تقييمٌ قانوني لنطاق التغطية في الوثيقة الموحدة لتأمين المركبات الإلزامي في ظلّ النظام السعودي

أسيد حسن الذنيبات*

ملخص

انصب موضوع البحث على تقييم مدى قانونية نطاق التغطية التأمينية الوارد في هذه الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات في النظام السعودي؛ ذلك أنّ المضمون العقدي للوثيقة قد احتوى أخطاراً مغطاةً، وحالاتٍ أخرى مستثناةً، سواءً في صورة استثناءٍ شخصيٍّ متعلقٍ بشخص المستفيد من التأمين، أو موضوعيٍّ متعلقٍ بنوعٍ معيّنٍ من الأخطار، مخصصين لتقييم كل شق من هذين الشقين مبحثا مستقلا في البحث، وقد استبقنا ذلك بمبحث خاص بماهية هذه الوثيقة من الناحية القانونية.

ولقد عمدنا إلى استنباط قاعدةٍ عامةٍ من فحوى النصوص القانونية الناظمة لهذا العقد تحكم نطاق هذه التغطية مفادها: أنّ كامل المسؤولية المدنية الناجمة عن الحادث المروري محلّ تغطيةٍ تأمينيّةٍ، ماخلا عدم وجود وثيقة تأمين ابتداءً، أو عدم حصول السائق على رخصة قيادةٍ مناسبةٍ، أما ما عدا ذلك فلقد كان محلّ تغطيةٍ تأمينيّةٍ بموجب النصوص القانونية هذه، ولو أنّها في الوقت ذاته قد فتحت للمؤمن باب الرجوع على المؤمن له على مصراعيه إذا ما اتفق على ذلك مع المؤمن له، وبالنتيجة فإنه وبإخضاع الاستثناءات الشخصية والموضوعية الواردة في الوثيقة لحكم هذه القاعدة المستنبطة من فحوى النصوص الآمرة فقد ثبت لنا عدم قانونية الكثير منها.

* قسم القانون المدني، كلية الحقوق، جامعة مؤتة.

تاريخ تقديم البحث: 2016/1/4م. تاريخ قبول البحث: 2016/7/20م.

© جميع حقوق النشر محفوظة لجامعة مؤتة، الكرك، المملكة الأردنية الهاشمية، 2017 م

Legal evaluation to the scope of coverage in the consolidated policy for compulsory vehicle insurance in the Saudi Law

Osaid Hasan Dnibat

Abstract

This paper aims to evaluate the legality of the scope of insurance cover in consolidated policy for compulsory vehicle insurance within the Saudi law.

As far as dangers are concerned, some are covered in the insurance policy and others are exempt either due to personal exemption or due to the nature of the danger. Each type of danger will be dealt within a separate section.

Upon consulting the relevant law, one can say that: all dangers are to be subject to insurance coverage in cases of a traffic accident; except in two cases; first, if there is no valid insurance policy at all and; second; if the driver does not have a driving license.

Having said so, this has allowed the insurer to seek reimbursement from the insured party if they have agreed on this in the insurance contract; which seems to raise some illegality.

مقدمة:

أدرك المنظّم السعودي أهميّة وجود تأمينٍ عمّا ينجم عن استعمال المركبة من مسؤوليّة مدنية، لذلك فقد فرض إلزامية اكتتاب هذا العقد_ متأخراً زمنياً عن معظم دول العالم تقريباً بما في ذلك المحيط الإقليمي - على كل صاحب مركبة بعد أن كان قد فرضه على حامل رخصة القيادة، ولقد كان من مقتضيات هذا الإلزام توحيد نماذج العقود التي تطرحها شركات التّأمين في نموذجٍ واحدٍ معتمدٍ أطلق عليه الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات، متّلت بالنتيجة صيغة العقد وشكله من جانب، ومضمونه الموضوعي من جانب آخر، وتولت إصدارها في المملكة مؤسسة النقد العربي السعودي صاحبة الولاية على تنظيم ورقابة سوق التّأمين.

ورغم أنّ التشريع السعودي عموماً لازال يفتقر إلى تشريعٍ مستقلٍ بهذا النوع من التّأمين، إلا أنّه ومع ذلك قد تضمن نصوصاً متفرقة نظمت جوانب موضوعية مهمة في هذا العقد، ولما كنا إزاء نصوص قانونية ملزمة فإنّ هذا البحث قد جاء ليجيب عن تساؤل مفاده: مدى توافق الوثيقة الموحدة مع تلك النصوص في مجال مهم ألا وهو نطاق تغطية هذه الوثيقة .

واصطلاح "التغطية" اصطلاحٌ قانونيٌّ يختص به مجال التّأمين ونعني به تحديدا في مجال تأمين الأضرار محل البحث: المدفوع تعويضه من شركة التّأمين، ونطاق هذه التغطية ذو شقين : موضوعيٌّ محلّه الخطر ذاته بعيداً عن شخص المضرور، وشخصيٌّ يهتم بشخص المضرور بعيداً عن الخطر ذاته، وقد أفردنا لبحث كل شقٍّ منهما مبحثاً مستقلاً وأفردنا للتعرف على ماهيّة الوثيقة الموحدة قبل ذلك مبحثاً آخر تناولنا فيه تكييف هذه الوثيقة قانوناً ومصادر تنظيمها وتقييم ذلك.

وتبدو أهميّة بحث هذا الموضوع واضحةً في حال الوقوف على تناقضٍ موضوعيٍّ بين ما تنطق به النصوص الناظمة لهذا النوع من التّأمين من حقوق للمؤمّن له في المغطى تأمينياً موضوعياً وشخصياً وبين ما تغطيه أو تستبعده الوثيقة من ذلك؛ فعندما يكون خطر ما مغطىً تأمينياً بنصٍ قانونيٍّ آمرٍ ومستبعدٍ من التغطية في الوثيقة الموحدة فإنّ ذلك جدير للفت النظر في بحثٍ علميٍّ مختصٍ.

وسينتهج الباحث في صدد إعداد هذا البحث منهج البحث الاستقرائي للوصول إلى النصوص المتفرقة في تشريعات مختلفة، ومنهج البحث التحليلي بنحو أكثر تركيزاً للوصول إلى منحى تلك

النصوص ومضمونها المقصود وفحوى بنود الاستبعاد في الوثيقة الموحدة؛ للوقوف على النطاق الذي توفره النصوص والنطاق المرسوم في الوثيقة.

ولقد كانت الندرة الشديدة في البحوث الفقهية المختصة بالمضمون العقدي للتأمين عموماً وفي تأمين المركبات على وجه الخصوص في ظل النظام السعودي العائق الأبرز أمام الباحث، فكان على الباحث أن يعتمد على نفسه كثيرا في تفسير النصوص القانونية والبنود الاتفاقية محل الدراسة.

وعلى ضوء ما تقدم فسنقسم هذا البحث لثلاثة مباحث على النحو التالي :

المبحث الأوّل: ماهية الوثيقة الموحدة

المبحث الثاني: نطاق الاستفادة الشخصيّة من الوثيقة الموحدة

المبحث الثالث: تقييم الاستثناءات الموضوعيّة في الوثيقة الموحدة

المبحث الأوّل: ماهية الوثيقة الموحدة

تتأتى أهمية بحث ماهيّة الوثيقة الموحدة في إطار تقييم فحواها الموضوعي استنادا للنصوص القانونية الناظمة لهذا النوع من التأمين في الوقوف على قوتها الملزمة الذاتية ومدى قدرتها على مخالفة النصوص النافذة، وبالنتيجة مدى اعتبارها في عداد النصوص القانونية، أو مدى ثبوت صفتها العقدية، ستكون هذه التساؤلات محل عناية الباحث في إطار هذا العنوان.

سنتناول تحت هذا العنوان ثلاثة مطالب نخصص الأوّل لبحث التكييف القانوني للوثيقة الموحدة، ونخصص الثاني لبحث المصادر القانونية للوثيقة الموحدة في حين نخصص الثالث منها لبحث تقييمٍ عامٍ لمصادر تنظيم الوثيقة الموحدة وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأوّل: التكييف القانوني للوثيقة الموحدة

تمثّل وثيقة التّأمين الإلزامي من المسؤوليّة المدنية من حوادث المركبات في المملكة العربية السعودية أنموذج العقد الذي تبرمه شركات التّأمين العاملة في المملكة مع المؤمّن لهم أصحاب المركبات الآلية، وبالاستقراء وجدنا أن جميع هذه الشركات تعتمد الأنموذج ذاته لغايات هذا التعاقد.

ولعل مما يفرض في هذا المقام من تساؤل: ما هو مصدر التزام تلك الشركات بتلك الوثيقة ؟ إن الوثيقة الموحدة بصيغتها الحالية قد صدرت بقرار محافظ مؤسسة النقد العربي السعودي كوثيقةٍ نموذجيّةٍ لهذا النوع من التّأمين، وعلى هذا النحو ألزمت الشركات باعتمادها، وتستند صلاحيات مؤسسة النقد العربي السعودي في إصدار هذه الوثيقة للمادة الثامنة من نظام مراقبة شركات التّأمين التعاوني الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/32 بتاريخ 1424/6/2 هـ، والتي جاء فيها بهذا الصدد ما يلي "تختص مؤسسة النقد العربي السعودي فيما يتعلق بتطبيق هذا القانون بما يأتي ....ج: إقرار صيغ نماذج وثائق التّأمين وإعادة التّأمين ووضع الحد الأدنى لمبالغ تأمين تغطية المسؤوليات المدنية تجاه الغير مع مراعاة أحكام الأنظمة المعمول بها في ذلك"، وعلى ذلك فإصدار هذه الوثيقة قد استند إلى نصٍ في النظام.

ويجدر التساؤل كذلك في هذا الصدد: هل أنّ ما ورد في هذه الوثيقة يمثل نصوصاً قانونيةً لا يمكن مخالفتها، ويسري عليها القواعد الناظمة للعلاقة بين النصوص القانونية، كما هو الحال في قاعدة الخاص يقيد العام واللاحق مقدم على السابق، أم أنّ ما ورد فيها ليس إلا قراراً إدارياً لا يرقى بأيّ حالٍ لمستوى النص القانون، وينبني على ذلك نتائج قانونيةٍ مهمّةٍ أبرزها إمكانية مخالفة النصوص الناظمة لنطاق التغطية التأمينيّة من عدمه وبالتالي بطلان البنود في حال عدم جواز المخالفة.

وكون الوثيقة الموحدة إنّما تمثل بالنتيجة قراراً إدارياً فإنّ ذلك لا يلغي كونها اتفاقاً تعاقدياً يسري عليها ما يسري على العقود في تفسير ما أشكل وغمض من بنودها، وكذا بتطبيق ما يتصل بعيوب الرضا والإرادة وغير ذلك من الأحكام القانونية الناظمة للعقد.

ويبنى على ما تقدم أنّ المضمون العقدي للوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي لا يتصل بنصوص قانونية آمرة أو حتى مكلة وإنّما تستند هذه الوثيقة في وجودها إلى مجرد تفويضٍ قانونيٍّ لجهةٍ إداريةٍ بإصدار هذه الوثيقة ولا يصل هذا التفويض باعتقادي لمستوى اللوائح التفويضية الملزمة باعتبارها تشريعاً أدنى مرتبةً من النظام.

فهذا التفويض لا يعني تخويلاً بتنظيم مضمون عقديٍّ مخالفٍ للنصوص القانونية النافذة، وإنّما هو تفويض بصلاحية إدارية بحتة موضوعها صياغة مضمونٍ عقديٍّ مناسبٍ لا يخالف بالنتيجة أيّ تشريعٍ نافذٍ وذلك من باب أولى.

ومما بجدر طرحه في هذا الصدد: ماذا لو خالفت شركات التّأمين أنموذج هذه الوثيقة، هل العقد المبرم والمختلف عن هذه الوثيقة صحيحٌ قانونياً أم أنّ النافذ بين المؤمّن والمؤمّن له عند النزاع بنود الوثيقة الموحدة حتى وإن جرى مخالفتها باعتبارها ملزمة للجميع؟.

أعتقد أنّ عدم استناد المضمون العقدي للوثيقة الموحدة لنصوصٍ آمرةٍ في مجموعة لن يجعل بالإمكان حلول الوثيقة الموحدة محلّ الوثيقة المخالفة في حال النزاع، وإنّما سيكون لبنود الوثيقة المخالفة فيما بين الطرفين الأوّلوية في التطبيق باعتبارها العقد الصحيح النافذ بين المتعاقدين، مع أنّ شركة التّأمين والحالة هذه ستكون في مواجهة جزاءاتٍ تأديبيّةٍ توقعها مؤسسة النقد السعودي وفق النظام الناقد.

المطلب الثاني: المصادر القانونية الناظمة للوثيقة الموحدة

نعني بالمصادر القانونية للوثيقة الموحدة في هذا المقام: أيّة تشريعاتٍ قانونيّةٍ مهما كانت مرتبتها في القوة ساهمت في وجود هذه الوثيقة أو في تنظيم مضمونها من قريبٍ أو بعيدٍ، بمعنىً آخر أيّة تشريعاتٍ تولّت تنظيم التّأمين الإلزامي على المركبات في أيّ شأنٍ من شؤونه.

وبالاستقراء نجد أنّ النصوص القانونية الناظمة لهذا النوع من التّأمين قد تفرقت على عدة تشريعات تفاوتت مراتبها في القوة نجمل ذكرها على على النحو الآتي:

أولاً: قرار مجلس رئاسة الوزراء رقم 222 بتاريخ 1422/8/13هـ،

حيث فرض هذا القرار في فقرته الأوّلى على كل سيارة أجنبية تدخل المملكة تأميناً إلزامياً من المسؤوليّة المدنية الناجمة عمّا تسببه من حوادث داخل المملكة، وكذا فرض في فقرته الثالثة على كل صاحب رخصة قيادة أن يؤمن على أية مسؤوليّة تنجم عن استعماله أية مركبة (Saif, 1426AH) .

