

جامعة البحرين

قسم القانون الخاص



كلية الحقوق

"التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة في ضوء القانون البحريني" دراسة مقارنة

أطروحة مقدمة كجزء من متطلبات الحصول على درجة الماجستير

في (القانون الخاص)

إعداد

صفوان محمد علي العصري

الرقم الجامعي : 20034408

إشراف

الدكتور : صلاح محمد أحمد دياب

(استاذ القانون المدني المشارك)

جامعة البحرين

مملكة البحرين

مارس 2017



قرار لجنة مناقشة أطروحة

اسم الطالب: صيفوان محمد علي العصري الرقم الجامعي: 2003 4408
اسم الكلية: الحقوق القسم: القانون الخاص
اسم البرنامج: المحاماة غير من القانون الخاص
عنوان الأطروحة: دراسة في حق جوازات المراكبات غير المؤمنة
من القانون البحريني دراسة مقارنة
اجتمعت لجنة المناقشة يوم الأحد الموافق 7/3/5هـ بقاعة رقم 539/43 وبعد مناقشة الطالب المذكور أعلاه علناً توصي لجنة المناقشة بالتالي:

يمنح الطالب تقدير: A - في مقرر الأطروحة: 530 سما

☒ دون إجراء أية تعديلات على الأطروحة.
☐ على أن يتم إجراء التعديلات المرفقة مع هذا القرار.

تصديق أعضاء لجنة المناقشة:

التوقيع




الاسم
1. د. صلاح محمد راضم المشرف على الأطروحة
2. د. ناصر جلال الممتحن الداخلي
3. د. عبد الله محمد سالم الممتحن الخارجي

ملخص الدراسة

"التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة في ضوء القانون البحريني" "دراسة مقارنة"

هذه دراسة قانونية تبحث في "التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة في ضوء القانون البحريني - دراسة مقارنة"، وقد جاءت في فصلين سبقهما فصل تمهيدي، وقد بحثت في الفصل الأول : ماهية حوادث المركبات غير المؤمنة وضوابط التعويض عنها، وقسمته إلى مبحثين، تناولت في المبحث الأول مفهوم حوادث المركبات وقد عرضت في المطلب الأول منه تعريف الحادث وأنواعه وأسبابه وطرق الوقاية منه، وتناولت في المطلب الثاني تعريف المركبة وشروط ترخيصها وتسجيلها، وفي المبحث الثاني بينت أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات غير المؤمنة وشروط التعويض عنها، وقسمته إلى مطلبين، عرضت في المطلب الأول منه للخطأ والضرر وعلاقة السببية، وبينت في المطلب الثاني الشروط الخاصة التي تطلبها قانون صندوق التعويض عن حوادث المركبات. وانتهيت من أجل الحصول على التعويض من حوادث المركبات غير المؤمنة، إلى ضرورة تحقق أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، وتوافر الشروط الخاصة التي تطلبها قانون صندوق التعويضات.

أما الفصل الثاني : فبحثت فيه المسئول عن الوفاء بالتعويض للمتضررين من حوادث المركبات غير المؤمنة وطرق تقديره، وذلك بتقسيمه إلى مبحثين تناولت في المبحث الأول المسئول عن الوفاء بالتعويض، وقسمته إلى مطلبين، بينت في المطلب الأول منه المسئول عن دفع التعويض وهو مرتكب الحادث، ومناطق مسؤوليته وحالة تعدد مرتكبي الحادث، وفي المطلب الثاني، بينت حالات تدخل الصندوق لدفع التعويض وكيفية ادارته وتمويله وحالات استرداد ما دفع من تعويضات، وتناولنا في المبحث الثاني طرق تقدير التعويض، وعرضت في المطلب الأول منه طرق تحديد التعويض، وبحثت في المطلب الثاني أسس تقدير التعويض، والأخذ بقاعدة ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، كما بينت تقدير التعويض عن الاضرار الأدبية.

والله ولي التوفيق،،،

إهداء ،،،

إلى والدي طيب الله ثراه...

وتغمده في فسيح جناته...

إلى والدتي أطل الله في عمرها...

وأمدّها بالصحة والعافية....

أهدي جهدي المتواضع

شكر وتقدير

الشكر كل الشكر لله عز وجل أن أنعم عليّ بنعمة الإيمان، ومهدّ لي طريق العلم، وأن قدر لي أكمال برنامج الماجستير، فالحمد لله أولاً وآخراً.

أود أن أتقدم في هذا المقام بالشكر الجزيل للأستاذ الفاضل الدكتور صلاح محمد دياب على تكريمه بالموافقة على الإشراف على هذه الأطروحة، حيث بذل من وقته الثمين ما بذل، ولم يبخل عليّ بنصائحه السديدة أثناء الدراسة والبحث، فله جزيل الشكر والعرفان.

كما أتقدم بالشكر إلى عضوي لجنة المناقشة : الاستاذ الدكتور ناصر خليل جلال، والاستاذ الدكتور عبد الباسط محمد عبد المحسن لتكريمهما بالموافقة على مناقشة هذه الأطروحة، ولما بذلاه من جهد في التقويم والتصحيح والنقد البناء.

كما أتقدم بجزيل الشكر والتقدير لجميع أساتذتي في كلية الحقوق بجامعة البحرين الذين أثروني بالعلم والمعرفة أثناء فترة دراستي بالكلية، فلهم مني كل التقدير والإحترام والشكر.

كما أتوجه بالشكر إلى كل من كان له دور في نصحي وإرشادي أثناء إعداد هذه الأطروحة سائلاً المولى عز وجل أن يتقبل جهدي وأن ينفع به طلبة العلم وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين.

الباحث

قائمة المحتويات

رقم الصفحة	الموضوع
أ	اعتماد لجنة المناقشة
ب	ملخص الدراسة
ج	الإهداء
د	الشكر والتقدير
هـ : ي	قائمة المحتويات
1	مقدمة
3	مشكلة الدراسة
4	أسئلة الدراسة
5	أسباب اختيار الدراسة
5	أهمية الدراسة
6	أهداف الدراسة
6	منهجية الدراسة
6	حدود الدراسة
7	خطة الدراسة
8	الفصل التمهيدي الطبيعة القانونية للمسئولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات
11	المبحث الأول : الأساس التقصيري لحادث المركبة
11	المطلب الأول : تنظيم التشريع البحريني والمقارن للمسئولية التقصيرية عن حوادث المركبات
12	الفرع الأول : الأساس القانوني للمسئولية التقصيرية عن حوادث المركبات
13	الفرع الثاني : شروط قيام المسئولية التقصيرية عن حادث المركبة
14	الشرط الأول : أن يكون المسئول حارسا للمركبة
15	الشرط الثاني : أن تحدث المركبة ضررا للغير
16	الفرع الثالث : حالات دفع مسئولية حارس المركبة
17	المطلب الثاني : خصوصية تنظيم التشريع الفرنسي للمسئولية عن حوادث المركبات
18	حالات دفع المسئولية في التشريع الفرنسي

19	أولاً : ارتكاب المضرور خطأ غير مغتفر
19	ثانياً : يجب أن يكون الخطأ السبب الوحيد في الحادث
21	المبحث الثاني : الأساس العقدي لحادث المركبة
23	المطلب الأول : ضوابط المسؤولية العقدية للناقل بعوض
23	الفرع الأول : تحديد مضمون الالتزام بالسلامة
27	الفرع الثاني : شروط قيام المسؤولية العقدية لناقل الأشخاص بعوض
27	أولاً : ضرورة وجود عقد نقل بين الناقل و المسافر
28	ثانياً : إصابة الراكب أو المسافر بضرر
28	ثالثاً : علاقة السببية بين النقل و الضرر
29	المطلب الثاني : أسباب إنتفاء مسؤولية الناقل العقدية
30	الفرع الأول : الأسباب القانونية لدفع مسؤولية ناقل الأشخاص
30	الفرع الثاني : الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية العقدية للناقل
33	الفصل الأول ماهية حوادث المركبات غير المؤمنة وضوابط التعويض عنها
35	المبحث الأول : مفهوم حوادث المركبات
36	المطلب الأول : مفهوم المركبة
36	الفرع الأول : تعريف المركبة وبيان أنواعها
36	أولاً : تعريف المركبة
36	أ. تعريفها في اللغة
37	ب. تعريفها في الاصطلاح
37	ثانياً : أنواع المركبات
38	الفرع الثاني : الشروط الواجب توافرها لتسيير المركبة
39	أولاً : شروط التسجيل والترخيص
40	ثانياً : شروط الأمن والمتانة وسلامة البيئة في المركبات
41	ثالثاً : المركبات المعفية من التسجيل والترخيص
42	المطلب الثاني : مفهوم الحادث
43	الفرع الأول : تعريف الحادث المروري وبيان أنواعه
43	أولاً : تعريف الحادث المروري
45	ثانياً : أنواع الحوادث المرورية

45	1. حوادث التصادم
45	2. حوادث الدهس
46	3. حوادث الانقلاب
46	4. الحوادث الأخرى
47	الفرع الثاني : أسباب الحوادث المرورية
47	أولاً : العنصر البشري
49	ثانياً : المركبة
50	ثالثاً : الطريق
50	رابعاً : العوامل الطبيعية
51	الفرع الثالث : الوقاية من الحوادث المرورية
51	أولاً : مفهوم الوقاية من حوادث المرور
52	ثانياً : أنشطة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق
53	ثالثاً : تطبيق محاور العمل لإستراتيجيات وخطط السلامة المرورية (E6)
54	رابعاً : مصفوفة هادون
57	المبحث الثاني : تحقق أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات وشروط التعويض عنها
58	المطلب الأول : تحقق أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات
58	الفرع الأول : وقوع الخطأ
59	أولاً : مفهوم الخطأ
60	ثانياً : معيار الخطأ وصوره
60	1. معيار الخطأ
62	2. صور الأخطاء غير العمدية
62	أ. الخطأ التافه
62	ب. الخطأ اليسير
63	ج. الخطأ الذي لا يغتفر
63	د. الخطأ الجسيم
67	الفرع الثاني : تحقق الضرر
67	أولاً : مفهوم الضرر
68	ثانياً : أنواع الأضرار المترتبة على حوادث المركبات
68	1. الوفاة والضرر الجسمي

71	2. الضرر الأدبي
75	3. الضرر المالي
77	4. الضرر المرتد
78	أ. الضرر المادي المرتد
78	ب. الضرر الأدبي المرتد
78	ثالثاً : شروط الضرر المستحق للتعويض
78	1. أن يكون محقق الوقوع
80	2. أن لا يكون قد سبق تعويضه
81	3. أن يكون الضرر شخصياً
82	4. أن يكون الضرر ماساً بحق ثابت
82	الفرع الثالث : علاقة السببية بين الخطأ والضرر
82	أولاً : مفهوم علاقة السببية
84	ثانياً : إنتفاء علاقة السببية
85	أ. القوة القاهرة أو الحادث الفجائي
90	ب. خطأ المضرور
97	ج. خطأ الغير
99	المطلب الثاني : توافر شروط قانون صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات
101	الفرع الأول : عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة بالحادث
103	الفرع الثاني : أن يترتب على الحادث وفاة أو عجز كلي أو جزئي
104	أ. موقف المشرع المصري
104	ب. موقف المشرع الفرنسي
105	ج. موقف المشرع البريطاني
106	الفرع الثالث : التقدم بطلب التعويض خلال ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث
107	الفصل الثاني
107	المسئول عن الوفاء بالتعويض للمتضررين من حوادث المركبات غير المؤمنة وطرق تقديره
109	المبحث الأول : المسئول عن الوفاء بالتعويض للمتضررين من حوادث المركبات
110	المطلب الأول : الرجوع مباشرة على المسئول عن الحادث (مرتكب الحادث)
110	الفرع الأول : مناهة مسئولية مرتكب الحادث
117	الفرع الثاني : تعدد مرتكبي الحادث

125	المطلب الثاني : الرجوع على صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات
126	الفرع الأول : موقف التشريع البحريني والتشريع المقارن من إنشاء صناديق التعويض
126	أولاً : موقف المشرع البحريني
126	ثانياً : موقف المشرع المصري
127	ثالثاً : موقف المشرع الفرنسي
128	الفرع الثاني : تمويل وإدارة صناديق التعويضات عن حوادث المركبات
128	أولاً : تمويل الصندوق
129	1. مصادر تمويل صناديق التعويضات عن حوادث المركبات
129	أ. مصادر التمويل الرئيسية
129	- مساهمة شركات التأمين
130	- مساهمة المؤمن لهم
130	- مساهمة المسئول غير المؤمن له
131	ب. مصادر التمويل الثانوية
132	2. تقييم تمويل صناديق التعويضات عن حوادث المركبات
135	ثانياً : إدارة الصندوق
136	1. إدارة صندوق التعويض الفرنسي
137	2. إدارة صندوق التعويض المصري
138	3. إدارة صندوق التعويض البحريني
139	الفرع الثالث : حالات تدخل الصندوق في دفع التعويض والرجوع به على محدث الضرر
139	أولاً : حالات تدخل صناديق التعويض في دفع التعويض
139	1. أشكال تدخل صناديق التعويض
139	أ. الصندوق الملتزم الوحيد بالتعويض
140	ب. دور الصندوق الاحتياطي
140	ج. دور الصندوق التكميلي
141	2. حالات تدخل صناديق التعويض عن حوادث المركبات في التشريع البحريني والمقارن لتعويض المتضررين من حوادث المركبات
141	أ. حالات تدخل صندوق التعويض البحريني
141	- عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوعه
142	- عدم التحقق من هوية المركبة المتسببة في الحادث

142	- حالة إفلاس المؤمن
142	- عدم وجود جهة أخرى يتوجب عليها تعويض المضرور بمقتضى القوانين المعمول بها
143	ب. حالات تدخل صندوق التعويض المصري
144	ج. حالات تدخل صندوق التعويض الفلسطيني
149	ثانياً : حالات رجوع الصندوق لإسترداد ما دفع من تعويضات
152	المبحث الثاني : طرق تقدير التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة
153	المطلب الأول : طرق التعويض
154	الفرع الأول : تحديد التعويض
154	أولاً : تحديد التعويض بالاتفاق
156	ثانياً : تحديد التعويض بنص القانون
157	1. التحديد القانوني للمسئولية
158	2. التحديد القانوني لمقدار التعويض (التعويض الجزافي)
159	أ. الأساس القانوني للتعويض الجزافي
160	ب. تقدير التعويض في قوانين التعويض عن حوادث المركبات
162	ثالثاً : تحديد التعويض عن طريق القضاء
165	الفرع الثاني : أنواع التعويض
165	أولاً : التنفيذ العيني
166	ثانياً : التعويض بمقابل
167	المطلب الثاني : أسس تقدير التعويض
168	الفرع الأول : تقدير التعويض بما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب
172	الفرع الثاني : تقدير التعويض عن الأضرار الأدبية
184	الخاتمة
191	المراجع
202	ملخص الدراسة باللغة الإنجليزية

مقدمة

الحمد لله والصلاة والسلام على نبينا محمد وعلى آله وصحبه، الحمد لله الذي مهد لنا طريق العلم فنسأله تعالى التوفيق والسداد أنه ولي ذلك والقادر عليه.

وبعد....

يحق لكل الأفراد في المجتمع ممارسة حقوقهم في إطار ما تسمح به القوانين المعمول بها أو ما تخوله لهم الاتفاقات التي يبرمونها مع الغير، شريطة الالتزام باحترام هذه القوانين والاتفاقات، وأي إخلال بهذه القوانين أو الاتفاقات يؤدي إلى تحميل صاحبه مسؤولية عما يحدثه للغير من ضرر، إما في إطار المسؤولية الجنائية التي أقر لها المشرع عقوبات محددة أو في إطار المسؤولية المدنية عن طريق جزاءات مدنية.

والمرحلة تعد بمثابة ضرورة اجتماعية لاغنى عنها، كوسيلة للمواصلات وتنقل الأشخاص من مكان إلى آخر، ولكل شخص امتلاكها واستعمالها أو استغلالها وفقاً للقانون، ورغم الفوائد العديدة للمركبات إلا أنها تصبح أداة قاتلة عندما يساء استعمالها عندها تكون وسيلة فتك بالأرواح واتلاف الممتلكات.

وهكذا فإن الأضرار التي تنتج عن حوادث المركبات، سواء المادية منها أو المعنوية، لا تنحصر نتائجها في الحياة الاجتماعية فحسب، بل تمتد إلى ميادين أخرى اقتصادية وسياسية.

لذلك بدأ التفكير في إيجاد قواعد قانونية تحمي أرواح مستعملي الطرق وتحسين شروط السلامة عبرها، وكذلك توفير حماية قانونية لضحايا حوادث السير بدءاً بالاهتمام بقوانين السير عبر الطرق، وقوانين المسؤولية والتعويض، ثم قوانين إلزامية التأمين على المركبات.

ومن هذا المنطلق قام المشرع البحريني بإصدار عدة تشريعات⁽¹⁾ بهذا الخصوص.

والتساؤل الذي يطرح نفسه على بساط البحث هو : هل جميع حارسي المركبات في مملكة البحرين يتقيدون بقوانين المرور و التأمين الإجباري، أم أن هناك مخالفات لهذه القوانين؟

(1) أهمها قانون المرور رقم (9) لسنة 1979م وتعديله (مرسوم بقانون رقم (2) لسنة 1985م)، وقانون المركبات (التأمين على الطرف الثالث) لعام 1957 وتعديله (مرسوم بقانون رقم (5) لسنة 1985م)، وقانون التأمين الإجباري رقم (3) لسنة 1987م وتعديله (مرسوم بقانون رقم (7) 1996م)، و قانون المرور رقم (23) لسنة 2014م، وأخيراً اصدر قانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات، ونظم في القانون المدني رقم (19) لسنة 2001م المسؤولية عن حوادث المركبات (م/175/ب).

بالنظر إلى قانون المرور⁽²⁾ وقانون التأمين الاجباري⁽³⁾ يجب عند طلب تسجيل المركبة في الإدارة العامة للمرور ان يكون مالك المركبة مؤمناً عليها لذلك ليس من المتصور أن يتم تسجيل أية مركبة إلا إذا كانت مؤمنة لمدة تغطي فترة التسجيل، لذلك نجد بان جميع المركبات المسجلة مؤمن عليها، إلا أن التسجيل سنوي فمن المتصور أن لا يقوم مالك المركبة بتجديد التسجيل وبالتالي لا يقوم بالتأمين فيكون بذلك مخالفاً لقانون المرور وقانون التأمين، فنكون بصدد مركبة تسير بدون تأمين فإذا ما وقع حادث من تلك المركبة فنكون أمام مشكلة وهي مواجهة المتضرر خطر إفسار المسئول عن الحادث، ويتفرع عن السؤال السابق سؤال آخر هو : إذا ما سلمنا بأن هناك بعض المخالفات لقانون التأمين وعدم التزام البعض بالتأمين على مركبته أو تجديد التأمين، أو ان المؤمن له خالف القيود الواردة في عقد التأمين ففي مثل هذه الحالات تكون المركبة خارج مظلة التأمين ولا تلتزم شركة التأمين بالتعويض، فإلى أي جهة يرجع المتضرر في مثل هذه الحالات من أجل الحصول على التعويض في حال إفسار المسئول عن الحادث؟

وارتباطاً بالتساؤلات السابقة نطرح التساؤل الآتي : هل القواعد الواردة في القانون البحريني كافية لتحقيق الحماية الكاملة لضحايا الحوادث من المركبات غير المؤمنة - سواء كان مالکها مخالفاً للقانون لم يؤمن على مركبته أو أنه مؤمن عليها إلا أن صلاحية بطاقة التأمين منتهية اثناء وقوع الحادث أو انه خالف القيود الواردة في عقد التأمين - أم ان هذه القواعد تحتاج إلى تطوير وتطوير لتحقيق حماية اكثر فعالية لمتضرري الحوادث من مركبات غير مؤمنة؟

(2) تنص المادة السابعة من قانون المرور البحريني رقم (23) لسنة 2014 على أنه "يشترط لتسجيل المركبة: 2....التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبة طوال مدة التسجيل لدى إحدى شركات أو هيئات التأمين التي تباشر نشاطها في المملكة طبقاً للقانون".

(3) تنص المادة الأولى من قانون التأمين الاجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات البحريني رقم 3 لسنة 1987 على أنه "مع مراعاة احكام قانون المرور الصادر بالمرسوم بقانون رقم (9) لسنة 1979، والمعدل بالمرسوم بقانون (2) لسنة 1985 ولائحته التنفيذية يجب عند تسجيل اية مركبة بادارة المرور والترخيص بوزارة الداخلية ان يرافق طلب التسجيل وثيقة تأمين سارية المفعول مدة التسجيل.وفي حالة تجديد تسجيل المركبة يتعين ان تكون هناك وثيقة تأمين سارية المفعول مدة التجديد ويعتبر في حكم الوثيقة كل اخطار بتجديدها".

مشكلة الدراسة

مدى فاعلية النصوص القانونية في مملكة البحرين بالتعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة، حيث أن بعض ضحايا حوادث المركبات غير المؤمنة لا يحصل على التعويض الكافي لجبر الضرر الذي لحق بهم جراء تلك الحوادث، ولتوضيح الإشكالية نضرب المثال الآتي :

نفترض أن معيل أسرة يعتمد في رزقه ورزق أسرته على مركبه (تاكسي أو باص أو نحو ذلك) تعرض لحادث مروري أدى إلى وفاته وإتلاف مركبته، علما بان مرتكب الحادث معسر وغير مؤمن على مركبته، ففي مثل هذه الحالة تحققت إحدى الحالات التي يتم فيها التعويض عن طريق الصندوق (صندوق التعويض عن حوادث المركبات)، وبالنظر إلى القانون رقم (61) لسنة 2014 المنظم لهذا الصندوق نجد بان المادة (6)⁽⁴⁾ منه استبعدت التعويض عن الممتلكات، والمادة (22)⁽⁵⁾ حددت مبلغ التعويض عن حالة الوفاة بمبلغ 10,000 دينار بحريني، فالمسألة محسومة سوف يكون التعويض في مثل هذه الحالة 10,000 دينار، فهل هذا المبلغ يكفي لجبر الضرر المترتب عن هذا الحادث الأليم الذي فقدت الأسرة معيلها (السائق المتوفي) وفقدت وسيلة رزقها (المركبة)؟.

ليست المشكلة هنا فحسب بل أن نص المادة (21)⁽⁶⁾ من نفس القانون يؤدي إلى حرمان المتضرر من التعويض أو استرداد مبلغ التعويض إذا صدر حكم يثبت بان سبب الحادث خطأ المتضرر، فالمرشح لم يضع ضوابط لمفهوم الخطأ الصادر من المتضرر كأن يكون الخطأ غير مغتفر، ولم ينظر إلى سن المتضرر كما تنص عليه بعض التشريعات⁽⁷⁾، اذن نحن أمام مشكلة

(4) تنص المادة السادسة من القانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات على أنه " تقتصر التغطية التي يكفلها الصندوق على الأضرار الناتجة عن حوادث المركبات من حالات وفاة أو عجز كلي أو جزئي، وما يترتب عليها من أضرار معنوية، وفقاً للقواعد المنصوص عليها في المادة (22) من هذا القانون، ولا يلتزم الصندوق بتغطية الأضرار التي تلحق بالممتلكات".

(5) تنص المادة (22) من القانون نفسه على أنه " يتم احتساب التعويضات التي يوفرها الصندوق وفقاً للقواعد الآتية : 1. مبلغ 10.000 دينار عن كل حالة وفاة تدفع إلى الورثة الشرعيين وقت وقوع الحادث....".

(6) تنص المادة (21) من القانون نفسه على أنه " للصندوق، وفقاً للقواعد التي يحددها المجلس، الرجوع بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض أو جزء منه على المتضرر من الحادث أو على المتسبب فيه أو على المؤمن أو على الجهة الملتزمة بتعويض الضرر، بحسب الأحوال، لاسترداد ما دفعه من تعويضات، وذلك في الحالات الآتية : 1. صدور حكم قضائي نهائي بأن الضرر يعود بكامله أو في جزء منه إلى خطأ من جانب المتضرر من الحادث....".

(7) كالتشريع الفرنسي، حيث نص المشرع الفرنسي في المادة الثالثة من قانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو لسنة 1985 على الآتي: =

فما هي الحلول لمثل هذه الحالة والحالات المماثلة من أجل حصول المتضرر على تعويض كافٍ لجبر الضرر؟.

أسئلة الدراسة

هل القواعد الواردة في القانون البحريني كافية لتحقيق الحماية الكاملة لضحايا الحوادث من المركبات غير المؤمنة؟

بعبارة أخرى هل تمكن البنيان التشريعي المنظم للمسئولية عن حوادث المركبات من ان يوفر الحماية اللازمة للمتضررين من حوادث المركبات غير المؤمنة؟ وارتباطاً بالتساؤل السابق تتسلسل مجموعة من التساؤلات على النحو التالي :

1. ما هي الطبيعة القانونية للمسئولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات؟

2. ماهي ضوابط الحصول على التعويض في حال وقوع الضرر من مركبة غير مؤمنة؟

= "باستثناء سائقي المركبات الآلية، يعوض ضحايا الحوادث عن الاضرار التي تلحق بأشخاصهم، دون ان يحتج عليهم بوجود خطأ في جانبهم، ما لم يكن هذا الخطأ خطأ غير مغتفر وكان السبب الوحيد لحصول الحادث. ويتعين تعويض الضحايا المشار إليهم في الفقرة السابقة في جميع الحالات إذا كان عمر الضحية أقل من 16 سنة أو أكثر من سبعين سنة، أو كان لدى الضحية وقت وقوع الحادث عجز دائم لا يقل عن 80% وإيا كان عمره.

ومع ذلك لا يعوض الضحية عن الاضرار التي تلحق بشخصه من قبل مرتكب الحادث في الحالات المشار إليها في الفقرتين السابقتين إذا كان الضحية قد تعمد الحاق الضرر بنفسه".

"Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident. Les victimes désignées à l'alinéa précédent, lorsqu'elles sont âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans, ou lorsque, quel que soit leur âge, elles sont titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 p. 100, sont, dans tous les cas, indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis. Toutefois, dans les cas visés aux deux alinéas précédents, la victime n'est pas indemnisée par l'auteur de l'accident des dommages résultant des atteintes à sa personne lorsqu'elle a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi."

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068902&dateTexte=20100114> نقلا من :

3. من المسؤول عن دفع التعويض للمتضرر عن الأضرار من المركبات غير المؤمنة؟

4. ما هي طرق تقدير التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة؟

أسباب اختيار الدراسة

1. عدم وجود دراسات - متخصصة في هذا المجال - في ضوء القانون البحريني.
2. كثرة حوادث المركبات في بلادنا وما تخلفه من آثار سلبية اجتماعية واقتصادية، وما يترتب على ذلك من تزايد القضايا المعروضة على المحاكم.
3. صدور تشريعات حديثه في مجال البحث وهي (قانون المرور رقم (23) لعام 2014م، وقانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات)، ونحن بحاجة لتقصي جوانبها الايجابية والسلبية في صدد النقطة محل البحث.

أهمية الدراسة

ان من يتابع تقارير الادارة العامة للمرور بهذا الخصوص يجد بان هناك ارقاماً كبيرة من حوادث المركبات، تشكل ظاهرة تؤدي إلى ازهاق العديد من الأرواح وتفرض نفسها على كافة المشتغلين بالقانون لضرورة البحث في وسائل الوقاية والحد منها وتلافي آثارها.

بناء على ذلك يتعين على المهتمين بالبحث في القانون ابداء المقترحات والتوصيات اللازمة لحماية المتضررين من تلك الحوادث، واهم جانب يتعلق بتلك الحوادث هو مدى فاعلية النصوص التشريعية بالنسبة للمتضرر منها.

وفي حال تعرض احد الافراد لحادث مروري لا تقتصر آثاره على المصاب فقط وانما تشمل اسرته بشكل رئيسي كما في حالة الوفاة أو بشكل تباعي كما في حالة العجز والاصابة.

فحماية المتضرر لن تتحقق الا من خلال تعويضه تعويضاً كاملاً وعادلاً عما اصابه من اضرار وذلك بغض النظر عن اية اعتبارات مالية أخرى تمس المسؤول عن الحادث أو الجهة المسؤولة عن دفع التعويض.

فتكمن أهمية موضوع الدراسة في البحث عن كفاية أو عدم كفاية القواعد القانونية المكرسة لحماية المتضرر من حوادث المركبات غير المؤمنة، وما إذا كانت تلك الحماية قادرة

على معالجة آثارها بتعويض المتضررين منها تعويضاً عادلاً، وتقديم المقترحات والتوصيات اللازمة لتحقيق حماية للمتضررين بصورة أكثر فعالية.

أهداف الدراسة

تهدف الدراسة إلى معالجة القصور في القوانين والأنظمة المطبقة على حوادث المركبات، للوصول إلى أفضل الحلول لحصول المتضرر من حوادث المركبات غير المؤمنة على التعويض الكامل والعادل.

منهجية الدراسة

سوف تقوم هذه الدراسة على منهجية البحث المقارن والمنهج الوصفي والمنهج التحليلي.

حدود الدراسة

سوف تكون المقارنة بين القانون البحريني والقانون المصري بشكل اساسي والاشارة إلى بعض القوانين الأخرى بشكل ثانوي، وكذلك سوف نركز على موقف الفقه والقضاء في مصر، مع التركيز على ما تيسر من احكام محكمة التمييز البحرينية، وتسلط الضوء عليها كلما كان ذلك ممكناً.

وسوف يكون الهدف من تلك المقارنة اظهار اوجه القصور في مجال حماية وتعويض المتضرر وصولاً إلى أفضل الحلول الموجودة في بعض القوانين والتي يمكن تكريسها في القانون البحريني لمساعدة المضرور، بالحصول على التعويض الكامل والعادل.

بناءً عليه سوف نقسم هذه الدراسة كالاتي :

الفصل التمهيدي : الطبيعة القانونية للمسئولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات.

الفصل الأول : ماهية حوادث المركبات غير المؤمنة وضوابط التعويض عنها.

الفصل الثاني : المسئول عن الوفاء بالتعويض للمتضررين من حوادث المركبات غير المؤمنة وطرق تقديره.

خطة الدراسة

الفصل التمهيدي : الطبيعة القانونية للمسئولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات.

المبحث الأول : الأساس التقصيري لحادث المركبة.

المبحث الثاني : الأساس العقدي لحادث المركبة.

الفصل الأول : ماهية حوادث المركبات غير المؤمنة وضوابط التعويض عنها.

المبحث الأول : مفهوم حوادث المركبات.

المطلب الأول : مفهوم المركبة.

المطلب الثاني : مفهوم الحادث.

المبحث الثاني : تحقق أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات وشروط التعويض عنها.

المطلب الأول : تحقق أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات.

المطلب الثاني : توافر شروط قانون صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات.

الفصل الثاني : المسئول عن الوفاء بالتعويض للمتضررين من حوادث المركبات غير المؤمنة وطرق تقديره.

المبحث الأول: المسئول عن الوفاء بالتعويض للمتضررين من حوادث المركبات غير المؤمنة.

المطلب الأول : الرجوع مباشرة على المسئول عن الحادث (مرتكب الحادث).

المطلب الثاني : الرجوع على صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات.

المبحث الثاني : طرق تقدير التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة.

المطلب الأول : طرق التعويض.

المطلب الثاني : أسس تقدير التعويض.

الخاتمة

الفصل التمهيدي

الطبيعة القانونية للمسئولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات

المبحث الأول : الأساس التقصيري لحادث المركبة.

المطلب الأول : تنظيم التشريع البحريني والمقارن للمسئولية التقصيرية عن حوادث المركبات.

المطلب الثاني : خصوصية تنظيم التشريع الفرنسي للمسئولية عن حوادث المركبات.

المبحث الثاني : الأساس العقدي لحادث المركبة.

المطلب الأول : ضوابط المسئولية العقدية للناقل بعوض.

المطلب الثاني : أسباب إنتفاء مسئولية الناقل العقدية.

الفصل التمهيدي

الطبيعة القانونية للمسئولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات

تمهيد وتقسيم :

تطورت النظرة إلى المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، بمرور الزمن، حيث رأى الفقه القديم والقضاء الفرنسي حتى أوائل القرن العشرين، ان مسؤولية الناقل عن اصابة المسافر في أثناء سفره تعد مسؤولية تقصيرية ويجب، من ثم، على هذا الأخير إذا طالب بالتعويض عنها أن يقيم الدليل على خطأ الناقل الذي أدى الى اصابته⁽⁸⁾.

وذهب اتجاه آخر فرأى أن الناقل يكون مسؤولاً بمقتضى - عقد النقل - عندما يكون موقف المسافر وقت الاصابة سلبياً كالإصابة نتيجة تصادم المركبات أو خروج القطار عن الخط الحديدي، ولكنه لا يكون مسؤولاً عن الإصابة التي ترجع إلى حركة المسافر، كإصابته قبل دخول المركبة، أو أثناء دخوله فيها أو بعد خروجه منها إلا وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية. وبعبارة أخرى تكون مسؤولية أمين النقل عقدية عن الإصابات التي ترجع حقيقة إلى السفر، وتقصيرية عن الإصابات التي تقع بمناسبة السفر⁽⁹⁾.

وفي مرحلة لاحقة انتهى القضاء الفرنسي - في أوائل القرن الماضي (القرن العشرين) إلى التسليم بالرأي الراجح في الفقه وهو أن مسؤولية الناقل تكون عقدية إذا أصيب المسافر أثناء عملية النقل، حماية لجمهور المسافرين الذي يكون (نظراً لظروف النقل في العصر الحديث) عاجزاً كلية في حالات كثيرة ليس فقط عن إثبات خطأ الناقل، بل عن معرفة ظروف الحادث والأسباب التي أدت إليه، في مواجهة خصم قادر بوسائله القوية على إحباط، كل محاولة لإثبات خطئه، أو حتى محاولة استقصاء أسباب الإصابة، ومن ثم التخلص من أية مطالبة بالتعويض⁽¹⁰⁾.

(8) د. محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، مطبعة جامعة القاهرة، 1978، ص229. (سيشار إليه لاحقاً : جمال زكي، المرجع السابق).

(9) جمال زكي، المرجع السابق، هامش صفحة 232.

(10) سمير عبد السميع الأودن، المسؤولية عن حوادث النقل السريع (من الناحيتين الجنائية والمدنية)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008، ص198. (سيشار إليه لاحقاً : سمير الأودن، المرجع السابق).

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بان تنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل الالتزام بتوصيل المسافرين سليماً معافى إلى جهة الوصول، وأكدت مراراً بأن تسليم تذكرة السفر للمسافر يتضمن بذاته اشتراطاً صريحاً بالالتزام شركة النقل بتوصيل المسافرين سليماً معافى إلى جهة الوصول، وإلا أخلت الشركة بالتزاماتها الناشئة عن العقد⁽¹¹⁾.

استقرت المحكمة إلى اليوم على هذا القضاء وتبعتها في ذلك المحاكم الأخرى⁽¹²⁾، فنشأ عن عقد نقل الأشخاص التزام بالسلامة في ذمة الناقل الذي يكون من ثم مسؤولاً بمقتضاه - إذا أصيب المسافر في أثناء النقل أيّاً كان نوعه - عن الإخلال به مسؤولية عقدية، ولا فرق في التزامات أمين النقل بين النقل العام والخاص فيلتزم في الحالتين بسلامة المسافرين.

يتبين لنا مما سبق بان المسؤولية عن حوادث المركبات قد تكون مسؤولية عقدية، إذا أصيب الراكب بضرر أثناء النقل، وقد تكون مسؤولية تقصيرية إذا كان المتضرر من الحادث غير الراكب كأن يكون احد المارة في الطريق، أو الراكب نفسه بيد أنه أصيب بعد أو قبل عملية النقل، ففي الحالات الاخيرة لا مفر من اقامة دعوى مسؤولية تقصيرية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالمضروور جراء الحادث.

بناءً عليه نقسم هذا الفصل الى بحثين :

المبحث الأول : الأساس التقصيري لحادث المركبة.

المبحث الثاني : الأساس العقدي لحادث المركبة.

(11) سميّر الأودن، المرجع السابق، ص 199.

(12) أشار الدكتور جمال زكي إلى كثير من الأحكام في هذا الصدد ومنها :

Cass. Civ. 27-1-1913 . S. 1913 – 1-177, note , Lyon – CAEN.

Cass. Civ . 24-4-1913 .S . 5-1-1914

Cass. Civ . 9-3-1942 . Gazette du palais (G . P .) 206- 1-1942.

للمزيد من الأحكام يراجع د. جمال زكي، المرجع السابق، ص 234 و 235، هامش رقم 23.

المبحث الأول

الأساس التقصيري لحادث المركبة

تمهيد وتقسيم :

إذا اخل حارس أو قائد المركبة بالتزام مفروض على الجميع وهو عدم الأضرار بالغير قامت في حقه المسؤولية وكان ملزماً بالتعويض وجبر الضرر الذي لحقه بالغير، فما هو الأساس القانوني للمسئولية عن حادث المركبة؟ سوف نجيب على ذلك في ظل أحكام التشريع البحريني والتشريع الفرنسي والمصري.

بناءً عليه نقسم هذا المبحث الى مطلبين :

المطلب الأول : تنظيم التشريع البحريني والمقارن للمسئولية التقصيرية عن حوادث المركبات.

المطلب الثاني : خصوصية تنظيم التشريع الفرنسي للمسئولية عن حوادث المركبات.

المطلب الأول

تنظيم التشريع البحريني والمقارن للمسئولية التقصيرية عن حوادث المركبات

من المعلوم أن المسؤولية التقصيرية أو العمل غير المشروع تعد من أهم مصادر الالتزام⁽¹³⁾ فكل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من احداثه بتعويضه (م158 مدني بحريني)، هذا بشكل عام⁽¹⁴⁾، وبشكل خاص فقد حظي موضوع المسؤولية التقصيرية عن حوادث المركبات ببالغ الاهتمام في المجال القانوني والقضائي، ولعل السبب في ذلك يرجع بالأساس إلى تزايد حوادث المركبات في الفترة الأخيرة، وعدم كفاية القواعد القانونية المرصودة لتقنين هذا المجال في وقف زحف طوفان الحوادث القاتلة. فما هو الأساس القانوني للمسئولية التقصيرية في حوادث المركبات؟ وما هي شروط قيام تلك المسؤولية؟ وما هي حالات دفعها؟

(13) راجع الباب الأول (الفصل الثالث من القانون المدني البحريني).

(14) وكما تنشأ المسؤولية التقصيرية للشخص من أفعاله التي تسبب ضرراً للغير، فقد تنثر هذه المسؤولية أيضاً نتيجة الأضرار التي تحدث من فعل الأشخاص الذين يخضعون لرقابته (م170 مدني بحريني)، كذلك قد يتحمل الشخص المسؤولية عن الضرر الناجم عن الأشياء أو الحيوان الذي تحت حراسته (م175 مدني بحريني)، للمزيد من التفاصيل راجع المواد من (158 الى 176) مدني بحريني.

بناءً عليه نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع :

الفرع الأول : الأساس القانوني للمسئولية التقصيرية عن حوادث المركبات.

الفرع الثاني : شروط قيام المسؤولية التقصيرية عن حادث المركبة.

الفرع الثالث : حالات دفع مسؤولية حارس المركبة.

الفرع الأول

الأساس القانوني للمسئولية التقصيرية عن حوادث المركبات

نظم المشرع البحريني المسؤولية عن الضرر الناجم من الأشياء التي تحتاج لعناية خاصة (ومن بينها السيارات أو المركبات) من خلال القواعد العامة في القانون المدني، كما اصدر عدة قوانين خاصة في مجال المسؤولية عن حوادث المركبات⁽¹⁵⁾ سوف نتناول بعض احكامها في المباحث القادمة بمشيئة الله تعالى.

وإن الباحث القانوني المهتم بحوادث المركبات، ليشد انتباهه تباين فروع هذه المنظومة التشريعية وتعقدتها، إلا أننا سنقتصر من خلال متن هذا المطلب على دراسة هذه المسؤولية في القواعد العامة فالإلى أي مدى استطاع المشرع من خلال هذه القواعد توفير الحماية للمتضرر من جراء هذه الحوادث؟

نص المشرع البحريني في المادة (175) من القانون المدني على أنه ((أ. كل من يتولى حراسة شيء مما يتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منه يلزم بتعويض الضرر الذي يحدثه الشيء، مالم يثبت ان هذا الضرر قد وقع بسبب أجنبي من قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل المضرور أو فعل الغير. ب. وتعتبر من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منها السيارات والطائرات والسفن، وغيرها من المركبات الأخرى)) يقابل هذا النص المادة 178⁽¹⁶⁾ مدني مصري، والمادة 1384⁽¹⁷⁾ مدني فرنسي.

(15) أهمها : قانون التأمين الاجباري رقم (3) لسنة 1987م وتعديله (مرسوم بقانون رقم (7) 1996م)، وقانون المرور رقم (23) لسنة 2014م وقانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات.

(16) نص المشرع المصري في المادة (178) مدني على أن : "كل من تولي حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة".

باستقراء النص يتبين لنا أن المشرع البحريني واكب التطور وأعطى لركن الضرر أهمية بالغة إلى درجة يعجز الحارس عن الأشياء أن يجد السبب لإبعاد المسؤولية عنه.

فمقتضيات هذا النص تجعل على كاهل حارس الأشياء مسؤولية مفترضة وكذلك الحال في التشريع المصري والتشريع الفرنسي، حيث يصبح الحارس مبدئياً مسؤولاً عن الضرر الذي تحدثه الأشياء الداخلة تحت حراسته، ولا مجال لإبعاد هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور نفسه الذي أدى الى وقوع الضرر، وحسناً فعل المشرع البحريني عندما جعلها مسؤولية مفترضة حيث انه من غير المنطقي أن نطالب المتضرر بإثبات خطأ حارس المركبة، لصعوبة اثبات هذا الخطأ في كثير من الحالات.

لقد اتجهت نية المشرع إلى التشديد من مسؤولية حارس المركبة، وهو ما يظهر بجلاء من جعل الإعفاء من المسؤولية رهين بإثبات أن هذا الضرر قد وقع بسبب أجنبي أو فعل الغير أو فعل المضرور نفسه، ولعل في ذلك ما فيه من الحماية للمتضرر من حوادث المركبات، فالمشرع خلافاً للقواعد العامة افترض الخطأ وجعل عبء النفي على حارس المركبة وحسناً فعل.

وبذلك يمكن القول أن قرينة الخطأ التي بنيت عليها مسؤولية حارس المركبة هي قرينة قاطعة، لا يجوز التمسك بما يخالفها، إلا إذا أثبت المسؤول أن الضرر وقع بسبب أجنبي من قوة القاهرة أو حادث فجائي أو فعل المضرور أو فعل الغير.

الفرع الثاني

شروط قيام المسؤولية التقصيرية عن حادث المركبة

باستقراء نص المادة (175) مدني بحريني يتبين لنا بان المشرع اشترط لقيام المسؤولية تحقق شرطين هما :

الشرط الأول : أن يكون المسؤول حارساً للمركبة.

الشرط الثاني : أن تحدث هذه المركبة ضرراً للغير.

(17) نص المشرع الفرنسي في المادة 1384 من القانون المدني على الآتي :

"On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde..."

نقلًا من الموقع الإلكتروني : <http://codes.droit.org/cod/civil.pdf>

الشرط الأول : أن يكون المسئول حارساً للمركبة.

نص المشرع البحريني في المادة (175) من القانون المدني على انه "أ) كل من يتولى حراسة شيء مما يتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منه يلزم بتعويض الضرر الذي يحدثه الشيء....ب) وتعتبر من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منها السيارات والطائرات والسفن، وغيرها من المركبات الأخرى"

إن الموقف الذي أخذ به المشرع البحريني هو نفس الموقف الذي سلكه المشرع الفرنسي في المادة (1384)، إذ انه أورد مصطلح الأشياء مبهماً من غير تحديد. خلافاً لهذا التوجه ذهب المشرع المصري منحا معاكساً من حيث تحديد نطاق المسؤولية في الأشياء الميكانيكية والأشياء التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها حيث نص في المادة (178) من القانون المدني المصري على ان (كل من تولي حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر).

والحارس هو الشخص الذي له سيطرة فعلية على المركبة وقت وقوع الحادث، والأصل ان مالك المركبة هو الحارس ولكن قد تنتقل هذه الحراسة للغير سواء بموافقة أو بغير موافقة المالك، ففي هذه الحالة يصبح الحارس الجديد مسئولاً عن الحادث متى وقع اثناء ممارسته لتلك الحراسة.

فمالك المركبة هو الحارس⁽¹⁸⁾ حتى ولو افلنت المركبة من يده ولم يكن له سيطرة فعلية عليها وقت وقوع الحادث متى اتضح انه لم يكن متخلياً عن الحراسة، كما لو غادر المركبة وأوقف محركها وبالرغم من هذا انحدرت المركبة من مكانها بسبب ما تحمله من وزن ثقيل فصدمت مركبة أخرى، كذلك لو باع المالك المركبة ولكنه لم يسلمها فيظل حارساً لها، لان حراسته لن تنتقل للمشتري الا بالتسليم حتى ولو كان عقد البيع باطلاً او معلقاً على شرط فاسخ لأن السيطرة الفعلية انتقلت للمشتري بمجرد التسليم وبغض النظر عن العيوب أو الاوصاف التي تلحق بالعقد⁽¹⁹⁾.

(18) والأصل أن حراسة المركبة تكون لمالكها، سواء كان هو القائد، أو كان لها سائق تابع له، للمزيد من التفاصيل حول فكرة الحراسة أنظر: جمال زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، المرجع السابق، بند 317.

(19) د. مدحت محمد محمود عبد العال، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بين المذهبين الشخصي والموضوعي، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى، 2010م، ص40. (سيشار إليه لاحقاً : د. مدحت عبد العال، المرجع السابق).

الشرط الثاني: أن تحدث المركبة ضرراً للغير.

إن الأساس القانوني المعول عليه للقول بمسؤولية الحارس عن فعل الأشياء التي في عهده، هو صريح نص المادة (175) من القانون المدني البحريني التي تنص على انه " أ) كل من يتولى حراسة شيء مما يتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منه يلزم بتعويض الضرر الذي يحدثه الشيء،.....".

ومن هذا المنطلق يثور التساؤل عن : متي تكون المركبة هي المتسبب في وقوع الضرر؟ وهل هناك مجال للتمييز بين دور تدخل المركبة إيجابياً أو سلبياً في وقوع النتيجة الضارة؟ إذا كان الجواب إيجابياً فما هو الأثر المترتب على ذلك؟

دأب الفقه على التمييز بين التدخل الإيجابي للمركبة والتدخل السلبي في إحداث الضرر للغير بحيث نميز بين حالتين⁽²⁰⁾:

الحالة الأولى: التدخل الإيجابي وهو في الحالة التي تكون فيها المركبة الفاعل الأساسي في وقوع الضرر، وعليه تكون مسؤولية حارسها قائمة، نفترض أن مركبة تنطلق بسرعة عالية في الطريق العام فتصيب أحد المارة وتلحق به ضرراً بكسر في رجله، يعتبر تدخلها هنا إيجابياً.

الحالة الثانية: وهي حالة سلبية لا يكون فيها للمركبة أي دخل، تخيل مثلاً أن تكون المركبة واقفة في مكانها الطبيعي، فإذا بشخص يرتطم بها في لحظة غفلة، فتحدث له جروحاً بليغة ففي هذه الحالة لا تقوم مسؤولية حارس المركبة، كأصل عام لأن دور المركبة كان سلبياً، واستثناء يمكن أن تترتب مسؤولية حارس المركبة حينما تكون في وضعية غير قانونية، كأن يوقف المركبة في مكان ممنوع الوقوف فيه كوقوفه على جانب الطريق على نحو يعيق حركة المرور مما يؤدي الى وقوع حادث، ففي هذه الحالة تتحقق مسؤولية الحارس عن الأضرار التي تسببت فيها المركبة حتى مع تمسكه بأن دورها كان سلبياً⁽²¹⁾.

وفي هذا الصدد قضى المجلس الأعلى في المغرب أنه "وبما أن محضر الحادثة يفيد أن سبب تدحرج المركبة من المنحدر هو ركنها من طرف حارسها القانوني، وهذا يقتضي اتخاذ ما

(20) د. شريف أحمد الطباخ، التعويض عن المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2006، ص62. (سيشار إليه لاحقاً : د. شريف الطباخ، التعويض عن المسؤولية التقصيرية والعقدية، المرجع السابق).

(21) د. شريف الطباخ، التعويض عن المسؤولية التقصيرية والعقدية، المرجع السابق، ص63.

يلزم لمنع تدحرجها فإن محكمة الموضوع، والحال ما ذكر عندما اعتبرت حارس الشيء قد فعل ما كان ضروريا لتفادي الحادث، وحملت المسؤولية للطبيعة تكون قد خرقت الفصل 88 من ق ل ع المحتج به وعرضت قرارها للنقض⁽²²⁾.

لقد أثارت مسألة متى تكون المركبة في حالة التدخل الإيجابي والمباشر في حدوث الضرر، سجلاً بين الفقهاء، فأشترط البعض منهم لوجود فعل المركبة أن تكون قد اتصلت مباشرة بالمضروب بحيث يتحقق التلامس المادي بينهما، ورأى البعض الآخر أن فعل المركبة لا يتحقق إلا إذا كانت وقت حدوث الضرر في حالة حركة⁽²³⁾.

فالضرر الذي يسأل عنه الحارس هو الضرر الحادث للغير، ويعتبر تابع الحارس من الغير في هذه المسؤولية، وبالتالي يتحمل الحارس مسؤولية الضرر الذي تحدثه المركبة للسائق التابع له، بينما لو انتقلت الحراسة الى من استأجر المركبة واصابه ضرر منها بسبب عيب فيها، فانه لا يرجع على المالك وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية لأنه لم يكن حارساً وإنما على اساس المسؤولية العقدية⁽²⁴⁾.

فبمجرد توافر هذه الشروط تنشأ مسؤولية حارس المركبة بغض النظر عما إذا كان قد صدر منه خطأ يسير أو جسيم، لان العبرة في وجود المسؤولية هو تحقق انفلات المركبة من يده سواء أكان قد أهمل في القيادة أو أخذ كل واجبات الحيطة والحذر، وسواء أكان قد توقع وقوع الضرر عندما قاد بسرعة كبيرة في مكان مزدحم أو لم يتوقعه.

الفرع الثالث

حالات دفع مسؤولية حارس المركبة

نص المشرع البحريني في المادة (175) من القانون المدني على انه " أ. كل من يتولى حراسة شيء مما يتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منه يلزم بتعويض الضرر الذي يحدثه

(22) قرار المجلس الأعلى عدد 3764، صادر بتاريخ 2008/05/11 ملف مدني عدد 1153/1/5/2007، (أشار إليه بالهامش يونس أوبرقا، المسؤولية المدنية في مجال حوادث السير، هامش رقم 15، بحث منشور على الموقع الإلكتروني : <https://goo.gl/v627R>)

(23) حنان عازم، تشطير المسؤولية المدنية في حوادث السير (خطأ المضروب نموذجاً، دراسة على ضوء قرارات المجلس الأعلى)، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا، سنة 2010 م. س ص 17 و18. (أشار إليه بالهامش يونس أوبرقا، المرجع السابق، هامش رقم 16).

(24) د. مدحت عبد العال، المرجع السابق، ص 46.

الشيء، ما لم يثبت ان هذا الضرر قد وقع بسبب أجنبي من قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل المضرور أو فعل الغير....."

يتضح لنا من النص بانه بمجرد تدخل المركبة في الحادث ووقوع الضرر يستطيع المتضرر ان يرجع على الحارس بالتعويض، ولا يستطيع حارس المركبة ان يدفع عن نفسه المسؤولية الا إذا اثبت ان الضرر قد وقع بسبب أجنبي من قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل المضرور أو فعل الغير⁽²⁵⁾.

وبذلك نكون قد استعرضنا احكام القانون المدني البحريني وكيفية معالجته للمسؤولية عن حوادث المركبات، يكاد يتطابق القانون المدني البحريني والقانون المدني المصري في هذا المجال، لذلك سنتناول خصوصية التشريع الفرنسي حيث انه يتضمن احكاماً مغايرة لا سيما في حالات الاعفاء من المسؤولية، حيث ان المشرع الفرنسي كان اكثر تشدداً من المشرع البحريني والمصري، لذلك سنقوم بعرض موجز لأحكام القانون الفرنسي رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985م ونذكر حالات دفع المسؤولية بشكل مفصل.

المطلب الثاني

خصوصية تنظيم التشريع الفرنسي للمسؤولية عن حوادث المركبات

عالج المشرع الفرنسي المسؤولية المدنية في المادة (1384)⁽²⁶⁾ من القانون المدني الفرنسي وهذا النص يقابل نص المادة (175) مدني بحريني ويقابل نص المادة (178) مدني مصري، والاحكام الواردة في تلك المواد متطابقة، لذلك نكتفي بما سبق من شرح لأحكام المادة (175) مدني بحريني.

وفي 5 يوليو 1985 اصدر المشرع الفرنسي قانون رقم (85-677) يتضمن احكاماً خاصة بحوادث السير، وكان المشرع اكثر تشدداً في الأحكام الواردة في هذا القانون حيث انه تجاوز احكام المسؤولية الموضوعية وجاء بأحكام جديدة تجعل من الصعب إعفاء السائق من

(25) تجنباً للتكرار سوف نتكلم عن تلك الأسباب بالتفصيل في الفصل القادم، وذلك عندما نتكلم عن تحقق أركان المسؤولية المدنية (فهذه الأسباب هي ذاتها أسباب إنتفاء علاقة السببية).

(26) نص المشرع الفرنسي في المادة 1384 من القانون المدني على الآتي :
"On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde..."

نقلًا من الموقع الإلكتروني : <http://codes.droit.org/cod/civil.pdf>

المسئولية، فادى ذلك الى التأثير على احكام التأمين، فأصبح المؤمن ملتزماً، بدفع التعويض لمجرد تدخل المركبة في الحادث حتى ولو لم يكن السائق مسؤولاً وفقاً للأحكام العامة للمسئولية، بل لم يعد القاضي يبحث في وجود المسئولية من عدمه بل يكتفي بمجرد تدخل المركبة في الحادث حتى ولو كان تدخلها سلبياً⁽²⁷⁾.

بناءً عليه لن يقع على عاتق المضرور الا مجرد اثبات حدوث تدخل المركبة بأي شكل من الاشكال حتى يمكن مساءلة الحارس.

وبالنظر الى نص المادة 1384 مدني فرنسي يستطيع الحارس دفع المسئولية عنه بإثبات تدخل السبب الأجنبي في وقوع الحادث كخطأ الغير أو خطأ المضرور، لذلك قام المشرع الفرنسي في قانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985م بالتشديد من أحكام هذه المسئولية، مما أدى الى تقليل فرصة إعفاء قائد المركبة من المسئولية⁽²⁸⁾، ومنذ صدور هذا القانون خضعت كل دعاوى حوادث المركبات لأحكامه المتشددة، وبما اننا بصدد مبحث تمهيدي سنكتفي بشرح حالات دفع المسئولية من أجل الوصول الى الفرق بين التشريع البحريني والتشريع الفرنسي في هذا المجال وبيان إيهما أكثر حماية للمضرور من حوادث المركبات التي هي هدفنا من بحثنا (وهو الوصول الى افضل الاحكام لحماية المضرور وتعويضه تعويضاً عادلاً كافياً لجبر الضرر).

حالات دفع المسئولية في التشريع الفرنسي :

بخلاف التشريع البحريني والتشريع المصري الذي اتاح الفرصة لحارس المركبة بدفع المسئولية إذا اثبت ان الضرر قد وقع بسبب أجنبي من قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل المضرور أو فعل الغير، فالمشرع الفرنسي في المادة الثانية من قانون 5 يوليو 1985م لم يجز لحارس أو قائد المركبة أن يدفع مسئوليته استناداً الى القوة القاهرة او لتدخل الغير⁽²⁹⁾، وحسناً فعل المشرع الفرنسي، فليس من العدل ان يجد المضرور نفسه محروماً من التعويض بسبب تدخل قوة قاهرة لا دخل له في وقوعها كأن يقع حجر من مكان مرتفع ودخل من شبك المركبة

(27) د. مدحت عبد العال، المرجع السابق، ص 67.

(28) سمير الأودن، المرجع السابق، ص 216.

(29) نص المشرع الفرنسي في المادة الثانية من قانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985م، على أن: "Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 1er". نقلاً من : الموقع الالكتروني المشار إليه سابقاً، ص 4، هامش رقم 7.

واصاب الراكب، فمن العدل تعويض المضرور عن الضرر الذي لحق به لا سيما ان مبلغ التعويض تتحمله عادة شركات التأمين.

ولم يكتف المشرع بهذا القدر من التشدد في الاحكام بل ذهب الى عدم كفاية خطأ المضرور لدفع مسئولية الحارس مالم يكن هذا الخطأ خطأ غير مغتفر، فإذا وقع من المضرور خطأ معتاد، لم يصل الى درجة الجسامة تجعله خطأ غير مغتفر⁽³⁰⁾ ساهم في وقوع أو زيادة حجم الضرر، فيجوز له الحصول على التعويض.

بناءً عليه لكي يدفع الحارس أو قائد المركبة عن عاتقه المسئولية يشترط ارتكاب المضرور (غير السائق) خطأ غير مغتفر، ويجب ان يكون هذا الخطأ غير المغتفر السبب الوحيد في الحادث ونفصل ما أجملناها كآلاتي:

أولاً : ارتكاب المضرور خطأ غير مغتفر⁽³¹⁾:

ان خطأ المضرور الذي يوصف بانه غير مغتفر هو الخطأ الارادي الجسيم بشكل استثنائي، والذي يرتكبه الشخص بدون عذر مقبول، ومن أبرز الأمثلة على ذلك قيام شخص بالقفز فوق السور الحديدي الذي يمنع المشاة من العبور، ثم سقوطه أمام احدى المركبات بينما يعتبر الخطأ مغتفر إذا كان امراً متوقعاً حدوثه او خطأ يسيراً، كقيام احد المشاة بعبور الطريق في وقت خاطئ وهو لحظة تحول الاشارة الضوئية للون الاحمر بالنسبة للمشاة ففي مثل هذه الحالة لا يستطيع السائق الاستناد لخطأ المضرور لكي يدفع عنه المسئولية.

ثانياً : يجب أن يكون الخطأ السبب الوحيد في الحادث :

لا يكفي لإعفاء قائد المركبة من مسئولية الحادث ان يثبت صدور خطأ غير مغتفر من المضرور، بل يجب ان يثبت أن هذا الخطأ هو السبب الوحيد للحادث، فإذا اتضح ان هناك اي خطأ من قائد المركبة فلا يوجد اي مجال لدفع مسئوليته، او حتى لتقليل مقدار التعويض⁽³²⁾.

ويبدو ان الخطأ غير المغتفر لا يمكن ان يحقق وحده الا في حالة تعمد المضرور الحاق الاذى بنفسه كما في حالة المنتحر⁽³³⁾، فقط ويصعب تصور حالات أخرى خلاف ذلك.

(30) د . محمد حسين منصور، المسئولية عن حوادث السيارات والتأمين الاجباري منها، منشأة المعارف الاسكندرية، الطبعة اولى 2005، ص103. (سيشار إليه لاحقاً : د.محمد حسين منصور، المرجع السابق).

(31) د. مدحت عبد العال، المرجع السابق، ص76، 75.

(32) د. محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص105.

وأورد المشرع الفرنسي استثناء على الحكم السابق وهو عندما يكون سن المضرور أقل من ستة عشر عاماً أو أكبر من سبعين عاماً أو كان شخصاً معاقاً بدرجة تتجاوز نسبة 80% مهما كانت سنه، فقرر المشرع عدم الاعتداد بالخطأ غير المغتفر ولو كان السبب الوحيد في الحادث لدفع مسئولية حارس أو قائد المركبة، وقرر منح المضرور الحق في التعويض الكامل، مالم يثبت تعمدهم بالحاق الضرر بأنفسهم كما في حالة الانتحار⁽³⁴⁾.

ويجب ان ننوه بان المشرع الفرنسي فرق بين المضرور الذي لا تتوافر فيه صفة السائق وبين المضرور التي تتوافر فيه صفة السائق، فالأحكام السابقة تنطبق على المضرور غير السائق، اما المضرور السائق فيخضع لمعاملة قانونية تختلف عن تلك المعاملة.

فالمضرور السائق إذا ارتكب خطأ قد يؤدي هذا الخطأ - سواء كان خطأ عادياً أم خطأ غير مغتفر - الى التقليل من التعويض بل قد يصل الى حرمانه من التعويض كلياً، وهذا ما قرره المشرع الفرنسي في المادة (4) من القانون المذكور آنفاً⁽³⁵⁾.

ويبدو ان السبب في اختلاف المعاملة بين المضرور غير السائق والمضرور السائق، هو ان قاندي المركبات المشتركين في الحادث يقف كل منهما على قدم المساواة، وبالتالي لا يوجد مبرر لمعاملة المضرور منهما وفقاً لأحكام المسئولية الموضوعية، وبالتالي يعتد بالخطأ الصادر من كل منهما ودرجة هذا الخطأ ومقدار تأثيره في حجم الضرر⁽³⁶⁾.

وفي ختام هذا المطلب، نجد ان التشريعات الثلاثة البحريني والمصري والفرنسي تضمنت نفس الاحكام المتعلقة بحوادث المركبات في المواد (175 مدني بحريني و 178 مدني مصري و 1384 مدني فرنسي)، الا ان المشرع الفرنسي تضمن احكاماً مغايرة في قانون رقم 85-677 الصادر في 5 يوليو 1985، وتضمن احكاماً متشددة لصالح المضرور، فحقق للمضرور حماية اكثر مما هو مقرر في التشريع البحريني والتشريع المصري، لا سيما فيما يتعلق بدفع المسئولية،

(33) د. مدحت عبد العال، المرجع السابق، ص79.

(34) أنظر نص المادة الثالثة من قانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985م الفرنسي، المشار إليه آنفاً، ص4، هامش رقم7.

(35) تنص المادة الرابعة من قانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985م الفرنسي على الآتي :
" La faute commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis".

نقلاً من : الموقع الالكتروني المشار إليه آنفاً، ص4، هامش رقم7.

(36) Viney et Jourdain , Droit civil , Les conditions de la responsabilite , 2 ed. 2 1998, (36)

L.G.D.J. n. 1024, p. 1157,1158. (أشار إليه بالهامش د. مدحت عبد العال، المرجع السابق، ص82).

ففي التشريع الفرنسي لن يجد حارس أو قائد المركبة لدفع مسؤوليته الا في حالة وحيدة وهي ارتكاب المضرور خطأ غير مغتفر ويجب ان يكون هذا الخطأ هو السبب الوحيد في الحادث.

ويستثنى من ذلك إذا كان سن المضرور أقل من ستة عشرة عاماً أو أكبر من سبعين عاماً أو كان شخصاً معاقاً بدرجة تتجاوز نسبة 80% مهما كانت سنه فقرر المشرع عدم الاعتداد بالخطأ غير المغتفر ولو كان السبب الوحيد في الحادث لدفع مسؤولية حارس أو قائد المركبة، وقرر منح المضرور الحق في التعويض الكامل، مالم يثبت تعمدهم بالحاق الضرر بأنفسهم كما في حالة الانتحار.

و من جانبنا نؤيد ما ذهب اليه المشرع الفرنسي من التشدد في احكام دفع المسؤولية، وذلك حتى لا يجد المضرور نفسه بدون تعويض لمجرد ارتكابه خطأ يسيراً، فحسناً فعل المشرع الفرنسي بوضع ضوابط للاعتداد بخطأ المضرور كسبب معفي من المسؤولية، واورد استثناء على الاعتداد بمثل هذا الخطأ لدفع المسؤولية كما ذكرنا آنفاً، ونقترح على المشرع البحريني ان يحذو حذو المشرع الفرنسي بوضع احكام قانونية أكثر صرامة لتحقيق الحماية الكافية للمضرور.

المبحث الثاني

الأساس العقدي لحادث المركبة

تمهيد وتقسيم :

أثارت المسؤولية العقدية جدلاً واسعاً في أوساط الفقه بين مسلم بها ومنكر لها، وفي الواقع العملي اثارت العديد من المشاكل القانونية، ومع ذلك يتناول العديد من الشراح المسؤولية العقدية في مؤلفاتهم، فما هو تعريف المسؤولية العقدية؟ وهل هناك فرق بينها وبين المسؤولية التقصيرية؟

المسؤولية العقدية : هي جزاء الاخلال بالعقد، فقيام المسؤولية العقدية يفترض وجود عقد صحيح واجب التنفيذ وتخلف المتعاقد (المدين) عن تنفيذ التزامه الناشئ عنه، والاصل هو التنفيذ العيني، فإذا تم لا تقوم المسؤولية العقدية، أما إذا لم يتم أو تم بصورة معيبة، وحكم للمتعاقد (الدائن) بالتعويض جزاء اخلال المتعاقد (المدين) بالتزامه فهذه هي المسؤولية العقدية⁽³⁷⁾.

(37) شريف أحمد الطباخ، التعويض عن المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، المرجع السابق، ص112.

يرى بعض الفقه من أنصار وحدة المسؤولية أنه لا خلاف بين المسئوليتين (التقصيرية والعقدية) من ناحية أن كلا منهما مصدر للالتزام وقوامهما الإخلال بالتزام سابق.

غاية الأمر أنه في المسؤولية التقصيرية يوجد إخلال بالتزام فرضه القانون، وفي المسؤولية العقدية يوجد إخلال بالالتزام ناشئ من العقد⁽³⁸⁾.

ويرى البعض أن هناك فرقاً هاماً بين المسئوليتين في مجال الإثبات لأن مركز الدائن التعاقدية، أفضل من هذه الناحية من مركز الدائن في المسؤولية التقصيرية، ففي المسؤولية العقدية يوجد التزام محدد، يكون الخطأ العقدي تبعاً له ذا معيار مادي يتحقق بمجرد الإخلال بهذا الالتزام، بحيث لا يتحمل الدائن في هذه الحالة غير إثبات نشأة العقد، وليس الأمر كذلك في المسؤولية التقصيرية حيث يجب على الدائن أن يثبت وقوع خطأ من المدين⁽³⁹⁾.

