

التنظيم القانوني للمسؤولية والتأمين الإلزامي عن حوادث المركبة لصالح الغير دراسة مقارنة

علاء حسين جبار

بإشراف الدكتور/ رضا محمدي

استاذ مساعد في مؤسسة الامام الخميني للتعليم والبحث العلمي / ايران / قم

Rbnmw@yahoo.com

برزت في الآونة الأخيرة حركة واسعة وملموسة بالأخص في جانب الاستيراد، وأخذت عملية استيراد المركبات بشتى أنواعها الثقيلة والخفيفة مجالاً واسعاً، بحيث قلماً تجد أسرة أو عائلة لا تملك مركبة، وفي العوائل من المركبات بعدد أفراد أسرتها أو أكثر، فزادت حوادث السير واصبحت الدعاوى تتراكم على محاكم الجنايات والجنح والمحاكم المدنية بكثرة، وجدير بالذكر أن المحاكم لم تقصر النظر في تلك الدعاوى وحسمها، من حيث العقوبات الجزائية، والتعويضات المدنية، ولا سيما إذا كان مرتكب الحادث وصاحب الوسيلة معروفان، إلا أن هناك حوادث حدثت ووقعت على المواطنين واموالهم مرتكبها مجهول ولا يعرف الوسيلة التي ارتكبت بها الحادث، مما يصعب على السلطات المختصة من القاء القبض على الفاعل واتخاذ الاجراءات القانونية بحقه، هذا ما سبب اشكالية كبيرة عن عدم القدرة في تحديد المسؤول عن تلك الحوادث، وعدم امكانية تعويض المتضررين مادياً وجسمانياً بسبب مجهولية مرتكب الحادثة، ويعزى لنظام التأمين تغطية التكلفة الفادحة التي تتسبب بها حوادث المركبة في الأرواح والممتلكات، باعتباره أبرز وسائل حماية مستخدمي الطريق وضمان حصول المضرور من حوادث المركبة على التعويض الذي يجبر الضرر الذي لحق به، وأكثر الأنظمة الفاعلة في دفع قائدي المركبة الى الالتزام بأنظمة المرور نظراً لحرمانه المخالف لأنظمة المرور أو المخل بالواجبات والقيود الواردة في وثيقة التأمين من الاستفادة من الحماية التي يوفرها للذمة المالية للمؤمن له المتسبب في الحادث المروري لذلك جعلت أغلب التشريعات التأمين عن المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبة إجبارياً، وجعلت إصدار ترخيص تسيير المركبة متوقفاً على وجود وثيقة تأمين، بحيث لا يخشى على المضرور من حوادث المركبات ضياع حقه أو التأخر في الحصول عليه عند إفسار المؤمن له.

أهمية البحث

يحتل الموضوع أهمية بالغة لارتباطه بالحفاظ على الحق في الحياة وجبر الضرر الناتج عن حوادث المركبة، إذ أصبحت المركبات من أكثر الأشياء إحداثاً للضرر إذ تطالعا الجزالة الوطنية والجهات الرسمية عن جسامه الأضرار المادية والجسدية والمعنوية التي تنجم عن حوادث المركبات، هذا ما جعل التشريعات الحديثة توليها اهتماماً بالغاً وتقر التأمين الإلزامي على المسؤولية المدنية لحماية المضرور بوصفها آلية قانونية تسمح بتوفير الحماية الضرورية للمتضرر عن طريق طرف ثالث يتمثل في مقاولات التأمين، التي تعمل على تعويضه عن الأضرار اللاحقة به، وفرض التأمين في بعض المجالات.

أهداف البحث

١. بيان الحماية المدنية للمتضررين من حوادث المركبات.
٢. بيان التنظيم والاساس القانوني عن تعويض المتضررين منها المادية والجسدية
٣. إبراز نقاط الخلل والنقص في القانون العراقي والفرنسي المتعلق بها.
٤. الوقوف على سبل حلها من خلال تقصي القوانين العراقية والفرنسية.
٥. بيان المسؤول عن تعويض المتضررين من جراء تلك الحوادث التي تحدث من خلال تلك المركبات المجهولة، حيث يبقى المتضرر دون تعويض يذكر، وهذا يعد فراغاً تشريعياً مما يقتضي تداركه.

أسئلة البحث

السؤال الرئيسي: ما هو التنظيم القانوني للتأمين عن حوادث المركبة لصالح الغير في كل من العراق وفرنسا؟

الأسئلة الفرعية

١. ما هو التنظيم القانوني للمسؤولية والتأمين الإلزامي عن حوادث المركبة لصالح الغير دراسة مقارنة بين العراق وفرنسا ؟
٢. ماهي مظاهر الحماية الاجتماعية لصالح الغير في التأمين عن حوادث المركبة دراسة مقارنة بين العراق وفرنسا ؟

فرضيات البحث

الفرضية الأصلية: أن التنظيم القانوني للتأمين عن حوادث المركبة لصالح الغير تكون عن طريق اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة بحق الفاعل ويعزى لنظام التأمين لتغطية تكلفة الحوادث ولتعويض المتضررين.

الفرضيات الفرعية

١. ان التنظيم والأساس القانوني للمسؤولية والتأمين الإلزامي عن حوادث المركبة وحمايته يعتبر نوع من التأمين على الأضرار وتكون ذات تقنية قانونية لإلزام الفاعل بالتأمين وحماية الطرف الآخر قانونياً.

٢. ان مظاهر الحماية الاجتماعية لصالح الغير في التأمين عن حوادث المركبة فبواسطتها يتحمل المؤمن التبعات المالية التي ترتبها مسؤولية المؤمن له نتيجة رجوع الغير عليه بالمسؤولية بسبب الأضرار اللاحقة به، فيكون ضامناً حقيقياً للضحية عن الأضرار التي تلحقها بسبب مسؤولية المؤمن له، فالتأمين ليتمكن المؤمن له من توفير التعويض للضحية ويتكفل بإصلاح الضرر الذي لحقها ويضمنها من ماطلة وإعسار المؤمن له المسؤول.

منهجية البحث

تم الإعتماد على منهج الوصفي التحليلي في هذه الدراسة عن طريق تحديد جملة من الضوابط التي تحدد التنظيم القانوني للتأمين عن حوادث المركبة لصالح الغير وقد حاولت أن أوظف المنهج التحليلي للوصول إلى المعنى الحقيقي للتنظيم القانوني للتأمين في حوادث المركبة للكشف عن كل ما يخص موضوعنا ومقارنته بين العراق وفرنسا.

المبحث الأول التنظيم والأساس القانوني للمسؤولية في كل من العراق وفرنسا

بالرغم من التطور الكبير الذي حل بقواعد المسؤولية عن الأشياء الجامدة أو الغير حبة نتيجة ما بذله القضاء العراقي والفرنسي من جهود والتي برزت من خلال أحكامه الصادرة في القضايا المعروضة أمامه والتي كان يهدف منها إلى حماية المتضرر من الحوادث الناجمة عن فعل الأشياء الجامدة من بينها السيارات وخاصة بعد أن وجد ضالته وأسس عليها نظريته في المسؤولية عن الأشياء فيما باعد بينها وبين الأساس التقليدي الذي يقيم المسؤولية على الخطأ والاتجاه إلى إقامة المسؤولية على أساس موضوعي هو تحمل التبعة.

المطلب الأول التنظيم القانوني

إذا توفرت أركان المسؤولية المدنية من خطأ وضرر والعلاقة السببية بينهما، فهنا يمكن القول بأن المسؤولية قد تحققت عليه وترتب عليهما حكمها وهو وجوب التعويض، إذ يلزم بتعويض المضرور وجبر الضرر الذي أصابه نتيجة حوادث السيارات. فالتنظيم القانوني في المسؤولية المدنية قد تلحقها بعض الأوصاف أو الاتفاقات التي تعدل منها إلى حد كبير أو قليل، فقد يحصل الاتفاق بين اطراف العلاقة على تعديل أحكامهما تشديداً أو تخفيفاً أو إعفاء، وقد ينصب الاتفاق على تقدير مبلغ التعويض مقدماً قبل تحقق الضرر، أو يقوم الاتفاق على أن يقوم شخص آخر بتعويض المضرور عما يقع من ضرر بفعل المسؤول. والتعويض هو الأثر المترتب على قيام المسؤولية المدنية والذي يستطيع المضرور أو من له حق المطالبة به أقامته الدعوى أمام القضاء للحصول عليه باعتباره بديلاً للضرر الذي لحق به وقد يترك للقضاء مسألة تحديد مقدار التعويض متى ما رفع المضرور الدعوى على محدث الضرر يطالبه من خلالها بتعويض الضرر الذي لحق به بسببه هذا ما لم يجر تحديد مقدار التعويض اتفاقاً بين المضرور ومحدث الضرر، ويعد التعويض الذي يستحقه المضرور بصورة عامة قد يتولى المتعاقدان تقديره مسبقاً ويسمى بالتعويض الاتفاقي أو الشرطي الجزائي^١. وقد يقوم القانون بتقديره ويسمى (بالتعويض القانوني)، وقد يتولى القاضي تقديره ويسمى (بالتعويض القضائي). توجد أمام القضاء طرق متعددة لتعويض الضرر وان اختيار أي واحد من هذه الطرق في التعويض تحقق الغاية عن الأضرار التي تحدثها حوادث السيارات، لكن الأمر يتعلق بالضرر الجسمي أو المعنوي كما هو الحال في الأضرار التي تنشأ عن حوادث السيارات. لذلك سوف نتناول في هذا الفرع التعويض العيني، والتعويض بالمقابل. أولاً: التعويض العيني، ويقصد به الوفاء بالالتزام عينياً، ويقع ذلك كثيراً في نطاق المسؤولية فالتعويض العيني يعتبر افضل من التعويض بمقابل، ويعد أكثر انسجاماً بما يهدف اليه التعويض، لأنه يؤدي إلى إصلاح الضرر وإزالته بدلاً من إبقائه وإعطاء المضرور مبلغ من المال عوضاً عنه. بيد أن حرية القاضي في الحكم بالتعويض عينياً ليس مطلقاً بل تتقيد بالشروط التالية^٢:

١- ان يكون التعويض العيني مكتوباً .

