

النظام القانوني لدعوى المتضرر من حوادث المركبات الآلية تجاه المؤمن

الدكتور/ فيصل ذكي عبد الواحد
قسم القانون الخاص
كلية الحقوق - جامعة الكويت

مقدمة

لقد كانت دعوى المتضرر من حوادث المركبات الآلية تجاه المؤمن مباشرة، تستند في الماضي إلى فكرة الاشتراط لمصلحة الغير. ومن ثم فإن ممارسة هذه الدعوى كان متوقفا على ما اتجهت إليه إرادة طرفي الرابطة التأمينية. إضافة إلى أنها كانت مقيدة بمدى التزامات المؤمن تجاه المؤمن له.

ومعنى ذلك أن ضحايا حوادث المركبات، من جهة لم يكن لهم الحق في الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم، إلا إذا كانت وثيقة التأمين تتضمن بندا يقضي بتحويلهم هذا الحق. وبالتالي إذا كانت إرادة طرفي الرابطة التأمينية لم تنصرف - صراحة أو ضمنا - إلى تقرير هذا الحق، فلا يكون أمام المتضرر سوى الرجوع على المؤمن له، أو المؤمن وذلك بمقتضى الدعوى غير المباشرة، مما قد يترتب عليه تعرضه لمخاطر عدم حصوله على تعويض كامل عما لحق به من ضرر.

ومن جهة ثانية كانوا معرضين للاحتجاج في مواجهتهم بمدى التزامات المؤمن تجاه المؤمن له، وذلك بالتطبيق لقواعد الاشتراط لمصلحة الغير، والتي تقضي بعدم مساءلة المتعهد إلا في إطار التصرف القانوني الذي أسهم في تكوينه. ومن ثم لم يكن أمامهم - في هذه الحالة - سوى البحث عن المسئول عن الحادث والرجوع عليه. ولكن هذا الطريق لم يكن مضمون العواقب.

وأخيراً نظراً لأن التأمين من المسئولية المدنية عن حوادث المركبات، كان يعد تأميناً من المسئولية الشخصية للمؤمن له، أكثر من كونه تأميناً من المسئولية المدنية - من حوادث السيارات - بصفة عامة، فقد كان حق المصاب في الرجوع على المؤمن مقصوراً

على حالة ما إذا كان المؤمن له هو المسئول عن الحادث، سواء بصفة أصلية أو باعتباره متبوعاً. ومن ثم إذا حُكم بعدم قيام مسئوليته، فلا يكون للمتضرر سوى البحث عن الشخص المسئول عن الحادث والرجوع عليه دون إمكانية الرجوع على المؤمن. وقد كان يتحقق ذلك - غالباً - في حالة إثبات المؤمن له خروج السيارة - وقت وقوع الحادث - من تحت سيطرته، بدون علمه، أو بعلمه ولكنه اعترض. أو إثباته أنه قام بتأجير المركبة لشخص معين، وأن هذه المركبة كانت تحت سيطرة هذا الأخير وقت وقوع الحادث.

إزاء هذه الاعتبارات جميعها كان ضحايا حوادث المركبات يتعرضون - كما سبق القول - لمخاطر عدم حصولهم على تعويض عن الأضرار التي لحقت بهم. ومن هذا المنطلق رأى المشرعان، المصري والكويتي، وجوب وضع نظام قانوني يهدف إلى توفير حماية فعالة لضحايا حوادث المركبات الآلية. وقد رأى أن السبيل إلى هذا الهدف هو إضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين، وذلك باعتباره من الشروط الضرورية اللازم توافرها، من أجل الحصول على ترخيص بتسيير المركبة على الطرق العامة. هذا، إضافة إلى تنظيم العلاقة بين المؤمن والمؤمن له، وتقرير حق مباشر - في نفس الوقت - لضحايا حوادث السيارات تجاه المؤمن مباشرة، والخروج عما تقضي به القواعد العامة، وذلك بمد نطاق التغطية التي تلزم بها شركة التأمين إلى الأضرار الناتجة عن حوادث المركبات، بغض النظر عما إذا كان قائد المركبة المؤمن له أو أحد أتباعه، أو شخص من الغير سواء كان هذا الأخير قد تم التصريح له - من جانب المؤمن له - بقيادة السيارة أو لا.

وقد تم تنظيم كافة هذه المسائل بمقتضى القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥. وقد سار في نفس الطريق المشرع الكويتي، حيث إنه أصدر المرسوم بقانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦. تولى فيه تنظيم موضوع التأمين عن حوادث المركبات، وقد تأثر - عند وضعه للأحكام الخاصة بذلك - بما قرره المشرع المصري.

ومن هنا بدأ التحول في مفهوم وأحكام دعوى المتضرر من حوادث المركبات تجاه المؤمن، عما كانت عليه في الماضي. وإذا كانت دعوى المتضرر من حوادث المركبات، قد تناولتها بعض الدراسات القانونية المتخصصة، إلا أن الغموض مازال يسيطر على بعض جوانبها. ويرجع ذلك إلى تأثير بعض المؤلفين بالمفهوم التقليدي لهذا النوع من التأمين.

ولذا فإننا نحاول - بقدر الإمكان - قشع المنطقة الضبابية التي تخيم على بعض جوانب هذه الدعوى، وذلك عن طريق معالجتها على ضوء الوضع التشريعي القائم، دون

الوقوف عند ظاهر النصوص، ومحاولة البحث عن نية المشرع الحقيقية.

وإذا كانت الفرصة قد أتحت لنا بتناول هذا الموضوع بالدراسة القانونية المتخصصة، فإننا نكتفي - في هذا المقام - بتناول بعض الجوانب المهمة لهذه الدعوى والتي مازال الضباب يخيم فوقها.

وقد رأينا أن نقطة البداية في ذلك الوقوف على الطبيعة القانونية لهذا النوع من التأمين، وذلك وفقا للوضع التشريعي الحالي. وهذا ينير لنا الطريق لإجلاء الأحكام الخاصة بالدعوى محل البحث.

وعلى ذلك فإن دراستنا لهذا الموضوع تنقسم إلى باين الباب الأول نوضح فيه الطبيعة القانونية، للتأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية.

الباب الثاني نتناول فيه أحكام دعوى المتضرر من حوادث المركبات تجاه المؤمن، وذلك على ضوء ما انتهينا إليه بشأن طبيعة هذا النوع من التأمين. وهذا الباب ينقسم إلى أربعة فصول: نوضح في الأول شروط تحرك الدعوى، ونتناول في الثاني ضوابط هذه الدعوى، ونعرض في الثالث للطبيعة القانونية لهذه الدعوى، ونبين في الرابع الأساس الذي تقوم عليه هذه الدعوى.

الباب الأول

الطبيعة القانونية للتأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية

تقسيم:

لقد تغيرت فكرة التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية عما كانت عليه في الماضي. فقد أصبحت من الشروط الضرورية اللازم توافرها من أجل حصول الشخص على ترخيص بتسيير مركبته على الطريق العامة. ومن هنا يثور التساؤل حول الطبيعة القانونية لهذا النوع من التأمين، في ظل التنظيم التشريعي المعمول به حاليا، وهل مازال يعتبر من قبيل التصرفات القانونية، أم أن إضفاء صفة الإلزام عليه، أدى إلى خروجه من هذه المنطقة؟

لاشك في أن الإجابة عن هذا التساؤل تبدو أهميتها بخصوص شروط، وطبيعة، وضوابط، وأساس دعوى المتضرر تجاه المؤمن مباشرة.

وإذا كان الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء يذهب إلى القول بأن إضفاء صفة الإلزامية على هذا النوع من التأمين، لم يؤثر على طبيعته القانونية، إلا أننا نرى خروج هذا النوع من التأمين من مجال التصرفات القانونية، وذلك منذ تاريخ العمل بقانون التأمين الإلزامي.

ولتوضيح ذلك نقسم هذا الباب إلى فصلين:

الفصل الأول: - موقف الفقه والقضاء.

الفصل الثاني: - تقييم الموقف المتقدم.

الفصل الأول موقف الفقه والقضاء

يذهب الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء^(١)، إلى القول بأن إضفاء صفة الإلزام على

- (١) د. محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، سنة ١٩٩٠، ج ٢، مطبعة جامعة القاهرة، ص ٣٩٦، د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، سنة ١٩٨٥، الطبعة الأولى، ذات السلاسل بالكويت، ص ٢٢٠، د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، سنة ١٩٦٣، ص ٢٣، وللمؤلف أيضاً التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، رسالة دكتوراه دار النشر للجامعات المصرية، سنة ١٩٥٨، ص ٣٤ وما بعدها، د. محمد لبيب شنب، دروس في التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، كلية الحقوق، جامعة الكويت، سنة ١٩٨٠، ص ٢، د. عبدالرزاق السهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، عقد التأمين، سنة ١٩٩٠، ص ٢١٠١، وما بعدها، د. محمود سامي، الوجيز في شرح أحكام قانون المرور وجريمته القتل والإصابة الخطأ والتأمين الإلزامي على السيارات، سنة ١٩٩٠، ص ١٧٦ - ١٧٧، د. محسن عبدالحميد البيه، حقيقة أزمة المسؤولية المدنية ودور تأمين المسؤولية، بحث منشور في مجلة المحامي، س ١٦، عدد يوليو وأغسطس، ١٩٩٢، ص ١٧٢، د. جلال محمد إبراهيم، ملاحظات حول انعقاد عقد التأمين، بحث منشور في مجلة المحامي، عدد أبريل ومايو سنة ١٩٨٨، ص ١٦، م. عز الدين الدناصوري، د. عبدالحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، سنة ١٩٨٨، القاهرة الحديثة للطباعة، ص ٦٨٣، د. محمد محمود الكاشف، أصول الخطر والتأمين، سنة ١٩٨٢، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، ص ٤٦٦، د. فرنان بالي، التأمين من المسؤولية، بحث منشور في مجلة المحاماة، س ٣٩، ص ١٩٣، وما بعدها.
- نقض مصري ١٩٨٣/١/١١، ط رقم ٥٢٩ س ١٤ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٣٤، س ١٩٨٣، ص ١٨٠، ١٩٧٧/٥/٣٠، ط رقم ٨١ س ٤٣ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٢٨، سنة ١٩٧٧، ص ١٣١٧، ١٩٦٢/١٢/٢٠، ط رقم ٢١٨، س ٢٧ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ١٣، ج ٢، سنة ١٩٦٢، ص ١٩٦٦.

دائرة التمييز بالكويت ١٩٨٣/٦/١٥، مجلة القضاء والقانون، العدد الثالث، س ١١ سنة ١٩٨٦، ص ٢٤٢.

التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، لا يعني خروج هذا النوع من التأمين من دائرة التصرفات القانونية، بل على النقيض من ذلك تماماً حيث إنه يظل من قبيل التصرفات القانونية التي تكون للإرادة دور في تكوينها وتحديد مضمونها.

فالتأمين من المسؤولية عن حوادث المركبات لا يتم إلا إذا كان هناك اتفاق عليه بين المؤمن والمؤمن له، ومتى توافر ركن الرضا من جانب هذا وذاك. انعقد التأمين وتوافر بذلك الشرط الذي تطلبه القانون بشأن منح الترخيص بتسيير المركبة، ولكن يمكن لطالب الترخيص رفض المساهمة في تكوين رابطة تأمينية - وهذا حق له - غير أن هذا الرفض يترتب عليه تعذر حصوله على الترخيص لتخلف أحد الشروط اللازمة لمنحه.

ولكن إذا كان الأصل العام في التعاقد هو حرية المتعاقدين إلا أن هذا الأصل يكون مقيداً بالنصوص التشريعية الآمرة التي وردت في قانون التأمين الإجباري. ومعنى ذلك أنه لا يجوز لطرفي الرابطة التأمينية الاتفاق على ما يخالف نصاً تشريعياً آمراً. وأن هذا الحظر لا يعتبر مصادرة لمبدأ حرية التعاقد، بل هو تنظيم لهذا المبدأ^(١)، وفي ذلك تقول دائرة التمييز بأن «الأصل هو حرية المتعاقدين في تعديل قواعد المسؤولية العقدية، التي أنشأتها الإرادة الحرة، وذلك في حدود القانون، وقواعد النظام العام، والنص على عدم مسؤولية شركة التأمين... عن دفع أي تعويض إذا خالف المؤمن له أو أي شخص آخر يتولى قيادة السيارة المؤمنة، أحد الشروط الواردة في قانون السير، ومنها عدم مجاوزة الحد الأقصى للسرعة المقررة»^(٢).

وعلى ذلك فالتأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، عبارة عن عقد يتعهد بمقتضاه المؤمن بأن يعوض المؤمن له عن الأضرار التي لحقت به، من جراء رجوع الغير عليه، وفقاً لقواعد المسؤولية المدنية، وذلك نظير أقساط يدفعها المؤمن له.

ويستطرد أحد أنصار هذا الاتجاه^(٣) قائلاً بأن «التأمين الإجباري يختلف عن التأمينات الاجتماعية التي تتصف بدورها، بالصفة الجبرية. فالتأمين الاجتماعي هو تأمين إجباري، بمعنى أن المستفيدين منه هم العاملون لحساب الغير، يعتبرون مؤمنين عليهم بقوة

(١) د. سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري الرسالة السابقة، ص ٢١١.

(٢) دائرة التمييز ١٥/٦/١٩٨٣، سابق الإشارة إليه.

(٣) د. محمد ليب شنب، المرجع السابق، ص ٣٠٢.

وفي هذا المعنى، د. سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، الرسالة السابقة، ص ٢١١.

التأمين، ولو لم يخطر صاحب العمل الهيئة أو المؤسسة القائمة على التأمينات الاجتماعية، باستخدامهم بل إن هذه الرابطة تنشأ حتى ولو لم يكن صاحب العمل قد دفع الاشتراكات المستحقة عنهم. فالرابطة التأمينية توجد بين مؤسسة التأمينات الاجتماعية، وصاحب العمل بمجرد توافر شرط خضوع صاحب العمل والعاملين لديه للتأمينات الاجتماعية. فلا يحتاج وجود هذه الرابطة إلى رضا صاحب العمل والعاملين لديه. فسواء وجد هذا الرضا أو لم يوجد، فالرابطة التأمينية توجد. ففي التأمين الاجتماعي يستغنى عن الإرادة كلية، أما في التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، فلا بد من وجود هذه الإرادة. وبدونها لا ينعقد التأمين، ولا توجد رابطة تأمينية بالرغم من الصفة الجبرية لهذا النوع من التأمين».

الفصل الثاني تقييم الموقف المتقدم

تقسيم:

رأينا فيما سبق أن الفقه والقضاء مازالا مصرين على اعتبار التأمين من المسؤولية المدنية، عن حوادث المركبات الآلية، يعد من قبيل التصرفات القانونية، التي تلعب الإرادة دوراً في تكوينها، وتحديد مضمونها، وتوضيح الشخص المستفيد منها.

ولكننا نتساءل حول مدى تأثير صفة الإيجاب، التي أضيفت على هذا النوع من التأمين. وهل ترتب على ذلك خروجه من مجال التصرفات القانونية، ودخوله منطقة المراكز القانونية، أم أنه مازال محتفظاً بطبيعته التي كان عليها في الماضي؟.

وإذا كان الأمر هكذا، فهل يمكن اعتبار المؤمن، طرفاً في الأسرة العقدية، التي تكون في مجال عمليات نقل الأشخاص، أم أنه يعتبر من الغير بالنسبة لهذه الأسرة؟

ولتوضيح ذلك نقسم هذا الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، وفكرة المراكز القانونية.

المبحث الثاني: التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، وفكرة الأسرة العقدية.

المبحث الأول

التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية وفكرة المراكز القانونية

لقد كان التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات يعتبر قبل تدخل المشرع، وإضفاء صفة الإلزام عليه، من قبيل التصرفات القانونية. فقد كانت الإرادة - التي تعد العمود الفقري للتصرفات القانونية - تتحكم في بناء الرابطة التأمينية، وتحديد نطاقها، ومدى تخويل ضحايا حوادث المركبات حق الرجوع على المؤمن مباشرة.

فمن جهة ملاك المركبات، نظراً لأن هذا النوع من التأمين، لم يكن - قبل العمل بقانون التأمين الإلزامي - شرطاً ضرورياً من أجل الحصول على ترخيص بتسيير المركبات، فقد كانت إرادة مالك المركبة لها مطلق الحرية في المساهمة في تكوين رابطة تأمينية، أو الإحجام عن ذلك دون أن تؤثر ممارسة مكنة الرفض على استعمال حقه في السير بمركبته على الطرق العامة.

ومن جهة شركات التأمين، فقد كان لها مطلق الحرية في قبول أو رفض نشوء الرابطة التأمينية، دون أدنى مسؤولية تقع على عاتقها، حال ممارستها مكنة الرفض، وذلك تطبيقاً لمبدأ سلطان الإرادة.

ونتيجة لما يحققه هذا النوع من التأمين من فوائد لملاك المركبات، حيث إنه كان يجعلهم مطمئنين إلى أنهم لن يتحملوا أكثر من تعريفه التأمين، التي لا تناسب البتة مع مبلغ التأمين الذي يحكم به للمضرورين، من حوادث المركبات، فقد كان هناك - في بادئ الأمر - إقبال شديد من ملاك هذه الأخيرة على المشاركة في بناء روابط تأمينية.

ولكن نظراً لأن الشركات التي كانت تقوم بعملية التأمين محدودة للغاية، فقد كان هناك نوع من الاحتكار لهذا النوع من التأمين، مما أثر ذلك في مضمون الروابط التأمينية، التي كانت تسهم في تكوينها مع ملاك المركبات. فمن جهة بدأت هذه الشركات تستقل بتحديد تعريف معينة دون أن تقبل مناقشة فيها من جانب من يرغب في بناء رابطة تأمينية، ومن جهة ثانية كانت تضمن وثائق التأمين بنوداً مجحفة، ومن هنا بدأ ملاك المركبات الآلية، يصرفون النظر عن تكوين روابط تأمينية، مما أثر في حقوق المصابين من حوادث المركبات. حيث إنه لم يكن أمامهم سوى الرجوع على المسئول عن الحادث. ونظراً لأن

هذا الأخير قد يكون معسراً أو مفلساً، فذلك يؤدي إلى تعرضهم لمخاطر عدم الحصول على تعويض كامل عما لحق بهم من أضرار.

من هذا المنطلق، رأى المشرع - في معظم الدول^(١) - أن ترك هذا النوع من التأمين اختيارياً أصبح غير ملائم لتطورات الحياة، فقد كثر في الآونة الأخيرة، عدد ضحايا حوادث السيارات. ولذا تدخل المشرع من أجل توفير حماية فعالة لهؤلاء الضحايا. وقد رأى أن ذلك يتم عن طريق اعتبار هذا النوع من التأمين من الشروط اللازم توافرها من أجل الحصول على ترخيص بتسيير المركبات على الطرق العامة. وبذلك أصبح التأمين من المسؤولية عن حوادث المركبات الآلية، إجبارياً. وقد أثر ذلك - من وجهة نظرنا - في الطبيعة القانونية لهذا النوع من التأمين، فلم يكتف المشرع بإضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين. بل تولى تحديد التزامات كل من المؤمن والمؤمن له. وتقرير حق مباشر لضحايا الحوادث تجاه المؤمن، وتنظيم حالات رجوع المؤمن على المؤمن له بما دفعه من تعويض. وبذلك يكون هذا النوع من التأمين قد خرج من دائرة التصرفات القانونية، ودخل منطقة المراكز القانونية، وسندنا في ذلك الاعتبارات الآتية:

أولاً - أن الشخص تكون له مطلق الحرية في قبول أو رفض المساهمة في بناء تصرف قانوني معين، وأن ممارسة مكنة الرفض لا تؤثر في استعماله للحقوق التي قررها المشرع. وذلك لا يمكن القول به، في إطار التأمين الإجباري محل الدراسة، لأن مالك المركبة، ليست له - في ظل الوضع التشريعي القائم - حرية قبول، أو رفض المشاركة في تكوين الرابطة التأمينية. لأن ممارسة مكنة الرفض يترتب عليها حرمانه من الحصول على ترخيص بتسيير مركبته على الطرق العامة. فقد قرن المشرع ممارسة هذا الحق، بشرط الحصول على ترخيص، من الجهات المختصة، بتسيير مركبته، ولاشك في أن هذه الجهة لا تمنح هذا الترخيص، إلا بعد التأكد من مساهمة طالب الترخيص، في بناء رابطة تأمينية، مع الشركات التي رخص لها المشرع بمزاولة عملية التأمين على المركبات الآلية. كما أن هذه الشركات لا يمكنها رفض المساهمة في تكوين رابطة تأمينية مع من يتقدم لها. ولا جدال في أن ذلك يتنافى مع مبدأ سلطان الإرادة.

(١) راجع في ذلك. في إطار النظام القانوني، المصري، القانون رقم ٦٥٢، لسنة ١٩٥٥، والكويتي المرسوم بقانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦، والفرنسي القانون رقم ٧٦٦/٨٥ الصادر في ١٩٨٥/٧/٥.

ثانيا - العلاقة التعاقدية تكون - من حيث الأصل - ملكا لطرفيها، وذلك منذ تاريخ تكوينها، وحتى تاريخ انقضائها، ويبنى على ذلك أنه يجوز لطرفي التصرف القانوني، الاتفاق: من جهة على إدراج مايشاؤون من بنود في مضمون الرابطة العقدية، وذلك في إطار النظام العام، والآداب العامة.

ومن جهة ثانية على تعديل مضمون العلاقة التعاقدية، وذلك أثناء سريانها. وأخيرا على الإنهاء القانوني للتصرفات قبل إنتاجه لآثاره، وهذا لايمكن القول به في مجال التأمين محل البحث. لأنه من ناحية أن إرادة المؤمن والمؤمن له، لا يكون لها دور في تحديد مضمون الرابطة التأمينية. بل يجب أن يكون مضمون هذه الأخيرة متفقا مع ماقدره المشرع من حقوق. فقد تولى هذا الأخير تحديد التزامات المؤمن والمؤمن له^(١). حيث جاء في المادة ١٤ من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، بأنه «يجب على المؤمن أن يلتزم بتعريفه الأسعار الموضحة بالجدول المرفق، ولايجوز له أن يجاوزها، أو ينزل عنها»^(٢). وفي المادة الخامسة من هذا القانون بأن «يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية، الناشئة عن الوفاة، أو عن أي إصابة بدنية تلحق أي شخص من حوادث السيارات.. ويكون التزام المؤمن بقيمة ما يحكم به قضائيا من تعويض مهما بلغت قيمته، ويؤدي المؤمن مبلغ التأمين إلى صاحب الحق فيه»^(٣). «...» فوفقا لهاتين المادتين، يكون المشرع قد حدد الالتزامات الرئيسية، التي تقع على عاتق كل من المؤمن، والمؤمن له. وقرر - في نفس الوقت - حقاً مباشراً للمصاب في الرجوع على المؤمن مباشرة. دون أن يتوقف تقرير هذا الحق، على إرادة طرفي الرابطة التأمينية.

صحيح أن المشرع أجاز للمؤمن الاتفاق مع المؤمن له على وضع قيود معينة، يلتزم هذا الأخير بتنفيذها. ولكن قرن ذلك بأن تكون هذه القيود معقولة، إضافة إلى قصر أثر الإخلال بهذه القيود، على العلاقة بين المؤمن والمؤمن له، وفي ذلك تقول المادة ١٦ من القانون السابق ذكره بأنه «يجوز أن تتضمن الوثيقة واجبات معقولة على المؤمن له، وقيوداً

(١) بل إنه من حيث الشكل قرر في المادة ٣/٢ من القانون رقم ٦٥٢ السالف الذكر... وتكون الوثيقة مطابقة للنموذج الذي يعتمد عليه وزير المالية والاقتصاد بالاتفاق مع وزير الداخلية، وفيما عدا الوثيقة المنصوص عليها في المادة ١٣ من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥، يكون لكل سيارة وثيقة خاصة بها.

(٢) ويقابلها المادة ٨٢ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

(٣) راجع في ذلك المادة رقم ١٩ من القانون رقم ٦٥٢ السابق الإشارة إليه، والمادة ٧٧ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

معقولة على استعمال السيارة، وقيادتها. فإذا أخل المؤمن له بتلك الواجبات أو القيود، كان للمؤمن حق الرجوع عليه، لاسترداد ما يكون قد دفعه من تعويض^(١)..".

ومن ناحية أخرى فإن الرابطة التأمينية بمجرد تكوينها لا يمكن لطرفيها الاتفاق على إجراء تعديل في مضمونها. وذلك لأن هذا المضمون يتم تحديده - منذ البداية - وفقاً لما قرره المشرع.

وأخيراً لا يجوز لطرفي الرابطة التأمينية الاتفاق على إنهاء هذه الرابطة كما لا يجوز لأحد الطرفين أن يطلب من القاضي فسخها.

ثالثاً - أن الرابطة العقدية تسرى عن المدة المقررة لها متى كانت من قبيل التصرفات التي يلعب الزمن دوراً كبيراً في تنفيذها. وعلى العكس من ذلك في إطار التأمين الإجباري محل الدراسة. حيث إن الرابطة التأمينية، يجب أن تتم، منذ البداية عن المدة المقررة بشأن سريان مدة الترخيص وهي - كأصل عام - سنة ميلادية. ومن ثم لا يجوز الاتفاق على قيام رابطة تأمينية لمدة تقل عن ذلك. إضافة إلى أنه ليس معنى انتهاء مدة الترخيص، هو انتهاء الرابطة التأمينية. بل على النقيض من ذلك تماماً. حيث إن هذه الأخيرة تظل قائمة - بقوة القانون - لمدة (٣٠) يوم تبدأ من اليوم التالي لانتهاء مدة الترخيص^(٢). ومعنى ذلك أن المؤمن يلتزم بتغطية الأضرار التي قد تلحق بأي شخص من جراء وقوع حادث لمركبة مؤمناً عليها لديه / حتى ولو كان هذا الحادث قد تحقق بعد انتهاء المدة المقررة - أصلاً - للترخيص، بشرط ألا يكون الحادث قد وقع بعد انقضاء مدة الثلاثين يوماً التالية لانتهاء مدة الترخيص.

رابعاً - القاعدة: إن مطالبة المتعاقد بتنفيذ التزامه، تقتصر على المتعاقد معه، ما لم يكن هناك اتفاق على تخويل الغير هذا الحق. ويبدو ذلك واضحاً في إطار الاشتراط لمصلحة الغير. وهذا لا يتفق مع ما قرره المشرع في هذا المجال. حيث إنه أجاز لضحايا حوادث السيارات الحق في الرجوع على المؤمن مباشرة، دون توقف ممارسة هذا الحق على إرادة طرفي الرابطة التأمينية. بل أكثر من ذلك، فإنه لا يجوز للمؤمن والمؤمن له، الاتفاق على حرمان المتضرر من ممارسة هذا الحق.

(١) ويقابلها المادة رقم ٧٥ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

(٢) راجع في ذلك المادة رقم ٤ من القانون رقم ٦٥٢ السابق ذكره، والمادة رقم ٦٧ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

خامسا - بمجرد انتهاء التصرف القانوني، فإن كل من أسهم في بنائه تكون له - بعد ذلك - مطلق الحرية في قبول أو رفض تجديد هذا التصرف. وفي حالة الاتفاق، على التجديد، لا يشترط - بالضرورة - أن يكون مضمون هذا الاتفاق متطابقا مع مضمون التصرف السابق. فقد يتم الاتفاق على التجديد مع تعديل في التزامات أحد الطرفين، أو كليهما. وهذا لا يمكن القول به في إطار التأمين الإجباري؛ لأنه بمجرد انتهاء مدة الترخيص، وبالتالي انقضاء الرابطة التأمينية، لا يجوز للشخص ممارسة حقه في السير بمركبته على الطرق العامة. بل يتعين عليه أن يقوم بتجديد الترخيص، وذلك لا يمكن تحقيقه إلا إذا كان قد أسهم في تجديد الرابطة التأمينية. وأن يتم تجديد هذه الرابطة بنفس البنود السابقة^(١).

إزاء هذه الاعتبارات السابق ذكرها، لا يمكن القول - بحال من الأحوال - إن هذا النوع من التأمين مازال موجوداً داخل منطقة التصرفات القانونية، التي تعتبر الإرادة العمود الفقري بالنسبة لها، وذلك لانتفاء دور هذه الإرادة - كأصل عام - في تكوين الرابطة التأمينية، وتحديد مضمون هذه الرابطة، وتوضيح الشخص المستفيد منها، ومن هنا نتساءل كيف يظل الإنسان حيا رغم استئصال عموده الفقري؟

قد يقال - كما يذهب إلى ذلك البعض من الفقهاء^(٢) - بأن هذا النوع من التأمين لم تتأثر طبيعته بالتنظيم الذي وضعه المشرع بل يظل من قبيل التصرفات القانونية ذات الطبيعة الخاصة «عقد إذعان» وذلك على أساس أنه يتم احتكاره من جانب شركات معينة.

والرد على ذلك من جانبنا، أن فكرة الإذعان تقتضي استقلال أحد الأشخاص بوضع شروط معينة، لا يقبل مناقشته فيها من جانب من يطلب الخدمة التي تتعلق بذلك. وهذا لا يمكن القول به في إطار التأمين الإجباري، لأنه من ناحية أن المؤمن لا يستقل بوضع بنود وثيقة التأمين، بل يقتصر دوره على المساهمة في تكوين الرابطة التأمينية على ضوء ما

(١) راجع في ذلك المادة ٣ من القانون رقم ٦٥٢ السابق الإشارة إليه.

(٢) راجع في ذلك د. سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، ص ٢١١، د. محسن عبدالحاميد البية، البحث السابق، ص ١٧٢.

وضعه المشرع من أحكام^(١). هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية فإن المؤمن يعتبر - في ظل الوضع التشريعي القائم - في مركز الطرف الضعيف وذلك لعدم تعادل التزامه بتعويض ضحايا حوادث المركبات المؤمن عليها لديه مع قيمة تعريفة التأمين التي يحصل عليها من المؤمن لهم.

