

الالتزام بضمان السلامة في نطاق المسؤولية عن حوادث السيارات

م.م. زينب هادي حميد

• الملخص

تعتبر السيارة واحدة من أهم اختراعات العصر الحديث، حيث اختصر الإنسان بها المسافات، وحقق ما كان يرموا إليه منذ زمن بعيد، فسهلت عليه الكثير، ما اضحى التنقل بالنسبة له أمراً يسيراً، وأصبح السفر متعةً، إلا أن الاستعمال المتكرر والمستمر للسيارة أو غيرها من وسائل النقل الحديثة، قد تؤدي إلى حوادث كنتيجة حتمية للسرعة وعدم الحيطة، ولكي تتحقق المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، لا بد من توفر شرطين: هما أن تكون السيارة تحت تصرف شخص، وأن تتسبب هذه الوسيلة في إحداث الضرر. ولا تنهض مسؤولية صاحب السيارة إلا إذا كان للسيارة دور إيجابي في إحداث الضرر، ما ترتب على ذلك تأسيس المسؤولية عن حوادث السيارات على أساس فكرة (الخطأ في الحراسة)، لاسيما وأن القانون العراقي المدني قد أسس المسؤولية عن حوادث السيارات على أساس الخطأ المفروض فرضاً بسيطاً قابلاً لإثبات العكس.

مفاتيح كلمات البحث: الالتزام بضمان السلامة، المسؤولية المدنية، الضرر بفعل الآلة، مسؤولية حوادث السيارات، التعويض.

Commitment to ensuring safety in the scope of liability for motor vehicle accidents

• Abstract

The car is one of the most important inventions of the modern era, where the shortened rights by distances, achieved what was throw him a long time ago, Vshilt him a lot, what has become of movement for him easy, and became a traveling fun, but the frequent use and continuous car or other Shaulmodern transport, may lead to accidents as an inevitable result of the speed and lack of caution, in order to achieve civil liability for car accidents, there must be two conditions: namely that the car is at the disposal of people, and this means cause harm. Does not promote the responsibility of the owner of the car, but if the car a positive role in bringing about the damage, which resulted in the establishment of responsibility for car accidents on the basis of the idea (the error in receivership), especially since the Iraqi law, civil has established a liability for motor vehicle accidents on the basis of error imposed presumably simple feasible to prove the contrary.

Keyword: Obligation to ensure safety, Civil Liability, Damage due to the machine, Responsibility of automobile accidents, compensation.

● المقدمة

يعد التطور الصناعي وظهور السيارة في مجال كل الحياة البشرية حيث أصبح الإنسان لا يستغني عنها نظراً لما تحمله من خدمات كثيرة في مجال حياته اليومية إلا أنها في ذات الوقت تحمل الكثير من المخاطر على حياته وحياة الغير .

إذ تعتبر السيارة واحدة من أهم اختراعات العصر حيث اختصر الإنسان بها المسافات وحقق ما كان يرنو إليه منذ زمن بعيد فسهلت السيارة عليه الكثير فأصبح التنقل بالنسبة إليه أمراً يسيراً والسفر متعة ولكن لا يمر الاستعمال المتكرر والمستمر للسيارة أو غيرها من وسائل النقل الحديثة دون الحاق الضرر بالذات البشرية وبالمكاسب إذ نلقى الحوادث كنتيجة حتمية للسرعة وعدم الحيطة حيث وصفها البعض " بحرب الطريق " في إشارة ليست خافية إلى تشابه نتائج استعمال المركبات بنتائج الحروب من حيث الخسائر البشرية والمادية^(١).

حيث أصبحت المشاكل المتعلقة بحوادث السير إحدى التحديات التي تواجه المجتمعات العصرية في يومنا هذا وأصبح موضوع انعدام الأمن المروري أولويات التفكير لبذل الجهود للحد من هذه المشكلات ومعالجة ما يترتب عليها من انعكاسات خاصة بعد الزيادة المضطردة في عدد السيارات في كثير من البلدان ومنها العراق حيث سجل عدد الحوادث ارتفاعاً وباتت عشرات الآلاف من الحوادث تقع سنوياً تتسبب في نتائج مؤلمة وفي وقوع خسائر مادية فادحة تتمثل في تكاليف استبدال السيارات المتضررة أو إصلاحها أو مصاريف العلاج بالمستشفيات وتبعات المسؤوليات تجاه الغير من ديات أو تعويضات وهي جميعاً تمثل عبئاً مالياً باهضاً على صاحب السيارة أو سائقها .

إذن بالمقابل أصبح لابد من توفير الحماية القانونية للمتضررين من هذه الحوادث حيث يعتبر الالتزام بضمان سلامة الغير في إطار المسؤولية عن حوادث السيارات تطبيق مهم من تطبيقات الالتزام بضمان سلامة الأشخاص الناشئ عن هذه المسؤولية^(٢).

ومن الثابت ان كل القوانين تقر بضرورة حماية مصالح المتضررين عن الحوادث التي تسبب أضرار بدنية فتعوضه عن هذه الأضرار وتكفل له الطرق الإجرائية التي تمكنه من

(١) أحمد بن علي العبري ، النظام القانوني للتعويض عن الأضرار الناتجة من حوادث المرور (في ضوء مشروع قانون المعاملات المدنية العماني وأحكام المحكمة العليا) ، بحث منشور على شبكة الأنترنت على الموقع ، ٢٠٠٨ ، ص ٢-٣ .

