفرق بين حالتين حالة خطأ المتضرر من الحادث عندما لا يكون قائداً للمركبة، وخطأ المتضرر قائد المركبة في الحالة الأخرى. وبالنسبة للحالة الأولى، فقد نظمتها المادة الثالثة من القانون المشار إليه حينما نصت على أنه في الحالات التي يكون فيها المتضررون من الحادث من غير قائدي السيارات المتسببة والمتضررة من ذلك الحادث، فإنه يتم تعويضهم عما أصابهم من أضرار جسدية تعويضاً كاملاً، وذلك بغض النظر عن نسبة مساهمتهم في تحقق تلك الأضرار ما لم يكن خطأهم هو خطأ غير مغتفر والسبب الحصري في ذات الوقت لذلك الحادث^(٤٥).

(٤٤) د. محمد يحيى المحاسنة: أصحاب الحق في التعويض عن الضرر الأدبي في حالة موت المصاب، بحث منشور بمجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثاني، السنة الرابعة والعشرون، يونيو ٢٠٠٠، ص ٢٨٧.

(٤٥) المادة (٢) من قانون التأمين الإلزامي الفرنسي ضد حوادث السيارات الصادر في الخامس من يوليو من عام ١٩٨٥ والتي تنص على أنه:

“Les victimes hormis les conducteurs de vehicules terrestres a moteur, sont indemnisées des dommages resultant des atteintes à leur personne qu’elles ont subies, sans que puisse leur être opposé leur propre faute à l’exception de leur faute inexcusable si elle à été la cause exclusive de l’accident”.



أما الحالة الثانية، فقد نظمتها المادة الرابعة من ذات القانون بنصها على أن خطأ قائد المركبة الخاضعة لأحكام ذلك القانون يكون له تأثير في تحديد، أو الإعفاء من التعويض عن الأضرار التي لحقت به^(٤٦).

وإذا كان القضاء الفرنسي قد استقر فترة طويلة على أن تقدير توافر علاقة السببية ودرجة جسامه خطأ المسئول والمتضرر من إطلاقات قاض الموضوع ولا يخضع لرقابة محكمة النقض، فإن الحكمين الصادرين عن الدائرة المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية الصادرين في ٢٠٠٧/٤/٦ قد قضيا بأن محكمة 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^(٤٧).

وأمام الأهمية الخاصة والعملية لتحديد الخطأ المرتكب من جانب المتضرر عندما يكون قائداً للمركبة، فإن السؤال الذي يطرح نفسه يتعلق بما إذا كان يتعين لاعتباره خطأً محددًا، أو معفيًا للمسؤولية أن يكون خطأ قيادة بالمعنى الفني، أو أنه أي خطأ يرتكب من جانبه سواء كان يتعلق بقيادة المركبة، أو غير ذلك^(٤٨).

وبالنسبة للحكمين المشار إليهما الصادرين عن الدائرة المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في السادس من أبريل من عام ٢٠٠٧ ترجع أهميتهما إلى الموقف الذي ذهب إليه قضاة محكمة الموضوع، أمام محكمة الاستئناف حين قضيا باستحقاق قائد موتوسيكل لتعويض كامل عما أصابه من أضرار على الرغم من أنه كان يقود دراجته البخارية تحت تأثير نسبة من الكحول تزيد على النسبة المسموح بها، وقد أسس حكم الاستئناف قضاءه على أن الحالة التي كان فيها ذلك المتضرر -على الرغم من كونها تشكل خطأ سلوكيًا - إلا أنها لم يكن لها أي دور فعال بمعنى علاقة السببية بين الحادث وما لحق به من أضرار، ولذلك يكون مستحقاً تعويضاً كاملاً.

ويتجه البعض منذ البداية إلى أن وقوع خطأ من جانب المتضرر في حادث يجب أن يكون له تأثير كلي، أو جزئي بحسب الأحوال في إعفاء المسئول من التزامه بالتعويض الكامل، أو على أقل تقدير في تقليل ما يلتزم به، ويرجع ذلك إلى استهداف تحقيق معنى العقوبة والردع الخاص في حالة مخالفة المتضرر لسلوك فرضه عليه القانون، ثم يأتي بعد ذلك الدور الرئيس للقاضي ليقدر مدى توافر علاقة السببية ومدى تأثيرها بشأن الإعفاء الكلي، أو الجزئي، أما القول بغير ذلك فيخرج معنى

(٤٦) المادة (٤) من قانون التأمين الإجباري الفرنسي ضد حوادث السيارات والتي تنص على أنه:

"La faute commise par le conducteur du vehicule terrestre à moteur à pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis".

47) Cass. Ass. Plen. 6 avril 2007, D. 2007, P. 1199, obs. I.

48) Christian LAPOYADE DESCHAMPS: Faute inexcusable de la victime qui, a la suite d'une panne, traverse une voie expresse pour rejoindre une station- service, D. 1995, p. 394 et s.



العقوبة عن مقاصدها ولا يكون هناك مجال للردع العام والخاص^(٤٩).

وتمشياً مع المنطق والتفسير السابق يتجه البعض إلى أن قانون التأمين الإجباري الفرنسي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السير يخرج عن القواعد العامة للمسؤولية المدنية وعن معنى العقوبة الخاصة للمتضرر المسئول، وذلك بالنسبة للمتضرر عندما يكون غير قائد للمركبة طبقاً للمادة الرابعة، وذلك بتطلبها أن يكون خطأ ذلك المتضرر غير القائد هو خطأ غير مغتفر، فضلاً عن كونه السبب الوحيد للحادثة^(٥٠).

ويرى البعض أنه يتعين الوقوف عند التفسير الحرفي للمادة المشار إليها، أمام استقلالية وخصوصية قانون عام ١٩٨٥ باعتباره تشريعاً خاصاً، أمام القواعد العامة للمسؤولية المدنية في القانون المدني، وبناءً عليه يعتبر ذلك النص بمنزلة مبدأ لسقوط حق المتضرر في التعويض إذا تحققت العناصر ودون حاجة إلى مقارنة تلك الحالة بالقواعد العامة، فلكل حالة خصوصيتها في ضوء وجود نص تشريعي صريح ومنضبط^(٥١).

وأياً ما كان الأمر، فإن القضاء الفرنسي مستقر على أن الطبيعة الخطأية لفعل المتضرر لا تكفي وحدها لاستبعاد مسؤولية المسئول والتزامه بالتعويض سواءً كان ذلك بشكل تام، أو ناقص، وإنما يتعين وهذا هو الأهم وجود علاقة سببية بين ذلك الخطأ والحادثة الذي أصابه بالضرر^(٥٢) "Le caractère fautif du fait de la victime ne permet pas, a lui seul, de justifier l'exoneration du defendeur encore faut il que ce fait soit en relation causale avec le dommage invoqué" والعرض السابق يعرض علينا تساؤلاً آخر ومهم، وهو: هل وضع المتضرر عندما يكون في ذات الوقت قائداً للمركبة سبب الحادث، أو المتضرر منه طبقاً لقانون عام ١٩٨٥ وضعاً أفضل وأكثر حماية عن أن تطبق عليه أحكام المسؤولية المدنية طبقاً للقانون المدني أم أن العكس هو الصحيح.

يتجه البعض إلى أن نصوص قانون التأمين الإجباري الفرنسي ليست مرغوبة من الناحية العملية من جانب المسئولين عن حوادث السير، ذلك أن إعفاءهم من المسؤولية لن يتأتى إلا حال كون فعل قائد المركبة المتضرر من الحادث يتصف بوصفين مجتمعين وهما الخطأ والحصرية كسبب وفيما عدا ذلك، فلا مجال لإعفاء المسئول وبالمقابل لذلك يكون من حق المتضرر تعويضاً كاملاً. والوضع السابق بلا شك يختلف عن القواعد العامة للمسؤولية المدنية المنصوص عليها بالمادة ١٢٨٤ من القانون المدني والتي تعدد بفعل المتضرر بغض النظر عن كونه خطأ أم لا وبدون

49) G. VINEY et P. JOURDAIN: Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité, L.G.D.J., 3 éd., 2006, n° 426, P. 505 et s.

50) Florence G>SELL-MACREZ: La faute du conducteur victime et la causalité, Lamy droit de la responsabilité, Chronique, 2008, P. 15 et s.

51) H. GROUDEL: Les incidence de la faute du conducteur victime: La precisions interessantes, D. 2003, P. 859.

52) Cass 2e civ., 4 novembre 2004, RTD Civ., 2005, P. 152, note P. JOURDAIN; Cass. crim., 27 juin 2006, Resp. civ. et assur., 2006, p. 335, note H. GROUDEL.



اشتراط أن يكون ذلك الفعل هو السبب الحصري والوحيد للحادث وبوجه عام بحسب تعبير صاحب ذلك الرأي، فإن خطأ المتضرر طبقاً لقانون التأمين الإجباري الصادر في عام ١٩٨٥ يرقى إلى مرتبة القوة القاهرة من حيث الآثار القانونية التي تترتب عليها بشأن الإعفاء الكامل لمسئولية المسئول عن الحادث^(٥٣).

وتمشياً مع متطلبات قانون التأمين الفرنسي، نجد حكماً لمحكمة النقض الفرنسية قد تبني موقفاً منتقداً حين قضي بأن ما يتعين على قضاة الموضوع والذي يخضع لرقابة محكمة النقض من الناحية القانونية هو بحثهم لتوافر الشرطين الخاصين بخطأ المتضرر قائد المركبة واعتباره السبب الحصري، وذلك دون نظر لفعل المسئول وحتى لو كان يشكل فعلاً خاطئاً^(٥٤). ولكن هذا الاتجاه المنتقد سرعان ما عدلت عنه محكمة النقض الفرنسية في أحكام لاحقة حين قضت بنقض الحكم الصادر عن محكمة الاستئناف والقاض بعدم أحقية المتضرر في التعويض كاملاً، لأن ما اقترف من خطأ هو السبب الحصري للحادث ودون نظر وتكييف لفعل المسئول الخاطئ، حيث يجب الأخذ في الاعتبار بفعل المسئول وربط ذلك بشكل وثيق بخطأ المتضرر^(٥٥). ونحن من جانبنا نشيّد بالموقف القضائي الأخير الذي يعد أكثر عدالة لجميع الأطراف ذلك أنه يعتد بكافة ظروف الحادث الخطأه وغير الخطأه، ثم بعد ذلك يبدأ في البحث في علاقة السببية التي قد يكون لها تأثير سواءً من حيث الإعفاء الكلي، أو الجزئي للالتزام بالتعويض من جانب المسئول.

وتأكيداً للموقف السابق وبالرجوع إلى الحكمين محل الإشكالية الصادرين في ٦ أبريل من عام ٢٠٠٧ نجد حكم محكمة الاستئناف المطعون عليه قد منح القائد المتضرر تعويضاً كاملاً على سند من القول بأنه لا يوجد أي خطأ في القيادة بالمعنى الفني من جانبه، وقد تم نقض ذلك الحكم تأسيساً على أنه كان يتعين على حكم الاستئناف المطعون فيه بحث جميع ظروف الحادث وبيان الخطأ المرتكب من جانب جميع الأطراف دونما تأثير للخطأ المرتكب، أولاً فالعبرة هي بتوافر السببية بين فعل المسئول، أو المتضرر والحادث والأضرار الناشئة عنه وليس فقط بخطأ المتضرر واعتباره سبب الحادث.

ويتجه رأيي إلى أنه يتعين التفرقة بين ما إذا كان سبب الحادث هو خطأ في القيادة يعتد بتأثيره أم أنه مجرد خطأ في السلوك ولا يمكن توصيفه كخطأ قيادة، وبالتالي يتم تحييته جانباً. ومثل ذلك إذا كان قائد المركبة المتضرر يقود سيارته، وهو تحت تأثير السكر بالنسبة المسموح بها، فلا تأثير لذلك، وبالمقابل لذلك، فإن كان غير مرتدي لحزام الأمان، فإن ذلك يعد خطأ قيادة يرتب آثاره في حرمانه من التعويض، ولو لم يكن هذا الأمر قد أسهم بدور مباشر في وقوع الحادث،

53) P. JOURDAIN: Note sous cass. 2e civ., 17 Fevrier 1993, RTD Civ., 1994, P. 367.

54) Cass. 2e civ., 13 mai 2004, RTD civ., 2004, P. 744, obs. P. JOURDAIN.

55) Cass. 2e Civ., 10 juin 2004, Resp. civ. et assur., 2004, P. 257, obs. H. GROUDEL; P. JOURDAIN: Faute de la victime conductrice: le retour à l'orthodoxie de l'Assemblée plénière de la cour de cassation, JCP, éd. G., 2007, II, n° 10078.



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⁽⁵⁶⁾. وأخيراً يرى البعض أنه يمكن تبني فكرة القرينة في ضوء التفرقة السابقة والتي بمقتضاها يكون ارتكاب خطأ قيادة من جانب قائد المركبة المتضررة بمنزلة قرينة على اعتباره خطأً متحققاً به عناصر الإعفاء بالنسبة للمسئول ولكنها قرينة تقبل إثبات العكس، فضلاً عن ذلك، فإنه يفضل التفرقة بين الأضرار الجسدية وغيرها من الأضرار، وينتهي الرأي لعدم الاعتداد بتلك القرينة والأثر المترتب عليها بالنسبة للأضرار الجسدية التي تلحق بالمتضرر قائد المركبة وتطبيقها بشكل كامل غير منقوص بالنسبة للأضرار المادية الأخرى التي تلحق به، أو بمركبته⁽⁵⁷⁾.

المطلب الثاني

الفئات الأخرى أصحاب الحق في المطالبة بالتعويض

سنقوم من خلال هذا المطلب بتحديد الأشخاص الآخرين الذين يحق لهم المطالبة بالتعويض وفقاً لأحكام التشريعات الخاصة على الرغم من أن الأضرار، التي لحقت بهم هي أضرار غير مباشرة أي لا يندرجون ضمن المفهوم الضيق للمتضرر من حادث سير على النحو السالف الإشارة إليه. وبتفسير أكثر وضوحاً، فإن تلك الفئة يقصد بها كل شخص طبيعي، أو معنوي يقوم بدفع التعويض كله، أو جزء منه للمتضرر من الحادث، فهل له حق في الرجوع على المسئول، أو على شخص آخر يلتزم قانوناً بالوفاء إليه.

الإجابة عن ذلك التساؤل تنقسم لشقين للمتضرر الأول يفرق بين سند الرجوع من ناحية كونه قانونياً مثل قانون التأمين الاجتماعي، أو اتفاقي مثل عقود التأمين الخاصة، ثم تأتي التفرقة الثانية بين الفئات المتنازعة، فإذا كان النزاع بين المتضرر المباشر والمسئول عن الضرر فيكون الرجوع وفقاً لنصوص قوانين التأمين الخاصة، أما إذا كان الرجوع بين المتسببين عن الحادث فيما بينهم فيكون الرجوع وفقاً للقواعد العامة للمسئولية في القانون المدني⁽⁵⁸⁾.

والموقف القضائي السابق اعتبره البعض متشدداً من جانب محكمة النقض الفرنسية مما دعا إلى المناداة بتبني اتجاه آخر يكون أكثر مرونة وتحقيقاً لمصلحة المتضرر، وهومنح المسئولين المتهمين في الحادث عند الرجوع فيما بينهم الخيار بين المطالبة القضائية طبقاً لأحكام المسئولية المدنية الخطأية وفقاً لنص المادة ١٣٨٢ من القانون المدني الفرنسي، أو أن يؤسس دعواه وفقاً لأحكام قانون الخامس من يوليو عام ١٩٨٥. وتمشياً مع ذلك الوضع فالاعتقاد السائد لدى

56) X. RIDEL: La faute de comportement du conducteur victime, Resp. civ. et assur., 2006, p. 3 et s.

57) Florence G>SELL-MACREZ: La faute du conducteur victime et la causalité, art. préc., p. 23.

58) Cass. 2^e civ., 24 octobre 1990, RTD civ., 1990, p. 511, note P. JOURDAIN.



الغالبية سيكون المطالبة وفقاً لأحكام قانون ١٩٨٥، وذلك بالنظر إلى ما يوجد به من مزايا تكون أكثر فائدة للمطالب بالتعويض، أو استرداده^(٥٩).

وبالنسبة لتحديد مستحقي التعويض في القانون البلجيكي بشأن التأمين الإجباري للمركبات الموتورية، فقد فرق المشرع بين مستحقي التعويض عن الأضرار الجسدية ومدى استفادتهم من مبدأ التعويض المباشر والتعويض عن الأضرار المادية. وبالنسبة للأضرار الجسدية، فقد وضع لها ثلاث فئات لكل فئة ضوابط معينة للاستفادة، كذلك الاستثناء والاستبعاد. الفئة الأولى هي إذا كان المتضرر من الحادث غير قائد للمركبة ويقل عمره عن ١٤ سنة فيستفيد من مبدأ التعويض المباشر ولا يمكن أن تكون هناك استثناءات بالنسبة لها. الفئة الثانية إذا كان المتضرر من الحادث غير قائد للمركبة ويزيد عمره على ١٤ سنة، يستفيد كذلك من مبدأ التعويض المباشر ولكن تستبعد التغطية والتعويض في الحالات التي يعتمد فيها هذا المتضرر وقوع الحادث، أما الفئة الثالثة والأخيرة فهي بالنسبة للمتضرر عندما يكون قائداً للمركبة فهو بداية لا يستفيد من مبدأ التعويض المباشر، فضلاً عن أنه يجب مراعاة نسبة الخطأ المرتكب من جانبه للتقليل، أو الإعفاء من التعويض بقدر نسبة مساهمته في الضرر.



وفيما يتعلق بالأضرار المادية التي تلحق بالأموال والممتلكات المملوكة للمتضرر في الحادث، فقد أخضعها المشرع لأحكام القواعد العامة للمسؤولية المدنية في القانون المدني والتي يؤدي فيها فعل المتضرر دوراً مهماً في تحديد المسؤولية، أو الإعفاء منها. ولا يستثنى من ذلك سوى القيمة المادية بالنسبة للملابس التي كان يرتديها المتضرر جسدياً، أو المتوفى وقت الحادث وتضررت فتحض عن لحكم المادة ٢٩ مكرر المشار إليها.

وما يجب الإشارة إليه في التشريع السابق أن شركة التأمين عند وقوع حادث سير طبقاً لذلك القانون تلتزم بتعويض جميع المتضررين عما أصابهم من أضرار جسدية تعويضاً كاملاً فيما عدا قائدي السيارات سبب الحادث. والجديد في هذه المادة، فضلاً عن تبنيها مفهوماً موسعاً لحادث السير بالنسبة لما إذا كانت المركبة في حالة حركة، أو سكون، فإنها كذلك، أوجبت التزام شركة التأمين بالتغطية المشار إليها حتى ولو كان الحادث قد وقع إرادياً من جانب قائد المركبة^(٦٠).

وفيما يتعلق بتحديد الفئات الأخرى أصحاب الحق في المطالبة بالتعويض، نجد الفرصة سانحة للإشارة إلى الموقف القضائي المحمود لقضاء المحكمة الدستورية العليا المصرية، وكذلك قضاء المحكمة الدستورية البحرينية.

فبالنسبة للحكم الصادر عن المحكمة الدستورية العليا المصرية، فقد كان بمناسبة طعناً مقدماً

59) Cass. 2e civ., 6 mars 1991, D. 1991, p.257, note H. GROUDEL.

٦٠) المادة ٢٩ مكرر المضافة للقانون الصادر في ٢١/١١/١٩٨٩ بموجب التعديل الحادث في الأول من يناير من عام

طلباً للحكم بعدم دستورية ما تضمنته المادة الخامسة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات من قصر التأمين في السيارة الخاصة على الغير دون الركاب.

وقد جاء بحجيات الحكم أنه: وحيث إن المادة (٥) من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات تنص على أن (يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة، أو عن أية إصابة بدنية تلحق أي شخص من حوادث السيارة إذا وقعت في جمهورية مصر، وذلك في الأحوال المنصوص عليها في المادة ٦ من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥، ويكون التزام المؤمن بقيمة ما يحكم به قضائياً من تعويض مهما بلغت قيمته، ويؤدي المؤمن مبلغ التعويض إلى صاحب الحق فيه.

وتخضع دعوى المتضرر قبل المؤمن للتقدم المنصوص عليه في المادة ٧٥٢ من القانون المدني). وتنص المادة (٦) من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ بشأن السيارات وقواعد المرور على أن (إذا أثبت الفحص الفني صلاحية السيارة، فعلى الطالب أن يقدم وثيقة تأمين من حوادث السيارة عن مدة الترخيص صادرة من إحدى هيئات التأمين التي تزاوّل عمليات التأمين بمصر. ويجب أن يغطي التأمين المسؤولية المدنية عن الإصابات التي تقع للأشخاص، وأن يكون التأمين بقيمة غير محدودة.

ويكون التأمين في السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص لمصلحة الغير دون الركاب، ولباقى أنواع السيارات يكون لمصلحة الغير والركاب دون عمالها...).

وحيث إن المادة (٥) من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ المشار إليه، قضت بالتزام المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن وفاة أي شخص، أو إصابته في بدنه متى كان ذلك ناتجاً عن إحدى حوادث السيارات التي تقع داخل البلاد، وذلك في الأحوال المنصوص عليها في المادة (٦) من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ بشأن السيارات وقواعد المرور، وقد، أوردت المادة (٦) من القانون الأخير الأحوال التي يغطي فيها التأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وفرقت في ذلك بين نوعين من السيارات، الأولى السيارات والموتوسيكلات الخاصة والتي، أوجبت أن يكون التأمين فيها لمصلحة الغير دون الركاب، والثانية باقي أنواع السيارات ويكون التأمين فيها لمصلحة الغير والركاب دون عمال السيارة.

وفحوى ما تقدم أن قانون التأمين الإجباري على السيارات رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ حينما أحال إلى البيان الوارد بنص المادة (٦)، فإنه قصد إلى إلحاق هذا البيان بأحكامه، منتزعاً إياه من إطاره التشريعي الخاص بالقانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥، جاعلاً منه لبنة من بنيانه مندمجاً فيه خاضعاً لما تخضع له باقي أحكام القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، إذ كان ذلك وكان القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ لم يتعرض بالإلغاء، أو التعديل لنص المادة (٥) من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، فإن



هذا النص بكامل أجزائه بما في ذلك البيان الذي ألحق به من نص المادة (٦) من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ يكون قائماً وسارياً ويقبل أن يرد على حكمه الطعن بعدم الدستورية.

«وحيث إن المدعين ينعون على نص المادة الخامسة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ المشار إليه - بعد أن أصبح البيان المحدد الوارد بالمادة ٦ من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ جزءاً لا يتجزأ منه - أنه إذ يقضى بعدم شمول مظلة التأمين ركاب السيارة الخاصة، فإنه يكون قد أحدث تمييزاً لا يستند إلى أسس موضوعية بين ركاب السيارة الخاصة وركاب باقي أنواع السيارات، بالمخالفة لحكم المادة ٤ من الدستور.

وحيث إن هذا النعي شديد، ذلك أن مبدأ المساواة، أمام القانون - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - يستهدف حماية حقوق المواطنين وحرياتهم في مواجهة صور التمييز التي تتل مناه، أو تقييد ممارستها، وهوبذلك يعد وسيلة لتقرير الحماية القانونية المتكافئة التي لا يقصر تطبيقها على الحقوق والحريات 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 به المراكز القانونية التي تتماثل عناصرها، إذ كان ذلك، وكان النص الطعين قد مايز بين فئتين من ركاب السيارات بأن اختص الفئة الأخيرة بمعاملة تأمينية متميزة تتمثل في شمول مظلة التأمين لركاب هذا النوع، في حين حجب عن الفئة الأولى هذه الميزة، حال أن جميع هؤلاء الركاب في مركز قانوني متماثل، فهم جميعاً ينطبق في شأنهم وصف الركاب، كما أنهم ليسوا طرفاً في عقد التأمين المبرم بين شركة التأمين ومالك السيارة، كما أنهم ليسوا طرفاً في عقد التأمين المبرم بين شركة التأمين ومالك السيارة، وهم يتحدون في عدم مسؤوليتهم عن وقوع الحادث، كما يتحدون في أن أضراراً لحقت بهم من جرائه، وكان يلزم ضماناً للتكافؤ في الحقوق بين هاتين الفئتين أن تتظمهما قاعدة موحدة لا تقيم في مجال تطبيقها تمييزاً بين المخاطبين بها، وإذ أقام النص الطعين ذلك التمييز التحكيمي بين هاتين الفئتين، فإنه يكون مناقضاً للمساواة التي فرضتها المادة ٤ من الدستور^(٦١).

أما الحكم الصادر عن المحكمة الدستورية البحرينية والذي توسع في تحديد الفئة المستحقة للتعويض في مجال حوادث السيارات، فقد صدر بمناسبة طعن 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.

(٦١) حكم المحكمة الدستورية العليا المصرية الصادر بتاريخ ٢٠٠٢/٦/٩، الدعوى الدستورية رقم ٥٦ لسنة ٢٢ قضائية - دستورية.



وقد جاء بذلك الحكم إنه، 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 جسمية 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 الإصابة الجسمية 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 وحياتهم في مواجهة صور التمييز التي تنال منها، أو تقيدها ممارستها، وهوبذلك يعد وسيلة لتقرير الحياة القانونية المتكافئة التي لا يقصر تطبيقها على الحقوق والحريات العامة المنصوص عليها في الدستور، بل ينسحب مجال إعمالها إلى الحقوق التي يقرها القانون العادي ويكون مصدرها لها. ومن ثم، فلا يجوز للقانون أن يقيم تمييزاً غير مبرر تتنافر فيه المراكز القانونية التي تتماثل 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 للمتضرر 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 ينتمي 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 المتضررين في حوادث المركبات إحداهما زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر، وأخرهما فئة باقي المتضررين بأن اختص الفئة الأخيرة بمعاملة تأمينية متميزة تتمثل في شمول مظلة التأمين لهؤلاء، في حين حجب عن الفئة الأولى، هذه الميزة، حال أن جميع المتضررين في مركز قانوني متماثل، فهم جميعاً ينطبق عليهم وصف المتضررين. كما أنهم جميعاً ليسوا طرفاً في عقد التأمين -، حيث أقامت المدعية الأولى دعاواها 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 تتظمها قاعدة موحدة لا تقيم في مجال تطبيقها تمييزاً بين المخاطبين بها. وإذ أقام النص المطعون فيه هذا التمييز التحكيمي بين هاتين الفئتين، فإنه يكون مناقضاً لمبدأ المساواة المنصوص عليه في المادتين الرابعة والثامنة عشرة من الدستور^(٦٢).

وعلى الرغم من الموقف السابق للقضاء الدستوري في كل من مصر والبحرين والذي بمقتضاه يتم توسيع طائفة المستفيدين من أحكام التأمين الإجباري ضد حوادث السير، فإن فكرة الإخلال بالمبدأ الدستوري القاض بالمساواة بين المواطنين، فإنه وبغض النظر عن تأثير ذلك التفسير بشأن حجية الحكمين السابقين، فإن الفلسفة التي تبناها الدفاع المقدم من دائرة الشياء القانونية ممثلة عن حكومة مملكة البحرين يفرض ضرورة إثارة الأمور الجوهرية التي أسس الدفاع عليها طلب رفض الدعوى والذي قد يكون مقبولاً بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية بوجه عام.

وترتيباً على ذلك، فقد ذهب رأي دائرة الشياء القانونية إلى أن "المساواة التي أكدها 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 المصلحة العامة بحيث إذا توافرت هذه الشروط في طائفة من الأفراد وجب أعمال المساواة بينهم لتمثال ظروفهم ومراكزهم القانونية، وإذا اختلفت هذه الظروف بأن توافرت في البعض دون الآخر انتفي 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 تقتضيها المصلحة العامة للتمتع بالحقوق لا يخل بشرطي العمومية والتجريد في القاعدة القانونية، ذلك أن المشرع يخاطب الجميع 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

(٦٢) حكم المحكمة الدستورية البحرينية الصادر بتاريخ ٢٥/٥/٢٠٠٩ في الدعوى الدستورية رقم د/٣/٢٠٠٧ لسنة ٥ قضائية، منشور بالجريدة الرسمية، العدد رقم ٢٨٩٨، ٤/٦/٢٠٠٩، ص ١٠٢ وما بعدها.



يسعى المشرع إلى تحقيقها من وراء هذا التنظيم.

وحيث كان ما سبق وكان المشرع بسلطته التقديرية التي لم يقيد بها الدستور بأي قيد رأي 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 قسطاً محدوداً، وتفرض التزاماً على شركات التأمين بعدم إجراء أي تغيير في الأسعار إلا بعد موافقة السلطة المختصة، تتناظر طبيعته تلك والإطلاق الذي تضمنته في تغطية المسؤولية المدنية والذي من شأنه أحجام 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 المقر 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 لملك المركبة الحق في تغطية الأضرار التي تصيبهم من جراء الحوادث التي تقع من المركبة مقابل زيادة القسط التأميني، آخذاً في اعتباره أن نظام التأمين الإجباري -وأياً كان وجه الرأي في تكييفه- لا يخرج عن كونه تأميناً 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، وبناءً عليه يكون استثناء الزوجة والأولاد القصر له مغزاه. وإذا كان النص المطعون فيه قد مايز بين الزوجة والأولاد القصر، وبين الغير حين استبعد الفئة الأولى من مظلة التأمين الإجباري 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 المصلحة العامة، ولم يفرق بأي وجه غير موضوعي ما دام أنه لم يفرق بين المخاطبين به المتكافئة مراكزهم القانونية“.