وبهذا القرار فقد بدأ التّأمين الإلزامي من المسؤوليّة المدنية الناجمة عن حوادث المركبات يرى النور في المملكة وسط جدلٍ كبيرٍ بين حله وحرامه من جهة(Ismail, 2007) ومن جهة أخرى أيهما أنسب أن يفرض على رخص القيادة أم على المركبة ؟(Saif, 1424AH) ولكنّ الجدل على هذه الأخيرة حسم لاحقاً بصدور نظام المرور الجديد رقم 2/ 85 الذي سيرد ذكره لاحقا .

ولا زال هذا القرار ساري المفعول ولو أنّ بعض أحكامه قد عدلت عندما استعاض المنظّم السعودي فرض التّأمين الإلزامي على المركبة بالتّأمين على رخص القيادة؛ لذلك ما زالت الوثيقة الموحدة لهذا النوع من التّأمين تحرص في ديباجتها على ذكر هذا القرار باعتباره أحد مصادرها القانونية .

ثانياً: نظام مراقبة شركات التّأمين التعاوني الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/32 بتاريخ1424/6/2هـ.

ولقد كان لصدور هذا النظام أثره الكبير على تنظم قطاع التّأمين في المملكة بشكل عام والذي افتقر قبل صدور هذا النظام للتنظيم الإداري والمالي والقانوني المطلوب، و ينصب موضوع هذا النظام أساساً على تنظيم رقابة الدولة على هيئات التّأمين العاملة في المملكة، ولقد أنيطت مسؤوليّة تولي هذه الرقابة بمؤسسة النقد العربي السعودي التي بدورها ضمّت إدارة خاصة بمراقبة التّأمين في تقسيمها الإداري الداخلي .

ورغم أن هذا النظام لم ينظم أيّ جانبٍ موضوعيٍّ لتأمين المركبات الإلزامي إلا أنّه ترك كبير الأثر على هذا النوع من التّأمين؛ فلقد كان مصدراً أساسياً للوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات في المملكة ولقد حرصت هذه الوثيقة على ذكر ذلك في ديباجتها؛ حيث جاء فيها بهذا الخصوص ما نصّه " تم إصدار هذه الوثيقة استنادا على نظام مراقبة شركات التّأمين التعاوني الصادر بالمرسوم الملكي رقم م /32 بتاريخ 6/2/ 1424 ....."

وكما تقدم فقد كانت المادة الثامنة من هذا النظام أساساً قانونياً واضحاً لصلاحية مؤسسة النقد العربي السعودي في إصدار الوثيقة الموحدة .

ثالثا: اللائحة التنفيذية لنظام مراقبة شركات التّأمين التعاوني الصادرة بموجب قرار وزير الداخلية رقم 596/1 بتاريخ 1425/3/1هـ .

لقد حرصت الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي في المملكة على ذكر اللائحة التنفيذية لنظام مراقبة شركات التّأمين التعاوني كأحد المصادر القانونية التي تستند إلى هذه الوثيقة، وباستقراء ما ورد في هذه اللائحة من نصوص نجد أنّ هدفها العام رسم خطوطٍ عريضةٍ لعمل شركات التّأمين وتعاملها مع المؤمّن لهم، لكنها في الوقت ذاته لم تتطرق لتنظيم التّأمين الإلزامي على المركبات

موضوعياً، وإن حوت هذه اللائحة مواد قانونية مهمة بالنسبة للتأمين الإلزامي منها على سبيل المثال ما جاء في المادة (46) من هذه اللائحة ، والتي تولّت وضع ضوابط تحديد الشركة لأسعار الاكتتاب في التّأمين، وكذا المادة (51) من هذه اللائحة والتي تولّت بدورها التأكيد على ضرورة التزام شركة التّأمين بالوثائق النموذجية الموحدة والصادرة عن مؤسسة النقد العربي السعودي.

رابعاً: نظام المرور الصادرة بالمرسوم الملكي رقم م/85بتاريخ 1428/10/26هـ.

(Saudi Interior Ministry: ND**)**

لعل مما يجدر ذكره ابتداءً أن إلزامية التّأمين في صيغتها الحالية بمعنى التّأمين على المركبة دون رخصة القيادة إنّما يستند أساساً لنظام المرور الجديد، ورغم ذلك تجنبت اللائحة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات ذكر نظام المرور كأحد المصادر القانونية التي تستند إليها هذه اللائحة موضوعياً وشكلياً.

وباستقراء النصوص الواردة في هذا النظام نجد أن التّأمين الإلزامي قد ذكر في المادة 8/ج من هذا النظام، والتي نصّت بدورها على: "يلزم كل قائد مركبة يحمل رخصة قيادة سارية المفعول ويقود سيارته داخل المملكة بالتّأمين وفق ما تحدده اللائحة".

ولعل قراءة هذا النص بمعزلٍ عمّا ورد في اللائحة التنفيذية لهذا النظام يوقعنا في خلط له ما يبرره؛ إذ يفهم من هذا النص أن الإلزام القانوني بالتّأمين لا زال متعلقاً بقائد المركبة الذي يحمل رخصة قيادة، وليس بالمركبة وما ينجم عن استعمالها من مسؤوليّة، ومما يثيره هذا النص من لبس كذلك: هو أن الإلزام القانوني لم يرد على صاحب المركبة وإنّما ورد على قائدها والذي قد يكون مجرد عامل لدى صاحب المركبة، وهو أمر غير مقصود بحرفيته، وليس من سبب لذلك سوى رداءة الصياغة القانونية، إذ كان يكتفى أن يقول النص: "يلزم كل صاحب مركبة أن يؤمن من المسؤوليّة المدنية الناجمة عن استعمالها".

خامساً: اللائحة التنفيذية لنظام المرور الصادر بقرار وزير الداخلية رقم 7019 بتاريخ1429/7/3هـ.

(Saudi Interior Ministry: ND**)**

لعل هذه اللائحة أحدث التشريعات الناظمة لتأمين المسؤوليّة الإلزامي عن حوادث المركبات، ومن خلالها يزول الإبهام الذي حاق بنص المادة 8/ج من نظام المرور سالف الإشارة لها؛ إذ نصّت المادة 11/8 من هذه اللائحة على: "لا يجوز تسجيل أي مركبة أو تجديد رخصة سيرها ما لم يكن مؤمّناً عليها ضد الغير على الأقــل من قبل شــركات التّأمين المعتمدة"، ولقد توالت الفقرات من 11-18 من هذه المادة بمعالجة موضوعية لتأمين المركبات الإلزامي، ولعلّ هذه الفقرات الأكثر تعلقاً بالتّأمين الإلزامي على المركبات موضوعيا، ولو أنها لم تكن شاملة في تنظيمها للتأمين الإلزامي من جهة، ومن جهة أخرى لم تأخذ بعض نصوصها طريقها إلى التطبيق والتفعيل كما سيرد لاحقاً.

المطلب الثالث: تقييم عام لمصادر تنظيم الوثيقة الموحدة

يلاحظ ابتداءً أنّ النظام السعودي عموماً يفتقر إلى تشريع موحد مستقل يعالج التّأمين الإلزامي على المركبات(Saif, 1426AH) وإنّما اقتصرت المعالجة القانونية لهذا النوع من التّأمين على نصوص متفرقة وردت في تشريعات مختلفة، وكذا يلاحظ أنّ التنظيم القانوني لتأمين المركبات الإلزامي على وضعه الحالي قد أغفل تنظيم مسائل جوهرية في هذا النوع من التّأمين، ويكون بذلك قد تركها للاتفاق كأصل عام، وعلى رأس هذه المسائل: قيمة القسط التّأميني، ونطاق التزامات وحقوق الطرفين، وكذا مدى سلطة المؤمّن في إيقاع الجزاءات الخاصة بالتّأمين، وهي جزاءات قاسية تعتبر خروجاً على القواعد العامة في المسؤوليّة العقدية(Sorour, 1975).

وكذا يلاحظ أيضاً حداثة التّأمين الإلزامي زمانياً في ظل النظام السعودي مقارنة بالتشريعات الدولية(Saudi Arabian Monetary Agency, 2009) ، ولعلّ مردّ ذلك إلى الجدل الفقهي الحاد في حلّ التّأمين عموماً أو حرمته؛ فالفتوى الصادرة عن هيئة كبار العلماء سنة 1417 هـ، ومن قبلها سنة 1397 هـ بتحريم التّأمين التجاري بكافة أشكاله، وفي المقابل إباحة التّأمين التعاوني، كانت حاضرة في الأذهان ولها كبير الأثر في تشكيل وعي الناس ومواقفهم(Ismail, 2007).

وتعقيباً على ذكر المصادر القانونية الناظمة لهذا النوع من التّأمين آنفة الذكر، فإنّه يجدر بنا التساؤل: هل أن خلو النظام القانوني السعودي من تشريع مستقل يعالج تأمين المركبات يمثل نقطة

سلبية ينبغي تداركها، أم أنّ الأصل في العقود حرية الأطراف في تحديد مضمونها العقدي ويسري ذلك على تأمين المركبات في هذا الصدد ؟.

يمكن أن نسلّم بسريان القاعدة القانونية العامة آنفة الذكر على هذا العقد إذا ما ترك للأطراف حرية إبرامه من عدمه، أما وقد فرض إبرامه إلزامياً – وحسناً فعل في ذلك– فإنّ من مقتضيات هذا الإلزام القانوني المنطقية أن يتولى المنظّم تنظيم هذا العقد على نحو لا يستأثر المؤمّن بمزاياه ويجحف بحقوق المؤمّن لهم، ومن جانبٍ أخر حتى لا تتهافت شركات التّأمين للحصول على أكبر قدرٍ من المتعاقدين معها، فتعرض خدماتٍ مبالغٍ فيها من حيث سعر التّأمين ونطاق التغطية؛ فيؤثّر ذلك على مركزها وتكون أمام خطر حقيقي في عدم قدرتها على سداد التزاماتها.

ثم إن هذه المقتضيات المنطقية تستوجب قيام العدالة في هذا التنظيم؛ إذ لا يعقل أن يلزم الشخص بإبرام هذا العقد ثم يترك لمحترفين أقوياء ليبرم معهم عقداً لا يعلم في الحقيقة نطاقه ومضمونه، وغير قادر في الغالب على تفسير اصطلاحاته التي يحيطها المؤمّن في الغالب بشيء من التعقيد.

انطلاقا من ذلك فاضطلاع الدولة في تنظيم هذا العقد ليس إلا مظهراً من مظاهر وظيفتها الحمائية تجاه مواطنيها، كما أنّ وجود تنظيمٍ دقيقٍ لهذا العقد لهو مظهرٌ حضاريٌّ تنافست الدول في إقراره وجودة مضمونه ولا زالت.

وتكمن دواعي الحاجة لتنظيم قانوني دقيق لهذا العقد في ذلك الضعف الذي يعتري مركز المؤمّن له في عقد التّأمين عموماً وعقد تأمين المركبات على وجه الخصوص (Abdel-Al, 2007)، هذا الضعف الذي يعود لبعدين اثنين: قانوني واقتصادي، نتناولهما تباعا :

أولاً: البعد القانوني: ويتمثل البعد القانوني في هذا الصدد في غياب التوازن العقدي عن هذا العقد، ونعني بالتوازن العقدي: أن نكون أمام التزاماتٍ وحقوقٍ عقديةٍ متقابلةٍ لطرفيه متعادلةٍ نسبياً في أعبائها ومردودها .

وغياب هذا التوازن قد كان بفعل تأثير مبدأ سلطان الإرادة في الواقع القانوني، كأحد إفرازات المذهب الفردي الذي يعلي من شأن الإرادة ويجعل العدالة في تركها وما تختاره بحرية، وما ترتب على هذا المبدأ من نتائج أهمها :مبدأ القوة الملزمة للعقد، ومبدأ نسبية آثار العقد (Gues, 1988) ،

ولقد أدّى أخذ هذا المبدأ وفق هذه المعطيات وما ترتب عليه من آثار قانونية على إطلاقه إلى نتائج خطيرة تتلخص هذه النتائج في عنوان رئيس ألا وهو اختلال التوازن العقدي بين طرفيه (Strikler, ND) ؛ ذلك أنه أمام الواقع العملي تهاوت بعض نظريات المذهب الفردي؛ إذ لم تستطع الإرادة أن تحقق لذاتها العدالة، فكان أن أذعنت في الغالب لإرادة الشركات القوية والمحترفين المتمرسين.

وفي صدد عقد التّأمين ظهرت الوثائق على درجة عالية من الصياغة القانونية التي توحي للقارئ بالتعقيد، وتولّى المؤمّن وحده إعدادها، ولم يسمح مناقشة لما جاء فيها، وطلب من المؤمّن له التوقيع عليها فقط، وضمنها شروطاً تعجّ بملامح الإجحاف واختلال التوازن، وأحاط المؤمّن له بجزاءات خاصة قاسية ما يكاد يفلت من أحدها حتى يقع في الأخر، واحتفظ لنفسه بميز لا مبرر لها ولا تقابلها في حق المؤمّن له أي معادل لها (Abdel Salam, 1998 & Jamiei, 1996, 2007).

ثانياً: البعد الاقتصادي: فرض النظام الاقتصادي الرأسمالي أدبياته على معظم دول العالم، مع تفاوت بين الدول في هذا التعاطي بالذات بعد تهاوي النظام الاقتصادي الاشتراكي في أواخر القرن الماضي، وقد كان من أدبيات هذا النظام الحد من تدخل الدولة في توجيه النشاط الاقتصادي بوصف هذا التدخل عائقاً أمام تطور هذا الاقتصاد، والاستعاضة عن هذا التدخل بالاحتكام لالية العرض والطلب بوصفها قادرة بحد ذاتها على تحقيق العدالة للمنتج والمستهلك على حد سواء(Jamiei, 1996).