(٢) محمود التلي ، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص ، رسالة مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة عين شمس ، ١٩٨٨ ، ص ٣٣٦ .

الحصول على التعويض ولكن مضمون هذه الحماية قد يختلف من تجربة إلى أخرى فهناك نظام يؤسس التعويض على قواعد المسؤولية المدنية ونظام يعزز المسؤولية بقواعد التأمين ونظام آخر تخلص عن قواعد المسؤولية وأسس قواعد خاصة تتماشى والحماية المنشودة^(١).

وتعتبر السيارة هي من الآلات الميكانيكية التي نص المشرع العراقي على المسؤولية الخاصة عنها في المادة (٢٣١) من القانون المدني رقم (٤٠) لسنة ٥١ المعدل كذلك فعل المشرع المصري حيث نص في المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨ على أحكام المسؤولية الخاصة عن حراسة الآلات الميكانيكية أو الأشياء الأخرى التي تتطلب حراستها عناية خاصة .

يتضح من معالم البحث أن دراستنا تنصب بالتركيز على سلامة الإنسان الجسدية كدافع لها، وأن لاختيار موضوع ضمان السلامة عن حوادث السيارات دافعاً قوياً لإظهار آثاره في عالم القانون، ونظراً لأهميته فقد كرس البحث في اطار اربع مباحث، تناول المبحث الأول ماهية الالتزام بضمان السلامة، في حين تطرق المبحث الثاني لشروط قيام المسؤولية عن حوادث السيارات، أما المبحث الثالث فقد خصص للأساس الذي تقوم عليه مسؤولية حوادث السيارات والتأمين الإلزامي لها، وتناول المبحث الرابع والأخير أحكام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وخُتم البحث بأهم الاستنتاجات التي توصل إليها.

(١) أحمد بن علي العبري، المصدر السابق، ص ١٠ .

المبحث الأول

ماهية الالتزام بضمان السلامة

إن فكرة الالتزام بضمان السلامة شغلت فكر الكثير من الباحثين القانونيين وذلك بقصد وضع الحماية الجسدية اللازمة للإنسان وإدخالها في النظام القانوني السائد في المسؤولية المدنية والذي يقوم على ضرورة إثبات إن انتهاك السلامة الجسدية للأشخاص لا يرتب مسؤولية فاعله إلا إذا كانت وليد الخطأ وذلك بقصد إضفاء الحماية القانونية والحفاظ على غاية تلك الفكرة وهي (ضمان السلامة الجسدية للأشخاص)^(١).

لذلك سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، يتناول المطلب الأول ماهية الالتزام بضمان السلامة، في حين يتناول المطلب الثاني ماهية حوادث السيارات.

المطلب الأول

ماهية الالتزام بضمان السلامة

وإن الالتزام بضمان السلامة هو من أدق الالتزامات ويجب الرجوع فيه إلى إرادة المتعاقدين فإذا لم يكن من المستطاع فيمكن استخلاصها من الظروف الخاصة والملابسة للتعاقد وما إذا كان الالتزام بالسلامة له صلة بالالتزامات الجوهرية الناشئة من العقد فإن هذا الالتزام بضمان السلامة يعتبر قائماً على الأساس العقدي إذ يعتبر الالتزام بضمان السلامة هو التزام يقع على عاتق الناقل يلتزم بموجبه بضمان سلامة الراكب وأي خطأ يصدر منه يؤدي إلى الإخلال بهذا الالتزام يكون مرده على الناقل^(٢).

قبول مبدأ حرية الإنسان في ممارسة نشاطاته المختلفة دون أن يكون ملزماً بضمان سلامة الآخرين إذ ما قصر في اتخاذ واتباع الحيطة والحذر أو اتبع ممارسة لتلك النشاطات بالرعونة من ناحية أخرى^(٣).

(١) زينب هادي حميد، الالتزام بضمان السلامة في عقد العلاج الطبي، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة النهرين، بغداد، ٢٠٠٣، ص ٨٦.

(٢) د. حسين عامر ، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية ، الطبعة الأولى ، مطبعة مصر ، ١٩٥٦ ، ص ١٠٤.

(٣) زينب هادي حميد، المصدر السابق، ص ٨٩.

(٢) ماهية حوادث السيارات - مقالة من الرابط - www.yasa.org/ar/sectiondet.aspxs.id2

المطلب الثاني

ماهية حوادث السيارات

هي الحوادث التي تحدث في الطرق عند اصطدام سيارة بأخرى أو إنسان، أو حيوان، أو اصطدامها في منشأة، أو أشياء أخرى، ما ينتج عنها خسائر مادية وإصابات بشرية. وينتج عن حوادث الطرق أيضاً خسائر بشرية ومادية كبيرة جداً، وغالباً ما تسبب العديد من الإصابات البالغة، ما يخلق مشكلة ذات خطورة عالية تنعكس أثارها على المجتمع، ومن أهم أسباب تلك الحوادث هي السرعة العالية من قيادة السيارة، وعدم الالتزام بالالتزام بإشارات المرور، ما ينتج عنه في معظم الأحيان وفاة سواق المركبات وخسائر مادية بالغة الأهمية. وقد أجريت العديد من الدراسات والأبحاث حول إمكانية التقليل من الحوادث المرورية، وذلك من خلال معرفة الأسباب الخفية التي يمكن التقليل من هذه الحوادث، حيث أدرجت تلك الدراسات والأبحاث نقاط مهمة لا بد من مراعاتها وكالاتي^(٢) :

- أ- الحالة النفسية للسائق أثناء قيادته السيارة وتأثيرها على أسلوب القيادة.
- ب- الحالة الجسمية للسائق وقدرته على رد الفعل أثناء وقوع حادث مفاجئ.
- ت- كفاءة السائق من حيث خبرته واتباعه الإجراءات اللازمة أثناء القيادة، كإعطاء الإشارة اللازمة أثناء الانعطاف.