المبحث الرابع

مدى كفاية واستقلالية تشريعات حوادث السير بالنسبة للتشريعات الأخرى

في ضوء وجود شرائع عامة كالقانون المدني وغيره، وفي ذات الوقت، أمام الازدياد الملحوظ من جانب العديد من الدول في إصدار تشريعات خاصة، فقد أصبح قائماً -وبنسبة عالية- احتمال وجود تنازع بين تلك التشريعات بعضها مع بعض. وفي مجال المسؤولية المدنية والتأمين ضد حوادث المركبات ومع تبنيها للموقف الساعي إلى توافر أقصى حماية ممكنة للمتضرر في سبيل حصوله على التعويض الجابر لما أصابه من أضرار سواءً كانت بدنية، أو حتى مادية، فإنه يتعين معالجة الإشكالية الخاصة بمدى وجود تعارض بين تلك التشريعات، أو أنه يمكن اعتبارها مكملتها بعضها لبعض. وبمعنى آخر، فإنه يتعين بيان مدى كفاية واستقلالية التشريعات الخاصة بالنسبة للقواعد العامة للمسؤولية المدنية (المطلب الأول). وبعيداً عن هذه الحالة؛ وفي حال إثارة تنازع حول حادث معين يمكن أن ينطبق عليه أكثر من تشريع خاص، فإننا سنحاول طرح المشكلة -وفي ذات سياق الهدف الحمائي- وصولاً إلى تحديد أي القوانين هو الأولي بالتطبيق، وحتى إمكانية تطبيق أكثر من تشريع خاص دون تعارض من حيث الهدف والأساس لكل تشريع (المطلب الثاني).



المطلب الأول

الكفاية والاستقلالية بالنسبة لقواعد القانون المدني

إن السؤال الذي يطرح نفسه في مجال تعويض المتضرر من حوادث السير في ضوء وجود قانون خاص ينظم تلك الأمور هو مدى استقلالية وكفاية الأحكام المنصوص عليها في ذلك التشريع لتحقيق الغاية التي صدر من أجلها. وبالنسبة للقانون الفرنسي الصادر في 5 يوليو من عام 1985، فإن الأستاذة الفرنسية الكبيرة LAMBERT-FAIVRE ترى أن قانون 1985 لم يكن كافياً في حد ذاته لتغطية المشكلات والأسئلة التي تمس تلك الحالات، فعلى سبيل المثال بالنسبة للإشكالية الخاصة بتقدير الأضرار الجسدية، فقد جاء القانون خلواً منها، ولم يشر سوى لإمكانية وجود تسوية وتمصلحة بين الأطراف المعنية وأمام ذلك النقص يكون المرجع هو القواعد العامة للتعويض المنظمة في القانون المدني والذي لا غنى عن الرجوع إليها ليس فقط للتأصيل ولكن أيضاً لإيجاد حلول في الحالات التي تعجز فيها التشريعات الخاصة، أو تسكت عن معالجتها⁽⁶³⁾.

وحتى تكون الأمور أكثر وضوحاً يتعين التمييز بين دعويتين: الأولى هي الدعوى التي يرفعها المتضرر في مواجهة المسئول للمطالبة بالتعويض، والثانية هي الدعوى التي يمكن أن ترفع بين المسئولين عن الأضرار بعضهم لبعض. وبالنسبة للدعوى الأولى المقامة من المتضرر ضد المسئول

63) Yvonne LAMBERT-FAIVRE: Droit des assurances, Dalloz, 6^e éd., 1988, n° 444 et s., p. 581 et s.

عن حادث السير، فإنه يكون منطقيًا أن القانون الواجب التطبيق هو قانون الخامس من يوليو لعام ١٩٨٥ مع الاستبعاد المشروع والمقبول للقواعد العامة في المسؤولية والتعويض، وقد يكون هذا الفرض هو الأكثر إظهاراً لاستقلالية قانون ١٩٨٥ مع الأخذ في الاعتبار أن الخصوصية والاستقلالية تتعلق هنا بالقانون الواجب التطبيق مع عدم إمكانية استبعاد قواعد تقدير التعويض طبقاً لأحكام القانون المدني^(٦٤). ومن ناحية أخرى نجد اتجاهًا قضائيًا متشدداً يذهب إلى أن تعويض المتضرر في حوادث السير لا يمكن أن يؤسس ويقضى به إلا طبقاً لقانون ٥ يوليو لعام ١٩٨٥ مع استبعاد أية قواعد وأحكام أخرى منصوص عليها في تشريعات أخرى^(٦٥).

وقد انتقد البعض ذلك الحكم بسبب عدم إمكانية وفعالية التطبيق الحصري لقانون ١٩٨٥، فلا شئ يمكن أن يغني عن الأحكام المنظمة للمسؤولية طبقاً للقانون المدني وخاصة إذا ما كان التشريع الخاص غير كاف لتغطية الحالات كافة بشكل فعال^(٦٦). وتمشياً مع ذلك التوجه نجد أحكاماً قضائية لا تستبعد تأسيس المسؤولية في حوادث السير على أحكام القانون المدني في حالات عدم التعارض كأصل عام للتشريعات^(٦٧). وتفسيراً للاتجاه السابق، فإن قانون ١٩٨٥ لن يكون مجدياً إلا عندما تتم المطالبة من المتضرر إلى قائد المركبة بالمعنى الضيق المشار إليه آنفاً، أو لحارس تلك المركبة، أما إذا كان المسئول الفعلي، أو الأكثر يساراً من الناحية المالية شخص آخر بخلاف هؤلاء فلن يكونه هناك من سبيل لتعويض المتضرر سوى أحكام القانون المدني وإلا فلن يستطيع المتضرر الحصول على حقه في التعويض، وهو ما لا تقبل به ولا يتفق مع قواعد العدالة المجردة.

فضلاً عما سبق يرى البعض أن قانون ١٩٨٥ كان يستهدف تحسين المركز القانوني للمتضرر من حوادث السير، إلا أن هذا الهدف سرعان ما خفت من خلال بعض الأحكام القضائية والتي أكدت مبدأ أن مجرد وقوع حادث سير بالمعنى المشار إليه في أحكام قانون ١٩٨٥ يجعل هذا القانون هو فقط الواجب التطبيق مع استبعاد تطبيق القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني. ويؤكد من ذلك أنه في حالة قيام تابع كقائد مركبة بارتكاب حادث بسيارة مملوكة لمتبوعه لن ينطبق معها قانون ١٩٨٥ بكل مميزاته مادام أن التابع لم يتجاوز حدود المهمة المكلف بها^(٦٨).

وقد أثار حكم قضائي آخر الإشكالية نفسها بشأن حادث سير كان فيه قائد المركبة يستأجر

64) Yvonne LAMBERT-FAIVRE: Droit des assurances, op. cit., n° 446, p. 587.

65) Cass. 2e civ., 4 mai 1987, Bull. Civ. II, no 87, p. 53.

، حيث جاء بالحكم أنه،

“L’indemnisation d’une victime d’un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ne peut être fondée que sur les dispositions de la loi du 5 juillet 1985, à l’exclusion de celles des articles 1382 et suivants du code civil”.

66) A. TUNC: L’indemnisation des victimes d’accidents de la circulation, art. Préc., p. 1002.

67) Cass. 2° civ., 7 octobre 1987, D. 1987, p. 206 et s.

68) Cass. Ass. Plén., 25 Février 2000, D. 2000, p. 673, note ph. BRUN.

، حيث جاء بالحكم أنه:

“N’est pas tenu à l’indemnisation à l’égard de la victime le préposé conducteur d’un véhicule de son commettant impliqué dans un accident de la circulation qui agit dans les limite de la mission qui lui a été impartie”.



سيارة ويقودها وبجواره قطته الخاصة وأثناء سيره قفزت القطة فجأة على ركبته مما تسبب في اختلال القيادة، وأدى ذلك الاختلال إلى اصطدامه بسيارة أخرى كانت تسير في الاتجاه المخالف، وقد قامت شركة التأمين الخاصة بمكتب التأجير بتعويض المتضرر من ذلك الحادث، ثم قامت برفع دعوى قضائية على شركة التأمين التابع لها قائد المركبة للمطالبة بما قامت بسداده وأسست تلك الدعوى على المادة ١٣٨٥ من القانون المدني والخاصة بمسئولية حارس الحيوان^(٦٩). كذلك، فقد طالب مالك السيارة بتعويض عما أصاب سيارته من أضرار تسبب الحادث فيه، وذلك تأسيساً أيضاً على مسئولية قائد السيارة المستأجرة كحارس للحيوان.

بالنسبة لدعوى مالك السيارة المتضررة، فقد قبلت شكلاً وفصل فيها موضوعاً لمصلحته على سند من القول - حسبما جاء بحيثيات الحكم - أن أساس مطالبته بموجب المادة ١٣٨٥ من القانون المدني صحيح لتعويضه عن الأضرار المادية التي لحقت بممتلكاته المتمثلة في السيارة المتضررة، أما بالنسبة للدعوى المباشرة المقامة من جانب شركة التأمين المؤمن لديها السيارة المستأجرة سبب الحادث، فقد ذهب الحكم إلى أن الأساس الذي تمت على أساسه المطالبة لم يكن في محله. ذلك أن الشركة طالبت بالدعوى استناداً لقواعد مسئولية حارس الحيوان في حين أن الحادث هو حادث سير بالمعنى المشار إليه في قانون عام ١٩٨٥ وبناءً على ذلك يكون هذا القانون هو الواجب التطبيق بكل أحكامه مع استبعاد النصوص المشار إليها في القانون المدني. وما يجب الإشارة إليه في هذا القضاء هو أنه ذهب إلى اعتبار ذلك الأمر متعلقاً بالنظام العام لا يملك الأطراف التنازل عنه ولا يملك القاض كذلك مخالفته، وهذا هو ما يؤكد خصوصية واستقلالية ذلك القانون مقارنة بأحكام المسئولية المدنية التقصيرية المنصوص عليها في القانون المدني وترتيباً على ما سبق، فإن قيام الحكم المطعون فيه بتطبيق أحكام القانون المدني يشكل مخالفة لأحكام القانون تستوجب نقض ذلك الحكم^(٧٠).

المطلب الثاني

القانون الأولي بالتطبيق حال تعدد الوصف القانوني للحادث نفسه

إذا كان المطلب السابق يوضح خصوصية واستقلالية قانون عام ١٩٨٥ عن القواعد العامة في القانون المدني، فإن السؤال الذي يطرح نفسه يتعلق بحالة وقوع حادث سير ينطبق عليه في ذات الوقت باعتباره حادث عمل، وفي هذه الحالة أي التشريعين يكون له الأولوية، ويكون هو القانون الواجب التطبيق خاصة إذا أخذنا في اعتبارنا أن كلا التشريعين من التشريعات الخاصة لا ينطبق بشأنهما قواعد إزالة التعارض من أن الخاص يقيد العام وغيرها التي تعطي الأفضلية للتشريع

(٦٩) تنص تلك المادة على أنه،

“Le propriétaire d'un animal, au celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré au échappé”.



الخاص عندما تنظم نصوصه واقعة تطبق عليها في الوقت نفسه أحكام القواعد العامة. والإجابة عن التساؤل السابق لها تأثير مهم جداً من الناحية العملية ذلك أن تطبيق أحكام إصابة العمل لن تمنح المتضرر إلا تعويضاً جزئياً مقارنة بما قد سيحصل عليه إذا طبقت عليه أحكام قانون التأمين الإجباري ضد حوادث السيارات إذ أنه قد يحصل على تعويض كامل عما أصابه من أضرار جسدية.

باستقراء قانون التأمين الاجتماعي الفرنسي يتضح أنه عند وقوع حادث طريق يعد حادث عمل، فإن القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة هو قانون التأمين الاجتماعي ولا يمكن تأسيس المطالبة بالتعويض عن ذلك الحادث إلا على المادة ١/٤٥١ من ذلك القانون ولا تؤسس المطالبة على قواعد المسؤولية المدنية المشار إليها بالقانون المدني مع الأخذ في الاعتبار أن هناك بعض الحالات الاستثنائية التي ينظر فيها إلى جانب المتضرر واستهداف حصوله على حقه في التعويض الكامل في ضوء أن التعويض المنصوص عليه في قانون التأمين الاجتماعي هو في النهاية تعويض مقدر جزافاً، فضلاً عن أنه محدود القيمة. وبناءً على ذلك يجوز منح ذلك المتضرر الحق في تعويض تكميلي يكون سبيله في الرجوع هو القواعد العامة للمسؤولية المدنية^(٧٠).

والسؤال المرتبط بذلك الرأي يتعلق بتحديد المقصود بقواعد المسؤولية العامة، هل تشمل قانون الخامس من يوليو من عام ١٩٨٥ أم أنه يقصر فقط على قواعد المسؤولية المدنية التقصيرية المنصوص عليها بالقانون المدني؟ وما يتعين الإشارة إليه أن فكرة التعويض التكميلي مقصورة فقط على الاستثناءات المشار إليها بالقانون وهي حالة اشتراك شخص آخر بشكل جزئي، أو كلي في وقوع الحادث دون أن يكون أحد العاملين بالمنشأة العمالية التابع لها المتضرر. والإجابة عن التساؤل السابق لم تكن محل اتفاق من جانب القضاء الفرنسي إذ نجد بعض الأحكام الصادرة عن محكمة النقض - الدائرة الثانية - قد تبنت تفسيراً موسعاً في مصلحة المتضرر، حيث قضت بأنه يحق للمتضرر تأسيس دعواه التكميلية حال توافر شروطها على أحكام قانون ١٩٨٥ بشأن التأمين الإجباري ضد حوادث السيارات والاستفادة من تلك الأحكام^(٧١). وهذا المبدأ القضائي من جانب محكمة النقض الفرنسية دفع بعض الفقه إلى القياس عليه وتعميمه على الحالات كافة التي يكون للمتضرر في حادث سير ينطبق عليه وصف آخر الحق في رفع دعوى تكميلية يكون القانون واجب التطبيق عليها هو قانون ١٩٨٥، وذلك بهدف السعي إلى حصول المتضرر على تعويض كامل عن الأضرار الجسدية التي تلحق به عندما يكون القانون الأساس لا يمنحه ذلك القدر من



70) Genevieve VINEY: De l'application de la loi du 5 juillet 1985 a' l'accidents de la circulation qui est en même temps un accident du travail, D. 1989, p. 231 et s.

71) Cass. 2e civ., 1er mai 1989, Bull. civ., 1991, II, n 58, p. 28,

Cass 2e civ. 23 janvier 1991, Bull civ, 1991, II, n 37, p. 18,

Cass 2e civ. 18 avril 1991, JCP, 1991, p. 2171, note Y. SAINT-JOURS.

التعويض^(٧٢).

وفي ظل السياق السابق يتعين ملاحظة أن حق المتضرر في حوادث العمل في رفع دعوى تعويض تكميلية يسقط حال ثبوت ارتكابه خطأ غير مغتفر، أو خطأ عمدياً من جانبه، أو من جانب أحد تابعيه، أو حال وجود خطأ من الغير، والحكم نفسه يسري حال وقوع الحادث في مكان يختلف عن خط سيره من مكان إقامته إلى مكان عمله، وبناءً على ذلك لا يكون، أمام المتضرر سوى الحصول على التعويض المنظم بالمادة ١/٤٥١ من قانون التأمين الاجتماعي^(٧٣).

وقد تم توجيه انتقاد إلى الوضع السابق، وذلك تأسيساً على أن هذا النص يجعل المتضرر في حادث عمل عادي في وضع أفضل من ذات المتضرر إذا كان الحادث قد وقع بخطأ عمدي من أحد تابعيه، وحتى حال وقوع الحادث بخطأ الغير وهذه التفرقة على حد تعبير صاحب ذلك النقد غير منطقية ومؤسفة *illogique et regrettable*.

وتمشياً مع النقد السابق نجد توجهاً قضائياً من جانب محكمة النقض الفرنسية في دعوى مقامه من والدي أحد المتضررين في حادث سير تم اعتباره حادث عمل ووفقاً لأحكام التأمين الاجتماعي، فإنه لا يعترف إلا بالتعويض الجزائي المحدود المشار إليه سابقاً، ولا يعرف فكرة الضرر المرتد إلا في حالة الوفاة فقط، وبالنسبة لفتة معينة من الورثة، وقد ظل هذا الوضع سائداً قضائياً حتى بداية ١٩٩٠، وفي شهر فبراير من ذات العام ذهبت الجمعية العمومية لمحكمة النقض الفرنسية إلى تغيير ذلك المبدأ ومنح من أصابه ضرر مرتد حال إصابة العامل المؤمن عليه الحق في رفع دعوى تعويض تكميلية وفقاً لأحكام القواعد العامة^(٧٤) وبالتفسير الذي نؤيده سابقاً، وهو أن المقصود بذلك أحكام قانون ١٩٨٥ بما يوجد به من مزايا تتمثل أهمها في التعويض المباشر، فضلاً عن الدور الفعال الذي تؤديه صناديق التعويضات في هذا المجال على النحو الذي سيرد تفصيله لاحقاً.

وفيما يتعلق بالوضع لدى الفقه والمشرع المصري، فإن البعض يفرق بين حالة كون صاحب العمل هو نفسه المسئول عن الحادث المؤمن عنه، فإذا انطبق وصف استحقاق العامل المتضرر للتعويض الخاضع لقانون التأمين الاجتماعي عن إصابة العمل، وفي الوقت ذاته كان هناك تأمين إجباري عن المركبة سبب الحادث، فإن العامل في هذا الفرض يستفيد فقط من أحكام التأمين الاجتماعي دون التأمين الإجباري، وعله ذلك أنه لا يجوز الجمع بين تعويضين عن الضرر نفسه، وذلك بالنظر إلى اتحاد غاية الالتزام الملقى على عاتق هيئة التأمين الاجتماعي، أو على عاتق شركة التأمين الخاصة فالغاية هي جبر الضرر بشكل عادل ولا يجوز أن يكون التعويض زائداً عن الضرر ففي هذه الحالة

72) Genevieve VINEY: L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, L.G.D.J., 1992, n 49, p. 66 et s.

(٧٣) مادة ١/٤٥١ من قانون التأمين الاجتماعي الفرنسي.

74) Cass. civ. Ass. plen., 2 fevrier 1990, JCP, 1990, p. 2155 note, Y. SAINT-JOURS.



الأخيرة ستكون بصدد إثراء للمتضرر على حساب الغير دون سبب^(٧٥).

أما إذا كان رجوع العامل المتضرر في الحادث نفسه على الغير المسئول، فإن الالتزام الملقى على عاتق الهيئة العامة للتأمينات الاجتماعية لا يخل ولا يتعارض مع حق المصاب المتضرر، أو ورثته في الرجوع على الغير المسئول وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية، وبناءً عليه يجوز الجمع بين التعويض المستحق من الجانبين، وعلّة ذلك هي اختلاف الأساس القانوني لكل دعوى عن الأخرى، فضلاً عن أن كل تعويض له مصدر مستقل بأحكامه عن الآخر، فالتعويض الأول مصدره اشتراكات هيئة التأمين الاجتماعي التي تستقطع من العامل وصاحب العمل، والتعويض الثاني مصدره الفعل غير المشروع ولا نكون بأي حال من الأحوال بصدد إثراء بلا سبب^(٧٦).

وتعليقاً على الحالة الأولى التي يكون فيها المسئول عن الحادث هو صاحب العمل يرى البعض أن ما يتلقاه العامل المصاب من التأمينات الاجتماعية كتعويض عن إصابة العمل هو تعويض حقيقي قامت الهيئة بالوفاء به استناداً إلى وجود تأمين قانوني لديها من مسؤولية صاحب العمل، وبناءً على ذلك إذا حكم بتعويض على صاحب العمل، فإنه يتعين خصم ما تم سداده من جانب الهيئة من قيمة ما سيقوم بالوفاء به صاحب العمل^(٧٧).

الفصل الثاني

آليات تعويض المتضرر من حوادث السير

إن حصول المتضرر على حقه في التعويض الكامل الجابر للضرر لن يتحقق إلا من خلال تبني المشرع للآليات التي يمكن عن طريقها حصول ذلك المتضرر على التعويض في جميع حالات الحوادث

(٧٥) سمير عبد السميع الأودن: المسؤولية عن حوادث وسائل النقل السريع من الناحيتين الجنائية والمدنية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٣٢٣.

(٧٦) د. محمد حسين منصور: قانون التأمين الاجتماعي، دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية، ١٩٩٧، ص ٧٨ وما بعدها. يؤكد من ذلك الرأي ما تنص عليه المادة ٦٦ من قانون التأمين الاجتماعي رقم ٧٥ لسنة ١٩٧٥ والتي تنص على التزام الهيئة بأداء تعويضات الإصابة ولو كانت الإصابة تقتضي مسؤولية شخص آخر خلاف صاحب العمل دون إخلال بما يكون للمؤمن عليه من حق قبل الشخص المسئول.

وقد استقر القضاء المصري ممثلاً في محكمة النقض على ذلك الأمر حين قضت بأنه:

«التأمين الاجتماعي من إصابات العمل هو مقابل الاشتراكات التي يدفعها العامل ورب العمل إلى الهيئة، ومن ثم، فإن تعويض الإصابة لا يمنع من الجمع بينه وبين الرجوع على رب العمل، أو الغير دون قيود، لأن كلا الحقين مستقل في مصدره».

(حكم محكمة النقض الصادر في ١٢/٢٠/١٩٧٩، مجموعة أحكام النقض، السنة ٢، العدد الثالث، ص ٣٢٧ وما بعدها).

(٧٧) د. محمد إبراهيم دسوقي: تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع، ٢٠٠٨، ص ٧٨.



وأياً كانت الأضرار التي لحقت به، أو على أقل تقدير في حالات الوفاة والأضرار الجسدية الأخرى. والوسيلة الأولى والأقدم هي فكرة فرض التزام على عاتق مالكي المركبات الخاضعة لأحكام القانون بضرورة إبرام عقد تأمين إجباري ضد ما قد يوجه إليه من مسؤولية مدنية، وذلك كشرط رئيس يتعين عليه القيام به قبل الحصول على ترخيص تسيير المركبة. ومع التطور الحديث وما وجهه للأفكار التقليدية من انتقادات، فقد تطلب الأمر إجراء العديد من التدخلات التشريعية التي تتحقق بها أقصى حماية تأمينية للمتضرر من الحادث (المبحث الأول)،. فضلاً عما سبق، فقد ظهر اتجاه حديث يسعى إلى سرعة حصول المتضرر على التعويض المستحق له - ولدى بعض التشريعات على جزء منه -، وذلك دون حاجة إلى صدور حكم قضائي سابق على ذلك الاستحقاق، وقد تمخض ذلك الهدف عن الإقرار التشريعي، أو الاتفاقي لدى بعض الدول لمبدأ التعويض المباشر الذي يحتاج وضعه موضع التنفيذ لبحث إجراءات وضوابط المطالبة والحصول على مبلغ التعويض المباشر، فضلاً عن ضرورة طرح الإشكالية الخاصة بأثر ما قد يبرم من اتفاقيات تسوية وتمصلحة بين المتضرر وشركة التأمين على المبدأ سواءً من الناحية الشكلية، أو الموضوعية بقصد توافر ضمانات فعالة لحماية المتضرر (المبحث الثاني). وفي الحالات التي لن يسعف المتضرر في الحصول على حقه في التعويض إعمال القواعد المنظمة بالتأمين الإجباري، فقد كان الاتجاه الحديث لإنشاء صناديق تعويض يكون دورها تعويض المتضرر في الحالات التي لا يتم فيها تعويض المتضرر بطريق آخر، وفي ضوء حداثة ذلك النظام، فقد أثار العديد من المشكلات العملية منها ما يتعلق بتمويل تلك الصناديق، أو إدارتها، فضلاً عن حالات تدخلها وما يمكن أن تقوم به من أدوار أخرى تهدف جميعها في النهاية لحماية المتضرر (المبحث الثالث).



المبحث الأول

التأمين الإجباري

يعد التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية في مجال حوادث المركبات وغيره من صور التأمين من المسؤولية الوسيلة الأولى والأساسة التي تستهدف حماية المتضرر من خلال وجود شخص لديه الكفاءة واليسار المالي بشكل دائم يمكن من خلاله تعويض ذلك المتضرر على أقل تقدير في حالة الوفاة والإصابة البدنية إن لم يمتد إلى أكثر من ذلك بحسب ما يتم النص عليه من جانب المشرع، أو قبوله اختياراً من جانب شركات التأمين من خلال الوثائق محل تغطية الخطر المؤمن منه. وأمام هذه الأهمية الخاصة لهذا النوع من التأمين، فإننا سنتناول بالتفصيل تحديد الشخص الملزم بإبرام هذا النوع من التأمين ضد مسؤوليته المحتملة (المطلب الأول). كذلك سوف نحاول بيان مظاهر الحماية التأمينية ذات الطابع الخاص سواءً تلك التي نص عليها المشرع، أو استقر على وضعها القضاء موضع التنفيذ (المطلب الثاني)،. فضلاً عن ذلك، فإن الدعوى المباشرة التي

يستطيع المتضرر مباشرتها في مواجهة شركة التأمين لها خصوصية في مجال حوادث المركبات خاصة، أمام الجدل الفقهي وبعض التضارب القضائي بشأن ميعاد سريان وانقضاء الميعاد الذي يتعين خلاله مباشرة تلك الدعوى (المطلب الثالث). وأخيراً في مجال التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات يجب التعرض بالبحث للدور الذي يؤديه التأمين التكميلي الاختياري الذي يستهدف حماية المتضرر أيًا كان مركزه القانوني (المطلب الرابع).

المطلب الأول

تحديد الملتزم بالتأمين الإجباري في مجال حوادث السير

يجب الإشارة بداية إلى أن الالتزام بالتأمين الإجباري في مجال حوادث السيارات هو التزام متعلق بالنظام العام، وبناءً على ذلك لا يجوز مخالفة ذلك الالتزام بناءً على اتفاق أطراف عقد التأمين، أوحى عن طريق اتفاق يبرم بين مجموعة الشركات المعنية بتغطية مثل هذا النوع من التأمين. وتأكيداً لما سبق، فقد اعتبر القضاء أن إدراج مثل ذلك الشرط الذي يعفي أحد الأطراف من إجراء وتنفيذ التزامه بالتأمين يعد شرطاً تعسفياً ويعتبر باطلاً وكأنه غير مكتوب^(٧٨).

وفي ضوء الأهمية السابقة يكون متعيناً تحديد الشخص الملتزم بالدين الذي يغطيه ذلك النوع من التأمين الإجباري، لأن ذلك التحديد سيكون له آثار من الناحية العملية سواءً في حال إجرائه، أو عدم إبرامه، أوحى في قبول حاله من حالات الاستبعاد، أو توسيعها.

والأصل أن الالتزام بالتأمين الإجباري مفروض أساساً على عاتق مالك السيارة، وقد يقوم هو بنفسه بإبرام وثيقة التأمين، أو أي شخص آخر يقوم مقامه. وبالمقابل لذلك، فإن التزام شركة التأمين بتغطية آثار الحادث الناشئ عن السيارة المؤمن عليها إنما يقوم في حال وقوع الحادث من مالك السيارة نفسه، أو قائد تلك السيارة، أو حارسها. وبيان تفصيل ذلك، فضلاً عن الحالات التي تخرج عن نطاق ذلك الالتزام يفرض ضرورة البحث في بعض التشريعات وخصوصاً بالنسبة للوضع السابق على عام ١٩٨٥ في فرنسا وما استجد بعد ذلك التاريخ كذلك الحال بالنسبة للمشرع المصري ضرورة بيان الوضع في القانون السابق لعام ١٩٥٥ والوضع في القانون الجديد الصادر عام ٢٠٠٧ لبيان ما قد يكون استجد من أحكام في هذا الشأن^(٧٩).

78) Cass. 2e civ., 1er Octobre 1987, R.G.A.T., 1988, p. 328.

(٧٩) تجدر الإشارة إلى أنه قبل صدور كل من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ بشأن حوادث السيارات وقواعد المرور والقانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات لم يكن للمتضرر طبقاً للقواعد العامة أن يرجع على شركة التأمين إلا من خلال الدعوى غير المباشرة استعمالاً لحق مدينه المؤمن له قبلها، إلا أن المشرع رأى أن يخرج على هذه القواعد تحقيقاً للأغراض التي استهدف من ورائها حماية المتضرر وضماناً لحصوله على حقه في التعويض الجابر للضرر الذي وقع عليه مهما بلغت قيمة هذا التعويض.

(د. سليمان مرقس: الوالفي في شرح القانون المدني، ج٢، الالتزامات، المجلد الثاني، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، الطبعة الخامسة، ١٩٨٨، فقرة ٢٢٩، ص ٦٥٩).



ولدى المشرع المصري، فقد حددت المادة رقم ٣ الشخص الملزم بإبرام عقد تأمين إجباري من المسؤولية، حيث تنص على أنه: « يقع الالتزام بإجراء التأمين على مالك المركبة، أو من يقوم مقامه قانوناً ».