وقد اثارت المسؤولية العقدية العديد من الإشكالات القانونية في الواقع العملي، ودب الخلاف بين الفقهاء حولها، فمنهم من يرى عدم جدواها وينادي بإلغائها، وآخرون يرون الإبقاء عليها⁽⁴⁰⁾.

وبعيداً عن الجدل حول المسؤولية العقدية، وبالعودة إلى احكام القانون المدني البحريني المتعلقة بالتعويض عن حوادث المركبات نجد ان المشرع لم يتناول الأحكام المؤطرة للمسؤولية العقدية عن حوادث المركبات بصورة خاصة مستقلة، لذلك فإن هذه المسؤولية تبقى خاضعة لأحكام المسؤولية العقدية بشكل عام، ولأحكام المادة (254)⁽⁴¹⁾ من قانون التجارة (مرسوم بقانون رقم (7) لسنة 1987) بشكل خاص.

(38) انظر في ذلك الى جمال زكي، المرجع السابق، من ص 233-238.

(39) بلانيول وريبير وبولانجيه. (أشار إليه بالهامش سمير الأودن، المرجع السابق، ص 201).

(40) للمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع انظر : أ.د. صبري حمد خاطر، فكرة المعيار في تأسيس نظام المسؤولية العقدية، دراسة تحليلية مقارنة في القانون المدني، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، المجلد الخامس، العدد الأول، 2008.

(41) نص المشرع البحريني في المادة (254) من قانون التجارة (مرسوم بقانون رقم 7 لسنة 1987) على أن¹. يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذه عقد النقل، ويكون مسئولاً عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له أن ينفي مسئوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب². وللورثة الحق في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء مدة من الزمن....".

و للوقوف على أحكام المسؤولية العقدية في مجال حوادث المركبات سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين :

المطلب الأول: ضوابط المسؤولية العقدية للناقل بعوض.

المطلب الثاني: أسباب إنتفاء مسؤولية الناقل العقدية.

المطلب الأول

ضوابط المسؤولية العقدية للناقل بعوض⁽⁴²⁾

تعد غاية و هدف المسافر من ابرام عقد النقل هو الوصول الى جهة معينة، فاهم التزام يترتب على عقد النقل هو التزام الناقل بايصال المسافر الى الجهة التي يقصدها الأخير، فلكي يفي الناقل بالتزامه لا بد ان يقوم بتوصيل الراكب الى جهة الوصول سليماً معافى، فيترتب على عائق الناقل التزام بضمان سلامة الراكب، فإذا ما اخل بذلك الالتزام تقوم المسؤولية العقدية، فما هو مضمون هذا الالتزام؟ وما هي شروط قيام المسؤولية العقدية لناقل الاشخاص بعوض؟

بناءً عليه نقسم هذا المطلب إلى فرعين :

الفرع الأول : تحديد مضمون الإلتزام بالسلامة.

الفرع الثاني : شروط قيام المسؤولية العقدية لناقل الاشخاص بعوض.

الفرع الأول

تحديد مضمون الإلتزام⁽⁴³⁾ بالسلامة

(42) استبعدنا مسؤولية الناقل بالمجان من هذا الاطار لان اي اصابة يتعرض لها الراكب اثناء عملية النقل بالمجان لا تخضع لاحكام المسؤولية العقدية لعدم وجود عقد بين الناقل والراكب أو المسافر، وبالتالي تخضع لاحكام المسؤولية التقصيرية.

(43) يجب التمييز بين نوعين من الالتزامات العقدية، فهناك التزام لا يكون تنفيذه الا بتحقيق غاية معينة هي محل الالتزام، كالاتزام بنقل حق عيني، والالتزام بالامتناع عن عمل معين. وإذا لم تتحقق الغاية التي قصد إليها المتعاقدان بقي الالتزام غير منفذ، وهناك نوع آخر من الالتزامات هو الالتزام ببذل عناية، تحقق الغرض أو لم يتحقق. فهو لا يرمي الى تحقيق غاية معينة بل هو التزام ببذل العناية للوصول الى غرض، تحقق الغرض أو لم يتحقق فهو التزام بعمل نتيجته احتمالية فهو عمل لا تضمن نتيجته. ويكون المدين قد نفذ التزامه اذا بذل مقدراً معيناً من العناية، ومعيار العناية- في الأصل- هو ما يبذله الشخص العادي ويزيد مقدار العناية عما يبذله الشخص العادي أو ينقص تبعاً لما ينص عليه القانون أو يقضي به الاتفاق. وضابط التفرقة بين الالتزام الذي يكون محله بذل عناية والالتزام الذي يكون محله تحقيق غاية - وفقاً للرأي الراجح - يكمن في طبيعة الغرض=

في عقد نقل الأشخاص، ذهب بعض الفقه⁽⁴⁴⁾ الى ان التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين محله مجرد بذل عناية هي اتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة لتجنب المساس بالمشافر أثناء نقله، ويترتب على ذلك ان يتحمل المشافر عبء اثبات تقصير الناقل عن بذل هذه العناية. وهو ما يتنافى مع توفير الحماية الفعالة للمشافر⁽⁴⁵⁾.

وباستقراء العديد من احكام القضاء في فرنسا⁽⁴⁶⁾ ومصر⁽⁴⁷⁾ تبين لنا بان القضاء الفرنسي والمصري اعتبر هذا الالتزام التزاماً بتحقيق غاية هي منع وقوع الحادث، فإذا وقع الحادث وأصيب المشافر فان الناقل يكون مخلاً بالتزامه، وتقوم على عاتقه المسؤولية عن اخلاله

=الذي يقصد بالعقد الوصول إليه، فإذا كان نوع الالتزام بتحقيق غاية فيكون الخطأ العقدي، أي الاخلال بالالتزام إذا لم تتحقق هذه الغاية. أما إذا كان نوع الالتزام التزام ببذل عناية يكون الخطأ العقدي فيه هو عدم بذل العناية المطلوبة. نقلاً عن د. عبد الرزاق السنهوري : الوسيط في شرح القانون المدني - نظرية الالتزام بوجه عام، ج2، ص 893، رقم428، الطبعة الثالثة 1981م، د. جمال زكي، المرجع السابق، ص240 وما بعدها.

(44) د. وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الاخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمشافر، الطبعة الاولى 2004م، شركة ناس للطباعة، ص38. (سيشار إليه لاحقاً : د.وجدي عبد الواحد، المرجع السابق).

(45) د. جمال زكي، المرجع السابق، ص239، رقم245.

(46) من احكام القضاء الفرنسي في هذا الصدد : حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر في 21 نوفمبر سنة 1911 الذي قضى بأن: "تنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل الالتزام بتوصيل المشافر سليماً معافى الى جهة الوصول" وأكدت في حكم آخر صدر في 1913/1/27 على "ان مسؤولية الناقل عن اصابة المشافر هي مسؤولية عقدية وليست تقصيرية". نقلاً عن د. وجدي عبد الواحد، المرجع السابق، ص17. للمزيد من الأحكام أنظر د. جمال زكي، المرجع السابق، ص234 و 235، هامش رقم 23.

(47) من احكام القضاء المصري في هذا الصدد : حكم محكمة النقض المصرية الصادر في 7 مارس سنة 1979، الذي قضى بأن (عقد نقل الأشخاص يلقي علي عاتق الناقل إلزاماً بضمان سلامة الراكب وهو إلزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن الضرر بغير حاجة إلي إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ الراكب المضروب أو خطأ الغير) الطعن رقم 784 لسنة 45 ق جلسة 1979/3/7 م - محكمة النقض المصرية. وأكدت هذا الاتجاه في العديد من الاحكام : منها الحكم الصادر في 19 يونيو سنة 1994 الذي قضى بأن (المقرر في قضاء هذه المحكمة - أن عقد نقل الأشخاص يلقي علي عاتق الناقل إلزاماً بضمان سلامة الراكب وهو إلزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن الضرر بغير حاجة إلي إثبات وقوع خطأ من جانبه) الطعن رقم 888 لسنة 60 ق جلسة 1994/6/19م، محكمة النقض المصرية، موسوعة مصر لاحكام محكمة النقض الصادرة من الدوائر المدنية من سنة 1994 حتى سنة 2003، للمستشار علي حسن الامام والمستشار جمال أبو حليقة، مركز مصر الدولي للاصدارات القانونية، الجزء الثالث، 2004، ص334. (سيشار إليه لاحقاً : موسوعة مصر لاحكام محكمة النقض، للمستشار الإمام والمستشار أبو حليقة، ج3، المرجع السابق).

بضمان سلامة المسافرين أو الراكب التي لا يستطيع التخلص منها الا بإقامة الدليل بان سبب الحادث اجنبي عنه.

فالناقل - إذن - يلتزم بموجب عقد النقل الذي يبرمه مع عميله بضمان سلامة المسافرين أو الراكب، ولا يتأتى ذلك الا بتوصيله سليماً معافى الى جهة الوصول، ولا يستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية الا إذا اقام الدليل على رجوعه الى سبب اجنبي لا يد له فيه⁽⁴⁸⁾.

وهكذا يتبين مما تقدم أن القضاء في مصر وفي فرنسا- قد القى على عاتق الناقل التزاماً محدداً بضمان سلامة المسافرين وهو التزام بتحقيق غاية هي وصول المسافرين سليماً معافى الى جهة الوصول.

ويتفق ذلك مع الغاية من عقد نقل الاشخاص، ذلك ان الغاية التي يقصدها طرفاه منه ان يصل المسافر الى جهة الوصول سليماً معافى، لأنه مما يتنافى مع طبيعة عقد النقل ان يصل المسافر الى جهة الوصول جثة هامة، فالسلامة في تقدير المسافر لا تقل اهمية عن النقل ذاته، وتعتبر بالنسبة لهذا العقد ضرورة حتمية⁽⁴⁹⁾، وبدونها لا تكون له اي غاية، بحيث يمكن القول ان القاء الالتزام بالسلامة على عاتق الناقل ضروري وعادل⁽⁵⁰⁾.

وقد كان الاساس القانوني الذي استند اليه القضاء الفرنسي في تقدير الالتزام بالسلامة على عاتق الناقل هو نص المادة 1784⁽⁵¹⁾ مدني فرنسي والذي جعل المشرع الفرنسي بمقتضاها الناقل مسئولاً عن فقد الاشياء المسلمة اليه أثناء النقل مالم يثبت رجوع فقدها أو عطبها إلى (حادث فجائي أو قوة قاهرة) وافترض القضاء الفرنسي رجوع الاصابة الى النقل متى وقعت في اثناؤه⁽⁵²⁾ وهو ذات الاساس الذي استند اليه القضاء المصري في تقرير هذا الالتزام⁽⁵³⁾

(48) Cass . Civ. 27-1-1913-S. 73- 1- 1912, note, Lyon , CAEN Cass. Civ – 9 – 2 – (48)

1919, D . 45 – 1-1919. (نقلاً عن د. وجدي عبد الواحد، المرجع السابق، ص40، هامش رقم2).

(49) د. جمال زكي، المرجع السابق، ص238، رقم 245.

(50) وجدي عبد الواحد، المرجع السابق، ص43.

(51) نص المشرع الفرنسي في المادة (1784) من القانون المدني على أن :

"Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure."

نقلاً من الموقع الإلكتروني : <http://codes.droit.org/cod/civil.pdf>

(52) محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، طبعة 1400هـ - 1980م، ص

23:19.(سيشار إليه لاحقاً: محمد عمران، المرجع السابق).

(53) محمد عمران، المرجع السابق، ص35، هامش رقم 40.

وهو الامر الذي لا يستطيع معه الناقل قياساً على المسؤولية عن عطب البضاعة أو ضياعها في اثناء النقل في المادة المذكورة الا بإثبات رجوع الاصابة او الهلاك الى سبب اجنبي عنه، وذلك بغية التيسير على المسافرين في دعواه على الناقل ولا يتحقق هذا الهدف على الوجه الاكمل الا بذلك⁽⁵⁴⁾ وإذا كان الالتزام بضمان سلامة المسافر أو الراكب بدأ في الأساس باجتهاد القضاء على النحو الذي عرضنا له فما هو الموقف التشريعي منه في الوقت الراهن؟

موقف المشرع المصري:

قن المشرع المصري هذا الالتزام بالقانون رقم 17 لسنة 1999 بإصدار قانون التجارة الجديد، والذي تنص المادة 264 منه على ان "1. يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان". وتنص - ايضاً - المادة 266 من نفس القانون على ان "لا يجوز للناقل ان ينفي مسؤوليته عن التأخير أو عن الأضرار البدنية أو غير البدنية التي تلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل الا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب".

موقف المشرع البحريني:

نص المشرع البحريني في المادة - 254 - من قانون التجارة (مرسوم بقانون رقم 7 لسنة 1987) على ان "1- يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذه عقد النقل، ويكون مسئولا عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب...." كما نص في المادة - 256 - من نفس القانون على ان "يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية".

باستقراء النصوص السابقة يتضح بأن المشرع البحريني تبنى التزام الناقل بسلامة المسافرين، ولا يكون أمام الناقل لنفي مسؤوليته الا بإثبات ان الضرر الذي تعرض له المسافر كان بسبب اجنبي كإثبات ان الضرر بسبب القوة القاهرة أو يرجع الى خطأ الراكب نفسه، كما ان المشرع البحريني لم يجز الاتفاق على اعفاء الناقل من المسؤولية عما يصيب الراكب من اضرار بدنية سواء كان الاعفاء كلياً أو جزئياً فليس له اثر قانوني ويكون مصير مثل هذا الاتفاق البطلان بناءً عليه نستنتج أن الالتزام بضمان سلامة الراكب هو التزام بتحقيق نتيجة، وهذا ما أكدته غالبية الفقه و أيده الاجتهاد القضائي، ونصت عليه التشريعات.

(54) د. جمال زكي، المرجع السابق، ص 246:247، رقم 245.

الفرع الثاني

شروط قيام المسؤولية العقدية لناقل الأشخاص بعوض

إن العلاقة التي تحكم أطراف عقد النقل تجد أساسها في المجال التعاقدى الناشئ عن هذا العقد، لذلك فإن مسؤولية الناقل لا تنثار إلا في الحالة التي يخل⁽⁵⁵⁾ فيها الناقل بالتزاماته التعاقدية تجاه المسافر وفق شروط يترتب على تخلف أحدها انعدام تلك المسؤولية. ونبين هذه الشروط على النحو الآتي:

أولاً : ضرورة وجود عقد نقل بين الناقل و المسافر :

يعرف عقد النقل بأنه اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء من مكان معين مقابل أجر معلوم⁽⁵⁶⁾.

والتزام الناقل هذا يجد مصدره في عقد النقل المبرم بينه وبين الشخص المسافر والذي لا يكون صحيحاً إلا إذا كان مستوفياً للأركان الجوهرية التي يقوم عليها⁽⁵⁷⁾.

و يتميز عقد النقل بكونه من العقود الرضائية، بحيث لا يتطلب شكلاً خاصاً لانعقاده⁽⁵⁸⁾ وإنما ينعقد بمجرد توافق أطراف العقد على النقل والأجرة، وهو كذلك عقد معاوضة بحيث يحصل كل متعاقد على مقابل ما يقدمه، ويقوم عقد النقل على تقابل الالتزامات بحيث ينشئ التزامات تبادلية بين الأطراف⁽⁵⁹⁾. ويمكننا القول أنه في حالة عدم وجود عقد صحيح لا تقوم المسؤولية التعاقدية للناقل، غير أنه قد تنثر صعوبة في بعض الأحوال حول التحقق من وجود عقد أو عدم وجوده كما في النقل المجاني، فمبدئياً يمكن القول بأنه إذا كان النقل بغير أجر فلا يكون هناك عقد.

(55) الإخلال يأخذ هنا بمعناه الواسع حيث يشمل حالات عدم تنفيذ الالتزام كلا أو بعضاً وكذا الحالات التي يتأخر فيها التنفيذ عن وقته المحدد وهذا ما أشار إليه المشرع البحريني في المادة (216) مدني والتي تنص على أنه " إذا تعذر تنفيذ الالتزام عيناً أو تأخر المدين في التنفيذ، فعليه تعويض الضرر الذي لحق الدائن بسبب ذلك ما لم يثبت المدين أن عدم التنفيذ أو التأخير كان لسبب أجنبي لا يد له فيه".

(56) نص المشرع البحريني في المادة (224) من القانون التجاري على أنه "1. عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر معلوم....".

(57) وقد تناول المشرع البحريني أركان العقد في المواد (31 : 112) مدني بحريني.

(58) نص المشرع البحريني في المادة (224) من القانون التجاري على أنه "2. يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق....".

(59) يونس أوبرقا، المرجع السابق، ص6.

ثانياً: إصابة الراكب أو المسافر بضرر :

يعتبر الضرر الصورة الملموسة التي تتمثل فيها نتائج الخطأ العقدي وهذا يعني أن الخطأ إذا لم يترتب عليه ضرر فلا داعي لإعمال قواعد المسؤولية⁽⁶⁰⁾.

ويعتد بالضرر الناتج عن الناقل إذا حال هذا الأخير دون تنفيذ التزامه المتعلق أساساً بضمان سلامة الراكب طيلة المدة التي تفصل بين لحظة موافقة الراكب على ركوب المركبة و اللحظة التي غادر فيها هذه المركبة المذكورة. على اعتبار أن الأضرار التي تنتج عن الإصابة التي تقع للراكب إثر انزلاقه أثناء صعوده أو نزوله تدخل هي الأخرى في إطار المسؤولية الناتجة عن عقد النقل⁽⁶¹⁾.

ثالثاً : علاقة السببية بين النقل و الضرر :

لا يكفي لقيام المسؤولية العقدية أن يكون هناك خطأ من جهة و ضرر من جهة ثانية، بل لابد من توافر علاقة سببية بينهما، أي عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدى مما أدى إلى حدوث ضرر للمسافر أو الراكب.

ولما كان إثبات الضرر في الأحوال العادية للمسؤولية العقدية يقع على عاتق الدائن الذي يطالب المدين بتعويضه عن الأضرار التي لحقت به. فإن الأمر يختلف بخصوص عقد النقل إذ إن الدائن المطالب بالتعويض (الراكب) في إطار هذا النوع من المسؤوليات التي تقوم على أساس تحقيق نتيجة معينة لا يلزم إلا بإثبات الضرر العقدي دون الخطأ، اعتباراً لكون المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب المدين (الناقل)⁽⁶²⁾. والقضاء الفرنسي قد ذهب في نفس الاتجاه لما قرر قرينة مفادها أن جميع الحوادث التي تصيب الراكب أثناء نقله يفترض أنها ترجع لعملية النقل ذاتها و تبعاً لذلك يسأل الناقل عنها. وخلافاً لما ذهب إليه القضاء الفرنسي نجد بعض الفقه يفرض على الراكب إثبات علاقة السببية القائمة بين الضرر الذي أصابه و عملية النقل، حيث لا يكفي ادعاء الجرح مثلاً أو الإصابة، بل عليه إقامة الدليل أن الضرر اللاحق به كان بفعل الناقل⁽⁶³⁾.

(60) د. مدحت عبد العال، المرجع السابق، ص 118.

(61) د. محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 233.

(62) د. مدحت عبد العال، المرجع السابق، ص 119.

(63) د. محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 82 و 83.

المطلب الثاني

أسباب إنتفاء مسؤولية الناقل العقدية

نص المشرع البحريني في المادة (254) من قانون التجارة المشار إليه آنفاً على أنه "1. يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذه عقد النقل، ويكون مسؤولاً عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب...." كما نص في المادة (256) من نفس القانون على أنه "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية". ونص في المادة (257) من نفس القانون على أنه "1. فيما عدا حالتها الخطأ العمدي والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه يجوز للناقل أن يشترط إعفائه كلياً أو جزئياً من المسؤولية الناشئة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تلحق بالراكب. 2. ويجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية مكتوباً وأن يكون الناقل قد أعلم به الراكب". ونص في المادة (271) من نفس القانون على أنه "تتقادم بثلاث سنوات كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص".

يتضح من النصوص السابقة بأن الناقل مسئول عن سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، فإذا ما أصيب الراكب بضرر يكون الناقل مسؤولاً عن هذا الضرر، ولا سبيل له أن يدفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الخطأ الذي أدى لحدوث الضرر يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه كإثبات أن الخطأ بسبب قوة القاهرة أو يرجع لخطأ الراكب، ولم ينص المشرع البحريني على خطأ الغير بخلاف ما نصت عليه بعض التشريعات المقارنة، ويمكن القول بأن هذه أسباب قانونية تعفي الناقل من مسؤوليته إذا ما اثبتها، كذلك قد يتفق الناقل مع الراكب على الإعفاء من المسؤولية الناشئة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية شريطة ألا يكون الناقل قد ارتكب خطأ عمدياً أو خطأ جسيماً أدى إلى حدوث الضرر، وهنا نكون أمام سبب اتفاقي يعفي الناقل من مسؤوليته تجاه الراكب المتضرر.

بناءً عليه نقسم هذا المطلب إلى فرعين :

الفرع الأول : الأسباب القانونية لدفع مسؤولية ناقل الأشخاص.

الفرع الثاني : الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية العقدية للناقل.

الفرع الأول

الأسباب القانونية لدفع مسئولية ناقل الأشخاص

نص المشرع البحريني في المادة (254) من قانون التجارة (مرسوم بقانون رقم 7 لسنة 1987) على أنه "1- يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون مسئولا عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير في الوصول ولا يجوز له أن ينفي مسئوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب...." ونص في المادة (271) من نفس القانون على أنه " تتقدم بثلاث سنوات كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص".

بإستقراء النصوص المذكورة آنفاً تبين لنا بان الاسباب القانونية التي تؤدي الى اعفاء الناقل من المسئولية الآتي :

1. القوة القاهرة.

2. خطأ الراكب.

تجنباً للتكرار والاسهاب سوف نتكلم عن الأسباب القانونية بالتفصيل بمشيئة الله تعالى في الفصل القادم وذلك عندما نتكلم عن أركان المسئولية المدنية.

الفرع الثاني

الإعفاء الاتفاقي من المسئولية العقدية للناقل

هناك خلاف فقهي بخصوص إمكانية الاتفاق على الاعفاء من المسئولية عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين أثناء عملية تنفيذ عقد النقل، فظهر من داخل النسق القانوني الفقهي اتجاهان:

الاتجاه الاول : يرى إمكانية إدراج شرط في العقد يعفي الناقل من مسئوليته العقدية عن الأضرار التي قد يتعرض لها المسافرون إلا أن هذا يقتصر فقط على الأخطاء اليسيرة دون الجسيمة⁽⁶⁴⁾.

(64) محمد العلمي، المسؤولية والتعويض عن حوادث السير بين حماية المضرور والمصالح الاقتصادية لمقاوالات التأمين، أطروحة لنيل الدكتوراه في القانون الخاص، وحدة التكوين والبحث في قانون العقود والعقار، جامعة محمد الأول بوجده، كلية الحقوق، المغرب العربي، 2012/2011، ص143، 144. (سيشار إليه لاحقاً: محمد العلمي، المرجع السابق).

الاتجاه الآخر : يذهب إلى أن أي شرط يقضي بإعفاء الناقل من مسؤوليته جراء الأضرار التي قد يتعرض لها المسافرون أثناء عملية النقل تعتبر باطلة ولا يمكن الاعتداد بها لأن السلامة الجسدية للمسافر فوق كل اعتبار ومن ثم لا يمكن أن تكون محلاً لاتفاقات معينة⁽⁶⁵⁾.

وبخصوص موقف المشرع البحريني نص في المادة (256) من قانون التجارة (مرسوم بقانون رقم 7 لسنة 1987) على أنه "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية" كما نص في المادة (257) من نفس القانون على أنه "1. فيما عدا حالي الخطأ العمدي والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه يجوز للناقل أن يشترط إعفائه كلياً أو جزئياً من المسؤولية الناشئة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تلحق بالراكب. 2. ويجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية مكتوباً وأن يكون الناقل قد أعلم به الراكب".

وباستقراء النصوص المذكورة آنفاً نجد ان المشرع البحريني فرق بين الأضرار البدنية التي يتعرض لها المسافر وبين الأضرار غير البدنية، ففي الأولى لا يجوز الاتفاق على الاعفاء من المسؤولية وأي اتفاق يعفي الناقل من المسؤولية يعد باطلاً لا أثر له، أما في الثانية فيجوز الاتفاق على الاعفاء كلياً أو جزئياً من المسؤولية، شريطة ان لا يكون الضرر ناتجاً عن خطأ عمدي أو خطأ جسيم من الناقل أو من تابعيه كما انه يجب ان يكون شرط الاعفاء مكتوباً وان يكون الناقل قد أعلم به الراكب.

وبالرجوع إلى نص المادة (254) من قانون التجارة نجد أن المشرع البحريني لم يدرج خطأ الغير ضمن أسباب إنتفاء أو زوال المسؤولية العقدية للناقل، وهنا نرى أنه لا ضير بالأخذ في هذا الإطار بما استقر عليه القضاء البحريني بخصوص الاعفاء من المسؤولية التقصيرية بسبب خطأ الغير وتكييفه على أساس انه قوة قاهرة أو حادث فجائي. ويشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الاخلال بالالتزام بسلامة المسافر أو الراكب في حالة حدوث الضرر بفعل الغير أن يكون فعل الغير غير متوقع، ولم يكن في الوسع دفعه، فضلاً عن ان يكون فعل الغير هو السبب الوحيد في احداث الضرر⁽⁶⁶⁾.

(65) محمد العلمي، المرجع السابق، ص162.

(66) د. جمال زكي، المرجع السابق، ص263، رقم45.

وخلاصة القول في نهاية هذا المبحث التمهيدي، فإن المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، قد تكون مسؤولية عقدية، إذا كان المتضرر من الحادث أحد الركاب وأصيب أثناء عملية النقل، أو قد تكون مسؤولية تقصيرية، إذا كان المتضرر من الحادث غير الراكب كأن يكون احد المارة في الطريق، أو من الركاب إلا انه أصيب قبل أو بعد عملية النقل.

بيد أنه من المتصور أن ينطبق عليها شروط المسئوليتين في ذات الوقت، فنكون أمام إشكال تحديد نوع المسؤولية. فليس هناك معيار دقيق لتحديد نطاق المسؤولية العقدية، ومن جانبنا نرى ان لا حاجة الى اللجوء الى المسؤولية العقدية، وان اللجوء الى المسؤولية التقصيرية في هذا المجال يكفي لتحقيق الحماية للمتضرر من الحوادث ما دام ان مسؤولية حارس أو قائد المركبة مفترضة وتقوم على اساس حراسة الاشياء فعبء الاثبات - سواء كان في المسؤولية العقدية أم في المسؤولية التقصيرية - يقع على عاتق المسئول عن الحادث، فمسئوليته مفترضة سواء في ظل احكام المسؤولية التقصيرية أو في ظل احكام عقد النقل، وليس بمقدوره دفع المسؤولية عنه أو التخلص منها الا بإثبات ان الضرر يعود الى سبب أجنبي كالقوة القاهرة أو فعل المضرور نفسه أو فعل الغير. كما انه من الأفضل للمضرور تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية حيث أنه يتم التعويض في ظل أحكامها عن الضرر المتوقع وغير المتوقع، بخلاف المسؤولية العقدية التي لا يتم التعويض الا عن الضرر المتوقع أما بالنسبة للضرر غير المتوقع فلا يتم التعويض عنه الا إذا كان ناتجاً عن غش أو خطأ جسيم.

أياً ما كان نوع المسؤولية سواء كانت تقصيرية أو عقدية، فهناك تساؤل يثور في هذا المجال ما هو الأثر المترتب على هذه المسؤولية؟ بالطبع الاثر المترتب على المسؤولية هو التعويض فغاية المضرور من رفع الدعوى هو الحصول على التعويض وجبر ما لحق به من ضرر، فما هي ضوابط الحصول عليه؟ ومن هو المسئول عن دفعه؟ وما هي طرق تقديره؟ هذا ما سنجيب عنه في الفصول القادمة بمشيئة الله تعالى.

الفصل الأول

ماهية حوادث المركبات غير المؤمنة وضوابط التعويض عنها

المبحث الأول : مفهوم حوادث المركبات.

المطلب الأول : مفهوم المركبة.

المطلب الثاني : مفهوم الحادث.

المبحث الثاني : تحقق أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات وشروط التعويض عنها.

المطلب الأول : تحقق أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات.

المطلب الثاني : توافر شروط قانون صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات.

الفصل الأول

ماهية حوادث المركبات غير المؤمنة وضوابط التعويض عنها

تمهيد وتقسيم :

وفقاً للقانون البحريني يجب على مالك المركبة التأمين على مركبته من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات، فالتأمين اجباري⁽⁶⁷⁾، إلا أن بعض المركبات قد تجدها خارج مظلة التأمين بطريقة أو بأخرى، فالبعض منها تنتهي صلاحية بطاقة التأمين ولم يقم مالكها بتجديد التأمين فتصبح غير مؤمنة، أو يخالف عقد التأمين على نحو يؤدي إلى عدم التزام شركة التأمين بالتعويض عن الحادث، كأعطاء أبنة القاصر المركبة لقيادتها فتكون المركبة خارج مظلة التأمين، الخ من الحالات التي تجعل المركبة خارج مظلة التأمين، ففي حال حصول حادث وكانت المركبة مؤمنة فلا إشكالية حيث أن شركة التأمين ملزمة بدفع التعويض عن الحادث، فالإشكالية عند حصول حادث من مركبة خارج مظلة التأمين، فقد نواجه إفسار المسئول عن الحادث، فلا بد من الرجوع الى صندوق التعويضات للحصول على التعويض عن الحادث، فما هي ضوابط الحصول على التعويض في مثل هذه الحالات؟

من البديهي - من أجل الحصول على تعويض أو إثارة فكرة التعويض - لا بد من تحقق أركان المسؤولية المدنية، كما أن المشرع في قانون صندوق التعويضات تطلب عدة شروط من أجل الحصول على التعويض، فلا بد من توافرها حتى يتسنى للمتضرر مطالبة الصندوق بالتعويض، وعليه سوف نتناول في هذا الفصل تحقق أركان المسؤولية المدنية والشروط التي اشترطها قانون التعويضات في مبحث، وقبل الحديث عن الأركان والشروط لا بد لنا من افراد مبحث نتكلم فيه عن مفهوم حوادث المركبات. بناءً عليه نقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

المبحث الأول : مفهوم حوادث المركبات.

المبحث الثاني : تحقق أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات وشروط التعويض عنها.

(67) تنص المادة (1) من قانون التأمين الاجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات البحريني رقم (3) لسنة 1987 على أن "...يجب عند تسجيل اية مركبة بادارة المرور والترخيص بوزارة الداخلية ان يرافق طلب التسجيل وثيقة تأمين سارية المفعول مدة التسجيل. وفي حالة تجديد تسجيل المركبة يتعين ان تكون هناك وثيقة تأمين سارية المفعول مدة التجديد ويعتبر في حكم الوثيقة كل اخطار بتجديدها...".

كذلك تنص المادة السابعة من قانون المرور البحريني رقم (23) لسنة 2014 على أنه "يشترط لتسجيل المركبة: 2...التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبة طوال مدة التسجيل لدى إحدى شركات أو هيئات التأمين التي تباشر نشاطها في المملكة طبقاً للقانون".

المبحث الأول

مفهوم حوادث المركبات

تمهيد وتقسيم :

مما لا شك فيه ان مملكة البحرين شهدت زيادة كبيرة في عدد المركبات، وأخذت اعدادها تتصاعد باستمرار، وقد وصل عددها في بداية عام 2015 إلى (600,000) ست مائة الف مركبة تقريباً أو أكثر حسب تصريح مدير عام الادارة العامة للمرور⁽⁶⁸⁾، ولو قارنا معدل المركبات بمعدل عدد السكان⁽⁶⁹⁾ لوجدنا ان لكل شخصين مركبة تقريباً، فهذه الزيادة المرتفعة في اعداد المركبات وما تسببه من ازدحام مروري، تؤدي إلى زيادة مرتفعه في معدل الحوادث المرورية، ولكي يتم الالمام بكل ما يتعلق بالمركبات والحوادث المرورية فسنتكلم في هذا المبحث وبشكل مختصر عن أنواع المركبات وشروط تسجيلها وكذلك سنتعرف على أنواع الحوادث المرورية واسبابها.

بناءً على ذلك نقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

المطلب الأول : مفهوم المركبة.

المطلب الثاني : مفهوم الحادث.

(68) <http://www.alwatannews.net/NewsViewer.aspx?ID=91635>

(69) نقصد بعدد السكان البحرينيين والاجانب، فلو قارنا عدد المركبات بعدد البحرينيين فقط لوجدنا ان عدد

المركبات تجاوز عدد السكان للمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع ادخل الرابط التالي :

<http://www.alwasatnews.com/news/1068608.html>

المطلب الأول

مفهوم المركبة

تمهيد وتقسيم :

المركبة هي الوسيلة التي يقع الحادث بواسطتها، ولولاها لما حصلت الحوادث المرورية، وتشتت معظم التشريعات شروط عامة تشمل جميع المركبات، وشروط خاصة بسبب نوع المركبة والغرض الذي من أجله أعدت، سواء أعدت لنقل الأشخاص أو لنقل البضائع أو لنقل المعدات أو أعدت لجر الآلات الزراعية أو الصناعية أو الانشائية، وعليه سنتناول في هذا المطلب مفهوم المركبة في الفرع الأول منه، وبيان الشروط العامة الواجب توافرها في المركبة في الفرع الثاني.

بناءً على ذلك نقسم هذا المطلب إلى فرعين :

الفرع الأول : تعريف المركبة وبيان أنواعها.

الفرع الثاني : الشروط الواجب توافرها لتسيير المركبة.

الفرع الأول

تعريف المركبة وبيان أنواعها

أولاً : تعريف المركبة :

أ. تعريفها في اللغة :

1. المركبة والمركب : المركب هو الدابة : تقول هذا مركبي، الجمع المراكب، والمركب المصدر تقول ركبت مركباً أي ركوباً والمركب: الموضع، المركبة : جمع مركبات وما يعد للركوب وهي وسيلة نقل ارضي أو بحري أو جوي⁽⁷⁰⁾.

2. السيارة : وجمعها سيارات، وأصلها من "سار" "سيرا" وهو الذهاب، "السيارة" القوم الذين يسيرون بالقافلة أو فيها، يقول تعالى (وَجَاءَتْ سَيَّارَةٌ فَأَرْسَلُوا وَارِدَهُمْ فَأَدْلَى دَلْوَهُ ۚ قَالَ يَا بُشْرَىٰ

(70) لسان العرب، للامام أبي الفضل جمال الدين بن منظور، المكتبة التوقيفية، القاهرة، ج3، ص349، المنجد في اللغة العربية دار المشرق، بيروت، لبنان، 2001م، ص58.

هَذَا غُلَامٌ ۖ وَأَسْرُوهُ بَضَاعَةً ۖ وَاللَّهُ عَلِيمٌ بِمَا يَعْمَلُونَ⁽⁷¹⁾. أي جاءت قافلة. "والسيارة" عربية آلية الحركة تسير بالبنزين ونحوه، وتستعمل في الركوب والنقل وغيره⁽⁷²⁾.

وعليه فإن المعنى اللغوي يدل على أن المركبة والسيارة عبارة عن الوسيلة أو الأداة التي تستخدم للركوب والتنقل و النقل.

ب. تعريفها في الاصطلاح :

عرف قانون المرور البحريني رقم 23 لسنة 2014 في المادة الأولى المركبة بانها : "كل وسيلة من وسائل النقل أعدت للسير ذات عجلات أو جنزير وتسير بقوة آلية أو جسدية (إنسان أو حيوان) أو تسحب بأية وسيلة"⁽⁷³⁾. وباستقراء تعريف التشريع البحريني للمركبة والتشريعات المقارنه نجد انها متشابهه، فتعريف المركبة قد ينطبق على أي وسيلة من وسائل النقل البري كالمركبة والتي هي وسيلة للسير وتسير بقوة آلية ولها عجلات، وينطبق كذلك على الدراجات النارية فهي وسيلة سير لها محرك آلي كمركبات الرفع والجرح والدفع.

ثانياً : أنواع المركبات :

قسم المشرع البحريني المركبات إلى عدة أنواع وذلك في المادة (4) من قانون المرور رقم (23) لسنة 2014 على النحو الآتي :

" تصنف المركبات على النحو الآتي:

1. المركبة : كل مركبة آلية تستخدم عادة في نقل الأشخاص أو الأشياء أو كليهما، أو في جر المركبات المعدة لنقل الأشخاص والأشياء أو كليهما.
2. المركبة الإنشائية والزراعية : كل مركبة آلية تستخدم في العمل الإنشائي أو الزراعي وما يتصل بهما.

(71) سورة يوسف الآية : (19).

(72) لسان العرب لابن منظور، ج6، المرجع السابق، ص506.

(73) النصوص المقابلة للنص البحريني من التشريعات المقارنة وبنفس المعنى : المادة (2) من قانون المرور اليمني رقم (46) لسنة 1991م، والمواد (3،4) من قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973م، والمادة (2) من قانون المرور الكويتي رقم (67) لسنة 1976م، والمادة (1) من قانون المرور الفلسطيني رقم (5) لسنة 2000م.

3. **المقطورة** : مركبة بدون محرك تجرها مركبة أو أية آلة أخرى.
 4. **نصف المقطورة** : مركبة بدون محرك يرتكز جزء منها أثناء السير على سيارة أو على الآلة التي تجرها.
 5. **الدراجة الآلية** : مركبة ذات عجلتين أو أكثر مجهزة بمحرك آلي، وقد يلحق بها عربة (سلة أو صندوق)، وليست مصممة على شكل سيارة ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء.
 6. **الدراجة العادية (الهوائية)** : مركبة ذات عجلتين أو أكثر غير مجهزة بمحرك آلي وتسير بقوة راكبها ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء.
 7. **العربة** : مركبة تسير بقوة الحيوان أو الإنسان ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء.
- ويجوز للوزير بقرار منه أن يضيف أنواعاً أخرى للمركبات، أو ما يندرج تحت النوع الواحد منها، أو يلغي أنواعاً من المركبات المشار إليها بالفقرة السابقة أو بعض ما يندرج تحت أي نوع منها.⁽⁷⁴⁾
- هذا ومن خلال استقراءنا أنواع المركبات في التشريع البحريني والتشريعات المقارنه محل الدراسة نجد انه ليس ثمة اختلاف فيها من حيث المعنى ولكن الاختلاف من حيث استخدام بعض أنواع المركبات فالتشريع البحريني كغيره من التشريعات المقارنة تضمن العديد من أنواع المركبات، وعلى كل حال فمهما تنوعت المركبات فإنها تظل من الأسباب المؤدية إلى وقوع الحوادث.

الفرع الثاني

الشروط الواجب توافرها لتسيير المركبة

يلزم قانون المرور البحريني أي مركبة خاضعة للسير بنوعين من الشروط أولها : شروط التسجيل وترخيص سير المركبات، وثانيها : شروط الأمن والمتانه، وبيان ذلك كالآتي :

(74) يقابل هذا النص من التشريعات المقارنة : المواد (9:4) من قانون المرور المصري، نص المادة (2) من قانون المرور اليمني، والمادة (1) من قانون المرور الكويتي، والمادة (1) من قانون المرور الفلسطيني.

أولاً : شروط التسجيل والترخيص :

اشترط المشرع البحريني⁽⁷⁵⁾ عدة شروط من أجل تسجيل المركبة وهي كالاتي :

نص في المادة (7) من قانون المرور رقم (23) لسنة 2014 على أنه :

"يشترط لتسجيل المركبة :

1. تسديد الرسم المقرر للتسجيل.
 2. التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبة طوال مدة التسجيل لدى إحدى شركات أو هيئات التأمين التي تباشر نشاطها في المملكة طبقاً للقانون.
 3. استيفاء المركبة لشروط الأمن والمتانة وسلامة البيئة التي تحددها اللائحة التنفيذية.
- ونص في المادة (8) من نفس القانون على أنه : "تفحص المركبة فنياً في الزمان والمكان اللذين تحددهما الإدارة بعد سداد الرسم المقرر للفحص أو مقابل الخدمة بحسب الأحوال، وإذا ثبت عدم صلاحية المركبة أعلن مقدم الطلب كتابة برفض طلبه مع بيان الأسباب".
- باستقراء النصوص السابقة يتبين لنا بأن المشرع البحريني اشترط من أجل تسجيل المركبة الآتي:
- أ. الفحص الفني : فيجب قبل التسجيل فحص المركبة فنياً في الإدارة العامة للمرور قسم الفحص الفني، فإذا اجتازت الفحص، فعلى المالك :
 - ب. التأمين على المركبة من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبة طوال مدة التسجيل.
 - ج. تسديد الرسم المقرر للتسجيل.
 - د. استيفاء المركبة لشروط الأمن والمتانة وهذا ما سنتعرف عليها في البند التالي.

(75) ويقابل هذه النصوص من التشريعات المقارنة (المواد من (3-15) من قانون المرور اليمني، المواد (216-254) من قانون المرور المصري، المواد (13-23) من قانون المرور الاماراتي، المواد (2-15) من قانون المرور العماني، المواد (8-10) من قانون المرور القطري، المواد (4-14) من قانون المرور الكويتي.

ثانياً : شروط الأمن والمتانة وسلامة البيئة في المركبات :

اشترطت اللائحة التنفيذية لقانون المرور البحريني قرار رقم (154) لسنة 2015 في الباب الرابع "المواد من (129-143)"⁽⁷⁶⁾ شروط عامة وفي المواد (144-180) شروط خاصة وسنكتفي بذكر بعض الشروط العامة المهمة كما وردة في اللائحة التنفيذية تجنباً للاسهاب، بشكل موجز وهي كالتالي :

1. يجب أن تكون المركبة مصممة ومصنعة حسبما تقتضيه أصول وفنون الصناعة، وأن تكون جميع أجزائها متينة وسليمة ومثبتة تثبيتاً تاماً وخالية من العيوب بأنواعها.

2. يجب أن تكون المركبة دائماً في حالة صالحة للاستعمال والسير على الطريق، وأن تتوفر فيها شروط الأمن والمتانة المقررة في القانون و اللائحة والقرارات الصادرة تنفيذاً لهما أو في أي من القوانين المعمول بها في مملكة البحرين، بحيث لا تعرض للخطر قائدها أو ركبها أو مستعملي الطريق، أو تسبب ضرراً للأشخاص أو الممتلكات العامة أو الخاصة.

ويعتبر من شروط الأمن والمتانة وجود أحزمة السلامة ومساند الرأس وطفاية الحريق، والالتزام بكافة الشروط الواجب توافرها في المركبة أو في أجزائها أو حملتها بمقتضى القانون و اللائحة والقرارات الصادرة تنفيذاً لهما⁽⁷⁷⁾.

3. **الفرامل**⁽⁷⁸⁾ : يجب أن يكون لكل مركبة وسيلتان مستقلتان على الأقل يمكن بواسطة أي منهما التحكم في سير المركبة وإيقافها بطريقة كاملة وسريعة ومأمونة، كما يجب أن يكون تأثيرهما متساوياً على العجلات المتماثلة بكل جانب. وذلك على التفصيل الآتي :

- الوسيلة الأولى: فرامل الخدمة ويكون تشغيلها آلياً أو بالهواء المضغوط أو بضغط السوائل أو بأية طريقة أخرى مأمونة، ويكون تأثيرها على جميع عجلات المركبة وعلى العجلات الخلفية في الدراجات الآلية. وفي حالة تشغيل الفرامل بالهواء المضغوط أو بضغط السوائل،

(76) يقابلها من التشريعات المقارنة (المواد من (133-155) - الباب الثالث من اللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري الصادرة بالقرار الوزاري رقم (2777) لسنة 2000 ، الباب الرابع المواد (101 - 120) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور اليمني الصادرة بالقرار الوزاري رقم (331) لسنة 1998م ، المواد (2-28) من قانون المرور القطري ، المواد (22-25) من قانون المرور الفلسطيني ، والمواد (4-14) من قانون المرور الكويتي ، والمواد (34 - 42) من قانون المرور الاماراتي).

(77) انظر المادة 129 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور البحريني.

(78) انظر المادة 139 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور البحريني.

يجب أن تكون الأجهزة من خزانات هواء ومواسير وخرطوم سليمة وصالحة للاستعمال بكفاءة ولا تسمح بأي ترشيح أو تسرب.

- الوسيلة الثانية: فرملة تأمين الإيقاف، ويكون تشغيلها باليد أو بالقدم، ويجب أن تكون مستقلة في عملها تماماً وأن يكون تأثيرها على عجلات محور واحد على الأقل، وأن يكون تأثيرها في الدراجات الآلية على العجلات الأمامية.

وفي حالة وجود مقطورة أو نصف مقطورة موصولة بالمركبة، يجب أن تسمح وصلات أجهزة الفرامل بين المركبتين بحرية الحركة للمجموعة الكاملة أثناء السير.

تلك بعض الشروط العامة⁽⁷⁹⁾ التي يجب توافرها في المركبة الجائز تسييرها في الطرقات وهذه الشروط تشمل جميع المركبات، وقد فصلت هنا عدم ذكر الشروط الخاصة لسيارات الأجرة، وكذا الشروط الخاصة لسيارات النقل الثقيل أو الخفيف، فهذه الشروط يتم التأكد منها من قبل الإدارة العامة للمرور عند تسجيل المركبة ومنح تصريح مزاولة العمل في المركبة حسب الغرض المعدة له تلك المركبة.

ثالثاً : المركبات المعفية من التسجيل والترخيص :

نص المشرع البحريني في المادة (15) من قانون المرور على أنه : "تحدد اللائحة التنفيذية إجراءات وشروط تسجيل المركبات المملوكة للدولة، والهيئات السياسية والقنصلية، ومدتها، وكيفية تجديدها، وإجراءات الفحص الفني وشكل لوحات أرقام التسجيل التي تحملها تلك المركبات، والرسوم المقررة في جميع الحالات". وتنفيذاً للمادة (15) نظمت اللائحة التنفيذية المشار إليها آنفاً في الباب السادس (المواد 197-200) تسجيل مركبات الدولة ومركبات الهيئات السياسية والقنصلية العاملة في مملكة البحرين، وفي المادة (201) تم إعفاء مركبات قوة دفاع البحرين ومركبات الحرس الوطني حسب ما هو موضح بنص المادة المذكورة والتي تنص على أنه : "تُعفى مركبات قوة دفاع البحرين ومركبات الحرس الوطني من الحصول على شهادة التسجيل وشهادة الملكية، ويكون لهذه المركبات لوحات أرقام تسجيل خاصة بها تعدها قوة دفاع البحرين والحرس الوطني بالتنسيق مع الإدارة".

(79) للمزيد من التفاصيل والاطلاع على جميع الشروط العامة أنظر المواد (143:129) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور البحريني قرار رقم (154) لسنة 2015.

بناءً عليه في التشريع البحريني لم تستثن من التسجيل الا مركبات قوة دفاع البحرين والحرس الوطني، بيد انه في بعض التشريعات المقارنة⁽⁸⁰⁾ تم استثناء مركبات الحكومة وبعض المركبات الأخرى. وأياً ما كان الأمر فالاستثناء يقتصر فقط على الاحكام الخاصة بدفع الرسوم والتسجيل، أما بقية الاحكام الخاصة بالمسؤولية والتعويض عن حوادث المركبات فلا يمكن أعفاء أي مركبة منها لتعلقها بالنظام العام.

المطلب الثاني

مفهوم الحادث

تمهيد وتقسيم :

لم يتناول المشرع البحريني - في قانون المرور ولا في قانون التأمين الاجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات - تحديد مفهوم الحادث المروري، ومع ذلك فقد وجدت محاولات فقهية وتشريعية لتحديد مفهوم الحادث المروري، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فانه لا يوجد تقسيم معين لأنواع الحوادث المرورية، يتم من خلاله تحديد أنواع الحوادث المرورية، التي تقع والأسباب المؤدية إليها، لذا سنقوم بتقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع : الأول منه سنخصصه لتعريف الحادث المروري وبيان أنواعه، والثاني منه لتحديد وتوضيح اسباب الحوادث المرورية، والثالث منه الوقاية من الحوادث المرورية وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول : تعريف الحادث المروري وبيان أنواعه.

الفرع الثاني : اسباب الحوادث المرورية.

الفرع الثالث : الوقاية من الحوادث المرورية.

(80) كالتشريع اليمني المواد (20-21) من قانون المرور اليمني (والذي اعفى المركبات من التسجيل : المركبات الآلية الجديدة التي في حوزة صناعتها ووكلائها التجاريين والذين يزاولون مهنة التجارة فيها، اضافة الى المركبات التي تدخل اراضي الجمهورية بطريقة قانونية، المركبات الآلية التابعة للمؤسسة العسكرية والأمنية على شرط ان تحمل الارقام العسكرية والاشارات الخاصة بالوحدات التي تنتمي إليها، المركبات الآلية التي يدخل بها الزوار الى الجمهورية سواء كانت تحمل شهادة دولية أو غير دولية..، والزم قانون المرور الجهات ذات العلاقة بالمركبات المعفية من التسجيل مجموعة من الشروط : على وكلاء محلات ومعارض بيع وشراء وصنع المركبات موافات سلطة الترخيص بالبيانات والمعلومات التي يصدر بتحديد قرار من الوزير المختص، يجوز لسلطة الترخيص ان تمنح شهادة تسجيل مؤقتة وفقاً لقانون الجمارك لاية مركبة آلية ادخلت الى الجمهورية من قبل مالكيها أو من يخوله له في ذلك اثناء زيارة الجمهورية لغرض استعمالها. ومن النصوص المقابلة في التشريعات المقارنة :المواد (25-30) من قانون المرور المصري، المادة (2) من قانون المرور القطري، المادة(31) من قانون المرور الاماراتي.

الفرع الأول

تعريف الحادث المروري وبيان أنواعه

سندرس في هذا الفرع موقف التشريع، والفقهاء في تعريف الحادث مع بيان أنواع الحوادث المرورية وذلك كالآتي :

أولاً : تعريف الحادث المروري :

الحادث لغة : هو كل ما جد، وحدث بعد ان لم يكن، أو الأمر الطارئ، أو الأمر المنكر غير المعتاد، والنازلة، والنائبه، والواقعة، وجمعه حوادث⁽⁸¹⁾.

والمُروري : نسبة إلى المرور، بضم الميم، بمعنى السير والعبور⁽⁸²⁾.

أما من الناحية الاصطلاحية : فقد عرف بعض الفقهاء الحادث المروري بأنه : حدث غير متعمد ينتج عنه اصابات ملموسة⁽⁸³⁾.

وقيل هو : كل حادث تسببه المركبه سواء أثناء تحركها أو وقوفها أو تشغيلها أو أي صورة كانت⁽⁸⁴⁾.

وعرفه المجلس القومي الأمريكي : هو تلك الواقعة من سلسلة من الاحداث تتجم عنها في العادة وفاة أو إصابة أو تلف في الممتلكات⁽⁸⁵⁾.

(81) لسان العرب، المرجع السابق، ص86، 87، والمعجم الوسيط، (لبنان)، ناصر سيد أحمد، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ط1، 2008م، ص160.

(82) المعجم الوسيط، لبنان، المرجع السابق، ص582.

(83) د.عبد العزيز البيلي، أهمية التخطيط للسلامة المرورية في الجمهورية اليمنية، بحث مقدم للحصول على درجة الماجستير في المعهد العالي لضباط الشرطة، 1996، ص59.

(84) د.غازي خالد أبو عرابي، مدى تغطية التأمين الإجباري للأضرار الجسدية الناشئة عن حوادث السيارات في القانونين الاردني والاماراتي دراسة مقارنة بالفقهاء الاسلامي، بحث منشور في مجلة الشريعة والقانون، الاردن، العدد 36، 2008، ص162.

(85) د. أحمد بخيت الغزالي، ضمان عثرات الطريق في الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ط2، 2002م، ص31، أ. عبد الله علي النويره، الحوادث المرورية، اسبابها، انواعها، نتائجها، طرق تخطيطها، ط1، 2001م، ص10.

وعرفته منظمة الصحة العالمية بقولها : هو الذي يقع في حركة المرور على الطريق، وتساهم فيه مركبة واحدة متحركة على الأقل مما يتسبب عنه إصابات بالركاب أو المركبات أو الممتلكات⁽⁸⁶⁾.

وقد عرفه المشرع العماني بأنه "كل ما يقع بفعل المركبة أو نتيجة استخدامها أو تناثر أو سقوط شيء منها أو انفجارها أو حريقها أو سرقتها ولو لم تكن في حالة سير"⁽⁸⁷⁾.

وعرفه المشرع الاردني بأنه " كل واقعه الحقت أضراراً بالغير ناجمة عن استعمال المركبة أو انفجارها أو حريقها أو تناثر أو سقوط أشياء منها"⁽⁸⁸⁾.

وعلى ذلك فإن الحادث المروري : هو كل ما يحدث للمركبة أو منها أثناء سيرها بسبب توافر ظروف معينة ودون توقع وتدبير سابق، من أي طرف من الأطراف المشتركة في الحادث، وينتج عنه إزهاق للأرواح أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الأجسام.

ومما سبق يتبين لنا ان التعريفات الاصطلاحية السابقة جاءت على سبيل العموم، وغير شاملة لجميع الأضرار التي تقع من المركبة ونتائجها، فبعضها ذكر الاصابات فقط ولم يذكر الوفاة، والأضرار المالية، وبعضها ركز على الحوادث التي تقع في أثناء سير المركبة، أو سقوط شيء منها أو حريقها أو انفجارها، رغم ان كثيرا من الحوادث المرورية تقع في أثناء وقوف واصلاح المركبة، والبعض الآخر ذكر الحوادث الواقعة في أثناء الوقوف ولكنه لم يذكر نتائج الحوادث، وعليه فاننا نجد ان انسب تعريف يحدد معنى الحادث المروري بشكل دقيق ويشمل جميع الأضرار التي تقع من المركبة هو تعريف القانون العماني.

وفي تقديرنا يفضل ترك بعض التعريفات للفقهاء، فحسناً صنع المشرع البحريني بعدم تعرضه لتعريف الحادث، تجنباً لأي نقص في التعريف مما يؤدي إلى استبعاد بعض الأضرار أو النتائج المترتبة على الحوادث.

ولكي يتبين لنا الحوادث التي تقع بفعل المركبة لا بد ان نتعرف على أنواعها كما يلي :

(86) جمال دراويش، تعويض متضرري حوادث الطرق في فلسطين (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة القديس يوسف، لبنان، 2014م، ص51. (سيشار إليه لاحقاً: جمال دراويش، المرجع السابق).

(87) قانون التأمين الإلزامي العماني رقم 34 لسنة 1994م، المادة (1).

(88) نظام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات الاردني رقم 32 لسنة 2000، المادة (2).

ثانياً : أنواع الحوادث المرورية :

بالنظر في التعريفات السابقة نجد ان حوادث المرور كثيرة ومتنوعة، ومع ذلك فثمة تقسيم تعارف عليه بعض الباحثين المتخصصين والمهتمين بحوادث المرور وذلك على النحو الآتي :

1. حوادث التصادم :

وهي الحوادث التي تقع بين مركبتين أو أكثر تصطدم ببعضها البعض⁽⁸⁹⁾.

وهذا النوع من الحوادث هو الأكثر انتشاراً وخاصةً داخل المدن الرئيسية، وفي الغالب تنتج عن هذه الحوادث خسائر بشرية اشدها الوفاة، أو الإصابات الجسيمة أو المتوسطة أو التي قد يؤدي إلى عجز كلي أو جزئي للمصاب، كما ان خسائرها المادية كبيرة في المركبات، فبعضها قد يؤدي إلى تلف المركبة نهائياً، وان اصلاح بعضها قد يحتاج إلى مبالغ طائلة.

2. حوادث الدهس :

وهي الحوادث التي تنتج عن صدم مركبة لشخص أو أكثر وينتج عن ذلك اصابة الشخص باصابة بسيطة أو جسيمة أو وفاة⁽⁹⁰⁾.

وهذا النوع من الحوادث كثير الوقوع في المدن الرئيسية، كما قد يقع بعض هذه الحوادث في خارج المدن الرئيسية، وخاصةً على الخطوط الطويلة التي تقع بجوارها الأسواق والمدارس⁽⁹¹⁾.

(89) أ. عبد الله النويره، الحوادث المرورية، المرجع السابق، ص11.

(90) المرجع نفسه، ص24، د. عبد العزيز البيلي، المرجع السابق، ص61.

(91) أ. عبد الله علي النويره، الخدمات الميدانية في مجال المرور، ط4، 2007م، ص102.

3. حوادث الانقلاب :

وهي الحوادث التي ينتج عنها خروج المركبة من مجال سيرها واختلال توازنها وانقلابها عن الوضع الطبيعي⁽⁹²⁾.

وتقع هذه الحوادث في الخطوط الطويلة والمرتفعات الجبلية وفي المدن الرئيسية، وينتج عن هذه الحوادث الاصابات البشرية والوفاة، وكذلك الخسائر في المركبات المنقلبة وبعض الممتلكات الخاصة والعامة التي قد تتسبب فيها حوادث الانقلاب عند خروج المركبة المنقلبة عن خطها واصطدامها بالبيوت أو بالمركبات وبالأشياء التي في طريقها.

4. الحوادث الأخرى :

وهذا النوع من الحوادث نادر الوقوع وأغلب الباحثين لا يدرجه ضمن التقسيم السابق ومن هذا النوع من الحوادث الآتي :

أ. حوادث الاصطدام بأشياء ثابتة : مثل اصطدام المركبة بأعمدة الكهرباء وحواجز الطريق والمنازل والجبال.

ب. حوادث الاصطدامات بالحيوانات : مثل الاصطدام بالجمال والحمير والكلاب .. وقد تسبب هذه التصادمات في خروج المركبة وانقلابها، ما ينتج عنها خسائر مادية وبشرية سواء في الركاب أو السائقين.

ج. حوادث السقوط : وتشمل حوادث تساقط الركاب من فوق المركبات، حوادث تساقط الأحجار من فوق المركبة، حوادث سقوط احجار على المركبات في الطرق الجبلية، حوادث انزلاق دون انقلاب المركبة.

وثمة حوادث قد تقع ويمكن ان تدخل ضمن هذا النوع ولكنها حوادث قليلة ونادرة جدا مثل سقوط مركبة على أحد العمال في ورش اصلاح المركبات، أو خروج اطارات المركبات عن موضعها.

(92) د. عبد العزيز البيلي، المرجع السابق، ص59.

الفرع الثاني

أسباب الحوادث المرورية

من المعلوم ان أسباب الحوادث المرورية لا يمكن معالجتها بالحلول النظرية، إذ لا بد من التخطيط المروري والمتابعة المستمرة وتسخير الامكانيات والطاقات القادرة للحد منها، وتشير الكثير من الدراسات، إلى عدة أسباب رئيسية تؤدي إلى وقوع حوادث المرور وتتمثل هذه الأسباب في : (العنصر البشري، المركبة، الطريق والعوامل الطبيعية)⁽⁹³⁾.

وسنقوم بتوضيح الكيفية التي تساهم فيها هذه العوامل أو المسببات في وقوع حوادث المرور على النحو الآتي :

أولاً : العنصر البشري :

يشتمل العنصر البشري على كل من :

1. السائق : السبب الرئيسي في وقوع الحوادث هو العامل البشري أي السائق، فسلوكه الذي يسلكه قبل وقوع الحادث يعتبر من أهم العوامل التي تتسبب في الحوادث، والذي يتمثل في اللامبالاة والتهور وعدم الكفاءة وقلة الخبرة أو زيادة الثقة بالنفس والمركبة. ويصنف الباحثون العوامل البشرية المسببة لحوادث المرور فيما يلي⁽⁹⁴⁾:

أ. العمر : توصل الباحثون إلى أنه كلما انخفض العمر والمستوى التعليمي زادت السلوكيات الخاطئة التي تتمثل في السرعة الزائدة وعدم التقيد بإشارات المرور، والتجاوز الخاطئ، وغيرها من السلوكيات الخاطئة. وحسب التقرير الذي نشرته منظمة الصحة العالمية عام (2007) بأن حوادث المرور تمثل أهم مسببات الوفيات في أوساط الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 سنة و 24 سنة، ويشير التقرير، إلى أن حوادث المرور تتسبب سنوياً في هلاك زهاء 400.000 من الشباب الذين تقل أعمارهم عن 25 عاماً وفي إصابة الملايين من الشباب الآخرين أو إعاقتهم⁽⁹⁵⁾.

(93) جمال دراويش، المرجع السابق، ص 63.

(94) الرشيد علي بن ضبيان، نتيجة مهارات رجال المرور في مجال التوعية المرورية، دورة تدريبية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2007، ص 21.

(95) <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2007/pr17/ar/>

ب. **الحالة الطبية** :على السائق أن يكون بصحة جيدة أثناء القيادة، وفي حالة المرض هناك بعض الأدوية التي لا يجوز القيادة أثناء تناولها، إذ إنها تؤثر بشكل سلبي على التركيز وعلى القدرة على التعامل مع الظروف الصعبة⁽⁹⁶⁾.

ج. **الكحول وتأثيراته** : هناك إجماع عالمي على خطورة تعاطي الكحوليات والمخدرات من قبل سائقي المركبات، أظهرت الأبحاث العلمية التي أجريت في الولايات المتحدة الأمريكية على المخاطر النسبية المميتة عند مستويات مختلفة لتركيز الكحول في الدم، أن كل زيادة في مستوى تركيز الكحول في الدم تضاعف خطر التعرض لتصادم مميت⁽⁹⁷⁾.

د. **العقاقير** : تعتبر خطراً يهدد القيادة الآمنة، وعلى قمة هذه العقاقير يأتي الكوكائين والهروين وعقار الهلوسة والتي يؤدي إدمان هذه المواد إلى اتساع حدقتي العين بصفة دائمة مع عدم القدرة على مواجهة الضوء، وحدوث ارتخاء العضلة الهدبية داخل العين، مما يترتب عليه عدم القدرة على القراءة أو الكتابة، وقيادة المركبات بصورة طبيعية.

هـ. **الممارسة والخبرة بالقيادة** : تعتبر الخبرة الضعيفة في القيادة سبباً شائعاً لوقوع حوادث الطرق.

و. **السرعة الزائدة** : تعني زيادة السرعة (أي القيادة فوق مستوى الحد المسموح) وكذلك السرعة غير الملائمة (أي القيادة بسرعة خطيرة بالنسبة للشروط المحيطة، رغم أنها ضمن الحدود المسموح بها)، وتزيد السرعة من مخاطر الحوادث، حيث يزداد احتمال فقد السائق السيطرة على المركبة، واخفاقه في توقع المخاطر الوشيكة في الوقت المناسب، وتسببه في سوء تقدير مستخدمي الطرق الآخرين لسرعة المركبة ايضاً⁽⁹⁸⁾.

ولقد اثبتت التقارير الصادرة في العديد من الدول ان العنصر البشري المسئول الأول عن أغلب الحوادث المرورية وبنسبة تصل إلى (80%)⁽⁹⁹⁾.

(96) <http://www.yasa.org/upload/uploadedfiles/DriverGuide-CH1.pdf>

(97) التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، جنيف، منظمة الصحة العالمية، 2009، ص4.

(98) تقرير حول دليل سلامة الطرق لصناع القرار وأصحاب الاختصاص، جنيف، الشراكة العالمية للسلامة على الطرق صادرة عن منظمة الصحة العالمية، 2003، ص34.

(99) الندوة العلمية الأربعون : أساليب ووسائل الحد من الحوادث المرورية، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 1997، ص2.

2. المشاة : هم الأفراد أو الجماعات الذين يستخدمون الشوارع والطرق سيراً على الأقدام، وهم أيضاً من مستعملي الطريق وليس سائقي المركبات فقط، وعليه فإنه تقع عليهم من الالتزامات مثلما يقع على سائقي المركبات، فمن واجب المشاة ألا يلقوا بأنفسهم في مواقف تكلفهم حياتهم أو حتى تجعل منهم ضحايا للحوادث، ولأن مسؤولية الأمان والسلامة على الطريق موزعة بين كل مستعمليه فإن المشاة يجب أن يلتزموا بما يفرض عليهم من قواعد تهدف إلى حمايتهم وتقلل من فرص تعرضهم للأخطار أثناء استعمالهم للطريق⁽¹⁰⁰⁾. ولا يزال عبور المشاة للطرق من أكثر العمليات خطورة ويزداد الأمر خطورة بالنسبة للأطفال والمسنين، حيث تشكل حوادث المشاة (41%) من حوادث المرور، وتعتبر الأعنف بينها وذلك لعدم التكافؤ بين طرفي الحادث (المركبة من جهة والمشاة من جهة أخرى) إن كان من حيث الحجم أو من حيث الوزن، ويعزى ذلك إلى عاملين أساسيين وهما : السلوك المسئول من جانب المشاة، والسلوك المسئول من جانب السائقين، بيد أن هناك قواعد أساسية لاستخدام الطريق يجب أن يلتزم بها كل من سائق المركبة والمشاة أنفسهم، ولا شك أن التعاون المتبادل بين كل من السائقين والمشاة من شأنه أن يساعد إلى حد بعيد في تعزيز فرص السلامة على الطريق⁽¹⁰¹⁾.

3. الراكب : هو كل شخص عدا السائق يوجد في المركبة أو عليها، فقد يكون سبب الحادث الراكب، فعلى سبيل المثال نزول الراكب من المركبة قبل توقفها تماماً مما يؤدي الى تعرضه للإصابة، أو قد يقوم الراكب بالتشويش على سائق المركبة كلفت انتباهه إلى شيء ما على جانب الطريق مما يجعل السائق يركز على ذلك الشيء ويفقد السيطرة على المركبة مما يؤدي إلى خروجها عن الطريق أو اصطدامه بمركبة أمامه.