مما تقدم نلاحظ ان على السائق ان يكون يقظاً ذهنياً عند قيادة السيارة، اذ تعتبر حالة الانتباه واليقظة عناصر مهمة تتأثر بعوامل كثيرة، ما يزيد من خطر وقوع حادث، ومن هذه العوامل ضعف النظر، ضعف السمع، الإرهاق، التعب البدني، الخوف والتوتر، النعاس، التخدير. وعلى الرغم من بذل الجهود الكثيرة من قبل الحكومة لضمان السلامة من حوادث السيارات، وتحسين الطرقات، تبقى اهم المشاكل المتعلقة بسلامة السير بين أيدي سائقي السيارات، لان السائق هو المسبب الرئيسي والأول لمعظم الحوادث.

المبحث الثاني

شروط قيام المسؤولية عن حوادث السيارات

نصت المادة (٢٣١) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ المعدل على أن: "كل من كانت تحت تصرفه الآت ميكانيكية أو أشياء أخرى تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها ، يكون مسؤولاً عما تحدثه من ضرر مالم يثبت أنه أتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر ، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة" ^(١).

إذن فإن شروط تحقق المسؤولية المدنية عن الآلات الميكانيكية ومنها السيارات هي ان تكون الآلة (السيارة) تحت تصرف شخص وهذا ما أكدته المادة (٢٣١) من القانون المدني العراقي المعدل السالفة الذكر هذا فضلاً على شرط تسبب الآلة (السيارة) في إحداث الضرر ، وان عبارة (تحت تصرف) الواردة بالمادة أعلاه تعني حارس الآلة هو المسؤول وتقابلها بالمضمون نفسه المادة (١٧٨) من القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨ ^(٢) .

سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين ، تخصص المطلب الأول لشرط أن تكون الآلة (السيارة) تحت تصرف شخص أما المطلب الثاني فسوف نخصصه لشرط ان يقع الضرر بفعل الآلة (السيارة) .

المطلب الأول

أن تكون الآلة (السيارة) تحت تصرف شخص

حسب نص المادة (٢٣١) من القانون المدني العراقي السالفة الذكر فان المسؤول عن الآلة الميكانيكية (السيارة) هو من كانت هذه الآلة الميكانيكية (السيارة) "تحت تصرفه" ، وقد حدده المشرع المصري بانه : " من تولى حراسة آلات ميكانيكية" وتعبر القانون المدني العراقي أقرب إلى فكرة اليد في الفقه الإسلامي والتي هي بدورها تقترب من فكرة الحراسة في

^(١) يقابلها المادة (١٧٨) من القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨ على أن : " كل من يتولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة لآلات ميكانيكية ، يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر ، مالم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب لا يدل فيه ، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة " .

^(٢) د. غني حسون طه ، الوجيز في النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام ، الكتاب الأول ، مطبعة دار المعارف ، بغداد ، ١٩٧١ ، ص ٥١٦ .

الفقه الغربي فبالنسبة للآلات الميكانيكية ومنها السيارات فالأصل فيها أن مالکها هو الذي له اليد عليها أي حارسها أو المتصرف فيها ولكن اليد قد تخرج من هذا المالك وتنتقل إلى شخص آخر فيكون تحت تصرف هذا الشخص فيكون هو المسؤول عنه^(١).

إن المقصود بعبارة " تحت تصرفه " هو أن تكون لهذا الشخص السيطرة الفعلية على السيارة فالمنتفع والدائن والمرتهن والمستعير والمستأجر والوديع والحائز (سواء أكان حسن النية أم سيء النية كالسارق والمغتصب) يكون مسؤولاً عن الضرر الذي تحدثه السيارة مادامت له السيطرة الفعلية عليها . وعلى هذا الأساس قضت محكمة النقض والإبرام الفرنسية بأن سارق السيارة هو المسؤول عما تسببه من ضرر للغير^(٢).

وينظر فيما إذا كان السارق قد تمكن من سرقة السيارة بسبب إهمال صاحبها أم لا كما لو قام صاحب السيارة بتركها مفتوحة وفيها مفتاح السيارة فيعتبر هنا مقصراً وسيسأل عن التعويض فيكون للمتضرر ان يرجع على كل من صاحب السيارة والسارق فإذا دفع صاحب السيارة التعويض كان له أن يرجع به على السارق فليس له ان يرجع على أحد، أما إذا لم يحصل حادث السرقة بسبب إهمال صاحب السيارة بأن قام بسد أبوابها سداً محكماً واحتفظ بمفاتيحها معه ولكن السارق قام باستعمال مفاتيح مصطنعة لسرقتها فلا مسؤولية عليه وإنما تكون المسؤولية على عاتق السارق وحده^(٣).

