



**السلطة الوطنية الفلسطينية**

**ديوان الفتوى والتشريع**

مشروع تطوير الاطر القانونية في فلسطين

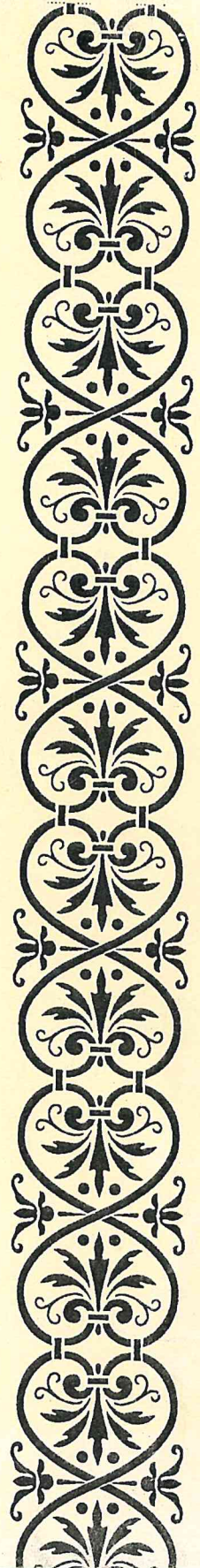
**المذكرات الإيضاحية**

**لمشروع قانون التأمين الإلزامي**

حقوق الطبع والنشر محفوظة

لديوان الفتوى والتشريع

م ٢٠٠٤





**السلطة الوطنية الفلسطينية**

**ديوان الفتوى والتشريع**

مشروع تطوير الاطر القانونية في فلسطين

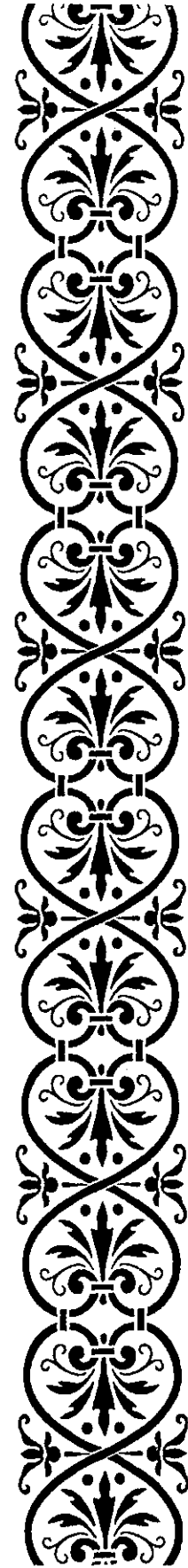
**المذكرات الإيضاحية**

**لمشروع قانون التأمين الإلزامي**

حقوق الطبع والنشر محفوظة

لديوان الفتوى والتشريع

م ٢٠٠٤





## \*\* تقديم \*\*

أول قانون صدر في فلسطين فيما يتعلق بالتأمين كان قانون التأمين على المركبات الميكانيكية (أخطار الفريق الثالث) رقم ٨ لسنة ١٩٤٧ الذي سنه المندوب السامي البريطاني واستمر العمل بهذا القانون حتى صدور الأمر العسكري رقم ٥٤٤ (وتعديلاته) بشأن تعويض مصابي حوادث الطرق الذي يقابله الأمر العسكري رقم ٦٧٧ في الضفة الغربية.

ونتيجة للتطور اللامحدود للتكنولوجيا وانتشار استعمال المكننة وكثرت دعاوى المسؤولية وتطور نظام التأمين كان لا بد للمشرع الفلسطيني من التدخل لمحاولة سد الفراغ القانوني الموجود حالياً والذي لا يواكب هذه التطورات ولا سيما أن مجلة الأحكام العدلية وهي القانون العام المطبق في فلسطين منذ عام ١٥١٨م لم تعد تتلائم وميادين التطور العلمي والتكنولوجي وظهور نظريات جديدة في الفقه والقضاء.

هذه الحاجة دعت ديوان الفتوى والتشريع إلى تشكيل لجنة من رجال القانون في فلسطين لإعداد مشروع قانون للتأمين ليواكب التطورات

- 
١. الأستاذ الدكتور موسى أبو ملوح .
  ٢. الأستاذ ناظم عويضة
  ٣. الأستاذ على الناعوق
  ٤. الأستاذ إسحاق الغصين
  ٥. الأستاذ محمد عمر عبيد
- جامعة الأزهر .  
محامي .  
محامي .  
شركة غزة الأهلية للتأمين .  
ديوان الفتوى والتشريع .

وحاجة المجتمع الفلسطيني، وبعد الدراسة رأت هذه اللجنة ضرورة أن يكون هناك قانونان الأول خاص بالإشراف والرقابة على التأمين في فلسطين والثاني خاص بالتأمين الإلزامي على المركبات الآلية.

وعالج مشروع القانون الأول قصور القوانين السابقة والرقابة الحكومية على شركات التأمين مما أدى إلى ضعف الرقابة الذاتية لهذه الشركات مما خلف حالة من الفوضى والمنافسة غير الموضوعية فيما بينها التي كان بعضها يقف على حافة الإفلاس بسبب المنافسة وبسبب سوء إدارتها وضعف الرقابة عليها، ووضع هذا المشروع أحكاماً تحمي حقوق المساهمين وحملة وثائق التأمين من تعسف شركات التأمين عند تحديد قسط التأمين وشروط الوثيقة وفي ذات الوقت يتجه إلى حماية هذه الشركات من مجالس إدارتها.

ولهذا لجأ المشروع إلى إنشاء هيئة اعتبارية تعطى صلاحية الإشراف والرقابة على أعمال التأمين، وهي الهيئة الفلسطينية للرقابة على التأمين بدلا من أن تكون هذه الصلاحيات والسلطات الواسعة في يد شخص واحد هو مراقب التأمين كما كانت الأوامر العسكرية تنص على ذلك، كما أنشأ المشروع اتحاد فلسطيني لشركات التأمين ليكون ممثلاً ومن خلال رئيسه في مجلس إدارة الهيئة الفلسطينية المشار إليها.

أما مشروع القانون الثاني الخاص بالتأمين الإلزامي على المركبات الآلية فقد تبنى هذا المشروع ما استقر عليه العمل أمام القضاء في فلسطين.

ان أهم ما استحدثه هذا المشروع هو اعتماده مبدأ المسؤولية المفترض على سائق المركبة ومن ثم المؤمن مع وضع ضوابط تهييية لهذه المسؤولية بهدف خلق حالة من التوازن في الالتزامات والحقوق التي لشركة التأمين أو عليها باعتبار أن شركات التأمين بحاجة للحماية كما هو الحال بالنسبة للمصاب أو السائق في حاجة لتلك الحماية.

وبعد أن أنهت اللجنة عملها من إعداد هذين المشروعين عقدت ورشات عمل في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة حضرها كثير من المهتمين والمختصين وقدم في أثناءها كثير من الملاحظات كانت محل دراسة من اللجنة.

ولما كانت المذكرات الإيضاحية أصبحت ضرورية لمساعدة الباحث والدارس وأعضاء المجلس التشريعي للاطلاع على أسباب القانون ومرجعية مواده فقد كلفنا أحد أعضاء اللجنة الأستاذ المحامي ناظم عويضة لوضع هذه المذكرات الإيضاحية التي ستكون خير مساعد للقارئ والباحث وأني أشكر الأستاذ عويضة على ما بذله من جهد في إعداد هذه المذكرات، كما أنني أقدم جزيل الشكر إلى السادة أعضاء اللجنة الذين أعدوا هذين المشروعين.

والله ولي التوفيق

المستشار / إبراهيم الدغمة

رئيس ديوان الفتوى والتشريع

وزير العدل سابقاً



إعداد

الأستاذ / ناظم محمد عويضة







## نظرة تاريخية :

كان أول مجال ظهر فيه نظام التأمين هو التأمين ضد مخاطر البحر حيث انتشرت التجارة البحرية في البلاد الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط، أما فكرة التأمين فقد كانت منذ القدم وازدادت انتشارا خلال القرن السادس عشر حيث بدأت قواعده تتحدد بصورة أمكن معها صياغة أحكامه تفصيلا في القانون البحري الفرنسي لسنة ١٩٣٠ الذي تأثرت به معظم القوانين في الدول العربية، وازدادت العناية بالدراسات الخاصة بالتأمين لتأخذ مكانها بين الدراسات القانونية.

أما التأمين البري فلم يعرف في صورته الحديثة إلا في وقت متأخر حيث كان أول نوع من أنواع هذا التأمين هو التأمين ضد أخطار الحريق على أثر حريق لندن عام ١٦٦٦م إذ كان للخسائر الكبيرة التي نتجت عن هذا الحريق حيث خربت حوالي ٨٥% من منازل المدينة أثرها في نظام التأمين ضد الحريق عن طريق تكوين جمعيات تعاونية في بداية الأمر ثم تكوين شركات متخصصة فيما بعد.

أما التأمين على الحياة، فقد اعتبر عملا منافيا للأخلاق، بل أنه قد حرم في فرنسا بالأمر الذي أصدره لويس الرابع عشر عام ١٦٨١، كما لم يقره الفقهاء الفرنسيون مثل بونتييه وغيره، إلا أن القضاء الفرنسي سرعان ما توصل إلى تحبيذ فكرة التأمين على الحياة وتأييدها.

من وجهة نظر الشريعة الإسلامية يقوم نظام التأمين على فكرة التعاون، وتبدو هذه الفكرة واضحة في نظام التأمين التبادلي، فالفكرة التعاونية تجد لها أساسا في الشريعة الإسلامية حيث لا يوجد ما يمنعه، فيكون العمل بالأصل

وهو الإباحة، كما أنه لا يوجد ما يمنع الناس من إبرام عقود جديدة، حيث لا تفيد الشريعة حصر الناس في العقود طالما أن هذه العقود التي تدعو الحاجة إليها لا تخالف النظام العام.

كما ذكر الفقهاء مبررات أخرى لقيام التأمين، تستند إلى فكرة عقد الموالاة في الشريعة الإسلامية كما تستند إلى ما يقول به الحنفية من ضمان خطر الطريق، وقاعدة الالتزامات والوعد الملزم.

فالشريعة الإسلامية تحث على الحرص والتبصر وتتهي عن التواكل ودليل ذلك قول الرسول صلى الله عليه وسلم "اعمل لدنياك كأنك تعيش أبداً، واعمل لآخرتك كأنك تموت غداً".

أول قانون صدر في فلسطين فيما يتعلق بالتأمين كان قانون التأمين على المركبات الميكانيكية (أخطار الفريق الثالث) رقم (٨) لسنة ١٩٤٧ المنشور بالملحق رقم (١) للعدد ١٥٦٨ في ٢٩ آذار سنة ١٩٤٧ الذي سنه المندوب السامي للاحتلال البريطاني لفلسطين، وقد اشتمل على ٢٥ مادة تناولت :

١. تفسير اصطلاحات : السلطة، المؤمن المفوض، السائق، المؤمن، المركبة الميكانيكية، أشغال التأمين، صاحب المركبة، بوليصة التأمين، الطريق العام، التصريح القانوني.

٢. التصريح بتعاطي أشغال التأمين على المركبات.

٣. الالتزام المترتب على أصحاب المركبات الميكانيكية بحمل بوالص التأمين.

٤. الأحكام المتعلقة بمبالغ التأمين المودعة.

٥. مقتضيات بشأن بوالص التأمين والضمانات.

٦. الالتزام بدفع مصاريف المستشفى.
٧. عدم ترتيب أي أثر بشأن بعض الشروط المدرجة في البوليصة أو الضمانة.
٨. واجب المؤمن في دفع المبالغ المحكوم بها على الأشخاص المؤمنين تجاه أخطار الفريق الثالث.
٩. إفلاس الأشخاص المؤمنين لا يؤثر على ادعاءات الفريق الثالث.
١٠. تجنب فرض قيود نطاق البوالص التي تشمل الفريق الثالث.
١١. واجبات الأشخاص الذين يترتب عليهم الإدلاء بمعلومات بشأن التأمين.
١٢. واجب رد شهادة التأمين حين إلغاء البوليصة.
١٣. حقوق الفريق الثالث ضد المؤمن لدى إفلاس المؤمن عليهم.
١٤. وجوب الإدلاء بالمعلومات الضرورية إلى الفريق الثالث.
١٥. المصالحة بين المؤمن والمؤمن عليهم.
١٦. المسؤولية المترتبة على السائقين وأصحاب المركبات.
١٧. الجرائم والعقوبات والأنظمة والذبول المرتبطة بالقانون.

### تطور نظام التأمين :

مع انتشار استعمال المكننة وتقدم وسائل المواصلات كثرت دعاوى المسؤولية المدنية مما أدى إلى ظهور وتطور نظام التأمين ضد المسؤولية عن الحوادث وامتد ذلك ليشمل نطاق التأمين ضد الحريق والسرقة والأحداث الطبيعية وأخطار الحرب، وامتد هذا النطاق ليشمل أيضا التأمين ضد المخاطر الذرية والنووية.

إزاء هذا التطور اللامحدود في عالم التكنولوجيا كان لابد للمشرع أن يتدخل لتنظيم العلاقات إذ لم تكف القواعد العامة التي كان القضاء يطبقها مثل (العقد شريعة المتعاقدين) و(نظرية عيوب الإرادة) و(آثار العقد بصفة عامة) و(الاشتراط لمصلحة الغير) و(قواعد الوفاء بالالتزام) و(مبدأ سلطان الإرادة) وغيرها من القواعد التي كان لها الأولوية في التطبيق القضائي على المنازعات.

ولعلاج حالة الاحتكار لعمليات التأمين حيث أساءت بعض شركات التأمين استعمال الشروط المطبوعة التي ترد في وثيقة التأمين بحيث أصبحت العمومية تسيطر على كافة بوالص التأمين مما كان يعرض الأشخاص لأخطار لا يكون لها تغطية تأمينية.

لهذا كان من الطبيعي أن يتجه تفكير المشرع إلى إصدار القوانين التي تنظم الرقابة والإشراف على شركات التأمين بقصد الوقوف على مدى التزام شركات التأمين بالأسس التي يقوم عليها التأمين حماية للجمهور من التحايل أو التلاعب وفرض المشرع وجوده ورقابته على كل ما يتعلق بشركة التأمين ابتداءً من قبل وجودها ومرورا بأعمالها وانتهاءً باندماجها أو إفلاسها.

### **التنظيم التشريعي لعقد التأمين في فلسطين :**

لما كانت مجلة الأحكام العدلية هي القانون العام المطبق في فلسطين منذ العام ١٥١٨ ولم تعد أحكام هذه المجلة تتلاءم وميادين التطور العلمي والتكنولوجي وظهور نظريات جديدة في الفقه والقضاء.

ولما كانت حاجة القضاء ومواكبة التطور أصبحت ماسة لإيجاد قانون مدني فلسطيني يغطي الفراغ الذي اعترى المجلة ويلبي الحاجة الماسة، لذلك كان

ديوان الفتوى والتشريع قد بادر إلى تشكيل لجنة من الخبراء لوضع مسودة مشروع القانون المدني الفلسطيني.

وبالإطلاع على مسودة هذا المشروع نجده قد خصص فصلا خاصا (الفصل الثالث من الباب الرابع) تتناول فيه عقد التأمين في المواد (٩١٣ - ٩٤٨) تناولت القواعد العامة لعقد التأمين من حيث أركانه، والتزامات المؤمن له، التزامات المؤمن، أحكام خاصة لبعض أنواع التأمين (التأمين التعاوني التبادلي، التأمين من الحريق، التأمين على الحياة).

يذكر أن مجلة الأحكام العدلية لم تتناول عقد التأمين وتعاملت مع التأمين ضمن الضمان في مواد شتى قاصرة عن ما تناوله مشروع القانون المدني.

### **التنظيم التشريعي للتأمين في فلسطين :**

نتيجة للظروف السياسية التي مرت بها فلسطين ابتداء من الحكم العثماني ثم الانتداب البريطاني ومرورا بالإدارة المصرية ثم الاحتلال الإسرائيلي وانتهاء بميلاد السلطة الوطنية الفلسطينية فقد وجد المشرع الفلسطيني (حين أراد بسط إرادته التشريعية وسن قوانين جديدة) أن الإرث القانوني خليط من عدة أنظمة مما أثقل كاهله في التوفيق بين هذه الأنظمة مما اضطره إلى أن يضع عدة قوانين تلبي الحاجة الملحة.