ثانياً : المركبة : عرف قانون المرور البحريني رقم 23 لسنة 2014 في المادة الأولى المركبة بأنها : "كل وسيلة من وسائل النقل أعدت للسير ذات عجلات أو جنزير وتسير بقوة آلية أو جسدية (إنسان أو حيوان) أو تسحب بأية وسيلة". و تعد المركبة السبب الثاني من أسباب الحوادث المرورية، وما ينتج عنها من وفيات وأضرار مادية وبشرية، ذلك إذا لم تتوفر فيها شروط الأمان والمتانة، كذلك عدم إجراء الفحص اليومي على المركبة وعدم إجراء الفحص الدوري على جميع أجزاء المركبة من قبل الجهات المختصة يساهم إلى حد كبير في وقوع

(100) <http://www.traffic.gov.om>

(101) جمال دراويش، المرجع السابق، ص68.

الحوادث. فيجب توافر شروط⁽¹⁰²⁾ معينة أشتراطها المشرع في المركبة من أجل صلاحيتها وتسييرها وتسجيلها.

ثالثاً : الطريق : عرف قانون المرور البحريني رقم 23 لسنة 2014 في المادة الأولى الطريق بانها: "السطح الكلي المعد للمرور العام للكافة من مشاة وحيوانات ومركبات". فالطريق هي كل سبيل مفتوح للسير العام سواء للمشاة أو الحيوانات أو لوسائل النقل أو الجر ويشمل على سبيل المثال : الطرقات والشوارع والساحات والممرات والجسور التي يجوز للناس عبورها⁽¹⁰³⁾. وتعد الطريق السبب الثالث من أسباب الحوادث المرورية، فتعتبر طبيعة الطريق ووضعيته ذات أهمية كبيرة في التقليل من عدد الحوادث الواقعة عليها، فالطرق المعبدة ذات الاتجاه الواحد تختلف كثيراً عن الطرق الأخرى غير المعبدة وغير المتسعة ذات الاتجاهين. وان عدم الصيانة الدورية للطرق تؤدي إلى زيادة الحوادث المرورية. يوجد في كل بلد قوانين للطريق يجب على السائق أن يلتزم بها، مثل الامتثال للإشارات الضوئية، والمحافظة على المسافة .

رابعاً : العوامل الطبيعية : السبب الرابع والأخير من أسباب الحوادث المرورية هي العوامل الطبيعية : وهي العوامل التي تقع لأسباب خارجة عن إرادة العامل البشري، والتي تمثل سبباً من أسباب وقوع الحوادث، والتي تزيد الحوادث مع وجودها، مثل الضباب والأمطار والسيول ودرجة الحرارة المرتفعة والرياح والعواصف والزلازل، كل تلك العوامل تؤدي إلى وقوع الحوادث لما لها من تأثير على السائق والمركبة والطريق⁽¹⁰⁴⁾. ونظراً لخطورة العوامل الطبيعية بالنسبة لحوادث السير فعلى السائق أن يأخذ حيطة زائدة عند توافر هذه الظروف، أي يبذل في القيادة عناية تزيد عناية الرجل المعتاد، حتى يمكنه تجنب أي حادث سير بفعل العوامل الطبيعية، وهذا ما يمكن الحد منه من خلال تفعيل إجراءات السلامة المرورية والتوعية للسائقين لمواجهة الظروف والأحوال الجوية المفاجئة⁽¹⁰⁵⁾.

تبين لنا مما سبق، أن هناك عدة أسباب للحوادث المرورية، وكلها مرتبطة مع بعضها البعض، وكان أغلبها الأسباب المتعلقة بالسائق.

(102) تفادياً للتكرار نحيل القارئ الكريم الى ما سلف ذكره (راجع صفحة 38 وما بعدها من هذا البحث).

(103) جمال درويش، المرجع السابق، ص 52.

(104) السيد راضي عبد المعطي، الآراء الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2008، ص 70.

(105) المرجع نفسه.

الفرع الثالث

الوقاية من الحوادث المرورية

إن الاهتمام بموضوع السلامة المرورية بصورة عامة والوقاية من حوادث المرور بصورة خاصة يعد من الموضوعات الحديثة على المجتمعات العربية، وفي حقيقة الأمر فإن تزايد الحوادث المرورية هو الذي كان وراء الاهتمام بهذا الموضوع وبخاصة النتائج السلبية المترتبة عليه، سواء أكان ذلك فيما يخلفه من ضحايا ومصابين، أو من نتائج نفسية أو اجتماعية أو اقتصادية، سلبية على كل من الفرد والمجتمع.

كما أن الاهتمام بالسلامة المرورية في كثير من الدول النامية معدوم، أو شبه معدوم، بينما هو كبير جداً في الدول المتطورة، وبالغ الأهمية في الدول الإسكندنافية، وعلى رأسها النرويج والسويد، وهي من الدول التي لديها أقل معدل في مجال ضحايا حوادث المرور في العالم، بمتوسط عدد السكان وعدد المركبات، والوقاية من حوادث المرور، مثل السلامة المرورية، لا تأتي من فراغ أو بالصدفة بل هي نتيجة للأبحاث والدراسات الميدانية المتواصلة، طوال سنين عديدة، حتى تحول إلى تدابير ميدانية فعلية، تكون عامل خير وسلامة على المجتمع وعلى السائقين والمشاة، والمواطنين بصورة عامة، إن مثل هذه الأبحاث والدراسات والندوات واللقاءات العلمية المتخصصة يجب أن تكون هي الأساس الذي يعتمد عليه في اتخاذ التدابير الوقائية وفي اعتماد السياسة المرورية في أي مجتمع كان، كما هو الحال في الميادين الأخرى، إذا ما أردنا تحقيق الأهداف الاجتماعية بطريقة سليمة وعقلانية وفعالة⁽¹⁰⁶⁾.

فلعل مشكلة جانب وقائي يهدف إلى تفاديها ومنع وقوعها، فإذا ما وقعت فهناك جانب علاجي، الغاية منه معالجة آثارها، ولعل الوقاية خير من العلاج، وبما أن موضوع بحثنا هو الجانب العلاجي لمشكلة الحوادث، إلا أن ذلك لا يمنع من تناول الجانب الوقائي بشكل موجز كما يلي :

أولاً : مفهوم الوقاية من حوادث المرور :

الوقاية كمفهوم عام هي كل التدابير والإجراءات والأعمال والخطط التي تهدف إلى الحيلولة دون توفر عوامل أو ظروف من شأنها أن تؤدي إلى وقوع فعل ضار، فالوقاية من

(106) طالب مبارك أحسن، التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ط1، 2010، ص7.

الجريمة مثلاً تعني "كل ما تتخذه الدولة والمجتمع، من تدابير وبرامج واستراتيجيات وخطط لمنع الجريمة قبل وقوعها، وذلك بقيام الأفراد والمؤسسات الرسمية وغير الرسمية بكل ما من شأنه أن يساعد على منع ارتكاب الجريمة"⁽¹⁰⁷⁾.

والوقاية من حوادث المرور لا تخرج عن المفهوم العام للوقاية، لأن حوادث المرور تعد من الظواهر الاجتماعية السلبية مثلها في ذلك مثل ظاهرة الجريمة، لما تخلفه من مأساة اجتماعية ولما تسببه من إزهاق للأرواح، وما توقعه من إصابات بليغة وإعاقات دائمة، وما ينجم عنها من خسائر مادية. وعليه فإن الوقاية من حوادث المرور، هي كل التدابير والإجراءات التي يتخذها المجتمع بهدف التخفيف من العوامل والظروف التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية والتقليل من عدد الضحايا التي تخلفها والخسائر التي تسببها وذلك ضمن سياسة محددة واستراتيجية محكمة، وأغلب الدول لا سيما المتقدمة منها، ترسم سياسات للوقاية من هذه الآفة المعاصرة، وتضع خططاً لتنفيذها، وترصد لها الأموال اللازمة⁽¹⁰⁸⁾.

وهنا تجدر الإشارة إلى دولة السويد التي تعد رائدة في مجال الوقاية من حوادث المرور، حيث وضعت برنامجاً جديداً " الرؤية صفر " Vision Zero، أي السعي من خلال تنفيذ خطة دقيقة لتوفير السلامة على الطرق (يعمل من خلاله كل من متعهدي توريد وسائل ولوازم وخدمات نظم المرور السويدية على الطرق والمكلفين بإنفاذ هذه النظم، ومستعمليها بشكل مشترك، ويضعون الأهداف المنشودة وغيرها من معايير الأداء، والهدف النهائي لذلك البرنامج هو التوصل إلى نظام للمرور على الطرق تبلغ فيه الوفيات أو الإصابات الخطيرة الناجمة عند التصادمات مستوى الصفر)⁽¹⁰⁹⁾.

ثانياً : أنشطة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق :

تتمثل وسائل الوقاية من حوادث المرور في أنشطة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، الذي هو وثيقة توجيهية بمبادرة من هيئة الأمم المتحدة، ويهدف إلى تسهيل العمل وتنسيق الأنشطة على المدى الطويل نحو تحقيق السلامة على الطرق وهو يعمل كأداة لدعم تطوير العمل الوطني والمحلي، كما أنه موجه إلى الشرائح من الأفراد والحكومات والمؤسسات

(107) طالب مبارك أحسن، المرجع السابق، ص8.

(108) المرجع نفسه.

(109) بوطالبي الهاشمي بوزيد، فعاليات حملات التوعية المرورية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ط1، 2009، ص603.

كافة، ويتعين على الحكومات إصدار خططها الوطنية للعقد، والذي انطلق عالمياً في 11 مايو 2011، ويتضمن عقد العمل من أجل السلامة على الطرق خمس قواعد⁽¹¹⁰⁾، والتي من خلالها تقوم الأنشطة. إن عقد العمل من أجل السلامة على الطرق يدرك مدى الشعور بأهمية الموضوع محلياً ودولياً، وأهمية تفعيل دور قطاعات وجهات متعددة، والسعي لتنفيذ الأنشطة لتحقيق أهداف العقد من خلال أنسب مستوى للتنفيذ مع تشجيع مختلف القطاعات (النقل، الصحة، الشرطة، الإعلام، التعليم...)، ويتعين إشراك المنظمات غير الحكومية والمجتمع المدني والقطاع الخاص والأفراد في تنفيذ الأنشطة الوطنية والدولية⁽¹¹¹⁾.

ثالثاً: تطبيق محاور العمل لإستراتيجيات وخطط السلامة المرورية(112)(E6)،
التي تخفف من الحوادث المرورية وكوقاية منه.

(110) **القاعدة الأولى :** إدارة شؤون السلامة على الطرق: تركز هذه القاعدة على ضرورة تعزيز القدرة المؤسسية لمواصلة الجهود الوطنية الرامية إلى تحقيق السلامة على الطرق، وهي تشمل أنشطة مثل إنشاء وكالة رائدة تعنى بالسلامة على الطرق في البلد المعني وتضم شركاء من طائفة من القطاعات، واعداد إستراتيجية وطنية من أجل السلامة على الطرق، ووضع أهداف واقعية وطويلة الأجل للأنشطة مع توفير التمويل الكافي لتنفيذها، وهي تطالب بإنشاء نظم بيانات لرصد وتقييم الأنشطة. **القاعدة الثانية : طرق وتقل أكثر أمناً:** من خلال زيادة الأمن المتأصل والجودة الواقية لشبكات الطرق لصالح جميع مستخدمي الطرق، ولاسيما الأكثر تعرضاً للمخاطر (مثل المشاة، وراكبي الدرجات النارية)، ويمكن تحقيق ذلك من خلال تنفيذ تقييم البنية الأساسية للطرق، وتحسين التخطيط والتصميم والتشييد وتشغيل الطرق بشكل يدرك ويراعي أهمية السلامة. **القاعدة الثالثة : مركبات أكثر أمناً :** من خلال تشجيع إتاحة التكنولوجيا المحسنة لسلامة المركبات للجميع، سواء السلامة السلبية أو السلامة الإيجابية من خلال استخدام مزيج من المعايير العالمية ذات الصلة، ومن نُظم معلومات المستهلكين ومن الحوافز بهدف تسريع الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة. **القاعدة الرابعة : مستخدمو طرق أكثر أمناً:** وذلك من خلال إعداد برامج شاملة للارتقاء بسلوك مستخدمي الطرق، ومواصلة أو زيادة إنفاذ القوانين والمعايير، بجانب زيادة الوعي والتنقيف العام لزيادة معدلات استخدام أحزمة الأمان والخوذات، ولتقليص القيادة تحت تأثير المسكرات، وخفض السرعة وغيرها من عوامل الخطر. **القاعدة الخامسة : الاستجابة بعد التصادم :** زيادة القدرة على الاستجابة لحالات الطوارئ بعد التصادم، وتحسين قدرة النظام الصحي، وغيره من النُظم، على توفير المعالجة المناسبة لحالات الطوارئ، وعلى تقديم خدمات إعادة تأهيل ضحايا التصادم على المدى الطويل. نقلاً من : الخطة العالمية الخاصة بعقد للعمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، الاصدار الثالث (<http://www.un.org/ar/roadsafety/pdf/decad.gl>) (<http://obal.plan.pdf>).

(111) بوطالبي الهاشمي بوزيد، المرجع السابق، ص605.

(112) محاور العمل لإستراتيجيات وخطط السلامة المرورية (E6) : 1. الهندسة (في بناء الطرق وتطوير المركبات) (Engineering)، =

رابعاً : مصفوفة هادون : أدركت الدول المتقدمة منذ الثلاثينيات الميلادية أهمية السلامة المرورية، فبدأت منذ ذلك الحين القيام بأبحاث عن حوادث المرور والخسائر الناجمة عنها، كما تبنت هذه الدول خططاً وبرامج لتحسين مستويات السلامة المرورية فيها، مثل الولايات المتحدة الأمريكية وإنجلترا، وتعد السويد في طليعة الدول التي اهتمت بموضوع السلامة المرورية، وهنا نستعرض التجربة الأمريكية بوصفها نموذجاً على هذا الاهتمام.

مرّ الاهتمام بالسلامة المرورية في الولايات المتحدة الأمريكية بمراحل عديدة، وسوف نركز هنا على ما عرف في حقل سلامة المرور بمصفوفة هادون التي استندت عليها برامج السلامة المرورية في أمريكا وما زالت حتى الآن، لقد أسند إلى السيد ويليام هادون (William Haddon)، الذي كان مديراً للدائرة الوطنية لسلامة الطرق (تابعة لإدارة النقل الفيدرالية)، مهمة تكوين برنامج وطني (1968) من أجل تخفيض عدد حوادث المرور على الطرق الأمريكية، فأتى بما سمي فيما بعد بمصفوفة هادون التي تقوم على ربط العناصر الثلاثة المعروفة للحدث المروري (Haddon's Matrix) وهي السائق، والمركبة، والطريق مع الثلاث مراحل التي يمر بها الحادث المروري وهي مرحلة ما قبل الحادث، ومرحلة أثناء الحادث، ومرحلة ما بعد الحادث، نتيجة لهذا الربط اشتملت مصفوفة هادون على تسعة عناصر لخص فيها العلاقة بين عناصر النظام المروري المعروفة وهي السائق، والمركبة، والطريق، وثلاثة عناصر ترتبط زمنياً بوقوع الحادث المروري (قبل وأثناء وبعد وقوع الحادث) ليخرج بتلخيص مبسط للعوامل المؤثرة في وقوع الإصابات والوفيات في تسعة أقسام تصنيفية، وقد تبنت وزارة النقل الأمريكية هذه المصفوفة، بوصفها أساساً لبرامج السلامة المرورية وأنظمتها ومعاييرها التي وصفها منذ ذلك الحين حتى الآن، وتوجد على الأقل واحدة من معايير السلامة ومقاييسها التي أصدرتها وزارة النقل الأمريكية منسوبة لكل مربع في هذه المصفوفة⁽¹¹³⁾.

إن كل مربع في هذه المصفوفة يعبر عن بعد من أبعاد السلامة المرورية، يحتوي المربع على مواصفات ومعايير تساعد في تحقيق مستوى عالٍ لسلامة المرور، وذلك بالتقليل من

= 2.التطبيق لقانون سير متطور بشكل مستمر وحازم من دون تمييز(Enforcement)3.التثقيف للمجتمع وتضمين هذه الثقافة مناهج المدارس والجامعات(Education)4.الطوارئ إنشاء جهاز متطور وفاعل لإنقاذ الجرحى على الطرق(Emergency)5.التقييم قبل وبعد، لكل من عملية الإصلاح وحملات التوعية(Evaluation)6.التشجيع لعناصر النجاح ومعاينة الفاسدين والمسؤولين عن الفشل (Encouragement).

نقلا من : Yasa, road safety reports, June 2012, p. 59-75

<http://www.yasa.org/upload/uploadedfiles/RoadSafetyReport-sectionB-2.pdf>

(113) بوطالبي الهاشمي بوزيد، المرجع السابق، ص 620.

احتمال وقوع الحادث وتقليل خطورته عند وقوعه، وكذلك التقليل من خسائر الحادث بعد وقوعه، ويمكن الانطلاق من أي من المربعات في هذه المصفوفة لبناء برامج وخطط مستقبلية للسلامة المرورية⁽¹¹⁴⁾. ومصفوفة هادون نموذج يشيع استخدامه في مجال الوقاية من الإصابات، وفي الواقع، تغطي مصفوفة هادون مختلف المراحل⁽¹¹⁵⁾ المتصلة بحوادث الطرق، بما يشمل مرحلة ما قبل وقوع الحادث، ومرحلة وقوع الحادث، ومرحلة ما بعد وقوع الحادث كما هو موضح بالجدول ادناه.

(114) المفاهيم الأساسية للسلامة المرورية: http://faculty.ksu.edu.sa/Ali_Alghamdi/book3/6.pdf

(115) المرحلة الأولى : مرحلة ما قبل وقوع الحادث :يتم توجيه معظم الاستثمارات والتدخلات المتعلقة بحوادث الطرق إلى الوقاية من الحادث وفي هذه المرحلة يتعين على سلطات الطرق تطبيق إرشادات تصميم الطرق العالمية والامتثال لها، بينما يجب على سلطات المرور فرض حدود كافية للسرعة وتنظيم سلوك مستخدمي الطرق، والحقيقة أن كلاً من عنصري التعليم والوعي يمكن أن يكون لهما تأثير كبير في الحد من حوادث الطرق، حيث تقع أكثر من (70%) من الحوادث في معظم بلدان المنطقة نتيجة لخطأ أو إهمال من السائق، وأحياناً بسبب تدني مستوى تعليمه، كما تلعب معايير المركبات دوراً رئيساً في الوقاية من الحوادث نظراً لأهمية نظم الإضاءة والإيقاف والتحكم، إضافة إلى نظم السلامة الأخرى للوقاية من الحوادث والتخفيف من حدتها. المرحلة الثانية : مرحلة وقوع الحادث:تركز هذه المرحلة على الوقاية من الإصابة أثناء وقوع الحادث باستخدام العناصر البشرية والآلية في المركبات على غرار القيود المتمثلة في أحزمة الأمان والوسادات الهوائية، وتكنولوجيات المركبات، بما في ذلك الحواجز والتكنولوجيات الرقمية المتزايدة، وتحتاج المركبات في المنطقة إلى تزويدها بهذه النظم، حيث يمكنها أن تساعد في تعزيز ممارسات القيادة الآمنة وخفض عدد الحوادث. المرحلة الثالثة : مرحلة ما بعد وقوع الحادث : تركز هذه المرحلة على الحفاظ على الحياة من خلال العلاج السريع والفعال للإصابات، وتعاني معظم بلدان الشرق الأوسط من عدم كفاية التغطية الطبية، وضعف أنظمة التأمين، وسوء تصميم وتجهيز خدمات الطوارئ، ونقص المسعفين المؤهلين، في بعض بلدان المنطقة، تحدث أكثر من (80%) من الوفيات قبل وصول المصاب إلى المستشفى، مقارنة بالمتوسط في أميركا الشمالية وأوروبا الغربية الذي يتراوح بين (50%) إلى (60%)، وتعد الإستجابة للطوارئ إنطلاقاً من الاستدعاء إلى الإرسال إلى جودة وتجهيز الرعاية الإسعافية، أمراً في غاية الأهمية للتأكد من أن خدمات الطوارئ بمقدورها الوصول إلى موقع الحوادث ونقل المصابين إلى المستشفيات وعلاجهم بشكل فعال وعلى وجه السرعة. نقلاً عن كوغلر أولريش، الاستراتيجية الشاملة للحد من ظاهرة حوادث الطرق في الشرق الأوسط:

<http://www.forbesmiddleeast.com/read.php?story=2864>

مصفوفة هادون

المرحلة	العوامل البشرية	المركبة	الطريق
ما قبل الحادث	- المعرفة. - كيفية التصرف. - الاختلالات. - تطبيق القانون.	- صلاحية المركبة - للسير على الطريق. - الإشارة. - استخدام المكابح. - إدارة سرعة المركبة.	- تصميم الطريق. - حدود السرعة. - تسهيلات المشاة.
أثناء الحادث	- استخدام تجهيزات. - الحماية. - الاختلالات.	- تجهيزات حماية الركاب. - تجهيزات أخرى للسلامة. - تصميم مقاوم للصدمات.	تجهيزات جوانب الطريق الحامية من الحوادث بعد الحادث.
ما بعد الحادث	- مهارات الإسعافات الأولية. - توافر العناية الطبية.	- سهولة الوصول إلى الركاب. - خطر الحريق.	- تسهيلات الإنقاذ. - الازدحام المروري.

المبحث الثاني

تحقق أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات غير المؤمنة وشروط التعويض عنها

تمهيد وتقسيم :

عند حصول حادث من مركبة غير مؤمنة، فسيكون للمتضرر الحق في التعويض، وهو إما ان يطالب المسئول عن الحادث إذا كان معلوماً، وفي حال إعسار المسئول عن الحادث أو عدم معرفته له الحق في مطالبة صندوق التعويضات عن حوادث المركبات، وفي الحالتين من أجل استحقاق التعويض لا بد من تحقق أركان المسؤولية المدنية، وفي الحالة الثانية بالإضافة إلى تحقق أركان المسؤولية المدنية لا بد من تحقق الشروط الواردة في قانون صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات، وعليه سوف نتناول في هذا المبحث تحقق أركان المسؤولية المدنية في المطلب الأول، ثم الشروط الذي اشترطها قانون صندوق التعويض في المطلب الثاني كالآتي :

المطلب الأول : تحقق أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات.

المطلب الثاني : توافر شروط قانون صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات.

المطلب الأول

تحقق أركان المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات

تمهيد وتقسيم :

نص المشرع البحريني في المادة (158) من القانون المدني على أن "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من أحدثه بالتعويض"

فلا بد للقول بوجود أو قيام المسؤولية، من وقوع خطأ أدى إلى إحداث ضرر، وبالتالي من أجل الحصول على التعويض عن الحادث من المركبة غير المؤمنة لا بد من تحقق ثلاثة أركان هي الخطأ والضرر وعلاقة السببية.

بناءً على ذلك نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع :

الفرع الأول : وقوع الخطأ.

الفرع الثاني : تحقق الضرر.

الفرع الثالث : علاقة السببية.

الفرع الأول

وقوع الخطأ

لا جدال في أن الخطأ من أدق مسائل المسؤولية المدنية عامة، وكما أسلفنا في المبحث التمهيدي عندما بحثنا في الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، وقلنا قد تكون المسؤولية عقدية أو تقصيرية، فما هو مفهوم الخطأ العقدي وما هو مفهوم الخطأ التقصيري؟ وما هي عناصر الخطأ الواجب توافرها حتى يمكن القول بأن الخطأ وقع؟ وما هو معيار الخطأ؟ وما هي صورته؟

كل هذه التساؤلات سنجيب عليها تباعاً كالاتي :

أولاً : مفهوم الخطأ.

ثانياً : معيار الخطأ وصورته.

أولاً : مفهوم الخطأ:

1. **الخطأ التقصيري** : هو إخلال بواجب قانوني عام⁽¹¹⁶⁾. وهو : انحراف عن السلوك لا يأتيه (الرجل العادي) إذا وجد في الظروف الخارجية التي أحاطت بمن أحدث الضرر⁽¹¹⁷⁾.

2. **الخطأ العقدي**⁽¹¹⁸⁾ : هو عدم تنفيذ المدين لإلتزامه العقدي سواء كلياً أو جزئياً، أو التأخير في التنفيذ والتنفيذ المعيب، ويجب تنفيذ العقد طبقاً لما أشتمل عليه.

ويتضح لنا من تعريف الخطأ أن للخطأ عنصرين أولهما عنصر مادي والآخر عنصر معنوي أو نفسي وهو التمييز والإدراك.

العنصر المادي : هو عدم القيام بالواجب القانوني أو الإلتزام العقدي على وجه مرض.

العنصر المعنوي (الوعي والإدراك) : هو نسبة هذه الواقعة إلى المكلف بهذا الواجب، بأن يكون قد تخلف عن القيام بواجبه رغم أنه كان في الوسع أن يتبينه وأن يقوم به. وبغير ذلك لا يجوز إعتبار الشخص مخطئاً، إذ أن فكرة الخطأ تتضمن حتماً فكرة المؤاخذه⁽¹¹⁹⁾.

وهناك خلاف فقهي في تحديد ما هية الخطأ العقدي، فالبعض يقتصر في تحديد ما هية الخطأ العقدي على ركنه المادي، ويعتبر عدم تنفيذ المدين لإلتزامه مرادفاً لخطأ المدين، فيتحقق ركن الخطأ بمجرد عدم التنفيذ سواء كان عدم قيام المدين بالإلتزام ناشئاً عن عمد أو إهماله أو عن فعله، ويرى البعض الآخر بان الخطأ لا يتحقق ألا بتحقيق عنصريه المادي والمعنوي⁽¹²⁰⁾.

ولذلك فإن خير تعريف للخطأ هو ما يجمع العنصرين معاً، فيعرف الخطأ بأنه "عدم تنفيذ واجب كان في الوسع تبينه وإلتزامه".

ولا يعني ذلك الإعتداد بالمعيار الشخصي البحث بحيث تكون العبرة بقدرة الشخص ذاته على تبين واجبه والقيام به، فهو لا يصلح في نظر القانون معياراً للخطأ. فالمعيار القانوني

(116) شريف الطباخ، التعويض عن المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية، المرجع السابق، ص9.

(117) السيد عبد الوهاب عرفه، الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية...، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2005، ص77. (سيشار إليه لاحقاً : السيد عبد الوهاب عرفه، المرجع السابق).

(118) سمير الأودن، المرجع السابق، ص 229، 230.

(119) السيد عبد الوهاب عرفه، المرجع السابق، ص78.

(120) د. محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص287.

معيار مجرد لا ينظر فيه إلى حالة الشخص الخاصة إلا للتحقق من توافر التمييز، وإنما بقدرة الشخص العادي إن وجد في مثل الظروف الخارجية التي أحاطت بالمسئولية⁽¹²¹⁾.

ويترتب على إشتراط الخطأ أن المسؤولية لا تتحقق إن كان المسئول فاقداً للتمييز، إذ لا ينسب الخطأ إلى غير المميز، إلا إن المشرع البحريني ألزم غير المميز بالتعويض عن فعله الخاطئ⁽¹²²⁾ ونرى بأن هذا تناقض فكيف ينسب إلى غير المميز خطأ، فالخطأ لا ينسب إلا إلى مميز مدركاً لما قام به من فعل، فلا يجوز الرجوع على غير المميز على أساس المسؤولية عن الأعمال الشخصية، وإنما يسأل عنه في هذه الحالات من كان مكلفاً برقابته طبقاً لنص المادة (170)⁽¹²³⁾، فإذا لم يكن ثمة مسئول عن المدين أو تعذر الحصول على تعويض من المسئول، وجب تطبيق نص المادة (159).

ثانياً : معيار الخطأ وصوره :

1. معيار الخطأ⁽¹²⁴⁾ :

يمكن الإلتجاء إلى المعيار المجرد للخطأ الذي ينظر فيه إلى الفعل الخاطئ ذاته دون النظر إلى فاعله - مع عدم الاستهانة هنا بالعنصر المعنوي - ويكون ذلك بالقياس إلى سلوك الشخص الذي يستخلص من الإعتبارات الشخصية. وهذا يتواجد في الخطأ غير المتعمد، ويتحقق عندما يقع الإخلال بواجب قانوني بغير أن يتجه فيه قصد المسئول إلى إحداث الضرر. فيقاس

(121) سمير الأودن، المرجع السابق، ص 231.

(122) نص المشرع البحريني في المادة (159) من القانون المدني على ان "يلتزم الشخص بتعويض الضرر الناشئ عن فعله الخاطئ ولو كان غير مميز". ويقابل هذا النص نص المادة (164) من القانون المدني المصري والتي تنص على أنه "1. يكون الشخص مسئولاً عن اعماله غير المشروعة متى صدرت منه وهو مميز. 2. ومع ذلك اذا وقع الضرر من شخص غير مميز ولم يكن هناك من هو مسئول عنه، او تعذر الحصول على تعويض من المسئول، جاز للقاضي ان يلزم من وقع منه الضرر بتعويض عادل مراعيًا في ذلك مركز الخصوم".

(123) نص المشرع البحريني في المادة (170) من القانون المدني على ان "أ. كل من يجب عليه قانوناً أو اتفاقاً رقابة شخص في حاحه إلى الرقابة بسبب قصره أو بسبب حالته العقلية أو الجسمية، يكون ملزماً في مواجهة المضرور، بتعويض الضرر الذي يحدث له ذلك الشخص بعمله غير المشروع ، وذلك ما لم يثبت أنه قام بواجب الرقابة على نحو ما ينبغي، أو أن الضرر كان لا بد واقع لو قام بهذا الواجب".

(124) حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، دار المعارف، الطبعة الثانية، سنة 1979 من ص 114 وما بعدها. (سيشار إليه لاحقاً : حسين عامر، وعبد الرحيم عامر، المرجع السابق).

الإهمال وعدم التبصر بما يجب ألا يصدر عن رجل عادي الذكاء واليقظة ويجري هذا بالموازنة بين سلوك من أحدث الضرر، وبين ذلك السلوك الذي كان يجب أن يكون من شخص آخر يسمى برب الأسرة الرشيد لما يكون عليه من أمانه وإستقامه، فمن ينحرف عن السلوك السابق يقتترف خطأ، ويقصد به الرجل العادي في ذكائه ويقظته وتبصره وغايته وما إلى ذلك.

فلا يصح القياس على الرجل بالغ الذكاء شديد اليقظة، ولا على حامل الذكاء عديم التبصر - ويشترط في الرجل الذي يؤخذ سلوكه معيار الخطأ، ألا يقام وزن لظروفه الداخلية (وهي تلك الظروف التي يختص بها وحده، أو ظروفه الشخصية)، وإنما يجب أن تجري الموازنة بين مسلك المسئول ومسلك الرجل العادي في يقظته وذكائه في الظروف الخارجية للرجل العادي. ويعتبر من الظروف الخارجية ظروف الزمان والمكان (قيادة المركبة في الليل هو ظرف زمني عام) عندها تعرف الخطأ الذي وقع من قائد المركبة بالمقارنة لما بدأ منه مع ما كان يبدو من الرجل العادي.

وكذلك عن ظرف المكان، فإن قيادة المركبة في طريق يغص بالمارة توجب حيطة وحذرا أكثر مما لو كانت الطريق خالية أو فسيحة.

وبهذا يحتفظ هذا المعيار بما يجب له من مرونة، فيتكيف وفق الظروف الاجتماعية ويعبر عنها أصدق تعبير. على أن بعض الظروف - كالسن والجنس وحالة الشخص الاجتماعية - ولو أنها تعد ظرفاً داخلياً، إلا أنها قد تعد في بعض الأحيان ظرفاً خارجياً بالنسبة لأمر ما، وأنه و ان كان يتعذر الرجوع إلى ضابط يفصل بين الظروف الداخلية والخارجية للشخص، إلا أنه يجب على القاضي في هذا السبيل أن يستبعد من حسابه عند المقارنة تلك الظروف التي تعد خاصة بالمسئول شخصياً، والتي تكون من خصائصه سواء كانت طبيعية أو معنوية، لأنها ظروف داخلية بالنسبة له، وفيما عدا ذلك فهي ظروف خارجية.

وللقاضي حرية التقدير كاملة من سلوك الشخص العادي في الظروف المماثلة لمحدث الضرر، ولكن ليس له إجراء المقارنة بمسلك شخص يختاره، وله أن يستعين بالعرف والعادات عند تحديد سلوك الرجل العادي، على أن يكون ذلك في نطاقها السليم الذي لا يتجافى والعدالة، مع مراعاة الواجب القانوني في كل حالة على حده، طالما أن مرجع القياس فيه هو الرجل العادي في مثل الظروف التي أحاطت بالفاعل⁽¹²⁵⁾.

(125) د. السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ص 882 : 889.

2. صور الأخطاء غير العمدية⁽¹²⁶⁾ :

تتمثل الأخطاء غير العمدية في : الخطأ التافه و الخطأ اليسير و الخطأ الذي لا يغتفر و الخطأ الجسيم.

أ. الخطأ التافه :

وهو ذلك الخطأ الذي يقع بالقدر الطفيف من الإهمال وعدم الإلتباه ولا يقتصره الرجل الحريص ولكن قد يقتصره الشخص المعتاد، وبهذا الخطأ التافه تتوافر المسؤولية ما دام قد ترتب عليه ضرر بالغير، إذ أن القانون لم يعلق قيام المسؤولية على درجة معينة من الخطأ.

ب. الخطأ اليسير :

وهو الذي لا يقتصره شخص معتاد في حرصه وعنايته وهو ما تنص عليه المادة (214)⁽¹²⁷⁾ من القانون المدني على أنه وفي الإلتزام بعمل، إذا كان المطلوب من المدين هو أن يحافظ على الشيء، أو أن يقوم بإدارته، أو أن يتولى الحيلة في تنفيذ الإلتزامه، فإن المدين يكون قد وفى بالإلتزام إذا بذل في تنفيذه من العناية كل ما يبذل الشخص العادي ولو لم يتحقق الغرض المقصود منه هذا مالم ينص القانون أو الإتفاق على غير ذلك، حيث تأخذ تلك المادة بالمعيار العام المجرد، فيما تحدده من مدى العناية التي يجب على المدين أن يبذلها في الإلتزام بوسيلة. أما إذا كان الإلتزام بغاية، فإن عدم وفاء المدين بما إلتزم به من عمل محدد، لا يرجع فيه إلى بحث سلوكه إذ تتحقق مسؤوليته بعدم الوفاء، ولا يعفى منها إلا إذا أثبت هو عدم وفائه كان لسبب أجنبي⁽¹²⁸⁾.

(126) حسين عامر، عبد الرحمن عامر، المرجع السابق، ص 148، 149.

(127) تنص المادة (214) من القانون المدني البحريني على أن "أ. إذا كان المطلوب من المدين أن يحافظ على الشيء أو أن يقوم بإدارته، أو كان المطلوب أن يتولى الحيلة في تنفيذ الإلتزامه، فإنه يكون قد وفى بالإلتزام إذا بذل في تنفيذه عناية الشخص المعتاد، ولو لم يتحقق الغرض المقصود، هذا ما لم ينص القانون أو الإتفاق على غير ذلك. ب. وفي كل حال يكون المدين مسؤولاً عما يأتيه من غش أو خطأ جسيم".

(128) د. السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ص 660.

ج. الخطأ الذي لا يغتفر :

هذا الخطأ تتعدم فيه نية الإضرار بما يميزه عن الخطأ العمدي الذي يجب أن تتوفر فيه. وإنما يصل إلى حد التهاون المطلق وعدم المبالاة بما يوحي من التعريض للخطر، بنحو تتعدم فيه أية دواع لوقوعه أو ما يبرر ذلك السلوك.

ويشترط فيه⁽¹²⁹⁾ :

أ. إستخدام الإرادة فيما وقع من فعل أو ترك.

ب. التوقع لما يمكن أن يترتب من نتائج على هذا الفعل أو الترك.

ج. إنعدام المبرر أو الأسباب الداعية لما وقع من فعل أو ترك، كأوامر السلطة المختصة أو حالة الضرورة، أو تحقيق نفع.

وهذا النوع من الخطأ يخلو من معنى الغش الذي قد يقارب الخطأ الجسيم أو يشبهه، فيعد مخطئاً خطأ لا يغتفر مرتكب الحادث الذي قاد سيارته بسرعة كبيرة في شارع مزدحم بالمارة أو بالمركبات، فمن المتوقع بان السرعة في شارع مزدحم بالمارة تؤدي إلى حصول حادث.

د. الخطأ الجسيم :

جاءت إحدى التعريفات تقول بأن الخطأ الجسيم : هو عدم بذل العناية بشئون الغير بصورة لا تصدر عن أقل الناس حرصاً في شئونهم الخاصة⁽¹³⁰⁾، كما تم تعريفه من البعض الآخر بأنه : الخطأ الذي لا يتصور وقوعه إلا من مستهتر⁽¹³¹⁾. وجاء في أحد الأحكام القضائية في تعريفه للخطأ الجسيم، بأنه الخطأ الفاحش الذي يخرج عن الغش، ومثاله الجهل الفاضح بالمبادئ الأساسية للقانون أو الجهل الذي لا يغتفر⁽¹³²⁾. والواقع أن هذا النوع من الخطأ قد يدق تمييزه عن الخطأ العمد أو الخطأ الذي لا يغتفر إذ أنه يمكن أن يقع الخطأ الجسيم بغير سوء نية

(129) سمير الأودن، المرجع السابق، ص234.

(130) ريلو، الخطأ الجسيم في القانون الفرنسي، المجلة الفصلية للقانون المدني سنة 1943، ص25. (أشار إليه محمد حسين الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، مكتبة الجيل الجديد، صنعاء، سنة 1995، ص160).

(131) أحمد رفعت خفاجي، تفسير الخطأ المهني الجسيم، المحاماة العدد الأول من السنة 39 ص91. (أشار إليه سمير الاودن، المرجع السابق، ص235، هامش رقم 3).

(132) مجلة المحاماة، السنة (34) جلسة 18 يونيو سنة 1953 العدد الثاني، ص191، قاعدة 52.

الفاعل، ودون أن يتجه قصده إلى إحداث الضرر، الأمر الذي يجب توافره في الخطأ العمد. ولكن لما كان قصد الإضرار يتعذر إثباته في الغالب، فإنه قد يستنتج مما يقع من خطأ جسيم، كما أنه قد تصعب التفريقه⁽¹³³⁾ بين ما يقع من ضرر مع العلم به ولكن دون قصد الإضرار، وبين الغش، وهكذا لا يمكن تبين ما إذا كان الفاعل يعلم بخطئه الجسيم أم أنه يجهله⁽¹³⁴⁾.

بناءً على ما سبق يمكننا القول بأن خطأ السائق يتمثل في مخالفة القانون وقواعد آداب المرور وفي هذا الصدد نص المشرع البحريني في المادة الثانية من قانون المرور رقم 23 لسنة 2014 على أنه " يستعمل الطريق العام في المرور على الوجه الذي لا يعرض الأرواح والأموال للخطر، أو يؤدي إلى الإخلال بأمن الطريق أو يعطل أو يعوق استعمال الغير له، وذلك طبقاً لقواعد المرور وآدابه المنصوص عليها في هذا القانون ولائحته التنفيذية والقرارات الصادرة تنفيذاً له". ونص في المادة 28 من نفس القانون على أنه " يجب على المشاة، وركاب وقائدي جميع المركبات الواجب تسجيلها، أو غيرها مما نص عليه في هذا القانون أو يرد بشأنه نص في اللائحة التنفيذية والقرارات المنفذة له، الالتزام بقواعد المرور وآدابه، واتباع إشارات المرور وعلاماته، وتعليمات الإدارة..."

فيجب على سائق المركبة ان يسلك مسلك القوانين السائدة، فإذا ما خالف تلك القوانين، فإنه يقع في الخطأ، وهناك العديد من الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية ومحكمة النقض المصرية، تتعلق بالخطأ نذكر البعض منها :

(133) وجه المشابهة بين الغش والخطأ الجسيم : الواقع أنه ليست هناك تسوية من حيث الأثر بين الغش والخطأ الجسيم في نطاق العلاقات التعاقدية. ذلك أن سوء النية وقصد الإضرار هو الذي يفرق بين الغش والخطأ الجسيم، فسوء القصد هو الذي يخص الغش في حين أن مضمون الخطأ الجسيم هو إنحراف في السلوك المقرون بتوقع الضرر وعلى ذلك يمكن تحديد فكرة الخطأ الجسيم بأنه ذلك الخطأ الذي يتمثل في فعل أو ترك إرادي غير مشروع يقترن بتوقع احتمال الضرر لدى الفاعل، بمعيار الرجل المعتاد بما لا يقل عن المعيار الذاتي وحسب مضمون الالتزام. مثال على ذلك : في المسؤولية التقصيرية تكون قيادة المركبة بسرعة كبيرة في شارع مزدحم بالمارة أو بالسيارات عملاً إرادياً يزيد من توقع الضرر لدى السائق مما يعد خطأ، وفي المسؤولية العقدية يكون تأخير الناقل في تسليم بضائع قابلة للتلف عملاً إرادياً يزيد من توقع الضرر لدى المدين وهو لذلك يعد خطأ جسيماً. نقلاً عن د. سمير الأودن، المرجع السابق، ص 238 وما بعدها.

(134) بلانيول، وريبير، واسمان، ج 6 بند 409. أشار إليه حسين عامر، المرجع السابق، ص 151.

أ. بعض الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية بشأن ثبوت الخطأ :

1. "لما كان مفاد ما تضمنه الحكم ان خطأ قائد المركبة يتمثل في اقترابه بسيارته من المركبة التي كان ينزل منها المجني عليه أثناء مروره من على يسارها دون ان يترك مسافة كافية بينهما رغم ان حالة الطريق في ذلك الوقت تسمح بترك تلك المسافة مما أدى إلى اصطدامه به، وكان هذا الذي أورده الحكم ثابتاً باقوال الشاهد الثاني وله أصله الثابت بالمعاينة التخطيطية المرفقة بتقرير ادارة المرور عن هذا الحادث ولا مخالفة فيه للثابت بهذا التقرير وكان الحكم على هذا النحو قد أقام قضائه على أقوال شاهد تأيدت ببينة أخرى، فإن النعي عليه بمخالفة الثابت بالاوراق أو القانون في غير محله" (135).

2. "ان مفاد نص المادة 125 من قانون المرافعات أن قرار الادانة بالحكم الجزائي تكون له حجية في الدعوى المدنية كلما كان قد فصل لازماً في وقوع الفعل المكون للاساس المشترك بين الدعويين الجزائية والمدنية وفي الوصف القانوني لهذا الفعل ونسبته إلى فاعله، فإذا فصلت المحكمة الجزائية في هذه الأمور فإنه يمتنع على المحاكم المدنية ان تعيد بحثها ويتعين عليها ان تعتبرها وتلتزمها في بحث الحقوق المدنية المتصلة بها لكي لا يكون حكمها مخالفاً للحكم الجزائي السابق له، وإذا كان الثابت في الحكم الجزائي انه صدر بادانة سائق المركبة والمطعون ضده الأخير لارتكابه جريمة قتل مورث باقي المطعون ضدهم خطأ، فانه يكون قد فصل فصلاً لازماً في الاساس المشترك بين الدعويين الجزائية والمدنية وهو توافر الخطأ من جانب سائق المركبة، ويحوز قوة الشيء المحكوم فيه امام المحكمة المدنية ولا يجوز للطاعة بالتالي ان تتمسك بان الحادث وقع نتيجة خطأ المضرور بما يدرأ المسؤولية عن سائق المركبة وإذ التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر فانه لا يكون قد أخطأ في القانون" (136).

نستنتج من احكام محكمة التمييز البحرينية بانها قد ارسيت مبدأ حجية الحكم الجزائي الصادر بإدانة السائق المتسبب في الحادث المروري لاثبات الخطأ وذلك تطبيقاً لنص المادة 125 من قانون المرافعات المدنية والتي تنص على أنه : "يقبل في معرض البينة في المحاكمات المدنية قرار الادانة بالحكم الجزائي وما تعلق به من الوقائع التي فصل فيها هذا القرار وكان فصله فيها ضرورياً". فإذا فصلت المحكمة الجزائية في الفعل المكون للاساس المشترك بين

(135) انظر الحكم في الطعن رقم 52 لسنة 1992م، جلسة 1992/10/4م، مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، السنة الثالثة، ص232.

(136) انظر الحكم الصادر في كل من الطعنين : الطعن رقم 26 جلسة 1990/10/21م، مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، السنة الأولى، ص121. الطعن رقم 47 جلسة 1991/1/27م، مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، السنة الثانية، ص23.

الدعويين الجزائية والمدنية وفي الوصف القانوني لهذا الفعل ونسبته إلى فاعله فإنه يتمتع على محكمة الموضوع ان تعيد بحثها ويتعين عليها ان تأخذ بما فصل فيه الحكم الجزائي لاثبات خطأ المتسبب في العمل غير المشروع، وإذا خلت الدعوى الجنائية من ثبوت الخطأ فإن قاضي الموضوع يتعين عليه اتباع قواعد الاثبات وطرق التحقيق المبينة في قانون المرافعات المدنية، وعليه ان يلتزم بتطبيق الدليل القانوني الذي يجيز له القانون الاستدلال به في ثبوت الخطأ، وان يلتزم بالقوة الثبوتية لادلة الاثبات ومن ثم يستخلص مما قدم له واقعة ثبوت الخطأ من عدمه فهو صاحب السلطة التقديرية في ذلك.

ب. بعض الاحكام الصادرة من محكمة النقض المصرية بشأن سلطة محكمة الموضوع في تقدير الخطأ:

1. قضت محكمة النقض المصرية : "تقدير ما إذا كانت سرعة المركبة في ظروف معينة تعد عنصراً من عناصر الخطأ أو لا تعد مسألة موضوعية يرجع الفصل فيها لمحكمة الموضوع بغير معقب عليه ما دام تقديرها سائغاً مستنداً إلى ادلة مقبولة لها اصلها الثابت في الأوراق" (137).
2. " من المقرر ان تقدير الخطأ المستوجب لمسئولية مرتكبه جنائياً أو مدنياً، وان السرعة التي تصلح أساساً للمساءلة الجنائية في جرمتي القتل والاصابة الخطأ وهي التي تجاوز الحد الذي تقتضيه ملابسات الحال وظروف المرور وزمانه ومكانه، كليهما مما يتعلق بموضوع الدعوى وإذا ما كان الحكم المطعون فيه قد استخلص في تدليل سائغ من اقوال شهود الحادث وما دلت عليه المعاينة ان الطاعن كان يقود سيارته بسرعه شديدة وانحرف بها فجأه عن الطريق العادي إلى الطريق الترابي مندفعاً إلى البركة حيث كانت المجني عليها دون ان يستطيع التحكم في عجلة القيادة فان ما يثيره الطاعن في هذا الصدد ينحل إلى جدل في تقدير أدلة الدعوى مما تستقل به محكمة الموضوع بغير معقب عليها" (138).

(137) انظر الطعن رقم 2023 لسنة 58 ق جلسة 1989/5/25، محكمة النقض المصرية. أشار إليه في الهامش : محمد يوسف إبراهيم المرخ، المسئولية المدنية عن حوادث السيارات في البحرين، مطبعة الهاشمي، البحرين، 1994م، ص41، هامش رقم2.

(138) انظر الطعن رقم 939 لسنة 45 ق جلسة 1975/6/9، محكمة النقض المصرية. أشار إليه المرجع السابق، هامش رقم3.

الفرع الثاني

تحقق الضرر

بوقوع الضرر يتحقق الركن الأساسي للمسئولية، فإذا لم يكن ثمة ضرر فليس من مسئولية مدنية، ومن هنا جاء مبدأ (لا دعوى بغير مصلحة).

والضرر هو ما يصيب الشخص من أذى في جسمه أو ماله، أو بانتقاص حقوقه الماليه أو بتقويت مصلحة مشروعه له تقدر فائدتها مالياً⁽¹³⁹⁾، فما هو مفهوم الضرر؟ وما هي أنواعه؟ وما هي شروط الضرر القابل للتعويض؟

وسنجيب على التساؤلات السابقة وفقاً للتقسيم الآتي :

أولاً : مفهوم الضرر.

ثانياً : أنواع الأضرار المترتبة على حوادث المركبات.

ثالثاً : شروط الضرر القابل للتعويض.

أولاً : مفهوم الضرر :

عرف الفقهاء الضرر بأنه : الأذى الذي يصيب الإنسان في جسمه أو شرفه أو ماله أو عواطفه، هذا وقد عرفه الدكتور عبد الرزاق السنهوري بأنه : ما يصيب المضرور في جسمه أو ماله أو عاطفته أو كرامته أو شرفه أو أي معنى آخر من المعاني التي يحرص الناس عليها⁽¹⁴⁰⁾، ويمكن استخلاص تعريف الضرر بأنه ما يؤدي الشخص من نواح مادية ومعنوية، وبناءً على ما سبق فإن الضرر هو عبارة عن الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المس بحق من حقوقه، ومصلحة مشروعه، ولا يشترط أن يكون الحق الذي يحصل به المساس مالياً مثل حق الملكية، حق الانتفاع، بل يكفي أن يكون هذا الحق محمي بالقانون كالحق في الحياة وفي سلامة الجسد وحق الحرية الشخصية ويمكن تقسيم الضرر إلى نوعين⁽¹⁴¹⁾ :

(139) سمير الأودن، المرجع السابق، ص248.

(140) جمال دراويش، المرجع السابق، ص73.

(141) المرجع نفسه.

1. الضرر المادي (المالي) : وهو ما يصيب الشخص في ذمته المالية.

2. الضرر الأدبي (المعنوي) : وهو ما يصيب الانسان في شعوره نتيجة للمساس بعاطفته أو كرامته أو سمعته أو شرفه، أو في غير ذلك من الأمور المعنوية، التي يحرص الإنسان في حياته عليها، أو بعبارة أخرى ما يصيب الانسان بناحية غير مالية.

وفي هذا الصدد نص المشرع البحريني في المادة (162) من القانون المدني على أنه "أ) يتناول التعويض عن العمل غير المشروع الضرر ولو كان أدبياً.

ب) ويشمل الضرر الأدبي على الأخص ما يلحق الشخص من أذى جسماني أو نفسي نتيجة المساس بحياته أو جسمه أو بحريته أو بعرضه أو بشرفه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي أو الأدبي أو باعتباره المالي. كما يشمل الضرر الأدبي كذلك ما يستشعره الشخص من الحزن والأسى" (142).

ثانياً : أنواع الأضرار المترتبة على حوادث المركبات :

تتنوع الأضرار التي تنشأ عن حادث المركبة بين وفاة أو أضرار جسمانية (بدنية أو نفسية) أو أضرار مادية أو معنوية، كما يلي (143) :

1. الوفاة والضرر الجسمي :

الوفاة : هي النتيجة الضارة التي لا يعود معها للإنسان وجود، في حين أن الضرر الجسمي : هو الضرر الذي يصيب الإنسان في عضو من أعضائه، ولهذا النوع من الضرر

(142) يقابلها نص المادة (1/267) من القانون المدني الأردني والتي تنص على أنه "يتناول حق الضمان الضرر الأدبي كذلك، فكل تعد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي و في اعتباره المالي يجعل المعتدي مسؤولاً عن الضمان". و نص المادة (157) من مشروع القانون المدني الفلسطيني والتي جاء فيها على أنه "كل من تعدى على الغير في حريته، أو عرضه، أو شرفه، أو في سمعته، أو في مركزه الاجتماعي، أو اعتباره المالي يكون مسؤولاً عما لحق الغير من ضرر أدبي". ونص المادة (222) مدني مصري والتي تنص على أنه "1. يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً، ولكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو طالب الدائن به أمام القضاء.2. ومع ذلك لا يجوز الحكم بتعويض إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب".

(143) النعيمات موسى جميل، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، رسالة دكتوراه منشورة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2006، ص215.

جوانب مادية (كنفقات العلاج، والعمليات الجراحية، وثمان الأدوية...)، وجوانب تتصل بالكسب (كنقص قدرة الشخص على العمل أو عجزه الكلي عنه) اضافة إلى جوانب تتصل بالضرر الأدبي (كالضرر الناشئ عن الألم النفسي بسبب التشوه أو العطل الذي يصيب الشخص)⁽¹⁴⁴⁾.

موقف التشريع البحريني والمصري من التعويض عن الوفاة والأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المركبات :

أ. موقف المشرع البحريني من التعويض عن الوفاة والضرر الجسمي :

نص المشرع البحريني في المادة الثانية من قانون التأمين الاجباري رقم (3) لسنة 1987م على أنه : "يجب ان تغطى وثيقة التأمين المنصوص عليها في المادة السابقة المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار الجسمانية والمادية من حوادث المركبات إذا وقعت في البحرين. ومع مراعاة احكام المادة (12) من هذا القانون يقصد بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات التزام المؤمن بقيمة ما يحكم به من تعويض ويشمل ذلك التعويض عن وفاة اي شخص او عن اية اصابة جسمانية تلحق اي شخص من حادث للمركبة المؤمن عليها وكذلك الأضرار المادية الناشئة عن هذا الحادث".

كذلك نص في المادة (22) من القانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات على أنه : "يتم احتساب التعويضات التي يوفرها الصندوق وفقاً للقواعد الآتية :

- 1) مبلغ 10.000 دينار عن كل حالة وفاة تدفع إلى الورثة الشرعيين وقت وقوع الحادث.
- 2) مبلغ 10.000 دينار بحريني عن كل حالة عجز كلي.
- 3) مبلغ 10.000 دينار بحريني عن كل عجز جزئي دائم مضروبة في نسبة العجز.
- 4) مبلغ 1000 دينار بحريني يُدفع للمصاب بعجز كلي عن الأضرار المعنوية.
- 5) مبلغ 500 دينار بحريني يُدفع للمصاب بعجز جزئي دائم عن الأضرار المعنوية.
- 6) مبلغ 300 دينار بحريني يُدفع لكل فرد عن الضرر المعنوي الناتج عن الوفاة أو العجز الكلي، ويكون 200 دينار بحريني في حالة العجز الدائم⁽¹⁴⁵⁾، ويدفع لكل من الأب و الأم والزوج والأبناء بحد أقصى 3000 ألف دينار.

(144) النعيمات موسى جميل، المرجع السابق، ص216.

(145) لعل المشرع يقصد العجز الجزئي الدائم، لان العجز الكلي محدد في بداية البند ب300 دينار بحريني، لذلك يجب إعادة النظر في الصياغة لتدارك ما سقط سهواً.

ويتم الجمع بين التعويض الوارد في أي من البنود (3,2,1) والتعويض الوارد في أي من البنود (6,5,4).

باستقراء النصوص السابقة نجد أن المشرع البحريني وفقاً لقانون التأمين الإجباري الزم المؤمن بقيمة ما يحكم به من تعويض ويشمل ذلك التعويض عن وفاة أي شخص أو عن أية إصابة جسمانية تلحق أي شخص من حادث للمركبة المؤمن عليها وكذلك الأضرار المادية الناشئة عن هذا الحادث. ولم يحدد مبلغ معين عن الوفاة أو عن أية إصابة جسمانية وإنما الزم المؤمن بما يحكم به من تعويض.

أما في حال حصول الحادث من مركبه غير مؤمنه وكان المسئول عن دفع التعويض هو صندوق التعويضات فإن المشرع البحريني حدد مبلغ 10.000 دينار عن كل حالة وفاة تدفع إلى الورثة الشرعيين وقت وقوع الحادث، كما أنه حدد المبلغ نفسه عن كل حالة عجز كلي، وعن كل عجز جزئي دائم مضروبة في نسبة العجز.

ب. موقف المشرع المصري من التعويض عن الوفاة والضرر الجسمي :

نص المشرع المصري في المادة (8) من قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث النقل السريع رقم 72 لسنة 2007 على أنه : " تؤدي شركة التأمين مبلغ التأمين المحدد عن الحوادث المشار إليها في المادة الأولى من هذا القانون إلى المستحق أو ورثته وذلك دون الحاجة إلى اللجوء للقضاء في هذا الخصوص. ويكون مبلغ التأمين الذي تؤديه شركة التأمين قدره أربعون ألف جنيه في حالات الوفاة أو العجز الكلي المستديم ويحدد مقدار مبلغ التأمين في حالات العجز المستديم بمقدار نسبة العجز. كما يحدد مبلغ التأمين عن الأضرار التي تلحق بممتلكات الغير بحد أقصى قدرة عشرة آلاف جنيه، ويحدد مجلس إدارة الهيئة المصرية للرقابة على التأمين كيفية وشروط أداء مبلغ التأمين للمستحقين في كل من الحالات المشار إليها، على أن يصرف مبلغ التأمين في مدة لا تتجاوز شهراً من تاريخ إبلاغ شركة التأمين بوقوع الحادث".

كما أنه نص في المادة (20) من القانون المشار إليه على أنه : "ينشأ صندوق حكومي وفقاً لنص المادة (24) من القانون رقم 10 لسنة 1981 لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث النقل السريع....ويؤدي الصندوق مبلغ التأمين للمستحقين طبقاً للمادة (8) من القانون ويحق له

في الحالات المنصوص عليها في البندين (2،3) من الفقرة السابقة الرجوع على مالك المركبة أو المركبة أو المتسبب في الضرر بقيمة مبلغ التأمين الذي أداه".

بناءً عليه طبقاً للتشريع المصري نجد انه حدد مبلغ التعويض عن الوفاة 40,000 (أربعون ألف جنيه)، سواء كان الحادث من مركبة مؤمنة، حيث الزم شركة التأمين بدفع ذلك المبلغ ودون الحاجة الى اللجوء إلى القضاء، أو كانت المركبة غير مؤمنة وكان المسئول عن التعويض الصندوق الحكومي، حيث الزم المشرع الصندوق بدفع المبلغ المحدد في المادة (8) ال 40,000 (أربعون ألف جنيه). وبالنسبة للضرر الجسدي فقد ميز المشرع المصري بين العجز الكلي المستديم والعجز الجزئي المستديم، وقرر نفس المبلغ عن الوفاة بالنسبة للعجز الكلي المستديم أما بالنسبة للعجز الجزئي المستديم فيحدد مقدار مبلغ التأمين بمقدار نسبة العجز (400 جنيه مضرورية بنسبة العجز).

تقييم :

نرى ان المبالغ المحدده في التشريعات المذكورة آنفاً غير كافية لجبر الأضرار المترتبة على حوادث المركبات لا سيما الأضرار المترتبة على حادث الوفاة، فعلى سبيل المثال التعويض عن حادث الوفاة في التشريع البحريني من مركبة غير مؤمنة 10.000 (عشرة آلاف دينار) فالمبلغ ضئيل جداً لا يفي بالغرض وهو جبر الضرر المترتب عن الحادث لا سيما إذا كان المتوفي المعيل الوحيد لأسرة معتمدة عليه في عيشها، وكذلك الحال في التشريع المصري المبلغ الذي حدده المشرع المصري 40.000 (أربعون ألف جنيه) كتعويض عن حادث الوفاة مبلغ ضئيل جداً لا يفي بالغرض، فنأمل من المشرعين إعادة النظر في المبالغ المحددة وذلك بتحديد مبلغ يكفي لجبر الضرر أو ترك الأمر للقاضي لتحديد مبلغ التعويض المناسب لجبر الضرر.

2. الضرر الأدبي :

نص المشرع البحريني في المادة (162) من القانون المدني على أنه "أ. يتناول التعويض عن العمل غير المشروع الضرر ولو كان أدبياً.

ب. ويشمل الضرر الأدبي على الأخص ما يلحق الشخص من أذى جسماني أو نفسي نتيجة المساس بحياته أو بجسمه أو بحريته أو بعرضه أو بشرفه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي أو

الأدبي أو باعتباره المالي. كما يشمل الضرر الأدبي كذلك ما يستشعره الشخص من الحزن والأسى⁽¹⁴⁶⁾.

باستقراء النص يمكننا القول بأن الضرر الأدبي : هو كل ما يؤدي الشخص في شعوره، أو عواطفه، أو شرفه، أو عرضه، أو كرامته، أو سمعته، أو مركزه الاجتماعي.

ويمكن في إطار الضرر الأدبي المترتب عن حوادث المركبات التفريق بين نوعين هما⁽¹⁴⁷⁾ :

1. ضرر أدبي يتمخض عنه ضرر مادي، كالجروح والتلف الذي يصيب الجسم والألم الذي ينجم عن ذلك وما قد يعقب من تشويه في الوجه والأعضاء أو في الجسم بوجه عام، كل هذا يكون ضرر ماديًا وأدبيًا إذا نتج عنه إنفاق المال في العلاج ونقص في القدرة على الكسب المادي، ويكون ضررًا أدبيًا فحسب إذا لم ينتج عنه ذلك⁽¹⁴⁸⁾.

(146) يقابلها نص المادة (222) مدني مصري والتي تنص على أنه "1. يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً، ولكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو طالب الدائن به أمام القضاء. 2. ومع ذلك لا يجوز الحكم بتعويض إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب". ونص المادة (1/267) من القانون المدني الأردني والتي تنص على أنه "يتناول حق الضمان الضرر الأدبي كذلك، فكل تعد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي يجعل المعتدي مسؤولاً عن الضمان". ونص المادة (157) من مشروع القانون المدني الفلسطيني والتي جاء فيها أن "كل من تعدى على الغير في حريته، أو عرضه، أو شرفه، أو في سمعته، أو في مركزه الاجتماعي، أو اعتباره المالي يكون مسؤولاً عما لحق الغير من ضرر أدبي".

(147) صالح علي العبادي، المسؤولية المدنية التقصيرية عن حوادث المركبات في القانون المدني اليمني والقانون المقارن والفقهاء الاسلامي، رسالة ماجستير، جامعة صنعاء، 2013، ص104. (سيشار إليه لاحقاً : صالح العبادي، المرجع السابق).

(148) يقول الدكتور السنهوري : (يمكن إرجاع الضرر الأدبي إلى أحوال معينة : 1. ضرر أدبي يصيب الجسم: فالجروح والتلف الذي يصيب الجسم والألم الذي ينجم عن ذلك وما قد يعقب من تشويه في الوجه والأعضاء أو في الجسم بوجه عام، كل هذا يكون ضرر ماديًا وأدبيًا إذا نتج عنه إنفاق المال في العلاج ونقص في القدرة على الكسب المادي، ويكون ضررًا أدبيًا فحسب إذا لم ينتج عنه ذلك. 2. ضرر أدبي يصيب الشرف والاعتبار والعرض : فالقذف والسب وهتك العرض وإيذاء السمعة بالنقولات والتخرصات والإعتداء على الكرامة، كل هذه الاعمال تحدث ضررًا أدبيًا إذ هي تمس بسمعة المصاب وتؤدي شرفه واعتباره بين الناس. 3. ضرر أدبي يصيب العاطفة والشعور والحنان : فانتزاع الطفل من حضن أمه وخطفه، والاعتداء على الأولاد أو الأم أو الأب أو الزوج أو الزوجة كل هذه الأعمال تصيب المضرور في عاطفته وشعوره، وتدخل إلى قلبه الغم والأسى والحزن، ويلحق بهذه الأعمال كل عمل يصيب الشخص في معتقداته الدينية وشعوره الأدبي. 4. ضرر أدبي يصيب الشخص من مجرد الاعتداء على حق ثابت له : فإذا دخل شخص أرضاً مملوكة لآخر بالرغم من=

2. ضرر أدبي محض أي مجرد عن أي ضرر مادي، كالألم الذي يصيب الوالدين في عاطفتهم لفقد طفلهم، نتيجةً لحادث مروري.

وأياً كان نوع الضرر الأدبي فلا بد من التعويض عنه، ولا يراد بالتعويض هنا جبر الضرر، وإنما توفير نوع من العزاء النفسي عما أصاب الشخص من ألم، بحيث يكفي في تقرير التعويض عنه أن يكون مواسياً للمضرور⁽¹⁴⁹⁾.

الأساس القانوني في التشريع البحريني والمقارن لدعوى التعويض عن الضرر الأدبي وشروط التعويض عنه في حال الوفاة :

أ. الأساس القانوني في التشريع البحريني :

نص المشرع البحريني في المادة (162) من القانون المدني على أنه " أ) يتناول التعويض عن العمل غير المشروع الضرر ولو كان أدبياً".

ونص في المادة (163) من نفس القانون على أنه " لا يجوز الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة إلا للزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية".

ونص في المادة (164) من نفس القانون على أنه " يشترط لانتقال الحق في التعويض عن الضرر الأدبي أن تكون قيمته محددة بمقتضى القانون أو بمقتضى اتفاق، أو إذا كان الدائن قد طالب به أمام القضاء".

يتبين لنا من النصوص المذكورة آنفاً، بأن المشرع البحريني قرر الحق في التعويض عن الضرر الأدبي، ويكون في حال الوفاة للزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية، ويشترط لانتقال الحق بالتعويض عن الضرر الأدبي إلى الورثة أن تكون قيمته محددة بمقتضى القانون أو بمقتضى اتفاق، وإذا لم يكن محدد بمقتضى القانون أو بمقتضى اتفاق، فيجب أن يكون الدائن قد طالب به أمام القضاء.

=معارضة المالك، جاز لهذا أن يطالب بتعويض عما أصابه من الضرر الأدبي من جراء الاعتداء على حقه حتى لو لم يصبه ضرر مادي من هذا الاعتداء)، المرجع السابق، ص864.
(149) صالح العبادي، المرجع السابق، ص97.

ب. الأساس القانوني في التشريع المصري :

نص المشرع المصري في المادة (222) من القانون المدني على أنه "1. يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً، ولكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق أو طالب الدائن به أمام القضاء. 2. ومع ذلك لا يجوز الحكم بالتعويض إلا للزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم جراء موت المصاب".

لا يختلف الأمر في التشريع المصري عن التشريع البحريني فنص المادة (222) مدني مصري تقابل نصوص المواد (162)، (163)، (164) مدني بحريني.

فيتضح لنا بأنه يجوز في التشريع المصري التعويض عن الضرر الأدبي ويكون في حال موت المصاب للزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية، ويشترط لانتقال الحق بالتعويض عن الضرر الأدبي إلى الورثة أن تكون قيمته محددة بمقتضى اتفاق، وإذا لم يكن محدد بمقتضى اتفاق، فيجب أن يكون الدائن قد طالب به أمام القضاء.