ومن أجل ان تكون سلطة الحارس على السيارة سلطة فعلية يجب ان يباشر سلطة الاستعمال والرقابة والتوجيه على السيارة فكل سلطة من هذه السلطات مكملة للأخرى ويتكون بها جميعاً مدلولاً متكاملاً ومحددًا للحراسة فسلطة استعمال الشيء تعني سلطة استخدامه فيما أعد له بطبيعته فاستعمال السيارة يكون بركوبها أو بالنقل بها وتعد سلطة الاستعمال مظهرًا من مظاهر سلطة الأمر التي تثبت للحارس على الشيء فيكفي أن تكون موجودة وليس بشرط أن يباشرها بالفعل مثلاً مالک السيارة التي يركن سيارته في موقف

(١) عبد المجيد الحكيم ، الموجز في شرح القانون المدني العراقي ، ج ١ ، مصادر الالتزام ، شركة الطبع والنشر الأهلية ، ط ٣ ، بغداد ، ١٩٦٩ ، نبذة ٩٩٢ ، ص (٦١٠-٦١١) .

(٢) مشار إليه عند د. حسن علي الذنون ، النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام وأحكام الالتزام ، وأثبات الالتزام ، بغداد ، بلا دار نشر ، ١٩٧٦ ، نبذة ٣٢٧ ، ص ٣٠٩ .

(٣) عبد المجيد الحكيم ، المصدر السابق ، نبذة ٩٩٤ ، ص (٦١١-٦١٢)

السيارات يبقى محتفظاً بسلطة الاستعمال حيث يمكنه استخدامها في أي وقت يشاء ولا يتوقف ذلك على أمر صادر من أحد^(١).

فالحراسة سيطرة فعلية مستقلة ومعنى ذلك أن تكون لحساب الحارس نفسه أما لو كانت سيطرة الشخص على السيارة لحساب الغير فهذا لا نكون أمام حراسة ولا يكون صاحبها مسؤولاً عن الضرر الذي تحدثه السيارة فالسارق الذي يعمل لحساب شخص لا يكون مسؤولاً عما تحدثه السيارة من ضرر للغير وتبقى الحراسة لمن يستخدم هذا السائق ويكون هو المسؤول عن الضرر^(٢).

إذن فهذه هي سلطة التوجيه أي سلطة الأمر باستخدام الشيء (السيارة) والتي يجب عدم الخلط بينها وبين الحيازة المادية فالشخص الحائز للشيء حيازة مادية يكون بمقدوره توجيهه مادياً كيفما يشاء أي أن المقصود هنا هو سلطة التوجيه المعنوي والتي لا تستوجب بالضرورة الحيازة المادية فيكون لمالك السيارة سلطة التوجيه بالنسبة لسيارته التي يقوم بقيادتها سائق يخضع لأوامره وتعليماته في كل ما يتعلق بحركة السيارة من زمان تشغيلها وأشخاص راكبيها وخط سيرها ومكان إصلاحها^(٣).

إذن يترتب على ذلك ان التابع لا يكون حارساً للشيء (السيارة) لان سيطرته عليه لا تكون لحساب نفسه وإنما لحساب متبوعه وفي هذا تقول محكمة النقض والإبرام المصرية (حارس الأشياء التي يفترض الخطأ في جانبه على مقتضى المادة (١٧٨) من القانون المدني المصري المادة (٢٣١) من القانون المدني العراقي هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي تكون له السلطة الفعلية على الشيء قصداً واستقلالاً ، ولا تنتقل الحراسة منه إلى تابعه المفوض به استعمال الشيء ، لأنه وان كان التابع للسيطرة المادية على الشيء وقت استعماله إلا أنه اذ يعمل لحساب متبوعه ولمصلحته ويأتمر بأوامره ويتلقى تعليماته فإنه يكون خاضعاً للمتبوع بما يفقده العنصر المعنوي للحراسة ويجعل المتبوع وحده هو الحارس على الشيء كما لو كان هو الذي يستعمله ، وذلك أن العبرة في قيام الحراسة

(١) محمود التلي ، المصدر السابق ، ص ١٣١ .

(٢) جميل الشراوي، النظرية العامة للالتزام ، الكتاب الأول ، مصادر الالتزام ، دار النهضة العربية ، ١٩٨١ ، ص ٥٢٨ .

(٣) محمود التلي، المصدر السابق ، ص ١٣١ .

الموجبة للمسؤولية على أساس الخطأ المفترض هي سيطرة الشخص على الشيء سيطرة فعلية لحساب نفسه" (١).

أما بالنسبة لسلطة الرقابة على الشيء فأن المقصود بها هو إشراف الحارس على الشيء (السيارة) بحيث يكون باستطاعته وضع الضوابط والإجراءات ما يتلافى وقوع أي ضرر ينجم عن استخدام الشيء (السيارة) أو التوجيه (٢).

المطلب الثاني

أن يحدث الضرر بفعل الآلة (السيارة)

يذهب الفقه المدني في العراق إلى توضيح المقصود بهذا الشرط إلى القول بأن معناه ان يكون للآلة (السيارة) دور إيجابي في حصول الضرر فلو اصطدم اعمى بسيارة واقفة في المكان المخصص لها فأصيب نتيجة ذلك بضرر لا تنهض هنا مسؤولية صاحب السيارة لان هذا التدخل يعتبر تدخل سلبي لا يسأل عنه مالك السيارة (٣). أما إذا كنت السيارة موضوعة في غير موضعها الطبيعي وحدث ضرر بفعلها ففي هذه الحالة يكون تدخلاً إيجابياً يوجب المسؤولية (٤).