وتطبيق هذه المعطيات على أرض الواقع في مجال التّأمين أظهر قوى وتكتلات اقتصادية ضخمة تجمعت بين أيديها رؤوس أموال كبيرة، أهّلتها لتكون في مركز اقتصادي متحكم، وظهرت تبعاً لذلك ظواهر اقتصادية تتصل بأبعاد اجتماعية مهمة من أبرزها: الاحتكار والجشع الكبير في محاولة تحقيق الأرباح، ولقد مكّن هذا المركز الاقتصادي المتغلب لهذه الشركات والتكتلات الاقتصادية من الانقلاب على نظريات المذهب الفردي الاقتصادي، فسعت هذه الشركات إلى فرض شروطها على المستهلكين، واستعانت بخبراء أكفاء لتسويق خدماتهم على المستهلكين بأسلوب مغرٍ، وأحيانا مضلل، وأهدرت تبعاً لذلك مصالح الطرف الأخر، وتحقق اختلال توازن العقد الذي تناولناه

سابقا، وليس واقع صناعة التّأمين على المستوى الدولي عموماً وعلى مستوى المملكة على وجه الخصوص ببعيد عن هذا التطور(Sorour, 1975).

المبحث الثاني: نطاق الاستفادة الشخصيّة من الوثيقة الموحدة

إن تعبير نطاق التغطية يفترض الوقوف على شقين؛ أولهما موضوعي يتعلق بالأضرار المغطاة من حيث نوعها أو مسببها، وثانيهما شخصي يتعلق بالمستفيد قانونا من هذا التأمين، فإلى أي مدى كانت الوثيقة الموحدة لتأمين المركبات الإلزامي في ظل النظام السعودي منسجمة ونصوص القانون في الشق الثاني من التغطية ألا وهي التغطية الشخصية، هذا ما سنحاول الإجابة عليه في هذا المبحث والذي سنقسمه لمطلبين، نخصص الأوّل منهما لبحث القاعدة العامة في نطاق تغطية الوثيقة الموحدة، ونتناول في الثاني تقييم الاستثناءات الشخصيّة في الوثيقة الموحدة، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأوّل: القاعدة العامة في التغطية الشخصيّة في تأمين المركبات الإلزامي

نحاول في هذا المطلب ومن خلال دراسة تحليليّة للنصوص الناظمة للتأمين الإلزامي على المركبات في المملكة صياغة قاعدة عامة لنطاق التغطية عموماً، بما ينطبق بالتأكيد على نطاق التغطية الشخصي، وصياغة مثل هذه القاعدة تقتضي الوقوف من خلال هذه النصوص على المغطّى والمستثنى من أوجه الخطر محل التّأمين.

ومما تجدر معرفته ابتداءً أن الاستبعاد من نطاق التغطية يتحقق وفق أسلوبين: فهو إما أن يكون مباشراً أو غير مباشر، ويكون الاستبعاد مباشراً في حال ورد النص في الوثيقة صراحة على استبعاد خطر معين من التغطية، أو استبعاد استفادة شخص معين من هذه التغطية، ويكون الاستبعاد غير مباشر في حال حدّدت الوثيقة الأخطار محل التغطية تحديداً دقيقاً، ويكون ذلك بوضع شروط للخطر المضمون؛ بحيث إن لم تنطبق هذه الشروط على الخطر المتحقق فإنّه يكون والحالة هذه مستبعداً من التغطية(Sayed, 1996).

وباستقراء النصوص القانونية الناظمة لهذا النوع من التّأمين يتبين لنا أن المنظّم السعودي قد اختار أسلوب النص العام الذي يبسط تغطيته على كامل أوجه الخطر موضوع العقد ألا وهو المسؤوليّة المدنية الناجمة من استعمال المركبة محل التّأمين، ومن ثم بعد ذلك يورد استثناءاتٍ على هذه التغطية؛ فالمادة 8/ج من نظام المرور نصّت على ما يلي: "يلتزم كل قائد مركبة يحمل رخصة قيادة سارية المفعول ويقود سيارته داخل المملكة بالتّأمين وفق ما تحدده اللائحة"، وبالرجوع لما ورد في اللائحة التنفيذية لنظام المرور بهذا الخصوص نجد أن الفقرة (15) تعليقا على نص المادة 8 من نظام المرور قد نصّت على: "تلتزم شركات التّأمين بتغطية المسؤولية المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية الناتجة عن الحوادث المرورية إذا كان سائق المركبة لديه وثيقة تأمين سارية المفعول ويحمل رخصة قيادة أو تصريح يؤهله لقيادة تلك المركبة، مهما كانت الأسباب وللمؤمن حق الرجوع على المؤمن له بالطرق النظامية في حالة مخالفته لعقد التأمين" ثم جاءت الفقرة(16) لتؤكد بعبارات أكثر صراحة ما أوردته الفقرة (15) بنصها على "ليس للمؤمّن_ شركات التأمين– أن يدرج في وثيقة التأمين أيّ شرطٍ يقلل أو يحول دون تغطية مسؤوليته المدنية الكاملة الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الأضرار المادية".

وبتحليل هذين النصيين يتبين لنا أنّ مسؤوليّة المؤمّن في تغطية الأخطار الناجمة عن الحادث المروري كاملةٌ لا يرد عليها تقييدٌ من حيث سقف هذه التغطية ولا من حيث نوعية الأخطار المضمونة ولا من حيث أشخاص المضرورين المستفيدين من هذه التغطية، طالما جرى الالتزام بالقيدين التاليين:

أولهمـــا: أن يكون لدى سائق المركبة وثيقة تأمين سارية المفعول.

وثانيهما: أن يحمل سائق المركبة رخصة قيادة أو تصريحاً يؤهله قيادة تلك المركبة

ومما يبدو أن تعبير المنظّم السعودي في القيد الأوّل وفق ما جاء في النص تعوزه الدقة؛ فاشتراط أن يكون لدى سائق المركبة وثيقة تأمين أمرٌ يخالف فحوى باقي النصوص التي ربطت التّأمين بالمركبة وليس بالسائق، وهو ذات النقد الذي أوردناه على نص المادة 8/ج من نظام المرور سالف الإشارة له.

ولبيان مدى مخالفة البنود الواردة في الوثيقة الموحدة للنصوص الناظمة للتأمين الإلزامي من عدمها، فإنّ علينا أن نسقط حكم هذه النصوص على بنود تلك الوثيقة بعد تحليلٍ قانونيٍّ لفحوى

تلك البنود، ولكن وقبل المضي في هذا المسعى فإنّ مما يجدر الوقوف عنده ومعرفته لغايات القدرة على تحديد مدى المخالفة القانونية لتلك البنود الاتفاقية من عدمه عند إخضاعها لحكم تلك النصوص هو مدى اتسام هذه النصوص بالصفة الآمرة، بحيث لا يمكن الاتفاق على خلافها، أم أنّها تتسم بالصفة المكملة التي يمكن للطرفين الاتفاق على خلافها، وبالتالي يغدو الحديث عن مخالفات قانونية في ظل ذلك غير ذي معنى وذي جدوى.

وفي تحديد مدى اتسام النص القانوني عموماً بالصفة الآمرة من عدمه، فإنّ لدينا معيارين اثنين لذلك: أولهما شكليٌّ يستند لعبارة النص ذاته في دلالتها على حظر الاتفاق على خلاف حكمها، كما لو وردت عبارة لا يجوز أو يبطل أو يسري النص ولو اتفق على غير ذلك (Alsiduh, 1965) ، وثاني هذين المعيارين معيار موضوعي ينظر فيه لمدى اتصال حكم النص بالمصالح الأساسية في المجتمع من عدمه، والتي تمثل بالنتيجة ما اصطلح عليه النظام العام ويستوى أن تكون هذه المصالح سياسيةً أو اقتصاديةً أو اجتماعيةً (Kira, 1974).

فإلى أيّ مدىً انطبق أيٌّ من هذين المعيارين على النصوص سالفة الذكر؟ أعتقد أنّ الصفة الآمرة قد ثبتت لهذه النصوص وفق المعيارين معاً؛ فالعبارات التي تصدّرت بها الفقرة (16) سالف الإشارة لنصها قاطعة الدلالة على هذه الصفة؛ إذ جاء فيها "ليس للمؤمّن"، يضاف إلى ذلك أنّ مقصد المنظّم من هذه النصوص ابتداءً إنّما هو حماية المؤمّن لهم والمضرورين على حدٍّ سواء ولا تصلح الحماية هذه إلا بنصوص آمرة، وإلا لما كانت حماية إذا سمح الاتفاق على خلاف مضمونها، ولما كانت تلك النصوص تستهدف بالنتيجة حماية المستهلك التّأميني فإنّ ذلك باعتقادي يتصل بالاعتبارات الأساسية في المجتمع، والتي توخّى المنظّم حمايتها بالذات في ظل معرفتنا بحجم هذا المستهلك الأفقي في المجتمع، وبذا يكون المعيار الموضوعي قد أدلى بدلوه في اعتبار هذه النصوص آمرة كذلك.

المطلب الثاني: تقييم الاستثناءات الشخصيّة في الوثيقة الموحدة

نقصد بالاستثناءات الشخصيّة في هذا المقام حرمان طائفة من المضرورين جرّاء الحادث المروري من إمكانية الاستفادة من التغطية التأمينيّة عبر استبعادهم صراحةً في الوثيقة.

ولقد استثنت الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي على المركبات في المملكة طائفة من المضرورين من إمكانية الاستفادة من هذا التّأمين، وهم كل من: المؤمّن له شخصياً وسائق المركبة المسؤول عن الحادث، وأقارب المؤمّن له، وأقارب السائق، وكذا عمّال كل من المؤمّن له والسائق متى ما وقع الحادث أثناء العمل أو بسببه.

وسنتناول هذه الفئات تباعاً مبينين من خلال ذلك مدى قانونيّة استبعادهم من هذه التغطية، ومقسّمين هذا المطلب لثلاث فروع على النحو الآتي:

الفرع الأوّل: المؤمّن له والسائق

نتناول تحت هذا العنوان بندين نعالج في الأوّل مفهوم كل من المؤمّن له والسائق، ونتناول في الثاني تقييم مدى استفادة المؤمّن له والسائق من التغطية التأمينيّة، وذلك على النحو التالي:

البند الأوّل: مفهوما المؤمّن له والسائق

يعرّف المؤمّن له في هذا الصدد بأنّه من يبرم عقد تأمين المسؤوليّة مع المؤمّن، عمّا يقع من مسؤوليّة مدنية نتيجة استعمال المركبة منه أو ممن أجيز له قيادة المركبة، والمؤمّن له بهذا المفهوم لا يعدو أن يكون مالك المركبة(Mansour, 2003) ، يتضح من ذلك أنه لا يشترط لكي يكتسب المؤمّن له هذا الوصف أن يتولى قيادة المركبة المملوكة له أو المتسببة في الحادث حتى يطلق عليه مؤمّنا له.

في حين يتنازع مفهوم السائق من الناحية النظرية عدة معان علينا أن نتعرف عليها لتحديد المعنى المقصود في نطاق هذا النوع من التّأمين، فالسائق قد يطلق على الشخص الذي يحمل رخصة قيادة ويتولى بدوره قيادة مركبة ما(Al-Bayeh, 1988) ، وقد يطلق كذلك على من يتحكم بعجلة القيادة بالفعل سواء كان حاصلاً على رخصة قيادة أم لا ما دام كان يباشر تلك القيادة وقت

وقوع الحادث(Mansour, 2003) ، وقد يطلق تعبير السائق على من يباشر وظيفة سائق ويتقاضى أجراً على ذلك كسائق المنزل وسائق الشركة وهكذا، فأيّ هذه المدلولات ينصرف لمفهوم السائق في ظل النصوص الناظمة لتأمين المركبات الإلزامي في المملكة؟.

عرّفت الفقرة (32) من المادة الثانية من نظام المرور السائق بأنّه: "كل من يقود مركبة أو معدة أشغالٍ عامةٍ أو دراجةً آليةً"، ويتضح من هذا النص أنّه لا يلزم لإطلاق مفهوم السائق على شخص ما أن يكون حاصلاً على رخصة قيادة، وإنّما يطلق اصطلاح السائق على الشخص متى ما تولى بنفسه قيادة المركبة، حتى وإن كان غير حائزٍ على رخصة قيادة إذ يسمى عندها سائقاً.

ولئن كان هذا مفهوم السائق في ظل نظام المرور إلا أنّ النصوص الناظمة للتأمين الإلزامي على المركبات تتطلب حتى تكون المسؤوليّة المدنية الناجمة عن الحادث المروري محل تغطية تأمينيّة أن يكون هذا السائق حاصلاً على رخصة قيادة للمركبة، وإلا فلن تكون المسؤوليّة المدنية الناجمة عمّا يسببه من حوادث نتيجة استخدام المركبة محل تغطية تأمينيّة.

ويلاحظ في هذا الصدد أن النصوص الناظمة للتأمين الإلزامي على المركبات لم تتطلب صراحة لغايات تغطية المسؤوليّة المدنية الناجمة عن استعمال السائق للمركبة أن يكون هذا السائق مجازاً من مالك المركبة في استعماله لها، وإنّما جاء الشرط بخصوص السائق في نص المادة 15/8 من اللائحة التنفيذية لنظام المرور مفاده أن يكون لديه وثيقة تأمين سارية المفعول ويحمل رخصة قيادة أو تصريحاً يؤهله قيادة تلك المركبة.

والحقيقة أن شرط حصول السائق على وثيقة تأمين يثير كثيرا من اللبس؛ ذلك أن الأخذ بحرفية النص في هذا الصدد يقودنا في ظل إلزامية التّأمين على المركبة كما هو مطبق إلى اقتصار التغطية على المؤمّن له متى ما كان سائقا لتلك المركبة، والحقيقة أيضا أن هذا المعنى الحرفي لم يكن مقصوداً ولا تسير وفقه الأمور في الواقع العملي، وليس من سبيل لتفسير هذه الجزئية من النص سوى بصرفها إلى أن المقصود من ذلك أن تكون هناك وثيقة تأمين على المركبة من جهة، ومن جهة أخرى أن تكون هذه الوثيقة شاملة لمسؤوليّة السائق وفق ما يتفق عليه في هذه الوثيقة.