ج. الأساس القانوني في التشريع الفلسطيني :

ينص مشروع القانون المدني الفلسطيني في المادة (187) على أنه: "1. كل من تعدى على الغير في حريته، أو في عرضه، أو في شرفه، أو سمعته، أو في مركزه الاجتماعي، أو في اعتباره المالي، يكون مسؤولاً عما لحق الغير من ضرر أدبي. 2. يجوز أن يقضي بالتعويض للزوج، والقريب إلى الدرجة الثانية عما يصيبه من ضرر أدبي بسبب موت المصاب. 3. لا ينتقل الحق في التعويض عن الضرر الأدبي إلى الغير، إلا إذا تحددت قيمته، بمقتضى اتفاق أو بحكم قضائي نهائي".

كذلك الحال يجوز في التشريع الفلسطيني التعويض عن الضرر الأدبي ويكون في حال موت المصاب للزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية، ويشترط لانتقال الحق بالتعويض عن الضرر الأدبي إلى الورثة أن تكون قيمته محددة بمقتضى اتفاق، أو بحكم قضائي نهائي.

تقييم موقف التشريعات :

باستقراء نصوص التشريعات المذكورة آنفاً يتبين لنا بأن التعويض عن الضرر الأدبي مستقر في تلك التشريعات، إلا أنه يأخذ عليهم جميعاً أنهم قرروا التعويض عن الضرر الأدبي للزوج والزوجة والأقارب إلى الدرجة الثانية عن الوفاة، وبذلك استثنوا الأضرار الأدبية الناتجة عن

الإصابة، والتي قد تكون أشد وأقسى في حالة التشويه أو الإصابة الدائمة. كما أنه يؤخذ على التشريع الفلسطيني اشتراط صدور حكم قضائي نهائي يحدد قيمة الضرر الأدبي حتى ينتقل الحق في طلب التعويض عنه إلى الغير وكان الاجدر به ان ينهج نهج التشريعات المقارنه بالاكثفاء بالمطالبة به أمام القضاء فقط دون صدور حكم نهائي يحدده لكي ينتقل الى الغير.

3. الضرر المالي :

وهو ما نتج عن الإخلال بالحق المالي أو المصلحة المالية المشروعة للمضرور، وقد نصت المادة (61) من القانون المدني البحريني على أنه "أ) يتحدد الضرر الذي يلتزم المسئول عن العمل غير المشروع بالتعويض عنه بالخسارة التي وقعت والكسب الذي فات، طالما كان ذلك نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع. ب) وتعتبر الخسارة الواقعة أو الكسب الفائت نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع، إذا لم يكن في المقدور تفاديهما ببذل الجهد المعقول الذي تقتضيه ظروف الحال من الشخص المعتاد"⁽¹⁵⁰⁾.

ويشترط فيه أن يكون محققاً، بأن يكون قد وقع فعلاً، أو كان وقوعه مؤكداً في المستقبل بأن وقع سببه فعلاً، إلا أن آثاره تراخت، أو لم تكتمل صورتها النهائية⁽¹⁵¹⁾.

وهنا لا بد من الإشارة إلى نص المادة (178)⁽¹⁵²⁾ مدني بحريني والتي تقضي بأن يحتفظ القاضي للمتضرر بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في تقدير

(150) يقابل هذا النص نص المادة (266) مدني اردني والتي تنص على انه " يقدر الضمان في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر، وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار. " ، ونص المادة (221) مدني مصري والتي تنص على أنه "1. إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالقاضي هو الذي يقدّره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقّاه ببذل جهد معقول. 2. ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقّعه عادةً وقت التعاقد".

(151) صالح العبادي، المرجع السابق، ص97.

(152) نص المادة (178) " أ. يحدد القاضي التعويض بالقدر الذي يراه جابراً للضرر وفق ما تقرره المواد(161) و(162) و (163) و (164) وذلك مع مراعاة الظروف الشخصية للمضرور. ب. وإذا لم يتيسر للقاضي وقت الحكم، تحديد مقدار التعويض بصفة نهائية، جاز له أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطلب، خلال مدة يحددها، إعادة النظر في التقدير". يقابلها نص المادة (170) مدني مصري والتي تنص على أنه "يُقدّر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المضرور طبقاً لأحكام المادتين 221 و 222 مراعيًا في=

التعويض إذا لم يتيسر له أن يحدد مقدار التعويض بصفة نهائية، لأسباب ترجع كون الضرر الحاصل لم تستتب آثاره النهائية، بحيث لا يكون أمامه سوى أن يقدر تعويضاً مؤقتاً على أن يعيد النظر في قضائه خلال مدة معقولة يحددها، وخلال ما سبق يتبين لنا بان للضرر المالي صورتين :

الصورة الأولى : فهي صورة الأضرار الناشئة عن الاعتداء على مال، من ذلك غصب شيء أو إتلافه أو إنقاص قيمته أو منفعته، ويشمل أيضاً الحرمان من استعمال أو اكتساب حق مالي أو تكبد خسائر من منافسة غير مشروعته، وفي مجال بحثنا تتجسد هذه الصورة في إتلاف المركبة كلياً، أو نقصان قيمتها بعد إصلاحها من الحادث.

الصورة الثانية : فهي صورة الأضرار المالية للاعتداء على الكيان المادي للشخص، ومن ذلك تكاليف علاج المصاب أو فقده لدخله، ومن ذلك أيضاً فقد المضرور للنفقة التي كان يحصل عليها ممن كانت تجب عليه نفقته أو ممن كان يقوم بإعالتة بصفة مستقرة وعلى نحو تكون معه فرصة استمرار الإعالة⁽¹⁵³⁾. وفي مجال بحثنا تتجسد هذه الصورة في الإصابات الجسمية الناتجة عن حوادث المركبات، وما يتكبده المتضرر من نفقات علاج، وعجزه عن أداء عمله بسبب الإصابة.

وفي هذا الصدد جاء في حكم لمحكمة النقض المصرية بأن : "تقويت الفرصة وإن جاز للمضرور أن يطالب بالتعويض عنه على أن يدخل في عناصره ما كان للمضرور يأمل للحصول عليه من كسب وراء تحقيق هذه الفرصة إلا أن ذلك مشروط بأن يكون هذا الأمل قائماً على أسباب مقبولة من شأنها طبقاً للمجرى العادي للأمور ترجيح كسب فوته عليه وقوع فعل ضار أو العمل الضار غير المشروع"⁽¹⁵⁴⁾.

=ذلك الظروف الملائمة، فإن لم يتيسر له وقت الحكم أن يُعَيَّن مدى التعويض تعييناً نهائياً، فله أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير".

(153) المساعدة نائل علي، الضرر في الفعل الضار وفقاً للقانون الأردني، دراسة مقارنة، مجلة المنارة، العدد 3، جامعة آل البيت، 2005، ص 395. (أشار إليه بالهامش جمال دراويش، المرجع سابق، ص 81).

(154) نقض مدني مصري، الطعن رقم 114 جلسة 1994/11/20 سنة 59 ق، الموسوعة الشاملة لأحكام محكمة النقض، للمستشار عبد المعنم الشربيني، الجزء 16، 1994، ص 37. (سيشار إليها لاحقاً : الموسوعة الشاملة للشربيني، المرجع السابق).

(وإذا كانت الفرصة أمراً محتملاً فإن تقويتها أمر محقق، ولا يمنع القانون من أن يحسب الكسب الفائت - وهو عنصر من عناصر التعويض- ما دام المضرور يأمل الحصول على كسب، ما دام لهذا الأمل أسباب مقبولة)⁽¹⁵⁵⁾.

4. الضرر المرتد :

قد يلحق الضرر بشخص آخر غير الشخص الذي وقع عليه الفعل الضار بحيث يتأثر هذا الآخر مادياً أو معنوياً (أو كلاهما)، مما يعطيه حقاً مستقلاً في المطالبة بالتعويض عما لحق به من ضرر، باعتباره ضرراً مباشراً يترتب على الفعل الضار.

والضرر المرتد يتمثل في كونه ضرراً تبعياً يتولد عن الضرر الأصلي في الحالة التي يمتد فيها الأخير لأشخاص آخرين غير المضرور الأصلي، ومثال ذلك كما لو توفي أحد الأشخاص نتيجة حادث مركبه وكان المتوفي المعيل الوحيد لأسرته المكونة من زوجته وأبنائه الصغار، ففي هذا المثال نجد أن هناك ضرراً أصلياً أصاب المتوفي مباشرة ويتمثل في الوفاة، وبفس الوقت فإن الوفاة - وباعتبارها ضرراً أصلياً - أدت إلى فقدان الزوجة والأولاد لرب الأسرة الذي كان يعيلهم، أي فقدان العائل الوحيد لهم وهذا هو الضرر المرتد⁽¹⁵⁶⁾.

ويشترط في الضرر المرتد توافر جملة من الشروط أهمها⁽¹⁵⁷⁾ :

الشرط الأول: اتحاد مصدر الضرر الذي يصيب كلاً من المتضرر الأصلي، والمتضرر بالارتداد، مما يترتب عليه أن عدم تحقق الضرر بالنسبة لمن وقع عليه الفعل الضار يؤدي حتماً إلى عدم قيام الضرر المرتد.

هذا ولا يترتب على عدم مطالبة المتضرر الأصلي بالتعويض عما لحقه من ضرر أن يتمتع هذا الحق بالنسبة للمتضرر بالارتداد، وهذا يعني أن المتضرر بالارتداد يستطيع أن يطالب بالتعويض عما أصابه من ضرر بصورة مستقلة، حتى وإن تنازل المتضرر الأصلي عن حقه في التعويض.

الشرط الثاني: فهو وجود رابطة بين المتضرر الأصلي، والمتضرر بالارتداد، تجعل ذلك الارتداد أمراً ممكناً، وهي قد تكون علاقة قرى أو إعالة أو رابطة مالية.

(155) د. محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 167.

(156) جمال دراويش، المرجع السابق، ص 82.

(157) غازي أبو عرابي، المرجع السابق، ص 176.

وينقسم الضرر المرتد إلى ضرر مادي وضرر أدبي⁽¹⁵⁸⁾ :

أ. الضرر المادي المرتد: هو الضرر الذي ينعكس على ذمة المتضرر المالية فيصيب حقاً من حقوقه أو مصلحه من مصالحه المالية، وهو ضرر قابل للتعويض من حيث المبدأ، وكما أنه قد يصيب أناساً لا تربطهم بالمتضرر الأصلي إلا علاقة مالية فإنه كذلك يمكن أن يصيب الأزواج والأقارب فيكون لهم حق المطالبة بالتعويض عن هذه الأضرار سواء أكانت نتيجة وفاة المصاب أو عن مجرد الإصابة، والجانب البارز في الضرر المادي المرتد في هذه الحالات، يتمثل في فقدان الإعالة، أي المساعدة المالية التي كان المتضرر بالارتداد يحصل عليها من المتوفي أو المصاب الأصلي، كفقدان أسرته معيلها الوحيد نتيجة حادث مركبة.

ويشترط للتعويض عنها أن تكون الإعالة فعلية، مستمرة ومنتظمة، ولا يهم بعد ذلك أن يكون المعيل صغيراً أم كبيراً، ما دام أنه يتحمل جزءاً من نفقات إعالة غيره.

ب. الضرر الأدبي المرتد: هو الضرر الذي يرتبط بما أصاب الأقارب من ألم وحزن، وما كابده من ضغوط نفسية نتيجة فقد مورثهم أو تعرضه للإصابة.

ثالثاً : شروط الضرر المستحق للتعويض :

لا بد من توافر عدة شروط في الضرر المستحق للتعويض منها : أن يكون محقق الوقوع، والا يكون سبق تعويضه، وان يكون شخصياً، وان يمس حقاً ثابتاً ونفصل ما أجمعنا كالاتي :

1. أن يكون محقق الوقوع :

والمقصود بهذا ألا يكون احتمالياً⁽¹⁵⁹⁾ بل يجب ان يكون قد وقع فعلاً، وهذا الوصف من الوقوع الفعلي يشمل ذلك الضرر الحال الذي أصاب المضرور في جسمه أو ماله وقت المطالبه

(158) صالح العبادي، المرجع السابق، ص103.

(159) الضرر المحتمل : هو ضرر غير محقق قد يقع وقد لا يقع فلا يكون التعويض عنه واجباً إلا إذا وقع فعلاً، وهناك فرق بين الضرر المحتمل وتقويت الفرصة : ذلك أن الفرصة إذا كانت أمراً محتملاً فإن تقويتها أمر محقق أي يوجب التعويض، وفي حالة تقويت الفرصة يكون هناك كسب احتمالي كان يمكن أن يتحقق أو لا يتحقق، وبوقوع الفعل الضار قضى على احتمال تحققه، وترجع صعوبة الإشتقاق للتعويض على اعتبار أن الكسب الذي فات لم يكن سوى أمل غير مؤكد تحققه، ومن جهة أخرى إلى أن الأمل قد صار من المستحيل نهائياً الجزم بأنه كان سيتحقق أو لا يتحقق لو لم يتدخل المدعى عليه بخطئه في وقف هذا السير الطبيعي=

بالتعويض، وهكذا يشمل الضرر المستقبل⁽¹⁶⁰⁾ الذي سيتحقق وقوعه أي أن موجباته ستؤدي بالحكم إلى تحقيقه⁽¹⁶¹⁾ وإذا تحدد الضرر الحال وصار نهائياً، فإنه يمكن للقاضي الموضوع أن يقدره ويقضي بما يناسبه من تعويض، أما إذا كان الضرر قد تردد بين الزيادة والنقص من وقت وقوعه حتى الحكم، فإنه ينظر فيه لا إلى ما كان عليه عندما وقع بل إلى ما صار إليه عند الحكم مراعيًا التغير في الضرر ذاته من زيادة راجع أصلها إلى خطأ المسئول أو نقص كائنا ما كان سببه⁽¹⁶²⁾.

ولكن إذا لم تستقر حالة الضرر، واستمر متردداً بين الخطورة والتحسن إلى يوم الحكم فإن للقاضي أن يقضي بتعويض ما يقدره من ضرر واقع فعلاً حينذاك، ويجوز للقاضي ما دام الضرر محققاً وليس احتمالياً، أن يحفظ الحق للمضرور، خلال مدة معينة في إكمال التعويض حسبما تنتهي إليه حالة الضرر وهذا ما أكدته المشرع البحريني بنص المادة (178/ب) من القانون المدني والتي تنص على أنه "ب) وإذا لم يتيسر للقاضي وقت الحكم، تحديد مقدار التعويض بصفة نهائية، جاز له أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطلب، خلال مدة يحددها، إعادة النظر في التقدير"⁽¹⁶³⁾.

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية بأنه : "إذا قضى للمدعي المدني بالتعويض المؤقت فذلك لا يمنعه من المطالبة بتكملة التعويض بعد ان تتبين له مدى الأضرار التي لحقت من الفعل الذي يطلب التعويض بسببه"⁽¹⁶⁴⁾.

= للأمر. وظاهر أنه متى تقرر أن تفويت الفرصة للكسب يعد في ذاته ضرر محققاً، فإن هذا الضرر لا يصح تقديره بمقدار الكسب الذي فانت فرصته بل يتعين تقديره فقط بالقدر الذي كان يحتمل معه تحقق الكسب في هذه الفرصة الفائته. نقلاً عن د. سمير الأودن، المرجع السابق، ص 257.

(160) **الضرر المستقبلي**: هو ضرر وقع بالفعل ولكن آثاره تراخت كلها أو بعضها إلى المستقبل: كالشخص الذي يصاب بعاهة مستديمة فإن العاهة قد وقعت ولكن عجزه عن الكسب مستمر، ومن ثم فإن فوات الكسب المستقبلي محقق لعجزه عن تحقيق هذا الكسب في المستقبل. (د. سمير الأودن المرجع السابق، ص 256).

(161) حسين عامر، عبد الرحمن عامر، المرجع السابق، ص 333.

(162) نقض مدني مصري 47/6/7، المحاماه السنة (28) ص 759 رقم 249. (أشار إليه د. سمير الأودن، المرجع السابق، ص 249، هامش رقم 2).

(163) يقابلها نص المادة (170) مدني مصري والتي تنص على أنه "يُقدّر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المضرور فإن لم يتيسر له وقت الحكم أن يُعيّن مدى التعويض تعييناً نهائياً، فله أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير".

(164) نقض مدني مصري 34/6/7، الفهرس المدني لمجموعة عمر ص 395 رقم 20.

فقد لا يتيسر للقاضي أحياناً أن يحدد وقت الحكم مدى التعويض تحديداً كافياً كما هو الشأن مثلاً في جرح لا يستبين عقباه إلا بعد إنقضاء فترة من الزمن، فللقاضي في هذه الحالة أن يقدر تعويضاً مؤقتاً بالنظر إلى قدر الضرر المعلوم وقت الحكم، على أن يعيد النظر في قضائه خلال فترة معقولة، يتولى تحديدها فإذا ما انقضى الأجل المحدد أعاد النظر فيما حكم به، وقضى للمضروب بتعويض إضافي إذا اقتضى الحال ذلك⁽¹⁶⁵⁾.

وفي هذا الصدد قضت محكمة التمييز البحرينية في حكمها الصادر بتاريخ 29 أكتوبر 1995 بأن " الضرر الذي يقضي بالتعويض عنه هو الضرر المحقق الوقوع سواء وقع فعلاً أو سيقع حتماً أما الضرر المستقبل الذي لم يكن متوقفاً وقت الحكم بالتعويض فلا يدخل في حساب القاضي عند تقديره، فإذا تكشفت الظروف بعد ذلك عن تفاقم فيه يجوز للمضروب المطالبة في دعوى جديدة عما استجد من الضرر ولا يمنع من ذلك قوة الشيء المقضي لأن الضرر الجديد لم يسبق أن حكم بتعويض عنه أو قضي فيه..."⁽¹⁶⁶⁾.

2. ويشترط في الضرر أن لا يكون قد سبق تعويضه :

فلا يجوز أن يحصل المضروب على أكثر من تعويض لإصلاح ضرر بعينه، فإذا قام محدث الضرر بما يجب عليه من تعويضه إختياراً، فيعتبر أنه قد أوفى بالتزامه في هذا الصدد.

وماذا لو كان المضروب مؤمناً على نفسه ضد ما قد يصيبه من حوادث، فتسبب شخص بخطئه في جرحه، فقامت شركة التأمين بتعويض الجريح عما أصابه من جرح أو بتعويض ورثة المتوفي، فهل مع هذا يمكن للمضروب أن يطالب الفاعل بتعويضه أيضاً عما أحدثه له من ضرر؟

وللإجابة عن هذه الحالة فإن الغالب أن مبلغ التأمين يقل كثيراً عما يجب للضرر إذ أن شركة التأمين إنما تقوم بدفع مبلغ محدد في بوليصة التأمين بغير وجود وجه لما حدث من ضرر، وبالتالي فلا يمكن القول بأن المؤمن له قد حصل على التعويض الكامل، بما وقع به، إذ أن قيمة التأمين الذي تدفعه الشركة إنما هو وليد العلاقة القائمة بينها وبين المؤمن له، وكان وقوع الضرر شرطاً لإستحقاق التأمين بمعنى آخر فإن قيمة التأمين لم يقصد بها أن تكون

(165) مجموعة الأعمال التحضيرية للقانون المدني المصري، ج2، ص393. (أشار إليه سمير الاودن، المرجع السابق، ص249، هامش رقم (4).

(166) أنظر الطعن رقم 102 لسنة 1995، مجموعة الاحكام الصادرة من احكام محكمة التمييز البحرينية، السنة السادسة، ص525.

تعويضاً للمؤمن له عما يقع له من ضرر، ولكنها مقابل خطر محدد يدخل في الحساب من الأعباء التي تضطلع بها مؤسسة التأمين، عند تحقق الخطر المبين بالعقد، وبالتالي فإن منشأ حق المؤمن له في مبلغ التأمين يختلف عنه في المطالبة بالتعويض⁽¹⁶⁷⁾.

ولقد جاء في نص المادة (713) من القانون المدني البحريني مؤكداً لما سبق حيث جاء بها "في التأمين من الأضرار، يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه، على أن لا يجاوز ذلك مبلغ التأمين". ويقابل هذا النص في القانون المصري نص المادة (751)⁽¹⁶⁸⁾، ويقرر أحد الفقهاء بأن التعويض يقتصر على حدود الضرر الذي يلحق الشخص دون أن يجاوز ذلك، فلا يجوز للمؤمن له أن يتقاضى من المؤمن (شركة التأمين) تعويضاً أكبر من المبلغ المذكور في الوثيقة، أو أكثر من قيمة الضرر الذي لحقه⁽¹⁶⁹⁾.

فإذا كان الضرر الذي لحقه أكبر في قيمته من مبلغ التأمين، لم يتقاضى بداهة إلا ذلك المبلغ كما يقضي عقد التأمين نفسه، وكذلك إذا كان التأمين أكبر من قيمة الضرر فإنه لا يتقاضى إلا قيمة الضرر كما تقضي الصفة التعويضية للتأمين، فهو إذن لا يتقاضى إلا أقل القيمتين : مبلغ التأمين أو قيمة الضرر⁽¹⁷⁰⁾. ومن ثم فيحق للمضرور أن يطالب المدعى عليه بالفرق بين قيمة التعويض الجابر للضرر وبين ما حصل عليه من شركة التأمين، إذا كانت قيمة التأمين تقل عن التعويض الجابر للضرر.

3. يشترط أن يكون الضرر شخصياً :

يجب أن يكون لطالب التعويض مصلحة في إقتضائه بتحقيق الضرر له، فيجب عليه أن يثبت ما أصابه شخصياً من ضرر، أو يتحقق له بطريق غير مباشر كضرر حرمان الورثة من عون عائلهم بوفاته بحادث، وعلى من يطالب بتعويض الضرر، أن يقيم الدليل عليه، على

(167) حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص 337، 338، 339.

(168) نص المشرع المصري في المادة (751) من القانون المدني على أن : "لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يجاوز ذلك قيمة التأمين".

(169) سمير الأودن، المرجع السابق، ص 259، 258.

(170) د. عبد الرزاق السنهوري، عقد التأمين ج 7 ص 1530، 1529. (أشار إليه المرجع السابق، ص 259، هامش رقم 1).

إعتبار أنه واقعة مادية وليس عملاً قانونياً أو تصرفاً، فيجوز أثباته بكافة طرق الإثبات بما في ذلك البينة والقرائن⁽¹⁷¹⁾.

4. أن يكون الضرر ماساً بحق ثابت :

يجب لمسائلة المعتدي أن يمس إعتدائه حقاً ثابتاً يحميه القانون، ويستوي في هذا أن يكون الحق مالياً أو بدنياً، فالقانون يتولى حماية هذه الحقوق جميعاً وما يتفرع عنها، مما رسم له من طريق لصونها من سلب أو إنتقاص فضلاً عن التعويض عما يقع من ضرر بالاعتداء عليها، ويدخل فيما يحدث من ضرر تبعاً للضرر الأصلي الذي وقع بالمجني عليه كما في فقد الأب، ففيه يضيع على الولد حق النفقة الذي كان له على أبيه⁽¹⁷²⁾.

وبتحقق الضرر فإنه يجب أن يكون ذا صلة بينه وبين الخطأ أو ما يسمى بعلاقة السببية وهذا ما سنتناوله في الفرع القادم بمشيئة الله تعالى.

الفرع الثالث

علاقة السببية بين الخطأ والضرر

أولاً: مفهوم علاقة السببية :

علاقة السببية أو الرابطة بين الخطأ والضرر هي الصلة ما بين الخطأ الذي إرتكبه المسئول والضرر الذي أصاب المضرور، أو بمعنى آخر ما كان للخطأ من فعل أدى إلى وقوع الضرر، فلولا هذا الخطأ لما كان هذا الضرر⁽¹⁷³⁾.

وعلاقة السببية تستقل تماماً في كيانها عن الخطأ، فقد توجد بغير خطأ كما إذا تسبب شخص بفعله غير الخطأ في وقوع ضرر لآخر، فلا تقوم المسؤولية لا لتخلف السببية بل لانعدام الخطأ، وقد يدرك الفاعل النتائج الضارة التي تترتب على فعله الخاطئ، وذلك مما يزيد في جسامته ويعد صادراً عن عمد أو غش⁽¹⁷⁴⁾.

(171) حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص339.

(172) حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص340.

(173) د. عبد الرزاق السنهوري، مصادر الالتزام، ص990.

(174) د. سمير الأودن، المرجع السابق، ص261.

فالسببية تستقل عن الخطأ ولا تدخل بالتالي في تقدير التعويض، حيث يزيد أو ينقص تبعاً لما إذا كان الضرر قد ترتب عن الخطأ وحده أو عن عوامل أخرى شاركت في حدوثه⁽¹⁷⁵⁾.

وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر من مسائل الواقع التي يستقل القاضي باستخلاصها شريطة أن يكون استخلاصها سائغاً، وفي هذا الصدد قضت محكمة التمييز البحرينية بأنه: "أن كانت علاقة السببية بين الخطأ والضرر من مسائل الواقع التي تستقل محكمة الموضوع باستخلاصها بغير رقابة محكمة التمييز فإن ذلك مشروط بأن يكون استخلاصها سائغاً"⁽¹⁷⁶⁾.

والقضاء المصري في كثير من أحكامه يقرر ضرورة توافر علاقة السببية بين الخطأ والضرر فيقضي بأنه "... وحيث إن مما تتعاه الطاعنة بالسبب الثالث على الحكم المطعون فيه أنه قضى بالزامها بالتعويض عن وفاة مورث المطعون ضدهم عدا الأخير دون أن يرد على دفاعها بانتفاء علاقة السببية بين خطأ قائد المركبة ووفاة المجني عليه وهو ما يعيب الحكم بالقصور في التسبيب بما يستوجب نقضه. وحيث إن هذا النعي في محله، ذلك أن علاقة السببية من أركان المسؤولية وتوافرها شرط لازم لقيامها والقضاء بالتعويض تبعاً لذلك، وهي تقتضي أن يكون الخطأ متصلاً بالإصابة أو الوفاة اتصال السبب بالمسبب بحيث لا يتصور وقوع أيهما بغير قيام هذا الخطأ وأنه وإن استخلص علاقة السببية بين الخطأ والضرر هو من مسائل الواقع التي تستقل بها محكمة الموضوع ولا رقابة عليها من محكمة النقض إلا أن ذلك مشروط بأن تورد الأسباب السائغة إلى ما انتهت إليه. لما كان ذلك وكانت التقارير الطبية المرفقة بالأوراق لم تجزم بأن الإصابات التي حدثت بمورث المطعون ضدهم عدا الأخير هي التي عجلت بوفاته ولا مدى الصلة بين هذه الإصابات والوفاة، وكان الحكم المطعون فيه - بالرغم من ذلك - لم يستظهر علاقة السببية بين الخطأ والمسند إلى المتهم ووفاة المجني عليه ومن ثم فإنه يكون معيباً بالقصور في التسبيب بما يوجب نقضه لهذا السبب..."⁽¹⁷⁷⁾.

(175) حسين عامر، عبد الرحيم عامر، ص 353.

(176) أنظر الطعن رقم 475 لسنة 2008، جلسة 11 من مايو سنة 2009، مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز، السنة 20، ص 486.

(177) الطعن رقم 6086 لسنة 70 ق، جلسة 27 يناير 2002م، محكمة النقض المصرية، موسوعة مصر لأحكام محكمة النقض، للمستشار الإمام، والمستشار أبو حليقة، ج 3، المرجع السابق، ص 288: 291. وفي نفس المعنى قضى بأنه "متى أثبت المضرور الخطأ والضرر كان من شأن ذلك الخطأ أن يحدث عادة هذا الضرر فإن القرينة على توافر علاقة السببية بينهما تقوم لصالح المضرور، ويمكن للمسئول أن يقوم بنقض هذه القرينة بإثبات أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه" نقض مدني مصري جلسة 1968/11/28م.

وحكم أيضاً بأنه لا يكفي لاعتبار سائق المركبة مسئولاً أن يكون قد خالف اللوائح بأن قاد المركبة بغير ترخيص، بل يجب أن يثبت مع هذا أن الحادثه ترجع إلى خطئه في القيادة لأن عدم الحصول على رخصه قد يكون قرينه على أنه لا يحسن القيادة، لكن هذه القرينة تنتفي إذا ثبت أن الحادثه لا ترجع إلى خطئه⁽¹⁷⁸⁾.

ثانياً: إنتفاء علاقة السببية :

نص المشرع البحريني في المادة (165) من القانون المدني على أنه : "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، مالم يوجد نص بخلاف ذلك"⁽¹⁷⁹⁾.

باستقراء النص يتبين لنا بأن علاقة السببية تنقطع للأسباب التالية :

أ. القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.

ب. خطأ المضرور.

ج. خطأ الغير.

(178) نقض مدني مصري جلسة 1938/2/3، المحاماه السنة (38)، ص828. (أشار إليه د. سمير الاودن، المرجع السابق، ص261 هامش رقم4.

(179) ويقابل هذا النص نص المادة (165) مدني مصري والتي تنص على أنه "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك".

أ. القوة القاهرة أو الحادث الفجائي⁽¹⁸⁰⁾ :

يقصد بالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي : السبب غير المتوقع و الذي لا يمكن دفعه او تفاديه بحيث يؤدي إلى جعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا⁽¹⁸¹⁾. فهذان المصطلحان يعبران عن حدثين لا صلة لهما بنشاط المدين، ولم يفرق القانون بينهما حيث نصت المادة (165) من القانون المدني على أنه : "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، مالم يوجد نص بخلاف ذلك".

ويرى أحد الفقهاء أنه لا أهمية للفرقة بين المصطلحين، وأن تطبيق مبدأ الالتزام بضمان السلامة في نطاق المسؤولية عن الأشياء، وحوادث العمل، وحوادث النقل وغيرها من الإلتزامات التي توجب على المدين إلتزاما بتحقيق نتيجة معينة قد أغنانا عن البحث في صفة التفرقة بين الحادث المفاجئ والقوة القاهرة، حيث يضع هذا المبدأ حلا حاسما وميسورا للتطبيق وهو: أن المدين لا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن سبب الحادث يرجع إلى أمر غالب لا دخل للمدين ولا للشيء في إحداثه ولا يمكن توقعه ومستحيل دفعه⁽¹⁸²⁾.

وعلى ذلك وعلى ما تعارف عليه الفقه فهناك عدة شروط يجب توافرها في الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة وهي⁽¹⁸³⁾ :

1. أن يكون الحادث غير متوقع.
2. أن يكون مستحيل الدفع.
3. إستحالة تنفيذ الإلتزام.
4. ألا يكون الحادث منسوباً للمدين.

(180) يرى بعض الفقهاء ان القوة القاهرة أو الحادث الفجائي مترادفان يدلان على معنى واحد والتمييز بينهما لا يقوم على اساس صحيح، وهذا هو الرأي السائد لدى جمهور الفقه، الا ان بعض الفقهاء يميز بين القوة القاهرة و الحادث الفجائي فيقول ان القوة القاهرة والحادث الفجائي لئن كانا يتفقان من حيث ان كلا منهما حادث لا يد للإنسان فيه ويستحيل دفعه ولا يمكن توقعه، إلا أنهما يختلفان من حيث أن القوة القاهرة حادث يأتي من الخارج كعاصفة أو زلزال أو فيضان. نقلاً عن د. السنهوري، الوسيط، المرجع السابق، ص 1225، 1226، رقم 586.

(181) د. مدحت عبد العال، المرجع السابق، ص 122.

(182) محمد حسين الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص 612، 613.

(183) سمير الأودن، المرجع السابق، ص 270 وما بعدها.

1. أن يكون الحادث غير متوقع :

فلا تعد العاصفة قوة قاهرة ولا حادثاً فجائياً لأنها تحدث أحياناً مع إمكان توقعها، مما يوحى إلى قائد المركبة وجوب الحذر واتخاذ الحيطة لتوقي نتائجها، إلا إذا حدثت بنحو لم يعهد مثله من قبل في المنطقة التي حدثت فيها وعلى قائد المركبة الذي يفاجأ بمثل هذه الحالة في سيره أن يثبت أنه بذل أقصى حد من الحرص والحذر وأنه كان يسير في أخف سرعة كي يتخلص من المساءلة، ولكن تتوافر المسؤولية إذا كان قد تحقق من إستحالة المسير في تلك الحالة وبرغم هذا فإنه واصل القيادة⁽¹⁸⁴⁾.

كذلك ما يصيب جهاز الفرامل من تلف، أو ما يحدث بها من كسر، لا يعد في ذاته قوة قاهرة، فيما يترتب من وقوع حادث، وتتوافر المسؤولية ولو أثبت المسئول أن السبب فيما وقع يرجع إلى عطب أو خلل ميكانيكي إذ أن عليه إلزاماً بالإشراف على أجهزة المركبة والتأكد من سلامة الأداء فيها⁽¹⁸⁵⁾. ذلك أن الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية عن الأشياء الجامدة إنما هو في حراسة تلك الأشياء وبذل العناية بها، وهي أمور مستقلة عن الخواص الذاتية للشيء الذي يتسبب في وقوع الحادث، ومن ثم فإن ما يصيب ذلك من عيب لا يعد حادثاً مفاجئاً أو قوة قاهرة فلا تنتفي به مسؤولية الحارس الذي له السيطرة على إدارته والإشراف عليه وإستعماله بجانب إلزامه بالحراسة، إذ أن ذلك العيب ضمن ما يضطلع به الحارس من مسؤولية مخاطرة للغير فكل ما يلحق آلات المركبة من خلل ميكانيكي لا يعفي في ذاته من المسؤولية، إذ كان في إمكان حارس المركبة توقع ذلك والمبادرة إلى فحصها قبل الإقدام على إستعمالها⁽¹⁸⁶⁾.

ويقدر عدم إمكان التوقع تقديراً مجرداً لا شخصياً، فلا يكفي أن يكون المدين لم يتوقع الحادث، بل يجب ألا يتوقعه الرجل العادي إذا وضع في نفس الظروف، فيقاس ذلك بطريقة موضوعية وليس بطريقة شخصية، أي أننا لا نأخذ في الإعتبار الظروف الشخصية للفرد المسئول وإنما بالظروف العامة الخارجية وليس من الضروري أن تكون الواقعة من المستحيل

(184) سمير الأودن، المرجع السابق، ص271.

(185) المرجع نفسه.

(186) حسين عامر، وعبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص363، 364، 365.

توقعها، وإنما يكفي ألا يكون هناك أي سبب خاص للإعتقاد بأن الحادث قد يقع. فيجب توقع الأمور العادية ومن غير الممكن توقع الأمور الاستثنائية⁽¹⁸⁷⁾.

ويقرر أحد الفقهاء بأننا إذا قلنا بأن القوة القاهرة يلزم أن يتوافر فيها الشروط التقليدية، وهي عدم التوقع وعدم إستطاعة الدفع فإن معنى ذلك أننا نتطلب من المدين يقظة تفوق كل تصور وتوقع ما اشترطه القانون في هذا الشأن. فليس من الممكن أن نطلب من المدين أن يأخذ كل الاحتياطات الممكنة ضد جميع الأخطار المتوقعة، فالإحتياطات التي يلزم المدين بإتخاذها ضد الأخطار ستكون لا نهائية. وبأن فكرة عدم إمكان التوقع فكرة غير محددة، وكذلك الحرب هل يمكن إعتبارها ممكنة التوقع أو غير ممكنة التوقع على حسب الأحوال؟ وأن فكرة الإحتمال هي التي يجب أن تحل محل فكرة إمكان التوقع لأن الأمر يتعلق دائماً بتحديد العناية التي يلزمه بذلها لحماية نفسه وأمواله، وأنفس الغير وأموالهم⁽¹⁸⁸⁾.

إلا أن هذا الرأي لم يجد له صدق في القضاء، حيث قضي بأن الحادث المعفي من المسؤولية يجب أن يتوافر فيه خصائص القوة القاهرة بحيث يكون في نفس الوقت غير ممكن مقاومته وغير ممكن توقعه، وهذه ليست شروط بدليه وإنما هي ضرورية كلها⁽¹⁸⁹⁾.

2. أن يكون مستحيل الدفع :

من أجل إعتبار الحادث قوة القاهرة أو حادث فجائي يجب أن يكون غير ممكن دفعه بحيث يجد المدين نفسه أمام إستحالة في التنفيذ فإذا ثبت أن بعض الإحتياطات السابقة أو اللاحقة على الحادث، كانت كافية لدفع آثاره فإن المدين لا يكون أمام حالة قوة القاهرة، ويلزم أن نفرق بين الإستحالة والإرهاق، فالمدين التعاقدي لا يكون حراً من تنفيذ إلتزامه لمجرد أن تنفيذ الإلتزام قد أصبح مرهقاً عن الوضع الذي كان يتوقعه، وعلى الخصوص أنه يصبح أكثر كلفة له، وإنما يلزم وجود إستحالة مطلقة في التنفيذ بحيث يكون المدين قد إصطدم بعقبة لا يمكن التغلب عليها، فطالما أن المدين لديه من الوسائل التي تمكنه من تنفيذ إلتزامه، وأيا كانت التضحيات

(187) عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية في المسؤولية المدنية، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الثالث والرابع، السنة التاسعة والأربعون، مطبعة جامعة القاهرة، 1981، ص106، 105. (سيشار إليه لاحقاً : عبد الرشيد مأمون، المرجع السابق).

(188) بحث للدكتور "تانك" في المسؤولية. مشار إليه في المرجع السابق، ص107.

(189) عبد الرشيد مأمون، المرجع السابق، ص107.

التي سيتحملها من أجل ذلك فإنه يظل ملتزماً بالتنفيذ، ويكون واقعاً في خطأ إذا لم يحم به، ولا توجد في هذه الحالة قوة قاهرة⁽¹⁹⁰⁾.

فإذا تعهد أحد التجار باستيراد سلعة معينة من إحدى الدول إعتاد أن يستوردها منها فإن قيام حرب منعت الإتصال بتلك الدولة لا يعد قوة قاهرة إذا كان في إمكان التاجر أن يقوم باستيراد هذه السلعة من دولة أخرى ولو كان في ذلك أرهاقاً له حيث قد يكلف التاجر مبالغ كثيرة عن الوضع العادي ولكن ذلك يعد من الظروف الطارئة التي تجيز للقاضي تعديل العقد⁽¹⁹¹⁾.

وحتى يمكن الحكم على المدعى عليه بالتعويض نظراً لعدم وجود إستحالة في التنفيذ يلزم أولاً التأكد من نوع الإلتزام الذي قد تعهد به، وقد عرضت هذه المشكلة بخصوص نقل البضائع عن طريق القطار حيث كان الجو قارس البرودة فتجمدت، فهل يعد ذلك من حوادث القوة القاهرة التي تعفي الشركة من إلتزاماتها؟⁽¹⁹²⁾

وهنا يلزم التعرف أولاً على نوع الإلتزام الذي تعهدت به الشركة بأن تكون ملتزمة فقط بنقل البضائع، أم أن الإلتزامها يشمل نقل وحفظ البضائع. فإن كان التزماً بالنقل فقط فتكون بمنأى عن المسؤولية، أما إذا ثبت أن الإلتزام يشمل الحفظ أيضاً فإنها تسأل عن عدم تنفيذ ما تعهدت به⁽¹⁹³⁾.

والإستحالة التي تعفي من المسؤولية يلزم أن تكون إستحالة مطلقة وهي تلك التي توجد بالنسبة لكل الأشخاص الآخرين لو وجدوا في ظروف المدين، ومن ثم فإن ضعف الوسائل التي يعتمد عليها المدين في تنفيذ إلتزامه لا يكون كافياً لوجود شرط عدم القدرة على الدفع⁽¹⁹⁴⁾.

(190) سمير الأودن، المرجع السابق، ص273.

(191) جمال زكي، المرجع السابق، ص358.

(192) عبد الرشيد مأمون، المرجع السابق، ص102.

(193) سمير الأودن، المرجع السابق، ص274، 273.

(194) المرجع نفسه، ص274.

3. إستحالة تنفيذ الإلتزام :

وهذا الشرط مترتب على الشرط السابق، فتنفيذ الإلتزام يمكن أن يصبح مرهقاً للمدين عسيرا عليه، لكن ما دام أنه لم يصبح مستحيل التنفيذ فليس هناك قوة قاهرة تعفيه من المسؤولية⁽¹⁹⁵⁾.

4. ألا يكون الحادث منسوباً للمدين :

أي أنه سبب خارج عن إرادة الشخص المسئول، فلا يعد الحادث قوة قاهرة إذا كان فعل المدين سبب وقوعه، حتى ولو لم يكن يشكل هذا الفعل بحد ذاته خطأ منه⁽¹⁹⁶⁾.

فالسبب حتى يكون أجنبياً يجب ألا يكون للمدين يد فيه حتى لو تعلق بشخصه هو : كمرض يصيبه - أو إتصل بدائرة نشاطه كعيب في أدوات الإنتاج لديه بحيث لا ينتفي عن الحادث الذي حال دون تنفيذ الإلتزام وصف السبب، وبالتالي وصف القوة القاهرة إلا إذا رجع إلى فعل المدين أو إقترن به خطؤه⁽¹⁹⁷⁾.

وتثور مسألة توافر هذه الشروط في بعض حالات المسؤولية العقدية عندما يعتمد المدين في تنفيذ إلتزامه، على بعض العاملين لديه، فلو أن إخلال المدين بإلتزامه يرجع إلى خطأ سائق النقل، أو عيب ذاتي في الأدوات المستخدمة في التنفيذ، أو المركبات المستخدمة فيه، فإن المدين لا يعفى من المسؤولية العقدية في هذه الحالات لعدم توافر القوة القاهرة، فهو لا يشكل حادثاً خارجياً عن نشاط المدين⁽¹⁹⁸⁾.

آثار القوة القاهرة :

1. إذا كانت القوة القاهرة هي السبب الوحيد للضرر ولم يساهم معها أي سبب آخر فإن علاقة السببية لا تكون موجودة في هذه الحالة ويعفى المدعى عليه تماماً من المسؤولية.

2. أما إذا كان هناك سبب آخر إلى جانب القوة القاهرة كأن يكون المدعى عليه بخطئه قد ساهم إلى جوارها إحداث الضرر، كأن يقود الشخص سيارته بسرعة فائقة فتقلع العاصفة شجرة تلقىها أمامه في الطريق فينحرف بسرعة فتقلب المركبة على أحد الأفراد فإنه يكون مسئول مسؤولية

(195) السنهاوري، نظرية العقد، فقرة 859. (أشار إليه سمير الأودن، المرجع السابق، ص274، هامش رقم1).

(196) جمال زكي، المرجع السابق، ص359.

(197) سمير الأودن، المرجع السابق، ص274.

(198) عبد الرشيد مأمون، المرجع السابق، ص99.

كاملة لأن خطأه كان سبباً في وقوع الضرر ولا يمكن أن يسأل غيره لأن الذي ساهم معه في إحداث الضرر هي القوة القاهرة⁽¹⁹⁹⁾.

ب. خطأ المضرور :

قد يساهم المضرور بقدر ما في إحداث الضرر الذي يقع سواء كان عمله مكوناً لخطأ أو غير مكون له، وسواء إتخذ موقفاً إيجابياً أو سلبياً في وقوع الضرر عليه⁽²⁰⁰⁾. فيكون من المنطقي عدم رجوع المضرور على أحد بتعويض عما حدث له من ضرر بخطئه، فليس له حق في التعويض عما أصابه من ضرر بسبب خطئه.

ولقد جاء نص المادة (165) من القانون المدني البحريني على أنه : "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص بخلاف ذلك"

وفي هذا الصدد قضت محكمة التمييز البحرينية في حكمها الصادر بتاريخ 2009/9/11 بان : "إذا أسهم المضرور نفسه مع خطأ المدعي عليه في إحداث الضرر فانهما يتحملان معاً المسؤولية عن تعويضه بنسبة خطأ كل منهما إلا إذا تساوى الخطاء ان فانه ينقسم بينهما بالتساوي فلا يحق للمضرور الرجوع على المدعي عليه إلا بنصفه، وهو ما يسري على اجتماع أي خطأين سواء كان الخطأ واجب الإثبات أو كان خطأً مفترضاً"⁽²⁰¹⁾.

ولمحكمة الموضوع سلطتها في التحقق وتقدير مساهمة المضرور في الفعل الضار من عدمها، وهي من مسائل الواقع التي تستقل بها دون رقابة عليها من محكمة التمييز، ولهذا قضي بأن " لما كان اثبات مساهمة المضرور في الفعل الضار هو من مسائل الواقع التي تستقل بها محكمة الموضوع وكان تقدير توافر علاقة السببية بين الخطأ والضرر هو ما تستقل محكمة الموضوع بتقديره متى اقامت قضاها على أسباب سائغة، وكان الحكم المطعون فيه قد استخلص استخلاصاً سليماً وبأسباب تكفي لحمل قضاائه ان خطأ السائق هو الذي تسبب في وقوع الحادث، فإن النعي عليه بالخطأ لا يعتبره ان خطأ المجني عليه خطأ يسير لم يكن له

(199) عبد الرشيد مأمون، المرجع السابق، ص 110، 109.

(200) عبد الرشيد مأمون، المرجع السابق، ص 66.

(201) أنظر الطعن رقم 475 لسنة 2008، جلسة 11 من مايو سنة 2009، مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز السنة 20، ص 487.

أثر فيه وعدم انقاص التعويض المحكوم به وفقاً لما تقضي به المادة 57 من قانون المخالفات المدنية لا يعدو ان يكون مجادله موضوعيه تتأى عن رقابة محكمة التمييز⁽²⁰²⁾.

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية بأن "المقرر في قضاء هذه المحكمة ان خطأ المضرور يقطع العلاقة السببية بين الخطأ والنتيجة وان تقدير توافر السببية بين الخطأ والنتيجة أو عدم توافرها من المسائل الموضوعية التي تفصل فيها محكمة الموضوع بغير معقب عليها ما دام تقديرها سائغاً مستنداً إلى ادلة مقبولة ولها أصلها الثابت في الأوراق"⁽²⁰³⁾.

وينظر في ذلك إلى ما صدر عن المضرور، فإن كان هو السبب الوحيد دون غيره في وقوع الضرر به - أيا كان هذا الفعل - فإنه لا مسئولية قبل المدعي عليه بغير البحث فيما إذا كان فعل المضرور خاطئاً أو غير خاطئ، إذ أن إعفاء المدعي عليه من المسئولية مرده إلى أنه لم يصدر عنه ما يعد سبباً في وقوع الضرر⁽²⁰⁴⁾.

وهنا يجب ملاحظة ألا يكون فعل المضرور نتيجة لخطأ المدعي عليه أي منسوباً إليه (كأن يكون الأخير هو الذي حرض المضرور على هذا الفعل أو أثاره حتى قام به) وكذلك يلزم أن يكون فعل المضرور هو الذي سبب الضرر حتى يمكن إعفاء المدعي عليه من المسئولية فلا يمكن أن يأخذ في الاعتبار الفعل الذي حدث من المضرور إلا إذا كانت له علاقة سببية مع الضرر، فإذا لم يكن لفعله أية علاقة سببية بحدوث الضرر فلا يمكن أخذه في الاعتبار حتى ولو كان ما صدر من المضرور يعد خطأ. بمعنى آخر أن يتمسك المدعي عليه بأن فعل المضرور هو السبب الوحيد للضرر، وأن يكون ذلك الفعل غير ممكن توقعه ولا يستطيع دفعه⁽²⁰⁵⁾.

ولكن لا نستطيع أن نضع قاعدة عامة يمكن عن طريقها معرفة متى يكون فعل المضرور غير ممكن دفعه وغير ممكن توقعه، ولذلك فإن الأمر يختلف من حالة إلى أخرى ويكفي بالنسبة لفعل المضرور ألا يكون منسوباً للمدعي عليه حتى يكون سبباً للإعفاء لأننا لا

(202) الطعن رقم 36 لسنة 1992 جلسة 1992/7/5م، مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، السنة الثالثة، ص198، 197.

(203) الطعن رقم 2311 لسنة 51 ق جلسة 1985/2/25 محكمة النقض المصرية. أشار إليه في الهامش : محمد يوسف إبراهيم المرخ، المرجع السابق، ص67، هامش رقم2.

(204) حسين عامر، وعبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص356.

(205) سمير الأودن، المرجع السابق، ص 263.

يمكن ان نعامل المدعى عليه بالنسبة لفعل المضرور بنفس التقدير الذي نطلبه منه بالنسبة للحوادث الطبيعية⁽²⁰⁶⁾.

وهناك عدة صور لمدى تحقق خطأ المدعي عليه وخطأ المضرور منها : إذا كان الخطأ المتعمد خطأ المدعى عليه كأن يكون هو الذي تعمد إحداث الضرر كانت مسؤوليته كاملة حتى ولو كان خطأ المضرور غير المتعمد قد ساهم في إحداث الضرر، مثال ذلك : أن يرى قائد المركبة رجلاً كفيفاً يعبر الطريق المزدهم بالمركبات، دون أن يكون له قائد أو مرشد فيستخفف به وتحذره نفسه أن يصدمه بالمركبة وينفذ ذلك فلا يجوز له أن يحتج بأن المضرور قد أخطأ بعبوره الطريق المكتظ بالمركبات دون مرشد لأن سائق المركبة تعمد أن يصدم المضرور، ولم يكن خطأ المضرور إلا ظرفاً أستغله السائق في تنفيذ قصده، أما إذا كان الخطأ المتعمد هو خطأ المضرور نفسه، فإن خطأه يستغرق خطأ المدعي عليه وترتفع مسؤولية هذا الأخير لانعدام رابطة السببية⁽²⁰⁷⁾.

مثال ذلك : من يلقي بنفسه أمام مركبه تسير بسرعة فائقة بقصد الإنتحار، فلا يجوز لورثته أن يحتجوا بالسرعة الزائدة التي كان يسير بها قائد المركبة بمقولة أنه بذلك يكون قد ارتكب خطأ. ذلك لأن تعمد الإنتحار هو وحده السبب الذي يتعين الوقوف عنده لوقوع الضرر، ولم يكن خطأ المدعى عليه إلا ظرفاً استغله المضرور في تنفيذ ما انتواه⁽²⁰⁸⁾.

فيجب أن يكون ما صدر عن المضرور فعلاً خاطئاً، لإمكان إعفاء المسئول من المسؤولية⁽²⁰⁹⁾.

وخطأ المضرور خطأ يقاس في هذا النطاق بمعيار الانحراف عن المسلك المألوف للرجل المعتاد في نفس ظروف المضرور الخارجية، ومن ثم فإن سلوكه يقاس بفعل الشخص المعتاد ولو كان مكان المضرور.

(206) مازو، دراسة نظرية وعملية للمسؤولية المدنية، أشار إليه عبد الرشيد مأمون ص 72، 73.

(207) سمير الأودن، المرجع السابق، ص 263.

(208) عز الدين الدناصورى وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، المجلد 3، سنة 1988، ص 236 وما بعدها. (سيشار إليه لاحقاً : الدناصورى والشواربي، المرجع السابق).

(209) وذلك طبقاً لنظرية تكافؤ الأسباب من أن كل سبب تدخل في حدوث الضرر يعد متكافئاً مع غيره من الأسباب التي شاركت في ذلك. نقلاً عن حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المرجع السابق.

ويلزم أن يتوافر في خطأ المضرور الخصائص العامة للخطأ وعلى المدعى عليه أن يثبت ذلك⁽²¹⁰⁾.

وإذا كان فعل المضرور هو السبب الوحيد في حدوث الضرر فإن المدعى عليه سيعفى تماماً من المسؤولية ويدفع عنه ذلك بأنه لم يساهم بأي وجه في تحقيق الضرر، أما إذا أثبت المضرور إن خطأ المدعى عليه هو السبب الوحيد للضرر وأن فعله (فعل المضرور) لا علاقة له بما حدث من أضرار، وأنه لا توجد علاقة سببية بينه وبين الضرر فهنا ينتقل عبء الإثبات على المدعى عليه بأنه لم يرتكب خطأ⁽²¹¹⁾.

ولكن توجد صعوبة في تحديد متى يكون فعل المضرور أو خطأ المدعى عليه هو السبب الوحيد للضرر. ويتحقق ذلك في حالتين⁽²¹²⁾ :

الأولى : عندما يكون أحد الخطأين عمدياً :

ويعد الحادث واقعاً من المضرور عندما يحدث عنه تصرف طائش لا يبدر مثله من الشخص العادي، ولا يمكن عقلاً إدراك حصوله أو تصور وقوعه، مع مراعاة ظروف السائر في الطريق والحركات غير الإرادية، والسن والجنس والحالة البدنية الظاهرة، مثال ذلك : يعفى قائد المركبة من مسؤولية ما يصيب السائر من ضرر بسبب نزوله فجأه من فوق الرصيف إلى الطريق دون أن يتأكد ذلك السائر من عدم وجود مركبة في مدى النظر، أما الحادث المتوقع الذي لا تنتفي به المساءلة فهو كسقوط السائر من فوق الرصيف نتيجة لانزلاق قدمه بسبب الأمطار أو رطوبه الجو وكذلك إرتباك السائر في الطريق الذي يستولي عليه الخوف أو الذعر عند إقتراب مركبة مسرعة منه فلم يعرف يتقهقر الى الخلف أو أن يسرع الخطى إلى الأمام.

على أنه ليس يكفي لإنتفاء المسؤولية أن يكون خطأ المضرور غير متوقع، بل يجب أن يكون في آن واحد غير ممكن تداركه أو مفاداته، وان يتضح ثبوت أنه لم يكن من حيلة في وسع قائد المركبة إلا واتخذها لتلافي وقوع الحادث ما يصير به حصول الحادث حتمياً.

(210) عبد الرشيد مأمون، المرجع السابق، ص76، 75.

(211) مازو، المرجع السابق، أشار إليه عبد الرشيد مأمون، ص77.

(212) سمير الأودن، المرجع السابق، ص 265 وما بعدها.

وعلى ذلك فإن وقوع الحادث نتيجة خطأ المضرور ونسبته إليه كلية ينفي مسؤولية حارس المركبة وعلى الأخير أن يثبت أن ما حدث من ضرر منسوباً إلى المضرور نفسه، أما إذا ساهم المضرور فيما حدث له من ضرر، فإن المسؤولية تخف بقدر هذه المساهمة⁽²¹³⁾.

وخطأ المضرور قد يكون مجرد أهمال بسيط، وقد يكون مخالفة للقوانين واللوائح، حيث فرض قانون المرور الكثير من الواجبات⁽²¹⁴⁾ على عابري الطريق بحيث تعد مخالفتها خطأ، فالعبور في غير الأماكن المخصصة للمشاة يعد خطأ.

كذلك يقع خطأ المضرور لعبوره الطريق من ممر المشاة أثناء مرور المركبات، ووجود إشارة ضوئية، أو إشارة رجل المرور، تمنعه من السير⁽²¹⁵⁾.

(213) حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص 366، 367.

(214) فعلى المشاة مثلاً اتباع ما يلي: 1. توخي الحيطة والحذر أثناء استعمال الطريق سواء أثناء السير أو العبور من جانب إلى الجانب الآخر من الطريق، وعدم العبور إلا بعد التأكد تماماً من خلو الطريق من المركبات. 2. السير والمشي على الأرصفة أو في أقصى الجانب الأيسر من الطريق مواجهاً السيارات القادمة لإتاحة رؤية السيارات القادمة بسهولة كما يمكن للسائقين رؤية المشاة بوضوح، وفي المساء يفضل ارتداء ملابس عاكسة للضوء أو فاتحة الألوان حتى يتسنى للسائقين رؤية المشاة بوضوح أكثر. 3. عبور الشارع دائماً من الأماكن المخصصة لعبور المشاة بسرعة معقولة وبخط مستقيم وعدم التأخر في المشي دون ضرورة، مع مراقبة حركة المرور، وعدم تخطي الشوارع إلا بعد التأكد من سلامة العبور، فمن الأسلم استخدام معابر المشاة وتجنب العبور من وسط رصيف الشارع، لأن السائقين يكونون أكثر انتبهاً للمشاة عند المناطق المخصصة للعبور. 4. مراقبة إشارات المرور، وعدم العبور إلا عندما تكون إشارة المشاة خضراء ويكون الطريق متاحاً للعبور الآمن. 5. لا يجوز للمشاة النزول من الرصيف أو من مكان آخر في الطريق بصورة فجائية أو دون اتخاذ وسائل الحيطة والحذر الكافية عند اقتراب مركبة من مسافة لا يمكن لسائقها إيقافها لمنع وقوع حادث. 6. لا يجوز للمشاة عبور الطريق من مكان أقيم فيه حاجز أمان على جانب الطريق أو سياج في مساحة فاصلة في الطريق أو عندما تكون المساحة الفاصلة مزروعة بأشجار وذلك حتى إذا لم يكن الحاجز أو السياج أو الأشجار يمنع عبور الطريق أو يكون في الجانب المحاذي للطريق من داخل حاجز الأمان. 7. الالتزام بمنح سائقي السيارات حقهم أثناء السير بعدم التجول في نهر الطريق أو العبور من غير الأماكن المخصصة لذلك، والابتعاد عن الأماكن الخطرة و المناطق التي لا يستطيع فيها رؤية المشاة. 8. عدم القيام بما من شأنه الإخلال بسلامة السير على الطريق، والالتزام بالعبور من المعابر الآمنة للمشاة أو الأنفاق أو الجسور العلوية التي خصصت من أجل المشاة ومن أجل سلامتهم. للمزيد من التفاصيل انظر المواد (78:83) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور البحريني رقم 23 لسنة 2014.

(215) إبراهيم الدسوقي، الاعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص 231.

الحالة الثانية : فهي أن يرضى المضرور بالضرر :

والأمر يتعلق بالنسبة لقبول المخاطر بموقف وسط بين فعل المضرور العمدي من أجل أحداث الضرر، ومجرد الموافقة البسيطة على الأضرار المحتمل وقوعها. وعلى هذا يلزم التفرقة بين حالة الشخص الذي قبل الضرر، والشخص الذي أراد الضرر، فالذي يريد الضرر رغب في تحقيقه وتصرف بهذا القصد، فالشخص الذي يضرب في حلبة المصارعة يكون قابلاً للأضرار التي يتعرض لها ولكنه لا يريد لها، فالمعرفة البسيطة لإمكانية حدوث الضرر لا يترتب عليها أي أثر بالنسبة للمسئولية وتبقى مسؤولية المدعى عليه كاملة، فالشخص الذي يركب القطار يعرف أنه من المحتمل حدوث بعض الحوادث وكذلك الشخص الذي يشاهد سباقاً للسيارات يعرف أنه قد تخرج مركبة بعيداً عن الحلقة، فمثل هذه المعرفة لا يترتب عليها إعفاء من المسؤولية. فالمضرور في مثل هذه الحالات لم يقبل أي شيء يمكن القول بقبوله للضرر⁽²¹⁶⁾.

أما إن رضي المضرور بحدوث الضرر فإن ذلك يمثل رعونه من جانبه فضلاً عن توفر الخطأ العمدي في قيام المدعى عليه بإحداث الضرر ويشتركان معاً في المسؤولية، فالمريض الذي يرضى بأجراء عملية جراحية دون ما ضرورة يشترك مع الطبيب الذي يجريها في المسؤولية. والمهندس المعماري الذي يقيم مبنى معيماً وغير مطابق للمواصفات الهندسية يشترك مع المالك في المسؤولية إذا أمره بذلك⁽²¹⁷⁾.

ويذهب رأي من الفقه بأن المضرور بخطئه في إجراء العمل المعيب، لا يعفي المسئول عن هذا العمل لأن رضا المضرور يصبح عديم الأثر مقابل خطأ المسئول الذي هو أهل لتحمل المسؤولية والأمانة في مهنته فعليه أن يؤديها كاملة كما هو المفترض فيه أو أن يتركها، وحينئذ فرضا المضرور - أيأ كان هذا صريحاً أو ضمناً - لا يعفي المسئول من أداء التعويض الكامل⁽²¹⁸⁾.

وقد يقبل المضرور المخاطر ولكنه لا يرتكب أي خطأ وفي هذه الحالة تبقى مسؤولية المدعى عليه كاملة، ويحدث هذا في مسألة إنقاذ الآخرين الذين يتعرضون للأخطار ومنع الضرر عنهم. على أن وجود المضرور في مكان الحادث وقت وقوعه، لا يعني بالحثم إسهامه فيه، وأن مقتضيات المسؤولية المفترضة قانوناً، أنه يجب على حارس المركبة أن يثبت بالدليل القاطع أن خطأ المضرور هو وحده السبب في وقوع الحادث، وأن ذلك الخطأ لم يكن في الوسع

(216) ديموج، ومازو، المسؤولية. أشار إليه عبد الرشيد مأمون، المرجع السابق، ص 79، 78.

(217) سمير الأودن، المرجع السابق، ص 267.

(218) محمد حسين الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص 622.

توقعه ولا مفاداة نتائجه حتى يمكن إنتفاء المسؤولية كلية عن حارس الشيء الذي أحدث به الضرر⁽²¹⁹⁾.

إشتراك المسئول والمضرور في الخطأ :

أي يتساوى خطأ كل منهما في إحداث الضرر، أي أن يقعا معا في الخطأ وحقيقة الخطأ المشترك هو أن يحدث الضرر نتيجة خطأ المسئول والمضرور معا، دون أن يستغرق خطأ أحدهما الآخر، فلو تصادمت سيارتان وأصيب السائقان بضرر، وجب أن يعرض كلاهما الآخر بنصف ما أصابه من ضرر، لاشتراكهما معا في الخطأ المفترض الذي أحدث الضرر⁽²²⁰⁾.

فإذا اشترك المضرور في الخطأ المسبب للحادث وجب توزيع المسؤولية المدنية على قدر جسامته الخطأ⁽²²¹⁾.

والأصل في الخطأ المشترك أن كلا الخطأين يعد سبباً في إحداث الضرر ولذلك تكون المسؤولية بينهما بالتساوي، مالم يتبين للقاضي قدر مساهمة المسئول أو المضرور، فان تبين ذلك فله أن يوزع التعويض بحسب جسامته الخطأ⁽²²²⁾ وفي هذا الصدد نص المشرع البحريني في المادة (217)⁽²²³⁾ من القانون المدني بأنه " إذا اشترك خطأ الدائن مع خطأ المدين في إحداث الضرر دون أن يستغرق أحد الخطأين الآخر، حكمت المحكمة بإنقاص التعويض بما يقابل خطأ الدائن". فإذا كان المضرور قد ساهم بخطئه في إحداث الضرر الذي أصابه فإن ذلك يجب أن يراعى في تقدير التعويض المستحق له، فلا يحكم على الغير إلا بالقدر المناسب لخطأ هذا الغير⁽²²⁴⁾.

(219) حسين عامر، وعبد الرحيم عامر، ص368.

(220) اسماعيل غانم، النظرية العامة للالتزام، ص85. (أشار إليه سمير الاودن، المرجع السابق، ص268، هامش رقم2).

(221) سمير الاودن، المرجع السابق، ص268.

(222) محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة، المرجع السابق، ص223.

(223) يقابل هذا النص نص المادة (216) مدني مصري والتي جاء فيها : "يجوز للقاضي أن يُنقص مقدار التعويض أو ألا يحكم بتعويض ما إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه".

(224) سمير الاودن، المرجع السابق، ص268.

ولكن لا يلزم أن يكون خطأ المدعى عليه قد حدث كأثر مؤكد لخطأ المضرور فالطبيب الذي يقوم بإجهاض أمراه حامل لا يمكنه الإدعاء بأنه فعل ذلك إستجابة للرجبة التي وجهت إليه⁽²²⁵⁾.

ولكن من الناحية العملية يكون من الصعب الإعتراف بوجود علاقة سببية بين الفعلين نظراً لأن المضرور قد أتى بفعل عادي ولذلك يلزم التأكد التام أن المضرور هو الذي قد أثار خطأ المدعى عليه⁽²²⁶⁾.

وخطأ المضرور قاطع لرابطة السببية متى استغرق خطأ محدث الضرر وكان كافياً لإحداث الضرر⁽²²⁷⁾.

والراكب الذي يركب سلم الترام خلافاً لما تقضي به اللوائح والتعليمات لا يجوز له أن يرجع على شركة الترام بالتعويض إذا سقط فأصيب، كما لا يحق لورثته أن يطلبوا تعويضاً إذا كان قد توفي نتيجة السقوط⁽²²⁸⁾.

ج. خطأ الغير :

يشترط هنا أن يكون فعل الغير الذي أرتكب الخطأ له شأن في أحداث الضرر فإذا لم يكن فعل الغير خطأ فليس له أثر في مسئولية المدعى عليه وكان هذا وحده هو المسئول وكانت مسئوليته كامله، ولا بد كذلك أن يكون خطأ الغير له شأن في إحداث الضرر وإلا لما جاز للمدعى عليه أن يحتج به إذ لا علاقة له بالضرر، ويجب ألا يكون الغير الذي أرتكب الخطأ من بين الأشخاص الذي يعد المدعى عليه مسئولاً عنهم، أما إذا لم يكن المدعى عليه مسئولاً عن الغير فالخطأ الذي يصدر من هذا الأخير يكون من شأنه أن يؤثر في مسئوليته، بل يجوز أن يستغرق خطأه، حتى لو قامت علاقة بين المدعي عليه والغير، فإذا ترك صاحب المركبة سيارته

(225) سمير الاودن، المرجع السابق، ص268.

(226) عبد الرشيد مأمون، المرجع السابق، ص84،83.

(227) نقض جنائي 1985/2/26 طعن رقم 2311 لسنة 51 ق.(أشار إليه الديناصورى، الشواربى، المرجع السابق، ص338).

(228) مصطفى مرعى، المسئولية المدنية، بند 137.(أشار إليه سمير الاودن، المرجع السابق، ص269، هامش رقم3).

لأحد من أهله أو من أصدقائه - وهو ليس مسئولاً عنه - وأرتكب القريب أو الصديق خطأ عد خطأ صادراً من الغير وجائز أن يستغرق خطأ المدعى عليه⁽²²⁹⁾.

ويستغرق أحد الخطأين الآخر إذا كان خطأ متعمداً أو كان هو الذي دفع إلى ارتكاب الخطأ الآخر⁽²³⁰⁾.