كما ولا يشترط الاتصال المادى المباشر في هذا التدخل الإيجابي للسيارة فلو اضطر سائق السيارة إلى إتلاف مال الغير والاصطدام بسيارة أخرى نتيجة سقوط شجرة على الطريق مثلاً فالضرر ينسب إلى السيارة رغم عدم وجود الاتصال المادي المباشر (علاقة السببية) وبالتالي يكون حارس السيارة أو صاحبها مسؤولاً عن تعويض الضرر (٥). إذن لا يلزم لاعتبار الضرر صادر من الآلة (السيارة) ان يحدث تلامس بينه وبين من يقع عليه الضرر بل يكفي ان يكون حصول الضرر من تأثيره (٦). اذ ان السائق هو

(١) أشار إليه د. حسن علي الذنون، المصدر السابق، نبذة ٣٢٧، ص(٣٠٩ - ٣١٠).

(٢) محمود التلتي، المصدر السابق، ص ١٣٢.

(٣) منذر الفضل، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني، دراسة مقارنة، ج ١، مصادر الالتزام، الطبعة الأولى، ١٩٩١، بلا مكان طبع، ص ٤٢٦.

(٤) عبد المجيد الحكيم، المصدر السابق، نبذة ٩٩٥، ص ٦١٢.

(٥) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، ج ١، ط ٢، دار النهضة العربية، ١٩٦٤، ص ١٠٩٠.

(٦) جميل الشرقاوي، المصدر السابق، ص ٥٢٨.

(٤) تقرير من منظمة الصحة العالمية بشأن السلامة على الطرق-

العامل الأكثر فاعلية في عملية المرور، بمعنى يجب ان يكون متمتعاً بالمميزات التالية ^(٤): سلامة العقل، حواس صحية، الالتزام والاعتراف بتعليمات المرور، الشعور بالمسؤولية، ومعرفة ميكانيكية وصيانة المركبات، المعرفة بالعمليات التحضيرية الواجب عملها قبل قيادة المركبة من قبله.

يتضح مما تقدم أعلاه، وجود ثلاث عوامل للسلامة المرورية تقلل من حوادث السيارات، إضافة إلى ما تقدم من شروط يجب توافرها في السائق، فهناك أيضاً شروط لا بد من توافرها في المركبة، منها إطارات احتياطية والة إزالة العجلة، وأدوات تركيب مطفأة الحريق، حقيبة إسعافات أولية، مثلث عاكس، وغيرها من احتياجات المركبة للتقليل والحد من حوادث السيارات.

المبحث الثالث

الأساس القانوني للمسؤولية والتأمين الإلزامي عن حوادث السيارات

بالرغم من التطور الكبير الذي حل بقواعد المسؤولية عن الأشياء الجامدة أو الغير حية نتيجة ما بذله القضاء الفرنسي 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 القانون المدني الفرنسي والتي أسس 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^(١).

لذا سيوضح هذا المبحث مطلبين أساسيين، يتناول المطلب الأول الأساس القانوني للمسؤولية، أما المطلب الثاني سيتطرق إلى التأمين عن حوادث السيارات.

المطلب الأول

الأساس القانوني للمسؤولية

حاول 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 الالة 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

(١) محمود التلي ، المصدر السابق ، ص ٣٣٨ .

١٨٠٤ فكان قضاء اجتهاد لا قضاء تفسير وكانت حجتهم في ذلك هو لمواجهة حاجة المجتمع والتطور الاقتصادي الحاصل آنذاك^(١).

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 فاصبح يقيم المسؤولية على أساس الخطأ المفترض افتراضاً غير قابل لإثبات العكس^(٢).

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 تنتفي 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^(٣). هذا بالنسبة لموقف المشرع الفرنسي .

أما بالنسبة للمشرع المصري فقد سار على ذات النهج حيث بدأت فكرة الحراسة في الظهور واستمر الفقهاء بإثرائها حتى أصبحت القاعدة هي مسؤولية حارس السيارة بمجرد وقوع الحادث وحصول الضرر من السيارة وليس بمقدوره التخلص من تلك المسؤولية إلا اذا اثبت السبب الأجنبي الذي ليس له يد فيه ولما كانت نصوص التقنين المدني المصري آنذاك لا تسمح في تلك الخطى فقد نص على تلك المسؤولية الخاصة من المادة ١٧٨ منه^(٤).

ويمكن أن يثار التساؤل الآتي: هل أن المسؤولية الخاصة التي أقرتها المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري كافية لتغطية جميع الحالات؟

نجيب على هذا التساؤل بالقول نعم هذه المسؤولية الخاصة تكفي لتغطية جميع الحالات بما يخص حوادث السيارات سواء كان الخطأ أو الإهمال صادر من حارس السيارة أو لم يكن هناك ما يمكن ان ينسب إليه بحيث كان الحادث راجعاً إلى فعل السيارة ذاتها أي إلى حالتها سواء كانت ميكانيكية أو غير ميكانيكية (ويقصد بغير ميكانيكية جسم السيارة

(١) عبد المجيد الحكيم، المصدر السابق، نبذه ٩٨٨، ص(٦٠٧-٦٠٨).

(٢) عبد المجيد الحكيم، المصدر نفسه، نبذه ٩٨٩، ص٦٠٨.

(٣) د. حسين علي الذنون ، المصدر السابق ، نبذه ٣٣٠ ، ص ٣١١ .

(٤) محمود التلتي ، المصدر السابق ، ص٣٢٧.

