

مدى معقولية القيود المقررة لرجوع المؤمن على المؤمن له ليسترد منه ما دفعه من تعويض للمضروب من حوادث السيارات: دراسة تطبيقية

د. صالح ناصر العتيبي*

الملخص:

إذا كان عقد التأمين من المسؤولية يحقق الأمان للمؤمن له طيلة سريان مدة العقد من مطالبة الغير المضروب له بالتعويض في حال ثبوت مسؤوليته المدنية، فالمؤمن يتحمل عنه ذلك مقابل قسط التأمين. ومع ذلك فإن التنظيم التشريعي لعقد التأمين الإجباري من حوادث السيارات أوجد واقعاً مغايراً، فقد اهتمت اللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 81 لسنة 1976 بمصلحة المضروب بالدرجة الأولى بأن أوجدت شخصاً مليئاً وهي شركة التأمين التي تلتزم بتعويضه عن جميع الأضرار التي تلحق به، سواء كانت أضراراً مادية أو معنوية ودون حد أعلى لمقدار التعويض، وأعطته الحق في رفع دعوى مباشرة ضد المؤمن، شركة التأمين، ولم يسمح للمؤمن أن يدفع دعوى المضروب في التمسك بأسباب السقوط التي تسمح للمؤمن وفقاً للقواعد العامة في عقد التأمين بالتخلص من التزامه بدفع مبلغ التأمين في أحوال معينة، أما المؤمن له فاقتصر اهتمامها به في تحديد قيمة قسط التأمين بقرار يصدر من وزارة الداخلية.

وإزاء محدودية قسط التأمين وجدت شركات التأمين نفسها في وضع قد يؤدي إلى تكبدها خسائر جسيمة نظراً لكثرة حوادث السيارات، وهو أمر لم يخفف منه كثرة عقود التأمين التي تبرمها. ومع ذلك فقد عثرت شركات التأمين على ضالتها في المادتين 75 و76 من لائحة المرور المذكورة عندما سمحتا لها بأن ترجع على المؤمن له، مالك السيارة، لتسترد منه ما دفعته من تعويض للمضروب إذا ما خالف قيوداً معينة، ولا توجد مشكلة في القيود الواردة في المادة 76 المذكورة، فمصدرها المباشر نص القانون، لذلك فهي تتصف بالمعقولية لما تكشفه من أخطاء عمدية أو جسيمة ارتكبتها المؤمن له أو قائد السيارة، ومن ثم فلا يستحق الحماية التأمينية، أما المشكلة فتظهر في المادة 75 المذكورة التي أجازت للمؤمن، أي شركة التأمين،

* أستاذ القانون المشارك، قسم القانون الخاص، كلية القانون الكويتية العالمية.

بأن تضع ما تشاء من قيود على المؤمن له أو قائد السيارة تقرر لها حق الرجوع عليه، بشرط أن تكون قيوداً معقولةً وفي مجال استعمال السيارة وقيادتها وألا تتعارض مع قانون المرور وقراراته. ولكن شركات التأمين توسعت في تضمين عقودها العديد من القيود بعضها معقول وبعضها الآخر غير معقول.

وفي هذا البحث سلطنا الضوء على القيود الاتفاقية التي تضمنتها عقود التأمين الإجباري لسبع شركات تأمين، فتعرفنا من خلالها على ما هو معقول منها وما هو غير معقول، كما تطرقنا لماهية المعيار الذي أخذ به القضاء في هذا الشأن من خلال أحكامه.

المقدمة:

تعد السيارة وسيلة النقل الرئيسية في الكويت؛ وهو ما ترتب عليه زيادة كبيرة في حركة المرور، ومن ثم وقوع كثير من حوادث السيارات، التي ينجم عنها أضرار لكل من قائد السيارة وللغير. إن إلحاق الضرر بالغير من حوادث السيارات يثير المسؤولية المدنية لقائد السيارة المتسببة في الحادث، ومن ثم التزامه بتعويض المضرور. وقد يجد المضرور نفسه أمام مسؤول غير مليء أو مماتل، فاتجه التفكير في وسيلة توفر حماية للمضرور بتعويضه، ولقائد السيارة المسؤول عن الحادث بإيجاد من يتحمل عنه التعويض دون مماتلة. ومن هنا ظهر التأمين الإلجباري للسيارات لصالح الغير المضرور بموجب اللائحة التنفيذية لقانون المرور، التي صدرت بقرار من وزارة الداخلية برقم 81 لسنة 1976.

إن عقد التأمين الإلجباري للسيارات هو تأمين من المسؤولية المدنية لقائد السيارة عن الأضرار التي تسببها السيارة المؤمن عليها للغير. ومن ثم يوجد في العقد ثلاثة أشخاص، طرفي العقد، المؤمن والمؤمن له، وشخص ثالث ليس طرفاً في العقد، وإنما مستفيد منه وهو المضرور، وحقه في التعويض يحصل عليه مباشرة من المؤمن عن طريق الدعوى المباشرة التي قررها له القانون. فعند ثبوت مسؤولية قائد السيارة يستطيع الغير المضرور أن يطالب المؤمن، الذي هو شركة تأمين لا تنقصها القدرة المالية، بالتعويض عن جميع الأضرار التي لحقت به دون وجود حد أقصى لمقدار التعويض، مما يوفر له حماية قانونية فعالة.

أما المؤمن له مالك السيارة فيوفر له العقد الأمان طيلة مدته من أن يطالبه المضرور بالتعويض، وذلك مقابل قسط التأمين الذي تدخل القانون وحدد قيمته. أما المؤمن، وهو شركة تأمين تجارية تسعى إلى تحقيق الربح، فقد وجدت نفسها - على الرغم من كثرة عقود التأمين الإلجباري التي تبرمها، أمام زيادة كبيرة في عدد حوادث السيارات في مقابل محدودية قسط التأمين المقرر من وزارة الداخلية - أنها ملزمة بدفع تعويضات كبيرة للمضرورين مهما بلغت قيمتها، وخصوصاً أنها لا تستطيع التمسك - في مواجهة المضرور الذي يطالبها بالتعويض - بالدفع التي لها أن تتمسك بها تجاه المؤمن له في التأمين غير الإلجباري كالبطلان والفسخ والسقوط. ولم تجد أمامها سوى حق الرجوع على المؤمن له لتسترد منه ما دفعته من تعويض للغير.

وحق الرجوع قررته لائحة المرور للمؤمن، شركة التأمين، إذا خالف المؤمن له أو قائد سيارته أحد القيود الواردة في وثيقة التأمين، والتي تفرض واجبات معينة يجب عليه أن يلتزم بها عند استعمال السيارة أو قيادتها. وهذه القيود على نوعين: قيود قانونية مصدرها المادة 76 من لائحة المرور المذكورة، والأخرى قيود اتفاقية وهي التي أجازت لائحة المرور المذكورة في المادة 75 أن يتفق عليها المتعاقدان بشرط أن تكون قيوداً معقولة ولا تخالف قانون المرور المذكور أو النظام العام أو جوهر عقد التأمين. وهذا الأمر سمح لشركات التأمين - حتى ترجع على المؤمن له - بأن تتوسع في تضمين وثيقة التأمين قيوداً كثيرة بعضها معقول، والبعض الآخر غير معقول. وقد شجعها على ذلك أن بعض مالكي السيارات لا ينتبه لتلك القيود التي تضمنتها الوثيقة بالرغم من تمييزها باللون الأحمر، أو أنه يرغب في الحصول على وثيقة تأمين ضد الغير من أي شركة تأمين حتى يستطيع إصدار ترخيص تسيير لسيارته من إدارة المرور في ظل رفض شركات التأمين قبول التفاوض حول شروط العقد بما فيها من قيود.

كما أن بعضهم يعتقد أن جميع شروط وثائق التأمين متشابهة أو يأمل أن تنتهي مدة عقد التأمين دون أن يحصل له حادث مروري تنتج عنه أضرار للغير، ومن ثم لن يتعدى الأمر قيمة القسط الذي دفعه للعقد الذي لا تختلف قيمته من شركة إلى أخرى؛ إذ إنه محدد من قبل جهة رسمية. ولكن عند اطلاعنا على وثائق تأمين إجباري لسبع شركات تأمين وجدنا اختلافاً وتبايناً بينها فيما يتعلق بالقيود بنوعها المقررة لحق الرجوع.

وفي هذا البحث نسلط الضوء على تلك القيود بنوعها للتعرف على ما هو معقول منها وما هو غير معقول. كما نسعى للتعرف على كيفية تحقق القضاء الكويتي من معقولية القيد والمعيار الذي استخدمه في هذا الشأن.

وسنتناول ذلك في مبحثين هما:

المبحث الأول: مدى معقولية القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القوانين المصرية والأردنية والكويتية.

المبحث الثاني: مدى معقولية القيود الاتفاقية المقررة لحق الرجوع في نماذج عقود بعض شركات التأمين في الكويت.

المبحث الأول مدى معقولية القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القوانين المصرية والأردنية والكويتية

قد ينص التشريع على بعض القيود المقررة لحق رجوع المؤمن على المؤمن له بما دفعه للغير من تعويض، ومن ثم تندمج في العقد باعتبارها شروطاً عقدية على الرغم من أن مصدرها القانون. فآثار العقد التي هي التزامات تنشأ منه بعد إبرامه، تنقسم إلى نوعين من الالتزامات، الأول: ما يتفق عليه المتعاقدان، والثاني: ما يقرره القانون من التزامات. وإذا قرر القانون التزامات بالنسبة لعقد معين فإنه يقررها من واقع معرفته بما يناسب هذا العقد من أحكام تتحقق بها العدالة بناء على تجارب سابقة.

وقد اختلفت التشريعات في تنظيمها لحق الرجوع، فمنها ما يقرر عقد تأمين نموذجي يتضمن جميع القيود المقررة لحق رجوع المؤمن على المؤمن له عند مخالفة المؤمن له لأي قيد منها، ولا يسمح لطرفي العقد بإضافة قيود جديدة، وهذا هو حال القانونين المصري والأردني؛ إذ أوكل كل منهما لجهة رسمية رقابية إصدار نموذج لوثيقة تأمين إجبارية من حوادث السيارات؛ بحيث تتضمن جميع شروط العقد والبيانات المطلوب ذكرها لما تمثله من عقد نموذجي موحد ينبغي على شركات التأمين الالتزام به عندما تبرم عقود التأمين الإجباري مع المؤمن لهم مالكي السيارات، ومن ثم تكون جميع قيود حق الرجوع في القانونين المصري والأردني قيوداً قانونية لا اتفاقية.

أما القانون الكويتي فيميز بين نوعين من القيود المقررة لحق الرجوع؛ الأول: قيود يقررها القانون مباشرة، أي أنها قيود قانونية، والآخر: قيود اتفاقية وفيها يسمح للطرفين أن يتفقا على إضافتها إلى جانب القيود القانونية، ومن ثم تأخذ حكمها بشرط أن تكون القيود الاتفاقية معقولة وأن تكون في مجال استعمال السيارة وقيادتها وألا تتعارض مع نصوص قانون المرور وقراراته.

وفي هذا المبحث سنتناول النوع الأول، وهو القيود القانونية من خلال مقارنة مسلك القانون الكويتي بالقانونين المصري والأردني مع ملاحظة أن القانون المصري الملغى كان يأخذ بنفس اتجاه القانون الكويتي، ثم صدر قانون جديد

عدل فيه عن ذلك وأخذ باتجاه مماثل لما أخذ به القانون الأردني (2). وسنرى فيما إذا كانت القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في تلك القوانين تعد قيوداً معقولة أو أنها غير معقولة، وهو ما يساعدنا في التمييز بين نوعي القيود المعقولة وغير المعقولة على نحو ما سنتطرق له في المبحث الثاني من هذه الدراسة.

وبناء على ذلك نقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، هي:

المطلب الأول - القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القانون المصري.

المطلب الثاني - القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القانون الأردني.

المطلب الثالث - القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القانون الكويتي.

المطلب الأول

القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القانون المصري

كان القانون المصري الملغى - وهو القانون رقم 652 لسنة 1955 بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات - ينص في المادة 2 على أن تكون وثيقة التأمين وفقاً للنموذج الذي يعتمده وزير المالية والاقتصاد بالاتفاق مع وزير الداخلية. وعند صدور تلك الوثيقة بالقرار الوزاري رقم 152 لسنة 1955 نصت ضمن الشروط العامة للعقد في البند رقم 5 على التالي: "يجوز للمؤمن أن يرجع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض في الحالات الآتية:

أ. إذا ثبت أن التأمين قد عقد بناء على إدلاء المؤمن له ببيانات كاذبة أو إخفائه وقائع جوهرية تؤثر في حكم المؤمن على قبوله تغطية الخطر أو على سعر التأمين أو شروطه.

ب. استعمال السيارة في غير الغرض المبين برخصتها أو قبول ركاب أو وضع حمولة أكثر من المقرر لها أو استعمالها في السباق أو اختبارات السرعة.

ج. إذا كان قائد السيارة، سواء المؤمن له أو شخصاً آخر يقودها بموافقتة، غير

(2) صدر القانون الأردني الحالي سنة 2010، وقد سار على الاتجاه نفسه الذي تبناه القانون الأردني الملغى الصادر سنة 2001، وذلك فيما يتعلق بوجود عقد نموذجي يصدر عن جهة رسمية يتضمن جميع شروط العقد، ومنها القيود المقررة لحق الرجوع. أما القانون المصري الحالي فقد صدر سنة 2007.

حائز على رخصة قيادة لنوع السيارة.

- د. إذا ثبت أن قائد السيارة، سواء كان المؤمن له أو شخصاً آخر سمح له بقيادتها، ارتكب الحادث وهو في غير حالته الطبيعية أو تناول مخدرات.
- هـ. إذا ثبت أن الوفاة أو الإصابة البدنية قد نشأت عن عمل ارتكبه المؤمن له عن إرادة وسبق إصرار⁽³⁾.

كما نصت المادة 16 من القانون المصري الملغى رقم 652 لسنة 1955 على ما يلي: "يجوز أن تتضمن الوثيقة واجبات معقولة على المؤمن له وقيوداً معقولة على استعمال السيارة وقيادتها؛ فإذا أخل المؤمن له بتلك الواجبات أو القيود كان للمؤمن حق الرجوع عليه لاسترداد ما يكون قد دفعه من تعويض". ويتضح من نص المادة المذكورة أن المشرع أجاز أن تتضمن وثيقة التأمين واجبات معقولة تفرض على المؤمن له، وكذلك قيوداً معقولة على استعمال السيارة وقيادتها سواء كان من يستعمل السيارة أو يقودها هو المالك أو غيره. ومن جانبها أوضحت المذكرة الإيضاحية⁽⁴⁾ للقانون المذكور المقصود بالمادة 16 بقولها: "وأجازت المادة السادسة عشرة لهيئات التأمين أن تضمن وثائق التأمين الشروط المعقولة التي تكفل مصالحها كإلزام المؤمن له بإخطارها عن الحادث أو إشراكها معه في الإشراف على الدفاع في دعوى المصاب، أو غير ذلك من الواجبات المعقولة غير التعسفية؛ بحيث لا ينص على الرجوع على المؤمن له إلا في حالة الإخلال الجسيم، كما أجازت أن تضع قيوداً معقولة على استعمال المؤمن له للسيارة بحيث إذا أخل بها كان لها أن ترجع عليه لاسترداد ما تكون قد أدته من تعويض للمضرور".

وقد ألغى القانون رقم 652 لسنة 1955 المذكور بالقانون رقم 72 لسنة 2007 الذي نص في مادته الثامنة على ما يلي: "تؤدى 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 أربعين ألف جنيه في حالات الوفاة أو العجز الكلي

(3) وهي مماثلة لحالات الرجوع المقررة عند مخالفة القيود القانونية المنصوص عليها في المادة 76 من لائحة المرور الكويتية رقم 81 لسنة 1976، وهو ما يعني تأثره بها.

(4) قانون رقم 652 لسنة 1955 بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات والقرارات المنفذة له، الناشر الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، القاهرة، الطبعة الثانية، سنة 1997، ص 14.

المستديم، ويحدد مقدار مبلغ التأمين في حالات العجز الجزئي المستديم بمقدار نسبة العجز، كما يحدد مبلغ التأمين عن الأضرار التي تلحق بممتلكات الغير بحد أقصى قدره عشرة آلاف جنيه...“.

ويتبين من النص المذكور أن الضرور يستحق مبلغ التأمين بمجرد وقوع الحادث له، ومن ثم لا يؤثر إخلال المؤمن له بالتزاماته على استحقاق الضرور لمبلغ التأمين، وهذا الحكم يعد خروجاً على القواعد العامة في عقد التأمين التي تقضي بأنه في حالة إخلال المؤمن له بأركان العقد أو بالتزام من التزاماتها فإن العقد يكون باطلاً أو يسقط حقه في مبلغ التأمين، وهو ما يعني حرمانه من حق الضمان أو وقف سريانه، ولكن المشرع خرج على هذه القاعدة بالنسبة للتأمين من حوادث السيارات، حماية لمصلحة الضرور، فألزم المؤمن بأداء مبلغ التأمين للضرور، وحيث إن حق المؤمن له قد فقد سند وجوده، فقد أعطى القانون للمؤمن الحق في الرجوع على المؤمن له بقيمة ما دفعه من تعويض للضرور⁽⁵⁾، وذلك من خلال ما نص عليه في المادتين 12 و18، وهي حالات محددة تمثل قيوداً قانونية على المؤمن له، وقد وردت على سبيل الحصر⁽⁶⁾ ولكن المشرع غاير بينهما في الحكم من حيث إنه سمح للمؤمن له عند تحقق إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 12 المذكورة بالتخلص من الأثر الخطير لإخلاله بالقيود، ومن ثم يحول دون رجوع المؤمن عليه إذا أثبت أن إخلاله له ما يبرره، ولم يسمح له بذلك عند إخلاله بالقيود التي وردت في المادة 18 المذكورة. وما ذكرته المادة 12 المذكورة قد ورد أيضاً ودون تغيير في العقد النموذجي الصادر بقرار من رئيس الهيئة المصرية للرقابة المالية رقم 344 لسنة 2007، تنفيذاً للقانون رقم 72 لسنة 2007، وهي ثلاثة قيود، الهدف منها الحفاظ على مصالح المؤمن عند رجوعه على المسؤول عن الحادث، ومن ثم فهي تتصف بالمعقولية، وخصوصاً أن المؤمن له يستطيع تجاوزها بإثبات أن هذا الإخلال له ما يبرره؛ أي أنه كان حسن النية عند إخلاله بتلك الالتزامات، وهذه القيود هي:

1- إخطار المؤمن بالحادث خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ وقوعه.

(5) أحمد شرف الدين، التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث النقل السريع وحوادث المباني، الناشر نادي القضاة القاهرة، سنة 2014، ص 95.

(6) عادل زيد المطيري، الحماية القانونية للضرور من حوادث المركبات الآلية وفقاً لأحكام قانون التأمين الإجباري المصري والفرنسي والكويتي، رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة عين شمس، الناشر: دار الحقانية للإصدارات القانونية، القاهرة سنة 2007، ص 10.

2- أن يتخذ جميع الاحتياطات والإجراءات اللازمة لتجنب تفاقم الأضرار الناجمة عن الحادث.

3- أن يقدم للمؤمن الأوراق والمستندات المتعلقة بالحادث حال تسليمها له. أما القيود الواردة في المادة 18 من القانون المذكور فللمؤمن الرجوع على المؤمن له بما دفعه للمضرور دون أن يستطيع المؤمن له تجنب هذا الرجوع، ويجري النص على النحو الآتي: "يجوز لشركات التأمين أن ترجع على المؤمن له بقيمة ما تكون قد أدته من تعويض إذا ثبت أن التأمين قد عقد بناء على إدلاء المؤمن له ببيانات كاذبة أو إخفائه وقائع جوهرية تؤثر في حكم شركة التأمين على قبولها تغطية الخطر أو على سعر التأمين أو شروطه أو أن المركبة استخدمت في أغراض لا يخولها الترخيص". ومما نلاحظ على تلك الحالات أنها تدل على سوء نية المؤمن له، وذلك واضح عند تقديمه لبيانات كاذبة وعند إخفائه وقائع جوهرية. وقد ألحق بها استخدام المركبة في غير الغرض المخصص لها حتى ولو لم يكن بسوء نية، فهو يشترك مع الكذب والإخفاء في أنها أفعال عمدية تتعارض مع طبيعة عقد التأمين القائم على احتمالية وقوع الخطر⁽⁷⁾.

ومن جهته أضاف العقد النموذجي المذكور قيوداً أخرى لحق الرجوع بالإضافة إلى القيود المنصوص عليها في المادة 18 المذكورة، وأدرجها جميعاً تحت مسمى حالات الرجوع، ومن ثم فهي تأخذ حكم تلك الواردة في المادة 18 المذكورة من حيث عدم استطاعة المؤمن له تجنبها، وأنها تعد قيوداً قانونية، وهذه القيود هي:

1- إذا ثبت تحميل المركبة بأكثر من الحمولة المقررة لها أو استخدامها في سباق أو اختبار للسرعة أو السرعة الزائدة عن المسموح به داخل المدن وخارجها أو السير في عكس الاتجاه.

2- إذا كان قائد المركبة، سواء المؤمن له أو شخص آخر، يقودها دون الحصول على رخصة قيادة أو رخصة قيادة مناسبة لنوع المركبة أو بموجب رخصة تسيير منتهية الصلاحية.

3- إذا ثبت أن قائد المركبة، سواء كان المؤمن له أو شخصاً آخر سمح له بقيادتها، ارتكب الحادث وهو في غير حالته الطبيعية بسبب تأثير تناول مشروبات كحولية أو مخدرات.

(7) حسام الدين الأهواني، المبادئ العامة للتأمين، المرجع السابق، ص 46.

4- إذا ثبت وقوع الحادث عمداً من جانب المؤمن له.