٢- ان يكون ذلك الطلب من المضرور .

٣- ان لا يكون التنفيذ العيني إرهاباً للشخص الذي احدث الضرر . أما التعويض بمقابل ان هذا النوع من التعويض ينتج من حوادث السيارات والتي يمكن ان يرجع اليه صاحب الضرر حظراً لكون التعويض العيني يبدو عسيراً في مجال التعويض عن حوادث السيارات هنا ان يكون التعويض بمقابل ، وقد يكون هذا التعويض نقدياً أو غير نقدياً:

أ- التعويض النقدي: ويقصد به متى ما تضمن الحكم الصادر به الزاماً محدث الضرر يدفع مبلغ نقدي للمضروب جبراً للضرر الذي أصابه، وإصلاح الضرر، وأن السبب في ذلك يعود إلى ان النقود تعتبر وسيلة للتبادل في إصابات حوادث السيارات .

ب- التعويض غير النقدي والمقصود بالتعويض غير النقدي عن إصلاح الضرر نتيجة حوادث السيارات هو ان تأمر المحكمة بأداء أمراً معيناً على سبيل التعويض، بذلك يستطيع من ألحق به الضرر أن يلجأ إلى القضاء طالباً التعويض عن ذلك، ويجوز للمحكمة في هذه الحالة أن تأمر على سبيل التعويض ما لحق الشخص من الضرر الأدبي الذي أصابه نتيجة حوادث السيارات، وان هذا النوع من التعويض لا هو بالتعويض النقدي الذي يلزم فيه السؤل بدفع مبلغ من النقود، ولا هو بالتعويض العيني الذي يتضمن إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر. وعلى القاضي أن يستخدم ما لديه من خبرة وان يتبع وسائل حديثة ومناسبة في تقدير التعويض، وتحديد عناصره على النحو الذي يراه مناسباً على تقدير الضرر، وعليه الاستعانة برأي الخبراء، وأن يقدر وقت تقدير التعويض الذي يستحقه المضروب، لذلك فعليه أن يراعي الضرر المباشر وعناصر التعويض، فعملية تقدير التعويض يكون من خلال النصوص القانونية، حيث يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر، فاذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد منصوص عليه في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، فيشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، شرط ان يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به ولتقدير التعويض عناصر أساسية أهمها الآتي⁵ :

١ - مراعاة الظروف الملازمة للضرر نفسه من حيث الزمان والمكان، ملاحظاً فيها حالة المضروب والمسؤول، في حين ذهب الأستاذ السنهوري وغيره إلى ملاحظة المضروب دون المسؤول لجبر الضرر الذي أصاب المضروب .

٢ - مراعاة حسن النية وهذا العنصر خاص بالمسؤولية العقدية، وذلك لان العبرة في المسؤولية التقصيرية يتوافر أركانها الثلاث من خطأ وضرر والعلاقة السببية .

٣-مراعاة تغير الضرر، فعلى سبيل المثال، اذا كان الضرر الواقع يوم الحادثة يتمثل في كسر ساق المضروب نتيجة حادث السيارة ولكن عند مطالبته بالتعويض كان الكسر قد تطور واصبح اكثر خطورة، حيث انقلب إلى عاهة مستديمة عند صدور الحكم. فان سلطة القاضي في تقدير الحق للمضروب في التعويض، حيث لقاضي الموضوع ذلك، بالإضافة إلى تحديد طريقة التعويض التي يراها لازمة لجبر الضرر مادياً كان ام معنوياً. فهذه التدابير القانونية ليس بها أي نوع من أنواع مخالفة لقواعد الشريعة وأحكامها ومبادئها. اذن نستنتج مما تقدم أعلاه ان تقدير التعويض عن الضرر الذي يحدث عن حوادث السيارات يرجع إلى علاقة عناصر ذلك التعويض ومصادرها وهي القانون، والقضاء، والاتفاق وقت تقدير التعويض وان الهدف من التعويض في المقام الأول هو جبر الضرر وإصلاحه، لذلك كانت قيمة الضرر هي العامل الأساس في تحديد المبلغ الذي يستحقه المضروب نتيجة حوادث السيارات، أي ان الأصل في التعويض هو إصلاح الضرر من وقت استكمال أركان المسؤولية من خطأ وضرر والعلاقة السببية، بمعنى ان هذا الحق لا يتم تحديده إلا وقت إصدار الحكم، مما يدل ذلك على ان وقت تقدير التعويض يكون من وقت إصدار الحكم.

المطلب الثاني الأساس القانوني

يقصد به السبب الذي من اجله يضع القانون تعويض الضرر الحاصل على عاتق شخص معين، وعلى هذا النحو فإن فكرة تحديد أساس المسؤولية عن الأشياء الغير الحية تحضى بعناية لدى الفقه والقضاء إلى درجة تعدد النظريات، كالنظرية الشخصية فلا يمكن أن نطلق لفظ المسؤولية عن حوادث السيارات، إلا في حالة ارتكاب الشخص خطأ سواءً كان هذا الخطأ تقصيري يفترض النية في الإضرار، أو كان خطأ في حالة الإهمال أو قلة الإحتراف. المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات مجرد تطبيق للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية التي تقوم على فكرة الخطأ أين يسأل سائق السيارة عما تحدثه السيارة من أضرار وان كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض^٦. وأن الخطأ الشخصي يتكون على ركنين وهما، الركن المادي وهو عبارة عن الإخلال بالالتزام القانوني العام بعدم الإضرار بالغير، أما الركن الثاني فهو الإدراك أي يكون الشخص مدركاً لأعمال التعدي التي قام بها سواء بقصد أو وقع الحادث بغير قصد. وكل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء وعلى هذا الأساس القانوني يتضح أنه لا يمكن للحارين نفي الخطأ إلا بإثباته السبب الأجنبي. كل ما هو جدير بالذكر، أن المضروب يعفى من إثبات الخطأ لأنه مفترض أحيانا وثابتاً أحياناً أخرى لذلك سنتطرق إلى نظرية الخطأ المفترض، ونظرية الخطأ في الحراسة ونظرية الخطأ المفترض تقوم هذه النظرية على أن السيارة متى أحدثت ضرراً للغير، فإن المضروب يستحق تعويضاً عما أصابه من ضرر دون أن يلزم بإثبات خطأ