وأخيراً لقد شكك الفقه الحديث في الطبيعة القانونية^(٢) لفكرة الإذعان. ومن هنا يثور التساؤل: لماذا نحاول تأصيل نظام قانوني معين على فكرة لم يتفق الفقه على طبيعتها القانونية؟

وبناء على ماتقدم ذكره، لا يعتبر التأمين من المسؤولية المدنية، عن حوادث المركبات، سوى مركز قانوني، تولى المشرع تنظيمه^(٣)، عن طريق تحديد التزامات المؤمن والمؤمن له، وتخويل المتضرر حقاً مباشراً تجاه المؤمن. وقد هدف المشرع من ذلك إلى محاولة توفير حماية فعالة لضحايا حوادث السيارات، وفي ذلك تقول محكمة النقض المصرية بأن «التأمين الذي يعقده مالك السيارة إعمالاً لحكم المادة رقم (١١) من القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ بإصدار قانون المرور المقابلة للمادة السادسة من القانون رقم ٤٤٥ لسنة ١٩٥٥، ليس تأميناً اختيارياً يعقده المالك بقصد التأمين نفسه من المسؤولية عن حوادث سيارته الناشئة عن خطئه، أو خطأ من يسأل عن عملهم. ولكنه تأمين إجباري فرضه المشرع على كل من يطلب ترخيصاً لسيارته. واستهدف به حماية المضرور، وضمان حصوله، على حقه في التعويض الجابر للضرر الذي وقع عليه، مهما بلغت قيمة هذا التعويض^(٤)».

(١) لم يكتف المشرع المصري بوضع تعريفة محددة يلتزم المؤمن له بدفعها، بل قرر - بجانب ذلك - معاقبة المستول عن المؤمن الذي لم يراع التعريفة المحددة في الجدول المرفق بالقانون. راجع في ذلك المادة رقم ٨ من القانون رقم ٦٥٢ السابق ذكره والتي جاء فيها «يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تقل عن مائة جنيه، ولا تزيد عن خمسمائة جنيه، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل عضو مجلس إدارة أو مدير هيئة أو وكيل عام مسئول لهيئة أجنبية إذا عقد عمليات تأمين بغير الأسعار أو الشروط المقررة».

(٢) انظر في عرض هذا الاتجاه، د. عبدالمعزم فرج الصده، عقود الإذعان في التشريع المصري، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٤٦.

(٣) راجع في ذلك، د. جلال العدوي، المراكز القانونية، سنة ١٩٨٨، مؤسسة الثقافة الجامعية، حيث إنه تناول في هذا المرجع تحديد المفهوم القانوني للمراكز القانونية.

(٤) نقض مدني ١٩٨٠/٦/٣، ط رقم ٥١٣، س ٤٦ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٣١، ج ٢، سنة ١٩٨٢، ص ١٦٥١.

المبحث الثاني التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات وفكرة الأسرة العقدية

انتهينا فيما سبق إلى أن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، يخرج من دائرة التصرفات القانونية، ويجد طريقه نحو فكرة المراكز القانونية، ومايثور من تساؤل في هذا الخصوص، يدور حول مدى اعتبار المؤمن طرفاً في الأسرة العقدية، التي تتكون في مجال عمليات نقل الأشخاص؟

يستبعد من دائرة هذا التساؤل حالة ما إذا كان المتضرر من حادث المركبة من الغير، في علاقته بمستغل المركبة^(١). حيث إنه يعتبر - أيضاً - من الغير في علاقته بالمؤمن. ومن ثم لا يثار - في هذه الحالة - فكرة الأسرة العقدية.

ومن ثم تنحصر دائرة التساؤل السابق طرحه، في حالة ما إذا كان المتضرر راكباً بمقابل. فلا شك في أنه يعتبر طرفاً في الأسرة العقدية، التي تتكون في مجال عمليات نقل الأشخاص. كما لو كان هناك متعهد نقل وناقل من الباطن. ففي حالة وقوع حادث أدى إلى إصابة الراكب بضرر، فإنه يجوز لهذا الأخير الرجوع على المتعاقد معه «متعهد النقل» وهذا الأخير يرجع بدوره على الناقل من الباطن، وذلك وفقاً لفكرة الرجوع المتعاقب. كما يجوز للراكب الرجوع على الناقل من الباطن، وذلك بمقتضى دعوى المسؤولية العقدية المباشرة، المنبثقة من مفهوم الأسرة العقدية^(٢).

(١) حيث إن رجوعه على المستول يتقرر بمقتضى قواعد المسؤولية عن فعل الشيء الخطر، والتي تختلف من حيث الأحكام الخاصة بها، عن قواعد المسؤولية العقدية، مما يكون له تأثير - واضح - في مقدار التعويض للمصاب، وذلك بحسب المركز القانوني الذي ينطبق على المصاب. وهذا ما دفع المشرع الفرنسي إلى التدخل وإصدار قانون ينظم التعويض المستحق لضحايا حوادث السيارات فقد أصدر القانون رقم ٦٧٧/٨٥ الصادر في ١٩٨٥/٧/٥، وقرر بأن القواعد التي يخضع لها جميع ضحايا حوادث السيارة تكون واحدة. راجع في توضيح أحكام هذا القانون:

BIGOT, les trois Lecteurs de la loi, J.C.P. 1987 I, doc 3278; 13 BNAC-SCHMIDT, indemnisation des victimes d'accidents de la Circulation, J.C.Fasc. 280-2 sous art 1382 à 1386; Rourtel, le fondement de la réparation instituée par la loi du 5 juillet 1985, J.C.P. 1986, I, doc, 3244; CHABAS (H.J.) les obligations 1991, p. 615 et s.; YVONNE (F) droit des assurances, 1988, 6e, éd, P. 405 et s.

(٢) راجع في هذه الفكرة للمؤلف دراسة قانونية متخصصة في المسؤولية المدنية في إطار الأسرة العقدية، سنة ١٩٩٠، دار الثقافة الجامعية بالقاهرة.

كما أن الراكب يمكنه الرجوع على المؤمن مباشرة. ولكن هل يتم هذا الرجوع على أساس أن هذا الأخير يعتبر طرفاً في الأسرة العقدية، أم أن هذا الرجوع يكون له نظام قانوني خاص به مستقل تماماً عن النظام المنبثق من الأسرة العقدية؟

وما كنا بحاجة إلى طرح هذا التساؤل لولا أن المدرسة الفقهية التقليدية، تذهب إلى أن الدعاوى المباشرة التي قررها المشرع بنصوص صريحة، تشكل خروجاً على مبدأ المساواة بين الدائنين^(١).

ونظراً لأن الدعاوى المباشرة التي قررها المشرع في إطار العلاقات التعاقدية لا تشكل - وفقاً لما انتهينا إليه مع الاتجاه الفقهي الحديث^(٢) - خروجاً على مبدأ المساواة بين الدائنين، فإنه يثور التساؤل حول دعوى الراكب المتضرر تجاه المؤمن مباشرة. وهل تأخذ حكم هذه الدعوى؟ ومن ثم فإنها تخضع لأحكام هذه الأخيرة، وعلى وجه الخصوص من ناحية الضوابط التي يتعين على القاضي أخذها في الاعتبار عند الحكم بالتعويض^(٣)، أم أن لها نظاماً قانونياً خاصاً بها؟

باديء ذي بدء إن مركز المؤمن يتشابه مع مركز الطرف المسئول وفقاً لفكرة الأسرة العقدية. فالراكب المصاب يمكنه الرجوع على أمين النقل وهذا الأخير يرجع - بدوره - على المؤمن بما دفعه من تعويض. كما يجوز للراكب الرجوع على المؤمن بمقتضى الدعوى المباشرة التي خولها له المشرع. أو الرجوع على الاثنين معاً على سبيل التضام. وهذه هي الحال بالنسبة للطرف المتضرر، في إطار الأسرة العقدية، حيث إنه يكون له الخيار في الرجوع على المتعاقد معه مباشرة، أو الرجوع على المتعاقد مع هذا الأخير، أو الرجوع على الاثنين معاً على سبيل التضام.

ولكن بالرغم من تشابه مركز المتضرر في كلا النظامين، فإنه لا يمكن القول - بحال من الأحوال - إن المؤمن يعتبر طرفاً في الأسرة العقدية، التي تتكون في مجال عمليات نقل الأشخاص. لأن فكرة هذه الأسرة، لها مفهوم قانوني محدد، قوامه أن الشخص لم يصب بأضرار إلا بسبب كونه دائناً بالتزام تعاقدية مرتبط - من الناحية الموضوعية -

(١) راجع في عرض هذا الموقف، للمؤلف، المرجع السابق، ص ٢١ وما بعدها.

(٢) راجع في ذلك، للمؤلف المرجع السابق، ص ٢٢٦ وما بعدها.

(٣) راجع في توضيح ذلك، للمؤلف، المرجع السابق، ص ١٦٨ وحتى ص ٢٢١.

بالالتزام الذي نتج من عدم تنفيذه الأضرار، التي يعاني منها^(١)، ففي المثال السابق طرحه أن الراكب لم يصب بالضرر إلا بسبب كونه داتناً لمتعهد النقل بالتزام بضمان السلامة. ولكن هذا الالتزام لم ينفذ نتيجة لإخلال الناقل من الباطن بالتزامه تجاه متعهد النقل. ومن ثم فإنه توجد - من الناحية الموضوعية - رابطة بين التزام هذا الأخير تجاه الراكب، والتزام الناقل من الباطن تجاه متعهد النقل. ولكن لا يمكن القول بوجود هذه الرابطة بين التزام الناقل، والتزام المؤمن بتغطية الأضرار التي تنتج من وقوع حادث للسيارة المؤمن عليها. مما يحول دون القول بأن المؤمن يعتبر طرفاً في الأسرة العقدية التي تتكون في مجال عمليات نقل الأشخاص^(٢). رغم أنه يعتبر مساهماً - بالمفهوم الواسع - في عملية النقل وذلك باعتباره طرفاً في المركز القانوني الذي تولى المشرع تنظيمه.

وبناء عليه، فالدعوى المباشرة المنبثقة من فكرة التأمين الإجباري تعتبر خروجاً على مبدأ المساواة بين الدائنين^(٣)، وذلك بعكس الحال بالنسبة للدعوى المباشرة التي قررها المشرع، في إطار العلاقات التعاقدية^(٤)، ومن ثم لا يجوز التوسع فيها أو القياس عليها، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإنها لا تخضع للأحكام الخاصة بالدعوى المنبثقة من فكرة الأسرة العقدية، بل إن المشرع وضع لها نظاماً قانونياً خاصاً بها.

- (١) راجع في توضيح هذه المسألة، للمؤلف، المرجع السابق، ص ١٤ وما بعدها، ص ١٧ حتى ص ٨٩.
- (٢) راجع في ذلك، للمؤلف، المرجع السابق، ص ١٢٥ وما بعدها.
- (٣) قارن في ذلك د. سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، الرسالة السابقة، ص ٤٢٨، حيث يرى أن المصاب من حوادث السيارات يسهم بماله في تكوين العوض الذي تلزم به شركة التأمين. وفي واقع الأمر أن ما يذهب إليه الدكتور سعد واصف وإن كان يمكن تقبله، جدلاً - متى كان المصاب راكباً بمقابل، إلا أنه لا يتصور تقبله في حالة الراكب بالمجان أو عابر الطريق.
- (٤) قارن في ذلك د. رمضان أبو السعود، الدعوى المباشرة، رسالة دكتوراه سنة ١٩٧٤، ص ٤٩٤، حيث إنه يرى أن الدعوى المقررة للمصاب من حوادث المركبات الآلية تجاه المؤمن تختلف عن الدعوى المباشرة التي قررها المشرع بنصوص تضمنها القانون المدني. وذلك من حيث الضمان فوفقاً لهذه الدعوى الأخيرة يكون الضمان فيها هشاً ومزعزِعاً وغير مستقر، بعكس الحال بالنسبة للدعوى المقررة للمصاب، حيث إن الضمان فيها يكون أكثر فاعلية. ونحن نتفق مع ما ذهب إليه الدكتور رمضان بشأن اختلاف الدعوى محل الدراسة عن الدعوى المباشرة الأخرى ولكن لا نتفق معه في النتيجة التي انتهى إليها فالضمان - من وجهة نظرنا - يكون من حيث قوته واحداً في جميع الدعوى المباشرة. كل ما في الأمر أن دعوى المتضرر تجاه المؤمن تشكل خروجاً على مبدأ المساواة بين الدائنين، بعكس الحال بالنسبة للدعوى الأخرى حيث إنها لا تعتبر في واقع الأمر خرقاً لمبدأ المساواة السابق ذكره. راجع في توضيح هذه المسألة، للمؤلف، المرجع السابق، ص ٢٢٦ وما بعدها.

الباب الثاني أحكام دعوى المتضرر تجاه المؤمن

تقسيم:

لن نتعرض في هذا الخصوص لكافة الأحكام المتعلقة بدعوى المتضرر من حوادث المركبات، تجاه المؤمن، بل نكتفي بتناول الأحكام الأساسية والتي تدور حول شروط تحرك هذه الدعوى، وضوابطها، والطبيعة القانونية لها، وأخيراً الأساس الذي تقوم عليه. وإذا كانت الغالبية العظمى من الفقه، والقضاء، قد تناولت دراسة هذه الجوانب، وذلك على ضوء المفهوم التقليدي للتأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، فإننا نحاول توضيح هذه الأحكام، وفقاً لنصوص قانوني التأمين الإجباري، المصري والكويتي.

ولتوضيح ذلك نقسم هذا الباب إلى أربعة فصول:

الفصل الأول: شروط تحرك دعوى المتضرر تجاه المؤمن.

الفصل الثاني: ضوابط دعوى المتضرر تجاه المؤمن.

الفصل الثالث: الطبيعة القانونية لدعوى المتضرر تجاه المؤمن.

الفصل الرابع: الأساس الذي تقوم عليه دعوى المتضرر تجاه المؤمن.

الفصل الأول شروط تحرك دعوى المتضرر تجاه المؤمن

تقسيم:

لكي يمكن للمتضرر من حوادث المركبات الرجوع على المؤمن مباشرة، لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي يعاني منها، يجب أن يكون هناك حادث وقع من سيارة مؤمن عليها، وذلك داخل النطاق الجغرافي لإقليم الدولة، وإن يترتب على هذا الحادث تحقق أضرار، وأخيراً أن تتقرر مسؤولية قائد المركبة بحكم قضائي نهائي.

وإذا كان الشرط الأول والثاني لم يثر بشأنها خلاف في الفقه إلا في إطار بعض

الضوابط الخاصة بكل منها، إلا أن الأمر عكس ذلك بالنسبة للشرط الثالث حيث ثار بشأنه خلاف في الفقه والقضاء، خاصة إذا كان قائد المركبة التي وقع منها الحادث ليس هو المؤمن له أو أحد اتباعه.

ولتوضيح ذلك نقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: وقوع حادث داخل النطاق الجغرافي لإقليم الدولة من سيارة مؤمن عليها.

المبحث الثاني: تحقق أضرار من جراء وقوع الحادث.

المبحث الثالث: مدى تطلب قيام مسئولية المؤمن له عن الحادث.

المبحث الأول وقوع حادث داخل النطاق الجغرافي لإقليم الدولة من سيارة مؤمن عليها

تقسيم:

من الشروط الضرورية اللازم توافرها من أجل تحرك دعوى المتضرر تجاه المؤمن مباشرة، أن يكون هناك حادث تحقق من سيارة مؤمن عليها، وأن يكون هذا الحادث قد تحقق داخل النطاق الجغرافي لإقليم الدولة.

ولتوضيح ذلك نقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: وقوع حادث من مركبة آلية.

المطلب الثاني: أن تكون المركبة الآلية مؤمنا عليها.

المطلب الثالث: تحقق الحادث داخل النطاق الجغرافي لإقليم الدولة.

المطلب الأول وقوع حادث من مركبة آلية

لكي يمكن للمتضرر ممارسة الدعوى المباشرة تجاه المؤمن، يجب أن تكون

الأضرار التي يعاني منها^(١)، ناتجة من واقعة تشكل حادثاً. وأن تتقرر مسؤولية قائد المركبة عن الحادث. وعلى ذلك، اذا انتفى عن الواقعة صفة الحادث، أو كانت تعد هكذا، ومع ذلك لم تثبت - بحكم قضائي نهائي - مسؤولية قائد المركبة، فلا يجوز للمتضرر الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عما لحق به من ضرر. ويبدو ذلك واضحاً فيما قرره المشرع، في المادة الخامسة، من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، بقوله: «يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية.. تلحق أي شخص من حوادث السيارات..» فلم يكتف المشرع، من أجل إلزام المؤمن، بتغطية الأضرار الناتجة من واقعة معينة، تحرك مسؤولية قائد السيارة. بل تطلب بجانب ذلك وجوب إضفاء صفة الحادث، على الواقعة التي نتج منها الضرر. وعلى ذلك إذا كانت الأضرار المدعاة، متمثلة في وفاة شخص، أو إصابته بجروح، بسبب سقوطه من شرفة، أو نافذة منزل، على سيارة كانت موجودة في الطريق، فلا يمكنه الرجوع على المؤمن، لمطالبته بالتعويض عن هذه الأضرار. على الرغم من أن الواقعة التي نتج منها الضرر تعتبر من قبيل الحوادث^(٢). وذلك لانتفاء مسؤولية حارس السيارة، بسبب تخلف أحد شروط تطبيق قواعد المسؤولية عن فعل الشيء الخطر، والذي يتمثل في التدخل الإيجابي من المركبة. حيث إن تدخل هذه الأخيرة - في الفرض المطروح - كان سلبياً.

كذلك الأمر إذا كانت الأضرار المدعاة، متمثلة في الأصوات الفاحشة، الناتجة من السير العادي للمركبات، على الطرق العامة فهذه النوعية من الأضرار، لايجوز مطالبة المؤمن بالتعويض عنها، رغم أنها قد تجاوز نطاق العادية، مما تخول للمتضرر منها، الحق في الرجوع على المسئول عنها لمطالبته بالتعويض، وذلك وفقاً لقواعد المسؤولية المدنية الموضوعية^(٣). وذلك لأن الواقعة التي نتج منها الضرر لاتعتبر حادثاً^(٤). حيث إن هذا الأخير لايمكن القول به إلا إذا كان هناك تدخل إيجابي غير عادي من جانب المركبة.

LACABARATS, la loi n°85-677, du 5 juillet 1985, une année d'application parla cour de cassation, G.P. (١)

74; YVONNE (L.F), droit des assurances, 6é, éd 1988, 417; CHABAS (H.J), les obligations, 1991, 615.

(٢) د. محمد لبيب شنب، المرجع السابق، ص ١١، د. إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق ص ٤١، ٤٢، د. سعد واصف، المرجع السابق، ص ٥٦، ٥٧.

Yvonne (L.E) op cit p. 413 et. s.

(٣) راجع في ذلك، للمؤلف أضرار البيئة في محيط الجوار والمسؤولية المدنية عنها، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٨٨، جامعة عين شمس، ص ١٣١ وما بعدها.

(٤) راجع في ذلك، للمؤلف، الرسالة السابقة. ص ٢٢٣ وما بعدها.

وهذا لا يمكن القول به في المثال المطروح. لأن الأصوات ناتجة من التدخل العادي من جانب المركبات.

وجدير بالذكر، أنه لا يشترط لإضفاء صفة الحادث على واقعة معينة، أن يكون هناك احتكاك مادي بين المركبة والشخص المتضرر. فقد ينتج الضرر من تدخل إيجابي غير عادي من المركبة، دون أن يكون هناك اتصال مادي بين هذه الأخيرة^(١)، والمصاب. مثال ذلك أن تتسبب سيارة في كسر واجهة زجاجية لمحل معين نتيجة لقذف أحد إطاراتها أثناء سيرها - حصاة كانت موجودة في عرض الطريق، مما ترتب عليه إصابة بعض الأشخاص بضرر. ففي هذه الحالة، يجوز للمصاب الرجوع على المؤمن، لمطالبته بالتعويض، عما لحق به من ضرر، على الرغم من عدم وجود ارتطام بين السيارة، والواجهة المكسورة^(٢).

ويثور التساؤل حول ما إذا كان يلزم من أجل تحرك دعوى المصاب، تجاه المؤمن مباشرة، أن تكون الأضرار المدعاة، ناتجة من السيارة وهي في حالة حركة، أم أنه لا يشترط ذلك؟

لقد أثارت هذه المسألة خلافاً في الفقه والقضاء. فذهب جانب من الفقه الفرنسي^(٣)، إلى القول بأن المؤمن، لا يلتزم بتغطية الأضرار المدعاة إلا إذا كانت ناتجة من حادث وقع من السيارة وهي في حالة حركة.

وذهب جانب آخر^(٤) - وهو الغالب - إلى القول بأنه لا يشترط من أجل تحرك دعوى المصاب، تجاه المؤمن، أن تكون الأضرار المدعاة ناتجة من حادث تحقق من سيارة متحركة، بل يكفي أن يكون الحادث قد وقع من سيارة مؤمن عليها، بغض النظر عما إذا كانت متحركة أو واقفة على طريق عام أو خاص.

(١) CHARTIÉR, (Y), *accidents de la circulation, acceleration des procédures d'indemnisation*, D.ch. 1986.N°spec, N° 13.

(٢) د. محمد ليب شنب، المرجع السابق، ص ١٦.

(٣) HUET (J), *obs à R.T.D. civ* 1987, 326, N 2 et 770, N° 2.

(٤) WIEDERKHER, de la loi du 5 Juillet, 1985, et son caractère autonome, D. 86, ch, 255; GROUDEL, (H), (٤) *obs sous civ*, 2,5,3, 1986 et 25, 6, 1986, D. 87. *som.* 87; HUET, *Obs préc* p. 329, N 2 et p. 770; YVONNE, (L.F), *op. cit.*, p. 413 et.s, *civ*, 2, 10, 3, 1988, R.G.A.T, 1988, 810' CHAPUISAT, (F), in *démunition des victimes des accidents de la Circulation*, in colloque de paris du 28 oct, 1985, p. 19.

ويذهب الاتجاه الغالب في مصر^(١) إلى القول بأنه لا يشترط أن يكون الحادث، قد وقع أثناء تحرك السيارة، وذلك من أجل تخويل المصاب الحق في الرجوع على المؤمن، لمطالبته بالتعويض عما لحق به من ضرر. وذلك على أساس أن عبارة «حوادث السيارات» جاءت عامة، ولم يرد في قانون المرور ما يقيد بها. وعلى ذلك يكفي من أجل تحرك دعوى المصاب أن تكون الأضرار ناتجة من تدخل إيجابي غير عادي من المركبة، بغض النظر عما إذا كانت هذه الأخيرة متحركة، أو واقفة على طريق عام، أو خاص، أو موجودة في الأماكن المخصصة، لنقل الركاب، أو واقفة في الأماكن المخصصة لصيانة المركبات، وسواء كان منشأ الحادث انفجار المركبة، أو حريق شب فيها، أو تصادمها مع سيارة أخرى^(٢).

هذا وقد ثار خلاف في الفقه والقضاء حول مدى التزام المؤمن بتغطية الأضرار الناتجة من وقوع أشياء، من السيارة، أثناء عملية الشحن، والتفريغ.

فذهب جانب منهم^(٣) إلى القول بأن هذه النوعية من الأضرار، وإن كانت ناتجة من حوادث، ومن ثم تتعقد مسئولية حارس الشيء عنها، وبالتالي يجوز للمتضرر الرجوع على المسئول لمطالبته بالتعويض، إلا أنها لا تتيح الفرصة للرجوع على المؤمن بمقتضى الدعوى المباشرة. وذلك لأن هذا الأخير يلتزم - فقط - بالأضرار الناتجة من حادث السيارة ذاتها.

وذهب جانب آخر^(٤) إلى القول، بأن المؤمن يلتزم بتغطية كافة الأضرار الناتجة من حوادث، سواء كان الحادث بفعل السيارة ذاتها، أو بسقوط بضائع منها، أو تناثر أشياء منها، أثناء عملية الشحن، أو التفريغ.

ونحن نؤيد ما ذهب إليه الاتجاه الأول، على الرغم من أنه لا يتفق مع الاتجاه

(١) في ذلك

YVONNE (L.F), le droit du dommage corporel 357.

وأيضاً د. محمود سامي، المرجع السابق، ص ٢١٤.

(٢) د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسئولية عن حوادث السيارات: ص ٥٧.

YVONNE (L.F), le droit du dommage corporel, p. 357.

(٣) راجع في عرض هذا الاتجاه، د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسئولية عن حوادث السيارات، ص ٥٧.

(٤) د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسئولية عن حوادث السيارات، ص ٥٧، ٥٨.

الحديث الذي يحاول توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا الحوادث. وذلك لأن إرادة المشرع، لم تتجه نحو إلزام المؤمن، بتغطية الأضرار التي تنتج من أي فعل يضمن عليه صفة الحادث. بل تطلب أن يكون الحادث قد تحقق من السيارة ذاتها، وليس من الأشياء، التي توجد على متنها. ويبدو ذلك من عبارة «حوادث السيارات»، التي جاءت في نص المادة الخامسة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥. ولاشك في أن الأضرار الناتجة من وقوع الأشياء من السيارة أثناء عملية الشحن «والتفريغ» وإن كانت تعتبر ناتجة من حادث، إلا أنها مستقلة عن فعل السيارة ذاتها، ومن ثم لا يجوز للمتضرر الرجوع، على المؤمن، لمطالبته بالتعويض عنها. والقول بخلاف ذلك يترتب عليه الخروج عن المفهوم القانوني لهذا النوع من التأمين، كما عناه المشرع.

ومما يجدر الإشارة إليه أنه يجب أن يكون الضرر ناتجاً من فعل السيارة ذاتها، بغض النظر عن طبيعة فعل قائدتها، وهل يشكل فعلاً عمدياً أم لا؟ وعلى ذلك: إذا كان الضرر ناتجاً من تشاجر قائدي سيارتين، مما أدى إلى إصابة أحد الأشخاص بضرر، فلا يجوز للمتضرر الرجوع على المؤمن، لمطالبته بالتعويض عما لحق به من ضرر^(١). وذلك لانتفاء دور السيارة في وقوع الحادث. والقول بخلاف ذلك يؤدي إلى الخروج بهذا النوع من التأمين عن مفهومه الذي عناه المشرع.

المطلب الثاني أن تكون المركبة الآلية مؤمناً عليها

يجب أن تكون السيارة التي وقع منها الحادث مؤمناً عليها، وذلك يقتضي دخول المركبة في عداد الآلات التي تطلب المشرع التأمين عليها^(٢). وأن يكون مالکها قد أسهم في تكوين رابطة تأمينية، لدى إحدى الشركات التي رخص لها المشرع بمزاولة عملية

(١) في هذا المعنى، د. محمد لبيب شنب، المرجع السابق، ص ١٢.

(٢) لم يأخذ المشرعان المصري والكويتي بفكرة التعميم بشأن التأمين على الآلات، بل إنهما حددا المركبات الآلية التي يجب التأمين عليها إجبارياً. راجع في ذلك المواد ٧، ٦، ٥، ٤، من قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣، والذي حل محل قانون المرور السابق رقم ٤٤٩، لسنة ١٩٥٥، والمادتان رقم ١، ٢، من المرسوم بقانون الكويت، رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦.

التأمين على المركبات^(١). وعلى ذلك إذا كانت الآلة، التي وقع منها الحادث، لا تدخل في عداد الآلات التي تطلب المشرع التأمين عليها إجبارياً، فلا يمكن للمتضرر من وقوع حادث لهذه النوعية من المركبات، الرجوع على المؤمن، لمطالبته بالتعويض عما لحق به من ضرر، وذلك بمقتضى الدعوى المباشرة المنبثقة عن فكرة التأمين الإجباري^(٢)، حتى ولو كان المسئول عن الحادث قد تعاقد مع إحدى شركات التأمين من أجل التزام هذه الأخيرة بتغطية الأضرار الناتجة من انعقاد المسؤولية تجاه الغير. وذلك لأن الدعوى محل الدراسة لها نظامها القانوني الخاص بها، والذي يختلف عن الدعاوى الأخرى المنبثقة من التأمين الاختياري سواء من ناحية المضمون، أو الأساس أو الضوابط^(٣).

كذلك الأمر، إذا كانت المركبة التي وقع منها الحادث تدخل في عداد المركبات، التي تطلب المشرع التأمين عليها إجبارياً، ولكن لم يسهم مالكيها، في تكوين رابطة تأمينية، فلا يجوز للمتضرر الرجوع على المؤمن، لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي يعاني منها. ولا يكون أمامه - في هذه الحالة - سوى الرجوع على المسئول عن الحادث.

ونظراً لخطورة هذه المسألة، فقد أوجب المشرع، على بعض أصحاب الحرف المتصلة بتجارة السيارات وصناعتها، والقائمين على إصلاحها، أن يسهموا في تكوين رابطة تأمينية، وذلك من أجل منحهم التراخيص بمزاولة مهنتهم. وفي ذلك تقول المادة (١٣) من القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ بأنه «يجوز إعطاء رخصة تجارية للأشخاص الذين يزاولون مهنة تجارة السيارات أو صناعتها، أو إصلاحها، مقابل أداء الضريبة المقررة، وبعد تقديم ماثبت قيدهم في السجل التجاري، بهذه الصفة، ووثيقة تأمين من حوادث السيارات، طبقاً للمادة السادسة. ولايجوز استعمال هذه الرخصة إلا في الأحوال الآتية:

- (١) وذلك يقتضي أن تكون السيارة مسجلة داخل القطر وعلى ذلك فإن كافة السيارات التي لم يشترط المشرع تسجيلها داخل القطر المصري من أجل السماح لملّاكها بالسير على الطرق العامة، فلا يلتزم ملاكها بالتأمين عليها إجبارياً. ولكن نظراً لاتباع المشرع سياسة الانفتاح الاقتصادي وزيادة حركة السياحة في جمهورية مصر العربية. فقد رأى المشرع وجوب توفير حياة للمواطنين من الأخطار التي يتعرضون لها من حوادث السيارات العابرة التي تدخل القطر من منافذه الرسمية. وبالفعل أصدر وزير الدولة للاقتصاد القرار رقم ٢٢٨ الصادر في ١٩٨١/٩/٦ والذي من مقتضاه وجوب التأمين إجبارياً على السيارات العابرة. وهذا التأمين يكون ساري المفعول عن المدة المحددة في وثيقة التأمين. وإذا كانت هذه المدة تنتهي أثناء إجازة رسمية. فإن مفعول وثيقة التأمين يمتد لأول يوم عمل بعد الإجازة.
- (٢) ولا يكون أمام المتضرر في هذه الحالة سوى الرجوع على المسئول عن الحادث.
- (٣) ويرجع ذلك إلى أن هذه الدعوى مقررة بنص القانون، بعكس الحال بالنسبة للدعوى المباشرة التي تنبثق من صور التأمين الاختياري حيث إن مصدرها يكمن في إرادة طرفي الرابطة التأمينية وخاصة إرادة المؤمن له.