أو إطاراتها فقد يرجع الحادث إلى انفجار أحد إطاراتها دون إمكانية نسبة أي خطأ للحارس أو قائدها) بسبب عيب وجد فيها أم لا فالقواعد الخاصة بتلك المسؤولية والتي أقرتها المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري جاءت من أجل مساندة المتضرر من هذه الحوادث والتي تنتج عن خطأ حارس السيارة والذي يتعذر عليه إثباته في اغلب الأحيان كما تقيم قاعدة موضوعية تكفي بمقتضاها تحقيق مسؤولية حارس السيارة لمجرد تدخل السيارة حتى لو لم يرتكب الحارس خطأ سواء كان ذلك التدخل نتيجة عيب فيها أم لا بأذن فالمسؤولية هنا غير قائمة على خطأ لأنها في الأصل تهدف إلى تحقيق الحماية القانونية للمتضرر وضمان سلامته بحيث يكفي لتحقيق مسؤولية قائد السيارة عن إخلاله بالتزامه بضمان سلامة الغير مجرد حدوث الضرر من السيارة أي مجرد تحقق علاقة السببية بين فعل السيارة والضرر دون ان يشترط توافر الخطأ^(١).

إذن نستخلص مما تقدم إن العديد من القوانين المدنية الوضعية كالقانون المدني الفرنسي والقانون المدني المصري قد 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 بأثبات 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^(٢) ، لاسيما وإن العراق لم يكن عندما وضع القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ في مرحلة التصنيع فأسس المسؤولية وضعت على أساس الخطأ المفروض فرضاً بسيطاً قابلاً لأثبات العكس^(٣). ومن هذه المسؤوليات الآتي^(٤):

المسؤولية التقصيرية وهي التي تؤسس مبدئياً من قواعدها لتعويض المصابين جراء حوادث السيارات خاصة عند غياب أي التزام عقدي، أي عقد النقل بين اطراف العلاقة القانونية على اعتبار ان حوادث السيارات تعتبر المجال الواسع لتطبيق وتجسيد قواعد

(١) محمود التلي ، المصدر السابق ، ص ٣٣٧ .

(٢) حسن علي الذنون ، المصدر السابق ، نبذة ٣٣٠ ، ص ٣١١ .

(٣) منذر الفضل، المصدر السابق، ص ٤٢٧ .

(٤) محمد العلمي، المسؤولية والتعويض عن حوادث السير بين حماية المضرور والمصالح الاقتصادية،

المسؤولية عن حراسة الأشياء. ولا يزال أساس المسؤولية التقصيرية عن حوادث السيارات يخضع لقواعد المسؤولية

المدنية، وان 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 لحدث 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 ان مسؤولية الناقل بالمجان تقوم على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية المتعلقة بالخطأ المفترض، حيث نصت المادة ١٣٨٤/١ من القانون المدني الفرنسي على انه لا بد ان 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^(١)

المطلب الثاني

التأمين الإلزامي لحوادث السيارات

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

(١) د. حسن علي الذنون، المصدر السابق، نبذه ٣٣٠، ص ٣١٢.

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.

ومن هنا يثار التساؤل عن أهمية التأمين الإجباري على حوادث السيارات، وما هي ضمانات سداد هذا التأمين؟ فأهمية التأمين تكمن 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^(١)، فحالة التأمين الإجباري يعتبر بمثابة الأمان من حوادث الطرق. 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 مصر رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧، ليحل محل قانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ .

ويكفي فقط تحقق الخطر المؤمن عليه ليدخل في اطار التسوية الودية بين المتضررين وشركات التأمين وتغطية الأضرار بشرط إثبات الخطأ بحكم قضائي^(٢).

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 إعسار شركة التأمين سواء كلي أو جزئي، وحالات تصدر من مجلس الهيئة المراقبة على التأمين^(٣).

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 جميع السيارات مؤمنة تلقائياً دون حاجة لإصدار وثيقة تأمين واعتبار الوصل المبرز باستلام قسط التأمين دليلاً على الامتثال

(١) د. علي العشري، مقالة حول تعويضات المتضرر من حوادث السيارات، ٢٠٠٨.

(٢) القانون المصري الجديد، التأمين الإجباري للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧.

(٣) القانون أعلاه.

للقانون وبهذا تم تبسيط الإجراءات واستبعدت الشكليات كذلك فقد اعتمد القانون الجديد نظرية تحمل التبعية في المسؤولية كأساس الالتزام 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 الافتعال مثل الإصابات البدنية التي تصيب الشخص بسبب فعله العمدى أو أية إصابة بدنية تصيب السائق في غير حالات الاصطدام أو انقلاب السيارة وبذلك فانه 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^(١).

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.

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 بشفافية 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 أن تصل تلك الحماية إلى الحد الذي يضمن للمواطنين الحماية الشاملة، عند تضررهم بسبب حوادث السيارات. وبعد أن 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 أنه اشتمل على بعض الحالات التي لا تتسجم مع العدالة، أو الإصابات البدنية التي تصيب الشخص، بسبب

(١) الأسباب الموجبة لقانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم (٥٢) لسنة ١٩٨٠.

فعله العمدي لذلك فلقد 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^(١).

(١) قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٠، الوقائع العراقية/ رقم العدد ٢٧٦٦ في ١٩٨٠/٣/٣١.