وفيما يتعلق بالتأمين وباعتباره مجالا واسعا يصعب وضع تشريع واحد يضم في طياته كافة مناحي التأمين ومجالاته، لذلك نهج المشرع الفلسطيني إلى إصدار قوانين خاصة لكل مجال من مجالات التأمين، وانطلاقا من هذا التوجه كان لابد من وضع مشروع قانون خاص بالإشراف والرقابة على التأمين، وقانون آخر يتناول الأحكام الخاصة بالتأمين الإلزامي.

قام الديوان بتشكيل لجنة خاصة من الخبراء لوضع مشروع قانونين وبعد أكثر من عام على عمل هذه اللجنة خلصت إلى وضع المسودة الأولى التي نوقشت في ورشتي عمل في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة، وفي ضوء نتائج وتوصيات الورشتين عدلت اللجنة هذين المشروعين إلى أن خرجا بالصورة النهائية التي تلبي حاجة المجتمع الفلسطيني في إيجاد تشريع متطور يتلاءم مع الواقع ويلبي حاجة المستقبل ولم ينس الماضي والقواعد التي استقر عليها العمل في القضاء الفلسطيني، فكان ميلاد هذين المشروعين.

### **فلسفة وتقسيمات مشروع قانون التأمين الإلزامي :**

تبنى مشروع هذا القانون معظم القواعد والأحكام التي استقر عليها العمل أمام القضاء في فلسطين الذي طبق على مدار سنوات طويلة (منذ سنة ١٩٧٦ وحتى إعداد مشروع هذا القانون وسيظل كذلك إلى حين إقراره من المجلس التشريعي ودخوله حيز النفاذ) الأمر العسكري رقم ٥٤٤ بشأن تعويض مصابي حوادث الطرق (وتعديلاته) الذي يقابله الأمر العسكري رقم ٦٧٧ في الضفة الغربية.

إن أهم ما قام عليه هذا المشروع هو اعتماده مبدأ المسؤولية المفترضة على سائق المركبة ومن ثم المؤمن مع وضع ضوابط تهييية لهذه المسؤولية بهدف خلق حالة من التوازن في الالتزامات والحقوق التي لشركة التأمين أو عليها باعتبار أن شركات التأمين بحاجة للحماية كما هو الحال بالنسبة للمصاب أو السائق في حاجة إلى تلك الحماية.

أعفى المشروع المصاب من إثبات المسؤولية بنص صريح حين جعل من مسؤولية السائق (وبالتالي المؤمن) مسؤولية كاملة ومطلقة بغض النظر فيما

إذا كان هناك ذنب من جانب السائق أو المصاب أم لم يكن مستثنيا حالة العمد أو القصد في التسبب في وقوع الحادث.

إن نظرة المشروع لهذه المسؤولية المطلقة هي نظرة اجتماعية تهدف في المقام الأول إلى عدم وجود شريحة من المجتمع تكون ضحية لحوادث الطرق ولا تجد من يعينها على تحمل أعباء الأضرار الناجمة عن هذه الحوادث، وبالتالي كان لابد من أن تتحمل شركة التأمين مسئوليتها في تعويض المصاب سواء كان من الغير أم من السائق طالما أن الأخير ملتزم بالشروط والقيود المذكورة في نصوص القانون ووثيقة التأمين.

ولم يكن لشركة التأمين أن تتحمل هذه الأعباء لولا اطمئنانها إلى أن قسط التأمين الذي يدفعه المؤمن له يتلاءم إلى حد ما مع مدى التزام السائق بدفع قيمة هذا القسط والتزامه أيضا باحترام وتنفيذ الشروط والقيود التي نص عليها القانون ووثيقة التأمين، لأن أي إخلال بذلك سوف يخلق حالة من الفوضى في التوازن بين ما للشركة من حقوق وما عليها من التزامات.

كما اعتمد هذا المشروع في مواده أسلوب صياغة مرن سهل الاستيعاب واضح المقصد بحيث لا يكون فيه تأويل أو خلط في المفاهيم عكس الحال بالنسبة للقوانين والأوامر السابقة.

### **جاء هذا المشروع في خمسة أبواب :**

**الباب الأول :** تناول تأمين المركبات الآلية مشتملا على تعاريف المصطلحات المستخدمة في المشروع حيث عرّف في المادة الأولى المركبة الآلية، رخصة المركبة، رخصة القيادة، المركبة الثقيلة، المركبة الخفيفة، استعمال المركبة،



صاحب المركبة، السائق، المؤمن، الوثيقة، حادث الطرق، المصاب، المعالون، الهيئة، الصندوق.

أما المادة الثانية فقد تناولت القيود التي ترد على استعمال المركبة بحيث لا يجوز قيادتها إلا من خلال شخص يحوز وثيقة تأمين سارية المفعول، وفي المادة الثالثة نص صراحة على متى تكون هذه الوثيقة متفقة وأحكام القانون، ثم مدة التأمين المذكورة في الوثيقة بحيث تم ربطها مع مدة سريان رخصة المركبة (مادة ٤). ومنعا للتحايل جاء نص المادة (٥) ليضع قيودا على إلغاء وثيقة التأمين أو وقف سريانها لأن دائرة الترخيص لن ترخص المركبة إلا إذا كان لها وثيقة تأمين سارية المفعول، فلا يجوز إلغاء أو وقف سريان الوثيقة إلا ضمن حالتين تناولهما النص. أما المادة (٦) فقد جاءت لتقيد المؤمن في الشروط التي لا يجوز له وضعها في الوثيقة، وبذلك سائر المشروع القوانين السابقة مع التهذيب والضبط في صياغة المواد. وحتى لا تتداول وثيقة التأمين مع المركبة فقد أوجب نص المادة (٨) على البائع تسليم أصل الوثيقة للمؤمن، وقد رتب جزاءً على مخالفة هذا الالتزام مضافاً حماية خاصة على الطرف الثالث (الغير).

الباب الثاني: وضع هذا الباب الأحكام الخاصة بالمسؤولية عن التعويض في المواد (٩-١٥) حيث جعل هذه المسؤولية كاملة ومطلقة لا تحتاج إلى إثبات، محددًا في المادتين ١٠، ١١ حالات الاشتراك بين المركبات في وقوع الحادث، ومفترضًا التضامن فيما بين السائقين لأنه لا تضامن إلا بنص. وفي المادة (١٣) أوجب إخطار المؤمن بوقوع الحادث مرتبًا الجزاء على مخالفة هذا النص. وفي المادة (١٤) حدد على سبيل الحصر المصابين الذين لا

يستحقون تعويضا معطيا الورثة المعالين الحق في المطالبة بالتعويض من الصندوق (مادة ١٥).

الباب الثالث : تناول هذا الباب المعايير التي بناء عليها يتم احتساب التعويض والدفعات المستعجلة التي تصرف للمصاب لتغطية العلاج والنفقات الضرورية (المواد ١٧ - ٣٥).

الباب الرابع : خصص هذا الباب للصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق في المواد (٣٦ - ٤٣) مبينا إدارة هذا الصندوق وموارده والحالات التي يلتزم فيها بدفع حقوق المصابين معطيا إياه حق الرجوع على السائق المخالف ومعتبرا دينه ديننا ممتازا وحمل السلطة من خلال وزارة المالية مسؤولية الوفاء بالتزاماته إذا عجز عن الوفاء بها.

الباب الخامس : اشتمل هذا الباب على الأحكام الختامية في المواد (٤٤ - ٤٦) حيث أعطى مجلس الوزراء صلاحية إصدار اللوائح اللازمة لتنفيذ أحكام هذا القانون، كما اشتمل على القوانين التي ألغيت بعد إقرار هذا المشروع واصداره حسب الأصول.

ويمكن القول أن هذا المشروع لم يأت غريبا عن واقع المجتمع الفلسطيني كونه قد اشتمل على قواعد مرنة ومتطورة تتلاءم ومتطلبات العصر وتلبي حاجة الغد، لذلك فلا أقل من أن يقال أنه تميّز بالرفعة والتوافق مع ما استقر عليه القضاء الفلسطيني وجعل من التوازن بين المصالح المتعارضة عنوانا لفلسفته.

## الباب الأول

### تأمين المركبات الآلية

#### مادة (١)

يكون للكلمات والعبارات الآتية أينما وردت في هذا القانون المعاني

المخصصة لها أدناه ما لم تدل القرينة على خلاف ذلك :

المركبة الآلية : كل مركبة تسيير على الطرق بقوة ذاتية مهما كان

نوعها والمركبة التي تجرها أو تسندها مركبة إذا كانت مرخصة لذلك،

ويستثنى منها الكرسي بعجلات.

رخصة المركبة : الإجازة الرسمية الصادرة عن سلطة الترخيص التي

تجيز تسيير المركبة على الطرق لمدة محددة.

رخصة القيادة : الإجازة الرسمية الصادرة عن سلطة الترخيص التي

تجيز لصاحبها قيادة نوع أو أنواع معينة من المركبات.

المركبة الثقيلة : كل مركبة يزيد وزنها الإجمالي على أربعة آلاف

كيلو جرام.

المركبة الخفيفة : كل مركبة خصوصية أو عمومية أو تجارية لا يزيد

وزنها الإجمالي على أربعة آلاف كيلو جرام.

استعمال المركبة : السفر بالمركبة، ويشمل قيادتها أو ركوبها أو

النزول منها أو دفعها أو جرّها أو معالجتها أو إصلاحها على الطريق

من قبل سائقها أو أي شخص آخر خارج نطاق عمله، كما يشمل أيضا

تدحرج المركبة أو سقوطها أو انفصال أو سقوط أي جزء منها أو من حمولتها أثناء السفر، ويستثنى من الاستعمال :

١. تحميل أو تنزيل البضائع أو المواد من المركبة أثناء وقوفها.

٢. المركبة التي تحولت إلى معدة هندسية في موقع العمل.

صاحب المركبة : المالك المسجل باسمه المركبة أو الحائز قانونا لها.

السائق : الشخص الذي يتولى قيادة المركبة بشكل منفرد، ويشمل أي شخص آخر مستخدم في قيادة المركبة.

المؤمن : الشخص المجاز بممارسة أعمال التأمين في فلسطين.

الوثيقة : عقد التأمين وملاحقه التي يصدرها المؤمن إلى المؤمن له.

حادث الطرق : كل حادث نتج عنه إصابة شخص بضرر جسماني جراء استعمال مركبة آلية بما في ذلك الحوادث الناجمة عن انفجار أو اشتعال المركبة أو جزء من أجزائها أو عن مادة أخرى من المواد اللازمة لاستعمالها، كما يعد حادث طرق كل حادث وقع جراء إصابة مركبة واقفة في مكان يحظر الوقوف فيه. ولا يعد حادث طرق كل حادث وقع جراء استخدام القوة الآلية للمركبة لغير الغاية المخصصة لها، وكل حادث وقع جراء فعل ارتكب قصدا.

المصاب : كل شخص لحقه ضرر جسماني ناجم عن حادث طرق، ويشمل ورثة الشخص المتوفى.

المعالون : زوج الشخص وأبويه وأولاده.

الهيئة : الهيئة الفلسطينية للرقابة والإشراف على التأمين.

الصندوق : الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق.

الهيئة : الهيئة الفلسطينية للرقابة على التأمين.

### المذكرة الإيضاحية :

قامت فلسفة التشريع في فلسطين على إتباع منهج تعريف المصطلحات والكلمات والعبارات المستخدمة في القانون، لأجل بيان مقصد المشرع من النص وتحديد المعنى الذي يرمي إليه، وبذلك يكون التشريع في فلسطين (في معظم قوانينه) قد سلك مسلك التشريعات الانجلوسكسونية التي طبقت على فلسطين إبان الانتداب البريطاني وكذلك فعلت الأوامر العسكرية الصادرة زمن الاحتلال الإسرائيلي.

ورغم الانتقاد الذي وجهه البعض إلى وضع هذه التعاريف إلا أن الواقع العملي أثبت أهمية ذلك عند التطبيق الفعلي لنصوص القانون، لذلك عمدت اللجنة إلى هذا المسلك ووضعت التعاريف للمصطلحات المتكررة والمستخدمه في صياغة المشروع لتأتي في صدر المشروع ولتقرأ معه كوحدة واحدة.

### المركبة الآلية :

عمد النص إلى عدم استخدام كلمة (الميكانيكية) على اعتبار أن هذه الكلمة هي معربة تعريباً لأن أصلها إنجليزية فاستخدم كلمة الآلية (رغم ندرة شيوعها) محافظاً بذلك على تراث اللغة العربية وتمشياً مع ما سلكه المشرع الفلسطيني في قانون المرور رقم (٥) لسنة ٢٠٠٠ حيث عرّف في المادة (١) المركبة بأنها كل وسيلة من وسائل النقل أو الجر أعدت للسير أو الجر على عجلات أو جنزير وتسير بقوة آلية أو جسدية، بينما عرّف المركبة

الآلية بأنها كل مركبة آلية مهما كان نوعها، بمعنى أنه خص هذه المركبة بوجود قوة آلية تدفعها وبالتالي فلا تتصرف دلالة هذا المصطلح إلى المركبة التي تسير بقوة جسدية كالدراجة الهوائية أو العربة التي يجرها حيوان. ذكر النص القوة الذاتية قاصداً بذلك وجود القوة الآلية للمركبة. بحيث يستثنى من هذا التعريف كل مركبة لا توجد بها قوة آلية، وبالإضافة إلى القوة الآلية لا بد من أن تسير المركبة على الطريق، فالمصعد الكهربائي (الاسانسير) لا يعد مركبة آلية لأنه لا يسير على الطريق بينما يعتبر معدة هندسية، أما السلم الكهربائي فيعتبر مركبة آلية سواء كان هذا السلم يسير على طريق مستقيمة (كما في المطارات) أو صعوداً ونزولاً كما في محطات القطار سواء كانت تحت سطح الأرض أم فوقها.

يذكر في هذا السياق أن المشروع خالف الأمر رقم ٥٤٤ الذي كان يستثنى السلم الكهربائي والكرسي بعجلات بنص صريح، أما المشروع فلم يأخذ إلا باستثناء الكرسي بعجلات سواء كان يسير بقوة آلية أم بقوة يدوية، وتكمن حكمة المخالفة للأمر المذكور في كون الكرسي بعجلات غير مخصصة غايته لنقل الركاب رغم أنه يسير على الطريق، أما السلم الكهربائي فهو يسير على الطريق ومخصص لنقل الركاب من مكان إلى آخر.

في ضوء هذا التعريف فإن دلالة المركبة الآلية تتصرف إلى جميع المركبات (مع الاستثناء الصريح) لتشمل السيارات والشاحنات والحافلات والقطارات والساندة (المعدة حسب تصميمها لإسناد وجر مستندة) والمستندة (وهي المقطورة المبنية بشكل يستند فيها قسمها الأمامي على الساندة) والمقطورة

(وهي مركبة بدون محرك ولها ترخيص خاص، صممت وصنعت لكي تقطرها أو تجرها مركبة آلية).

ولا تشمل دلالة هذا التعريف إلى الماكينة المتقلة (وهي المركبة الآلية المعدة حسب تصميمها لتنفيذ أعمال وغير مخصصة للجر) مثل الآلات المستخدمة في رصف الشوارع، إلا إذا كانت هذه الماكينة (حين وقوع الحادث) تسير على الطريق، وكذلك الماكينة المتقلة والجرار إذ طالما إنها في موقع العمل تعتبر معدة هندسية يتوجب نقلها من مكانها إلى مكان العمل وتحميلها على شاحنة، أما لو انتقلت وسارت على الطريق بقوتها الآلية فتصبح مركبة آلية تخضع لأحكام هذا المشروع، كل ذلك تحت طائلة المسؤولية كما هو مبين في النصوص اللاحقة.

تضمن النص شرط الترخيص للمركبة من الجهة المختصة (وهي سلطة الترخيص) حيث نصت المادة (٢) من قانون المرور (لا يجوز تسيير أية مركبة على الطريق إلا بعد تسجيلها لدى سلطة الترخيص والحصول على رخصة بتسييرها).

يذكر في هذا السياق أن قانون تأمين المركبات الميكانيكية رقم (٨) لسنة ١٩٤٧ عرّف في المادة (٢) المركبة الميكانيكية (مركبة - سواء أكانت أم لم تكن منشأة لنقل أي حمل خلاف السلع التالية وهي الماء والوقود والجماعات وأي جهاز يستعمل للدفع أو الأدوات أو الأجهزة، وتتساق بواسطة القوة الميكانيكية مهما كان نوعها، وتشمل كل دراجة نارية بعربة جانبية أو قطيرة أو بدونها أو دراجة نارية ذات ثلاث عجلات أو دراجة بعجلتين أو ثلاث

عجلات يساعدها على السير محرك، ولكنها لا تشمل أية مركبة ميكانيكية أخرى).