انتقال السيارة من مكان الوصول، أو المصنع، إلى المحل التجاري، أو تجربة السيارة أمام المشتري، وتجربة السيارة بعد إصلاحها، أو انتقال السيارة إلى قلم المرور للترخيص». وبذلك يكون قد غطى المنطقة التي قد تحدث فيها حوادث. وعلى ذلك إذا تحقق حادث من سيارة، قبل التأمين عليها، مما أدى إلى إصابة أحد الأشخاص بضرر، فإنه يجوز للمتضرر الرجوع على المؤمن مباشرة، لمطالبته بالتعويض. ويجب أن تكون وثيقة التأمين سارية المفعول^(١). وهي تعد هكذا ليس عن الفترة المؤداة عنها الضريبة فقط، بل يمتد مفعولها حتى نهاية الثلاثين يوما التالية لانتهااء تلك المدة. وفي ذلك تقول المادة ٤ من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بأنه «يسري مفعول الوثيقة عن المدة المؤداة عنها الضريبة، ويمتد مفعولها حتى نهاية الثلاثين يوما التالية لانتهااء تلك المدة»^(٢)

ويحدث في الواقع العملي أن يقوم مالك المركبة، بالمساهمة في بناء رابطة تأمينية، قبل حصوله على الترخيص. ففي هذه الحالة تظل وثيقة التأمين سارية المفعول لمدة لاتجاوز سبعة أيام.

وجدير بالذكر أنه إذا قام المؤمن له بالتصرف في المركبة المؤمن عليها، فإنه يجب على المتصرف إليه، أن يقوم بإجراء تأمين إجباري على السيارة، وذلك من أجل حصوله على ترخيص بتسيير المركبة على الطرق العامة.

ومما يجدر التنويه إليه أن التزام المؤمن بتغطية الأضرار الناتجة عن حادث السيارة يتطلب أن تكون هذه الأخيرة معلومة. وبالتالي إذا كانت مجهولة فلا يجوز للمصاب الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض.

ونظراً لخطورة هذه المسألة فقد اتجهت بعض التشريعات نحو اعتبار الدولة ضامناً لمثل هذه الحوادث، مما يخول للمتضرر حق الرجوع عليها لمطالبتها بالتعويض عما لحق به من ضرر.

(١) مصطفى عبدالعزيز المحامي، دعوى التعويض بين التأمين الإجباري والتأمين الشامل، سنة ١٩٩١، الطبعة الثانية، ص ٨.

(٢) قارن في ذلك المادة ٦٧ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

المطلب الثالث

تحقق الحادث داخل النطاق الجغرافي لإقليم الدولة

جاء في المادة الخامسة من قانون التأمين الإجباري المصري بأن «يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية... إذا وقعت في جمهورية مصر العربية»^(١)... فوقفا لهذا النص لم يشأ المشرع اعتبار التزام المؤمن بتعويض ضحايا حوادث المركبات مطلقاً بل قيده بالنطاق الجغرافي لإقليم الدولة. ومعنى ذلك أن المؤمن لا يلتزم بتعويض ضحايا حوادث المركبات الآلية، إلا إذا كان الحادث قد تحقق داخل النطاق الجغرافي لجمهورية مصر العربية، ومن ثم إذا كان الحادث قد تحقق خارج هذا النطاق، فلا يمكن للمتضرر الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي يعاني منها، حتى ولو كانت المركبة التي وقع منها الحادث، مؤمناً عليها.

ونظراً لكثرة عدد ضحايا حوادث السيارات خارج النطاق الجغرافي لكل دولة. فقد تم التفكير في إلزام ملاك السيارات الذين يريدون الخروج بسيارتهم على الطرق السريعة خارج نطاق القطر بالتأمين الإجباري عليها عن طريق المساهمة مع بعض شركات التأمين في بناء رابطة تأمينية مؤقتة. وبالفعل أبرمت اتفاقية بين تسع دول عربية من بينها، جمهورية مصر العربية، والكويت، مقتضاها، وضع تعريف موحد لعملية التأمين المؤقت مع إلزام المؤمن بتغطية الأضرار الناتجة من حوادث السيارات، حتى ولو كان الحادث قد وقع خارج النطاق الجغرافي لإقليم الدولة. بشرط أن يكون مالك المركبة التي وقع منها الحادث حائزاً على بطاقة التأمين الموحدة^(٢). وبالتالي إذا لم يكن مالك المركبة حائزاً لهذه الأخيرة، وذلك يتحقق إذا كان الخروج بالمركبة قد تم من غير مناطق المنافذ الرئيسية للدولة، فلا يمكن للمتضرر الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض.

وبناء عليه، فإن ما قرره المشرع المصري بشأن وجوب وقوع الحادث داخل النطاق

(١) وهي نفس الصياغة التي استخدمها المشرع الكويتي، راجع في ذلك المادة ٦٣ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

(٢) ولقد بدأ العمل بالبطاقة الموحدة اعتباراً من شهر يوليو ١٩٧٨، وأخذت بها ٩ دول عربية هي الأردن، وتونس، والجزائر، والعراق، ومصر، وسوريا، والكويت، وليبيا، والإمارات العربية، وهذه البطاقة تكون سارية المفعول لمدة أسبوع ولا تزيد عن سنة.

الجغرافي لإقليم الدولة لاتبدو أهميته إلا في حالتين: الأولى: وهي تتعلق بالتعويض عن الأضرار المادية. فإذا كان الحادث قد تحقق داخل القطر المصري، فالزام المؤمن بتغطية الأضرار يكون مقصوراً على الأضرار الجسدية فقط. وعلى العكس من ذلك، إذا كان الحادث قد تحقق خارج نطاق القطر. حيث إنه يلتزم بتغطية الأضرار المادية والجسدية على حد سواء. والحالة الثانية: إذا كانت السيارة التي وقع منها الحادث قد خرجت من غير أماكن المنافذ الرئيسية. وذلك لأن مقتضى الخروج من هذه المنافذ يجب أن يقوم مالك المركبة بالتأمين. حيث إن هذا النوع من التأمين ليس اختيارياً، بل إنه إجباري. وعلى ذلك فالمالك الذي يرفض المساهمة في تكوين رابطة تأمينية لن يسمح له بالمرور خارج نطاق القطر.

المبحث الثاني تحقق أضرار من جراء وقوع الحادث

لا يكفي لتحرك الدعوى المباشرة تجاه المؤمن، وقوع حادث من سيارة مؤمن عليها، بل يلتزم - بجانب ذلك - أن تكون هناك أضرار لحقت بالمستفيد من التأمين الإجباري محل الدراسة. وعلى ذلك إذا لم ينتج من الحادث أي ضرر، فلا يكون هناك محل تردد عليه الدعوى محل البحث، ويثور التساؤل حول طبيعة الأضرار التي يغطيها التأمين الإجباري. وهل تشمل الأضرار المادية، والجسدية على حد سواء، أم تقتصر التغطية على هذه الأخيرة فقط؟

لاشك في أن الإجابة على هذا التساؤل، تختلف من تشريع إلى آخر. فوفقاً للتشريعين الفرنسي والكويتي، يلتزم المؤمن بتغطية الأضرار الجسدية والمادية على حد سواء. ويبدو ذلك واضحاً من نص المادة ٦٣ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي، حيث جاء فيها «يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار المادية والجسدية من حوادث المركبات..». وعلى العكس من ذلك بالنسبة للتشريع المصري، فقد قصر المشرع التزام المؤمن على تغطية الأضرار الجسدية فقط. ويبدو ذلك من نص المادة الخامسة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، والذي جاء فيه: «يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو عن أية إصابة بدنية، تلحق أي شخص من حوادث السيارات..».

وبناء عليه، إذا كانت الأضرار متمثلة في أضرار مادية فقط. فوفقا للتشريع الكويتي يمكن للمتضرر الرجوع على المسؤول عن الحادث أو ممارسة الدعوى المباشرة تجاه المؤمن، أو الرجوع على الاثنتين - معا - على سبيل التضام. وعلى العكس من ذلك، وفقا للنظام القانوني المصري. فالمتضرر لا يكون له الحق في الرجوع على المؤمن مباشرة لمطالبته بالتعويض، ولا يكون أمامه سوى البحث عن المسؤول والرجوع عليه.

ويقصد بالأضرار الجسدية كافة الإصابات البدنية، التي تلحق بجسم الإنسان، كالجروح، والحروق، والكسور، وبتر أحد الأعضاء، ويدخل في مفهوم هذه الأضرار الوفاة سواء تحققت وقت الحادث أو بعد ذلك. ويقع على عاتق المدعي عبء إثبات الأضرار التي يعاني منها، والتي يطالب بالتعويض عنها^(١).

ويثور التساؤل حول الحكم بالنسبة للأضرار النفسية أو العصبية، وهي تصلح لأن تكون محلاً للدعوى المباشرة، أم أنها تخرج من هذا المجال، ولا يكون أمام الشخص الذي يعاني منها سوى الرجوع على المسؤول عن الحادث؟

يخرج من دائرة هذا التساؤل، حالة ما إذا كانت الأضرار النفسية، نشأت عن إصابة بدنية. كما لو أصيب الشخص بجروح أو حروق، وأدت هذه الإصابة، إلى مرض نفسي، أو عصبي. فالضرر الناشئ عن الحادث يعتبر - في هذه الحالة - من قبيل الأضرار الجسدية التي يلتزم المؤمن بتغطيتها.

ومن ثم تنحصر دائرة التساؤل السابق طرحه، في حالة ما إذا كانت الأضرار النفسية، التي تنتج من الحادث مباشرة، دون أن تلحق بالشخص أية إصابات بدنية. كما لو نتج المرض النفسي، أو العصبي، من الفزع الذي لحق بالشخص من جراء هول الحادث. وكانت هناك علاقة سببية بين هذا الأخير، والضرر العصبي. فهل هذه النوعية من الأضرار تصلح لأن تكون محلاً للدعوى المباشرة التي قررها المشرع للمتضرر تجاه المؤمن؟

ذهب جانب من الفقه إلى القول^(٢) بأن تعبير الإصابات البدنية يتسع لهذا المفهوم من الضرر. فهو يعني كل ضرر يصيب الشخص، بالمقابلة بالضرر الذي يصيب المال، وذلك على أساس أن الجهاز العصبي يعتبر جزءاً من جسم الإنسان، ومن ثم فإن أي مساس به

(١) دائرة التمييز في ٢/٥/١٩٨٤، مجلة القضاء والقانون، سنة ١٩٨٧، ص ٩٤.

(٢) د. محمد ليب شنب المرجع السابق، ص ١٤، د. محمود جمال الدين، مشكلات المسؤولية المدنية، ج ٢، ص ٣٩٩.

يعتبر إصابة بدنية، حتى ولو لم يتخذ مظهراً خارجاً من جرح أو كسر أو كدم. فما دام قد ثبت أن المرض النفسي أو العصبي، قد نشأ عن حادث سيارة، فالمؤمن يلتزم بتغطيته.

ونحن نؤيد - من حيث المبدأ - ما ذهب إليه هذا الاتجاه لأن عبارة «إصابات بدنية» جاءت في النص مطلقة، مما يستلزم صرفها إلى كل عضو من أعضاء الجسم. هذا من ناحية، ومن جهة ثانية فإن المشرع قرر إلزام المؤمن بتغطية الأضرار الجسدية الناشئة عن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات. ولاشك في أن قواعد المسؤولية المدنية جاءت مطلقة، ولم يرد في قانون التأمين الإجمالي ما يفيد بتقييدها بخصوص نوعية الأضرار الجسدية التي يلتزم المؤمن بتغطيتها. وأخيراً فإن هذا التفسير هو الذي يتمشى مع الاتجاه - الفقهي والقضائي - الحديث الذي يحاول توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث السيارات.

ولكن إذا كانت هذه النوعية من الأضرار تخول طلب التعويض عنها فإن ذلك مقرون بفكرة التأثير الشخصي للمتضرر. حيث إن هذه الفكرة يجب أخذها في الاعتبار عند تقدير التعويض المستحق.

المبحث الثالث

مدى تطلب قيام مسؤولية المؤمن له عن الحادث

لقد ثار خلاف في الفقه والقضاء حول مدى تطلب قيام مسؤولية المؤمن له عن الحادث، الذي أدى إلى تحقق الضرر، وذلك من أجل تخويل المصاب الحق في ممارسة الدعوى المباشرة، فذهب جانب منهم^(١) إلى القول بأن ضحايا حوادث السيارات لا يمكنهم الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم إلا إذا تحققت مسؤولية المؤمن له عن الحادث، وبالتالي إذا حكم ببراءة هذا الأخير، فذلك يحول دون الرجوع على المؤمن. وبالتطبيق لذلك قررت محكمة النقض المصرية بأن «مسؤولية المؤمن قبل المصاب على أساس الدعوى المباشرة، لا تقوم إلا إذا تحققت مسؤولية المؤمن له. بحيث إذا حكم بعدم مسؤولية هذا الأخير مدنياً، انتهت بالتالي

(١) د. محمود جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص ٤١٥ وما بعدها، نقض مدني ١٥/٢/١٩٧٧، ط رقم ١٢٩ س ٤٣ ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٢٨ سنة ١٩٧٧، ص ٤٦٣.

مسئولية المؤمن، ولا يستطيع المتضرر، أن يرجع بعد ذلك بالدعوى المباشرة^(١). وقررت محكمة الاستئناف أيضاً «عدم تحرك مسؤولية شركة التأمين عن الحوادث التي تقع من استعمال السيارة، أثناء خروجها من حيازة مالكيها، دون علمه أو رضاه على أساس أن مسؤولية الشركة لا تتحقق إلا إذا كان المؤمن له - صاحب السيارة - مسئولاً عن الحادث، الذي وقع منها. فإذا انتفت مسئوليته لأي سبب، انتفت معها مسؤولية شركة التأمين^(٢)».

وذهب جانب آخر^(٣) إلى القول، بأنه لا يشترط من أجل ممارسة الدعوى المباشرة، قيام مسؤولية المؤمن له عن الحادث. بل يكفي ثبوت مسؤولية قائد السيارة، بغض النظر عما إذا كان قائد المركبة، التي وقع منها الحادث، هو مالكيها «المؤمن له» أو أحد أتباعه، أو شخص من الغير. وبغض النظر عما إذا كان هذا الأخير قد تم التصريح له بقيادة السيارة، أولاً.

وبالتطبيق لذلك قررت محكمة النقض المصرية^(٤) نقض حكم قاضي الموضوع، الذي حكم برفض الدعوى المباشرة للمصاب، تجاه المؤمن، على أساس انتفاء مسؤولية صاحب السيارة عن التعويض رغم ثبوت المسؤولية الجنائية، لمن كان قائداً للسيارة المؤمن عليها لديها وقت وقوع الحادث. ولذلك على أساس أن قاضي الموضوع قد أخطأ في تطبيق القانون. حيث إن المتضرر من حوادث المركبات يمكنه الرجوع على المؤمن مباشرة، لمطالبته بالتعويض، عما لحق به من ضرر، مستمداً حقه في ذلك من القانون مباشرة. طالما ثبتت مسؤولية قائد السيارة عن الحادث، حتى ولو لم يكن تابعاً للمؤمن له أو انتفت مسؤولية هذا الأخير، وعلى ذلك لا يشترط من أجل ممارسة الدعوى المباشرة قيام مسؤولية المؤمن له. بل يكفي أن تكون السيارة مؤمناً عليها وأن تثبت مسؤولية قائدها.

(١) الدائرة المدنية ١٩٧٧/٢/١٥ سابق الإشارة إليه.

(٢) ١٩٧٠/١/٢٧ مشار إليه في مقال الدكتور محمود شمس الدين الحسامي، في موضوع قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، مجلة المحامي، العدد الثاني يوليو ١٩٧٧، ص ٢٥.

(٣) د. محمد ليب شنب، المرجع السابق، م. عز الدين الدناصورى، ود. عبدالحميد الشواربي، المرجع السابق، ص ٦٨٥، ٦٨٦، م. السيد خلف، التجريم والعقاب ص ٣٨٣، م. أنور طلبة، مجموعة المبادئ القانونية التي قررتها محكمة النقض المصرية ج ٦، ص ٧٥، ١٩٨٣/٥/٥، ط رقم ١١٨١، س ٤٩ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٣٤، ط ٢، سنة ١٩٨٣، ص ١١٣٧.

(٤) ١٩٨٣/٦/٢٠ ط رقم ٤٩٠ س ٥٠، مشار إليه في المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، م. عز الدين الدناصورى، د. عبدالحميد الشواربي، ص ٦٨٦، وفي هذا المعنى نقض مدني ١٩٨١/٤/٢٣، ط رقم ٣٤٩ س ٤٨ ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٣٢، ج ١، سنة ١٩٨١، ص ١٢٣٤.

بل إن محكمة النقض ذهبت إلى أبعد من ذلك حيث إنها قررت بأنه «لا يشترط من أجل ممارسة الدعوى المباشرة، أن يكون قائد السيارة، التي وقع منها الحادث، تابعاً للمؤمن له»^(١). وعلى هذا الأساس نقضت حكم قاضي الموضوع الذي رفض دعوى المصاب تجاه المؤمن على أساس انتفاء مسئولية المؤمن له، لثبوت عدم وجود علاقة تبعية بين هذا الأخير وقائد السيارة التي وقع منها الحادث»^(٢).

ونحن نؤيد ما يذهب إليه هذا الاتجاه الأخير. لأن مسابقة منطق الاتجاه الأول يترتب عليه من جهة المخالفة الصريحة / لما اتجهت إليه إرادة المشرع. فقد جاء في المادة ١٨ من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بأنه «يجوز إذا التزم أداء التعويض في حالة وقوع المسئولية المدنية، على غير المؤمن له، وغير من صرح له بقيادة سيارته، أن يرجع على المسئول عن الأضرار لاسترداد ما يكون قد أداه من تعويض»^(٣). «فهذا النص يفيد بمفهوم الموافقة التزام المؤمن بتعويض المصاب بمجرد ثبوت مسئولية قائدها. وبمفهوم المخالفة: إن ممارسة المتضرر للدعوى المباشرة تجاه المؤمن لا تتوقف على قيام مسئولية المؤمن له أو أحد أتباعه. بل يكفي تحقق مسئولية قائد السيارة بغض النظر عن صفته.

ومن ناحية ثانية: الإضرار بضحايا حوادث السيارات. ويبدو ذلك واضحاً، متى كان الحادث قد تحقق من سيارة، كانت قد خرجت من حيازة مالكها بدون علمه أو بعلمه ولكنه اعترض. ففي هذه الحالة لا يكون المؤمن له مسئولاً عن الحادث. لأن السيطرة الفعلية على السيارة وقت وقوع الحادث كانت لشخص آخر. ومن ثم يكون هذا الأخير هو المسئول، وذلك وفقاً لقواعد المسئولية عن فعل الشيء الخطر. وبالتالي لا يكون للمصاب سوى الرجوع - وفقاً لمنطق هذا الاتجاه - على مغتصب السيارة. ولكن هذا الأخير قد يكون في حالة إفلاس أو إعسار مما يحول دون حصوله على تعويض عما لحق به من ضرر. وهذا يتنافى مع السياسة التشريعية، التي اتجهت وقت وضع نصوص قانون التأمين الإجباري - نحو محاولة وضع نظام قانوني، لحماية ضحايا حوادث المركبات الآلية.

(١) ١٩٧٧/٥/٣٠، ط رقم ٨١٤، س ٣٤٤، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، سنة ١٩٧٧، ص ١١٣٧، ٣/١٩٨٠، ط رقم ٥١٣ س ٤٦، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٣١، ج ٢، سنة ١٩٨٠، ص ١٦٥١، ١٩٨١/٤/١٣، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٣٢، ج ١، سنة ١٩٨١، ص ١٢٣٦.

(٢) الدائرة المدنية ١٩٨١/٤/٢٣، ط رقم ٣٤٩ س ٤٨٨، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٣٢، ج ١، سنة ١٩٨١، ص ١٢٣٤.

(٣) ويقابلها المادة ٧٦ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

ومن الواضح تماماً أن الاتجاه محل المناقشة قد تأثر بالطبيعة القانونية، التي كانت تضيف على هذا النوع من التأمين، وذلك قبل تدخل المشرع وإضفاء صفة الإلزام عليه. ومن هنا كان منطقياً مع نفسه. فقد كان التأمين من المسؤولية المدنية، عن حوادث السيارات يعتبر إحدى صور المسؤولية عن فعل الشخص، ومن ثم فلا يلتزم المؤمن بتغطية الأضرار التي تحدث من جراء وقوع حادث لسيارة متى انتفت مسؤولية المؤمن له. سواء بصفة أصلية أو تبعية - عن الحادث، ولكن منذ تاريخ العمل بقانون التأمين الإلزامي، تغير - كما سبق^(١) - مفهوم هذا النوع من التأمين. حيث إنه أصبح من قبيل المراكز القانونية التي يتولى المشرع تنظيمها. والمشرع لم يقصر التزام المؤمن بتغطية الأضرار الناتجة من وقوع حادث لسيارة مؤمن عليها لديه على حالة ما إذا كان المؤمن له هو المسئول - بصفة تبعية أو أصلية - عن الحادث. بل قرر أن الالتزام بالتغطية يشمل كافة الحالات التي تتحقق فيها مسؤولية قائد المركبة بغض النظر عن صفته، وبغض النظر عن علاقته بالمؤمن له، ويبدو ذلك واضحاً مما جاء في عجز المادة الخامسة بأن «يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية»^(٢). «عبارة المسؤولية المدنية، جاءت مطلقة، مما يستلزم صرفها، إلى كل شخص يكون مسئولاً عن الحادث حتى ولو كان هذا الشخص قد اغتصب السيارة من مالكها، ومما يؤكد ذلك. ما جاء في المادة (١٨)^(٣) فلو كان المشرع يقصد قصر التزام المؤمن على تغطية الأضرار الناتجة من مسؤولية المؤمن له فقط - لما جاءت عبارة المسؤولية المدنية مطلقة. ولما كان هناك داع من تقريره نص المادة (١٨) السابق ذكرها.

وبناء عليه، فالقول بقصر تحرك الدعوى المباشرة تجاه المؤمن، على حالة تحقق مسؤولية المؤمن له فقط، فيه تخصيص للنص بغير مخصص، هذا فضلاً عن اعتبار - نص المادة ١٨ لغواً ولا طائل من ورائه، وهذا ما يتعين الابتعاد عنه.

(١) انظر ص ٧٠٨ وما بعدها من البحث.

(٢) وهي نفس الصياغة التي استخدمها المشرع الكويتي. راجع في ذلك المادة ٦٣ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

(٣) ويقابلها المادة ٧٦ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

الفصل الثاني ضوابط دعوى المتضرر تجاه المؤمن

تقسيم:

لقد سبق القول بأن الدعوى المباشرة التي قررها المشرع للمصاب من حوادث المركبات، لها مفهوم قانوني يختلف عن تلك التي تنبثق من فكرة الأسرة العقدية. ونظراً لأن الدعوى المباشرة التي تنبثق من هذه الأخيرة تكون مقيدة بمدى التزامات الطرف المسؤول، ومدى حقوق الطرف المتضرر، فإنه يثور التساؤل بشأن ضوابط الدعوى محل الدراسة، وهل تكون مقيدة بمدى حقوق المتضرر ومدى التزامات المؤمن، أم أن القواعد التي وضعها المشرع لا تسمح بذلك خاصة فيما يتعلق بمدى التزامات المؤمن؟ لتوضيح الإجابة عن هذا التساؤل نقسم هذا الفصل إلى بحثين:

المبحث الأول: مدى التزامات المؤمن تجاه المؤمن له.

المبحث الثاني: مدى حقوق المتضرر المنبثقة من المركز القانوني الذي ينطبق عليه.

المبحث الأول مدى التزامات المؤمن تجاه المؤمن له

تقسيم:

لقد ثار خلاف في الفقه والقضاء حول مدى إمكانية تخويل المؤمن حق الاحتجاج في مواجهة المتضرر بمدى التزاماته المنحدرة من الرابطة التأمينية. وهذا ما عرف في الفقه بفكرة الاحتجاج بالدفع.

ونظراً لأن دراستنا لضوابط الدعوى محل البحث يجب أن تتم وفقاً لما قرره المشرع من أحكام، فإننا نحاول حسم هذا الخلاف عن طريق قسح المنطقة الضبابية التي تخيم فوق هذه المسألة. وعلى ذلك فإن هذا المبحث ينقسم إلى مطلبين:

المطلب الأول: موقف الفقه والقضاء.

المطلب الثاني: تقييم الموقف المتقدم.

المطلب الأول موقف الفقه والقضاء

تقسيم:

لقد أثارت فكرة الاحتجاج بالدفع خلافاً في الفقه والقضاء، فمنهم من قرر أصلاً عاماً مقتضاه حرمان المؤمن من التمسك في مواجهة المصاب بالدفع، التي يمكنه الاحتجاج بها، في مواجهة المؤمن له. وأورد على هذا الأصل تحفظاً، ومنهم من ذهب إلى القول بحرمان المؤمن من التمسك بهذه الدفع بصفة مطلقة.

ولتوضيح ذلك نقسم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: أنصار قاعدة الاحتجاج بالدفع.

الفرع الثاني: خصوم قاعدة الاحتجاج بالدفع.

الفرع الأول أنصار قاعدة الاحتجاج بالدفع

ذهب جانب من الفقه^(١) والقضاء، إلى القول بأن حق المتضرر من حوادث المركبات - تجاه المؤمن، وإن كان مقررراً بنص القانون، إلا أن هذا الحق يجد مصدره في عقد التأمين، الذي يبرم بين المؤمن، والمؤمن له، ومن ثم فإنه يجب تحديد نطاق هذا الحق، على ضوء ما تضمنته وثيقة التأمين من بنود. حيث إنه لا يجب أن يترتب على تخويل المصاب حق الادعاء المباشر تغيير مدى التزامات المؤمن تجاه المستأمن^(٢). وذلك يقتضي قصر هذا الحق على ما يكون لهذا الأخير تجاه المؤمن. فحق المستأمن تجاه شركة التأمين ينتقل إلى المصاب، ليستوفي حقه منه، وهذا الانتقال لا يقتصر - وفقاً للتحديد السابق بيانه - على أصل الحق، بل يشمل - أيضاً - توابع هذا الأخير من فوائد وضمائم ودفع.

(١) د. فرتان بالي المحامي، المقال السابق، ص ١٨٤ وما بعدها.

(٢) MAZEAUD, traité Théorique et pratique de la responsabilité civile, contractuelle, 36, éd, t. 3, p. 980 et s.

وبناء عليه، فالأصل أن المؤمن يكون له الحق في التمسك في مواجهة المصاب بكافة الدفوع التي يمكنه الاحتجاج بها في مواجهة المؤمن له. ولكن نظراً لأن حق ضحايا حوادث السيارات في التعويض عما لحق بهم من ضرر لا ينشأ إلا من تاريخ وقوع الحادث، فذلك يقتضي وجوب قصر حق المؤمن في الاحتجاج بالدفوع في مواجهتهم على تلك التي كانت موجودة حتى لحظة وقوع الحادث^(١).

لأن المتضرر يتلقى حق المستأمن، الموجود في ذمة المؤمن بالحالة التي كان عليها وقت تحقق الحادث^(٢). أما بالنسبة للدفوع اللاحقة لهذا الأخير، فلا يجوز الاحتجاج بها على المصاب، وذلك استثناء من الأصل المتقدم ذكره، وهذا الاستثناء يستند إلى فكرة توفير حماية فعالة للمصاب، من تلاعب المؤمن له أو تقصيره، منذ تاريخ وقوع الحادث. وفي ذلك تقول محكمة Colmar^(٣) بأن «الحق المباشر للمصاب من حوادث المركبات هو نتيجة قانونية للعمل الضار، وأنه يولد منذ التاريخ الذي يحدث فيه الضرر، وعلى وجه الخصوص، منذ تاريخ وقوع الحادث وهو «أي الحق» يدخل منذ ذلك التاريخ في ذمة غير المتضرر المالية. ومن ثم فإنه لا يجب أن يتأثر هذا الحق - ابتداء من هذا التاريخ - لا في وجوده أو محله، بأي سبب من الأسباب، التي قد تؤدي إلى عدم إمكانية رجوع المستأمن على المؤمن، لمطالبته بمبلغ التعويض الذي يتم دفعه للمصاب، وذلك لعدم مراعاته لأحد البنود الواردة في وثيقة التأمين».

وأيضاً قررت محكمة النقض الفرنسية^(٤) بأن «المشرع قد أنشأ بمقتضى القانون الصادر في عام ١٩١٣ حقاً مباشراً للمصاب على التعويض المستحق بموجب عقد التأمين في ذمة المؤمن للمؤمن له. وهذا الحق ينشأ منذ تاريخ وقوع الحادث. ومن ثم لا يجوز أن يتأثر هذا الحق - منذ هذا التاريخ - لا في وجوده أو محله، بأي سبب من أسباب السقوط التي يتحملها المؤمن له شخصياً لعدم مراعاته البنود الواردة في وثيقة التأمين».

(١) civ 15,6,1931, d. H. 31, 411; paris 27,5,1932 D.H. 32, som, 18.

(٢) د. فرنان بالي المحامي، المقال السابق، ص ١٠٩٤ وما بعدها.

(٣) colmar, 16, 6, 1938, D.H. 38, 460.