ووفقاً للقانون البلجيكي الصادر في ٢١ نوفمبر ١٩٨٩ م، فإن الدولة والمنظمات الحكومية العامة غير خاضعة للالتزام بإبرام عقود تأمين إجباري بالنسبة للمركبات المتوتيرة التي تمتلكها، وبناءً على ذلك، فإن المسؤولية المدنية والأضرار الناشئة عنها تخضع لأحكام القانون المدني، وقد يثار تساؤل في هذه الحالة هل هذه الحالات تمثل ضماناً للمتضرر، أو أن نظم التأمين الإجباري وما بها من أحكام خاصة تكون أكثر فعالية وأسرع في منح المتضرر تعويضاً كاملاً عما أصابه من أضرار خاصة مع إقرار مبدأ التعويض المباشر وصناديق التعويضات الأمر الذي نرى أنه يكون من الأفضل خضوع تلك المركبات أيضاً لأحكام التشريعات الخاصة بالتأمين الإجباري تحقيقاً لسرعة حصول المتضرر على التعويض كاملاً خاصة في حالات الأضرار الجسدية.

أما بالنسبة للقانون الفرنسي تجدر الإشارة إلى أن المشرع الفرنسي قبل عام ١٩٨٥ كان يتبنى مفهوماً موسعاً للمؤمن له^(٨٠). فبالنسبة لمالك السيارة نفسه، أو من أبرم عقد التأمين، فلم يختلف وضع أي منهما قبل عام ١٩٨٥ عما بعده فكلاهما ينطبق عليه الوصف المنضبط لمفهوم المؤمن له ويلتزم المؤمن بسداد التعويضات التي يتسبب في حدوثها أي منهما بسيارته ما دام أنه لم توجد أي حالة من حالات استبعاد التغطية، أما بالنسبة إلى قائد السيارة وحارسها، فعلى حسب تعبير الأستاذة VINEY، فقد أتى القانون الصادر عام ١٩٨٥ بتغيير في غاية الأهمية وخاصة بالنظر لما يترتب على ذلك التغيير من آثار فقبل عام ١٩٨٥ كان التزام شركة التأمين بالتعويض في حادث تسبب فيه قائد السيارة، أو حارسها مرتبطاً بقيد أساس، وهو ضرورة أن يكون مرخصاً له بقيادة السيارة، أو حراستها برضاء من المالك، وفي حال عدم وجود ذلك الرضاء، فلا ينطبق على أي منهما وصف المؤمن له طبقاً لأحكام القانون الساري في ذلك الوقت.

أما القانون الجديد الصادر عام ١٩٨٥، فقد نحى هذا القيد جانباً^(٨١). والتعديل السابق يعتبر أكثر فعالية وحماية للمتضرر ذلك أنه بمقتضاه تلتزم شركات التأمين بتعويض المتضرر حتى في الحالات التي يثبت فيها أن من قاد السيارة كان سارقاً لها، أو حتى تابعاً لمالك السيارة ولكنه غير المرخص بالقيادة، أو مالك السيارة، وكل شخص آخر تم الإذن له بحراسة، أو قيادة تلك المركبة.

(٨٠) كانت المادة ٢/٢١١ (ملغاة) من قانون التأمين الفرنسي تنص على أن عقود التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية لمبرم العقد، أو مالك السيارة، وكل شخص آخر تم الإذن له بحراسة، أو قيادة تلك المركبة.

“Les contrats d’assurance doivent couvrir la responsabilité civile du souscripteur du contrat, du propriétaire du véhicule et de toute personne ayant, avec leur autorisation la garde ou la conduite du véhicule”.

81) G. VINEY: L’indemnisation des victimes d’accident de la circulation, op.cit., n° 66, p. 89.
وعلى ذلك نصت المادة (٨) من قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ على أنه:
“les contrats d’assurance couvrant la responsabilité mentionnée au premier alinea du present article doivent également couvrir la responsabilité civil du toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisé du véhicule. . .”.



مصرح له من جانب مالكيها بقيادتها، ومن هذا المنطلق تتحقق حماية المتضرر في انطباق مزايا القانون الجديد عليه من تعويضه مباشرة دون حاجة لصدور حكم قضائي وغيرها من المزايا الأخرى التي هدف إليها المشرع من وراء ذلك التعديل^(٨٢).

وخلاصة ما سبق أنه لم يعد هناك فوارق عملية تترتب على التفرقة بين قيادة مصرح بها وقيادة غير مصرح بها، وذلك بالنسبة لالتزام شركات التأمين^(٨٣). وما يجب الإشارة إليه أن العدالة تمنح شركات التأمين الحق في رفع دعوى رجوع على عاتق المسئول عن الحادث بقدر ما دفعت من تعويض ما دام أن المسئول عن الحادث لا ينطبق عليه وصف المؤمن له بالمعنى الفني للكلمة، فضلاً عن ضرورة الأخذ في الاعتبار بالأشخاص والحالات التي تغطي مسئوليتهم تشريعات ووثائق تأمين خاصة أخرى.

المطلب الثاني

مظاهر الحماية التأمينية ذات الطابع الخاص في ظل قانون التأمين الإجمالي

إمعاناً من المشرع المصري في توافر حماية خاصة للمتضرر من حوادث السير نجده قد أكد عدم جواز إنهاء عقد التأمين أثناء سريانه لأي سبب من الأسباب، وذلك من خلال صريح نص المادة رقم (٥) من قانون التأمين الإجمالي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية الصادر بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ والتي جاء فيها:

«تكون لكل مركبة وثيقة تأمينية خاصة بها طبقاً للنموذج الذي يصدر به قرار من مجلس إدارة الهيئة المصرية للرقابة على التأمين.

وتحفظ وثائق التأمين المشار إليها ومستندات تجديدها بقسم المرور المختص في الملف الخاص بالمركبة (ورقاً، أو إلكترونياً) ولا يجوز سحبها، أو إلغاؤها ما دام ترخيص المركبة قائماً ولا يترتب على هذا الإلغاء إن وقع أي أثر بالنسبة للغير، وفي حالة نقل الملكية للغير تسري الوثيقة الأصلية، أو المجددة بالنسبة للمالك الجديد عن المدة الباقية، وذلك طبقاً للشروط والإجراءات التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون».

ومنذ البداية نود أن نشير إلى أن هذا الموقف المحمود ليس بحديث على المشرع المصري إذ أنه قد تبني هذا الاتجاه في ظل القانون الملغى رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٩٥^(٨٤).

(٨٢) وفقاً للمادة (٣) من قانون ٢١ نوفمبر ١٩٨٩م، فإن عقد التأمين يغطي المسؤولية المدنية الناشئة عن فعل المالك، أو حائز السيارة المتوالية بالمعنى الواسع، وكذلك كل من يقود تلك المركبة سواء كان مصرحاً له بقيادتها، أو غير مصرح له ولا يستثنى من ذلك سوى حالة سرقة السيارة.

(٨٣) B. LEGRAND: Les nouvelles obligations de garantie dues par l'assureur automobile aux victimes d'accidents de la circulation, R.G.A.T., 1987, p. 15 et s.

(٨٤) كان ذلك من خلال نص المادة رقم (٨) من القانون الملغى والتي كانت تنص على أنه:

«لا يجوز للمؤمن ولا للمؤمن له أن يلغى وثيقة التأمين أثناء مدة سريانها لأي سبب من الأسباب ما دام الترخيص قائماً».



ومفاد النص السابق أنه ليس للمؤمن إنهاء وثيقة التأمين أثناء سريانها إذا وقعت كارثة تحققت بها مسؤولية المؤمن له ومهما تعددت تلك الكوارث. وبناءً على ذلك إذا وقعت الكارثة وتحقق الخطر المؤمن منه بسبب يرجع إلى إخلال المؤمن له بالمفروض عليه بموجب عقد التأمين، فلا يحق لشركة التأمين إنهاء ذلك العقد^(٨٥). وزيادة في التأكيد، فقد أضاف المشرع في القانون الجديد رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ في عجز الفقرة ذاتها أنه حتى إذا تم الإلغاء، ولم يعترض المؤمن له فلن يكون لذلك الإنهاء أي أثر بالنسبة للغير. وهذا النص يحمي للمشرع المصري منعاً لوجود أي تحايل، أو تواطؤ أيًا كان شكله وأياً كانت مغرباته من جانب شركات التأمين إن وجد وإن كنا نستبعد وجوده إعمالاً لمبدأ حسن النية وحماية للمتضرر في حوادث المركبات.

وتطبيقاً للعدالة المجردة والتي هي غاية كل مشرع، فإنه يحق للمؤمن الرجوع على المؤمن له إن تحققت إحدى الحالات التي حددها، أو تحددها القرارات واللوائح التنفيذية التي صدرت، أو التي تصدر تنفيذاً لأحكام هذا القانون^(٨٦).

وبالنظر إلى الوضع لدى المشرع الفرنسي نجد الأمر مختلفاً، حيث إنه أعطى للمؤمن الحق في إنهاء عقد التأمين أثناء سريانه وبعد وقوع الخطر المؤمن منه، وذلك إذا تبين أن الكارثة قد وقعت من قائد سيارة في حالة سكر، أو إذا تبين أن الحادث قد وقع بسبب مخالفة قائد المركبة لقانون المرور شريطة أن تكون تلك المخالفة قد أدت إلى صدور قرار قضائي، أو إداري بوقف رخصة قيادته لمدة شهر على الأقل، أو صدور قرار بإلغائها كلية^(٨٧).



(٨٥) د. محمد حسن قاسم: إنهاء عقد التأمين بعد وقوع الكارثة وضرورات حماية المؤمن له، دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٩٦ وما بعدها.

(٨٦) مثال ذلك المادة الخامسة من القرار الوزاري رقم ١٥٢ لسنة ١٩٩٥ والتي حددت الحالات التي يكون للمؤمن فيها أن يرجع بما أداه للمتضرر في مواجهة المؤمن له والتي تمثلت في الآتي:

- إذا ثبت أن التأمين قد عقد بناءً على أدلاء المؤمن له ببيانات كاذبة، أو إخفائه وقائع جوهرية تؤثر في حكم المؤمن على قبوله تغطية الخطر، أو على سعر التأمين، أو شروطه.
 - استعمال السيارة في غير الغرض المبين برخصتها، أو قبول ركاب، أو وضع حمولة أكثر من المقرر لها، أو استعمالها في السباق، أو اختبارات السرعة.
 - إذا كان قائد السيارة، سواءً المؤمن له، أو شخص آخر يقودها بموافقته غير حائز على رخصة قيادة لنوع السيارة.
 - إذا ثبت أن الوفاة، أو الإصابة البدنية قد نشأت عن عمل أرتكبه المؤمن له عن إرادة وسبق إصرار.
- وما يتعين الإشارة إليه أن المشرع قد أكد ذلك في القانون الجديد، وذلك من خلال نص المادة رقم (١٨) والتي جاء فيها:

«يجوز لشركة التأمين أن ترجع على المؤمن له بقيمة ما تكون قد أدته من تعويض إذا ثبت أن التأمين قد عقد بناءً على أدلاء المؤمن له ببيانات كاذبة، أو إخفاء وقائع جوهرية تؤثر في حكم شركة التأمين على قبولها تغطية الخطر، أو على سعر التأمين، أو شروطه، أو أن المركبة استخدمت في أغراض لا يخولها الترخيص».

(٨٧) المادة رقم ٢/١/٢١١ من قانون التأمين الفرنسي والتي تنص على أنه:
 “Le contrat peut être résilié, après sinistre, par l'assureurs, avant sa date d'expiration normale, si le sinistre a été causé par un conducteur en état d'impregnation alcoolique ou si le sinistre a été causé par infraction du conducteur au code de la route entraînant une décision judiciaire ou administrative de suspension du permis de conduite au moins un mois, ou une décision d'annulation de ce permis”.

وبمقارنه الوضع السابق لدى كل من المشرع المصري والمشرع الفرنسي نرى أن نصوص المشرع المصري أكثر فائدة وفاعلية بالنسبة للمتضرر في حادث سير إذ سيبقى عقد التأمين سارياً بشكل دائم خلال مدته، وبناءً عليه يستفيد المتضرر من مبدأ التعويض المباشر المنصوص عليه في المادة الثامنة وأياً ما كان وجه نقدنا لقيمة وضالة المبالغ المحدودة بها. والنص المصري بصياغته الحالية لا يلحق بشركات التأمين أضراراً فعلية إذ سيبقى لها حق الرجوع على المؤمن له بقيمة ما أدته وفقاً للمادة رقم (١٨)، وأعلى الغير المسئول بموجب المادة رقم (١٧) إذا كان لأي منهما مقتضى. ولا يمكن الرد على ذلك بأن من حق المتضرر- إذا تم إنهاء العقد أثناء سريان مدته- أن يحصل على التعويض من صندوق التعويض المعنى في التشريع الفرنسي فالأصل من وجهة نظرنا أن يلجأ المتضرر للطريق الأساس بدلاً من الاحتياطي، وذلك يجنب المتضرر عبء إثبات أنه لم يحصل على أي تعويض بشكل، أو بأخر، فضلاً عن سرعة حصوله على التعويض كله، وأعلى أقل تقدير الدفعة المستحقة بموجب مبدأ التعويض المباشر.

ومن مظاهر حماية المتضرر التي أكدها المشرع المصري في القانون الجديد ما جاء بالمادة رقم (١٤) والتي تنص على أنه: «إذا توفي المصاب، أو عجز عجزاً كلياً مستديماً من جراء الحادث خلال سنة من تاريخ وقوعه وثبت بشهادة طبية معتمدة أن الوفاة، أو العجز الكلي المستديم كانا نتيجة للحادث، وجب على الشركة المؤمنة أن تؤدي إلى المتضرر، أو ورثته مبلغ التأمين المستحق عن حالة الوفاة، أو العجز الكلي المستديم المنصوص عليه في المادة (٨) من هذا القانون، أو أن تكمل مبلغ التأمين الذي سبق ودفعته ليصل إلى هذا الحد».

وهذا الاتجاه محمود من جانب المشرع المصري، وإن كان من الممكن أن يثير بعض العقوبات من الناحية العملية في ضوء عدم تحديد المقصود بالجهة صاحبة الاختصاص في إصدار شهادة معتمدة تثبت الأمر وتمنح المتضرر، أو ورثته الحق المشار إليه، لذلك نقترح أن تحدد تلك الجهة بموجب قرار يصدر من السلطة المختصة.

وما يتعين الإشارة إليه أن القانون لم يحدد الجهة المختصة بتحديد العجز الناشئ عن حادث، وللأسف جاءت المادة الثالثة من اللائحة التنفيذية لقانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية والصادرة بموجب قرار وزير الاستثمار رقم (٢١٧) لسنة ٢٠٠٧^(٨٨) جاءت بصياغة لم تحدد فيها من هي تلك الجهة المختصة، فقد نصت على أنه: «يكون إثبات العجز الناشئ عن حوادث مركبات النقل السريع بمعرفة الجهة الطبية المختصة، ويصرف مبلغ التأمين وفقاً للنسب المبينة بالجدول المرفق بهذه اللائحة. وكنا نتمنى تحديداً قاطعاً للجهة صاحبة ذلك الاختصاص حتى لا يكون هناك مجال للتواطؤ، وأما شابه ذلك ودرءاً لأية نزاعات ممكنة في هذا الشأن.



وفضلاً عن ذلك، فقد منح المشرع حماية خاصة للمتضرر حال اشتراك أكثر من مركبة في ذات الحادث، فأجاز له الحصول على التعويض المنصوص عليه بالقانون من أي شركة من شركات التأمين المؤمن لديها المركبات المشتركة في الحادث، مع ترك أمر تسوية المبالغ المسددة فيما بين الشركات بالتساوي بينهم^(٨٩).

وما يتعين الثناء عليه كذلك نص المادة (١٠) من القانون والتي كان هدفها الرئيس واضحاً في غلق الباب، أمام ما عرف في فترة ليست بالبعيدة بـ «مافيا التعويضات» والتي كان يسيطر عليها بعض القانونيين غير الأمناء حينما كانوا يقومون بصرف ما يحكم به من تعويضات لمصلحة موكلهم بموجب التوكيل العام للقضايا الموجود في حيازتهم ويستولون عليها، ولذلك، فقد نص المشرع على أنه: «لا يجوز لشركة التأمين أداء مبلغ التأمين إلى وكيل المتضرر، أو وكيل ورثته إلا بمقتضى توكيل خاص مصدق عليه صادر بعد تحديد مبلغ التأمين وفقاً لنص المادة (٨) من هذا القانون».

ويجب أن يتضمن التوكيل قيمة مبلغ التأمين وبما يخول للوكيل حق تسلمه من شركة التأمين». وخلافاً للوضع لدى المشرع المصري، نجد القانون البلجيكي بشأن التأمين الإجباري للمركبات المتوتيرة الصادر في ١٩٨٩/١١/٢١م قد أجاز لشركة التأمين الاحتجاج والتمسك في مواجهة المتضرر المصاب من الحادث بوجود إلغاء، أو فسخ، أو إنهاء، أو وقف للعقد شريطة أن يكون أي منهم قد تم قبل وقوع الحادث سبب الضرر.

ومع ذلك، فلا يجوز للشركة أن تتمسك في مواجهة المتضرر المصاب بالأسباب التالية:

- وقف سريان الضمان بسبب عدم سداد قسط التأمين من جانب المؤمن له.
- وقوع خطأ عمدي، أو خطأ جسيم من جانب المؤمن له.
- تقليل، أو إلغاء التعويض لعدم قيام المؤمن له بتنفيذ التزاماته التعاقدية الناشئة عن عقد التأمين على سبيل المثال عدم قيامه بالإجراءات اللازمة للإعلان عن الحظر.
- عدم السريان، لأن المالك المؤمن له قد أجرى تعديلات جوهرية في المركبة محل العقد كأن يغير في قوة المركبة وسعتها اللتيرية وإمكاناتها الميكانيكية دون الرجوع إلى الشركة.
- انتهاء رخصة قيادة المؤمن له^(٩٠).

فضلاً عن كل ما سبق، فإن المشرع الفرنسي قد أكد أن قانون التأمين الإجباري ضد حوادث السيارات لا ينطبق على ما أصاب قائد المركبة سبب الحادث من أضرار أي أنه لا يسري عليه

(٨٩) المادة (١٢) من القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ والتي تنص على أنه:

«إذا كانت المسؤولية عن حادث موجب لاستحقاق مبلغ التأمين وفقاً لهذا القانون، مشتركة بين مركبتين، أو أكثر، يحق للمتضرر، أو ورثته الحصول على مبلغ التأمين المنصوص عليه في المادة (٨) من هذا القانون من أي من مؤمنى المركبات المتسببة في الحادث، وتكون تسوية مبلغ التأمين بين الشركات المؤمنة بالتساوي بينها».

(٩٠) مادة رقم (١٦) من القانون الصادر في ٢١ نوفمبر ١٩٨٩م.



وصف المتضرر المستفيد من أحكام ذلك التشريع^(٩١). وهذا الأمر يتسق مع طبيعة وأحكام التأمين من المسؤولية والذي لا يجوز أن يجتمع فيه وصف المتضرر المستفيد مع وصف المؤمن له في شخص واحد، وذلك بالنظر إلى الجانب الاقتصادي للتأمين من المسؤولية، ويسري هذا الاستبعاد أيًا كانت طبيعة الأضرار التي أصابت قائد السيارة جسدية، أو مادية ما دام أنه هو قائدها وقت وقوع الحادث^(٩٢). وإذا كان المتضرر المباشر (قائد السيارة في هذه الحالة) لا يستفيد من انطباق أحكام القانون المشار إليه، فمن باب، أولى لن يحق للمتضرر بضرر مرتد في تلك الحالة أن يطالب بأية تعويضات أيًا كانت طبيعة الأضرار التي لحقت بذلك السائق^(٩٣)، وإن كان له أن يبرم تأميناً اختيارياً تكملياً يغطي هذه النوعية من الأضرار بعيداً عن التأمين الإجباري. وأيًا ما كان الأمر، فإن الاستبعاد السابق يختلف في حال وجود تصادم بين أكثر من سيارة إذ يكون تعويض كل متضرر في حالة تعدد المسؤولين إنما يتم من جانب شركة التأمين المؤمن لديها السيارة الأخرى سبب الحادث.

ومن جانبه، فقد استقر القضاء المصري على أنه: «إذا كان خطأ المسئول هو وحده سبب الضرر، فإنه يتحمل وحده بالمسؤولية ولكن قد ينسب إلى المتضرر فعل، أو خطأ يكون هو سبب الحادث، أو يساهم في وقوعه، فإذا كان فعل المتضرر هو السبب الوحيد للحادث، ففي هذه الحالة لا يشترط في فعل المتضرر أن تكون له مقومات الخطأ في ذاته، فيكفي أن يكون فعل المتضرر هو السبب الوحيد للحادث حتى نغضي المدعى عليه من المسؤولية، ولذلك تنتفي مسؤولية قائد السيارة إذا كان سبب الحادث هو إغماء أحد المارة وسقوطه تحت عجلات السيارة...»

قد يسهم المتضرر بخطئه في وقوع الحادث، وهنا يجب أن يكون فعل المتضرر ليتصف بوصف الخطأ حتى يؤثر في مسؤولية المدعي، أما إذا كان فعل المتضرر ليس خطأ في ذاته، فلا ترتفع المسؤولية عن الجاني ولا تخفف عنه فليس من سند لحرمان المتضرر من حقه في التعويض... ولئن كانت المسؤولية المقررة في نص المادة (١٧٨) من القانون المدني - وهي التي تعني بحراسة الأشياء - تقوم على خطأ مفترض وقوعه من حارس الشيء افتراضاً لا يقبل إثبات العكس، إلا أن هذه المسؤولية تدرأ عن الحارس إذا أثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، وهذا السبب لا يكون إلا قوة قاهرة، أو خطأ الغير، أو خطأ المتضرر.

(91) Sabine ABRAVANEL-JOLLY: La loi du 5 juillet est inapplicable à l'indemnisation de la victime conducteur du seul véhicule impliqué, JCP, éd. G. , 2000, p. 10291.

(٩٢) المادة ٨/٢١١ من اللائحة التنفيذية لقانون التأمين الفرنسي والتي تنص على أنه: "l' obligation d'assurance ne s'applique pas à la réparation des dommages subis par la personne conduisant le véhicule".

وتأكد ذلك من جانب محكمة النقض الفرنسية

Cass. 1er civ., 13 mai 1986, R.G.A.T., 1986, p. 191.

93) Cass. crim., 23 mai 1989, R.G.A.T., 1989, p. 837, note Mme. F. CHAPUISAT; Jean APPIETTO: Loi Badinter, l'indemnisation du conducteur victime directe ou par ricochet, Gaz. Pal. , 1997, p. 51 et s.



لما كان ذلك وكان من الثابت من الأوراق بأن الحادث المطالب بالتعويض عنه وقع نتيجة خطأ المجني عليه وحده لانحرافه بدراجه إلى اليسار دون تبصر لحالة الطريق مما يترتب عليه انقطاع علاقة السببية بين الخطأ والضرر فترتفع به المسؤولية عن تعويض الأضرار الناجمة عن الحادث^(٩٤).

وأخيراً وانطلاقاً من تعلق هذا النوع بالنظام العام وبطلان أي شروط يمكن وصفها بالتعسفية عند وضعها من جانب شركات التأمين بشكل منفرد، فإن القضاء الفرنسي يتجه إلى توافر الحماية للمتضرر، فضلاً عن الوقوف في مصلحة المؤمن له، وذلك عندما أقر ضرورة التمييز بين الشروط الموضوعية بالعقد وعدم الاعتداد بأية شروط تكون في مصلحة شركات التأمين ما دام أنه يترتب عليها الإغفاء، أو التخفيف من التزامات تلك الشركة في مواجهة المؤمن له، أو المتضرر، وذلك بالنظر لما يفرضه قانون التأمين الإجباري من التزامات، وبالمقابل لذلك إذا كانت هذه الشروط الاتفاقية في مصلحة أي من المؤمن له، أو المتضرر فتعد مصلحة، وسارية ويمكن الاحتجاج بها في مواجهة المؤمن^(٩٥).

والاتجاه السابق اتجاه محمود من جانب القضاء الفرنسي انطلاقاً من أنه لا يجوز تعديل الالتزامات القانونية المتعلقة بالنظام العام باتفاقات عقدية وإلا فما هي فائدة التمييز بين الأمور التي تعد من النظام العام والقواعد التكميلية التي يمكن للأفراد الاتفاق على مخالفتها، مع الأخذ في الاعتبار أن الاعتداد بتلك النوعية من الشروط العقدية عندما يكون في مصلحة المؤمن له، أو المتضرر يجد سنده التشريعي كما في قانون العمل على سبيل المثال لا الحصر^(٩٦).



(٩٤) حكم محكمة النقض، الطعن رقم ٦١٦ لسنة ٦٧ق، جلسة ١٩٩٨/٦/٢٠م، مجموعة أحكام النقض، س٤٩، ص٥٤٨.

(95) Cass. 1er civ., 23 juin 1987, JCP, éd. G, 1987, p. 301.

(٩٦) هذا التفسير أيضاً تطبيقاً لأحكام المادة ٢١١ من قانون التأمين الفرنسي التي تنص على أنه: "Tout contrat d'assurance soucrit par une personne soumise à l'obligation instituée par l'article L. 211-1 C. Assu. est, nonobstant toute clause contraire, réputé comporter des garanties au moins équivalentes à celles fixées par le décret en conseil d'Etat prévu à l'alinéa précédent".

المطلب الثالث

خصوصية الدعوى المباشرة للمتضرر قبل شركة التأمين^(٩٧)

بداية تجدر الإشارة إلى أن حماية المتضرر في عقود التأمين بنصوص تشريعية خاصة ليس بأمر جديد إذ أنه في مجال التأمين من المسؤولية نجد المشرع الفرنسي وأيده القضاء منذ عام ١٩٢٦ قد منح المتضرر الحق في إقامة دعوى مباشرة تجاه شركة التأمين للمطالبة بتعويض عما أصابه من أضرار^(٩٨). وفي مصر، فقد كانت بداية إقرار تلك الدعوى مع صدور القانون القديم رقم (٦٥٢) لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات. والدعوى المباشرة هي الدعوى التي يملكها المتضرر من حادث السير في مواجهة مدين مدينه (شركة التأمين)، للمطالبة بتعويضه مباشرة وعدم سداد التعويض، أو مزاحمة الغير له فيه، وذلك كله في حدود مبلغ التأمين المتفق عليه بالوثيقة مع إعمال مبدأ الصفة التعويضية باعتباره المبدأ المميز للتأمين من المسؤولية. وهذه الدعوى - شأنها شأن الدعاوى القضائية كافة - يجب أن تتوافر فيها مقومات قبولها الشكلية والموضوعية، فيتعين أن تقام من صاحب الصفة والمصلحة فيها بالنسبة للمتضرر كمدع وبالنسبة للمؤمن والمؤمن له كمدعى عليهما، وعليه أن يثبت باقي عناصر دعواه الموضوعية خاصة ما يتعلق منها بتقارير تثبت الأضرار. وأخيراً يجب ألا تكون هذه الدعوى قد سقط الحق فيها بالتقادم.

وفيما يتعلق بتقادم تلك الدعوى وسقوط حق المتضرر في مباشرتها، فقد نصت المادة ١٥ من القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ على أنه:



(٩٧) ما يتعين الإشارة إليه أن أستاذنا الدكتور/ السنهوري قد كان من، أوائل وأشد المؤيدين والمطالبين لوجوب إعطاء المتضرر دعوى مباشرة ضد شركات التأمين، حيث ذكر سيادته أنه: «في المنطق القانوني المحض لا توجد علاقة مباشرة بين المتضرر والمؤمن. والعلاقة المباشرة إنما توجد، أولاً بين المتضرر والمؤمن له وتحكمها دعوى المسؤولية، وتوجد ثانياً بين المؤمن له والمؤمن ويحكمها عقد التأمين وليس المتضرر طرفاً في عقد التأمين حتى يستمد منه حقاً مباشراً قبل المؤمن بموجب هذا العقد، كما أن المؤمن ليس شريكاً للمؤمن له في العمل الذي، أوجب مسؤوليته حتى يرجع عليه المتضرر مباشرة بدعوى المسؤولية. وإذن تكون العلاقة بين المتضرر والمؤمن علاقة غير مباشرة، ولا يعرف المتضرر المؤمن إلا عن طريق مدينة المؤمن له ولا يستطيع المتضرر دون شك أن يرجع بالدعوى غير المباشرة على المؤمن، ويستعمل في ذلك حق مدينة المؤمن له قبل مدين مدينة المؤمن». وفي ضوء الانتقادات ومخاطر الدعوى غير المباشرة بالنسبة للمتضرر يضيف سيادته أنه يجب أن يكون للمتضرر دعوى مباشرة يرجع بها على شركة التأمين بالتعويض المستحق له في ذمة المؤمن له، وفي حدود القيمة المؤمن عليها. وبفضل هذه الدعوى المباشرة يأمن المتضرر مزاحمة المؤمن له وينال التعويض المستحق له كاملاً من المؤمن الذي هو غالباً على جانب كبير من اليسار. وفي ضوء كل ما سبق، فلا بد إذن من نص تشريعي يعطى للمتضرر حقاً مباشراً قبل المؤمن وبفضل هذا النص يستمد المتضرر حقه المباشر من العمل غير المشروع نفسه الذي أنشأ حقه قبل المؤمن له، فالعمل غير المشروع، أوجد للمتضرر حقاً مباشراً قبل المؤمن له بموجب قواعد المسؤولية، وأوجد في الوقت ذاته للمتضرر حقاً مباشراً قبل المؤمن بموجب النص التشريعي المفترض.