### رخصة المركبة :

بعد تسجيل المركبة في ملف خاص بها لدى سلطة الترخيص، وبعد تشخيص المركبة من جميع النواحي الفنية والآلية، كالوزن والقوة والاستخدام واللون ورقم الموتور ورقم الشاصي والعجلات وعدد الركاب ونوعها وسنة انتاجها وموديلها ومالكها (وعدد المالكين السابقين إن وجدوا) وغيرها من البيانات المعتمدة في سلطة الترخيص، بعد ذلك كله تمنح سلطة الترخيص رخصة المركبة تفيد بصلاحيّة المركبة للسير على الطريق لمدة محددة فيها، وهذه المدة لا تزيد على سنة باستثناء مركبات العمل والجرار والدراجة العادية بمحرك مساعد حيث تكون مدة الترخيص لا تزيد على سنتين (مادة ٤ من قانون المرور) ويجري ترخيص هذه المركبات والمعدات من قبل قسم خاص في وزارة المواصلات على اعتبار أنها معدات هندسية.

يشار في هذا السياق أن المادة (٣) من قانون المرور وضعت الشروط الواجب توفرها لتسيير المركبة على الطريق وهذه الشروط هي :

١. أن تكون مطابقة للمواصفات والمقاييس الفلسطينية.
٢. أن تكون مستوفاة لشروط الأمن والمتانة.
٣. أن يتم تسجيلها لدى سلطة الترخيص وأن يخصص لها رقم.
٤. أن تكون المركبة مستوفية لشروط الفحص الفني الذي تحدده سلطة الترخيص.
٥. أن تكون المركبة مؤمنة طبقا لما هو وارد في هذا القانون.



٦. أن يتم سداد رسوم التسجيل والفحص والترخيص المقررة بموجب هذا القانون.

### رخصة القيادة :

بعد اجتياز الشخص للامتحانات المقررة لمنح رخصة القيادة يصبح هذا الشخص (بعد نجاحه) مجازا لقيادة نوع أو أنواع معينة من المركبات، وقد حددت المادة (٢٨) من قانون المرور الشروط الواجب توافرها في طالب الحصول على رخصة قيادة مركبة آلية وهذه الشروط هي :

١. أن يكون قد أتم ستة عشر سنة ميلادية عند تقديم الطلب الأول مرة، وتحدد اللائحة السن المقررة لكل درجة من درجات الرخص.

٢. أن يكون لائقا صحيا للقيادة من حيث سلامة البنية والنظر والسمع.

٣. أن يجتاز الاختبارات النظرية والعملية في قيادة المركبات التي تقرها سلطة الترخيص.

يذكر في هذا السياق أن الشخص المجاز لو حكم عليه بسحب رخصة قيادته، فإنه ممنوع قانونا من قيادة أية مركبة خلال فترة المنع فيصبح هو وغير المجاز سواء بسواء ما لم يكن السحب مشمولا بوقف التنفيذ حيث تكون العقوبة حينئذ عقوبة تهديدية لا تمنعه من قيادة المركبة.

### المركبة الثقيلة والمركبة الخفيفة :

تشتمل رخصة المركبة على بند يحدد وزن المركبة صافيا (بدون ما تحمله من بضاعة أو أشخاص) وقد ميز المشروع في هذه المسألة بين المركبة التي يزيد وزنها على أربعة آلاف كيلوجرام وأطلق عليها المركبة الثقيلة، أما المركبة الخفيفة فهي التي يقل وزنها عن أربعة آلاف كيلوجرام.

تناولت المادة (١) من قانون المرور نوعين من الوزن، الوزن الإجمالي وهو وزن المركبة مضافا إليه وزن حمولتها، والوزن الفارغ وهو وزن المركبة فارغة مضافا إليه وزن جميع ملحقات المركبة من الوقود والماء والزيت. يتأثر وزن المركبة بالتأمين عليها من حيث درجة جسامته الخطر المحتمل وقوعه جراء استعمالها، حيث تكون درجة الخطر وجسامته أكبر في المركبة الثقيلة من المركبة الخفيفة لذلك يكون قسط التأمين أكبر من القسط المحدد للمركبة الخفيفة.

#### استعمال المركبة :

يشمل استعمال المركبة كل حركة أو علاقة يكون للمركبة أثر أو تأثير في وقوع أو التسبب في وقوع حادث طرق، وقد وصف النص على سبيل المثال لا الحصر المقصد من هذا الاستعمال وهو السفر ليشمل قيادتها أثناء سيرها أو ركوبها أو النزول منها أثناء توقفها أو دفعها أو جرها، وفي حالة إصابتها بأي عطل فني، كما يشمل ذلك معالجتها كتغيير العجلات أو إصلاحها على الطريق لخلل فني أصابها، سواء أكان ذلك من قبل سائقها أو من قبل أي شخص آخر خارج نطاق عمله.

المقصود بخارج نطاق عمله هو كون هذا الشخص لا يقوم بعملية الإصلاح لقاء أجر وإنما هو متطوع، إذ لو كان لقاء أجر فيكون أثناء عمله واجب عليه ألا يقوم بعملية الإصلاح إلا في مكان العمل المخصص لذلك قانونا (الكراج) والغاية من ذلك منع إصلاح المركبة على الطرق تقاديا لوقوع حادث لما تحمله عملية الإصلاح من خطر قد يلحق بالمركبة ذاتها أو المركبات الأخرى ويتسبب ذلك في إلحاق ضرر.

من باب التفصيل والتوصيف لمثل هذه الحالات أضاف النص حالات تدرج المركبة أو سقوطها أو انفصال أو سقوط أي جزء منها أو من حمولتها أثناء سفرها.

وعلى الرغم من هذا التوسع في سرد حالات الاستعمال توصيفا، إلا أن النص استثنى صراحة حالتين فقط لا تكون المركبة في حالة استعمال إذا توفرت إحدهما، وهاتين الحالتين هما:

١. تحميل أو تنزيل البضائع أو المواد من المركبة أثناء وقوفها. وحكمة ذلك تكمن في أن المركبة في هذه الحالة لا تعد مركبة آلية وإنما معدة هندسية مثال ذلك مضخة الباطون عند ضخ (تفريغ) حمولتها أو تعبئتها، كذلك الحال بالنسبة لناقلة النفايات والشاحنات التي تكون واقفة وتقوم خلال توقفها بتحميل أو تنزيل حمولتها.

٢. المركبة التي تحولت إلى معدة هندسية في موقع العمل. مثال ذلك الرافعة أو التراكتور أو الجرافة، فهي على الطريق خارج موقع العمل تكون مركبة آلية، وإما إذا كانت في موقع العمل فهي تكون معدة هندسية ويكون لها تأمين خاص يختلف عن تأمين المركبات، ولا يمنع ذلك من أن يكون لها أكثر من تأمين، تأمين يغطيها حالة كونها مركبة آلية، وتأمين آخر يغطيها حالة كونها معدة هندسية.

يضاف إلى ذلك حالة كون المركبة أثناء وقوفها في مكان عام واستخدمت طاقتها الميكانيكية أو الكهربائية في عمل يخرجها عن كونها مركبة آلية مخصصة للغرض المحدد لها في رخصتها كما في حالة الأعراس أو المآتم حيث تستخدم المركبة في أغراض تخرج عن كونها مركبة آلية.

المادة (١) من قانون المرور عرُفت الوقوف بأنه وجود المركبة في مكان ما لفترة محددة أو غير محددة وليس لغرض نقل الركاب أو إنزالهم أو تحميل شحنة أو تفريغها الفوري.

#### صاحب المركبة :

طبقا للقواعد العامة فإن المركبة الآلية باعتبارها منقول تخضع ملكيتها لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ما لم يثبت العكس، لكن النص أعطى الأولوية في الملكية للتسجيل العيني باعتباره الأصل بما لا يمنع من إعطاء الحائز القانوني صفة المالك. والحيازة القانونية تشترط توفر نية التملك أو نية الاستعمال بإذن و/ أو علم و/ أو تفويض المالك المسجل.

في ضوء ذلك فإن من يستعمل مركبة آلية آلت إليه بطريق غير مشروع لا يكون حائزا قانونيا لها، ولا تتصرف دلالة هذا التعريف عليه، بل يخضع لأحكام أخرى تتعكس على استعمال المركبة والحماية التي أسبغها المشرع في النصوص الخاصة بذلك.

القانون رقم (٨) لسنة ١٩٤٧ (تأمين المركبات الميكانيكية) عرّف صاحب المركبة بأنه صاحب المركبة بالنسبة لمركبة هي موضوع اتفاق إجازة أو اتفاق شراء بطريق الإجازة، الشخص الحائز على المركبة بمقتضى ذلك القانون. أما المشروع فقد أخذ بمبدأ التسجيل ثم الحيازة وأحدهما يغني عن الآخر لغايات هذا المشروع.

#### السائق :

الأصل أن يكون السائق مجازا قانونا بقيادة المركبة طبقا لشروط الرخصة، والسائق قد يكون واحدا أو أكثر، إذ توجد مركبات تحتاج قيادتها لأكثر من

شخص، كما في حالة سيارة تعليم القيادة حيث يكون المدرب والمتدرب يقودان السيارة ولكن المسؤولية الأولى والأخيرة تقع على عاتق المدرب. المادة (٢) من قانون تأمين المركبات الميكانيكية عرّفت السائق بأنه (في الحالة التي يتولى فيها قيادة المركبة الميكانيكية شخص منفرد، ذلك الشخص، كما تشمل أي شخص آخر).

#### المؤمن :

هو كل شخص مجاز بممارسة أعمال التأمين من قبل الهيئة الفلسطينية للرقابة والإشراف على التأمين سواء أكان هذا الشخص وطنياً أم أجنبياً، وهذا الشخص ينصرف إلى شركة التأمين أو وكالة (وكيل) شركة التأمين الأجنبية.

المادة (٢) من قانون تأمين المركبات الميكانيكية عرّفت المؤمن المفوض بالنسبة لبوليصة التأمين أو الضمانة، أية شركة، أو وكيل تأمين، أو جمعية تعاون صرحت لها السلطة في الوقت الذي صدرت فيه بوليصة التأمين أو الوقت الذي أعطيت فيه الضمانة بتعاطي أشغال التأمين على المركبات الميكانيكية في فلسطين.

#### الوثيقة :

هي ما يطلق عليه في العرف الدارج بالبوليصة (وهي كلمة معربة من الإنجليزية Policy) وهي عقد التأمين الذي يصدر بناء على طلب التأمين الذي يطلبه المؤمن له من المؤمن، وتشمل الوثيقة الملاحق الخاصة بها والتي من المفروض أن يكون متفقاً عليها بين الطرفين، وتشتمل الوثيقة على البيانات

اللازمة لتشخيص المركبة والمؤمن مع القيود التي يفرضها المؤمن وحده التأمين ونوعه والقسط المدفوع أو الواجب دفعه.  
قانون تأمين المركبات الميكانيكية عرّف بوليصة التأمين بأنها صك التأمين (مادة ٢) أما الأمر ١٤١ لسنة ١٩٦٧ فعرّف البوليصة بأنها العقد الموقع بين حامل رخصة المركبة الميكانيكية أو من يقوم بتشغيلها وبين مؤمن مفوض (مادة ١).

### حادث الطرق :

اعتمد المشروع معيار الضرر الجسماني (الجسدي أو البدني) الذي يلحق بالشخص نتيجة حادث طرق ساهمت المركبة الآلية في وقوعه، بمعنى أنه ولغايات هذا المشروع فإن كل حادث لا ينجم عنه ضرر جسماني لا يخضع لأحكام هذا المشروع، وعلى سبيل التوصيف ذكر النص الحوادث الناجمة عن انفجار واشتعال المركبة أو جزء منها أو عن مادة أخرى من المواد اللازمة لاستعمالها، فالشاحنة التي كانت تنقل مادة مشتعلة كأسطوانة الغاز التي تسقط أو تتدحرج على الطريق أثناء سير المركبة وتتفجر (أو لم تتفجر) وتلحق أضرار بالأشخاص يكون للمصابين من هذا الحادث الحق في نيل التعويض، أما الأضرار المادية الناجمة للممتلكات فتخضع لأحكام وقواعد القانون المدني، لأن المسؤولية هنا لا تكون كاملة ومطلقة كما هو الحال بالنسبة للأضرار الجسمانية حيث أعفى المصاب من إثبات المسؤولية كونها مفترضة.

ولمزيد من التوصيف اللازم في الحياة العملية اعتبر النص الحادث الذي تسهم فيه المركبة وهي واقفة في مكان ممنوع الوقوف فيه، يعتبر أيضا

حادث طرق، ذلك أن وقوعها في مكان ممنوع قد يكون سببا في وقوع أو التسبب في وقوع الحادث. في حين لو كان وقوعها في مكان مسموح الوقوف فيه قانونا فلا يعتبر الحادث حادث طرق. حكمة ذلك تكمن في أن صاحب المركبة قد التزم بتعليمات ونظام المرور فيجب أن لا يجازى أو يتحمل تبعية وقوع حادث الطرق.

ومع ذلك استثنى النص صراحة الحادث الذي ينجم عن استعمال المركبة في غير الغاية المخصصة لها (وهي النقل) فإذا استخدمت القوة الآلية لهذه المركبة لغير الغاية المخصصة لها كأن تستعمل إنارتها أو موتورها في تشغيل مركبة أخرى أو حفل أو اجتماع عام أو استخدمت في جر مركبة أخرى وهي غير مرخصة لذلك قانونا، ونتج عن هذا الاستعمال حادث أدى إلى ضرر جسماني فلا يعد هذا حادث طرق.

كذلك استثنى النص من يستعمل المركبة في ارتكاب جريمة بحيث تكون المركبة أداة جرمية أو يتسبب سائقها عمدا في وقوع الحادث، هنا لا يعتبر الحادث حادث طرق بالنسبة للمجني عليه والطرف الثالث (الغير) إذ يستطيعون مطالبة السائق بالتعويض طبقا لأحكام القانون المدني.

#### المصاب :

هو الشخص الطبيعي الذي لحقه ضرر جسماني بسبب حادث طرق، ولغايات هذا النص يعتبر الوارث مصابا متى كانت وفاة المورث نتيجة حادث طرق. وتقدير هذا الربط (بين الوفاة والحادث) يعود لنواحي فنية طبية، وهنا نشور الإشكالية حول مسلك القضاء في فلسطين هل يأخذ بنظرية تعدد الأسباب أم السبب المباشر؟ باستقراء أحكام المحاكم العليا يمكن القول أنه يسير في ركب

نظرية تعدد الأسباب وليس السبب المباشر. وبالتالي ليس بشرط أن يكون الحادث هو السبب الوحيد الذي أدى إلى الوفاة بل يكفي أن يكون قد ساهم في حدوثها.

#### المعالون :

هم زوج (ويشمل الزوجة) وأبوي وأولاد المتوفى بسبب حادث الطرق، ويفترض أنهم أو بعضهم كان معالا من قبل المتوفى حتى وفاته. معيار الإعالة مسألة بينات تخضع لتقدير المحكمة أو اتفاق الخصوم. تجدر الإشارة إلى أن النص لم يذكر سن الأولاد إذ قد يكون الولد قد بلغ سن الرشد ولكنه معال من والده فيعتبر في هذه الحالة معالا لغايات النصوص اللاحقة.

#### الهيئة :

هي الهيئة الفلسطينية للرقابة والإشراف على التأمين، وقد وضع لها مشروع قانون خاص تناول كافة الأمور المتعلقة بالتأمين في فلسطين.

#### الصندوق :

هو الهيئة الحكومية التي نشأت بموجب أحكام القانون رقم (٩٥) لسنة ١٩٩٥ الذي حدد اختصاصاته ومسؤولياته في مجال أعمال نصوص هذا القانون. نص المشروع على الحالات التي يسأل فيها الصندوق عن تعويض المصاب، وعند احتساب حقوق المصاب لا فرق بينه وبين شركة التأمين ، ولضمان حقوق المصاب جعل المشروع وزارة المالية ضامنة للصندوق للوفاء بالتزاماته.



## مادة (٢)

لا يجوز لأي شخص أن يستعمل مركبة آلية، أو أن يسمح لأي شخص آخر باستعمالها أو أن يتسبب في ذلك إلا إذا كانت للمركبة وثيقة تأمين نافذة المفعول متفقة وأحكام هذا القانون.