(٤) civ, 15, 6, 1931, prec.

وفي هذا المعنى: paris, 27,5,1932 prec, 5,1,1954,D. 45, 242; civ 103,1937, D. 37, 250; 23, 3, 1937, D. 37, 301; وفي هذا المعنى: 28,3,1939, R.G.A.T. 39, 100 D. 39, 1, 68.

وعلى ذلك فإن كل بند تتضمنه وثيقة التأمين، ويكون من شأنه التأثير على حق المؤمن له - سواء من ناحية وجود هذا الحق، أو مداه - قبل وقوع الحادث، يمكن للمؤمن التمسك به في مواجهة المصاب، وذلك على أساس أن هذا الأخير يتلقى حقه في التعويض عن الأضرار التي لحقت به بجميع الدفوع المتعلقة به وقت وقوع الحادث، وفي الحدود التي يرسمها عقد التأمين الذي أنشأ هذا الحق^(١).

وبناء عليه، يجوز للمؤمن التمسك في مواجهة المصاب بإبطال عقد التأمين لسبب من أسباب البطلان^(٢) أو فسخ العقد قبل وقوع الحادث^(٣) أو وقف نفاذ عقد التأمين قبل تحقق الحادث^(٤)، بغض النظر عما إذا كان الوقف يرجع إلى تأخر المؤمن له في دفع الأقساط، أو كان هناك اتفاق بين المؤمن، والمؤمن له، على عملية الوقف. أيضاً يمكن للمؤمن الاحتجاج في مواجهة المصاب بكافة البنود التي تتضمنها وثيقة التأمين، والتي قد تقضي باستبعاد الأخطار من نطاق التأمين^(٥)، أو التي تحدد شروطاً معينة، من أجل دخول الخطر مجال التأمين، كالبنود التي يقضي بعدم تغطية الخطر الناتج من غش المؤمن له، أو تعمد في وقوع الحادث^(٦)، والذي يقضي بعدم تغطية الخطر، متى كان الحادث ناتجاً من قيادة السيارة من جانب شخص لا يحمل رخصة قيادة^(٧)، أو كان القائد - لحظة وقوع الحادث - في حالة سكر^(٨).

كذلك يجوز للمؤمن التمسك في مواجهة المصاب، بإنقاص مبلغ التأمين بسبب تطبيق قاعدة النسبية^(٩)، ولا يجوز للمصاب مطالبة المؤمن، إلا بمبلغ التأمين المذكور في

(١) civ 17,5, 1933, D. 34; 1, 11,6; 23,3, 1977, D. 37, 301.

(٢) civ 25, 6, 1, 36, R.G.A.T. 36, 46. limoge, 1, 6, 1937, R.G.A.T. 37, 981.

(٣) MARSILLE, 23,5,1938, R.G.A.T.38, 962.

(٤) د. عبدالرزاق السنهوري، المرجع السابق، فقرة ٥٩٦.

(٥) د. فرنان بالي، المقال السابق، ص ١٠٩٨.

(٦) civ 28, 2, 1939, R.G.A.T. 39, 469, D. 39, 234.

(٧) paris 20,3,1935, R.G.A.T. 36,336.

وأيضاً د. فرنان بالي. المقال السابق، ص ١١٠٠.

(٨) د. فرنان بالي، المقال السابق، ص ١٢٦٣.

(٩) د. عبدالرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١٣٦ - هامش رقم ٦.

العقد، حتى ولو لم يكن كافياً للتعويض. بل إن المؤمن يمكنه أن يخصم من مبلغ التأمين المصروفات القضائية، وكذا أقساط التأمين، التي تخلف المؤمن له عن دفعها. وذلك على أساس أن الالتزام بدفع القسط قد حل قبل وقوع الحادث. ومن ثم فالتخلف عنه يكون قد تحقق قبل هذا التاريخ، هذا إضافة إلى أن المؤمن يجوز له حبس مبلغ التأمين حتى يستوفي الأقساط المتأخرة.

وعلى العكس من ذلك بالنسبة للدفع اللاحقة لتاريخ وقوع الحادث. فنظراً لأنها تنشأ بعد ثبوت حق المصاب في التعويض، عما لحق به من ضرر، فلا يمكن للمؤمن الاحتجاج بها في مواجهة هذا الأخير. لأن الحق في التعويض، يدخل في ذمة المصاب المالية منذ هذا التاريخ.

وعلى ذلك لا يجوز للمؤمن الاحتجاج في مواجهة المصاب بسقوط التأمين بسبب تأخر المستأمن، في إعلان المؤمن بوقوع الحادث، في خلال المدة المحددة في وثيقة التأمين^(١)، أو تدخل المستأمن في إدارة الدعوى المقامة عليه^(٢)، بالرغم من وجود نص صريح يقضي بوجوب ترك الدفاع للمؤمن عن طريق محاميه، أو بسقوط التأمين في حالة إقرار المستأمن لمسئوليته عن الحادث. وقد رأى أنصار هذا الاتجاه^(٣)، أن التفرقة بين الدفع السابقة لوقوع الحادث، وتلك التي تنشأ بعد تحقق هذا الأخير، ليست من الأمور الصعبة. فالدفع يعتبر سابقاً للحادث، متى كان قد نشأ عن واقعة سابقة عليه، ويعد لاحقاً له، إذا تعلق بالالتزام يقع على عاتق المستأمن القيام به بعد وقوع الحادث. وهذا أمر يمكن تحديده بمتتهى البساطة على أساس تحديد تاريخ وقوع الحادث، وتاريخ الواقعة التي نشأ عنها الدفع. وبمقارنة هذا بذلك يمكن تحديد ما إذا كان الدفع يعتبر سابقاً أو لاحقاً لثبوت حق المصاب.

(١) civ 29, 7, 1931, R.G.A.T. 31, 1015; paris, 5, 1, 1945, R.G.A.T. 45, 58, D. 45, 242.

(٢) paris 5, 6, 1931, R.G.A.T. 31, 802, D. 31, 411; 19, 1, 1937, R.G.A.T. 37, 281. D. 37, 129; 13, 4, 1938 R.G.A.T. 38, 485.

(٣) د. فرنان بالي، المقال السابق ص ١١٩٧.

الفرع الثاني خصوم قاعدة الاحتجاج بالدفع

يذهب الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء^(١)، إلى القول بأنه نظراً لأن المتضرر - من حوادث المركبات - تكون له دعوى مباشرة تجاه المؤمن، بدلاً من دعوى المؤمن له، تجاه هذا الأخير، والتي يمكن ممارستها من جانب المصاب، عن طريق الدعوى غير المباشرة، فالمنطق القانوني، يقضي بأن المصاب لا يكون له من الحقوق، تجاه المؤمن، أكثر مما يكون للمستأمن تجاه هذا الأخير، وذلك يقتضي تخويل المؤمن الحق في الاحتجاج، في مواجهة المصاب، بكافة الدفع التي يمكنه التمسك بها في مواجهة المؤمن له^(٢). ولكن نظراً لأن الغرض من الدعوى المباشرة هو حماية المصاب، فذلك يقتضي حرمان المؤمن، من التمسك في مواجهة هذا الأخير بالدفع، التي يمكنه الاحتجاج بها في مواجهة المستأمن، بغض النظر، عما إذا كانت هذه الدفع، مصدرها واقعة سابقة أو لاحقة لتاريخ وقوع الحادث. وقد استند هذا الاتجاه إلى بعض النصوص الواردة في قانون التأمين الإجباري عن حوادث المركبات الآلية، والتي تخول للمؤمن حق الرجوع على المؤمن له، بما دفعه من تعويض للمصاب، حيث إن مفهوم المخالفة لهذه النصوص يفيد بأنه لا يجوز للمؤمن التمسك، في مواجهة هذا الأخير، بأي دفع يمكن الاحتجاج به في مواجهة المستأمن.

ومن التطبيقات القضائية في هذا الشأن طُرح نزاع أمام القضاء تلخص وقائعه في قيام شخص بالتأمين على سيارته الخاصة لدى شركة تأمين معينة. وقد ورد في وثيقة التأمين بند يقضي بأن تكون قيادة السيارة المؤمن عليها من قبل المستأمن نفسه. وأثناء السير بالسيارة وقع حادث أدى إلى إصابة أحد الأشخاص بأضرار جسيمة. وثبت في

(١) ATALLAH (B), le droit propre de la victime et son action directe contre l'assureur de la responsabilité automobile obligatoire, th paris 1967, p. 127 et. s.

دائرة التمييز ١٩٨٣/٦/٢٩، مجلة القضاء والقانون، العدد الثالث. س ١١ يوليو ١٩٨٦، ص ٢٥٦، وقارن في ذلك د. سمير كامل، التأمين الإجباري، من المسؤولية للمهندسين المعماريين عن حوادث البناء. سنة ١٩٩٠، ص ١٨٠، ١٨١.

(٢) د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤٥٥.

التحقيق، الذي أجري عقب وقوع الحادث وبإقرار كل من المستأمن والمصاب، إن السيارة لم تكن - لحظة وقوع الحادث - بقيادة المستأمن نفسه. ولكن كان يقودها شخص تابع لهذا الأخير يحمل رخصة قيادة صالحة. رجع المصاب - من الحادث - على شركة التأمين، لمطالبته بالتعويض عما لحق به من ضرر. غير أن هذه الشركة رفضت طلبه على أساس أن الحادث - وفقاً للظروف التي وقع فيها - لم يكن مؤمناً عليه، وذلك لمخالفة المستأمن لأحد البنود الواردة في وثيقة التأمين. ولذا لم يكن أمام المصاب، سوى رفع دعواه أمام الدائرة المدنية والتجارية لم حكمة بداية حلب، طالبا فيها إلزام شركة التأمين والمستأمن - معاً - بالتعويض على سبيل التضامن. واستند في دعواه إلى حقه في الادعاء المباشر الذي أعطاه إياه القانون. غير أن محكمة الموضوع رفضت الدعوى على أساس مخالفة المؤمن له لما تضمنته وثيقة التأمين من بنود. طعن في هذا الحكم أمام محكمة الاستئناف. تقبلت هذه الأخيرة الطعن على أساس أن الدعوى المباشرة التي قررها المشرع للمصاب، من حوادث السيارات، تجاه المؤمن، تحول دون احتجاج هذا الأخير في مواجهة المتضرر بالدفع المستمدة من أحكام عقد التأمين.

وقد عللت حكمها على ما جاء في المادة ١٣٧ من قانون السير الصادر في ٩/٢٦/١٩٥٣، بالمرسوم التشريعي بأن «عقد التأمين ضد المسؤولية المدنية يعطي المصاب، حقاً مباشراً، تجاه شركة التأمين، في حدود المبلغ المؤمن عليه في العقد». فقد رأت المحكمة بأنه نظراً لأن عقد التأمين، يغطي جميع الأخطار والحوادث المسببة للغير، وأن الشوط الخاصة بين المتعاقدين، لا تؤثر على حق الغير المصاب، فإنه يجب على شركة التأمين تعويض المصاب، وإن كان لها بعد ذلك حق الرجوع على المؤمن، بما دفعته من تعويض^(١).

وفي هذا المعنى قررت محكمة النقض المصرية بأن «استعمال المؤمن له السيارة في غير الغرض المخصص لها، لا يمنع المصاب من مطالبة المؤمن، بالتعويض عما ترتبته هذه السيارة من حوادث، وليس للمؤمن أن يحتج قبل المضرور، بالدواع المستمدة من عقد التأمين^(٢). حيث إن التزام شركة التأمين بدفع مبلغ التعويض للمضرور، لا يستلزم

(١) محكمة استئناف حلب، في ١٩/٣/١٩٥٩، مشار إليه في مقال الدكتور فرنان بالي، السابق لإشاره ص ١٠٩٣.

(٢) الدائرة المدنية ١١/١٩٨٣، ط رقم ٥٢٩ س ٣٤ ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٢٨ ج ١، سنة ١٩٧٧، ص ١٨٠.

سوى أن تكون السيارة، التي وقع منها الحادث، مؤمناً عليها لديها، وأن تثبت مسئولية قائدها عن الضرر، سواء كان تابعاً للمؤمن له، أو غير تابع، صرح له بقيادة السيارة أو لم يصرح. إذ لا أثر لذلك كله إلا بالنسبة لدعوى الرجوع المقررة للمؤمن، دون أن يمتد لحق المضرور قبل هذا الأخير^(١).

ويستطرد أحد أنصار^(٢) هذا الاتجاه قائلاً بأنه «ليس معنى حرمان المؤمن من الاحتجاج، بالدفع المنبثقة من عقد التأمين، في مواجهة المصاب، هو فقد البنود الواردة في وثيقة التأمين لجودها. بل على العكس من ذلك تماماً فهذه البنود تظل لها قيمتها في العلاقة بين المؤمن، والمؤمن له. لأنه إذا كان المقصود بقاعدة عدم الاحتجاج بالدفع هو حماية المتضرر، فإن حماية المؤمن له ليست قصداً تهدف إليه لتخلصه من شروط العقد الصحيحة. وعلى ذلك فالمؤمن الذي يدفع للمضرور حقه ليس أمامه بعد هذا سوى أن يرجع على المؤمن له ليقضي منه كل أو بعض ما دفعه من تعويض للمضرور، والذي ما كان له أن يدفعه لو أنه استطاع أن يحتج عليه بدفع السقوط.

المطلب الثاني تقييم الموقف المتقدم

لقد مرت دعوى المتضرر من حوادث المركبات الآلية، تجاه المؤمن، بمرحلتين: الأولى قبل صدور قانون التأمين الإجباري. والثانية بدأت منذ تاريخ العمل بهذا القانون. ولا شك في أن ضوابط هذه الدعوى، قد اختلفت، في المرحلة الأولى، عنها في الثانية. ويرجع ذلك إلى اختلاف طبيعة هذا النوع من التأمين وكذا أساس حق المصاب في الرجوع على المؤمن مباشرة في كلتا المرحلتين.

ففي ظل المرحلة الأولى، نظراً لأن هذا النوع من التأمين، كان يدخل في مجال التصرفات القانونية البحتة، فالمتضرر من حوادث المركبات، لم يكن له الحق في الرجوع

(١) وفي هذا المعنى نقض مدني في ٣٠/٥/١٩٧٧ ط رقم ٨١٤ س ٤٣ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٢٨ ج ١، سنة ١٩٧٧، ص ١٣١٧.

دائرة التمييز في ٨/٤/١٩٨١، مجلة القضاء والقانون، العدد الأول، س ١٠، مارس ١٩٨٣، ص ٥٧.

NANTES, 21, 2, 1928, D. H. 28, 298; Alger, 12, 11, 1930, G. P. 31, 199.

(٢) د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤٥٧.

على المؤمن مباشرة، إلا إذا كانت وثيقة التأمين تتضمن بنداً يقضي بتحويله هذا الحق. أي وجود اشتراط لمصلحة الغير. هذا من جهة، ومن جهة أخرى نظراً لأن المتفع من المشاركة لا يكون له تجاه المتعهد أكثر مما يكون للمشتري، فقد كان للمؤمن - في حالة ما إذا كانت وثيقة التأمين تتضمن اشتراطاً لمصلحة الغير - الحق في الاحتجاج في مواجهة المصاب بكافة الدفع، التي كان يمكنه التمسك في مواجهة المستأمن.

وفي ذلك تقول محكمة النقض المصرية بأن «إذا كان المشرع المصري قبل العمل بالقانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، لم يورد نصاً خاصاً يقرر للمصاب حقاً مباشراً في مطالبة المؤمن بالتعويض الذي يسأل عنه هذا الأخير قبل المستأمن، فإنه لا يكون للمضروب قبل العمل بهذا القانون الرجوع على المؤمن مباشرة، إلا حيث تتضمن وثيقة التأمين اشتراطاً لمصلحة الغير»^(١). وعلى هذا الأساس أيدت قاضي الموضوع الذي استخلص من شروط وثيقة التأمين أن طرفيها قصداً الاشتراط لمصلحة الغير، وخوفاً بذلك للمضروب حقاً مباشراً في منافع العقد، طبقاً للقواعد العامة في القانون. ومن ثم يمكن للمؤمن الاحتجاج على المضروب، بالدفع التي نشأت قبل وقوع الحادث. لأن المضروب إنما يتلقى حقه المباشر، كما هو بالدفع التي ترد عليه وقت وقوع الحادث، وفي الحدود التي رسمها عقد التأمين، الذي أنشأ له هذا الحق».

ونظراً لأن القضاء كان يحاول توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث السيارات، حتى ولو تم ذلك على حساب حكم القواعد العامة، فقد قصر حق المؤمن، في الاحتجاج في مواجهة ضحايا الحوادث بالدفع على تلك التي تكون سابقة على وقت وقوع الحادث فقط. وذلك من أجل حماية المتضرر من تلاعب أو تقصير المؤمن له، بمجرد وقوع الحادث. وبذلك يكون القضاء قد خرج - في ظل هذه المرحلة - على المنطق القانوني الذي يقضي بأن المستفيد من المشاركة، لا تكون له من الحقوق تجاه المتعهد إلا في إطار ما يكون للمشتري تجاه هذا الأخير^(٢). وقد حاول القضاء تأصيل

(١) الدائرة المدنية في ١٨/٢/١٩٦٥، ط رقم ١٤٣ س ٣٠ ق، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ١٦، ج ١، ص ١٩٦٥، ص ١٧٢، ١٩٧٢/١/٢٠، ط رقم ١٣٩ س ٣٧ ق مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٢٣، ج ١، سنة ١٩٧٢، ص ١٠١.

(٢) راجع في ذلك المادة ٢/١٥٤ من التقنين المدني المصري والمادة ٢٠٧ من التقنين المدني الكويتي.

موقفه المتقدم، على ضوء أن حق ضحايا الحوادث، تجاه المؤمن، لا يكون له وجود، إلا منذ تاريخ وقوع الحادث. ومن ثم فإنه يمكن ممارسته ابتداء من هذا التاريخ فقط، وبالصورة التي كان عليها، دون أن تكون لتصرفات المؤمن له اللاحقة لذلك أي أثر على مدى هذا الحق.

ولكن في ظل المرحلة الثانية، والتي بدأت منذ تاريخ العمل بقانون التأمين الإلزامي، فقد تغير - كما سبق القول^(١) - مفهوم التأمين من المسؤولية المدنية، عن حوادث المركبات الآلية، وبالتالي اختلف الأساس، الذي تقوم عليه دعوى المتضرر، تجاه المؤمن مباشرة، فلقد اعترف المشرع صراحة بحق المصاب في الرجوع على المؤمن مباشرة، دون أن يلتفت في ذلك إلى حكم القواعد العامة، سواء من ناحية مبدأ إقرار هذه الدعوى أو ضوابطها. وقد كان هدفه من ذلك محاولة إحداث نظام قانوني يوفر حماية فعالة، لضحايا حوادث المركبات.

ونظراً لأن دراسة الدعوى المباشرة محل البحث، يجب أن تتم وفقاً للنصوص التشريعية القائمة، فإنه لا يمكن التسليم من حيث المبدأ - بما يقول به أنصار قاعدة الاحتجاج بالدفع من جانب المؤمن، تجاه المتضرر، وذلك للاعتبارات الآتية:

أولاً: إن التفرقة التي ينادي بها أنصار هذا الاتجاه، بين الدفع السابقة واللاحقة لوقوع الحادث، ليس لها سند في القانون. بل على العكس من ذلك تماماً، فبالرجوع إلى نصوص قانون التأمين الإلزامي وعلى وجه التحديد نص المادتين ١٧، ١٨ نجد أن المشرع قد حظر على المؤمن، التمسك في مواجهة المتضرر، بأي دفع من شأنه، أن يؤثر على حق هذا الأخير في طلب التعويض الكامل عن الأضرار الجسدية التي يعاني منها.

وعلى فرض التسليم جدلاً، بأن تحول مفهوم التأمين، في ظل هذه المرحلة، لم يؤثر على هذه التفرقة، فإنه يثور التساؤل حول المعيار الذي يمكن على ضوءه تحديد ما إذا كان الدفع يعتبر سابقاً أو لاحقاً لوقوع الحادث؟

إننا لا نجد إجابة عن هذا التساؤل، سوى القول بأن هذا المعيار، ليس موجوداً، مما يحول دون تأييد وجهة نظرهم التي سبق عرضها. وذلك لأن كافة الدفع، التي يمكن

(١) انظر ص ٧٠٨ وما بعدها من البحث.

للمؤمن الاحتجاج بها، تنبثق من واقعة إخلال المؤمن له، بأحد الالتزامات التي تثقل كاهله. ولا جدال في أن هذه الالتزامات تنحدر من البنود التي تتضمنها وثيقة التأمين، وعلى ذلك فإن هذه الدفوع جميعها تعتبر - في حقيقة الأمر - سابقة لوقوع الحادث.

أما ما يقول به أحد أنصار هذا^(١) الاتجاه، بأن الدفع يعتبر سابقاً على تحقق الحادث، متى كان قد نشأ عن واقعة سابقة له ويعد لاحقاً للحادث، متى تعلق بالالتزام واجب على المستأمن القيام به، بمجرد وقوع الحادث، وهذا يمكن تحديده، عن طريق مقارنة تاريخ تحقق هذا الأخير، بتاريخ حدوث الواقعة، التي أدت إلى الإخلال بالالتزام، فإنه ليس صحيحاً على الإطلاق. لأن العبرة بتاريخ نشوء الالتزام، وليس بتاريخ الإخلال به. هذا إضافة إلى أن مسأيرة منطق هذا الاتجاه، يترتب عليه حرمان المصاب من حق الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي تفاقمت بعد وقوع الحادث، متى كان المؤمن له قد أخل بأحد الواجبات التي تثقل كاهله، بعد وقوع الحادث مباشرة، وقبل تحقق حالة التفاقم. وهذا يتنافى مع ما جاء في المادة الخامسة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥.

ثانياً: إن مسأيرة منطق هذا الاتجاه يترتب عليه تعرض ضحايا الحوادث لمخاطر عدم حصولهم على تعويض كامل، عما لحق بهم من أضرار. ويبدو ذلك واضحاً متى كان المؤمن قد تمسك في مواجهتهم بالدفوع التي يمكنه الاحتجاج بها في مواجهة المؤمن له. ففي هذه الحالة لا يكون أمامهم سوى الرجوع على المسئول. ولكن قد يكون هذا الأخير في حالة إفلاس أو إعسار، مما يحول دون تعويضهم كاملاً عما لحق بهم من ضرر. وبذلك يتم إهدار الحماية القانونية، التي اتجهت الإرادة - الحقيقية - للمشرع نحو تحقيقها.

ثالثاً: وفقاً للقواعد الخاصة ببند الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية، فإن المدين لا يمكنه التمسك بهذا البند في مواجهة الدائن، إلا إذا كان هذا الأخير على علم به، وأن يكون قد قبله في نفس الوقت وفي إطار المسألة محل الدراسة، نظراً لأن المصاب لم يكن عالماً بما تضمنته وثيقة التأمين من بنود، وبالتالي لم تنصرف إرادته نحو قبولها، فلا يكون للمؤمن حق الاحتجاج بها في مواجهته، وذلك بالقياس على شروط صحة بند الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية.

قد يقال بأن المصاب قد يكون راكباً بمقابل، ومن ثم إذا لم يكن للمؤمن حق

(١) د. فرنان بالي، المقال السابق، ص ١٠٩٦.

الاحتجاج، في مواجهة المصاب، الذي تضافى عليه صفة الغير، بالدفع المنبثقة من الرابطة التأمينية، إلا أنه يتعين تخويله حق التمسك بهذه البنود، في مواجهة الراكب - بمقابل - الذي يصاب بالضرر، أثناء تنفيذ عملية النقل. لأنه من المفروض على الراكب أن يكون على علم بما ورد في وثيقة التأمين من بنود، وقت مساهمته في تكوين عقد النقل.

والرد على ذلك من جانبنا، أن هذا القول يكون مقبولاً، متى اعتبر المؤمن طرفاً في الأسرة العقدية، التي تتكون في مجال عمليات نقل الأشخاص. حيث إنه وفقاً لأحكام هذه الأسرة، فإن الطرف المستول يمكنه التمسك في مواجهة الطرف المتضرر، بمدى الالتزامات التي تقع على عاتقه، والتي تنحدر من التصرف القانوني الذي أسهم في تكوينه. ولكن نظراً لما انتهينا إليه إلى خروج المؤمن من نطاق الأسرة العقدية^(١)، التي قد تتكون في هذا المجال فلا يكون هناك محل يرد عليه القول المتقدم ذكره. قد يقال - أيضاً - ما جدوى البنود الواردة في وثيقة التأمين، متى كانت عديمة الجدوى في مواجهة ضحايا حوادث السيارات؟ والرد على ذلك من جانبنا، أنه ليس معنى حرمان المؤمن من الاحتجاج بهذه البنود في مواجهة المصاب، هو فقد هذه البنود لجدوى وجودها. بل على النقيض من ذلك. حيث إن قيمتها تبدو في العلاقة بين طرفي الرابطة التأمينية. فإذا كان المصاب قد رجع على المؤمن له. فإنه يتعين تعويضه، ثم يتم الرجوع من جانب هذا الأخير على المؤمن. وهنا تظهر قيمة البنود الواردة في وثيقة التأمين. لأن هذا الأخير يمكنه التمسك بها من أجل التخلص من التزامه تجاه المؤمن له. وإذا كان المصاب قد فضل الرجوع على المؤمن فقط ففي هذه الحالة يجوز لهذا الأخير الرجوع على المؤمن له بما دفعه من تعويض للمتضرر.

المبحث الثاني

مدى حقوق المصاب المنحدرة من المركز القانوني الذي ينطبق عليه

يغطي التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، الأضرار الجسدية التي تلحق بالراكب والغير في نفس الوقت. ونظراً لأن المشرعين - المصري

(١) انظر ص ٧٠٩ وما بعدها من البحث.

والكويتي على حد سواء - قد اتبعا منهج تصنيف صور المسؤولية المدنية، فإنه يتعين على القاضي عند حكمه بالتعويض، أن يأخذ في الاعتبار المركز القانوني، الذي ينطبق على المتضرر^(١) - وهذا يبدو واضحاً مما جاء في المادة الخامسة من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، بقولها «... ويكون التزام المؤمن بقيمة ما يحكم به قضائياً من تعويض، مهما بلغت قيمته^(٢)...».

وعلى ذلك، إذا كان المصاب من الحادث من طائفة الركاب - بالمفهوم القانوني^(٣) - فإن دعواه يجب أن تؤسس على قواعد المسؤولية العقدية. وعلى النقيض من ذلك، إذا كان من طائفة الأغيار فإن رجوعه يجب أن يتم على ضوء قواعد المسؤولية عن فعل الشيء.

وبناء عليه، يمكن للمؤمن الاحتجاج في مواجهة المصاب بمدى الحقوق التي تكون لهذا الأخير، وذلك وفقاً للمركز القانوني الذي ينطبق عليه.

وإذا كان الأمر يبدو واضحاً عند هذا الحد. إلا أن الصعوبة تثور بشأن مدى تخويل المؤمن حق الاحتجاج في مواجهة المصاب ببند الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية، والذي قد يتضمنه عقد النقل الذي أسهم هذا الأخير في تكوينه. لا شك في أن الإجابة عن هذا التساؤل تتوقف على مدى الاعتراف بهذا البند في مجال عقد نقل الأشخاص؟. لا توجد أدنى مشكلة متى كانت الأضرار، التي يعاني منها الشخص من جراء وقوع حادث لسيارة مؤمن عليها، قد لحقت بأمواله، ففي هذه الحالة متى توافرت شروط تكوين بند الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية، وشروط صلاحيته، فإنه ينتج آثاره. ويبدو ذلك واضحاً في إطار التشريعات التي تقرر مد نطاق التغطية في مجال التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، إلى الأضرار الجسدية والمادية. كما هو الحال بالنسبة للتشريعين الكويتي والفرنسي^(٤). وعلى ذلك، متى كان عقد نقل الأشخاص

(١) هذا التحديد لا تبدو له أهمية في إطار التشريعات التي اتجهت نحو توحيد قواعد المسؤولية في إطار التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، كما هي الحال بالنسبة للتشريع الفرنسي - راجع في ذلك القانون رقم ٦٧٧/٨٥ الصادر في ١٩٨٥/٧/٥.

(٢) ويقابلها في التشريع الكويتي المادة ٦٣ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

(٣) راجع في ذلك للمؤلف المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، سنة ١٩٩٣، ص ١٣ وما بعدها.

(٤) بعكس الحال بالنسبة للتشريع المصري. حيث إنه قرر قصر هذا النوع من التأمين على الأضرار الجسدية فقط.

يتضمن بنداً يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية، أو التخفيف منها، فالمؤمن يمكنه - وفقاً لهذه التشريعات - التمسك بهذا البند في مواجهة الراكب المتضرر، وذلك من أجل التخلص من التزامه بالتعويض عن الأضرار المادية. وذلك تطبيقاً للقاعدة التي تقضي بأن المتعاقد لا يكون له من الحقوق، أكثر مما يخوله له المركز القانوني الذي ينطبق عليه. أيضاً لا توجد أدنى صعوبة متى كان المصاب من الحادث، يدخل في طائفة الأغيار. نظراً لأن قواعد المسؤولية عن فعل الشيء الخطر هي التي تكون واجبة التطبيق، فإن بند الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية يقع باطلاً، وذلك بالتطبيق لما جاء في المادة ٣/٢١٧ من التقنين المدني المصري^(١).

ولكن تثار الصعوبة متى كان المصاب قد أسهم في تكوين عقد النقل بمقابل، وتضمن هذا الأخير بنداً يقضي بالإعفاء، أو التخفيف من المسؤولية. فهل يمكن للمؤمن الاحتجاج بهذا البند في مواجهة المتضرر؟

لقد أثارت الإجابة عن هذا التساؤل خلافاً في الفقه والقضاء فذهب جانب منهم^(٢) إلى القول بأن «بند الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية، وإن كان له مجال في عمليات نقل الأشياء، فإنه لا يجب الاعتراف به في نطاق عقد نقل الأشخاص. وذلك لأن الاتفاقات التي يترتب عليها المساس بسلامة جسد الإنسان تقع باطلة، لمخالفتها لقواعد النظام العام والآداب العامة. إضافة إلى أن القضاء لم يكن ليقم الالتزام بالسلامة في نقل الأشخاص، إذ كان يجب عليه، أن يقبل بند الإعفاء، أو التخفيف من المسؤولية. حيث إن إجازة هذا البند، يترتب عليها فقد جدوى الاعتراف بضمان السلامة^(٣). ولا يتصور أن يجهد القضاء نفسه من أجل توفير الحماية للراكب، ثم يحرمه منها في نفس الوقت.