(د. عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، ج٧، المجلد الثاني، عقود الفرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٩٦٤، فترة ٨٥٤، ص١٦٧ وما بعدها).

«تخضع دعوى المتضرر في مواجهة شركة التأمين للتقادم المنصوص عليه في المادة (٧٥٢) من القانون المدني».

وحيث إن المادة ٧٥٢ من القانون المدني تنص على أنه: «تسقط بالتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين بانقضاء ثلاث سنوات من وقت حدوث الواقعة التي تولدت عنها هذه الدعاوى».

ولوضع النصوص السابقة موضع التنفيذ، فقد استقرت محكمة النقض المصرية على أنه: المشرع أنشأ للمتضرر في حوادث السيارات دعوى مباشرة قبل المؤمن، ونص على أنه تخضع هذه الدعوى للتقادم الثلاثي المقرر بالمادة (٧٥٢) من القانون المدني للدعاوى الناشئة عن عقد التأمين، وهذا التقادم - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - تسري في شأنه القواعد العامة بوقف مدة التقادم وانقطاعها، فإذا كان الفعل غير المشروع الذي يستند إليه المتضرر في دعواه قبل المؤمن يكون جريمة ورفعت الدعوى الجنائية على مرتكبها سواء كان هو بذاته المؤمن له، أو أحد ممن يعتبر المؤمن له مسؤولاً عن الحقوق المدنية عن فعلهم، فإن الجريمة تكون مسألة مشتركة بين هذه الدعوى والدعوى المدنية التي يرفعها المتضرر على المؤمن ولازمة للفصل في كليهما فيعتبر رفع الدعوى الجنائية مانعاً قانونياً. وينبنى على ذلك أن تقادم دعوى المتضرر قبل المؤمن يقف سريانه طوال المدة التي تظل فيها الدعوى الجنائية قائمة ولا يزول إلا بانقضاء هذه الدعوى بصدور حكم نهائي فيها بإدانة الجاني، أو لانقضائها بعد رفعها لسبب آخر من أسباب الانقضاء ولا يعدو سريان التقادم إلا من تاريخ هذا الانقضاء^(٩٩).



فضلاً عما سبق يجب الإشارة إلى الموقف القضائي المحمود جداً من جانب محكمة النقض المصرية والذي قررت فيه العدول عما كان مستقر لديها من قبل من أحكام بهدف منح المتضرر في حوادث السيارات حماية فعالة في سبيل حصوله على التعويض المستحق من جانب شركات التأمين، فقد أصدرت الهيئة العامة للمواد المدنية بالمحكمة في عام ٢٠٠٢م حكماً جاء فيه أنه: «تخضع دعوى المتضرر قبل المؤمن للتقادم المنصوص عليه في المادة (٧٥٢) من القانون المدني، والنص يقرر على أنه «تسقط بالتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين بانقضاء ثلاث سنوات من وقت حدوث الواقعة التي تولدت عنها هذه الدعاوى».

والنص في المادة (١٧٢) من ذات القانون على أنه: تسقط بالتقادم دعوى التعويض الناشئة عن العمل غير المشروع بانقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذي علم المتضرر بحدوث الضرر وبالشخص المسئول عنه».

والنص في المادة (٢٥١) من قانون الإجراءات الجنائية على أنه: «لن لحقه ضرر من الجريمة أن يقيم نفسه مدعياً بحقوق مدنية، أمام المحكمة المنظورة، أمامها الدعوى الجنائية في أية حالة

(٩٩) حكم محكمة النقض المصرية، الطعن رقم ٥٠٦ لسنة ٦٨ ق، جلسة ١٩٩٩/١١/٩م، مجموعة أحكام النقض، س ٥٠، ج ٢، ص ١٠٦٦.

كانت عليها الدعوى ..».

والنص في المادة (٢٥٨) مكرراً من القانون الأخير على أنه: «يجوز رفع الدعوى المدنية قبل المؤمن لديه جميع الأحكام الخاصة بالمسئول عن الحقوق المدنية المنصوص عليها في هذا القانون». ومفاد ما سبق أن المشرع تيسيراً على المتضرر من حوادث السيارات في الحصول على حقه قد استثناه من القواعد المتصلة باختصاص المحاكم المدنية، وأجاز له الإدعاء بحقوقه المدنية، أمام المحكمة الجنائية قبل المسئول عن الحقوق المدنية والمؤمن لديه ووحده في إجراءات نظر الدعويين، أمام المحكمة الجنائية كما وحده في مدة سقوط كل منهما. وإمعاناً من المشرع في بسط حمايته على حق المتضرر ألزم المؤمن لديه بأداء ما يحكم به له قبل المسئول من تعويض نهائي مهما بلغت قيمته حتى ولو لم يكن ممثلاً في الدعوى التي صدر فيها الحكم، وإلزام المؤمن لديه على هذا النحو جاء أيضاً استثناءً من القواعد العامة في الإثبات والتي مقصورة حجية الأحكام على الخصوم أطرافها، وبذلك يكون القانون قد فرض رباطاً وثيقاً بين دعوى المتضرر قبل المسئول عن الحق المدني ودعوى المتضرر قبل المؤمن لديه حماية لحق المتضرر. ومفاد الارتباط المشار إليه بين الدعويين أنه لا يسقط حق المتضرر قبل المؤمن لديه في التعويض النهائي إلا بمرور خمس عشرة سنة من الحكم البات بالتعويض المؤقت من المحكمة الجنائية، أو من الحكم النهائي بالتعويض من المحكمة المدنية ... لما كان ذلك وكانت الأحكام السابق صدورها من دوائر المواد المدنية قد خالفت هذا النظر بما قضت به من أن الحكم الجنائي البات بالتعويض المؤقت قبل المسئول لا يجعل تقادم الدعوى بكامل التعويض قبل المؤمن لديه خمس عشرة سنة مادام الحكم بالتعويض المؤقت لم يصدر في مواجهة المؤمن لديه، فإنه يتعين العدول عن هذا المبدأ^(١٠٠).



وبالنسبة لبدء سريان تقادم الدعوى المباشرة يتجه البعض إلى أنه يتعين التفرقة بين الدعوى التي يرفعها المتضرر في مواجهة شركة التأمين، وتبدأ المدة فيها من وقت وقوع الحادث المرتب لمسئولية المؤمن له، لأن المتضرر يستمد حقه المباشر من الفعل الضار الذي أنشأه حقاً في مواجهة الشركة. والثانية الدعوى التي يرفعها المؤمن له قبل شركة التأمين إذ لا يبدأ سريان المدة في هذه الحالة إلا من وقت مطالبة المتضرر للمؤمن له بالتعويض. ومفاد ما سبق أن حق المتضرر يستقل عن حق المؤمن له الذي يستند إلى عقد التأمين في المطالبة^(١٠١).

(١٠٠) حكم محكمة النقض المصرية، الهيئة العامة للمواد المدنية، الطعن ١١٤٥ لسنة ٦٩ ق (هيئة عامة)، جلسة ٢٠٠٢/٥/١٥م، مجموعة أحكام النقض، س ٤٩ق، ص ١٧.

(١٠١) د. محمد حسين منصور: المسئولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٣٣٤.

المطلب الرابع

دور التأمين التكميلي الاختياري في مجال حوادث السير

إن السؤال الذي يطرح نفسه يتعلق بمدى حاجة المؤمن له إلى إبرام عقد، أو عقود تأمين تكميلي اختياري تغطي الأضرار التي لا يغطيها التأمين الإلزامي كما في حالة الأضرار المادية، أو الأضرار المستبعدة من نطاق التغطية قانوناً، أو اتفاقاً عندما يجيز المشرع مثل ذلك الاستبعاد الاتفاقي بما لا يتعارض مع فكرة النظام العام في مجال التأمين من المسؤولية. وبمعنى أكثر تفصيلاً عندما يكون قائد المركبة سبب الحادث متضرراً منها، فكما سبق القول لا ينطبق عليه وصف المستفيد من التأمين الإلزامي من جانب المؤمن، ولذلك يمكنه أن يبرم عقد تأمين تكميلي سواءً عند ذات المؤمن، أو مؤمن آخر ليغطي مثل هذه الحالات.

وهذا النوع من التأمين كما يرى البعض مكلف من الناحية المادية فتكون أقساطه كبيرة نسبياً مقارنة بأقساط، أو قيمة التأمين الإلزامي والسبب في ذلك يرجع إلى أن هذا النوع من التأمين التكميلي الاختياري لا يملك المؤمن بمقتضاه دعوى رجوع ذلك أن المتسبب في الحادث قد يكون هو المستفيد نفسه بمقتضى العقد المبرم بين الطرفين، وحتى في الحالات الأخرى والتي لم يمنح المشرع شركات التأمين فيها حق الرجوع على المسئول.



وفي سوق التأمين الفرنسي نجد تطبيق لهذا التأمين من خلال وثيقة التأمين المسماة PACS (Protection Assurée du Conducteur et de Siens) وهي وثيقة تأمين تكميلية اختيارية تهدف لحماية المؤمن قائد المركبة ويستفيد منها كذلك أقرباؤه في مجال حوادث السيارات. وعلى حد تعبير أحد الفقهاء الفرنسيين، فإن هذه الوثيقة ذات طابع خاص يجمع بين كل من تأمين الأشخاص وتأمين المسؤولية، فهو يشبه التأمين من الأشخاص من ناحية أن المستفيد من ذلك العقد هو المؤمن له نفسه، أو أقرباؤه في الحالات التي يتضررون منها كما في حالة الوفاة، أو العجز الدائم، أو الجزئي على سبيل المثال،، فضلاً عن ذلك، فإنه يتشابه مع التأمين من المسؤولية في انطباق المبدأ التعويضي عليه فالمؤمن لا يلتزم إلا بتعويض الأضرار الناشئة وليس بدفع مبلغ التأمين كاملاً كما في التأمين على الأشخاص. وتخلص صاحبة ذلك الاتجاه إلى التوصية بأن يكون مثل هذا النوع من التأمين التكميلي تأميناً إجبارياً⁽¹⁰²⁾.

وفي مصر ومن قبيل جواز الجمع بين التعويض المستحق طبقاً للتأمين الإلزامي محل البحث وأية مبالغ أخرى تستحق بموجب وثائق تأمين اختياريه، فقد نص المشرع في المادة رقم (١٦) من القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ على أنه: «يجوز للمتضرر، أو ورثته الجمع بين مبلغ التأمين المنصوص عليه في هذا القانون وأية مبالغ أخرى تستحق بمقتضى وثائق تأمين اختيارية تكون قد أبرمت

لتغطية الإصابات البدنية، أو الوفاة الناجمة عن حوادث المركبات». والملاحظ على هذا النص أمران الأول أنه لم ينظم حالة وجود تأمين إجباري آخر قد يستفيد منه المتضرر من الحادث حال انطباق أكثر من وصف لذات الحادث كما إذا تم تكييفه بأنه إصابة عمل، فضلاً عن كونه حادث سير. والثاني أن الصياغة الحالية للنص قد يستفاد منها عدم جواز الجمع بين التعويض المستحق عن حادث السير بموجب قانون التأمين الإجباري ضد حوادث السيارات وأي تأمين تكميلي اختياري آخر يغطي الأضرار المادية وتلف الممتلكات، وهو ما لا نسلم به ذلك أن فتح الباب للمتضرر، أو للمسئول لتغطية ما قد يلحق بالأول، أو بمسئولية الثاني بسبب أضرار مادية وليست بدنية أمر غير محظور ما دام أنه اختياري وما دام أن شركة التأمين قد أبرمت وثيقة تأمين لتغطيته.

المبحث الثاني

مبدأ التعويض المباشر بين التحديث وعدم الفاعلية

Indemnisation directe

تم إقرار هذا المبدأ في فرنسا بموجب اتفاقية وقعت بين شركات التأمين ويرمز لها بالمختصر IRCA (Convention d'Indemnisation et de recours corporel automobile). وهذا المبدأ يسمح بسرعة إجراءات حصول المتضرر على التعويض عن الأضرار الجسدية، حيث يتم تعويض كل متضرر من جانب شركة التأمين المؤمن المعنية، ثم يتم تسوية الأمر بين الشركات التي قامت بسداد التعويضات المستحقة حسب بنود الاتفاقية⁽¹⁰³⁾. وهذا بلا شك يحقق سرعة وحماية فعالة للمتضرر في استيفائه للتعويض.

وما يتعين الإشارة إليه أن المشرع المصري قد أقر بصريح النص مبدأ التعويض المباشر، وهو في هذه الحالة يعد بمنزلة ضمانات تشريعية لتطبيق المبدأ وحصول المتضرر على التعويض المقرر بموجب هذا المبدأ. ومما لا شك فيه أن تبني هذا الاتجاه أفضل وأكثر، أمانا واستقراراً من ترك أمر قبول مبدأ التعويض المباشر لاتفاقيات شركات التأمين كما فعلت تشريعات أخرى بموجبها تستطيع ذات الشركات -مع الأخذ في الاعتبار بتعارض مصلحتها مع مصلحة المتضرر- بتعديل تلك الاتفاقية، أو إلغائها، بما يتوافق مع مصلحتها. وترتيباً على ما سبق نجد المادة رقم (٨) من القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ تنص على التزام شركة التأمين بصرف المبالغ المحددة بالمادة للمستحق، أو ورثته دون حاجة إلى اللجوء إلى القضاء على أن يتم الصرف خلال مدة لا



103) Hubert GROUDEL: A propos de l'offre d'indemnité à la victime d'un accident de la circulation, Resp. civ. et assur. , 1999, n° 6, p. 138 et s.

تجاوز شهراً من تاريخ إبلاغ شركة التأمين بوقوع الحادث^(١٠٤).

وحتى يستفيد المتضرر من التعويض المباشر، ويستفيد المؤمن له من تدخل شركة التأمين لتعويض المتضرر من خلال هذا النظام، فقد فرض القانون على المؤمن له عدة التزامات إجرائية يتفادى بها إمكانية رجوع شركة التأمين عليه، وتبعاً لذلك، فقد نصت المادة رقم (١١) من القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ على أنه: «يلتزم المؤمن له، أو من ينوب عنه بإبلاغ شركة التأمين بالحادث الذي تسببت فيه المركبة والموجب للتعويض وفقاً لهذا القانون خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ وقوعه، وعلى أن يتخذ الاحتياطات والإجراءات كافة اللازمة لتجنب تفاقم الأضرار الناجمة عنه. كما يلتزم بأن يقدم إلى شركة التأمين جميع الأوراق والمستندات المتعلقة بالحادث حال تسليمها له.

وإذا أخل المؤمن له بأي من التزاماته المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين، فلشركة التأمين الرجوع عليه بالأضرار التي تصيبها نتيجة ذلك ما لم يكن التأخير مبرراً^(١٠٥).
وأمام حادثة وأهمية ذلك المبدأ فسوف نتناوله بالتفصيل من خلال عرض إجراءات المطالبة والحصول على التعويض تبعاً لبنود الاتفاقية سند إقراره (المطلب الأول)، ثم نبين مدى تأثر التعويض المقترح مباشرة من جانب شركات التأمين باتفاقات التسوية والصلح التي يعقدها الأطراف المعنية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

إجراءات المطالبة والحصول على التعويض المباشر

حتى تلتزم شركات التأمين بمبدأ التعويض المباشر فهناك إجراءات محددة يتعين إتباعها،

(١٠٤) المادة (٨) من القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ والتي تنص على أنه:
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 للقضاء في هذا الخصوص. ويكون مبلغ التأمين الذي تؤديه شركة التأمين قدره أربعون ألف جنيه في حالات الوفاة، أو العجز الكلي المستديم ويحدد مقدار مبلغ التأمين في حالات العجز الجزئي المستديم بمقدار نسبة العجز. كما يحدد مبلغ التأمين عن الأضرار التي تلحق بممتلكات الغير بحد أقصى قدره عشرة آلاف جنيه، ويحدد مجلس إدارة الهيئة المصرية للرقابة على التأمين كيفية وشروط أداء مبلغ التأمين للمستحقين في كل من الحالات المشار إليها، على أن يصرف مبلغ التأمين في مدة لا تتجاوز شهراً من تاريخ إبلاغ شركة التأمين بوقوع الحادث.

(١٠٥) تجدر الإشارة إلى أن المشرع المصري قد حاول إيجاد أنسب وأسرع الحلول التي تمكن المتضرر من الحصول على التعويض له، أو الدفعة المستحقة بموجب مبدأ التعويض المباشر ومن ذلك ما أستهده القانون الجديد رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ من فرض التزام إجرائي على عاتق النيابة العامة من خلال المادة رقم (١١) والتي تنص على أنه:
«في حالة تلقي النيابة العامة بلاغاً، أو محضر استدلال محرر من مأمور الضبط القضائي في واقعة حادث موجب للتعويض وفقاً لأحكام هذا القانون يتم الاستعلام من إدارة المرور المختصة عن اسم الشركة المؤمنة على المركبة واسم المؤمن له وإثبات ذلك بمحضر التحقيق وعليها إخطاراً لشركة المؤمنة بوقوع الحادث».



وذلك وفقاً لما نص عليه المشرع المصري، أو الاتفاقية المشار إليها سلفاً في فرنسا، وذلك حسب التفصيل الآتي:

الفرع الأول

إخطار شركات التأمين بالحادثة

سعيًا لسهولة صرف التعويضات للمتضرر حوادث السير، فقد أكد المشرع الفرنسي على ضرورة إخطار شركات التأمين المؤمن لديها السيارات المتسببة في الحادث خلال ميعاد خمسة أيام من تاريخ وقوع الحادث. وبناءً على ذلك، فعلى المتضرر من الحادث، أو المصاحبين له معرفة اسم وعنوان قائد السيارة المتهمة، فضلاً عن اسم الشركة المؤمن لديها سيارته، ورقم وثيقة التأمين الخاصة بها، وكل هذه البيانات يمكن الحصول عليها بسهولة وقت الحادث ويمكن استعمالها والاستفادة بها من خلال المطالبات الودية السابقة على اللجوء إلى القضاء، وقد تسفر عن حل يرضى جميع الأطراف ما لم يكن هناك محل للمسئولية الجنائية التي تتبع بشأنها إجراءات أخرى^(١٠٦).

وفي مصر، وحتى يستفيد المتضرر من التعويض المباشر، فقد ألزم المشرع المؤمن له، أو من ينوب عنه بإبلاغ شركة التأمين بالحادثة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ وقوعه، مع اتخاذ اللازم نحو عدم تقادم ما نتج عن ذلك الحادث من أضرار، وكذلك عليه أن يرفق جميع المستندات ذات الصلة بالحادث حال تسلمها. وما يتعين الإشارة إليه أن هذا الالتزام وإن كان له أثر إيجابي في استحقاق التعويض المباشر، فإن عدم القيام به دون مبرر للتأخير يترتب عليه قيام حق لشركة التأمين في الرجوع على المؤمن له بما قد يلحق بها من أضرار بسبب ذلك الأمر^(١٠٧). وما يتعين ملاحظته أن المادة ٢١ من ذات القانون قد قررت عقوبة على مخالفة أحكام المادة ١٢ تتمثل في معاقبة المخالف بغرامة لا تقل عن ألف جنيه ولا تزيد على خمسة آلاف جنيه.

والنص بهذه الصياغة منتقد من وجهة نظرنا ذلك أنه يعاقب المؤمن له مرتين، الأولى بموجب المادة ١٢ والتي تمنح المؤمن الحق في مطالبة المؤمن له بأية تعويضات عن الأضرار التي تلحق به، فضلاً عن الغرامة المشار إليها. وكنا نتمنى حال إقرار النص بالصياغة السابقة أن يحدد أن تلك الغرامات - خاصة إذا أخذنا في اعتبارنا أنها عن مخالفات إجرائية لا علاقة للغير بها ولا يحرم من التعويض بشأنها - تؤول إلى صندوق التعويض لضمان وجود تمويل دائم حال التدخل من جانبه. وأمام ما قد يترتب على تلك الإجراءات من آثار، وحتى لا تكون هناك منازعات بشأن الإثبات، فقد حددت اللائحة التنفيذية أن المؤمن له يستطيع الوفاء بذلك الالتزام بموجب كتاب

(106) Laurent POULET: Procedure d>indemnisation amiable et droit d>accès au juge, le cas de la loi de 1985, D. , 2004, p. 371 et s.

(١٠٧) المادة ١٢ من القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧.



موصى عليه بعلم الوصول، أو بمذكرة يتم إثباتها في السجل المعد لهذا الغرض بالشركة^(١٠٨).

الفرع الثاني

قيام الشركة بإرسال خطاب يشتمل على، أوراق معينة

إن، أول خطاب بعد الحادث يوجه من شركة التأمين إلى المتضرر يتضمن تعريفه بالحقوق الخاصة به في مثل هذه الحوادث، ومنها على سبيل المثال لا الحصر التزام الشركة بإحضار نسخة من محضر الشرطة مجاناً إلى ذلك المتضرر، وكذلك التزامها بالمساعدة تجاه المحامي، أو الطبيب الذي سيختاره لمساعدته في إجراءاته القانونية والعلاجية. ويلحق بذلك الخطاب نموذج معد من جانب شركة التأمين يشتمل على بيانات متعددة تساعد في تقدير التعويض المستحق للمتضرر محاولة من جانبها لصرفه ودياً دون المطالبة القضائية إن أمكن ذلك. هذه البيانات هي وصف للأضرار الجسدية التي لحقت بالمتضرر، نشاطه المهني، بيان الأشخاص الذين يعولهم مالياً، وبيان بالجهات التي تتدخل لتعويض هؤلاء الأشخاص في مثل هذه الحوادث سواءً بشكل اجتماعي، أو إلزامي للموظفين الحكوميين على سبيل المثال. ويلتزم المتضرر بملء ذلك النموذج وإعادته مرة أخرى لشركة التأمين خلال ميعاد لا يتجاوز ستة أسابيع من تاريخ تسليمه وإلا ترتب على ذلك وقف للميعاد المفروض لدفع التعويض المباشر من جانب الشركة المؤمن لديها السيارة سبب الحادث^(١٠٩).



الفرع الثالث

توقيع الكشف الطبي اللازم لتقدير الأضرار الجسدية

سواءً تم تقدير التعويض من جانب القضاء، أو بناءً على اتفاق ودي، فإن تقدير قيمة الأضرار الجسدية التي لحقت بالمتضرر هي أمر فني في المقام الأول يترك أمر تحديدها لخبير طبي في ضوء الأوراق والمستندات التي تؤيد تقريره^(١١٠). وغالباً ما يبحث الخبير كل الأوراق المتعلقة

(١٠٨) المادة السادسة من اللائحة التنفيذية للقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ الصادرة بقرار وزير الاستثمار رقم ٢١٧ لسنة ٢٠٠٧. (109) M. – A. PEANO: L'activité entreprise par la veuve depuis le décès, Resp. civ. et assur., 1995, p. 8 et s.

(١١٠) لتحديد مفهوم منضبط للضرر الجسدي يتعين النظر لا إلى الضرر فقط في ذاته، وإنما إلى ما يفضي إليه من نتائج. فالضرر الجسدي سواءً تمثل في إصابة، أو في مرض، أو وفاة، غالباً ما يؤدي إلى انتقاص قدرات الإنسان على الكسب المتأت من العمل، فضلاً عن ذلك، فإنه غالباً ما يتحمل المصاب نفقات علاج تتمثل في أثمان الدواء وأجور الأطباء ونفقات المستشفى وغيرها وهذا هو المقصود بالجانب المادي من الضرر الجسدي، أما الجانب المعنوي من الضرر الجسدي فيتمثل فيما يشعر به المصاب من آلام عضوية، أو نفسية، وفيما انتقص من قدراته على الكلام، أو الرياضة، أو المشي، أو ممارسة الهوايات، أو التمتع بالوجود بوجه عام.

د. محمد صبري الجندي: في ضمان الضرر الجسدي الناتج عن فعل ضار، دراسة في القانون المدني الأردني وقانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات، موازنة مع الفقهاء الإسلامي والغربي، بحث منشور بمجلة الحقوق، جامعة الكويت، السنة السادسة والعشرون، العدد الأول، مارس ٢٠٠٢، ص ١٧٢ وما بعدها).

بالحالة المعروضة عليه قبل توقيع الكشف الطبي، وقبل كتابة تقريره، ولا يقف الأمر عند الشهادات والتقارير الطبية فحسب بل يمتد ليشمل كافة المستندات المتعلقة بالمتضرر. وبالمقابل لما سبق، فإن شركة التأمين بمجرد إخطارها بالحادثة المتعلقة بالسيارة المؤمنة لديها تقوم بإرسال طبيب تابع لها لتوقيع الكشف الطبي وإعداد تقرير بالحالة. وأياً ما كان الأمر، فإن الطبيب يأخذ في اعتباره ويضمنه تقريره ما إذا كان هناك احتمال لوجود مضاعفات للمتضرر يترتب عليها تقادم ما أصابه من أضرار جسدية.

وهناك عناصر أساسية يجب أن يشتمل عليها التقرير وهي:

- ١- قيمة الأضرار الحالية والمستمرة لحالة المتضرر البدنية والنفسية وهي حسب المستقر عليه قد تصل إلى ٢٠٪ عند الوفاة على سبيل المثال، ويدخل فيها كذلك التأثير السلبي الذي قد يتعرض له المتضرر في المستقبل، ويكون ذلك بسبب الأضرار الجسدية الناشئة عن ذلك الحادث.
- ٢- قيمة الخسارة النقدية التي يتعرض لها المتضرر بسبب عدم استطاعته ممارسه مهنته بسبب ما لحقه من إصابات جسدية مصدرها الحادث، وهذا يمكن حسابه بسهولة بالنظر إلى الدخل اليومي، أو الشهري للمتضرر من الحادث.
- ٣- الأجهزة الطبية الخاصة التي يحتاجها المتضرر ومدى احتياجه لها هل بشكل دائم أم مؤقت ولأي فترة مثل الكرسي المتحرك، أو الأسرة الطبية الخاصة.
- ٤- مساعدة أشخاص آخرين يكون المتضرر بحاجة إليهم كمرافقين، وذلك أيضاً بشكل مؤقت، أو دائم والمقابل النقدي الذي سيحصلون عليه في مثل هذه الحالات.



المطلب الثاني

التعويض المقترح من جانب المؤمن ومدى تأثيره باتفاقات الصلح والتسوية

في ضوء نصوص قانون التأمين الإلزامي الفرنسي ضد حوادث السيارات رقم ٦٧٧/٨٦ المؤرخ في ١٩٨٥/٧/٥ والذي فرض على شركات التأمين التزامهم بعرض مبلغ تعويض للمتضرر خلال فترة معينة مادام أن المتضرر قد قام بالإجراءات المفروضة عليه خلال الميعاد المقرر، وهو ١٥ يوماً من تاريخ وقوع الحادث.

السؤال الذي يطرح نفسه في هذه الحالة هو مدى الاعتماد باتفاق الصلح والتسوية الذي يتم بين كل من المؤمن والمتضرر والآثار التي تترتب على ذلك الاتفاق خاصة إذا أخذنا في اعتبارنا أن موقف القضاء والفقه لم يكن واحداً في تلك المسألة. والسبب في ذلك الخلاف يرجع إلى نظرة القضاء للاتفاق المبرم بين شركات التأمين والمتضررين بشأن مبلغ التعويض، فأحياناً يعتبر القضاء أن اتفاق الصلح يعتد به طبقاً للقواعد العامة بما يترتب على ذلك من آثار في مدى سلطة القضاء للتصدي لدعوى تعويض يكون موضوعها ذات الحق الوارد في اتفاق الصلح. في حين تتجه أحكام

أخرى إلى أن هذا الاتفاق له خصوصية في ضوء قانون ١٩٨٥، وبالتالي فيخضع لأحكام خاصة ويرتب بالتالي آثاراً خاصة مقارنة بالقواعد العامة المطبقة في هذا الشأن.

فتجد على سبيل المثال حكم محكمة استئناف مارسيليا الذي ذهب إلى عدم تأثر اتفاق الصلح بين المؤمن والمتضرر بالاتفاق المسبق المتضمن تنازل كل طرف عن حقه في اللجوء للقضاء بالنسبة لطلب تعويض الضرر الناشئ من حوادث السير طبقاً لقانون الخامس من يوليو لعام ١٩٨٥^(١١١). وتجدر الإشارة إلى أن القانون المشار إليه قد فرض على عاتق المؤمن التزاماً بتقديم عرض مبدئي لتعويض المتضرر، وذلك طبقاً للإجراءات والضوابط المشار إليها في نصوصه، وكل ذلك في خلال ميعاد معين إن لم يقدم المؤمن بتقديم ذلك العرض خلاله كان للقاضي عند تقديره التعويض المستحق أن يضيف إليه نسبة فائدة معينة كجزاء موقع على المؤمن بسبب عدم قيامه بالمفروض عليه خلال المواعيد المحددة^(١١٢)، فضلاً عن ذلك، فإن المشرع قد فرض التزاماً آخر على عاتق المؤمن لديه السيارة سبب الحادث يتمثل في إعلام المتضرر أن من حقه الاستعانة بمحام، أو طبيب حسب اختياره يتواجد معه أثناء توقيع الكشف الطبي عليه لتقدير الأضرار الجسدية التي لحقت به على أن تكون أتعاب أي منهما على نفقة المؤمن^(١١٣).