الحارس بمفهوم المخالفة أن المضرور لا يكلف بإثبات الخطأ لأنه مفترض ولكّنه يكلفه بإثبات الشروط التي تتحقق بها المسؤولية عن الأشياء الغير الحية فيجب عليه أولاً أن يثبت أن المدعى عليه هو حارس الشيء الذي أحدث الضرر، والمفروض هنا أن الحارس هو المالك الحقيقي للسيارة، غير أنه يمكن أن يثبت أن حراسة الشيء قد خرجت من يده إلى يد شخص آخر وعند إذن يكون هذا الشخص هو المسؤول. أبرز مثال على ذلك، أن يقوم سائق السيارة بإحداث ضرر لأحد العابرين في الطريق، بالتالي فالمضرور في هذه الحالة غير ملزم بإثبات الخطأ لأن الخطأ مفترض من جانب السائق بدون إثبات من المدعي. المشرع أقام قرينة قانونية على خطأ الحارس، بحيث لا يكلف المضرور بإثبات الخطأ^٧. وإنما يجب عليه أن يثبت فقط الضرر وعلاقة السببية بين الشيء والضرر، فهذه القرينة لا يمكن هدمها من طرف الحارس إلا بإثباته السبب الأجنبي وأن الافتراض لا يقبل إثبات العكس وذلك لأن الضرر لم يحدث إلا لأن زمام الشيء قد أقلت من يده وهذا الإفلات هو عين الخطأ، وقد ثبت الإفلات بدليل وقوع الضرر فلا حاجة للإثبات العكس لأنه خطأ قد تم إثباته ولا يتصور إذن أن يثبت عكسه وأن كل خطأ مفترض افتراضاً لا يقبل إثبات العكس هو خطأ ثابت لا خطأ، مفترضاً، ولكنه على نحو خاص فقد تدخل القانون لجعله خطأ ثابتاً بأن جعل حدوث الضرر دليلاً على إفلات الشيء من الحراسة علماً بأن هذا الإفلات كان السبب في إحداث الشيء ضرراً لم تتحقق الغاية وكان هذا هو الخطأ، ولكن لم نصل إلى هذه النتيجة إلا عن طريق دليل ولقد تعرضت هذه النظرية إلى إنتقادات في عدة جوانب منها أن الإدعاء بقرينة الخطأ المفترض هي أساس المسؤولية عن الأشياء إدعاء باطل، أي أن هذه القرينة تتناقض وأن القرائن القانونية هي قرائن بسيطة أو أنها لا تكون قاطعة إلا بنص صريح وهذا ما لا نجده في شأن القرينة في المسؤولية عن الأشياء وزيادة على ذلك أنه هناك عدة طرق لهدم قرينة الخطأ، فأحياناً يكتفي المسؤول وهو سائق السيارة بإثباته عدم الخطأ وأحياناً يجب عليه إثبات حدوث الضرر نتيجة السبب الأجنبي^٨. نظرية الخطأ في الحراسة (الخطأ الثابت) حسب هذه النظرية حارس الشيء هو سائق السيارة، فيجب أن يكون ملتزماً قانونياً ومحدداً، بمعنى أن لا يحدث ذلك الشيء (السيارة) ضرراً للغير، ويكون الإلتزام بتحقيق غاية وهو ألا يلحق الضرر بالغير وأن حارس الشيء أخل بالتزامه في الحراسة وهذا ما ينطبق على حوادث السيارات، فبمجرد وقوع حادث السيارة وتحقق الضرر فإنّه يثبت عن ذلك خطأ سائق السيارة لأن السيارة في هذه الحالة أقلت من رقابة الحارس، وعلى ذلك يمكن أن نقرر أنها مسؤولية مفترضة تقوم على أساس خطأ ثابت في الحراسة على هذا الأساس، فإن الخطأ الثابت يتحقق بمجرد وقوع الضرر فيصبح الحارس قد أخل بالتزام الحراسة وهذا هو فحوى نظرية الخطأ في الحراسة ويجب على المضرور وفقاً لهذه النظرية أن يثبت بأن زمام السيارة قد أقلت من يد سائق السيارة، فإن إستطاع إثبات ذلك فلا يمكن للسائق نفي الخطأ، إلا إذا أثبت أن الضرر قد حدث بسبب أجنبي لا يمكن توقعه^٩. برغم ما جاء به أنصار نظرية الخطأ الثابت، إلا أن رأيهم لم يسلم من الإنتقاد ومن بين هذه الإنتقادات الموجهة إليهم نجد أن الإدعاء بفكرة الخطأ الثابت ما هو إلا إبداع لمجرد الدفاع، بدليل أنه لم تنظمه نصوص خاصة تؤيده عن ذلك. زيادة عن ذلك، الخطأ في الحراسة الذي قررتّه هذه النظرية وهو الإخلال بواجب الحيلة والحراسة وإن صح إعتباره خطأ فإنّه لا تتوافر فيه عناصر الخطأ اللازمة أي العنصر المادي والمعنوي وفي هذه الحالة يوجد العنصر المادي فقط. كذلك إلزام الحارس بمنع الشيء من الإفلات من الرقابة هو التزام مبالغ فيه أي لا يمكن القول بأن هناك التزام قانوني موضوعه منع الشيء من الإفلات وإحداث ضرر للغير^{١٠}. أما النظرية الموضوعية فتقوم هذه النظرية على أن الخطأ ليس أساساً للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارة، وإن عنصر الضرر كأساس لقيام المسؤولية الناجمة عن حوادث السيارات، رغم أن المسألة فيها خلاف في هذه النظرية، لذلك رجح جانب من الفقه نظرية تحمل التبعة، ومنهم من لجأ إلى نظرية الضمان

١ - نظرية تحمل التبعة أو المخاطر حسب هذه النظرية، فإن حارس السيارة يسأل ويلزم بتعويض عما تسببه للغير من أضرار بدون حاجة إلى البحث عن فكرة الخطأ، وأساس ذلك هو تحمل التبعة وأن إرتباط المسؤولية المدنية بفكرة الخطأ كانت فكرة قديمة، وأساس المسؤولية في نظرهما يكمن على فكرة المخاطر. وإن المسؤولية عن حوادث السيارات طبقاً لهذه النظرية تتحقق متى أحدث الشيء (السيارة) الموجود تحت حراسة المسؤول ضرراً للغير، في هذه الحالة المضرور غير مطالب بإثبات خطأ وإنما يشترط أن يثبت علاقة السببية بين الضرر الذي أصابه، والشيء الذي أحدث الضرر. يتبين لنا من هذا المنطلق، أن المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات وفقاً لنظرية تحمل التبعة ليست مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ الشخصي، بل هي مسؤولية موضوعية تقوم على إستناد عمل الشخص وفعله. الجدير بالذكر أن هذه النظرية لها صورتان إحداهما عامة مطلقة وتسمى بنظرية تحمل المخاطر المستدثة، وبموجبها يكون الشخص مسؤولاً عن النتائج الضارة التي تترتب عن أي نشاط يقوم به، أما الصورة الثانية وهي خاصة مقيدة تسمى الغرم بالغنم وبحسبها ويسأل الشخص عن النتائج الضارة لنشاطه فقط في كل حادث سير سبب أضراراً جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص

المسؤول مدنيا عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث^{١١}. وأن المسؤولية عن الأشياء غير الحية تقوم على أساس موضوعي لا يقيم وزنا للخطأ مهما كان نوعه وبعبارة أخرى فإنها تقوم على تحمل التبعة، إذ ليس من المنطق ولا من العدالة حتى ولا من الأخلاق أن يحرم المضرور من التعويض وان الأخذ بالمسؤولية التي تقوم على تحمل التبعة، فيكون التعويض للمتضرر تلقائيا والزاميا وثابتا ولا مجال لسلطة التقديرية للقاضي فيه، سواء كان قاضيا مدنيا أو جزائيا وإن نظام المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات أصبح لا يعتمد على العناصر الأساسية والتقليدية التي يقوم عليها التعويض في المسؤولية المدنية وفقا لعناصر الخطأ، الضرر، العلاقة السببية^{١٢}.