ويتضح من القيود المذكورة أنها تشكل مخالفات لقانون المرور تكشف عن خطأ جسيم من جانب المؤمن له بل إن بعضها يكشف عن خطأ عمدي. وغالبية هذه القيود تسهم في زيادة احتمالات وقوع الخطر المؤمن منه، ومن ثم فهي تعد قيوداً معقولة، وخصوصاً أن من وضعها ليس المؤمن وإنما جهة رسمية هي مجلس إدارة الهيئة المصرية للرقابة على التأمين، بما لها من خبرة في هذا المجال، ولأنها جهة رسمية محايدة هدفها تحقيق المصلحة العامة. ولم يسمح قانون التأمين المصري رقم 72 لسنة 2007، ولا العقد النموذجي الصادر بناء على القانون المذكور، للمتعاقدتين إضافة قيود أخرى؛ مما يعني أن جميع القيود المقررة لحق الرجوع قد أصبحت قيوداً قانونية وردت على سبيل الحصر.

المطلب الثاني

القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القانون الأردني

يأخذ القانون الأردني رقم 12 لسنة 2010 بشأن التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات بتأصيل واضح من حيث إنه فصل بين الحالات التي لا يغطيها التأمين الإلزامي- ومن ثم ليس للمضروب أن يطالب بالتعويض عنها من شركة التأمين؛ فلا يكون أمامه سوى مطالبة المسؤول عن الضرر- وبين القيود المفروضة على المؤمن له. وإن إخلاله بأي قيد منها يعطي الحق لشركة التأمين، بعد أن تدفع التعويض للمضروب، في الرجوع على المؤمن له أو قائد المركبة لتسترد منه ما دفعته، وهو ما نبينه في الفرعين التاليين:

الفرع الأول

الحالات المستبعدة من التأمين الإلزامي

نصت المادة 10 من نظام التأمين الإلزامي للمركبات، الأردني على 8 حالات إذا وقع الحادث المروري بناء على أي منها لا يغطيها عقد التأمين الإلزامي؛ أي أنها مستبعدة من التأمين، وقد عبرت المادة 10 المذكورة عن ذلك بالقول: ”لا يترتب على شركة التأمين أي مسؤولية بمقتضى أحكام هذا النظام:

1 - الضرر الذي يلحق بالمؤمن أو سائق المركبة المتسببة بالحادث في حال

تحقق أي من الحالات المنصوص عليها في المادة 16 من هذا النظام:

وهذا أمر معقول لمنطقيته؛ ذلك أن المادة 16 - على ما سنرى - تتعلق بحق رجوع الشركة المؤمنة على المؤمن له في حالات معينة ذكرتها، والقول بغير ذلك يعني أنها تعوضه ثم ترجع عليه لاسترداد ما أعطته من تعويض، والواقع أن هذه الحالة اقتضها طبيعة التأمين الإلزامي الأردني، فهو لم يعد فقط تأميناً لصالح الغير المضرور⁽⁸⁾، وإنما شمل أيضاً المؤمن له، وكذلك سائق المركبة المؤمن عليها إن لم يكن هو المؤمن له، وإن كان فرض عليهم بعض القيود، وذلك يمثل تطوراً محموداً في نظام التأمين الإلزامي.

2 - الضرر الذي يلحق بالمركبة المتسببة بالحادث:

وهذه الحالة تسير في اتجاه اعتبار التأمين لصالح الغير من جهة الأضرار المادية التي لحقت بالمركبة التي تسببت بالحادث وتتوافق مع نظام التأمين الإلزامي في كل من مصر والكويت من أنه تأمين لصالح الغير.

3 - الضرر الناجم عن استعمال المركبة في سباق سيارات محلي أو دولي منظم أو في اختبار تحمل المركبات:

وهذه الحالة يبررها أن اشتراك المركبة في مثل هذه السباقات والاختبارات يؤدي إلى زيادة المخاطر المؤمن منها زيادة كبيرة؛ فلا يكون من العدل إلزام شركة التأمين تغطية الأضرار الناجمة عنها بالعقد نفسه، وبموجب الشروط نفسها ولاسيما المتعلق منها بمبلغ القسط المطلوب من المؤمن له والمحدد من جهة رسمية؛ الأمر الذي يستوجب إبرام عقد تأمين خاص بشأنها وبشروط مختلفة تلائم تلك السباقات وما ينجم عنها من أخطار. ويلاحظ أن المشرع اشترط لكي يعفي المؤمن من ضمانه للخطر، أن يكون السباق منظماً، وإلا فإن شيئاً لن يتغير من أمر إلزام المؤمن في مواجهة المضرور إن كان السباق غير منظم، ولكن ذلك لا ينفي إمكانية رجوع المؤمن على المؤمن له وفقاً للمادة

(8) يعرف نظام التأمين الإلزامي للمركبات الأردني رقم 12 لسنة 2010 المضرور بأنه: أي شخص تعرض للضرر بسبب الحادث بما في ذلك المؤمن له وسائق المركبة المتسببة بالحادث. أما القانون الكويتي فنص في الفقرة الأخيرة من لائحة المرور على ما يأتي: «ولا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة، أي أية إصابة بدنية تلحق قائد المركبة الآلية وزوجه وأبواه وأبنائه بسبب الحادث الواقع من مركبته».

16/4⁽⁹⁾، وهو ما سنتطرق إليه تالياً⁽¹⁰⁾.

4- الضرر الذي يلحق بركاب المركبة المتسببة بالحادث نتيجة استعمالها في تعليم قيادة المركبات إذا لم تكن مرخصة لهذه الغاية:

وهذه الحالة كسابققتها تزيد من المخاطر التي جرى التأمين على أساسها؛ فلا يلزم بها المؤمن، ويرى بعض الفقه⁽¹¹⁾ أن يقتصر الاستبعاد من التغطية التأمينية على الركاب الذين يعلمون بأن المركبة تستعمل لأغراض التدريب دون أن تكون مرخصة بذلك، وبناء على ما سبق يستفيد من التأمين الركاب الذين لا يعلمون ذلك إذا لا ذنب لهم، وهذا الرأي يستقيم مع اعتبار عقد التأمين من العقود القائمة على حسن النية في انعقاده وفي تنفيذه.

5- الضرر الذي يلحق بالبضائع المنقولة بواسطة المركبة المتسببة بالحادث لقاء أجر:

ونرى أن هذا الشرط يكون معقولاً لو اقتصر على المركبات التي لم يرخص لها بالنقل العام.

6- الضرر الناجم عن حادث يقع نتيجة للفيضانات والأعاصير والانفجارات البركانية والزلازل والانزلاق الأرضي أو الحرب والأعمال الحربية والحرب الأهلية والفتنة والعصيان المسلح والثورة واغتصاب السلطة وأخطار الطاقة النووية.

7- الضرر الناجم عن المركبة ذات الاستخدام الخاص، وفقاً لتعريفها الوارد في قانون السير النافذ والأنظمة الصادرة بمقتضاه، إذا تم استخدامها للأغراض المخصصة لها:

وقد عرف قانون السير الأردني المركبة ذات الاستعمال الخاص بأنها: واسطة نقل أو رفع أو جر آلية مجهزة بمعدات ثابتة وبصورة دائمة لا يمكن استعمالها إلا في الأغراض المصممة لها. ومن ثم فإن الأضرار الناجمة عن المركبات ذات الاستعمال الخاص لا تكون ناجمة عن استعمال المركبة في السير في

(9) هيثم المصاروة، عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات، منشورات زين الحقوقية، الطبعة الثانية، الأردن، 2011، ص 38.

(10) تشملها الحالة رقم 4 من أولاً في الفرع الثاني من هذا المطلب.

(11) هيثم المصاروة، مرجع سابق، ص 40.

الطرق العامة، وإنما عن استعمال المعدات المزودة بها تلك المركبات، كما في الأضرار الناجمة عن استعمال معدات الرفع في الرافعات⁽¹²⁾ وهذه الحالة تتسم بالمعقولة؛ فالتأمين الإلزامي جاء لتغطية حوادث السيارات الناجمة عن تسييرها في الطرق العامة وليس عن حوادث أخرى قد يشملها التأمين من إصابات العمل أو أي نظام آخر.

8- الضرر الناجم عن استعمال المركبة خارج حدود المملكة الأردنية:

وهذا طبيعي وفقاً لمبدأ إقليمية القوانين، الذي يعد هو الأصل، فلا يمتد القانون خارج الدولة إلا بنص خاص. كما أن هذا الأمر هو المطبق في القانونين المصري والكويتي.

الفرع الثاني

الحالات التي يجوز فيها للمؤمن الرجوع على المؤمن له

ليسترد منه ما دفعه من تعويض للمضروب

وردت هذه الحالات في المادة 16 من قانون التأمين الإلزامي الأردني، وفيها تختلف حالات الرجوع على المؤمن له بحسب المضروب، إذا ما كان من ركاب السيارة المؤمن عليها والمتسببة في الحادث من عدمه، وفقاً لما يلي:

أولاً - حالات الرجوع عندما لا يكون فيها المضروب من ركاب السيارة المتسببة في الحادث:

1- إذا كان سائق السيارة المتسببة بالحادث، عند وقوعه، غير حائز على رخصة قيادة أو على رخصة قيادة لفئة غير المركبة التي يقودها أو كانت الرخصة ملغاة بصورة دائمة أو معلقة لمدة يمتنع على السائق القيادة خلالها:

وهذه الحالة تفترض أن المؤمن عليها سائق السيارة أو شخص سمح له بقيادتها. وما ورد ضمن هذه الحالة يعد قيوداً معقولاً، فعدم حمل رخصة قيادة يعني أن السائق غير مؤهل لقيادة المركبة، ومن ثم تزداد احتمالات وقوع الحادث وينطبق الأمر نفسه إذا سحبت منه رخصة القيادة سواء بشكل دائم أو مؤقت، وكذلك بالنسبة لعدم حمله لنوع الرخصة التي يجب توافرها لقيادة

(12) هيثم المصاروة، مرجع سابق، ص 42.

المركبة المؤمن عليها؛ فذلك يعني عدم تأهيله لقيادة هذه المركبة؛ إذ تحتاج إلى مهارات ومتطلبات معينة غير متوفرة فيه وإلا لما وضعت لها رخصة خاصة ومنع من قيادتها من لا يحمل تلك الرخصة. ولم يذكر في العقد إذا كان ذلك يعلم المؤمن له أو بغير علمه إذا كان سائق السيارة غير المؤمن له.

2 - إذا كان سائق المركبة المتسببة بالحادث عند وقوعه غير قادر على التحكم بقيادة المركبة على النحو المألوف والمتوقع من الشخص العادي بسبب وقوعه تحت تأثير مسكر بنسبة تزيد على الحد المسموح به لتركيز الكحول في الدم وفقاً للتعليمات الصادرة لهذه الغاية بمقتضى أحكام التشريعات النافذة أو بسبب وقوعه تحت تأثير المخدر أو العقار الطبي:

وهذه الحالة تزيد أيضاً من احتمالات وقوع الحادث وتمثل خطأ جسيماً من جانب قائد المركبة⁽¹³⁾، فمن لا يكون قادراً على التحكم في المركبة في الطريق يجب ألا يقودها حتى لا يعرض حياته وحياة الآخرين لخطر. كما أن التساهل في هذه الحالة بتحميل تبعة الحادث لشركة التأمين يزيد من وقوع الحوادث.

3 - إذا وقع الحادث بسبب استعمال المركبة في غير الأغراض المرخصة لأجلها وفق أحكام التشريعات النافذة:

هذه الحالة لها ما يبررها؛ فالمؤمن عند إبرامه لعقد التأمين الإلزامي يأخذ في اعتباره ماهية الأخطار التي تتلاءم مع الغرض الذي رخصت له المركبة، ومن ثم فإن مخالفة المؤمن له لذلك تعني تحمله وحده نتيجة المخالفة، ولأن شركة التأمين ملزمة بحكم القانون تعويض المضرور، فإن لها حقاً بالرجوع على المؤمن له، وبناء على ذلك لا يجوز - مثلاً - استعمال مركبة مرخصة لنقل البضائع في نقل الركاب⁽¹⁴⁾؛ فهي لم تهيأ لنقل الركاب وما يتطلبه ذلك من وسائل سلامة خاصة للركاب مثل كرسي ثابت وحزام أمان؛ مما يؤدي إلى إصابتهم وما يترتب على ذلك من زيادة في مقدار التعويض نظراً لزيادة عدد الركاب.

4 - إذا استعملت المركبة بطريقة تؤدي إلى زيادة الخطر بسبب مخالفة

(13) هيثم المصاروة، مرجع سابق، ص 93.

(14) هيثم المصاروة، مرجع سابق، ص 94.

أحكام التشريعات النافذة أو إذا استخدمت في أغراض مخالفة للقانون أو النظام العام شريطة أن تكون تلك المخالفة، في جميع الحالات، السبب المباشر في وقوع الحادث وأن تنطوي على جنحة قسدية أو جنائية:

كان نظام التأمين الإلزامي الأردني الملغى رقم 32 لسنة 2001 ينص على هذه الحالة دون أن يتطلب انطواءها على جنحة قسدية أو جنائية، كما هو في النظام الحالي، وقد تعرضت وقتها للنقد من البعض⁽¹⁵⁾ الذي تساءل باستغراب: هل يوجد حادث دون ارتكاب مخالفة؟ ثم أجاب عن هذا السؤال بالقول: نعتقد بأن حق الرجوع في مثل الحالة السابقة يفرغ نظام التأمين الإلزامي من أهم مضامينه؛ فالغاية التي يبرم من أجلها التأمين الإلزامي قاصرة على حماية حقوق المضرور، بإيجاد شخص أكثر ملاءمة يقوم بتعويضه عما أصابه من أضرار، بل إنه يطول المؤمن له الذي تحمل في مقابل ذلك قسط التأمين، والسماح برجوع شركة التأمين على المؤمن له - إذا ما كان الحادث ناجماً عن مخالفة لقانون السير أو غيره من القوانين أو النظام - يعني بالنتيجة تحمل المؤمن له جميع الآثار الناجمة عن الحوادث كافة؛ ففي كل مرة سترجع شركة التأمين على المؤمن له لاسترداد ما دفعته؛ لأن الحالات التي يكون فيها الحادث غير ناجم عن مخالفة للتشريعات قد تكون محدودة جداً إن لم يصعب تصورها، لا بل إن جُل الحالات التي يجوز فيها الرجوع على المؤمن له - السابق ذكرها - يمكن إدراجها ضمن نطاق هذه الحالة، فلا يعود من المفيد أو الضروري ذكرها جميعاً.

وبتعبير آخر، فإن مهمة شركة التأمين لن تتعدى مهمة الكفيل؛ فهي تؤدي باليمين للمضرور وتأخذ باليسار من المؤمن له المبلغ نفسه، فضلاً عن حصولها على أقساط التأمين التي ستعد والحالة هذه ربحاً خالصاً، وهو يشكل - بلا شك - خروجاً على الوظيفة الأساسية للتأمين من المسؤولية المدنية بصفة عامة، والتأمين من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات بصفة خاصة.

وأمام هذا النقد للنص المذكور جاء نظام التأمين الإلزامي الأردني الحالي ليضيف لهذا الحالة شرطاً جديداً، وهو أن تنطوي المخالفة على جنحة قسدية أو جنائية، وهنا تلاءمت هذه المخالفة مع طبيعة عقد التأمين التي تحظر التأمين

(15) هيثم المصاروة، مرجع سابق، ص 95.

من الخطأ العمدي، وهو ما تقوم عليه جريمة الجنحة القصدية. أما الجنائية فلم يشترط النص أن تكون قصدية؛ أي عمدية كالجنحة، وذلك يرجع إلى أن جرائم الجنائيات أخطر بكثير من جرائم الجنح، ومن ثم فهي تنطوي على خطأ جسيم مما لا تغطيه عقود التأمين في غالبها حتى لا يشجع الناس على ارتكاب الأخطاء الجسيمة.

5 - إذا وقع الحادث بسبب استعمال المركبة في تعليم قيادة المركبات ولم تكن المركبة مرخصة لهذه الغاية:

تقدم أن الأضرار اللاحقة بركاب المركبة التي يتم تعليم القيادة عليها مستبعدة من نظام التأمين الإلزامي، أما هذه الحالة لرجوع المؤمن على المؤمن له فإنها تتعلق بالأضرار التي تلحق بغير ركاب المركبة المتسببة في الحادث، ولم يستبدها القانون من التأمين. ولا شك أن لهذه الحالة ما يبررها لما تشكله من خطأ جسيم، فمركبات تعليم القيادة يتم تجهيزها للتعليم ومن ذلك وضع عجلة قيادة و"بريك" و"دواسة بنزين" إضافية بحيث تسمح للمدرب استخدامها في الوقت المناسب؛ لتجنب وقوع حادث إذا كان المتدرب متجهاً لا محالة إليه، كما يتم تجهيزها بلوحات إرشادية تنبه الآخرين بأن قائد السيارة لا يحسن القيادة وأنه في مرحلة التعليم، حتى يفسحوا له الطريق فلا يزاحمونه بما يؤدي إلى إرباكه وفقدانه التحكم في السيارة؛ مما يعرضها لوقوع حادث.

ثانياً- حالتان لرجوع شركات التأمين على المؤمن له لاسترداد ما دفعته من تعويض إلى المتضررين إذا كانوا من ركاب المركبة المتسببة بالحادث:

1- عند استعمال المركبة لنقل الأشخاص دون أن تكون مرخصة ومجهزة لهذه الغاية أو مصرحاً لها بذلك: وهذه الحالة تماثل ما سبق ذكره في الحالة رقم 3، لذلك يسري عليها ما ذكرناه بشأنها، ومن ثم فإنها تعد قيوداً معقولاً.

2- عند نقل عدد من الركاب يتجاوز الحد المسموح به وفق أحكام التشريعات النافذة، وفي هذه الحالة، يتم احتساب حق شركة التأمين في الرجوع على أساس نسبة عدد الركاب الذين تنقلهم المركبة زيادة عن الحد المسموح به إلى عدد الركاب الذين تنقلهم المركبة في أثناء وقوع الحادث: وهذه الحالة أيضاً تشابه الحالة رقم 1 وإن جاءت بحل جديد هو ألا يترتب على حق الرجوع حرمان المؤمن له من التغطية التأمينية بالكامل بل تشاركه شركة

التأمين، وذلك بحسب نسبة مساهمة خطأ المؤمن له في إحداث الضرر، فلا يفقد المؤمن له التغطية التأمينية بالكامل، ولا يذهب قسط التأمين الذي دفعه أدراج الرياح. وهذا يتفق مع ما ذهب إليه بعض الفقه في الكويت⁽¹⁶⁾ بأن يكون هناك تدرج في التعامل مع خطأ المؤمن له؛ بحيث يعتد بجسامة هذا الخطأ وبدوره في إحداث الضرر، فلا يقتصر البحث في استحقاق التعويض ككل من عدم استحقاق، ولكن يترك المجال واسعاً لبحث احتمال اشتراك المؤمن له المخطئ مع المؤمن في التعويض، ويشير إلى أن الأمر معمول به في القانون السويسري الذي نظمه بنصوص تشريعية محددة.

المطلب الثالث

القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القانون الكويتي

تنص المادة 76 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 81 لسنة 1976 للمؤمن أن يرجع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض للمضرور في خمس حالات بدأتها بكلمة: «يجوز للمؤمن أن يرجع على المؤمن له»: ما يعني أن هذه الحالات قد وردت في قاعدة قانونية مكملة، ولهذا يجوز أن يكون هناك اتفاق بين المؤمن والمؤمن له على استبعاد حكمها بعدم الأخذ بها بشرط أن يتفقا على ذلك. أما إذا لم يتفقا على استبعادها فيتم تطبيقها؛ إذ هي قاعدة قانونية ملزمة، حتى ولو أغفل المتعاقدان ذكرها في العقد فلا حاجة للاتفاق عليها في وثيقة التأمين⁽¹⁷⁾، ولا يغير من ذلك ما نصت عليها المادة 782 مدني⁽¹⁸⁾، وهو ما أكدته محكمة التمييز في أحد أحكامها الذي جاء فيه أنه: «وحيث إن هذا النعي سديد؛ ذلك أن من المقرر في قضاء هذه المحكمة أن النصوص القانونية السارية على العقد تدخل ضمن نطاقه

(16) جمال النكاس، خطأ المؤمن له وأثره على حقه في الضمان، دراسة مقارنة في القانون الكويتي والقانون المقارن، بحث منشور في مجلة الحقوق، جامعة الكويت، يونيو 1994، ص 181.

(17) إبراهيم أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسؤول عن الضرر، مطبوعات جامعة الكويت، 1995، ص 221.

(18) تنص المادة 782 مدني على أنه: «لا يجوز الاحتجاج على المؤمن له بالشروط المتعلقة بالبطلان أو بالسقوط أو بالتحكيم إلا إذا أبرزت بطريقة متميزة، كأن تكتب بحروف أكثر ظهوراً أو أكبر حجماً». فهذا النص يتعلق بشروط العقد التي يكون مصدرها الاتفاق وليس التي يكون مصدرها النص التشريعي كما هو الحال في القيود التي أوردها النص التشريعي في المادة 76 من لائحة المرور. ومع ذلك فجميع وثائق التأمين محل الدراسة تبرزها وفقاً لما نصت عليها المادة 782 مدني تحوطاً من عدم الاحتجاج بها عليها.

وتعتبر جزءاً منه رغم إغفال المتعاقدين الاتفاق على أحكامها، ولما كان ذلك وكان نص المادة 76 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور تجيز رجوع المؤمن على المؤمن له بقيمة ما يؤديه من تعويض في عدة حالات، منها قيادة المركبة دون رخصة قيادة كما هو الحال في الدعوى الماثلة؛ لأن قائد السيارة الذي ارتكب الحادث لم يكن حائزاً على رخصة قيادة لمثل هذه المركبة، ويكون من حق شركة التأمين الرجوع بما أدته من تعويض للغير على مالك السيارة ولو خلت وثيقة التأمين من ذكر مضمون هذا النص القانوني أو التوقيع عليه أو إبرازه إن وجد بها، وإذ قضى الحكم المطعون فيه على خلاف هذا النظر بعدم أحقية الشركة الطاعنة في الرجوع على المطعون ضدها بالتعويض والذي قضى بإلزامها بأن تؤديه لورثة المجني عليه فإنه يكون معيباً بما يوجب تمييزه⁽¹⁹⁾.