ومن خلال الوثيقة الموحّدة نجد أن مسؤوليّة السائق المدنية تكون محل تغطية تأمينيّة متى ما كان السائق مجازاً من المؤمّن له لقيادة المركبة، وعلى ذلك فاشتراطٌ كهذا في الوثيقة باعتبارها عقداً يعبّر عن إرادة الطرفين يقع صحيحاً.

ولا بد من الإشارة في هذا الشأن إلى أن الإجازة المقصودة في هذا المقام قد تكون صريحة بالكتابة أو الشفاهة، وقد تكون ضمنية كما هو الحال بفعل مناولة مفتاح المركبة بدون التصريح بالإذن، وبالنتيجة يعتبر من قبيل الإجازةً كل تصرفٍ دالٍ بوضوح على انصراف الإرادة نحو إجازة القيادة، وعبء إثبات وجود الإجازة من عدمها بين شركة التّأمين والسائق يقع على شركة التّأمين باعتقادي ذلك أنها تدّعي خلاف الظاهر، ومن المؤكد أن قول المؤمّن له ذو أهميّة كبيرة في هذا الصدد حول وجود الإجازة من عدمه، ومع ذلك فإنّه قابل لإثبات العكس بكافة طرق الإثبات، كما لو كان المؤمّن له قد ادعى في محضر رسمي سرقة المركبة أو غصبها.

أما فيما بين المؤمّن له والسائق فإنّ عبء إثبات وجود الإجازة يقع على السائق في حال أنكر المؤمّن له وجودها، وله أن يثبت ذلك بكافة طرق الإثبات.

البند الثاني: تقييم مدى استفادة المؤمّن له والسائق من التغطية التأمينيّة

تناولنا في البند الأوّل مفهوم كل من المؤمّن له والسائق، ومدى تغطية التّأمين الإلزامي لمسؤوليتيهما في حال تحققتا جرّاء الحادث المروري، لكننا في هذا البند نتناول مدى استفادتهما الشخصية من تلك التغطية في حال أصيبوا بأية أضرار جرّاء الحادث المروري، وتقييم موقف الوثيقة الموحدة في ضوء النصوص القانونية الناظمة لهذا النوع من التّأمين.

ولقد نصّت الوثيقة الموحّدة صراحةً في البند رقم 1/أ من هذه الوثيقة على استثناء كل من المؤمّن له والسائق من الاستفادة من أيّة تغطية تأمينيّة في حال أصيبوا بأيّة أضرار جسدية، ولقد نصّت الوثيقة الموحدة كذلك على استثناء استفادتهما من التغطية في البند 2 من استثناءات الوثيقة بقولها: "لن تكون الشركة مسئولة عن ....2. الخسارة أو الضرر للمركبة المؤمّن عليها أو الممتلكات العائدة إلى كل من المؤمّن له أو السائق المجاز.... ".

وفي تقييم موقف الوثيقة الموحّدة هذا علينا التفريق بين فرضين أولهما : أن يكون المؤمّن له هو ذاته السائق المسئول عن الحادث؛ بمعنى أنه قد تسبب بأضرار لمركبته التي يملكها بفعله

الشخصي، وهنا لا مجال للحديث عن قيام المسؤوليّة المدنية ابتداءً، وهي موضوع هذا النوع من التّأمين، فلا يمكن قيام مسؤوليّة الشخص المدنية عن إضراره بأمواله التي يملكها، وعلى ذلك فلا مجال لقيام مسؤوليّة شركة التّأمين عن تلك الأضرار بالتبعية، ويغدو على ضوء ذلك الاستثناء الوارد في الوثيقة الموحّدة قانونيّ من هذا الجانب، وذات الأمر ينطبق على السائق في حال كان مسؤولاً عن الحادث.

أما الفرض الثاني فيتمثل بكون سائق المركبة المسؤول عن الحادث غير مالكها (المؤمّن له) فهل هناك مجال لقيام مسؤوليّة السائق المدنية عمّا يلحق المركبة التي يقودها من أضرار في ظل هذا الفرض؟ وهل أنّ مثل هذه الأضرار محل تغطية تأمينيّة في ظل النصوص الناظمة لتأمين المركبات الإلزامي؟ ألزمت المادة 15/8 من اللائحة التنفيذية لنظام المرور شركات التّأمين بتغطية كامل المسؤوليّة المدنية الناجمة عن الحادث المروري ما عدا حالة عدم حصول السائق على وثيقة تأمينيّة، وحالة عدم حصوله على رخصة قيادة، الأمر الذي يقودنا للقول بإمكانية شمول أضرار المركبة بالتغطية التأمينيّة من حيث المبدأ، لكننا ورغم ذلك لن نغفل ما نصّت عليه المادة 11/8 من اللائحة التنفيذية لنظام المرور والتي جاء فيها: "لا يجوز تسجيل أيّ مركبةٍ أو تجديد رخصة سيرها ما لم يكن مؤمن عليها ضد الغير على الأقل من قبل شركات التأمين المعتمدة".

فهذا النص يعرّف التّأمين الإلزامي بأنّه ضدّ الغير، وتعبير الغير كان في النص نسبة للمؤمّن له، لأنه هو الملزم قانوناً باكتتاب هذا العقد على مركبته بما يعني ذلك أن موضوع التّأمين الإلزامي متعلق بمن كان غيراً عن المؤمّن له.

إزاء هاتين الإشارتين التشريعيتين يلزمنا التساؤل عن الحكم المرجّح لهذه المسألة ؟ يلاحظ في هذا الصدد أن نص الفقرة (15) قد تولّى تنظيم نطاق هذا التأمين بالتحديد، بما يعني أنه خاص إزاء نص الفقرة (11)، والتي تمثل العام في هذا الصدد، والخاص يقدم على العام هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإنّ نص الفقرة (15) لاحق على نص الفقرة (11)، واللاحق مقدّم على السابق في حال التعارض، ثم إن اصطلاح ضدّ الغير يمكن صرفه إلى معنى الغير عن المسؤوليّة المتحققة وليس الغير عن المؤمّن له، وإلا لو كان المقصود الغير عن المؤمّن له كشخص، فما وجه تغطية مسؤوليّة السائق في حال كان مجازا للقيادة؟.

وعلى ذلك فإنّي أعتقد أنّ نطاق التّأمين الإلزامي من حيث النصوص الناظمة يشمل أضرار المركبة في حال تسبب فيها غير مالكها، وأن النص على استثنائها في الوثيقة الموحّدة يخالف النصوص القانونية الآمرة، ولو أني أجد في الوقت ذاته أن توسيع التّأمين الإلزامي ليصل إلى هذا النحو غير مبرر، وربما يؤدي إلى نتائج غير التي يسعى إليها المنظّم من إقرار التّأمين إلزامياً ابتداءً؛ إذ ربما يؤدي إلى تهاون السائقين في القيادة وعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة اعتمادا على أن ما يحدث من أضرار للمركبة سيكون محل تغطية تأمينيّة.

وما ينطبق على أضرار المركبة ينطبق تماماً على الأضرار الواقعة على الأموال المملوكة للمؤمّن له وللسائق في حال تضررت جرّاء الحادث المروري، وذات الأحكام تنطبق على الأضرار الجسدية التي تصيب المؤمّن له والسائق وفق ما تقدّم تفصيله.

الفرع الثاني: أقارب المؤمّن له والسائق

نص على استبعاد استفادة أقارب كل من المؤمّن له والسائق من التغطية التأمينيّة البند 1/ب من استثناءات التغطية في الوثيقة الموحّدة، حيث جاء منها بهذا الخصوص ما يلي: "لن تكون الشركة مسئولةً عن الوفاة أو الإصابة الجسدية 1.أ..... ب: لأفراد عائلة كل من المؤمّن له والسائق المجاز (الزوج والزوجة والوالدين والأولاد)، وهذا البند لا يشمل على أية حال من الأقارب إلا الفئات المذكورة تحديداً وهم: الوالدين والمقصود بذلك أب الشخص وأمه، ولا ينبغي التوسع في تفسير هذا الاستثناء ليشمل باقي الأصول كالجد مثلاً، لأننا في إطار استثناء، والاستثناء لا يتوسّع فيه ولا يقاس عليه(Mansour, 2003).

والفئة الثانية المستبعدة من التغطية في هذا الإطار: الزوج أو الزوجة، والزوج يكون في حال كانت مالكة المركبة الزوجة، وتكون الزوجة مستثناة في حال كان مالك المركبة أو سائقها هو الزوج، ولمّا كانت المرأة ممنوعة من القيادة في المملكة فإنّه لا يتصوّر أن يكون الفرض زوج سائقة المركبة.

والفئة الثالثة المستبعدة في إطار هذا البند هي الأوّلاد، والأوّلاد وفق هذا الاصطلاح يشملون أبناء المؤمّن له أو السائق الذكور منهم والإناث على حد سواء، ولكن هل يدخل في هذه الفئة الأحفاد وباقي الفروع مثلا؟ إن ورود هذا الاصطلاح في إطار بند يمثل استثناء من أصل عام يدفعنا لعدم التوسع في تفسيره أو القياس عليه، وعلى ذلك فينصرف اصطلاح الأوّلاد الوارد في هذا

البند إلى أبناء الشخص من الدرجة الأوّلى فقط ،ولا يهم بعد ذلك أكانوا صغاراً أم كباراً معالين من قبل المؤمّن له أو غير معالين.

ولعلّ السبب في إيراد هكذا استثناء يرجع إلى خشية شركات التّأمين من تواطؤ المؤمّن له والسائق في افتعال حوادث وهمية، وافتعال إصابة أقاربه بغية الحصول على تعويض من الشركات بهدف جرّ مغنم عليه بالنتيجة.

ولقد كان استبعاد الأقارب من الاستفادة من التغطيات التأمينيّة محل نقد بعض الفقه في ظل التشريعات التي كانت تأخذ بذلك؛ وذلك أنهم سيكونون في غاية الحرج فإما أن يتحملوا ما أصابهم من ضرر مكرهين، وإما أن يقاضوا المسؤول عن الحادث مطالبين بالتعويض، وهو قريبهم، ويمنعهم من ذلك مانع أدبي، وفي كلتا الحالتين لا يخفى ما بهم من عنت(Najidah, 1983).

ولقد جاء استثناء هذه الفئات بخصوص ضرر محدد ألا وهو الوفاة والإصابة الجسدية، وهذا يعني بمفهوم المخالفة أن الأضرار المادية التي تلحق ممتلكات هؤلاء ليست محل استثناء من التغطية، ولعلّ هذا التمييز بين الضرر الجسدي والضرر المادي الواقع على الممتلكات غير مبرر؛ إذ تتوافر لكليهما الذرائع التي تتذرع فيها شركات التّأمين في فرض هذا الاستبعاد.

وعلى أيّة حال فإنّ ما ينبغي بحثه في هذا الصدد هو مدى قانونية هذا الاستثناء في ضوء النصوص القانونية الناظمة لنطاق هذه التغطية؟

من المؤكد ابتداءً أن مسؤوليّة الشخص المدنية تقوم في حال الإضرار بأبنائه، حتى ولو كانوا صغاراً يعيلهم، والأمر كذلك بشأن الوالدين والزوجة أو الزوج، وما دامت المسؤوليّة تقوم في هذه الحالة فإنّها تصلح أن تكون محلاً للتغطية في هذا النوع من التّأمين من حيث المبدأ، وبإخضاع حكم هذا الاستثناء لحكم القاعدة العامة المستنبطة من مجمل النصوص الناظمة لهذا النوع من التّأمين يتبين لنا أن كامل المسؤوليّة المدنية الناجمة عن الحادث المروري ستكون محل تغطية ما خلا عدم وجود وثيقة تأمين أوعدم وجود رخصة قيادة مناسبة، وهذه القاعدة في عموميتها واتساعها تنبئنا أن استثناءً كهذا يخالف النص القانوني الآمر مما يجعله باطلاً.

الفرع الثالث: عمال المؤمّن له أو السائق

ورد النص على استثناء عمّال المؤمّن له أو السائق من الاستفادة من التغطية التأمينيّة في البند 1/أ من استثناءات الوثيقة الموحدة حيث جاء النص كالآتي: "لن تكون الشركة مسؤولة عن.....1.أ: لأي شخص يعمل لدى المؤمّن له أو السائق المجاز إذا وقعت تلك الوفاة أو الإصابة أثناء العمل أو بسببه".

ولقد تولّت المادة الثانية من نظام العمل السعودي لسنة 2005 م تعريف العامل بأنّه: "كل شخص طبيعي يعمل لمصلحة صاحب عمل وتحت إدارته أو إشرافه بمقابل، ولو كان بعيداً عن نظارته".

ويفترض بند الاستثناء سالف الإشارة له أن صاحب العمل في هذه الحالة المؤمّن له نفسه أو سائق المركبة المسؤول عن الحادث، وحتى يكتمل البنيان القانوني لهذا الاستثناء وفق ما ورد النص عليه فلا بد أن يقع الحادث المسبب للإصابة أثناء العمل أو بسببه؛ بمعنى أن الانتقال بالمركبة يدخل ضمن العمل المكلّف به العامل من قبل صاحب العمل، أو أن هذا الانتقال كان بسبب ذاك العمل، كالانتقال إلى مكان العمل مثلاً.

على أيّة حال فإن كان الحادث أثناء العمل أو بسببه فهذا يعني أن العامل إذ ذاك يخضع لإدارة صاحب العمل و إشرافه، ومن المؤكد أنه في هذه الحالة تعتبر الإصابة من جانب آخر "إصابة عمالية" تستحق تعويضاً بمقتضى نظام العمل ونظام التّأمينات الاجتماعية، لذلك وفي ظل معرفة شركة التّأمين بأنّ إصابةً كهذه ستكون محل تعويض بموجب تلك الأنظمة فقد أرادت أن تنأى بنفسها عن مسؤوليّة كهذه.