٢ - نظرية الضمان فأنها المسؤولية عن الأشياء تقوم على أساس الإلتزام بالضمان لا على أساس فكرة الخطأ ولا على أساس تحمل التبعة، وأن المسؤولية بصفة عامة ما دامت تستهدف التعويض المدني، فيكفي تقرير التعويض للمضرور متى أُوذِيَ في حق من حقوقه الأساسية، كالإعتداء على سلامة جسمه . وعلى هذا الإتجاه فإن أستاذك يفرق بين نوعين من الحقوق من حيث جواز المساس بها من عدمه ويشمل الحق في الحياة، وفي سلامة جسم الإنسان وأمواله المادية، فبمجرد المساس بها يعتبر ضرر غير مشروع وهي الحقوق التي يسبب المساس بها أضرار إقتصادية أو أدبية أمثال ذلك، حق الإنسان في سلامة شرفه وهذه الحقوق قد يكون المساس بها مشروعا أو غير مشروع، وذلك بالنظر إلى الشخص محدث الضرر هل يملك حق إحدائه أم لا ويلزم أن يكون للحق في ضمان السلامة حماية مطلقة، كما في حالة المسؤولية عن فعل الأشياء، على أساس أن الأمر يتعلق بتعويض عن الأضرار المادية والجسدية. نظرية الإلتزام بالضمان تؤسس المسؤولية في التعويض، إلا أن ذلك لا يمثل سوى تطبيق لنظرية تحمل التبعة بحجة أنها لا تقيم المسؤولية على أية شروط، وإنما يكفي ذلك حدوث الضرر من الشيء السيارة. وان الأساس المزوج بالترويج بين نظرية الخطأ ونظرية المخاطر، نجد أنها تبدو مطابقة للقوانين الوضعية، وهو ما يعبر عنه بتزواج الأسباب وأن الخطأ رئيسي أصلي للمسؤولية وأن المخاطر تأتي في الدرجة الإحتياطية، في حين جعل البعض الآخر هو مصدر فكرة الضمان كأصل وفكرة الخطأ كأساس إحتياطي، لكن رغم ذلك تعرض الإتجاه التوفيقى إلى النقد وبهذا ظهر فشل كل محاولات الجمع بين فكرتي الخطأ وتحمل التبعة. ونجد أن كل من النظريات الشخصية والموضوعية أخفقت في وضع أساس للمسؤولية بسبب تضارب آراء الفقهاء، كما أنه في الواقع يستحيل تحديد أساسها لأن كل أساس قانوني مقترح لها معرض للنقد وأنه من العبث محاولة إيجاد أساس قانوني لها يسلم من النقد وبالتالي ينبغي القول بأنها مسؤولية من نوع خاص^{١٣}. وإتجه إلى تأسيس قيام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات على أساس مزوج مفاده الخطأ الثابت المفترض من جانب الحارس للسيارة كأساس أصلي، وجعل من فكرة الضمان التعويض كأساس إحتياطي لضمان حق المضرور للحصول على التعويض. وحاول القضاء الفرنسي تأمين التعويض للمتضرر بشتى الطرق فانتبه إلى الفقرة الأخيرة من المادة (١٣٨٤) التي تقرر مسؤولية الإنسان عن الضرر الذي يحدث بفعل الأشياء التي تحت حراسته وبذلك أستطاع أن يؤمن الحماية الكاملة لضحايا الآلة ومنها السيارة وذلك باعتبار حارس الشيء مسؤولاً عن الأضرار التي تقع بفعل ذلك الشيء وهكذا بعد أن كانت العبارة الأخيرة من المادة (١٣٨٤) من القانون المدني الفرنسي مهمة صارت حكماً مهماً يطبقه القضاء يومياً على الآف القضايا المعروضة أمامه وحقيقة الأمر أن التطور الذي مرت به المسؤولية عن الأشياء غير الحية كان تطوراً سريعاً وخطيراً قل أن نجد بين نظريات القانون نظرية تطورت بمثل سرعته وخطورته وإن كان القضاء الفرنسي قد فسر الفقرة الأخيرة من هذه المادة تفسير آخر غير ما كان يقصد واضعوا هذا القانون سنة ١٨٠٤ فكان قضاء اجتهاد لا قضاء تفسير وكانت حجتهم في ذلك هو لمواجهة حاجة المجتمع والتطور الإقتصادي الحاصل آنذاك^{١٤} وقد أقام القضاء الفرنسي المسؤولية عن الأشياء غير الحية في بادئ الأمر على أساس الخطأ المفترض افتراضاً قابلاً لإثبات العكس ولكن نتيجة لكثرة الحوادث وكثرة ما ينتج عنها من أضرار جعلته يعدل عن هذا الأساس فأصبح يقيم المسؤولية على أساس الخطأ المفترض افتراضيا غير قابل لإثبات العكس إذن فالخطأ هنا هو خطأ مفترض لا يكلف المضرور إلا بإثبات ان الضرر قد حدث بفعل السيارة فهو خطأ مفروض فرضاً قانونياً قاطعاً غير قابل لإثبات العكس فليس لحارس السيارة أن يثبت انه لم يصدر منه أي خطأ ولا يمكن ان تنتقي مسؤوليته إلا إذا ثبت السبب الأجنبي أي ان لا ضرر قد حدث نتيجة قوة ظاهرة أو حادث فجائي أو خطأ المصاب نفسه أو خطأ الغير هذا بالنسبة لموقف المشرع الفرنسي . وإن العديد من القوانين المدنية الوضعية كالقانون المدني الفرنسي وقد أسست المسؤولية عن حوادث السيارات على أساس فكرة الخطأ في الحراسة وهو خطأ مفترض افتراضاً قانونياً قاطعاً لا يقبل إثبات العكس وليس لحارس السيارة دفع المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي فقط. أما بالنسبة لموقف القانون المدني العراقي من المسؤولية عن حوادث السيارات فقد شذ عن هذا الاتجاه لأن العراق لم يمض في هذه المسؤولية إلى المستوى الذي وصلت إليه هذه التقنيات ، لاسيما وإن العراق لم يكن عندما وضع القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ في مرحلة التصنيع فأسس

المسؤولية^{١٥}، وضعت على أساس الخطأ المفروض فرضاً بسيطاً قابلاً لأثبات العكس ومن هذه المسؤوليات وان المسؤولية التقصيرية وهي التي تؤسس مبدئياً من قواعدها لتعويض المصابين جراء حوادث السيارات خاصة عند غياب أي التزام عقدي، أي عقد النقل بين أطراف العلاقة القانونية على اعتبار ان حوادث السيارات تعتبر المجال الواسع لتطبيق وتجسيد قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء. ولا يزال أساس المسؤولية التقصيرية عن حوادث السيارات يخضع القواعد المسؤولية المدنية، وأن مسؤولية حارس الشيء قوامها الخطأ المفترض في الرقابة وعدم العناية الخاصة التي تتطلبها حراسة الأشياء، حيث ان المسؤولية على الأشياء قرينة قاطعة لا يمكن دفعها إلا بإثبات العكس، أي ان الضرر يرجع إلى سبب اجنبي، أما لحادث مفاجئ أو قوة قاهرة، أو خطأ المضرور أما المسؤولية العقدية، عندما تتوفر شروط المسؤولية العقدية في مجال حوادث السيارات لناقل الأشخاص، فان صاحب السيارة يلتزم بتحقيق نتيجة بمعنى انه يضمن سلامة الأشخاص أي الالتزام بتحقيق نتيجة. أما النقل بالمجان، فالفقه الفرنسي مستقر على أن مسؤولية الناقل بالمجان تقوم على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية المتعلقة بالخطأ المفترض حيث نصت المادة ١/١٣٨٤ من القانون المدني الفرنسي على انه لا بد أن نبين بان الناقل بالمجان يكون محمي بالتأمين الإلزامي على العربات البرية حيث تم الاقتراح على استبدال نظام التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بنظام التأمين المباشر عن حوادث السير مع إعطاء الطابع التعويضي ليضمن تعويض جميع الأضرار. وبذلك يستطيع الشخص الذي تكون السيارة تحت تصرفه ان يتخلص من المسؤولية بنفي قرينه الخطأ هذه أو بإثبات السبب الأجنبي، فهو ينفي قرينه الخطأ إذا أقام الدليل على أنه قد بذل ما ينبغي عليه بذله من العناية في منع وقوع الضرر^{١٦}.

المبحث الثاني التأمين الإلزامي لحوادث المركبة ونطاق حمايتها في كل من العراق وفرنسا

إن قانون التأمين الإلزامي يكون أساس قيام علاقة قانونية بين المؤمن والمؤمن له بدلاً من العلاقة العقدية التي كانت أساس العلاقة في القانون القديم وبمقتضى هذه العلاقة أصبحت السيارات مؤمنة تلقائياً دون حاجة لإصدار وثيقة تأمين واعتبار الوصل المبرز باستلام قسط التأمين دليلاً على الامتثال للقانون وبهذا تم تبسيط الإجراءات واستبعدت الشكلية واعتمد القانون الجديد نظرية تحمل التبعية في المسؤولية كأساس للالتزام المؤمن بدفع التعويض بدلاً من اعتماد المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس^{١٧}.

المطلب الأول التأمين الإلزامي لحوادث المركبة

لقد عزز المشرع العراقي المسؤولية بقواعد التأمين فقد اصدر قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم (٥٢) لسنة ١٩٨٠ بعد ان الغى قانون التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات رقم (٢٠٥) لسنة ١٩٦٤ فقد جاء من الأسباب الموجبة إن المبادئ والأسس التي تضمنها هذا القانون أصبحت غير منسجمة مع التطورات الواسعة التي شهدتها العراق في المجالات الاقتصادية والاجتماعية فقد كان الهدف منه توفير الحماية الإلزامية لمالكي السيارات لما يتعرضون له من مسؤولية مدنية بسبب استعمال سياراتهم دون ان تصل تلك الحماية الحد الذي يضمن للمواطنين الحماية الشاملة عند تضررهم بسبب حوادث السيارات وتكمن أهمية التأمين في التكامل والتكافل الاجتماعي من خلال الحصول على التعويض المناسب عند حدوث إصابة أو ضرر سواء كانت مدنية أو وفاة من حوادث السيارات، اذ لا يسمح لقانون الشركات التأمين لامتناع عن دفع قيمة التعويض المستحق للمتضرر حتى في الحالات التي يثبت فيها إخلال المؤمن له، فحالة التأمين الإلزامي يعتبر بمثابة الأمان من حوادث الطرق^{١٨}. اذن لا بد من التزام قانون الشركة بسداد مبلغ التأمين إلى المتضررين أو ورثته بصرف النظر عن الحكم القضائي، لان هذا ما أقره قانون التأمين الجديد من المسؤولية الناشئة عن حوادث مركبات السريع في فرنسا ويكفي فقط تحقق الخطر المؤمن عليه ليدخل في اطار التسوية الودية بين المتضررين وشركات التأمين وتغطية الأضرار بشرط إثبات الخطأ بحكم قضائي وهناك حالات لا يقر فيها التعويض حالة عدم معرفة السيارة المسؤولة عن الحادث، وعدم وجود تأمين على السيارة لصالح الغير، وحالة وجود حادث للمركبات المغطاة من حالات الترخيص، وفي حالة إفسار شركة التأمين سواء كلي أو جزئي، وحالات تصدر من مجلس الهيئة المراقبة على التأمين. وقد بني قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم (٥٢) لسنة ١٩٨٠ على أساس قيام علاقة قانونية بين المؤمن والمؤمن له بدلاً من العلاقة العقدية التي كانت أساس العلاقة في القانون القديم وبمقتضى هذه العلاقة أصبحت السيارات مؤمنة تلقائياً دون حاجة لإصدار وثيقة تأمين واعتبار الوصل المبرز باستلام قسط التأمين دليلاً على الامتثال للقانون^{١٩} وبهذا تم تبسيط الإجراءات واستبعدت الشكلية كذلك فقد اعتمد القانون الجديد نظرية تحمل التبعية في المسؤولية كأساس للالتزام المؤمن بدفع التعويض بدلاً من اعتماد المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس وذلك انسجاماً مع ما ورد في قانون إصلاح النظام القانوني رقم (٣٥) لسنة ١٩٧٧ كذلك جاء من الأسباب الموجبة إن القانون الجديد وسع من نطاق شموله فلم يستثن إلا بعض الحالات التي لا يمكن احتوائها وذلك لعدم انسجامها