المبحث الرابع

أحكام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

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. فالأحكام في المسؤولية المدنية قد تلحقها بعض الأوصاف أو الاتفاقات التي تعدل منها إلى حد كبير أو قليل، فقد يحصل الاتفاق بين أطراف 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. بناءً على ما تقدم، فقد تناول هذا المبحث مطالباً رئيساً واحداً تضمن التعويض كمفهوم عام، متناولاً أربع فروع، خصص الفرع الأول لطرق التعويض، أما الفرع الثاني فقد تناول تقدير التعويض، في حين تطرق الفرع الثالث إلى عناصر تقدير التعويض، أما الفرع الرابع والأخير فقط تناول وقت تقدير التعويض.

المطلب الأول

التعويض

يعرف التعويض بأنه " 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"^(١). 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 يجرِ تحديد مقدار التعويض اتفاقاً بين المضرور ومحدث الضرر، ويعد التعويض الذي يستحقه المضرور بصورة عامة قد يتولى المتعاقدان تقديره مسبقاً ويسمى (بالتعويض الاتفاقي أو الشرط الجزائي)، وقد يقوم القانون بتقديره ويسمى (بالتعويض القانوني)، وقد يتولى القاضي تقديره ويسمى (بالتعويض القضائي).

(١) أسماء جبر علوان، المسؤولية لطبيب الأسنان، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق، ٢٠٠٠، ص

الفرع الأول

طرق التعويض

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 الجسدي 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 عيناً، ويقع ذلك كثيراً في نطاق المسؤولية العقدية، أما المسؤولية التقصيرية قد يقع التعويض العيني لكن في نطاق محدود^(١)، وان الصورة التي تأخذ التعويض العيني في حالة المسؤولية التقصيرية ان يحكم بأداء امر معين على ما يقضي به من الضرر الذي يحصل نتيجة حوادث السيارات^(٢).

فالتعويض العيني يعتبر افضل من التعويض بمقابل، ويعد اكثر انسجاماً بما يهدف اليه التعويض، لأنه يؤدي إلى إصلاح الضرر وإزالته بدلاً من إبقائه وإعطاء المضرور مبلغ من المال عوضاً عنه^(٣). بيد ان حرية القاضي في الحكم بالتعويض عينياً ليس مطلقاً بل تنقيد بالشروط التالية^(٤):

١- ان يكون التعويض العيني مكتوباً.

٢- ان يكون ذلك الطلب من المضرور.

٣- ان لا يكون التنفيذ العيني إرهاباً للشخص الذي احدث الضرر.

ثانياً: 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:

(١) د. عبد الرزاق السنهوري، المسوط في شرح القانون المدني الجديد، محاور الالتزام، ص ٩٦٦.

(٢) د. حسن علي الذنون، الوسيط في المسؤولية المدنية، الضرر، ٢٠٠٠، ص ٢٧٩.

(٣) د. سعدون العامري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية، منشورات مركز البحوث، وزارة العدل، بغداد، ١٩٨١.

(٤) د. حسين عامر، المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية، ص ٥٣٤، سنة ١٩٨٧.

أ- التعويض النقدي: ويقصد به متى ما تضمن الحكم الصادر به إلزاماً محدث الضرر بدفع مبلغ نقدي للمضرور جبراً للضرر الذي أصابه^(١)، وإصلاح الضرر، وإن السبب في ذلك يعود إلى أن النقود تعتبر وسيلة للتبادل في إصابات حوادث السيارات^(٢).

ب- التعويض غير النقدي: والمقصود بالتعويض غير النقدي عن إصلاح الضرر نتيجة حوادث السيارات، هو أن تأمر المحكمة بأداء أمراً معيناً على سبيل التعويض^(٣)، 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، وإن 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^(٤).

الفرع الثاني

تقدير التعويض

على القاضي أن يستخدم ما لديه من خبرة وإن 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 المضرور، لذلك فعليه أن يراعي الآتي:

أولاً: الضرر المباشر.

ثانياً: عناصر التعويض.

فعملية تقدير التعويض يكون من خلال النصوص القانونية، حيث يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر، فإذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد منصوص عليه في القانون،

(١) د. سعدون العامري، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(٢) د. حسين عامر، المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية، ص ٥٣٤، سنة ١٩٨٧.

(٣) نصت المادة (٢/٢٠٩) من القانون المدني العراقي بقولها: (يقدر التعويض بالنقد على أنه يجوز للمحكمة تبعاً للظروف وبناءً على طلب المتضرر أن تأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه وإن تحكم بأداء امر معين أو برد المثل في المثليات وذلك على سبيل التعويض).

(٤) د. سعدون العامري، المرجع السابق، ص ١٥١.

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^(١).

الفرع الثالث

عناصر تقدير التعويض

لتقدير التعويض عناصر أساسية أهمها الآتي^(٢):

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

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 المضرور، 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 للمضرور 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.

الفرع الرابع

وقت تقدير التعويض

ان الهدف من التعويض في المقام الأول هو جبر الضرر وإصلاحه، لذلك كانت قيمة الضرر هي العامل الأساس في تحديد المبلغ الذي يستحقه المضرور نتيجة حوادث السيارات، أي ان الأصل في التعويض هو إصلاح الضرر من وقت استكمال أركان

(١) د. سعدون العامري، المرجع السابق، ص ٤٧٥.

(٢) منتديات ستار تايمز، منشور على شبكة المعلومات الدولية، كيفية تقدير التعويض وعناصره.

المسؤولية من خطأ وضرر العلاقة 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^(١).