ويجري النص الكامل للمادة 76 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على النحو التالي: "يجوز للمؤمن أن يرجع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض في الحالات الآتية:

- أ. إذا ثبت أن التأمين قد عقد بناء على إدلاء المؤمن له ببيانات كاذبة أو إخفائه وقائع جوهرية تؤثر على قبول المؤمن تغطية الخطر أو على سعر التأمين أو شروطه.
- ب. استعمال المركبة في غير الغرض المبين بدفتر ترخيصها أو قبول ركاب أو وضع حمولة أكثر من المقرر لها أو استعمالها في السباق أو اختبارات السرعة.
- ج. إذا ثبت أن قائد المركبة سواء كان المؤمن له أو شخصاً آخر سمح له بقيادتها، ارتكب الحادث وهو في حالة غير حالته الطبيعية بسبب السكر أو تناول الخمر.
- د. إذا كان قائد المركبة - سواء المؤمن له أو شخصاً آخر يقودها بموافقة - غير حائز على رخصة سوق لنوع المركبة.
- هـ. إذا ثبت أن الوفاة أو الإصابة البدنية قد نشأت عن عمل ارتكبه المؤمن له عن إرادة وسبق إصرار".

ويتبين من النص المذكور أنه ذكر خمس حالات يجوز فيها للمؤمن أن يرجع على (19) طعن بالتمييز رقم 96/426 تجاري، جلسة 1997/6/1، مجلة القضاء والقانون، نوفمبر 2000، ص 34.

المؤمن له بما دفعه من تعويض للمضرور، تمثل قيوداً قانونية على المؤمن له وسنرى فيما إذا كانت تتصف بالمعقولية من عدمه. ومما يلاحظ على وثائق التأمين محل الدراسة ذكرها لجميع هذه القيود في وثيقة التأمين باعتبارها من شروط العقد، وتحت عنوان حالات الرجوع وفقاً للمادة 76 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور وبعض هذه الوثائق لا يميزها بعنوان معين إنما يذكرها ضمن شروط العقد الاتفاقية دون أن يبين أن مصدرها نص المادة 76 من لائحة المرور. كما أن بعض تلك الوثائق يختصر منها استناداً إلى وجودها في نص القانون، والبعض الآخر يضيف إليها إما لتوضيح المقصود منها وإما لتوسيع مجالها خلافاً لنص المادة 76 المذكور، وسنشير إلى كل ذلك بحسب الحالة التي جرى التغيير فيها علماً بأننا سنذكر تالياً كل قيد بحسب الصياغة التي ورد بها في نص المادة 76 من اللائحة وفقاً للتالي⁽²⁰⁾:

أولاً- إذا ثبت أن التأمين قد عقد بناء على إداء المؤمن له بيانات كاذبة أو إخفائه وقائع جوهرية تؤثر على قبول المؤمن تغطية الخطر أو على سعر التأمين أو شروطه:

تستند هذه الحالة إلى ما يتميز به عقد التأمين من ضرورة إفصاح المؤمن له للمؤمن وقت إبرام العقد عن طبيعة الخطر المؤمن منه. ونظراً لأهميته نصت عليه المادة 790/أ من القانون المدني كالالتزام على المؤمن له وقت التعاقد؛ أي قبل قيام العقد، وجاء نصها على النحو الآتي:

«يلتزم المؤمن له بما يأتي:

أ- أن يبين بوضوح وقت إبرام العقد كل الظروف المعلومة له والتي يهيم المؤمن معرفتها ليتمكن من تقدير المخاطر التي يأخذها على عاتقه، ويعتبر مهماً على الأخص، الوقائع التي جعلها المؤمن محل أسئلة محددة ومكتوبة“. ولأهمية هذا الالتزام نجد أن المادة 1/197 من القانون المدني عدت الإخلال بهذا الالتزام مؤدياً إلى البطلان؛ حيث نصت على ما يلي:

1- «يكون عقد التأمين قابلاً للإبطال لمصلحة المؤمن، إذا سكت المؤمن له عن أمر أو قدم بياناً غير صحيح، وكان من شأن ذلك أن يتغير موضوع الخطر أو

(20) هذه القيود تشابه القيود القانونية المنصوص عليها في قانون التأمين الإجباري المصري الملغى رقم 652 لسنة 1955، انظر سابقاً المطلب الأول من هذا البحث.

تقل أهميته في نظر المؤمن «ويرجع هذا الجزاء الشديد إلى أن شركة التأمين»، وهي تاجر تهدف إلى تحقيق الربح، لا تقوم بالتغطية التأمينية كنوع من المقامرة أو المضاربة، وإنما تدير عملية طويلة ومعقدة بين عدد من المؤمن لهم بهدف التعاون معاً لتغطية الكوارث التي يتعرض لها بعض أعضائها، ومن ثم كان مهماً أن تتوافر لدى شركة التأمين البيانات والمعلومات التي تحتاج إلى معرفتها عن حجم الخطر لكي تدير عملية التأمين بنجاح⁽²¹⁾. ولكن اللائحة التنفيذية لقانون المرور لم تقرر جزاء البطلان لعقد التأمين عند مخالفة المؤمن له ذلك الالتزام وإنما قررت سقوط حقه في الضمان حتى لا يحتج على المضرور ببطلان العقد. أي أن هدفها المحافظة على العقد ليحصل المضرور على التعويض من المؤمن ولا يتحقق ذلك إلا مع بقاء العقد منتجاً لآثاره⁽²²⁾، ولشركة التأمين أن ترجع على المؤمن له لاسترداد التعويض منه. وخطورة هذا الأثر على المؤمن له لم يجعله المشرع - سواء في القانون المدني أو لائحة المرور - حقاً مطلقاً لشركة التأمين في رجوعها على المؤمن لمجرد أنه أدلى ببيانات غير صحيحة، وإنما قيده بأن تكون تلك البيانات أو الوقائع تؤثر على قبول المؤمن تغطية الخطر أو على تحديد سعر التأمين أو شروطه. وبناء عليه تعد هذه الحالة من حالات الرجوع معقولة بغض النظر عن حسن نية المؤمن له أو سوءها، وعلى أي حال فالواقع يكشف عن أن المؤمن يتلقى هذه البيانات من واقع رخصة تسيير السيارة أو مستند ملكيتها الصادر من صانعها أو بائعها أو إدارة الجمارك أو إدارة المرور⁽²³⁾. وقد يكون هذا هو السبب الذي تعد معه هذه الحالة في الرجوع الوحيدة التي تضمنتها جميع وثائق التأمين بالصياغة نفسها التي وردت عليها في المادة 76 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور.

(21) جلال محمد إبراهيم، مرجع سابق، ص 439.

(22) تنص المادة 77 من لائحة المرور على أنه: «لا يترتب على حق الرجوع المقرر للمؤمن طبقاً للمادتين السابقتين أي مساس بحق المضرور قبله، ويجب على هيئة التأمين أداء التعويض المطلوب كاملاً له».

(23) إبراهيم أبو الليل، مرجع سابق، ص 226؛ ويذهب إلى أن في تقرير إسقاط حق المؤمن له في التأمين، نتيجة إدلائه ببيانات كاذبة، أو إخفائه وقائع جوهرية، بصفة مطلقة عامة، يتضمن مغالاة وتعنتاً في الجزاء، وإجحافاً بحق المؤمن له، ولذلك يرى أن يكون السقوط في هذه الحالة جزئياً، بأن يقتصر رجوع المؤمن على المؤمن له بالمطالبة بالفرق بين قسط التأمين المدفوع والقسط الذي كان يستحقه وفقاً للمعلومات الحقيقية التي أغفلها المؤمن له، وخصوصاً إذا كان المؤمن له حسن النية لم يكن يقصد غش المؤمن وخديعته وإنما كانت بيانات ومعلومات فنية قد لا يدركها.

ثانياً - استعمال المركبة استعمالاً خاطئاً:

تتكون هذه الحالة من أربع حالات للرجوع وما يجمعها أنها تتعلق بالاستعمال الخاطئ للمركبة المؤمن عليها وتكشف عن أخطاء جسيمة عند استعمال المركبة لما يترتب عليها من زيادة احتمالات وقوع حادث للمركبة المؤمن عليها، وقبل شرحها نبين أن بعض وثائق التأمين أضافت إليها استعمالات جديدة للمركبة وعدتها من ضمن حالة الاستعمال الخاطئ بالرغم من عدم النص عليها في المادة 76 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، فالشركة الأولى أضافت للقيد القانوني مصطلح "الفحص" و "التعليم عليها" فأصبحت العبارة على النحو الآتي: "... أو استعمالها في السباق أو الفحص أو اختبارات السرعة أو التعليم عليها". وأضافت الشركتان الخامسة والسادسة مصطلحي التجربة بعد الفحص، وهما قريبتان في المعنى اللغوي، ولم توضح تلك الشركات المعنى الاصطلاحي للفحص والتجربة أيقصد فحص أو تجربة لسرعة السيارة وهو ما يعد تزييداً لا داعي له، فذلك مذكور في النص بمصطلح اختبارات السرعة أم يقصد به اختبار السيارة من حيث مدى قدرتها على التحمل كصعود الجبال أو القيادة في الصحراء، وهو ما يلقي غموضاً على هذا المصطلح، ولا شك أن القاضي سيفسره في مصلحة المؤمن له باعتباره شرطاً تعسفياً. أما التعليم عليها فهذا تزييد لا داعي له لشمول ذلك في الحالة الرابعة للرجوع، المتعلقة بقيادة السيارة من شخص غير حاصل على رخصة قيادة، على ما سنرى لاحقاً.

ولم تكتف الشركتان الخامسة والسادسة بذلك، بل توسعتا عندما أضافتا صوراً أخرى للاستعمال الخاطئ للسيارة وبالصيغة نفسها، ونذكرها كما وردت في الوثيقتين: "... أو نقل الركاب بالأجرة أو التأجير أو نقل البضاعة أو سحب الطرادات والسيارات والجرارات والدراجات وأية آلية أو معدة" وعلى الرغم من عدم وجود هذه المخالفات في نص المادة 76 المذكورة فإنها تستند إلى موافقة المؤمن عليها، ومن ثم تصبح من القيود الاتفاقية لا القانونية، ونرى أنها تعد قيوداً معقولة⁽²⁴⁾؛ لأنها تزيد من احتمال وقوع حادث للسيارة؛ لأن ذلك يؤدي إلى كثرة تحرك السيارة في الطرقات ومن ثم زيادة فرص وقوع حادث لها، كما أن سحب أي مقطورة يجب أن يكون من مركبة مخصصة لذلك نظراً لخطورة هذا الأمر،

(24) ولكننا نتحفظ على ذكرها بالوثيقة باعتبارها من القيود القانونية التي نصت عليها المادة 76 من لائحة المرور، مما يعد تدليسا للمؤمن له حتى لا يتفاوض بشأنها.

وخصوصاً في الطرق السريعة كما أن الحالة التالية للاستعمال الخاطيء تستوعبها إذا ما توسع في تفسيرها. أما حالات الاستعمال الخاطيء، كما وردت في المادة 76 من لائحة المرور، فهي كالتالي⁽²⁵⁾:

1 - استعمال السيارة في غير الغرض المبين في دفتر ترخيصها:

يرتبط التزام المؤمن بتعويض الأضرار الناتجة من حوادث السيارات وفقاً لبياناتها كما دونت في وثيقة التأمين. ويرتبط قسط التأمين بطبيعة استعمال السيارة، ونوعه وبناء عليه يحدد المؤمن درجة المخاطر المؤمن عليها، ومن ثم فإن أي تغيير في طبيعة الاستعمال تلك يزيد من نسبة تحقق الخطر. فمثلاً استعمال سيارة خاصة كسيارة أجرة يزيد من المخاطر؛ فالأخيرة تتحرك أكثر لنقلها الركاب إلى أماكن متعددة ومزدحمة، ويتكرر وقوفها وسيرها؛ مما يزيد من فرصة تعرضها للحوادث وزيادة بحجم الأضرار نظراً لوجود ركاب فيها طيلة تحركها، ومن ثم كان قسط تأمين سيارة الأجرة أكبر من قسط تأمين السيارة الخاصة. وفي ذلك قضت محكمة التمييز في حكم لها جاء فيه ما يلي: "وكان الثابت في وثيقة التأمين أنه نص في البند الرابع على أنه يجوز للمؤمن الرجوع على المستأنفة بقيمة ما يكون قد دفعه من تعويض إذا وقع الحادث نتيجة مخالفة شروط الأمن والمتانة، وهو من القيود المعقولة ولا تتعارض مع نصوص قانون المرور وقراراته. كما نص في البند الخامس منها على أحقية المستأنف ضدها في الرجوع على المستأنفة في حالة استعمال المركبة في غير الغرض المبين بدفتر ترخيصها، وقد ثبت من الحكم الجزائي أن قائد المركبة حمل ركاباً في الجزء الخارجي من السيارة (الوانيت) ومن ثم فإنه يحق لشركة التأمين، المستأنف ضدها، الرجوع على المستأنف بما أدته من تعويض للمضرور"⁽²⁶⁾.

(25) ما يجمع هذه الحالات الأربع أنها تعد حالات رجوع موضوعية، يتقرر فيها حق الرجوع بصرف النظر عن سبب في هذا الاستعمال الخاطيء للسيارة، أي سواء كان المؤمن له أو غيره، وذلك بعكس حالات الرجوع القانوني الأخرى التي يتقرر فيها رجوع المؤمن لتصرف شخصي صادر من المؤمن له أو بموافقته، انظر في ذلك: إبراهيم أبو الليل، مرجع سابق، ص 229.

(26) طعن بالتمييز رقم 1093/2006 تجاري، جلسة 2008/1/8، مجلة القضاء والقانون، أكتوبر 2011، ص 35.

ولا شك أن تحميل ركاب في مكان مخصص لنقل البضائع في سيارة (كالوانيت) يمثل خطراً على الركاب. فالمكان غير مخصص للركاب وإنما للبضائع وما قام به قائد (الوانيت) هو بالفعل يعد استعمالاً للمركبة في غير الغرض المخصص لها ويتسم بالخطورة ويمثل خطأ جسيماً؛ ما يعد قيداً معقولاً.

ومما يلاحظ على الحكم المذكور وجود قيدين؛ الأول قيد اتفاقي وفقاً للمادة 75 من لائحة المرور المذكورة، وهو القيد المتعلق بوقوع الحادث نتيجة مخالفة شروط الأمن والمتانة، وقد وصفته المحكمة بأنه قيد معقول. أما القيد الثاني المتعلق باستعمال المركبة في غير الغرض المبين بدفتر ترخيصها فلم تذكر المحكمة أنه يمثل قيداً معقولاً فذلك لم يتطلبه نص المادة 76 من لائحة المرور المتعلقة بالقيود القانونية.

2- قبول ركاب أكثر من المقرر في ترخيص المركبة:

هذه الحالة كسابقتها تزيد من مخاطر وقوع حادث؛ ذلك أن السيارة مصممة من صانعتها لنقل عدد معين من الركاب، وأي زيادة لعددهم سيؤثر على كفاءة السيارة في الطريق، ويصعب على قائدها التحكم فيها⁽²⁷⁾. كما أن مبلغ التعويض يزيد نظراً لزيادة عدد الركاب؛ مما يزيد في أعباء المؤمن؛ فهو لم يدخل ذلك في اعتباره، وخصوصاً أن قسط التأمين محدد من الجهات الرسمية، وهو مرتبط بعدد الركاب كما هو مدون في دفتر ترخيصها.

ومع ذلك فإن هذا الجزاء الشديد، وهو سقوط الحق في الضمان بالنسبة للمؤمن له؛ أي حرمانه نهائياً من التغطية التأمينية واحتفاظ المؤمن بالقسط، وإن كان في صالح شركات التأمين على حساب المؤمن لهم فإنه من الأجدر أن يكون التخفيض في مقدار التغطية التأمينية؛ بحيث تعوض شركة التأمين فقط الركاب المسموح به دون ما زيادة على ذلك تماماً كما هو الحال في نظام التأمين الأردني على نحو ما مر بنا.

(27) عبدالله ملا حسين التركيت، جرائم المرور ذات العلاقة بالموت في الطرقات وتحقيقاتها، دار الكتاب الحديث في الكويت، طبعة 2002، ص 540 حيث يقول: «وهي حالة أيضاً تجلب المشاكل والمخاطر للركاب وللغير في الطريق، في حالة ركوب ثمانية أشخاص، مثلاً، بسيارة مخصصة لأربعة ركاب من المحتمل إن لم يكن من المؤكد أن يحجب هذا الكم الرؤية الخلفية لقائد المركبة إضافة إلى مضايقة أكيدة لقائد المركبة في السيطرة على عجلة القيادة وقيادتها بيسر وأمان، وهو عدم اكتراث في القيادة الآمنة».

وقد تسنى لمحكمة التمييز النظر في مخالفة هذا القيد، ووصفته بالقيد المعقول على الرغم من أن المادة 76 لم يتطلب التحقق من معقولية هذا القيد القانوني، ومن ثم فهي تسائر محكمة الاستئناف في استخدامها لمعيار التحقق من معقولية القيد⁽²⁸⁾، وقد جاء في الحكم ما يلي: ”..... وفي المادة 76 من ذات القرار على أن يجوز للمؤمن أن يرجع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض في الحالات الآتية:

(أ)..... (ب) استعمال المركبة في غير الغرض المبين بدفتر ترخيصها أو قبول ركاب أو وضع حمولة أكثر من المقرر له.. يدل وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة على تضمين الوثيقة هذا القيد المعقول، الذي لا يتعارض مع جوهر عقد التأمين ولا يخالف النظام العام، قد قصد به الرغبة المشروعة في تحديد نطاق المسؤولية باستبعاد بعض الصور التي يكون من شأنها جعل الخطر أشد احتمالاً؛ مما يكون معه للمؤمن الرجوع على المؤمن له بما أداه من تعويض إذا أخل ذلك الأخير بالواجبات والقيود التي تضمنتها وثيقة التأمين..... وكان الثابت بالأوراق - دون خلاف بين الطرفين - أن عدد ركاب السيارة المؤمن عليها كان وقت الحادث أكثر من المقرر لها فإنه يحق للشركة الطاعنة استناداً إلى هذا الشرط أن ترجع على المطعون ضده مالك السيارة بما أدته من تعويض سواء وقعت المخالفة منه أو من أحد تابعيه أو من غيرهما، وإذا خالف الحكم المطعون في هذا النظر واستلزم أن يكون السبب المباشر لإصابة المضرور الذي استوفى التعويض هو قبول ركاب أكثر من المقرر فإنه يكون معيباً بما يوجب تمييزه لهذا السبب دون حاجة لبحث باقي أسباب الطعن“⁽²⁹⁾.

3 - وضع حمولة في السيارة أكثر من المقرر في ترخيصها:

وهذه أيضاً كسابقها تزيد من احتمالات وقوع حادث للسيارة المؤمن عليها. فكل سيارة مصممة لنقل حمولة معينة، فإن تم تجاوزها فقد قائدتها التحكم فيها في أثناء قيادتها في الطريق؛ مما يعرضها لوقوع حادث، بالإضافة إلى الاعتبارات المتقدم ذكرها في الحالتين السابقتين ومن ثم تعد قيوداً معقولاً.

(28) انظر لاحقاً في المطلب الثالث من المبحث الثاني المعيار الذي تبناه القضاء الكويتي في معرفة مدى معقولية القيد إذا كان مصدره الاتفاق.

(29) طعن بالتمييز رقم 99/35 تجاري، جلسة 16/04/2000، مجلة القضاء والقانون، عدد يونيو 2003، ص 212.

4 - استعمال السيارة في السباق أو اختبارات السرعة:

وهذه الحالة تزيد أيضاً من احتمال وقوع حادث للسيارة المؤمن عليها وتتعارض مع الخطر الذي أبرم عقد التأمين على أساسه، وعلى الرغم من أنهما سببان منفصلان لرجوع المؤمن فإن ما يجمع بينهما هو قيادة السيارة بسرعة، والسرعة سبب رئيسي لوقوع الكثير من الحوادث منذ زمن بعيد، بل إنها تؤدي إلى حوادث مميتة بالنسبة لقيادة السيارة في سباق مع سيارات أخرى⁽³⁰⁾، والمقصود هنا السباق غير المرخص؛ فقد عاقبت عليه المادة 33 مكرر/2 من قانون المرور رقم 67 لسنة 1976. واعتبرته المادة 3/44 من القانون نفسه من الجرائم الجسيمة التي تعطي الشرطة حق القبض على مرتكبيها. فالسباق بين السيارات في الطريق العام يحمل بين طياته قيادة السيارة بأقصى سرعة ممكنة والتنافس على المقدمة بين المشاركين في السباق، ولا شك أن هذا الأمر قد يؤدي - على خلاف حالة السباق المرخص به والتي تتخذ فيها كل احتياطات السلامة وإخلاء الطريق من السيارات الأخرى والمشاة - إلى حوادث لا تخلو من إصابات، بالإضافة إلى الأضرار الجسيمة التي تصيب المركبات الأخرى، فما هو الحال إذا تم مثل هذا السباق في الطريق العام ودون موافقة الجهة المختصة وإشرافها المباشر عليه؟ إذ يؤدي إلى الفوضى والإضرار بالغير من مستعملي الطريق وحتى بالنسبة للأشخاص المتسابقين ومرافقيهم. وما يدل على ذلك أن بعض الحوادث الجسيمة تكشف عن حصول سباق غير مرخص⁽³¹⁾، وهو ما ينطبق أيضاً على اختبارات السرعة وإن لم يكن هناك تنافس بين السيارات ومن ثم يعد هذا القيد معقولاً.