ويستطرد أحد أنصار^(٤) هذا الاتجاه قائلًا بأن «اتفاقات الإعفاء، أو التخفيف من المسؤولية، وإن كان لا يترتب عليها الاعتداء مباشرة على سلامة الإنسان» إلا أنها تعني على أية حال أنه لن يعرض عما لحق به من أضرار جسدية.

(١) ويقابلها في التقنين المدني الكويتي، المادة ٢٥٤.

(٢) انظر في عرض هذا الاتجاه د. إبراهيم الدسوقي، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الدولي، ص ٢٨٨. ومن أنصار هذا الاتجاه أيضاً د. سعد واصف، الرسالة السابقة ص ٢٠٥.

(٣) JOSSERAND, la personne humaine dans le commerce Jureddique, D. 1932, I.

(٤) د. محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة، ١٩٨٩، دار الثقافة الجامعية بالقاهرة، ص ٢١٦.

وذهب جانب ثان^(١) إلى القول بوجود التفرقة بين ما إذا كان هناك اتفاق على الإعفاء من المسؤولية، أو التخفيف منها. وفي الحالة الأولى يبطل الاتفاق. لأنه ينصب على جسد الإنسان. وعلى العكس من ذلك بالنسبة للحالة الثانية، فنظراً لأن البند يقتصر على الآثار المالية، فإنه يجب الاعتراف به - من حيث المبدأ - ومن ثم يجوز للمؤمن الاحتجاج به في مواجهة المصاب، متى توافرت شروط تكوين وصلاحيّة هذا البند. وذلك على أساس أن المشرع قد أجاز لأطراف العلاقات التعاقدية الاتفاق مقدماً على تحديد مقدار التعويض الواجب دفعه، في حالة إخلال المدين بتنفيذ التزامه. هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية، فإن هذا البند، يقع باطلاً متى كان الإخلال بالالتزام بضمان السلامة ناتجاً من غش أو خطأ جسيم من جانب الناقل.

وأخيراً فالبند المقيد للمسئولية المدنية، يكون أقل وطأة، من البند الذي يعني من المسؤولية، إضافة إلى أنه يكون عديم الجدوى متى أثبت المتضرر أن هذا البند تعسفي.

وذهب جانب ثالث^(٢) إلى القول بأنه يتعين الاعتراف - من حيث المبدأ - ببند الإعفاء، أو التخفيف من المسؤولية، في مجال عقد نقل الأشخاص، وذلك على أساس أن هذا الاتفاق لا ينصب على جسد الإنسان، ولكن على مقدار التعويض. هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية فإن الالتزام التعاقدى ينشأ بإرادة المتعاقدين، ولهم في ذلك مطلق الحرية في إنشاء أو إغفال بند الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية. ومن ثم فإنهم أحرار في الاتفاق على أن إخلال المدين بتنفيذ التزامه، يستوجب جزاء محدداً يتمثل في تعويض الأضرار، التي تترتب على عدم تنفيذ هذا الالتزام، أو يتفقوا على أن عدم تنفيذ هذا الالتزام، لا يؤدي إلى مساءلة المدين. فالالتزام نشأ عن إرادة طرفي الرابطة العقدية، وعلى إرادتهم يتوقف - أيضاً - مصيره^(٣).

وقد رد أنصار هذا الاتجاه على الرأي القائل بأن الاعتراف ببند الإعفاء، أو التخفيف من المسؤولية، يتعارض مع الالتزام بضمان السلامة، بأن هذا القول فيه خلط بين الشروط

(١) انظر في عرض هذا الاتجاه، HASSAN (A), le clause d'exoneration de responsabilité contractuelle, th, NANTES, 1991, p 225 et., s.

وأيضاً د. إبراهيم الدسوقي، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، ص ٥٨٥.
(٢) انظر في عرض هذا الاتجاه، د. إبراهيم الدسوقي، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، ص ٢٨٨.

(٣) د. إبراهيم الدسوقي، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، ص ٢٨١.

(၁) ငါ့ ကိုယ်တော်ကိုယ်၊ အသက်ပေးရန် အတွက် အကူအညီ ပြုလုပ်ပါ။

[illegible][illegible]

၁။ အထွေထွေအားဖြင့် အောက်ပါအတိုင်း ဖော်ပြပါသည်။
 ၂။ အထွေထွေအားဖြင့် အောက်ပါအတိုင်း ဖော်ပြပါသည်။
 ၃။ အထွေထွေအားဖြင့် အောက်ပါအတိုင်း ဖော်ပြပါသည်။

١٠) ١١) ١٢) ١٣) ١٤) ١٥) ١٦) ١٧) ١٨) ١٩) ٢٠) ٢١) ٢٢) ٢٣) ٢٤) ٢٥) ٢٦) ٢٧) ٢٨) ٢٩) ٣٠) ٣١) ٣٢) ٣٣) ٣٤) ٣٥) ٣٦) ٣٧) ٣٨) ٣٩) ٤٠) ٤١) ٤٢) ٤٣) ٤٤) ٤٥) ٤٦) ٤٧) ٤٨) ٤٩) ٥٠) ٥١) ٥٢) ٥٣) ٥٤) ٥٥) ٥٦) ٥٧) ٥٨) ٥٩) ٦٠) ٦١) ٦٢) ٦٣) ٦٤) ٦٥) ٦٦) ٦٧) ٦٨) ٦٩) ٧٠) ٧١) ٧٢) ٧٣) ٧٤) ٧٥) ٧٦) ٧٧) ٧٨) ٧٩) ٨٠) ٨١) ٨٢) ٨٣) ٨٤) ٨٥) ٨٦) ٨٧) ٨٨) ٨٩) ٩٠) ٩١) ٩٢) ٩٣) ٩٤) ٩٥) ٩٦) ٩٧) ٩٨) ٩٩) ١٠٠)

وأخيراً فإنه ليس معنى الاعتراف بهذا البند، هو إهدار الحماية التي حاول القضاء توفيرها لضحايا حوادث السيارات، وذلك بإقراره الالتزام بضمان السلامة. لأن الراكب المصاب يجوز له طلب بطلان هذا البند، متى كان تعسفياً^(١)، أو لم تتوافر شروط تكوينه. كما يجوز له التمسك بعدم إنتاج هذا البند لآثاره متى كانت شروط صلاحيته ليست متوافرة^(٢). وبناء على ما تقدم ذكره، متى كان عقد نقل الأشخاص يتضمن بنداً يقضي بإعفاء الناقل من مسؤوليته أو التخفيف منها، وذلك في حالة وقوع حادث يؤدي إلى الإضرار بالراكب. فإنه يتعين احترام هذا البند وذلك على أساس أن الراكب يكون قد قبل مخاطر عمليات النقل^(٣).

ولكن نظراً لأن تنفيذ عقد النقل يتم - في الغالب - عن طريق شخص تابع للناقل، ومن ثم فالإخلال بالالتزام بضمان السلامة قد يكون ناتجاً من غش أو خطأ جسيم من جانب التابع، فإنه يجب على المشرع المصري أن يتدخل ويبعد النظر في حكم المادة ٢/٢١٧. حيث إنه وفقاً للصياغة الحالية لنص هذه المادة، فإن بند الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية ينتج ثماره، حتى ولو كان عدم تنفيذ الالتزام التعاقدي يرجع إلى غش أو خطأ جسيم من جانب التابع.

الفصل الثالث الطبيعة القانونية لدعوى المتضرر تجاه المؤمن

تقسيم:

لقد أثارت طبيعة دعوى ضحايا حوادث السيارات تجاه المؤمن مباشرة، خلافاً في الفقه والقضاء. ويرجع ذلك إلى المرحلة الانتقالية التي مرت بها فكرة التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات.

(١) راجع في ذلك المادة ١٤٩ من التقنين المدني المصري، والمادة ٨١ من التقنين المدني الكويتي.

(٢) HASSAN (A), th préc p 137 ets.

(٣) وهذه الفكرة هي التي دفعت المشرع الفرنسي إلى توحيد النظام القانوني للمصاب من حوادث المركبات الآلية، بغض النظر عن صفته وهل أصيب بالضرر أثناء ركوبه السيارة بمقابل أو بالملجان أو أثناء سيره على الطريق العام، سواء كان مترجلاً أو قائداً لسيارة أخرى.

ونظراً لأن دراسة هذه الدعوى يجب أن تتم وفقاً للقواعد القانونية التي قررها
المشرع، فإنه يجب بحث الطبيعة القانونية لها على ضوء ذلك.
وبناء عليه، فإن هذا الفصل ينقسم إلى مبحثين:
المبحث الأول: موقف الفقه والقضاء.
المبحث الثاني: تقييم الموقف المتقدم.

المبحث الأول موقف الفقه والقضاء

تقسيم:

لقد اختلفت وجهات نظر الفقه والقضاء بشأن الطبيعة القانونية لدعوى المتضرر تجاه
المؤمن. فمنهم من قرر بأنها تعد من الدعاوي الاحتياطية، ومنهم من ذهب إلى أنها
دعوى تابعة للدعوى المقررة للمضروور تجاه المؤمن له، ومنهم من قرر أنها دعوى مستقلة
قائمة بذاتها.

ولتوضيح ذلك نقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب:
المطلب الأول: أنصار فكرة التبعية.
المطلب الثاني: أنصار فكرة الاستقلال.
المطلب الثالث: أنصار فكرة الاحتياطية.

المطلب الأول أنصار فكرة التبعية

ذهب جانب من الفقه والقضاء^(١)، إلى القول بأن المتضرر من حوادث المركبات
الآلية لا يمكنه ممارسة دعواه، تجاه المؤمن، إلا بعد قيام مسئولية المؤمن عن الحادث
الذي أدى إلى حدوث الضرر. ومعنى ذلك أن المتضرر لا يمكنه ممارسة الدعوى

(١) انظر في عرض هذا الاتجاه، د. سعد واصف شرح قانون التأمين الإجباري، ص ١٧١، ١٧٢.

المباشرة تجاه المؤمن، إلا بعد ثبوت مسئولية المؤمن له، عن الحادث، سواء تقررت هذه المسئولية بمقتضى حكم جنائي أو مدني. ويستطرد أحد أنصار هذا الاتجاه^(١) قائلاً بأنه «متى كان مبدأ المسئولية أو مقدار التعويض، لم يبت فيه قضائياً، أو بإقرار المؤمن، لم يعد هناك مناص في هذه الحالة، من إدخال المؤمن له خصماً في الدعوى المباشرة، حتى يبت في مواجهته بمبدأ المسئولية ومقدار التعويض. ذلك أن المتضرر إنما يرفع الدعوى المباشرة، على أساس أن مسئولية المؤمن له ثابتة، وأن التعويض مقرر. فمسئولية المؤمن له تعويض مقدر هو العماد الذي تقوم عليه الدعوى المباشرة. وكيف يمكن ثبوت المسئولية، وتحديد مقدار التعويض، إذا لم يكن المؤمن مقرأً بهما، ولم يصدر بها حكم قضائي، في غير مواجهة المؤمن له، وهو دون المؤمن الخصم الحقيقي، في كلا الأمرين؟ ومن ثم وجب في هذه الحالة على المضرور إدخال المؤمن له خصماً في الدعوى المباشرة. وعلى هذا استقر قضاء محكمة النقض الفرنسية...».

وبذلك يكون هذا الاتجاه، قد رأى أن الدعوى المباشرة، ليست مستقلة وقائمة بذاتها. بل هي دعوى ثابتة تستند إلى دعواه، تجاه المؤمن له. ومتى تقررت مسئولية هذا الأخير. فمنذ بداية ذلك - فقط - تتحرك الدعوى المباشرة. وفي ذلك تقول محكمة النقض المصرية بأن «نص المادة (١/٥) من القانون رقم (٦٥٢) لسنة ١٩٥٥، في شأن التأمين الإجباري من المسئولية المدنية، الناشئة عن حوادث السيارات، يدل على أن المشرع رغبة منه في حماية المضرور، رتب له حقاً مباشراً، في مطالبة المؤمن بالتعويض المستحق له في ذمة المؤمن له، مما يقتضاه أن مسئولية المؤمن قبل المضرور على أساس الدعوى المباشرة، لا تقوم إلا إذا تحققت مسئولية المؤمن له. بحيث إذا حكم بعدم مسئولية هذا الأخير مدنياً، انتفت مسئولية المؤمن، ولا يستطيع المضرور بعد ذلك أن يرجع بالدعوى المباشرة^(٢)».

وقد اعترض على ذلك^(٣) بأن السير وراء هذا المنطق يترتب عليه تعطيل حق المصاب - بعض الوقت - في الوصول إلى حقه، وذلك بتقرير شرط ليس له سند في

(١) د. عبدالرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ٢١٢١.

(٢) الدائرة المدنية في ١٥/٢/١٩٧٧، ط رقم ١٢٩ س ٤٣ ق، مشار إليه سابقاً. وفي هذا المعنى الدائرة المدنية - أيضاً - في ٤/٦/١٩٦٨، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ١٩، سنة ١٩٦٨، ص ١٠٩٩.

وأيضاً. 17,7, 1911 D. 12, 1, 81; 14, 6, 1926, D. 27, 1, 57; 24, 10, 1932, R.G.A.T. 32, 1000.

(٣) د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري، ص ١٧٢.

القانون، مقتضاه ضرورة حصول المصاب على حكم نهائي يقضي بقيام مسئولية المؤمن له عن الحادث، الذي أدى إلى حدوث الضرر، وذلك يشكل تعقيداً للأمور لا مبرر له، ويتنافى مع الهدف من فكرة التأمين الإجباري، وإن كان ليس هناك ما يمنع من الناحية العملية من أن يسلك المتضرر هذا المسلك. وإذا كان نص المادة الخامسة من قانون التأمين الإجباري المصري، وكذا المذكرة الإيضاحية لهذا القانون، يفيدان بوجوب الأخذ بهذا المذهب، فإنه يتعين تفسير نص هذه المادة على ضوء الهدف من التأمين والتيسير على المصاب، وذلك يقتضي عدم الأخذ بهذا المذهب.

المطلب الثاني أنصار فكرة الاستقلال

ذهب جانب من الفقه والقضاء^(١) إلى القول بأن المصاب من حوادث المركبات المؤمن عليها يمكنه الرجوع على المؤمن مباشرة، وذلك من أجل مطالبته بالتعويض عما لحق به من ضرر، وذلك بمجرد وقوع الحادث، دون حاجة إلى اشتراط استصدار حكم أولاً بتقرير مسئولية المؤمن له عن الحادث، ودون ضرورة لاختصاص هذا الأخير في الدعوى. لأن المصاب من حوادث المركبات يستمد حقه في الرجوع على المؤمن من نص القانون. هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن التزام المؤمن يمتد - طبقاً لأحكام قانون التأمين الإجباري - إلى تغطية الآثار المترتبة على المسئولية المدنية الناشئة عن فعل المؤمن له، واتباع هذا الأخير، كما يمتد إلى تغطية الآثار المترتبة على فعل الأشخاص، غير المصرح لهم بركوب السيارة المؤمن عليها. وبالتطبيق لذلك طُرح نزاع أمام القضاء تلخص وقائعه في إصابة شخص بأضرار جسدية من جراء وقوع حادث لسيارة مملوكة لشركة مقاولات، فقام المصاب برفع دعوى يطالب فيها بالحكم على قائد السيارة، وشركة

(١) د. محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسئولية المدنية، ج ٢، ص ٤٢٧، م. عز الدين الدناصوري، د. عبدالحميد الشواربي، المرجع السابق، ص ٧١٧، م. م أنور طلبية، مجموعة المبادئ التي قررتها محكمة النقض المصرية، ج ٦، ص ٧٥ وما بعدها م. فتحة محمود قره، مجموعة المبادئ القانونية التي قررتها محكمة النقض المصرية من عام ١٩٧٩ إلى ١٩٨٤، ج ١، ص ١٥٢.
دائرة التمييز في ١٩٨١/٦/٣، مجلة القضاء والقانون، العدد الأول، مارس ١٩٨٣ ص ١٥١، نقض مصري، ٣/٦/١٩٨٠، ط رقم ٥١٣، س ٤٦ ق. مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٣١، ج ٢، سنة ١٩٨٠، ص ١٦٥١.

التأمين بالتعويض، وذلك عما لحق به من أضرار. واستند في ذلك إلى الحكم الجنائي النهائي الذي صدر بإدانة قائد السيارة، فحكم قاضي الموضوع بإلزام المدعى عليهما بالتعويض للمدعي وذلك على سبيل التضام. فقامت شركة التأمين برفع استئناف على هذا الحكم، وأسست الطعن على أن المتضرر لم يختصم المؤمن له في الدعوى. فقررت محكمة الاستئناف إلغاء الحكم المستأنف، بالنسبة للمؤمن، وبعدم قبول الدعوى قبله. طعن المتضرر في هذا الحكم أمام محكمة النقض على أساس أن قاضي الموضوع قد أخطأ في تطبيق نص القانون، وذلك بتقريره أنه يشترط لقبول الدعوى قبل شركة التأمين، أن يكون المصاب قد استصدر حكماً أولاً بتقرير مسؤولية مالك السيارة التي وقع منها الحادث، أو أن تكون مختصة في الدعوى حتى يتسنى لها أن تدفع مسؤوليتها متى كان هناك وجه لذلك. فقبلت محكمة النقض هذا الطعن. وقررت بأن للمضرور من الحادث الذي يقع من سيارة، صدرت بشأنها وثيقة تأمين، أن يرجع على شركة التأمين، بدعوى مباشرة، لاقتضاء التعويض عن الضرر الذي أصابه من الحادث، وأنه متى تحققت مسؤولية مرتكب الحادث فلا يشترط لقبول هذه الدعوى قبل المؤمن أن يكون مالك السيارة مختصماً فيها، ولا أن يستصدر المضرور أولاً حكماً بتقرير مسؤولية مالكها عن الضرر. وإذا كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه - رغم ثبوت مسؤولية المطعون عليه الثاني عن إصابة الطاعن بحكم نهائي - قد استلزم لقبول دعوى الطاعن قبل المطعون عليها الأولى «شركة التأمين». للمطالبة بتعويض المضرور عن إصابته البدنية، أن تكون مالكة السيارة قد اختصمت في الدعوى، أو ثبتت أولاً مسؤوليتها بحكم، ورتب ذلك قضاءه بعدم قبول الدعوى برمتها، قبل الشركة، فإنه يكون قد خالف القانون، وأخطأ في تطبيقه ويتعين لذلك نقضه دون حاجة لبحث باقي أسباب الطعن^(١).

أيضاً قررت^(٢) دائرة التمييز بأن المشرع أوجب على ملاك المركبات الآلية، ومنها السيارات، أن يؤمنوا من المسؤولية المدنية التي تقع على عاتقهم، لتعويض الأضرار التي تنزل بالأشخاص والأموال بسبب استعمال تلك الأشياء، وصرح إلى جانب ذلك بأن هذا النوع من التأمين مشروط أيضاً لصالح الغير، الذي يحل به الضرر في نفسه، أو في ماله،

(١) الدائرة المدنية في ١٩٨٠/٦/٣، ط رقم ٥١٣، س ٤٦ ق، مجموعة أحكام النقض المدنية، س ٣١، سنة ١٩٨٠، ص ١٦٥١.

(٢) دائرة التمييز في ١٩٨١/٦/٣، مجلة القضاء والقانون، العدد الأول، مارس ١٩٨٣، ص ١٥١.

وخول المضرور تبعاً لذلك حقاً ذاتياً يأخذه من المؤمن، بصرف النظر عما قد يكون للمؤمن من حق في الرجوع على المؤمن له في الأحوال المنصوص عليها في القرار المشار إليه، ومن ثم يكون للمضرور، وبطريق اللزوم - حماية لحقه - دعوى مباشرة، قبل المؤمن، ولا يعلق قبولها على اختصاص المؤمن له. وقد استهدف المشرع بذلك ضمان حصول المضرور على التعويض، الذي يستحق من الهيئات التي اختصمها مباشرة، ذلك التأمين، اعتباراً بما يتوافر لها من الملائمة واليسار، وبذلك يجنبه خطر إعسار المؤمن له، أو مماطلته في الوفاء. لما كان ذلك، وكان الحكم المطعون فيه، قد التزم في قضائه هذا النظر، واعتد بالدعوى المباشرة، للمضرور قبل المؤمن، ورتب آثارها، فإنه لا يكون قد أخطأ في تطبيق القانون، ولكن اعترض على^(١) هذا الاتجاه بأن فيه نوعاً من التطرف والمجافاة، لأن الخطر الذي يغطيه المؤمن، هو المطالبة الودية أو القضائية التي يوجهها المتضرر للمؤمن له. وعلى ذلك فإن وجود هذه المطالبة يُعد شرطاً ضرورياً من أجل مطالبة المؤمن.

المطلب الثالث أنصار فكرة الاحتياطية

ذهب بعض من الفقه والقضاء^(٢) إلى القول بأن دعوى المتضرر تجاه المؤمن، تعتبر من قبيل الدعوى الاحتياطية. ولذا فإنه يتعين على ضحايا حوادث السيارات، مخاصمة المؤمن والمؤمن له في نفس الوقت. وذلك من أجل صدور حكم واحد على الاثنين معاً^(٣)، وعلى ذلك فالدعوى المباشرة، التي قررها المشرع للمتضرر من حوادث المركبات، تجاه المؤمن، تعتبر من الناحية العلمية دعوى احتياطية، تسير بجانب دعواه ضد المؤمن له.

(١) د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، ص ١٧٤.

(٢) د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، ص ١٧٤، ١٧٥.

(٣) وقارن في ذلك، د. محمود سامي، المرجع السابق، ص ١٨١.

حيث يقول «في بعض الحالات يتعين إدخال المؤمن له خصماً في الدعوى، ومنها إذا اختار المتضرر بدلاً من أن يرفع دعوى المسؤولية على المؤمن له أن يرفع الدعوى المباشرة رأساً على المؤمن، طالما أن مبدأ المسؤولية أو مقدار التعويض لم يبت فيه قضائياً أو بإقرار المؤمن. حيث إنه يتعين عليه في هذه الحالة إدخال المؤمن له خصماً في الدعوى المباشرة حتى يبت في مواجهته بمبدأ المسؤولية ومقدار التعويض...».

ويستطرد أحد أنصار هذا الاتجاه^(١) قائلاً بأن «هذا المذهب أكثر سماحة، وتمشياً مع روح التأمين. وهو يتسع - أيضاً - للأخذ بالاتجاه القائل بفكرة التبعية، وكذا الاتجاه القائل بفكرة الاستقلال. لأن المضرور يكون مخيراً بأن يرفع دعواه على المؤمن والمؤمن له معاً، أمام محكمة واحدة أو محكمتين، أو أن يستصدر حكماً ضد المؤمن له أولاً ثم يرفع الدعوى على المؤمن.

المبحث الثاني تقييم الموقف المتقدم

لقد سبق القول^(٢) بأن دور المؤمن في إطار هذا النوع من التأمين، يقتصر على تغطية الأضرار التي قد تنتج من جراء وقوع حادث لمركبة آلية، مؤمن عليها، مع تخويله الحق في الرجوع على المؤمن له بما دفعه من تعويض للمضرور، متى كان هناك مقتضى لذلك^(٣). ولكن هذا الالتزام ليس مطلقاً، بل يرتبط بصدور حكم نهائي يقضي بإدانة قائد المركبة عن الحادث، الذي نتج منه الضرر. ومعنى ذلك، إذا كان الحادث ناتجاً من سبب أجنبي، فلا يكون للمتضرر الرجوع على المؤمن، لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي يعاني منها، وذلك لتخلف أحد شروط تحرك الدعوى المباشرة.

وعلى ذلك لكي يمكن لضحايا حوادث المركبات، الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم، يجب أن يكون قد صدر حكم نهائي، يقضي بثبوت مسؤولية قائد المركبة. وإذا كان الأصل العام يقضي بأن حراسة الشيء تكون لمالكه «المؤمن له»^(٤). وبالتالي يجب من أجل ممارسة الدعوى المباشرة أن يصدر - وفقاً لذلك - حكم بقيام مسؤولية المؤمن له، باعتباره قائداً للمركبة وقت وقوع الحادث.

إلا أن هذا الأصل يكون قابلاً لإثبات العكس. ومن ثم يمكن للمؤمن، إثبات أن حراسة المركبة، وقت تحقق الحادث، كانت لشخص آخر وأن هذا الأخير ليس تابعاً له.

(١) د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، ص ١٧٤.

(٢) انظر ص ٧٢٦ وما بعدها من البحث.

(٣) لقد أجاز المشرع للمؤمن حق الرجوع على المؤمن له بما دفعه من تعويض للمصاب، راجع في ذلك المواد ١٦،

١٧، ١٨ من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥، والمادة ١٢٦ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

(٤) د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام ج ١، ص ١٠٨٦، فقرة ٧٢٦.

ومتى تم إثبات ذلك، فلا يكون المؤمن له مسئولاً عن الحادث - سواء بصفة أصلية أو تبعية^(١). صحيح أن هذا الإثبات لا يؤثر على حق المتضرر من الحادث في الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به. لأن المشرع لم يتطلب، من أجل ممارسة هذا الحق، سوى أن تكون السيارة التي وقع منها الحادث، مؤمناً عليها، وأن تثبت مسئولية قائدها. ولكن تبدو أهمية ذلك بشأن تحديد موقف المؤمن له، تجاه المؤمن^(٢).

ومتى صدر حكم نهائي يقضي بقيام مسئولية قائد المركبة^(٣)، فالمصاب يمكنه الرجوع على هذا الأخير، أو الرجوع على المؤمن مباشرة، أو الرجوع على الاثنين معاً، وذلك على سبيل التضام، وعلى ذلك شبه إجماع الفقه والقضاء.

وبناء عليه، فنحن لا ننكر أن ممارسة ضحايا حوادث المركبات لحقوقهم تجاه المؤمن مباشرة، يكون متوقفاً على صدور حكم نهائي يقضي بقيام مسئولية قائد المركبة التي وقع منها الحادث، الذي نتج عنه الضرر، بغض النظر عما إذا كان قائد السيارة، هو المؤمن له أو أحد أتباعه، أو شخصاً من الغير، ومتى تم ذلك فالمتضرر من الحادث تكون له دعوى مستقلة قائمة بذاتها، تجاه المؤمن، حتى ولو لم يكن قد صدر حكم بمقدار التعويض المستحق.

وبناء عليه، فإننا لا نتفق - على الإطلاق - مع الاتجاه القائل بأن المطالبة الودية، أو القضائية، التي يوجهها المصاب للمؤمن له، تعتبر شرطاً ضرورياً لتحرك الدعوى المباشرة تجاه المؤمن. لأن القول بذلك يترتب عليه تعطيل حق المصاب - بعض الوقت - في الحصول على تعويض عما لحق به من ضرر، وذلك بتقرير شرط، ليس له سند في القانون. إضافة إلى أن مسابقة منطق الاتجاه القائل بذلك يترتب عليه النتائج الآتية:

أولاً: المخالفة الصريحة لما ورد في القانون رقم (٦٥٢) لسنة ١٩٥٥ من نصوص.

- (١) د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، ج ١، ص ١٠٨٧، ١٠٨٨.
- (٢) وذلك في علاقته بالمؤمن، وهل يمكن لهذا الأخير الرجوع عليه بما دفعه من تعويض للمتضرر أم لا.
- (٣) قارن في ذلك د. محمد شكري سرور، سقوط الحق في الضمان، سنة ١٩٨٠، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، ص ١٦٢، ١٦٣، حيث يقول «الوضع الطبيعي للأمور أن تتحدد مسئولية مرتكب الحادث «المستأمن» أولاً قبل رفع الدعوى المباشرة على المؤمن، ويكون ذلك إما لمقاضاته جنائياً، أو برفع دعوى المسئولية المدنية عليه، من جانب المضرور...».

فقد جاء في المادة (١٨)^(١) من هذا القانون بأنه «يجوز للمؤمن إذا التزم أداء التعويض في حالة وقوع المسؤولية المدنية على غير المؤمن له، وغير من صرح له بقيادة سيارته، أن يرجع على المسئول عن الأضرار، لاسترداد ما يكون قد أداه من تعويض...». وفي المادة (١٩)^(٢) «لا يترتب على حق الرجوع المقرر للمؤمن، طبقاً لأحكام المواد الثلاث السابقة، أي مساس بحق المتضرر قبله» فهاتان المادتان يفهم منهما أن إرادة المشرع الحقيقية لم تنجس نحو وجوب صدور حكم يقضي بقيام مسؤولية المؤمن له عن الحادث، أو اختصاصه - على الأقل - في الدعوى، أو حتى مجرد توجيه المطالبة - ودية كانت أو قضائية - إليه من جانب المتضرر، وذلك من أجل قبول دعوى هذا الأخير تجاه المؤمن.