يضاف لكل ما سبق ضمانات أخرى لمصلحة المتضرر تتمثل في حقه في نقض وإلغاء اتفاق الصلح المشار إليه إذا كان العرض المقدم من جانب المؤمن غير كاف بشكل واضح^(١١٤). كذلك، فقد أقر القضاء حق المتضرر في طلب إلغاء اتفاق الصلح والتنازل المسبق حال تفاقم الأضرار بشكل لم يكن منظوراً إليه في التعويض وقت تقديره اتفاقاً، وقد وضح ذلك الاتجاه في دعوى تعلقت بطفل يبلغ من العمر ثلاث عشرة سنة تعرض لحادث سير في تاريخ الثالث من يناير من عام ١٩٨٦، وقد نتج عن ذلك إصابته بإصابات بالغة ونسبة عجز قدرت بـ ١٠٠٪ بالنسبة لأماكن الإصابات. وإعمالاً لقانون ١٩٨٥، فقد تقدمت شركة التأمين بعرض مبلغ تعويض تم قبوله من جانب الوالدين بصفتهم وبولايتهم عن ابنهما القاصر، وقد تم ذلك الاتفاق في عام ١٩٨٩. وبعد فترة زمنية حدث تفاقم في إصابات القاصر دفعت الوالدين إلى التقدم إلى شركة التأمين وتم إبرام اتفاق جديد في عام ١٩٩٢ لتغطية الأضرار الجسدية الجديدة، وقد تم توثيق كلا الاتفاقيتين من القاض الخاص بالتوثيق إعمالاً لحكم المادة ١٥/٢١١ من قانون التأمين المنظم للاتفاقات الخاصة بالصلح عندما يكون المتضرر مقصوراً. وبعد فترة زمنية توفي والد القاصر وقامت زوجته (أم القاصر) بتقديم

111) C.A. Aix-en-provence, 14 avril 2004, Risques, 2004, n° 6, p. 127, note G. DURRY.

، حيث جاء في الحكم أنه،

“La transaction ne put être remise en cause à raison de l’absence de concessions réciproques”.

(١١٢) مادة ١٣/٢١١ من قانون التأمين الفرنسي.

(١١٣) مادة ١٠/٢١١ من قانون التأمين الفرنسي.

(١١٤) مادة ١٦/٢١١ من قانون التأمين الفرنسي.

طلب جديد للمؤمن، وذلك عن نفسها وبصفتها عن ابنها القاصر للمطالبة بإلغاء تلك الاتفاقيات على سند من القول بأن مبلغ التعويض الثابت فيهما غير كاف وإعادة تقدير التعويض المستحق. ومن جانبها، فقد رفضت شركة التأمين إعادة التقدير ودفع أية مبالغ إضافية مما حدا بالأم إلى رفع دعوى قضائية طلباً بإلغاء الاتفاقيات المشار إليها، ومنحها تعويضاً كاملاً جابراً للأضرار التي لحقت بابنها القاصر، فضلاً عن تعويضها هي الأخرى عن الأضرار النفسية التي لحقت بها شخصياً من جراء ذلك الحادث.

وفي ضوء واقعات الدعاى السابقة، فقد انتهت محكمة استئناف مارسيليا إلى عدم الاعتداد بالاتفاقيتين موضوع الاستئناف، وذلك استناداً إلى أن ما حصل عليه الوالدان من تعويض يقصر فقط على الأضرار التي لحقت ابنتهما القاصر، ولم يحصل أي منهما على أي مقابل من شركة التأمين لجبر الأضرار التي أصابت كل منهما وترتيباً على ذلك، فقد طرحت جانباً وجود تنازل وتمصلحة مسبق يكون أثره ضرورة صدور حكم بعدم قبول الدعوى لوجود اتفاقات تصالح موثقة.

وقد جاء بالحكم أن إبرام الاتفاق بين شركة التأمين والمتضرر لا يرقى، لأن يكون صلحاً موثقاً يرتب أثره الإجرائي بشأن قبول الدعاوى ولكنه مجرد إجراء وضع من جانب المشرع والتزمت به شركة التأمين والهدف من ذلك الإجراء هو فقط السعى إلى حصول المتضرر على تعويض سريع، فضلاً عن تقليل الآثار الضارة الناتجة عن الحادث بقدر المستطاع⁽¹¹⁵⁾.

ومن جانبها، فقد نقضت محكمة النقض الفرنسية - الدائرة الثانية حكم الاستئناف المشار إليه بتاريخ ١٦ نوفمبر عام ٢٠٠٦ مما أثار جدلاً حول أمور يتعين بحثها تتمثل في التكييف القانوني للاتفاقات المبرمة بين شركات التأمين والمتضررين في حوادث السير (الفرع الأول)، فضلاً عن ذلك يتعين إيضاح الفوارق بين اتفاقات الصلح وفقاً للقواعد العامة واتفاق الصلح الخاص المشار إليه في قانون ١٩٨٥ بما يترتب على ذلك من آثار لها أهميتها العملية (الفرع الثاني). وأياً ما كان الأمر، فإنه حماية للمتضرر يتعين البحث في ما يتاح، أمامه من وسائل وطرق أخرى يستطيع من خلالها المنازعة في التعويض المقترح من جانب شركات التأمين في حال عدم الكفاية الواضح للمبلغ المقدر (الفرع الثالث).



115) «La conclusion d'une transaction établie en référence aux dispositions de la loi du 5 juillet 1985 ne saurait être interprétée comme une quelconque concession de la part d'une compagnie d'assurance mais comme le simple respect d'une procédure mise en place par le législateur pour accélérer le règlement des conséquences d'un accident de la circulation».

الفرع الأول

التكييف القانوني للاتفاقات المبرمة بين المؤمن والمتضرر في حوادث السير

بداية يرى البعض أن المشرع عندما يستخدم مصطلح اتفاق الصلح Transaction، فإنه يستخدمه بالمعنى الواسع باعتباره أحد إجراءات التسوية الودية للنزاعات règlement amiable بكل ما يترتب على ذلك من آثار إجرائية⁽¹¹⁷⁾. وتمشياً مع منهج هذا البحث والذي يهدف لحماية المتضرر، فإننا نجد المشرع الفرنسي قد طبق ذلك المبدأ بإقراره جزاء البطلان بالنسبة لاتفاق الصلح واعتباره كأن لم يكن إذا ثبت إخلال المؤمن بالتزامه بالإعلام تجاه المتضرر حسبما نص المشرع⁽¹¹⁷⁾. كذلك، فقد فرض المشرع إجراء آخر حماية للمتضرر عندما يكون هذا الأخير مقصوراً mineur، أو بالغاً به عارض من عوارض الأهلية majeure en tutelle، وهو ضرورة عرض مشروع اتفاق الصلح والتسوية للحصول على موافقة مجلس العائلة، أو القاض المختص بالحالتين المشار إليهما⁽¹¹⁸⁾، فضلاً عن كل ما سبق، فإن المشرع وأياً كان شكل الاتفاق وأطرافه قد منح المتضرر الحق في طلب إبطال ذلك الاتفاق خلال الخمس عشرة يوماً التالية لإبرامه مع التأكيد على بطلان أي شرط في الاتفاق يكون مضمونه عدم أحقية المتضرر في طلب الإبطال المشار إليه⁽¹¹⁹⁾، وقد أكد القضاء الفرنسي على ذلك الأمر مفسراً طلب الإبطال بأنه بمنزلة رجوع في قبول من جانب المتضرر للإيجاب الموجه إليه من المؤمن والذي أخذ شكل الاتفاق بالصلح⁽¹²⁰⁾.

وبالمقابل لما سبق يتجه رأي في الفقه إلى أن مجرد التنظيم التشريعي لاتفاق الصلح المبرم بين كل من المؤمن والمتضرر في حوادث السير يجب أن يؤخذ في الاعتبار خاصة بالنسبة لما يترتب عليه من آثار تبعية يتعين على القاض أن يأخذ بها حال وجود أي نزاع يتعلق بهذا الاتفاق، أي أن هذا الاتفاق يميل إلى تفضيل التكييف الضيق لاتفاق التسوية والتمصلحة خاصة مع وجود نص تشريعي

(116) L. POULET: Transaction et protection des parties, thèse, Paris I (Pantheon-Sorbonne), L.G.D.J., 2005, no 655, p. 285 et s.

(117) مادة ١٠/٢١١ من قانون التأمين الفرنسي المعدلة بالقانون رقم ٧٠٦ لسنة ٢٠٠٣ الصادر في ١ أغسطس ٢٠٠٢ والتي تنص على أنه:

“A L’occasion de sa première correspondance avec la victime, l’assureur est tenu, à peine de nullité relative de la transaction qui pourrait intervenir, d’informer la victime qu’elle put obtenir de sa part, sur simple demande, la copie du procès-verbal d’enquête au de gendarmerie et de lui rappeler qu’elle peut à son libre choix se faire assister d’un avocat, en cas d’examen médical, d’un médecin. Sous la même sanction, cette correspondance porte à la connaissance de la victime les dispositions du troisième alinea de l’article L.211-9 et celles de l’article L. 211-12”.

(118) مادة ١٥/٢١١ من قانون التأمين الفرنسي.

(119) مادة ١٦/٢١١ من قانون التأمين الفرنسي والتي تنص على أنه:

“La victime peut, par lettre recommandée avec demande d’avis de reception, dénoncer la transaction dans les quinze Jours de sa conclusion.

Toute clause de la transaction par laquelle la victime abandonne son droit de dénonciation est nulle”.

(120) حكم محكمة النقض الفرنسية - الدائرة الثانية الصادر في الطعن رقم ٦٣١/٨/٥ بتاريخ ٢٠٠٦/٢/١٦، وقد جاء

بالحكم أن:

“La cour qualifie de transaction la convention qui se forme lors de l’acceptation par la victime de l’offre de l’assureur”.



صريح يرتب جزاءات معينة حال عدم مراعاته وإلا تكون الفائدة المرجوة من تنظيمه مجرد فائدة نظرية لا ترتب آثاراً عملية^(١٢١). وينتقد البعض ذلك الاتجاه على سند من القول بأن ذلك التفسير الضيق سيجعل القاض يركز فقط على وجود تراض مسبق بين الطرفين من عدمه، وترتيباً عليه سيكون مجرد التراضى هو العنصر الجوهرى الذي ينظره القاض بصرف النظر عن شكل الاتفاق من ناحية ومضمونه من ناحية أخرى^(١٢٢).

إضافة لما سبق نجد البعض يرى ضرورة الربط بين كل من اتفاق الصلح ذاته transaction والتنازل المسبق وصحته la concession réciproque.

وبناءً على ذلك، فإن تكييف ذلك الاتفاق مرتبط بصحة التنازل المسبق، فإن كان التنازل صحيحاً اعتبر اتفاق الصلح وسيلة من وسائل التسوية الودية ترتب عليها عدم جواز اللجوء للقضاء للمطالبة بذات الحق موضوع الاتفاقية وأخذ القضاء بغير ذلك يعد بمنزلة خطأ في تطبيق القانون يستوجب نقض الحكم، أمام المحاكم العليا التي تراقب القانون^(١٢٣). ويتجه رأي آخر إلى أن اتفاق الصلح والتسوية يجب النظر إليه باعتباره عنصر ليس لصلاحيته العقد في ترتيب آثاره ولكن فقط في تكييف العقد^(١٢٤).

وخلافاً للاتجاه السابق، نجد حكماً لمحكمة النقض الفرنسية يأخذ تفسيراً آخر مقتضاه أنه يتعين النظر إلى الاتفاق المسبق باعتباره أحد العناصر الأساسية لصلاحيته اتفاق الصلح في ترتيب آثاره وليس في تكييفه^(١٢٥).

وأياً كان الخلاف الفقهي حول تكييف اتفاق الصلح بين المؤمن والمتضرر، فإن هناك إجماعاً



(١٢١) حول تفصيل ذلك الاتجاه راجع:

Hubert GROUDEL: La procédure d'offre de la loi du 5 juillet 1985 et le droit commun de la transaction, Resp. civ. et assur., 2005, Etude 18, no 14, p. 25 et s.

122) Dirk BAUGARD: Rassurés, les assureurs le sont sans nul doute à la lecture de l'arrêt rendu le 16 novembre 2006 par la deuxième chambre civile de la cour de cassation, Lamy droit de la responsabilité, chronique, 2007, p. 3.

(١٢٢) لمزيد من التفاصيل حول ذلك الاتجاه راجع،

T. CLAY: Le modèle pour éviter le procès, in code civil et modèles, Des modèles du code au code comme modèle, L.G.D.J., 2005, p. 51 et s.;

C. JARROSSON: Les concessions réciproques dans la transaction, D. 1997, p. 267.

، حيث أكد على أنه،

“L'affirmation que la qualification de transaction est subordonnée à l'existence de concessions réciproques”..

124) Ph. MALAURIE, L. AYNÈS et P.Y. GAUTIER: Les contrats spéciaux, éd. Defréncis, 2e éd., 2005, no 1101, p. 582 et s.

125) Cass. Soc., 27 mars 1996, JCP, éd.G. 1996, no 22711, note F. TAQUET.

، حيث جاء في الحكم أنه،

“La cour jont cependant des concessions réciproques un element, non de la qualification de la transaction, mais de sa validité”.

ومن الفقه المؤيد لذلك القضاء،

A. JEAMMAUD: Retour sur une transaction en quête de stabilité, Dr. soc., 1999, p. 351.

قضائياً على عدم الاعتداد بذلك الاتفاق حال ثبوت وجود تدليس من جانب المؤمن⁽¹²⁶⁾. وهناك اتجاه فقهي آخر يرى ضرورة تفسير بنود الاتفاق كافة لمصلحة المتضرر وبناءً عليه يتعين عدم الاعتداد به وإفائه إذا لم يرد صراحة وبشكل واضح بين بنود ذلك الاتفاق ما يشير إلى وجود تنازل مسبق، وأن هذا الاتفاق هو وسيلة التسوية الودية بين كل من شركة التأمين والمتضرر⁽¹²⁷⁾. بينما يرى البعض أن إبطال الاتفاق المشار إليه يمكن أن يجد مصدره في نظرية السبب⁽¹²⁸⁾. كما يذهب رأي آخر إلى أنه أياً كان الخلاف الفقهي والقضائي حول تكييف اتفاق الصلح وتأثير التنازل المرتبط به عليه، فإنه حتى في حالة صدور حكم قضائي بإبطال ذلك الاتفاق، فإنه يتعين على القاض أن يأخذ في اعتباره ما قبله الأطراف أثناء التفاوض كحد أدنى عند إعادة تقديره للأضرار محل مطالبة المتضرر بالتعويض، وذلك بعيداً عن الآثار الإجرائية الأخرى التي تجد مصدرها في قانون المرافعات المدنية⁽¹²⁹⁾.

الفرع الثاني

اتفاق تعويض المتضرر بين القواعد العامة وخصوصية

قانون التأمين الإجباري ضد حوادث السير

لقد أثار الاتفاق المبرم بين المؤمن والمتضرر بشأن مبلغ التعويض المعروض من جانب المؤمن خلافاً فقهيًا وقضائياً خاصة بالنسبة للتساؤل الخاص بمدى حجيته، وهل يعتد بأثاره الإجرائية وفقاً للقواعد العامة أم أن له خصوصية في مجال التأمين الإجباري ضد حوادث السيارات لاسيما في ضوء وجود نص تشريعي صريح يلزم المؤمن بإجرائه؟ وانطلاقاً من هذه النقطة يرى البعض أن آثار مثل ذلك الاتفاق والتي تؤثر على أي نزاع قد يثار بشأنه، أمام القضاء لا تثور في حالة وجود نص تشريعي يلتزم بموجبه أي طرف بإجرائه⁽¹³⁰⁾، أما في غير هذه الحالات ووفقاً للقواعد العامة فلن يكون لذلك الاتفاق هذا الأثر - في ظل غياب النص التشريعي - إلا إذا تم توثيقه، أمام الجهات المختصة حتى يمكن للقاضي أن يقبله، وذلك على عكس الحالة الأولى التي لا تستوجب

126) Cass. 1er civ., 9 juillet 2003, R.I.D.C., 2004, p. 1105, note X. LAGARDE; Cass. 1er civ., 9 mars 2005, Bull. Civ., I, no 122, p. 205.

(127) B. FAGES: Equilibre et transaction: L'exigence de concessions réciproques, in, la transaction dans toutes ses dimensions, sous la direction B. MALLET- BRICOUT et C. NOURRISSAT, Dalloz, 2006, p. 55.

(128) T. CLAY: Transaction, in Dictionnaire de la justice, sous la direction du L.CADIET, PUF., 2004, P. 1308; Jacques GHESTIN: Cause de l'engagement et validité du contrat, L.G.D.J., 2006, no 614, p. 393 et s.

129) C. BOILLOT: La transaction et le juge, thèse, paris I (Panthéon-Sorbonne), 2003, no 901 et s., p. 604 et s.

130) C. JARROSSON: La transaction comme modèle, in le conventionnel et le juridictionnel dans le règlement des différends, sous la direction de P. ANCEL et M. - C. RIVIER, Economica, 2001, p. 55 et s.



هذا الإجراء الشكلي⁽¹³¹⁾.

وتمشياً مع ذات منطق الاتجاه السابق يتجه البعض إلى أن غياب النص التشريعي الصريح لتنظيم مثل ذلك الاتفاق يبعد عنه تماماً تكييفه كوسيلة من وسائل التسوية الودية المنظمة من قبل المشرع بكل ما يترتب على ذلك من آثار⁽¹³²⁾. وفي ضوء الآراء السابقة نجد محاولة من جانب حكم محكمة استئناف مارسيليا للوقوف في جانب المتضرر حين أخذ بفكرة القرائن والتي مفادها أن غياب الوثائق المتبادلة والسابقة على اتفاق الصلح يمنح القاض حرية في إعادة دراسة الموقف وتفسيره بحسب ما يعرض عليه من مستندات، وما يقدمه المتضرر من وجهات نظر يمكن التعويل عليها في اعتبار الاتفاق وكأنه غير موجود. كذلك، فقد اعتبر ذات الحكم أن وجود عرضين من جانب المؤمن في مواجهة المتضرر تم رفض، أولهما وتم قبول الثاني يجب أن يفسر في مصلحة شركة التأمين، وبناءً عليه يلتزم القاض بالاتفاق ويرتب عليه كل آثاره.

وعلى الرغم مما سبق نجد اتجاهًا فقهيًا ينتقد الموقف السابق من جانب محكمة الاستئناف مشيئاً إلى أنه معيار ظاهري يمكن التحايل عليه من جانب شركات التأمين حينما يعمدون إلى تقديم عرض، أول هزيل يقابل بالرفض من جانب المتضرر فيقومون بعد ذلك برفعه إلى الحد الذي يقبله ويكون ظاهره أنه كاف ولو كان في حقيقته غير ذلك وتكون النتيجة عدم إمكانية الاحتجاج من جانب المتضرر، أمام القضاء إذ أن القاض سيكون ملزماً بالاعتداد بالاتفاق المقدم ما لم يثبت وجود غش، أو تدليس من جانب المؤمن⁽¹³³⁾.

إضافة لما سبق يرى البعض ضرورة التفرقة بين ما إذا كان التعويض المقترح من جانب المؤمن لتغطية الأضرار الجسدية التي لحقت بالمتضرر أم أنه لتغطية أضرار أخرى، وفي الحالة الأولى يكون الاتفاق ملزماً للقاضي ما دان أنه يتعلق بحق شخصي للمتضرر جسدياً خاصة وأن هذه الطائفة من الأضرار لا يمكن تقديرها وتقويمها بشكل قاطع وجازم ولا ينطبق على الأغلب الأعم منها فكرة الجداول التي يمكن التعويل عليها في ذلك التقدير، وفي مثل هذه الحالة لا يستطيع القاض أن يتدخل لتقدير تلك الأضرار الخاصة، أمام القبول غير المعيب من جانب المتضرر نفسه⁽¹³⁴⁾.

وتقييداً للآراء السابقة نجد اتجاهًا قضائياً يرى أن الأثر الإجرائي المترتب على اتفاقات الصلح والتنازل وفقاً للقواعد العامة لا ينطبق على الحالات المنظمة بنصوص خاصة، وذلك في حال وجود اتفاق يضع حد أقصى لمبلغ التعويض لا يجوز تجاوزه، وذلك في الحالات التي يكون فيها

131) Philippe PIERRE: Vers un droit des accidents, contribution à L'étude du rapport de la responsabilité civile sur l'assurance privée, Thèse, Rennes I, 1992, p. 150 et s.

132) Philippe BRUN: Responsabilité civile extracontractuelle, Litec, 2005, no 642, p. 324 et s.

133) D.VEAUX: Code civil, Articles 2044 à 20581 J.C.L., 1995, no 68 et s.

134) J.-P. CHAUCHARD: La transaction dans l'indemnités du préjudice corporel, RTD civ., 1988, p. 2 et s.



عدم التناسب بين الأضرار ومبلغ التعويض المتفق عليه واضحاً، وذلك استناداً إلى أن القاض عليه أن يتحقق - حتى في حال وجود نص - من التناسب بين الضرر والتعويض محل الاتفاق⁽¹³⁵⁾. وتعليقاً على قانون ١٩٨٥ ينتقد الفقيه الكبير GROUDEL اتفاق التسوية المنصوص عليه في ذلك القانون؛، لأنه يحقق فائدة نظرية ولا يحقق حماية فعلية للمتضرر إذ أنه يمنعه من إمكانية الاعتراض عليه لمجرد فوات ميعاد الخمس عشرة يوماً المشار إليها بالقانون، وكذلك في حالة عدم ثبوت وجود تدليس من جانب المؤمن حتى ولو كان عدم كفاية مبلغ التعويض محل الاتفاق لجبر الضرر واضحاً⁽¹³⁶⁾. ونحن من جانبنا نرى أن حماية المتضرر تقتضي قيام القاض، أولاً بالبحث في التناسب بين التعويض المتفق عليه والأضرار الثابتة بالمستندات، أمامه، وذلك قبل إعمال الأثر الإجرائي المتمثل في رفض الدعوى حال وجود نزاع قضائي بين الطرفين، فإن كون عقيدته بحسب الثابت بالأوراق من عدم الكفاية فله أن يتصدى للموضوع. وي طرح الاتفاق جانباً، ويمكنه ندب خبير لبيان الأضرار، وما يمكن أن يغطيها قبل إصدار حكمه.

الفرع الثالث

الوسائل الأخرى لحماية المتضرر في مواجهة المؤمن

مما لا شك فيه أن المراكز القانونية للأطراف المعنية بالتعويض ومن يتحملة غير متكافئة، فالمتضرر في حادث سير، أو أصحاب الحق في التعويض في حالة الوفاة يكونون في مركز أدنى مقارنة بشركات التأمين بكل ما تحمله الكلمة من معان. ولذلك، فقد حاول المشرع الفرنسي غلق الباب على المؤمنين المحترفين الذين يضعون اتفاق صلح غير متنازع عليه، وغير قابل للاعتراض عليه من جانب المتضرر على الرغم أن التعويض محل الاتفاق قد يكون بخساً، أو يكون هناك رضاء معيب من جانب المتضرر، أو أصحاب الحق في التعويض. والحل الذي وضعه المشرع يتمثل في توقيع جزاء في حالة التعويض غير الكافي بشكل ظاهر، فقد نص المشرع على سلطة القاض في توقيع غرامة بنسبة ١٥٪ من قيمة التعويض محل الاتفاقية إذا ثبت لديه عدم كفاية المبلغ المعروض من جانب المؤمن بشكل واضح، ويلتزم المؤمن بإيداع هذا المبلغ لدى صندوق التعويض المنشأ لتغطية حوادث السير، وذلك مع عدم الإخلال بحق

135) Cass. 2e civ., 4 mai 2000, Bull. Civ., 2000, II, no 76.

136) Hubert GROUDEL: La procédure d'offre de la loi du 5 juillet 1985 ..., art. Préc., no 14, p. 25 et s.



المتضرر في تعويض الأضرار التي يثبت أنها لحقت به من وراء هذا الفعل^(١٣٧).

ويجب الإشارة إلى أن الجزء السابق لا يوقعه القاض إلا في الحالات التي يتولى هو فيها تقدير التعويض المستحق عند وجود منازعة من جانب المتضرر، أما الحالات التي يثبت فيها رضا المتضرر بالمبلغ المعروض عليه من جانب المؤمن، فلا يملك القاض توقيع هذا الجزء مادام أن المتضرر لم ينازع في الاتفاق حتى ولو كان المبلغ ظاهراً في عدم كفايته. ومفاد ذلك أن هذا الجزء ليس مطلقاً من جانب القاض ولكنه مقيد بوجود منازعة، أولاً من جانب المتضرر وثانياً عدم كفايته من ناحية التقدير. كذلك وحتى يكون دور القاض مؤثراً فيجب ألا يتم توقيع الجزء في حالة إمكانية طلب إلغاء الاتفاق من جانب المتضرر خلال الخمس عشرة يوماً التالية لإبرامه والتي نص المشرع على حق المتضرر في هذا الطلب مع التأكيد على بطلان أي شرط يكون مضمونه تعطيل، أو عدم منح المتضرر هذا الحق.

ورغمًا مما سبق، نجد اتجاهًا فقهيًا يرى أن القاض يملك ذلك الجزء في جميع الحالات التي يتضح لديه فيها أن مبلغ التعويض غير كاف حتى في حالة وجود رضا صريح وغير معيب من جانب المتضرر، فقد يكون ذلك الرضا ناتجاً عن احتياج المتضرر، أو أصحاب الحق في التعويض لهذا المبلغ من المال خاصة وأنهم يكونون في حالة نفسية غير سوية تبرر ذلك الأمر^(١٣٨).

ومن الفقه من يرى عدم كفاية النصوص السابقة في تحقيق الحماية المنشودة للمتضرر وبناءً عليه - وبعيداً عن قانون ١٩٨٥ - يمكن الرجوع إلى القواعد العامة للقانون المدني والتي تنظر إلى صلاحية التصرف لترتيب آثاره القانونية. ومفاد ذلك الاتجاه أن المتضرر إذا أثبت وجود الغلط كعيب من عيوب الإرادة فله الحق في أن يطلب إبطال عقد الصلح مادام أن ذلك الغلط جوهرياً ومؤثراً ولو لم يقع فيه لما أقدم على الموافقة على ذلك الاتفاق^(١٣٩). تأييداً لذلك الاتجاه نجد رأياً آخر يرى إمكانية إثارة فكرة الغلط الذي يجيز للمتضرر إبطال العقد في حال تقادم الأضرار التي لحقت به باعتبار أن المتضرر قد وقع في غلط جوهري في موضوع الاتفاق يخالف الأضرار الحقيقية التي لحقت به^(١٤٠).

فضلاً عما سبق يرى البعض أن القانون المدني وخاصة أحكام نظرية الالتزام يمكن أن تحقق حماية للمتضرر أكثر من القانون المتخصص في تعويض حوادث السير. وتفسير ذلك أنه

(١٣٧) مادة ١٤/٢١١ من قانون التأمين الفرنسي والتي تنص على أنه:

“Si le juge qui fixe l'indemnité estime que l'offre proposée par l'assureur était manifestement insuffisante, il condamne d'office l'assureur au fonds de garantie prévue par l'article L.421-1 une somme au plus égale à 15% de l'indemnité allouée, sans préjudice des dommages - intérêts dus de ce fait à la victime”.

138) P. PETRANKER: Le point de vue des victimes, in loi Badinter: Le bilan de 20 ans d'application, sous la direction de ph. BRUN et patrice JOURDAIN, L.G.D.J., 2007, p. 99 et s.

139) N. NEHER - SCHRAUB: point de vue des magistrats, in Loi Badinter: Le bilan de 20 ans d'application, op. cit., p. 113.

140) G. VINEY et P. JOURDAIN: Les effets de la responsabilité, L.G.D.J., 2e éd. 2001, no 280, p. 520 et s.



يمكن للقضاء أن يستند إلى نظرية الإكراه، وفي هذه الحالة الإكراه الاقتصادي La violence économique ويجعل توافره سبباً لإبطال العقد وتقدير القاض بنفسه للتعويض المستحق من خلال المستندات المطروحة، أمامه، وهذا بلا شك يعد أكثر حماية للمتضرر الذي لا يستطيع أن ينازع في الاتفاق ما لم تتوافر الحالات المنصوص عليها في قانون ١٩٨٥، وخلاصة ما سبق تؤكد أن القواعد العامة في القانون المدني لا غنى عنها، وهي الأكثر مرونة والتي يستطيع القضاء التعويل عليها في أي من الحالات التي تكون الحلول فيها مقيدة^(١٤١).