مع العدالة أو يتجلى فيها الاقتران مثل الإصابات البدنية التي تصيب الشخص بسبب فعله العمدي أو أية إصابة بدنية تصيب السائق في غير حالات الاصطدام أو انقلاب السيارة وبذلك فإنه يكون قد وسع من قاعدة المتضررين الذين سيستفيدون من هذا القانون كما وفر هذا القانون ولأول مرة الحماية التأمينية للمتضررين من جميع السيارات دون استثناء . ونحن برأينا إن هذه التدابير التي قد اتخذها المشرع العراقي قد تقلص من عدد حوادث السيارات التي قد تكون قاتلة في معظم الأحيان إلا أن مشكلة حوادث السيارات تظل قائمة ولا يمكن القضاء عليها خاصة بعد دخول العدد الهائل من السيارات إلى العراق^{٢٠} حيث ظهرت عوامل زادت من تكاليف شركات التأمين المحلية وأوجدت مدفوعات إضافية، وذلك بسبب الارتفاع الكبير في أسعار قطع غيار السيارات، وعدم توفر هذه القطع، ما انعكس ذلك إلى الزيادة في أقساط التأمين على السيارات، وفي الوقت نفسه يجب النظر بشفاافية عن حوادث السيارات حيث تشكل نسبة كبيرة من مطالبات التعويض عن الأضرار الناجمة عن هذه الحوادث، ومن الأسباب الموجبة لصدور قانون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات رقم ٢٠٥ لسنة ١٩٦٤، كان الهدف منه توفير الحماية الإلزامية لمالكي السيارات عما يتعرضون له من مسؤولية مدنية بسبب استعمال سياراتهم دون ان تصل تلك الحماية إلى الحد الذي يضمن للمواطنين الحماية الشاملة عند تضررهم بسبب حوادث السيارات. وبعد ان تطور القطر اقتصادياً واجتماعياً، فقد ضاق القانون السابق والزم النظر في أسسه، حيث صدر قانون إصلاح النظام القانوني رقم ٣٥ لسنة ١٩٧٧، حيث سمح بتوسيع القانون من نطاقه إلا انه اشتمل على بعض الحالات التي لا تتسجم مع العدالة، أو الإصابات البدنية التي تصيب الشخص، بسبب فعله العمدي لذلك وفر القانون ولأول مرة الحماية التأمينية للمتضررين من جميع السيارات دون استثناء، فقد شمل السيارات المجهولة الهوية كما شمل تعويض الحالات التي قد تسببها سيارات الجيش وقوى الأمن الداخلي، وبسبب تعرض المواطنين في العراق إلى الأضرار الناتجة عن استعمال السيارات غير العراقية عند دخولها العراق، واحتمال عدم تمكنهم من الحصول على تعويض من مالكي تلك السيارات، فقد وفر القانون الحماية لهم^{٢١}.

المطلب الثاني نطاق الحماية التي يوفرها التأمين الإلزامي عن حوادث المركبة

إن الأنظمة الفعالة في حماية مستخدمي الطريق وتوفير السلامة المرورية لهم، ومن ضمنها نظام التأمين الإلزامي في قانون المرور حيث جعله إجبارياً عند إصدار ترخيص المركبة الآلية أو تجديده وللوقوف على مدى الحماية التي يوفرها نظام التأمين الإلزامي للمتضررين من حوادث المركبة، يجب أن نتعرف على نطاق التأمين الإلزامي من حيث المركبات الخاضعة له، والأضرار التي تلتزم شركات التأمين بتغطيتها، وإن التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات، لتسجيل أية مركبة بإدارة المرور والترخيص بوزارة الداخلية، أن يرافق طلب التسجيل وثيقة تأمين سارية المفعول طوال مدة تسجيل المركبة^{٢٢}. الدراجات الآلية والهوائية والعربات وإن ترخيص و تسجيل المركبات ومن ضمنها التأمين على الدراجات الآلية والهوائية والعربات إلا إذا صدر قرار من وزير الداخلية بصرانها عليها. والدراجة النارية وهي مركبة مزودة بمحرك آلي تسيير بواسطته ولها عجلتان أو ثلاث ولا يكون تصميمها على شكل سيارة ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء وقد يلحق بها صندوق. أما الدراجة الهوائية فهي مركبة ذات عجلتين أو أكثر تسيير بقوة ركبها ومعدة لنقل الأشخاص فقط ويجوز استعمالها في نقل الأشياء على أن يلحق بها صندوق وتسيير بقوة الحيوان أو الإنسان ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء، اما المركبات التي تحمل لوحات فحص استنتت المركبات التي تحمل لوحات فحص من إجراءات التسجيل وشروطه لمدة اسبوعين ولم يرد ما يلزم من يتقدم بطلب لوحات الفحص بأن يقدم وثيقة تأمين للحصول عليها مركبات قوة دفاع وأن يعفى المركبات ذات الاستعمال الخاص أو غيرها من المركبات من شهادات التسجيل أو من شروطها وإجراءاتها أو من الرسوم المقررة كلها أو بعضها وبذلك نجد أن المشرع قد ذهب إلى تقييد تسجيل وترخيص أنواع المركبات بتقديم وثيقة تأمين سارية المفعول بما فيها مركبات الديوان الملكي، والمركبات الحكومية ومركبات الهيئات والمؤسسات التابعة لها، ومركبات الهيئات السياسية والقضائية، ولم يستثن منها إلا مركبات قوة الدفاع والمركبات التي تحمل لوحات فحص بشكل مؤقت. موسعا لنطاق الحماية المقررة للمتضررين من حوادث المركبات بتوسيع مجال التأمين الإلزامي من حيث المركبات الخاضعة له^{٢٣}. لتخضع لنظام قانوني واحد وهو نظام التأمين الإلزامي والهدف من جعل التأمين على المركبات إلزامياً هو توفير الأمان لمالك المركبة مما تسببه له عند الحادث من مسؤولية مدنية وتوفير الضمان للمتضررين في حوادث المرور، من خلال إيجاد طرف يتمتع بالملاءة المالية يكون قادر على دفع التعويضات التي يحكم بها لهم، فمن خلال عقد التأمين تضمن شركة التأمين تعويض الأضرار التي يتسبب بها المؤمن له والتي تقوم بحالها مسؤوليته المدنية تجاه الغير . فإن نظام التأمين الإلزامي لا يشمل جميع المركبات التي تجوب الطرقات العامة، إذ أن هناك مركبات مستثاة من الخضوع لنظام التأمين الإلزامي، حوادث المركبات مقيد بثبوت الحق في التعويض، وشخص المضرور، ونوع الضرر، وذلك على النحو التالي^{٢٤}:

أولاً شروط الاستفادة من التأمين الاجباري يتوقف قيام التزام المؤمن بتعويض المضرور على ثبوت حق الأخير في التعويض، الذي يلزم لثبوته توافر ثلاثة أمور، سنتناولها تباعاً:

١. وقوع الحادث داخل الحدود الإقليمية لشركة التأمين تلتزم بتعويض المضرور الذي لحقه الضرر نتيجة حادث مروري وقع على أراضيها، ولا تلتزم بتعويض الأضرار الي تصيب المضرور نتيجة حادث وقع خارج الحدود الإقليمية ولو كانت وثيقة تأمين المركبة سارية المفعول. ولا يخرج عن هذا الحكم كون المركبة مؤمن عليها بموجب بطاقة التأمين الموحد الصادرة من بلد آخر وفقاً لاتفاقية التأمين الموحدة عن سير السيارات عبر البلاد العربية ولا يغير من ذلك حكم المحكمة الدستورية التي قضت فيه بأنه حال وقوع الحادث خارج البلاد يكون تعويض الحادث وفقاً للشروط والأوضاع المقررة بقانون التأمين الاجباري في الدولة التي وقع فيها الحادث إعمال لقاعدة الإسناد التي قررتها المادة الثانية من الاتفاقية، طالما لم يتمسك أي من طرفي الدعوى بتطبيق القانون الأجنبي وتلاقي إرادتهما على تطبيق قانون التأمين الإلزامي . وأن القاضي الوطني لا يعمل أحكام القانون الأجنبي من تلقاء نفسه بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب الخصم صاحب المصلحة الذي يتعين عليه أن يقوم بإثبات ذلك القانون باعتبار أن القانون الأجنبي يعتبر بالنسبة للقاضي الوطني واقعة من وقائع الدعوى يتعين على من يتمسك به أن يقيم الدليل عليه وإلا طبق القاضي قانونه الوطني. ذلك أن الحكم يتناول تطبيق القانون الاجنبي من قبل القاضي الوطني ولا يتناول مسألة تعويض المضرور^{٢٥}.