ثالثاً - قيادة السيارة في حالة غير طبيعية بسبب السكر أو تناول الخمر:

قيادة السيارة تحتاج إلى يقظة وانتباه وعدم انشغال بغير الطريق لما للسيارة من خطورة كبيرة على الأرواح والممتلكات. ولمادة الكحول الموجودة في الخمر قوة تأثير سلبية على قائد السيارة من حيث انعكاسها على تصرفاته، فهو لا يرى الأشياء على حقيقتها، ويشعر بانبساط يفقده التحكم في السيارة، فتصبح آلة خطيرة بيده تؤدي إلى حوادث مدمرة، لذلك اعتبرته بعض الأحكام الجزائية ركناً

(30) عبدالله ملا حسين التركيت، مرجع سابق، ص 241، حيث يشير إلى إحصائيات لعدد الحوادث المرورية في الكويت التي يرجع سببها للسرعة.

(31) عبد الله ملا حسين التركيت، مرجع سابق، ص 249، وبشير إلى العديد من أحكام محكمة المرور في هذا الشأن.

من أركان جريمة القتل الخطأ أو الإصابة الخطأ⁽³²⁾.

واستخدام المشرع للمصطلحين السكر أو تناول الخمر ليس مقصودا لذاته وإنما بمدى تأثيرهما على قائد السيارة بأن يصبح في حالة غير حالته الطبيعية، وهي التي تؤدي إلى عدم قدرته على التحكم بقيادة السيارة وفق ما هو متوقع ومألوف من الشخص العادي⁽³³⁾، ومن ثم يؤدي إلى وقوع حادث لا محالة، فخطأ السائق السكران ليس بخطأ يسير وإنما خطأ جسيم. ولذلك تشدد معه قانون المرور رقم 67 لسنة 1976؛ حيث اعتبر ذلك جريمة، فنص في المادة 38 منه على ما يأتي: ”مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تزيد على خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من قاد أو حاول قيادة مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية. وتأمّر المحكمة بسحب رخصة القيادة مدة لا تجاوز سنة، وفي حالة العود للمحكمة أن تأمر بسحب رخصة القيادة مدة لا تزيد على ثلاث سنوات“.

ومما يلاحظ على النص المذكور أنه أضاف لحالة السكر المخدرات والمؤثرات العقلية وأية مادة أخرى تجعل الشخص في غير حالته الطبيعية كالعقاقير الطبية التي لا يشكل تناولها في ذاتها جريمة، وإنما تكون جريمة عند قيادة السيارة تحت تأثيرها. وهذه الحالات لم تنطرق لها المادة 76 من لائحة قانون المرور، وقد يرجع ذلك لعدم انتشار المخدرات وقت صدور اللائحة المذكورة، لذلك ليس مستغرباً أن نجد في جميع وثائق التأمين محل الدراسة إضافتها المخدرات إلى جانب الخمر عند رجوعها على المؤمن له لوحدة العلة بينهما، فكلاهما تجعل قائد المركبة في حالة غير طبيعية تؤثر على كفاءته وقدرته على التحكم في قيادة السيارة؛ مما يعرضه - لا محالة - لخطر وقوع حادث، وأكثر من ذلك أضافت الشركات الثانية والثالثة والخامسة والسادسة الأدوية أو ما يعرف بالعقاقير الطبية إلى هذه الحالة إذا ترتب عليها فقدان قائد المركبة لحالته الطبيعية، من ثم فهي تؤدي إلى عدم السيطرة والتحكم في السيارة⁽³⁴⁾، وهي العلة نفسها التي تؤدي إليها الخمر والمخدرات.

(32) راجع هذه الأحكام في مؤلف: عبد الله ملا حسين التركيت، مرجع سابق، ص 557.

(33) إبراهيم أبو الليل، مرجع سابق، ص 230.

(34) في مدى تأثير الأدوية والعقاقير الطبية على قائد السيارة: عبد الله ملا حسين التركيت، مرجع السابق، ص 558.

ولهذا وجدنا المادة 38 من قانون المرور تذكر من أسباب التجريم، بالإضافة إلى المشروبات المسكرة والمخدرات، تناول أي مادة تؤثر في قوى الشخص الطبيعية، وهذا يشمل الأدوية بما تحتويه من مواد كيميائية تؤثر على تركيز الشخص حتى ولو كان تناولاً مشروعاً. فما هو غير مشروع هو قيادة السيارة تحت تأثيرها.

وقد توسعت الشركة الخامسة في حالة الرجوع هذه بأن أضافت إليها القيادة تحت غلبة النعاس أو بحالة عقلية غير طبيعية أو مرضية. ومن ثم فإن القيادة تحت غلبة النعاس تسمح لهذه الشركة بالرجوع على المؤمن له بما تدفعه للمضرور حتى وإن لم يكن ذلك بسبب أدوية قد تناولها كأن يكون مرهقاً ولم يأخذ كفايته من النوم وهو أمر يصعب إثباته، وخصوصاً في ظل صغر مساحة دولة الكويت. وأما القيادة بحالة عقلية غير طبيعية فنرى أنه يفترض عدم السماح له بالقيادة وما دام لديه رخصة قيادة صالحة فيفترض أن حالته العقلية سليمة، وإثبات عكس ذلك من الصعوبة بمكان، ومن ثم فإن هذا القيد يعد قيداً معقولاً فهو يؤدي إلى تغيير في طبيعة ونوع الخطر المؤمن منه بما يؤدي إلى زيادة كبيرة في احتمالات وقوعه.

رابعاً - إذا كان قائد المركبة، سواء كان المؤمن له أو شخصاً آخر يقودها بموافقتة، غير حائز على رخصة قيادة وفقاً لنوع السيارة:

لا يسمح قانون المرور بقيادة السيارة إلا بعد الحصول على رخصة قيادة. وللحصول على رخصة القيادة ينص القانون على عدة شروط، منها التأكد من قدرة الشخص على القيادة وأصولها وفقاً لنوع الرخصة المطلوبة، ومن ثم فممنح رخصة قيادة هو دليل وقرينة على قدرة حاملها على قيادة السيارة والتحكم بها بما لا يؤدي إلى الإضرار بالغير عن طريق الحوادث المرورية. أما قيادة السيارة من شخص غير حاصل على رخصة قيادة ففي ذلك خطورة كبيرة؛ لما قد يترتب عليه من ارتكابه لحادث مروري. والشيء نفسه بالنسبة لقيادة سيارة برخصة قيادة غير المطلوبة لقيادتها، فمثلاً لا يجوز قيادة باص كبير أو شاحنة برخصة قيادة سيارة صغيرة، فالتحكم بالسيارة الكبيرة في الطريق أصعب من التحكم بالسيارة الصغيرة.

وبناء على ذلك يكون للمؤمن الرجوع على المؤمن له بما يؤديه للمضرور من تعويض عند وقوع حادث، فالخطر المؤمن منه قد تغير وزادت احتمالات وقوعه، ومن ثم فشرط الرجوع في هذه الحالة لا يناقض طبيعة عقد التأمين ويعد قيداً

معقولاً، وهذا ما قضت به محكمة النقض في مصر بأن: ” النص في وثيقة التأمين على أنه يجوز للمؤمن الرجوع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض إذا كان قائد السيارة، سواء كان المؤمن له أو شخصاً آخر يقودها بموافقته، غير حائز على رخصة قيادة لنوع السيارة - لا يعتبر من الشروط القائمة على التعسف والمناقضة لجوهر العقد ولا مخالفة فيه للنظام العام وينطوي على استبعاد مخالفة معينة من المخالفات المنصوص عليها في قانون المرور من نطاق التأمين، ومبناه الرغبة المشروعة في الحد من نطاق المسؤولية باستبعاد بعض الصور التي يكون من شأنها جعل الخطر أشد احتمالاً، ولذلك يتعين إعمال مقتضاه“⁽³⁵⁾.

وقد ورد هذا القيد في جميع وثائق التأمين محل الدراسة مع تزايد لدى شركتين، هما الرابعة والخامسة؛ حيث أضافتا إليها القيادة برخصة قيادة قررت سحبها المحكمة أو إدارة المرور. ونرى أن هذه الحالة تستوعبها حالة قيادة سيارة دون رخصة قيادة؛ حيث ينسحب ذلك على عدم الحصول على الرخصة مطلقاً أو الحصول عليها ثم سحبها؛ إذ لا فرق بينهما أمام عموم النص. وقد يرجع ذلك إلى خشية الشركتين المذكورتين من أن يفسر القاضي القيد المذكور تفسيراً ضيقاً؛ نظراً لأن عقد التأمين من عقود الإذعان وفيها يفسر القاضي النص الغامض دائماً لمصلحة الطرف المذعن، وهو هنا المؤمن له، وذلك ما حصل بالفعل؛ حيث رفضت محكمة التمييز ما ذهب إليه محكمة الاستئناف في تفسيرها للقيد المذكور بأنه يشمل قيادة (الوانيت) دون تصريح، وجاء حكمها على النحو التالي: ”..... ولا يقل الحكم من عشرته أن تكون محكمة الاستئناف قد فسرت من الشرط الوارد بالبند الرابع من وثيقة التأمين الذي يخول الأخيرة استرداد ما دفعته من تعويض إذا كان قائد المركبة، سواء كان المؤمن له أو شخصاً آخر سمح له بقيادتها، غير حائز على رخصة قيادة..... على أن المعنى به التصريح اللازم للحصول عليه من إدارة المرور لقيادة المركبة محل المخالفة التي أثبتتها الحكم الجزائي في حق الطاعن؛ لأن تفسير ذلك البند من شروط الوثيقة على هذا النحو لا تحمله عبارته الظاهرة وينطوي على خروج عن دلالتها وتشويه لحقيقة معناها؛ ذلك أن رخصة قيادة المركبة الواردة ضمن التزامات الطاعن بهذا البند تختلف عن التصريح اللازم صدوره من الإدارة العامة للمرور لقيادة نوع معين من المركبات اختلافاً بيناً مدلولاً

(35) طعن بالنقض رقم 1276 سنة 52 ق، جلسة 1988/03/23 س 39، ص 459، منشور لدى سعيد أحمد شعله، قضاء النقض المدني في العقود، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000، ص 788.

وحكماً، فال تصريح ليس مرادفاً للرخصة أو مندرجاً فيها بل إن كلاهما التزام مستقل ومنفصل عن الآخر ولا يغني عنه، وكانت شروط وثيقة التأمين قد خلت من التزام الطاعن بعدم قيادة المركبة المؤمن عليها دون الحصول على تصريح من الإدارة العامة للمرور ساري المفعول، ومن ثم فلا يكون للمطعون ضدها الحق في الرجوع على الطاعن بما أدته من تعويض للمضرورين لعدم إخلاله بالقيود الاتفاقية المحددة في وثيقة التأمين ولعدم توافر إحدى الحالات المحددة في المادة 76 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور تحديداً قانونياً. وإذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر في قضائه بإلزام الأخير بأن يؤدي إلى الأولى هذا التعويض فإنه يكون معيباً بالفساد في الاستدلال ومخالفة القانون والخطأ في تطبيقه بما يوجب تمييزه لهذا السبب دون حاجة لبحث بقية أسباب الطعن⁽³⁶⁾.

وقد أدى هذا التفسير الضيق لمحنة التمييز للقيد القانوني الوارد بالمادة 76/د من لائحة المرور بقيام غالبية شركات التأمين محل الدراسة بتضمين وثائق التأمين قيوداً اتفاقياً يقضي بعدم قيادة (الوانيت) إلا بتصريح قيادة خاص ب (الوانيت) تطبيقاً للحكم المذكور أعلاه. وسنتناول هذا القيد في المطلب الأول من المبحث الثالث باعتباره قيوداً اتفاقياً لنرى فيما إذا كان يعد قيوداً معقولاً أم غير معقول.

خامساً - إذا ثبت أن الوفاة أو الإصابة البدنية قد نشأت عن عمل ارتكبه المؤمن له عن إرادة وسبق إصرار:

تتفق هذه الحالة مع جوهر عقد التأمين ذلك أن عقد التأمين؛ يقوم على أساس احتمال وقوع الخطر المؤمن منه، فإذا ما توقف وقوع الخطر على محض إرادة المؤمن له بتعمد إحداثه، كان مؤدى ذلك انتفاء الاحتمال ويصبح محقق الوقوع، ومن ثم ينتفي عنصر الخطر، الأمر الذي يؤدي بدوره إلى بطلان عقد التأمين لانعدام محله، هذا بالإضافة إلى أن المؤمن له لا يحق له أن يؤسس حقاً لنفسه بناء على إرادته المحضة⁽³⁷⁾. فضلاً عن ذلك فإن تعمد إحداث الخطر ينطوي على غش والغش يفسد التصرفات القانونية. كما أن عقد التأمين من العقود القائمة على

(36) طعن بالتمييز رقم 2003/346 تجاري، جلسة 2004/9/29، مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز، القسم الخامس، المجلد السابع، إصدار مارس 2009 ص 568، قاعدة رقم 5.

(37) إبراهيم أبو الليل، مرجع سابق، ص 235.

اعتبارات حسن النية في إبرام العقد وفي تنفيذه⁽³⁸⁾، ومن ثم يعد هذا القيد قيداً معقولاً.

ولكن لائحة المرور لم تقرر بطلان العقد وإنما حافظت عليه لمصلحة الغير المضرور، ولحماية المؤمن سمحت له بالرجوع على المؤمن له بما يدفعه للمضرور من تعويض، ويحق لها أيضاً أن ترجع على المؤمن له إذا كان الحادث قد وقع ممن يقود السيارة إذا كان ذلك بتحريض منه. أما إذا كان الحادث قد وقع من السائق عمداً دون تحريض من المؤمن له، حتى ولو كان مأذوناً له بالقيادة من المؤمن له، فلا يحق لشركة التأمين الرجوع على المؤمن له بمبلغ التعويض، وهذا الأمر ينسجم مع وثائق التأمين لخمس شركات ما عدا الشركتين الثانية والثالثة، فالأمر فيهما مختلف، حيث أضافتا إلى ذلك الحالة التي يقع فيها الحادث عن إرادة وسبق إصرار من قائد المركبة إذا لم يكن هو المؤمن عليه. وصياغة الشرط تفيد أنه قد سمح له بالقيادة؛ لأنهما استخدمتا مصطلح "أو قائد مركبته"، وهو ما يمثل تشدداً من هاتين الشركتين.

ويلاحظ أن المقصود بتعمد وقوع الحادث أن يكون المؤمن له أراد كلاً من الفعل والنتيجة المترتبة عليه. أما إذا كان يريد إتيان الفعل الذي أحدث الإصابة أو الوفاة دون أن يقصد إحداث هذه النتيجة، كما لو كان يسير بسرعة كبيرة تزيد من احتمال وقوع حادث مع علمه بذلك، فإن هذا يكون خطأ جسيماً وليس عمدياً⁽³⁹⁾، ومن ثم لا تنطبق عليه هذه الحالة. والخطأ العمدي أكبر من الخطأ الجسيم، وتتعاظم خطورته إذا ترتب عليه وفاة أو إصابة بدنية، كما تطلبه نص المادة 76 المذكور، والذي لم يذكر فيه الأضرار المادية ضمن حالة الرجوع تلك، ولكن ذلك لا يعني أنها بمنأى عن الرجوع؛ فالتأمين من الخطأ العمدي غير جائز حتى بالنسبة للأضرار المادية؛ لمخالفته جوهر عقد التأمين⁽⁴⁰⁾.

(38) هيثم المصاروة، مرجع سابق، ص 100.

(39) أحمد شرف الدين، مرجع سابق، ص 102.

(40) أنظر لاحقاً تعليق المذكرة الإيضاحية للقانون المدني على المادة 784/أ

المبحث الثاني

مدى معقولية القيود الاتفاقية المقررة لحق الرجوع في عقود بعض شركات التأمين في الكويت

وفقاً للمادة 196 من القانون المدني فإن العقد شريعة المتعاقدين، وما يتفق عليه المتعاقدان من شروط تمثل بنوداً في العقد يجب الالتزام به من قبل الطرفين حتى ولو كان ضد مصلحة أحدهما. فما يتضمنه العقد من شروط، ومنها الشروط المقررة لحق الرجوع، يعتبر بمثابة قانون يحكم العلاقة بينهما أو هو قانون خاص بهما، وإن كان منشؤه الاتفاق بينهما⁽⁴¹⁾.

فإذا كان لأطراف العقد حرية التفاوض على شروط العقد قبل إبرامه فإنه بعد قيام العقد تصبح تلك الشروط ملزمة لهم. ولكن حرية التفاوض على شروط العقد يحد منها ما يقرره القانون من أحكام، وحينئذ ينبغي الالتزام بها، ومن ذلك ما نصت عليه المادة 75 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور من أنه: "يجوز أن تتضمن الوثيقة قيوداً معقولة على المؤمن له بالنسبة لاستعمال المركبة وقيادتها بشرط ألا تتعارض مع نصوص قانون المرور وقراراته، فإذا أخل المؤمن له بتلك الواجبات أو القيود كان للمؤمن حق الرجوع عليه لاسترداد ما يكون قد دفعه من تعويض". وعلى الرغم من أن هذه القاعدة القانونية مكتملة؛ أي غير ملزمة فإن أغلب شركات التأمين - إن لم يكن كلها - تلتفتها وضمنت وثائق تأمينها العديد من القيود الاتفاقية بل إنها توسعت في ذلك؛ مما أوجد نوعين من القيود: الأول يمكن وصفه بالقيود المعقولة وفقاً لما تتطلبه المادة 75 من لائحة المرور. أما النوع الثاني فغير معقولة؛ ما يعني مخالفتها للمادة 75 المذكورة، وهو ما تبين لنا من واقع وثائق التأمين ضد الغير محل الدراسة، ومن خلال المعيار الذي أخذ به القضاء الكويتي في التحقق من معقولية القيود الاتفاقية التي ترد في وثائق التأمين الإجباري لصالح الغير. وبناء على ذلك نقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب على النحو التالي:

المطلب الأول: القيود الاتفاقية المعقولة المقررة لحق الرجوع.

المطلب الثاني: القيود الاتفاقية غير المعقولة المقررة لحق الرجوع.

المطلب الثالث: المعيار الذي أخذ به القضاء للتحقق من معقولية القيود المقررة لحق الرجوع.

(41) المذكرة الإيضاحية للقانون المدني، إصدار الفتوى والتشريع، الطبعة الثالثة، 1999، ص 187.

المطلب الأول

القيود الاتفاقية المعقولة المقررة لحق الرجوع

بادئ ذي بدء نبين أن المادة 75 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور قيدت الشروط الاتفاقية المعقولة بأن تكون في مجال استعمال المركبة وقيادتها فقط، وليس لأي أمر آخر، وألا تتعارض مع نصوص قانون المرور وقراراته. ومن ثم فإن المعقولية يجب أن تكون ضمن هذا المجال. أما إذا خرج القيد عن هذا المجال فلا يبحث فيما إذا كان الشرط معقولاً أو غير معقول، وإنما يخرج عن نطاق النص، كما أن نص المادة 75 من اللائحة لم يتطلب إثبات سوء نية المؤمن له عند مخالفته لتلك القيود، ومن ثم يستوي لتطبيق قيد الرجوع عند مخالفته أن يكون المؤمن له سيئ النية أو حسن النية إلا إذا نص الاتفاق على سوء النية عند مخالفة القيد، وهو ما لم نجده في أي من وثائق التأمين محل الدراسة؛ لصعوبة إثبات سوء النية، ولأن شركات التأمين يهتما بالتوسع في القيود المقررة لحق الرجوع لما يحققه من مصلحة لها مادام هدفها الأساسي من التأمين هو تحقيق الربح في ظل محدودية قيمة قسط التأمين المفروض من قبل جهة رسمية وعدم وجود حد أعلى لتعويض المضرور. فالتوسع في حالات الرجوع عن طريق تضمين وثيقة التأمين العديد من القيود يعني أن شركات التأمين ستحصل على قسط التأمين ربحاً خالصاً حتى ولو كان قليل القيمة لعدم التزامها بشكل نهائي بالتعويض عند تحقق الخطر ما دامت أنها تسترده من المؤمن له عن طريق رجوعها عليه بفضل تلك القيود، ويساعدها في ذلك انتشار التأمين الإجباري على نطاق واسع في الكويت؛ نظراً لكثرة أعداد السيارات.

وبالاطلاع على وثائق التأمين محل الدراسة وجدنا أن هناك عدداً غير قليل من القيود الاتفاقية المعقولة التي تقرر حق الرجوع للمؤمن، وبعضها مكرر وبالصياغة نفسها في أكثر من وثيقة تأمين. وبعضها الآخر ورد في بعض الوثائق دون البعض الآخر، وذلك وفقاً لما يلي:

أولاً - القيد الذي يقضي بأن يتخذ المؤمن له جميع الاحتياطات المعقولة للمحافظة على المركبة في حالة صالحة للاستعمال:

تتضمن جميع وثائق التأمين محل الدراسة هذا الشرط وإن كان هناك اختلاف في

صياغته. ويرجع انتشار هذا الشرط لما يحققه لشركات التأمين من مصلحة كبيرة نظراً لاتساع مفهومه ولتعلقه بالسيارة ذاتها دون النظر لشخص من يقودها، سواء سمح له المؤمن له بقيادتها أم لم يسمح، كما أن القضاء الكويتي حكم منذ أمد بعيد بأنه يعد قيداً معقولاً.