ثانياً: حرمان المصاب من ممارسة الدعوى المباشرة تجاه المؤمن، وذلك في بعض الأحوال، ويبدو ذلك واضحاً متى كان قد صدر حكم نهائي يقضي بانتفاء مسؤولية المؤمن له عن الحادث. ففي هذه الحالة يترتب على مسابقة منطق الاتجاه محل المناقشة، حرمان المصاب من حق الرجوع على المؤمن. ولا يكون أمامه سوى البحث عن المسئول عن الحادث والرجوع عليه. ونظراً لأن المسئول قد يكون في حالة إفلاس أو إعسار، فذلك يحول دون حصوله على تعويض كامل، عما لحق به من ضرر، ولا شك في أن ذلك يتنافى مع السياسة التشريعية، وقت صياغة مواد قانون التأمين الإجباري^(٣). فإذا كان الحكم بعدم ثبوت مسؤولية المؤمن عن الحادث، يترتب عليه في الغالب، حرمان المصاب من حق الرجوع على المؤمن. ويبدو ذلك متى كان الحادث ناتجاً عن قوة قاهرة، أو فعل الغير، أو أخطاء المصاب، إلا أنه في بعض الأحوال قد يصدر حكم بانتفاء مسؤولية المؤمن له عن الحادث. ومع ذلك يلتزم المؤمن بتغطية الأضرار الناتجة من الحادث، وذلك وفقاً لما اتجهت إليه إرادة المشرع صراحة. ويتحقق ذلك، متى أثبت المؤمن له، أن السيارة قد خرجت من حيازته بدون علمه أو بعلمه، ولكنه اعترض، أو أن السيارة التي وقع منها الحادث مخصصة لنقل الأشخاص وأنه قام بتأجيرها لشخص معين. وأثناء وجودها تحت سيطرة هذا الأخير وقع منها الحادث الذي أدى إلى حدوث الضرر. ففي

(١) وتقابلها المادة ٧٦ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

(٢) وتقابلها المادة ٧٥ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

(٣) راجع في ذلك المذكرة الإيضاحية للقانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ حيث جاء فيها... «رغبة في ضمان القدر الأدنى من الحماية والتنظيم لصالح المضررين والمؤمنين والمؤمن له، وما تستلزمه هذه الحماية من تنظيم دقيق تدعمه العقوبات التي تكفل عدم الخروج عليه فقد روي أن يكون هذا التنظيم بقانون...».

هاتين الحالتين لا يمكن القول بقيام مسئولية المؤمن له عن الحادث، بل المسئول يكون قائد السيارة. ومع ذلك يلتزم المؤمن بتغطية الأضرار، وفقاً لما جاء في المادة الخامسة - من القانون السابق الإشارة إليه بأنه «يلتزم المؤمن بتغطية المسئولية المدنية الناشئة... تلحق أي شخص من حوادث السيارات...» فعبارة «المسئولية المدنية» جاءت في النص مطلقة، مما يستوجب صرفها، إلى المسئول عن الحادث، بغض النظر عما إذا كان المؤمن له، أو أحد أتباعه أو شخصاً من الغير. والقول بخلاف ذلك فيه تخصيص للنص بدون مخصص.

ثالثاً: قد يكون المصاب من جراء وقوع حادث لمركبة معينة المؤمن له شخصياً «مالك المركبة» ومن ثم يكون له الحق في الرجوع على المؤمن، لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي يعاني منها^(١)، بشرط ألا يكون مسئولاً - بصفة أصلية أو تبعية - عن الحادث. وذلك لأن المشرع قد ألزم المؤمن، بتغطية الأضرار التي تلحق بأي شخص من وقوع الحادث ولم يرد في نصوص قانون التأمين الإجباري، ما يفيد باستثناء المؤمن له من الاستفادة من ذلك. وبناء عليه، فالقول بأن المطالبة الودية، أو القضائية، التي يوجهها المصاب للمؤمن له، تعتبر شرطاً ضرورياً، لممارسة الدعوى المباشرة تجاه المؤمن، يترتب عليه من الناحية الفنية، حرمان المؤمن له من حق الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض عما لحق به من ضرر. وذلك لأنه يتعين عليه - وفقاً لمنطق الاتجاه محل المناقشة توجيه المطالبة لنفسه، قبل رجوعه على المؤمن. وهنا يثور التساؤل، كيف يمكن مقاضاة الشخص لنفسه^(٢)؟

رابعاً: قد يكون المؤمن له توفي من جراء الحادث الذي وقع من سيارته، ولم يكن له خلفاً عاماً، كما أنه لم يترك - في نفس الوقت - أموالاً. ففي هذه الحالة يترتب على مساهرة منطق الاتجاه، محل البحث، حرمان ضحايا حادث السيارة من حق الرجوع على المؤمن، لمطالبته بالتعويض عما لحق به من ضرر، وهذا يتنافى مع إرادة المشرع التي اتجهت - كما هو ظاهر من النصوص - نحو إضفاء صفة الإجبار على هذا النوع من التأمين، وتنظيم مركز المؤمن والمؤمن له، وتقرير حق مباشر للمصاب تجاه المؤمن.

(١) راجع في ذلك للمؤلف المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسئولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، سنة ١٩٩٤، مطبوعات جامعة الكويت ص ١٢٩، وما بعدها.

(٢) كيف يجمع الشخص بين صفتي المدعي والمدعى عليه لحق واحد.

خامساً: إن هذا النوع من التأمين لا يعتبر وفقاً للوضع الحالي - تأميناً من المسؤولية المدنية - الشخصية للمؤمن له. بل يعد تأميناً من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، بصفة عامة^(١). وعلى ذلك فالقول - بأن رجوع المتضرر على المؤمن مباشرة، مقرون بتوجيه المطالبة - الودية أو القضائية - إلى المؤمن له. يترتب عليه تشويه المفهوم القانوني لهذا النوع من التأمين كما عناه المشرع.

سادساً: لقد أجاز المشرع للمؤمن الحق في فرض واجبات على المؤمن له، بشرط ألا تتجاوز هذه الواجبات الحد المعقول^(٢). وبالتالي يجوز أن يتم إدراج بند في وثيقة التأمين، يقضي بتحويل المؤمن حق إدارة الدعوى، وعدم اعتراف المؤمن له بالمسؤولية. وعلى ذلك، فالسير وراء منطق الاتجاه محل الدراسة، يترتب عليه إهدار قيمة هذا البند، مما يؤدي إلى الإضرار بالمؤمن. ويبدو ذلك واضحاً متى كان المصاب قريباً للمؤمن له. فلا جدال في أن هذا الأخير تبدو له - في هذه الحالة - مصلحة في الاعتراف بالمسؤولية المدنية. وذلك من أجل تحويل المصاب الحق في الرجوع على المؤمن، خاصة وأنه لم يرد في نصوص قانون التأمين الإجمالي ما يفيد بحرمان أقارب المؤمن له من الحق في الاستفادة من هذا النوع، حتى ولو كان هذا الأخير هو المسئول عن الحادث، وذلك تطبيقاً لمبدأ استقلال الذمة المالية. ومن ثم يتحمل المؤمن الآثار المترتبة على الحادث، على الرغم من أنه لو تم إدارة دعوى المسؤولية المدنية عن طريق محامية لأمكنه التخلص من العبء المالي الذي دفعه للمتضرر.

قد يقال بأنه يجوز للمؤمن حق الرجوع على المؤمن له، بما دفعه من تعويض، متى كان الحادث ناتجاً من إخلال هذا الأخير بأحد الالتزامات التي تقع على عاتقه. ومن ثم لا توجد أضرار تلحق به.

والرد على ذلك من جانبنا أن هذا القول، وإن كان يبدو مقبولاً من الناحية النظرية، فإنه من الجانب العملي يصطدم ببعض الصعوبات. من ذلك قد يكون المؤمن له في حالة إفلاس أو إعسار مما قد يحول دون حصول المؤمن على ما دفعه من تعويض. وذلك يقودنا إلى القول بأن المؤمن يعتبر وعاء مالياً يتم الأخذ منه بدون ضوابط. وهذا لا يتفق

(١) حيث إن التزام المؤمن بتعويض الضرر لا يقتصر على حالة ما إذا كان المؤمن له هو المسئول عن الحادث فقط، راجع ص ٧٢٥ وما بعدها من البحث.

(٢) راجع في ذلك المادة ١٦ من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥م والمادة ٧٥ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

مع النظام القانوني الذي تولى وضعه المشرع، فهذا الأخير وإن كان قد ألزم المؤمن بتغطية الأضرار الناتجة من وقوع حادث لسيارة مؤمن عليها لديه إلا أنه قرن ذلك بتحقيق مسئولية قائدها. وفي المثال السابق طرحه قد يكون المؤمن له هو قائد السيارة ولم يكن هو المسئول الحقيقي عن الحادث، بل إن هذا الأخير تحقق بفعل شخص من الغير. ولكن من أجل تسهيل المؤمن له حصول أقاربه - المصابين - على تعويض يقوم بالاعتراف بمسئوليته المدنية.

وبناء على ما تقدم ذكره، لا يشترط من أجل ممارسة الدعوى المباشرة، التي قررها المشرع للمتضرر، تجاه المؤمن، أن تتم مطالبة المؤمن له قبل ممارسة هذه الدعوى. كما أنه لا يشترط من أجل تحريك هذه الدعوى، اختصاص المؤمن له. وهذا يستفاد من النصوص التشريعية التي تتولى تنظيم العلاقة بين المؤمن والمؤمن له.

أما ما يقول به جانب من^(١) الفقه بأن صياغة نص المادة الخامسة سيئة للغاية فذلك فيه نوع من التجني على المشرع. فواقع الأمر إن الصياغة سليمة فالمقصود بعبارة «...» يكون التزام المؤمن بقيمة ما يحكم به من تعويض، مهما بلغت قيمته، ويؤدي المؤمن مبلغ التعويض إلى صاحب الحق فيه...». أنه متى ثبتت مسئولية قائد المركبة، فالمؤمن يلتزم بتعويض المصاب.

ولكن من الناحية العملية غالباً ما يكون المؤمن له طرفاً في الدعوى المباشرة التي يرفعها المتضرر على المؤمن، سواء عن طريق اختصاصه من جانب هذا الأخير من أجل مساندته في دحض الدعوى، أو صدور الحكم في مواجهته، حتى لا تثور عقبات بشأن الرجوع عليه بما تم دفعه من تعويض. أو عن طريق اختصاصه من المصاب، من أجل صدور حكم بإلزامه، مع المؤمن، بدفع التعويض على سبيل التضام^(٢). أو عن طريق طلب إدخاله في الدعوى من أجل تحاشي الرجوع عليه. من جانب المؤمن، بما يلتزم به هذا الأخير من تعويض للمصاب، ويتحقق ذلك غالباً متى كانت السيارة، التي وقع منها الحادث، قد خرجت من تحت حيازته بدون علمه أو بعلمه ولكنه اعترض.

(١) د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات، ص ١٧٥.

(٢) وعمل ذلك إجماع الفقه والقضاء. راجع في ذلك. د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري، من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات، ص ١٣٥، د. محمود سامي، المرجع السابق، ص ١٨٩.

الفصل الرابع أساس دعوى المتضرر تجاه المؤمن

تقسيم:

لقد تعددت النظريات التي قيلت بشأن تأصيل دعوى المتضرر تجاه المؤمن. ومن هذه النظريات ما يقوم على فكرة الإرادة، ومنها ما يستند إلى بعض الأنظمة القانونية. ولتوضيح مضمون كل نظرية ومدى عدم توافرها مع أحكام الدعوى محل البحث، نقسم هذا الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: النظريات التي تقوم على فكرة الإرادة.

المبحث الثاني: النظريات التي تقوم على أنظمة قانونية مختلفة.

المبحث الأول النظريات التي تقوم على فكرة الإرادة

تقسيم:

لقد حاول جانب من الفقه والقضاء اللجوء إلى فكرة الإرادة وذلك من أجل إيجاد أساس تقوم عليه الدعوى المباشرة، ولكن هذا الجانب اختلف أنصاره فيما بينهم وذلك بشأن ما اتجهت إليه الإرادة، فمنهم من قرر بأن الدعوى محل الدراسة تقوم على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير، ومنهم من ذهب إلى القول بأن أساس هذه الدعوى يكمن في فكرة الإنابة.

ولتوضيح ذلك نقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: محاولة تأصيل دعوى المتضرر تجاه المؤمن على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير.

المطلب الثاني: محاولة تأصيل دعوى المتضرر تجاه المؤمن على فكرة الإنابة.

المطلب الأول

محاولة تأصيل دعوى المتضرر تجاه المؤمن على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير

تقسيم:

حاول جانب من الفقه تأصيل دعوى المتضرر من حوادث المركبات، تجاه المؤمن، على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير، متأثراً في ذلك بما كان سائداً قبل إضفاء صفة الإيجابار على التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات.

ونظراً لأن دراستنا لهذه الدعوى تتم في ضوء الوضع التشريعي القائم، فإننا نحاول توضيح مدى تواؤم أحكام الدعوى مع فكرة المشاركة.

وعلى ذلك فإن هذا المطلب ينقسم إلى فرعين:

الفرع الأول: موقف الفقه والقضاء.

الفرع الثاني: تقييم الموقف المتقدم.

الفرع الأول

موقف الفقه والقضاء

حاول جانب من الفقه والقضاء^(١) اللجوء إلى فكرة الاشتراط لمصلحة الغير، وذلك من أجل تأصيل دعوى المتضرر من حوادث المركبات الآلية، تجاه المؤمن، وذلك بتقريره أن مالك المركبة حينما يقوم بالتأمين عليها، فإنه يهدف من وراء ذلك، إلى أن يكفل للمصاب تعويضاً كاملاً، وذلك بجانب محاولة تخلصه من عواقب مسؤوليته المدنية عن الحادث، والتي تؤثر - بدون شك - على مركزه المالي. ومن ثم فإن مالك المركبة التي يقوم بالتأمين عليها،

(١) JOSSERAND, note sous toulouse, 8,10,1928, D. 30,2,1; paris, 29,12, 1929, D.32,2,1,.

نقض مصري ١٩٧٢/١/٢٠، ط رقم ٨٣٩ س ٣٧. مشار إليه سابقاً.

١٩٦٦/٢/١٧، ط رقم ٣٠٦، س ٣١، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ١٧، ج ١، سنة ١٩٦٦، ص ٣٢٩، ١٩٦٥/٥/١٨ مشار إليه سابقاً.

يكون قد حقق مصلحتين في وقت واحد. وأن شركة التأمين، عند قبولها لتغطية الأخطار، الناجمة عن حوادث المركبات المؤمن عليها لديها. تكون قد اتجهت إرادتها نحو قبول رجوع المتضرر عليها مباشرة. ومن ثم تكون إرادة كل من المؤمن والمؤمن له، قد اتجهت نحو تقرير حق مباشر لضحايا حوادث المركبات. وهذا هو جوهر فكر الاشتراط لمصلحة الغير، التي تخول لشخص معين حقاً، ناتجاً من تصرف قانوني، لم يسهم في بنائه.

ويستطرد أحد أنصار^(١) هذه الفكرة قائلاً بأنه «إذا لم تكن هناك إرادة صريحة تفيد بتحويل المصايب حق الرجوع مباشرة، على المؤمن، إلا أن الظروف المحيطة تحتّم وجود إرادة ضمنية ملزمة لطرفي عقد التأمين.....».

الفرع الثاني تقييم الموقف المتقدم

عرض وتقسيم:

لقد كانت دعوى المتضرر من حوادث المركبات الآلية تجاه المؤمن تؤسس - وبدون شك - قبل صدور قانون التأمين الإجباري، على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير. ولذا لم يكن القضاء يقبل هذه الدعوى، إلا إذا كانت وثيقة التأمين تتضمن بندا صريحاً يقضي بتحويل المتضرر حق الرجوع على المؤمن مباشرة، أو كانت الظروف المحيطة تفيد بانصراف إرادة طرفي الرابطة التأمينية نحو تقرير هذا الحق. وفي ذلك تقول محكمة النقض المصرية بأنه «إذا كان المشرع المصري - قبل العمل بالقانون رقم (٦٥٢) لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإجباري عن حوادث المركبات - لم يورد نصاً خاصاً يقر للمضرور حقاً مباشراً في مطالبة المؤمن بالتعويض، الذي يسأل عنه هذا الأخير قبل المستأمن، فإنه لا يكون للمضرور، قبل العمل بهذا القانون الرجوع على المؤمن، بحق مباشر إلا حيث تتضمن وثيقة التأمين اشتراطات لمصلحة الغير.....»^(٢).

(١) انظر في عرض هذا الاتجاه. د. سعد واصف، التأمين من المسئولية، الرسالة السابقة، ص ٤١٧.

(٢) الدائرة المدنية في ١٨/٣/١٩٦٥، مشار إليه سابقاً، ١٩٧٢/١/٢٠، ط رقم ١٣٩ س ٣٧، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٢٣، سنة ١٩٧٢، ص ١٠٨، ١٩٥٥/٥/٥، ط رقم ٣١ س ٢٢، مجموعة أحكام النقض للدائرة المدنية، س ٦، ج ٢، سنة ١٩٥٥، ص ١٠٧٩.

ولكن منذ تولي المشرع تنظيم التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، اختلف مفهوم هذا النوع من التأمين، مما أثر ذلك - وبدون شك - في الأساس الذي تقوم عليه دعوى المصاب تجاه المؤمن.

فلم يكتف المشرع بإضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين، بل قرر - صراحة - للمصاب حقاً مباشراً تجاه المؤمن. فقد جاء في المادة (١٩) من القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بأنه «لا يترتب على حق الرجوع المقرر للمؤمن... أي مساس بحق المضرور قبله...»^(١).

وبناء عليه، لا نتفق - على الإطلاق - مع ما يذهب إليه البعض من أن الدعوى محل الدراسة تجد - في وقتنا الحاضر - أساسها في فكرة الاشتراط لمصلحة الغير، وذلك على الرغم من أنها تشكل - شأنها في ذلك شأن دعوى المستفيد من المشاركة تجاه المتعهد - خروجاً على مبدأ المساواة بين الدائنين. وذلك لوجود عقبات جمة تحول دون تأصيلها على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير. وهذه العقبات تنحدر من طبيعة الاشتراط لمصلحة الغير، والشروط الواجب توافرها من أجل نشوء المشاركة، وأخيراً من الأحكام التي وضعها المشرع للاشتراط لمصلحة الغير، ونعرض لكل نوع من هذه العقبات في غصن مستقل.

الفصل الأول العقبات المستمدة من طبيعة الاشتراط لمصلحة الغير

لكي يمكن القول بوجود اشتراط لمصلحة الغير، يلزم أن يكون هناك تصرف قانوني، اتجهت إرادة طرفيه نحو تخويل الغير حق الاستفادة من ثمار هذا التصرف^(٢). ولا شك في أن ذلك يعد متتبعاً في إطار التأمين الإجباري، مما يحول دون تأصيل الدعوى محل البحث على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير. لأن هذا النوع من التأمين، قد

(١) ويقابلها المادة ٧٧ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي.

(٢) د. مصطفى الجمال، مصادر الالتزام، سنة ١٩٩٠، ص ٣١٠، د. سليمان مرقس، نظرية العقد، سنة ١٩٨٧، ص ٦١٢، د. محمود سعد الدين الشریف، شرح القانون المدني العراقي، نظرية الالتزام، ج ١، سنة ١٩٥٥، ص ٢٨٢.

خرج - كما سبق القول^(١) - من دائرة التصرفات القانونية، وأصبح من قبيل المراكز القانونية التي تولى المشرع، بنفسه تنظيمها وتحديد الشخص المستفيد منها، دون أن يتوقف هذا التحديد على إرادة طرفي الرابطة التأمينية.

وعلى فرض التقبل - جدلاً - أن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، يعتبر - كما يذهب إلى ذلك جانب من الفقه - من التصرفات القانونية ذات الطبيعة الخاصة «عقد إذعان» إلا أنه لا يمكن تأصيل الدعوى محل الدراسة على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير. لأن حق المنتفع يجد مصدره في التصرف القانوني الذي تضمن المشاركة. ومن ثم يكون لطرفي هذا التصرف، سلطة تكليف هذا الحق، وذلك طبقاً لما اتجهت إليه إرادتهما، وعلى وجه الخصوص إرادة المشتري^(٢). ويبنى على ذلك أنه يجوز لهذا الأخير، الاتفاق مع المتعهد، على أن يكون له وحده الحق في مطالبته بتنفيذ التزامه. وتطبيق ذلك على حق المتضرر في ممارسة الدعوى المباشرة محل البحث يترتب عليه من ناحية، أن ضوابط هذه الدعوى يجب تحديدها على ضوء ما تضمنته وثيقة التأمين من بنود دون الأخذ في الاعتبار طبيعة العلاقة بين المصاب والمسئول عن الحادث. مع أنه سبق^(٣) القول بأنه يجب على القاضي عند حكمه بتعويض المصاب الأخذ في الاعتبار مدى حقوق المتضرر المنبثقة من طبيعة العلاقة التي تربطه بمستغل المركبة التي وقع منها الحادث، وغض النظر - تماماً - عما تضمنته وثيقة التأمين من بنود تقع على عاتق المؤمن له.

ومن ناحية ثانية، توقف ممارسة الدعوى المباشرة تجاه المؤمن، على محض إرادة المؤمن له^(٤)، رغم أن هذه الدعوى تقررت - كما سبق القول^(٥) - بقوة القانون دون أن تكون لإرادة المؤمن والمؤمن له - في ظل الوضع الحالي - دخل في ذلك.

ومن ناحية ثالثة تخويل المؤمن له حق الرجوع على المؤمن بمجرد وقوع الحادث،

(١) انظر ص ٧٠٨ وما بعدها من البحث.

(٢) د. عبدالرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ٨١٧، د. عبدالمعزم البدرائي، مصادر الإلتزام، ص ٤٧٦، د. محمد ليب شنب، مصادر الإلتزام، ص ٢٧٩، د. جميل الشراوي، النظرية العامة للإلتزام، ص ٨٦، د. مصطفى الجمال، مصادر الإلتزام، سنة ١٩٩٠، ص ٣١٤.

(٣) انظر ص ٧٣٨ وما بعدها من البحث.

(٤) في هذا المعنى، د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤١٨، ٤١٩.

(٥) انظر ص ٧٠٦ من البحث.

وقبل إعلان المتضرر لرغبته في الرجوع على المؤمن مباشرة، ولكن ذلك يخالف ما استقر عليه الفقه والقضاء^(١). كما أنه يتنافى مع إرادة المشرع. فقد هدف هذا الأخير من تنظيمه لهذا النوع من التأمين، إلى توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث المركبات الآلية. وذلك لا يمكن تحقيقه إلا عن طريق حرمان المؤمن له من الرجوع على المؤمن قبل تعويضه لضحايا الحادث^(٢).

الفصل الثاني

العقبات المستمدة من شروط تكوين المشاركة

لكي تنشأ المشاركة يجب أن تتوافر شروط معينة. فمن جهة، يلزم أن تكون إرادة طرفي التصرف القانوني، قد اتجهت نحو تخويل الغير حقاً مباشراً^(٣). وهذه الإرادة قد تكون، صريحة، أو ضمنية، تستفاد من ظروف الحال. وعلى ذلك إجماع الفقه والقضاء. ولا جدال في أن هذه، وتلك لا يكون لها وجود في مجال التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، لأن الشخص الذي يرغب في الحصول على ترخيص بتسيير مركبته، يتعين عليه أن يقوم بعملية التأمين عليها. والمؤمن حينما يتقدم له شخص يطلب التأمين، يجب عليه قبول هذا الطلب. وإن التزم الأول، والثاني، مصدرهما نص القانون. إضافة إلى أن حق المتضرر في الرجوع على المؤمن، لا يكون متوقفاً على إرادة طرفي الرابطة التأمينية.

قد يقال بأن حرمان المؤمن له، من حق الرجوع على المؤمن، بمجرد وقوع الحادث، وتخويل المصاب من الحادث هذا الحق، يعتبر من قبيل الظروف المحيطة التي تفيد بوجود إرادة ضمنية - من جانب المؤمن، والمؤمن له - اتجهت نحو تقرير حق الضرر في الرجوع على المؤمن مباشرة. وهذا هو جوهر فكرة الاشتراط، لمصلحة

(١) لقد استقر الفقه والقضاء على أن المؤمن له لا يمكنه الرجوع على المؤمن إلا إذا كان قد دفع التعويض لضحايا الحادث.

(٢) وهذا يتنافى مع فكرة الاشتراط التي تحول للمشتراط حق نقض المشاركة قبل إعلان المستفيد رغبته للمتعهد في الاستفادة منها.

(٣) د. مصطفى الجمال، المرجع السابق. ص ٣١٠، د. سليمان مرقس، نظرية العقوبة، ١٩٨٧، ص ٦١٢، د. عمود سعد الدين الشريف، المرجع السابق، ص ٢٨٢.

الغير. فالمشترط لا يمكنه الرجوع على المتعهد بمجرد قبول الغير الاستفادة من المشاركة. والرد على ذلك من جانبنا أن هذا القول، وإن كان يبدو مقبولاً، متى كان المتضرر قد فضل الرجوع على المؤمن مباشرة، إلا أن الصعوبة تثور، متى كان قد رجع على هذا الأخير، والمؤمن - على سبيل التضام - فلاشترط لمصلحة الغير لا يخول للمستفيد منه هذا الحق. صحيح أن المستفيد من المشاركة يكون له حق الرجوع على المتعهد، أو المشترط، وذلك بحسب قبوله، أو رفضه للمشاركة، ولكن لا يجوز له الرجوع على الاثنين - معاً - في وقت واحد، وعلى ذلك إجماع الفقه والقضاء^(١). هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية فإن هناك حالات يمكن فيها للمصاب الرجوع على المؤمن مباشرة من أجل حصوله على تعويض عن الأضرار التي لحقت به، ورغم أن إرادة المؤمن لم تنصرف - صراحة - إلى تغطية الخطر الذي أدى وقوعه إلى حدوث أضرار. من ذلك حالة ما إذا كان الخطر قد تحقق بفعل عمدي من جانب المؤمن له، أو كان هذا الأخير قد خالف أحد البنود التي تضمنتها وثيقة التأمين، والتي قد تقضي بعدم تجاوز المؤمن الحموله المقررة للمركبة المؤمن عليها، أو عدم استعمال المركبة في غير الغرض المخصص لها^(٢). أو عدم تخويل الغير حق قيادة السيارة، بدون حمل رخصة قيادة.

ومن ناحية ثالثة فإن وثيقة التأمين قد تتضمن بنداً يقضي بتحويل المؤمن حق إدارة الدعوى. فهذا البند يفيد صراحة، عدم اتجاه إرادة المؤمن، والمؤمن له، نحو تحويل المصاب حق الاستفادة المباشرة من التأمين^(٣). ومن جهة ثانية يجب أن تكون للمشترط مصلحة - مادية كانت أو أدبية - من وراء هذا الاشتراط^(٤). وهذا يكون متفقاً في إطار التأمين الإجباري، مما يشكل عقبة تحول دون تأصيل الدعوى المباشرة على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير. لأن المؤمن له، لا يشترط في واقع الأمر، لمصلحة الغير الاحتمالية. ولكن يهدف من التأمين إلى محاولة إبعاد شبح خطر معين، قد يهدده في مركزه المالي في المستقبل بدليل أن يتدخل في دعوى المصاب تجاه المؤمن ويحاول

(١) إلا إذا كان المتعهد قد اقترف خطأ تقصيرياً سبب للمستفيد أضراراً. ففي هذه الحالة يجوز للمستفيد الرجوع على

المتعهد وذلك بمقتضى قواعد المسؤولية التقصيرية، بجانب رجوعه - في حالة رفضه للمشاركة - على المشترط.

(٢) حيث إنه يجب عليه - في هذه الحالة - تعويض المصاب، وإن كان له بعد ذلك حق الرجوع على المؤمن له بما دفعه من تعويض وهذه مسألة أخرى.

(٣) د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤١٨.

(٤) د. محمد لييب شنب، مصادر الالتزام، ص ٢٧٥.

دحضها بقدر الإمكان، أو يخول المؤمن في ذلك طبقاً لبند إدارة الدعوى، بهدف الحكم برفض دعوى المتضرر، أو تخفيض مقدار التعويض، الذي يحكم به القاضي^(١).

قد يقال بأنه مجرد اتجاه نية المؤمن له، نحو تأمين نفسه من خطر يهدده في المستقبل، يفيد بوجود مصلحة له، وأنه لا يشترط أن يكون المستفيد من المشاركة محدداً، وقت تكوين الاشتراط، بل يكفي أن تكون هناك أسس معينة، على ضوءها يتم تحديده في المستقبل^(٢) (م ١٥٦) وأن هذه الأسس تدور حول وقوع حادث يؤدي إلى إصابة شخص معين بضرر، والرد على ذلك من جانبنا أن هذا القول ليس كافياً من أجل الاعتراف بوجود مصلحة للمشتري، لأن المصلحة المقصودة في مجال الاشتراط لمصلحة الغير يجب أن تقوم لحظة نشوء الاشتراط. إضافة إلى أن مسابقة منطق القول المتقدم ذكره يترتب عليه تخويل المؤمن له، وورثته من بعده، حق الرجوع على المؤمن لمطالبته بمبلغ التأمين، وذلك في حالة عدم وقوع حادث، وهذا لا يمكن الاعتراف به في إطار هذا النوع من التأمين.

الفصل الثالث العقبات المستمدة من الأحكام الخاصة بالاشتراط لمصلحة الغير

لقد وضع المشرع أحكاماً خاصة، بالاشتراط لمصلحة الغير، وهذه الأحكام لا تتواءم مع القواعد التي تخضع لها الدعوى المباشرة محل البحث. لأنه من ناحية فإن مقتضى المشاركة لا يمكن للمستفيد الرجوع على المتعهد، إلا بمقتضى قواعد المسؤولية العقدية، وعلى ذلك إجماع الفقه والقضاء^(٣). ويبنى على ذلك أن تأصيل دعوى المصاب على أساس فكرة المشاركة، يفيد بأن المؤمن لا يكون ملتزماً تجاه المصاب إلا عن الأضرار المباشرة المتوقعة فقط، بغض النظر عن طبيعة العلاقة التي تربط هذا الأخير بمستغل المركبة، وهل تعد علاقة أغيار، أم أنها تخرج من هذا المجال، وتدخل في منطقة التعاقد^(٤) ؟ إضافة إلى

(١) د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤١٨.

(٢) ويقابلها المادة ٢/٢٩٥ من التقنين المدني الكويتي.

(٣) راجع في ذلك د. محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، ج ١، ص ١٧٩ وما بعدها.

(٤) لأنه لا يمكن مساءلة الشخص إلا في إطار المركز القانوني الذي ينطبق عليه، فإذا كان متعاقداً فلا تنظر مسؤوليته تجاه المتعاقد معه إلا في إطار ما انتصرفت إليه إرادته في التصرف القانوني الذي أسهم في بنائه. راجع في ذلك المادة ٢/١٥٤ من التقنين المدني المصري، والكويتي، والمادة ٢٠٧ من التقنين الكويتي.