### المذكرة الإيضاحية :

دلالة هذا النص تتصرف إلى الحالات الآتية :

١. استعمال المركبة من نفس الشخص.
٢. السماح لشخص آخر باستعمال المركبة.
٣. التسبب في استعمال المركبة من شخص آخر، يستوي في هذا التسبب أن يكون بقصد أم بدونه كأن يهمل صاحب المركبة في المكان الذي يجب فيه حفظ مفاتيح المركبة فيقوم شخص آخر بأخذ المفاتيح ويستعمل المركبة، أو أن يترك المركبة في حالة تشغيل فيأتي شخص آخر ويقودها، في هاتين الحالتين يكون الشخص قد تسبب في استعمال المركبة من قبل شخص آخر بدون إذنه.

المادة (٧٣) من قانون المرور نصت (لا يجوز قيادة أو السماح بقيادة مركبة آلية دون وثيقة تأمين سارية المفعول من قبل شركة مسجلة في فلسطين تؤمن صاحب المركبة أو قائدها أو الغير في تغطية أية تعويضات عن أضرار جسمانية ناتجة عن حادث طرق) لم يتناول هذا النص حالي السماح أو التسبب في قيادة المركبة الآلية، ويعود الخلاف المترتب على مخالفتها من نظرة جزائية، بينما قانون التأمين الإلزامي يتناول الأحكام المدنية والحقوق المترتبة للمصابين جراء استعمال المركبة، وليس أدل على ذلك من استعمال

قانون المرور لحالة الفصل بين التأمين على صاحب المركبة أو قائدها أو الغير بينما المادة (٣) من هذا المشروع استعملت واو العطف بين هذه الحالات.

### مادة (٣)

تكون وثيقة التأمين متفقة وأحكام هذا القانون إذا صدرت من مؤمن أجاز له العمل من قبل الهيئة الفلسطينية للرقابة على التأمين، وتغطي أي ضرر جسماني ناتج عن حادث طرق لحق بالمذكورين أدناه :

١. صاحب المركبة وسائقها تجاه أي التزام يترتب عليهما لأي شخص يكون داخل المركبة أو خارجها.

٢. صاحب المركبة الذي يقودها أو من يقودها بإذن منه شأنه شأن أي مصاب آخر.

### المذكرة الإيضاحية :

إعمالاً لأحكام المادة (٢) من هذا المشروع اشترط هذا النص في وثيقة التأمين ما يأتي :

١. أن تكون صادرة من مؤمن أجاز له العمل من قبل الهيئة الفلسطينية للرقابة والإشراف على التأمين، والعبرة هنا هي بتاريخ صدور الوثيقة يكون المؤمن مجاز، فإن حصل أي قيد على هذه الإجازة بعد تاريخ صدور الوثيقة فلا يسري هذا القيد على الوثيقة وتظل صحيحة نافذة منتجة لآثارها.

٢. أن تغطي أي ضرر جسماني ناتج عن حادث طرق أصاب صاحب المركبة وسائقها تجاه أي التزام (والمقصود هنا بالالتزام هو التعويض)

يترتب عليهما (لأنهما مسؤولان سوية مع المؤمن عن تعويض الضرر الذي أصاب الغير) لأي شخص يكون داخل المركبة أو خارجها، وهذا الشخص هو الغير (الطرف الثالث) الذي ليس له علاقة بوثيقة التأمين كعقد مبرم بين طرفيه ولكنه مستفيد بحكم القانون.

وتمتد التغطية لتشمل أيضا من يقود المركبة بإذن من صاحبها بمعنى أن صاحب المركبة الذي كان يقودها وقت الحادث أو السائق الذي كان يقودها بإذن منه يستحقه تعويضا عن الأضرار الجسمانية التي أصابت أي منهما تماما كالتعويض الذي يستحق أي مصاب آخر من الغير سواء كان هذا الغير من الركاب داخل المركبة أم خارجها.

بناء عليه إن لم تكن الوثيقة تغطي هذه الأضرار فلا تكون متفقة وأحكام هذا القانون. تكمن حكمة النص في إيجاد حماية أو تغطية تأمينية لجميع المصابين بضرر جسماني من حادث الطرق.

#### مادة (٤)

لا يجوز أن تقل مدة التأمين في الوثيقة عن مدة سريان رخصة المركبة.

#### المذكرة الإيضاحية :

تكمن الحكمة من الربط (في المدة) بين وثيقة التأمين وبين رخصة المركبة في أن المؤمن ما كان ليصدر الوثيقة لولا أنه اطمأن إلى صلاحية هذه المركبة (من خلال رخصتها) للسير على الطريق لذا أن كانت المركبة غير مرخصة أو انتهى سريان رخصتها يمتنع على المؤمن إصدار الوثيقة.

يلاحظ أن النص استخدم كلمة (تقل) بمعنى أن المؤمن يستطيع أن يصدر وثيقة تزيد مدتها على مدة ترخيص المركبة لأن الحظر هنا انصرف إلى المدة الأقل، فإن كانت مدة الرخصة هي سنة كاملة عند إجراء التأمين فلا يجوز للمؤمن إصدار وثيقة تأمين بمدة أقل من سنة، وذلك تفادياً للتحايل حيث كثيراً ما يلجأ صاحب المركبة إلى إجراء التأمين لمدة ثلاثة أو ستة أشهر من أصل مدة الترخيص تفادياً لدفع قسط التأمين عن سنة كاملة، هنا تكون المركبة قد سارت على الطريق (بعد انتهاء مدة التأمين) دون أن يكون لها تغطية تأمينية.

يأتي هذا النص أيضاً لمنع شركات التأمين من إصدار وثائق تكون مدتها أقل من مدة رخصة المركبة، ومنعاً للمنافسة التي قد تنشأ بين المؤمنين بحيث يكون المواطن هو ضحية هذه المنافسة.

يذكر أن المادة (٤) من قانون المرور نصت على (تسري رخصة تسيير جميع المركبات لمدة لا تزيد على سنة ميلادية، باستثناء مركبات العمل والجرار والدراجة العادية بمحرك مساعد، وتعطى هذه الأنواع رخصة لا تزيد على سنتين) بمعنى أن المدة القصوى لسريان رخصة المركبة هي سنة كاملة باستثناء ما ذكره النص باعتبارها معدات هندسية وليست مركبات ميكانيكية (آلية).

#### مادة (٥)

لا يجوز للمؤمن أو للمؤمن له إلغاء وثيقة التأمين أو وقف سريانها ما دامت رخصة المركبة سارية إلا في إحدى الحالتين الآتيتين :

١. نقل ملكية المركبة وفقاً لأحكام قانون المرور.

٢. إحضار شهادة من سلطة الترخيص تفيد إلغاء رخصة المركبة

أو وقف سريانها.

المذكرة الإيضاحية :

لا مقابل لهذا النص في القوانين والأوامر السابقة، وقد رأت لجنة إعداد المشروع وضعه منعا للتحايل الذي قد ينشأ فيما بين المؤمن والمؤمن له، وقيدا على أي منهما، ذلك أن سلطة الترخيص لن تمنح رخصة المركبة إلا إن كان لها وثيقة تأمين سارية المفعول حين الترخيص، فخشية من أن تصبح الوثيقة وسيلة للترخيص منع النص إلغاء أو وقف سريان الوثيقة إلا ضمن حالتين :

الأولى : نقل ملكية المركبة وفقا لأحكام قانون المرور وبالرجوع إلى المادة (١٧) من ذلك القانون فقد نصت على:

(على مالك المركبة في حالة بيعها أو إجراء أي تصرف بنقل ملكيتها للغير أن يبلغ ذلك كتابة إلى سلطة الترخيص خلال خمسة عشر يوما من تاريخ البيع أو التصرف الناقل للملكية مبينا اسم المالك الجديد وعنوانه، وتستمر مسؤولية المالك الأصلي فيما يختص بتنفيذ أحكام هذا القانون إلى أن يتم نقل ملكيتها). هذا الالتزام الواقع على البائع أو المالك المسجل للمركبة، أما الالتزام الواقع على عاتق المشتري فقد تناولته المادة (١٨) حيث ألزمت كل شخص أصبح مالكا لأية مركبة بأية طريقة من طرق نقل الملكية أن يتقدم بطلب إلى سلطة الترخيص المختصة لإتمام إجراءات نقل الملكية خلال مدة أقصاها ثلاثون يوما.

هنا فرق النص بين البائع والمشتري في مسألة المدة الواجب على كل منهما إبلاغ سلطة الترخيص فأعطى البائع فقط خمسة عشر يوما بينما أعطى المشتري ثلاثون يوما، أما ورثة المالك المسجل للمركبة فقد أعطاهم ستون يوما سواء كان المالك متوفى أم مفقودا (مادة ١٩)

يتضح من ذلك أن هذا النص أخذ بالتسجيل العيني للمركبة، لأن الأصل أن يكون حائز المركبة مالكا مسجلا لها فلا تكفي القاعدة بأن الحيازة في المنقول سند الملكية بل يجب التسجيل بالإضافة إلى الحيازة.

الثانية : أعطت صاحب المركبة الحق في وقف سريان الوثيقة متى أحضر شهادة تفيد إلغاء رخصة المركبة (كأن تكون المركبة قد أصبحت هالكة) أو وقف سريانها (كأن يضطر المالك للسفر مدة طويلة خارج البلاد ولا يرغب في استعمال المركبة من الغير)، وسلطة الترخيص لن تعط هذه الشهادة إلا بعد أن تطمئن إلى جدية طلب المالك.

تجدر الإشارة إلى أن هذا النص يأتي قيادا على حرية التعاقد والاتفاق على الشروط التي يجوز للأشخاص الاتفاق عليها، وبالتالي لا يجوز للطرفين الاتفاق على ما يخالف هذا القيد في وثيقة التأمين حين إبرامها.

#### مادة (٦)

لا يجوز للمؤمن أن يضع في وثيقة التأمين أي شرط يقيد استعمال المركبة من حيث :

١. عمر الأشخاص الذين يقودون المركبة.
٢. حالة المركبة فيما عدا المركبة التي انتهت رخصتها مدة تزيد على تسعين يوما.

٣. عدد الأشخاص الذين تقلهم المركبة الخصوصية فقط.
٤. الأوقات والمناطق التي تستعمل فيها المركبة.
٥. وسم المركبة بعلامات مميزة فيما عدا العلامات الواجب وسمها بموجب القانون.

#### المذكرة الإيضاحية :

رأت لجنة الصياغة الأخذ بما نصت عليه المادة (١٢) من قانون تأمين المركبات الميكانيكية رقم (٨) لسنة ١٩٤٧ بعد إجراء تهذيب في الصياغة وشطب بعض الحالات التي تناولها النص حيث كانت المادة (١٢) منه تتحدث عن ثماني حالات تشكل قيودا على نطاق الوثيقة فأخذت اللجنة بخمس حالات فقط ولم تأخذ بالحالات الثلاثة المذكورة في النص وهي:

- أ. وزن حمولة المركبة وماهية السلع التي تحملها. (فقرة د)
- ب. وزن حمولة المركبة أو ماهية السلع التي تحملها. (فقرة و)
- ج. نقل أي جهاز خاص في المركبة. (فقرة ز)

كما أجرت اللجنة أكثر من تعديل على باقي الفقرات التي في النص السابق كما يتضح في السياق التالي. تكمن حكمة هذا النص في فرض قيود على المؤمن لصالح المؤمن له و/أو الغير، لأن عقد التأمين على المركبات الآلية يعتبر من عقود الإذعان التي لا يملك فيها المؤمن له إلا أن يستجيب لطلبات المؤمن فيما يتعلق بتحمل الالتزامات، ولما كان التأمين على المركبة هو إلزامي بنص القانون، كان لا بد للمشرع أن يتدخل لحماية الطرف المدعّن.

١. عمر الأشخاص : تطابق إلى حد ما الفقرة (أ) من المادة (١٢) التي كانت تضيف (أو حالتهم الجسمانية أو العقلية) إلا أن اللجنة رأت شطب

هذه العبارة استنادا إلى أنه لا يعقل أن يكون السائق مصابا بمرض عقلي أو جسماني يحول دون الاطمئنان إلى قدرته لقيادة المركبة ضمن إطار حرص الشخص العادي، وللمؤمن الحق في أن يشترط عدم تعرض المؤمن له لمرض عقلي أو جسماني خلال سريان الوثيقة، لأن الإصابة بهذا المرض تزيد من احتمالات الخطر مما يرتب للمؤمن الحق في زيادة القسط أو رفض إجراء التأمين أو وقف سريانها كما أن الإصابة بهذا المرض تعطي سلطة الترخيص صلاحية سحب رخصة القيادة أو تقييدها عملا بأحكام المادة (٢٨) ففقرة (٢) من قانون المرور التي اشترطت أن يكون السائق لائقا صحيا للقيادة من حيث سلامة البنية والنظر والسمع.

على الرغم من أن صدر هذا النص أمر بصريح القول (لا يجوز) إلا أن شركات التأمين تضع في وثيقة التأمين ضمن الشروط الخاصة غير المطبوعة في الوثيقة الأساسية ما يفيد بشرط أن لا يقل عمر السائق عن ٢١ سنة، إلا أن القضاء الفلسطيني في العديد من الأحكام قرر أن هذا الشرط غير قانوني وبالتالي يبقى التزام المؤمن بالتعويض قائما، وفي هذا السياق تجدر الإشارة إلى التفرقة بين ما إذا كان المصاب هو نفس السائق وبين ما إذا كان هذا المصاب من الغير. ففي الحالة الأولى يكون السائق قد خالف شرطا ارتضاه مع المؤمن وكان لزاما عليه أن يحترمه لأن إلزامية النص هنا غير متعلقة بالنظام العام وبالتالي يجوز الاتفاق على مخالفته أما في الحالة الثانية فإن هذا الشرط يسري في حق المؤمن الذي



عليه أن يدفع التعويض للغير وللمؤمن حق الرجوع على السائق بما دفعه للغير.

٢. حالة المركبة : النص السابق كان على إطلاقه، أما نص المشروع فقد أضاف استثناء يتعلق بالمركبة التي انتهت رخصتها مدة تزيد على تسعين يوماً، حكمة ذلك تكمن في أن صاحب المركبة واجب عليه قانوناً أن يجدد رخصة مركبته عملاً بأحكام المادة (١٣) من قانون المرور (لا يجوز تسيير أية مركبة على الطريق انتهت مدة صلاحية سيرها المحددة في رخصتها إلا بعد تجديدها طبقاً لما ورد في هذا القانون).

إن مدة التسعين يوماً التي منحها النص لصاحب المركبة هي مدة كافية لأن يقوم صاحب المركبة بتجديد رخصة مركبته، أما إن مضت هذه المدة بدون تجديد الرخصة فإن المؤمن له يتحمل مسؤولية أي حادث طرق يقع بعد انتهاء هذه المدة بدون تجديد رخصة مركبته.

إن هذا القيد يشكل تطوراً نوعياً في الالتزامات المفروضة على صاحب المركبة (المؤمن له) ومن شأن التقيد بهذا النص تخفيض عدد حوادث الطرق التي يمكن تفادي بعضها إذا كانت المركبة صالحة للسير على الطريق، وهذه الصلاحية لا تأتي إلا عبر الفحوصات التي تجريها سلطة الترخيص على المركبة عند ترخيصها.

٣. عدد الأشخاص الذين تقلهم المركبة : فرق النص بين المركبة الخصوصية وبين المركبة العمومية وهذه التفرقة تجد لها أساساً من الواقع الفلسطيني إذ أن متوسط عدد أفراد العائلة الفلسطينية يزيد على أربعة أشخاص تقريباً في حين أن حمولة المركبة الخصوصية لا تزيد

على هذا العدد، ولا يعقل أن تمتلك الأسرة أكثر من مركبة لأغراضها الخاصة، هذا النص لا يسري على المركبات العمومية (الأجرة) التي يجب أن تتقيد بعدد الركاب المسموح بهم طبقاً للرخصة، يضاف إلى ذلك أن حجم الخطر في المركبات العمومية يزيد عنه في المركبات الخصوصية لأن ساعات السفر في المركبات العمومية أكثر من ساعات السفر في المركبة الخصوصية.