وعلى أيّة حال أيضاً فإنّ العامل لا يستطيع أن يجمع بين تعويضين: تعويض بموجب نظام التّأمينات الاجتماعية، وتعويض آخر من شركة التّأمين تأسيساً على أن لكلا المبلغين تتوافر الصفة التعويضية(Alsabagh, 1983 & Khalil, 2003).

ولقد جاء هذا النص مقتصراً على استثناء الوفاة والإصابة الجسدية من التغطية التأمينيّة، بما معناه أن الأضرار الواقعة على ممتلكات العامل جرّاء الحادث المروري ستظل بموجب الوثيقة الموحّدة محل تغطية تأمينيّة.

أما عن مدى قانونية استثناءٍ كهذا فإنه بإخضاع هذه الحالة لحكم النصوص الناظمة للتأمين الإلزامي يتبين لنا بوضوح عدم قانونية هذا الاستثناء على اعتبار أن كامل مسؤوليّة المؤمّن له أو السائق في حال كانا حاصلين على رخص قيادة ويمتلكان وثيقة تأمين ستكون محل تغطية تأمينيّة بموجب النصوص الآمرة.

المبحث الثالث: تقييم الاستثناءات الموضوعيّة في الوثيقة الموحدة

نقصد بالاستثناءات الموضوعيّة في هذا المقام: استبعاد تغطية أنواع محددة من الضرر بغض النظر عن شخص المضرور، والاستثناءات الموضوعيّة هذه متعددة في الوثيقة الموحّدة، بعضها يرجع لفعل وحال السائق المسئول عن الضرر، وبعضها الآخر استثناء موضوعي لكنه لا يتعلق بفعل السائق أو حاله.

وعلى ذلك سنقسّم هذا المبحث لمطلبين، نعالج في الأوّل: الاستثناءات المتعلقة بحال السائق وفعله، ونعالج في الثاني: الاستثناءات الموضوعة غير المتعلقة بفعل السائق، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأوّل: الاستثناءات الموضوعيّة المتعلقة بحال السائق وفعله

سنقسم هذا المطلب لثلاثة فروع، نتناول في الأوّل الاستثناءات المتعلقة بحالة السائق ونتناول في الثاني الاستثناءات المتعلقة بطبيعة ومكان استعمال المركبة، وفي الثالث نتناول الاستثناء المتعلق بتصالح السائق مع المضرور، وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأوّل : الاستثناءات المتعلقة بحالة السائق

أول الاستثناءات الموضوعيّة من التغطية التأمينيّة المندرجة تحت هذا العنوان حالة ما إذا كان السائق أثناء الحادث واقعاً تحت تأثير مسكرٍ أو عقارٍ طبيٍّ لا يسمح بتناوله أثناء القيادة(Exceptions to the Standard Document, ND) ، ولعلّ العبرة في استثناء هكذا حالة ترجع إلى أنّه في ظل حالة السائق هذه تزيد نسبة احتمال تحقق الخطر على نحو متميزٍ عمّا

لو كان في حالته الطبيعية؛ لما تسببه تلك المواد من تأثير على كفاءة قائد المركبة في قيادته(Abdel Baqi, 1979).

ويرى بعض الفقه تعليقاً على حالةٍ مشابهةٍ أنّ العبرة في قيام هذه الحالة المستثناة ليس في تناول المسكر بحدّ ذاته، وإنّما في تغيّر الحالة الطبيعية للشخص، وبالنتيجة فإنّه إن لم يؤثر تناول المسكر على السائق واحتفظ بعده بحالته الطبيعية فلا مجال لقيام هذه الحالة المستثناة (Rushdie, 1997).

ويرى بعض الفقه وبحق كذلك، ألا ضرورة لتوافر علاقة السببية بين قيام حالة السكر وبين الحادث المروري، إذ يكتفي بثبوت قيام حالة السكر بشكل يؤدي إلى قيادة المركبة على نحوٍ غير مألوفٍ لقيام حالة الاستثناء هذه،(Al-Bayeh, 1988) وتدور الحالة الثانية المندرجة تحت هذا العنوان من الحالات المستثناة حول استبعاد تغطية المسؤوليّة الناجمة عن قيادة من يقلّ عمره عن إحدى وعشرين سنة ما لم يتفق على غير ذلك (Exceptions to the Standard Document, ND).

ولعلّ تعبير الوثيقة الموحّدة في هذا الصدد: "ما لم ينص على خلاف ذلك " ينبئنا بإمكانية اتفاق الطرفين على خلاف ما ورد في الوثيقة الموحّدة في هذا الصدد، وهو أمر يفتح المجال للشركات للخروج عما ورد في الوثيقة الموحّدة باعتبارها وثيقة نموذجية لهذا النوع من التأمين، وأعتقد أنّ استثناءً كهذا يفتقر للتبرير المنطقي؛ فالشخص الطبيعي تكتمل أهليّته بتمام ثماني عشر سنة، وهو إذ ذاك يصبح قادراً على إبرام كافة التصرفات القانونية، أفيحرم من قيادة المركبة وهي عمل مادي لا يرقى لمستوى التصرف القانوني؟! ثم إنّ نظام المرور في المادة (36) منه قد سمح بأنّ يحصل من أتمّ الثامنة عشر من عمره على رخصة قيادة، فكيف يستقيم هذا الأمر واستبعاد تغطية المسؤوليّة المدنية الناجمة عن قيادة المركبة ؟.

وتعقيباً على الحالتين السابقتين المستثنيتين من التغطية يجدر بنا التساؤل عن مدى قانونيةٍ إيرادهما في ضوء النصوص القانونية الناظمة للتأمين الإلزامي في المملكة ؟ لقد ثبت لنا من خلال تحليل هذه النصوص آنفا أنّ كامل المسؤوليّة المدنية الناجمة عن الحادث المروري محل تغطية تأمينيّة ما خلا عدم امتلاك وثيقة تأمين ابتداءً، وعدم الحصول على رخصة قيادة، أمّا ما عداها فإنّه سيكون محل تغطية تأمينيّة دون أيّ قيد، ولما لم تكن هذه الحالات ضمن هذين القيدين فإنّ

استثناءها من التغطية التأمينيّة يخالف نصاً آمراً متعلقاً بنطاق هذه التغطية ومن المؤكد أنّ مخالفة النص الآمر من شأنها بطلان البند المخالف بطلاناً مطلقاً، وبالتالي حلول حكم النص محلّ حكم البند، وعلى ذلك فإن حصل حادثٌ وتحقق فيه أيٌّ من الحالتين السابقتين فإنّ الشركة ستكون ملزمةً بالدفع للمضرور.

ومما يجدر الإشارة إليه في هذا الإطار أنّ الوثيقة الموحّدة قد نصّت على هذين الاستثنائين نصاً صريحاً لا لبس فيه ولا غموض، وتصدرت حالات الاستثناء عبارةٌ قاطعة الدلالة تقول: "لن تكون الشركة مسؤولة عمّا يلي..."، ومن بعد هذه الصراحة جاء البند الرابع عشر في الوثيقة ليعدد الحالات التي يمكن للشركة فيها الرجوع على المؤمّن له؛ إذ ورد في النقطة (و) من هذا البند ما يلي: "إذا ثبت أن الحادث قد وقع بسبب تعاطي سائق المركبة سواءً المؤمّن له أو أي شخص يقودها بموافقته المخدرات أو المشروبات الكحولية"، ويلاحظ أنّ هذا النص لم يذكر العقاقير الطبية، فهل أنّ تناول العقاقير الطبية مدعاةٌ لعدم التغطية في حين أنّ تناول المسكرات والمخدرات مدعاةٌ للرجوع، بما يعني ذلك الدفع للمضرور؟ إن ذلك من تناقضات الوثيقة الموحّدة التي تثير اللبس والغموض.

أما الحالة الثالثة من حالات الاستثناء المندرجة ضمن الحالات المتعلقة بحالة السائق فهي ما نصّت عليه الفقرة (ح) من البند 3 من هذه الاستثناءات، وهي تتعلق عموماً بحالة عدم حصول قائد المركبة على رخصة قيادة تناسب المركبة، وعلّة الاستثناء في هذه الحالة تكمن في أن الحصول على رخصة قيادة للمركبة قرينة على الكفاءة والملائمة لقيادة المركبة، الأمر الذي يقلل من فرص حدوث الخطر المؤمّن منه؛ ذلك أن الحصول على رخصة القيادة إنّما يتطلب شروطاً وإجراءات واختبارات، ليس من شأن غير الكفؤ اجتيازها(Wasef, 1963).

وعن مدى قانونية هذا الاستثناء من عدمه، فإنّه وبالرجوع للنصوص الناظمة لهذا النوع من التّأمين يتبين لنا أنّ هذا الاستثناء تتحقق فيه كافّة شروط الصحة القانونية؛ ذلك أنّ قاعدة تغطية كامل المسؤوليّة المدنية الناجمة عن الحادث المروري قد ورد عليها قيدان أحدهما: أن يكون قائد المركبة حاصلاً على رخصة قيادة مناسبة.

ورغم أن هذا الاستثناء من التغطية يجد أساسه في النص القانوني الصريح من جهة، ومن جهة أخرى في البند الاتفاقي الواضح والصحيح والقاضي بالاستثناء من التغطية، إلا أن الوثيقة الموحدة عادت واشترطت للشركة حق الرجوع على المؤمّن له في حال ثبت أن السائق غير حائز على رخصة قيادة لنوع المركبة، وذلك في الفقرة (د)من البند (14)من الوثيقة.

وممّا يلاحظ في هذا الصدد أنّ شرط الرجوع هذا قد ذكر عدم حيازة السائق على رخصة لنوع المركبة، في حين ورد النص في بند الاستثناء على نقطتين؛ أولهما عدم الحصول على رخصة ابتداءً، وثانيهما: عدم الحصول على رخصة لنوع المركبة، فهل أن عدم الحصول على الرخصة ابتداءً يستأهل عدم التغطية بخلاف عدم الحصول على رخصة لنوع المركبة.

إنّ هذا الخلط غير المبرر قد جاء بسبب تناقضات الوثيقة الموحّدة الواضحة؛ ولا أجده مقصوداً بحد ذاته، فنحن في هذه الحالة أمام نصٍ قانونيٍّ يجيز الحرمان من التغطية، وأمام بندٍ اتفاقيٍّ صريحٍ بالحرمان من هذه التغطية، وأمام بندٍ اتفاقيٍّ آخر يقضي بحق الشركة في الرجوع على المؤمّن له بعد دفع المبلغ للمضرور في حال كان السائق غير حائز على رخصة لنوع المركبة، مع إغفال ذكر عدم الحصول على الرخصة ابتداءً.

الفرع الثاني: الاستثناءات المتعلّقة بطبيعته ومكان استعمال المركبة

يستثنى من التغطية التأمينيّة وفق ما نصّت عليه الوثيقة الموحدة في البند 3/أ من استثناءات هذه الوثيقة: المسؤوليّة المدنية الناتجة عن الحادث المروري متى ما حصل الحادث خارج حدود المنطقة الجغرافية المحددة في جدول الوثيقة، وجدول الوثيقة قد نصّ على أن: النطاق الجغرافي للتغطية هو إقليم المملكة العربية السعودية، ونفهم من ذلك أن أية مسؤوليّة مدنية تنجم عن حادث نتيجة استعمال المركبة خارج إقليم المملكة العربية السعودية فإنّه لن يكون مشمولاً بالتغطية التأمينيّة.

وفي صدد التقييم القانوني لهذا الاستثناء فإنّ علينا الوقوف على ما نصّت عليه المادة 8/ج من نظام المرور، والتي جاء فيها: "يلزم كل قائد مركبة يحمل رخصة قيادة سارية المفعول ويقود سيارته داخل المملكة بالتّأمين وفق ما تحدده اللائحة".

فهذا النص لا يتعلق بنطاق هذا التّأمين ولكنه يتحدث عن الإلزام القانوني باكتتاب هذا العقد، بمعنى نطاق الإلزام وليس بنطاق التغطية، وبالتالي فليس من مجال لإعمال هذا النص في مجال

نطاق التغطية، ولكن يمكن القول من جانب آخر أن هذا النص قد ورد في النظام وليس في اللائحة، وهو إذ ذاك يرسم للائحة الخطوط العريضة لهذا النوع من التّأمين، ويحيل إليها في النص ذاته النسج على منوال هذه الخطوط، وهذا التفسير الأخير هو الذي نرجحه، بما يعني ذلك أن اشتراطاً كهذا يقع صحيحاً.

وممّا ورد من استثناءات متعلقة بمكان وقوع الحادث ما نصّت عليه الفقرة (ط) من البند الثالث من استثناءات الوثيقة الموحدة، والمتعلقة باستعمال المركبة ضمن تلك المناطق من المطارات أو الموانئ البحرية التي لا يسمح عادة للعامة بدخولها، ولعلّ استثناء هذه الحالة يرجع لكون مثل هذه المناطق غير مجهّزة بطرق صالحة لقيادة المركبات، بالإضافة إلى احتمالية عالية في تحقق الخطر كون هذه المناطق دائبة حركة النقل سواءً الجوي أو البحري.

وعلى أيّة حال فإنّي أجد أن استثناءً كهذا يفتقر للسند المنطقي؛ فالمركبات بالنتيجة وسيلة وصول ونقل داخل هذه الأماكن لاتساع مساحات بعضها إذ يصعب التنقل في أرجاء هذه الأماكن على الأرجل مثلاً، ومن ثم فجعل زيادة احتمالية تحقق الخطر مبرراً لهذا الاستبعاد من شأنه أن يفرّغ عقد تأمين المسؤوليّة من مضمونه؛ فعندما يجد المؤمّن أن نسبة تحقق خطر ما عالية فيقوم باستبعاده فإن ذلك أمر لا يتوافق مع الغايات والمقتضيات التي بررت إقرار الإلزام القانوني باكتتاب هذا العقد.