وتقييماً لمبدأ التعويض المباشر بوجه عام، أمام الفائدة الكبيرة التي يؤديها للمتضرر من حادث سير تنطبق عليه أحكام التشريعات الخاصة التي أخذت به، فإن السؤال الذي يطرح نفسه يتعلق بأي النظامين هو الأفضل: هل النص على المبلغ المستحق جزافاً من جانب المشرع ويحصل عليه المتضرر مباشرة من الشركة، أم ترك الأمر لمبادرة من جانب شركة التأمين بعرض مبلغ تسوية ودية مع إحاطة الأمر بضمانات قضائية أخرى يستفيد منها المتضرر حال اعتراضه على المبلغ المقترح من جانب المؤمن؟ والحقيقة أن الإجابة عن مثل هذا التساؤل أمر محير فالتحديد التحكيمي من جانب المشرع المصري على سبيل المثال هو ضعيف مقارنة بما يتعين أن يحصل عليه المتضرر، أو ورثته في حالة وفاته. ومن ناحية أخرى قد يكون هناك إجحاف من جانب شركة التأمين بحقوق المتضرر بالنظر للموقف الفني المتخصص من جانب الشركات، وقد يكون هناك استغلال للظروف النفسية السيئة التي يوجد فيها المصاب، أو الورثة. لذلك، فإننا نهيب بالمشرع المصري التدخل بالتعديل من خلال رفع قيمة المبالغ المنصوص عليها، مع أحقية المتضرر في الحصول على باقي التعويض- إن كان لذلك محل- من المسئول عن الضرر، أو من صندوق التعويض بالسماح له بأن يكون له دور تكميلي وعدم الاقتصار على الدور الاحتياطي.



المبحث الثالث

صناديق التعويضات في مجال حوادث السير

بداية يجب أن نشير إلى أن صناديق التعويضات تؤدي دوراً مهماً جداً في مجال حماية المتضرر بوجه عام، لذلك نجد من التشريعات التي تتبنى نظام تأمين إجباري أيّاً كان مجاله نجدها قد تبنت فكرة إنشاء صندوق للتعويض يكون تدخله في حالات محدودة كما في حالة عدم معرفة مسئول عن الحادث، أو وجود مسئول، ولكنه لم يبرم عقد تأمين، أو حتى في حالة وجود عقد تأمين قد تكون

141) G. LOISEAU: L'éloge du vice au les vertus de la violence économique, Dr. patrii., 2002, p. 26.

ومن الأحكام التي أخذت بذلك الاتجاه

Cass. 1er civ., 2 avril 2002, RTD civ., 2002, p. 502 note J. MESTRE.

حيث جاء في الحكم أنه .

“Seul l'exploitation abusive d'une situation de dépendance économique, faite pour tirer profit de la crainte d'un mal menaçant directement les intérêts légitimes de la personne, peut vicier de violence son consentement”.

هناك إحدى حالات استبعاد التغطية التأمينية، وأُوقِدَ تفاعلاً بوجود إعسار من جانب شركة التأمين ذاتها سواءً كان ذلك الإعسار بشكل كامل، أو جزئياً^(١٤٢).

وما يجب الإشارة إليه أن المشرع المصري قد أنشأ لأول مرة في مجال حوادث السيارات صندوق تعويض لحماية المتضرر من الحادث في حالات معينة، وقد تم إنشاء هذا الصندوق بموجب المادة رقم (٢٠) من قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية الصادر بالقانون رقم (٧٢) لسنة ٢٠٠٧^(١٤٣) والتي تنص على أنه:

«ينشأ صندوق حكومي وفقاً لنص المادة (٢٤) من القانون رقم (١٠) لسنة ١٩٨١ لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع في الحالات الآتية ...»^(١٤٤).

ويصدر قرار من رئيس مجلس الوزراء بنظام الصندوق^(١٤٥).

وما نود الإشارة إليه هو الموقف المنتقد للمشرع البحريني والذي ألغى صندوق التأمين والتعويض منذ عام ١٩٩٧ بعد أن كان موجوداً منذ عام ١٩٨٢ وما قبلها^(١٤٦).

وقد يتصور البعض أن فكرة صناديق التعويضات لا تثير مشاكل في تطبيقها، ولكن الواقع العملي

(١٤٢) يجب ملاحظة إن إنشاء، أول صندوق للتعويض عن المسؤولية المدنية في القانون الفرنسي كان في عام ١٩٨١ من خلال المادة (١٥) من القانون رقم ٥١/١٠٨ الصادر في ٢١ ديسمبر من عام ١٩٨١ وهذا الصندوق لم ينشئ نظام تعويض خاص، وإنما تناول فقط حالات تعويض المتضرر من حادث مؤمن بشأنه، أو كان يتعين إبرام عقد تأمين بشأنه لذلك نجد ذلك القانون قد نشر ضمن مواد الفصل الأول من الباب الثاني من الكتاب الرابع من قانون التأمين الفرنسي.

André BARON: Le fonds de garantie automobile, RTD civ., 1974, p. 241.

(١٤٣) منشور بالجريدة الرسمية، العدد رقم ٢١ مكرر، ٢٩/٥/٢٠٠٧.

(١٤٤) يجدر التنويه إلى أن فكرة صناديق التعويض وجواز إنشائها قد تم إقرارها في مجال التأمين في عام ١٩٨١، وذلك بموجب نص المادة ٤٢ من القانون رقم ٠١ لسنة ١٩٨١ بشأن الإشراف والرقابة على التأمين والتي تنص على أنه:

«يقصد بالصناديق الحكومية للتأمين، الصناديق التي تتولى عمليات التأمين ضد الأخطار التي لا تقبلها عادة شركات التأمين، أو تلك التي ترى الحكومة مزاولتها بنفسها.

وتقوم الهيئة المصرية للرقابة على التأمين بمباشرة كل نوع من العمليات المشار إليها بقرار من رئيس مجلس الوزراء إلى أن تنشأ لها صناديق حكومية مستقلة تحت إشراف الهيئة.

ويكون إنشاء صندوق التأمين الحكومي بقرار من رئيس مجلس الوزراء بناءً على اقتراح الوزير المختص، ويصدر بتحديد شروط وأسعار عمليات التأمين المشار إليها قرار من الوزير المختص بناءً على اقتراح مجلس إدارة الهيئة.»

(١٤٥) تنفيذاً لذلك النص صدر قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ١٨٢٨ لسنة ٢٠٠٧ بإصدار نظام الصندوق الحكومي لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية.

(منشور بالجريدة الرسمية، العدد رقم ١٩٣، ٢٣/٨/٢٠٠٧).

(١٤٦) صدر المرسوم بقانون رقم ١١ لسنة ١٩٨٢ بإنشاء صندوق التأمين على المركبات والذي حل محل صندوق التعويضات التعاوني الذي كان يؤدي الدور نفسه.

ومع مضي نحو خمسة عشر عاماً صدر المرسوم بقانون رقم ٧ لسنة ١٩٩٧ بحل وتصفية صندوق التأمين على المركبات ونصت مادته الثالثة على عدم قبول أي مطالبات مالية ضد الصندوق عن الأضرار الجسمانية، أو المادية التي تقدم بعد ١٢ ديسمبر ١٩٩٧، ولا تقبل أية دعوى قضائية في هذا الشأن يتم رفعها بعد هذا التاريخ، وبموجب المادة الخامسة

من هذا القانون تم إلغاء المرسوم بقانون رقم ١١ لسنة ١٩٨٢ المشار إليه،



والتشريعات وأحكام القضاء المقارنة أثبتت وجود العديد من المشكلات التي تثيرها فكرة صناديق التعويضات فكيف يمكن تمويل الصندوق ومن الملزم بذلك التمويل (المطلب الأول)، ثم تأتي الإشكالية الخاصة بكيفية إدارة الصندوق ومن يتولى إدارته هل الدولة، أو شخص من أشخاص القانون العام، أو يفضل ترك الإدارة لأحد أشخاص القانون الخاص (المطلب الثاني)، وأياً ما كان التمويل وأياً ما كانت الإدارة والمدير، فإنه يتعين وجود بيان تفصيلي لحالات تدخل الصندوق حتى يمكن إظهار الدور الفعال لتلك الصناديق في مجال حوادث السير (المطلب الثالث).

المطلب الأول

مشكلات تمويل الصندوق

إن مشكلة التمويل المالي اللازم لدفع التعويضات المستحقة لا تثار بالنسبة لشركات التأمين حال تدخلها بموجب العقد المبرم بينها وبين المؤمن لهم، حيث إن التمويل يتم من خلال الأقساط التي يدفعها المؤمن لهم والتي يتم احتسابها من جانب شركات التأمين بنظام محاسبي في ضوء مفهوم الخطر المؤمن منه واحتمالات حدوثه⁽¹⁴⁷⁾، أما في حال وجود صندوق للتعويض، فإن التمويل يمثل مشكلة كبيرة خاصة إذا أخذنا في اعتابارنا أن تدخله يكون في حال عدم وجود مسئول، أو عدم وجود عقد تأمين على سبيل المثال لا الحصر. وفي ضوء ما سبق سوف نعالج أشكال التمويل القائمة والمقترحة (الفرع الأول)، ثم نعقب ذلك بتقييم لهذه الطرق (الفرع الثاني)، وذلك طبقاً للتفصيل الآتي:

الفرع الأول

مصادر تمويل صندوق تعويض حوادث السير

يعتمد صندوق التعويض في مجال حوادث السيارات في التشريعات المختلفة على العديد من المصادر اللازمة للتمويل المالي منها ما يعتبر مصدرًا رئيسًا (أولاً)، ومنها ما يدخل في عداد المصادر الثانوية لذلك التمويل (ثانياً)، وذلك وفقاً لما يأتي:

أولاً: مصادر التمويل الرئيسية لصناديق التعويضات عن حوادث السير

تعتمد مصادر التمويل الرئيسية لصندوق تعويض حوادث السير على أطراف المسؤولية،

147) A. PICARD et A. BESSON: Les assurances terrestres, T. 1, le contrat d'assurance, L.G.D.J., 5 éd., 1982, p. 1et s.



والتعويض في هذا المجال وهذا المثلث يتكون من شركات التأمين والمؤمن لهم، فضلاً عن المسئول سبب الحادث عندما يكون غير مبرم لعقد تأمين.

١- مساهمة شركات التأمين:

تعد شركات التأمين هي المساهم الأول والرئيس في تمويل صناديق التعويضات، وذلك بالنظر إلى أن الصندوق يتلافى حالات إعسار مثل هذه الشركات سواءً كان إعساراً كلياً، أو جزئياً، كذلك، فإنها تقوم بدور تكميلي عندما يكون التأمين محدوداً بحد أقصى لا يمكن للشركة الوفاء بأكثر منها فيكون للصندوق أن يتدخل لإكمال التعويض المستحق^(١٤٨). وترتيباً على ما سبق نجد المشرع الفرنسي قد فرض على عاتق شركات التأمين من خلال اللائحة التنفيذية لقانون التأمين التزاماً بسداد نسبة معينة من الأقساط التي تدفع لها وتقوم بالوفاء بها للصندوق مساهمة منها في تمويله، وقد تحددت النسبة في البداية بما يعادل ١٢٪ من قيمة التحمل الإجمالي للصندوق في حال وقوع حادث سير تقوم بتعويض المتضرر من جراء ذلك الحادث^(١٤٩). وبعد اعتراضات عدة من جانب بعض شركات التأمين، فقد تم تعديل النسبة المشار إليها سالفاً لتصبح ١٪ بدلاً من ١٢٪^(١٥٠).



٢- مساهمة المؤمن لهم:

إكمالاً لمثلث التمويل، فقد فرض المشرع الفرنسي على عاتق المؤمن لهم نسبة لتمويل الصندوق، وهذه النسبة كانت تعادل ما قيمته ٢٪ من القسط المستحق عن عقود التأمين الإجباري الخاصة بهم، وقد تم تعديل هذه النسبة أيضاً بصدور قرار عام ١٩٩٦ لتصبح ١٪ من قيمة القسط. وآلية تحصيل تلك النسبة تتم من خلال قيام شركات التأمين بإضافتها للقسط المستحق، ثم تقوم بتحويل تلك النسبة إلى الصندوق مع فرض جزاءات وعقوبات على الشركات المخالفة^(١٥١).

148) Lydia MORLET: Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages, Introduction générale, Jcl, 2006, fasc. n° 31.

(١٤٩) تم تحديد هذه النسبة بموجب المادة ٢٧/٤٢١ من اللائحة التنفيذية لقانون التأمين الفرنسي.

(١٥٠) تم التعديل بموجب القرار الصادر بتاريخ ٦ نوفمبر ١٩٩٦، منشور بالجريدة الرسمية بتاريخ ١١/٧/١٩٩٦، ص ١٦٢٥٢. ويعلق البعض على ذلك الأمر بأن نسبة المساهمات التي تدفعها شركات التأمين تشكل مبلغ لا يستهان به، فقد قدرت في عام ١٩٨٠ على سبيل المثال بمبلغ يزيد على ١١٢ مليون فرنك.

G. GUERRY: Le fonds de garantie automobile apres la loi Badinter, l'assurance mutuelle, 1986, p. 130 et s.

(١٥١) وفقاً لإحدى الإحصائيات، فقد قدرت المساهمة من جانب المؤمن لهم في عام ١٩٨٥ بمبلغ ٤٤٠ مليون فرنك فرنسي.

G. GUERRY: Le fonds de garantie automobile apres la loi Badinter, art. Prec. , p. 130 et s.

٣- مساهمة المسئول غير المؤمن له:

إن مساهمة المسئول الذي لم يبرم عقد تأمين مع التزامه بذلك الإبرام لم تكن في البداية محل إجماع من جانب الفقه والقضاء ولكن العدالة تقتضي أن يساهم ذلك الشخص في تمويل الصندوق، وفيما يتعلق بتحديد نسبة المساهمة، فقد اتجه البعض إلى أن تلك النسبة يمكن للقاضي تقديرها وإدخالها في قيمة التعويض الإجمالي الذي يلتزم بالوفاء به للمتضرر من حادث سير هو المتسبب فيه^(١٥٢). وما يجب الإشارة إليه أن هذا الاتجاه لم يلق قبولاً في بادئ الأمر من جانب بعض أحكام القضاء الفرنسي إذ أن المسئول الذي لم يبرم عقد تأمين يمكن للصندوق الرجوع عليه بقيمة ما دفع فقط دون أية إضافات مالية أخرى لم ينص عليها القانون^(١٥٣).

ويطرح بعض المؤيدين لالتزام ذلك المسئول بالمساهمة صعوبة تأتي حال وجود المسئولين دون أن يكونوا جميعهم في ذات المركز بالنسبة لقيمة المساهمة في الأضرار، والسؤال الذي يطرحه صاحب ذلك الاتجاه يتعلق بكيفية تحديد نسبة كل منهم، وهل تكون متساوية بصرف النظر عن نسبة مساهمة كل منهم في الحادث^(١٥٤). وفي ضوء الصعوبات السابقة ودرءاً للخلاف حول التزام المسئول غير المؤمن له من عدمه، فقد حسمت اللائحة التنفيذية لقانون التأمين الفرنسي ذلك الأمر حين نصت على أنه لا يجوز أن تزيد نسبة المسئول المشار إليه في مساهمته في صندوق تعويض حوادث السير على ١٠٪ من قيمة التعويض المستحق عليه لمصلحة المتضرر^(١٥٥).

ونحن من جانبنا نتفق مع إلزام ذلك المسئول بمساهمة بنسبة معينة في تمويل صندوق حادث السير، وذلك تأسيساً على أن هذه النسبة يمكن تكييفها على أنها بمنزلة غرامة توقع على المسئول المخالف للالتزام الإجباري بضرورة إبرام عقد تأمين من المسؤولية وحتى لا تثار شبهة عدم دستورية ذلك الأمر فنرى إمكانية التدخل التشريعي لتعديل التشريعات الخاصة في ذلك المجال والنص على تلك المخالفة مع إمكانية التحديد المباشر لها بنصوص ذلك القانون، وأحتى النص على المبدأ العام وترك أمر تحديده لللائحة التنفيذية حتى يمكن أن نتدارك أي تغيير في الظروف بمرونة في تعديل اللائحة أكثر من القانون.

ثانياً: مصادر التمويل الثانوية لصناديق التعويضات عن حوادث السير

هذه المصادر الثانوية للتمويل تشمل ما قد تساهم به الدول في الحالات التي تقبل ذلك الأمر، فضلاً عن أية مطالبات مالية أخرى يقوم بتحصيلها الصندوق لحسابه كما في مباشرة الصندوق

152) André BESSON: Les debuts du fonctionnement du fonds de garantie automobile, JCP, 1954, p. 174 et s.

153) Cass. crim., 19 avril 1956, Bull. crim., n 328, p. 605.

154) Philippe CASSON: Les fonds de garantie, Accidents de la circulation et de chasse, infraction penales, acte de terrorisme et contamination par le VIH, preface de Genevieve VINEY, L.G.D.J., 1999, n 173, p. 168 et s.

(١٥٥) المادة ٢٨/٤٢١ من اللائحة التنفيذية لقانون التأمين الفرنسي.



دعوى الرجوع على المسئول في حالة جواز ذلك الرجوع^(١٥٦)، فضلاً عن ذلك، فإن من حق الصندوق أثناء مباشرة دعوى الرجوع الحق في المطالبة قضائياً بنسبة فائدة قانونية تضاف لمبلغ التعويض الذي قام بسداده، وتحسب هذه الفائدة من يوم رفع دعوى المطالبة القضائية وحتى السداد التام من جانب المسئول الملتزم أساساً بذلك التعويض.

الفرع الثاني

تقييم لمصادر تمويل صندوق تعويض حوادث السير

ما يجب الإشارة إليه أن أحد الفقهاء الفرنسيين المتخصصين في مجال التأمين يعترض على قصر التمويل على الفئات الثلاث السابقة، وعلى حد تعبيره، فإن هناك شكاً كبيراً في أن يضمن ذلك التمويل القاصر من وجهة نظره استمرارية أداء صناديق التعويضات لدورها في مجال حوادث السير خاصة مع الأخذ في الاعتبار أن هناك تزايداً لحوادث السير وبالتبعية لذلك تزايد التعويضات المستحقة بنسبة كبيرة يوماً بعد يوم^(١٥٧) مع التأكيد على أن حالات المسئول المجهول لم تعد تشكل نسبة بسيطة^(١٥٨). وفي ضوء النقد السابق يتجه البعض إلى أن حل مشكلة عدم إمكانية صندوق التعويض على الوفاء بالتزاماته في ضوء التزايد السابق يمكن حلها من خلال التقليل بقدر المستطاع من الحالات التي يتم إدراجها في وثائق التأمين والتي تعفي الشركة من التدخل بالتغطية حسب الاستبعادات المدرجة في تلك الوثيقة^(١٥٩). وهذا الاتجاه يجب تبنيه من وجهة نظرنا، لأنه يحقق فائدة أكثر حماية وفعالية للمتضرر خاصة وأنه من المستقر عليه أن شركات التأمين والتجمعات التأمينية لديها من اليسار المالي ما يمكن أن يتلافى مع احتمالات الإعسار عن السداد للمستحق والمتضرر، فضلاً عن أن لديها من الآليات ما يمكنها على تقليل الأعباء المالية التي يمكن أن تتحملها كما في نظم إعادة التأمين، أو التأمين التعاوني من سبيل المثال لا الحصر. وفيما يتعلق بتمويل صندوق التعويض المصري، فقد نصت المادة (٢٠) من قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية الصادر بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ على أنه: «... ويصدر قرار من رئيس مجلس الوزراء



156) Sabine ABRAVANEL- JOLLY: Le fonds de garantie des accidents de la circulation rebaptisé fonds de garantie des assurances obligatoires des dommages, resp. civ. et assur. , 2004, chr. n° 4.

157) Jean BIGOT et autrse: Traité de droit des assurances, entreprises et organisme d'assurances, L.G.D.J., 2 éd., 1996, n 345, p. 232 et s.

١٥٨) وفقاً لإحدى الإحصائيات الفرنسية المنشورة، فإن عام ١٩٨٠ شهد وجود ٧٠٠٠ حادث سير لمسئول مجهول، أو غير مؤمن، وتزايدت هذه الأعداد في عام ١٩٨٤ إلى ١١٦٠٠ شخص.

P. COUV RAT et M. MASSE: Circulation routiers, infractions et sanctions, Paris, 1989, p. 69 et s.

159) Y. LAMBERT-FAIVRE: Le droit du dommage corporel, Dalloz, 2 éd., 1993, p. 657 et s.

بنظام الصندوق.

وتتولى شركات التأمين تمويل الصندوق بنسبة من متحصلات الأقساط طبقاً لمتوسط حصتها السوقية من نشاط التأمين الإجباري، ويصدر بتحديد هذه النسبة قرار من وزير الاستثمار بناءً على تقرير فني تعده الهيئة المصرية للرقابة على التأمين عن هذه المتحصلات.

وتفصيلاً لحكم المادة السابقة، فقد صدر قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ١٨٢٨ لسنة ٢٠٠٧ بإصدار نظام الصندوق والذي فصل بعض الشيء لموارد تمويل الصندوق، وذلك من خلال المادة الحادية عشرة من القرار والتي تنص على أنه:

«تتكون موارد الصندوق مما يلي:

١- نسبة متحصلات الأقساط التي تتولى شركات التأمين تمويل الصندوق بها وفقاً لأحكام المادة (٢٠) من القانون.

٢- عائد استثمار أموال الصندوق.

٣- الإعانات والهبات والمنح التي يقرر مجلس إدارة الصندوق قبولها.

٤- التعويضات المستردة طبقاً لأحكام القانون.

وتخصص أموال الصندوق لمقابلة التزاماته المبينة لهذا النظام».

وما نلاحظه على النصوص السابقة أن المشرع المصري قد قصر التمويل بالنسبة لأطراف المنظومة المعنية بالتأمين من المسؤولية في مجال حوادث السير على فئة وحيدة منها وهي شركات التأمين، والسؤال الذي يطرح نفسه: هل يمكن أن يكون للمسئول دور في التمويل ولو ثانوي، وأحتى بطريق غير مباشر من خلال تخصيص نسبة من المخالفات المرورية التي يلتزم قائدو السيارات بتسديدها قبل تجديد ترخيص سياراتهم لتخصص كأحد موارد الصندوق بحيث يتوافر لدى الصندوق بشكل دائم التمويل الكافي لتغطيه التعويضات المستحقة خاصة إذ أخذنا في اعتبارنا أن المبالغ التي نصت عليها المادة (٨) من القانون ليست جابرة للضرر الحادث في الأغلب الأعم من الحالات، فضلاً عن ذلك، ومن حيث إن الصندوق المصري هو صندوق حكومي فما المانع من أن تساهم الدولة في تمويله من خلال تخصيص بند ولو ضئيل في بنود الميزانية العامة للدولة، أو الشخص المعنوي العام التابع له الصندوق وكل هذا يصب في نهاية الأمر في مصلحة المتضرر، وتمكنه من الحصول على التعويض الكامل الجابر لضرر أصابه ولا دخل لإرادته في وقوعه.

المطلب الثاني

الإشكالية الخاصة بإدارة صناديق التعويض في مجال حوادث السير

إن تحديد شخص من يدير صندوق التعويض في مجال البحث لأمر في غاية الأهمية، وذلك



بالنظر لما يترتب على ذلك التحديد من آثار عملية، ولم يكن تحديد ذلك الأمر محل اتفاق بين فقهاء القانون، فبعضهم يتجه إلى أفضلية أن تكون الإدارة للدولة نفسها، أو أحد أشخاصها الاعتبارية العامة التي تخضع لأحكام القانون العام وبعضهم الآخر يرى أفضلية قيام شخص اعتباري من أشخاص القانون الخاص بتلك الإدارة مع تطبيق أحكام القانون الخاص على ذلك الأمر.

وبالنسبة للاتجاه الأول، فإن الآثار التي تترتب على ذلك هي اعتبار ما يصدر عن ذلك الشخص من قرارات هي قرارات إدارية يمكن الطعن عليها، أمام القضاء الإداري للمطالبة بإلغائها إذا توافر أحد أسباب ذلك الإلغاء، أما الاتجاه الثاني فتحكمه قواعد القانون الخاص عموماً والقانون المدني على وجه الخصوص، فضلاً عن أن القضاء المختص بالفصل في أي نزاع ينشأ بين ذلك الصندوق وأي شخص آخر هو القضاء المدني وليس الإداري.

ويرى الاتجاه الأول أن اعتبار الصندوق أحد أشخاص القانون العام إنما يشكل ميزة كبيرة بالنظر لما يتمتع به الصندوق من صلاحيات وسلطات القانون العام والتي تمكنه من أداء الوظيفة المنوطة به ببسر ودون عراقيل.

أما الاتجاه الثاني فيذهب إلى تفضيل اعتبار الصندوق أحد أشخاص القانون الخاص، وذلك بالنظر إلى طبيعة الدين الذي يضمنه والحالات التي يتعين عليه أن يتدخل فيها لتعويض المتضرر سواء كان ذلك التدخل بشكل رئيس، أو احتياطي. وتفسير ذلك أن الدين المضمون هو دين مدني مضمون بتأمين إجباري من المسؤولية المدنية والمستفيد من ذلك التأمين، أو من وجوب تدخل الصندوق هو شخص طبيعي له أن يلجأ إلى قاضه الطبيعي، وهو في هذه الحالة القانون المدني، أو بمعنى، أوسع قانون العقود ولا يجب أن يفرض في مواجهته أساليب القانون العام والتي تعد غريبة عليه، فضلاً عن أنها أقل حماية له بالنظر لمزايا وسلطات الشخص المعنوي وفقاً لأحكام القانون العام^(١٦٠).

وفيما يتعلق بصندوق التعويض الفرنسي في مجال حوادث السير تجدر الإشارة إلى أنه يتمتع بالشخصية الاعتبارية التي تمكنه من تولى الإدارة بالاستقلال فيما يتعلق بأمواله المالية، وكذلك في توجيه أية مطالبات أخرى قد يكون لها محل وعضوية ذلك الصندوق كانت لجميع شركات التأمين العاملة في مجال حوادث السير والموجودة على الإقليم الفرنسي وبمعنى أدق التي تمارس نشاطها التأميني على ذلك الإقليم، وذلك بصرف النظر عن جنسيتها أي أنها تشمل الشركات الفرنسية بوجه عام والشركات الأجنبية التي تمارس نشاطها داخل حدود الدولة الفرنسية. وأمام الطبيعة



(١٦٠) حول تفاصيل هذه الآراء راجع:

الخاصة للاتحاد الأوروبي، فإن أي شركة تأمين لها مركز إدارة داخل أي دولة من دول الاتحاد الأوروبي تكون عضواً في الصندوق ما دام أن خدماتها تمتد إلى الإقليم الفرنسي.

وكان الصندوق يتكون من جمعية عمومية ومجلس إدارة والجمعية العمومية تتكون من جميع الأعضاء الذين يكون انضمامهم للصندوق بشكل إجباري وهم شركات التأمين المشار إليها سلفاً، وتجتمع الجمعية العمومية مرة على الأقل سنوياً بناءً على دعوة توجه من مجلس الإدارة، كما لها أن تجتمع بناءً على طلب اثنين على الأقل من أعضائها، أو دعوة ممثل الحكومة في ذلك الصندوق. ويقوم أعضاء الجمعية العمومية بمناقشة لائحة العمل الداخلية للصندوق والتي يتم عرضها من جانب مجلس الإدارة، وكذلك مناقشة تعديل أي بند من بنود تلك اللائحة، ولا يبدأ سريان العمل باللائحة، أو تعديلاتها إلا بعد التصديق عليها وإصدارها من جانب الوزير المختص، وهو وزير المالية والاقتصاد الفرنسي.

والوضع السابق كان هو المتبع قبل التحول من نظام التأمين الاختياري في مجال حوادث السير إلى نظام التأمين الإجباري، ومع هذا التحول أصبحت إدارة الصندوق معهود بها إلى السلطة العامة المختصة مع تكوين مجلس إدارة فقط من ثمانية أعضاء يتم اقتراح تسميتهم فقط من جانب الجمعية العمومية، وبناءً على ذلك، فقد تلاشى دور الجمعية العمومية مقارنة بما كانت تتمتع به من سلطات وصلاحيات في ظل التأمين الاختياري⁽¹⁶¹⁾.

وفيما يتعلق بإدارة صندوق التعويض المصري فالبين من مطالعة نصوص قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ١٨٢٨ لسنة ٢٠٠٧ أنه اختار أن تكون إدارة الصندوق لشخص من أشخاص القانون العام، وذلك بدءاً من المادة الثانية من القرار، والتي نصت على أن يخضع الصندوق لإشراف الهيئة المصرية للرقابة على التأمين، ويكون مقره الرئيس بمدينة القاهرة، ويجوز للصندوق أن ينشئ فروعاً له في المحافظات، وتعد أمواله أموالاً عامة.

وكذلك المادة السابعة والتي أكدت أن يتولى إدارة الصندوق مجلس إدارة يتكون من عدد فردي لا يقل عن ثلاثة، ولا يزيد على تسعة.

وتكون مدة عضوية المجلس ثلاث سنوات.

ويصدر بتعيين مجلس إدارة الصندوق وأعضائه ومعاملتهم المالية قرار من الوزير المختص (وزير الاستثمار) بناءً على اقتراح الهيئة⁽¹⁶²⁾.