٢. وجود وثيقة تأمين : إن التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات إجبارياً ويتشترط لتسجيل أية مركبة والترخيص لها باستخدام الطرق العامة وتقديم وثيقة تأمين سارية المفعول ويشترط لقبول وثيقة التأمين أن تكون صادرة عن إحدى هيئات أو شركات التأمين المسجلة في الدولة لمزاولة أعمال التأمين على المركبات، ويأخذ حكمها وثيقة التأمين الصادرة بناء على اتفاقية بطاقة التأمين الموحد بشرط أن تكون هذه الوثيقة معتمدة من الشركة المتحدة للتأمين^{٢٦} .

٣. ثبوت الحق في التعويض القيام بالتزام المؤمن بتعويض المضرور لمثبت حق المضرور في التعويض، من خلال توافر الشروط التي تبرر قيام المسؤولية المدنية، والتي يمكن تلخيصها فيما يلي:

أ. أن يكون هناك ضرر .
ب. أن يكون هذا الضرر ناشئاً عن حادث مركبة. أن يكون تدخل المركبة إيجابياً وفعالاً في إحداث الضرر ، بأن تكون قد ساهمت بشكل فعلي في وقوع الحادث.

ج. إذا ما توافرت هذه الشروط قام التزام المؤمن بالتعويض بغض النظر عن طبيعة المسؤولية أو نوعها أو أساسها، أي سواء كانت مسؤولية عقدية أو تقصيرية، وسواء أكانت مسؤولية عن الأعمال الشخصية أم مسؤولية عن فعل الأشياء .

وان التغطية التي توفرها وثائق التأمين الاجباري وحدودها في مجال التأمين الاجباري من حيث الأشخاص فقد ألزمت المؤمن بدفع ما يحكم به من تعويض عن وفاة أو إصابة أي شخص وذلك بنصها على أنه يقصد بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات التزام المؤمن بقيمة ما يحكم به من تعويض ويشمل ذلك التعويض عن وفاة أي شخص او عن اية اصابة جسمانية تلحق أي شخص من حادث للمركبة المؤمن عليها وكذلك الاضرار المادية الناشئة عن هذا الحادث، أعفى المؤمن من تغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق المتسبب في الحادث وزوجه وأولاده القصر، ومالك المركبة وزوجه وأولاده القصر إذا كان يستخدم سائناً خاصاً، بحيث لا يستفيد من التغطية التي توفرها وثائق التأمين الاجباري، كل من المؤمن له إذا كان يقود المركبة وقت الحادث أو السائق المأذون له إذا ما كانت الأضرار الناجمة عن الحادث قد لحقت بأي منهما أو بأفراد أسرهما (الزوج والأولاد القصر)^{٢٧}. ويرى البعض أن أحد الاعتبارات التي قدرها الشارع لاستثناء هذه الطائفة من الأشخاص من التعويض، تتعلق بالهدف الذي من أجله يبرم. عقد التأمين الإلزامي والذي يتمثل في حماية قائد المركبة من انعقاد مسؤوليته المدنية في مواجهة الغير فالتأمين من المسؤولية بوصفه أحد أنواع التأمين من الأضرار يهدف إلى حماية الذمة المالية للمؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض، وليس تعويض المؤمن له عما يلحقه بنفسه أو بأفراد أسرته من أضرار إلا أن ما ساقه أصحاب هذا الرأي مردود عليه بأن حماية المضرور تعتبر أيضاً السبب الرئيسي وراء تبني نظام التأمين الاجباري من قبل الدول المختلفة، وأن صفة المضرور تمتد لتشمل كل من لحقه ضرر جراء حوادث المركبة طالما لم يعتمد إيذاء نفسه^{٢٨}. لذلك يذهب جانب من المشرعين إلى شمول قائد المركبة المتسببة بالحادث في نطاق التأمين الإلزامي وأقرت مبدأ المسؤولية دون خطأ أخذ بنظرية تحمل التبعة التي تجعل المؤمن ملتزماً بدفع التعويض بصرف النظر عن توفر ركن الخطأ، وانتقلت من نظام التعويض القائم على الخطأ إلى نظام آخر يجعل

التعويض مستحقاً بمجرد وقوع الضرر كما أن حرمان أفراد أسرة المتسبب في الحادث أو مالك المركبة يشكل تعدي على مبدأ استقلال الذمة المالية في الفقه الإسلامي وجاء نتيجة التأثير بالتشريعات الغربية التي تنادي بوحدة الذمة المالية لأفراد الأسرة الواحد و بالنسبة لطعن المدعين بعدم دستورية النص المطعون فيه في شقه الخاص باستثناء زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر من الحق في التعويض فهذا النعي سديد، ذلك أن النص المطعون فيه - في هذا الشق - قد مايز بين فئتين من المضرورين في حوادث المركبات احدهما زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر، واخرهما 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 دعوها الموضوعية بصفتها زوجة المتسبب في الحادث، كما أقامت الدعوى الدستورية بهذه الصفة، وهم جميعاً يتحدون في عدم مسئوليتهم عن وقوع الحادث، كما يتحدون في أن الأضرار قد لحقت بهم من جرائه، وكان يلزم ضمناً للتكافؤ في الحقوق بين هاتين الفئتين أن تنتظمها قاعدة موحدة لا تقيم في مجال تطبيقها تمييزاً بين المخاطبين بها. وإذ أقام النص المطعون فيه هذا التمييز التحكيمي بين هاتين الفئتين فإنه يكون مناقضاً لمبدأ المساواة وبناء عليه أصبح يستفيد من الحق في التعويض عن حادث المركبة وفقاً لقانون التأمين الاجباري، الغير بمعناه الواسع^{٢٩} بحيث يشمل كل من الركاب والمضرورين غير الركاب، وأصحاب البضائع والتأمين الاجباري جعلت التزام المؤمن بالتعويض يمتد ليشمل أي تعويض يحكم به لأي شخص عدا المتسبب في الحادث ومالك المركبة (باعتباره طرفاً في عقد التأمين)، أما زوج المتسبب وأولاده القصر فينطبق عليهم وصف المضرورين ويشملهم الحق في التعويض مع جميع المضرورين لتماثل المركز القانوني. مجال التأمين الاجباري من حيث الأضرار وقيمة الضمان ووجوب تغطية وثيقة التأمين الاجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات للأضرار الجسمانية والمادية من حوادث المركبة، ويشمل مجال التأمين قيمة ما يحكم به من تعويض عن وفاة أي شخص أو عن اية اصابة جسمانية تلحق أي شخص. أما التعويض عن الأضرار المادية الناشئة عن حوادث المركبات فلا يجوز الحكم بأكثر من المال المخصص كتعويض عن الأضرار التي تلحق الممتلكات عن الحادث الواحد من حوادث المركبات^{٣٠}.