فمن حيث اتساع مفهومه يقتضي الأمر أن نعرف أولاً المقصود بالمحافظة على المركبة في حالة صالحة للاستعمال، فهناك توجه من مصانع السيارات بالتركيز على سلامة قائد السيارة؛ باعتبار ذلك مشكلة أساسية لتسويق بيع سياراتها دون النظر إلى سلامة الآخرين من مستعملي الطريق⁽⁴²⁾، وما نحن بصده هو تأمين ضد الغير؛ حيث يكون الخطر فيه هو قيام مسؤولية قائد السيارة تجاه الغير عن الحوادث التي تحصل بفعل سيارته المؤمن عليها، ولا علاقة لهذا التأمين بما يحصل لقائد السيارة نفسه من جراء الحادث الذي تسبب به⁽⁴³⁾. ولكن ما المقصود باتخاذ المؤمن له الاحتياطات المعقولة؟ هذا السؤال يجعل القيد المذكور غير واضح في الدلالة على المقصود منه، ومع ذلك يمكن أن تتكون لدينا فكرة عنه من خلال التعرف على بعض المخالفات المرورية التي نص عليها قانون المرور ولائحته المرور تحت عنوان "شروط الأمن والمتانة".

ونذكر منها المخالفات التالية - على سبيل المثال لا الحصر:

1 - تنص المادة 38 من لائحة المرور: "... كما يجب أن تكون المركبة دائماً في حالة صالحة للاستعمال والسير، وتتوافر فيها شروط الأمن والمتانة المقررة في هذه اللائحة أو في أي تنظيم قانوني آخر؛ بحيث لا تعرض سائقها أو ركابها أو مستعملي الطريق، أو تسبب ضرراً للطرق أو للأماكن العامة أو الخاصة".

(42) عبد الله ملاح حسين التركيت، مرجع سابق، ص 488.

(43) إن تعويض قائد المركبة المتسببة بالحادث يكون عن طريق تأمين من نوع آخر لتأمين الأضرار؛ فهو ليس بتأمين من المسؤولية، وهو تأمين اختياري ويعرف بالتأمين الشامل عن الحوادث المرورية، وهو بمنأى عن تدخل لائحة المرور، وفيه تملك شركة التأمين تحديد مقدار قسط التأمين وتضع حداً أقصى لمقدار التعويض عند تحقق الخطر المؤمن فيه، وتضمن العقد ما تشاء من شروط تؤدي إلى حق المؤمن له في الحصول على مبلغ التأمين مادامت لم تخالف أحكام القانون المدني. وبوجه عام تقوم شركة التأمين بالتأمين كعملية فنية تقوم على الإحصائيات ونسبة تحقق المخاطر بعيداً عن تدخل قانون المرور ولائحته التنفيذية.

2- وتنص المادة 42 من لائحة المرور على عدم قيادة السيارة مع وجود خلل بمكابحها بما يعرف بالبريك. وعاقبت المادة 34 من قانون المرور بالحبس مدة لا تزيد على شهر قيادة سيارة خالية من المكابح أو كانت مكابحها بها خلل أو غير صالحة للاستعمال.

3 - تنص المادة 43 من لائحة المرور أن تكون الإطارات بحالة لا تسمح بانزلاق المركبة.

4 - وتنص المادة 1/47 من اللائحة على وجوب تزويد المركبة بمرآة عاكسة كي يتمكن السائق بواسطتها من رؤية المركبات والأشياء القادمة من الخلف. وبالنظر في وثائق التأمين محل الدراسة نجد أن شركتين فقط هما، الأولى والرابعة صاغتا قيد الرجوع المذكور صياغة عامة واسعة المعنى، فعبارة الشركة الأولى هي: "يجب على المؤمن أن يتخذ جميع الاحتياطات المعقولة للمحافظة على المركبة في حالة صالحة للاستعمال". أما الشركة الرابعة فعبارتها هي: "يجب على المشترك أن يتخذ جميع الاحتياطات المعقولة للمحافظة على المركبة في حالة جيدة وصالحة للاستعمال". ثم نصت الشركتان ذاتهما على شرط آخر يندرج تحت هذه الحالة وإن كان محددًا، وهو على النحو الآتي: "إذا ثبت عدم كفاءة أجهزة المركبة وقت وقوع الحادث" وزادت عليه الشركة الرابعة عبارة: "...أو فاقدة لشروط الأمن والمتانة". أما الشركة الخامسة فجاء القيد أكثر تحديداً بذكره لأوجه الخلل، وإن كانت قد احتاطت وذكرت أيضاً مخالفة شروط الأمن والمتانة بما فيها من تعميم، فجاءت صياغة القيد في وثيقتها على النحو التالي: "إذا وقع الحادث نتيجة خلل غير طارئ في أجهزة المركبة المؤمن عليها أو نقص غير مفاجئ في فراملها أو نتيجة عطل ميكانيكي غير مفاجئ يثبت بالخبرة أنه كان ذا أثر في وقوع الحادث أو عيب مصنعي أو نتيجة مخالفة شروط الأمن والمتانة". ومن ثم يتبين أن ما ذكر من أوجه الخلل كان على سبيل المثال لا الحصر طالما ذكر في نهاية القيد عبارة "أو فاقدة لشروط الأمن والمتانة"، والأمر نفسه بالنسبة للشركتين الثانية والثالثة؛ حيث جاء القيدان في وثيقتي تأمينهما متطابقين في الصياغة، وما يميزهما أنهما احتاطتا أكثر من الشركة الخامسة؛ إذ لم تكتفيا بعمومية قيد الأمن والمتانة، بل أضافتا إليه قيادة السيارة بحالة تعرض

حياة الأشخاص والأموال للخطر. ويجري هذا القيد على النحو التالي: "إذا وقع الحادث نتيجة خلل في أجهزة السيارة المؤمن عليها أو نقص في فراملها أو نتيجة عطل ميكانيكي أو لمخالفة شروط الأمن والمتانة أو لقيادة السيارة بحالة تعرض حياة الأشخاص والأموال للخطر".

أما وثيقتا الشركتين السادسة والسابعة فجاءت صياغة القيد فيهما منطقية وواقعية إذ لم ترد على نحو عام كما في شركات التأمين السابقة؛ لذا نرى أنها أفضل صياغة، وتتوافق مع جوهر عقد التأمين، ومن ثم نرى أنها تعد قيدا معقولا ونصها على النحو الآتي: "إذا وقع الحادث نتيجة خلل غير طارئ في أجهزة السيارة المؤمن عليها أو نقص غير مفاجئ في فراملها أو نتيجة لعطب ميكانيكي غير مفاجئ يثبت بالخبرة أنه كان ذا أثر في وقوع الحادث".

إن وصف الخلل بغير مفاجئ معناه أن المؤمن له قد ارتكب خطأ جسيماً بعدم صيانة أجهزة سيارته، فقد كان متوقفاً تسببها في وقوع حادث بحسب المجرى الطبيعي للأمر، لذلك لم يكن وقوع الحادث لها مفاجئاً. بخلاف الحال فيما لو كان الخلل الذي أدى إلى وقوع الحادث مفاجئاً أي أنه لا يقع بحسب المجرى الطبيعي للأمر، ومع ذلك وقع الحادث، فهنا لا ينسب للمؤمن له أي خطأ. ولذلك لا تتحقق مخالفة القيد المذكورة، ومن هنا كان قيدا معقولا. أما موقف القضاء من القيد المذكور فقد حكم بمعقولية القيد العام الذي ينص على عدم اتخاذ الاحتياطات المعقولة للمحافظة على السيارة بحالة صالحة للاستخدام. وكذلك القيد العام الذي ينص على عدم مخالفة شروط الأمن والمتانة. وأحياناً يبين القاضي نوع الخلل في أجهزة السيارة للتدليل على مخالفة ذلك القيد العام، ومن ذلك ما قضت به محكمة الاستئناف العليا: "إذا كان الحادث قد وقع نتيجة خطأ المتهم بقيادته السيارة بدون انتباه وهي غير صالحة من الناحية الفنية، إذ (البريك) غير صالح بنسبة 60% وآلة التنبيه غير صالحة بنسبة 100% يكون للشركة، شركة التأمين حق الرجوع بما أدته لورثة المجني عليه، وذلك استناداً إلى ما اشترطه المؤمن على المؤمن له من حق المؤمن في الرجوع على الثاني بقيمة ما يكون قد أداه من تعويضات، إذا لم يتخذ المؤمن له كافة الاحتياطات المعقولة للمحافظة على السيارة المؤمن عليها وحمايتها من الهلاك أو التلف ولإبقائها في حالة صالحة للاستعمال، وهذا الشرط

يستند إلى المادة 75 من اللائحة وهو ما يتضمن قيوداً معقولاً على المؤمن له⁽⁴⁴⁾.

وفي حكم آخر قضت محكمة التمييز بالآتي: "..... وكان الثابت من البند الرابع من عقد التأمين المبرم بين طرفي التداعي والذي عدّد حالات رجوع المؤمن على المؤمن له بقيمة ما يكون قد دفعه من تعويض ومنها ما ورد بالفقرة "ت" منه إذا وقع الحادث نتيجة خلل في أجهزة السيارة المؤمن عليها أو لشروط الأمن والمتانة أو لقيادة السيارة بحالة تعرض حياة الأشخاص والأموال للخطر، ويعد من القيود المعقولة التي لا تتعارض وجوهر عقد التأمين ولا مخالفة فيه للنظام العام، كما أن الثابت من أمر الحفظ الصادر في الجنحة رقم 230 لسنة 2000 مرور الدسمة أن سبب الحادث هو انفجار الإطار الخلفي للسيارة ومن المعاينة الفنية تبين انتهاء عمره الافتراضي وعدم صلاحيته، وهو ما يعطي للشركة المطعون ضدها الحق في الرجوع على المؤمن له لاسترداد ما دفعته من تعويض لورثة المتوفى⁽⁴⁵⁾. ومن هذا الحكم يتبين أن شرط الرجوع واضح لا لبس فيه يتمثل في وجود خلل في أحد أجهزة السيارة وهو عدم صلاحية إطارها لانتهاء عمره الافتراضي وانفجاره، وهو ما سبّب الحادث وما ترتب عليه من أضرار، ومن ثم فهو - كما ذكرت المحكمة - يعد شرطاً معقولاً لحق الرجوع؛ ولا سيما أنه يدل على خطأ جسيم ارتكبه قائدها؛ ذلك أن القيادة بإطار انتهى عمره الافتراضي تؤدي إلى انفجاره إذا ما تعرض لحرارة أو ضغط عالٍ وهو ما حصل في القضية المذكورة.

ثانياً - القيد الذي يقضي برجوع المؤمن إذا ثبت أن الحادث وقع نتيجة تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء، أو القيادة بعكس اتجاه السير، أو الانعطاف الممنوع، أو القيادة بسرعة تجاوز الحد المسموح به من إدارة المرور، أو الانحراف المفاجئ:

إن تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء وتجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة مخالفتان جسيمتان في قانون المرور، لذا تشدد في عقابهما وفقاً للمادة 33 مكرر لتصل إلى الحبس مدة ثلاثة أشهر. وإذا ترتب على المخالفة وفاة أو إصابة بليغة

(44) حكم لمحكمة الاستئناف العليا رقم 1980/919، جلسة 1980/3/24، مشار إليه لدى:

إبراهيم أبو الليل، مرجع سابق، ص 239.

(45) طعن بالتمييز رقم 2008/163 تجاري، جلسة 2010/1/24، مجلة القضاء والقانون، أبريل 2013، ص 73.

تكون العقوبة الحبس لمدة تصل إلى سنتين. وكذلك الأمر بالنسبة للقيادة بعكس اتجاه السير أو الانعطاف الممنوع، فلا تقل خطورتها عن سابقتها؛ لما يترتب عليهما من زيادة احتمالات وقوع حادث ذي آثار بالغة على الأرواح والممتلكات. فتلك المخالفات تؤدي إلى فقدان التحكم في السيارة أو اعتراض مسار السيارات الأخرى ومفاجأتهم، ولذلك ليس بمستغرب أن تتضمنها جميع وثائق التأمين محل الدارسة باستثناء الانحراف المفاجئ كحالة من حالات رجوع المؤمن على المؤمن له؛ لذلك فهي تعد قيوداً معقولة على المؤمن له في استعماله للسيارة.

وهذا ما قضت به محكمة التمييز في حكم لها جاء فيه: "..... وإذ تضمن البند الثاني من الشروط العامة لوثيقة التأمين الخاصة بالسيارة أداة الحادث....." النص، على أن يجوز للمؤمن أن "يرجع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض في الحالات الآتية : 1-.....-2-.....-3-.....-4-.....-5-.....-6-.....-7-..... إذا ثبت أن الحادث وقع نتيجة القيادة بعكس اتجاه السير أو تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء أو القيادة بسرعة تجاوز الحد المسموح به من قبل الإدارة العامة للمرور أو الانحراف المفاجئ أو استخدام السيارة للاستعراض"، وكان هذا الشرط على ما جرى به قضاء هذه المحكمة يعتبر من القيود المعقولة التي يجوز الاتفاق عليها بين المؤمن والمؤمن له، وهو يُقيّد حق الشركة المطعون ضدها الأولى في الرجوع على المؤمن لها - الطاعنة - في حالة وقوع الحادث نتيجة قيادة السيارة بسرعة تجاوز الحد المسموح به من قبل إدارة المرور.."⁽⁴⁶⁾.

ومما يلاحظ على الحكم المذكور أنه ذكر الانحراف المفاجئ بوصفه أحد القيود المعقولة، ولكننا لا نرى ذلك في كل الأحوال، فإن كانت بعض صور الانحراف المفاجئ تعد قيوداً معقولاً وهو من تطبيقات قيادة السيارة برعونة واستهتار⁽⁴⁷⁾، فإنه في صور أخرى يعد قيوداً غير معقول لوجود سبب يبرره. ويعني الانحراف

(46) طعن بالتمييز رقم 2005/1477 تجاري، جلسة 2007/1/14، مجلة القضاء والقانون، عدد أبريل 2011، ص 32؛ وانظر أيضاً طعن بالتمييز رقم 97/710 تجاري، جلسة 1998/10/25، مجلة القضاء والقانون، نوفمبر 2001، ص 105، ويتعلق القيد بعدم قيادة السيارة بسرعة تجاوز الحد المسموح به قانوناً؛ وانظر: لاحقاً الطعن بالتمييز رقم 1996/308 تجاري، جلسة 1998/2/22، مجلة القضاء والقانون، مايو 2001، ص 127، ويتعلق القيد الذي جرى مخالفته بتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء.

(47) أنظر تالياً عدم قيادة السيارة برعونة واستهتار كقيد اتفاقي معقول ورد في بعض وثائق التأمين.

تغييراً في المسار الذي يسلكه قائد المركبة، فهو إن كان بحسن نية؛ أي له ما يبرره كأن تقف أمامه حركة السيارات فجأة لأي سبب كان كازدحام في حركة المرور أو وقوع حادث يعرقل حركة المرور فجأة وخصوصاً في الطرق السريعة فيضطر قائد المركبة إلى الانحراف بالسيارة فجأة وقد يكون ذلك لإرادياً لتفادي الاصطدام بالسيارات المتوقفة أمامه، ومثال آخر أن يعبر أمامه أحد المشاة فينحرف فجأة ليتجنب دهسه؛ فالحفاظ على الأرواح مقدم على الحفاظ على الممتلكات، ومن ثم لا يعد ذلك خطأ⁽⁴⁸⁾. ومع ذلك فقد وجدنا جميع وثائق التأمين تذكر الانحراف المفاجئ كقيد على المؤمن له باستثناء شركة واحدة هي السادسة فلم تذكر الانحراف المفاجئ أو غير المفاجئ.

ثالثاً- القيد الذي يقضي بالرجوع في حالة قيادة المركبة برعونة واستهتار أو استخدامها للاستعراض أو المطاردة أو القيادة برخصة مسحوبة:

ورد هذا الشرط في خمس وثائق تأمين ولم تتضمنه وثيقتا الشركتين الأولى والرابعة. ولكن ذلك لا يعني عدم إمكان تطبيقه لدى هاتين الشركتين لتضمن وثيقتيهما قيوداً عاماً من الممكن شموله لتلك المخالفات، ونصه على النحو الآتي: ” يجب على المؤمن له أو أي شخص يقود المركبة بموافقة أو بعلمه أن يراعي الشروط الواردة في قانون المرور أو اللوائح أو القرارات الوزارية المنفذة له“⁽⁴⁹⁾.

أما ما تضمنه القيد المذكور أعلاه فيشمل وقوع حادث نتيجة قيادة المركبة برعونة واستهتار، والرعونة أو الشخص الأرعن هو الأحمق الذي يقوم بالعمل دون أن يحسب عواقبه؛ أي لا تهمه نتائج أفعاله الضارة بنفسه أو بغيره، فهو يقوم بتلك الأفعال عن طيش وتسرع؛ أي عن سوء تقديره للأمر أو نقص في المهارة أو الخبرة أو عن جهل بما يتعين العلم له، ومن ثم فقائد السيارة الأرعن هو الذي يقودها بأفعال إيجابية أو سلبية محفوفة بالمخاطر دون أن يتوقع أو ينتبه أو حتى

(48) إذا كان القانون المدني عد الخطأ ركناً في المسؤولية التقصيرية، فإنه لم يضع تعريفاً له بل ترك أمره، كما تقول المذكرة الإيضاحية للقانون المدني عند تعليقها على المادة 227 مدني، لاجتهاد الفكر القانوني؛ وذلك بغية أن يضيف عليه ما ينبغي له من مرونة وانطلاق. أما القضاء الكويتي فاستخدم معيار الشخص المعتاد في تعريف ما إذا كان سلوك ما يعد خطأ من عدمه. وبتطبيق ذلك على المثال المذكور أعلاه لا يعد مخطئاً الشخص الذي ينحرف فجأة بسيارته ليتجنب دهس أحد المارة فيصدم سيارة تسير بجانبه فالشخص المعتاد كان سيفعل ذلك.

(49) انظر لاحقاً نقدنا لهذا القيد في المطلب الثاني الذي خصصناه للقيود الاتفاقية غير المعقولة.

يهتم بالنتائج الضارة التي سوف تترتب عليها، كمن يقود سيارة وهو غير ملم بقيادتها إماماً كافياً أو يغير اتجاهه فجأة دون أن ينبه المارة فيصيب شخصاً⁽⁵⁰⁾، أو يقودها ليلاً دون إنارة أضوائها في مكان لا إضاءة فيه.

ومن تطبيقات الرعونة والاستهتار قيادة السيارة باستعراض، فالسيارة وسيلة نقل وليست للاستعراض الذي مكانه حلبة الاستعراضات، بما يتوافر فيها من احتياطات الأمن والسلامة، وإخلاء الطريق من السيارات الأخرى والمشاة، وتوفير حواجز ومعدات مانعة للاصطدام، والأمر نفسه بالنسبة للمطاردة فليس مكانها الطرقات العامة⁽⁵¹⁾. وعموماً فتلك الأفعال يترتب عليها زيادة في احتمالات وقوع الخطر المتمثل في حادث مروري بما يترتب عليه من أضرار غالباً ما تكون جسيمة، ومن ثم فالقيود التي تحد منها تعد قيوداً معقولة.

وقد أتيح للقضاء الكويتي أن يقرر معقولية القيد الذي يعطي للمؤمن الحق في الرجوع على المؤمن له في حالة استخدام السيارة للاستعراض، وقد جاء في حكم لمحكمة التمييز ما يلي: ” وكان ما تضمنته الفقرة د من البند 4 من الشروط العامة لوثيقة التأمين التي تحكم طرفي الخصومة - الطاعن والمطعون ضدها - من النص على أنه يجوز للمؤمن الرجوع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض إذا ثبت أن الحادث وقع نتيجة ... أو استخدام السيارة للاستعراض، يعتبر وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة من القيود المعقولة التي لا تتعارض مع جوهر عقد التأمين ولا تخالف النظام العام وتتوخى الرغبة المشروعة في تحديد نطاق المسؤولية باستبعاد بعض الصور التي يكون من شأنها جعل الخطر أقرب احتمالاً..“⁽⁵²⁾

أما بالنسبة لقيادة السيارة برخصة مسحوبة، فسحب رخصة القيادة تعد عقوبة جزائية توقعها المحكمة أو إدارة المرور بسبب تكرار ارتكاب السائق لمخالفات جسيمة، وهذه المخالفات تزيد من احتمالات ارتكابه لحوادث مرورية في المستقبل؛ نظراً لعدم التزامه بقواعد وأنظمة المرور.

(50) عبد الله ملا حسين التركيت، مرجع سابق، ص 58.

(51) عبد الله ملا حسين التركيت، مرجع سابق، ص 61، حيث يشير إلى العديد من القضايا التي تدل على رعونة واستهتار قائد السيارة.

(52) طعن بالتمييز رقم 2003/238 تجاري، جلسة 2004/1/24، مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز، القسم الخامس، المجلد السابع، مارس 2009، ص 565.

رابعاً - القيد الذي يقضي بأنه إذا كانت المركبة مخصصة لنقل البضائع وكانت البضاعة محملة بطريقة غير مألوفة أو كانت موضوعة على كابيتها أو متعددة لصندوقها في الطول أو العرض أو الارتفاع أو متجاوزة لمقدار الحمولة المصرح به:

هذه الحالة تخص سيارات نقل البضائع عند تحميلها بالبضاعة بطريقة غير مألوفة؛ مما يترتب عليه وقوع حوادث مرورية، إما لأن السائق سيفقد التحكم فيها في أثناء قيادتها في الطريق، وإما لما يترتب على ذلك من سقوط بضائع منها في أثناء سيرها في الطريق؛ ما يؤدي إلى الإضرار بالغير.

لذلك نرى أنه يعد من القيود المعقولة، ولكننا لم نعثر على حكم من القضاء يؤيد ذلك، وقد يرجع إلى حداثة وضع هذا الشرط في وثائق التأمين أو لقلّة الحوادث التي تقع نتيجة له، وعلى الرغم من ذلك وجدنا هذا الشرط في وثائق خمس شركات تأمين، أما الشركتان اللتان اللتين لم تتضمنهما فهما السادسة والسابعة.