فإذا لم يستغرق أحد الخطأين الخطأ الآخر بقيا قائمين وعُد أن كلاهما سبب في إحداث الضرر، فقد يشترك مع المدعى عليه شخص آخر في إحداث الضرر فأصبح المسئول أكثر من شخص واحد.

وإذا كان الخطأ الواقع من الغير واجب الإثبات، فقد يكون مفترضاً مثل ذلك سائق المركبة دهس أحد العابرة، وأثبت خطأ شخص اعترض طريقه فجأة فاضطره إلى الانحراف عن الطريق فدهس العابر، هنا لا يستطيع السائق أن ينفي الخطأ عن جانبه لأنه مفترض إفتراضاً لا يقبل إثبات العكس، بقي أنه أثبت خطأ الغير، فالنسبة للمضروور يكون كل من السائق والغير مسئولاً بالتضامن، يستطيع المضروور أن يرجع على أي منهما بالتعويض كاملاً. فإذا رجع على السائق رجع هذا على الغير الذي ثبت خطأه بكل ما دفعه، ولا يستطيع الغير أن يحتج بالخطأ المفترض من جانب السائق لأن هذا الإفتراض لم يقره القانون إلا لمصلحة المضروور وحده. أما إذا رجع المضروور على الغير فلا يرجع هذا على السائق بشيء لأنه لم يثبت في جانبه خطأ ولا يجدي الخطأ المفترض من جانبه. ويستطيع السائق إثبات أن الضرر كان لا بد واقعاً - حتى ولو قام بواجبه في الحراسة - بخطأ الغير كان لا يمكن توقعه ولا استطاع دفعه فيكون بمثابة القوة القاهرة فيتخلص بالتالي من المسؤولية⁽²³¹⁾.

وقد يزيد الضرر الذي أحدثه السائق عن الضرر الذي قصد تفاديه فلا تكون ثمة قوة القاهرة إذا كان الفعل المرتكب في حالة الضرورة لا يتناسب مع ما قصد تفاديه بل أكثر خطراً، كما إذا اعترض السائق بسيارته أحد الأطفال عن مفترق الطرق أو الصعود بالمركبة رصيف الشارع فاصطدم بأحد الجالسين فإن التعويض واجب إذا لحق الغير ضرر⁽²³²⁾.

(229) سمير الاودن، المرجع السابق، ص275.

(230) د. عبد الرزاق السنهوري، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص896، 897.

(231) سمير الاودن، المرجع السابق، ص276.

(232) المرجع نفسه.

ومثل الخطأ المفترض في جانب كل من المسئول والغير : سيارتان إصطدمتا، فأصيب عابر جراء هذا الإصطدام، ولم يستطع المضرور إثبات خطأ في جانب أي من السائقين، فللمضرور الرجوع على أي منهما بالتعويض كاملاً، بمقتضى الخطأ المفترض. أما إذا استطاع المضرور أن يثبت خطأ في جانب أحد السائقين دون الآخر فإن السائق الذي ثبت في جانبه الخطأ ودفع التعويض كاملاً لا يستطيع الرجوع بشيء على السائق الآخر - وهو هنا الغير - إذ لا يوجد في جانب هذا الأخير خطأ مفترض⁽²³³⁾.

وبذلك نكون قد انتهينا من تحقق أركان المسؤولية المدنية، فهل يكفي لاستحقاق التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة تحقق أركان المسؤولية المدنية فحسب أم ان هناك شروط اشترطها القانون لاستحقاق التعويض؟ تختلف الاجابة باختلاف المسئول عن دفع التعويض، في حال المسئول عن دفع التعويض هو مرتكب الحادث، يكفي تحقق أركان المسؤولية المدنية لاستحقاق التعويض، أما إذا كان المسئول عن دفع التعويض هو صندوق التعويضات، بالإضافة الى تحقق أركان المسؤولية المدنية لا بد من توفر شروط اشترطها قانون صندوق التعويضات وسنتناولها في المطلب التالي.

المطلب الثاني

توافر شروط قانون صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات

تمهيد وتقسيم :

من أجل الحصول على التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة - من صندوق التعويضات - بالإضافة إلى تحقق أركان المسؤولية المدنية المذكورة آنفاً، لابد من توافر شروط تطلبها المرسوم بقانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات، فما هي تلك الشروط؟

للإجابة على ذلك لا بد لنا من الرجوع إلى نصوص القانون المذكور آنفاً، فقد نص المشرع البحريني في المادة الخامسة من الفصل الثاني من المرسوم المذكور آنفاً على أنه : "يهدف الصندوق إلى تغطية الأضرار الناتجة عن حوادث المركبات، في أي من الحالات الآتية:

1. عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوعه.
2. عدم التحقق من هوية المركبة المتسببة في الحادث.

(233) د. عبد الرزاق السنهوري، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 899، 900، 901 بالهامش.

3. إفلاس المؤمن، ويعتبر الصندوق من دائني المؤمن المفلس بمبلغ التعويض الذي أداه.
4. إذا لم تكن هناك جهة أخرى يتوجب عليها أداء التعويض بمقتضى القوانين المعمول بها".

كذلك نص في المادة (6) من نفس القانون على أنه : "تقتصر التغطية التي يكفلها الصندوق على الأضرار الناتجة عن حوادث المركبات من حالات وفاة أو عجز كلي أو جزئي، وما يترتب عليها من أضرار معنوية، وفقاً للقواعد المنصوص عليها في المادة (22) من هذا القانون، ولا يلتزم الصندوق بتغطية الأضرار التي تلحق بالمتلكات".

ونص في المادة (19) من نفس القانون على أن "....ولا تُقبل أية مطالبات إلا بعد استيفاء كافة المستندات التي يقررها المجلس.... ويسقط الحق بالمطالبة بالتعويض بعد انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث".

باستقراء النصوص السابقة من أجل الحصول على التعويض من صندوق التعويضات عن حوادث المركبات غير المؤمنة نجد أن المشرع البحريني أشتراط عدة شروط، منها : عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة بالحادث، وان يترتب على الحادث وفاة أو عجز كلي أو جزئي، ويجب التقدم بطلب التعويض خلال ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث.

بناءً عليه سوف نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع كالتالي :

الفرع الأول : عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة بالحادث.

الفرع الثاني : ان يترتب على الحادث وفاة أو عجز كلي أو جزئي.

الفرع الثالث : التقدم بطلب التعويض خلال ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث.

الفرع الأول

عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة بالحادث

نص المشرع البحريني في الفصل الثاني في المادة الخامسة من المرسوم المذكور آنفاً على أن : "يهدف الصندوق إلى تغطية الأضرار الناتجة عن حوادث المركبات، في أي من الحالات الآتية:

1. عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوعه....."

كما أسلفنا بان التأمين على المركبات في مملكة البحرين إجباري⁽²³⁴⁾، فالأصل هو أن جميع المركبات مؤمنة في مملكة البحرين، إلا أنه من المحتمل أن تكون هناك مركبات خارج مظلة التأمين، فوثيقة التأمين لها صلاحية محدده تتزامن مع تسجيل المركبة، وهي سنة، فكل سنة من تاريخ تسجيل المركبة يجب على مالك المركبة أن يقوم بفحص المركبة وتجديد تسجيلها في إدارة المرور، والإدارة العامة للمرور تشترط لإتمام عملية التسجيل أن يكون لدى المالك وثيقة تأمين جديده، إلا أن المالك قد لا يتقيد بذلك، فلا يقوم بتسجيل المركبة ولا يقوم بتجديد وثيقة التأمين، وبالتالي تكون مركبته خارج نطاق التأمين⁽²³⁵⁾.

أو أن المالك يقوم بتجديد تأمين المركبة إلا أنه يخالف أحد بنود عقد التأمين فتتوفر إحدى حالات الاستبعاد من التغطية التأمينية، فالتأمين من المسؤولية وغيره من صور التأمين الأخرى تتضمن دائماً النص على حالات معينة إذا توافر أي منها كان للشركة أن تمتنع عن سداد المبلغ المتفق عليه أو المحكوم به، ومن ذلك على سبيل المثال لا الحصر إذا تبين أن

(234) أنظر الهامش رقم 2 والهامش رقم 3، الصفحة الثانية من هذا البحث.

(235) وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية في الحكم الصادر في 2016/3/1 بأن " ... وحيث إن الطعن أقيم على سبب واحد تعنى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه الخطأ في تطبيق القانون والقصور في التسبيب والفساد في الاستدلال إذ الزمها بالتعويض على الرغم من وقوع الحادث خارج المدة التأمينية وهي من 2007/5/22 إلى 2008/5/22.... وحيث ان هذا النعي سديد ذلك أن المقرر - في قضاء هذه المحكمة - أن إلزام شركة التأمين بدفع مبلغ التعويض يستلزم أن تكون المركبة التي وقع منها الحادث مؤمناً عليها لديها وأن تثبت مسؤولية قائدها عن الضرر... وحيث إن الموضوع صالح للفصل فيه ولما تقدم وكان الثابت من الأوراق أن وثيقة التأمين على المركبة أداة الحادث تنتهي في 2008/5/22 وأن الحادث وقع في 2008/5/30 وأن مالك المركبة لم يجدد الترخيص حتى تاريخ الحادث ... فإنه قد أخطأ في تطبيق القانون بما يوجب نقضه". الطعن رقم 3283 لسنة 85 ق. نقلاً من الموقع الإلكتروني الرسمي لمحكمة النقض المصرية:

http://www.cc.gov.eg/Courts/Cassation_Court/All/Cassation_Court_All_Cases.aspx

الضرر أو الخطر المؤمن منه قد وقع بسبب قوة قاهرة أو في حالة حرب، وفي حالات أخرى من بينها كذلك حالة تحقق الخطر المؤمن منه عن عمد وإرادة من المؤمن له.

ففي هذه الحالات وأمام الطبيعة الخاصة لعقد التأمين يكون منطقياً إستبعاد التغطية التأمينية. ومن هذا المنطلق يكون جلياً أهمية الدور الذي يؤديه صندوق التعويض، إذ يكون تدخله لتعويض المضرور مع حفظ الحقوق المتبادلة فيما بين الصندوق والمسئول عن الحادث بحسب الأحوال⁽²³⁶⁾.

وما يجب الإشارة إليه، في هذا الصدد، هو موقف المشرع البلجيكي⁽²³⁷⁾، والذي يهدف إلى حماية المضرور في حالة الأضرار الجسدية أو الوفاة وسرعة تعويضه وعدم تحميله أية آثار قد تترتب على النزاع بين أطراف أخرى.

وبناء على ذلك إذا نشب نزاع بين كل من صندوق التعويض وشركة التأمين المؤمن لديها المركبة سبب الحادث وتمثل في تتصل أي منهما من الإلتزام بتعويض المضرور فإن المشرع البلجيكي فرض على صندوق التعويض المبادرة بصرف التعويض المحدد طبقاً لمبدأ التعويض المباشر وذلك حماية للمضرور على أن ينتظر الفصل القضائي أو الإلتفاق النهائي في التعويض كاملاً ومن الملتزم به، فإن كان الإلتزام على الصندوق لا يسترد ما أداه بل يلتزم بإكماله إن زادت قيمته على ما قام بسداده للمضرور، وفي الفرض العكسي يتعين على شركة التأمين سداد ما أداه صندوق التعويض وكذلك أية فوارق مالية قد يكون حكم بها عليه.

ونحن نؤيد هذا الموقف التشريعي الذي يحقق الحماية للمضرور لا سيما في حال وجود أضرار جسدية بغض النظر عن أية نزاعات وإعتبارات أخرى ونقترح على المشرع البحريني أن يتبنى هذا الموقف التشريعي.

(236) د.سعيد السيد قنديل، مشكلات تعويض حوادث السير بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر المحدود، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق، جامعة البحرين، المجلد العاشر، العدد الأول، 2013، ص161. (سيشار إليه لاحقاً : د.سعيد قنديل، المرجع السابق).

(237) د.سعيد قنديل، المرجع السابق، ص161، 162.

الفرع الثاني

ان يترتب على الحادث وفاة أو عجز كلي أو جزئي

نص المشرع البحريني في المادة (6) من القانون رقم (61) لسنة 2014 على أن : "تقتصر التغطية التي يكفلها الصندوق على الأضرار الناتجة عن حوادث المركبات من حالات وفاة أو عجز كلي أو جزئي، وما يترتب عليها من أضرار معنوية، وفقاً للقواعد المنصوص عليها في المادة (22) من هذا القانون، ولا يلتزم الصندوق بتغطية الأضرار التي تلحق بالممتلكات".

وليس الإشكالية في قصر تغطية الصندوق للأضرار الجسدية دون المادية فحسب، بل بتحديد مبالغ معينة للتعويض عن الوفاة أو الإصابة الجسدية، حيث نص في المادة (22) من نفس القانون على أن : "يتم احتساب التعويضات التي يوفرها الصندوق وفقاً للقواعد الآتية:

- (1) مبلغ 10.000 دينار عن كل حالة وفاة تدفع إلى الورثة الشرعيين وقت وقوع الحادث.
- (2) مبلغ 10.000 دينار بحريني عن كل حالة عجز كلي.
- (3) مبلغ 10.000 دينار بحريني عن كل عجز جزئي دائم مضروبة في نسبة العجز.
- (4) مبلغ 1000 دينار بحريني يُدفع للمصاب بعجز كلي عن الأضرار المعنوية.
- (5) مبلغ 500 دينار بحريني يُدفع للمصاب بعجز جزئي دائم عن الأضرار المعنوية.
- (6) مبلغ 300 دينار بحريني يُدفع لكل فرد عن الضرر المعنوي الناتج عن الوفاة أو العجز الكلي، ويكون 200 دينار بحريني في حالة العجز الدائم⁽²³⁸⁾، ويدفع لكل من الأب والأم والزوج والأبناء بحد أقصى 3000 دينار.

ويتم الجمع بين التعويض الوارد في أي من البنود (3,2,1) والتعويض الوارد في أي من البنود (6,5,4).

فلو أفترضنا أن معيل أسرة يعتمد في رزقه ورزق أسرته على مركبه (تاكسي أو باص) تعرض لحادث مروري أدى إلى وفاته وإتلاف مركبته، وكان سبب الحادث مركبة غير مؤمنة.

ففي مثل هذه الحالة يتم الحكم لأسرته بمبلغ وقدره عشرة ألف دينار بحريني، فهل هذا التعويض يكفي لأسرة فقدت معيلاً الوحيد ووسيلة رزقها، فهل مثل هذا المبلغ كافياً لجبر الأضرار المترتبة على مثل هذا الحادث الاليم، من جانبنا نرى بأن مثل هذا التعويض غير كافٍ ونرى باعادة النظر في مثل هذا التحديد الجزافي، مع أن التشريع حديث فكان حرياً بالمشرع البحريني بأن يسعى لوضع أفضل الحلول لمثل هذه الإشكالية.

(238) سبق التنويه بأن القصد هو العجز الجزئي الدائم، ص 69، هامش رقم 145.

فإذا كان هذا موقف المشرع البحريني فما هو موقف التشريعات الأخرى من ذلك؟
أ. موقف المشرع المصري :

نص المشرع المصري في المادة (20) من القانون رقم 72 لسنة 2007 على أن : "ينشأ صندوق حكومي وفقاً لنص المادة (24) من القانون رقم 10 لسنة 1981 لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع ويؤدي الصندوق مبلغ التأمين للمستحقين طبقاً للمادة (8) من القانون ويحق له في الحالات المنصوص عليها في البندين (2،3) من الفقرة السابقة الرجوع على مالك المركبة أو المركبة أو المتسبب في الضرر بقيمة مبلغ التأمين الذي أداه".

وبالرجوع إلى المادة (8) من القانون المشار إليها نجد أنها تنص على أنه : "تؤدي شركة التأمين مبلغ التأمين المحدد عن الحوادث المشار إليها في المادة (1) من هذا القانون إلى المستحق أو ورثته وذلك دون الحاجة إلى اللجوء للقضاء في هذا الخصوص. ويكون مبلغ التأمين الذي تؤديه شركة التأمين قدره أربعون ألف جنيه في حالات الوفاة أو العجز الكلي المستديم ويحدد مقدار مبلغ التأمين في حالات العجز المستديم بمقدار نسبة العجز. كما يحدد مبلغ التأمين عن الأضرار التي تلحق بممتلكات الغير بحد أقصى قدرة عشرة آلاف جنيه، ويحدد مجلس إدارة الهيئة المصرية للرقابة على التأمين كيفية وشروط أداء مبلغ التأمين للمستحقين في كل من الحالات المشار إليها، على أن يصرف مبلغ التأمين في مدة لا تتجاوز شهراً من تاريخ إبلاغ شركة التأمين بوقوع الحادث".

كما هو الحال في التشريع البحريني، نرى بأن المبالغ المحددة - في التشريع المصري وهي أربعون ألف جنيه في حالة الوفاة والعجز المستديم وبحسب ما يتم تقديره حالة وجود عجز جزئي ومبلغ عشرة آلاف جنيه في حالة الأضرار المادية الخاصة بالممتلكات - غير كافية لتعويض عائلته عن فقد معيّلها أو عجزه.

ب. موقف المشرع الفرنسي :

ميز المشرع الفرنسي بين نوعين من الأضرار، الأولى وهي طائفة الأضرار الجسدية والمادية والمعنوية التي تلحق بالمضرور ذاته أو أي ممن يرتد عليهم الضرر بسبب الوفاة أو الإصابة وهذه النوعية من الأضرار يلتزم الصندوق بتعويضها دون إبداء أي تحفظات من جانبه. أما بالنسبة للطائفة الثانية وهي الأضرار التي تلحق بالأموال والممتلكات للمضرور نفسه فلن يلتزم الصندوق بتعويضها إلا إذا كان المسؤول عن الحادث معلوم ولكنه لم يبرم عقد تأمين أو إذا

كانت هذه الأضرار مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالأضرار الجسدية التي أصابت المضرور أو أصحاب الحق في التعويض⁽²³⁹⁾.

وما يجب الإشارة إليه أن هناك بعض الحالات لا يغطيها صندوق التعويض رغم توافر حالة التدخل ومنها الأضرار التي تلحق بقائد المركبة بسبب الحادث أو الأموال المملوكة له وأية أضرار أخرى تلحق بالمركبة. ونفس الاستبعاد يسري إذا كانت الأضرار ليست بسبب المركبة مصدر الحادث ولكن فعل شيء آخر أو حيوان وهذا الاستبعاد يسري على مالك الحيوان أو الشيء وقت وقوع الحادث⁽²⁴⁰⁾.

ج. موقف المشرع البريطاني :

نص المشرع الانجليزي في النظام الأساسي لمكتب تأمين المركبات على أن تغطية الأضرار الجسدية تتم بشكل كامل لا حدود لها، أما في حالة الأضرار المادية فقد وضع لها حد أقصى لا يزيد على مبلغ 250,000 (مائتين وخمسون ألف) جنيه إسترليني⁽²⁴¹⁾.

وحسناً صنع المشرع الانجليزي إذ جعل تغطية الأضرار الجسدية تتم بشكل كامل لا حدود لها، وبما هذا ان يعيد المشرع البحريني النظر في تحديد مبالغ التعويضات عن الأضرار الجسدية ويجعلها بدون حدود كما هو الأمر في التشريع البريطاني.

Cass. 2e civ. , 13 juillet 1999, Argus, 13 Aout 1999, p. 20. (239)

نقلاً عن د. سعيد قنديل، المرجع السابق، 154، هامش رقم (1).

(240) المرجع نفسه.

Le regime d indemnisation des victims d infraction au Royaume – Uni, (241)

JURISCOPE, 2000, P. 6 et s. نقلاً عن د. سعيد قنديل، المرجع السابق، ص169.

الفرع الثالث

التقدم بطلب التعويض خلال ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث

الأصل في تقادم الحقوق والدعاوى - عموماً - في القانون المدني هو التقادم الطويل المحدد مدته في القانون الفرنسي بثلاثين سنة، وفي القانون المدني المصري والقانون المدني البحريني خمسة عشر سنة⁽²⁴²⁾.

وتتقادم الدعوى الناشئة عن العمل غير المشروع في القانون البحريني بمضي ثلاث سنوات اما إذا كانت دعوى المسؤولية عن العمل غير المشروع ناشئة عن جريمة فلا تتقادم الا بتقادم الدعوى الجنائية⁽²⁴³⁾.

وبالعودة الى قانون صندوق التعويض، نص المشرع البحريني في المادة (19) من القانون المذكور آنفاً على أن: "...ويسقط الحق بالمطالبة بالتعويض بعد انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث".

وباستقراء النص يتبين لنا بان المشرع البحريني اشترط من أجل الحصول على التعويض من صندوق التعويضات يجب رفع دعوى المطالبة خلال ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث، فأن انقضت مدة الثلاث سنوات دون رفع دعوى من المتضرر فليس له الحق بمطالبة الصندوق بأية تعويضات.

فإذا كان المسئول عن التعويض غير معلوم فيجب على المتضرر أن يتقدم بطلب التعويض إلى الصندوق خلال ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث، ونرى ان المدة معقولة، فبعض التشريعات جعلتها سنة، والسنة قليلة جداً. وبذلك نكون قد انتهينا من ضوابط الحصول على التعويض، فإذا ما تحققت أركان المسؤولية المدنية وتحققت الشروط المذكورة آنفاً، فمن هو المسئول عن أداء التعويض؟ وما هي طرق تقديره والحصول عليه؟ هذا ما سنجيب عليه في الفصل الثاني بإذن الله تعالى.

(242) المادة (365) مدني بحريني والتي تنص على أنه " لا تسمع عند الإنكار الدعوى بحق من الحقوق الشخصية بمضي خمس عشرة سنة وذلك فيما عدا الأحوال التي يعين فيها القانون مدة أخرى والأحوال المنصوص عليها في المواد التالية." والمادة (374) مدني مصري والتي تنص على أنه " يتقادم الالتزام بانقضاء خمس عشرة سنة فيما عدا الحالات التي ورد عنها نص خاص في القانون وفيما عدا الاستثناءات التالية".

(243) المادة (180) مدني بحريني والتي تنص على أنه " أ) لا تسمع دعوى المسؤولية عن العمل غير المشروع بمضي ثلاث سنوات من يوم علم المضرور بالضرر وبمن يسأل عنه ، أو خمس عشرة سنة من وقوع العمل غير المشروع ، أي المدتين تنقضي أولاً ".

الفصل الثاني

المسئول عن الوفاء بالتعويض للمتضررين من حوادث المركبات غير المؤمنة وطرق تقديره

المبحث الأول: المسئول عن الوفاء بالتعويض للمتضررين من حوادث المركبات غير المؤمنة.

المطلب الأول : الرجوع مباشرةً على المسئول عن الحادث (مرتكب الحادث).

المطلب الثاني : الرجوع على صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات.

المبحث الثاني : طرق تقدير التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة.

المطلب الأول : طرق التعويض.

المطلب الثاني : أسس تقدير التعويض.

الفصل الثاني

المسئول عن الوفاء بالتعويض للمتضررين من حوادث المركبات غير المؤمنة وطرق تقديره

تمهيد وتقسيم :

لا إشكالية إذا كان سبب الحادث مركبة مؤمنة، فشركة التأمين هي التي تقوم بدفع التعويض للمتضرري الحوادث من المركبات المؤمنة لديها، فالجهة المسؤولة في هذه الحالة تكون شركة التأمين، وباستطاعة المتضرر الرجوع إلى الشركة مباشرة دون الحاجة إلى اللجوء إلى القضاء وهذا ما قرره المشرع المصري في المادة (8) من القانون رقم 72 لسنة 2007 التي تنص على أن : "تؤدي شركات التأمين مبلغ التأمين المحدد عن الحوادث المشار إليها في المادة(1) من هذا القانون إلى المستحق أو ورثته دون الحاجة إلى اللجوء للقضاء في هذا الخصوص ...". فهذا النص يلزم شركات التأمين بصرف مبالغ التعويض المحددة بالمادة للمستحق أو ورثته دون حاجه إلى اللجوء إلى القضاء، ولم يتضمن التشريع البحريني حكماً مماثلاً للحكم الوارد في التشريع المصري، وأرى أن نص المادة الثامنة ميزة للمضرور إذ يلزم شركة التأمين بان تدفع للمضرور في حالة الوفاة 40 ألف جنيه فوراً ودون حاجة لرفع دعوى قضائية ودون حاجة لإثبات أى مسئولية مدنية او جنائية عن الخطأ وهذا لا يتعارض مع الحق في اللجوء للقضاء إذا لم تنفذ شركة التأمين ذلك الإلتزام القانوني.

فالمضرور من حادث سببه مركبة مؤمنة بإمكانه الرجوع مباشرة على شركة التأمين للحصول على التعويض، وبإمكانه الرجوع إلى القضاء للمطالبة بالتعويض إذا لم تقم شركة التأمين بأداء التعويض الواجب عليها. وهنا يثور تساؤل عن حال المتضرر من حادث سببه مركبة غير مؤمنة، من هو المسئول عن دفع التعويض؟ هذا ما سنجيب عليه في المبحث الأول، فإذا ما تم تحديد المسئول عن دفع التعويض فما هي آلية أو طرق تقدير التعويض؟ وهذا ما سنجيب عليه في المبحث الثاني.

بناءً عليه نقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

المبحث الأول : المسئول عن الوفاء بالتعويض للمتضررين من حوادث المركبات غير المؤمنة.

المبحث الثاني : طرق تقدير التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة.

المبحث الأول

المسئول عن الوفاء بالتعويض للمتضررين من حوادث المركبات غير المؤمنة

تمهيد وتقسيم :

إن المدين بالتعويض عن الضرر الواقع بسبب حادث مركبة هو في الأصل القائد أو الحارس⁽²⁴⁴⁾ متى ثبتت مسؤوليته عن الضرر. ويجعل القانون المؤمن (شركات التأمين) أو صناديق التعويضات ملتزماً إلى جانب المدين الأصلي في مواجهة المضرور، فيكون أمام المضرور مدينان بالتعويض المستحق له : مرتكب الحادث، وهو مدين طبقاً لقواعد المسؤولية الواردة في القانون المدني رقم (19) لسنة 2001م، وشركات التأمين بموجب أحكام قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات (البحريني) رقم 3 لسنة 1987، أو صندوق التعويضات طبقاً لأحكام القانون رقم 61 لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات، وفي مجال بحثنا (التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة) ليس للمضرور من حوادث المركبات سوى مدينان :

الأول : مرتكب الحادث.

الثاني : صندوق التعويض.

بناءً عليه نقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

المطلب الأول : الرجوع مباشرةً على المسئول عن الحادث (مرتكب الحادث).

المطلب الثاني : الرجوع على صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات.

(244) والأصل أن حراسة المركبة تكون لمالكها، سواء كان هو القائد، أو كان لها سائق تابع له. أنظر في تفصيل فكرة الحراسة : جمال زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، المرجع السابق، بند 317.

المطلب الأول

الرجوع مباشرةً على المسئول عن الحادث (مرتكب الحادث)

تمهيد وتقسيم :

كما أسلفنا بأن المدين بالتعويض عن الضرر الواقع بسبب حادث مركبة هو القائد أو الحارس متى ثبتت مسؤوليته عن الضرر، فما هو مناط مسؤولية هذا القائد أو الحارس؟ هذا ما سنعالجه في الفرع الأول، وهناك حالات قد نكون أمام أكثر من مسئول عن الحادث عندما تشترك أكثر من مركبة في الحادث ففي هذه الحالات إلى أي سائق منهم يرجع، وإذا رجع على أحدهم هل يستطيع أن يدفع بعدم مسؤوليته لأنه لم يكن السبب الرئيسي في الحادث، أم أنه ملزم بالتعويض وبعد ذلك يرجع على الآخرين؟ كل تلك الأسئلة سنجيب عنها في الفرع الثاني .

بناءً عليه نقسم هذا المطلب إلى فرعين :

الفرع الأول : مناط مسؤولية مرتكب الحادث.

الفرع الثاني : تعدد مرتكبي الحادث.

الفرع الأول

مناط مسؤولية مرتكب الحادث

كما أسلفنا بأن المسئولية عن حوادث المركبات قد تكون مسؤولية تقصيرية أو عقدية، فتكون المسؤولية تقصيرية إذا كان المضرور من الغير (أحد المارة مثلاً) بينما تكون المسؤولية عقدية إذا كان المضرور من الركاب الذين يربطهم بالناقل عقد نقل كما في حالة المركبة الأجرة. ويمكن أن تجتمع المسئوليتان في ذات الحادث، كما لو نجم عن حادث مركبة أجرة إصابة أحد المارة وبعض الركاب⁽²⁴⁵⁾ وتقوم مسؤولية الناقل العقدية بمجرد إصابة الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل الذي يلتزم بمقتضاه بتحقيق نتيجة هي سلامة الراكب⁽²⁴⁶⁾.

(245) شهاب أحمد جاسم العنبيكي، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، مكتبة خالد بن الوليد، عالم الكتب اليمنية، صنعاء، 1426هـ-2005م، ص67. (سيشار إليه لاحقاً : شهاب العنبيكي، المرجع السابق).

(246) د. وجدي عبد الواحد، المرجع السابق، ص165.

وتقوم المسؤولية التقصيرية لمرتكب الحادث على أساس الفعل الضار استناداً إلى خطئه الثابت أو المفترض في حقه كحارس للمركبة، فهو يسأل عن فعل المركبة الموجودة في حراسته⁽²⁴⁷⁾.

وتقوم تلك المسؤولية بإثبات تدخل المركبة في الحادث، فهذا التدخل يعد قرينة على وجود رابطة السببية بين المركبة والضرر⁽²⁴⁸⁾ فما هو المقصود بتدخل المركبة في الحادث؟

للإجابة على هذا التساؤل يوجد اتجاهان⁽²⁴⁹⁾ :

الأول : يرى وجوب تدخل المركبة إيجابياً في الحادث، أي أن تكون هي السبب الفعال في الحادث في إحداث الضرر.

الثاني : يتجاوز فكرة السببية ولا يشترط الدور الإيجابي للمركبة في الحادث بل يكفي وجود ارتباط بينها وبين الحادث.

ينبع الاتجاه الأول من القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية القائمة على وجوب إثبات الخطأ، أو تلك الخاصة بقواعد المسؤولية عن الأشياء التي تفترض الخطأ في جانب الحارس بمجرد وقوع الضرر. ويلزم لإنعقاد مسؤولية حارس المركبة قبل المضرور قيام رابطة السببية بين فعل المركبة والضرر، إلا أنه يجوز التخلص من هذه المسؤولية بنفي علاقة السببية من خلال إثبات السبب الأجنبي : قوة قاهرة، خطأ الغير، خطأ المضرور. وتلك القواعد هي المعمول بها في ظل القانون البحريني ونظيره المصري⁽²⁵⁰⁾.

(247) نص المشرع البحريني في المادة (175) من القانون المدني على أن : "أ. كل من يتولى حراسة شيء مما يتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منه يلزم بتعويض الضرر الذي يحدثه هذا الشيء، ما لم يثبت أن هذا الضرر قد وقع بسبب أجنبي من قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل المضرور أو فعل الغير. ب. وتعتبر من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منها السيارات....".

(248) إبراهيم الدسوقي ابو الليل، الاعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، ص108 وما بعدها.

(249) د. محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص13 وما بعدها.

(250) طبقاً لنص المادة (175) مدني بحريني والتي تنص على انه "أ. كل من يتولى حراسة شيء مما يتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منه يلزم بتعويض الضرر الذي يحدثه الشيء ، ما لم يثبت ان هذا الضرر قد وقع بسبب أجنبي من قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل المضرور أو فعل الغير. ب. وتعتبر من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منها السيارات والطائرات والسفن، وغيرها من المركبات الأخرى". ويقابل هذا النص نص المادة (178) مدني مصري والتي تنص على أنه "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب =

أصبحت القواعد السابقة غير كافية لحماية المضرور من حوادث المركبات، الذي قد يجد نفسه محروماً، لسبب أجنبي لا يد له فيه، أو لمجرد خطأ عادي من جانبه، بات، في الظروف العادية أمراً عادياً أمام تعقد حركة المرور وتزاحم المركبات واندفاعها، هذا بالإضافة إلى صعوبات الحياة وتداخلها. لذا ظهر الاتجاه الثاني الذي تبناه المشرع الفرنسي أخيراً⁽²⁵¹⁾ بعد تطور قضائي متزايد، وخرج فيه على قواعد المسؤولية السابقة، ومؤداه أنه ليس من الضروري أن تتدخل المركبة في الحادث بدور إيجابي، بل يكفي أن تكون مجرد عامل أو مناسبة لوقوعه، وبذلك يكون الحارس مسئولاً عن الضرر ويلتزم بتعويض المضرور، ولو لم توجد علاقة سببية بين المركبة والضرر⁽²⁵²⁾.

ولم يعد من الممكن التخلص من المسؤولية قبل المضرور بإثبات القوة القاهرة أو فعل الغير⁽²⁵³⁾.

بل أن خطأ المضرور نفسه لم يعد، كقاعدة عامة، يعتد به إلا في حالات محددة. ويؤدي ذلك، في حقيقة الأمر إلى إخراجنا من نطاق المسؤولية إلى نطاق الضمان⁽²⁵⁴⁾.

وسوف يتضح لنا الإيجاز السابق من خلال بيان المقصود بتدخل المركبة في الحادث، ويمكن عن طريق ذلك التعرف على اتجاهات القضاء والحلول المتبناه في إطار كل من القانون الفرنسي والمصري والبحريني.

=حراسها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة".

Lol n. 85-677 du 5 juill J.O. 6 Juill 1985. (251)

(أشار إليه د. محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، بالهامش، ص14، هامش رقم 2).

(252) حيث تحدد المادة الأولى من قانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985 نطاق تطبيق قواعد التعويض الواردة فيه والتي تنص على الآتي :

"Les dispositions du présent chapitre s'appliquent, même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres". نقلاً من : الموقع الإلكتروني المشار إليه آنفاً، ص4، هامش رقم7.

(253) طبقاً لنص المادة (2) من قانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985 والتي تنص على الآتي : "Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 1er". نقلاً من : الموقع الإلكتروني المشار إليه آنفاً، ص4، هامش رقم7.

(254) يقصد بالضمان إلزام الشخص بتعويض الضرر بالرغم من عدم توافر شروط المسؤولية من جانبه.

تدخل المركبة المتحركة في الحادث :

في الغالب يتحقق الحادث في وجود احتكاك أو تصادم بين المركبة والمضروب، كانقلاب المركبة على الطريق أو اصطدامها بعقبة مادية أو بأحد المارة. ويلحق الضرر بالركاب أو المارة من خلال الإتصال المباشر بين المركبة والمضروب، أي الاحتكاك المادي بينهما. وهنا فرق واضح بين القانون الفرنسي من جهة والقانون المصري والبحريني من جهة أخرى.

أ. موقف المشرع الفرنسي :

بمجرد تحقق التلامس أو الارتطام بين المضروب والمركبة، يعد دليلاً قاطعاً على تدخلها في الحادث ومسئولية قائدها، بالتالي عن الضرر. ويكفي لقيام قرينة قاطعه أن يثبت المضروب وجود هذا التلامس قد تم بين المركبة والمضروب، ولا مجال في هذا الصدد، للحديث عن رابطة السببية، حيث لا يشترط لاستحقاق التعويض تقديم الدليل على وجود تلك الرابطة بين فعل المركبة والضرر. ويبدو ذلك بوضوح من عبارات محكمة النقض⁽²⁵⁵⁾ والأعمال التحضيرية لقانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985⁽²⁵⁶⁾. ويندرج تحت هذا الفرض الغالبية العظمى من حوادث الطريق سواء تلك التي تقع للمارة أو للركاب، ونضمن فيها التعويض الكامل لكل المضروبين خاصة وان القانون المشار إليه آنفاً قد نص صراحة على أنه ليس بوسع السائق

Civ. 2, 20 var. 1988, Bull. Civ. 11n. 89-19 fev. 1986. Ibid, n. 19: "Doit etre (255) Casse l arret qui a declare que le cyclomoteur navait pas Joue aucun role Causal, alors quil etait necessairement, implique dans l accident.

ويتعلق الحكم بدراجة بخارية تسير بجانب صبية عمرها 15 سنة ، تعلق منديلها ، لسوء الصدفة بالعجلة الخلفية فسقطت على الأرض وأصيبت ، رفضت محكمة الموضوع طلب تعويض الفتاة لأن الدراجة لم يكن لها سوى دور سلبي في وقوع الضرر ، ولم تلعب أي دور مسبب في وقوع الحادث. أدانت محكمة النقض الحكم وقضت بتدخل الدراجة في الحادث ولو لم تكن هي السبب في ذلك. نقلاً عن د. محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص19.

(256) ((حيث ورد فيها انه " يجب أن تؤخذ كلمة implique بمعناها الأكثر اتساعاً ، حيث يكفي لتطبيق القانون، أن تدخل المركبة في الحادث تحت أي شكل وفي أي وقت، ومن ثم لا ينبغي البحث عما إذا كان لها دور إيجابي أو سلبي في وقوعه.

Le terme " implique " doit etre entendu dans un sens " volontairement tres large " : il suffit " qu un vehicule trestre a moteur soit intervenu a quelque titre que se soit ou a quelque moment que se soit " dans la realization de l' accident, et l on ne devrait pas avoir a discuter du role causal ou non, actif ou passif du vehicule pour déterminer le champ d application du texte"

Badinter (J.O. del. Senat. 11 avr. 1985, P. 193) (اسم وزير العدل الذي نسب إليه القانون)

((نقلاً عن د. محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص19))

أو الحارس التخلص من المسؤولية قبل المضرور استناداً إلى القوة القاهرة أو فعل الغير⁽²⁵⁷⁾ بل أن خطأ المضرور نفسه لم يعد يحتج به إلا في أضيق الحدود⁽²⁵⁸⁾.

ولعله من المفيد في هذا المقام مقارنة القضاء الحديث المستند إلى القانون المذكور بالقضاء السابق، على صدور هذا القانون، والذي كان يستند إلى نص المادة (1/1384) التي تتناول مسؤولية حارس الأشياء، مقررًا مسؤولية الحارس عن تعويض الضرر إذا أثبت المضرور مجرد احتكاكه بالشئ المتحرك، فذلك يعد قرينة على أن هذا الشئ قد لعب دوراً إيجابياً في إحداث الضرر وهذا القضاء، وإن اتصف، بالعمومية، إلا أنه قد صدر في أغلب الأحوال بمناسبة حوادث المركبات⁽²⁵⁹⁾.

ولعل تلك الحوادث هي الدافع الرئيسي وراء النتائج التي توصل إليها القضاء السابق من خلال تطور تفسير نص المادة (1/1384) فقد توسع القضاء في تفسيرها من حيث النطاق والمضمون على نحو يتفق مع مقتضيات الحياة العملية المتطورة، وتوصل بذلك إلى نتائج تخالف تماماً مراد الشارع واضع النص آنذاك ولا شك بأن إصدار قانون رقم (85-677) في 5 يوليو 1985 جاء تتويجاً للتطور القضائي الملحوظ في هذا الصدد، إلا أن المشرع قد ذهب، في تطوره، إلى مدى بعيد حيث خرج من نطاق المسؤولية ليدخل في نطاق الضمان من خلال استبعاد فكرة السببية⁽²⁶⁰⁾.

فالقضاء السابق يركز على رابطة السببية بين خطأ الحارس المفترض والضرر، حيث يستطيع الحارس نفي تلك الرابطة والتخلص من المسؤولية عن طريق إثبات السبب الأجنبي، وهنا يكمن الفارق الجوهرى بين القضاء المذكور و القانون رقم (85-677) الذي يغفل تماماً دور السببية من خلال استبعاد إمكانية الاحتجاج على المضرور بدور السبب الأجنبي⁽²⁶¹⁾.

(257) طبقاً لنص المادة الثانية من قانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985 والتي تنص على أن :
"Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 1er".
نقلاً من : الموقع الإلكتروني المشار إليه آنفاً، ص4، هامش رقم 7.

(258) للمزيد من التفاصيل انظر ص18 وما بعدها من هذا البحث.

(259) G.Viney, la responsabilité... op. Cit., n. 653.

(أشار إليه إبراهيم سيد أحمد، الوسيط في قضايا التعويضات ومسئولية شركات التأمين في حوادث السيارات، دار الكتب القانونية، 2003م، ص74). (سيشار إليه لاحقاً : إبراهيم أحمد، المرجع السابق).

(260) د. محمد حسين منصور، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص20.

(261) إبراهيم أحمد، المرجع السابق، ص75.

ب. موقف المشرع المصري والبحريني :

تظل المسؤولية عن حوادث المركبات خاضعة لقواعد المسؤولية عن الأشياء التي تعبر عنها المادة (175) مدني بحريني والتي تنص على انه : " أ. كل من يتولى حراسة شيء مما يتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منه يلزم بتعويض الضرر الذي يحدثه الشيء، مالم يثبت ان هذا الضرر قد وقع بسبب أجنبي من قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل المضرور أو فعل الغير.

ب. وتعتبر من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منها السيارات والطائرات والسفن، وغيرها من المركبات الأخرى....". ويقابل هذا النص نص المادة (178) مدني مصري⁽²⁶²⁾.

ولا شك أن المركبة آلة ميكانيكية تستوجب حراستها عناية خاصة، ومن ثم تثبت مسؤولية حارسها عما يقع منها من أضرار. وتتعد تلك المسؤولية، من حيث المبدأ، بمجرد تدخل المركبة في الحادث. ولا تتور صعوبة في حالة اشتراك المركبة المتحركة مادياً في أحداث الضرر، حيث يثبت ذلك من خلال وجود اتصال أو احتكاك مادي بينهما وبين المضرور، فيعد هذا قرينة على علاقة السببية بين المركبة والضرر، فاشتراك المركبة ذاته هو السبب في إحداث الضرر. وتتعد بالتالي مسؤولية القائد بوصفه المكلف بحراستها من حيث المبدأ⁽²⁶³⁾.

يتضح من ذلك أن مسؤولية قائد المركبة عن الضرر تقوم بمجرد وجود رابطة السببية بين المركبة والضرر، وتثبت تلك الرابطة من خلال إثبات الاتصال أو الاحتكاك المادي بين المركبة المتحركة والمضرور، فقد جعل المشرع من حدوث الضرر دليلاً على إفلات المركبة من حراسة قائدها وعلى أن هذا الإفلات كان السبب في إحداث الضرر، فالقائد ملتزم بتحقيق نتيجة هي عدم إحداث المركبة ضرراً لأحد، فإذا حدث ضرر لم تتحقق النتيجة وهذا هو الخطأ⁽²⁶⁴⁾، وقد تدخل القانون لجعله مفترضاً لا يقبل إثبات العكس، ومن ثم فإن هذه المسؤولية لا تدرأ عنه بإثبات أنه لم يرتكب خطأ ما وأنه قام بما ينبغي من العناية والحماية حتى لا يقع الضرر من

(262) نص المشرع المصري في المادة (178) مدني على ان : "كل من تولي حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة".

(263) د.محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، المرجع سابق، ص22.

(264) د.عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص1542.

المركبة التي يتولى حراستها، وهي لا ترتفع عنه إلا بإثبات أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، وهذا السبب لا يكون إلا قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير⁽²⁶⁵⁾.

يترتب على ذلك نتيجتان هامتان⁽²⁶⁶⁾ :

الأولى : ليس هناك جدوى في تقييم سلوك السائق لتقدير ما إذا كان هذا السلوك يشكل خطأ من عدمه، فالسائق مسئول مدنياً بمجرد وقوع الضرر من فعل المركبة دون حاجة لإثبات الخطأ من جانبه⁽²⁶⁷⁾ ولعل المجال المفتوح أمام المحكمة هو مناقشة دفاع الحارس المتعلق بنفي رابطة السببية بين المركبة والضرر، تلك الرابطة المفترض قيامها بمجرد ثبوت الإتصال أو الاحتكاك المادي لها مع المضرور.

وبالرغم من ذلك، فإنه من الملاحظ عملاً أن القضاء يضطر في أغلب الأحيان لمناقشة مسلك قائد المركبة للتعرف على وجه الخطأ فيه سواء بمناسبة دور السبب الأجنبي ومدى مساهمته في وقوع الضرر⁽²⁶⁸⁾ أو بصدد تحديد مسؤوليته الجنائية⁽²⁶⁹⁾ ولا شك في خطورة هذا

(265) طبقاً لنص المادة (175) مدني بحريني، والمادة (187) مدني مصري.

(266) د.محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص24:27.

(267) وذلك بخلاف الحال بالنسبة للمسؤولية الجنائية حيث لا يعتبر مجرد مصادمة السائق للمجني عليه بالمركبة قيادته دليلاً على الخطأ، وينبغي على الحكم ان يستظهر سلوك السائق أثناء قيادة المركبة ويبين موقف المجني عليه وكيفية عبوره الطريق ليتسنى بيان مدى قدرة السائق في الظروف التي وقع فيها الحادث على تلافي إصابة المجني عليه، وأثر ذلك كله على قيام رابطة السببية أو انتفاءها: نقض جنائي مصري 1974/62 المجموعة س25 ص536، 1979/4/16 المجموعة س30 ص486. نقلاً عن المرجع نفسه.

(268) مثال ذلك : "إذا كان تقدير الخطأ المستوجب لمسؤولية مرتكبه جنائياً أو مدنياً مما يتعلق بموضوع الدعوى، وكانت المحكمة قد استخلصت من الأدلة السائغة التي أوردتها ان الحادث يرجع إلى خطأ المجني عليه وحده بنزوله من المركبة قبل وقوفها، وأن المتهم لم يرتكب ثمة خطأ يستوجب مساءلته نقض جنائي مصري 1974/12/2 المجموعة س 25 ص792. نقلاً عن المرجع نفسه.

(269) من المقرر أن السرعة التي تصلح أساساً للمسائلة الجنائية في جرمتي القتل والاصابة الخطأ ليست لها حدود ثابتة وإنما هي التي تجاوز الحد الذي تقتضيه ملاسبات الحال وظروف المرور وزمانه ومكانه ... وإذا كان الحكم قد استخلص في تدليل سائغ على ثبوت نسبة الخطأ إلى الطاعن ووقوع الحادث نتيجة لهذا الخطأ ينتفي به القول بحصول الحادث نتيجة لحادث مفاجئ وقوة قاهرة تمثلت في حركة البضائع الموجودة داخل الحاوية لعدم تثبيتها من الشركة التي يعمل بها فجاء ذلك أنه يشترط لتوافر هذه الحالة ألا يكون للجاني يد في حصول الضرر أو في قدرته على منعه، فإن ما يثيره الطاعن في هذا الخصوص لا يعدوا ان يكون جدلاً موضوعياً حول واقعة الدعوى .. وهو ما لا يجوز إثارته امام محكمة التمييز ...لما كان ما تقدم قان الطعن برمته يكون على غير أساس متعيناً رفضه موضوعاً. تمييز جنائي الطعن رقم 64 جلسة 2006/6/19، مجموعة الاحكام الصادرة=

المسلك على حقوق المضرور وخاصة وأنه يصدر غالباً عن القضاء الجنائي الذي يحوز، كقاعدة عامة، الحجية أمام القضاء المدني⁽²⁷⁰⁾.

الثانية : يتحمل قائد المركبة عبء المسؤولية عن الحادث الذي يقع نتيجة سبب مجهول أو سبب أجنبي لم يتمكن من إقامة الدليل عليه لأنه إذا كان المشرع قد أجاز له التخلص من مسؤوليته المفترضة عما تحدثه المركبة من ضرر بإثبات أن ما وقع كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، إلا أنه يشترط أن يكون السبب الذي يسوقه لدفع مسؤوليته محدداً لا تجهيل فيه ولا إيهام سواء كان ممثلاً في قوة قاهرة أو حادث فجائي⁽²⁷¹⁾ أو خطأ المصاب⁽²⁷²⁾ أو خطأ الغير.

الفرع الثاني

تعدد مرتكبي الحادث

رأينا أن تدخل مركبة وحيدة في الحادث من شأنه أن يؤدي إلى ثبوت مسؤولية قائدها قبل المضرور. وأن المركبة المتحركة تعتبر متدخلة في الحادث بمجرد تحقق التلامس أو الاحتكاك

=من محكمة التمييز البحرينية، السنة السابعة عشرة، الجزء الثاني، في المواد الجنائية والطعون الانتخابية، ص1427.

(270) مثال ذلك : "إذا كان الحكم قد قضى ببراءة السائق ورفض الدعوى المدنية لأنه لم يرتكب خطأ وصار هذا القضاء نهائياً، فإنه لا يكون للطاعنين وهم المضرورون حق مباشر في المطالبة بالتعويض قبل شركة التأمين، نقض مدني مصري 1977/2/15 المجموعه س28 ص413. إبراهيم أحمد، المرجع السابق، ص87.

(271) مثال ذلك : وإذا كان يبين من الحكم المطعون فيه أن المحكمة خلصت في استدلال سائق من وقائع الدعوى ومما أنهى إليه تقرير المهندس الفني إلى أن الحادث وقع نتيجة انفجار إطار المركبة قيادة المطعون ضده فجاء مما أدى إلى فقدان السيطرة على أجهزة التحكم بالمركبة وانحرافها يساراً فمن ثم يكون الحادث الذي ترتب عليه إصابات المجني عليهم سببه الوحيد الحادث الفجائي والقوة القاهرة الأمر الذي تتعدم معه علاقة السببية ولا تتحقق به المسؤولية .. لما كان ذلك وكانت الأوراق خلواً من أي دليل على أن حمولة المركبة كانت زائدة عن المقرر لها، فإن ما يثيره الطاعنون في هذا الشأن يكون على غير أساس. نقض مدني مصري 1985/5/13 المجموعه س36 ص391. د. محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص27.

(272) مثال ذلك " ... لما كان الحكم قد استظهر من أقوال شهود الرؤية أن المجني عليه أثناء عدوه عابراً الطريق على مسافة قريبة جداً من المركبة ، وكانت المعاينة لا تتنقي وقوع الحادث على هذه المسافة، ولما كان خطأ السائق في مخالفة قرار وزير الداخلية في شأن سرعة السيارات داخل المدن لم يكن في حد ذاته سبباً في قتل المجني عليه فإن رابطة السببية بين الخطأ والنتيجة تكون غير متوفرة. واندفاع المجني عليه فجأة تجاه المركبة واصطدامه بها" نقض مدني مصري 1970/11/8 س21 ص1069. نقلاً عن المرجع نفسه.

بينها وبين المضرور، بصرف النظر عما إذا كان لها دور مسبب في وقوع الحادث من عدمه، أي أن التدخل المادي للمركبة في حادث المرور يكفي لإلزام حارسها بالتعويض.

فإذا كان ذلك في حال أن سبب الحادث مركبة واحدة، فما هو الحال إذا تسببت أكثر من مركبة في الحادث؟

أ. موقف المشرع الفرنسي :

لا شك أنه في حال اشتراك أكثر من مركبة في الحادث، يثبت التدخل في حق كل مركبة مشتركة مادياً في الحادث بأي صفة كانت والتدخل في الحادث يعد قرينة قاطعة، لصالح المضرور، على التدخل في الضرر. ومن ثم يحق له الرجوع على حارس أو مؤمن أي مركبة لاقتضاء حقه في التعويض، ولو لم تكن تلك المركبة هي المتسببة في إيقاع الضرر فهذه القانون الأول هو ضمان وتسهيل تعويض المضرور، أما توزيع عبء المسؤولية عن الضرر أو تحديد المدين النهائي بالتعويض فأمر لاحق يتم حسمه فيما بين حراس أو مؤمني المركبات المتدخلة في الحادث، طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية⁽²⁷³⁾.

ففي حادث تصادم رفضت المحكمة طلب التعويض المقدم من راكب مركبة ضد قائد المركبة الأخرى، استناداً إلى أن تلك الأخيرة لم تتدخل في الحادث لأنها كانت تسير في طريقها الطبيعي بصورة عادية فاصطدمت بها المركبة التي كان يستقلها المضرور حيث كان قائدها في حالة سكر فانقلبت به إلى الطريق الموازي واصطدمت بالمركبة المقابلة، ومن ثم تقع المسؤولية بكاملها على عاتق سائق المركبة المقلوبة، وقد أجمع الفقه على إنتقاد الحكم المذكور لربطه القضاء بالتعويض بتوافر علاقة السببية بين المركبة والضرر طبقاً لقواعد المسؤولية مخالفاً بذلك القانون الجديد الذي يكتفي بالتدخل المادي للمركبة في الحادث⁽²⁷⁴⁾.

وبصدد واقعة مماثلة حيث رفضت إحدى المحاكم طلب التعويض الذي أبداه راكب مركبة اختلت عجلة قيادتها من السائق فاصطدمت بمركبة نقل تسير بانتظام في الإتجاه المقابل. وكان طلب التعويض مقدماً ضد قائد ومؤمن مركبة النقل، وقد جاء رفضها لأن مركبة النقل لم

(273) شهاب العنبيكي، المرجع السابق، ص 87.

(274) المرجع نفسه.

تلعب أي دور مسبب في الحادث. نقضت محكمة النقض ذلك الحكم لاستناده إلى رابطة السببية⁽²⁷⁵⁾.

يتضح من ذلك أن المشرع الفرنسي يفرق بين أمرين : تعويض المضرور من جهة، وتوزيع عبء المسؤولية أو بيان المدين النهائي بالتعويض من جهة أخرى⁽²⁷⁶⁾.

1. فأما عن **تعويض المضرور** فيلتزم به مؤمن أي مركبة متدخلة في الحادث ولو لم يكن قائدها المسئول عن وقوع هذا الضرر، أي ولو لم تكن سيارته هي المتسببة فيه، فالعبرة، في هذا الصدد، بتدخل المركبة في الحادث فالحق في التعويض ليس مرجعه، إذن القواعد العامة في المسؤولية المدنية، بل يستمد أساسه من القانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985 المستند إلى فكرة تحمل المخاطر المرتبطة بالمرور في الطريق، لذا فإن حق المضرور في التعويض قبل المؤمن ينشأ بمجرد ارتباط الضرر بحادث المرور الذي تدخلت فيه المركبة المؤمن عليها ولعل ذلك كان الدافع وراء قضاء النقض الذي يدين بشده الأحكام التي ترفض القضاء بالتعويض لتخلف رابطة السببية بين فعل المركبة والضرر⁽²⁷⁷⁾.

وفي هذا الصدد فقد حدث أن اصطدمت مركبة بالفاصل القائم بين شطري الطريق السريع فانقلبت واندفع السائق خارجها. احتكت به حافلة وجرتة على الأرض لمسافة طويلة. رفضت محكمة الموضوع طلب التعويض الذي تقدمت به زوجة السائق ضد قائد الحافلة، بسبب صعوبة التعرف على ما إذا كان المضرور لا زال حياً عند احتكاك جسده بالحافلة. أدانت

(275) Civ. 2, 16 dec. 1985, Bull Civ., n. 196-24 oct. 1990, R.T.D. Civ., 1991. 131

نفس الشيء في حادث سيارة بناقلة، من الخلف، تسير في مجراها الطبيعي يمين الطريق . أصيب سائق المركبة وقتل راكب بجانبه . رفضت المحكمة طلب التعويض المقدم من السائق ضد قائد الحافلة لأن خطأ الأول كان السبب الوحيد في الحادث ، وأجابت طلب التعويض المقدم من ذوي الراكب المتوفي . فالبرغم من أن الناقلة لم يكن لها أي دور مسبب في وقوع الحادث ، إلا أنها تعتبر متدخلة فيه، ومن ثم يلتزم كل من الحارس ومؤمنه بالتعويض. نقلاً عن إبراهيم أحمد، المرجع السابق، ص 97.

(276) Ph. Conte, Le legislateur, Le juge, la faute et l'implication, J.C.P., 1990 , (276) 3471 , note 34 – Groutel , le fondement de la reparation instituee par la loi du 5 juill. 1986.1.2344. (أشار إليه د. محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 32، هامش رقم 4).

(277) د. محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص 33.

محكمة النقض ذلك الحكم لاشتراطه رابطة السببية بين فعل المركبة والوفاة وكان ينبغي عليه الإكتفاء ببحث تدخلها في الحادث⁽²⁷⁸⁾.

وينبغي الإشارة، في هذا المقام، إلى أن محكمة النقض، وأن كانت تجعل من تدخل المركبة في الحادث قرينة قاطعة، لصالح المضرور، على إسناد الضرر الناجم عن ذلك الحادث إلى تلك المركبة، وبالتالي إلزام الحارس ومؤمنه بالتعويض، دون بحث توافر علاقة السببية من عدمه، إلا أن تلك المحكمة تشترط من جهة أخرى ثبوت علاقة الضرر بالحادث الذي تدخلت فيه المركبة⁽²⁷⁹⁾.

وعلى ذلك فإنه ينبغي التفرقة بين إثبات تدخل المركبة في الحادث وإثبات نشأة الضرر عن هذا الحادث، فالمضرور يلتزم بإقامة الدليل على تدخل المركبة في الحادث من خلال إثبات عنصرين: الحركة والاحتكاك، أي ملامسة أو احتكاك المركبة المتحركة بجسمه أو بمركبته.

ولا يستطيع المدعى عليه التخلص من التزامه بالتعويض بنفي علاقة السببية بين فعل المركبة والضرر الناجم عن الحادث الذي تدخلت فيه، أما إن تمكن من إثبات أن المركبة تدخلت في حادث آخر غير ذلك الذي نجم عنه الضرر أو أن ذلك الضرر نجم عن واقعة أخرى لا ترتبط بالحادث، فإنه يتحلل من التزامه بالتعويض قبل المضرور.

نخلص من ذلك إلى أن المضرور له الحق في التعويض قبل حارس ومؤمن المركبة المتدخلة في الحادث مصدر الضرر، ولو لم تكن تلك المركبة هي المتسببة مباشرة في الضرر أي لا يهم تدخل المركبة في إحداث الضرر.

وتبدو أهمية ذلك في حادث تصادم أكثر من مركبة في آن واحد أو على التوالي، حيث يصعب، أحياناً، الفصل بين عناصر الحادث، ومن ثم ينبغي، تسهياً على المضرور وضماناً لحقه، النظر إلى الواقعة في مجموعها كحادث واحد، طالما تمت في فترة زمنية واحدة، ولا يوجد دليل حاسم على الفصل بين عناصرها، ويمكن الرجوع بالتعويض على قائد أو مؤمن أي من المركبات التي يثبت تدخلها في الحادث مصدر الضرر⁽²⁸⁰⁾.

Civ. 2,26 nov. 1986, D. 1987.128 note Groutel, J.C.P. 1987. 11.20833 note (278)

Saluden. (أشار إليه د. محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص33، هامش رقم4).

(279) محمد العلمي، المرجع السابق، ص107.

(280) د. مدحت عبد العال، المرجع السابق، ص178.

وإذا توالى الحوادث المنفصلة، تعين الفصل بين تدخل المركبات في كل حادث على حده. كما لو ظهرت المركبة عقب وقوع الحادث الأول. فإنها لا تعتبر متدخله فيه ولا يجوز، بالتالي، مساءلة قائدها عن الأضرار الناجمة عن ذلك الحادث، ما لم يشارك بطريقة أو بأخرى في مضاعفة تلك الأضرار مثال ذلك اصطدام مركبة بسائق الدراجة الملقى على الأرض مصاباً أثر انزلاقه أو اصطدامه بعقبة مادية⁽²⁸¹⁾.

وإذا تبين بوضوح أن الضرر قد وقع وتحدد نهائياً قبل ظهور المركبة، فإنها لا تعتبر متدخلة في الحادث ولو حدث احتكاك بينها وبين المضرور، كما لو كان هذا الأخير قد مات وأصبح مجرد جثة هامة على الطريق لمجرد الاحتكاك بالجثة⁽²⁸²⁾.

2. أما عن مسألة توزيع عبء التعويض أو تحديد المدين النهائي به فإن الأمر يتم طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية، أي انطلاقاً من الخطأ المنسوب لحارس المركبة ومدى تسببها في إحداث الضرر، وعلى ضوء مدى مساهمة الآخرين في وقوع الضرر ويتم ذلك في مرحلة رجوع الحارس أو مؤمنه الذي قام بتغطية الضرر على الآخرين المشتركين معه في الحادث⁽²⁸³⁾.

ب. موقف المشرع المصري :

لا زالت الاحكام مستقرة على أنه يجب لاقتضاء التعويض من المؤمن ثبوت مسؤولية قائد المركبة عن الضرر وتثبت تلك المسؤولية طبقاً لقواعد المسؤولية الشئئية، بتوافر رابطة السببية بين المركبة والضرر. وإذا كان مجرد الاحتكاك أو التلامس بين المركبة المتحركة والمضرور يعد قرينة على قيام تلك الرابطة، فإن الأمر يزداد تعقيداً في حالة تصادم أكثر من مركبة أو اشتراكها في الحادث، حيث يلزم تحديد دور كل مركبة على حدة وبيان مدى مساهمتها في وقوعه وتسببها في إحداث الضرر حتى يتمكن المضرور من الرجوع على المسئول بالتعويض كلياً أو جزئياً وفقاً لنسبة الخطأ المنسوب إليه⁽²⁸⁴⁾.

بناءً عليه لا يكفي للرجوع بالضمان على المؤمن أن تكون المركبة المؤمن عليها قد تدخلت في الحادث بأي صورة أو كان دورها مجرد عامل أو مناسبة لحدوث الضرر، بل ينبغي

(281) د. مدحت عبد العال، المرجع السابق، ص 178.

(282) Paris 13 fev. 1986, Gaz. Pal. 1986. 1.P. 331 note F. Chabas.

(أشار إليه يونس أبو رقا، المرجع السابق، ص 108، هامش رقم 55).

(283) جمال دراويش، المرجع السابق، ص 112.

(284) د. محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص 37 وما بعدها.

أن تتدخل في إحداثه بدور إيجابي فعال فيلزم ان يقع الضرر نتيجة تدخلها وقيامها بدور سببي أي توافر علاقة السببية بينها وبين الضرر. ويستقل قاضي الموضوع بتقدير تلك العلاقة بوصفها مسألة واقع⁽²⁸⁵⁾، فالقضاء من الناحية العملية يفترض قيام تلك العلاقة بمجرد ثبوت تدخل المركبة المتحركة في الحادث، مالم يثبت عكس ذلك من خلال تقديم الدليل على توافر السبب الأجنبي : قوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور⁽²⁸⁶⁾.

ونظراً لثبوت تدخل أكثر من مركبة متحركة في الحادث فإن الخطأ المفترض يثبت، لصالح المضرور، وتقسم المسؤولية بينهم بالتساوي، ويتحمل المؤمنون عبء تعويض المضرور أو المضرورين⁽²⁸⁷⁾ بينهم بالتساوي، ما لم يقدم أحدهم الدليل على أن خطأ الآخر هو وحده المتسبب في الضرر، أو أن خطأ أحدهم أو خطأ الغير أو المضرور قد أستغرق خطأه.

ويستطيع المضرور الرجوع على أي من مؤمني السائقين للسيارات المتدخلة في الحادث بالتعويض كاملاً لقيام التضامن القانوني⁽²⁸⁸⁾ فيما بين المسؤولين عن الضرر، وذلك في حالة

(285) نقض مدني مصري 1984/2/7 طعن 681 س 49 ق. نقلاً عن المرجع السابق.

(286) للمزيد من التفاصيل انظر ص 84 وما بعدها من هذا البحث.

(287) طبقاً لنص المادة (169) مدني مصري والتي تنص على انه "إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي، إلا إذا عيّن القاضي نصيب كل منهم في التعويض".

(288) وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر بتاريخ 2015/4/6 بأنه "وحيث إن هذا النعي في محله، ذلك بأنه لما كان النص - في المادة 13 من القانون رقم 72 لسنة 2007 بإصدار قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع (إذا كانت المسؤولية عن حادث موجب لاستحقاق مبلغ التأمين وفقاً لهذا القانون، مشتركة بين مركبتين أو أكثر، يحق للمضرور أو ورثته الحصول على مبلغ التأمين المنصوص عليه في المادة (8) من هذا القانون من أي من مؤمني المركبات المتسببة في الحادث، وتكون تسوية مبلغ التأمين بين الشركات المؤمنة بالتساوي بينها) - يدل على أن المشرع واجه بهذا النص حالة تعدد المؤمنين المسؤولين عن ذات الضرر مع اختلاف أسباب المسؤولية، فإذا كانت المسؤولية عن الحادث مشتركة بين سائقي مركبتين أو أكثر فإن الأصل في هذه الحالة أنه لا تضامن بين الشركات المؤمن لديها من مخاطر هذه المركبات لإختلاف مصدر التزام كل منهم لتعدد عقود التأمين، إلا أن المشرع خرج على هذا الأصل تحقيقاً للأغراض التي استهدف بها حماية المضرور وتيسير حصوله على حقه في التعويض ففرض بالنص السالف البيان التضامن في تلك الحالة بين الشركات المؤمنة بما يجعل كل من المؤمنين المتضامنين ملتزماً قبل المضرور بالتعويض كاملاً غير منقسم، ومن ثم يجوز للمضرور أن يوجه مطالبته إلى من يختاره منهم على انفراد أو مجتمعين، فإذا أوفى أحدهم بالتعويض المنصوص عليه في المادة الثامنة من القانون 72 لسنة 2007 إلى المضرور سواء رضاه أو قضاء يكون وفاؤه مبرئاً لزمة باقي المؤمنين إعمالاً لنص المادة 284 من القانون المدني. لما كان ذلك، وكانت الطاعنة قد تمسكت في دفاعها امام محكمة الاستئناف ببراءة ذمتها من التعويض =

تعذر تعيين المسئول فيما بينهم. ويستطيع السائق أو مؤمنه الذي دفع التعويض الرجوع على الآخرين بحصة كل منهم في هذا التعويض. والأصل أن القسمة تكون بالتساوي ما لم ير القاضي أن يكون التوزيع بحسب جسامه خطأ كل منهم. ويقع عبء إثبات جسامه الخطأ على عاتق من يدعي ذلك من بين المسئولين. والجدير بالذكر أن افتراض الخطأ في جانب السائق أمر مقرر لصالح المضرور، أما فيما بين المسئولين فإنه ينبغي اثبات الخطأ طبقاً للقواعد العامة⁽²⁸⁹⁾.