أن المؤمن يمكنه التمسك في مواجهة المتضرر بكافة البنود الواردة في وثيقة التأمين، والتي من مقتضاها حصر مجال التزامه بالتعويض في أضيق نطاق، وذلك تطبيقاً للقاعدة التي تقضي بأن الشخص لا يكون مسؤولاً إلا في إطار التصرف القانوني، الذي أسهم في تكوينه. مع أنه سبق القول^(١) بأن المصائب يتعين عليه الرجوع على المؤمن، وفقاً للنظام القانوني الذي ينطبق عليه. فإذا كان ركباً بمقابل فإن دعواه يجب أن تؤسس على قواعد المسؤولية العقدية، وإذا كان من الأغيار، فإنه يتعين عليه الرجوع بمقتضى قواعد المسؤولية عن فعل الشيء الخطر. ولا شك في أن أحكام هذه الأخيرة تختلف عن الأولى، وخاصة من ناحية مقدار التعويض الواجب دفعه.

ومن جهة ثانية، فقد أجاز المشرع للمشتري نقض المشاركة، وتعيين مستفيد جديد^(٢) (م ١٥٥). وعلى ذلك، فالقول بأن الدعوى المباشرة محل الدراسة تجد أساسها في فكرة الاشتراط لمصلحة الغير يترتب عليه تخويل المؤمن له، مكنة حرمان ضحايا حوادث المركبات من حق الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض. عما لحق بهم من ضرر. وذلك عن طريق، نقضه للمشاركة، وإعلان المؤمن بذلك، قبل تحرك دعواهم تجاه هذا الأخير، ولا يكون أمام ضحايا الحادث - في هذه الحالة - سوى الرجوع على المسئول عن الحادث. ولكن هذا الحل يخالف ما اتجهت إليه إرادة المشرع، كما أنه لا يتفق مع ما استقر عليه الفقه والقضاء^(٣).

ومن جهة ثالثة، فالقاعدة تقول: إن المنتفع لا يكون له من الحقوق، تجاه المتعهد، أكثر مما يكون للمشتري تجاه هذا الأخير. ويبنى على ذلك، أن تأصيل دعوى المصائب، تجاه المؤمن، على فكرة المشاركة، يقتضي تخويل المؤمن مكنة الاحتجاج في مواجهة ضحايا الحادث بعدم إلزامه إلا في إطار ما ورد في وثيقة التأمين من بنود. وهذا يخالف ما جاء في بعض نصوص قانون التأمين الإجباري، كما أنه لا يتفق مع ما استقر عليه الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء^(٤).

وأخيراً فإن فكرة الاشتراط لمصلحة الغير، وإن كانت تخول للمستفيد حق الرجوع

(١) انظر ص ٧٣٨، ٧٣٩ من البحث.

(٢) ويقابلها المادة ١/٢٠٨ من التقنين المدني الكويتي.

(٣) ATALLAH (B), th prec, p. 55.

(٤) راجع على وجه التحديد د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤١٨.

على المتعهد أو المشتراط، وذلك بحسب قبوله أو رفضه للمشاركة، إلا أنها لا تخوله حق الرجوع على الاثنين - معاً - مع أن ضحايا حوادث السيارات يمكنهم الرجوع على المؤمن أو المستول عن الحادث، أو الرجوع على الاثنين - معاً - على سبيل التضامم. وبناء على التحليل السابق ذكره لا يمكن تأييد الاتجاه القائل بأن دعوى المتضرر تجاه المؤمن، تجد أساسها في فكرة الاشتراط لمصلحة الغير.

المطلب الثاني محاولة تأصيل دعوى المتضرر تجاه المؤمن على فكرة الإنابة

تقسيم:

حاولت قلة من الفقهاء إيجاد أساس الدعوى المتضرر تجاه المؤمن في فكرة الإنابة. وفي حقيقة الأمر، فإنه إذا كانت هذه الدعوى تتفق مع الدعوى المنبثقة من فكرة الإنابة، إلا أنه لا يمكن تأصيل الدعوى محل البحث على هذه الفكرة.

ولتوضيح ذلك نقسم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: موقف الفقه والقضاء.

الفرع الثاني: تقييم الموقف المتقدم.

الفرع الأول موقف الفقه والقضاء

ذهب جانب من الفقه والقضاء^(١)، إلى القول بأن الدعوى المباشرة، التي قررها المشرع لضحايا حوادث السيارات، تجاه المؤمن، تجد أساسها في فكرة الإنابة، وذلك بتقريره أن المؤمن له بمجرد إبرامه لعقد التأمين يكون قد أناب عنه المؤمن، في الوفاء

ATALLAH (B), th préc, p. 65; NANTES, 22, 2, 1928 s. 30, 2, 121; Aix. 27, 12, 1935, D.H.36, 185; paris (١) 5,6,1930, R.G.A.T. 1930.

بالتزامه الخاص بتعويض المصاب من الحادث، وذلك عن الأضرار التي يعاني منها. وأن المؤمن بقبوله للتأمين، يكون قد وافق على هذه الإنابة. ومن ثم يكون المؤمن له في دور المنيب، والمؤمن في مركز المناب، ويحتل المصاب مركز المناب لديه.

ونظراً لأن الإنابة الكاملة يترتب عليها براءة ذمة المنيب، تجاه المناب لديه، وهذا لا يتمشى مع حقوق ضحايا حوادث المركبات الآلية، حيث إنه يجوز لهم الرجوع على المسئول عن الحادث، أو الرجوع على المؤمن، أو الرجوع على الاثنين - معا - على سبيل التضام. فقد قرّر أنصار هذا الاتجاه^(١). بأن الإنابة - في هذا الخصوص - تكون ناقصة، وأنها تنشأ منذ تاريخ وقوع الحادث وهي مستقلة تماماً عن العلاقة التي تنشأ بين المؤمن له، والمصاب، وبذلك يظل المؤمن له «المنيب» مدينًا لهذا الأخير «المناب» لديه، وينضم له المؤمن «المناب».

ومن ثم تفسر الإنابة الناقصة الضمان، الذي تحققه الدعوى المباشرة، المقررة للمصاب. حيث إنها تجعل لهذا الأخير، مدينين، بدلاً من مدين واحد، إضافة إلى أنها تفسر مبدأ عدم احتجاج المؤمن، على المصاب، بالدفع اللاحقة لوقوع الحادث^(٢). لأن التزام المؤمن يكون - بمقتضى هذه الفكرة - من قبيل الالتزامات المجردة. كما أنها تخول للمصاب حق الرجوع على المؤمن، أو المؤمن له، وذلك بحسب رغبته، دون أن يكون ملتزماً باتباع ترتيب معين، بل إنها تخوله حق الرجوع على الاثنين معاً، وذلك على سبيل التضام.

الفرع الثاني تقييم الموقف المتقدم

نحن نتفق مع أنصار فكرة الإنابة في أن مركز المناب لديه، يشبه مركز ضحايا حوادث المركبات، في أن كليهما يكون له مدينان، وأن مصدر التزام كل مدين، يكون مختلفاً عن مصدر التزام المدين الآخر. فمصدر التزام المنيب هو الرابطة القانونية التي نشأت بينه وبين المناب لديه. ومصدر التزام المناب هو عقد الإنابة الذي ساهم في تكوينه المناب والمنيب، كما أن مصدر التزام مستغل المركبة، الرابطة التي تنشأ بينه وبين

ATALLAH (B) th préc, p. 66et. s.

(١)

(٢) راجع في عرض هذه المسألة. د. رمضان أبو السعود، الرسالة السابقة، ص ٤٧٣.

المتضرر، سواء كانت هذه الرابطة مصدرها العقد - عقد النقل - أو نص القانون الذي يلقي على عاتقه التزام بعدم الإضرار بالغير. ومصدر التزام المؤمن نص القانون الذي خول لضحايا حوادث السيارات حق الرجوع على هذا الأخير. ومن ثم لا يكون هناك - في الحالتين - تضامن بين المدنيين، بل يوجد بينهما تضامم^(١)، ولا شك في أن هذا يختلف عن ذلك. هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية فإن الدين الذي أدى إلى نشوء الإثابة في ذمة المناب للمناب إليه، يعتبر من الديون المجردة، ومن ثم فإنه لا يتأثر بالدفع التي ترد على الدين الذي يشغل ذمة المناب للمنيب، لأن المناب لديه، عندما قبل المناب مديناً جديداً، بجانب مدينه الأصلي «المنيب» لم يأخذ في اعتباره، أن هذه المديونية الجديدة لها أية صلة بالمديونية بين المناب والمنيب^(٢)، وهذه هي الحال بالنسبة لحق المتضرر تجاه المؤمن. حيث إنه لا يتأثر - كما سبق القول^(٣) - بالدفع التي يمكن لهذا الأخير - الاحتجاج بها في مواجهة المؤمن له.

ومن ناحية ثالثة إذا كان حق المناب لديه تجاه المناب لا يتأثر بما يرد على الدين، الذي يكون للمنيب، تجاه المناب من دفع، فإن الأمر يكون مختلفاً بالنسبة لدين المناب تجاه المنيب، فنظراً لأن محل الدينين يكون واحداً، فإنه يتأثر بما يرد على هذا الأخير من دفع، يمكن لأحدهما التمسك بها في مواجهة الآخر. ومن ثم إذا كان الدين الذي يشغل ذمة المنيب، تجاه المناب لديه باطلاً، أو قابلاً للإبطال، أو كان يمكن دفعه بأوجه الدفع المختلفة، فإنه يجوز للمناب في الدين الآخر، الذي يشغل ذمته تجاه المناب لديه، أن يدفع دعوى الرجوع عليه، بهذه الدفع (م ٣٦١ من التقنين المدني المصري)^(٤). وهذه هي الحال بالنسبة لحق المصاب تجاه المؤمن. فهذا الأخير لا يمكنه الاحتجاج في مواجهة الأول بكافة الدفع التي يمكنه التمسك بها في مواجهة المؤمن له. ولكن يمكنه الاحتجاج في مواجهة المصاب بالدفع، التي ترد على حق هذا الأخير تجاه المؤمن له، كما لو كان هناك بند يقضي بالإعفاء أو التخفيف من المسؤولية، أو كان المتضرر قد أسهم بفعله - الخاطئ - في وقوع الحادث.

ومع ذلك، لا يمكن القول بأن دعوى المتضرر تجاه المؤمن تجد أساسها في فكرة

(١) في هذا المعنى، د. رمضان أبو السعود، الرسالة السابقة، ص ٤٧٢، ٤٧٣.

(٢) في هذا المعنى، د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤٢٠.

(٣) انظر ص ٧٣٤ وما بعدها من البحث.

(٤) ويقابلها المادة ٤٢٤ من التقنين المدني الكويتي.

الإنبابة الناقصة. فالإنبابة من ناحية - سواء كانت كاملة أو ناقصة - تتطلب من الناحية الفنية البحتة وجود دين يقع على عاتق شخص معين لمصلحة شخص آخر. ثم يقوم المدين بالاتفاق مع شخص معين على الوفاء بهذا الدين. ومتى تم ذلك فالدائن يمكنه الرجوع على المدين الأصلي، أو شخص المناب، أو الرجوع على الاثنين - معاً - وفقاً لأحكام التضامم. وهذا لا يمكن القول به في إطار هذا النوع من التأمين، وذلك لخروجه - كما سبق القول^(١) - من دائرة التصرفات القانونية، ودخوله منطقة المراكز القانونية التي لا يكون لإرادة الأفراد دور في تحديد مضمونها. ومن ثم فالقول بفكرة الإنبابة - في هذا الخصوص - يفيد بأن إمكانية نشوء الإنبابة بقوة القانون^(٢). ولكن ذلك يخالف المفهوم القانوني لفكرة الإنبابة كما عناها المشرع، وعرفها الفقه والقضاء منذ القدم. هذا من جهة، ومن جهة ثانية على فرض التقبل - جدلاً - فإن التأمين الإجباري، يعتبر من قبيل التصرفات القانونية ذات الطبيعة الخاصة «عقد إذعان» فذلك لا يكفي لتأصيل الدعوى محل الدراسة على فكرة الإنبابة الناقصة. لأن هذه الأخيرة تتطلب وجود محل ترد عليه. أي وجود دين يقع على عاتق شخص معين، ثم يقوم هذا الأخير، بالاتفاق مع شخص آخر على إنابته بهذا الدين، وهذا لا يمكن تصوره في إطار التأمين الإجباري. لأن حق المتضرر، تجاه المؤمن، يولد منذ تاريخ تحقق الحادث، وليس قبل ذلك، وعلى هذا أنصار الاتجاه محل المناقشة - ولا شك في أن الواقعة التي نشأ عنها الحادث تكون لاحقة لتاريخ نشوء الرابطة التأمينية، مما يحول دون تأصيل الدعوى محل البحث على فكرة الإنبابة.

قد يقال بأنه ليس هناك ما يحول - من الناحية القانونية - دون الاتفاق على قيام شخص بالوفاء بدين سيشغل ذمة شخص آخر في المستقبل، وعلى ذلك، فإن نشوء حق المتضرر في تاريخ لاحق لبناء الرابطة التأمينية، لا يشكل عقبة أمام تأصيل دعواه، على فكرة الإنبابة الناقصة.

والرد على ذلك من جانبنا أن حق المصاب في الحصول على تعويض، عن الأضرار التي يعاني منها، لا يكون مؤكداً تحققه في المستقبل بل إنه يدخل في منطقة الاحتمالية. ومعنى ذلك أنه قد لا يكون هناك دين يلتزم المؤمن بالوفاء به. ومن ثم فإن سبب التزامه يكون - وفقاً لفكرة الإنبابة - غير موجود، مما يقتضي - وفقاً لمنطق الاتجاه محل

(١) انظر ص ٧٠٨ من البحث.

(٢) في هذا المعنى، د. رمضان أبو السعود، الرسالة السابقة، ص ٤٧٥.

المناقشة - بطلان التأمين الإجباري. وهذا لم يقل به أحد. هذا من زاوية، ومن زاوية أخرى، لماذا نحاول تطويع فكرة الإنابة، والوصول بها إلى معنى يختلف عن مفهومها القانوني، كما عنها المشرع، وتناولها الفقه بالدراسة؟ ما هو الضرر إذا رفضنا فكرة الإنابة الناقصة كأساس للدعوى محل الدراسة، وحاولنا البحث عن أساس آخر؟

ومن ناحية ثانية، نظراً لأن الإنابة تعتبر من قبيل التصرفات القانونية المجردة، التي يوجد سببها في إرادة المصاب في الالتزام، بغض النظر عن طبيعة العلاقة التي تربطه بالمصاب، فذلك يقتضي وجود إرادة صريحة من جانب الشخص الذي يصبح مناباً، وهذا يعد منتفياً في إطار التأمين الإجباري، وذلك لخروج هذا النوع - كما سبق القول - من نطاق التصرفات القانونية.

وعلى فرض القول بأن المشرع قد افترض وجود هذه الإرادة، أو أن الظروف المحيطة تفيد بوجود هذه الأخيرة. فإن هذا الافتراض يكون قابلاً لإثبات العكس. كما أن الظروف المحيطة قد تفيد بانتفاء هذه الإرادة، وخاصة من جانب المؤمن.

وعلى ذلك فإن مسaire منطق الاتجاه محل المناقشة، يترتب عليه تخويل المؤمن سلطة التخلص من التزامه بتعويض المصاب، متى أثبت عدم انصراف إرادته نحو تغطية خطر معين. وهذا يخالف ما استقر عليه الفقه والقضاء^(١)، كما أنه يتنافى مع ما جاء في بعض نصوص قانون التأمين الإجباري. فلقد أجاز المشرع للمتضرر حق الرجوع على المؤمن، حتى ولو كان الحادث ناتجاً من فعل عمدي من جانب قائد السيارة، أو كان المؤمن له قد استخدم السيارة في غير الغرض الذي خصصت له... ففي مثل ذلك لا يمكن القول بأن إرادة المؤمن قد انصرفت إلى تغطية هذه الحالات، بدليل أن المشرع قد أجاز له الرجوع على المؤمن له بما دفعه من تعويض للمصاب.

ومن ناحية ثالثة، القول بأن العلاقة الجديدة بين المؤمن والمتضرر تنشأ منذ تاريخ وقوع الحادث يهدد ما هو مسلم به من أن المؤمن له ممنوع من الاعتراف بمسؤوليته المدنية تجاه المصاب، وذلك بحسب ما قد يرد في وثيقة التأمين من بند يقضي بذلك. لأن القول بفكرة الإنابة - في هذا الخصوص - وأنها تنشأ منذ تاريخ تحقق الحادث، لا يعدو أن يكون سوى اعتراف بهذه المسؤولية. وبذلك تصطدم فكرة الإنابة مع مبدأ عدم

(١) كما أنه يفتح الباب على مصراعيه لعمليات الغش والتحايل، راجع في ذلك د. رمضان أبو السعود، الرسالة السابقة، ص ٤٧٥.

جواز الاعتراف بالمسئولية المدنية^(١). وأخيراً فالأخذ بفكرة الإنابة في المسألة محل الدراسة، يجعل حق المصاب تجاه المؤمن من الحقوق المجردة، وأنه يكون مستقلاً عن حقه قبل المؤمن له. ويبني على ذلك أن المؤمن لا يمكنه الاحتجاج في مواجهة المصاب بمدى ما يكون لهذا الأخير من حقوق منبثقة من طبيعة العلاقة التي تربطه بمستغل المركبة، وهذا لم يقل به أحد^(٢).

وبناء على التحليل السابق ذكره، لا يمكن القول بتأصيل الدعوى المباشرة محل البحث على فكرة الإنابة^(٣).

المبحث الثاني النظريات التي تقوم على أنظمة قانونية مختلفة

تقسيم:

نتيجة لإخفاق فكرة الإرادة كأساس لدعوى المتضرر تجاه المؤمن مباشرة، حاول جانب من الفقه البحث عن أساس لهذه الدعوى وذلك عن طريق اللجوء إلى بعض الأنظمة التي قررها المشرع، ولتوضيح ذلك نقسم هذا المبحث إلى:

المبحث الأول: فكرة الحق في الحبس.

المبحث الثاني: فكرة تجميد التعويض.

المبحث الثالث: فكرة المسؤولية المدنية.

المبحث الرابع: فكرة الامتياز.

المبحث الخامس: فكرة الباعث العيني والتعويض.

المبحث السادس: فكرة العدالة.

المبحث السابع: فكرة التضامن الاجتماعي.

(١) د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤٢٠.

(٢) د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤٢٠.

(٣) قارن في ذلك د. رمضان أبو السعود، الرسالة السابقة، ص ٤٧٥.

حيث يقول «الواقع أن الإنابة الناقصة والاشتراط لمصلحة الغير، كلاهما يعتمد على الإرادة، فإذا رفض الاشتراط لمصلحة الغير كأساس لدعوى المصاب، فإنه يجب أيضاً أن ترفض الإنابة الناقصة كأساس لتلك الدعوى...».

المبحث الأول فكرة الحق في الحبس

ذهب جانب من الفقه والقضاء^(١) إلى أن الدعوى المباشرة المقررة لضحايا حوادث المركبات الآلية، تجاه المؤمن، تستند إلى الالتزام المفروض على عاتق هذا الأخير، بحبس مبلغ التأمين لصالح المتضرر من الحادث، وذلك طبقاً لما جاء في المادة ٥٣ من القانون الفرنسي الصادر في ١٣/٧/١٩٣٠ بأنه «لا يجوز للمؤمن أن يفي لغير المصاب بكل أو بعض، ما يستحق في ذمته ما دام المصاب لم يعرض، بما لا يجاوز هذا المبلغ، عن الأضرار التي لحقت به، والناشئة عن الأفعال الضارة التي ترتبت عليها مسئولية المؤمن له».

فقد رأى أنصار هذه الفكرة، أن المادة السابق ذكرها، فرضت على عاتق المؤمن التزاماً مقتضاه عدم الوفاء بالعوض لغير المصاب. ومن ثم يكون المشرع قد قرر وجوب حبس العوض بين أيدي المؤمن. وأن هذا الحبس يمكن لهذا الأخير الاحتجاج به في مواجهة المؤمن له أو دائنيه. وعلى ذلك، فالدعوى محل الدراسة تجد - وفقاً لمنطق هذا الاتجاه - أساسها في فكرة الالتزام بالحبس. وفي ذلك تقول محكمة النقض الفرنسية^(٢) بأن «الالتزام بالحبس يفرض على عاتق المؤمن بأن يحتفظ بعوض التأمين لمصلحة المصاب. ومن نتائج هذا الالتزام الأساسية، أن المصاب يمكنه مطالبة المؤمن مباشرة بتنفيذ هذا الالتزام...» وبذلك يتحاشى المصاب في حالة رجوعه على المؤمن، بمقتضى الدعوى المباشرة، الاحتجاج في مواجهته بالدفع التي يمكن التمسك بها في مواجهة المؤمن له. إضافة إلى أن هذا الأخير لا يمكنه الرجوع على المؤمن إلا بعد وفائه بالتعويض للمصابين من الحادث، أما قبل ذلك فلا يكون له حق الرجوع.

ولكن هذه الفكرة لم تلق - بدورها - قبولاً لدى الاتجاه الغالب، في الفقه، والقضاء^(٣). فقد اعترض عليها بأنها تبحث في الالتزام من أجل إيجاد أساس قانوني لفكرة الحق. وهذا يعتبر منطقاً معكوساً. لأن الحق يكون - بدون شك - أسبق في الوجود من

(١) انظر في عرض هذا الاتجاه، د. رمضان أبو السعود، الرسالة السابقة، ص ٤٧٧، ٤٧٨.

(٢) ١٤/٦/١٩٢٦، مشار إليه في رسالة الدكتوراه، د. رمضان أبو السعود، ص ٤٧٨.

(٣) انظر في عرض هذا الاتجاه المعارض لهذه الفكرة، د. رمضان أبو السعود، الرسالة السابقة، ص ٤٧٩، ٤٨٠.

الالتزام، ولا يستساغ من الناحية المنطقية، أن تكون واقعة لاحقة، سبباً لنشوء واقعة سابقة، هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية، فإن القانون يعرف ما يسمى بالحق في الحبس، وليس الالتزام بالحبس، وأن المسألة محل الدراسة تدور حول الأساس الذي على ضوئه ألقى المشرع على عاتق المؤمن التزاماً بالحبس، وخول للمصاب حق الرجوع عليه مباشرة. ولا شك في أن ذلك يختلف، بطبيعة الحال عن الحق في الحبس. فهذا الأخير يقتضي وجود شخصين كل منهما دائن، ومدين، للآخر في نفس الوقت، وأن يقوم أحدهما بحبس الالتزام الذي يقع على عاتقه إلى أن يقوم الطرف الآخر بتنفيذ الالتزام. وفي إطار المسألة محل الدراسة، يكون المصاب دائناً، وليس له أي حق في الحبس، والمؤمن له ليس دائناً للمصاب حتى يحبس دين التعويض.

ومن ناحية أن القانون لا يعرف الحبس، إلا باعتباره، امتيازاً مخولاً للدائن على مال معين - تحت يده - مملوك لمدينه. والأمر بالنسبة للدعوى محل الدراسة جد مختلف. فالمؤمن ليس دائناً للمصاب، وأنه عندما يقوم بحبس مبلغ التعويض، فإن ذلك لا يكون لمصلحته، بل لمصلحة الغير. ومن ناحية ثالثة فإن الحق في الحبس لا يمكن ممارسته إلا إذا كان هناك إخلال بالالتزام يقع على عاتق المحبوس عنه. وفي إطار المسألة محل الدراسة لا يوجد إخلال. لأنه ليس معنى وقوع حادث، وجود إخلال من جانب المؤمن له بالتزامه تجاه المؤمن^(١).

وأخيراً فالحق في الحبس يقتضي وجود دينان متقابلان، وأن يكون بينهما ارتباط. وهذا لا يمكن القول به في إطار المسألة محل الدراسة، مما يحول دون تأصيل دعوى المتضرر تجاه المؤمن على ضوء هذه الفكرة.

المبحث الثاني فكرة تجميد التعويض

ذهب جانب من الفقه^(٢) إلى أن أساس دعوى المتضرر من حوادث المركبات الآلية، تجاه المؤمن مباشرة، تستند إلى فكرة تجميد التعويض بين يدي هذا الأخير. وذلك على

(١) للمؤلف، دروس في الأحكام العامة للالتزام، سنة ١٩٩٠، ص ٢٢٨ وما بعدها.

(٢) انظر في عرض هذا الاتجاه، د. رمضان أبو السعود، الرسالة السابقة، ص ٤٧٩.

أساس أن المشرع قد ألقى على عاتق المؤمن التزاماً بحبس مبلغ التعويض بين يديه. ولا شك في أن الوجه المقابل لذلك، هو تخويل المتضرر حق الرجوع على المؤمن. وهذا الحبس يحتج به على المؤمن له ودائنيه إذا أرادوا استيفاء هذا العوض عن طريق الحجز عليه، وفقاً لقواعد حجز ما للمدين لدى الغير، ومعنى ذلك أن مبلغ التعويض يكون مجمداً بين يدي المؤمن لحساب المصاب من حوادث المركبات فقط. وعلى ذلك فالمتضرر من الحادث حينما يمارس الدعوى المباشرة، يكون قد أوقع حجزاً ما للمدين لدى الغير. وإن نتائج هذا الحجز تتم على مرحلتين:

المرحلة الأولى: وتنحصر في تجميد العوض منذ تاريخ تحقق الحادث. لأن حق المتضرر - يولد منذ هذا التاريخ. وهذا التجميد يتم كما لو كان هناك إعلان لحجز ما للمدين لدى الغير. ومن ثم لا يمكن التصرف في هذا الحق، ولا يحتج على المضرور بحوالته، أو الإبراء منه، أو وقع المقاصة.

المرحلة الثانية: انتقل مبلغ التعويض إلى المصاب منذ تاريخ رجوع هذا الأخير على المؤمن. ويكون الحال هنا، كما لو كان هناك حكماً قضائياً يقضي بصحة الحجز. ويتقل الحق دائماً تحت شرط عام مقتضاه ألا يكون المصاب قد تم تعويضه من المؤمن له. ولا شك في أن هذا الحجز يشبه الحجز الحاصل في حجز ما للمدين لدى الغير. فكأن المصاب قد أوقع حجزاً على هذا العوض بين أيدي المؤمن، وهو ليس بحاجة لاتخاذ هذا الإجراء. لأن هذا الحجز يعتبر قد وقع من تاريخ تحقق الحادث، الذي أدى إلى حدوث الضرر.

ولكن هذه الفكرة لم تلق - بدورها - قبولاً لدى الاتجاه الغالب في الفقه^(١). فقد تم الاعتراض عليها بالأوجه الآتية:

- ١ - إن الدعوى المباشرة لا تمنح إلا لنوع واحد من الدائنين، وهو الشخص المصاب من حوادث المركبات الآلية، ومن ثم لا يمكن لغيره أن يستفيد منها. بعكس الحال بالنسبة لحجز ما للمدين لدى الغير. حيث إنه يستفيد منه جميع الدائنين.

(١) د. سعد واصف، التأمين من المسئولية دراسة في عقد النقل البري، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٥٨، ص ٢٢٤ وما بعدها.

٢ - في حالة حجز ما للمدين لدى الغير، يجوز للمحجوز عليه أن يحول الدين إلى الغير ويكون وضع المحال إليه، قبل الحكم بصحة الحجز تاماً، كما لو كان هو حازر أيضاً. ويشارك مع الحازر الأول، ويقتسم معه الدين قسمة الغراء، في حين أنه من المسلم إجماعاً أن المتضرر، الذي يمارس دعواه، لا يمكن الاحتجاج عليه بالحوالات والحجوزات اللاحقة لتاريخ رفع دعواه.

٣ - إن وجود فترة زمنية تمضي بين تجميد الحق، وانتقال هذا الأخير، يعطي فرصة للمؤمن للاحتجاج على المصاب، بالدفع التي يمكنه التمسك بها تجاه المؤمن في حين أنه من المسلم به - وفقاً للاتجاه الغالب - أنه لا يمكن الاحتجاج على المصاب، بالدفع وخاصة تلك التي تنشأ عن واقعة لاحقة لتاريخ وقوع الحادث. وهذا ما حدا بأنصار هذا الاتجاه إلى القول بأن تجميد الحق وانتقاله يتحققان مباشرة على التوالي من يوم وقوع الحادث.

٤ - القول بأنه يمتنع على المؤمن له، أن يحيل أو يتقاضى مبلغ التأمين، بمجرد تجميده، ليس خطأ. بل الخطأ يكمن في أنه لا يكون من حقه إجراء الحوالة أو تقاضي هذا المبلغ، وذلك إذا لم يكن المصاب قد رجع عليه. لأنه لا يكون صاحباً لهذا الحق، إلا إذا كان قد دفع مبلغ التعويض للمصاب. فمنذ هذا التاريخ - فقط - ينشأ له الحق في الرجوع على المؤمن.

إزاء هذه الانتقادات السابق ذكرها، فقد رفض الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء تأصيل الدعوى محل الدراسة على فكرة تجميد التعويض.

المبحث الثالث

فكرة المسؤولية المدنية

إزاء الانتقادات التي وجهت إلى كافة النظريات التي قبلت بشأن تأصيل دعوى المتضرر تجاه المؤمن، حاولت قلة من الفقهاء^(١)، إسناد هذه الدعوى إلى فكرة المسؤولية

(١) انظر في عرض هذا الاتجاه، د. رمضان أبو السعود، الرسالة السابقة، ص ٤٨١.

المدينة. وذلك بتقريرها، أن المؤمن يعد في حكم المسئول مدنياً عن المؤمن له، على أساس أن التعويض يعتبر هدفاً حقيقياً لعقد التأمين، ومن ثم فإن دعوى المصاب من حوادث المركبات تجاه المؤمن تكون لها بعض خصائص دعوى المسئولية المدنية. وعلى ذلك يعتبر المؤمن ضامناً أو مسئولاً عن تعويض الأضرار التي يعاني منها ضحايا حوادث المركبات المؤمن عليها لديه.