خامساً - القيد الذي يقضي بعدم قيادة (الوانيت) من شخص غير حاصل على تصريح لقيادته من إدارة المرور:

مما سبق تبين لنا في البند رابعاً من المطلب الثالث من المبحث الأول أن محكمة التمييز قضت بأن قيد عدم قيادة سيارة دون رخصة قيادة لا يشمل قيادة (الوانيت) دون تصريح، وبناء على ذلك ضمنت غالبية شركات التأمين، ما عدا الأولى والرابعة، عدم قيادة (الوانيت) دون تصريح كقيد اتفاقي لا قانوني. وقد حكمت محكمة التمييز بأنه يعد قيوداً معقولاً، ومما جاء في حكمها: "من المقرر، في قضاء هذه المحكمة أن للشركة المطعون ضدها الأولى المؤمنة - الحق في الرجوع على الطاعن المؤمن له بما تكون قد أدته من تعويض للمضروب إذا أحل بالواجبات أو القيود التي تضمنتها وثيقة التأمين بالنسبة لاستعمال المركبة وقيادتها ولا تتعارض مع نصوص قانون المرور وقراراته. لما كان ذلك، وكانت وثيقة التأمين المبرمة بين طرفي النزاع قد نصت على أنه... رابعاً: "يجوز للمؤمن والشركة الرجوع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أدته من تعويض في الحالات الآتية: أ... ب... ج... د... و... إذا ثبت أن قائد السيارة (الوانيت) قادها وقت الحادث دون أن يكون حاصلًا على تصريح قيادة من الإدارة العامة للمرور"، وإذ

جاء شرط الرجوع سالف الذكر عاماً ومطلقاً، فإن للشركة المؤمن لديها استناداً إليه أن ترجع على الطاعن مالك السيارة المؤمن عليها والتي وقع منها الحادث بما أدته من تعويض، سواء وقعت المخالفة منه أو من أحد تابعيه أو من غيرهم⁽⁵³⁾.

المطلب الثاني

القيود الاتفاقيه غير المعقولة المقررة لحق الرجوع

أولاً - القيد الذي يقضي بعدم مخالفة الشروط الواردة في قانون المرور أو اللوائح أو القرارات المنفذة له:

هذا القيد عام، فهو لا يتقيد بمخالفة معينة يلتزم بها المؤمن له، ومع هذا القيد تصبح حالات الرجوع غير محددة ولا متناهية، فكلما صدرت لائحة أو قرار لتنظيم المرور يفرض واجبات معينة على قائدي السيارات عد ذلك قيداً على المؤمن له يعطي المؤمن الحق في الرجوع عليه إذا خالفه، ومن ثم فهذا القيد غير معقول لعموميته المطلقة وعدم تحديده قيداً معيناً يلتزم به المؤمن له، ومعه يصبح الخطر المؤمن منه غير محقق الوقوع، فلا يصبح هناك ضمان لمسؤولية المؤمن له تجاه الغير ما دامت شركة التأمين سترجع عليه في نهاية الأمر بما دفعته للغير من تعويض، فغالبية حوادث المرور إن لم يكن جميعها تقع بسبب مخالفة قانون المرور أو لوائحه المنفذة له، وهو ما يتعارض مع جوهر عقد التأمين الذي يلزم معه أن يكون الخطر احتمالياً وليس مستحيل الوقوع⁽⁵⁴⁾، ولهذا لم يرد هذا القيد إلا في وثيقتي تأمين شركتين، هما: الأولى والرابعة، وبصياغة واحدة هي على النحو الآتي: "يجب على المؤمن له أو أي شخص يقود المركبة بموافقتة أو بعلمه أن يراعي الشروط الواردة في قانون المرور أو اللوائح أو القرارات الوزارية المنفذة له". أما باقي شركات التأمين فلم تذكره في وثيقة التأمين، وهو أمر غير مستغرب؛ لأنه شرط باطل وفقاً للمادة 784/أ من القانون المدني ونصها: "يقع باطلاً ما يرد في الوثيقة من الشروط الآتية:

(53) طعن بالتمييز رقم 2005/401 مدني، جلسة 2006/6/19، مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز، القسم الخامس، المجلد السابع، ص 567، قاعدة 4.

(54) كي يتوافر الخطر كعنصر من عناصر التأمين يجب أن يكون الحادث غير مؤكد الوقوع، كما يجب في نفس الوقت نفسه ألا يكون مستحيلاً، فالاحتمال هو جوهر عقد التأمين وأساسه انظر ذلك في: حسام الدين الأهواني، مرجع سابق، ص 42.

أ. الشرط الذي يستثنى من نطاق التأمين الأعمال المخالفة للقوانين واللوائح ما لم يكن الاستثناء محددًا⁽⁵⁵⁾.

ويرى بعض الفقه⁽⁵⁶⁾ أن الحكمة من ذلك أن هذا الشرط ينطوي على قدر كبير من التعسف بالنسبة للمؤمن له؛ حيث يحرمه من الضمان في حالة مخالفة القانون أو اللائحة في الوقت الذي تكون فيه أغلب الحوادث راجعة إلى مخالفة القانون أو اللائحة؛ فحوادث السيارات تكون غالباً نتيجة مخالفة قانون المرور، وحرمان المؤمن له من الضمان في هذه الحالة ينطوي على تعسف شديد إذ يجب أن تكون المخالفة محددة. ولهذا لم نجد لهذا القيد تطبيقاً في القضاء الكويتي، ويبدو أن شركة التأمين التي تضعه في وثيقة تأمينها لا تفضل التمسك به عند رجوعها على المؤمن له لتعارضه مع جوهر عقد التأمين ومخالفته للمادة 784/أ من القانون المدني على النحو المتقدم ذكره.

ثانياً- القيد الذي يقضي بعدم القيادة بسرعة أقل من سرعة الطريق:

يفترض هذا القيد أن للطريق حدين للسرعة بحسب نظام المرور، حد أعلى لا يجوز تجاوزه، وقد تطرقنا له في المطلب السابق البند ثانياً، ورأينا أنه يعد قيداً معقولاً، فأغلب حوادث السيارات تكون بسبب تجاوز السرعة للحد الأعلى للسرعة الطريق، وفي مقابل ذلك يكون في بعض الطرق حد أدنى للسرعة في الطريق يجب عدم السير في هذا الطريق بسرعة أقل منها، كما هو الحال في الطرق السريعة؛ فالحد الأعلى للسرعة فيها تبلغ 120 كلم/الساعة، بينما يبلغ الحد الأدنى للسرعة 80 كلم/الساعة، ومن ثم فمن يقود سيارته بسرعة 70 كلم في الطرق السريعة ويتسبب في وقوع حادث مروري فإنه بذلك يكون قد خالف قانون المرور، ومن

(55) وفي ذلك تقول المذكرة الإيضاحية للقانون المدني عند تعليقها على المادة 784 أ: «إذا استثنى المؤمن من نطاق التأمين أي عمل يأتيه المؤمن له مخالفاً للقوانين واللوائح، كان الاستثناء غير محدد فلا يعتد به. أما إذا ذكر المؤمن على وجه التحديد، المخالفة التي يستثنى منها نطاق التأمين، كأن يستثنى العمل الذي يخالف نصاً معيناً من قانون معين أو من لائحة معينة، فإن الاستثناء يكون صحيحاً وتخرج المخالفة المستثناة من نطاق التأمين؛ لأن استثناءها محدد لا إبهام فيه ولا غموض، وغني عن البيان أن المخالفات المنطوية على جنائيات أو على جنح عمدية تكون مستثناة دون حاجة إلى نص؛ لأن التأمين من الخطأ العمدي غير جائز».

(56) حسام الدين الأهواني، المبادئ العامة للتأمين، مرجع سابق، ص 187؛ جلال محمد إبراهيم، مرجع سابق، ص 784؛ هيثم المصاروة، مرجع سابق، ص 95.

ثم القيد الوارد في وثيقة التأمين؛ مما يعطي المؤمن الحق في الرجوع عليه بما يدفعه من تعويض للمضرور، وهذا أمر غريب لمخالفته الشعار المروري ”في السرعة الندامة وفي التآني السلامة“، كما أنه أحياناً قد يخفف قائد السيارة من سرعته عند وجود ازدحام في الطريق أو للخروج منه، أو بسبب الظروف الجوية السيئة لحالة الطريق، كالأمطار الغزيرة أو الرياح الشديدة المحملة بالغبار التي تحجب الرؤية عن قائدي السيارات؛ مما يضطرهم لتقليل سرعة السيارة بما هو أقل من الحد الأدنى للسرعة في الطريق دون أن يعتبر ذلك خطأ منهم، بل هو واجب عليهم نظراً لظروف الطريق، وبناء على ذلك فهذا القيد يعد قيداً غير معقول ويمثل شرطاً تعسفياً قصد به مجرد التوسع في حالات الرجوع، لذلك لم نجده كقيد على المؤمن له سوى في وثيقتي تأمين، هما الخاصتان بالشركتين الأولى والرابعة، وهما نفس الشركتين المذكورتين في البند السابق. وقد حاولت الأخيرة منهنما التخفيف من عدم معقولية هذا القيد بأن تطلبت أن يترتب على القيادة بسرعة أقل من سرعة الطريق عرقلة السير⁽⁵⁷⁾.

وهو ما نراه لا يغير من الأمر شيئاً، فمثلاً السائق الذي يسير في الطريق السريع بسرعة 40 أو 50 كلم/ الساعة، ثم يأتي سائق آخر ليصدمه⁽⁵⁸⁾ يكون هذا الأخير هو المسؤول عن وقوع الحادث إذ أنه من تسبب فيه، وكان عليه أن يتجنب الاصطدام حتى ولو كان يسير بأقصى سرعة مقررّة للطرق السريعة وهي 120 كلم/ الساعة، فحتى مع القيادة بالحد الأقصى للسرعة في الطريق ما زال بإمكان القائد التحكم بسيارته ومنعها من الاصطدام بأي سيارة قد تسير بأقل من الحد الأدنى المقرر لسرعة الطريق مهما قلت سرعتها. ولم نعثر في أحكام القضاء على حكم يتناول هذا القيد، وهو ما يعني قلة الحوادث التي تقع بسبب مخالفته.

(57) تنص المادة 159 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على أنه: «لا يجوز لقائد المركبة أن يسير بسرعة أقل من الحد الأدنى للسرعة المقررة أو ببطء غير عادي بدون مبرر حتى لا يعرقل حركة السير الطبيعي لباقي المركبات». ويؤكد هذا النص ما ذكرناه أعلاه من أن القيادة بسرعة أقل من الحد الأدنى لسرعة الطريق إذا كان لها ما يبررها كظروف الطريق لا يعد خطأ وفقاً للنص المذكور. أما إذا كانت من بدون مبرر فالنص المذكور يعتبرها خطأ، ومع ذلك فإننا نرى أنه خطأ بسيط لا يشكل سبباً كافياً لرجوع المؤمن على المؤمن له وفقدان الأخير للتغطية التأمينية لجرد ارتكابه لخطأ بسيط وأن أدى إلى وقوع حادث.

(58) فمن الصعب أن يكون هو الصادم ذلك أنه بإمكانه التحكم بقيادة السيارة والحيولة دون أن يصطدم بأحد نظراً لأنه يقودها بسرعة متدنية.

ثالثاً- القيد الذي يقضي بعدم قيادة السيارة بسرعة غير مناسبة لحالة الطريق أو الطقس:

تختلف هذه الحالة عن سابقتها، وهي القيادة بسرعة أقل من سرعة الطريق من حيث إنه في هذه الحالة لا يتعلق الأمر بالقيادة بأقل من الحد الأدنى للسرعة، وإنما بسبب ظروف الطريق يجب تهدئة السرعة بأقل من الحد الأدنى لسرعة الطريق⁽⁵⁹⁾، وهذه الظروف قد ترجع لحالة الطريق كوجود حادث يؤدي إلى ازدحام في حركة المرور، وقد ترجع إلى حالة الطقس كأمطار غزيرة قد يترتب عليها انزلاق السيارة وعدم التحكم بإيقافها إذا لزم الأمر، أو وجود غبار يحجب مدى الرؤية، مما يترتب عليه زيادة احتمال وقوع حادث، ومن ثم لزم القيادة بسرعة أقل من الحد الأدنى للتحكم بقيادة السيارة منعاً لتسببها في حادث مروري، وقد ورد هذا الشرط في وثائق تأمين شركتين فقط هما الثانية والثالثة.

ويجد هذا القيد أساسه في اللائحة التنفيذية لقانون المرور؛ حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 157 كواجب على كل قائد سيارة: ”وعليه أن يلتزم في سرعته ما تقتضيه حالة المرور بالطريق أو إمكان الرؤية به والظروف الجوية القائمة وحالة المركبة وحمولتها وحالة الطريق وسائر الظروف المحيطة، وعليه مراعاة أن تكون سرعة المركبة لا تتجاوز القدر الذي يمكنه من وقفها بأمان في حدود مجال الرؤية، وعليه أن يقلل من سرعته أو يتوقف إذا لزم الأمر عندما تكون الرؤية غير واضحة”. ونرى أن القيد المذكور غير معقول، فهو وإن عد خطأ وفقاً لللائحة المرور فإنه لا يشكل خطأ جسيماً؛ ذلك أن أعلى سرعة في الكويت لا تتجاوز 120 كلم/الساعة وهي ليست بالسرعة الكبيرة التي يترتب عليها عدم التحكم بقيادة السيارة ولم نعثر على حكم بشأنه.

رابعاً- القيد الذي يقضي بعدم حمل أو حيازة قائد السيارة لرخصة قيادة لأي سبب كان ولو كان ذلك بغير علم المؤمن له:

إن عدم المعقولية في هذا الشرط واضحة بصورة جلية، وهي لا تتعلق بعدم حصول قائد السيارة على رخصة قيادة أو سحبها منه بأمر المحكمة أو إدارة

(59) يلاحظ أوجه شبه بين هذا القيد وما سبقه في ثانياً من حيث القيادة بسرعة أقل من الحد الأدنى لسرعة الطريق، أما الاختلاف بينهما فهو إنه في هذا القيد تتحقق مخالفته إذا كان هناك مبرر للسرعة المتدنية ولم يلتزم بها السائق، أما في القيد السابق فتتحقق المخالفة بمجرد القيادة بسرعة أقل من الحد الأدنى لسرعة الطريق.

المروء، بل لديه رخصة ولكنه لم يحملها معه وقت وقوع الحادث حتى وان كان قد نسيها، فهذا الأمر وإن كان يشكل مخالفة مرورية وهي مخالفة بسيطة، فإنه ليس له أثر في تحقق الحادث وهي مخالفة مرورية لأغراض تنظيمية حتى تتأكد إدارة المرور من أن قائد السيارة لديه رخصة قيادة، ولذلك نرى أن الغاية من وضعه كقيد للرجوع في وثيقة التأمين هو فقط زيادة حالات الرجوع ليس أكثر، ومن ثم فهو قيد غير معقول، وهو شرط تعسفي باطل وفقاً للمادة 784/ب من القانون المدني التي تنص على بطلان كل شرط يرد في وثيقة التأمين يتبين أنه لم يكن لمخالفه أثر في تحقيق الخطر المؤمن منه واعتبرته شرطاً تعسفياً، وما يؤكد ذلك أنه يوجد فقط في وثيقتي تأمين الشركتين الثانية والثالثة، أما شركات التأمين الخمس الأخرى فلم يرد في وثائقها لمخالفته القانون المدني ولأنه لن يكون سبباً في وقوع حوادث مرورية⁽⁶⁰⁾.

خامساً- القيد الذي يقضي بعدم تجاوز إشارة المرور الضوئية الصفراء:

مر بنا أن من القيود المعقولة تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء باعتبار أن ذلك يؤدي إلى وقوع الكثير من الحوادث نظراً لاعتراض سير السيارات الأخرى فجأة لذلك جرّمها قانون المرور ووضع لها عقوبة شديدة، أما عند تجاوزها وهي مضاءة باللون الأصفر وفقاً لهذا القيد ففيه مبالغة، وخصوصاً أن إضاءتها لا تتعدى ثواني قليلة جداً، ويقتصر دورها على تنبيه السائق القادم من بعيد بأن يهدئ من سرعته حتى يتمكن من إيقاف السيارة عند وصوله إلى الإشارة الضوئية التي ستصبح باللون الأحمر عند وصوله إليها، أما إذا لم يهدئ من سرعته وتجاوزها وهي مازالت صفراء فلا يترتب على ذلك وقوع حادث، وإنما فقط إذا تجاوزها باللون الأحمر فإنه غالباً ما يؤدي إلى وقوع الحوادث، لأنها تسمح في الوقت نفسه للسيارات في الاتجاه المقابل بالتحرك لأنها تضيء لهم باللون الأخضر.

أما إضاءتها باللون الأصفر فتبقى معه تلك السيارات متوقفة دون تحرك لعدم إضاءة اللون الأخضر لهم، ومن ثم تقل خطورة طلوع الإشارة باللون الأصفر عن طلوعها وهي باللون الأحمر، ولذلك يسمح بتجاوز الإشارة الضوئية وهي مضاءة باللون الأصفر إذا كانت السيارة قريبة جداً من الإشارة؛ بحيث يشكل وقوفها فجأة

(60) وذلك بحسب المعيار الذي تبناه القضاء، وهو أن تكون مخالفة القيد سبباً لوقوع الحادث على نحو ما سنتطرق له في المطلب الثالث من هذا البحث.

خطورة على السيارات التي تسير خلفه؛ فقد لا يتسنى لها الوقوف؛ مما يؤدي إلى اصطدامها به⁽⁶¹⁾، ولذلك لا يعتبر تجاوز الإشارة الضوئية في حالة إضاءتها باللون الأصفر مخالفة مرورية لا في قانون المرور ولا في لائحته التنفيذية، وما نقول به أمر تؤكده جميع وثائق التأمين محل الدراسة؛ فقد ورد فيها كقيد للرجوع تجاوز إشارة المرور الضوئية وهي مضاءة باللون الأحمر دون أن تضيف إليها اللون الأصفر، ولم يشذ عن ذلك سوى شركة التأمين الثالثة التي ذكرته كقيد للرجوعها على المؤمن له عند وقوع حادث في حالة تجاوزه الإشارة الضوئية باللون الأحمر أو الأصفر.

وإضاءة الإشارة باللون الأصفر لثوان قليلة جداً لا يعني عدم وجود حوادث نتيجة لتجاوزها. بل إن هناك الكثير من الأحكام القضائية التي يحكم فيها القاضي بمسؤولية متجاوزي اللون الأصفر عن الحادث، فكثير من السائقين يدعي أنه لم يتجاوزها باللون الأحمر وإنما باللون الأصفر ومع ذلك يحكم بإدانته، ولكن ليس لأن ذلك يشكل مخالفة وإنما يتعلق الأمر باقتناع القاضي الجزائي أنه تجاوزها باللون الأحمر وليس الأصفر كما يدعي⁽⁶²⁾.

سادساً- القيد الذي يقضي بعدم الانحراف:

هذه الحالة تخص مجرد الانحراف دون أن يصاحبه أمر آخر كالانحراف المفاجئ أو الانحراف إلى جهة يمنع الانحراف إليها، فهو انحراف عادي، وقد ورد في وثائق تأمين ثلاث شركات فقط: الأولى والثانية والرابعة. وإذا كان الانحراف بهدف تغيير اتجاه السيارة فإنه يعد عملاً مشروعاً، ومن ثم لا يعد خطأ وفقاً لقانون المرور. ويكون الانحراف غير مشروع إذا خالف الضوابط التي وضعها قانون المرور

(61) عبدالله ملا حسين التركيت، مرجع سابق، ص 454.

(62) تشير إحصائية لـ 100 قضية حادث مروري بسبب تجاوز إشارة المرور الضوئية إلى أن 49 منها صدرت فيها أحكام بإدانة أحد السائقين وفقاً للتفصيل التالي: 5 حالات استناداً إلى اعتراف المتهم بالخروج على الإشارة الضوئية الحمراء، و19 حالة استناداً إلى اقتناع المحكمة بشهادة الشهود، و8 حالات استناداً إلى إقرار المتهم بالخروج على الإشارة الضوئية الصفراء، و17 حالة تستند إلى مبدأ حرية القاضي الجزائي في تكوين عقيدته من مجموع الأدلة المطروحة، أما الـ 51 المتبقية فقد انتهت بالبراءة استناداً إلى أن التحقيق وعناصر الدعوى لم تتوصل إلى تحديد أي من أطراف الحادث قد تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، مشار إليه في مؤلف: عبدالله ملا حسين التركيت، مرجع سابق، ص 459.

ولائحته التنفيذية؛ فطبقاً للمادة 142 من اللائحة المذكورة هناك عدة حالات يوصف الانحراف فيها بأنه خطأ في حال تسببه بحصول حادث مروري، ومن الحالات التي ذكرتها المادة 142 المذكورة أنه يجب على كل قائد سيارة: أن يعلن عن نيته وقبل إجراء تغيير في خط سيره بمدة وبمسافة كافية بواسطة الإشارة الموجودة بسيارته، وأن يقترب ما أمكن من الحافة اليمنى لنهر الطريق إذا كان سينعطف إلى طريق آخر يقع على يمينه، وأن يقترب ما أمكن من محور نهر الطريق ذي الاتجاهين إذا كان سينتقل إلى طريق آخر يقع على يساره، وغير ذلك من الواجبات التي يتمثل مخالفتها أخطاء بسيطة حتى وإن وقع نتيجة لها حادث مروري.