بناءً عليه ينبغي التفرقة بين حالتين :

الأولى : حالة تدخل أكثر من مركبة في الحادث دون معرفة من أحدث الضرر أو تحديد نسبة مساهمة كل منهم في إحداثه، في هذه الحالة لا بد من التضامن بينهم جميعاً، وتكون المسئولية فيما بينهم بالتساوي.

الثانية : حالة إمكان تعيين محدثي الضرر من بين من وقع منهم الفعل الضار رغم تعددهم، وإمكان تحديد نصيب كل منهم في إحداثه، ففي هذه الحالة لا يسأل كل منهم إلا عن الضرر الحادث بخطئه، ولا يسألون على وجه التضامن⁽²⁹⁰⁾.

ج. موقف المشرع البحريني :

نص المشرع البحريني في المادة (160) من القانون المدني على أنه : "إذا تعدد المسئولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسئولية فيما بينهم بالتساوي، إلا إذا عيّن القاضي نصيب كل منهم في التعويض".

=المطالب به تأسيساً على أن تقاضي المطعون ضده الأول التعويض عن الضرر ذاته من شركة....المؤمن لديها من مخاطر إحدى السيارتين المتسببتين في الحادث يترتب عليه براءة ذمتها إعمالاً لنص المادة 13 من القانون 72 لسنة 2007 وقدمت تأييداً لدفاعها صورة ضوئية غير مجودة من محضر تحصيل مبلغ 29600 جنيه مدفوع من شركة....لصالح المطعون ضده الأول، وكان الحكم المطعون فيه رغم أنه حصل في مدوناته دفاع الطاعنة المتقدم إلا أنه أغفل الرد على هذا الدفاع الجوهري مع أنه من شأنه لو صح قد يتغير به وجه الرأي في الدعوى فإنه يكون معيباً بالقصور في التسبيب ومخالفة القانون بما يوجب نقضه والإحالة". نقض مدني مصري، الطعن رقم 368 لسنة 84 ق، جلسة 6 من أبريل سنة 2015، نقلاً من الموقع الإلكتروني الرسمي لمحكمة النقض المصرية :

http://www.cc.gov.eg/Courts/Cassation_Court/All/Cassation_Court_All_Cases.aspx

(289) د. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1543، 1257 .

(290) المرجع نفسه.

ونص في المادة (165) من القانون المدني على أنه : "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص بخلاف ذلك"⁽²⁹¹⁾

باستقراء النصوص المذكورة آنفاً يتبين لنا بأن موقف المشرع البحريني لا يختلف عن موقف المشرع المصري، فلا بد من توافر علاقة السببية، فمن أجل استحقاق التعويض لا بد من ثبوت مسئولية قائد المركبة عن الضرر وتثبت تلك المسئولية طبقاً لقواعد المسئولية الشيعية، بتوافر علاقة السببية بين المركبة والضرر. وفي حال تعدد المسؤولين عن الحادث طبقاً لنص المادة (160) يجب ان نفرق بين حالتين :

الأولى : حالة تدخل أكثر من مركبة في الحادث دون معرفة من أحدث الضرر أو تحديد نسبة مساهمة كل منهم في إحداثه، في هذه الحالة لا بد من التضامن بينهم جميعاً، وتكون المسئولية فيما بينهم بالتساوي.

الثانية : حالة إمكان تعيين محدثي الضرر من بين من وقع منهم الفعل الضار رغم تعددهم، وإمكان تحديد نصيب كل منهم في إحداثه، ففي هذه الحالة لا يسأل كل منهم إلا عن الضرر الحادث بخطئه، ولا يسألون على وجه التضامن.

وفي هذا الصدد قضت محكمة التمييز البحرينية في الحكم الصادر بتاريخ 2009/5/11م، بأن " من المقرر بنص المادتين 160، 166 من القانون المدني أنه إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر وتكون المسئولية بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في التعويض ويحق للمضرور الرجوع على أيهما بكامل التعويض"⁽²⁹²⁾.

وبذلك نكون قد انتهينا من المطلب الأول الذي تناولنا فيه المدين أو المسؤول الأول الملزم بدفع التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة وهو مرتكب الحادث فإذا لم يكن معلوماً أو كان معسراً لا يستطيع دفع ما عليه من تعويض عن حادث مركبته غير المؤمنة أو ان مركبته المتسببة في الحادث مؤمنة إلا أن شركة التأمين مفلسه أو أنه خالف بنود عقد التأمين

(291) ويقابل هذا النص نص المادة (165) مدني مصري والتي تنص على انه "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك".

(292) أنظر الطعن رقم 475 لسنة 2008، جلسة 11 من مايو سنة 2009، مجموعة الأحكام الصادرة من محكمة التمييز، السنة 20، ص 487.

على نحو أدى الى استبعاد مركبته من التغطية التأمينية، ففي مثل هذه الحالات الى أي جهة يلجأ المتضرر للحصول على التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة؟ كما اسلفنا سابقاً بان ليس لدى المتضرر من حادث مركبة غير مؤمنة سوى مدينان المدين الأول : مرتكب الحادث وهذا ما تناولناه في المطلب الأول، المدين الثاني : صندوق التعويض وهذا ما سنتناوله في المطلب التالي.

المطلب الثاني

الرجوع على صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات

تمهيد وتقسيم :

لصناديق التعويضات دوراً مهماً في مجال حماية المضرور بوجه عام لذلك نجد معظم التشريعات تتبنى فكرة إنشاء صندوق للتعويض يكون تدخله في حالات محدده كما في حالة عدم معرفة المسئول عن الحادث أو وجود مسئول ولكنه لم يبرم عقد تأمين أو عند توفر إحدى حالات استبعاد التغطية التأمينية أو في حالة إفلاس شركة التأمين⁽²⁹³⁾.

تشير صناديق التعويضات العديد من التساؤلات وهي : كيف يتم تمويل تلك الصناديق ومن الملزم بذلك التمويل؟ ومن يقوم بإدارة تلك الصناديق هل هي الدولة أم شخص من أشخاص القانون العام أم شخص من أشخاص القانون الخاص؟ وما هي حالات تدخل تلك الصناديق ؟ وما هي الحالات التي يجوز فيها للصناديق استرداد التعويضات التي دفعتها؟

سوف نجيب عن كل التساؤلات المذكورة آنفاً وفقاً للتقسيم الآتي :

الفرع الأول : موقف التشريع البحريني والمقارن من انشاء صناديق التعويض.

الفرع الثاني : تمويل وإدارة صناديق التعويض.

الفرع الثالث : حالات تدخل صناديق التعويض وحالات إسترداد ما دفعته من تعويضات.

(293) نص المشرع البحريني في المادة (5) من المرسوم بقانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات والتي تنص على أنه : "يهدف الصندوق إلى تغطية الأضرار الناتجة عن حوادث المركبات، في أي من الحالات الآتية: 1. عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوعه. 2. عدم التحقق من هوية المركبة المتسببة في الحادث. 3. إفلاس المؤمن، ويعتبر الصندوق من دائني المؤمن المفلس بمبلغ التعويض الذي أداه. 4. إذا لم تكن هناك جهة أخرى يتوجب عليها أداء التعويض بمقتضى القوانين المعمول بها".

الفرع الأول

موقف التشريع البحريني والتشريع المقارن من إنشاء صناديق التعويض

أولاً : موقف المشرع البحريني :

قبل عام 1982 كان صندوق التعويضات التعاوني المنشأ في 16 ديسمبر 1954 هو الذي يقوم بالتعويض عن حوادث المركبات، وفي عام 1982 صدر المرسوم بقانون رقم 11 لسنة 1982 بإنشاء صندوق التأمين على المركبات والذي حل محل الصندوق المذكور آنفاً الذي كان يؤدي نفس الدور.

وبعد مضي خمسة عشر عام صدر المرسوم بقانون رقم 7 لسنة 1997 بحل وتصفية صندوق التأمين على المركبات ونصت مادته الثالثة على عدم قبول أي مطالبات مالية ضد الصندوق عن الأضرار الجسمانية أو المادية التي تقدم بعد 31 ديسمبر 1997، ولا تقبل أية دعوى قضائية في هذا الشأن يتم رفعها بعد هذا التاريخ. وبموجب المادة الخامسة من هذا القانون تم إلغاء المرسوم بقانون رقم 11 لسنة 1982 المشار اليه.

وبهذا الموقف الذي اتخذه المشرع البحريني ترك فراغاً تشريعياً كبيراً، إذ أن هذا الموقف يترتب عليه حرمان شريحة من المتضررين من حوادث المركبات المجهولة أو غير المؤمنة من التعويض، مما ينعكس سلباً على الوضع الاقتصادي والسياسي والاجتماعي في البلد.

وبعد مرور 17 عاماً من الفراغ التشريعي في هذا المجال اعاد المشرع البحريني النظر في هذه المسألة واصدر قانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات.

ثانياً : موقف المشرع المصري (294) :

أنشأ المشرع المصري هذا الصندوق عام 2007، بموجب المادة رقم (20) من قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية الصادر بالقانون رقم 72 لسنة 2007 والتي تنص على أن : "ينشأ صندوق حكومي وفقاً لنص المادة (24) من القانون رقم 10 لسنة 1981 لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع في الحالات الآتية... ويصدر قرار من رئيس مجلس الوزراء بنظام الصندوق".

(294) د. سعيد قنديل، المرجع السابق، ص135، 134.

وباستقراء النص المذكور نجد أن المشرع المصري أستند في إنشاء الصندوق إلى قانون صادر عام 1981م.

فإنشاء المشرع المصري لمثل هذا الصندوق المهم أتى متأخراً، ففكرة صناديق التعويض وجواز إنشائها قد تم إقرارها في مجال التأمين في عام 1981 وذلك بموجب نص المادة (24) من القانون رقم 10 لسنة 1981.

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

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

ثالثاً : موقف المشرع الفرنسي⁽²⁹⁵⁾ :

أنشأ المشرع الفرنسي أول صندوق عام 1951. وهناك شرط أساسي لتدخل الصندوق وهو ألا يكون بإمكان المضرور الحصول على تعويض من مسئول آخر معلوم.

ولذلك نجد محكمة النقض الفرنسية قضت في أحد أحكامها أنه ما دام أن المضرور من الحادث يمكنه اللجوء إلى صندوق تعويض آخر لأن الحادث ذاته ينطبق عليه وصفان أحدهما كحادث سير فيكون من حق صندوق تعويض حوادث السير أن يدفع بعدم الوفاء لوجود مسئول آخر لأن الشرط الرئيسي لتدخله هو عدم حصول أو إمكانية حصول المضرور على تعويض من شخص آخر طبعي أو اعتباري.

فضلاً عما سبق فإن تدخل صندوق التعويض الفرنسي عندما تتوافر إحدى حالات تدخله يتعين التمييز فيها بين نوعين من الأضرار، الأولى وهي طائفة الأضرار الجسدية والمادية والمعنوية التي تلحق بالمضرور ذاته أو أي ممن يرتد عليهم الضرر بسبب الوفاة أو الإصابة وهذه النوعية من الأضرار يلتزم الصندوق بتعويضها دون إبداء أي تحفظات من جانبه. أما بالنسبة للطائفة الثانية وهي الأضرار التي تلحق بالأموال والممتلكات للمضرور نفسه فلن يلتزم الصندوق بتعويضها إلا إذا كان المسئول عن الحادث معلوم ولكنه لم يبرم عقد تأمين أو إذا

(295) د. سعيد قنديل، المرجع السابق، ص154، 153.

كانت هذه الأضرار مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالأضرار الجسدية التي أصابت المضرر أو أصحاب الحق في التعويض⁽²⁹⁶⁾.

وما يجب الإشارة إليه أن هناك بعض الحالات لا يغطيها صندوق التعويض رغم توافر حالة التدخل ومنها الأضرار التي تلحق بقائد المركبة بسبب الحادث أو الأموال المملوكة له وأية أضرار أخرى تلحق بالمركبة. ونفس الاستبعاد يسري إذا كانت الأضرار ليست بسبب المركبة مصدر الحادث ولكن بسبب شيء آخر أو حيوان وهذا الاستبعاد يسري على مالك الحيوان أو الشيء وقت وقوع الحادث.

الفرع الثاني

تمويل وإدارة صناديق التعويضات عن حوادث المركبات

لا توجد إشكالية في تمويل شركات التأمين فتمويلها يكون من أقساط المؤمن لهم فالمشكلة تنثور في تمويل صناديق التعويضات فكيف يمكن تمويل الصندوق ومن الملتزم بذلك التمويل؟ هذا ما سنجيب عنه أولاً كذلك هناك إشكالية تتعلق بإدارة الصندوق فمن يتولى إدارته هل الدولة أم شخص من أشخاص القانون العام أم شخص من أشخاص القانون الخاص؟ هذا ما سنجيب عنه ثانياً.

أولاً : تمويل الصندوق :

إن تمويل صناديق التعويضات يمثل مشكلة كبيرة لا سيما عندما يكون تدخله في حالة عدم وجود مسؤول أو عدم وجود عقد تأمين أو عند إفلاس شركة التأمين المسؤولة عن التعويض على سبيل المثال لا الحصر، فما هي مصادر تمويل تلك الصناديق؟ وما مدى كفاية تلك المصادر لتغطية التزامات تلك الصناديق؟. وللاجابة عن تلك التساؤلات سنتكلم عن مصادر تمويل صناديق التعويضات ثم نقوم بتقييم تلك المصادر كالتالي :

Cass. 2e civ. , 13 juillet 1999, Argus, 13 Aout 1999, p. 20. (296)

أشار إليه، المرجع السابق، ص 154، هامش رقم (1).

1. مصادر تمويل صناديق التعويضات عن حوادث المركبات (297) :

يعتمد صندوق التعويض في مجال حوادث المركبات في التشريعات المختلفة على العديد من المصادر اللازمة للتمويل المالي منها ما يعتبر مصدراً رئيسياً، ومنها ما يدخل في عداد المصادر الثانوية لذلك التمويل وذلك وفقاً لما يلي :

أ. مصادر التمويل الرئيسية:

تعتمد مصادر التمويل الرئيسية لصندوق تعويض حوادث المركبات على شركات التأمين والمؤمن لهم والمسئول عن الحادث عندما يكون غير مبرم لعقد تأمين، وسنبين مساهمة تلك الاطراف في تمويل صناديق التعويضات كالاتي :

- مساهمة شركات التأمين :

تعد شركات التأمين هي المساهم الأول والرئيسي في تمويل صناديق التعويضات وذلك بالنظر إلى أن الصندوق يتلافى حالات إعسار مثل هذه الشركات سواء كان إعساراً كلياً أو جزئياً، كذلك فإنها تقوم بدور تكميلي عندما يكون التأمين محدد بحد أقصى لا يمكن للشركة الوفاء بأكثر منه فيكون للصندوق أن يتدخل لإكمال التعويض المستحق (298).

وترتيباً على ما سبق نجد المشرع الفرنسي قد فرض على شركات التأمين من خلال اللائحة التنفيذية لقانون التأمين إلزاماً بسداد نسبة معينة من الأقساط التي تدفع لها وتقوم بالوفاء بها للصندوق مساهمة منها في تمويله، وقد تحددت النسبة في البداية بما يعادل 12% من قيمة التحمل الإجمالي تدفع للصندوق (299).

(297) د. سعيد قنديل، المرجع السابق، ص 138 وما بعدها.

(298) Lydia MORLET: Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages,

Introduction generale, Jc1,2006, fasc. n 31. أشار إليه المرجع السابق، ص 139، هامش رقم 1.

(299) تم تحديد هذه النسبة بموجب المادة 27/421 من اللائحة التنفيذية لقانون التأمين الفرنسي. (أشار إليه، المرجع السابق، ص 139).

وبعد إعتراضات عدة من جانب بعض شركات التأمين فقد تم تعديل النسبة المشار إليها سالفاً لتصبح 1% بدلاً من 12%(300).

ومعظم التشريعات حددت نفس النسبة (1%) ومن ذلك التشريع البحريني، فقد حدد موارد الصندوق في المادة (15) من القانون رقم 61 لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات والتي تنص على أن: "تتكون الموارد المالية للصندوق مما يأتي:

1. نسبة 1% من إجمالي أقساط التأمين المكتتبة على المركبات لدى كل مؤمن".

- مساهمة المؤمن لهم :

فرض المشرع الفرنسي على المؤمن لهم نسبة لتمويل الصندوق وهذه النسبة كانت تعادل ما قيمته 2% من القسط المستحق من عقود التأمين الإلزامي الخاصة بهم، وقد تم تعديل هذه النسبة أيضاً بصدور قرار عام 1996 لتصبح 1% من قيمة القسط. وآلية تحصيل تلك النسبة تتم من خلال قيام شركات التأمين بإضافتها للقسط المستحق ثم تقوم بتحويل تلك النسبة إلى الصندوق مع فرض جزاءات وعقوبات على الشركات المخالفة(301).

أما بالنسبة للمشرع البحريني والمشرع المصري، فلم يفرضوا نسبة على المؤمن لهم.

- مساهمة المسئول غير المؤمن له :

إن مساهمة المسئول الذي لم يبرم عقد تأمين مع إلزامه بذلك الإبرام لم تكن في البداية محل إجماع من جانب الفقه والقضاء ولكن العدالة تقتضي أن يساهم ذلك الشخص في تمويل الصندوق، وفيما يتعلق بتحديد نسبة المساهمة فقد أتجه بعض الفقه إلى أن تلك النسبة يمكن للقاضي تقديرها وإدخالها في قيمة التعويض الإجمالي الذي يلتزم بالوفاء به للمضرور من حادث سير هو المتسبب فيه. وما يجب الإشارة إليه أن هذا الإتجاه لم يلق قبولاً في بادئ الأمر من

(300) تم التعديل بموجب القرار الصادر بتاريخ 6 نوفمبر 1996، منشور بالجريدة الرسمية بتاريخ 1996/11/7، ص 16253.

(301) وفقاً لأحدى الإحصائيات فقد قدرت المساهمة من جانب المؤمن لهم في عام 1985 بمبلغ 440 مليون فرنك فرنسي.

G. GUERRY : Le fonds de garantie automobile après la loi Badinter. p. 130 et s.
أشار إليه بالهامش يونس أوبرقا، المرجع السابق، هامش 63.

جانب بعض أحكام القضاء الفرنسي إذ أن المسئول الذي لم يبرم عقد تأمين يمكن الصندوق الرجوع عليه بقيمة ما دفع فقط دون أية إضافات مالية أخرى لم ينص عليها القانون⁽³⁰²⁾.

ويطرح بعض المؤيدين لالتزام المسئول بالمساهمة صعوبة تأتي حال وجود المسئولين دون أن يكونوا جميعهم في ذات المركز بالنسبة لقيمة المساهمة في الأضرار والسؤال الذي يطرحه صاحب ذلك الاتجاه يتعلق بكيفية تحديد نسبة كل منهم وهل تكون متساوية بصرف النظر عن نسبة مساهمة كلاً منهم في الحادث⁽³⁰³⁾.

وفي ضوء الصعوبات السابقة ودرءاً للخلاف حول التزام المسئول غير المؤمن له من عدمه فقد حسمت اللائحة التنفيذية للقانون الفرنسي ذلك الأمر حين نصت على أنه لا يجوز أن تزيد نسبة المسئول غير المؤمن له في مساهمته في صندوق تعويض حوادث السير عن 10% من قيمة التعويض المستحق عليه لصالح المضرور⁽³⁰⁴⁾.

أما بالنسبة للمشرع البحريني والمشرع المصري، فلم يفرضوا نسبة معينة على المسئول غير المؤمن له، واجازا للصندوق الرجوع عليه لإسترداد ما دفعاً من تعويض.

ب. مصادر التمويل الثانوية:

هذه المصادر الثانوية للتمويل تشمل ما قد تساهم به الدول في الحالات التي تقبل ذلك الأمر، فضلاً عن أية مطالبات مالية أخرى يقوم بتحصيلها الصندوق لحسابه كما في مباشرة الصندوق أثناء مباشرة دعوى الرجوع على المسئول في حالة جواز ذلك الرجوع⁽³⁰⁵⁾. فضلاً عن ذلك فإن من حق الصندوق أثناء مباشرة دعوى الرجوع الحق في المطالبة قضائياً بنسبة فائدة قانونية تضاف لمبلغ التعويض الذي قام بسداده وتحسب هذه الفائدة من يوم رفع دعوى المطالبة القضائية وحتى السداد التام من جانب المسئول الملتزم أساساً بذلك التعويض⁽³⁰⁶⁾.

(302) د. سعيد قنديل، المرجع السابق، ص 140.

(303) philippe CASSON: Les fonds de garantie, Accidents de la circulation et de chasse, infraction penales, acte de terrorisme et contamination par le VIH, preface de Genevieve VINEY , L.G.D.J., 1999, n 173, p. 168 et s. (أشار إليه المرجع السابق، ص 141،

هامش رقم 2).

(304) المادة 28/421 من اللائحة التنفيذية لقانون التأمين الفرنسي.

(305) محمد العلمي، المرجع السابق، ص 212.

(306) المرجع نفسه .

2. تقييم تمويل صناديق التعويضات عن حوادث المركبات:

يعترض أحد الفقهاء الفرنسيين المتخصصين في مجال التأمين على قصر التمويل على الفئات الثلاث السابقة وعلى حد تعبيره فإن هناك شك كبير في أن يضمن ذلك التمويل القاصر من وجهة نظره استمرارية أداء صناديق التعويضات لدورها في مجال حوادث السير خاصة مع الأخذ في الاعتبار أن هناك تزايداً لحوادث السير وبالتبعية لذلك تزايد التعويضات المستحقة بنسبة كبيرة يوماً بعد يوم⁽³⁰⁷⁾ مع التأكيد على أن حالات المسؤول المجهول لم تعد تشكل نسبة بسيطة، وفقاً لإحدى الإحصائيات الفرنسية المنشورة في عام 1980 شهد وجود 7000 حادث سير لمسؤول مجهول أو غير مؤمن، وتزايدت هذه الأعداد في عام 1984 إلى 11600 شخص⁽³⁰⁸⁾.

وفي ضوء النقد السابق يتجه البعض إلى أن حل مشكلة عدم إمكانية صندوق التعويض في الوفاء بالتزاماته في ضوء التزايد السابق يمكن حلها من خلال التقليل بقدر المستطاع من الحالات التي يتم إدراجها في وثائق التأمين والتي تعفي الشركة من التدخل بالتغطية حسب الإستبعادات المدرجة في تلك الوثيقة⁽³⁰⁹⁾.

ومن جانبنا نؤيد هذا الاتجاه لأنه يحقق فائدة أكثر حماية وفعالية للمضروب خاصة أن شركات التأمين لديها من اليسار المالي ما يمكنها من سداد التعويض المستحق للمضروب، بخلاف صناديق التعويضات التي قد تتعثر بسداد ما عليها من تعويضات بسبب قلة مواردها المالية لا سيما في التشريعات التي قصرت التمويل على جهة واحدة.

وقد حدد المشرع البحريني موارد الصندوق في المادة (15) من القانون رقم 61 لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات والتي تنص على أن : "تتكون الموارد المالية للصندوق مما يأتي:

1. نسبة 1% من إجمالي أقساط التأمين المكتتبة على المركبات لدى كل مؤمن أو مبلغ خمسة آلاف دينار أيهما أكثر، تُحسب في بداية كل سنة مالية على أساس السنة المالية المنقضية لكل مؤمن، وتستحق خلال تسعين يوماً من تاريخ بدء السنة المالية الأولى للصندوق، وخلال تسعين يوماً من إنقضاء السنة المالية لكل مؤمن بالنسبة للسنوات المالية التالية للصندوق.

(307) إبراهيم أحمد، المرجع السابق، ص103.

(308) p. COUVROT et M. MASSE: Circulation routiers, infractions et sanctions,

paris, 1989, p. 69 et s (أشار إليه د. سعيد قنديل، المرجع السابق، ص143، هامش رقم2).

(309) شهاب العنكي، المرجع السابق، ص3.

ويبدأ احتساب هذه النسبة للمؤمن بعد انقضاء السنة المالية الأولى من تاريخ حصوله على الترخيص بالعمل في المملكة. ويجوز للمجلس زيادة النسبة المذكورة كلما رأى ضرورة لذلك، بعد التشاور مع المؤمنين والمحافظ.

2. المساعدات والهبات والتبرعات والمنح التي ترد باسم الصندوق ويقرر مجلس الإدارة قبولها.

3. عوائد استثمار أموال الصندوق.

4. التعويضات المستردة طبقاً لأحكام القانون.

ويحتفظ الصندوق بفائض إيراداته لتمويل نشاطه المستقبلي".

وفيما يتعلق بتمويل صندوق التعويض المصري فقد نصت المادة (20) من قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية الصادر بالقانون رقم 72 لسنة 2007 على أنه : "... ويصدر قرار من رئيس مجلس الوزراء بنظام الصندوق.

وتتولى شركات التأمين تمويل الصندوق بنسبة من متحصلات الأقساط طبقاً لمتوسط حصتها السوقية من نشاط التأمين الإجباري ويصدر بتحديد هذه النسبة قرار من وزير الاستثمار بناء على تقرير فني تعده الهيئة المصري للرقابة على التأمين لهذه المتحصلات".

وتفصيلاً لحكم المادة السابقة فقد صدر قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1828 لسنة 2007 بإصدار نظام الصندوق والذي فصل بعض الشيء لموارد الصندوق وذلك من خلال المادة الحادية عشرة من القرار والتي تنص على أنه : " تتكون موارد الصندوق مما يلي :

1. نسبة متحصلات الأقساط التي تتولى شركات التأمين تمويل الصندوق بها وفقاً لأحكام المادة (20) من القانون.

2. عائد استثمار أموال الصندوق.

3. الإعانات والهبات والمنح التي يقرر مجلس إدارة الصندوق قبولها.

4. التعويضات المستردة طبقاً لأحكام القانون.

وتخصص أموال الصندوق لمقابلة التزاماته المبينة لهذا النظام."

وما نلاحظه من النصوص السابقة أن المشرع البحريني والمصري قد قصرا التمويل بالنسبة لأطراف المنظومة المعنية بالتأمين من المسؤولية في مجال حوادث السير على فئة وحيدة

منها وهي شركات التأمين، ونرى بأن ذلك غير كافٍ، لتغطية التعويضات المستحقة، خاصة إذا أخذنا في اعتبارنا أن المبالغ التي نصت عليه المادة (22) من القانون البحريني والمادة (8) من القانون المصري ليست جابرة للضرر الحادث في معظم الحالات⁽³¹⁰⁾.

بناءً على ما سبق نرى ان تساهم الجهات الآتية في تمويل صندوق التعويض البحريني :

1. المسؤول عن الحادث غير المؤمن يجب ان يساهم بنسبة لا تقل عن 10% من إجمالي قيمة التعويض وذلك تأسيساً على أن هذه النسبة يمكن تكييفها على أنها بمثابة غرامة توقع عليه وذلك لمخالفته للالتزام الإلزامي بضرورة إبرام عقد تأمين من المسؤولية.

2. نرى بأن يساهم المؤمن لهم بنسبة 1% من قيمة قسط التأمين، ففي بداية عام 2015 وصل عدد المركبات في مملكة البحرين إلى (600,000) ست مائة ألف مركبة تقريباً أو أكثر حسب تصريح مدير عام الادارة العامة للمرور⁽³¹¹⁾، فلو ان كل مؤمن له ساهم بنسبة 1% من قيمة قسط التأمين، لادى ذلك الى التمويل الكافي للصندوق بشكل دائم ما يعزز قدرته لسداد التعويضات المستحقة، وهذا لا يؤثر على المؤمن له فقسط التأمين سنوي ومتوسط قيمة القسط 100 دينار تقريباً (اقساط التأمين تتراوح من 50 دينار إلى 500 دينار تقريباً حسب نوع التأمين تأمين شامل أو طرف ثالث وحسب نوع المركبة وقيمتها)، فنسبة 1% من قيمة القسط ستكون حسب متوسط قيمة القسط (1x100% = دينار واحد)، (1دينارx600 ألف مركبة = 600 ألف دينار بحريني)، فمبلغ الدينار الواحد ضئيل جداً على كل مؤمن في السنة، بيد أنه يشكل مبلغ ضخ كموارد دوري للصندوق، فيصب في مصلحة المضرور على ان يتم تعويضه تعويضاً كاملاً وعادلاً.

3. تخصيص نسبة معينة من المخالفات المرورية⁽³¹²⁾ التي يلتزم قائدو المركبات بتسديدها قبل تجديد ترخيص مركباتهم.

4. وفي حال عدم كفاية الموارد المذكورة آنفاً، نرى بأن تساهم الدولة في تمويله من خلال تخصيص بند ولو ضئيل في بنود الميزانية العامة للدولة أو الشخص المعنوي العام التابع له

(310) للمزيد من التفاصيل انظر الصفحة 103 وما بعدها من هذا البحث.

(311) <http://www.alwatannews.net/NewsViewer.aspx?ID=91635>

(312) علماً ان قانون المرور الجديد رقم (23) لسنة 2014م تضمن غرامات كبيرة على المخالفات المرتكبة، ونقترح أن يخصص جزء منها لتمويل الصندوق.

الصندوق وكل هذا يصب في نهاية الأمر في مصلحة المضرور وتمكنه من الحصول على التعويض الكامل الجابر لضرر أصابه ولا دخل لإرادته في وقوعه.

ثانياً : إدارة الصندوق :

أختلف فقهاء القانون على من يدير صندوق التعويض فالبعض يرى أن تكون الإدارة للدولة نفسها أو أحد أشخاصها الاعتبارية العامة التي تخضع لأحكام القانون العام والبعض الآخر يرى أفضلية قيام شخص اعتباري من أشخاص القانون الخاص بتلك الإدارة مع تطبيق أحكام القانون الخاص على ذلك الأمر، ولتحديد شخص من يدير صندوق التعويض أهمية لما يترتب على ذلك من آثار عملية⁽³¹³⁾.

فبالنسبة للاتجاه الأول فإن الآثار التي تترتب على ذلك هي اعتبار ما يصدر عن ذلك الشخص من قرارات هي قرارات إدارية يمكن الطعن عليها امام القضاء الإداري للمطالبة بإلغائها إذا توافر أحد أسباب ذلك الإلغاء. أما الاتجاه الثاني فتحكمه قواعد القانون الخاص عموماً والقانون المدني على وجه الخصوص فضلاً عن أن القضاء المختص بالفصل في أي نزاع ينشأ بين ذلك الصندوق وأي شخص آخر هو القضاء المدني وليس الإداري. ويرى أيضاً الاتجاه الأول ان اعتبار الصندوق أحد أشخاص القانون العام إنما يشكل ميزة كبيرة بالنظر لما يتمتع به الصندوق من صلاحيات وسلطات القانون العام والتي تمكنه من أداء الوظيفة المنوطة ودون عراقيل⁽³¹⁴⁾.

أما الاتجاه الثاني فيذهب إلى تفضيل اعتبار الصندوق أحد أشخاص القانون الخاص وذلك بالنظر إلى طبيعة الدين الذي يضمه والحالات التي يتعين عليه أن يتدخل فيها لتعويض المضرور سواء كان ذلك التدخل بشكل رئيسي أو احتياطي. وتفسير ذلك أن الدين المضمون هو دين مدني مضمون بتأمين إجباري من المسؤولية المدنية والمستفيد من ذلك التأمين أو من وجوب تدخل الصندوق هو شخص طبيعي له أن يلجأ إلى قاضيه الطبيعي وهو في هذه الحالة القانون المدني أو بمعنى أوسع قانون العقود ولا يجب أن يفرض في مواجهته أساليب القانون العام والتي تعد غريبة عليه فضلاً عن أنها أقل حماية له بالنظر لمزايا وسلطات الشخص المعنوي وفقاً لأحكام القانون العام⁽³¹⁵⁾.

(313) يونس أبو رقا، المرجع السابق، ص95.

(314) المرجع نفسه.

(315) د. سعيد قنديل، المرجع السابق، ص148.

1. ادارة صندوق التعويض الفرنسي⁽³¹⁶⁾ :

يتمتع صندوق التعويض الفرنسي بالشخصية الاعتبارية التي تمكنه من تولي الإدارة باستقلال فيما يتعلق بأموره المالية وكذلك في توجيه أية مطالبات أخرى قد يكون لها محل، وعضوية الصندوق كانت لجميع شركات التأمين العاملة في مجال حوادث السير والموجودة على الاقليم الفرنسي، وبمعنى أدق التي تمارس نشاطها التأميني على ذلك الاقليم وذلك بصرف النظر عن جنسيتها أي أنها تشمل الشركات الفرنسية بوجه عام والشركات الأجنبية التي تمارس نشاطها داخل حدود الدولة الفرنسية.

ونتيجة الطبيعة الخاصة للإتحاد الأوربي فإن أي شركة تأمين لها مركز إدارة داخل أي دولة من دول الاتحاد الأوربي تكون عضواً في الصندوق ما دام أن خدماتها تمتد إلى الأقليم الفرنسي.

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

والوضع السابق كان هو المتبع قبل التحول من نظام التأمين الاختياري في مجال حوادث السير إلى نظام التأمين الاجباري ومع هذا التحول أصبحت إدارة الصندوق معهود بها إلى السلطة العامة المختصة مع تكوين مجلس إدارة فقط من ثمانية أعضاء يتم اقتراح تسميتهم فقط من جانب الجمعية العمومية وبناءً على ذلك فقد يتلشى دور الجمعية العمومية مقارنة بما كانت تتمتع به من سلطات وصلاحيات في ظل التأمين الاختياري⁽³¹⁷⁾.

(316) يونس أبو رقا، المرجع السابق، ص 113 وما بعدها.

(317) A. FAVRE ROCHEX et Guy CUORTIEAU: Le droit des assurances (317) obligatoires, L.G.D.J. , 2000, P. 15 ET S. (أشار إليه بالهامش يونس أوبرقا، المرجع السابق، هامش 71).

2. إدارة صندوق التعويض المصري⁽³¹⁸⁾ :

نصت المادة الثانية من قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1828 لسنة 2007 على أن يخضع الصندوق لإشراف الهيئة المصرية للرقابة على التأمين، ويكون مقره الرئيسي بمدينة القاهرة، ويجوز للصندوق أن ينشئ فروعاً له في المحافظات، وتعتبر أمواله أموالاً عامة.

وكذلك المادة السابعة نصت على أن يتولى إدارة الصندوق مجلس إداري يتكون من عدد فردي لا يقل عن ثلاثة، ولا يزيد على تسعة، وتكون مدة عضوية المجلس ثلاث سنوات.

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

كما أن المادة السادسة عشرة من القرار نصت على أن تتولى الإدارة العامة لمراقبة حسابات قطاع التأمين بالجهاز المركزي للمحاسبات المراجعة السنوية لحسابات الصندوق وعلى الصندوق أن يضع تحت تصرف المراجعين ما يروونه ضرورياً من سجلات وبيانات لإتمام عملية المراجعة.

فيتبين لنا من النصوص المذكورة آنفاً بأن إدارة الصندوق تعد خاضعة لشخص من أشخاص القانون العام. وما يؤكد تبني المشرع المصري الإدارة الحكومية للصندوق نص المادة الثالثة عشرة التي ربطت تحديد السنة المالية للصندوق بالسنة المالية للدولة والتي تبدأ في أول يوليو وتنتهي في آخر يونيو من كل عام.

(318) د. سعيد قنديل، المرجع السابق، ص 150، 151.

3. إدارة صندوق التعويض البحريني :

نص المشرع في المادة (2) من المرسوم بقانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات على أن "يُنشأ، بموجب هذا القانون، صندوق يُسمى "صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات"، تكون له الشخصية الاعتبارية ويتمتع بالاستقلال المالي والإداري، ويخضع لرقابة وإشراف المحافظ".

كما نص المشرع في المادة (7) من نفس المرسوم على أن : "يكون للصندوق مجلس إدارة يُشكل بقرار من المحافظ، ويتكون من سبعة أعضاء، على النحو الآتي:

1. عضوان يمثلان مصرف البحرين المركزي، يختارهما المحافظ، ويكون أحدهما رئيساً والآخر نائباً للرئيس.

2. عضو يمثل الإدارة العامة للمرور، يرشحه وزير الداخلية.

3. عضوان يمثلان جمعية التأمين البحرينية، يرشحهما مجلس إدارة الجمعية.

وإذا لم تبادر الجمعية إلى ترشيح ممثليها خلال ثلاثين يوماً من تاريخ إخطارها، وكذا في حالة حل الجمعية، يتولى المحافظ هذا الترشيح.

4. عضوان من ذوي الاختصاص والخبرة في الخدمات المالية والتأمينية يختارهما المحافظ. وتكون مدة العضوية في المجلس ثلاث سنوات قابلة للتجديد لمدة واحدة مماثلة، وتُحدد مكافآت الرئيس والأعضاء بقرار من المحافظ.

وفي حالة خلو محل أي من أعضاء المجلس، لأي سبب من الأسباب، يُعين من يحل محله بذات الطريقة المنصوص عليها في هذه المادة".

باستقراء النصوص السابقة يتبين لنا أن المشرع البحريني أخذ بالإتجاه الأول الذي يرى بأن تكون إدارة الصندوق لأحد اشخاص القانون العام، حيث منح المشرع الشخصية الاعتبارية للصندوق، وأخضع الصندوق لرقابة وإشراف محافظ مصرف البحرين المركزي، ومصرف البحرين المركزي يعد أحد أشخاص القانون العام.

ومن جانبنا نرى بان تكون ادارة الصندوق لأحد أشخاص القانون الخاص، وذلك بالنظر إلى الإلتزام الذي يلتزم به، فهو إلتزام مدني والمستفيد، منه هو شخص طبيعي له أن يلجأ إلى أساليب القانون الخاص، ولا يجب أن يفرض في مواجهته أساليب القانون العام والتي تعد غريبة عليه فضلاً عن أنها أقل حماية له بالنظر لمزايا وسلطات الشخص المعنوي وفقاً لأحكام القانون العام.

الفرع الثالث

حالات تدخل الصندوق في دفع التعويض والرجوع به على محدث الضرر

أنشئ الصندوق لغرض معين وهو تعويض متضرري الحوادث في حالات محددة فما هي هذه الحالات؟ هذا ما سنجيب عنه أولاً، وفي بعض الأحيان قد تتحقق إحدى حالات تدخل الصندوق إلا أنه قد يتبين بعد ذلك إن هناك مسئولاً آخر أو جهة أخرى هي المسؤولة عن دفع التعويض، فيجوز للصندوق الرجوع على المسئول الأصلي أو الجهة المسؤولة أصلاً لإسترداد ما دفعه من تعويض، فما هي تلك الحالات التي يجوز للصندوق الرجوع لإسترداد ما دفع من تعويض؟ هذا ما سنجيب عليه ثانياً.

بناءً عليه نقسم هذا الفرع كالآتي :

أولاً : حالات تدخل الصندوق في دفع التعويضات.

ثانياً : حالات رجوع الصندوق لإسترداد ما دفع من تعويضات.

أولاً : حالات تدخل صناديق التعويض في دفع التعويض :

قبل بيان حالات تدخل صناديق التعويض عن حوادث المركبات، سوف نلقي الضوء على أشكال تدخل صناديق التعويضات بشكل عام كالآتي :

1. أشكال تدخل صناديق التعويض⁽³¹⁹⁾ :

إن تدخل صناديق التعويضات لتعويض المضرور ليس على نمط واحد، فقد تكون تلك الصناديق هي الملتزم الوحيد في مواجهة المضرور، فيكون التزامه التزاماً أساسياً، وقد يقوم الصندوق بدور احتياطي أو تكميلي وعليه يتخذ تدخل صناديق التعويضات الأشكال الآتية :

أ. الصندوق الملتزم الوحيد بالتعويض:

في هذه الحالة يكون إلتزام الصندوق بالتعويض التزاماً أساسياً بحيث يتم توجيه المطالبة إليه مباشرة دون أن يكون له دفع تلك المطالبة بحجة عدم جواز مطالبته قبل مطالبة أشخاص

(319) جمال دراويش، المرجع السابق، ص148.

آخرين فيكون دوره دوراً أساسياً كما في صناديق التعويضات الناشئة لتعويض المضرورين من جراء الأعمال الإرهابية.

ب. دور الصندوق الاحتياطي:

الأصل أنه يوجد ملتزم أساسي توجه إليه مطالبات المضرور وفي حال عدم وجوده أو في حالات أخرى يحددها المشرع يكون للمضرور، مطالبة الصندوق خلافاً للحالة السابقة فلا يستطيع المضرور اللجوء مباشرة إلى الصندوق قبل أن يثبت أنه لم يستطع الحصول على تعويض من المسئول أو عدم وجود مسئول أو عدم معرفته.

وترتيباً على ذلك يستطيع الصندوق أن يدفع مطالبة المضرور بأنه قد وجه طلبه مباشرة للصندوق دون أن يقدم ما يثبت أنه سبق وطالب آخرين ولم يحصل منهم، على التعويض المستحق، هذا الدور الاحتياطي يتعلق بصورة وثيقة بموضوع هذه الدراسة التي تنصب على تعويض مضروري حوادث المركبات.

ج. دور الصندوق التكميلي:

هذه الحالة تختلف عن الحالات السابقة، فلا يكون الصندوق الملتزم الوحيد، ولا يكون له دور احتياطي، وإنما يتدخل الصندوق تدخلاً تكميلياً لتمكين المضرور من حصوله على التعويض كاملاً، ويتحقق هذا الأمر في حالات التعويضات الضخمة والكوارث الكبرى كما في حالات الأضرار الناشئة عن التلوث البيئي البحري والنووي، فعلى الرغم من أن هذين النوعين يتعين وجود عقد تأمين إجباري بشأنهما، إلا أن المسؤولية الملقاة على عاتق من يتحمل بالتعويض تعد مسؤولية محدودة، فحين تقوم شركة التأمين بدفع مبلغ الغطاء التأميني قد يكون هذا المبلغ غير كاف في العديد من الحالات، فيأتي عندئذ دور صناديق التعويضات في هذا المجال لتكمل باقي التعويض المستحق للمضرور⁽³²⁰⁾.

(320) جمال دراويش، المرجع السابق، ص 149.

2. حالات تدخل صناديق التعويض عن حوادث المركبات في التشريع البحريني والمقارن لتعويض المتضررين من حوادث المركبات:

أ. حالات تدخل صندوق التعويض البحريني:

نظم المشرع البحريني حالات تدخل صندوق التعويض من خلال نص المادة (5) من القانون رقم (61) لسنة 2014، بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات، والتي تنص على أنه : "يهدف الصندوق إلى تغطية الأضرار الناتجة عن حوادث المركبات، في أي من الحالات الآتية:

1. عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوعه.
2. عدم التحقق من هوية المركبة المتسببة في الحادث.
3. إفلاس المؤمن، ويعتبر الصندوق من دائني المؤمن المفلس بمبلغ التعويض الذي أداه.
4. إذا لم تكن هناك جهة أخرى يتوجب عليها أداء التعويض بمقتضى القوانين المعمول بها".

باستقراء النص يتبين لنا بان صندوق التعويض البحريني يتدخل لدفع التعويض في الحالات التالية :

- عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوعه:

تتحقق هذه الحالة عندما لا يقوم مالك المركبة بالتأمين عليها أو عند وجود عقد تأمين عليها غير أنه قد تتوافر بشأنها حالة من حالات استبعاد التغطية التأمينية، فالتأمين من المسؤولية وغيره من صور التأمين الأخرى تتضمن دائماً النص على حالات معينة تستبعد فيها التغطية التأمينية، فإذا توافرت أي منها كان للشركة أن تمتنع عن سداد المبلغ المتفق عليه أو المحكوم به، ومن ذلك على سبيل المثال لا الحصر إذا تبين أن الضرر أو الخطر المؤمن منه قد وقع بسبب قوة قاهرة أو في حالة حرب، أو في حالات أخرى كحالة تحقق الخطر المؤمن منه عن عمد وإرادة من المؤمن له، ففي هذه الحالات، لا تلتزم شركة التأمين بأداء التعويض للمتضرر، ويجب على صندوق التعويض أداء التعويض مع حفظ الحقوق المتبادلة فيما بينه والمسئول عن الحادث بحسب الأحوال.

- عدم التحقق من هوية المركبة المتسببة في الحادث:

تُعد هذه الحالة الحالة المثلى لتدخل صندوق التعويض في مجال حوادث المركبات، فيتعين أن يكون المسئول عن الحادث مجهول ولم يستدل عليه، ويثبت ذلك من خلال محضر الحادث الذي تقوم بتحريه الإدارة العامة للمرور والذي يرفق به التقارير اللازمة لبيان الأضرار الجسدية و الأضرار المادية وتقدير قيمة كل منها.

وكما هو الحال بالنسبة لشركات التأمين فإن لصندوق التعويض الحق في التصالح مع المضرور ذاته، أو مع صاحب الحق المعنى بالتعويض، من خلال عرض مبلغ تعويض مناسب في ضوء التقارير المرفقة، وفي حال عدم التوصل لاتفاق مناسب، كان للمضرور الحق في اللجوء إلى القضاء بطلب التعويض وعندئذ يتولى القاضي تقديره في ضوء ظروف الدعوى وملابساتها وبعد العرض على الخبير المختص لتقدير قيمة الأضرار الجسدية والمادية المتصلة بها اتصالاً وثيقاً⁽³²¹⁾.

- حالة إفلاس المؤمن:

قد يحدث أن تتعرض شركة التأمين لمشكلات وأزمات مالية، وفي هذه الحالة قد تعجز عن الوفاء بالتزاماتها تجاه المؤمن لهم أو المضرورين سواء كان ذلك بشكل جزئي أو بشكل كلي.

ومن أجل توفير حماية للمضرور فقد حرص المشرع البحريني بالنص صراحةً في المادة المذكورة اعلاه على التزام صندوق التأمين في حالة إفلاس شركة التأمين، المؤمن لديها المركبة مصدر الحادث، بتعويض المتضرر عما أصابه من أضرار.

- عدم وجود جهة أخرى يتوجب عليها تعويض المضرور بمقتضى القوانين

المعمول بها:

هذه الحالة أعم وأشمل من الحالات السابقة، وتدخل فيها الحالة الثانية، وهي عدم التحقق من هوية المركبة المتسببة في الحادث، فقد حرص المشرع البحريني النص على هذه الحالة حتى لا يترك المضرور بدون تعويض.

(321) غازي أبو عرابي، المرجع السابق، ص123.

اما فيما يتعلق بمبالغ التعويضات التي يدفعها الصندوق للمتضررين في الحالات المذكورة آنفاً فقد حددها في نص في المادة (22) من نفس القانون والتي تنص على أنه : "يتم احتساب التعويضات التي يوفرها الصندوق وفقاً للقواعد الآتية:

1. مبلغ 10.000 دينار عن كل حالة وفاة تدفع إلى الورثة الشرعيين وقت وقوع الحادث.
 2. مبلغ 10.000 دينار بحريني عن كل حالة عجز كلي.
 3. مبلغ 10.000 دينار بحريني عن كل عجز جزئي دائم مضروبة في نسبة العجز.
 4. مبلغ 1000 دينار بحريني يُدفع للمصاب بعجز كلي عن الأضرار المعنوية.
 5. مبلغ 500 دينار بحريني يُدفع للمصاب بعجز جزئي دائم عن الأضرار المعنوية.
 6. مبلغ 300 دينار بحريني يُدفع لكل فرد عن الضرر المعنوي الناتج عن الوفاة أو العجز الكلي، ويكون 200 دينار بحريني في حالة العجز الدائم⁽³²²⁾، ويدفع لكل من الأب و الأم والزوج والأبناء بحد أقصى 3000 دينار.
- ويتم الجمع بين التعويض الوارد في أي من البنود (1,2,3) والتعويض الوارد في أي من البنود (4,5,6).".

باستقراء النصوص السابقة نجد أن المشرع البحريني جعل دور الصندوق دوراً احتياطي، وحدد مبالغ مقطوعة للتعويضات، تعد ضئيلة جداً بالنظر لما قد يصيب عائلة بأكملها بسبب فقدان عائلها أو عجزه وتحتاج إلى إعادة نظر.

وترتيباً على الدور الاحتياطي لصندوق التعويض، فإذا استوفى المضرور التعويض المستحق له من خارج نطاق الصندوق، أيّاً كان من دفع له التعويض، فلا يجوز له أن يطالب الصندوق بأية مطالبات، وفي حال المطالبة يستطيع الصندوق الإمتناع عن الدفع واستعمال دفعه القضائية لرفض المطالبة الموجهة إليه حال وصول الأمر إلى القضاء.

ب. حالات تدخل صندوق التعويض المصري:

أما بالنسبة للدور الذي يؤديه صندوق التعويض المصري فقد نظمته المشرع المصري من خلال نص المادة (20) من القانون رقم 72 لسنة 2007 بإصدار قانون التأمين الاجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية، والتي تنص على أنه : "ينشأ صندوق حكومي وفقاً لنص المادة (24) من القانون رقم 10 لسنة 1981 لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع في الحالات الآتية :

(322) سبق التنويه بأن القصد هو العجز الجزئي الدائم، ص69، هامش رقم 145.

1. عدم معرفة المركبة المسؤولة عن الحادث.
 2. عدم وجود تأمين على المركبة لصالح الغير.
 3. حوادث المركبات المعفاة من إجراءات الترخيص.
 4. حالات إعسار شركة التأمين كلياً أو جزئياً.
 5. الحالات الأخرى التي يصدر بها قرار من مجلس إدارة الهيئة المصرية للرقابة على التأمين.
- ويؤدي الصندوق مبلغ التأمين للمستحقين طبقاً للمادة (8) من القانون ويحق له في الحالات المنصوص عليها في البندين (2،3) من الفقرة السابقة الرجوع على مالك المركبة أو المتسبب في الضرر بقيمة مبلغ التأمين الذي أداه".

وبالرجوع إلى المادة (8) من القانون رقم 72 لسنة 2007 المشار إليه نجدها تنص على أنه : "تؤدي شركة التأمين مبلغ التأمين المحدد عن الحوادث المشار إليها في المادة الأولى من هذا القانون إلى المستحق أو ورثته وذلك دون الحاجة إلى اللجوء للقضاء في هذا الخصوص. ويكون مبلغ التأمين الذي تؤديه شركة التأمين قدره أربعون ألف جنيه في حالات الوفاة أو العجز الكلي المستديم ويحدد مقدار مبلغ التأمين في حالات العجز المستديم بمقدار نسبة العجز. كما يحدد مبلغ التأمين عن الأضرار التي تلحق بممتلكات الغير بحد أقصى قدرة عشرة آلاف جنيه، ويحدد مجلس إدارة الهيئة المصرية للرقابة على التأمين كيفية وشروط أداء مبلغ التأمين للمستحقين في كل من الحالات المشار إليها، على أن يصرف مبلغ التأمين في مدة لا تتجاوز شهراً من تاريخ إبلاغ شركة التأمين بوقوع الحادث".

والمستفاد من النصوص السابقة أن صندوق التعويض المصري يلعب فقط دوراً احتياطياً، كما هو الحال في التشريع البحريني. وخلافاً للعديد من أنظمة صناديق التعويضات، لا يكون للصندوق دور تكميلي في حالة حصول المضرور على جزء من التعويض المستحق بصورة لا تجبر الضرر⁽³²³⁾.

ج. حالات تدخل صندوق التعويض الفلسطيني:

أنشئ الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق بموجب المادة (170) من قانون التأمين الفلسطيني ليحل محل الصندوق المنشأ بموجب القرار رقم (95) لسنة 1995 الذي جاء الأخير تنفيذاً للمادة 11 من اتفاقية باريس المنعقدة بين السلطة الفلسطينية وإسرائيل بتاريخ

(323) د. سعيد قنديل، المرجع السابق، ص165.

(1994/4/29)⁽³²⁴⁾ التي قضت بوجوب قيام صندوق فلسطيني لتعويض ضحايا حوادث الطرق غير القادرين على مطالبة المؤمن بالتعويضات للأسباب التالية⁽³²⁵⁾ :

1. عدم التعرف على هوية السائق المسؤول عن الحادث.
2. عدم وجود تأمين للسائق أو أن التأمين الذي كان لديه لا يغطي الالتزامات المترتبة على الحادث.
3. إذا كانت شركة التأمين المعنية قيد التصفية.

لكن المشرع الفلسطيني قام بموجب نص المادة (173) من قانون التأمين بتحميل الصندوق مهاماً والتزامات جديدة لم تكن موجودة من قبل، فقد تناولت هذه المادة الحالات التي يلتزم فيها صندوق التعويضات الفلسطيني بتعويض المصاب بشرط ألا يكون هو السائق، والتي تمثل في نفس الوقت دفوعاً لصالح شركة التأمين تستطيع التمسك بها في مواجهة المصاب سواء أكان من الغير أو كان هو المؤمن له نفسه أو السائق المأذون له بالقيادة⁽³²⁶⁾.

فجاء في هذه المادة بأنه : "قيماً عدا السائق يقوم الصندوق بتعويض المصاب الذي يستحق تعويضاً بموجب أحكام هذا القانون ولا يستطيع مطالبة المؤمن بالتعويض لأحد الأسباب الآتية :

1. إذا كان السائق المتسبب في وقوع الحادث مجهولاً.
2. إذا لم يكن بحوزة السائق تأمين بموجب أحكام هذا القانون.
3. إذا كان المؤمن تحت التصفية.
4. إذا كان بحوزة السائق تأمين ولكنه لا يغطي الحادث موضوع المطالبة بسبب :
 - أ. استعمال المركبة لغرض مخالف لما هو محدد في رخصتها.
 - ب. قيادة السائق للمركبة بدون رخصة قيادة أو برخصة لا تجيز له قيادة ذات النوع.

(324) بروتوكول الاتفاق الاقتصادي الفلسطيني، الإسرائيلي.

<http://muqtafi.birzeit.edu/InterDocs/Default.aspx>

(325) قرار رقم (95) لسنة 1995، إنشاء الصندوق الفلسطيني لتعويض ضحايا حوادث الطرق، منظومة

التشريع والقضاء في فلسطين، المادة (4).

<http://muqtafi.birzeit.edu/pg/getleg.asp?id=12110>

(326) جمال دراويش، المرجع السابق، ص 116.

ج. إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين في الميعاد المحدد والمتفق عليه.

د. إذا وقع من المؤمن له غش أو تدليس أو أخفى وقائع جوهرية عند حصوله على وثيقة التأمين.

و. أية حالة أخرى لا تغطي فيها الوثيقة الالتزام بالتعويض بموجب أحكام هذا القانون".

يلاحظ من خلال هذا النص أن المشرع الفلسطيني توسع في تحديد مسؤولية الصندوق بدفع التعويض بشكل موسع لم يسبق له مثيل في التشريعات السابقة، بل إنه ألزم الصندوق بموجب الفقرة الأخيرة من هذه المادة بالدفع في أية حالة أخرى لا تغطي فيها الوثيقة الالتزام بالتعويض بشكل عام، وبذلك ينبغي الرجوع في هذا الصدد إلى نص المادة (149)⁽³²⁷⁾ من قانون التأمين التي جاءت بتعداد للحالات التي لا تترتب فيها على شركة التأمين أية مسؤولية تجاه المصاب سواء أكان من الغير أو كان هو المؤمن له نفسه أو السائق المأذون له بالقيادة⁽³²⁸⁾.

نلاحظ من خلال نص المادة (149) أن المشرع الفلسطيني توسع في سرد وتوصيف الحالات التي لا يستحق فيها المصاب تعويضاً حتى ولو كان من الغير، وبالتالي أدخلها ضمن المسؤولية الملقاة على عاتق الصندوق الفلسطيني، وذلك خلافاً لموقف التشريعات المقارنة التي

(327) تنص المادة (149) من قانون التأمين الفلسطيني رقم (20) لسنة 2005 على أنه : "لا يستحق المصاب تعويضاً في إحدى الحالات الآتية :

1. من تسبب عمداً في وقوع حادث الطرق .
2. من قاد المركبة أو استعان بها في ارتكاب جريمة أو جنحة.
3. من قاد المركبة بدون تأمين نافذ المفعول وقت الحادث أو خالف شروط وثيقة التأمين.
4. من قاد المركبة دون إذن مالكيها أو المتصرف بها قانوناً ومن كان يعلم أنها تقاد كذلك.
5. من قاد المركبة بدون رخصة قيادة، أو برخصة قيادة لا تجيز له قيادة مركبة من ذات النوع أو قادها برخصة انتهى سريانها مدة تزيد على سنة، أو خلال فترة حرمانه من القيادة بناء على قرار صادر من جهة مختصة قانوناً.
6. مالك المركبة أو المتصرف بها الذي سمح لشخص آخر بقيادتها دون أن يكون للمركبة تأمين نافذ المفعول أو كان التأمين لا يغطي حادث الطرق الذي أصيب فيه أي منهما أثناء القيادة سواء أكان المصاب داخل المركبة أو خارجها.

7. على الرغم مما ورد في الفقرة (2) من هذه المادة، إذا أصيب السائق بحادث طرق حين قيادته المركبة بإذن مالكيها أو المتصرف بها، ولم يكن للمركبة تأمين نافذ المفعول أو كان لها تأمين لا يغطي الحادث دون أن يعلم ولم يكن من المعقول أن يعلم بذلك، فإنه يحق له مطالبة الصندوق بالتعويض شأنه شأن أي مصاب آخر".

(328) جمال دراويش، المرجع السابق، ص116.

اعتبرت معظم الحالات الواردة في هذه المادة دفوعاً لا يجوز لشركة التأمين الاحتجاج بها في مواجهة الغير المضرور. وبالنظر إلى العبارة الأخيرة التي جاءت في الفقرة الثالثة من نفس المادة فإن المشرع الفلسطيني أعفى المؤمن من تحمل مسؤولية التعويض في حال مخالفة قائد المركبة للشروط الواردة في وثيقة التأمين، الأمر الذي يعطي المؤمن الحرية الكاملة والمساحة الواسعة في وضع ما يشاء من الشروط والاستثناءات التي تؤدي بالنتيجة إلى حرمان المصاب من التعويض وبالتالي إلزام الصندوق بتعويض المصابين من الغير⁽³²⁹⁾.

ومما سبق يتضح بأن المشرع الفلسطيني أعطي المؤمن مساحة واسعة للتوصل من مسؤوليته عن تعويض المتضررين من حوادث المركبات، فالمؤمن يستطيع قانوناً أن يحتج في مواجهة المضرور بجميع الدفوع التي يملك الاحتجاج بها في مواجهة المؤمن له أو سائق المركبة المتسبب بوقوع الحادث، وهو الأمر الذي يترتب عليه تحقق التزام الصندوق بتعويض المصابين من الغير في هذه الحالات.

والواقع أن هذا النهج الذي سلكه المشرع الفلسطيني يتعارض والهدف الأساسي الذي من المفروض أن يسعى إليه أي مشرع من خلال تدخله في فرض التأمين الإلزامي من المسؤولية وهو تهيئة الضمان للغير المضرور الذي سيجد في شركة التأمين ملتزماً مليئاً مع صاحب المركبة يدفع له التعويض عما لحقه من ضرر، وبالتالي كان على المشرع وقد أوجد هذا العقد أن يفعل شيئاً ليبقي على هذا العقد ساري المفعول منتجاً لآثاره القانونية لا أن يعطي المؤمن الحق في التمسك بجميع الدفوع التي تكون له قبل المؤمن له أو سائق المركبة، لأنه من السهل على المؤمن له أو السائق المأذون له بالقيادة أن يخالف شروط العقد أو لا يؤدي التزاماته فيه فيلغي العقد ومن ثم يسقط الضمان، وبذلك يتخلص المؤمن من العقد الذي أجبر عليه بحكم القانون ويصبح الغير المضرور عارياً من الحماية التي كان من المفروض أن تتوفر له⁽³³⁰⁾.

كما أن موقف المشرع الفلسطيني فيما يتعلق بتحديد مسؤولية شركة التأمين في مواجهة الغير المضرور مخالفاً لموقف الفقه والتشريع والقضاء المقارن، فقد أعفى المشرع شركة التأمين من أهم التزاماتها وواجباتها الأساسية وذلك بتحميلها لصندوق التعويضات وبالتالي لوزارة المالية، بحيث أصبح الأصل والقاعدة العامة هو مسؤولية الصندوق عن تعويض المصابين والاستثناء هو مسؤولية شركة التأمين، الأمر الذي يعد بدوره تجاوزاً لمهام وصلاحيات الصندوق والهدف

(329) جمال دراويش، المرجع السابق، ص 117.

(330) قراءة نقدية في التزامات الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق.

<http://library.pcma.ps/FilesOpen.aspx?fileID=111>

الأساسي من وراء إنشائه الذي يجب أن يبقى فقط في إطار تعويض المصابين من الغير في حالة عدم وجود تأمين يغطي الحادث أو في حالة عدم معرفة المسئول عن وقوع الحادث، كما هو معمول به في التشريعات المقارنة، بحيث يقف ضمان الصندوق إلى جانب القانون يسد ثغراته ويكمل ما فيه من نقص، لا أن يحل محل شركة التأمين في تنفيذ التزاماتها⁽³³¹⁾.

وبإجراء مقارنة بين الالتزامات المتعددة التي فرضت على الصندوق وبين الموارد المالية⁽³³²⁾ للصندوق يتضح أنه من الصعب بل من المستحيل أن تكفي هذه الموارد لسد أبسط التزامات الصندوق. لذلك فإنه في حالة عجز الصندوق عن الوفاء بالتزاماته فإنه لم يبق إلا اللجوء إلى ضمان الخزينة العامة للصندوق وفقاً لنص المادة (177) من قانون التأمين الفلسطيني التي قضت بأنه في حالة عجز الصندوق عن الوفاء بالتزاماته نحو المصابين فتلتزم وزارة المالية بسد هذا العجز من حساب الخزينة العامة، مما يحمل خزينة الدولة أعباءً مالية إضافية كان من المفترض أن تبقى بمنأى عنها إلا في أضيق الأحوال⁽³³³⁾.

تقييم موقف التشريعات :

من خلال ما سبق يتبين لنا بأن معظم التشريعات حددت حالات معينة على سبيل الحصر يتدخل فيها صناديق التعويضات لدفع التعويض للمتضررين، ويتراوح عدد تلك الحالات من ثلاث إلى خمس حالات، اتفقت معظم التشريعات المقارنه على ثلاث حالات وهي :

1. عدم معرفة مرتكب الحادث.
2. عدم وجود وثيقة تأمين أو تحقق احدى حالات استبعاد التغطية التأمينية.
3. افلاس أو تصفية أو إعسار شركة التأمين.

(331) <http://library.pcma.ps/FilesOpen.aspx?fileID=111>

(332) طبقاً لنص المادة (10) من قرار انشاء الصندوق الفلسطيني المشار إليه آنفاً والتي تنص على أنه "تتكون موارد الصندوق من المصادر التالية: 1.نسبة من رسوم التأمين تحدد بقرار من وزير المالية تقوم شركات التأمين بتحويلها في المواعيد المحددة، وقد حددت هذه النسبة ب (17%) من قيمة قسط التأمين الأساسي الإلزامي. 2. المبالغ المتحصلة من مساهمة الهيئات والمؤسسات المعفاة من واجب التأمين. 3. المبالغ التي يدفعها الصندوق الحالي من الأقساط التي يحصلها من المؤمنين على مركباتهم المسجلة في الضفة الغربية، هذا بالإضافة إلى بعض الاستثمارات التي تقوم بها إدارة الصندوق".

(333) قراءة نقدية في التزامات الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق.

<http://library.pcma.ps/FilesOpen.aspx?fileID=111>

وباعتقادنا أن هذه الحالات تكفي، وكما أسلفنا بأن المشرع الفلسطيني توسع في سرد حالات تدخل الصندوق، واعطى شركة التأمين مجال واسع للتوصل من مسؤوليتها، وهذا منحى يعد محل نظر، ومع ذلك نرى بأن المشرع الفلسطيني تميز عن غيره من المشرعين، وذلك بتحميل الخزينة العامة اداء التعويض للمتضرر في حال عجز الصندوق عن ادائه وان كان هناك من انتقده على ذلك الا أننا نرى ذلك ميزة بحيث لا يترك أي متضرر بدون تعويض في حال عجز الصندوق عن سداد ما عليه من التزامات، بيد اننا لا نؤيده في التوسع في حالات تدخل الصندوق، ومن الملاحظ بأن المشرع الفلسطيني تفرد من بين التشريعات المقارنة التي اطلعنا عليها وذلك بفرض نسبة (17%) على شركة التأمين كمورد مالي للصندوق وهذه النسبة مرتفعة مقارنة بالنسبة التي حددتها معظم تلك التشريعات، فمعظمها حددت نسبة (1%)، والبعض حدد نسبة (12%) كالتشريع الفرنسي واعاد النظر في تلك النسبة وحددها (1%)، ونحن من جانبنا نرى بأن نسبة (1%) قليلة ونرى نسبة (5%) مناسبة كمورد مالي للصندوق.

ثانياً : حالات رجوع الصندوق لإسترداد⁽³³⁴⁾ ما دفع من تعويضات.

نظم المشرع البحريني حالات رجوع صندوق التعويض لإسترداد ما دفع من تعويضات من خلال نص المادة (21) من القانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات والتي تنص على أنه : "لصندوق، وفقاً للقواعد التي يحددها المجلس، الرجوع بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض أو جزء منه على المتضرر من الحادث أو على المتسبب فيه أو على المؤمن أو على الجهة الملزمة بتعويض الضرر، بحسب الأحوال، لإسترداد ما دفعه من تعويضات، وذلك في الحالات الآتية:

1. صدور حكم قضائي نهائي بأن الضرر يعود بكامله أو في جزء منه إلى خطأ من جانب المتضرر من الحادث.

2. التعرف على هوية المركبة المتسببة في الحادث أو قائدتها.

(334) نص المشرع البحريني في المادة (317) من القانون المدني على أن "إذا قام بالوفاء شخص غير مدين، حل الموفي محل الدائن الذي استوفى حقه في الأحوال الآتية :-
أ. إذا كان الموفي ملزماً بالدين مع المدين أو ملزماً بوفائه عنه.
ب. إذا كان الموفي دائناً ووفى دائناً آخر مقدماً عليه بماله من تأمين عيني ولو لم يكن للموفي أي تأمين .
ج. إذا كان الموفي قد اشترى عقاراً ودفع ثمنه وفاء لدائنين خصص العقار لضمان حقوقهم.
د. إذا كان هناك نص خاص يقرر للموفي حق الحلول".