ولكن هذه الفكرة لم تلق - بدورها - تأييداً من الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء^(١). فقد وجهت لها الاعتراضات الآتية:

أولاً: إن فكرة المسئولية المدنية، تقتضي وجود خطأ من أجل تحركها، سواء كان هذا الخطأ عقدياً، أو تقصيرياً.

ولا شك في أن هذا وذاك لا يمكن تصوره في المسألة محل البحث لأنه لا توجد بين المصاب والمؤمن علاقة تعاقدية، مما يحول دون القول بوجود خطأ عقدي. كما أنه لا يمكن القول بأن الأضرار التي يعاني منها المصاب من جراء وقوع حادث لسيارة، ناتجة من إخلال المؤمن، بالالتزام العام المفروض على الكافة، والذي يقضي بعدم الإضرار بالغير. لأنه لم يكن له دور في وقوع الحادث، وأنه يكون ملتزماً - فقط - بتغطية الأضرار الناتجة من حوادث السيارات المؤمن عليها لديه. كما أنه لا يمكن اعتباره في حكم المتبوع، الذي تتقرر مسئوليته بمجرد ثبوت مسئولية التابع. لأن فكرة التبعية، التي على ضوئها تتقرر مسئولية شخص عن أفعال شخص آخر، لها مفهوم قانوني محدد قوامه وجود شخصين أحدهما متبوع والآخر تابع. وأن هذا الأخير يقوم بالعمل لحساب وتحت إشراف ورقابة الأول. وهذا لا يمكن القول به في العلاقة بين المؤمن والمؤمن له. لأن هذا الأخير حينما يمارس حقه في السير بمركبته على الطرق العامة، لا يكون خاضعاً لرقابة وإشراف وتوجيه من المؤمن. إضافة إلى أن مسئولية المتبوع عن فعل تابعه ما زالت حتى وقتنا هذا محللاً لنقاش حاد في الفقه والقضاء وذلك من ناحية الأساس الذي تقوم عليه، مما يشكل عقبة أمام اعتبار المؤمن له في حكم المتبوع للمؤمن. لأنه لا يمكن تأصيل فكرة معينة على مسألة لم يتفق الفقه على أساس صحيح لها.

ثانياً: إن المسئولية المدنية ما زالت تتعلق بالروابط بين الأشخاص، وليس بالذمم

(١) راجع في ذلك، د. رمضان أبو السعود، الرسالة السابقة، ص ٤٨٢.

المالية. فالشخص - وليس الذمة - هو الذي يكون مسئولاً عن الحادث. وعلى ذلك فالقول بأن المؤمن يعتبر في حكم المسئول مدنياً عن الحادث، يترتب عليه قلب الوضع رأساً على عقب، واعتبار المسئولية المدنية، متعلقة بالذمم المالية.

ثالثاً: إن المسئولية المدنية التي تقوم على فكرة الخطأ - سواء كان خطأ عقدياً أو تقصيرياً - يمكن دحضها بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر. وهذا لا يمكن تصوره في إطار الموضوع محل الدراسة. لأنه متى صدر حكم نهائي يقرر مسئولية قائد المركبة عن الحادث الذي وقع منها، فالمؤمن يلتزم بتعويض المتضرر حتى ولو كان قائد السيارة ليس هو المؤمن له أو أحد أتباعه.

المبحث الرابع فكرة الامتياز

ذهبت قلة من الفقهاء، إلى القول بأن دعوى المتضرر، تجاه المؤمن^(١)، تجد أساسها في فكرة الامتياز، وذلك على أساس أن كل دائن يدلي بحقه إلى مدينه يعتبر صاحب امتياز على هذا الحق. ونظراً لأن المتضرر يكون له حق الرجوع على المؤمن، رغم أنه يكون دائناً للمؤمن له، فإنه يعتبر صاحب حق، امتيازاً على ما يكون لهذا الأخير تجاه المؤمن.

ويستطرد صاحب هذه الفكرة قائلاً «إن من يقدم برضائه، وعلى مصاريفه عناصر عقد بين الطرف الآخر الذي أسهم بعد في تكوين العقد. والغير تحول لهذا الطرف حقاً قبل الغير، فإن له امتيازاً على هذا الحق. ومثال ذلك البائع الشيء، وامتيازاه على الثمن، الذي يبيع به المشتري لشخص آخر. وأن من يياشر دعوى ضد آخر، ويكون من شأن هذه الدعوى أن تولد للآخر حقاً، يخوله دعوى قبل الغير، يكون له امتياز على حصيلة الدعوى الثانية. مثال ذلك امتياز المشتري الأخير في دعوى الاستحقاق التي يرفعها ضد البائع له على حصيلة الدعوى التي يرفعها هذا البائع له في البيوع المتتالية...».

ولكن اعترض على هذه الفكرة بأن الدعوى المباشرة محل الدراسة وإن كانت تخول للمتضرر حق الرجوع على المؤمن وأنه يفضل على باقي الدائنين الآخرين للمؤمن له. إلا

(١) راجع في عرض هذا الاتجاه، د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤٢٥.

أنها لا تقرر امتيازاً للمصاب من حوادث المركبات. ويبدو ذلك واضحاً متى كان المتضرر من حوادث السيارات أكثر من شخص إضافة إلى أن الامتياز لا يتقرر إلا بنص تشريعي صريح، وأنه لا يمكن استنتاج هذا الامتياز بطريقة ضمنية. بل أكثر من ذلك على فرض التسليم بأن أساس هذه الدعوى فكرة الامتياز فإنه يبقى التساؤل قائماً حول الأساس الذي على ضوئه قرر المشرع امتيازاً للمصاب.

هذا وقد أثار جانب من الفقهاء^(١) تفرقة بين الامتياز، والدعوى المباشرة. فالامتياز - عندهم - يخول لصاحبه الصدارة والأولوية بالنسبة لباقي الدائنين لنفس الدين. وبالتالي فإنه لا يخضع لقاعدة قسمة الغرباء. وذلك بعكس الحال بالنسبة للدعوى المباشرة، فهي لا تنتج للدائن أكثر من أن يدفع له دينه من الأموال الموجودة لمدينه في ذمة الغير. ومن ثم فهي تنطوي على امتداد لحق الضمان العام للدائنين يتجاوز الحدود العادية ليصل إلى ذمة المدين. فهي تباشر بين أشخاص لا تربطهم علاقة سابقة، فهي في الواقع وسيلة دفع أو طريقة للتنفيذ، وأنها لا تعتبر في الحالتين حق امتياز.

المبحث الخامس

فكرة الباعث العيني والتعويض

ذهب جانب من الفقهاء^(٢) إلى القول بأن التأمين الإجباري عن حوادث المركبات الآلية، ينطوي - شأنه في ذلك شأن التأمين على الأشياء - على باعث عيني وليس شخصي. ومعنى ذلك أن المصلحة المرجوة من هذا النوع من التأمين، لا تعدو أن تكون سوى مصلحة مادية بحتة فالمؤمن له لا يهدف إلى تحقيق مصلحة شخصية، ولكن إلى تحقيق مصلحة مجردة. ومن ثم فالجميع بين فكرة عينية التأمين من جهة، وتعويض المصاب من جهة أخرى، يؤدي إلى أن المضرور يكون صاحب المصلحة الوحيدة. وأن هذه المصلحة، هي التي تتيح له فرصة ممارسة الدعوى المباشرة، قبل المؤمن، الذي لا يعدو أن يكون التزامه، سوى نوع من الالتزام لحامله.

ويستطرد صاحب هذه الفكرة قائلاً^(٣) «... ولا يبقى بعد ذلك، كمصدر منشئ

(١) راجع في عرض هذا الاتجاه، د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤٢٦.

(٢) راجع في عرض هذا الاتجاه، د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤٢١.

(٣) راجع في ذلك، د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤٢١.

لالتزام المؤمن، إلا الإرادة المنفردة، وإن إعلان هذه الإرادة يعتبر الأساس الذي يقوم عليه حق المستفيد من الدعوى المباشرة...».

ولكن هذه الفكرة لم تلق - بدورها - ترحاباً من الفقه والقضاء الغالب^(١). فقد اعترض عليها بأن من قال بها يبحث في الوجه المقابل لحق المصاب تجاه المؤمن. حيث إنه يعزي الحق إلى وجود التزام يقع على عاتق المؤمن، ثم صور هذا الالتزام بأنه التزام بإرادة منفردة، وهذا ليس صحيحاً على الإطلاق. فالحق لا يكون مصدره الالتزام. بل على العكس من ذلك حيث إن هذا الأخير ينشأ أولاً، ثم ينشأ بعد ذلك الحق. ومن ثم فإنه يوجد تعاقب زمني بين الحق والالتزام. فحق الفرد في أن يعيش في الجماعة هادئاً، وسليماً هو الذي يولد التزاماً على غيره من أفراد الجماعة، مقتضاه عدم الإضرار به. وعلى ذلك لا يمكن القول بأن الالتزام بعدم الإضرار بالغير هو الذي ينشئ حق الغير في أن يعيش في المجتمع. ونفس الوضع بالنسبة للحق المباشر تجاه المؤمن، فليس أساس هذا الحق، ولا مصدره التزام المؤمن بأداء هذا الحق. بل إن التزام المؤمن بأداء هذا الحق أساس الحق نفسه. إضافة إلى أنه ليس هناك التزام بالإرادة المنفردة خارج نطاق عقد التأمين.

المبحث السادس فكرة العدالة

نتيجة لإخفاق كافة الأفكار السابقة كأساس لدعوى ضحايا حوادث السيارات تجاه المؤمن مباشرة، حاولت قلة من الفقهاء^(٢) تأصيلها على فكرة العدالة. وذلك بتقريرها أن من الخطأ محاولة تأصيل نظام قانوني جديد، وذلك وفقاً للنظرية القانونية القديمة، لأن التأمين من المسؤولية يعتبر من المواد الحديثة التي لم تكن تخطر على بال واضعي القانون الروماني. ومن ثم فإن نظريات القانون القديمة، لم تتسع لتجد دعوى المصاب من حوادث المركبات، تجاه المؤمن، نفسها في رحابها كتطبيق من تطبيقاتها. ولكن ثمة شيء في القانون ينحدر في وجوده ونشأته إلى أول قاعدة قانونية، غير مكتوبة بين البشر، ظل

(١) انظر في عرض هذا الاتجاه، د. سعد واصف، الرسالة السابقة، ص ٤٢٥.

(٢) وفي هذا المعنى، د. محمد علي عرفة، مجلة القانون والاقتصاد، ص ١٦، سنة ١٩٤٦.

قائماً، وسيظل إلى آخر يوم يسعى إليه القانون وهو العدالة. فهذه الأخيرة هي السند القانوني للدعوى محل الدراسة. فليس من العدل أن يضار المصاب ثم تحول القواعد العامة في القانون بينه وبين الوصول إلى التعويض، خصوصاً إذا تم الأخذ في الاعتبار أنه أسهم بماله في تكوين هذا التعويض. فيكفي إذن إظهار هذه الفكرة العدالةية وذلك من أجل الكف عن البحث في أي سند قانوني آخر للدعوى المباشرة، غير العدالة. وهي قاعدة عدالية لأنها قاعدة ضرورية وتحقق أهداف التأمين وتوازن بين الذم.

ولكن هذه الفكرة لا تكفي - من وجهة نظرنا - من أجل تأصيل دعوى المتضرر تجاه المؤمن. فنحن لا ننكر أن كافة نصوص القانون تنحدر من مفهوم العدالة. ومع ذلك لا يمكن اعتبار هذه الأخيرة هي الأساس للدعوى محل البحث. لأن العدالة تعتبر من الأفكار المرنة. حيث إنها تعد اللون المريح، الذي يجب أن تصطبغ به كل الأفكار القانونية، ويشبه ذلك في الحياة العامة، المظلة التي يستظل بها مجموعة من البشر فتحول بينهم، وبين حرارة الشمس المؤذية، فيتساووا في عنصر الحماية، رغم أنهم ليسوا متساوين في مراكزهم الاجتماعية والقانونية^(١). فالعدالة تقتضي عدم إلزام المؤمن بتغطية الأضرار التي تنتج من جراء حادث لسيارة متى كانت هذه الأخيرة - وقت وقوع الحادث - تحت سيطرة شخص غير المؤمن له. إضافة إلى أنه لا يمكن التسليم بما يقول به أنصار هذه الفكرة في أن المصاب أسهم - بصفة مطلقة - في مقدار التعويض الذي تلتزم به شركة التأمين. لأنه قد يكون المصاب عابر طريق. ففي هذه الحالة لا يمكن القول بأنه أسهم في مقدار التعويض.

المبحث السابع فكرة التضامن الاجتماعي

لقد كان التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية يدخل - قبل العمل بقانون التأمين الإجباري - في دائرة التصرفات القانونية التي تلعب الإرادة دوراً - كبيراً في بنائها وتحديد مضمونها، وتوضيح المستفيد منها. ولذا فقد كان حق ضحايا

(١) د. محمد محي الدين إبراهيم سليم، نظرية الظروف الطارئة بين الفقه الإسلامي والقانون المدني، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٩٠، جامعة عين شمس، ص ١٠٧.

حوادث المركبات الآلية، في الرجوع على المؤمن مباشرة، لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم، متوقفاً على ما إذا كانت وثيقة التأمين تتضمن - صراحة أو ضمناً - اشتراطات لمصلحة الغير من عدمه. إضافة إلى أن هذا الحق كان مقيداً ليس فقط بمدى حقوقهم التي تنحدر من المركز القانوني الذي كان ينطبق على كل واحد منهم، بل أيضاً بمدى التزامات المؤمن تجاه المؤمن له، وذلك وفقاً لما تم الاتفاق عليه.

ولكن منذ تاريخ العمل بقانون التأمين الإجباري، تغير مفهوم هذا النوع من التأمين، مما أثر على الأساس الذي تقوم عليه الدعوى المباشرة المقررة لضحايا حوادث المركبات الآلية تجاه المؤمن. ومن هنا بدأ الفقه يبحث عن الأساس الذي تقوم عليه الدعوى. ومن خلال مناقشات للأسس التي قيلت في هذا الشأن اتضح لنا أن جميعها لا يصلح لتأصيل هذه الدعوى. ومن ثم لم يكن أمامنا سوى القول بأن هذه الدعوى تجد أساسها في فكرة التضامن الاجتماعي. حيث إن هذه الدعوى تشكل - كما سبق القول - خروجاً على مبدأ المساواة بين الدائنين. هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية فإن ممارسة هذه الدعوى لا يكون متوقفاً على إرادة طرفي الرابطة التأمينية. وأخيراً فإنها لا تكون مقيدة بمدى التزامات المؤمن تجاه المؤمن له. وقد كان هدف المشرع من تقرير هذه الدعوى ينحصر في محاولة توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لضحايا حوادث السيارات التي تسير على الطرق العامة.

خاتمة:

لقد كان هدفنا من تناول هذا الموضوع بالدراسة القانونية المتخصصة منحصرأ في محاولة قسح المنطقة الضبابية التي تخيم فوق مجال الحماية التي قررها المشرعان - المصري والكويتي على حد سواء - لملاك المركبات الآلية، وضحايا الحوادث الناتجة من السير بهذه المركبات على الطرق العامة - وقد كانت نقطة البداية في الوصول إلى هذا الهدف هي الوقوف على الطبيعة القانونية للتأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية وذلك وفقاً للوضع التشريعي المعمول به حالياً. وهل هذا النوع من التأمين مازال موجوداً داخل دائرة التصرفات القانونية التي تلعب الإرادة دوراً - كبيراً - في بنائها وتحديد مضمونها، وتعيين الشخص المستفيد منها، أم أنه خرج - منذ بداية العمل بقانون التأمين الإجباري - من هذه المنطقة، ودخل في مجال المراكز القانونية، التي يتولى المشرع تنظيمها من كافة جوانبها، ولا يكون لإرادة الشخص سوى دور محدود للغاية؟

وبخصوص الإجابة عن هذا التساؤل رأينا أن الفقه والقضاء - في مجموعه - يذهبان إلى القول بأن هذا النوع من التأمين ما زال موجوداً في مجال التصرفات القانونية، وذلك على الرغم من إضفاء صفة الإلزام عليه. ومعنى ذلك أن تدخل المشرعين - المصري والكويتي - في تنظيم هذا النوع من التأمين لم يكن له تأثير على الطبيعة القانونية التي أضيفت عليه منذ القدم.

ولكن من خلال معاشتنا للنصوص التشريعية التي تضمنها القانون - المصري - رقم (٦٥٢) لسنة ١٩٥٥، والمرسوم بقانون - الكويتي - رقم (٦٧) لسنة ١٩٧٦، تبين لنا انصراف إرادة المشرعين - المصري والكويتي - نحو انتزاع هذا النوع من التأمين من منطقة التصرفات القانونية وإدراجه في عداد المراكز القانونية. فلم يكتف المشرع بالزام ملاك المركبات الآلية بالتأمين عليها، وذلك من أجل الحصول على ترخيص بتسييرها على الطرق العامة، بل إنه عهد بتنظيم عملية التأمين إلى شركات محددة.

هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية تولى المشرع تحديد التزامات طرفي الرابطة التأمينية، ولم يترك للإرادة سوى دور - ضئيل - بشأن إمكانية الاتفاق على وضع قيود تقع على عاتق المؤمن له،. وقرن ذلك بأن تكون هذه القيود في إطار المعقولة. إضافة إلى أنه قرر بأن هذه القيود تنحصر آثارها في العلاقة بين المؤمن والمؤمن له فقط.

ومن ناحية ثالثة: قرر لضحايا حوادث المركبات حقاً مباشراً تجاه المؤمن، دون أن تتوقف ممارسة هذا الحق على إرادة طرفي الرابطة التأمينية.

وأخيراً أخرج هذا النوع من التأمين من منطقة التأمين من المسؤولية الشخصية، واعتبره تأميناً من المسؤولية المدنية - عن حوادث المركبات الآلية - بصفة عامة.

وقد هدف المشرع من تقرير هذه الأحكام إلى توفير حماية لملاك المركبات الآلية، وضحايا الحوادث الناتجة من سير هذه المركبات على الطرق العامة، وذلك على النحو التالي:

أولاً: مظاهر حماية ملاك المركبات الآلية:

لقد كان هذا النوع من التأمين يدخل - قبل العمل بقانون التأمين الإلزامي - في منطقة التصرفات القانونية. ومن ثم فإن مالك المركبة كان له مطلق الحرية في قبول أو رفض المساهمة في بناء الرابطة التأمينية، دون أن تؤثر ممارسة مكنة الرقص على حقه في السير بمركبته على الطرق العامة.

ونظراً لأن هذا النوع من التأمين كانت تحتكره شركات محددة فقد كانت هذه الأخيرة تفرض بنوداً مجحفة بملك المركبات. وقد ترتب على ذلك انصراف الكثير من هؤلاء الآخرين عن المساهمة في بناء روابط تأمينية مع هذه الشركات. مع الاستمرار في ممارسة حقوقهم في السير بالمركبات على الطرق العامة، وتحملهم آثار المسؤولية المدنية الناتجة من الحوادث.

ونتيجة لكثرة عدد ضحايا حوادث المركبات، تدخل المشرعان - المصري والكويتي - وقرراً بأنه لا يجوز السير بالمركبات الآلية على الطرق العامة، إلا بعد حصول ملاكها على تراخيص بذلك من الإدارة العامة للمرور. وأن هذه الأخيرة لا يجوز لها منح الترخيص إلا بعد التأكد من تقديم طالب التأمين ما يفيد بأنه قد أسهم في بناء رابطة تأمينية، مع إحدى الشركات التي عهد لها القيام بتنظيم عملية التأمين.

وبذلك يكون المشرع قد قرن حق مالك المركبة في السير بمركبته على الطرق العامة، بشرط المساهمة في بناء رابطة تأمينية، بمقتضاها يلتزم المؤمن بتعويض المتضررين من الحوادث الناتجة من السير بالمركبة على الطرق العامة.

وبناء عليه، فالقول بأن هذا النوع من التأمين ما زال موجوداً في دائرة التصرفات القانونية، يترتب عليه تخويل المؤمن - بطريقة غير مباشرة ممكنة حرمان مالك المركبة من حقوق السير بمركبته على الطرق العامة، وذلك عن طريق رفض - صراحة أو ضمناً - المساهمة معه في بناء رابطة تأمينية، دون أدنى مسؤولية تقع على عاتقه، لأنه يمارس ممكنة الرفض وفقاً لمبدأ حرية التعاقد، الذي يعتبر العمود الفقري للتصرفات القانونية، وهذه النتيجة لا نعتقد في أن المشرع لم يكن - وقت إعداده لقانون التأمين الإجباري - على علم بها. والقول بخلاف ذلك يقودنا إلى اتهام المشرع بعدم إدراكه للنتائج السلبية - الخطرة - التي قد ترتبت على تنظيمه لمسألة معينة. وهذا لا يمكن التسليم به، حيث إن إضفاء صفة الإجبار على هذا النوع من التأمين تقتضي - من أجل المحافظة على حقوق الأفراد - إلزام الشركات التي عهد إليها بتنظيم عملية التأمين بالمساهمة في بناء روابط تأمينية - في حدود القانون - مع كل من يرغب في ذلك.

ومن هنا انتهينا إلى أن هذا النوع من التأمين قد دخل - بمقتضى قانون التأمين الإجباري - منطقة المراكز القانونية، وذلك لعدم تواؤم الأحكام التي تضمنها هذا القانون مع فكرة التصرفات القانونية بمداولها المحدد الذي عرفه الفقه والقضاء منذ القدم.

وقد هدف المشرع من ذلك إلى توفير حماية فعالة لملاك المركبات الآلية وتبدو مظاهرها في ناحيتين:

الأولى: التخلص - من حيث المبدأ - من عبء آثار المسؤولية المدنية الناتجة من حوادث المركبات وذلك بمجرد نشوء الرابطة التأمينية.

الثانية: حرمان المؤمن من ممارسة مكنة رفض المساهمة في بناء رابطة تأمينية مع من يتقدم له، وذلك متى كان الشخص قد وافق على نشوء هذه الرابطة في إطار القواعد القانونية.

ثانياً: مظاهر حماية ضحايا حوادث المركبات الآلية:

لقد كان ضحايا حوادث المركبات الآلية يتعرضون - قبل العمل بقانون التأمين الإجباري - لمخاطر عدم حصولهم على تعويض عما لحق بهم من أضرار. وقد كانت مظاهر ذلك تبدو في النواحي الآتية:

١ - أن حقهم في الرجوع على المؤمن مباشرة كان متوقفاً على إرادة طرفي الرابطة التأمينية. ومعنى ذلك أن ممارسة الدعوى المباشرة تجاه المؤمن كانت متوقفة على ما إذا كانت وثيقة التأمين تتضمن بنداً يقضي بذلك من عدمه. وعلى ذلك، إذا كانت وثيقة التأمين لم تتضمن - صراحة أو ضمناً - اشتراطاً لمصلحة الغير المتضرر من الحادث، فلا يكون للمضرور الحق في الرجوع على المؤمن لمطالبته بالتعويض وذلك إعمالاً للقاعدة التي تقضي بأن التصرف القانوني لا ينفع سوى أطرافه. ولذا لم يكن أمامهم سوى الرجوع على المسئول عن الحادث أو الرجوع على المؤمن وذلك بمقتضى الدعوى غير المباشرة. ولكن هذا الطريق كان مهدداً بالمخاطر حيث إنهم كانوا يتعرضون لعدم حصولهم على تعويض كامل عما لحق بهم من ضرر.

٢ - أن الحق في الرجوع على المؤمن كان مقيداً بمدى التزامات هذا الأخير تجاه المؤمن له وذلك تطبيقاً للقاعدة التي تقضي بعدم إلزام الشخص إلا في إطار التصرف القانوني الذي أسهم في بنائه.

٣ - لا يجوز للمتضرر - من الحادث - الرجوع على المؤمن مباشرة إلا إذا كان مالك المركبة «المؤمن له» هو المسئول عن الحادث وذلك نتيجة لأن هذا النوع من التأمين كان يدخل في منطقة التأمين من المسئولية الشخصية للمؤمن له .

من هذا المنطلق تدخل المشرع وقرر إضفاء صفة الإلزام على هذا النوع من التأمين . إضافة إلى أنه أخرجه من دائرة التأمين من المسئولية الشخصية للمؤمن له واعتبره تأميناً من المسئولية المدنية - عن حوادث المركبات الآلية - بصفة عامة . وبذلك يكون قد وفر حماية فعالة لضحايا حوادث المركبات الآلية التي تسير على الطرق العامة وتبدو مظاهر ذلك في النواحي الآتية :

١ - تخويلهم الحق في الرجوع على المؤمن مباشرة دون أن تتوقف ممارسة هذا الحق على إرادة طرفي الرابطة التأمينية .

٢ - حرمان المؤمن من الاحتجاج في مواجهتهم بالقيود - المعقولة التي قد تتضمنها وثيقة التأمين .

٣ - تخويلهم الحق في الرجوع على المؤمن أو المؤمن له أو الاثنين معاً .

٤ - لا يشترط لممارسة هذه الدعوى تجاه المؤمن أن يكون المؤمن له هو المسئول عن الحادث . بل يكفي قيام مسئولية قائد المركبة المؤمن عليها بغض النظر عن صفته .

ولا شك في أن مظاهر هذه الحماية لا تتواءم مع فكرة التصرفات القانونية . ومن هنا انتهينا إلى أن هذا النوع يدخل في عداد المراكز القانونية . وقد كان لذلك تأثير على أساس الدعوى المباشرة التي قررها المشرع للمتضرر تجاه المؤمن . فمن خلال مناقشتنا للأسس التي قيلت في هذا الشأن تبين لنا عدم استقامتها مع الأحكام التي تضمنها قانون التأمين الإجباري . ومن هنا انتهينا إلى أن هذه الدعوى تقوم على فكرة التضامن الاجتماعي .

ونسأل الله التوفيق فيما انتهينا إليه من نتائج .

المراجع العربية

- د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل
- مسئولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي، والقانون الدولي، سنة ١٩٨٠ - دار النهضة العربية.
 - الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، سنة ١٩٨٥، الطبعة الأولى، منشورات ذات السلاسل.
 - م. السيد خلف
 - التجريم والعقاب، سنة ١٩٧٩.
 - م. أنور طلبة
 - مجموعة المبادئ القانونية التي قررتها محكمة النقض ج ٦.
 - د. جلال العدوي
 - المراكز القانونية سنة ١٩٨٨، مؤسسة الثقافة الجامعية.
 - د. جلال محمد إبراهيم.
 - ملاحظات حول انعقاد عقد التأمين، بحث منشور في مجلة المحامي عدد إبريل ومايو سنة ١٩٨٨، ص ١٦.
 - د. رمضان أبو السعود
 - الدعوى المباشرة، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة سنة ١٩٧٤.
 - د. سعد واصف
 - شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات سنة ١٩٦٣، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٥٨، دار النشر للجامعات المصرية.
 - د. سمير كامل
 - التأمين الإجباري من المسؤولية، للمهندسين المعماريين عن حوادث البناء سنة ١٩٩٠.
 - د. عبدالرزاق السهوري
 - الوسيط في شرح القانون المدني، عقد التأمين، سنة ١٩٩٠.

- الوسيط في شرح القانون المدني، ج ١، نظرية العقد.
د. عبدالمنعم فرح الصدة
- عقود الإذعان في التشريع المصري، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٤٦ .
م. عز الدين الدناصوري، د. عبدالحميد الشواربي
- المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، سنة ١٩٨٨، القاهرة الحديثة للطباعة.
د. فرنان بالي
- التأمين من المسؤولية، بحث منشور في مجلة المحاماة س ٢٩ ص ١٠٩٢.
د. محمد محي الدين إبراهيم سليم
- نظرية الظروف الطارئة بين الفقه الإسلامي، والقانون الوضعي، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، سنة ١٩٩٠.
د. محمد علي عرفه
- مجلة القانون والاقتصاد، س ١٦، سنة ١٩٤٦، ص.
د. فيصل ذكي عبدالواحد
- المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية، مطبوعات جامعة الكويت، سنة ١٩٩٤.
- المسؤولية المدنية في إطار الأسرة العقدية، سنة ١٩٩٢ دار الثقافة الجامعية.
- دروس في الأحكام العامة للالتزام ١٩٩٠.
- أضرار البيئة في محيط الجوار والمسؤولية المدنية عنها، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٨٨، جامعة عين شمس.
د. محمد علي عمران
- الالتزام بضمان السلامة - دار الثقافة الجامعية ، سنة ١٩٨٩ .
د. محمد شكري سرور
- سقوط الحق في الضمان، سنة ١٩٨٠، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي.
د. محمد لبيب شنب
- دروس في التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، كلية الحقوق، جامعة الكويت، سنة ١٩٨٠.

- ١٠٨



المراجع الأجنبية

ATALLAH (B)

ledroit propre de la victime et son action contre l'assureur de la responsabilité automobile th, paris 1967.

CHABAS (H.J)

LES obligations 1991.

CHAPUTSAT (F)

indemnisation des victimes des accidents de la circulation in colloque de paris du 28 oct 1985.

CHARATIÈRE (Y)

accidants de la circulation accélération des procedeurs d'indemnisation. D. ch. 1986, n^o ecpec.

HUET (J)

OBS à R.T.D. civ 1987., 326.

JOSSERAND

La personne humaine dans le commerce juridique D. 1832.

LACABARAT

la loi N^o/85/677 du 5,7,1985. une année d'application par la coure de cassation, G.P. 1987, 79.

MAZEAUD

Traité theorique et pratique de la responsabilie civile contractuelle. 3e, ed P.3.

GROUTEL

Obs sous civ 2,5,1986 et 25,6, 1986, D. 87 som 87.

STARK (B)

Les obligations 2 é, éd, 1985.

WIEDERKHER

de la loi 5 juillet 1985 et son caractère autonmme D. 86., ch 255.

YVONNE (L.F)

Le droit du dommage corporel

droit des assurance 6 ed 1988.

HASSAN (A)

La clause d'exoneration de responsabilite contractuelle, th, NANTES, 1991.