وكذا فإنّ مما ورد استثناؤه من التغطية مما يندرج تحت هذا العنوان ما نص عليه البند 3/ب من الوثيقة الموحّدة، وذلك في حال ما استعملت المركبة على وجه يخالف قيود الاستعمال المبينة في الجدول، وبالرجوع إلى جدول الوثيقة نجده ينص على: "يجب على المؤمّن له أن لا يستعمل المركبة إلا للغرض المرخصة له".

وهذا يعني أن قيود الاستعمال المشار لها في هذا المقام تتحدد وفق رخصة سير هذه المركبة الصادرة عن الجهات الرسمية المعنية بتسجيل وترخيص المركبات.

ولعلّ علة الاستثناء في هذه الحالة ترجع إلى أن استعمال المركبة في غير الغرض المرخصة له من شأنه أن يزيد احتمال تحقق الخطر، الأمر الذي لم يضعه المؤمّن في اعتباره على ضوء ما

استوفى من المؤمّن له أقساط التّأمين عن تغطية الأخطار الناجمة عن استعمال المركبة,Rushdie) 1997) .

وكذا فإنّ مما ورد استثناؤه من التغطية مما يندرج تحت هذا العنوان ما نص عليه البند 3/د من الوثيقة الموحدة، وذلك في حال استعمال المركبة في سباق السيارات أو تحمل القدرة أو التفحيط.

وتفترض هذه الحالة أنّ المركبة غير مرخصةٍ لهذه الغاية، وأنها رغم ذلك استعملت لذلك ممّا أدى إلى وقوع الحادث، والحقيقة أن هذه الحالة ليست إلا تغييراً لصفة استعمال المركبة الآنف بحثها، وترجع العلة في هذا الاستثناء إلى أن استعمال مركبة غير مرخصة لتعليم القيادة في تعليم القيادة يزيد احتمال تحقق الخطر؛ ذلك أن المركبات المرخصة لهذه الغاية تكون مجهزة بمؤهلات فنية وشروط سلامة تحقيقا لتلك الغاية، والسؤال هنا هل أن سباق السيارات المقصود في هذا المقام ذلك الضرب من الفنون الرياضية الخاضع لقواعد منظمة له، أم يقصد به ما يجري على الطرقات العامة من تسابق بين السائقين؟

إنّ اصطلاح "تفحيط" الوارد في متن هذا النص، والذي يعني وفق ما عرفته المادة (2) من نظام المرور بأنّه: "الانطلاق بسرعة كبيرة وبشكل مفاجئ أوغير منتظم بحيث تحدث الإطارات صوتا عالياً مزعجاً، وأي من أنواع القيادة بشكل متهور وخطر، لأجل اللعب والاستعراض أو سد الطرق وعرقلة السير".

إن ذكر هذا الاصطلاح في إطار هذا الاستثناء يدلنا أنّ مقصود النص تلك السباقات التي تجري في الشوارع العامة، وليس فقط كضرب من ضروب الألعاب الرياضية.

وممّا يندرج من الاستثناءات تحت هذا العنوان ما نصّت عليه الفقرة (ى) من البند (3) والمتعلّق بحالة إذا ما استعملت المركبة أو شغّلت كآلية عمل.

ولم يذكر النص هل المقصود أن المركبة غير مخصصة لهكذا عمل، لكنها مع ذلك استعملت أو شغّلت كآلية عمل، أم أن المقصود استثناء الأخطار الناجمة عن استعمال تلك المركبات التي ينطوي ترخيصها على استعمالها كآلية عمل كالمركبات المخصصة للجرف والحفر ونقل النفايات وتعبيد الطرقات وغيرها.

لعلّ المعنى المقصود يشمل الاحتمالين سواء كانت المركبة مرخصة لهذا العمل أو غير مرخصة، فإنّ استعمالها كآلية عمل يجعل من الحوادث الناجمة عن ذلك خارج نطاق التغطية التأمينيّة وفق ما نصت عليه الوثيقة.

ومما يثير التساؤل كذلك هل أنّ يشترط أن يكون سبب الحادث استعمال تلك المركبة كآلية عمل؛ بمعنى أن يكون الاستعمال على ذاك النحو سبب الحادث؟ أم مجرد توافر ظرف الاستعمال كآلية عمل كافٍ لقيام الحالة حتى لو كان سبب الحادث أمراً مختلفاً عن صفة استعمال المركبة حينها؟ أعتقد أنّ مقصود البند الاتفاقي يذهب إلى أنّ مجرد توافر ظرف الاستعمال كآلية عملٍ كافٍ لقيام الاستثناء؛ لأنّ صياغة البند لم تربط الأمر بسبب الحادث وإنما افترضت قيام الاستثناء بمجرد تحققه.

ويبدو أن العلة في ذلك ترجع كون استعمال المركبة كآلية عمل يزيد احتمال تحقق الخطر المؤمّن منه، بالإضافة إلى أن قيام المسؤوليّة في هذه الحالة يتسع نطاقه ليشمل ما يحدث أثناء العمل من حوادث عمل، وهي مضمونة في غالبها بموجب نظام التّأمينات الاجتماعية.

وعلى أية حال فإنّ إخضاع كافة الاستثناءات السابقة المندرجة تحت هذا العنوان _عدا الاستثناء الأوّل _ لحكم النصوص الناظمة للتأمين الإلزامي يجعلنا نقول بعدم قانونيتها جميعها؛ ذلك أنّ تلك النصوص كانت صريحةً في تحديد مسؤوليّة شركة التّأمين بكامل المسؤوليّة المدنية الناجمة عن الحادث المروري، دون أيّ قيدٍ ما خلا عدم وجود وثيقة تأمين وعدم الحصول على رخصة قيادة مناسبة، وليس أياً من الحالات السابقة مما يندرج تحت هذين القيدين، وبالتالي فهي من باب أولى مندرجة في نطاق الخطر المغطّى قانوناً.

ومن الجدير ذكره في هذا الصدد أنّ بعض الحالات المستثناة مما سبق تفصيله مما يندرج تحت هذا العنوان، قد خضعت في الوثيقة الموحدة لتنظيمٍ مزدوجٍ؛ فهي بالإضافة لكونها محل حالةٍ مستثناةٍ من التغطية فقد وردت في إطار بندٍ اتفاقيٍّ يجيز حق المؤمّن في الرجوع على المؤمّن له في حال دفع تعويضاً للمضرور، ومن هذه الحالات ما نصّت عليه الفقرة (ب) من البند 14 من الوثيقة الموحدة والتي جاء فيها "استعمال المركبة في غير الغرض المبين بوثيقة التّأمين، أو قبول ركاب أو

وضع حمولة أكثر من المقرر لها، أو تكون حمولتها غير محزومةٍ بشكلٍ فنيٍّ محكمٍ، أو تجاوز حدود العرض والطول والعلو المسموح به".

ولئن كانت الحالات المنصوص عليها في هذا النص مندرجةً أساساً ضمن الحالات المستثناة سابقاً، بالذات في إطار استعمال المركبة في غير الغرض المرخصة له فإنّ الحالات الأخرى المستثناه مما سبق تفصيله مما يندرج تحت هذا العنوان لم يرد إزاءها ازدواجٌ في التنظيم كما هو الحال في هذا الفرض.

والنص ابتداءً على الاستبعاد من التغطية ثم تقرير حق الرجوع للمؤمّن إزاء ذات الحالة أمرٌ يثير اللبس ويجعل مسألةً واحدةً محكومةٌ بشرطين اتفاقيين متناقضين؛ ففي الاستثناء يفترض انتفاء التغطية ابتداءً، في حين أنّ الرجوع يفرض التزام المؤمّن بالدفع للمضرور ومن ثم يثبت له حق الرجوع بما دفعه عنه للمضرور.

ومن المؤكد أنّ شرط الاستثناء وفق ما سبق تفصيله يخالف نصاً آمراً مما يجعله باطلاً والباطل لا يرتب أيّ أثرٍ وكأنه غير موجود لذلك فإنّ شرط الرجوع هو الذي يسري لأنّه قانوني وفق السماح التشريعي بحق المؤمّن في إيراده، ومع ذلك فالرجوع في الحالات التي استثنيت من التغطية، ثم لم ينص على حق الرجوع فيها لا يفترض ولا يقوم حق المؤمّن فيه بغير النص عليه.

الفرع الثالث: الاستثناء المتعلق بتصالح المؤمّن له مع المضرور

جاء النص على هذا الاستثناء في البند (7)من استثناءات الوثيقة الموحدة على النحو الآتي "أيّ مسؤوليّةٍ تترتب بموجب اتفاق ولو لم تكن لترتب بدونه" ولعل صياغة هذا البند ركيكةٌ فعبارة "ولو لم تكن لترتب بدونه" لا تضيف جديداً للمعنى، إذ أنّ الأصح أن تكون الصياغة على النحو الآتي: "ولو كانت لتترتب بدونه"، فحظر تصالح المؤمّن له مع المضرور وعدم مسؤوليّة شركة التّأمين عن أيّ نتائج تترتب على هذا الصلح أمر شائع في وثائق تأمين الأضرار عموماً على المستوى الدولي وقننته بعض التشريعات كذلك(Jordanian Civil Law) .

ويرجع ذلك لكون إقرار المؤمّن له بمسؤوليته عن الحادث المروري، واتفاقه على تعويض المضرور من شأنه في الغالب أن يضرّ شركة التّأمين؛ لأنّها ستضطر لدفع هذا المبلغ وهي تخشى

إذ ذلك من تواطؤ المؤمّن له مع المضرور، أو تسرّعه وعدم تقديره للأمور، أو لعدم اكتراثه بحجم التعويض بوصف شركة التّأمين من سيدفع(Wasef, 1959) .

ومن الجدير ذكره في هذا الصدد أنّ أعمال المجاملة والعلاقات الاجتماعية التي تعقب الحادث لا تعني إقراراً بالمسؤوليّة، كزيارة المريض أو تقديم هدية، حتى أنّ مفاوضات الصلح لا تعتبر من قبل التصالح مع المضرور طالما لم يبرم الاتفاق(Al-Adwan, 2009).

ولعل مما يجدر طرحه من تساؤل في هذا المقام هو إلى أيّ مدىً يعتبر مثل هذا الاستثناء صحيحاً من الناحية القانونية في ظل النصوص الناظمة لنطاق تغطية التّأمين الإلزامي من المسؤوليّة عن الأضرار المتحققة عن الحادث؟.

إن القول بإمكانية إلزام شركة التّأمين باتفاقات المؤمّن له مع المضرور من حيث الإقرار بالمسؤوليّة أو من حيث قيمة التعويض المستحق أمرٌ يفتقر للسند القانوني والمنطقي، وكذا فإنّ القول بحرمان المؤمّن له من التغطية لما خلّفه قيام مسؤوليته المدنية من أضرار لمجرد تصالح مع المضرور أمرٌ هو الآخر يفتقر للسند القانوني والمنطقي كذلك، ولا تدعمه النصوص الناظمة للتأمين الإلزامي القاضية بالتزام الشركة بتعويض كامل مسؤوليّة المؤمّن له.

إنّ حلّ هذا الإشكال باعتقادي يكمن في عدم إلزام شركة باتفاقات المؤمّن له، وفي نفس الوقت إلزامها بأيّة مسؤوليّةٍ ثابتةٍ قضائياً بناءً على تقديرٍ قضائيٍّ للتعويض المستحق، وليس بناء على تصالح المؤمّن له مع المضرور، وفي حالة صدر الحكم القضائي مستنداً للصلح فإنّ من حق شركة التّأمين أن تطالب قضائياً بتحديد مسؤوليتها عمّا ستدفعه للمضرور، بمعنى حصر ما هي ملزمةٌ بدفعه قانوناً، وذلك عبر إعادة تقديرٍ عادلٍ وفق الأسس العلمية المعتمدة لتقدير هذا التعويض، بحيث إذا قلّ التقدير العادل عن المتصالح عليه التزمت الشركة بدفع قيمة التقدير العادل فقط، لكن إذا زاد التقدير العادل عن قيمة المتصالح عليه التزمت الشركة بدفع المتصالح عليه فقط حتى لا يتربّح المؤمن له من هذا العقد، تأسيساً على مبدأ الصفة التعويضية سالف الإشارة له .

المطلب الثاني: الاستثناءات الموضوعيّة غير المتعلقة بفعل السائق

الاستثناءات الموضوعيّة محل الدراسة في هذا المطلب لا تتعلق بفعل السائق وطبيعة استعمال المركبة أو مكان ذاك الاستعمال وإنّما هي ظروفٌ موضوعيّةٌ مستقلةٌ في ذاتها من شأن تحققها قيام الاستثناء وفق ما نصّت عليه الوثيقة الموحدة.

سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، نعالج في الأوّل الاستثناءات المتعلقة بقيام السبب الأجنبي وسقف التغطية المحددة، ونعالج في الثاني الاستثناءات المتعلقة بنوع المسؤوليّة المتحققة وطبيعة الأموال المضرورة، وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأوّل: الاستثناءات المتعلقة بقيام السبب الأجنبي وبسقف التغطية المحدد

سنقسم هذا الفرع لبندين نعالج في الأوّل الاستثناءات المتعلقة بقيام السبب الأجنبي، ونعالج في الثاني الاستثناء المتعلق بسقف التغطية المحدد وذلك على النحو الآتي:

البند الأوّل: الاستثناءات المتعلقة بالسبب الأجنبي

يعرّف السبب الأجنبي في هذا الإطار بأنّه: الحادث الذي يقطع رابطة السببية بين خطأ قائد المركبة وبين الضرر الناجم عن استعمالها(Aldinun, 2002).