3. اكتشاف وجود وثيقة تأمين سارية المفعول للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوع الحادث.

4. ظهور جهة أخرى كان يتوجب عليها أداء التعويض، بمقتضى القوانين المعمول بها.

5. الرجوع على مالك المركبة الذي لم يؤمن على مركبته لدى شركات التأمين".

باستقراء النص يتبين لنا بان المشرع البحريني اجاز للصندوق الرجوع بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض أو جزء منه على المتضرر من الحادث أو على المتسبب فيه أو على المؤمن أو على الجهة الملتزمة بتعويض الضرر بحسب الأحوال لإسترداد ما دفعه من تعويضات في خمس حالات، ولا اشكالية في جميع الحالات عدا الحالة الأولى، فمن البديهي في الحالة الثانية عندما يتم التعرف على هوية المركبة المتسببة في الحادث أو قائدها، فان صندوق التعويض يسترد ما دفعه من تعويض للمتضرر من مرتكب الحادث.

كذلك في الحالة الثالثة عند اكتشاف وجود وثيقة تأمين سارية المفعول للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوع الحادث، ففي هذه الحالة يجوز للصندوق ان يسترد ما اداه من تعويض للمتضرر من شركة التأمين المؤمن المركبة لديها.

كذلك في الحالة الرابعة عند ظهور جهة أخرى كان يتوجب عليها أداء التعويض، بمقتضى القوانين المعمول بها، ففي هذه الحالة يجوز للصندوق ان يسترد ما اداه من تعويض للمتضرر من تلك الجهة التي يتوجب عليها أداء التعويض.

كذلك في الحالة الخامسة اجاز المشرع للصندوق الرجوع على مالك المركبة الذي لم يؤمن على مركبته لدى شركات التأمين لإسترداد ما دفعه من تعويض للمتضرر من حادث يرجع سببه إلى تلك المركبة غير المؤمنة.

فلا اشكالية في تلك الحالات المذكورة آنفاً في استرداد الصندوق ما دفعه من تعويض سواء من مرتكب الحادث، أو من شركة التأمين أو من الجهة التي يجب عليها أداء التعويض أو من مالك المركبة، الذي خالف قانون التأمين الاجباري وقانون المرور ولم يؤمن على مركبته، فجميع تلك الحالات لا يتضرر المتضرر من استرداد الصندوق ما دفعه من تعويض، حيث ان المتضرر تلقى ما له من تعويض من صندوق التعويضات والأخير استرد ما دفعه من الجهة المسؤولة أصلاً في أداء التعويض.

فالإشكالية في الحالة الأولى والتي أجاز المشرع لصندوق التعويضات استرداد ما دفعه من تعويض للمتضرر من المتضرر نفسه عند صدور حكم قضائي نهائي بأن الضرر يعود بكامله أو في جزء منه إلى خطأ من جانب المتضرر من الحادث.

ففي هذه الحالة عند استرداد صندوق التعويض ما دفعه من تعويض من المتضرر نفسه يؤدي ذلك إلى حرمان المتضرر من التعويض، وهذا يتنافى مع الغاية التي من أجلها أنشئ الصندوق، فالغاية من إنشاء تلك الصناديق هي من أجل تعويض المتضررين من حوادث المركبات عند تعذر الحصول على التعويض من جهة أخرى فدور الصندوق دور احتياطي⁽³³⁵⁾ وذلك من أجل عدم ترك متضرر جراء حادث بدون تعويض، بيد أن هذه الحالة تؤدي إلى ترك المتضرر من التعويض بسبب خطأ تافه أو يسير بدون تعويض، فالمشرع منقذ بنصه على مثل هذه الحالة دون أن يضع ضوابط وشروط للخطأ كأن يكون خطأ غير مغتفر⁽³³⁶⁾ ودون مراعاة حالة وسن المتضرر.

وبناءً على ما سلف فإنني أهاب المشرع إلغاء الحالة سائلة الذكر من المادة أو تعديلها ليكون النص بعد التعديل كالآتي :

"لصندوق، وفقاً للقواعد التي يحددها المجلس، الرجوع بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض أو جزء منه على المتضرر من الحادث أو على المتسبب فيه أو على المؤمن أو على الجهة الملتزمة بتعويض الضرر، بحسب الأحوال، لإسترداد ما دفعه من تعويضات، وذلك في الحالات الآتية:

1) صدور حكم قضائي نهائي بأن الضرر يعود بكامله أو في جزء منه إلى خطأ غير مغتفر من جانب المتضرر من الحادث، وكان السبب الوحيد لحصول الحادث...."

(335) ونرى بأن الدور الاحتياطي للصندوق غير كافٍ لتحقيق الغاية التي من أجلها أنشئ الصندوق، ونرى بأن يكون له دور تكميلي من أجل حصول المتضررين من حوادث المركبات على تعويض كامل وعادل لجبر ما لحق بهم من ضرر.

(336) للمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع انظر ص18 وما بعدها من هذا البحث.

المبحث الثاني

طرق تقدير التعويض عن حوادث المركبات غير المؤمنة

تمهيد وتقسيم :

ان التعويض عن الضرر يدور حول فكرة واحدة، وهي إعادة الحال إلى ما كان عليه المتضرر قبل حصول الضرر، وهذه الفكرة أو هذه القاعدة هي وسيلة القياس العادلة للتعويض، وهي الغاية التي ينبغي السعي إلى تحقيقها، والتعويض يعني وفقاً لذلك أن يكون بقدر ما أصاب المتضرر من أضرار. وأياً ما كانت الجهة التي تلتزم أو تتعهد بدفع التعويض، فإنه ينبغي أن يكون تعهداً شاملاً لكل ضرر قابل للتعويض، والتعويض يجب ان يكون بقدر الضرر دون زيادة أو نقصان، فتعويض صاحب المركبة المصدومة مثلاً يجب أن يشمل الإصلاح أو قيمته، ويجب أن يشمل كذلك الخسائر المترتبة على بقاء المركبة متعطلة، مثل تكلفة استئجار مركبة بديلة، بل حتى تعويض صاحب المركبة عن الخسائر المترتبة على عدم الاستخدام لا سيما إذا كانت تستخدم المركبة لغرض تجاري.

وعند تقدير التعويض العادل، يجب أن لا يدخل في الحساب الظروف المادية للمتسبب في الضرر ومراعاة أحواله والموازنة بين قدرته على دفع التعويض وبين حق المتضرر به. فكل ما في الأمر، من أجل الحكم بالتعويض العادل، يلزم التحقق من أركان المسؤولية المدنية، عقدية كانت أم تقصيرية، وتوافر الشروط التي يتطلبها القانون حسب الجهة المعنية بدفع التعويض⁽³³⁷⁾. هذا ولا غموض في معنى التعويض - فهو يعني: ما يلتزم به المسؤول في المسؤولية المدنية تجاه من أصابه بضرر، فهو جزاء المسؤولية أي أنه إذا وقع عمل غير مشروع، نشأ عنه حق في تعويض الضرر الذي نجم عنه - بيد ان هناك تباين في طرق وأسس تقديره، لذلك سنتكلم في هذا المبحث عن طرق التعويض في المطلب الأول منه، ونتكلم عن أسس تقديره في المطلب الثاني.

بناءً عليه نقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

المطلب الأول : طرق التعويض.

المطلب الثاني : أسس تقدير التعويض.

(337) للمزيد من التفاصيل انظر ص 57 وما بعدها من هذا البحث.

المطلب الأول طرق التعويض

تمهيد وتقسيم :

تنص المادة (177) من القانون المدني البحريني على أنه : "أ) إذا لم يتفق على تحديد التعويض عن الضرر الناجم عن العمل غير المشروع، تولى القاضي تحديده .ب) يقدر القاضي التعويض بالنقد. ج) ويجوز للقاضي، تبعاً لظروف الحال، وبناءً على طلب المضرور أن يحكم بإعادة الحال إلى ما كانت عليه أو بأي أداء آخر على سبيل التعويض".

وتنص المادة (171) من القانون المدني المصري على أنه : "1. يُعَيَّن القاضي طريقة التعويض تبعاً للظروف. ويصح أن يكون التعويض مقسطاً كما يصح أن يكون إيراداً مرتباً، ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدم تأميناً. 2- ويقدر التعويض بالنقد، على أنه يجوز للقاضي، تبعاً للظروف وبناءً على طلب المضرور، أن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه، أو أن يحكم بأداء أمر معين متصل بالعمل غير المشروع، وذلك على سبيل التعويض" (338).

باستقراء النصوص المذكورة تبين لنا بأن التعويض يكون بأحد طريقتين اما ان يتفق الأطراف على تحديده، فإذا لم يتم الاتفاق على التعويض فيتولى القاضي تحديده وفي جميع الأحوال قد يكون التعويض عينياً، أو بمقابل، ويصح أن يكون التعويض مقسطاً كما يصح أن يكون إيراداً مرتباً، وعليه نقسم هذا المطلب إلى فرعين :

الفرع الأول : تحديد التعويض.

الفرع الثاني : أنواع التعويض.

(338) يقابل هذه النصوص من التشريعات المقارنة : المادة (269) من القانون المدني الاردني، المادة (246) من القانون المدني الكويتي، المواد (214-217) من القانون المدني القطري، المادتان (294،295) من قانون المعاملات الاماراتي، والمادة (292) من قانون المعاملات السوداني.

الفرع الأول

تحديد التعويض

تنص المادة (223) من القانون المدني البحريني على أنه : "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره".

باستقراء النص السابق يتبين لنا بأن تحديد التعويض أما أن يكون باتفاق الاطراف، وأما أن يكون محدداً بنص في القانون، وان لم يكن محدداً بالاتفاق أو بنص القانون فيتولى القاضي تحديده، وعليه نقسم هذا الفرع كالاتي :

أولاً : تحديد التعويض بالاتفاق.

ثانياً : تحديد التعويض بنص القانون.

ثالثاً : تحديد التعويض عن طريق القضاء.

أولاً : تحديد التعويض بالاتفاق.

نص المشرع البحريني في المادة (225) من القانون المدني على أنه : "إذا لم يكن محل الإلتزام مبلغاً من النقود، يجوز للمتعاقدين أن يقدرا مقدماً التعويض في العقد أو في اتفاق لاحق".

ونص في المادة (226) من نفس القانون على أنه : "لا يكون التعويض المتفق عليه مستحقاً إذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه ضرر. ويجوز للمحكمة أن تخفض هذا التعويض إذا أثبت المدين أن التقدير كان مبالغاً فيه إلى درجة كبيرة، أو أن الإلتزام الأصلي قد نفذ جزء منه. ويقع باطلاً كل اتفاق يخالف احكام الفقرتين السابقتين".

ونص في المادة (227) من نفس القانون على أنه : "إذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي فلا يجوز للدائن أن يطالب بأكثر من هذه القيمة، إلا إذا أثبت أن المدين قد ارتكب غشاً أو خطأ جسيماً".

باستقراء النصوص السابقة يتبين لنا ان المشرع وضع ضوابط وشروط للتعويض الاتفاقي فاجاز للمتعاقدين اللجوء إلى تقدير مسبق للتعويض في العقد الذي يرتب التزاماتهما المتبادلة في حالة استحالة تنفيذ المدين للالتزامات المترتبة في ذمته عينا أو التأخر في تنفيذها. ويستحق هذا التعويض المسبق للدائن متى ثبت أن إخلال المدين قد ألحق به ضرراً.

وهذا النوع من الاتفاق يعرفه الفقه بالشرط الجزائي، وقد يدرجه المتعاقدان في العقد كبند فيه أو في اتفاق لاحق طبقاً لنص المادة (225).

وهناك طريقة أخرى قد يلجأ إليها الأطراف يكون من شأنها تحديد مسؤولية المدين ويترتب عليها تعديل في أحكام التعويض. والغالب في الاتفاق على تحديد المسؤولية المدنية أن يكون اتفاقاً على الإعفاء منها برفعها كلية عن مرتكب الفعل الضار أو المخل بالتزامه ومنع مطالبته بالتعويض الذي تقضي به القواعد العامة، وقد يقتصر التعديل محل هذا الاتفاق على تخفيف المسؤولية برفع جزء منها من على عاتق المسئول وحصر مساءلته على الجزء الباقي، كما يجوز بالعكس من ذلك أن يقصد بالتعديل زيادة مسؤولية مرتكب الفعل الضار عما تقضي به القواعد العامة⁽³³⁹⁾، فيمكن الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعة الحادث الفجائي أو القوة القاهرة مثلاً نصت عليه المادة (218) من القانون المدني البحريني الذي جاء فيها : "يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعة القوة القاهرة أو الحادث الفجائي". كما يمكن الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية".

وفي هذا الصدد يثور تساؤل وهو : إذا اتفق الاطراف على تحديد التعويض، وثار نزاع بين الأطراف على المبلغ المتفق عليه، وعرض النزاع على القضاء فهل للقاضي سلطة في تعديل مبلغ التعويض المتفق عليه أم لا؟

للإجابة على هذا التساؤل يجب ان نفرق بين حالتين :

الحالة الأولى : مبلغ التعويض المتفق عليه مبالغاً فيه على نحو يزيد عن الضرر :

في هذه الحالة اعطى المشرع الحق للقاضي في تقليل مبلغ التعويض وذلك بنصه في المادة (226) على انه "... ويجوز للمحكمة أن تخفض هذا التعويض إذا أثبت المدين أن التقدير كان مبالغاً فيه إلى درجة كبيرة، أو أن الالتزام الأصلي قد نفذ جزء منه". فيجوز للقاضي تقليل مبلغ التعويض إذا كان تقدير التعويض المتفق مبالغاً فيه الى الحد الذي يجاوز الضرر، كذلك يجوز للقاضي تقليل مبلغ التعويض المتفق عليه في حال نفذ المدين جزء من الالتزام، بقدر الجزء الذي تم تنفيذه.

(339) نص المشرع البحريني في المادة (219) من القانون المدني على أنه "يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية، أو على التأخير في تنفيذه إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم". هذا النص يتعلق في الاعفاء من المسؤولية العقدية، أما فيما يتعلق بالاتفاق على الاعفاء من المسؤولية التقصيرية، لا يجوز الاتفاق على الإعفاء منها، قبل وقوع الضرر وانما يجوز للمتضرر بعد وقوعه، ان يتنازل عن ما لحقه من ضرر.

الحالة الثانية : مبلغ التعويض المتفق عليه أقل من الضرر :

في هذه الحالة عندما يجاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي يعد تحديد مبلغ التعويض بمثابة أفعاء من المسؤولية عن جبر الضرر الذي زاد عن المبلغ المتفق عليه، وبالتالي لا يجوز للدائن أن يطالب المدين بتلك الزيادة لأن موافقته بتحديد المبلغ يعد بمثابة افعاء للمدين عما زاد من ضرر عن مبلغ التعويض المتفق عليه.

بيد انه يجوز للدائن المطالبه بما جاوز مبلغ التعويض المتفق عليه من ضرر في حال اثباته أن المدين قد ارتكب غشا أو خطأ جسيما، وذلك طبقاً لنص المادة (226) والتي تنص على انه : "إذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي فلا يجوز للدائن أن يطالب بأكثر من هذه القيمة، إلا إذا أثبت أن المدين قد ارتكب غشا أو خطأ جسيما".

هذا النوع من التعويض تنحصر دائرته في المسؤولية العقدية دون التقصيرية، فيتم تقدير أو تحديد التعويض بالنص عليه في العقد أو في اتفاق لاحق، الا انه من الممكن أن يتم مثل هذا الاتفاق عند تحقق المسؤولية التقصيرية، فيتفق محدث الضرر مع المتضرر على مبلغ تعويض محدد وذلك برضا الطرفين، ليحقق المقصود من جبر الضرر، وارضاء المتضرر أو المجني عليه دون رفع القضية إلى القضاء.

ومن الأمثلة على التعويض الاتفاقي في مجال المسؤولية العقدية اتفاق الناقل مع المسافر على تحديد مبلغ التعويض عند تعرض الأخير لحادث أثناء النقل.

ويشترط في التعويض الاتفاقي الآتي :

الشرط الأول : يجب ان لا يكون محل الالتزام مبلغ من النقود (م 225/مدني بحريني).

الشرط الثاني : يجب تحقق الضرر من أجل استحقاق التعويض المتفق عليه (م 226/مدني بحريني).

ثانياً : تحديد التعويض بنص القانون :

الأصل الغالب أن يتم تقدير التعويض عن طريق القضاء، غير أنه قد يتم هذا التقدير بنص في التشريع، وذلك بوضع أحكام وقواعد يسمح تطبيقها بالوصول إلى مبلغ جزافي يمثل

قدر التعويض، وهذا هو المتبع في بعض القوانين الخاصة التي من بينها قوانين التعويض عن حوادث المركبات⁽³⁴⁰⁾.

وقد يعتمد المشرع في بعض الأحيان إلى تحديد المسؤولية، فيقوم بوضع أسس تقدير التعويض، ولو بصورة غير مباشرة، من خلال تحديد سقف أعلى لا يمكن تجاوزه، ولو كان الضرر الفعلي يجاوز هذا القدر⁽³⁴¹⁾.

وعليه سنتكلم أولاً عن التحديد القانوني للمسؤولية، ونتكلم ثانياً عن التحديد القانوني لمقدار التعويض (التعويض الجزافي) كآليتي :

1. التحديد القانوني للمسؤولية.

2. التحديد القانوني لمقدار التعويض (التعويض الجزافي).

1. التحديد القانوني للمسؤولية :

يتم تقدير التعويض في هذه الحالة في الحدود الموضوعية من طرف المشرع، إذ قد يقوم المشرع في حالات معينة بوضع حد أقصى⁽³⁴²⁾ لا يمكن أن يتجاوزه التعويض الذي يستحقه المتضرر، ولو كان الضرر الذي أصابه يفوق المبلغ المحدد.

(340) على سبيل المثال نجد في مملكة البحرين : قانون التأمين الاجباري رقم (3) لسنة 1987م وتعديله (مرسوم بقانون رقم (7) 1996م)، وقانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات. وفي جمهورية مصر: قانون رقم (72) لسنة 2007 بشأن التأمين الاجباري عن المسؤولية المدنية عن حوادث النقل السريع في جمهورية مصر. وفي فرنسا : قانون رقم (85-677) الصادر 5 يوليو 1985م المتعلق بحوادث السير في فرنسا. وفي الجمهورية اليمنية : قانون التأمين الالزامي اليمني رقم (30) لسنة 1991م. وفي الجزائر أمر (74-15) بتاريخ 1974/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات الجزائري. معظم القوانين المذكورة آنفاً تتضمن مواد قانونية تحدد مبلغ جزافي للتعويض.

(341) جمال دراويش، المرجع السابق، ص119.

(342) مثال على ذلك : نص الفقرة الثانية من المادة الثانية من المرسوم بقانون رقم (3) لسنة 1987 في شأن التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات المعدل بالمرسوم بقانون رقم (7) لسنة 1996 الذي جاء فيها "...ويجب أن تغطي وثيقة التأمين أيضاً ما يحكم به من تعويض عن الأضرار المادية الناشئة عن حوادث المركبات مع مراعاة أنه لا يجوز الحكم بأكثر من خمسمائة ألف دينار كتعويض عن الأضرار التي تلحق الممتلكات عن الحادث الواحد من حوادث المركبات". ونص المادة (20) من القانون رقم=

وهذا التحديد القانوني للمسئولية يختلف عن التقدير الجزافي للتعويض في أنه لا يستحق بطريقة تلقائية دون اعتبار للضرر الحقيقي اللاحق بالمتضرر، وإنما هو بمثابة حد أقصى لما يدفعه المسئول من تعويض، بحيث إذا ثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد، فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، دون أن يكون له الحق في الحصول على الحد الأقصى للتعويض المقرر قانوناً، فيشترط للحصول على هذا الحد أن يكون الضرر مساوياً له أو أكبر، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن أنظمة التعويض التلقائية لا تحتم قيام المتضرر بإثبات أركان المسؤولية المدنية وفقاً للقواعد العامة، وإنما يستحق المضرور التعويض بمقتضاها بمجرد إثباته الضرر الذي لحقه، بينما في التعويض وفقاً للتحديد القانوني للمسئولية فإنه لا يتأتى المطالبة به إلا بعد أن تقوم المسؤولية وتتحقق أركانها، وبغض النظر عن أساسها إن كانت مسؤولية موضوعية أو مسؤولية تقوم على أساس الخطأ بحسب أنواعه⁽³⁴³⁾.

كما أن المشرع حدد في التعويض الجزافي قواعد يمكن معها الحصول على التعويض بصورة محددة وثابته، في حين أنه في التحديد القانوني للمسئولية إذا لم يصل الضرر إلى درجة الحد الأقصى للتعويض المحدد فإن القاضي هو الذي يقدر التعويض وفقاً للقواعد العامة⁽³⁴⁴⁾.

وهذا التحديد للمسئولية يجد مجال تطبيقه الظاهر في مسؤولية الناقل البحري والجوي، كما هو الحال في كل من القانون البحري وقانون الطيران المدني⁽³⁴⁵⁾. وكل ذلك يخرج عن نطاق بحثنا لذلك نكتفي بهذا القدر وننتقل إلى التعويض الجزافي.

2. التحديد القانوني لمقدار التعويض (التعويض الجزافي) :

من تطبيقات التقدير القانوني للتعويض أو التعويض الجزافي، ما نصت عليه بعض القوانين الخاصة بالقوانين المتعلقة بالزامية التأمين على المركبات، وبنظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث المركبات، كما أن هناك قوانين أخرى⁽³⁴⁶⁾ نصت على التعويض الجزافي تخرج من نطاق بحثنا لذلك سنكتفي بالبحث عن التقدير القانوني

=72 لسنة 2007 المصري الذي جاء فيه : "...كما يحدد مبلغ التأمين عن الأضرار التي تلحق بممتلكات الغير بحد أقصى قدرة عشرة آلاف جنيه..."

(343) صالح العبادي، المرجع السابق، ص167.

(344) المرجع نفسه.

(345) جمال دراويش، المرجع السابق، ص121.

(346) كقوانين حوادث العمل.

للتعويض في قوانين التعويض عن حوادث المركبات لا سيما قوانين صناديق التعويضات التي تنص على التعويض الجزافي.

وقد اختلف الفقه حول أساس التعويض في هذه القوانين، بمعنى هل هو تعويض يقوم على أساس المسؤولية المدنية أم هو نظام قائم بذاته يخرج عن نطاق أحكام هذه المسؤولية؟.

بناءً عليه سنتناول الأساس القانوني للتعويض الجزافي ثم نعرض بعد ذلك تقدير التعويض في ظل قوانين التعويض عن حوادث المركبات :

أ. الأساس القانوني للتعويض الجزافي.

ب. تقدير التعويض في قوانين التعويض عن حوادث المركبات.

أ. الأساس القانوني للتعويض الجزافي :

ذهب البعض إلى تأسيس التعويض الجزافي على المسؤولية الموضوعية أو المسؤولية بدون خطأ، لكن هذا الرأي انتقد على اعتبار أن المسؤولية المدنية طبقاً للقواعد العامة - حتى ولو كانت قائمة بدون خطأ - يمكن نفيها بالسبب الأجنبي مما يترتب عليه عدم استحقاق التعويض، لكن التعويض طبقاً لمعظم هذه القوانين الخاصة يتميز بأنه تلقائي، بمعنى أنه متى كان هناك حادث سير سبب ضرراً لضحية ما، استحق الضحية التعويض تلقائياً، حتى ولو ارتكب خطأ، وبغض النظر عن ارتكاب السائق المتسبب في الضرر خطأ أو لا⁽³⁴⁷⁾.

كما أن التعويض الذي يترتب كجزاء للمسؤولية المدنية من خصائصه أيضاً أن وظيفته الإصلاح (La réparation) بمعنى أن يكون جابراً للضرر، لكنه في قوانين التعويض عن حوادث المركبات هو تعويض جزافي لا يغطي جميع الأضرار. مما يتضح معه أن التعويض طبقاً لمعظم تلك القوانين لا يقوم على أساس المسؤولية المدنية⁽³⁴⁸⁾.

(وتأكيداً لذلك فقد صدر قرار المحكمة العليا في الجزائر بتاريخ 1990/7/9 عن الغرفة الجنائية الثانية قضى بالتعويض على أساس الخطر واعتبره خارجاً عن إطار المسؤولية)⁽³⁴⁹⁾.

(347) محمد العلمي، المرجع السابق، ص177.

(348) يونس أوبرقا، المرجع سابق، ص118.

(349) ملف رقم 66203 وقد جاء في حيثيات هذا القرار " إلى غاية 1980، وهو تاريخ صدور المراسيم التطبيقية للأمر (74-15) كانت نظرية الخطأ تطبق أمام الجهات القضائية في دعاوي حوادث المرور وهي =

وذهب رأي آخر إلى أن أساس التعويض هو نظرية الضمان أو تحمل التبعة، فالغرض من قانون حوادث المرور هو ضمان سلامة الأشخاص، وهذا الرأي أقرب لمصلحة المضرور بغض النظر عن المتسبب في الضرر⁽³⁵⁰⁾.

وهذا الرأي هو الذي يتوافق، من وجهة نظري، مع أحكام القوانين من حيث ضمان تعويض أي متضرر من حادث السير في كل الحالات ما عدا بطبيعة الحال حالة الخطأ العمدي منه وحالة الخطأ الجسيم، مما يبين ويصفه جلية انصرافه عن تأسيس التعويض على أساس المسؤولية التقصيرية بنوعيتها، سواء تلك التي تقوم على الخطأ أو المسؤولية الموضوعية.

والهدف من تقرير هذه القوانين هو تحقيق عدالة اجتماعية إذ إن تطبيق قواعد المسؤولية المدنية طبقاً للقواعد العامة، يؤدي إلى حرمان طائفة غير قليلة من ضحايا حوادث المرور من الاستفادة من التعويض بسبب مسئوليتهم في الحادث، مما يجعلهم يعانون مشاكل اجتماعية حادة في غياب تشريع يحميهم.

ب. تقدير التعويض في قوانين التعويض عن حوادث المركبات:

نتيجة للمشاكل الكبيرة التي عرفتھا مرحلة - ما قبل صدور القوانين الخاصة بإصلاح آثار حوادث المرور الجسمانية - المعتمدة على أساس المسؤولية المدنية القائمة على الخطأ

=نظرية تشترط على الضحية اثبات الخطأ المرتكب من قبل السائق، كون هذا الخطأ هو الذي كان سبباً في الضرر الذي لحقها، ثم أخذ المشرع بنظرية الخطر التي تشمل التعويض التلقائي دون مراعاة مسؤولية أي طرف في الحادث حسب القواعد المقررة في الأمر (74-15) وقانون (88-31) ". وهذا الرأي مستمد من رأي الفقيه تانك (Tunc) الذي اعتبر أن المركبة أصبحت تشكل خطراً، وأن المجتمع هو الذي يتحمل التعويض. ولكن هذا الرأي منتقد على أساس أنه إذا أخذنا بعين الاعتبار أن نشاط المركبة هو الذي يشكل الخطر، فإننا ننظر بذلك من ناحية المتسبب في الضرر، مما يجزنا إلى القول أنه في حالة تدخل سبب أجنبي كخطأ الضحية أو خطأ الغير فإن هذا يؤدي إلى استبعاد التعويض، لكن هذا غير ممكن في قانون حوادث المرور". نقلاً عن يونس أوبرقا، المرجع السابق، ص 118.

(350) ويشرح الفقيه ستارك نظرية الضمان بأن وقوع ضرر على الغير يمثل إخلالاً بحقه في السلامة الذي يكفله القانون لكل فرد في المجتمع، وهذا الإخلال يترتب التعويض، ويفرق نفس الفقيه في هذا الشأن بين الضمان وتحمل التبعة، فبينما نظرية تحمل التبعة تنظر إلى التعويض على أنه المقابل الضروري للفائدة المستخلصة من النشاط، ذلك أن من باشر نشاطاً من شأنه إحداث نتائج ضارة بالغير تحمل تبعة هذا النشاط في حين أن نظرية الضمان تبرر الالتزام بتعويض المضرور بفكرة الإخلال بحقوقه. لذا فنظرية تحمل التبعة تنظر للمسألة من وجهة نظر محدث الضرر، أما نظرية الضمان فتتناولها من وجهة نظر المضرور. أنظر في هذا الشأن د. محمد إبراهيم دسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، ص 152، 153.

القابل لإثبات العكس بنفي مسؤولية السائق، وما ترتب عليها من حرمان فئة كبيرة من ضحايا حوادث المرور من الاستفادة من التعويض بسبب مسؤوليتهم في الحادث⁽³⁵¹⁾، كل هذا حمل المشرع البحريني وغيره من المشرعين باصدار قوانين خاصة⁽³⁵²⁾ لمعالجة الآثار المترتبة على الحوادث - فجعلوا التعويض مضمونا قانونا في كل الحالات لأي متضرر من حادث المرور دون البحث عن توفر خطأ الشخص المتسبب في الضرر، ودون اعتبار لصفة الضحية.

ومن أمثلة التعويض الجزافي في قانون صندوق التعويض البحريني، ما قرره المشرع في نص المادة (22) من القانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات من أنه: " يتم احتساب التعويضات التي يوفرها الصندوق وفقاً للقواعد الآتية:

1. مبلغ 10.000 دينار عن كل حالة وفاة تدفع إلى الورثة الشرعيين وقت وقوع الحادث.
 2. مبلغ 10.000 دينار بحريني عن كل حالة عجز كلي.
 3. مبلغ 10.000 دينار بحريني عن كل عجز جزئي دائم مضروبة في نسبة العجز.
 4. مبلغ 1000 دينار بحريني يُدفع للمصاب بعجز كلي عن الأضرار المعنوية.
 5. مبلغ 500 دينار بحريني يُدفع للمصاب بعجز جزئي دائم عن الأضرار المعنوية.
 6. مبلغ 300 دينار بحريني يُدفع لكل فرد عن الضرر المعنوي الناتج عن الوفاة أو العجز الكلي، ويكون 200 دينار بحريني في حالة العجز الدائم⁽³⁵³⁾، ويدفع لكل من الأب و الأم والزوج والأبناء بحد أقصى 3000 دينار.
- ويتم الجمع بين التعويض الوارد في أي من البنود (3,2,1) والتعويض الوارد في أي من البنود (6,5,4)⁽³⁵⁴⁾.

(351) يونس أوبرقا، المرجع السابق، ص 120.

(352) كقانون التامين الاجباري عن المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات رقم 3 لسنة 1987م، قانون رقم 72 لسنة 2007 بشأن التامين الاجباري عن المسؤولية المدنية عن حوادث النقل السريع في جمهورية مصر، قانون رقم (85-677) الصادر 5 يوليو 1985 الفرنسي، قانون التامين الالزامي اليمني رقم 30 لسنة 1991م ، أمر (74-15) بتاريخ 1974/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات الجزائري.

(353) سبق التنويه بأن القصد هو العجز الجزئي الدائم، ص 69، هامش رقم 145.

(354) يقابلها نص المشرع المصري في المادة (20) من القانون رقم 72 لسنة 2007 على أن: " ينشأ صندوق حكومي وفقاً لنص المادة (24) من القانون رقم 10 لسنة 1981 لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع ويؤدي الصندوق مبلغ التأمين للمستحقين طبقاً للمادة (8) من القانون ويحق له في الحالات المنصوص عليها في البندين (2,3) من الفقرة السابقة الرجوع على مالك المركبة أو المركبة أو =

يعد هذا النص مثالاً على التقدير القانوني للتعويض. ففي مثل هذه الحالة مبالغ التعويض محددة بنص القانون، فالتعويض على سبيل المثال عن حادث من مجهول أدى إلى الوفاة مبلغ وقدره 10.000 عشرة ألف دينار بحريني، فمبلغ التعويض محدد بنص القانون سواء تم التسوية بين صندوق التعويض والمتضرر أو لجأ المتضرر إلى القضاء للمطالبة بالتعويض، فمبلغ التعويض محدد، وليس للقاضي أن يحكم بأكثر أو أقل من ذلك، فهو مقيد بنص القانون. فإذا لم يتفق الأطراف على التعويض ولم يكن محدداً قانوناً، يتم اللجوء إلى القضاء لتحديده والحصول عليه، هذا ما سنبينه في البند الثالث.

ثالثاً : تحديد التعويض عن طريق القضاء :

في هذه الحالة يتم رفع دعوى الضرر إلى القضاء، فيقوم القاضي بموجب السلطة التقديرية التي خوله المشرع إياها بتقدير التعويض، وله في ذلك أن يستعين بأصحاب الخبرة لتقدير التعويض العادل والجابر للضرر، ومن النصوص القانونية التي خولت القاضي بتقدير التعويض الآتي :

المادة (177) مدني بحريني التي تنص على أنه : " أ. إذا لم يتفق على تحديد التعويض عن الضرر الناجم عن العمل غير المشروع، تولى القاضي تحديده...".

والمادة (178) مدني بحريني التي تنص على أن : " أ. يحدد القاضي التعويض بالقدر الذي يراه جابراً للضرر وفق ما تقرره المواد (161) و (162) و (163) و (164) وذلك مع مراعاة الظروف الشخصية للمضرور. ب. وإذا لم يتيسر للقاضي وقت الحكم، تحديد مقدار

=المتسبب في الضرر بقيمة مبلغ التأمين الذي أداه". وبالرجوع إلى المادة (8) من القانون المشار إليها نجدها تنص على أنه : " تؤدي شركة التأمين مبلغ التأمين المحدد عن الحوادث المشار إليها في المادة (1) من هذا القانون إلى المستحق أو ورثته وذلك دون الحاجة إلى اللجوء للقضاء في هذا الخصوص. ويكون مبلغ التأمين الذي تؤديه شركة التأمين قدره أربعون ألف جنيه في حالات الوفاة أو العجز الكلي المستديم ويحدد مقدار مبلغ التأمين في حالات العجز الجزئي المستديم ويحدد مقدار مبلغ التأمين في حالات العجز المستديم بمقدار نسبة العجز. كما يحدد مبلغ التأمين عن الأضرار التي تلحق بممتلكات الغير بحد أقصى قدرة عشرة آلاف جنيه، ويحدد مجلس إدارة الهيئة المصرية للرقابة على التأمين كيفية وشروط أداء مبلغ التأمين للمستحقين في كل من الحالات المشار إليها، على أن يصرف مبلغ التأمين في مدة لا تتجاوز شهراً من تاريخ إبلاغ شركة التأمين بوقوع الحادث".

التعويض بصفة نهائية، جاز له أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطلب، خلال مدة يحددها، إعادة النظر في التقدير⁽³⁵⁵⁾.

وتنص المادة (223) على أنه : "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب..⁽³⁵⁶⁾".

وباستقراء النصوص السابقة يتضح لنا بأن المشرع خول القاضي سلطة تقدير التعويض، بالإضافة إلى سلطته في تحديد طريقة التعويض التي يراها لازمة لجبر الضرر مادياً كان أو معنوياً.

بيد أن هناك تساؤل مفاده : هل تقدير التعويض من اطلاقات القاضي دون معقب أم يخضع فيها لرقابة محكمة التمييز؟، وبعبارة أخرى هل مسألة حساب التعويض أو تقديره مسألة من مسائل الواقع أم هي مسألة قانونية يخضع القاضي بشأنها لرقابة محكمة التمييز؟

للإجابة على هذا التساؤل نورد نماذجاً من أحكام لمحكمتي التمييز البحرينية والنقض المصرية الصادرة في هذا الخصوص :

قضت محكمة التمييز البحرينية في 24 أكتوبر 1999 بأن : "وإن كان تقدير التعويض الجابر للضرر من مسائل الواقع التي يستقل بها قاضي الموضوع إلا أنه يتعين عليه أن يبين عناصر الضرر الذي قضى من أجله بالتعويض باعتبار أن بيانها من مسائل القانون التي تخضع لرقابة محكمة التمييز فإذا أغفل الحكم ذلك فإنه يكون معيباً بالقصور"⁽³⁵⁷⁾.

(355) ويقابل هذا النص، نص المادة (170) من القانون المدني المصري الجديد والتي تنص على أنه : "يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المضرور طبقاً لأحكام المادتين (221-222) مراعيّاً في ذلك الملازمة، فإن لم يتيسر له وقت الحكم أن يعين مدى التعويض تعييناً فله أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير".

(356) ويقابل هذا النص، نص المادة (221) التي تنص على أنه : "1. إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد بنص في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول. 2- ومع ذلك إذا كان الإلتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب عساً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت العقد".

(357) انظر الحكم الصادر في الطعن رقم 101 لسنة 1999، جلسة 24 أكتوبر 1999م، مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، السنة العاشرة، ص531.

وقضت محكمة النقض المصرية في 1994/03/30 : "بأن المقرر في قضاء هذه المحكمة - أن تقدير التعويض متى قامت أسبابه ولم يكن في القانون نص يلزم باتباع معايير معينة في خصوصية من سلطة قاضي الموضوع ولا معقب عليه من محكمة النقض في ذلك متى كان قد بين عناصر الضرر ودرجة أحقية طالب التعويض فيه"⁽³⁵⁸⁾. وقضت في حكم آخر صدر في 2014/12/1 بأن : "وحيث إن هذا النعي في محله، ذلك لما كان مؤدى نصوص المواد 170، 171، 221، 222 من التقنين المدني أن المشرع أفسح لقاضي الموضوع من سلطان التقدير ما يجعل له حرية واسعة في تقدير التعويض دون أن يقيد القانون المدني بضوابط معينة، باعتبار أن تقدير قيمة التعويض متى توافرت شروط استحقاقه لا يقوم على نمط ثابت أو صورة واحدة، وإنما يراعي في تقديره تغير الزمان واختلاف المكان والأحوال والأشخاص حتى يتناسب مع وزن الضرر وملاساته، وسلطة قاضي الموضوع في تقدير التعويض ولئن كانت تامة إلا أنها ليست تحكمية إذ يخضع في ممارستها للمبدأ الأساسي المنصوص عليه في المادة 176 من قانون المرافعات التي توجب عليه أن يشمل حكمه على الأسباب التي بنى عليها وإلا كان باطلاً، مما مقتضاه أنه يجب على قاضي الموضوع أن يستظهر عناصر الضرر التي تدخل في حساب التعويض ووجه أحقية طالب التعويض لكل عنصر منها ثم ينزل عليها تقديره لقيمة التعويض الجابر للضرر، بحيث يراعي في هذا التقدير الظروف الملابسة ومقتضيات العدالة. ويقوم على أساس سائع ومقبول ويتكافئ مع الضرر حتى يتخذ التعويض صورته المعادلة ويصلح بديلاً عن الضرر، وأن يفصح في أسباب حكمه عن مصادر الأدلة التي كون منها عقيدته وفحواها وأن يكون لها مأخذها الصحيح من الأوراق وإلا كان حكمه قاصراً..."⁽³⁵⁹⁾.

يتبين لنا من الاحكام المذكورة آنفاً، بان تقدير التعويض مسألة من مسائل الواقع التي يستقل بها قاضي الموضوع إلا ان القاضي ملزم ببيان عناصر الضرر والتي تعد مسألة من مسائل القانون لكي يقدر التعويض، فإذا أغفل ذلك تعرض حكمه للطعن، فيجب أن يكون قضاؤه

(358) الطعن رقم 3635 لسنة 59 ق، جلسة 30 من مارس سنة 1994، محكمة النقض المصرية. موسوعة مصر لأحكام محكمة النقض، للمستشار الإمام، وأبو حليقة، المرجع السابق، ج3، ص263. وقضت في حكم آخر بأن " تقدير التعويض وإن كان من مسائل الواقع التي يستقل بها قاضي الموضوع إلا أن مناط ذلك أن يكون هذا التقدير قائماً على أساس سائع مردود إلى عناصره الثابتة بالأوراق متكافئاً مع الضرر غير زائد عليه، وهو بذلك يشمل ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب وأنه من أطلاقات قاضي الموضوع بحسب ما يراه مناسباً لجبر الضرر ما دام تقديره قائماً على أسباب سائغة تبرره ولا يوجد في القانون نص يلزمه باتباع معايير معينة في هذا الصدد "نقض مدني مصري، جلسة 1995/11/30 ص1285.

(359) الطعن رقم 3185 لسنة 68 ق، جلسة 1 من ديسمبر سنة 2014، محكمة النقض المصرية، نقلاً من الموقع الرسمي لمحكمة النقض المصرية المشار إليه آنفاً، ص101، هامش رقم235.

قائماً على أساس سائغ مردود إلى عناصره الثابتة بالأوراق متكافئاً مع الضرر غير زائد عليه، وهو بذلك يشمل ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب. طبقاً لنص المادة (223) من القانون المدني البحريني والتي تنص على أنه : "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب...".

الفرع الثاني أنواع التعويض

أولاً : التنفيذ العيني :

تنص المادة (177/فقره ج) من القانون المدني البحريني على أنه : " ويجوز للقاضي، تبعاً لظروف الحال، وبناء على طلب المضرور أن يحكم بإعادة الحال إلى ما كانت عليه أو بأي أداء آخر على سبيل التعويض".

وتنص المادة (171) من القانون المدني المصري على أنه : "... على أنه يجوز للقاضي، تبعاً للظروف وبناءً على طلب المضرور، أن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه، أو أن يحكم بأداء أمر معين متصل بالعمل غير المشروع، وذلك على سبيل التعويض".

يعتبر التنفيذ العيني أفضل طريقة من طرق التعويض، لأنه يؤدي إلى إصلاح الضرر إصلاحاً تاماً بإعادة الحالة إلى ما كان عليه، والقاضي ملزم بالحكم به إذا كان ممكناً وطلبه الدائن أو تقدم به المدين، والتنفيذ العيني يكون عادةً ممكناً بالنسبة للالتزامات العقدية، فمثلاً إذا أمتنع بائع العقار عن القيام بالاجراءات اللازمة للتسجيل، كعدم تحرير العقد أو توقيعه أو التصديق على إمضائه، فيمكن للمشتري التغلب على امتناعه برفع دعوى صحة التعاقد للحصول على حكم بثبوت البيع، وإذا سجل هذا الحكم انتقلت إليه الملكية، وأما بالنسبة للمسئولية التقصيرية، فإنه في غالب الاحيان يتعذر ذلك ويتعين الالتجاء إلى التعويض بمقابل⁽³⁶⁰⁾.

وفي حوادث المركبات، إذا كان الحادث بسيطاً، يتم اصلاح المركبة واعادتها إلى الحالة التي كانت عليها قبل وقوع الحادث، وهذا هو التنفيذ العيني، أما إذا كان الحادث بليغاً، وتضررت المركبة على نحو يتعذر اصلاحها واعادتها إلى الحالة التي كانت عليها قبل وقوع الحادث، فيتم اللجوء إلى التعويض بمقابل، وهذا ما سنوضحه في البند التالي.

(360) شريف أحمد الطباخ، التعويض عن المسئولية التقصيرية والعقدية في ضوء الفقه والقضاء، ص327.

ثانياً : التعويض بمقابل :

قد يكون التعويض بمقابل نقدياً وقد يكون غير نقدي، ومثال التعويض بمقابل غير النقدي ما قد تقضي به المحكمة في دعاوى السب والقذف من نشر الحكم الصادر بإدانة المسئول في الصحف، غير أن التعويض النقدي هو أكثر طرق التعويض ملائمة لإصلاح الضرر المترتب على العمل غير المشروع⁽³⁶¹⁾ حيث إنه يتفق وطبيعة الضرر ويفضله المضرور عادة في حوادث المركبات الناشئة عنها الضرر الأدبي والجسماني عندما يستحيل التنفيذ العيني وحتى عندما يتمثل الضرر في المساس بالمركبات يفضل المضرور النقود ليصلح المركبة أو يستبدلها⁽³⁶²⁾.

والأفضل في التعويض النقدي هو أن يكون مبلغاً معيناً يعطى دفعة واحدة للمضرور، إلا أنه ليس ثمة ما يمنع أن يكون التعويض مقسطاً أو إيراداً مرتباً مدى الحياة⁽³⁶³⁾ والمسألة في ذلك راجعة إلى تقدير القاضي دون التوقف على طلب المضرور، فقد يرى القاضي تقرير تعويض يدفع على فترات زمنية حتى يشفى المضرور من إصابته، وقد يرى الحكم له بإيراد مرتب مدى الحياة إذا ترتب على هذه الإصابة عجزه كلياً أو جزئياً عن العمل، وإذا كان التعويض مبلغاً أو إيراداً مرتباً لمدى الحياة، فيجوز الحكم على المسئول بتقديم تأمين ضماناً للوفاء به، طبقاً لنص المادة 179 مدني بحريني، وليس هناك ما يمنع في هاتين الحالتين من إلزام المسئول بدفع مبلغ من المال إلى شخص ثالث كشركة تأمين، على أن يتولى هذا الشخص دفع المبلغ المقسط أو الايراد المرتب⁽³⁶⁴⁾.

(361) د.أنور سلطان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، مصر، دار المعارف، ط2، 1958م، ص379.

(362) د. محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام (مصادر الالتزام)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2006م، ص 818.

(363) تنص المادة (179) من القانون المدني البحريني على أنه : "يجوز للقاضي الحكم بأداء التعويض على أقساط ، أو في صورة إيراد مرتب لمدة معلومة أو لمدى الحياة .ويكون له عندئذ أن يحكم بإلزام المدين بتقديم تأمين كاف، إن كان له مقتض". وتنص المادة (171) من القانون المدني المصري على أنه : "1. يُعَيَّن القاضي طريقة التعويض تبعاً للظروف. ويصح أن يكون التعويض مقسطاً كما يصح أن يكون إيراداً مرتباً، ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدم تأميناً.....".

(364) د. السنهوري، المرجع السابق - ص968.

المطلب الثاني

أسس تقدير التعويض

تمهيد وتقسيم :

تنص المادة (223) من القانون المدني البحريني على أنه: "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول. ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد"⁽³⁶⁵⁾.

كما تنص المادة (224) من القانون المدني البحريني على أنه : "يشمل التعويض الضرر الأدبي ، وتطبق في شأنه أحكام المواد (162) و (163) و (164)"⁽³⁶⁶⁾.

يتبين لنا من النصوص المذكورة بأن التعويض يشمل الضرر المادي والأدبي وأن الضرر هو القاعدة العامة التي يجب أن يبني عليها تقدير التعويض، وأن أساس تقدير التعويض

(365) ويقابل هذا النص في القانون المدني المصري نص المادة (221) التي تنص على أنه : "1-إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد بنص في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول.2-ومع ذلك إذا كان الإلتزام مصدره العقد ، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت العقد".

(366) (تنص المادة (162) على أنه : "أ. يتناول التعويض عن العمل غير المشروع الضرر ولو كان أدبياً ب. ويشمل الضرر الأدبي على الأخص ما يلحق الشخص من أذى جسماني أو نفسي نتيجة المساس بحياته أو جسمه أو بخرته أو بعرضه أو بشرفه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي أو الأدبي أو باعتباره المالي. كما يشمل الضرر الأدبي كذلك ما يستشعره الشخص من الحزن والأسى". وتنص المادة (163) على أنه : "لا يجوز الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية". وتنص المادة(164) على أنه : "يشترط لانتقال الحق في التعويض عن الضرر الأدبي أن تكون قيمته محددة بمقتضى القانون أو بمقتضى اتفاق، أو إذا كان الدائن قد طالب به أمام القضاء". ويقابل هذه النصوص نص المادة(222) مدني مصري والتي تنص على أنه "1. يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً، ولكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو طالب الدائن به أمام القضاء.2. ومع ذلك لا يجوز الحكم بتعويض إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب".

هي : قاعدة ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب، فيجب أن يشمل التعويض ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب، وعليه نقسم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول : تقدير التعويض بما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب.

الفرع الثاني : تقدير التعويض عن الأضرار الأدبية.

الفرع الأول

تقدير التعويض بما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب⁽³⁶⁷⁾

معظم التشريعات المقارنة تنص على قاعدة ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، ومن تلك التشريعات التشريع البحريني حيث نص في المادة (223) من القانون المدني على أنه : "...ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب...". كذلك التشريع المصري نص في المادة 221 من القانون المدني على أنه : "...ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب...".

من الملاحظ ان النص في التشريع البحريني، هو النص ذاته في التشريع المصري، فلا خلاف في النص على تلك القاعدة في التشريعات، بيد ان ثمة خلاف في الفقه في تطبيق تلك القاعدة على النحو الآتي :

1. يرى بعض الفقهاء وهو الغالب أن قاعدة ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب تصلح للتعويض عن جميع الأضرار الواقعة على الجسم أو المال، وهذا أقل ما يمكن تقديره للمضرور، والسبب في ذلك أن جبر الضرر يجب أن يشمل الكل، فإذا كان المسئول ليس باستطاعته إعادة الحالة إلى ما كانت عليه سابقاً، فعلى الأقل يجب التعويض عن كل خسارة لحقته وكسب فاتته⁽³⁶⁸⁾.

(367) وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر في تاريخ 2014/11/30م بان : "...وكان من المقرر ان التعويض مقياسه الضرر المباشر الذي أحدثه الخطأ ويشمل هذا الضرر على عنصرين جوهريين هما الخسارة التي لحقت بالمضرور والكسب الذي فاتته، هذان العنصران هما اللذان يقومهما القاضي بالمال على ان لا يقل عن الضرر أو يزيد عليه متوقعاً كان هذا الضرر أم غير متوقع متى تخلف عن المسئولية التقصيرية...". الطعن رقم 10692 لسنة 81 ق، جلسة 30 من نوفمبر سنة 2014، نقلا من الموقع الرسمي لمحكمة النقض المشار إليه آنفاً، ص101، هامش رقم235.

(368) د. السنهوري، المرجع السابق، ص917، د.محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص190.

2. **وذهب البعض الآخر** إلى ان قاعدة ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب لا تصلح إلا للتعويض عن الأضرار الواقعة على المال فقط، أما الأضرار الواقعة على الجسم فإنما يصلح لها أحكام الدية والأرث⁽³⁶⁹⁾ لعدد من الأسباب⁽³⁷⁰⁾ :

أولاً : أن الأضرار الواقعة على المال يكون تقويمها بالمثل أو القيمة، أما تقدير فوات منافع اعضاء الجسم فخال من المثلية، ولهذا تولى الله جل ثناؤه تقديرها بالدية أو الأرث.

ثانياً : أن صاحب المال مباح له ان يتلف ماله لأنه متاع، أما أعضاء الجسم فلا، وحينئذ يقع الاختلاف في أساس تقدير التعويض.

ثالثاً : بين التتزيل مقادير الدية والأرث، كما بين مقادير الزكاة ومصارفها والحدود وعقوباتها والموارث وأصحابها لعلمه بأن مصلحة الانسان تكمن في تطبيق هذه المقادير وامثالها، وحينئذ لا يجوز لنا ان نطبق بعضها كما أنزلت ونترك الأخرى لتقدير القاضي، وهي أحكام من صنف واحد.

رابعاً : أن القضاء المصري - بكافة مستشاريه ومحاميه وله قيمة من المعارف التعليمية والعقلية ومفخرة المؤسسات القضائية في العصر الحديث - ورغم هذا لم تخل أحكامه من التفاوت في تقدير التعويض عن الأضرار التي تقع على الجسم، لتركه أحكام الديات والأرث واعتماده على قاعدة ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب المطبقة في تقدير التعويض عن الأضرار التي تقع على المال.

(369) الأرث : هو المال المؤدى إلى مجني عليه، أو وليه، أو وارثه، بسبب جناية على ما دون النفس من الأعضاء، مما ليس فيه دية كاملة، والأرث نوعان: أرث مقدر، وأرث غير مقدر، المقدر هو ما حدد الشارع له مقداراً معيناً، كأرث العين واليد والرجل، ففيه نصف الدية. وقد يكون الأرث ربع الدية كما في الجفن الواحد، وقد يكون الأرث عشر الدية كما في قطع إصبع من أصابع اليد أو الرجل، وقد يكون نصف عشر الدية أي خمس من الإبل كما في السن، أما غير المقدر: هو ما لم يحدد الشارع له مقداراً معيناً، فلم يرد فيه نص وترك أمر تقديره للقاضي بمعرفة ذوي الخبرة العدول. الحالات التي توجب الأرث نوعان: أعضاء وجروح. والجروح نوعان: شجاج في الرأس والوجه، وجروح فيما سواهما من البدن. أرث الأعضاء: تجب الدية كاملة لدى تقويت مصلحة على الكمال كإتلاف اليدين أو العينين أو الأذنين. أرث الشجاج: تكون الشجاج في الرأس والوجه وهي أحد عشر نوعاً. للمزيد من التفاصيل أدخل الموقع الإلكتروني الآتي: <http://www.startimes.com/?t=31134230>

(370) د.محمد حسين الشامي، قواعد تقدير التعويض عن الاضرار المالية والبدنية، مكتبة الجيل الجديد صنعاء، 2005، ص7.

ومن جانبنا نؤيد الاتجاه الثاني الذي يرى بان قاعدة ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب لا تصلح إلا للتعويض عن الأضرار الواقعة على المال فقط، ونؤيد الحجج التي سلف ذكرها، وذلك لأن التعويض عن الأضرار الواقعة على الجسم يجب أن يطبق عليها قواعد الدية والأرش، فهذه القواعد تسهل مهمة القاضي وتساعد في تحديد التعويض حيث أنه من السهولة تحديدها وتطبيقها، ويؤدي ذلك إلى تحقيق العدالة وعدم تفاوت الاحكام، ولا يمنع ذلك من الحكم للمضروب بالتعويض بأكثر من الدية إذا كان له مقتضى وبحسب الأحوال، ذلك أن الدية تعتبر عنصراً من عناصر الضرر، وجبر الضرر يجب أن يكون كافياً لبقية الأضرار الأخرى⁽³⁷¹⁾.

هذا وتتمثل الخسائر الناتجة عن حوادث المركبات والتي يجب تعويض المضرورين عنها في نفقات العلاج، مثل (أجرة المستشفى، وأجرة الأطباء، وثمان الأدوية، وكل ما يحتاجه المصاب من نفقات علاجية ضرورية، وأجهزة تعويضية عن الأعضاء المصابة "كالساق الصناعية، والدراجات، وسماعات الاذن، والنظارات".... الخ)، إضافة إلى المصروفات ونفقات المحامين، ولذلك فإن التعويض عن هذه الخسائر يرجع لسلطة القاضي التقديرية وله الاستعانة فيها بأهل الخبرة في هذا المجال، ويمكنه أن يحكم للمضروب بالتعويض عن جميع هذه الأضرار إجمالاً وقت الحكم، أو يحكم بجزء منه عن بعض الاصابات، وله ان يحتفظ بحق المضروب في التعويض إلى وقت لاحق، وذلك كما في الاصابات التي لا تظهر إلا بعد فترة من الزمن⁽³⁷²⁾.

كما تشمل الخسائر التي يجب التعويض عنها ما لحق المضروب من أضرار مادية في المركبات وغيرها من الممتلكات وذلك نحو أجور إصلاح المركبات بما يتطلب من توفير ثمن قطع الغيار الجديدة وأجرة اصلاح المركبة، وبذل نقصان القيمة (قيمة المركبة قبل الحادث وقيمتها بعد إصلاحها أو بدلها جديدة)، وإذا تمثل الضرر في هلاك بضاعة أو أشياء مخصصة للبيع، فإن التعويض يقدر بثمنها على ضوء السعر السائد وقت حدوث الضرر ويجري القضاء

(371) ولقد نص المشرع اليمني في هذا الصدد في المادة (353) من القانون المدني على أنه: "الدية والأرش عقوبة عن الجنايات ولا يمنع ذلك من الحكم للمضروب بالتعويض عن الأضرار التي أصابته بسبب الجناية نفسها في حدود القانون ولا يمنع ذلك من الحكم للمضروب بالتعويض بأكثر من الدية، ذلك أن الدية تعتبر عنصراً من عناصر الضرر وجبر الضرر يجب أن يكون كافياً لبقية الأضرار الأخرى، أما التعويض عن الأضرار الواقعة على المال فيطبق قاعدة ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب".

(372) د. محمد حسين الشامي، قواعد تقدير التعويض عن الاضرار المالية والبدنية، المرجع السابق، ص30، د. فايز أحمد عبد الرحمن، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2006م، ص56، د. شريف الطباخ، التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء والفقه، المرجع السابق، ص13.

على أن حساب التعويض في حالة فقد البضاعة يكون على أساس القيمة السوقية للبضاعة في ميناء الوصول طالما كانت القيمة تزيد على سعر الشراء، فالقيمة السوقية تعوض المضرور عن الخسارة التي لحقته والكسب الذي فاته إذا كان ثمن البيع يزيد على ثمن الشراء⁽³⁷³⁾.

وأما إذا تمثل الضرر في التلف الجزئي للمركبة، فإن التعويض عنه يتمثل في إحدى قيمتين: قيمة الإصلاح أو قيمة الاستبدال بمركبة مماثلة. ويكون الخيار للمضرور بشرط عدم التعسف في استعمال حقه على نحو يرهق المسئول، وتقدر قيمة الإصلاح وفقاً لمتوسط الاسعار اللازمة لإعادة المركبة إلى حالتها الأولى، وإذا قام المضرور بالإصلاح بمال من عنده فلا يكون له الرجوع إلا بما دفعه فعلاً، وأما عن قيمة الاستبدال فتتمثل في المبلغ اللازم للحصول على مركبة مماثلة وذلك على ضوء قيمة المركبة قبل الحادث، مع خصم قيمة المركبة التالفة إذا أخذها المضرور، وقد يترتب على إصلاح المركبة نقص قيمتها السوقية، مثل إصلاح الشاسية بعد انقلاب المركبة، فهنا ينبغي أخذ قيمة ذلك النقص في الاعتبار عند تقدير التعويض بالاضافة إلى قيمة الإصلاحات⁽³⁷⁴⁾.

والمقصود بالكسب الفائت ضياع الكسب المالي المحقق على المضرور بسبب الإصابة التي توقفه عن العمل سواء لعجزه عن العمل كلياً أو جزئياً، فيفقد أجره خلالها، أو لتفويت فرصة الكسب خلالها، دون أن يتخلف عن ذلك أي إصابات، ومن ثم التوقف عن العمل خلال فترة العلاج أو العجز أو فترة إصلاح المركبة يضيع على المضرور الأموال التي كان سيجنيها، وكل هذا ونحوه يرجع لتقدير القاضي⁽³⁷⁵⁾.

كما يشمل التعويض ما يجبر الضرر الناجم من فوات فرصة الكسب، إذ يعد فوات فرصة الكسب في حد ذاته أمراً واجب التعويض عنه⁽³⁷⁶⁾، كما لو فات على المضرور، بسبب

(373) د. محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام، المرجع السابق، ص 831.

(374) صالح العبادي، المرجع السابق، ص 188.

(375) د. محمد حسين منصور، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، المرجع السابق، ص 276، د. السيد

محمد السيد عمران، المرجع السابق، ص 306.

(376) وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية بأن: "المقرر في قضاء هذه المحكمة أنه إذا كانت الفرصة أمراً محتملاً فإن تقويتها أمر محقق يجيز للمضرور أن يطالب بالتعويض عنها، ولا يمنع القانون من أن يدخل في عناصر التعويض ما كان للمضرور يأمل الحصول عليه من كسب من وراء تحقق هذه الفرصة إلا أن ذلك مشروط بأن يكون هذا الأمل قائماً على أسباب مقبولة من شأنها طبقاً للمجرى الطبيعي للأمر ترجيح كسب فوته عليه العمل الضار غير المشروع". الطعن رقم 4300 لسنة 63 ق، جلسة 10 من نوفمبر سنة 1994، موسوعة مصر لأحكام محكمة النقض، للمستشار الإمام وأبو حليقة، ج 3، المرجع السابق، ص 340.

الحادث الذي وقع له بفعل المركبة، فرصة التقدم لوظيفة أو مسابقة أو منافسة، وبغض النظر عن احتمالية نجاحه في الحصول على الوظيفة أو فوزه في المسابقة، فتقويت الفرصة في ذاته ضرر يستوجب التعويض ويخضع تقديره إلى سلطة القاضي.

الفرع الثاني

تقدير التعويض عن الأضرار الأدبية

نص المشرع البحريني في المادة (162) من القانون المدني على أنه : "أ) يتناول التعويض عن العمل غير المشروع الضرر ولو كان أدبياً. ب) ويشمل الضرر الأدبي على الأخص ما يلحق الشخص من أذى جسماني أو نفسي نتيجة المساس بحياته أو بجسمه أو بحريته أو بعرضه أو بشرفه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي أو الأدبي أو باعتباره المالي. كما يشمل الضرر الأدبي كذلك ما يستشعره الشخص من الحزن والأسى"⁽³⁷⁷⁾.

ونص في المادة (163) من نفس القانون على أنه : "لا يجوز الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية".

ونص في المادة (164) من نفس القانون على أنه : "يشترط لانتقال الحق في التعويض عن الضرر الأدبي أن تكون قيمته محددة بمقتضى القانون أو بمقتضى اتفاق، أو إذا كان الدائن قد طالب به أمام القضاء".

باستقراءنا للنصوص السابقة نجد ان المشرع البحريني كغيره من المشرعين العرب، قد نص على مبدأ التعويض عن الضرر الأدبي⁽³⁷⁸⁾، إلا أن الملاحظ على المشرع البحريني و المشرع المصري أنهما لم ينصا على عناصر الضرر التي يتم من خلالها معرفة مقدار التعويض عنها، فقد جعلتا تقدير التعويض عنها متروكاً للقاضي.

(377) يقابلها نص المادة (222) مدني مصري والتي تنص على أنه : "يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً، ولكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو طالب الدائن به أمام القضاء. 2. ومع ذلك لا يجوز الحكم بتعويض إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب". ونص المادة (1/267) من القانون المدني الأردني والتي تنص على أنه : "يتناول حق الضمان الضرر الأدبي كذلك، فكل تعد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي يجعل المعتدي مسؤولاً عن الضمان". ونص المادة (157) من مشروع القانون المدني الفلسطيني والتي جاء فيها على أنه : "كل من تعدى على الغير في حريته، أو عرضه، أو شرفه، أو في سمعته، أو في مركزه الاجتماعي، أو اعتباره المالي يكون مسؤولاً عما لحق الغير من ضرر أدبي".

(378) للمزيد من التفاصيل انظر ص71 وما بعدها من هذا البحث.

هذا وعلى الرغم من أن التعويض عن الأضرار الأدبية لا يمكن تقديره مباشرةً بالمال، غير أن الفقه يرى قابليته للتقدير بالمال بطريقة غير مباشرة، وذلك عن طريق توفير الوسائل المختلفة التي تخفف من حدة هذه الأضرار، فالحزن والألم والمعاناة التي يشعر بها المضرور يمكن تخفيفها بنقيضها، أي بإدخال الفرح والسعادة على المضرور، وذلك عن طريق توفير المال الذي يساعد المضرور على جبر الضرر حتى يتمكن من القضاء على معاناته النفسية والحسية⁽³⁷⁹⁾.

وفي هذا الصدد فإن الأضرار الأدبية والمرتبة عن حوادث المركبات تتمثل في الآلام الحسية والنفسية التي يعانيها المصاب نتيجة حرمانه من متع الحياة ومظاهرها الجمالية (كتشويه الوجه، أو فقدان أحد الأطراف)، وكذا حرمان صغار السن من قدراتهم وإمكاناتهم المستقبلية، وقد تتمثل الأضرار الأدبية الواقعة على الجسم في فقدان الحياة والحرمان منها⁽³⁸⁰⁾.

هذا وقد سائر القضاء البحريني الاتجاهات الحديثة التي تجيز التعويض عن الضرر الأدبي مستنداً في ذلك إلى المواد السابقة والتي تقضي بإلزام المسئول عن حوادث المركبات التعويض عن جميع الأضرار المادية والأدبية، وفي هذا الصدد نورد الحكم الآتي الصادر من محكمة التمييز البحرينية حيث قضت بأن :

"الضرر الأدبي الموجب للتعويض يجب ان يكون ضرراً محققاً غير احتمالي ومن صور هذا الضرر ما قد يصيب الابن في شعوره وعاطفته ويدخل إلى قلبه الغم والأسى والحزن نتيجة إصابة والده وما قد يتخلف عنها من عجز جسدي، ولازم هذا ان يكون المضرور المستحق لهذا التعويض موجودا وقت تحقق الضرر، وأن يكون في سن يستطيع أن يدرك ما حوله من الأحداث وأن تنتاب مشاعره اللوعة والأسى على ما صار إليه حال المصاب من جراء اصابته، فإذا اتخذ الحكم المطعون فيه سن التمييز معياراً لتحقيق هذا الادراك وخلص إلى عدم استحقاق من لم يكن قد بلغ هذا السن من أبناء المصاب القصر ومن لم يكن قد ولد منهم بعد للتعويض المطالب به فإنه لا يكون قد جانب الصواب، ولما كان ذلك وكان التعويض عموماً يقدر بمقدار الضرر المباشر الذي أحدثه الخطأ ويستوي في ذلك الضرر المادي والضرر الأدبي على أن يراعي القاضي في تقدير التعويض الظروف الملازمة للمضرور ودون تخصيص معايير معينة للتقدير

(379) مجاهد ناصر سعيد الجبري، تقدير التعويض في القانون المدني اليمني والمصري، جامعة الدول العربية، معهد البحوث، القاهرة، 2008، ص 126.

(380) شريف الطباخ، التعويض عن المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية، المرجع السابق، ص 97، محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص 107.

عن الضرر الأدبي، وهذا التقدير هو من المسائل الموضوعية التي يستقل بها قاضي الموضوع، ومن ثم فإنه لا تثريب على الحكم المطعون فيه أن خفض مبلغ التعويض المحكوم به للقاصرين الذين جاوزا سن التمييز بقليل إلى القدر الذي أرتاه مناسبا لجبر الضرر الأدبي الذي لحق بهما، ويضحي النعي عليه بمخالفة القانون في غير محله⁽³⁸¹⁾.