في ضوء ذلك لا يجوز للمؤمن أن يضع في وثيقة التأمين أي شرط يقيد استعمال المركبة الخصوصية بالعدد المذكور في رخصة المركبة الخصوصية فقط، ولا يترتب على مخالفة هذا القيد أي أثر بالنسبة لمسؤولية المؤمن نحو المصابين فيما لو وقع حادث طرق أدى إلى إصابة الركاب أو الغير رغم أن مخالفة هذا القيد يشكل مخالفة مرورية استناداً لنص المادة (٩٨) فقرة (٨) من قانون المرور.

٤. الأوقات والمناطق التي تستعمل فيها المركبة : يطابق هذا القيد نص الفقرة (هـ) من المادة (١٢) من قانون تأمين المركبات الميكانيكية لسنة ١٩٤٧، وقد جاء بشموليته ليمنع المؤمن من وضع هذا القيد في الوثيقة ولا يترتب على مخالفة هذا القيد أي أثر بشأن التزام المؤمن بمعنى أن مسؤوليته تظل قائمة حتى لو وضع هذا القيد في الوثيقة وخالفه سائق المركبة (المؤمن له) فإن كان حادث الطرق قد وقع في منطقة ممنوع الدخول فيها أو خلال ساعات منع التجوال تظل مسؤولية المؤمن قائمة بحكم النص.

٥. وسم المركبات بعلامات مميزة فيما عدا العلامات الواجب وسمها

بموجب القانون:

نص الفقرة (ح) من المادة (١٢) من القانون السابق كان يقضي ب (وسم المركبة بوسائل مميزة غير الوسائل المميزة المترتب وسمها بها بمقتضى هذا القانون أو قانون النقل على الطرق).

المقصود بالعلامات الواجب وسمها بموجب القانون، تشمل العلامات التي تستعمل لتشخيص عمل المركبة لأغراض خاصة مثل سيارات الإسعاف والإطفائية وسيارات الأمن التي تستخدم أجهزة التنبيه الصوتية والضوئية. هذه العلامات المميزة لا يجوز للغير استعمالها لأنها تعطي الحق لقائدها عند الضرورة عدم التقيد بقواعد المرور وإشاراته شريطة اتخاذ وسائل الحيلة والحذر وعدم تعريض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر (مادة ٦٦ من قانون المرور).

#### مادة (٧)

إذا قام المؤمن له أو المالك ببيع المركبة فيجب عليه تسليم أصل الوثيقة وإبلاغ المؤمن كتابة خلال ثلاثين يوما من تاريخ البيع.

المذكرة الإيضاحية:

هذا النص مستحدث إذ لم يكن في القانون السابق ما يتضمن مثل هذا الحكم. حكمة هذا النص تنبع من الارتباط القائم بين ملكية المركبة (من خلال رخصتها) وبين وثيقة التأمين، وضمانا لإلزام البائع لمركبته بإبلاغ المؤمن بهذا البيع فقد أوجب عليه النص إبلاغ المؤمن بهذا البيع وتسليم أصل الوثيقة (إن كانت ما زالت سارية المفعول) معطيا إياه مهلة ثلاثين يوما تبدأ من

تاريخ البيع، وخلال هذه المدة تظل الوثيقة سارية المفعول منتجة لكافة آثارها القانونية حتى لو كانت المركبة بحوزة المشتري، أما إذا انقضت هذه المدة ولم يبلغ البائع المؤمن ولم يسلم أصل الوثيقة حينها تسري أحكام المادة (٨) من هذا المشروع.

تجدر الإشارة إلى أن وثيقة التأمين (على المستوى الواقعي) أصبحت سلعة تتداول مع المركبة عند بيعها، ولمنع هذه الظاهرة جاء هذا النص لأن المؤمن قد يرفض لسبب ما إجراء التأمين للمشتري الجديد وهذا حق طبيعي له خاصة إذا كان رصيده الجنائي حافل بالجنگ والمخالفات المرورية. يذكر هنا إلى أن فلسطين لم تشهد بعد مجمع للتأمين الإلزامي بحيث لا يستطيع هذا المجمع رفض إجراء التأمين لأي شخص حتى لو كان ماضيه حافل بالجنگ والمخالفات المرورية.

#### مادة (٨)

١. إذا ثبت أن المؤمن له أو المالك الجديد قد خالف أحكام المادة السابعة من هذا القانون وأصيب أي منهما بضرر جسماني ناجم عن حادث طرق وقع للمركبة خلال المدة المنصوص عليها في تلك المادة فيعفى المؤمن من المسؤولية عن تعويضه.
٢. في كل الأحوال يبقى حق المصاب من الغير قائما نحو المؤمن خلال المدة المذكورة في المادة (٧) من هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية :

هذا النص مستحدث لم يرد في القانون السابق، وتكمن حكمته في ترتيب الأثر على مخالفة المؤمن له (البائع) أو المالك الجديد (المشتري) لأحكام

المادة السابقة فنص على حرمان أي منهما من نيل التعويض المترتب على المؤمن جراء حادث طرق وقع بعد مضي الثلاثين يوما من تاريخ البيع، وبالتالي يعفى المؤمن من دفع التعويض المستحق لأي منهما. وحماية للغير من نيل التعويض فقد أوجبت الفقرة (٢) بقاء حق هذا الغير (الذي هو ليس بالبائع أو المشتري) من نيل التعويض من المؤمن، لأن هذا الغير ليس طرفا في العلاقة التي تناولها النص. وإذا أدى الحادث إلى وفاة البائع أو المشتري أو كليهما وكان وقوع الحادث بعد المدة المنصوص عليها في المادة (٧) فإن الورثة لن يتضرروا من نيل التعويض لأنهم ليسوا طرفا في هذا الالتزام حتى وإن كانوا امتدادا لمورثهم إلا إنهم يعدوا من الغير لغايات هذا النص ويستحقون تعويضا بموجب أحكام هذا القانون.

تجدر الإشارة إلى أن هذا النص يشكل تطورا نوعيا في حفظ التوازن بين الحقوق والالتزامات التي على كل طرف (المؤمن والمؤمن له).

## الباب الثاني

### المسؤولية عن التعويض

#### مادة (٩)

١. يسأل كل من يستعمل مركبة آلية أو يأذن باستعمالها عن تعويض المصاب عن كل ضرر جسماني ناتج عن حادث طرق كان للمركبة دخل فيه.

٢. تكون مسؤولية من يستعمل المركبة أو من يأذن باستعمالها مسؤولية كاملة ومطلقة عن تعويض المصاب بغض النظر عما إذا كان هناك خطأ من جانبه أو من جانب المصاب أم لم يكن.

#### المذكرة الإيضاحية :

خروجاً على القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني بشأن المسؤولية المدنية من حيث إثبات أركانها (الخطأ والضرر وعلاقة السببية)، وانسجاماً مع ما استقر عليه العمل في فلسطين منذ صدور الأمر رقم ٥٤٤ (المعمول به في قطاع غزة والمقابل للأمر رقم ٦٧٧ المعمول به في الضفة الغربية) فقد جسد هذا النص الحكمة المبتغاة وهي أن المصاب يجب أن ينال حقه في التعويض بغض النظر عن ما إذا كان هناك خطأ (ذنب) من جانبه و/أو من جانب السائق المتسبب بحادث الطرق أم لم يكن. المعروف أنه قبل صدور الأمر ٥٤٤ كان على المصاب أن ينتظر حتى إدانة السائق بقرار قضائي كي ينال التعويض مما كان يلحق بالمصاب ضرراً ليس له ذنب فيه. من أجل ذلك قرر النص مسؤولية السائق أو من إذن له باستعمال المركبة مسؤولية كاملة "سواء أدين السائق أم لم يدين" ومطلقة بلا قيود أو حدود طالما أن المركبة كان لها وثيقة تأمين تغطي الحادث لإلزام المؤمن بدفع التعويض، أو لم يكن لها مثل هذا الوثيقة لإلزام الصندوق الفلسطيني بدفع هذا التعويض للغير من المصابين.

إن نظرة النص إلى إعفاء المصاب من إثبات ركن الخطأ هي نظرة موضوعية تتسجم وتجنّب المجتمع طائفة من المواطنين (المعاقين) الذين قد يشكلوا عالة على المجتمع إن لم يكن هناك تأميناً إلزامياً مفروضاً بقوة

القانون على كل من يستعمل أو يأذن باستعمال مركبة آلية. لذلك حسنا فعل المشروع في المحافظة على هذا النظام الذي وجه اجتماعي كما له وجه قانوني.

١. الفقرة الأولى من هذه المادة حملت المسؤولية القانونية على كل من يستعمل المركبة الآلية أو يأذن باستعمالها لتعويض كل مصاب لحقه ضرر جسماني نتج عن حادث طرق كان لمركبته دخل في وقوعه. إن مسألة ما إذا كان للمركبة دخل (تورط Involved) في وقوع الحادث أو التسبب في وقوعه هي مسألة بينات تخضع لتقدير المحكمة، وقد عالجت ذلك المادتان (١١)، (١٢) من هذا المشروع.

٢. الفقرة الثانية تناولت شكل وجوهر هذه المسؤولية بحيث تكون كاملة غير منقوصة ومطلقة غير مقيدة بأي قيد، كل ذلك تحت شرط ألا يكون الحادث متعمدا إذ حينها لا نكون أمام حادث طرق وإنما أما جريمة (جناية) تخضع لأحكام القوانين الخاصة بها.

تجدر الإشارة إلى أن هذه المسؤولية الكاملة والمطلقة لا تمتد إلى نطاق وثيقة التأمين أو شركة التأمين التي أصدرتها لأن المسؤولية المترتبة على الشركة هي مسؤولية تعاقدية ناشئة و مبينة على وثيقة التأمين وما تضمنته من شروط وقيود، فإذا خالف المؤمن له هذه الشروط أو القيود يتحمل هو مسؤولية التعويض بنص القانون.

#### مادة (١٠)

يسأل المؤمن والمؤمن له أو الصندوق (حسب مقتضيات الحال) عن تعويض المصاب الذي لحقه ضرر جسماني نتيجة حادث الطرق.

### المذكرة الإيضاحية:

حتى يكون المصاب في مأمن من نيل حقه في التعويض جاء هذا النص ليفترض حالة التضامن في المسؤولية بين المؤمن والمؤمن له أو بين السائق والصندوق.

المؤمن له سواء كان السائق أم صاحب المركبة يشكل رابطة السببية بين المصاب (الذي من الغير) وبين المؤمن (شركة التأمين) أو الصندوق، وهذه الرابطة تنشأ إما من خلال وثيقة التأمين وإما بنص القانون كما في حالات الصندوق.

ذلك أن المؤمن حين أبرم وثيقة التأمين فقد أخذ على عاتقه تحمل الأعباء التي قد تتجم عن استعمال المركبة الآلية من جانب المؤمن له أو السائق، وهذا يؤدي إلى تطبيق نظرية الحلول إذ يحل المؤمن محل المؤمن له في مطالبة المصاب بالتعويض المستحق له طبقاً للقانون.

إن لم يكن للمركبة وثيقة تأمين سارية المفعول وقت الحادث أو كانت ولكن السائق خالف شروط الوثيقة بحيث تستطيع شركة التأمين التنصل من مسؤوليتها لأي سبب قانوني أو كان السائق غير مجاز لقيادة المركبة، أو كان مجازاً ولكنه هرب بعد وقوع الحادث، ولم يكن بالإمكان بعد التحقيق من الشرطة معرفته وسجل الحادث ضد مجهول، أو كانت شركة التأمين تحت التصفية، في هذه الحالات يتحمل الصندوق تعويض المصاب إن كان من الغير.

لا يحول هذا النص من إقامة دعوى التعويض ضد المؤمن والمؤمن له والصندوق بالتضامن من قبل المصاب من الغير، وفي ضوء البيانات



المستمعة تصدر المحكمة حكمها ضدهم أو ضد من تراه منهم ملزماً بدفع التعويض طبقاً للقانون.

### مادة (١١)

- تسري الأحكام الآتية إذا اشتركت في حادث الطرق أكثر من مركبة:
١. يكون كل سائق مركبة مسؤولاً عن الأضرار الجسمانية التي أصابت ركاب مركبته.
  ٢. يكون السائقون مسؤولين مسؤولية تضامنية عن تعويض كل مصاب أصيب خارج أية مركبة من مركباتهم المشتركة في حادث الطرق، أما فيما بينهم فيوزع عبء التعويض بالتساوي.
  ٣. يشترط لتطبيق الفقرة (٢) من هذه المادة توافر الاتصال المادي بين المركبات ذاتها أو بين أحدها والمصاب، ويكفي لتوافر الاتصال تلامس المركبات فيما بينها أو بين إحداها والمصاب.

### المذكرة الإيضاحية:

تطابق هذه المادة إلى حد ما نص المادة (٣) من الأمر رقم (٥٤٤) حيث تناولت الأحكام الخاصة بمشاركة أكثر من مركبة في وقوع الحادث أو التسبب في وقوعه، وهي حالة واقعية لا بد من وضع الأحكام الخاصة بعلاجها.

١. الفقرة الأولى: حددت مسؤولية سائق كل مركبة في تعويض ركاب مركبته الذين كانوا متواجدين فيها لحظة وقوع الحادث مع مراعاة

الأحكام الخاصة بعدد الركاب طبقاً لرخصة المركبة باستثناء المركبة  
الخصوصية طبقاً لنص الفقرة (٣) من المادة (٦) من هذا المشروع.

٢. الفقرة الثانية: جسدت مبدأ العدالة في توزيع عبء التعويض على  
السائقين الذين تورطوا في الحادث فجعلته متساوياً فيما بينهم، ونصت  
على افتراض التضامن فيما بينهم لتعويض المصاب الذي لم يكن من  
ضمن ركاب أية مركبة من مركباتهم أي أنه كان حين وقوع الحادث  
خارج هذه المركبات جميعاً.

في ضوء ذلك كل سائق تسبب أو كان له دخل في وقوع الحادث يكون  
مسؤولاً تضامنياً مع باقي السائقين وبالتساوي فيما بينهم لتعويض هذا  
المصاب عن الأضرار التي لحقت به جراء حادث الطرق.

٣. الفقرة الثالثة: جاءت لتضع توصيفاً لبيان حالة الاشتراك فيما بين  
المركبات فاشتراطت توفر الاتصال المادي فيما بين المركبات المشتركة  
(المتورطة) في وقوع الحادث أو التسبب في وقوعه، واكتفى النص  
بعبارة التلامس المادي فيما بين المركبات أ، بين إحداها وبين المصاب،  
بمعنى إن لم لو يتوفر هذا التلامس فلا يكون هناك اتصال. عبارة  
الاتصال المادي لم تكن في النص السابق إذ كان يكفي بكلمة الاتصال،  
واللجنة حين وضعت هذه العبارة استأنست بالواقع الذي أفرزته القضايا  
العملية أمام المحاكم.

#### مادة (١٢)

١. إذا وقع حادث طرق اشتركت فيه مركبة ثقيلة أو أكثر مع مركبة  
خفيفة أو أكثر، فيدفع مؤمنو المركبة الثقيلة لمؤمني المركبة

الخفيفة خمسون بالمائة من التعويض عن الأضرار الجسمانية  
الناتجة عن الحادث.

٢. يكون مؤمنو المركبة الثقيلة مسؤولين بالتضامن تجاه مؤمني  
المركبة الخفيفة ويتحملون فيما بينهم عبء المسؤولية بالتساوي.

#### المذكرة الإيضاحية:

عالجت المادة السابقة حالة الاشتراك فيما بين المركبات وجعلت السائقين فيما  
بينهم مسؤولين عن التضامن نحو تعويض المصاب.

أما هذه المادة فقد ميّزت بين المركبة الخفيفة والمركبة الثقيلة اللتان تورطتا  
في وقوع الحادث أو التسبب في وقوعه وذلك لغايات العلاقة فيما بين مؤمني  
هذه المركبات دون العلاقة مع المصاب الذي عالجت أحكامه المادة السابقة.

لم يتناول قانون المرور رقم (٥) لسنة ٢٠٠٠م تعريفا واضحا أو تمييزا  
فاصلا بين المركبة الخفيفة وبين المركبة الثقيلة من حيث وزن كل منهما،  
ولكن استنادا للتعريف المذكور في المادة (١) من هذا المشروع فإن المركبة  
الخفيفة هي كل مركبة لا يزيد وزنها الإجمالي على ٤٠٠٠ كيلوجرام،  
وبالتالي فإن المركبة الثقيلة هي كل مركبة يزيد وزنها على ٤٠٠٠  
كيلوجرام.