بمعنى أنّ توافر أيّ سببٍ من الأسباب التي من شأنها انتفاء مسؤوليّة الشخص عن الضرر الذي حصل، وهو ما يطلق عليه السبب الأجنبي، ومن أمثلة ذلك: القوة القاهرة، وفعل الغير، وفعل المضرور.

وفي هذا الشأن نص البند (5)من بنود استثناءات الوثيقة الموحدة على "أيّ مسؤوليّة أو مصاريف تنشأ كنتيجة مباشرة أو غير مباشرة عما يلي ...." وبدأ بعد ذلك بتعداد أمثلةٍ كثيرةٍ للسبب الأجنبي من ذلك: الحرب، التمرد، الإضرابات، الإشعاعات النووية، الأعاصير، الزلازل، البراكين، وغيرها الكثير، كل هذه الحالات يضمّها مفهوم السبب الأجنبي.

ومن الجدير ذكره في هذا الصدد أنّ من شأن توافر السبب الأجنبي في هذه الحالات انقطاع مسؤوليّة السائق عن الأضرار المتحققة، كما لو دفع إعصارٌ كبيرٌ السيارة نحو سيارة أخرى أو نحو محل تجاري، عند ذاك لا يمكن القول بمسؤوليّة سائق هذه السيارة عما حصل من أضرار، وما دام لم تثبت مسؤوليّة السائق ابتداءً فمن باب أولى ألا تثبت مسؤوليّة المؤمّن تبعا لذلك؛ ذلك أنّ التّأمين

الإلزامي على المركبات ليس إلا نموذجاً واضحاً وبارزاً لتأمين المسؤوليّة،(Wasef, 1959) الذي يفترض عدم قيام مسؤوليّة المؤمّن إلا في حال قيام مسؤوليّة المؤمّن له من حيث المبدأ .

أما عن مدى قانونيّة إيراد هكذا استثناء فإنّ علينا التفريق في هذا الصدد بين حالين متعلقين بمدى اعتبار السبب الأجنبي سبباً مباشراً للأضرار المتحققة أو غير مباشر؛ ذلك أنّ النص ذاته قد ذكر " أيّ مسؤوليّة أو مصاريف تنشأ كنتيجةٍ مباشرةٍ أو غير مباشرة " ففي حال كان السبب الأجنبي السبب المباشر في قيام تلك الأضرار فهذا يعني بالتأكيد انقطاع مسؤوليّة السائق، وبالتالي انتفاء مسؤوليّة شركة التّأمين عن أيّة تغطية تبعا لذلك، وعلى ذلك فلن يكون لإيراد هذا الاستثناء أيّ داعٍ طالما أنّ مسؤوليّة الشركة غير قائمة ابتداءً في ظل انتفاء مسؤوليّة سائق المركبة .

ولكن في حال كانت مساهمة السبب الأجنبي في وقوع الحادث غير مباشرةٍ أو ثانويةٍ، بمعنى أنّ فعل السائق قد شكّل السبب المباشر لقيام تلك الأضرار، فعند ذاك سيسأل السائق عن تلك الأضرار قدر مساهمته في حدوث الضرر، وبالتالي سيكون الاستثناء مخالفاً للنصوص الناظمة للتأمين الإلزامي التي تفترض التزام شركة التأمين بتغطية كامل مسؤوليّة السائق في هذه الحالة.

البند الثاني: الاستثناءات المتعلقة بسقف التغطية التأمينيّة

يصح من حيث المبدأ اتفاق طرفي عقد التّأمين على تحديد مسؤوليّة المؤمّن بنطاق موضوعي معينٍ من الأضرار المشمولة بالتغطية، طالما لم يخالف ذلك نصاً أمراً، كما ويصح أن تتحدد مسؤوليّة شركة التّأمين عن التغطية التأمينيّة بمبلغٍ معينٍ بصفةٍ إجمالية أو بخصوص أيّ نوعٍ من أنواع الضرر، وذلك ما يقتضيه تطبيق قاعدة أنّ العقد شريعة المتعاقدين، وأنّ مثل هذه الاتفاقات لا تخالف النظام العام في المجتمع، شرط أن تكون استثناءات التغطية هذه محدودة (Dessouki, 1995) وإذا كان تحديد مسؤوليّة شركة التّأمين بسقفٍ ماليٍّ محددٍ يصح كأصلٍ عامٍ فإنّه لا يصح في ظل وجود نصٍ قانونيٍّ آمرٍ ينظم نطاق هذه التغطية.

تأسيسا على ذلك فإلى أيّ مدىً يعتبر صحيحاً تحديد مسؤوليّة شركة التّأمين وفق الوثيقة الموحدة بمبلغ خمسة ملايين ريال عن الوفاة أو الأضرار الجسدية وبمبلغ خمسة ملايين أخرى عن الأضرار المادية الواقعة على الممتلكات؟

إنّ إخضاع تحديد المسؤوليّة هذا لحكم النصوص الناظمة لنطاق تغطية التّأمين الإلزامي للمركبات ينبؤنا بأنّ تحديداً كهذا- رغم ارتفاع سقفه- يخالف مقتضى تلك النصوص الآمرة التي افترضت التزام شركة التّأمين بتغطية كامل المسؤوليّة المدنية، وهذا يعني انتفاء أيّ تحديدٍ وبالتالي اعتبار أيّ تحديدٍ في هذا الشأن باطلاً وسريان حكم النص بالتغطية الكاملة لتلك المسؤوليّة.

الفرع الثاني: الاستثناءات المتعلقة بنوع المسؤوليّة المتحققة وطبيعة الأموال المضرورة

سنقسم هذا الفرع لبندين، نعالج في الأوّل الاستثناءات المتعلقة بنوع المسؤوليّة المتحققة، ونعالج في الثاني الاستثناءات المتعلقة بطبيعة الأموال المضرورة، وذلك على النحو الآتي:

البند الأوّل: الاستثناءات المتعلقة بنوع المسؤوليّة المتحققة

تنقسم المسئولية كاصطلاح قانوني إلى عدة أنواع أبرزها: المسؤوليّة الجزائية والمسؤوليّة المدنية،وهناك كذلك المسئولية التأديبية، ومناط المسؤوليّة الجزائية مخالفة قاعدة قانونية جزائية ، في حين أنّ مناط المسئولية التأديبية مخالفة القواعد التي تفرضها الوظيفة العامة، في حين أنّ مناط المسؤوليّة المدنية إخلال الشخص بما التزم به قبل الغير قانوناً أو اتفاقاً وجزاؤها جبر الضرر الناشئ عبر التعويض المالي في الغالب(Amer, 1979) ، وعلى ذلك فإنّ المسؤوليّة المدنية تنقسم بدورها إلى: مسؤوليّة عن الفعل الضار وأخرى عقدية.

تعقيباً على ما تقدم إلى أيّ مدىً كانت أنواع المسؤوليّة من حيث المبدأ محلاً للتغطية التأمينيّة في تأمين المركبات الإلزامي؟.

لقد كانت المسؤوليّة الجزائية محل استثناء خاص في البند رقم (8) من بنود الاستثناءات والتي جاء فيها بهذا الخصوص ما يلي "الغرامات، العقوبات المالية أو الضمانات أو الكفالات التي قد تفرض"، واستثناءً كهذا يتوافق تماماً مع مقتضيات النصوص الناظمة للتأمين الإلزامي في المملكة؛ ذلك أنّ موضوع هذا التّأمين أساساً يتعلق بالمسؤوليّة المدنية دون غيرها بصريح تلك النصوص، إذ لا يمكن أن تلزم شركة التّأمين بدفع الغرامات المالية المترتبة نتيجة مخالفة نظام المرور، ولا يمكن كذلك إلزامها بقيمة الكفالات المترتبة على المسؤول عن الحادث المروري، إذ أنّ ذلك يخالف الهدف من إقرار هذا التّأمين ابتداءً.

ويستوي بعد ذلك أن تكون المسؤولية المدنية هذه ناجمة عن فعلٍ ضارٍ محضٍ أو بالاشتراك مع مسؤوليّةٍ عقديةٍ، كما هو الحال في الحادث المروري الذي أصاب ركاب المركبة التي تنقلهم بأجر، فبالإضافة للفعل الضار هناك إخلالٌ عقديٌّ بواجب إيصالهم بسلامة، باعتبار ركوبهم ابتداء جرى بناء على عقد نقل.

البند الثاني: الاستثناءات المتعلقة بطبيعة الأموال المضرورة

باستقراء الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي في المملكة نجد طائفةً من استثناءات التغطية تتعلق بطبيعة الأموال المضرورة كضابطٍ موضوعيٍّ لقيام هذا الاستثناء، ومما يندرج تحت هذا العنوان ما نصّ عليه البند 2 من استثناءات الوثيقة والذي جاء فيه: "الممتلكات العائدة إلى كل من المؤمّن له أو السائق المجاز أو تلك التي في عهدته أو تحت إشرافه أو هي لديه برسم الأمانة".

أما بخصوص أموال المؤمّن له أو السائق فقد جرى بحثها مسبقاً عند بحث مدى استفادة المؤمّن له والسائق من التّأمين، ويتعلق بحثنا في هذا الصدد بتلك الأموال المستثناه من التغطية والمملوكة للغير لكنها في يد المؤمّن له وتحت حيازته، إما برسم الوديعة كما عبر عنها النص (بالأمانة)، أو في عهدته وتحت إشرافه بما يفترض ذلك أنها من مستلزمات عمله، وهذا الاستثناء يفترض أنّ هذه الأموال تضررت كلياً أو جزئياً جراء الحادث المروري الذي قامت على ضوءه مسؤوليّة السائق أو المؤمّن له عن تلك الأضرار، فإلى أيّ مدىً وفق ما تقتضيه النصوص القانونية الناظمة لهذا النوع من التّأمين يصح هذا الاستثناء؟

أعتقد أنّ إخضاع حكم هذا الاستثناء لمقتضيات تلك النصوص يدفعنا للقول بعدم قانونية هذا الاستثناء؛ على اعتبار أنّ كامل المسؤوليّة الناجمة عن الحادث المروري ستكون محل تغطية تأمينيّة، دون أيّ قيدٍ ما خلا امتلاك وثيقة تأمين والحصول على رخصة قيادةٍ مناسبةٍ، وعلى ذلك فما دامت مسؤوليّة السائق عن هلاك تلك الأموال قائمةً بفعل الحادث المروري فهي مغطاةٌ تأمينياً بمقتضى النصوص القانونية بغض النظر عمّا جاءت به الوثيقة الموحدة في هذا الشأن.

ومما يندرج تحت هذا العنوان من استثناءات الوثيقة ما نصّ عليه البند (6)الذي جاء فيه "الضرر لأيّ جسرٍ أو ميزانٍ أو عبّارةٍ أو طريقٍ أو ما تحتها نتيجة اهتزاز المركبة أو وزنها أو وزن الحمولة التي تنقلها أو الوفاة أو الإصابة الجسدية أو الضرر الذي يعود سببه أو يكون ناتج

عن الحمولة أو على صلة بعمليات تحميل أو تفريغ المركبة" وبتحليل هذا النص فإنّه يلزمنا التفريق بين نوعين من الأضرار، أولهما: أضرار تسببت فيها المركبة نتيجة حادث مروري وفق المفهوم القانوني للحادث المروري، وثانيهما أضرار نجمت عن المركبة بغير حادث مروري.

والحادث المروري بالمفهوم القانوني عرّفته المادة (2) من نظام المرور والتي جاء فيها بهذا الخصوص ما يلي: "كل حادث ينتج عنه أضرارٌ جسميّةٌ أو ماديةٌ دون قصد جرّاء استخدام المركبة وهي في حالة حركة"، وهذا يعني بالضرورة أنّ تلك الحوادث الناجمة عن المركبة بغير استخدامٍ مباشرٍ وهي في غير حالة حركة لا تعتبر حوادث مروريّة في إطار التّأمين الإلزامي؛ لأنّ موضوع هذا التّأمين هو المسؤوليّة المدنية الناجمة عن الحوادث المروريّة، وبالتالي فإنّ الأضرار الناجمة بغير حوادث مروريّة ليست محل تغطية تأمينيّة، ومثال ذلك لو سقط جزء من المركبة وهي متوقفة وأصاب شخصاً بأضرار، وكذا لو سقطت الحمولة من سيارة متوقفة، ومن ذلك أيضاً انفجار إطار المركبة وهي متوقفة، وانفجار خزان الوقود وانفلات فرامل السيارة ومسيرها بدون قيادة وما إلى ذلك.

لذلك والحالة هذه فإنّ استثناء الأضرار التي تصيب الطريق والعبارات والميزان أو تلك الأضرار الناجمة عن تحميل أو تفريغ المركبة في حال كانت السيارة متوقفة فإنّه لن يكون محلّ تغطيةٍ تأمينيّة وفق المقتضى القانوني للنصوص الناظمة للتأمين الإلزامي؛ وذلك لعدم اكتمال المفهوم القانوني للحادث المروري كشرط لقيام مسؤوليّة شركة التّأمين عن تغطية مسؤوليّة المؤمّن له والسائق المدنية المتحققة نتيجة استخدام المركبة.

وفي المقابل فإنّ الأضرار التي تصيب الطريق أو العبارة أو أياً مما ورد ذكره جرّاء حادث مروري، بمعنى جرّاء استخدامٍ ايجابيٍّ للسيارة وهي إذ ذاك في حالة حركة فإنّها ستكون محل تغطية تأمينيّة، وسيكون الاستثناء من هذا الجانب مخالفاً للنصوص الآمرة التي سبق تفصيلها.