161) A. FAVRE ROCHEX et Guy COURTIEAU: Le droit des assurances obligatoires, L.G.D.J., 2000, p. 15 et s.

١٦٢) يؤكد كذلك من تبني المشرع المصري الإدارة الحكومية للصندوق نص المادة الثالثة عشرة التي ربطت تحديد السنة المالية للصندوق بالسنة المالية للدولة والتي تبدأ في، أول يولييه وتنتهي في آخر يوليومن كل عام. والأكثر من ذلك نص المادة السادسة عشرة من القرار والتي نصت على أن تتولى الإدارة العامة لمراقبة حسابات قطاع التأمين بالجهاز المركزي للمحاسبة المراجعة السنوية لحسابات الصندوق وعلى الصندوق أن يضع تحت تصرف المراجعين ما يرونه ضرورياً من سجلات وبيانات لإتمام المراجعة.



المطلب الثالث

حالات تدخل صناديق التعويضات في مجال حوادث السير

إن الهدف الرئيس الباعث على إنشاء صناديق التعويضات بوجه عام هو السعي إلى حصول المتضرر على التعويض المستحق له أيًا كانت الظروف المالية لأي من المسئول عن الضرر، أو شركات التأمين التي تغطي تلك المسؤولية إن كان لها محل. وتدخل تلك الصناديق لتعويض المتضرر ليس على نمط واحد، فقد يكون التزام الصندوق بالتعويض التزاماً أساساً بحيث يتم توجيه المطالبة إليه مباشرة دون أن يكون له دفع تلك المطالبة لمجرد مطالبته قبل مطالبة أشخاص آخرين، وذلك على سبيل المثال كما في صناديق التعويضات الناشئة لتعويض المتضررين من جراء الأعمال الإرهابية. ومن هذه الصناديق ما يكون له دور احتياطي بحيث يكون هناك ملتزم أساس توجه إليه مطالبات المتضرر وفي حال عدم وجوده، أو في حالات أخرى يحددها المشرع يكون للمتضرر مطالبة الصندوق خلافاً للحالة السابقة، فلا يستطيع المتضرر اللجوء مباشرة إلى الصندوق قبل أن يثبت أنه لم يستطع الحصول على تعويض من المسئول، أو عدم وجود مسئول، أو معرفته، وترتيباً على ذلك يستطيع الصندوق أن يدفع مطالبة المتضرر بقالة أنه قد وجه طلبه مباشرة للصندوق دون أن يقدم ما يثبت أنه سبق وطالب آخرين، ولم يحصل على التعويض المستحق، ومثال هذا الصندوق صندوق التعويض المتعلق بمجال بحثنا هذا لتعويض متضرري حوادث السير. وأخيراً قد نجد حالات أخرى يتدخل فيها الصندوق تدخلاً تكميلياً لتمكين المتضرر من حصوله على التعويض كاملاً وهذا الأمر يتحقق في حالات التعويضات الضخمة والكوارث الكبرى كما في حالات الأضرار الناشئة عن التلوث البيئي البحري والنووي، فعلى الرغم من أن هذين النوعين يتعين وجود عقود تأمين إجبارياً بشأنهما إلا أن المسؤولية الملقاة على عاتق من يتحمل بالتعويض مسؤولية محدودة، ولذلك تقوم شركة التأمين بدفع مبلغ الغطاء التأميني إلا أنه قد يكون غير كافٍ في العديد من الحالات وهنا يأتي الدور الفعال لصناديق التعويضات في هذا المجال ليكمل باقي التعويض المستحق للمتضرر.

وأيًا ما كان الأمر، فإن إنشاء صندوق للتعويض عن حوادث السير ليس بأمر حديث بالنسبة للمشرع الفرنسي، فقد تم إنشاء أول صندوق لتعويض هذه الأضرار في عام ١٩٥١. وهناك شرط أساس لتدخل الصندوق عندما يكون دوره احتياطي، وهو ألا يكون المتضرر قد حصل، أو يمكنه الحصول على تعويض من مسئول آخر معلوم^(١٦٣)، ولذلك نجد محكمة النقض الفرنسية قضت في أحد أحكامها أنه ما دام أن المتضرر من الحادث يمكنه اللجوء إلى صندوق تعويض آخر، لأن الحادث ذاته ينطبق عليه وصفين أحدهما كحادث سير فيكون من حق صندوق تعويض حوادث

163) S. FREDERICK: L'indemnisation de la circulation à l'étranger, spécialement dans les Pays de l'Union européenne, R.G.D.A., 1997, p. 41 et s.



السير أن يدفع بعدم الوفاء لوجود مسئول آخر، لأن الشرط الرئيس لتدخله هو عدم حصول، أو إمكانية حصول المتضرر على تعويض من شخص آخر طبيعي، أو اعتباري⁽¹⁶⁴⁾.

فضلاً عما سبق، فإن تدخل صندوق التعويض الفرنسي عندما تتوافر إحدى حالات تدخله يتعين التمييز فيها بين نوعين من الأضرار، الأولى وهي طائفة الأضرار الجسدية والمادية والمعنوية التي تلحق بالمتضرر ذاته، أو أي ممن يرتد عليهم الضرر بسبب الوفاة، أو الإصابة وهذه النوعية من الأضرار يلتزم الصندوق بتعويضها دون إبداء أي تحفظات من جانبه، أما بالنسبة للطائفة الثانية وهي الأضرار التي تلحق بالأموال المملوكة للمتضرر نفسه فلن يلتزم الصندوق بتعويضها إلا إذا كان المسئول عن الحادث معلوم ولكنه لم يبرم عقد تأمين، أو إذا كانت هذه الأضرار مرتبطة إرتباطاً وثيقاً بالأضرار الجسدية التي أصابت المتضرر، أو أصحاب الحق في التعويض⁽¹⁶⁵⁾.

وما يجب الإشارة إليه أن هناك بعض حالات لا يغطيها صندوق التعويض رغم توافر حالة التدخل ومنها الأضرار التي تلحق بقائد المركبة سبب الحادث، أو الأموال المملوكة له وأية أضرار أخرى تلحق بالسيارة. والاستبعاد نفسه يسري إذا كانت الأضرار ليست بسبب السيارة مصدر الحادث ولكن فعل شئ آخر، أو حيوان وهذا الاستبعاد يسري على مالك، أو حارس الحيوان، أو الشيء وقت وقوع الحادث.

وقبل بيان دور صندوق التعويض وحالات تدخله بوجه عام، فإننا نشير إلى صندوق التعويض

العام البلجيكي للسيارات (F.C.G.A (Fonds Commum de Garantie Automobile)

وقد أنشئ، أول صندوق في هذا المجال في بلجيكا في عام ١٩٥٧، ومع عام ١٩٨٩ تم توسيع مهمته وحالات تدخله بموجب قانون التأمين الإجباري للسيارات الموتورية ونظمت أحكامه المواد ١٩ مكرر/٢ وما بعدها. وبعد صدور التوجيهات الأوروبية الرابعة في مجال المسؤولية المدنية ضد حوادث المركبات، فقد تم تعديل القانون في عام ٢٠٠٢ لوضع التوجيهات موضع التنفيذ بين بنود القانون⁽¹⁶⁶⁾.

ونقطة التميز التي من أجلها سنعرض لبعض أحكام ذلك الصندوق هي أنه، فضلاً عن الدور الأساس للصندوق والمتمثل في تعويض المتضرر من حادث سير خاضع لأحكام القانون، فإنه يؤدي دوراً آخر يتعلق بالمعلومات المتعلقة بالسيارات الخاضعة لأحكام ذلك القانون، والصندوق طبقاً لهذا الدور يلتزم بأن يسجل لديه المعلومات التالية:

- رقم تسجيل المركبة وآخر تاريخ تسجيل ومدة صلاحية شهادة التسيير، وذلك بالنسبة لجميع المركبات الموتورية التي تسيير وتوجد بشكل معتاد في بلجيكا.

164) Cass. 2e civ, 2 mars 1999, Bull.civ. 1994, II, n 150.

165) Cass. 2e civ. , 13 juillet 1999, Argus, 13 Aout 1999, p. 20.

(166) تم التعديل بموجب القانون الصادر في ٢٢/٨/٢٠٠٢، والذي بدأ سريانه اعتباراً من ٩١ يناير عام ٢٠٠٢.



- اسم ولقب مالك شهادة التسجيل، وكذلك عنوان حائز هذه الشهادة لأي مركبة يكون وجودها ووقوفها بشكل معتاد داخل بلجيكا.
- نوع السيارة المسجلة.
- موديل السيارة المسجلة، ورقم الشاسيه، وبيان قوتها وسعتها للترية، وعدد الحد الأقصى المسموح به للركاب، وكذلك بيان، أول تاريخ لتسجيل المركبة وتسييرها إذا كانت موجودة بشكل معتاد في بلجيكا.
- رقم وثيقة التأمين وتاريخ نهاية صلاحيتها.
- شركات التأمين التي تغطي السيارات الموجودة ببلجيكا، وكذلك أسماء ممثلي هذه الشركات.
- قائمة بالسيارات المستثناة من الخضوع للالتزام بالتأمين الإجباري طبقاً للمادة العاشرة من قانون ١٩٨٩/١١/٢١، وكذلك أسماء السلطات العامة والجهات الحكومية المعنية بتعويض المصابين من هذه الفئة المستثناة.
- اسم وعنوان جميع الممثلين القانونيين المعنيين بمجال القانون داخل كل دولة من دول المجموعة الاقتصادية الأوروبية C.E.E.
- ويتعين على الصندوق أن يحتفظ لديه بتلك المعلومات لمدة سبع سنوات من تاريخ نهاية، أو إلغاء التسجيل، أو من تاريخ نهاية عقود التأمين بحسب كل حالة^(١٦٧).
- وأمام أهمية وخصوصية تلك المعلومات، فإن السؤال الذي يطرح نفسه يتعلق بتحديد من له الحق في طلب معلومات من ذلك الصندوق، وكذلك تحديد المعلومات التي يستطيع الصندوق الإدلاء بها لمن يطلب، وقد أجاب على ذلك المشرع البلجيكي حين قرر بأن الأشخاص أصحاب الحق في المطالبة بمعلومات من الصندوق هم:
- الشخص المتهم في حادث سير على الطريق العام، وأصحاب الحق المدني بالنسبة لهذا الشخص.
- كل شخص له الحق القانوني في الحلول محل هذا الشخص، وأي شخص له حق خاص تجاه المتهم.
- مراكز المعلومات كافة التابعة لدول الاتحاد الأوروبي.
- مراكز المعلومات التابعة لدول ليست عضواً بالاتحاد الأوروبي إذا كانت ذات صلة مهنية بالحادثة محل الطلب.
- أما بالنسبة للمعلومات التي يجوز للصندوق إعطاؤها لصاحب الطلب فهي:
- اسم وعنوان شركة التأمين المعنية بالحادثة.



(١٦٧) المادة ١٩ مكرر فقرة ٢ من قانون التأمين الإجباري البلجيكي للمركبات المتوتورية الصادر في ١٩٨٩/١١/٢١ وتعديلاته.

- رقم وثيقة التأمين.
 - اسم وعنوان الممثل القانوني الموجود في الدولة التابع لها الشخص المصاب من الحادث.
 - اسم وعنوان مالك المركبة سبب الحادث، أو اسم قائدها المعتاد، أو حائزها بحسب الأحوال إن كان لصاحب الطلب مصلحة مشروعته في هذه الحالة.
 - اسم وعنوان السلطات والجهات الحكومية المعنية بالتدخل للتعويض والتي يسري عليها الاستثناء المشار إليه في المادة (١٠) من القانون.
- فضلاً عن كل ما سبق، فإن طلب تلك المعلومات مقيد بأن يكون متصل بحادث سيارة تتوقف بشكل معتاد داخل إحدى دول الاتحاد الأوروبي، ومتعلق كذلك بحادث سير وقع داخل إحدى دول الاتحاد، أو وقع داخل دولة أخرى ليست عضواً بالاتحاد ولكنها مقيدة بنظام الكارت الأخضر لدى المكتب الوطني المعني بذلك^(١٦٨). وفي أي من الحالات فيتعين أن يقدم الطلب خلال السبع السنوات التالية لوقوع الحادث والإفلا يقبل طلبه من الصندوق.
- وأياً ما كان الأمر، فإن حالات تدخل الصندوق تكون في حالات عدم معرفة المسئول عن الحادث (أولاً)، أو كان هذا المسئول معلوم ولكنه لم يبرم عقد تأمين (ثانياً)، أو تتعلق بوجود عقد تأمين ولكن وجدت إحدى حالات استبعاد التغطية التأمينية (ثالثاً)، وأخيراً قد يكون المسئول معلوماً ومبرماً لعقد تأمين ولا توجد أي استبعادات ولكن تكون الصعوبة المالية من جانب شركة التأمين ذاتها إذا لم يتوافر لديها اليسار المالي الكافي للتعويض (رابعاً) وتفصيل ذلك ما يأتي:

أولاً: المسئول عن الحادث غير معلوم Responsable inconnu

هذه الحالة هي الحالة المثلى لتدخل صندوق التعويض في مجال حوادث السير، ولذلك يتعين إثبات أن المسئول عن الحادث وما ترتب عليه من أضرار غير معلوم وإثبات ذلك الأمر يكون من خلال محضر الحادث الذي تقوم بتحريه الجهات المختصة والذي يرفق به التقرير الفني والطبي لبيان الأضرار الجسدية والتقرير الهندسي لبيان الأضرار المادية وتقدير قيمة كل منها بحسب الأحوال^(١٦٩). ووفقاً للمشرع الفرنسي، فإنه على الجهات المختصة عند تحرير حادث سير ضد

(١٦٨) يقصد بذلك الدول الآتية:

- الـ ٢٥ دولة أعضاء المجموعة الاقتصادية الأوروبية C.E.E.
- كرواتيا.
- موناكو.
- سان مارين.
- سويسرا.
- الفاتيكان.

مجهول أن تقوم بإرسال نسخة من المحضر إلى صندوق التعويض خلال عشرة أيام من تاريخ وقوع الحادث، وهذا الإجراء لا علاقة له بالمتضرر، أو أي من أصحاب الحق في الحصول على التعويض وهؤلاء يستطيعون مطالبة الصندوق بالتعويض خلال ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث. وكما هو الحال بالنسبة لشركات التأمين، فإن صندوق التعويض له الحق في التمصلحة مع المتضرر ذاته، أو صاحب الحق المعنى بالتعويض من خلال عرض مبلغ تعويض مناسب في ضوء التقارير المرفقة، وفي حال عدم التوصل لاتفاق مناسب، للمتضرر الحق في اللجوء إلى القضاء مطالباً بالتعويض الذي يتولى تقديره القاض في ضوء ظروف الدعوى وملاساتها وبعد العرض على الخبير المختص لتقدير قيمة الأضرار الجسدية والمادية المتصلة بها اتصالاً وثيقاً^(١٧٠).

ثانياً: المسئول معلوم ولكنه غير مبرم لعقد تأمين

هذه الحالة تختلف عن سابقتها في أن المسئول عن الحادث معلوم ولكنه لم يقيم بإبرام عقد تأمين بالنسبة لركبته سبب الحادث، وفي حال وقوع حادث من هذه المركبة، فإن الجهات المختصة عليها أيضاً أن ترسل نسخة من تقرير الحادث إلى صندوق التعويض خلال عشرة أيام من تاريخ وقوع الحادث.

وما يجب على المتضرر القيام به يتأتى، أولاً في توجيه مطالبة للمسئول عن الحادث، وقد تسفر تلك المطالبة عن تمصلحة بينهما، فلا يكون بحاجة إلى أن يوجه مطالبة للصندوق. وفي حال عدم التوصل لاتفاق له الحق في توجيه مطالبة قضائية ضد ذلك المسئول ويستطيع منذ البداية أن يدخل الصندوق في هذه الدعوى كما يستطيع الصندوق أن يتدخل والحكمة مفيدة بالنسبة للطرفين فعندما يكون الحكم في مواجهة الصندوق يستطيع ذلك الأخير أن يؤسس دعوى الرجوع على المسئول على ذلك الحكم عندما يقوم بتنفيذه.

وتجدر الإشارة إلى أن تدخل الصندوق، أو إدخاله في هذه الحالة ليس معناه وجود مسئولية تضامنية بين كل من الصندوق والمسئول، فلا مجال لأعمال أحكامها بكل ما يترتب على ذلك من آثار^(١٧١).

ثالثاً: وجود إحدى حالات استبعاد التغطية التأمينية

إن التأمين من المسئولية وغيره من صور التأمين الأخرى تتضمن دائماً النص على حالات معينة إذا توافرت أي منها كان للشركة أن تمتنع عن سداد المبلغ المتفق عليه، أو المحكوم به، ومن ذلك

170) Maud LIARAS: Accident automobile; responsable non assuré ou inconnu, INC, HEBDO, septembre – décembre 2003, fiche n° J 202, p. 3 et s.

171) Cass. 1er civ. , 10 avril 1996, Gaz. Pal. , 1996, p. 162.



على سبيل المثال لا الحصر إذا تبين أن الضرر، أو الخطر المؤمن منه قد وقع بسبب قوة القاهرة، أو في حالة حرب، وفي حالات أخرى من بينها كذلك حالة تحقق الخطر المؤمن منه عن عمد وإرادة من المؤمن له. ففي هذه الحالات، وأمام الطبيعة الخاصة لعقد التأمين يكون منطوقاً استبعاد التغطية التأمينية. ومن هذا المنطلق يكون جلياً أهمية الدور الذي يؤديه صندوق التعويض إذ يكون تدخله لتعويض المتضرر مع حفظ الحقوق المتبادلة فيما بين الصندوق والمسئول عن الحادث بحسب الأحوال.

وما يجب الإشارة إليه، في هذه الحالة، هو الموقف المحمود من جانب المشرع البلجيكي والذي يهدف إلى حماية المتضرر في حالة الأضرار الجسدية، أو الوفاة وسرعة تعويضه وعدم تحميله أية آثار قد تترتب على النزاع بين أطراف أخرى. وبناءً على ذلك إذا نشب نزاع بين كل من صندوق التعويض وشركة التأمين المؤمن لديها السيارة سبب الحادث وتمثل ذلك النزاع في اتصال أي منهما من الالتزام بتعويض المتضرر، فإن المشرع البلجيكي فرض على صندوق التعويض المبادرة بصرف التعويض المحدد طبقاً لمبدأ التعويض المباشر، وذلك حماية للمتضرر على أن ينتظر الفصل القضائي، أو الاتفاق النهائي في التعويض كاملاً ومن الملتزم به، فإن كان الالتزام على الصندوق لا يسترد ما أداه بل يلتزم بإكماله إن زادت قيمته على ما قام بسداد للمتضرر، وفي الفرض العكسي يتعين على شركة التأمين سداد ما أداه الصندوق، وكذلك أية فوارق مالية قد يكون حكم بها عليه. ونحن من جانبنا نشيء بهذا الموقف التشريعي الذي يضع نصب عينيه حماية المتضرر وخاصة في حال وجود أضرار جسدية بقطع النظر عن أية نزاعات واعتبارات أخرى ونتمنى أن تنتهج التشريعات الأخرى هذا المنهج المفيد.

رابعاً: حالة إفلاس شركة التأمين

قد يحدث أن تتعرض أي شركة تأمين لمشكلات وأزمات مالية، وفي هذه الحالة قد تعجز عن الوفاء بالتزاماتها تجاه المؤمن عنهم، أو المتضررين حال تأمين المسؤولية سواءً كان ذلك بشكل كلي، أو جزئي. وفي مجال حوادث السيارات ومن أجل توافر حماية للمتضرر، فإن صندوق التعويض الفرنسي يلتزم بموجب النصوص القانونية الصريحة بالتدخل في حالة إفلاس شركة التأمين^(١٧٢) المؤمن لديها السيارة مصدر الحادث والضرر، وذلك لتعويض الأضرار الجسدية والمادية الناشئة عن الحادث^(١٧٣). وحيث إن التدخل في هذه الحالة من جانب الصندوق نيابة عن الشركة التأمين

(١٧٢) تجدر الإشارة إلى أن إفلاس شركات التأمين في فرنسا قد يكون قضائياً، وقد يأخذ شكل سحب ترخيص مزاولة النشاط الممنوح للشركة بموجب قرار يصدر من وزير الاقتصاد الوطني والمالية إذا توافرت أي من الحالات المنصوص عليها في القانون والتي تجيز اتخاذ مثل ذلك الإجراء طبقاً للمادة ١/٢٢٥ من قانون التأمين الفرنسي. وفي أي من الحالتين يتولى إدارة أموال الشركة حتى تمام النصفية هيئة الرقابة على التأمين.

(١٧٣) المادة ١٧/٢٢٦ من قانون التأمين الفرنسي.



فيكون التدخل مقيداً بحدود التغطية التي كان منصوصاً عليها في عقد التأمين مصدر التزام شركة التأمين وليس طبقاً لحدود الصندوق في الحالات الأخرى^(١٧٤).

وفيما يتعلق بالدور الذي يؤديه صندوق التعويض المصري، فقد نظمته المشرع من خلال نص المادة (٢٠) من القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ والتي تنص على أنه:

«ينشأ صندوق حكومي وفقاً لنص المادة (٢٤) من القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع في الحالات الآتية:

- ١- عدم معرفة المركبة المسؤولة عن الحادث.
 - ٢- عدم وجود تأمين على المركبة لمصلحة الغير.
 - ٣- حوادث المركبات المعفاة من إجراءات الترخيص^(١٧٥).
 - ٤- حالات إفسار شركة التأمين كلياً، أو جزئياً.
 - ٥- الحالات الأخرى التي يصدر بها قرار من مجلس إدارة الهيئة المصرية للرقابة على التأمين.
- ويؤدي الصندوق مبلغ التأمين للمستحقين طبقاً للمادة (٨) من القانون، ويحق له في الحالات المنصوص عليها في البندين (٢،٢) من الفقرة السابقة الرجوع على مالك السيارة، أو المركبة، أو المتسبب في الضرر بقيمة مبلغ التأمين الذي أداه».

وبالرجوع إلى المادة (٨) من القانون المشار إليه نجدتها تنص على أنه:

«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 للقضاء في هذا الخصوص. ويكون مبلغ التأمين الذي تؤديه شركة التأمين قدره أربعون ألف جنيه في حالات الوفاة، أو العجز الكلي المستديم ويحدد مقدار مبلغ التأمين في حالات العجز الجزئي المستديم بمقدار نسبة العجز. كما يحدد مبلغ التأمين عن الأضرار التي تلحق بممتلكات الغير بحد أقصى قدره عشرة آلاف جنيه، ويحدد مجلس إدارة الهيئة المصرية للرقابة على التأمين كيفية وشروط أداء مبلغ التأمين للمستحقين في كل من الحالات المشار إليها، على أن يصرف مبلغ التأمين في مدة لا تتجاوز شهراً من تاريخ إبلاغ شركة التأمين بوقوع الحادث».

والمستفاد من النصوص السابقة أن صندوق التعويض الحكومي المصري يؤدي فقط دوراً احتياطياً في مجال تعويض المتضررين من حوادث السير، وخلافاً للعديد من أنظمة صناديق التعويضات، لا يكون للصندوق دور تكميلي في حالة عدم حصول المتضرر على التعويض المستحق

(١٧٤) المادة ٥/٤٢١/٥ فقرة، أولى من اللائحة التنفيذية لقانون التأمين الفرنسي.

(١٧٥) طبقاً للمادة ٢٧ من قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٢، فإن المركبات المعفاة من الترخيص ولها نظم تراخيص خاصة هي المركبات المملوكة للحكومة والجامعات ووحدات الحكم المحلي وسيارات الشرطة والجيش. ويقصد بالحكومة رئاسة الجمهورية ورئاسة مجلس الوزراء والوزارات وما يتبع هذه الوزارات من مصلحة وفروع، وذلك دون الهيئات العامة والمؤسسات العامة وشركات القطاع العام.



كاملاً. ويتعين الإشارة إلى أن ما يؤديه صندوق التعويض بالإحالة إلى المادة (٨) من القانون ورغم أنه مساو تماماً لمبلغ التأمين المستحق في مجال التأمين الإجباري والمسئولية الناشئة عن حوادث السيارات، فهذا المبلغ ما هو إلا تعويض مدني بنص خاص ولا يعد مبلغ تأمين حقيقي لعدم وجود تأمين مسئولية في أي من حالات التدخل المشار إليها^(١٧٦).

وبالنظر إلى قيمة المبالغ المحددة في المادة (٨) والتي يتم صرفها بواقع أربعين ألف جنيه في حالة الوفاة والعجز المستديم وبحسب ما يتم تقديره حالة وجود عجز جزئي ومبلغ عشرة آلاف جنيه في حالة الأضرار المادية الخاصة بالمتلكات، فإننا نود أن نشير من البداية إلى أن المبلغ المقرر في حالة الوفاة والعجز المستديم هو مبلغ ضئيل بالنظر لما قد يصيب عائلة بأكملها بسبب، فقدان عائلها، أو عجزه. وإن كان يحق للمستحقين مطالبة المسؤول عن الحادث بتكاملة التعويض، فإن ذلك يطرح اقتراحاً من جانبنا بهدف حماية المتضررين وعلى وجه الخصوص في حالة الوفاة وبوجه عام في حالة الأضرار الجسدية الأخرى، ومفاد ذلك الاقتراح أنه إذا تحدد مسئول عن الحادث، ثم قامت شركة التأمين بسداد مبلغ الأربعين ألف جنيه المشار إليه، ثم تبين إعسار ذلك المسؤول، فإن الأثر المترتب على ذلك أن مطالبة المستحقين ستكون مجرد مطالبة نظرية لن يتأتى من ورائها أي عائد مادي من الناحية العملية.

ولذلك، فإننا نوصي بأن يكون هناك تدخل تشريعي لمنح الصندوق دور تكميلي على أقل تقدير في مثل هذه الحالة بحيث يكون الصندوق ملتزماً بتكاملة التعويض المستحق والتي قامت شركة التأمين بسداد جزء منه ولا يخفي على أحد أن مثل هذا الدور سيكون له بالغ الأثر في حماية المتضررين من حوادث السير وخاصة لدى الدول التي تعاني من ظروف اقتصادية قد يتعذر إن لم يكن يستحيل الحصول على التعويض المستحق من أشخاص معسرين بشكل دائم فيجب أن ننظر دائماً إلى الأضرار الناشئة عن وفاة المتضرر في حادث باعتبار إنسانية خاصة.

وترتيباً على الدور الاحتياطي لصندوق التعويض، فإن المتضرر الذي يستوفي كامل التعويض المستحق له أيًا كان من يدفع ذلك التعويض، فلا يكون له أن يطالب الصندوق بأية مطالبات، وفي حال المطالبة يستطيع الصندوق الامتناع عن الدفع واستعمال دفعه القضائية لرفض المطالبة الموجهة إليه حال وصول الأمر إلى ساحة القضاء. كذلك الحال إذا وجدت أية وثائق تأمين أخرى حصل المتضرر من خلالها على كامل التعويض المستحق له، فلا مجال لرجوع المتضرر على الصندوق^(١٧٧).

وما يجب الإشارة إليه كذلك هو الوضع في إنجلترا، حيث إن الحكومة البريطانية انطلقت

(١٧٦) د. محمد إبراهيم دسوقي: تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع، طبعه عام ٢٠٠٨، بدون ناشر، ص ١١٠.

(١٧٧) د. محمد إبراهيم دسوقي، تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات المرجع السابق، ص ١١١.



من السعى لحماية متضررى حوادث السير، وقد تمخض ذلك الاهتمام من جانب وزارة النقل الإنجليزية منذ عام ١٩٤٦ حين أقرت مبدأ تعويض المتضرر من حادث السير عن طريق إنشاء مكتب تأمين السيارات^(١٧٨)، وقد أنشئ هذا المكتب بموجب اتفاق تم توقيعه بين كل من وزارة النقل والمكتب والعديد من شركات التأمين.

ولا يتدخل هذا المكتب لتعويض المتضرر إلا في حالتين فقط: الأولى حالة عدم وجود وثيقة تأمين بالنسبة للسيارة المتسببة في الحادث، والثانية في الحالات التي لم يتم فيها تحديد ومعرفة المسئول عن ذلك الحادث.

وبالنسبة للحالة الأولى فهي تشمل عدم وجود وثيقة تأمين من حيث الأصل للسيارة سبب الحادث، أو وجود وثيقة تأمين ولكن توافرت إحدى حالات الاستبعاد من التغطية التأمينية بموجب بنود تلك الوثيقة، وأياً ما كان الأمر فالنتيجة النهائية في الحالتين واحدة ويكون المكتب ملتزماً بتعويض المتضرر. ولكن يجب الأخذ في الاعتبار أن تدخل المكتب في هذه الحالة لا يكون بشكل تلقائي ولا حتى بموجب مطالبة ودية من جانب المتضرر ذلك أن النظام الأساس للمكتب والمنشأ بموجب الاتفاقية المؤرخة في ٢١ ديسمبر من عام ١٩٨٨ قد تضمنت قيوداً لا يتم التدخل إلا بناءً عليه، وهو ضرورة أن توجه إلى المكتب مطالبة قضائية رسمية من جانب المتضرر وأن يتم هذا الإخطار في خلال ميعاد لا يتجاوز سبعة أيام من تاريخ رفع الدعوى، وقد أكدت الاتفاقية على كل من الشكل والموعده المحددان للإخطار وإلا ترتب على عدم مراعاة أيهما عدم إلزام المكتب بالتعويض ولا يكون، أمام المتضرر سوى مطالبة المسئول فقط في هذه الحالة ولا يخفى على أحد ما يمكن أن يواجه المتضرر من صعوبات تتمثل أهمها في احتمال إفسار ذلك المسئول ويضيع بالتالي احتمال تعويض المتضرر تعويضاً جابراً للضرر.