نظرا لأن حجم الخطر وجسامته يؤثر ويزيد على حجم وجسامته الخطر في  
المركبة الثقيلة عنه في المركبة الخفيفة فقد وضع هذا النص لتنظيم العلاقة  
فيما بين شركات التأمين بحيث يدفع مؤمنو المركبة الثقيلة إلى مؤمني  
المركبة الخفيفة خمسين بالمائة من إجمالي التعويض المدفوع للمصاب وذلك  
كنوع من العدالة في توزيع عبء التعويض فيما بين المؤمنين أنفسهم، كما

افتراض النص حالة التضامن فيما بين مؤمني المركبات الثقيلة المتورطة في الحادث لدفع هذه النسبة إلى مؤمني المركبات الخفيفة وذلك بطريق التساوي فيما بينهم بغض النظر عن حجم مسؤولية كل منهم في التسبب بوقوع حادث الطرق.

### مادة (١٣)

١. يجب على سائق المركبة أو مالكيها أو من يأذن باستعمالها أو المصاب أو ورثته أن يخطر المؤمن أو الصندوق (حسب مقتضيات الحال) بوقوع حادث الطرق خلال ثلاثين يوما من تاريخ وقوع الحادث أو من التاريخ الذي كان بمقدوره أن يقوم بالتبليغ عن الحادث.

٢. يترتب على عدم الإخطار سقوط الحق في المطالبة بالتعويض.

### المذكرة الإيضاحية:

في الوقت الذي أعفى المشروع المصاب من إثبات ركن المسؤولية وجعل مسؤولية المؤمن مطلقة وكاملة، وفي الوقت الذي كفل فيه المشروع حقوق المصاب بشكل يحفظ له تعويضا ملائما إلا أنه ألقى عليه التزاما وجوبيا يتضمن تبليغ المؤمن عن وقوع الحادث فاتحا المجال لهذا التبليغ لكل من سائق المركبة الذي تسبب في وقوع الحادث أو مالكيها أو من إذن باستعمالها أو ورثة المصاب في حالة وفاته محددًا المدة التي يجب أن يتم فيها هذا البلاغ وهي ثلاثين يوما من تاريخ وقوع الحادث.

حكمة البلاغ عن الحادث للمؤمن أو الصندوق تكمن في أن يمارس المؤمن أو الصندوق حقه في إجراء التحقيقات اللازمة عن ظروف الحادث وظروف

المصاب لتحديد مسؤوليته وبيان حجمها والاحتياطي المالي الذي سيتم رسده من محفظة التأمين، إذ بدون هذا البلاغ سيظل المؤمن مغيبا عن ممارسة حقه في إجراء التحقيقات اللازمة.

يلاحظ أن النص قد فتح المجال للمصاب للقيام بهذا البلاغ فلم يكتف بتاريخ الحادث بل جعل المدة تبدأ من اليوم الذي كان بمقدوره القيام بهذا البلاغ، وهذه المقدره ليست مطلقة بل مقيدة بظروف الإصابة التي حالت دون القيام بالتبليغ، فإذا كان المصاب فاقدا الوعي بسبب الحادث ولم يقم السائق أو المالك أو الأذن باستعمال المركبة بتبليغ المؤمن أو الصندوق عن الحادث فإن هذه المدة لا تبدأ إلا من تاريخ عودته لوعيه، أما إن تحققت الوفاة بسبب الحادث فإن المدة تبدأ في حق الورثة من تاريخ الوفاة.

أوجب النص كجزاء على عدم مراعاة الفقرة (١) سقوط الحق في المطالبة بالتعويض نحو المؤمن أو الصندوق، أما نحو السائق فلا يسري هذا الجزاء إلا طبقا للقواعد العامة في التقادم.

يذكر أن محكمة النقض في غزة/فلسطين قد أقرت مثل هذا الجزاء في السابقة رقم ( ) ٢٠٠٢.

#### مادة (١٤)

لا يستحق المصاب تعويضا في إحدى الحالات الآتية :

١. من تسبب عمدا في وقوع حادث الطرق.
٢. من قاد المركبة أو استعان بها في ارتكاب جناية أو جنحة.
٣. من قاد المركبة بدون تأمين نافذ المفعول وقت الحادث أو خالف شروط وثيقة التأمين.

- ٤ . من قاد المركبة دون إذن مالكيها أو المتصرف بها قانونا.
- ٥ . من قاد المركبة بدون رخصة قيادة، أو برخصة قيادة لا تجيز له قيادة من ذات النوع أو قادها برخصة انتهت سريانها مدة تزيد على سنة، أو خلال فترة حرمانه من القيادة بناء على قرار صادر من جهة مختصة قانونا.
- ٦ . مالك المركبة أو المتصرف بها الذي سمح لشخص آخر بقيادتها دون أن يكون للمركبة تأمين نافذ المفعول أو كان التأمين لا يغطي حادث الطرق الذي أصيب فيه أي منهما أثناء القيادة سواء كان المصاب داخل المركبة أو خارجها.
- ٧ . على الرغم مما ورد في الفقرة (٦) من هذه المادة، إذا أصيب السائق بحادث طرق حين قيادته المركبة بإذن مالكيها أو المتصرف بها، ولم يكن للمركبة تأمين نافذ المفعول أو كان لها تأمين لا يغطي الحادث دون أن يعلم ولم يكن من المعقول أن يعلم بذلك، فإنه يحق له مطالبة الصندوق بالتعويض شأنه شأن أي مصاب آخر.

#### المذكرة الإيضاحية:

يشابه هذا النص إلى حد ما نص الفقرة (أ) من المادة (٧) من الأمر بشأن تعويض مصابي حوادث الطرق، غير أن هذا النص توسع في سرد وتوصيف الحالات التي لا يستحق فيها المصاب تعويضا.

الفقرتان (١،٢) تتصرفان إلى دلالة واحدة وهي حالة العمد غير أن هناك فاصلا بينهما وهذا الفاصل يكمن في أن الحالة الأولى تحدثت عن توفر القصد في وقوع الحادث للإثراء على حساب المؤمن أو الصندوق أما الحالة الثانية فقد اعتبرت أن المركبة كانت هي إحدى أدوات الجريمة سواء كانت من نوع الجناية أو الجنحة، كل ذلك لأن حادث الطرق الذي تضمنه هذا المشروع افترض حسن نية السائق، وحسن النية ليس له مكان إذا توفر القصد في وقوع الحادث.

الفقرتان (٣،٤) تضمنتا التزاما مفروضا على كل من يستعمل مركبة آلية أن يكون لهذه المركبة وثيقة تأمين سارية المفعول وقت الحادث وعدم مخالفة شروط هذه الوثيقة بحيث يترتب على عدم وجود الوثيقة أو مخالفة شروطها إعفاء المؤمن من تحمل مسؤولية التعويض، وهذا ينصرف أيضا إلى من قاد المركبة بدون إذن مالکها أو المتصرف بها قانونا، والإذن هنا ليس بشرط أن يكون مكتوبا بل يكفي أن يقر المالك أو المتصرف أنه قد أذن للسائق باستعمال المركبة. ولفظ المتصرف ينصرف هنا إلى كل شخص آلت له المركبة بطريق وسبب صحيح قانونا.

أما الفقرة الخامسة فقد وضعت توصيفا لحالات تصب جميعا في مجال رخصة القيادة.

الحالة الأولى: إن السائق لم يكن مجازا أصلا بقيادة المركبة ومع ذلك قادها وتسبب في وقوع الحادث.

الحالة الثانية: إن السائق كان يحوز رخصة قيادة غير أن هذه الرخصة لا تجيز له قيادة المركبة التي قادها وتسبب في وقوع الحادث، فمن كان مجازا

بقيادة مركبة خصوصية لا يجوز له قيادة مركبة عمومية أو أي نوع آخر غير مدرج في رخصة القيادة.

**الحالة الثالثة:** إن السائق كان مجازا لقيادة ذات المركبة التي تسبب في وقوع الحادث غير أن رخصته قد انتهى مفعولها مدة تزيد على سنة من تاريخ آخر تجديد لها ولم يتم بتجديدها، علما بأن التجديد لا يستغرق أكثر من وقت ضئيل بدفع قيمة الرسوم المستحقة على التجديد، ولكنه أهمل ذلك مدة تزيد على سنة، حكمة ذلك تكمن في حث المواطن على الالتزام بالمواعيد الوجوبية، ومع ذلك أعطى النص مهلة سنة كاملة لتجديد هذه الرخصة وهي مدة طويلة.

وقد تكون الرخصة مسحوبة بأمر قضائي (حكم محكمة) أو بأمر إداري ولائي (صادر عن الشرطة مثلا) ومع ذلك قاد السائق المركبة وتسبب في وقوع الحادث هنا يعتبر السائق وكأنه غير مرخص قانونا بالقيادة خلال فترة الحرمان.

الفقرة السادسة: انصرف مدلولها إلى مالك المركبة أو المتصرف بها (المستأجر مثلا) وسمح أي منهما لشخص لآخر بقيادة المركبة وهما يعلمان (أو أي منهما) بأن المركبة ليس لها وثيقة تأمين سارية المفعول أو أن وثيقة التأمين كانت موجودة وسارية ولكنها لا تغطي الحادث كأن يكون نوع المركبة غير مذكور في رخصة الشخص الذي سُمح له بقيادة المركبة، ثم أدى هذا الحادث إلى إصابة المالك أو المتصرف أو السائق فإنهم لا يستحقون تعويضا من المؤمن سواء كانوا داخل المركبة أو خارجها.



الفقرة السابعة: جاءت لتضع استثناء على الفقرة السادسة حيث افترضت أن السائق لم يكن يتوقع تحت أي ظرف أن المركبة التي استعارها من المالك أو المتصرف لم يكن لها وثيقة تأمين سارية المفعول حين قيادته لها إذ أن مكانة وعلاقة الطرفين (المالك أو المتصرف والسائق) كانت أقوى من أن يفترض عدم وجود وثيقة تأمين تغطي أخطار الطريق (إذ لم يكن من المعقول أن يعلم بذلك) هنا ولتوفر حسن النية من جانب الطرفين أعطى النص للمصاب السائق الحق في مطالبة الصندوق بالتعويض وكأنه مصاب بغض النظر عن وجود الوثيقة من عدمه.

#### مادة (١٥)

إذا أدى حادث الطرق إلى وفاة السائق المصاب الذي لا يستحق تعويضا بموجب هذا القانون، فإنه يحق للمعالين من ورثته مطالبة الصندوق بالتعويض طبقا لأحكام هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية:

طبقا لأحكام المادة السابقة فإن المصاب السائق (باستثناء الفقرة ٧) لا يستحق تعويضا سواء من شركة التأمين أو الصندوق، وعطفا على تلك المادة وضع هذا النص ليحمي ورثة السائق الذي توفي بسبب الحادث ليعطيهم الحق في التعويض من الصندوق وهذه ميزة تهدف إلى عدم إيجاد طبقة من الضحايا الذين لا ذنب لهم بسبب سوء سلوك مورثهم، ولأن التأمين هو نظام اجتماعي فقد جاء هذا النص ليلبي الحاجة إلى حفظ حقوق هؤلاء الورثة بأن أعطاهم الحق في نيل التعويض.

تجدر الإشارة هنا بأن هذا النص والنص السابق يعطيان الصندوق حق الرجوع على المتسبب بالحادث إذا دفع التعويض إلى الغير، وذلك عملاً بأحكام المادة (٤١) فقرة (١) من هذا المشروع، أما إذا دفع الصندوق لورثة السائق فلا يملك الصندوق حق الرجوع على الورثة لأنهم معفيين من ذلك. يشابه هذا النص إلى حد كبير نص الفقرة (ب) من المادة (٧) من الأمر رقم (٥٤٤) التي نصت "يبقى حق المعالين في إقامة الدعوى بموجب هذا الأمر قائماً بالرغم مما ورد في الفقرة (أ)".

### الباب الثالث

### تعويض المصابين

#### مادة (١٦)

للمصاب حق إقامة الدعوى (حسب مقتضيات الحال) ضد المؤمن والمؤمن له معا أو ضد المؤمن أو الصندوق فقط.

#### المذكرة الإيضاحية:

المصاب بصفته المدعي قد يكون من الغير وقد يكون هو المؤمن نفسه أو السائق المأذون أو المجاز بالقيادة. إذا كان المصاب من الغير فإنه يملك الحق في إقامة دعواه في مواجهة المؤمن والمؤمن له (السائق أو المالك أو المتصرف) معا أو في مواجهة المؤمن أو الصندوق فقط، مع أن رابطة السببية بين المصاب وبين الملزم بالتعويض سواء كان المؤمن أو الصندوق هي السائق المتسبب في الحادث، مقصد النص التخفيف من وطأة الإجراءات

القضائية أمام المحكمة. وفي حالات معينة قد يضطر هذا المصاب إلى اختصام السائق والمؤمن والصندوق كما في حالة ما إذا ما كان هناك تعارض في مواقف هذه الأطراف بشأن المسؤولية عن التعويض، والمحكمة في ضوء البيانات هي التي تقرر المسؤول أو الملزم بالتعويض. إذا أقام المدعي دعواه على المؤمن فقط أو الصندوق فقط يستطيع المدعي عليه أن يطلب من المحكمة إدخال السائق خصما في الدعوى لارتباطه بموضوع الدعوى.

أما إذا كان المصاب المدعي ليس من الغير وإنما هو السائق مثلا أو صاحب المركبة فإنه يقيم دعواه في مواجهة المؤمن فقط إذ لا يملك اختصام الصندوق للمطالبة بحقوقه بينما العكس صحيح.

#### مادة (١٧)

يكون التعويض عن الأضرار المعنوية الناجمة عن حادث الطرق على النحو الآتي :

١. خمسون دينارا عن كل واحد بالمائة من نسبة العجز الدائم.
٢. عشرون دينارا عن كل ليلة يمكثها المصاب في المستشفى أو أية مؤسسة علاجية للعلاج بسبب حادث الطرق.
٣. خمسمائة دينار عن العملية أو العمليات الجراحية التي أجريت للمصاب بسبب حادث الطرق واستلزمت مكوثه في المستشفى.

٤. إذا لم يستحق المصاب تعويضا بموجب الفقرات ١،٢،٣ من هذه المادة يحق له تعويضا لا يزيد عن ثلاثمائة دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانونا.

#### المذكرة الإيضاحية:

لم يتناول القانون المدني المعايير التي بناء عليها يتم احتساب التعويض المستحق عن الأضرار المعنوية تاركا ذلك لتقدير قاضي الموضوع طبقا لظروف كل دعوى على حدة. أما هذا المشروع ونظرا لأن الأوامر التي كانت سارية المفعول قبل هذا المشروع كانت تنص على هذه المعايير لذلك فقد أقرت لجنة الصياغة ما استقر عليه العمل في القضاء والأوامر السابقة مراعية في ذلك ما أفرزه الواقع والمعطيات الاقتصادية التي يبوح بها الواقع الاقتصادي للمجتمع الفلسطيني وشركات التأمين وما تتحمله من أعباء أمام قسط التأمين الذي يتم تحصيله من المؤمن له، وضرورة خلق حالة من التوازن بين الالتزامات المترتبة على شركات التأمين والأقساط التي تحققها من وثائق التأمين على المركبات.

الضرر الذي يصيب المصاب جراء حادث الطرق يكمن في نوعين من الأضرار الجسدية منها ما هو معنوي ومنها ما هو مادي.

هذا النص تناول الضرر المعنوي فقط محددًا بالأرقام التي لا يجوز زيادتها أو الإنقاص منها، والضرر المعنوي بمفهوم هذا النص يتناول أربعة جوانب: الأول: افتراض أنه قد تخلف لدى المصاب نسبة عجز دائمة ترافقه مدى حياته، وهذه النسبة تخضع للتقارير الفنية الطبية الصادرة عن المختصين الذين يبنون تقاريرهم في ضوء قانون تحديد نسب العجز المعمول به في

فلسطين، أما إن تخلف لدى المصاب نسبة عجز غير دائمة (مؤقتة) تزول مع مضي الوقت فلا تسري عليه هذه الفقرة التي حددت للمصاب مبلغ مقطوع مقداره خمسون ديناراً أردنياً أو ما يعادله بالعملة.