الذاتة

لقد حقق نظام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية حماية للمتضررين ولا أدل على ذلك ما يتم صرفه من مبالغ مالية كبيرة جداً لتعويضهم، وأن هذه المبالغ المالية الكبيرة من التعويضات تبين مدى كثرة الحوادث وضخامة الأضرار وما يستتج منه من صعوبة تجميع هذا المبالغ من التعويضات من الأفراد في وقت واحد. وإن هذه المبالغ المالية الكبيرة من شأنها أن تحل كثيراً من المشاكل الاجتماعية كما أنها تساهم في التقليل من الحوادث بطريقة غير مباشرة حيث أن شركة التأمين نتيجة لأن زيادة الحوادث من شأنها زيادة حجم التعويضات المدفوعة منها مما يشكل خسارة بالنسبة لها، تلجأ إلى إحداث وسائل التثقيف والتوعية بتشجيع المؤمن لهم على توفى المخاطر وتقليل نسبة وقوعها وجعل جوائز تشجيعية لمن يقضي فترة معينة من الزمن دون تسبب في إيقاع حوادث المرور عملاً بالمثل الوقاية اخير من العلاج، وعليه سندرج اهم النتائج والتوصيات والمقترحات لعل المشرع يأخذ بها وينظر إليها بنظر الاعتبار، وبالتالي تعم الافادة بها لجميع المواطنين

النتائج

١. أن مفهوم المركبة أوسع نطاقاً وشمولاً من مفهوم السيارة، لأنها تشمل جميع أنواع المركبات سواء التي تسير بواسطة آلة ميكانيكية ووقود، أو التي تسير بقوة جسدية من قبل انسان، أو التي تتسحب بأي واسطة أخرى كالحوانات، عدا ما تسير على السكك الحديدية، كما تشمل مركب آخرين غير التي تسير على البر كالمراكب البحرية والجوية والفضائية.
٢. تقع حوادث المركبات المجهولة بتدخل مادي من قبل مركبة غير معروفة بفعل انسان وقد يكون فعله عمدياً أو غير عمدي، كما قد يكون الضرر مادياً أو جسدياً، وقد يؤدي إلى ازهاق روح انسان أو تلف في أحد اعضاءه أو إحداث عاهة مستديمة دون معرفة الفاعل والمركبة التي تسببت في وقوع الحادثة واحداث الضرر فيبقى المتضرر دون تعويض لعدم وجود قانون يغطي ذلك.
٣. إن المسؤولية عن الاشياء والآت الميكانيكية المنصوص عليها من خلال نص المادة (٢٣١) من القانون المدني العراقي النافذ يمكن تطبيقها على حوادث المركبات المعروفة فيها المسؤول والوسيلة التي ارتكبت بها الحادثة، ولا يمكن تطبيقها على وادث المركبات المجهولة، وبهذا الشكل فإن أحكام القانون المدني العراقي لا تشفع لنا لحل اشكالية البحث .

٤. بعد الاستفسار والمتابعة تبين لنا أنه عندما يتعرض شخص للاضرار المادية والجسدية من جراء حوادث المركبات المجهولة وعند لجوئه إلى القضاء لا يستجاب إلى طلبه بحجة عدم توفر الخصومة بالنسبة للدعاوى المدنية واعتبار الدعوى مقامة ضد مجهول واغلاقها مؤقتاً لحين ظهور المتسبب أو الفاعل في الدعاوى الجزائية، وبهذا الشكل يبقى الفاعل دون معاقبة والمتضرر دون تعويض .
٥. الأصل إن مالك السيارة هو الذي له اليد عليها أي حارسها أو المتصرف فيها ولكن قد تخرج من هذا المالك وتنتقل إلى شخص آخر فيكون تحت تصرف هذا الشخص فيكون هو المسؤول عن هذه السيارة .
٦. إن العديد من القوانين المدنية الوضعية كالقانون المدني الفرنسي أما بالنسبة لموقف القانون المدني العراقي فقد أسس المسؤولية عن حوادث السيارات على أساس الخطأ المفروض فرضاً بسيطاً قابلاً لإثبات العكس .

التوصيات

١. ندعو المشرع العراقي إلى استبدال لفظ السيارات بالمركبات في قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم (٥٢) لسنة ١٩٨٠، لأن لفظ المركبة أوسع نطاقاً وشمولاً من السيارات ونقترح عليه التعريف الأتي (المركبة هي كل ما تسير على الطرق البرية بواسطة محرك الي أو مجهود جسدي أو تسحب بأية وسيلة تستعمل لأي غرض سواء كانت مملوكة للاستعمال الشخصي أو العمومي ما عدا التي تسير منها على سلك الحديد).
٢. إن حرمان المتضرر من تعويض مناسب من تلك الحوادث المجهولة يشعر الفرد بعدم الطمأنينة والأمن على سلامة نفسه وأمواله من خطر تلك الحوادث، لذلك ندعو السلطة التشريعية في العراق بضرورة تفعيل وإنفاذ قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم (٥٢) لسنة ١٩٨٠ في الاقليم، والتنسيق مع السلطة المركزية في العراق لفتح فروع شركة التأمين الوطنية فيه، بغية تعويض المتضررين من تلك الحوادث .
٣. في حال عدم تنفيذ النقطة أعلاه، المبادرة لإنشاء صندوق ضمان، تعويضات لتعويض المتضررين من جراء الاضرار الناجمة عن الحوادث المجهولة عموماً وحوادث المركبات المجهولة خصوصاً، ولأهمية هذا الموضوع نقترح تعريف لصندوق ضمان تعويضات المتضررين من الحوادث المجهولة بأنه عبارة عن نظام ذو طبيعة قانونية واجتماعية، يتمتع بالشخصية المعنوية، لتعويض المتضررين من حوادث المجهولة عن الاضرار المادية والجسمانية وفق ضوابط يحددها القانون.
٤. الاستفادة من مزايا قانون الاستثمار رقم (١٠) لسنة ٢٠٠٦ الذي اجاز للمستثمر الأجنبي التأمين على المشروع الاستثماري لدى أي شركة تأمين وطنية أو اجنبية يعتبرها ملائمة وذلك لغرض زيادة الأرباح وإضافة فقرة الى قانون تنظيم اعمال التأمين رقم ١٠ لسنة ٢٠٠٥ تلزم الشركات ورجال الاعمال والمستثمرين باجراء التأمين لدى شركات التأمين في العراق تجنباً لتسرب أقساط التأمين إلى خارج العراق .
٥. العمل بالمادة ١/ ثالثاً من قانون تنظيم اعمال التأمين والتي تدعو الى اجراء التأمين على الأموال العامة والأخطار التي ترغب الوزارات أو دوائر الدولة في التأمين ضدها بالمناقصة العلنية وفقاً لأحكام القانون ولجميع المؤمنين المجازين في العراق حقاً لاشترك.
٦. إعطاء اهتمام اكبر الشركات التأمين العامة بالتزام المهنية في تطبيق الجوانب الفنية الخاصة بسياسات التسعير والاكتتاب بأسعار مناسبة ، وإدارة المطالبات ، وتوفير البنية التقنية الملائمة لحجم وطبيعة العمل وسياسة الاستثمار .
٧. استخدام دراسات الجدوى لجميع الفرص الاستثمارية في شركات التأمين قبل اتخاذ القرار الإستراتيجي .
٨. وضع تشريعات تحث تطبيق التأمين الصحي بشكل منصف انسجاماً مع ما تضمنه البرنامج الحكومي للدولة للفترة ٢٠١٤ - ٢٠١٨ ، اعتماد نظام التأمين الصحي للمواطنين كافة وتطبيق نظام طبيب الاسرة .

المصادر

أولاً: مصادر القانونية

- ١- اسامة عزمي سلام ، وشقيري نوري موسى ، إدارة الخطر والتأمين ، دار الحامد للنشر والتوزيع ، عمان، الأردن ، ط١، ٢٠٠٩.
- ٢- رابحة محمد الشونة ، معوقات تسويق وثيقة تأمين السيارات التكميلي بحث استطلاعي في شركة التأمين الوطنية " ، المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية ، جامعة بغداد ، ٢٠١٢ .
- ٣- زكي حسين زيدان ، حق المجني عليه في التعويض عن ضرر النفس، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٩ .
- ٤- زياد عبدالرحمن عبد الله ملا زاده ، التعويض في حوادث السيارات المجهولة المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية، ٢٠١٦ .
- ٥- سعاد حسين محمد ، ٢٠١٢-٢٠١١ ، المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية ، جامعة بغداد ، ٢٠١٢ .