(١) د. عوض احمد ادريس، الدين بين العقوبة في الفقه الإسلامي، بيروت، لبنان، ١٩٨٦، ص ٥-٨

الخاتمة

بعد أن الانتهاء من البحث في (الالتزام بضمان سلامة في نطاق المسؤولية عن حوادث السيارات) فقد توصل إلى الاستنتاجات الآتية :

١. انه لكي تحقق المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات لابد من توافر شرطين هما ان تكون سيارة تحت تصرف شخص وأن تتسبب هذه السيارة في إحداث الضرر وذلك وفقاً للمادة (٢٣١) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ المعدل.

٢. 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 .

٣. إن مسؤولية صاحب السيارة لا تنهض إلا إذا كان للسيارة دور إيجابي في إحداث الضرر .
٤. إن العديد من القوانين المدنية الوضعية كالقانون المدني الفرنسي والقانون المدني المصري قد أسست المسؤولية عن حوادث السيارات على أساس فكرة (الخطأ في الحراسة) أما بالنسبة لموقف القانون المدني العراقي فقد أسس المسؤولية عن حوادث السيارات على أساس الخطأ المفروض فرضاً بسيطاً قابلاً لإثبات العكس.

٥. صعوبة نفي مسؤولية الناقل العقدية مع تقدير مبدأ الالتزام بضمان السلامة، والذي تم تكيفه على أساس انه التزام بتحقيق نتيجة.

٦. من الضروري التأمين الإلزامي عن حوادث السيارات وفق القانون رقم (٥٢) لسنة ١٩٨٠، لحماية ضحايا حوادث السيارات، حيث ان المسؤولية المدنية من حيث الغاية هي التي تقوي الوظيفة التعويضية للضحايا من خلال العمل على تعويض المضررين.

٧. لا بد من إبداء المقترحات التي تحمي ضحايا حوادث السيارات، حيث ان التأمين من المسؤولية المدنية يعزز الوظيفة التعويضية للمتضررين من حوادث السيارات، اذ لا بد من اقتراح المسؤولية القانونية لتعويض ضحايا حوادث السير التي تسببها السيارات، بمجرد إثبات تدخل المركبة في الحادث، وذلك من منطق فكرة الضمان التي نادى بها الأستاذ Boris Starck، حيث يتم تعويض كل شخص جراء ما لحقه من ضرر .

المصادر

أولاً: الكتب

١. جميل الشرقاوي ، النظرية العامة للالتزام ، الكتاب الأول ، مصادر الالتزام ، دار النهضة العربية ، ١٩٨١.
٢. حسن علي الذنون، المسوط في المسؤولية المدنية، الضرر، ٢٠٠٠.
٣. حسن علي الذنون ، النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام وأحكام الالتزام ، وأثبت الالتزام ، بغداد ، بلا دار نشر ، نبذة ٣٢٧ ، ١٩٧٦.
٤. حسين عامر، المسؤولية المدنية العقدية والقصرية، ١٩٨٧.
٥. د. سعدون العامري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية، بغداد، ١٩٨١.
٦. د. غني حسون طه ، الوجيز في النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام ، الكتاب الأول ، مطبعة دار المعارف ، بغداد ، ١٩٧١ .
٧. عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط، ج ١ ، ط ٢ ، دار النهضة العربية ، ١٩٦٤ .
٨. د. عوض احمد ادريس، الدين بين العقوبة في الفقه الإسلامي، ١٩٨٦.
٩. عبد المجيد الحكيم، الموجز في شرح القانون المدني العراقي، ج ١، مصادر الالتزام، شركة الطبع والنشر الأهلية ، ط ٣ ، بغداد ، نبذة ٩٩٢ ، ١٩٦٩.
١٠. محمود التاتي ، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص ، رسالة مقدمة من كلية الحقوق جامعة عين شمس ، ١٩٨٨ .
١١. منذر الفضل ، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني ، دراسة مقارنة ، ج ١ ، مصادر الالتزام ، الطبعة الأولى ، بلا مكان طبع، ١٩٩١ .
١٢. د. محمد العلمي، المسؤولية والتعويض عن حوادث السير بين حماية المضرور والمصالح الاقتصادية، ٢٠١١-٢٠١٢.

ثانياً: القوانين

١. القانون المدني العراقي، رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.
٢. قانون التأمين الإلزامي لحوادث السيارات رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٠.
٣. القانون المدني الفرنسي لسنة ١٨٠٤.
٤. القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.

٥. القانون المصري الجديد رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧، قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية لحوادث المركبات.

ثالثاً: الرسائل والاطاريح الجامعية

١. أسماء جبر علوان، المسؤولية المدنية لطبيب الأسنان، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية النهرين، ٢٠٠٠.

٢. زينب هادي حميد، الالتزام بضمان السلامة في عقد العلاج الطبي، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية النهرين، ٢٠٠٣.

رابعاً: البحوث والدوريات

١. ماهية حوادث السيارات، مقالة لبنانية www.yasa.org/ar/sectiondet.aspxs.id2.

٢. أحمد بن علي العبري ، النظام القانوني للتعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور (في ضوء مشروع قانون المعاملات المدنية العماني وأحكام المحكمة العليا) ، ٢٠٠٨.

٣. منتديات ستار تايمز كيفية تقدير التعويض وعناصره.

٤. تقرير من منظمة الصحة العالمية بشأن السلامة على الطرق، ٢٠١٣/٣/١٥.