الثاني: افترض أن المصاب قد مكث في المستشفى للعلاج بسبب الحادث، وفي مقابل الألم والمعاناة التي يتحملها المصاب أعطاه النص عشرون ديناراً عن كل ليلة يضاف هذا المبلغ إلى ما يستحقه المصاب من ألم ومعاناة بسبب نسبة العجز الدائمة التي تحققت لديه بسبب الحادث، توسع النص في تعريف المستشفى إذ امتد ليشمل أيضاً المؤسسة العلاجية التي هي ليست مستشفى بالمفهوم العلمي غير أنه اشترط أن العلاج في هذه المؤسسة إنما بسبب حادث الطرق وليس لأي سبب آخر كأن يكون المصاب قبل الحادث مصاباً بمرض ويتلقى علاجه في هذه المؤسسة هنا لا يمتد هذا النص ليعطي هذه النفقات. كما ينصرف مفهوم الليلة إلى المبيت ليلاً في المؤسسة أو المستشفى حتى وإن كان وقت هذه الليلة قد استغرق في العلاج دون النوم مثلاً.

الثالث: افترض النص أن حادث الطرق قد استلزم إجراء عملية أو أكثر ففي هذه الحالة يستحق المصاب خمسمائة دينار عن العملية أو العمليات الجراحية التي أجريت له خلال فترة مكوثه في المستشفى، يستوي في ذلك إجراء العملية فور الحادث أم بعده بساعات أو أيام أو أسابيع أو أشهر، والليالي التي يمكثها المصاب في المستشفى أو المؤسسة تجمع مع الليالي التي مكثها حين دخوله المستشفى في المرة الأولى. غاية الأمر أن تكون هذه العملية أو العمليات استلزمت المكوث في المستشفى وبالتالي فإن العمليات الصغرى التي تجري للمصاب بعد وقوع الحادث ولم تستلزم مكوثه في المستشفى لا

تدخل ضمن هذا البند، كما يشترط أن تكون هذه العمليات نشأت الحاجة إليها بسبب الإصابات الناتجة عن حادث الطرق.

الرابع: افترض أن المصاب لم يتخلف لديه أي نسبة عجز ولم يمكث في المستشفى أية ليلة ولم تجر له أية عملية جراحية هنا أعطاه النص مبلغا مقطوعا عن الضرر المعنوي بما لا يزيد على ثلاثمائة دينار وهذا المبلغ يشكل الحد الأقصى الذي يمكن أن تحكم به المحكمة بناء على معطيات الملف أمامها.

### مادة (١٨)

لا يجوز أن يزيد مجموع مبلغ التعويض عن الأضرار المعنوية عن عشرة آلاف دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانونا.

#### المذكرة الإيضاحية:

عظفا على المعايير التي حددها النص السابق وخشية من تراكم المبالغ التي يستحقها المصاب الذي أصيب بإصابات جسيمة استلزمت مكوثه في المستشفى أشهرا أو سنوات، واستحق فيها نسبة عجز دائم تعادل أو تفوق على المائة في المائة. وإعمالا لمبدأ التوازن بين ما لشركة التأمين وما عليها في ضوء القسط التأميني، تدخل النص ليضع حدا أقصى للأضرار المعنوية بما لا يزيد على عشرة آلاف دينار تستغرق جميع نسب العجز الدائمة التي استحقها المصاب وجميع الليالي التي مكثها في المستشفى وكذلك جميع العمليات الجراحية بحيث تلتزم شركة التأمين بدفع هذا المبلغ كحد أقصى يضاف إليه الأضرار المادية التي تكبدها المصاب بسبب الحادث، وهذا المبلغ يسمى فيما بعد بالحد الأقصى.

### مادة (١٩)

إذا أدى حادث الطرق إلى وفاة المصاب غير المعيل فإن مبلغ التعويض الذي يدفع لورثته هو خمسون بالمائة من الحد الأقصى المنصوص عليه في المادة (١٨) من هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية:

افتراض هذا النص حالة كون المصاب غير معيل بمعنى أنه لم يتحمل مسؤوليات الإعالة نظرا لصغر سنه أو هرمه أو أية ظروف أخرى جعلت منه معيلا لنفسه فقط، وأدى به الحادث إلى وفاته، هنا يستحق ورثة هذا المصاب خمسة آلاف دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانونا (الشيكل الإسرائيلي) هذا المبلغ يكون أيضا شاملا البندين ٢،٣ من المادة (١٨) متى تحققت الوفاة نتيجة حادث الطرق. غير أنه يضاف لهذا المبلغ مصاريف الجنازة وتكاليفها بحيث تكون معقولة طبقا لعرف المجتمع.

### مادة (٢٠)

عند احتساب التعويض عن فقدان الكسب وفقدان المقدرة على الكسب لا يؤخذ في الاعتبار الدخل الذي يزيد على مثلي معدل الأجور في الحقل الاقتصادي الذي ينتمي إليه المصاب كما تنشره دائرة الإحصاء في فلسطين.

#### المذكرة الإيضاحية:

تناولت المواد ٢٠، ٢١، ٢٢، ٢٣ من هذا المشروع الأضرار المادية التي لحقت بالمصاب لتضاف إلى الأضرار المعنوية. في هذه المادة افتراض

النص أن المصاب قبل الحادث كان من ذوي الأعمال الهامة أو التي تحقق دخلا غير عادي إذ قد يكون هذا المصاب طبيبا أو رجل أعمال أو محاميا أو تاجرا قد ثبت دخله الشهري من خلال سجلات ضريبة الدخل أو البنينات المطروحة أمام المحكمة بما يزيد على أضعاف معدل الأجور في الحقل الاقتصادي الذي ينتمي إليه هذا المصاب، هنا تدخل النص ليضع معيارا يتضمن احتساب حقوقه بما لا يزيد على ضعف (مثلي) متوسط الأجور في المنطقة، فمثلا إذا كان متوسط الأجور هو خمسين شيكل أو عشرة دنانير يوميا بمعنى أن الدخل الشهري هو ثلاثمائة دينار في حين أن المصاب قبل وقوع الحادث كان يحقق دخلاً لا يزيد على ألف دينار شهريا، فإنه ولغايات احتساب حقوقه عن الضرر المادي لا يجوز احتساب ما زاد على ستمائة دينار. غاية ذلك عدم الإثراء على حساب شركة التأمين أو الصندوق وانسجاما مع القسط التأميني المتحقق من وثيقة التأمين.

تناول هذا النص مصطلحين، الأول هو فقدان الكسب والثاني هو فقدان المقدرة على الكسب، والمعيار الفاصل بينهما هو التوقيت بمعنى أن فقدان الكسب يشمل فقط الأيام أو الأشهر التي تعطلها المصاب (بلا عمل) بسبب الحادث إلى أن استقرت حالته بوجود أو عدم وجود نسبة عجز دائم فإن ثبت وجود نسبة عجز دائم يدخل في معيار المصطلح الثاني وهو فقدان المقدرة (المستقبلية).

إن لم يوجد عمل المصاب ضمن شريحة الأجور التي تصدرها دائرة الإحصاء تأخذ المحكمة بما هو أقرب إلى المنطق من خلال البنينات المطروحة أمامها وتقيس عليه من خلال الشرائح الأخرى المعروضة أمامها.



من المعروف أن عبء الإثبات في مسألة الدخل المتحقق يقع على عاتق المدعي (المصاب) إذ يجب عليه أن يفتح المحكمة بالبيانات الرسمية بأنه من ذوي الدخل المرتفعة.

### مادة (٢١)

إذا أدى حادث الطرق إلى عدم قدرة المصاب على القيام بعمله فإنه يستحق ٧٥% (خمسة وسبعون بالمائة) من أجره اليومي عند وقوع الحادث طيلة مدة عجزه المؤقت.

#### المذكرة الإيضاحية:

هذا النص مستقى من قانون العمل رقم (٤) لسنة ٢٠٠٠ ولم يكن له أصل في القانون والأوامر السابقة، وقد عالج هذا النص الفترة من تاريخ وقوع الحادث إلى تاريخ استقرار الحالة إما بعجز دائم أو مؤقت وخلال هذه الفترة يكون المصاب في حالة عدم قدرة على العمل بناء على التقارير الطبية التي تؤكد ذلك، وحتى لا يضار المصاب من عدم وجود دخل عن هذه الفترة أعطاه النص الحق في نيل ٧٥% من الأجر اليومي الذي كان يحققه حتى تاريخ وقوع الحادث، فإن استقرت حالته فيحسم النقاش في هذا الحق لأن المصاب يكون له أن ينال حقوقه المادية طبقاً لما تقرر له من نسبة عجز مستقبلية أما إن لم يتقرر له مثل هذا العجز فيكون ضرره المادي محصوراً في هذا البند بالإضافة إلى المصاريف والرسوم التي تكبدها خلال فترة علاجه. كل ذلك بالإضافة إلى التعويض المستحق له عن الأضرار المعنوية. يقع على المصاب مسألة إثبات الدخل الذي كان متحققاً له حتى تاريخ وقوع الحادث ويلاحظ أن هذه الفترة مفتوحة غير مقيدة بعدد معين أو محدد من

الأيام عكس الحال بالنسبة لقانون العمل الذي حدد المدة بحد أقصى هو مائة وثمانين يوما تبدأ من تاريخ الحادث.

### مادة (٢٢)

عند احتساب التعويض عن فقدان المقدرة على الكسب يجرى خصم مقابل الدفع الفوري.

#### المذكرة الإيضاحية:

يشكل بند فقدان القدرة على الكسب جوهر التعويض وكمه الأكبر بالنسبة لباقي بنود التعويض عن الأضرار المادية، ولأن هذا البند يشكل عبئا على شركة التأمين أو الصندوق ولأن المصاب سيقبض حقه نقدا فقد وضع النص مبدأ الخصم في مقابل الدفع الفوري دون أن يحدد نسبة هذا الخصم تاركا ذلك لقاضي الموضوع يحددها بناء على ما في أوراق الملف من بينات. غاية الأمر أن المصاب بدلا من أن يقبض حقوقه من هذا البند على مدار السنوات الباقية له حتى بلوغه سن ٦٥ سنة بمعدل شهري أو سنوي، ولقاء قبض هذا المبلغ دفعة واحدة فكان لا بد من مراعاة ذلك اقتصاديا وماليا بحيث لا يثري المصاب على حساب شركة التأمين أو الصندوق والعكس صحيح أيضا.

هذا النص وإن كان مطبقا عمليا في المحاكم الفلسطينية إلا انه لم يرد به نص قانوني خاص حيث رأت اللجنة صياغة هذا الواقع بنص يكون ملزما للخصوم.

### مادة (٢٣)

لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض عن الأضرار المادية عن مائة ألف دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانونا، كل ذلك فيما عدا نفقات العلاج في المستشفى.

#### المذكرة الإيضاحية:

لم يكن القانون والأوامر السابقة تتناول هذا الحكم الذي أفرزه الواقع سيما وأن كثيرا من الملفات الملفقة كانت سببا في إفلاس و/أو انخفاض قيمة الحافظة التأمينية لشركات التأمين، وعدا عن ذلك نجح بعض المصابين في ظل عدم وجود نص يقيد أو يضع سقفا أعلى للتعويض عن الأضرار المادية (عكس الحال بالنسبة للتعويض عن الأضرار المعنوية التي كان لها سقفا) أن يحصلوا على مبالغ شكلت عبئا س باهظا على محفظة شركة التأمين. ولما كانت صناعة التأمين من ضرورات الاقتصاد الوطني فلا بد من حمايتها من العبث، وقد رأت لجنة الصياغة استحداث هذا النص الذي اجتاز الامتحان بورشتي العمل اللتان عقدتا في كل من غزة ورام الله لمناقشة مشروع القانون.

ومع ذلك وحماية لمبدأ التوازن بين المصالح المتعارضة، ولأن نفقات العلاج في المستشفى أو المؤسسة العلاجية مرتفعة التكاليف فقد استثنى النص صراحة هذه النفقات من الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار المادية، وهذه النفقات غالبا ما تتكفل بها شركة التأمين أو الصندوق من خلال كتاب ضمان توجهه إلى المستشفى أو المؤسسة العلاجية طالما اعترفت بالمسؤولية عن التعويض.

إن هذا النص يشكل تطورا نوعيا في إعادة صياغة الواقع القانوني والقضائي في مجال التعويض عن حوادث الطرق.

#### مادة (٢٤)

١. إذا كان المصاب قاصرا فعلى المحكمة أن تقرر إيداع المبلغ المحكوم به لدى أحد البنوك باسم المصاب لحين بلوغه سن الرشد.

٢. يجوز للمحكمة بناء على طلب النائب القانوني للقاصر أن تقرر منح النائب الحق في صرف مبلغ شهري للإنفاق على المصاب لحين بلوغه سن الرشد وذلك إذا كانت حالة المصاب تستدعي ذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

لم يكن لهذا النص وجود القانون والأوامر السابقة وقد استحدثته لجنة الصياغة بناء على ما أفرزه الواقع الذي اثبت قيام ولي القاصر المصاب بالتصرف بمبلغ التعويض في أمور تخرج عن مصلحة هذا المصاب مما جعل مبلغ التعويض عرضة للهلاك وظل المصاب عالة على المجتمع وهذا ما تتأذى منه روح العدالة ومنطق القانون.

لذلك أعطى النص للمحكمة عند إصدار الحكم القاضي بإلزام شركة التأمين أو الصندوق دفع مبلغ التعويض لقاصر بواسطة ولي أمره (النائب القانوني) أن تضمن حكمها إيداع هذا المبلغ لدى أحد البنوك باسم القاصر، والنص هنا جاء بصيغة الوجوب على القاضي إذ لا يملك القاضي الخروج عن هذا الحكم تحت أي ظرف.

ولكن ومع بقاء الوجوبية قائمة إلا أن الفقرة الثانية أجازت للقاضي بناء على معطيات الملف وظروف الحال أن تقرر صرف راتب شهري للنائب عن القاصر كي يتمكن من الإنفاق على هذا القاصر.

يلاحظ هنا أن النص قد أوجب على المحكمة تقرير إيداع المبلغ لدى أحد البنوك في حين انه لم يفرض هذا الالتزام على شركة التأمين أو الصندوق؟ لم تشأ لجنة الصياغة إقحام النصوص في بعضها، بل تعاملت مع الواقع من خلال القضاء باعتباره صاحب السلطة في أعمال وتطبيق نصوص القانون، ولا يوجد ما يحول أن تتمسك شركة التأمين أو الصندوق بهذا النص من خلال اتفاقية ثنائية تشمل ولي القاصر والشركة أو الصندوق، وفي حالة رفض الولي تطبيق ذلك يصير اللجوء إلى القضاء.

#### مادة (٢٥)

تتقدم دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حادث الطرق إذا لم ترفع خلال ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث.  
المذكرة الإيضاحية:

القانون السابق كان ينص على أن مدة سقوط الدعوى للمطالبة بالتعويض هي سنة من تاريخ وقوع الحادث وستين من تاريخ استقرار حالة المصاب، وقد اثبتت الواقع أن مدة السنة في حالة الوفاة كانت سببا في ضياع حقوق ورثة المتوفى الذين تأخروا لأسباب معينة يجهلون عنها عن إيداع دعواهم خلال ذلك الأجل، كما اثبتت الواقع أن مدة الستين اللازمة لإيداع الدعوى قد أسوء استغلاله حين أصبح المصاب قادرا على تجديد تقاريره الطبية ليثبت أنه كان ومازال تحت العلاج.

لذلك رأت لجنة الصياغة وضع هذا النص ليكون شاملا لجميع الحالات معطيا مدة ثلاث سنوات وهي مدة طويلة وكافية لأن يياشر المصاب حقه في الإدعاء نحو الملزم بالتعويض سواء بنفسه أو بواسطة وكيله أو نائبه القانوني.

#### مادة (٢٦)

على المسؤول عن التعويض بموجب أحكام هذا القانون أن يدفع للمصاب دفعة مستعجلة خلال ثلاثين يوما من تاريخ إخطاره بذلك من المستدعي المبالغ الآتية :

١. النفقات الضرورية التي أنفقها المصاب للعلاج بسبب الحادث بما فيها نفقات مكوته في المستشفى والنفقات التي يتحتم إنفاقها على علاجه وتمريضه بسبب الحادث .
٢. دفعات شهرية تكفي لسد متطلبات معيشته ومعيشة أفراد أسرته المعالين منه ومتطلبات العلاج والتمريض الضرورية التي يستوجب إنفاقها عليه بسبب الحادث.
٣. يراعى عند تحديد الدفعة الشهرية، دخل المصاب خلال الثلاثة اشهر التي سبقت تاريخ الحادث، ولا يؤخذ في الاعتبار الدخل الذي يزيد على مثلي معدل الأجور المذكور في المادة (٢٠).