فبالنظر إلى الحكم المذكور آنفاً نجد أن التعويض عن الضرر الأدبي من المسائل الموضوعية المتروكة للقاضي، إذ إن كل واقعة تختلف عن الأخرى، فعندما يحكم القاضي بالتعويض عن الضرر الأدبي، فإنه يضع في ذهنه عدة اعتبارات ليبنى عليها حكمه، فتقدير التعويض عن الإصابات تختلف باختلاف سن المضرور والإصابات وشخصية المضرور ومهنته، ذلك لأن التعويض عن الضرر الذي تخلفه الإصابات في تشوه وجه فتاه في سن مبكرة للزواج يختلف عن تعويض الضرر الذي تخلفه الإصابات في تشوه وجه امرأة كبيرة في السن، وبتر رجل لاعب كرة قدم، يختلف عن بتر رجل شخص عادي، كما أن مهنة المضرور لها أثر في تقدير التعويض، فتعويض الضرر الأدبي الواقع على مطرب نتيجة فقدانه للحبال الصوتية يختلف عن تعويض ذات الضرر الواقع على شخص عادي لا صلة له بمهنة الغناء⁽³⁸²⁾.

(381) حكم محكمة التمييز البحرينية في الطعن رقم 51 لسنة 1993 جلسة 1993/9/19م، مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز، السنة الرابعة، ص278.

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية: "...ويكفي في تقدير التعويض عن الضرر الأدبي أن يكون (مواسيا) للمضرور ويكفل رد اعتباره وهو يعتبر (رمزيا) بما يراه القاضي مناسبا تبعا لواقع الحال والظروف المناسبة بدون غلو أو إسراف في التقدير ولو كان (ضئلا) ما دام يرمز للغاية وجاء محققاً للنتيجة المستهدفة. (طعن 5/1368 ق. جلسة 1985/1/8م) نقلا عن السيد عبد الوهاب عرفه، المرجع السابق، ص97. وقضت محكمة مرور أمانة العاصمة صنعاء في حادث نتج عنه إصابات وأدت إلى العجز عن ممارسة الجماع، حيث جاء في منطوق الحكم: "...ثالثاً: الحق الشخصي والمدني: إلزام المدان (أ.ح.م.ل) بتسليم أرش المجني عليه (ع.س.و) مبلغ وقدره مائة ألف ريال من أصل أرش الخطأ وبوجب التقرير الطبي ومضاف إلى ذلك مبلغ وقدره أربعون ألف ريال من تكاليف العلاج والأغرام والمخاسير، مع ضمان السرية فيما يتعلق بنسبة العجز في القدرة على ممارسة الجماع وبموجب تقرير طبي صادر عن اللجنة الطبية الجنائية والعجز بمستشفى الثورة العام... محكمة مرور الامانة، حكم رقم (36) بتاريخ 2005/5/25. (لم ينشر) نقلا عن صالح العبادي، المرجع السابق، ص191.

(382) د. السنهوري، المرجع السابق، ص572، محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام، المرجع السابق، ص778.

ومن هذا المنطلق يمكننا القول إن تقدير التعويض عن الأضرار الأدبية ليس تقديرًا للتعويض ذاته، وإنما هو في الواقع تحديد وتقدير مبالغ مالية تكون وسيلة من الوسائل التي تخفف آلام المصاب نتيجة الضرر الذي نزل به.

وتختلف التشريعات في تحديد الأشخاص المستحقين للتعويض عن الضرر الأدبي بعضها يحدد الأشخاص المستحقين للتعويض عن الضرر الأدبي بسبب موت المصاب بالازواج والأقارب إلى الدرجة الثانية كالتشريع البحريني والمصري والفلسطيني⁽³⁸³⁾. والبعض الآخر لم يحدد المستحقين للتعويض عن الضرر الأدبي كالتشريع اليمني مما يدل على أن المستحقين للتعويض عن الضرر الأدبي بسبب موت المصاب في التشريع اليمني هم جميع الورثة⁽³⁸⁴⁾.

ومن جانبي أرى بأن يكون الأشخاص المستحقين للتعويض عن الأضرار الادبية هم جميع الورثة، وذلك لأن ما نلمسه من الواقع العملي من أن بعض المتضررين من حوادث المركبات، قد يندم عندهم وجود الورثة المستحقين للتعويض إلى الدرجة الثانية، فليس من العدل أن يمتنع القاضي عن الحكم بالتعويض لأقارب المتوفي بحجة أنهم ليسوا من أقارب الدرجة الثانية، فالحكم لهم بالتعويض يواسيهم ويخفف من معاناتهم جراء فقدهم أحد أقاربهم.

كذلك تختلف التشريعات في انتقال الحق في التعويض عن الضرر الأدبي إلى الغير، فالبعض منها ينتقل الحق في التعويض عن الضرر الأدبي بمجرد تحديد قيمته، باتفاق بين المسئول والمضرور أو بمجرد المطالبة به أمام القضاء، كالتشريع البحريني والتشريع المصري والتشريع اليمني⁽³⁸⁵⁾، والبعض الآخر لا ينتقل الحق في التعويض عن الضرر الأدبي إلى الغير

(383) المادة (163) مدني بحريني والتي تنص على انه : "لا يجوز الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة إلا للازواج والأقارب إلى الدرجة الثانية". والمادة (222) مدني مصري والتي تنص على أنه "1.يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً، ولكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو طالب الدائن به أمام القضاء.2.ومع ذلك لا يجوز الحكم بالتعويض إلا للازواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم جراء موت المصاب". والمادة (187) من مشروع القانون المدني الفلسطيني والتي تنص على أنه: "2.يجوز أن يقضي بالتعويض للزوج، والقريب إلى الدرجة الثانية عما يصيبه من ضرر أدبي بسبب موت المصاب....".

(384) نص المشرع اليمني في المادة (352) من القانون المدني رقم (14) لسنة 2002 على أن : "يشمل التعويض الضرر المادي والضرر الادبي ايضاً، ولكن لا يجوز ان ينتقل الحق في تعويض الضرر الادبي الى الغير الا اذا اتفق على ذلك او كان صاحب الحق قد طالب به امام القضاء".

(385) المادة (164) مدني بحريني، المادة (222) مدني مصري، المادة (352) مدني يمني.

بمجرد المطالبة به أمام القضاء إلا إذا تم تحديده بحكم نهائي كالتشريع الفلسطيني والتشريع الاردني والتشريع الكويتي والتشريع الاماراتي والتشريع العراقي⁽³⁸⁶⁾.

ومن جانبي أؤيد انتقال الحق في التعويض عن الأضرار الأدبية بمجرد تحديد قيمته باتفاق بين المسئول والمضروب أو بمجرد المطالبة به أمام القضاء، فليس من المعقول حرمان الورثة من التعويض عن الضرر الأدبي بمجرد وفاة المصاب قبل صدور حكم نهائي يحدد قيمة التعويض عن الضرر الأدبي.

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية بأنه : "1. لما كان الثابت في صحيفة الاستئناف المقدمة من الطاعن أنها حددت بها التعويض المطلوب بأنه : يمثل ما استحقه المورث من تعويض عن الأضرار التي لحقت به بسبب ما أصيب به من إصابات نتيجة خطأ تابعه المطعون ضده في 1970/9/20م حتى وفاته في 1970/9/21م، والذي آل إليها هي وابنها المشمول بوصايتها بطرق الأثر والتعويض المستحق لها هي وأبناها عن الأضرار الأدبية والمادية التي لحقت بها بسبب موت مورثها، وكان التعويض الموروث المطالب به يعتبر طلباً مستقلاً عن التعويض عن الأضرار التي لحقت الطاعنة وابنها، وكان الحكم المطعون فيه - على ما هو ثابت بمدوناته - قد خلا من أي إشارة سواء في أسبابه أو في منطوقه إلى طلب التعويض المورث، فإنه يكون قد أغفل الفصل في هذا الطلب". وقضى كذلك بأن مفاد نص المادة (222) من القانون المدني - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - أن الحق في التعويض عن الضرر الأدبي مقصور على المضروب نفسه ولا ينتقل إلى غيره إلا أن يكون هناك اتفاق بين المضروب والمسئول بشأن التعويض من حيث الأحقية في مقداره، أو أن يكون المضروب قد رفع الدعوى فعلاً أمام القضاء مطالباً به، أما الضرر الأدبي الذي أصاب ذوي المتوفي فلا يجوز الحكم بالتعويض عنه إلا للزواج والاقارب إلى الدرجة الثانية، وعلى ذلك فإن أحكام التعويض الموروث تتغير وقواعد التعويض الأدبي⁽³⁸⁷⁾.

(386) المادة (3/187) مدني فلسطيني التي تنص على أنه : "لا ينتقل الحق في التعويض عن الضرر الأدبي إلى الغير، إلا إذا تحددت قيمته، بمقتضى اتفاق أو بحكم قضائي نهائي". وبنفس المعنى، المادة (3/267) من القانون الاردني، المادة (231) من القانون الكويتي، المادة (293) من القانون الاماراتي، المادة (1/205) من القانون العراقي.

(387) (1979/12/20م ، طعن (580) لسنة 47 ق ، م نقض 2002م ، العدد الثالث ، 333). ((2000/3/29م طعن 4725 سنة 67 ق)) نقلاً عن شريف الطباخ، التعويض عن المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية، المرجع السابق، ص174.

باستقراء نصوص التشريعات والأحكام القضائية المذكورة آنفاً يتبين لنا بأن التعويض عن الضرر الأدبي مستقر تشريعاً وقضائياً، بينما تتباين تلك التشريعات من حيث تحديد المستحقين له ومن حيث انتقاله، كما بينا آنفاً.

هذا وقد حصرت - معظم التشريعات⁽³⁸⁸⁾ منها التشريع البحريني - المطالبة بالتعويض عن الضرر الأدبي في نطاق الأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية، شريطة أن ينجم ذلك الضرر عن "موت المصاب" وهو حصر لا ينسجم ومنطق الأمور التي تقتض أن الآثار النفسية في حالة "الإصابة البدنية" قد تكون أكبر وأشد وطأة على الشخص، إذ كيف يزول الألم والحزن عن الأزواج والأقارب الذين يرون قريبهم عاجزاً عن الحركة أو إصابته بعاقة دائمة، أو تشوهت معالمه بسبب الإصابة.

وفي هذا الصدد خرج القضاء المصري عن التفسير الضيق لنص المادة 222 الفقرة الثانية من القانون المدني وأخذ بعموم الفقرة الأولى من نفس المادة، وقد أيدت محكمة النقض المصرية - الحكم الصادر من محكمة استئناف القاهرة بالاستئناف رقم 7704 سنة 104ق. بتاريخ 10/11/1988م والذي قضى بالتعويض للأقارب عن الضرر الأدبي الناتج عن الأصابة - وذلك في الحكم الصادر بتاريخ 20 فبراير 1994م والذي جاء فيه : "الأصل في المساءلة المدنية وجوب تعويض كل من أصيب بضرر يستوي في ذلك الضرر المادي والضرر الأدبي وسواء نجم عن العمل غير المشروع الموت أو أقتصر على مجرد الإصابة لعمومية نص الفقرة الأولى من المادة 222 سالفه الذكر وإطلاقه والذي لا يحد من عموميته أو يقيد من إطلاقه ما تضمنته الفقرة الثانية منها من قصر الحق في التعويض عن الضرر الأدبي في حالة موت المصاب على اشخاص معينين على سبيل الحصر هم الأزواج والأقارب الذين حددهم بالحق في التعويض عن الضرر الأدبي فيها فلم يكن ليحرم هؤلاء من حق أصيل لهم في التعويض عن الضرر الأدبي في حالة ما إذا كان الضرر الذي لحقهم من جراء الإصابة فحسب. وإن الشارع لو كان قد قصد منع تعويضهم عن الضرر الأدبي في حالة الإصابة وقصر حقهم في ذلك على حالة الموت لما أعوزه النص على ذلك صراحة على غرار ما أتى به نص الفقرة الثانية من المادة

(388) المادة (163) مدني بحريني. والمادة (2/222) مدني مصري. والمادة (2/187) من مشروع القانون المدني الفلسطيني.

222 من القانون المدني سالف الذكر حيث حدد حصراً الاشخاص الذين يحق لهم التعويض عن الضرر الأدبي حالة موت المصاب⁽³⁸⁹⁾.

هذا وقد سائر القضاء البحريني الاتجاهات الحديثة وحرص كل الحرص، على عدم ترك المضرور بدون تعويض، وفي هذا الشأن نذكر بعض الأحكام الصادرة من المحكمة الدستورية البحرينية :

1. تعرض أحد الاشخاص لحادث مروري، وتوفي هو وأبنتيه، وكان سبب الحادث هو انفجار اطار المركبة، وقامت زوجته وأبنائه برفع الدعوى رقم (2007/2013) أمام المحكمة الكبرى المدنية مختصمين المدعى عليها (شركة التأمين) بطلب الحكم بالزامها أن تدفع لهم ما جملته مبلغ مائتي وعشرة آلاف دينار كتعويض موروث وتعويض مادي وأدبي بسبب وفاة زوجها وأبنتيهما، الا أن المدعى عليها (شركة التأمين) دفعت بأن التأمين الإجباري طبقاً لنص - الفقرة الثانية من المادة الثانية من المرسوم بقانون رقم (3) لسنة 1987 في شأن التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات المعدل بالمرسوم بقانون رقم (7) لسنة 1996 - لا يغطي المسؤولية المدنية عن الأضرار الذي تلحق بالمدعين، فذلك النص يستثني الشخص المتسبب في الحادث وزوجه وأولاده القصر من الحق في التعويض عن الوفاة أو الإصابة الجسمية التي تلحق بهم، ودفع المدعين بعدم دستورية النص المذكور آنفاً لتعارضه مع نص المادة (18) من الدستور، فمناحتهم محكمة الموضوع أجلاً لرفع الدعوى الدستورية، وأقام المدعون الدعوى الدستورية أمام المحكمة الدستورية خلال الأجل المحدد، وقضت المحكمة الدستورية - بعدم دستورية نص الفقرة المذكورة آنفاً، فيما تضمنه من استثناء زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر من الحق في التعويض عن الوفاة أو الإصابة الجسمية التي تلحق بهم - معللة حكمها بأن النص المطعون فيه قد مايز بين فئتين من المضرورين في حوادث المركبات إحداهما زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر، وأخرهما فئة باقي المضرورين بأن أختص الفئة الأخيرة بمعاملة تأمينية متميزة تتمثل في شمول مظلة التأمين لهؤلاء في حين حجب عن الفئة الأولى، هذه الميزة، حال أن جميع المضرورين في مركز قانوني متماثل، فهم جميعاً ينطبق عليهم وصف المضرورين. كما أنهم جميعاً ليسوا طرفاً في عقد التأمين - حيث أقامت المدعية الأولى دعواها الموضوعية بصفتها زوجة المتسبب في الحادث، كما أقامت الدعوى الدستورية بهذه الصفة - وهم جميعاً يتحدثون في عدم مسئوليتهم عن وقوع الحادث، كما يتحدثون في أن

(389) أنظر الطعن رقم 114 لسنة 59 ق، جلسة 20 فبراير 1994، محكمة النقض المصرية، الموسوعة الشاملة للشرييني، ج16، المرجع السابق، ص37.

أضراراً قد لحقت بهم من جرائه، وكان يلزم ضماناً للتكافؤ في الحقوق بين هاتين الفئتين أن تنتظمها قاعدة موحدة لا تقيم في مجال تطبيقها تمييزاً بين المخاطبين بها. وإذ أقام النص المطعون فيه هذا التمييز التحكيمي بين هاتين الفئتين فإنه يكون مناقضاً لمبدأ المساواة المنصوص عليها في المادتين الرابعة والثامنة عشرة من الدستور..»⁽³⁹⁰⁾

2. في تاريخ 2006/10/27م تعرض طفل لحادث مروري أدى الحادث إلى إصابة بليغة نتج عنها عجزه بنسبة 100% حسب التقرير الطبي، رفع والدي الطفل المضرور دعوى تعويض رقم (9/2510/2009/2)، أمام المحكمة الكبرى المدنية، مختصمين المدعى عليها (شركة التأمين) بطلب الحكم بإلزامها بأن تؤدي إليهما مبلغاً وقدره 50000 دينار (خمسون ألف دينار بحريني) والفوائد القانونية تعويضاً عما لحق بهما من أضرار مادية وأدبية بسبب تعرض أبنهما القاصر لحادث مروري، قضت المحكمة بإلزام المدعى عليها (شركة التأمين)، بأن تؤدي مبلغاً قدره 35000 دينار (خمسة وثلاثون ألف دينار بحريني) تعويض للطفل، ومبلغاً قدره 8000 دينار (ثمانية آلاف دينار بحريني) تعويض يوزع لوالدي الطفل بالتساوي، طعنت المدعى عليها في الحكم بالاستئناف رقم (9/884/2010/03) طالبة بإلغاء الحكم المستأنف فيما قضى به، مدعية الخطأ في تطبيق القانون، حيث ان التأمين الإلزامي طبقاً لنص - الفقرة الثانية من المادة الثانية من المرسوم بقانون رقم (3) لسنة 1987 في شأن التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات المعدل بالمرسوم بقانون رقم (7) لسنة 1996 - لا يغطي المسؤولية المدنية عن الأضرار المترتبة على الحادث، وبجلسة 29 نوفمبر 2010م، حكمت محكمة الاستئناف العليا بإلغاء الحكم المستأنف، فطعن المدعيان في الحكم بالتمييز رقم (2011/108)، وقد حكمت محكمة التمييز بقبول الطعن شكلاً، وفي الموضوع بنقض الحكم المطعون فيه، وأحالت القضية إلى المحكمة التي أصدرته لتحكم فيها من جديد استناداً إلى تمسك الطاعنين في دفاعهما أمام محكمة الاستئناف بانسحاب قضاء المحكمة الدستورية الصادر في الدعوى رقم (د/3/2007) لسنة (5) قضائية على دعواهما....وقد تداولت القضية الاستئناف العليا، وقبل الفصل في موضوع الاستئناف أجلت اصدار الحكم، وحددت للمستأنف ضدهما مدة شهر واحد، لرفع دعواهم أمام المحكمة الدستورية للحكم بعدم دستورية الفقرة المشار إليها آنفاً، فأقام المدعيان دعواهما رقم (د/1/2013) أمام المحكمة الدستورية، وقضت المحكمة الدستورية

(390) أنظر حكم المحكمة الدستورية البحرينية رقم (د/3/2007) لسنة (5) قضائية، الصادر بتاريخ 25 مايو 2009م، منشور في الجريدة الرسمية : العدد 2898، الخميس 4 يونيو 2009م. وفي نفس المعنى أنظر حكم المحكمة الدستورية البحرينية رقم (ح/1/2013) لسنة (11) قضائية، الصادر بتاريخ 27 نوفمبر 2013م، منشور في الجريدة الرسمية : العدد 3133، الخميس 5 ديسمبر 2013.

في حكمها الصادر بتاريخ 29 يناير 2014م، بأن الخصومة في الدعوى المعروضة منتهية، لسبق قضاءها - بتاريخ 27 نوفمبر 2013 في القضية رقم (ح/1/2013) - بعدم دستورية الفقرة المذكورة آنفاً، وقضت بأن لحكمها حجية مطلقة في مواجهة كافة، وهي حجية تحول بذاتها من دون المجادلة فيه أو إعادة طرحه عليها من جديد⁽³⁹¹⁾

باستقراء الاحكام المذكورة آنفاً، تبين لنا أن القضاء المصري - توسع في تفسير نص الفقرة الأولى من المادة (222) مدني مصري، ولم يتقيد بصريح نص الفقرة الثانية من نفس المادة والتي تؤدي إلى حرمان أقارب المصاب غير المتوفي من التعويض عن الضرر الأدبي - حتى لا يدعهم بدون تعويض، وحسناً صنع. كذلك المحكمة الدستورية البحرينية، حكمت بعدم دستورية نص الفقرة الثانية من المادة الثانية⁽³⁹²⁾ من المرسوم بقانون رقم (3) لسنة 1987 في شأن التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات المعدل بالمرسوم بقانون رقم (7) لسنة 1996، لتمييزه بين المتضررين من حوادث المركبات، وجعلت لحكمها حجية مطلقة في مواجهة كافة، وبذلك حققت الحماية لجميع المتضررين من حوادث المركبات دون تمييز، وهي أحكام صائبة لتحقيقها العدل والمساواة⁽³⁹³⁾.

(391) أنظر حكم المحكمة الدستورية البحرينية رقم (د/1/2013) لسنة (11) قضائية، الصادر بتاريخ 29 يناير 2014م، منشور في الجريدة الرسمية : العدد 3142، الخميس 6 فبراير 2014م.

(392) والتي تنص على أن : "...مع مراعاة أحكام المادة (12) من هذا القانون يقصد بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات إلزام المؤمن بما يحكم به من تعويض عن وفاة أي شخص أو عن أية إصابة جسمية تلحق أي شخص باستثناء المتسبب في الحادث وزوجه وأولاده القصر، ومالك المركبة وزوجه وأولاده القصر إذا كان يستخدم سائقاً خاصاً للمركبة وكان السائق هو المتسبب في الحادث...". وهنا يجب ان ننوه بأن الفقرة تضمنت استثنائين : الاستثناء الأول هو استثناء المتسبب في الحادث، أما الاستثناء الثاني هو استثناء زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر ومالك المركبة وزوجه وأولاده القصر إذا كان يستخدم سائقاً خاصاً للمركبة وكان السائق هو المتسبب في الحادث، والحكم بعدم دستورية النص هو فيما يتعلق بالاستثناء الأخير دون الأول. أنظر حكم المحكمة الدستورية في القضية رقم (د/1/2013) لسنة (11) قضائية، منشور في الجريدة الرسمية، العدد: 3142، الخميس 6 فبراير 2014م.

(393) وجدير بالذكر ان هناك العديد من الأحكام القضائية أدت إلى حرمان العديد من مضروري الحوادث، إعمالاً للاستثناء الوارد في النص المشار إليه آنفاً، من هذه الأحكام : حكم محكمة التمييز البحرينية الصادر بتاريخ 28 نوفمبر 1999 والذي جاء فيه " وحيث أن الوقائع على ما يبين من الحكم المطعون فيه وسائر الأوراق - تتحصل في أن المطعون ضده أقام على الطاعنة الدعوى رقم 5/2568/98/2 أمام المحكمة الصغرى المدنية بطلب الحكم بإلزامها بأن تؤدي له تعويضاً عن الأضرار التي لحقت به نتيجة حادث مروري وقع من قائد الدراجة النارية المؤمن على مسؤوليته الناشئة عن حوادثها لديها والذي أدين عنه جزائياً أجابت المحكمة المطعون ضده لطلباته، استأنفت الطاعنة بالاستئناف رقم 5/1577/98/3 والمحكمة الكبرى المدنية =

بناءً على ما سبق من نصوص قانونية وأحكام قضائية يتولى القاضي تقدير التعويض إذا كان التقدير غير محدد قانوناً، أو اتفاقاً، ويجب عند تقدير التعويض الأخذ بعدة اعتبارات منها :

أولاً : أن الهدف من المسؤولية هو جبر الضرر، وذلك بإعادة المضرور إلى الوضع الذي كان عليه قبل حدوث الضرر، أي إعادة التوازن الذي أختل نتيجة الضرر، وذلك على نفقة المسئول لأن ذلك من مقتضيات العدل.

ثانياً : إن التعويض يجب أن يحتوي الضرر ويجبره بكل أبعاده، فالتعويض يشمل كل ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب بالإضافة إلى تعويض الضرر الأدبي.

ثالثاً : إن القاضي هو الذي يتمتع بسلطة تقدير التعويض، بشرط ألا يجاوز مقدار الضرر، حيث إنه في بعض الحالات له أحقية دمج الضررين المادي والأدبي وتقدير مبلغ إجمالي كتعويض عنها.

=بصفة استثنائية حكمت بتاريخ 1999/6/14 برفض الاستئناف وتأيد الحكم المستأنف، طعنت الطاعنة في هذا الحكم بطريق التمييز، والمكتب الفني للمحكمة قدم مذكرة برأيه في الطعن. وحيث ان مما ينعاه الطاعن على الحكم المطعون فيه الخطأ في تطبيق القانون، ذلك أنه قضى للمطعون ضده بالتعويض رغم انه مالك الدرجة النارية المؤمن عن حوادثها والتي كان يركبها خلف قائدها الذي تسبب في الحادث مخالفاً بذلك الفقرة الثانية من المادة الثانية من قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات. وحيث ان هذا النعي في محله ذلك ان نص الفقرة الثانية من المادة الثانية من قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات المعدلة بالمرسوم بقانون رقم 7 لسنة 1996 قد جرى على أنه "يقصد بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات التزام المؤمن بما يحكم به من تعويض عن وفاة أي شخص أو أية أصابه جسمانية تلحق أي شخص باستثناء المتسبب في الحادث وزوجته وأولاده القصر، ومالك المركبة وزوجته وأولاده القصر إذا كان يستخدم سائقاً خاصاً للمركبة وكان السائق هو المتسبب في الحادث..". واذ كان البين من الأوراق ان المطعون ضده هو مالك المركبة المؤمن عن حوادثها لدى الطاعنة بشرائه لها من مالها - وهو مالا يؤثر فيه ما إذا كانت قد سجلت لدى إدارة المرور من عدمه باعتبار ان هذا التسجيل ليس شرطاً لنقل ملكيتها، وإذا كان البين ايضاً ان مرتكب الحادث هو من كان يقود الدرجة النارية الذي كان المطعون ضده يجلس على المقعد الخلفي لها وقت وقوع الحادث بما مفاده ان المطعون ضده كان يستخدمه لقيادة تلك المركبة في ذلك الوقت، فان الطاعنة لا تكون ملزمة بموجب أحكام قانون التأمين الإجباري بتعويض المطعون ضده عن اصابته، واذ خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر وقضى للمطعون ضده بالتعويض فانه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون بما يعيبه ويوجب نقضه. الطعن رقم 166 لسنة 1999، مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، السنة العاشرة، ص 608.

رابعاً : يجب على المحكمة أن تبين في حكمها عناصر الضرر التي قضت من أجله التعويض، وأن تناقش كل عنصر منها على حده، وأن تبين وجه أحقية طالب التعويض عنه أو عدم أحقيته وإلا كان حكمها مشوباً بالقصور.

كما يجب عند تقدير التعويض الأخذ في الاعتبار العناصر الآتية :

1. الظروف الملازمة للضرر نفسه من حيث الزمان والمكان ملاحظاً فيها حالة المضرور والمسئول، والنظر إلى جسامه الضرر الذي أصاب المضرور.
2. حسن النية، أو سوءها وانتفاء الغش، وهذا العنصر خاص بالمسئولية العقدية وذلك لأن العبرة في المسئولية التقصيرية بتوافر أركانها الثلاثة من خطأ وضرر وعلاقة سببية.
3. تغير الضرر فمثلاً إذا كان الضرر الواقع يوم الحادثه يتمثل في كسر ساق المضرور، ولكن عند مطالبته بالتعويض كان الكسر قد تطور فأصبح أشد خطورة حيث انقلب إلى عاهة مستديمة عند صدور الحكم، فيجب على القاضي مراعاة ذلك عند تقدير التعويض.

وجدير بالذكر بان حكم القاضي في التعويض ليس منشأً للحق بل كاشف له، فالحق في التعويض ينشأ بتحقق أركان المسئولية، وبصفة خاصة منذ وقوع الضرر، فيتحدد هذا الحق بصور حكم القاضي، فمن خلال ذلك ينشأ الحق في التعويض من وقوع الضرر، وليس من تاريخ صدور الحكم بالتعويض، حيث ان وقت الضرر هو الذي تتحقق المسئولية فيه في ذمة المسئول، ومن ثم ينشأ حق المضرور في التعويض، غير أن هذا الحق لا يتحدد معالمه ولا يظهر مداه إلا من تاريخ الحكم بالتعويض، وبالتالي فإن الحكم الصادر بالتعويض يعد مقدراً للتعويض ذاته، رغم نشوء الحق فيه منذ وقوع الضرر⁽³⁹⁴⁾.

وحسب نص المادة (180) مدني بحريني والتي تنص على أن : " أ. لا تسمع دعوى المسئولية عن العمل غير المشروع بمضي ثلاث سنوات من يوم علم المضرور بالضرر وبمن يسأل عنه، أو خمس عشرة سنة من وقوع العمل غير المشروع، أي المدتين تتقضي أولاً.

ب. على أنه إذا كانت دعوى المسئولية عن العمل غير المشروع ناشئة عن جريمة فإنه لا يتمتع سماعها ما بقيت الدعوى الجنائية قائمة، ولو كانت المواعيد المنصوص عليها في الفقرة السابقة قد انقضت".

(394) جمال دراويش، المرجع السابق، ص175.

كذلك نص المشرع المصري في المادة (172) من القانون المدني على أنه : "1. تسقط بالتقادم دعوى التعويض الناشئة عن العمل غير المشروع بانقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذي علم فيه المضرور بحدوث الضرر وبالشخص المسئول عنه. وتسقط هذه الدعوى، في كل حال، بانقضاء خمس عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع. 2- على أنه إذا كانت هذه الدعوى ناشئة عن جريمة، وكانت الدعوى الجنائية لم تسقط بعد انقضاء المواعيد المذكورة في الفقرة السابقة، فإن دعوى التعويض لا تسقط إلا بسقوط الدعوى الجنائية".

وباستقراء النصوص السابقة يجب على المتضرر رفع دعوى المطالبة بالتعويض خلال ثلاث سنوات من يوم علم المضرور بالضرر أو خلال خمسة عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع، أي المدتين تتقضي أولاً، ما لم يكن العمل غير المشروع يشكل جريمة فيكون للمتضرر رفع الدعوى وان انقضت المدد المذكورة آنفاً ما بقيت الدعوى الجنائية قائمة، هذا في حال رفع الدعوى ضد مرتكب الحادث.

أما إذا كانت دعوى المطالبة بالتعويض موجهة ضد صندوق التعويض عن حوادث المركبات، فلا بد من توجيهها خلال ثلاث سنوات من تاريخ ارتكاب الحادث، وإلا سقط حق المطالبة بالتعويض، هذا ما قرره المشرع البحريني في نص المادة (22) من القانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات حيث نص فيها على أن : "...ويسقط الحق بالمطالبة بالتعويض بعد انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث".

كذلك إذا كانت الدعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص، يجب رفعها خلال ثلاث سنوات وإلا سقطت بالتقادم، طبقاً لنص المادة (271) من قانون التجارة (مرسوم بقانون رقم 7 لسنة 1987) والتي تنص على أنه : "تتقادم بثلاث سنوات كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص".

الخاتمة

الخاتمة

في ختام هذه الدراسة نعرض النتائج الأساسية التي توصلنا إليها والتوصيات على النحو الآتي :

أولاً : النتائج :

1. تبين لنا بأن معظم التشريعات المنظمة لحوادث المركبات تتضمن نفس الاحكام لا سيما الاحكام العامة، ومن تلك التشريعات التشريع البحريني والمصري والفرنسي تضمنت نفس الاحكام في المواد (175 مدني بحريني و 178 مدني مصري و 1384 مدني فرنسي)، الا أن المشرع الفرنسي تضمن احكاماً مغايرة في قانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985، وتضمن احكاماً متشددة لصالح المضرور - لا سيما فيما يتعلق بدفع المسؤولية، ففي التشريع البحريني ونظيره المصري بإمكان قائد أو حارس المركبة دفع المسؤولية عنه بإثبات أن الضرر قد وقع بسبب أجنبي من قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل المضرور أو فعل الغير، أما في التشريع الفرنسي لا يستطيع قائد أو حارس المركبة دفع مسؤوليته إلا بحالة وحيدة وهي خطأ المتضرر غير المغتفر شريطة أن يكون السبب الوحيد في الحادث وأن لا يقل عمر المتضرر عن (16) عاماً ولا يزيد عن (70) عاماً وأن لا يكون معاقاً بدرجة تتجاوز نسبة (80%) مهما كانت سنه، أما إذا كان كذلك فلا يعتد بخطئه ولو كان خطأ غير مغتفر، وبالتالي لا يستطيع المسئول دفع مسؤوليته بأي حال من الأحوال - فالمشرع الفرنسي حقق للمضرور حماية أكثر مما هو مقرر في التشريع البحريني ونظيره المصري.

2. تبين لنا من أجل حصول المتضرر من حادث مركبة غير مؤمنة على التعويض، لا بد من تحقق أركان المسؤولية المدنية (خطأ وضرر وعلاقة سببية) طبقاً لحكم المادة (158) مدني بحريني، هذا في حال رجوعه على مرتكب الحادث، أما في حال رجوعه على صندوق التعويض، بالإضافة الى تحقق أركان المسؤولية لا بد من توافر شروط قانون صندوق التعويض منها: (حصول وفاة أو عجز كلي أو جزئي، عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة بالحادث، التقدم بالمطالبة خلال ثلاث سنوات من حصول الحادث... الخ) وفقاً لنصوص المواد (5، 19، 6) من قانون صندوق التعويض البحريني.

3. تبين لنا أن القانون الفرنسي، أغفل تماماً دور السببية من خلال استبعاد إمكانية الاحتجاج على المضرور بدور السبب الأجنبي، فلاستحقاق التعويض، يكفي تدخل المركبة سواء كانت سبباً مباشراً للضرر أو لا، فهذا التدخل يعد قرينة على وجود رابطة السببية بين المركبة والضرر،

وبذلك خرج من نطاق المسؤولية ليدخل في نطاق الضمان، وذلك بخلاف التشريع البحريني ونظيره المصري الذين ما زالوا يعولوا على دور رابطة السببية. فوفقا للتشريع البحريني ونظيره المصري، يستطيع الحارس نفي تلك الرابطة والتخلص من المسؤولية عن طريق إثبات السبب الأجنبي، وهنا يكمن الفارق الجوهرى بين التشريع الفرنسى والتشريع البحريني ونظيره المصري.

4. تبين لنا بأن للمتضرر من حادث مركبة غير مؤمنة مدينان بالتعويض المستحق له الأول : مرتكب الحادث، وهو مدين طبقاً لقواعد المسؤولية الواردة في القانون المدني رقم (19) لسنة 2001م وفي حال إيساره أو عدم معرفته، للمتضرر الحق في مطالبة صندوق التعويضات بالتعويض وهو المدين الثاني طبقاً لأحكام القانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات. وفي حال تعدد مرتكبي الحادث يحق للمتضرر الرجوع على حارس أو مؤمن أي مركبة لاقتضاء حقه في التعويض، ولو لم تكن تلك المركبة هي المتسببة في إيقاع الضرر، ولمرتكبي الحادث الرجوع على بعضهم البعض طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية.

5. تبين لنا بأن معظم التشريعات تتبنى فكرة إنشاء صندوق للتعويض عن حوادث المركبات، والغرض من إنشاء تلك الصناديق هو تعويض متضرري الحوادث، في حالات محددة على سبيل الحصر، ويتراوح عدد تلك الحالات من ثلاث الى خمس حالات، اتفقت معظمها على ثلاث حالات وهي : "عدم معرفة مرتكب الحادث، عدم وجود وثيقة تأمين أو تحقق احدى حالات استبعاد التغطية التأمينية، إفلاس أو تصفية أو إيسار شركة التأمين". ومن تلك التشريعات التشريع البحريني.

6. بالنسبة لتمويل صناديق التعويض تبين لنا بأن بعض التشريعات فرضت نسبة محددة على أطراف المسؤولية والتعويض، وهم شركات التأمين والمؤمن لهم والمسئول عن الحادث عندما يكون غير مبرم لعقد تأمين، كالتشريع الفرنسى، والبعض الآخر قصر التمويل على فئة وحيدة منها، وهي شركات التأمين فقط كالتشريع البحريني والتشريع المصري.

7. بالنسبة لإدارة صناديق التعويض تبين لنا بأن هناك خلاف بين فقهاء القانون، فالبعض يرى أن تكون الإدارة لشخص من أشخاص القانون العام، والبعض الآخر يرى أن تكون لشخص من أشخاص القانون الخاص، وبالنسبة للمشرع البحريني يبدو أنه أخذ بالاتجاه الأول، الذي يرى بأن تكون إدارة الصندوق لأحد اشخاص القانون العام، حيث أنه منح الصندوق الشخصية الاعتبارية، وأخضع الصندوق لرقابة وإشراف محافظ مصرف البحرين المركزي، ومصرف البحرين المركزي يعد أحد أشخاص القانون العام.

8. بالنسبة لحالات رجوع الصندوق لإسترداد ما دفع من تعويضات تبين لنا بأن هناك حالات محددة يجوز للصندوق الرجوع لإسترداد ما دفع من تعويضات وفي التشريع البحريني يجوز للصندوق الرجوع لإسترداد ما دفع من تعويض في الحالات الآتية : "1. صدور حكم قضائي نهائي بأن الضرر يعود بكامله أو في جزء منه إلى خطأ من جانب المتضرر من الحادث. 2. التعرف على هوية المركبة المتسببة في الحادث أو قائدها. 3. اكتشاف وجود وثيقة تأمين سارية المفعول للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوع الحادث. 4. ظهور جهة أخرى كان يتوجب عليها أداء التعويض، بمقتضى القوانين المعمول بها. 5. الرجوع على مالك المركبة الذي لم يؤمن على مركبته لدى شركات التأمين." (م21 من قانون صندوق التعويض البحريني).

9. بالنسبة للتعويضات التي تدفعها تلك الصناديق، بعض التشريعات قصرتها على الأضرار الجسمانية دون الممتلكات كالتشريع البحريني، والبعض منها تدفع التعويض عن الأضرار الجسمانية دون تحفظ، وعن الممتلكات بتحديد حد أقصى كالتشريع الانجليزي والتشريع الفرنسي.

10. بالنسبة للتعويض عن الضرر الأدبي تبين لنا بأنه مستقر تشريعاً وقضائياً، بينما تتباين تلك التشريعات من حيث تحديد المستحقين له ومن حيث انتقاله، وتقدير التعويض عن الأضرار الادبية من المسائل الموضوعية المتروكة للقاضي، إذ أن كل قضية تختلف عن الأخرى، فعندما يحكم القاضي بالتعويض عن الضرر الأدبي، فإنه يضع في ذهنه عدة اعتبارات منها سن المضرور وشخصيته ومهنته، فبتر رجل لاعب كرة قدم بسبب حادث مركبة يختلف عن بتر رجل شخص عادي.

11. بالنسبة لأسس تقدير التعويض تبين لنا بأن أغلب التشريعات تنص على قاعدة "ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب"، بيد أن هناك ثمة خلاف في تطبيقها، فالقضاء المصري والقضاء البحريني يطبقانها عند تقدير التعويض عن جميع الأضرار الواقعة على الجسم أو المال طبقاً لنص المواد (م 223 مدني بحريني و م 221 مدني مصري)، وبعض الانظمة القضائية تطبق هذه القاعدة عند تقدير التعويض عن الأضرار الواقعة على المال فقط، أما تقدير التعويض عن الأضرار الواقعة على الجسم فتطبق احكام الدية والأرث منها القضاء اليمني طبقاً لنص المادة (353 مدني يمني).

12. تبين لنا بأن القضاء المصري حرص على عدم ترك أقارب المضرور (المصاب غير المتوفي) بدون تعويض، وتوسع في تفسير نص الفقرة الأولى من المادة (222) مدني مصري، بالرغم من حرمانهم بنص الفقرة الثانية من نفس المادة من التعويض عن الضرر الأدبي، كذلك المحكمة الدستورية البحرينية حرصت على عدم ترك أي متضرر من حادث مركبة بدون

تعويض، وقضت بعدم دستورية نص الفقرة الثانية من المادة الثانية من قانون التأمين الإجباري، فيما تضمنته من استثناء لزوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر، ومالك المركبة وزوجه وأولاده القصر إذا كان يستخدم سائفاً خاصاً للمركبة وكان السائق هو المتسبب في الحادث، أما فيما يتعلق باستثناء المتسبب في الحادث فما زال الاستثناء قائماً ولم تقض المحكمة بعدم دستوريته.

ثانياً : التوصيات :

كما أسلفنا فإن للمتضرر من حادث مركبة غير مؤمنة الحق في الرجوع على مدينين بالتعويض، الأول هو : مرتكب الحادث، وهو مدين طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية، والثاني هو صندوق التعويض، وهو مدين طبقاً لأحكام القانون رقم (61) لسنة 2014 بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات، وفي هذا الخصوص نرى تعديل بعض احكام القانون الأخير من أجل تحقيق أكبر قدر من الحماية للمتضرر على النحو الآتي :

أولاً : النظر في حكم المادة (6) والتي تنص على أن : "تقتصر التغطية التي يكفلها الصندوق على الأضرار الناتجة عن حوادث المركبات من حالات وفاة أو عجز كلي أو جزئي، وما يترتب عليها من أضرار معنوية، وفقاً للقواعد المنصوص عليها في المادة (22) من هذا القانون، ولا يلتزم الصندوق بتغطية الأضرار التي تلحق بالملكات".

طبقاً لنص المادة المذكورة آنفاً المشرع قصر التغطية على الأضرار الجسدية دون الأضرار التي تلحق بالملكات، بيد أن هناك العديد من التشريعات المقارنة ألزمت صندوق التعويض بالتعويض عن الملكات، لذلك نهيب بالمشرع البحريني بأن يعيد النظر في ذلك ويشمل الملكات بالتعويض، ولا ضير من وضع حد أقصى كمبلغ تعويض عن الملكات.

ونقترح أن يجري التعديل بإلغاء المادة السادسة، وإضافة بند سابع إلى المادة (22) ويكون نصه " 7. يحدد مبلغ التعويض عن الأضرار التي تلحق بملكات الغير بحد أقصى قدره عشرة آلاف دينار".

ثانياً : النظر في نص المادة (21) والتي تنص على أن : "لصندوق، وفقاً للقواعد التي يحددها المجلس، الرجوع بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض أو جزء منه على المتضرر من الحادث أو على المتسبب فيه أو على المؤمن أو على الجهة الملزمة بتعويض الضرر، بحسب الأحوال، لإسترداد ما دفعه من تعويضات، وذلك في الحالات الآتية : 1. صدور حكم قضائي نهائي بأن الضرر يعود بكامله أو في جزء منه إلى خطأ من جانب المتضرر من الحادث. 2. التعرف على

هوية المركبة المتسببة في الحادث أو قائدها.3.اكتشاف وجود وثيقة تأمين سارية المفعول للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوع الحادث.4.ظهور جهة أخرى كان يتوجب عليها أداء التعويض، بمقتضى القوانين المعمول بها. 5.الرجوع على مالك المركبة الذي لم يؤمن على مركبته لدى شركات التأمين".

باستقراء النص المذكور آنفاً لا اشكال في جميع الحالات عدا الحالة الأولى حيث ان الصندوق في الحالات الأربع الأخيرة سوف يسترد ما دفعه من تعويض من المسؤول أصلاً، أما الحالة الأولى سوف يسترد ما دفعه من تعويض من المتضرر نفسه مما يؤدي الى حرمانه من التعويض، وهذا يتنافى مع الغاية التي أنشئ الصندوق من أجلها، بناءً عليه نهيب بالمشرع البحريني الغاء الحالة سالفة الذكر من المادة أو تعديلها ليكون النص بعد التعديل على النحو الآتي :

"لصندوق، وفقاً للقواعد التي يحددها المجلس، الرجوع بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض أو جزء منه على المتضرر من الحادث أو على المتسبب فيه أو على المؤمن أو على الجهة الملتزمة بتعويض الضرر، بحسب الأحوال، لإسترداد ما دفعه من تعويضات، وذلك في الحالات الآتية : 1. صدور حكم قضائي نهائي بأن الضرر يعود بكامله أو في جزء منه إلى خطأ غير مغتفر من جانب المتضرر من الحادث، وكان السبب الوحيد لحصول الحادث...."

ثالثاً : اعادة النظر في حكم المادة (22) والتي تنص على أن : "يتم احتساب التعويضات التي يوفرها الصندوق وفقاً للقواعد الآتية :

1.مبلغ 10.000 دينار عن كل حالة وفاة...2.مبلغ 10.000 دينار بحريني عن كل حالة عجز كلي..."

باستقراء النص المذكور آنفاً نرى ان المبلغ المحدد كتعويض عن الوفاة والعجز الكلي مبلغ ضئيل جداً لما قد يصيب عائلة باكملها جراء حادث مركبة غير مؤمنة، لذلك نقترح إعادة النظر فيه ورفع، أو ترك تقديره للقاضي.

رابعاً : اعادة النظر في حكم المادة (15) والتي تنص على أن : "تتكون الموارد المالية للصندوق مما يأتي:

1. نسبة 1% من إجمالي أقساط التأمين المكتتبة على المركبات لدى كل مؤمن أو مبلغ خمسة آلاف دينار أيهما أكثر...

2. المساعدات والهبات والتبرعات والمنح التي ترد باسم الصندوق ويقرر مجلس الإدارة قبولها.
 3. عوائد استثمار أموال الصندوق.
 4. التعويضات المستردة طبقاً لأحكام القانون.
- ويحتفظ الصندوق بفائض إيراداته لتمويل نشاطه المستقبلي".

باستقراء النص المذكور آنفاً نرى ان موارد الصندوق غير كافية، في حال الأخذ بالتوصيات السابقة، فنحن أقترحنا بأن يشمل التعويض الممتلكات ورفع المبالغ المحددة للتعويض عن الأضرار الجسمانية، وبالمقابل، نوصي بزيادة موارده، بحيث يفي بالالتزامات المترتبة على تلك التوصيات، لذلك نقترح إضافة الموارد التالية لتمويل الصندوق :

1. نرى بأن يساهم المسئول عن الحادث غير المؤمن بنسبة لا تقل عن 10% من إجمالي قيمة التعويض، وهذه النسبة تُعد بمثابة غرامة توقع عليه، وذلك لمخالفته للالتزام الإجمالي بضرورة إبرام عقد تأمين من المسئولية.

2. نرى بأن يساهم المؤمن لهم بنسبة 1% من قيمة قسط التأمين.

3. نقترح تخصيص نسبة معينة من المخالفات المرورية التي يلتزم قائدو المركبات بتسديدها قبل تجديد ترخيص مركباتهم.

تم بحمد الله

المراجع

المراجع

أولاً : كتب اللغة والمعاجم :

- لسان العرب، للامام أبي الفضل جمال الدين بن منظور، المكتبة التوقيفية، القاهرة، ج3، المنجد في اللغة العربية دار المشرق، بيروت، لبنان، 2001.
- المعجم الوسيط، (لبنان)، ناصر سيد أحمد، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ط1، 2008.

ثانياً : الكتب القانونية العامة :

- د. أنور سلطان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، مصر، دار المعارف، ط2، 1958.
- د. السيد محمد السيد عمران، الاسس العامة في القانون (المدخل الى القانون ونظرية الالتزام)، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 1999.
- د. حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، دار المعارف، الطبعة الثانية، سنة 1979.
- د. خالد جمال احمد حسن، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني البحريني، جامعة البحرين "دراسة مقارنة"، مصادر الالتزام، مطبوعات جامعة البحرين، الطبعة الثانية 2002.
- رمضان أبو السعود، مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2003.
- د. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج2، الالتزامات، المجلد الثاني، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، منشأة المعارف بالاسكندرية، 2008.
- د. صبري حمد خاطر، النظرية العامة للالتزام : مصادر الالتزام "دراسة مقارنة"، مطبوعات جامعة البحرين، الطبعة الأولى 2009.
- د. عبد الرزاق السنهوري : الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول (مجلدان)، طبعة 1981، الجزء الثاني (مجلدان) - طبعة 1982، الجزء الثالث، المجلد الثاني، طبعة 1984.
- د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد : المجلد (1) نظرية الإلتزام بوجه عام (مصادر الإلتزام)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، الطبعة الثانية الجديدة 1998.

- د. عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، المجلد 3، سنة 1988.
- د. محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام (مصادر الالتزام)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2006.
- د. محمد حسين الشامي، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني اليمني، الجزء الأول، مصادر الالتزام، مكتبة الجيل الجديد، صنعاء، الطبعة السادسة، 2002.
- د. محمد حسين الشامي، نظرية المسؤولية المدنية في القانون المدني اليمني والمصري والفقه الاسلامي " دراسة مقارنة"، مكتبة الجيل الجديد، صنعاء، الطبعة الأولى، 1415 هـ - 1994.
- د. محمود جمال الدين زكي، الوجيز في نظرية الالتزام، الجزء الثاني، مطبعة جامعة القاهرة، 1978.

ثالثاً : الكتب القانونية المتخصصة :

- د. ابراهيم الدسوقي ابو الليل، تعويض الضرر في المسؤولية المدنية، الكويت، مطبوعات جامعة الكويت، 1416 هـ - 1995.
- د. ابراهيم سيد احمد، الوسيط في القضايا التعويضات ومسئولية شركات التأمين في حوادث المركبات علماً وعملاً، دار الكتب القانونية، 2003.
- د. احمد بخيت الغزالي، ضمان عثرات الطريق في الفقه الاسلامي والقوانين الوضعية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ط2، 2002.
- د. احمد شوقي محمد عبد الرحمن، مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضرور وماله في المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية، منشأة المعارف بالاسكندرية، 2000.
- احمد محمد عابدين، التعويض بين الضرر الأدبي والموروث، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 1997.
- الرشدي علي بن ضبيان، نتيجة مهارات رجال المرور في مجال التوعية المرورية، دورة تدريبية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2007.
- السيد راضي عبد المعطي، الآراء الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2008.
- د. السيد عبد الوهاب عرفه، الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية (عقدية، تقصيرية)، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2005م.

- بوطالبي الهاشمي بوزيد، فعاليات حملات التوعية المرورية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ط1، 2009.
- د. خالد عبد الباقي الخطيب، الواقع والمأمول من اصدار قانون جديد للمرور (دراسة تحليلية تقييمية للمشروع الجديد لقانون المرور في الجمهورية اليمنية، مكتبة خالد بن الوليد، دار الكتب اليمنية، صنعاء، الطبعة الأولى، 1433هـ-2012.
- د. خالد مصطفى فهمي، عقد التأمين الإجباري، المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2005.
- طالب مبارك أحسن، التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ط 1، 2010.
- د. سمير عبد السميع الأودن، الحق في التعويض بين تأمين حوادث المركبات والتأمين الاجتماعي والمسؤولية المدنية، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، 1999.
- د. سمير عبد السميع الأودن، المسؤولية عن حوادث النقل السريع (من الناحيتين الجنائية والمدنية)، منشأة المعارف بالاسكندرية، 2008.
- د. شريف احمد الطباخ، التعويض في حوادث المركبات في ضوء الفقه والقضاء، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الرابعة 2005.
- د. شريف احمد الطباخ، التعويض عن المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2006.
- د. شريف احمد الطباخ، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية (التطبيق العملي لدعاوى التعويض)، الجزء الثاني، دار الفكر والقانون، المنصورة، الطبعة الأولى، 2012.
- د. شريف احمد الطباخ، جرائم الاصابة الخطأ والقتل الخطأ الناتجة عن حوادث المركبات، دار المصطفى للإصدارات القانونية، القاهرة، بدون سنة نشر.
- د. شهاب احمد جاسم العنبيكي، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات...، مكتبة خالد بن الوليد، عالم الكتب اليمنية، صنعاء، 1426هـ-2005.
- د. عبد العزيز سليم، قضايا التعويضات عن حوادث المركبات...، بدون ناشر، الطبعة العاشرة، 2005.
- د. عبد الله علي الخياري، تأثير جسامه الخطأ على تقدير التعويض القضائي دراسة فقهيه وقضائيه مقارنه في ضوء التطورات القانونية المعاصرة، مكتبة ومركز الصادق للطباعة والنشر والتوزيع، صنعاء، 2014.

- عبد الله علي النويره، الحوادث المرورية، اسبابها، انواعها، نتائجها، طرق تخطيطها، ط1، 2001.
- د. فايز احمد عبد الرحمن، الرجوع على الغير المسئول عن الحادث في نطاق التأمين البري الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية 1424هـ - 2003.
- د. فايز احمد عبد الرحمن، التأمين من المسؤولية عن حوادث المركبات، دار المطبوعات الجامعية (كلية الحقوق - جامعة الاسكندرية)، 2006.
- د. محمد ابراهيم دسوقي، تعويض الوفاة والاصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 2008.
- د. محمد ابراهيم دسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، القاهرة، مؤسسة الثقافة الجامعية، بدون طبعه وتاريخ نشر.
- د. محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث المركبات، منشأة المعارف بالاسكندرية، الطبعة الأولى، 1993.
- د. محمد حسين علي الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية في القانون المدني المصري واليميني والفقہ الإسلامي، مكتبة الجيل الجديد، صنعاء، سنة 1995.
- د. محمد حسين علي الشامي، قواعد تقدير التعويض عن الأضرار المالية والبدنية، مكتبة الجيل الجديد صنعاء، 2005.
- د. محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث المركبات والتأمين الاجباري منها، منشأة المعارف الاسكندرية، طبعة اولى 2005.
- د. محمد حسين منصور، تدخل المركبة في حادث المرور "مناطق مسؤولية القائد"، منشأة المعارف بالاسكندرية، بدون سنة نشر.
- محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، بدون ناشر، طبعة 1400هـ - 1980.
- محمد يوسف ابراهيم المرخ، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات في البحرين، مطبعة الهاشمي، البحرين، 1994م.
- د. محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، مطبعة جامعة القاهرة، 1978.
- د. مدحت محمد محمود عبد العال، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات بين المذهبين الشخصي والموضوعي، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى 2010.

- د. نادية ياس البياتي، التأمين الالزامي من المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الاولى 2010.
- د. وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الاخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، بدون ناشر، الطبعة الاولى 1424هـ - 2006.
- ياسين محمد يحيى، الحق في التعويض عن الضرر الأدبي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991.

رابعاً : الرسائل والأطاريح العلمية :

- ابراهيم الدسوقي ابو الليل، الاعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1975.
- جمال دراويش، تعويض متضرري حوادث الطرق في فلسطين (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة القديس يوسف، لبنان، 2014.
- صالح علي العبادي، المسؤولية المدنية التقصيرية عن حوادث المركبات في القانون المدني اليمني والقانون المقارن والفقہ الاسلامي، رسالة لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الشريعة والقانون، جامعة صنعاء، 1434هـ - 2013.
- عبد الرزاق سيد متولي أحمد، مسؤولية الشرطة عن الأضرار الناشئة عن مزاوله وظيفتها "دراسة مقارنة"، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة آسيوط، 2013.
- عبد العزيز البيلي، أهمية التخطيط للسلامة المرورية في الجمهورية اليمنية، بحث مقدم للحصول على درجة الماجستير في المعهد العالي لضباط الشرطة، الجمهورية اليمنية، صنعاء، 1996.
- محمد العلمي، المسؤولية والتعويض عن حوادث السير بين حماية المضرور والمصالح الاقتصادية لمقاولات التأمين، أطروحة لنيل الدكتوراه في القانون الخاص، وحدة التكوين والبحث في قانون العقود والعقار، جامعة محمد الأول بوجده، كلية الحقوق، المغرب العربي، 2011/ 2012.
- مروه صلاح الدين ابراهيم الشاذلي، المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية الناجمة عن الاستخدام السلمي للطاقة النووية "دراسة مقارنة بين القانون الدولي والقانون الوطني"، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة آسيوط، 2013.
- النعيمات موسى جميل، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، رسالة دكتوراه منشورة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2006.

خامساً : المقالات والابحاث والدوريات :

- د. ابراهيم الدسوقي أبو الليل، المقصود بمباشر الضرر في حوادث المركبات، بحث منشور بمجلة الحقوق بالكويت، السنة الثانية، العدد الثالث، سبتمبر 1984، الطبعة الثانية، 1994.
- د. سعيد السيد قنديل، مشكلات تعويض حوادث السير بين استهداف التغطية الشاملة وعدم كفاية التعويض المباشر المحدود، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق، جامعة البحرين، المجلد العاشر، العدد الأول، 2013.
- د. شحاته غريب شلقامي، التعويض عن ميلاد طفل من ذوي الاحتياجات الخاصة، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق، جامعة البحرين، المجلد الخامس، العدد الاضافي، 2014.
- د. صبري حمد خاطر، فكرة المعيار في تأسيس نظام المسؤولية العقدية، دراسة تحليلية مقارنة في القانون المدني البحرين، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، المجلد الخامس، العدد الأول، 2008.
- د. عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية في المسؤولية المدنية، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الثالث والرابع، السنة التاسعة والأربعون، مطبعة جامعة القاهرة، 1981.
- د.غازي خالد أبو عرابي، مدى تغطية التأمين الإجباري للأضرار الجسدية الناشئة عن حوادث المركبات في القانونين الاردني والاماراتي دراسة مقارنة بالفقه الاسلامي، بحث منشور في مجلة الشريعة والقانون، الاردن، العدد 36، 2008.
- د. مجاهد ناصر سعيد الجبري، تقدير التعويض في القانون المدني اليمني والمصري، جامعة الدول العربية، معهد البحوث، القاهرة، 2008.
- التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، جنيف، منظمة الصحة العالمية، 2009.
- تقرير حول دليل سلامة الطرق لصناع القرار وأصحاب الاختصاص، جنيف، الشراكة العالمية للسلامة على الطرق صادرة عن منظمة الصحة العالمية، 2003 .
- الندوة العلمية الأربعون : أساليب ووسائل الحد من الحوادث المرورية، اكااديمية نايف للعلوم الأمنية مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 1997.

سادساً : القوانين والتشريعات :

- قانون التأمين الاجباري البحريني رقم (3) لسنة 1987م.
- قانون التأمين الالزامي العماني رقم (34) لسنة 1994م.
- قانون التأمين الفلسطيني رقم (20) لسنة 2005م.
- قانون التأمين المصري رقم (72) لسنة 2007.
- قانون التأمين الإلزامي اليمني رقم (30) لسنة 1991م.
- نظام التأمين الالزامي الاردني رقم (32) لسنة 2000م.
- قانون التجارة البحريني رقم (7) لسنة 1987م.
- قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999م.
- قانون صندوق التعويضات البحريني رقم (61) لسنة 2014م.
- القانون المدني الاردني رقم (43) لسنة 1976م.
- القانون المدني البحريني رقم (19) لسنة 2001م.
- القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951م.
- القانون المدني الفرنسي لسنة 1804م.
- القانون المدني الفلسطيني رقم (4) لسنة 2012م.
- القانون المدني القطري رقم (22) لسنة 2004م.
- القانون المدني الكويتي رقم (67) لسنة 1980م.
- القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948م.
- القانون المدني اليمني رقم (14) لسنة 2002م.
- قانون المعاملات المدنية الاماراتي رقم (5) لسنة 1985م.
- قانون المعاملات السوداني لسنة 1984م.
- قانون المرافعات المدنية والتجارية البحريني رقم (12) لسنة 1971م.
- قانون السير الاردني رقم (49) لسنة 2008م.
- قانون المرور البحريني رقم (9) لعام 1979م.
- قانون المرور البحريني رقم (23) لسنة 2014م.
- قانون المرور العماني رقم (28) لسنة 1993م.
- قانون المرور الفلسطيني رقم (5) لسنة 2000م.
- قانون المرور القطري رقم (19) لسنة 2007م.
- قانون المرور الكويتي رقم (67) لسنة 1976م.

- قانون السير الاماراتي رقم (27) لسنة 1995م.
- قانون المرور المصري رقم (66) لسنة 1973م.
- قانون المرور اليمني رقم (46) لسنة 1991م.
- أمر (74-15) بتاريخ 1974/01/30 المتعلق بالزامية التأمين على المركبات وبنظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث المركبات الجزائري.
- قانون رقم (39) لسنة 1976م بالتصديق على اتفاقية بطاقة التأمين الموحدة عن سير المركبات عبر البلاد العربية.
- قانون رقم (85-677) الصادر في 5 يوليو 1985م المتعلق بحوادث السير في فرنسا.
- دار العدالة والقوانين العربية www.justic-lawhome.com

سابعاً : الاحكام القضائية :

- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 1990م، السنة (1).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 1991م، السنة (2).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 1992م، السنة (3).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 1993م، السنة (4).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 1994م، السنة (5).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 1995م، السنة (6).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 1996م، السنة (7).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 1998م، السنة (9).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 1999م، السنة (10).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 2001م، السنة (12).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 2006م، السنة (17).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 2007م، السنة (18).
- مجموعة الاحكام الصادرة من محكمة التمييز البحرينية، 2009م، السنة (20).
- مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة النقض المصرية، للاستاذ محمود عمر، طبعة دار النشر للجامعات المصرية بالقاهرة، سنة 1949.
- موسوعة مصر لاحكام محكمة النقض الصادرة من الدوائر المدنية من سنة 1994 حتى سنة 2003، للمستشار علي حسن الامام والمستشار جمال أبو حليقة، الجزء الثالث، مركز مصر الدولي للاصدارات القانونية، 2004.

- الموسوعة الشاملة لاحكام محكمة النقض "جميع الدوائر المدنية والتجارية والعمال والأحوال الشخصية والإيجارات"، للمستشار عبد المعظم الشربيني، 16 جزء (من عام 1985 : 1994)، الإصدار الثاني، دار الكتب.
- وزارة العدل المصرية، قاعدة التشريعات والاجتهادات المصرية :
<http://www.arablegalportal.org/egyptverdicts/verdictref.aspx?v=1>
- احكام محكمة النقض المصرية على المواقع الالكترونية التالية :
<http://www.eastlaws.com/Ta3reefat/ahkam-mahkamet-al-naqd.aspx>
http://www.cc.gov.eg/Courts/Cassation_Court/Civil/Cassation_Court_Civil.aspx
- البوابة القانونية لأحكام محكمة النقض الفرنسية :
http://www.cc.gov.eg/International_Cooperation/Cour_De_Cassation/Cour_De_Cassation.aspx

ثامناً : المواقع الالكترونية :

- <http://www.alwasatnews.com/news/1068608.html>
- <http://www.alwatannews.net/NewsViewer.aspx?ID=91635>
- <http://www.cbe.org.eg/NR/rdonlyres/B70968FC-D9B8-49FE-B46F-E782440BB373/1512/TradeLawnumber17ofyear1999.pdf>
- http://www.ccb.bh/ccb/Pages_ar/Listdoc.aspx?encr=1B3A&mtype=anVk
- <http://codes.droit.org/cod/civil.pdf>
- <http://www.djelfa.info/vb/showthread.php?t=1498347>
- <http://www.eastlaws.com/ArticleView.aspx?I=44>
- http://faculty.ksu.edu.sa/Ali_Alghamdi/book3/6.pdf
- <http://www.forbesmiddleeast.com/read.php?story=2864>
- <http://www.gcclegal.org/BrowseLawOption.aspx?country=1&LawID=1011>
- <https://goo.gl/v627R1>
- <http://isradriverguide.com/index.php/study/private/driver>
- <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068902&dateTexte=20100114>
- <http://library.pcma.ps/FilesOpen.aspx?fileID=111>
- <http://www.lib.iium.edu.my/mom2/cm/content/view/view.jsp?key=BhrnGeUf8>
- <http://muqtafi.birzeit.edu/InterDocs/Default.aspx>
- <http://muqtafi.birzeit.edu/pg/getleg.asp?id=12110>
- <http://www.startimes.com/?t=31134230>
- <http://www.traffic.gov.om>
- file:///C:/Users/abdulsalam/Downloads/modawanat-tijara_ma.pdf
- <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2007/pr17/ar>
- <http://www.yasa.org/upload/uploadedfiles/DriverGuide-CH1.pdf>
- <http://www.yasa.org/upload/uploadedfiles/RoadSafetyReport-sectionB-2.pdfJlnEqLx30unFCMKUxz4bY20060717092605890>

Study Summary

“Compensation for Accidents Caused by Uninsured Vehicles in Light of the Bahraini Law”

“A Comparative Study”

This legal study delves into the “Compensation for accidents caused by uninsured vehicles in light of the Bahraini Law – a Comparative Study”. The study comprises of two chapters, preceded by an introductory one. In Chapter 1, I studied the accidents caused by uninsured vehicles, and the regulations of compensating for such. I divided this Chapter into two researches. In Research 1, I tackled the definition of vehicle accidents. In the first subject of this Research, I introduced the identification of an accident, types thereof, causes, and the ways to prevent it. In the second subject, I discussed the identification of the vehicle, provisions of its licensing and registration. In Research 2, I specified the elements of civil responsibility for the accidents caused by uninsured vehicles, and the provisions of their compensation. In addition, I divided this Research into two subjects, in the first of which I introduced the fault, the damage, and the causal connection. In the second subject, I explained the special provisions required by the Motor Compensation Fund. In order to get a compensation for accidents caused by uninsured vehicles, I concluded that it is necessary to establish the elements of civilian responsibility for the accidents caused by vehicles. Moreover, it is necessary to fulfill the special provisions required by the law of the compensation fund.

However, in Chapter 2, I studied the party responsible for paying the compensation to the victims of the accidents caused by uninsured vehicles, and the ways of assessing such compensation. I divided this Chapter into two researches, in the first of which, I mentioned the party responsible for paying the compensation. Moreover, I divided the first research into two subjects. In the first subject, I specified the party responsible for paying the compensation; namely, the one that caused the accident, his/ her responsibility, and the case of having multiple parties responsible for the accident. In the second subject, I revealed the situations where the fund interfered to pay the compensation, and how to manage and finance it. In addition to the situations of recovering the compensations that have been paid. However, in research 2, I tackled the ways of compensation assessment. In the first subject of this research, I introduced the ways of determining the compensation, whereas, in the second subject, I studied the bases of compensation assessment. In addition to applying the rule of the loss afflicted upon the creditor and the gains he/ she missed. Furthermore, I specified the compensation assessment for the moral damages.

May Allah Grant us Success and Guidance

University of Bahrain

Collage of Law



Private Law Department

“Compensation for Accidents Caused by Uninsured Vehicles in Light of the Bahraini Law”

“A Comparative Study”

A Thesis submitted in Partial fulfillment of the Requirements for the
Master's degree In the (private law)

Submitted by

Safwan Mohammed Ali Alasri

University ID : 20034408

Supervised by

Dr. Salah Mohamed Ahmed Diab

(Associate Professor of civil law)

University of Bahrain

Kingdom of Bahrain

March 2017