ولذلك نرى أن إيرادها في وثائق التأمين كقيد على مالك السيارة يعد قيداً غير معقول، فما فائدة التأمين إذا لم يغط الأخطاء البسيطة التي تحصل من قائد السيارة مثل أن يكون سببها النسيان أو وجود ارتباك في حركة المرور في الطريق ولم يتمكن معها قائد السيارة من اتباع قواعد المرور فيما يتعلق بالانحراف؟⁽⁶³⁾

سابعاً- القيد الذي يقضي بعدم استعمال المركبة في الأماكن التي ليس للجماهير الحق في دخولها كالمطارات المدنية والمطارات والمناطق العسكرية وأي مكان محظور عموماً لأي سبب كان:

ورد هذا القيد في ثلاث وثائق تأمين للشركات الثانية والثالثة والخامسة دون باقي شركات التأمين محل الدراسة، وقد يكون هذا القيد معقولاً في بعض الحالات إذا نتج عن مخالفته وقوع حادث، ومثال ذلك قيادة السيارة بالقرب من مدرج إقلاع وهبوط الطائرات؛ فالسيارات المخصصة للسير بالقرب من مدرج الطائرات تكون مميزة بلون معين، ولها مسارات محددة يعرفها قائدها، ومن ثم فهو يلتزم بالسير من خلالها حتى لا يتسبب في وقوع حادث. أما دخول سيارة عادية دون اتخاذ تلك الاحتياطات فإنه يؤدي إلى زيادة في مخاطر وقوع حادث غير عادي لها ذي أضرار كبيرة، ومن ثم يصح اعتباره قيداً معقولاً، أما وقوع حادث عادي في الأماكن المذكورة لمجرد وجود السيارة فيها دون أن يكون سبب وقوع الحادث طبيعة ذلك

(63) ولكن محكمة حولي الجزئية قضت في الدعوى رقم 1776/2015 تجاري مدني بجلسة 2017/12/25 بأن الانحراف يعد من القيود المعقولة وقررت لشركة التأمين الحق في الرجوع على المؤمن لها بما دفعته للمضرور من تعويض لأن الحادث وقع نتيجة انحراف؛ الحكم غير منشور، ولم يتم استئنائه لأن مقدار مبلغ التعويض 490 دينار وهو أقل من النصاب المقرر لاستئناف الأحكام.

المكان فذلك يعد قيدياً غير معقول، وخصوصاً بعد ما أضيف للقيود المذكور عبارة "عند دخول السيارة لتلك الأماكن لأي سبب كان"، أي حتى ولو وافق المسؤولون في تلك الأماكن المذكورة على دخول السيارة إليها، وحتى لو لم يكن هناك خطر غير عادي على السير في تلك الأماكن.

المطلب الثالث

المعيار الذي أخذ به القضاء للتحقق من معقولية القيود المقررة

لحق الرجوع من عدمه

إذا كان عمل القاضي نشاطاً ذهنياً يتمثل في إنزال حكم القانون على واقع النزاع المطروح أمامه، وهو ما يقتضي منه فهم حقيقة مضمون مصطلح معين كما أراده المشرع، وهو هنا "القيود المعقولة" الوارد ذكرها في المادة 75 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور فإنه لا إشكالية في فهم معنى كلمة القيود؛ فالقيود هو ما يحد من نشاط المؤمن له في مجال محدد، وهو استعمال المركبة وقيادتها، وقد يكون هذا النشاط عملاً سلبياً يمتنع عليه القيام به أو عملاً إيجابياً يجب عليه أن يقوم به. أما وصف القيود بالمعقولة، فإن المعنى اللفظي لكلمة المعقولة هو ما يتفق مع العقل ولا يتعارض معه، ويقاس ذلك بمعيار موضوعي.

وعلى الرغم من تناول القضاء الكويتي لبيان إذا ما كان القيد معقولاً أو غير معقول في أحكامه المنشورة في مجلة القضاء والقانون، وفي مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز، فإننا لم نعثر إلا على أحكام تنحصر فيها القيود على تلك التي حكم فيها بمعقولية القيد.

لكننا لم نجد حكماً واحداً يقضي فيه بعدم معقولية القيد، ونعيد التذكير بالقيود التي حكم القضاء بأنها معقولة وفقاً للمادة 75 من لائحة المرور على نحو ما تطرقنا لها في المطلب الأول من هذا البحث وهي كالتالي:

1. اتخاذ جميع الاحتياطات المعقولة للمحافظة على السيارة المؤمن عليها وحمايتها من الهلاك أو التلف وإبقائها في حالة صالحة للاستعمال.
2. عدم وجود خلل في أجهزة السيارة المؤمن عليها.
3. عدم مخالفة شروط الأمن والمتانة.
4. عدم قيادة السيارة بحالة تعرض حياة الأشخاص والأموال للخطر.

5. عدم استخدام السيارة للاستعراض.
6. عدم تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء.
7. عدم القيادة بعكس اتجاه السير.
8. عدم القيادة بسرعة تجاوز الحد المسموح به من إدارة المرور.
9. عدم الانحراف المفاجئ.
10. عدم قيادة (الوانيت) دون الحصول على تصريح قيادة.

وقد أوضحت المحكمة في أحكامها التي تطرقنا لها من خلال هذا البحث المعيار الذي أخذت به للتحقق من معقولية القيد الوارد في وثيقة التأمين، ونذكر هنا أحد تلك الأحكام الذي جاء فيه: ”... وكان ما تضمنته الفقرة (د) من البند (4) من الشروط العامة لوثيقة التأمين التي تحكم طرفي الخصومة - الطاعن والمطعون ضدها - من النص على أنه يجوز للمؤمن الرجوع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداه من تعويض إذا ثبت أن الحادث وقع نتيجة السير بعكس الاتجاه أو تجاوز إشارة المرور الحمراء أو القيادة بسرعة تجاوز الحد المسموح به من قبل إدارة المرور أو استخدام السيارة للاستعراض، يعتبر، وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة، من القيود المعقولة التي لا تتعارض مع جوهر عقد التأمين ولا تخالف النظام العام، وتتوخى الرغبة المشروعة في تحديد نطاق المسؤولية باستبعاد بعض الصور التي يكون من شأنها جعل الخطر أقرب احتمالاً“⁽⁶⁴⁾.

وهكذا يتبين أن المعيار الذي أخذت به المحكمة دون أن يكون مذكوراً في المادة 75 من لائحة المرور لغرض التحقق من معقولية القيد هو أن تؤدي مخالفة القيد من قبل المؤمن له أن يصبح الخطر المؤمن منه أقرب احتمالاً في وقوعه؛ أي زيادة احتمالات وقوعه على احتمالات عدم وقوعه، ووسيلتها في معرفة ذلك هو أن يقع الحادث المروري بالفعل نتيجة مخالفة ذلك القيد، فكلما كانت مخالفة القيد هي سبب الحادث كان القيد معقولاً بشرط ألا يكون مخالفاً لجوهر عقد التأمين أو النظام العام أو قانون المرور⁽⁶⁵⁾، ويؤكد ذلك ما ذكرته محكمة التمييز في بعض أحكامها، ومن ذلك: ”.... ، وأن مناط رجوع المؤمن على المؤمن له لاسترداد ما قد يكون قد دفعه من تعويض سواء للمؤمن له أو للغير الذي أمنه من الحادث هو

(64) طعن بالتمييز رقم 238/2003 سابق الإشارة إليه.

(65) لا يجوز لأي شرط اتفاقي أن يخالف النظام العام أو القانون.

أن يثبت أن وقوع الحادث من السيارة المؤمن عليها قد جاء نتيجة مخالفة قائدها للقيود والواجبات الواردة بوثيقة التأمين⁽⁶⁶⁾.

وفي حكم آخر للمحكمة نفسها أيدت فيه محكمة الموضوع بالجوء لذلك المعيار؛ فجاء حكمها على النحو التالي: "... وأن الحادث وقع نتيجة خطأ الطاعنة المتمثل في مخالفتها لإشارة المرور الحمراء بما يخالف الشروط العامة الواردة في وثيقة التأمين والتي اعتبرها من ضمن بنود العقد بما يجيز للمطعون ضدها الرجوع عليها بما أدته من تعويض للمضرور تطبيقاً لهذه الشروط فإنه يكون قد أعمل صحيح القانون⁽⁶⁷⁾. ولم تتشدد محكمة التمييز في تطبيق معيارها المذكور؛ فلم تشترط أن تكون مخالفة القيد هو السبب الوحيد أو الرئيسي لوقوع الحادث وإنما اكتفت بأن يكون هو أحد الأسباب التي أدت إلى وقوعه، أي ساهم مع غيره من الأسباب في وقوع الحادث ما لم يرد في الوثيقة على خلاف ذلك⁽⁶⁸⁾، وهو ما وجدناه في حكمها التالي: "... وكان النص يدل بعبارة صريحة لا لبس فيها ولا غموض على أحقية المطعون ضدها، المؤمنة، في الرجوع على الطاعن، المؤمن له، في الحالات التي أوردها، ومنها وقوع الحادث نتيجة القيادة بسرعة تجاوز الحد المسموح به من قبل إدارة المرور دون أن تكون هذه السرعة هي السبب الوحيد للحادث، فإن مساهمة بعض العوامل الأخرى مع السرعة الزائدة لا يمنع من إعمال النص؛ إذ القول بغير ذلك يعتبر تقييداً لمطلق النص وتخصيصاً لعمومه بغير مخصص⁽⁶⁹⁾.

ويبدو أن مسلك محكمة التمييز في تعرفها على القيود المعقولة لحق الرجوع يتلاءم مع نص المادة 784/ب من القانون المدني التي تقرر بطلان كل شرط تعسفي يتبين أنه لم يكن لمخالفته أثر في تحقق الخطر المؤمن منه، ويعني ذلك أن شرط الرجوع يعد شرطاً تعسفياً إذا لم يكن سبباً في وقوع الحادث، ومن ثم فهو باطل وفقاً للنص المذكور، والشرط الباطل لا يمكن اعتباره شرطاً معقولاً لمخالفته القانون⁽⁷⁰⁾.

(66) طعن بالتمييز رقم 492/2011 مدني، جلسة 2012/6/25، مجلة القضاء والقانون، عدد يوليو 2015. ص 329.

(67) طعن بالتمييز رقم 96/308 تجاري، جلسة 1998/2/22، مجلة القضاء والقانون، عدد مايو 2001، ص 127؛ وانظر أيضاً: طعن بالتمييز رقم 2008/163، سابق الإشارة إليه.

(68) انتهت شركة التأمين الثانية لهذا الأمر فأكدته؛ حيث وضعت في وثيقة التأمين مجموعة من القيود الاتفاقية تحت عنوان: «إذا كان أحد أسباب وقوع الحادث نتيجة لما يأتي».

(69) طعن بالتمييز رقم 2003/238، سابق الإشارة إليه.

(70) الطعن بالتمييز رقم 1511 لسنة 2014 تجاري / 2 جلسة 2016/05/01 الذي اعتبر أن

وفي ذلك قضت محكمة التمييز: ”... إلا أنه بالنظر إلى الخطورة التي يتسم بها السقوط في مجال عقد التأمين كان من الطبيعي أن يقيد المشرع هذا السقوط بقيود شكلية تضمن لفت نظر المؤمن له إلى خطورة هذا الجزاء الذي سينزل به إذا لم ينفذ التزامه في هذا الخصوص وبقيود موضوعية أيضاً حتى لا يكون السقوط وسيلة للتعسف من جانب المؤمن، ومن بين هذه الشروط الموضوعية التي رأى المشرع عدم الاعتداد بها للتعسف كل شرط تبين أنه لم يكن لمخالفته أثر في تحقق الخطر المؤمن منه، وهو ما جرى به نص الفقرة الثانية من المادة 784 من القانون المدني“⁽⁷¹⁾.

وما يؤكد تبني محكمة التمييز للمعيار المذكور أنها في قضية أخرى حكمت فيها بعدم أحقية شركة التأمين في الرجوع على المؤمن؛ لأنه لم يثبت أن الحادث وقع نتيجة مخالفة المؤمن له للقيود الواردة في وثيقة التأمين وجاء حكمها على النحو التالي: ”... لما كان ذلك، وكانت الأوراق قد خلت مما يفيد أن وقوع الحادث قد جاء نتيجة مخالفة قائدها- الطاعن- للقيود والواجبات الواردة بوثيقة التأمين، ومن ثم فلا يحق للشركة المطعون ضدها الرجوع - وفقاً لعقد التأمين - على الطاعن لاسترداد ما دفعته من تعويض للمضرورين“⁽⁷²⁾.

وفي الاتجاه نفسه ذهبت المحكمة الكلية في حكم حديث لها، حيث كان القيد المنصوص عليه في وثيقة التأمين ينص على حق الرجوع لشركة التأمين على المؤمن له إذا ثبت عدم كفاءة أجهزة المركبة وقت وقوع الحادث، ولم تتمكن شركة التأمين من إثباته فخسرت دعواها، ومما أورده الحكم في هذا الشأن: ”وكانت الدعوى قد خلت مما يفيد أن وقوع الحادث من المركبة المؤمن من مخاطرها لدى الشركة المدعية قد وقع نتيجة خطأ في أجهزة المركبة؛ إذ خلص الحكم الجزائي وفقاً لأسبابه القانونية عن عدم وجود خطأ في أجهزة المركبة، وإنما كان الخطأ ثابتاً في حق المتهم قائد المركبة - المدعى عليه الثاني - المتمثل في عدم سيطرته على المركبة بعد (البشر)..... مما مفاده أن لا ثمة مخالفة قد تنسب إلى قائدها - المدعى عليه -

قيادة المركبة من غير مالكةا يعد شرطاً تعسفياً وقضت ببطلانه».

(71) طعن بالتمييز رقم 1071/2005 تجاري، جلسة 2007/2/18، مجلة القضاء والقانون، أبريل 2011، ص 145.

(72) طعن بالتمييز رقم 677/2011 تجاري، جلسة 2012/2/7، مجلة القضاء والقانون، يونيو 2015، ص 86.

للقيد والواجبات الواردة بوثيقة التأمين⁽⁷³⁾.

وبذلك يقوم المعيار الذي أخذ به القضاء الكويتي في التحقق من معقولية القيد من عدمه على أنه كلما كان القيد الذي جرى مخالفته هو سبب أو أحد الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث كان القيد معقولاً. أما إذا لم يكن كذلك فيكون القيد غير معقول، بصرف النظر عن مدى جسامة الخطأ أو حسن أو سوء نية المؤمن له أو قائد السيارة بحسب الأحوال.

ومع ذلك فإن هذا المعيار لن يتضح إلا إذا تم تطبيقه على قيد غير معقول وذلك من خلال حكم للقضاء الكويتي، ولكننا لم نعثر على مثل هذا الحكم وقد يظهر في المستقبل. ومن الجائز أن ذلك يرجع إلى أن غالبية القيود التي رأينا عدم معقوليتها من خلال وثائق التأمين على نحو ما تطرقنا إليه⁽⁷⁴⁾، لا تؤدي في حال مخالفتها إلى وقوع حادث للسيارة المؤمن عليها، فهي لا تعد من أسباب وقوع الحوادث، ومن أمثلتها عدم حمل إجازة قيادة، وعدم التوقف بإشارة المرور الضوئية عند إضاءتها باللون الأصفر. والقيادة بسرعة أقل من سرعة الطريق فهذه لا تساهم في وقوع الحوادث، فهي مجرد مخالفات مرورية تكشف عن أخطاء غير جسيمة. أما القيود غير المعقولة والتي قد ينتج عن مخالفتها وقوع حادث للسيارة المؤمن عليها ومثالها الانحراف العادي بالسيارة عن مسارها، فهذه بالفعل قد ينتج عنها حادث ولكننا لم نعثر على حكم بشأنها فيما يتعلق بمدى معقوليتها كقيد يرد في وثيقة التأمين.

وأخيراً ينبغي التمييز بين القيود الاتفاقية وفقاً للمادة 75 من لائحة المرور التي تطلب النص المذكور أن تتصف بالمعقولية لضبطها، فمصدرها اتفاق المتعاقدين، حيث وضعتها شركة التأمين في وثيقة التأمين وقبلها المؤمن له مرغماً كشرط تعسفي. فهذه وحدها التي يتطلب لها استخدام المعيار الذي أخذ به القضاء للتعرف على مدى معقوليتها - وبين القيود القانونية التي ذكرها المشرع مباشرة في نص المادة 76 ولم يتطلب أن تكون معقولة، وهو ما أوضحته محكمة التمييز في حكم لها جاء فيه: "... قد نص على أنه يجوز للمؤمن أن يرجع على المؤمن له بقيمة ما يكون أداه من تعويض وفقاً لأحكام المادة 76 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور مردداً الحالات التي عدتها هذه المادة، ومنها حالة قبول ركاب أكثر من المقرر للسيارة،

(73) دعوى رقم 2017/2953 تجاري، جلسة 2017/4/23، حكم غير منشور.

(74) في المطلب السابق.

وهي حالة يزداد معها خطر التأمين ومداه، وجزاؤها رجوع المؤمن على المؤمن له دون ما حاجة لإثبات أن لها دخلاً في وقوع الحادث المؤمن منه أو أنها تسببت في جسامته، إذ جاء النص عليها كمبرر للرجوع مطلقاً؛ مما يمتنع معه تقيده بغير مقيد، وكى يكون جزاء هذه المخالفة واقياً ورادعاً فإنه لا يشترط لإعماله علاقة بين المخالفة وبين تحقيق الخطر⁽⁷⁵⁾.

وإذا كانت القيود القانونية الواردة بالمادة 76 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور بمنأى عن رقابة القضاء على النحو المتقدم ذكره بافتراض معقوليتها، فهل يجوز لشركات التأمين أن تغير في مضمونها إلى الحد الذي تبعد بها عن أن تكون معقولة؟

وما نراه هو أن تستخدم المحكمة حقها في التحقق من مدى معقولية ما تم تغييره في القيد القانوني الوارد في المادة 76 من لائحة المرور، سواء بالإضافة إليه أو الحذف منه، وذلك بإعمال المعيار نفسه الذي استخدمته في التحقق من معقولية القيود الاتفاقية التي ترد في وثائق التأمين وفقاً لنص المادة 75 من لائحة المرور، فما تقوم به شركة التأمين يفهم منه أنها تجاوزت حدود ما نصت عليه المادة 76 من لائحة المرور لتدخل في مجال المادة 75 من اللائحة نفسها، ومن ثم ينبغي للمحكمة أن تعمل سلطتها في التحقق من مدى معقولية الإضافة أو الحذف لمضمون القيد القانوني كما ورد في نص المادة 76 من لائحة المرور. وهل يتنافى ذلك مع جوهر عقد التأمين وقانون المرور؟

ولكننا وجدنا في حكم لمحكمة التمييز حكمت فيه بمعقولة القيد على الرغم من التغيير في مضمونه ولم تستخدم معيارها في التحقق من أن مخالفة القيد هي التي أدت إلى وقوع الحادث، بل قررت أنه قيد معقول دون أن تفصح كيف توصلت إلى ذلك، وقد تكون استندت إلى أنه من القيود القانونية التي وردت في نص المادة 76 من لائحة المرور، ولكن عبارة القيد لم تكن مماثلة لتلك المنصوص عليها في المادة 76 من لائحة المرور، فما أورده النص المذكور هو قيادة السيارة من شخص لا يحمل رخصة قيادة إذا سمح المؤمن له بذلك. وجاء في الحكم ما يلي: "وكان ما تضمنه البند ثانياً (هـ) من شروط وثيقة التأمين رقم 96869 السارية وقت الحادث والتي تحكم طرفي الخصومة من أنه يحق للمؤمن أن يسترد من المؤمن

(75) طعن بالتمييز رقم 87/55 تجاري، جلسة 12/7/1987، مجلة القضاء والقانون، ديسمبر 1994، ص 113؛ وانظر أيضاً: طعن بالتمييز رقم 99/35 سابق الإشارة إليه.

له ما دفعه من تعويض للمضرور إذا ثبت قيادة المركبة من قبل شخص غير حائز على رخصة قيادة لأي سبب ولو كان ذلك بغير علم المؤمن له وإذا كان هذا الشرط من الشروط المعقولة التي لا تتعارض مع جوهر عقد التأمين....⁽⁷⁶⁾.

إن ما قامت به شركة التأمين من تغيير في مضمون القيد "د" المنصوص عليه في المادة 76 من لائحة المرور يوسع كثيراً من حالة الرجوع تلك على حساب المؤمن له خلافاً للنص الأصلي للمادة 76/د⁽⁷⁷⁾، ويؤدي إلى حق المؤمن في الرجوع على المؤمن له حتى ولو كان من ارتكب الحادث قد سرق السيارة المؤمن عليها، وبغير خطأ من المؤمن له، وهو أمر غير معقول؛ لذلك لم نجد هذا التغيير لصياغة القيد القانوني المذكور في أي من وثائق شركات التأمين محل الدراسة.

(76) طعن بالتمييز رقم 2006/66 مدني، جلسة 2007/1/22، مجلة القضاء والقانون، أبريل 2011، ص 318.

(77) إن القيد القانوني الذي نصت عليه المادة 76/د من لائحة المرور ورد كالتالي: «د- إذا كان قائد المركبة سواء المؤمن له أو شخصاً آخر يقودها بموافقتها غير حائز على رخصة سوق لنوع المركبة». وفي تطبيق هذا النص نورد الحكم التالي لمحكمة الاستئناف حيث قام المؤمن له مالك المركبة بتأجيرها لشخص، فقام هذا الأخير بتسليمها لشخص آخر قادها دون أن يكون لديه رخصة قيادة ودون علم المؤمن له، وارتكب حادث نتج عنه أضرار للغير، وقد جاء في الحكم ما يلي: «وحيث إنه عن موضوع الاستئناف فإن المستأنفة تنعي على الحكم المستأنف بالخطأ بمقولة أنه أطرح دفاعها بانتفاء مسؤوليتها عن التعويض المطالب به لأن السيارة أداة الحادث المملوكة لها كانت أثناء وقوع الحادث في حراسة المدعو / خلف... الذي استأجرها منها بموجب العقد المؤرخ 2009/1/19 والذي ينتهي في 2012/1/19 بينما وقع الحادث في 2011/3/1، ومن ثم فإن المذكور يكون هو المسؤول عن التعويض المطالب به دونها. وحيث أن النعي السالف سديد..... أن السيارة أداة الحادث موضوع التعويض كانت بحراسة وحياسة المدعي / خلف..... بتاريخ الحادث وأنه هو الذي سلمها للمستأنف ضده الثاني مرتكب الحادث المشار إليه وحيث أن وثيقة التأمين سند الدعوى وعلى ما يبين من مطالعتها أنها لم تجيز للشركة المستأنف ضدها الأولى الرجوع على المؤمنة المستأنفة بقيمة ما أدته من تعويض في حالة ما إذا ثبت أن قائد المركبة كان يقود السيارة دون أن يكون حائزاً على رخصة صالحة لقيادتها وصادرة وفقاً لقانون المرور الكويتي إلا إذا تمت قيادته لها بموافقة المؤمنة وهو ما خلت منه الأوراق، ومن ثم فإن مطالبة الشركة المستأنف ضدها الأولى إلزام المستأنفة بالتعويض بالدعوى الراهنة تكون لا سند لها، وإذا خالف الحكم المستأنف هذا النظر فإنه يكون في غير محله تقضى المحكمة بإلغائه فيما قضى به من إلزام المستأنفة بالتعويض المقضي به ورفض الدعوى بالنسبة للمستأنفة». طعن بالاستئناف رقم 2013/2324 تجاري، جلسة 2014/01/30، حكم غير منشور.