ويشير الواقع العملي إلى أن المكتب المشار إليه يقوم في الغالب الأعم من الحالات بتوكيل إحدى شركات التأمين متتابعة الإجراءات والدخول في مفاوضات صلح مع المتضرر، فإن نجحت تلك المفاوضات تم تقديم محضر صلح موثق تنتهي به الدعوى القضائية، وفي حال عدم الاتفاق يستمر القضاء في نظر الدعوى ويحل المكتب محل المسئول في الوفاء بالمبلغ المحكوم به لمصلحة المتضرر. فضلاً عما سبق، فإن النظام الأساس للمكتب يدرج ضمن نصوصه عدم التزام المكتب بالتدخل عندما تكون السيارة سبب الحادث تابعة للحكومة البريطانية إذ تلتزم الحكومة بالتعويض في هذه الحالة، كذلك، فلا يتدخل المكتب في الحالات التي يثبت فيها أن المتضرر كان يعلم بأن قائد السيارة مصدر الحادث ليس لديه تصريح من مالكةا بقيادتها كما في حالة السرقة وعلم المتضرر بذلك.

(١٧٨) يطلق على هذا المكتب باللغة الإنجليزية:

M.I.B. (Motor Insurers' Bureau).

وباللغة الفرنسية:

B.A.A. (Bureau des Assureurs Automobiles)



وفي جميع الحالات، فإن المكتب قد نظم حالات تدخله ونصت اتفاقية إنشاء نظامه الأساس على أن تغطية الأضرار الجسدية تتم بشكل كامل ولا حدود لها، أما في حالة الأضرار المادية، فقد وضع لها حداً أقصى لا يزيد على مبلغ ٢٥٠,٠٠٠ (مائتين وخمسون ألف) جنيه إسترليني^(١٧٩).

وبالنسبة للحالة الثانية من حالات تدخل المكتب والمتمثلة في عدم معرفة مسئول عن المركبة سبب الحادث، فقد فرق المشرع بين تلك الحالة والحالة التي يكون فيها عدم معرفة المسئول عن الحادث يرجع إلى ارتكابه جريمة الهرب بعد وقوع الحادث. ففي الحالة الأولى أجاز المشرع مطالبة المكتب قضائياً من جانب المتضرر شريطة أن تتم تلك المطالبة خلال ميعاد لا يجاوز ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث مع مراعاة أن هذا الميعاد لا يرد عليه الوقف والانقطاع ولا يمكن إطالته تحت أي سبب من الأسباب.

وفي هذه الحالة، فإن التعويض يقصر فقط على الأضرار الجسدية المتمثلة في الوفاة، أو الإصابة ولا يسري على الأضرار المادية إذ أن هناك نصاً صريحاً باستبعادها من نطاق الضمان الملقى على عاتق المكتب في هذه الحالة.

أما في حالات عدم معرفة المسئول عن الحادث بسبب هروبه، فإنه يجوز للمكتب في هذه الحالة الطعن على الحكم الصادر بإلزامه بتعويض المتضرر، وذلك عن طريق الطعن بالاستئناف، أمام محكمة معتمد، وهو غالباً ما يكون محامياً حاصلًا على الإجازة الملكية بممارسة مهم التحكيم القضائي كأسلوب للطعن طبقاً للقانون الإنجليزي والحكم الصادر من ذلك المحكم يكون نهائياً ولا يطعن عليه بأية وسائل أخرى^(١٨٠).

الخاتمة

لقد كان هدفنا طوال هذا البحث هو محاولة الوصول إلى أنسب الوسائل التي يمكن من خلالها تقليل آلام وأضرار المستحقين للتعويض المرتبط بالمسئولية المدنية الناتجة عن حوادث السير، وقد تمخض ذلك الهدف في تطويع القواعد الخاصة بالتأمين من المسئولية على الرغم من التباين الواضح في التشريعات محل الدراسة المقارنة ما بين متبن لتشريعات خاصة في هذا المجال وبين مكثف بتطبيق القواعد العامة الموجودة بالقانون المدني انطلاقاً من كفايتها لتغطية الأضرار كافة الناتجة عن أي حادث سير سواءً بموجب قواعد المسئولية الشخصية، أو المسئولية من عمل الغير بحسب الأحوال. وأمام ذلك الاختلاف، فقد تناولنا بالدراسة معالجات الضوابط الخاصة باستحقاق التعويض في مجال حوادث السيارات وكانت البداية - في ضوء تبني المشرع المصري والفرنسي وغيرهما لتشريعات خاصة - البحث في مجال تطبيق ذلك التشريع ومحاولة وضع أطر

179) Le régime d'indemnisation des victimes d'infraction au Royaume - Uni, JURISCOPE, 2000, p. 6 et s.

180) HOHN PRITCHARD et NICOLAS: Personal injury litigation, Londres, 1997, p. 334 et s.



عامة شبه منضبطة يمكن من خلالها تحديد المقصود بحادث السير خاصة في ضوء عدم وجود تعريف تشريعي منضبط له، فضلاً عن عدم الاستقرار القضائي بشأن ذلك الأمر، وقد اتفقنا مع الاتجاه الذي يرى تكييف العديد من الحوادث باعتبارها حادث سير حتى يمكن انطباق كافة المزايا التي نظمتها التشريعات الخاصة والتي لم تكن كافية لتغطيتها بذات الدرجة القواعد العامة للمسئولية المدنية والتأمين المنصوص عليها في القانون المدني.

ثم كان المبحث الثاني من ذلك الفصل والذي تناولنا من خلاله بيان المقصود بالمسئولية عن حادث السير الملزم بالتعويض، وذلك في ضوء اختلاف الموقف التشريعي والقضائي لدى أكثر من دولة والذي أدى إلى وجود العديد من الانتقادات من جانب الفقه للوصول إلى أكثر تحديد يستطيع معه المتضرر الرجوع مع ذلك المسئول سواء كان لمسئولته الشخصية، أو المسئولية عن عمل الغير الذين يسأل عنهم خاصة إذا كان التأمين الإجباري من المسئولية يمتد ليشمل تغطية الأضرار الناتجة عن أعمالهم مع الأخذ في الاعتبار دائماً بعدم التحيز المجحف بحق الغير أصحاب الحق في الدفع بانعدام مسؤليتهم حال توافر شرائطها، وكذلك أعمال القواعد الخاصة بالرجوع إن كان له محل، وذلك بحسب الأحوال.

أما المبحث الثالث، فقد كان لقضاء المحكمة الدستورية العليا المصرية، وكذلك في ضوء الدراسة المقارنة - المحكمة الدستورية بمملكة البحرين دور بارز في توسيع طائفة مستحقي التعويض عن حادث السير، بالإضافة إلى التحديد المنضبط سواءً من جانب المشرع، أو حسب المستقر عليه قضائياً للمتضرر بالمعنى الضيق، وقد، أوضحت المعالجة ضرورة التمييز خاصة عندما يكون المتضررين في مراكز قانونية متماثلة بين هؤلاء جميعاً وبين مفهوم الغير الذي لا ينطبق عليه بالمعنى الدقيق للكلمة وصف المتضرر من حادث السير بكل ما يترتب على ذلك من آثار أهمها استبعاد ذلك الغير من نطاق تطبيق القانون وكافة المزايا التأمينية والتعويضية التي اشتمل عليها.

ومن خلال المبحث الرابع من ذلك الفصل، فقد تم معالجة سؤال محوري ومهم في البحث، وهو المتعلق بمدى استقلالية وكفاية القواعد المنظمة بتشريعات خاصة في مجال التأمين من المسئولية عن حوادث السيارات مقارنة بالقواعد العامة المنظمة لتلك المسألة من خلال نصوص القانون المدني،، فضلاً عن ذلك، فقد فرض علينا الهدف من البحث والتمثل في حصول المتضرر على التعويض الكامل معالجة الإشكالية الخاصة بانطباق أكثر من وصف قانوني على ذات الحادث، وذلك في ضوء الاتجاهات المنادية بعدم إمكانية جمع المتضررين أكثر من تعويض من ذات الضرر حتى لا يكون هناك مجال للإثراء بلا سبب وصولاً إلى تأصيل تلك المسألة لإظهار اختلاف الأساس المستحق عنه التعويض في كلا الحالتين كما هو الحال بالنسبة لحادث السير الذي ينطبق عليه وصف حادث عمل في ذات الوقت.

أما الفصل الثاني، فقد تم تخصيصه لبيان أفضل الآليات التي تبنيتها التشريعات المختلفة



لتعويض المتضرر من حادث سير بالمعنى الضيق والمعنى الواسع في جميع الحالات وبشكل سريع وعاجل ودون الحصول على حكم قضائي في العديد من الدول.

وقد كانت البداية مع المبحث الأول لإظهار تطوع القواعد العامة بشأن التأمين من المسؤولية لتحقيق الهدف من البحث بدءاً من اتجاه غالبية التشريعات نحو تبني نظام تأمين إجباري من المسؤولية في مجال حوادث السير مع إلقاء الضوء على الجوانب المحورية الحديثة التي أخذ المشرع من خلالها بالعديد من مظاهر الحماية التأمينية ذات الطابع الخاص في ظل وجود تشريعات خاصة بهذا الأمر في مجال البحث والتي تستهدف جميعها تحقيق أقصى حماية فعالة للمتضرر ومستحقى التعويض عن حادث السير، مع ترك الأمر في النهاية بالنسبة للمتضرر الذي لا يحصل على تغطية تأمينية في ظل قانون التأمين الإجباري من إمكانية قيامه بإبرام أية عقود تأمين أخرى اختيارية تكميلية تمكنه من الحصول على تعويض من الشركة.

وبالنسبة للمبحث الثاني من هذا الفصل، فقد عالجتنا فيه بشئ مفصل أحدث المبادئ الهادفة لتحقيق هدف الدراسة وتقصده به التعويض المباشر والذي تم تبنيه، أما بنصوص تشريعية صريحة، أو بناءً على اتفقات تبرم بين شركات التأمين المعنية بدفع مبالغ التعويض في مجال البحث. لذلك، فقد تم الإشارة إلى الإجراءات المفروضة للمطالبة والحصول على المبالغ المحددة، أو المقترحة من جانب الشركات بحسب الأحوال سواء تلك المفروضة على عاتق المؤمن له، أو على عاتق شركات التأمين باعتبارها الملزم بالدفع.

وحماية للمتضرر باعتباره في مركز قانوني أقل مقارنة بشركات التأمين، فقد فرضت الدراسة ضرورة المعالجة التفصيلية للتعويض المقترح من جانب المؤمن ومدى تأثر ذلك التعويض بما يكون قد أبرم من اتفاقات صلح وتسوية بين الطرفين، لذلك، فقد حددنا التكيف القانوني لتلك الاتفاقات لبيان أثرها الإجرائي والموضوعي على ما يمكن أن يثار من أية نزاعات قضائية تتعلق بذلك التعويض، وكذلك، فقد عالجتنا خصوصية ذلك الاتفاق في ظل وجود تشريع خاص بالتأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات وتأثير ذلك في ضوء القواعد العامة. وأخيراً بيان ما منحه المشرع، أو استقر عليه القضاء بشأن الوسائل التي تهدف لحماية المتضرر، أمام ذلك الاقتراح المقدم من جانب المؤمن.

ثم كان المبحث الثالث والذي خصصناه لمعالجة فكرة صناديق التعويضات في مجال حوادث السير بدءاً بعرض الآليات الخاصة بكيفية تمويل تلك الصناديق، ثم التعرض للإشكالية الخاصة بإدارتها ما بين المؤيد لاتجاه الإدارة من جانب الدولة، أو أحد أشخاص القانون العام وبين معارض لذلك ومؤيد لترك الإدارة لأحد أشخاص القانون الخاص. وفي النهاية، فقد تناولنا بالتفصيل الحالات التي يتدخل فيها الصندوق من أجل تعويض المتضرر من حادث السير.

وبعد كل البحث السابق، فقد أبدينا - كل في موضعه - ما يمكن أن نبدي من آراء واقتراحات



قد تسهم في تحقيق الهدف من البحث والتي نوجز أهمها فيما يلي:
 أولاً: في ضوء الأنظمة التي تبنت سياسة إصدار تشريع خاص بالتأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، وفي ضوء الاتجاه القضائي الذاهب إلى اعتبار ذلك التشريع فقط هو التشريع واجب التطبيق واستبعاد القواعد العامة المنظمة بنصوص القانون المدني استناداً إلى فكرة أن الخاص يقيد العام، فإننا نهيب بالقضاء - بما له من سلطة المواءمة أن يطوع من خلال واقعات التداعي المطروحة، أمامه تلك الفكرة وصولاً إلى اختيار القواعد القانونية الأكثر حماية وفائدة للمتضرر خاصة بالنسبة للأضرار الناجمة عن الوفاة والأضرار الجسدية الجسيمة.

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

ثالثاً: بالنسبة إلى مبدأ التعويض المباشر الذي تتبناه العديد من التشريعات وأخذ به المشرع المصري في القانون الجديد رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧، فإنه يتعين التناء على ذلك الاتجاه وإن كنا نرى أن المبلغ الذي تم النص عليه كتعويض في حالة الوفاة، أو العجز الكلي هو مبلغ ضئيل نقتراح إعادة النظر فيه ورفع.

رابعاً: فيما يتعلق بمصادر تمويل صناديق التعويضات نقتراح الاتجاه إلى زيادة كل موارد التمويل وليكن من بينها نسبة من الغرامات المستحقة عن المخالفات والتي لا يمكن تجديد ترخيص المركبة بدون الوفاء بها بحيث تسهم تلك النسبة في وجود مبالغ دائماً في الصندوق يمكن من خلالها تعويض المتضرر بحسب الحالات التي يجوز له التدخل فيها.

خامساً: من أجل تحقيق الحماية المنشودة للمتضرر من حادث سير على أقل تقدير في حالة الوفاة والأضرار الجسدية الجسيمة نهيب بالمشرع المصري ضرورة التدخل التشريعي ليصبح لصندوق التعويض دور تكميلي، وألا يكون مقصوراً على الدور الاحتياطي المنظم بنصوص القانون الجديد، وذلك بلا شك سيجرتب عليه عدم وجود حالات لا يحصل فيها المتضرر على التعويض المستحق له.



المصادر

أولاً: المصادر باللغة العربية

- د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: المقصود بمباشر الضرر في حوادث السيارات، بحث منشور بمجلة الحقوق بالكويت، السنة الثانية، العدد الثالث، سبتمبر ١٩٨٤، الطبعة الثانية، ١٩٩٤.
- د. سليمان مرقس: الوافي في شرح القانون المدني، ج٢، الالتزامات، المجلد الثاني، الفعل الضار والمسئولية المدنية، الطبعة الخامسة، ١٩٨٨.
- سمير عبد السميع الأودن: المسئولية عن حوادث وسائل النقل السريع من الناحيتين الجنائية والمدنية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٨.
- د. عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، ج٧، المجلد الثاني، عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ١٩٦٤.
- د. محمد إبراهيم دسوقي: تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع، ٢٠٠٨.
- د. محمد السعيد رشدي: الخطأ غير المغتفر، سوء السلوك الفاحش والمقصود، دراسة مقارنة في القوانين الفرنسية والمصرية والكويتية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٨.
- د. محمد حسن قاسم: إنهاء عقد التأمين بعد وقوع الكارثة وضرورات حماية المؤمن له، دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية، ٢٠٠٥.
- د. محمد حسين منصور: قانون التأمين الاجتماعي، دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية، ١٩٩٧.
- د. محمد حسين منصور: المسئولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية، ٢٠٠٧.
- د. محمد صبري الجندي: في ضمان الضرر الجسدي الناتج عن فعل ضار، دراسة في القانون المدني الأردني، وقانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات، موازنة مع الفقهاء الإسلامي والغربي، بحث منشور بمجلة الحقوق، جامعة الكويت، السنة السادسة والعشرون، العدد الأول، مارس ٢٠٠٢.
- د. محمد يحيى المحاسنة: أصحاب الحق في التعويض عن الضرر الأدبي في حالة موت المصاب، بحث منشور بمجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثاني، السنة الرابعة والعشرون، يونيو ٢٠٠٠.
- د. مشاعل عبد العزيز الهاجري: الأساس القانوني لرجوع المتضرر بالتعويض عن الضرر الجسدي الناجم عن حوادث السيارات، بحث مقدم في دورة المسئول عن تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات الحكومية، كلية الحقوق، جامعة الكويت، ١٢-١٦ مايو ٢٠٠٧.



ثانياً: المصادر باللغة الأجنبية

1- Les ouvrages generaux, speciaux et theses:

- Jean BIGOT et autres: Traité de droit des assurances, entreprises et organisme d'assurances, L.G.D.J., 2 éd., 1996, n 345, p. 232.
- A.BOILLOT:** La transaction et le juge, thèse, paris I (Panthéon-Sorbonne), 2003, n° 901 et s., p. 604 et s.
- Jerôme BONNARD:** Droit et pratique des assurances, particularités et entreprises, DELMAS, 1er éd. , 1997.
- Philippe Brun:** Responsabilité civile extracontractuelle, Litec, 2005.
- Philippe CASSON:** Les fonds de garantie, Accidents de la circulation et de chasse, infraction penales, acte de terrorisme et contamination par le VIH, preface de Genevieve VINEY, L.G.D.J., 1999.
- Francois CHABAS:** Les accidents de la circulation, Dalloz, 1995.
- P. COUV RAT et M. MASSE:** Circulation routiers, infractions et sanctions, Paris, 1989.
- A. FAVRE ROCHEX et Guy COURTIEAU:** Le droit des assurances obligatoires, L.G.D.J. , 2000.
- Jacques GHESTIN:** Cause de l'engagement et validité du contrat, L.G.D.J., 2006.
- HOHN PRITCHARD et NICOLAS:** Personal injury litigation, Londres, 1997.
- Y. LAMBERT-FAIVRE:** Le droit du dommage corporel, Dalloz, 2éd., 1993 .
- Yvonne LAMBERT-FAIVRE:** Droit des assurances, Dalloz, 6^eéd., 1988.
- Ph. MALAURIE, L. AYNÈS et P.Y. GAUTIER:** Les contrats spéciaux, éd. Defréncis, 2^e éd., 2005.
- A.PICARD et A. BESSON:** Les assurances terrestres, T. 1, le contrat d'assurance, L.G.D.J., 5 éd., 1982.
- Philippe PIERRE:** Vers un droit des accidents, contribution à l'étude du report de la responsabilité civile sur l'assurance privée, these, Rennes I, 1992.
- L. POULET:** Transaction et protection des parties, thèse, Paris I (Pantheon-Sorbonne), L.G.D.J., 2005 .
- Genevieve VINEY:** L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, L.G.D.J., 1992.
- G. VINEY et P. JOURDAIN:** Les effets de la responsabilité, L.G.D.J., 2^e éd. 2001.
- G. VINEY et P.JOURDAIN:** Traité de droit civil, les condition de la responsabilité, L.G.D.J.,



3° éd., 2006.

2- Les articles:

Sabine ABRAVANEL- JOLLY: La loi du 5 juillet est inapplicable à l'indemnisation de la victim conducteur du seul vehicule impliqué, JCP, éd. G. , 2000.

Sabine ABRAVANEL- JOLLY: Le fonds de garantie des accidents de la circulation rebaptisé fonds de garantie des assurances obligatoires des dommages, resp. civ. et assur. , 2004, chr. n° 4.

Jean APPIETTO: Loi Badinter, l'indemnisation du conducteur victime directe ou par ricochet, Gaz. Pal., 1997, p 51.

André BARON: Le fonds de garantie automobile, RTD civ. , 1974, p.241.

Dirk BAUGARD: Rassurés, les assureurs le sont sans nul doute à la lecture de l'arrêt rendu le 16 novembre 2006 par la deuxième chambre civile de la cour de cassation, Lamy droit de la responsabilité, chronique, 2007, p. 3.

BEHAR-TOUCHAS: Observations sur l'exigence de l'imputabilité du dommage à l'accident de la circulation, JCP, éd. G., 1991, p.3492.

Andrè BESSON: Les debuts du fonctionnement du fonds de garantie automobile, JCP, 1954, p. 174.

Ph. BRUN: Observation sous cass. 2° civ., 4 janvier 2006, D. 2006, p.1929 et s.

Nicole CHABRUX: Accident de la route, aide aux victims

<http://www.maitrechabrux>.

Y. CHARTIER: Accidents de la circulation, accélération des procédures d'indemnisation, D. 1986, p. 25.

J.-P. CHAUCHARD: La transaction dans l'indemnisations du préjudice corporel, RTD civ., 1988, p. 2.

Jean – Pierre CLAVIER: La reparation du prejudice par ricochet sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, les petites affiches, 6 aout 1997, p. 94.

T. CLAY: Le modèle pour eviter le procès, in code civil et modèles, Des modèles du code au code comme modèle, L.G.D.J., 2005, p. 51.

S. FREDERICK: L'indemnisation de la circulation à l'étranger, specialement dans les Pays de l'Union europeenne, R.G.D.A. , 1997, p. 41.

Florence G'SELL-MACREZ: La faute du conducteur victime et la causalité, Lamy droit de la responsabilité, Chronique, 2008, P. 15.

H. GROUDEL: L'implication du vehicule dans la loi du 5 juillet 1985, D. 1987, p1.



- Hubert GROUDEL:** A propos de l'offre d'indemnité à la victim d'un accident de la circulation, Resp. civ. et assur. , 1999, n° 6, p. 138.
- Hubert GROUDEL:** Faute volontaire de la victim, suicide, Resp. civ. et assur. , 2000, n° 9, p. 12.
- H. GROUDEL:** Les incidence de la faute du conducteur victime: La precisions interessantes, D. 2003, P. 859.
- Hubert GROUDEL:** La procédure d'offre de la loi du 5 juillet 1985 et le droit commun de la transaction, Resp. civ. et assur., 2005, Etude 18, n° 14, p. 25.
- H. GROUDEL:** Observation sous cass. 2° civ., 4 Janvier 2006, Resp. civ., et assur., 2006, p. 113.
- Hubert GROUDEL:** Indemnisation d'un accident cause sur la voie publique, note sous cass. Civ. , 8 janvier 2009, revue lamy droit civil, april 2009, n° 59.
- G. GUERRY:** Le fonds de garantie automobile apres la loi Badinter, l'assurance mutuelle, 1986, p. 174.
- C. JARROSSON:** Les concessions réciproques dans la trnsaction, D.1997, p. 267.
- A.JARROSSON:** La transaction comme modèle, in le conventionnel et le juridictionnel dans le règlement des différends, sous la direction de P. ANCEL et M. – C. RIVIER, Economica, 2001, p.55.
- J. A. JOLOWICZ:** L'indemnisation des victims d'accidents de la circulation en droit anglais, revue international du droit compare (R.I.D.C.), 1985, II.
- Patrice JOURDAIN:** Domaine et conditions d' application de la loi du 5 juillet 1985, Gaz. Pal., 1995, p. 23.
- P. JOURDAIN:** Faute de la victime conductrice: le reteur à l'orthodoxie de l' Assemblé plenièrè de la cour de cassation, JCP, éd. G., 2007, II, n° 10078.
- 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.
- C. LARROUMET:** L'indemnisation des victims d'accident de la circulation: L'amalagame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique, D. 1985, p. 237.
- B. LEGRAND:** Les nouvelles obligations de garantie dues par l'assureur automobile aux victimes d'accidents de la circulation, R.G.A.T., 1987, p. 15.
- Maud LIARAS:** Accident automobile; responsable non assuré ou inconnu, INC, HEBDO, septembre – decembre 2003, fiche n° J 202, p. 3.
- G. LOISEAU:** L'éloge du vice au les vertus de la violence économique, Dr. patri., 2002, p. 26.



Lydia MORLET: Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages, Introduction générale, Jcl, 2006, fasc. n° 31.

Jean MOULY: L'exclusion des concurrents d'une compétition automobile du bénéfice de la loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la circulation, D. 1996, p. 438.

N. NEHER – SCHRAUB: point de vue des magistrats, in Loi Badinter: Le bilan de 20 ans d'application, op. cit., p. 113.

M. – A. PEANO: L'activité entreprise par la veuve depuis le décès, Resp. civ. et assur. , 1995, p. 8.

P. PETRANKER: Le point de vue des victimes, in loi Badinter: Le bilan de 20 ans d'application, sous la direction de ph. BRUN et patrice JOURDAIN, L.G.D.J., 2007, p. 99.

Laurent POULET: Procédure d'indemnisation amiable et droit d'accès au juge, le cas de la loi de 1985, D. , 2004, p. 371 et s.

X. RIDEL: La faute de comportement du conducteur victime, Resp. civ. et assur., 2006, p. 3.



Marina STORP-HADIK: L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation en Allemagne, A.N.M.S.R., [www.anmsr.asso. fr/ storp.htm](http://www.anmsr.asso.fr/storp.htm) , p. 2.

A.TUNC: L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après quatre ans d'application de la loi Badinter, R.I.D. comp. 1989, volume 41, N° 4, p. 100.

G. VINEY: Reflexions après quelques mois d'application des articles 1^{er} à 6 de la loi du 5 juillet 1985 modifiant le droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, D. 1986, p. 209 et s.

Genevieve VINEY: De l'application de la loi du 5 juillet 1985 à l'accidents de la circulation qui est en même temps un accident du travail, D. 1989, p. 231.

- Le régime d'indemnisation des victimes d'infraction au Royaume – Uni, JURISCOPE, 2000, p. 6.

3- Notes sous jurisprudences:

Ass. Plén., 25 Février 2000, D. 2000, p. 673, note **ph. BRUN**.

C.A. Grenoble, 9 Février 1987, D. 1987, p. 245, note F. CHABAS.

Cass. 2e civ., 10 mars 1988, Gaz. Pal., 1988, p.314, note **F.CHABAS**.

Cass. crim., 23 mai 1989, R.G.A.T., 1989, p. 837, note Mme. **F.CHAPUISAT**.

Cass. 2^e civ., 21 juillet 1986, JCP, 1987, n° 20769, **note DURRY**.

C.A. Aix-en-provence, 14 avril 2004, Risques, 2004, n° 6, p.127, note **G. DURRY**.

- Cass. Ass. Plen. 6 avril 2007, D. 2007, P. 1199, obs. **I.GALLMEISTER**.
- Cass. 2e civ., 25 juin 1986, D. 1987, p.87, note **H. GROUDEL**.
- Cass. 2e civ., 6 mars 1991, D. 1991, p.257, note **H. GROUDEL**.
- Cass. 2° civ., 28 Février 1996, Resp civ. et assur., 1996, p. 168, note **H. GROUDEL**.
- Cass. 2° Civ., 10 juin 2004, Resp. civ. et assur., 2004, P. 257, obs. **H.GROUDEL**
- Cass. crim., 27 juin 2006, Resp. civ. et assur., 2006, p. 335, note **H.GROUDEL**.
- Cass. Crim., 16 juillet 1987, RTD civ., 1987, p. 770, note **J.HUET**.
- Cass. civ., 14 juin 1926., D.H.P., 1927, note. **L. JOSSERAND**
- Cass. 2e civ., 24 octobre 1990, RTD civ., 1990, p. 511, note **P.JOURDAIN**.
- P. JOURDAIN:** Note sous cass. 2° civ., 17 Février 1993, RTD Civ., 1994, P. 367.
- Cass. 2e civ., 22 novembre 1995, D. 1996, p. 163, note **Patrice JOURDAIN**.
- Cass. 2e civ., 26 juin 2003, RTD civ., 2003 p.720, note **p.JOURDAIN**.
- Cass. 2° civ., 13 mai 2004, RTD civ., 2004, P. 744, obs. **P.JOURDAIN**.
- Cass 2° civ., 4 novembre 2004, RTD Civ., 2005, P. 152, note **P.JOURDAIN**.
- Cass. 2e Civ., 19 juin 2003. D. 2003, p. 2540, note F. **LAGARDE**.
- Cass. 1^{er} civ., 9 juillet 2003, R.I.D.C., 2004, p. 1105, note **X.LAGARDE**.
- Cass.1er civ. , 25 fevrier 1992, R.G.A.T. , 1992, p. 307, note **Jean LANDEL**.
- Cass. 1er civ., 2 avril 2002, RTD civ., 2002, p. 502 note **J. MESTRE**.
- Cass. 2° civ., 4 janvier 2006, D. 2006, p. 2443, note **J. MOULY**.
- Cas. civ. Ass. plen., 2 fevrier 1990, JCP, 1990, p. 2155 note, **Y.SAINT-JOURS**.
- Cass 2e civ. 18 avril 1991, JCP, 1991, p. 2171, note **Y. SAINT-JOURS**.
- Cass. Soc., 27 mars 1996, JCP, éd,G. 1996, no 22711, note **F.TAQUET**.