الخاتمة:

لقد لازمنا في ثنايا هذا البحث عدّة تساؤلاتٍ حاولنا الإجابة عليها، استنادا لمنهج علمي في البحث يقوم على الاستقراء والتحليل، ومفاد هذه التساؤلات يتعلق بمدى الانسجام الموضوعي بين نطاق التغطية التي توفرها الوثيقة الموحدة لتأمين المركبات الإلزامي مع القواعد القانونية الناظمة لهذا الموضوع في ظل النظام السعودي، وقد خلصنا إلى جملة نتائج وتوصياتٍ نجمل أهمّها في النقاط التالية:

النتائج:

1. يفتقر النظام السعودي عموماً لتشريعٍ مستقلٍ بالتّأمين بشكل عام وبتأمين المركبات على وجه الخصوص، وجاءت المعالجة الموضوعيّة لتأمين المركبات في عدّة نصوصٍ متفرقةٍ توزعت على عدّة تشريعاتٍ، ولقد كان لفقرتين مهمتين في اللائحة التنفيذية لنظام المرور دوراً متقدماً في تحديد نطاق التغطية من حيث الموضوع والأشخاص المستفيدين على حدّ سواءٍ.
2. لقد شملت التغطية التأمينيّة وفق النصوص القانونية الناظمة لهذا النوع من التأمين كامل المسؤوليّة المدنية الناجمة عن استخدام المركبات ما خلا عدم حصول السائق على وثيقة تأمينيّة وحصوله على رخصة قيادةٍ مناسبة.
3. وباستقراء وتحليل فحوى الوثيقة الموحدة الصادرة عن مؤسسة النقد العربي السعودي وجدناها تتضمن استثناءات كثيرةٍ من التغطية، بعضها موضوعيٌّ يتعلق بأخطارٍ معينةٍ بالذات، كما هو الحال في استبعاد الأخطار الناجمة عن استعمال المركبة في غير الغرض المرخصة له، وكذا استعمالها في أماكن معينةٍ كالمطارات والموانئ، وكذا استبعاد بعض الأخطار لطبيعتها كما لو لحقت الأضرار بالطريق أو العبارة وغيرها الكثير، وبعضها الآخر استبعاد شخصيٍّ من الاستفادة من التغطية كاستبعاد استفادة أقارب المؤمّن له والسائق وعمالهما متى ما وقع الحادث أثناء العمل وبسببه.
4. عند إخضاع البنود الاتفاقية الواردة في هذه اللائحة لحكم النصوص القانونية الناظمة للموضوع وجدنا الكثير من هذه الاستثناءات مفتقرةً للسند القانوني؛ حيث يخالف بعضها منطوق النصوص الآمرة مما يجعل مصيرها البطلان، في حين أنّ بعض المسائل في الوثيقة الموحدة خضعت لتنظيم مزدوج حيث كانت محلّ استثناءٍ واضحٍ من التغطية وفي ذات الوقت كانت محل شرطٍ لرجوع المؤمّن على المؤمن له .

التوصيات

1- تبدو الحاجة واضحةً في المملكة للخروج من حالة الإرباك في التعاطي مع الشأن التّأميني عموماً، والآتية من فكرة أنّ التّأمين قد يكون حراماً وفق بعض الفتاوى الشرعية؛ إذ نتمنى حسم الأمر باتجاه الأخذ بالتّأمين استناداً إلى كثير من الفتاوى الشرعية جديرة الإحترام التي تجيزه؛ استناداً للضرورات الاقتصادية والاجتماعية التي تستدعي ذلك.

2- لئن كانت الحاجة ملحةً لتنظم عقد التّأمين عموماً فالأمر يبدو ملحاً في عقد تأمين المركبات؛ ذلك أنّ كثيراً من المسائل المهمّة تركت دون أيّ تنظيمٍ قانونيٍّ وهذا يخالف مقتضى فرض إلزامية اكتتاب هذا العقد.

3- في ظل المخالفات القانونية الواضحة في الوثيقة الموحدة للتأمين الإلزامي فإنّ من المطلوب آنيا تعديل هذه الوثيقة لتتوافق مع النصوص القانونية الناظمة للمضمون العقدي للتأمين على نحو ما جرى تفصيله في ثنايا هذا البحث.

4- لم يكن مناسباً توسيع مظلّة التغطية التأمينيّة في النصوص الناظمة للتأمين الإلزامي؛ ذلك أنّ هناك حالاتٍ تستدعي منطقياً وعدالةً الاستثناء من التغطية، وفي المقابل هناك حالاتٍ يشكل استثناؤها إجحافاً وتعسّفاً بحقوق المؤمّن له والمضرور، وفي المقابل فإنّ فتح باب اشتراط رجوع المؤمّن على المؤمّن له على مصراعيه من شأنه أن يفرّغ التّأمين من مضمونه بحيث لا يؤدي الوظائف المبتغاة منه ومن إقراره ابتداءً، لذلك فنحن بحاجةٍ لضبطٍ جديٍّ واضحٍ للحالات التي يمكن فيها الرجوع وتنظيم آثار هذا الرجوع.

المراجع

السيف ، عبد الجليل(1426هـ) مزايا التّأمين على المركبات. السعودية : مقال منشور في مجّلة الشورى السنة السابعة العدد66 .

إسماعيل، مروان (2007) التّأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية – دراسة مقارنة بالنظام المصري والانجليزي والفرنسي ، ط1 .

السيف ،عبد الجليل (1424هـ) لماذا التّأمين على المركبة، السعودية: مقال منشور. مجلة الشورى. العدد 51 شوال.

سرور، محمد شكري (1975) الجزاءات الخاصة في عقد التّأمين (دراسة لبطلان الوثيقة ووقف الضمان)، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة.

عبد العال، محمد حسين(2007). مفهوم الطرف الضعيف في الرابطة العقدية -دراسة تحليلية مقارنة، مصر: دار النهضة العربية .

عبد السلام، سعيد(1998). التوازن العقدي في نطاق عقود الإذعان، (دراسة فقهية مقارنة)، مصر: دار النهضة العربية.

فودة، عبد الحميد علي(1996). مبدأ سلطان الإرادة بين القانون الروماني والفقه الإسلامي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة .

جميعي، حسن عبد الباسط(1996). أثر عدم تكافؤ المتعاقدين على شروط العقد، مصر: دار النهضة العربية.

إبراهيم ، جلال (2003) الاستبعاد الاتفاقي لبعض الإخطار من نطاق التّأمين، بحث منشور في كتاب الوقائع، ندوة التّأمين والقانون التي نظمتها كلية القانون جامعة الشارقة .

سيد ، أشرف جابر(1996) الاستبعاد الاتفاقي من الضمان في عقد التّأمين، مصر : دار النهضة العربية .

الصده ، عبدالمنعم (1965). أصول القانون، مصر: شركة مكتبة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي.

كيره ، حسن(1974). المدخل القانوني. ط5. مصر : منشأه المعارف.

منصور، محمد (2003). المسؤوليّة عن حوادث السيارات والتّأمين الإجباري منها. مصر : دار الجامعة الجديدة.

البيه ، محسن (1988) خطأ المضرور في مجال حوادث المرور. ط1. مصر : منشورات جامعة المنصورة .

منصور ، محمد (1993). المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، مصر: منشأة المعارف .

نجيده، علي (1983). قصور حماية المضرور في حوادث السيارات في فرنسا ومصر، المغرب : منشور في المجلة المغربية للقانون المقارن الصادرة عن جامعة القاضي عياض . العدد الأوّل .

الصباغ ، كامران(1983). الصفة التعويضية في تأمين الأضرار. رسالة دكتوراه. جامعة القاهرة

خليل، مجدي حسن(2003). الصفة التعويضية في التأمين من الأضرار في مواجهة التأمين المتعدد، الامارات العربية المتحدة : منشور في كتاب الوقائع، الصادر عن ندوة التأمين والقانون، جامعة الشارقة .

عبد الباقي، أبو زيد (1979). التّأمين من المسؤوليّة عن حوادث السير–دراسة بين النظامين المصري والفرنسي، رسالة دكتوراه. مصر: جامعة القاهرة.

رشدي، محمد السعيد (1997). "حالات رجوع المؤمّن على المؤمّن له في المسؤوليّة المدنية عن حوادث السيارات– دراسة في القانون الكويتي والقانون المقارن". الكويت. مجلة المحامي الكويتي السنة 21.

البيه ، محسن (1992). حقيقة أزمة المسؤوليّة المدنية ودور تأمين المسؤوليّة، مصر مجلة المحامي السنة 16 عدد يوليو وأغسطس.

واصف، سعد (1963). شرح قانون التّأمين الإجباري من المسؤوليّة عن حوادث السيارات مع دراسة لنظام صندوق الضمان (دراسة مقارنة)، مصر: المطبعة العالمية الحديثة.

واصف ، سعد (1959). التّأمين من المسئولية، دراسة في عقد النقل البري، رسالة دكتوراه. جامعة القاهرة. مصر.

العدوان ، محمد (2009). إعفاء شركة التّأمين من المسؤوليّة –دراسة مقارنة – القانون الأردني القانون المصري القانون الانجليزي، رسالة دكتوراه. جامعة عين شمس. مصر.

الذنون، حسن (2002). الوجيز في النظرية العامة للالتزام. ج1. مصادر الالتزام. دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي والمقارن، دار وائل للنشر.

الدسوقي، محمد (1995). التّأمين من المسؤوليّة، (دون ناشر).

عامر ، حسين (1979). المسؤوليّة المدنية التقصيرية والعقدية. ط2. القاهرة : دار المعارف.

وزارة الداخلية السعودية

مؤسسة النقد العربي السعودي (2009). تقرير سوق التأمين السعودي. إدارة مراقبة التأمين

استثناءات الوثيقة الموحدة (د.ت) الفقرة رقم (هـ)من البند رقم (3).

القانون المدني الأردني. المادة (925).

Referance

A.G Gues (1988). Anson,s low of contract, 26th Edition clarendon oxford ,1988, p.234

Abdel Baqi, A. (1979). Insurance of liability for traffic accidents - study between the Egyptian and French systems, PhD thesis. Egypt: Cairo University.

Abdel Salam, S. (1998). Aggregate balance in the scope of contracts of obedience, (comparative jurisprudence study), Egypt: Dar al-Nahda al-Arabia.

Abdel-Al, M. (2007). The concept of weak party in the nodal association - comparative analytical study, Egypt: Dar al-Nahda al-Arabia.

Al-Adwan, M. (2009) Insurance Company's Exemption from Liability - Comparative Study - Jordanian Law Egyptian Law English Law, PhD Thesis. Ain-Shams University. Egypt.

Al-Bayeh, M. (1988) Accident in traffic accidents. I. Egypt: Mansoura University publications.

Al-Bayeh, M. (1992). The reality of civil liability crisis and the role of liability insurance, Egypt Lawyer Magazine Year 16 number July and August.

Aldhinun, H. (2002). Brief in the general theory of commitment. C. Commitment sources. Comparative Study of Islamic and Comparative Jurisprudence, Dar Wael Publishing.

Alsabagh, K (1983). The compensatory nature of damage insurance. Ph.D. Cairo University.

Alsiduh , A. (1965). Origins of Law, Egypt: Library and Printing Company Mustafa Al-Babi Al-Halabi.

Amer, H (1979). Civil and tort liability. 1ed. Cairo: Dar Al Ma'aref.

Dessouki, M. (1995). Liability insurance, (without publisher).

Exceptions to the Standard Document (DT), paragraph (e) of Article (3).

Fouda, A. (1996). The Principle of Sultan of Will between Roman Law and Islamic Jurisprudence, PhD Thesis, Cairo University.

Ibrahim, J. (2003) The exclusion of some of the notification from the scope of insurance, research published in the book of facts, the symposium on insurance and law organized by the Faculty of Law University of Sharjah.

Ismail, M. (2007). Insurance of liability for car accidents in Saudi Arabia - comparative study of the Egyptian, English and French system, 1ed.

Jamiei, H. (1996). The impact of unequal contractors on the terms of the contract, Egypt: Dar al-Nahda al-Arabia.

Jordanian Civil Law. Article (925)

Khalil, M. (2003). United Arab Emirates: Published in the Proceedings of the Insurance and Law Symposium, University of Sharjah.

Kira, H. (1974). Legal entry. 5ed. Egypt: Mansha'ah almuearifa.

Mansour, M. (1993). Injured beneficiary of compulsory insurance from civil liability arising from car accidents, Egypt: munsha'at almaearif ..

Mansour, M. (2003). Liability for motor vehicle accidents and compulsory insurance. Egypt: Dar aljamieat aljadidat..

Najidah, A. (1983). Lack of protection of the injured in car accidents in France and Egypt, Morocco: Published in the Moroccan Journal of Comparative Law issued by the University of Judge Ayad. First Issue.

Rushdie, M. (1997). "Cases of Return of the Insured to the Civil Liability for Car Accidents - Study in Kuwaiti Law and Comparative Law". Kuwait. Kuwaiti Lawyer Magazine.

Saif, A. (1426H). Advantages of vehicle insurance. Saudi Arabia: An article published in the Shura Journal. Seventh year. Issue 66

Saudi Arabian Monetary Agency (2009). Saudi Insurance Market Report. Insurance Control Department

Saudi Interior Ministry :www.moi.gov.sa/wps/wcm/connect/d7325b50-34ac-4bcc-a842-5eafacb4a8c6/rt_policy.pdf?MOD=AJPERES

Sayed, A. (1996) The Consociational Exclusion of the Guarantee in the Insurance Contract, Egypt: Dar Al-Nahda Al Arabiya.

Sief, A. (1424 AH). Why insurance on the vehicle, Saudi Arabia: article published. Shura Magazine. Number 51 Shawwal.

Sorour, M. (1975). Special sanctions in the insurance contract (study of the invalidity of the document and the termination of the guarantee), PhD thesis, Cairo University.

Strikler, (Y). la protection de partie faible en droit civil, in www.ieJ-U-strabg-fr\Fpartiefaibie. htm. , p. 343

Wasef, S. (1959). Insurance of responsibility, Study in land transport contract, PhD. Cairo University. Egypt.

Wasef, Saad (1963). Explanation of Compulsory Insurance Law from Liability for Car Accidents with a Study of the Guarantee Fund System (Comparative Study), Egypt: Modern International Printing Press.