- ٦- سعد واصف، شرح قانون التأمين الاجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات القاهرة، ١٩٦٣ .
- ٧- سعيد عباس مرزه ، التأمين النظرية والممارسة ، تم التنضيد في شركة إعادة التأمين العراقية. ٢٠٠٦ .
- ٨- عابد فايد عبد الفتاح فايد، التعويض التلقائي بواسطة التأمين وصناديق الضمان دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠١٤ .
- ٩- عامر بن ناصر المطير ، حجم حوادث المرور ومؤشرات خطورتها في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية استراتيجية مقترحة لرفع مستوى السلامة المرورية، دراسة مقدمة لمسابقة جائزة مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ٢٠٠٩ .
- ١٠- عبد الباقي عنبر فالح ، وفاروق حبيب الملاك ، وعبد الرحمن مصطفى طه ، إدارة التأمين ، ط ١ ، ١٩٩٠ .
- ١١- عبد العزيز هيكل ، مقدمة في التأمين ، دار النهضة العربية للطباعة والنشر ، لبنان ، بيروت ، ط ١ ، ١٩٨٠ .
- ١٢- عبد المجيد الحكيم، الموجز في شرح القانون المدني العراقي، ج١، مصادر الالتزام، شركة الطبع والنشر الأهلية ، ط ٣ ، بغداد ، ١٩٦٩ .
- ١٣- عز الدين فلاح ، التأمين ، دار اسامة للنشر والتوزيع، العراق ، بغداد ، ط ١ ، ١٩٩٩ .
- ١٤- عوض احمد ادريس الدين بين العقوبة في الفقه الإسلامي، ١٩٨٦ .
- ١٥- فهد فالح ، النظرية العامة للمجني عليه، الطبعة الثانية، الكويت، ١٩٩٨ .
- ١٦- لؤي ماجد أبو الهيجاء التأمين ضد حوادث السيارات دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٩ .
- ١٧- محسن العبودي ، أساس مسؤولية الدولة عن المجني عليهم في القانون الجنائي والاداري والشريعة الاسلامية، ١٩٩٠ .
- ١٨- محسن عبد الحميد البيه، خطأ المضرور في مجال حوادث المرور، مطبعة جامعة المنصورة، ١٩٩٨ .
- ١٩- محمد العلمي، المسؤولية والتعويض عن حوادث السير بين حماية المضرور والمصالح الاقتصادية، ٢٠١٢-٢٠١١ .
- ٢٠- محمد حسام محمود لطفي، الأحكام العامة لعقد التأمين الطبعة الثانية، القاهرة، مصر، ١٩٩٩ .
- ٢١- محمد محمود الكاشف، سعد السعيد عبد الرزاق، تأمين السيارات، ط١، دار القلم للنشر والتوزيع، دبي، ١٩٨٩ .
- ٢٢- منذر الفضل ، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني ، دراسة مقارنة ، ج ١ مصادر الالتزام ، الطبعة الأولى ، ١٩٩١ .
- ٢٣- الهام نعمة كاظم الزويني، دراسة المزيج التسويقي في شركة التأمين الوطنية في العراق ، جامعة بغداد ، ٢٠١٠ .

ثانياً: الرسائل والاطاريح الجامعية

الاطاريح الجامعية

- ١- عادل محمد الفقي، حقوق المجني عليه في القانون الوضعي مقارنا بالشريعة الاسلامية ، رسالة دكتوراه ١٩٩٩ .
- ٢- فهد محسن عويس الديحاني، تعويض المضرور في المسؤولية التقصيرية في حالة إفسار المسئول دراسة مقارنة الأزهر، ٢٠٠٣ .

رسائل الماجستير

- ١- محمود التلتي ، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص ، رسالة مقدمة من كلية الحقوق جامعة عين شمس ، ١٩٨٨ .
- ٢- أسماء جبر علوان ، المسؤولية المدنية لطبيب الأسنان، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية النهرين، ٢٠٠٠ .
- ٣- زينب هادي حميد ، الالتزام بضمان السلامة في عقد العلاج الطبي، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية النهرين، ٢٠٠٣ .

ثالثاً: المصادر الاجنبية

- 1- Victor Dover, Analysis of Marine and other insurance clauses, Eight Edition Revised, wither by London,
- 2- Jobn mank man, Damages for person at in Juries and death, Butter worth's, London, ١٩٥٧.

هوامش البحث

- ١ عوض احمد ادريس الدين بين العقوبة في الفقه الإسلامي، ١٩٨٦ ، ص٦٦ .
- ٢ عبد المجيد الحكيم، الموجز في شرح القانون المدني العراقي، ج١، ط ٣ ، بغداد ، ١٩٦٩ ، ص٧١ .
- ٣ محمود التلتي ، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص ، ، ١٩٨٨ ، ص٣٤ .
- ٤ منذر الفضل ، النظرية العامة للالتزامات ، دراسة مقارنة ، ج ١ مصادر الالتزام ، الطبعة الأولى ، ١٩٩١ ، ص٨٧ .
- ٥ محمد العلمي، المسؤولية والتعويض عن حوادث السير بين حماية المضرور والمصالح الاقتصادية، ٢٠١٢-٢٠١١ ، ص٧٠ .
- ٦ أسماء جبر علوان ، المسؤولية المدنية لطبيب الأسنان، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية النهرين، ٢٠٠٠ ، ص٣٢ .

- ٧ زينب هادي حميد ، الالتزام بضمان السلامة في عقد العلاج الطبي، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية النهرين، ٢٠٠٣ ، ص ٨٩.
- ٨ زكي حسين زيدان ، حق المجني عليه في التعويض عن ضرر النفس، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٩ ، ص ٧٥.
- ٩ زياد عبدالرحمن عبد الله ملا زاده ، التعويض في حوادث السيارات المجهولة المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية، ٢٠١٦ ، ص ٨٩.
- ١٠ سعد واصف، شرح قانون التأمين الاجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة مقارنة لنظام صندوق الضمان المطبوعة العالمية، القاهرة، ١٩٦٣ ، ص ٨٢.
- ١١ عابد فايد عبد الفتاح فايد، التعويض التلقائي بواسطة التأمين وصناديق الضمان دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠١٤ ، ص ٩٤.
- ١٢ عادل محمد الفقي، حقوق المجني عليه في القانون الوضعي مقارنا بالشريعة الاسلامية ، رسالة دكتوراه ، ص ٨٢.
- ١٣ فهد فالح ، النظرية العامة للمجني عليه، الطبعة الثانية، الكويت، ١٩٩٨ ، ص ٥٤.
- ١٤ عامر بن ناصر المطير، حجم حوادث المرور ومؤشرات خطورتها في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية استراتيجية مقترحة لرفع مستوى السلامة المرورية، دراسة مقدمة لمسابقة جائزة مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ٢٠٠٩ ، ص ٨٩.
- ١٥ فهد محسن عويس الديحاني، تعويض المضرور في المسؤولية التقصيرية في حالة إعمار المسئول دراسة مقارنة ، رسالة دكتوراه، جامعة الأزهر، ٢٠٠٣ ، ص ٦٢.
- ١٦ لؤي ماجد أبو الهيجاء التأمين ضد حوادث السيارات دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٩ ، ص ١٢.
- ١٧ محسن عبد الحميد البيه، خطأ المضرور في مجال حوادث المرور، مطبوعة جامعة المنصورة، ١٩٩٨ ، ص ٧٢.
- ١٨ محسن العبودي ، أساس مسؤولية الدولة عن المجني عليهم في القانون الجنائي والاداري والشريعة الاسلامية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٠ ، ص ٣٣.
- ١٩ Victor Dover, Analysis of Marine and other insurance clauses, Eight Edition Revised, wither by ١٩٦٠ London,
- ٢٠ محمد محمود الكاشف، سعد السعيد عبد الرزاق، تأمين السيارات، ط ١، دار القلم للنشر والتوزيع، دبي، ١٩٨٩ ، ص ٤٣.
- ٢١ سعاد حسين محمد ، تحليل الملاء المالية وانشطة التأمين بحث تطبيقي في شركة التأمين الوطنية للمدة ٢٠١٢-٢٠٠١ ، المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية ، جامعة بغداد ، ٢٠١٢ ، ص ٣٦.
- ٢٢ الهام نعمة كاظم الزويني، دراسة المزيج التسويقي في شركة التأمين الوطنية في العراق ، المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية ، جامعة بغداد ، ٢٠١٠ ، ص ٥٣.
- ٢٣ رابحة محمد الشونة ، معوقات تسويق وثيقة تأمين السيارات التكميلي بحث استطلاعي في شركة التأمين الوطنية " ، المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية ، جامعة بغداد ، ٢٠١٢ ، ص ٨٢..
- ٢٤ اسامة عزمي سلام ، وشقيري نوري موسى ، إدارة الخطر والتأمين ، دار الحامد للنشر والتوزيع ، عمان، الأردن ، ط ١، ٢٠٠٩ ، ص ٣٤.
- ٢٥ Jobn mank man, Damages for person at in Juries and death, Butter worth's, London, ١٩٥٧.
- ٢٦ عبد الباقي عنبر فالح ، وفاروق حبيب الملاك ، وعبد الرحمن مصطفى طه ، إدارة التأمين ، دار الحكمة للطباعة والنشر ، العراق ، البصرة ، ط ١ ، ١٩٩٠ ، ص ٣٥.
- ٢٧ عز الدين فلاح ، التأمين ، دار اسامة للنشر والتوزيع، العراق ، بغداد ، ط ١ ، ١٩٩٩ ، ص ٧٣.
- ٢٨ محمد حسام محمود لطفي، الأحكام العامة لعقد التأمين الطبعة الثانية، القاهرة، مصر، ١٩٩٩ ، ص ٧٦.
- ٢٩ سعيد عباس مرزه ، التأمين النظرية والممارسة ، تم التنضيد في شركة إعادة التأمين العراقية. ٢٠٠٦ ، ص ٣٢.
- ٣٠ عبد العزيز هيكل ، مقدمة في التأمين ، دار النهضة العربية للطباعة والنشر ، لبنان ، بيروت ، ط ١ ، ١٩٨٠ ، ص ٧٨.