الخاتمة:

ينقسم التأمين على الأموال إلى فرعين، الأول: تأمين من الأضرار التي تصيب ممتلكات المؤمن له، وفيه يكون لعقد التأمين طرفان، المؤمن والمؤمن له، كما في التأمين من الحريق. والفرع الثاني: التأمين من المسؤولية المدنية، وفيه يوجد ثلاثة أشخاص: طرفا العقد؛ المؤمن والمؤمن له، والغير المضرور الذي يستفيد من العقد دون أن يكون طرفاً فيه. ويهدف التأمين من المسؤولية إلى تحصين الذمة المالية للمؤمن له إذا ما طالبه الغير المضرور بالتعويض عن الضرر الذي لحق به وفقاً لأحكام المسؤولية المدنية. ولا يعتبر المضرور بمثابة المستفيد الذي يشترط المؤمن له التأمين لمصلحته بما يعرف بالاشتراط لمصلحة الغير، الذي يستفيد من عقد التأمين دون أن يكون طرفاً فيه؛ فالمؤمن له في التأمين من المسؤولية لم يشترط أن يكون مبلغ التأمين لمصلحة المضرور، بل اشترطه لمصلحته هو، فهو أمن نفسه لمصلحة نفسه، ولم يؤمن المضرور أو يؤمن نفسه لمصلحة المضرور، لذلك ليس مهماً عنده مصلحة الغير في العقد، فما يهمله مصلحة هو فقط. وإذا كان المضرور في التأمين من المسؤولية يرجع بدعوى مباشرة على المؤمن، فإن هذه الدعوى لم يكسبها من الاشتراط لمصلحة الغير، بل هي مقررة بنص القانون، وهي اللائحة التنفيذية لقانون المرور الصادر بقرار وزير الداخلية رقم 81 لسنة 1976، التي كان همها تحقيق مصلحة الغير، وهو ما انعكس على نصوص هذه اللائحة.

وترجع خصوصية بحثنا إلى أن لائحة المرور المذكورة قررت إجبار كل مالك سيارة أن يرفق مع طلب إصدار رخصة لتسييرها وثيقة تأمين لصالح الغير، سارية المفعول طيلة مدة الترخيص. ولم تكتف لائحة المرور بجعل تأمين السيارات لصالح الغير إجبارياً بل تدخلت في أحكامه؛ فلم تترك لأطراف العقد حرية الاتفاق على شروطه، ومن هنا اختلف التأمين الإجباري للسيارات لصالح الغير عن القواعد العامة التي تنظم عقد التأمين وكذلك عن القواعد الخاصة لعقد التأمين من المسؤولية، كالتأمين من إصابات العمل الذي فرضه قانون العمل على كل صاحب عمل دون أن يتدخل في تنظيم أحكامه، فلم يفرض شروطاً معينة على أطرافه وإنما تركها لتفاوضهم عليها.

إن تدخل المشرع في فرض شروط العقد على طرفيه في عقد التأمين الإجباري للسيارات لم يكن كاملاً، بل كان جزئياً؛ مما أوجد وضعاً غير طبيعي لا يتلاءم

مع الطبيعة القانونية لعقود التأمين من حيث إنها من عقود الإذعان ومن العقود الاحتمالية. فلائحة المرور زادت من حدة الإذعان في هذا العقد إلى أبعد مدى؛ فمن جهة شددت على شركات التأمين؛ حيث أطلقت التزامها بمبلغ التأمين دون وجود حد أعلى يتوقف عنده، فالمادة 63 من لائحة المرور ألزمت المؤمن أن يغطي المسؤولية المدنية للمؤمن له عن جميع الأضرار المادية والجسمانية من الحوادث التي تسببت فيها السيارة المؤمن عليها للغير مهما بلغت قيمة التعويض، وأضاف القضاء التعويض عن الأضرار المعنوية.

ومن جهة أخرى ألزمت لائحة المرور في المادة 82 شركات التأمين تعرفه رسمية لقسط التأمين ومنعتها من تجاوزه، وروعي في قيمتها ما يناسب القدرة المالية لجميع ملاك السيارات، فجاءت قيمة قسط التأمين محدودة؛ حيث أخذ بعين الاعتبار العدد الكبير لعقود التأمين الإجباري؛ نظراً لكثرة أعداد السيارات. ولكن لائحة المرور زادت من قسوتها على شركات التأمين؛ حيث جعلت التزام المؤمن تجاه المضرور التزاماً مجرداً؛ فلم تسمح لها بأن تدفع دعوى المضرور، عند استعماله الدعوى المباشرة بأي دفع مستمد من عقد التأمين حتى ولو كان مؤدياً لبطلان العقد أو فسخه حتى تضمن للمضرور حصوله على التعويض.

وفي المقابل لم تغفل لائحة المرور حقوق شركة التأمين ومصالحها؛ فأجازت لها وفقاً للمادتين 75 و76 من اللائحة حقها في الرجوع على المؤمن له بالتعويض الذي دفعته للمضرور في حالات محددة، لم تكن تلتزم فيها بهذا التعويض لو أعملت القواعد العامة لعقد التأمين في القانون المدني. وإنما جاء التزامها بها في مقابل تقرير اللائحة الدعوى المباشرة للمضرور وتجريدها من الدفع وما يترتب على ذلك من حرمان المؤمن من اللجوء إلى الجزاءات التي يقرها له القانون المدني كالبطلان والفسخ.

إن حق الرجوع المقرر للمؤمن تجاه المؤمن له، هو تطبيق لحق السقوط المعروف في عقود التأمين الذي هو أخطر على المؤمن له من بطلان العقد أو فسخه، فمعه يبقى العقد ولا يزول فيرتب آثاره، ومنها حق المؤمن في الاحتفاظ بقسط التأمين مع سقوط حق المؤمن له في التغطية التأمينية؛ أي عدم استفادته من عقد التأمين مع خسارته لقسط التأمين الذي دفعه. وقد نظمت لائحة المرور في المادتين 75 و76 القيود التي تقرر حق الرجوع للمؤمن، وإن كان تنظيماً تقييداً. فالمادة 76 من اللائحة المذكورة أوردت خمسة قيود، وعند التطرق لها في البحث تبين

أنها تعد قيوداً معقولة لما تكشفه من أخطاء جسيمة أو عمدية تزيد من احتمالات وقوع الخطر المؤمن منه؛ أي تحقق مسؤولية المؤمن له وبعد اطلاعنا على وثائق التأمين محل الدراسة لسبع شركات تأمين تعمل في مجال عقود التأمين الإجباري للسيارات تبين أن بعضها قد غيّر من صياغة بعض تلك القيود القانونية، سواء بالحذف منها أو الإضافة إليها؛ فأصبحت قيوداً غير معقولة، وساعدها في ذلك أن صياغة المادة 76 من لائحة المرور بدأت بكلمة ”يجوز“؛ مما قد يفهم منه أنه إذا كان يجوز استبعاد القيد القانوني، فمن باب أولى يجوز التعديل عليه. ولا شك أن أي تعديل سيكون في مصلحة المؤمن؛ أي شركة التأمين، وذلك ليس مستغرباً فما زال عقد التأمين من عقود الإذعان؛ حيث تخضع شروطه لإرادة المؤمن الذي يفرضها على المؤمن له، وخصوصاً بعدما لاحظنا وجود تعديل على بعض القيود القانونية في أكثر من وثيقة تأمين.

وإذا كان هذا حال القيود القانونية فالوضع أسوأ بالنسبة للقيود الاتفاقية، فالمادة 75 من لائحة المرور أجازت أن تضاف إلى وثيقة التأمين قيوداً معقولة على المؤمن له بالنسبة لاستعمال السيارة وقيادتها بشرط ألا تتعارض مع نصوص قانون المرور وقراراته، فإذا أخل المؤمن له بتلك القيود كان للمؤمن حق الرجوع عليه ليسترد منه ما دفعه من تعويض للمضرور، وقد أدى ذلك إلى إطلاق يد شركات التأمين في تضمين وثيقة التأمين العديد من القيود الاتفاقية التي تقرر لها حق الرجوع لتقليل خسائرها. وتحقيق الربح على حساب مالكي السيارات المؤمن لهم؛ وبذلك ابتعد عقد التأمين الإجباري للسيارات عن أن يكون عقداً احتمالياً. وساعدهم في ذلك أن عقد التأمين الإجباري للسيارات من عقود الإذعان، حتى وإن كان هناك أكثر من شركة تأمين، فما زالت شركات التأمين في وضع احتكاري محدودية عددها، ولأنها غالباً ما تتفق فيما بينها على شروط العقد، وقد لسنا ذلك من خلال وجود تشابه في ماهية بعض القيود الاتفاقية التي تضمنتها وثائق التأمين محل الدراسة، كما أن الأمر يتعلق بخدمة التأمين ضد الغير للسيارات، وهي أكثر من ضرورة؛ فقانون المرور يلزم كل مالك سيارة التأمين ضد الغير. كما أن شركات التأمين لا تقبل من مالك السيارة التفاوض على شروط العقد، فإما أن يقبل وثيقة التأمين كما أعدتها هي أو ترفض التعاقد معه. وهذا حال جميع شركات التأمين، بل إن بعضها استخدمت ملحق لوثيقة التأمين من المسؤولية اختيارياً للمؤمن له إن رغب في ذلك، وبموجبه تتنازل عن حقها في الرجوع عليه بما تدفعه للمضرور من

تعويض في التأمين الإجباري في مقابل دفعه لقسط تأمين إضافي، ولكن تغطيتها التأمينية في هذه الحالة محددة بمبلغ معين، وتنازلها لا يشمل جميع القيود، وإنما بعض القيود الاتفاقية.

وإذا كانت جميع القيود الاتفاقية التي تم تناولها بالبحث تتعلق باستعمال السيارة وقيادتها ولا تتعارض مع نصوص قانون المرور وقراراته بحسب ما نصت عليه المادة 75 من لائحة المرور - فإنها لم تتقيد كلها بما تتطلبه المادة المذكورة من وجوب أن تكون قيوداً معقولة. فقد تبين أن بعضها يتصف بالمعقولة، أما البعض الآخر فغير معقول؛ ما يدل على أن الهدف من وضعه كقيد في وثيقة التأمين هو مجرد زيادة الحالات المقررة لحقها في الرجوع على المؤمن له ليسترد منه ما دفعته من تعويض للمضرور. وهذا واضح إذا كان القيد المتفق عليه لا يعد سبباً في وقوع الحادث المروري، كما هو الحال في القيد كالمضمن عدم قيادة السيارة دون حمل إجازة القيادة، فهو لا يعني عدم حصول السائق على إجازة قيادة أو سحبها منه وإنما يقصد به عدم حيازته لها في أثناء وقوع الحادث المروري حتى ولو كان قد نسيها.

وقد أدى قيام شركات التأمين في وضع العديد من القيود الاتفاقية في وثائق التأمين، وخصوصاً إذا كانت غير معقولة، إلى زيادة في عدد القضايا التي تنظرها المحاكم لتفصل فيما إذا كان القيد معقولاً من عدمه. وقد تبين أن القضاء يستخدم معياراً يقوم على أنه كلما كانت مخالفة القيد من جانب المؤمن له أو قائد السيارة هو السبب في وقوع الحادث كلما كان القيد معقولاً بشرط ألا يتعارض مع جوهر عقد التأمين ولا يخالف النظام العام، ويكون الهدف منه توقي الرغبة المشروعة في تحديد نطاق المسؤولية، أما إذا لم يكن كذلك فيكون القيد غير معقول. ولم يتشدد القضاء بطلب أن يكون القيد السبب الوحيد أو الرئيسي لوقوع الحادث فيكفي أن يكون أحد أسبابه.

ومع ذلك فإن مسلك القضاء في هذا الشأن وإن كان يؤدي إلى التقليل من وقوع الحوادث المرورية، وإلى التزام السائقين بقواعد المرور. فإنه يشدد على مالك السيارة المؤمن له؛ فغالبية الحوادث المرورية تقع بسبب مخالفة قواعد المرور، وهي كثيرة ومتنوعة ويكفي أن تضمن شركة التأمين أي مخالفة مرورية مهما كانت بسيطة وتجعل منها قيداً في وثيقة التأمين؛ بحيث إذا ثبت أن هذه المخالفة هي أحد أسباب وقوع الحادث كان ذلك كافياً - وفقاً للمعيار المذكور - لرجوع شركة

التأمين على المؤمن له لتسترد منه ما دفعته من تعويض للمضرور. وفي ضوء ذلك يحق لنا أن نتساءل عن فائدة عقد التأمين ضد الغير إذا لم يوفر الضمان التأميني للمؤمن له أو قائد سيارته عند وقوع حادث بسبب خطأ بسيط، فشركة التأمين تدفع التعويض للمضرور من جهة وتعود لتسترده من المؤمن له من جهة أخرى، فأصبحت شركة التأمين كفيل متضامن أكثر من كونها مؤمناً.

إن جوهر عقد التأمين، الذي ذكرته محكمة التمييز عند استخدامها لمعيارها المذكور، يقتضي ألا يسمح لشركة التأمين بالرجوع لأي خطأ يرتكبه المؤمن له أو قائد سيارته، وإنما يجب أن يقتصر ذلك على الخطأ العمدي والخطأ الجسيم، أما الأخطاء اليسيرة أو البسيطة التي تقع من أي سائق، وخصوصاً إذا كان مبرراً، كالانحراف أو استخدامه جهاز الهاتف في أثناء القيادة، فلا يجب أن يكون سبباً في تحميله قيمة التعويض عن الأضرار التي تترتب على الحادث نتيجة لهذا الخطأ البسيط، وإنما يجب أن تتحمله شركة التأمين، أو أن تتحمل جزءاً منه في مقابل تقاضيها قسط التأمين من المؤمن له؛ وذلك لأن التأمين من المسؤولية يقوم على تحقق مسؤولية المؤمن له التقصيرية التي يعد الخطأ ركناً فيها، فما فائدة التأمين من المسؤولية إذا تم التوسع في الأخطاء التي يرتكبها المؤمن له؟

وما نقول به أخذت به بعض القوانين المقارنة، كالقانونين المصري والأردني؛ حيث أصدرت تشريعات حديثة للتأمين الإجباري لصالح الغير، وبه أنشئت هيئة مختصة للتأمين عملت على إصدار نموذج موحد لعقد التأمين الإجباري لصالح الغير، يتضمن جميع القيود التي تقرر حق الرجوع لشركة التأمين إذا خالف أياً منها المؤمن له أو قائد سيارته؛ وقد روعي في تلك القيود القانونية أن تكون قيوداً معقولة فلا يسمح بالتعديل عليها أو إضافة قيود جديدة. وهذه القيود تشكل مخالفتها أخطاء عمدية أو جسيمة من جانب المؤمن له؛ لذلك لا تثار مسألة التحقيق من معقوليتها، باعتبار أنها وضعت من جانب جهة رسمية محايدة بما لها من خبرة في هذا الشأن وهدفها تحقيق العدالة بين طرفي عقد التأمين.

التوصيات:

انطلاقاً من نتائج البحث السالفة البيان، تدعو هذه الدراسة إلى إعادة النظر في قرار وزير الداخلية رقم 81 لسنة 1976 باللائحة التنفيذية لقانون المرور، وذلك في ضوء الملاحظات التالية:

- 1- إنشاء هيئة للتأمين تتبع وزارة الداخلية للإشراف على عمل شركات التأمين وضمان حصول المضرور على التعويض من شركة التأمين ودياً، بمجرد ثبوت مسؤولية السائق ودون حاجة لرفع دعوى أمام القضاء المدني، وهو ما يعني تعديل نص المادة 63 من لائحة المرور في هذا الشأن. كما تقوم الهيئة بالفصل في طلبات رجوع شركة التأمين على المؤمن له بما دفعته من تعويض للمضرور.
- 2- إلغاء المادة 75 من اللائحة، وتعديل المادة 76 منها، بحيث تتضمن جميع القيود المقررة لحق رجوع المؤمن على المؤمن له ليسترد منه ما دفعه من تعويض للمضرور، ولا يسمح لأي اتفاق في عقد التأمين بالتعديل فيها أو الإضافة إليها أو الحذف منها.
- 3- تعديل المادة 63 من اللائحة لتشمل التعويض عن الضرر المعنوي إلى جانب الأضرار المادية والجسمانية.
- 4- اشتراك كل من شركة التأمين والمؤمن له في تحمل الأضرار بحسب نسبة مساهمة المؤمن له في إحداث الضرر؛ بحيث لا يحتمل المؤمن له التعويض بالكامل على الرغم من أن خطئه كان أحد أسباب وقوع الحادث، أما إذا كان خطؤه هو السبب الوحيد أو الرئيسي لوقوع الحادث فإنه حينئذ يتحمل التعويض بالكامل.

قائمة المراجع:

أولاً- المؤلفات القانونية:

- إبراهيم أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسؤول عن الضرر، مطبوعات جامعة الكويت، 1995.
- أحمد شرف الدين، التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث النقل السريع وحوادث المباني، الناشر نادي القضاء بالقاهرة، 2014.
- بهاء بهيج شكري:
 - التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الأردن، 2007.
 - بحوث في التأمين، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الأردن، 2012.
- جلال محمد إبراهيم، التأمين وفقاً للقانون الكويتي، مطبوعات جامعة الكويت، 1989.
- جمال النكاس، خطأ المؤمن له وأثره على حقه في الضمان: دراسة مقارنة في القانون الكويتي والقانون المقارن، بحث منشور في مجلة الحقوق، جامعة الكويت، عدد يونيو، 1994.
- حسام الدين الأهواني:
 - المبادئ العامة للتأمين، دون ناشر، 1975.
 - المصادر الإرادية للالتزام، دون ناشر، ط3، 2000.
- رجب كريم، التفاوض على العقد، رسالة دكتوراه من جامعة القاهرة، 2000.
- ريواف فائق حسين، عقود التأمين من المسؤولية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2014.
- سعد واصف، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات، المطبعة العالمية، القاهرة، 1962.
- شريف الطباخ، التعويض في حوادث السيارات في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر والقانون، القاهرة، 2005.
- عادل زيد المطيري، الحماية القانونية للمضروب من حوادث المركبات الآلية

وفقاً لأحكام قانون التأمين الإجباري المصري والفرنسي والكويتي، رسالة دكتوراه من جامعة عين شمس، الناشر: دار الحقانية للإصدارات القانونية، القاهرة، 2007.

- عبد الله ملا حسين التركيت، جرائم المرور ذات العلاقة بالموت في الطرقات وتحقيقاتها، دار الكتاب الحديث، الكويت، 2002.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقد التأمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- محمد سامي عبد الصادق، حقيقة الإذعان في عقد التأمين، دون ناشر، 2013.
- مصطفى الجمال، السعي إلى التعاقد في القانون المقارن، منشورات الحلبي، ط1، لبنان، 2002.
- هيثم المصاروة، عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات، منشورات زين الحقوقية، ط2، الأردن، 2011.

ثانياً - الموسوعات القضائية:

- مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز، إصدار المكتب الفني بوزارة العدل.
- مجلة القضاء والقانون، إصدار المكتب الفني بوزارة العدل.
- مجموعة سعيد أحمد شعلة، قضاء النقض المدني في العقود، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000.

ثالثاً - وثائق التأمين للشركات التالية:

- شركة الخليج للتأمين وإعادة التأمين.
- الشركة الأهلية للتأمين.
- شركة غزال للتأمين.
- شركة أمان للتأمين التكافلي.
- الشركة الكويتية العالمية للتأمين التكافلي.
- الشركة الخليجية للتأمين التكافلي.
- شركة دار السلام للتأمين التكافلي.

المحتوى

الصفحة	الموضوع
19	الملخص
21	المقدمة
23	المبحث الأول - مدى معقولية القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القوانين المصرية والأردنية والكويتية
24	المطلب الأول - القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القانون المصري
28	المطلب الثاني - القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القانون الأردني
28	الفرع الأول - الحالات المستبعدة من التأمين الإلزامي
31	الفرع الثاني - الحالات التي يجوز فيها للمؤمن الرجوع على المؤمن له ليسترد منه ما دفعه من تعويض للمضرور
35	المطلب الثالث - القيود القانونية المقررة لحق الرجوع في القانون الكويتي
49	المبحث الثاني - مدى معقولية القيود الاتفاقية المقررة لحق الرجوع في عقود بعض شركات التأمين في الكويت
50	المطلب الأول - القيود الاتفاقية المعقولة المقررة لحق الرجوع
59	المطلب الثاني - القيود الاتفاقية غير المعقولة المقررة لحق الرجوع
66	المطلب الثالث - المعيار الذي أخذ به القضاء للتحقق من معقولية القيود الاتفاقية المقررة لحق الرجوع من عدمه
73	الخاتمة
79	قائمة المراجع