#### المذكرة الإيضاحية:

متى ثبتت أوليا بأن شركة التأمين أو الصندوق أو كلاهما مسؤولا عن تعويض المصاب وذلك من خلال وثيقة التأمين الصادرة عن الشركة أو

نشوء حالة من الحالات التي حملت الصندوق مسؤولية التعويض، متى ثبت ذلك، كان لزاما أن يدفع للمصاب خلال ثلاثين يوما من تاريخ الإخطار الموجه من المصاب في حالة قدرته على المخاطبة أو وكيله إن وجد ولي أمره أو نائبه القانوني الذي يسمى فيما بعد بالمستدعي، ويفترض هنا قبل توجيه هذا الإخطار أن يكون المصاب أو السائق أو مالك المركبة أو المستدعي قد اعمل نص المادة (١٣) بإبلاغ شركة التأمين أو الصندوق بوقوع حادث الطرق، وبعد هذا الإخطار أو التبليغ يطالب المصاب أو المستدعي بإخطار يوجهه إلى الشركة أو الصندوق متضمنا دفع المبالغ الآتية:

١. كل ما أنفقه على العلاج بسبب الحادث وكذلك النفقات المطلوب إنفاقها (التي لم تصرف بعد) على العلاج والتمريض بسبب الحادث، يلاحظ هنا أن العلاج يختلف عن التمريض لأن لكل منهما سماته ونفقاته رغم أنهما يصبان في قناة واحدة هي العلاج.

٢. ما يكفيه لتغطية نفقاته الشخصية ونفقات أسرته التي كان يعولها قبل وقوع الحادث وهذه النفقات تشمل المأكل والمسكن والملبس وكل ما هو ضروري لحياتهم ولكن بما لا يزيد عما كان عليه الحال قبل وقوع الحادث، وكذلك متطلبات العلاج (من أدوية ومراجعات طبية وتصوير أشعة أو إجراء فحوصات مخبرية... إلخ) والتمريض (التي تشمل الخدمات التمريضية التي يتلقاها المصاب كالعلاج الطبيعي أو أتعاب الممرض... إلخ) كل ذلك تحت طائلة الإثبات من جانبه في أنه بحاجة لتلك النفقات من خلال التقارير الطبية التي تؤكد وتدعم هذه الحاجة.

٣. إن الدخل الذي ستدفعه الشركة أو الصندوق شهريا للمصاب سوف يكون مبنيا على ما يثبتته المصاب من الدخل الذي كان متحققا له خلال الأشهر الثلاثة التي سبقت الحادث فإن لم يستطع ذلك يصير العمل بمتوسط الأجور، أما إن أدعى المصاب أو المستدعي واثبت أن دخله كان مرتفعا يزيد على ضعف معدل الأجور فلا يؤخذ في الاعتبار ما زاد عن هذا الضعف في تحديد الدخل الشهري الذي يستحقه المصاب للإففاق على نفسه وعلى أسرته.

في الأمر ٥٤٤ السابق على هذا المشروع كانت المدة التي يجب منحها للمسؤول عن التعويض هي ستون يوما إلا أن اللجنة رأت إنقاصها إلى ثلاثين يوما للحاجة الماسة للمصاب، وخلال هذه المدة تقوم الشركة أو الصندوق بالتحقيقات اللازمة لتحديد مسؤوليتها بشأن الحادث.

#### مادة (٢٧)

إذا انقضت مدة الثلاثين يوما المحددة في المادة السابقة من هذا القانون ولم يدفع المسؤول عن التعويض الدفعة المستعجلة فيجوز للمستدعي أن يقدم طلب الدفع المستعجل إلى قاضي الأمور المستعجلة أو إلى المحكمة المختصة في نظر الدعوى.

#### المذكرة الإيضاحية:

تبدأ الإجراءات القضائية للمطالبة بالدفعة المستعجلة بعد إنقضاء مدة الثلاثين يوما المذكورة في المادة السابقة، هذه الإجراءات تتم بالطرق العادية لإقامة الدعوى لتتظر بصورة مستعجلة أما أمام قاضي الأمور المستعجلة المختص



طبقا لقانون أصول المحاكمات أو أمام المحكمة المختصة أصلا بنظر النزاع (الدعوى الأم).

#### مادة (٢٨)

يعين القاضي جلسة لنظر الطلب خلال أسبوع من تاريخ تقديمه مراعيًا في ذلك إعطاء المستدعي ضدهم مدة خمسة عشر يوما لتقديم لائحة جوابية من تاريخ تبليغهم لائحة الطلب.

#### المذكرة الإيضاحية:

نظرا لسرعة الفصل في موضوع الطلب حدد النص مهلة أسبوع كي يعرض الملف أمام قاضي الأمور المستعجلة أو قاضي الموضوع ليحدد تاريخ الجلسة المحددة لنظر هذا الطلب معطيا شركة التأمين أو الصندوق (والسائق إن كان له مقتضى) الحق في أن يجيبوا على لائحة الطلب خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تبليغهم بهذه اللائحة ومرفقاتها، وتشمل هذه المرفقات صورة عن كل من وثيقة التأمين، وتبليغ الشرطة، وتبليغ الشركة، والإخطار المرسل مع إشعار الاستلام لبيان إنقضاء المدة المحددة في المادة (٢٦).  
تتضمن اللائحة الجوابية موقف المستدعي ضدهم من حيث الاعتراف أو عدم الاعتراف بالمسؤولية عن الحادث وأية أمور أخرى لها علاقة في الوقائع المذكورة في لائحة الطلب.

#### مادة (٢٩)

تسري قواعد التبليغ المنصوص عليها في قانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية في نظر الطلب.

## المذكرة الإيضاحية:

متنحا لتكرار النصوص فيما بين القوانين رأت اللجنة إحالة المواد المتعلقة بتبليغ الأوراق القضائية إلى قانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية رقم (٢) لسنة ٢٠٠١ الذي حدد القواعد العامة للتبليغ حتى يصبح تبليغا قانونيا. هذا كله مع مراعاة المواعيد المحددة في هذا القانون عند نظر الطلب بعد أن تطمئن المحكمة إلى ثبوت واقعة التبليغ.

### مادة (٣٠)

١. يجب على المستدعي أن يحضر أمام القاضي لمناقشته في استدعائه.
٢. يجب على القاضي أن يستمع إلى بينة أولية حول المسؤولية عن التعويض.
٣. إذا ثبت للقاضي أن المستدعي يستحق تعويضا بموجب أحكام هذا القانون فيصدر قراره في ذات الجلسة إلا إذا رأى ضرورة للتأجيل لاستدعاء من شاء لمناقشته أو لتقديم أية بينة إضافية بخصوص مسألة معينة.
٤. إذا قرر القاضي إجابة المستدعي لطلبه فعليه أن يحدد له أجلا لتقديم لائحة دعواه الأصلية أمام المحكمة المختصة.

### المذكرة الإيضاحية:

أوجبت الفقرة الأولى على المستدعي سواء كان هو المصاب نفسه أم نائبه القانوني المثول أمام القاضي لمناقشته في كل ما ورد في لائحة الطلب من

معطيات، يلاحظ هنا أن المستدعي بالذات هو الذي يجب أن يمثل أمام القاضي وليس فقط وكيله، وحكمة ذلك تكمن في أن يطمئن القاضي تماما إلى صحة ما ورد في لائحة الطلب. ويترتب على عدم مراعاة تطبيق ذلك أن يرفض القاضي الطلب إن لم يقتنع بصحة هذا الطلب أو لم يقدم المستدعي معذرة مشروعة تحول دون مثوله أمام القاضي الذي يملك الانتقال إليه لسماع أقوله ومناقشته طبقا لقانون البينات.

أما الفقرة الثانية فقد أوجبت أيضا على القاضي سماع بيئة أولية حول وقوع الحادث ووثيقة التأمين وتوفير الشروط اللازمة أوليا لتحميل شركة التأمين أو الصندوق مسؤولية التعويض. كل ذلك ما لم تعترف الشركة أو الصندوق بالمسؤولية أمام القاضي بشكل صريح حينها لا داعي لسماع هذه البيئة الأولية.

الفقرة الثالثة تأتي بعد أن ينفذ القاضي ما وجب عليه في الفقرتين السابقتين ثم يقوم بإصدار قراره الفاصل في موضوع الطلب في ذات الجلسة غير أنه ليس ملزما بذلك إذ أعطاه النص الحق في تأجيل إصدار القرار إلى جلسة تالية أو لاحقة بعد أن يأمر أحد الخصوم بتقديم أية بيئة إضافية أو يقرر هو تكليف أحد الشهود لمناقشته في أية مسألة تعن له حتى يطمئن وجدانه عند إصدار القرار.

الفقرة الرابعة أوجبت على القاضي أن ينص في قراره الفاصل في الطلب أمرا يلزم فيه المستدعي بتقديم لائحته (اللائحة الأم) في اصل النزاع وموضوعه، والقاضي حين يحدد هذا الأجل لا بد وأن يأخذ في الاعتبار ظروف الإصابة وفترة العلاج اللازمة لاستقرار حالة المصاب.

### مادة (٣١)

لا يجوز أن يزيد مجموع الدفعات الشهرية عن اثني عشر دفعة من تاريخ القرار.

#### المذكرة الإيضاحية:

نظرا لأن حالة المصاب ليست مستقرة بسبب حادثة الإصابة وشدتها أو خطورتها، ولأن الدفعات المستعجلة هي علاج أولي فرضه القانون لصالح المصاب بحيث يتناول تقديم الإسعاف المالي له خلال فترة العلاج فقد فرض النص على القاضي سقفا أعلى يتمثل في أن يتضمن القرار الصادر في الطلب بأن لا يزيد مجموع هذه الدفعات الشهرية عن اثني عشر دفعة تبدأ من تاريخ القرار.

قيمة الدفعة يحددها القاضي بناء على معطيات ووقائع وبيانات الخصوم، وهذه الدفعات الشهرية تمثل مدة سنة كاملة بحيث يتم تقييم وضع المصاب قبل إنتهاء مدة السنة كما سيرد ذلك لاحقا في المادة (٣٣).

### مادة (٣٢)

يوقف صرف الدفعات الشهرية إذا لم يودع المستدعي دعواه الأصلية خلال الأجل المحدد له بموجب الفقرة (٤) من المادة (٣١) من هذا القانون أو إذا أودعت ثم شطبت.

#### المذكرة الإيضاحية:

قرار القاضي بإلزام المستدعي بإيداع لائحة دعواه بموجب الفقرة (٤) من المادة (٣١) هو قرار وجوبي على القاضي وعلى المستدعي الإلتزام بتنفيذ ذلك لتأكيد جدية دعواه أو ادعائه نحو الشركة أو الصندوق. يشار هنا إلى أن

النص لم يتضمن تحديد المدة التي على المستدعي إيداع لائحته خلالها لأن اللجنة رأت أن يترك ذلك للقاضي بناء على ظروف المستدعي أو المصاب. فإذا لم يلتزم المستدعي بتنفيذ قرار المحكمة بإيداع لائحته أمام المحكمة المختصة يكون ذلك سببا يبيح للشركة أو الصندوق وقف صرف الدفعات التي قررهما القاضي، والوقف هنا وقف قانوني ليس بحاجة إلى قرار قضائي، وهذا الحكم ينصرف أيضا إلى حالة شطب الدعوى بعد إيداعها لأن ذلك يكون دليلا على عدم جدية المدعي في تنفيذ التزاماته. يذكر أن هذا النص لم يكن له وجود في القانون والأوامر السابقة على صدور هذا المشروع، إلا أن اللجنة رأت إدراجه لأهميته العملية.

### مادة (٣٣)

١. لا يقبل طلب إضافي لدفع مدفوعات مستعجلة أو طلب لتعديل القرار السابق إلا إذا مضت ستة أشهر على تاريخ القرار السابق وتغيرت الظروف بما يبرر إصدار قرار جديد.
٢. كل طلب لإصدار قرار بتعديل القرار السابق يقدم إلى نفس القاضي الذي فصل في الطلب السابق أو إلى المحكمة المنظورة أمامها الدعوى الأصلية.

### المذكرة الإيضاحية:

لعلاج حالات واقعية على الساحة القضائية ولأهمية ذلك رأت اللجنة وضع هذا النص آخذة في الاعتبار أن القرار الصادر وفقا لأحكام المادة (٣١) لا يجوز المساس به إلا بعد انقضاء مدة ستة أشهر وبعد هذه المدة قد تطرأ ظروف سواء لمصلحة المصاب بزيادة قيمة الدفعة أو لمصلحة الشركة أو

الصندوق بإنقاصها، والقاضي بما له من سلطة تقديرية يستطيع أن يفصل في هذا الطلب بناء على معطياته وبناءً على ما له من صلاحية في نظر الطلب الإضافي، وهو إما القاضي (وهو قاضي الأمور المستعجلة) الذي اصدر القرار في الطلب السابق أو المحكمة التي أصبحت الدعوى الأصلية (الأم) منظورة أمامها.

يذكر أن الطلب الإضافي الذي سيقدم إلى محكمة الموضوع سيكون متفرعا عنها أما إذا قدم الطلب الإضافي إلى قاضي الأمور المستعجلة فإن هذا الطلب سيكون مستقلا عن الطلب الأول وإن كان يشار إليه في الطلب الإضافي.

#### مادة (٣٤)

١. يكون القرار الصادر في طلب الدفع المستعجل مشمولاً بالإنفاذ المعجل وقابلاً للاستئناف خلال سبعة أيام من تاريخ صدوره.
٢. يكون القرار الصادر من المحكمة الاستئنافية نهائياً غير قابل للطعن.
٣. تكون جميع المبالغ المدفوعة للمستدعي جزءاً من إجمالي التعويض المستحق للمصاب حين ثبوت المسؤولية.

#### المذكرة الإيضاحية:

لم يكن لهذه المادة اصل في القانون والأوامر السابقة، وقد استحدثته لجنة الصياغة ليكون مكملاً للنصوص الإجرائية السابقة حيث خرجت عن بعض مواد قانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية باعتباره القانون العام الذي يحكم إجراءات التقاضي أمام المحاكم النظامية في فلسطين.

ولما كان الاستئناف هو حق للخصم فلا يجوز حرمانه من ممارسة هذا الحق غير أنه وبسبب ظروف المصاب الحالة فقد رأت اللجنة النص على شمول هذا القرار بالإنفاذ المعجل ضمناً للحق الأولي للمصاب مع إعطاء الحق في الاستئناف خلال سبعة أيام من تاريخ صدوره وليس من تاريخ تبليغه إذا افترض النص سلامة وصحة التبليغ وممارسة الخصوم حقهم في الدفاع، وهذه المدة تشكل أيضاً خروجاً على المواعيد التي رسمها قانون أصول المحاكمات وكذلك عبارة تاريخ صدوره لأن مدة الاستئناف طبقاً لقانون الأصول تبدأ من اليوم التالي لتاريخ صدوره.

الفقرة الثانية جعلت من القرار الصادر من المحكمة الاستئنافية نهائياً غير قابل للطعن أمام محكمة النقض، ويشار هنا إلى أن القرار الصادر في الطلب قد يقضي برفضه من قبل القاضي أو المحكمة التي تنظر الدعوى وفي هذه الحالة تسري على المصاب ما يسري على الشركة من مواعيد وإجراءات. غاية النص هو التعجيل في نظر هذا الطلب وعدم الولوج إلى محكمة النقض التي تستغرق وقتاً طويلاً وكذلك حث شركات التأمين على الدفع الفوري بغض النظر عن نتيجة الاستئناف.

أما الفقرة الثالثة فهي منطقية لأن ما استلمه المصاب من مبالغ ليست هبة من الشركة أو الصندوق وإنما هي جزء من التعويض الإجمالي المستحق للمصاب طبقاً للقانون في حالة ثبوت مسؤولية الشركة أو الصندوق عن التعويض أمام المحكمة المختصة، أما إن لم تثبت المسؤولية فقد عالج ذلك المادة (٣٥) من هذا القانون.

### مادة (٣٥)

إذا زاد مجموع الدفعات المستعجلة المدفوعة للمدعي عن المبلغ المحكوم به في الدعوى الأصلية، أو إذا قضت المحكمة ببرد الدعوى بحكم نهائي فإنه يحق للمدعي عليه الذي دفع الدفعات المستعجلة الرجوع على المدعي و/أو المسؤول عن الضرر أو الصندوق.

#### المذكرة الإيضاحية:

قد تستقر حالة المصاب خلال أو بعد استلامه الدفعات المستعجلة ولا يستحق أي نسبة عجز أو يستحقها بنسبة ضئيلة لا تتلاءم ومجموع الدفعات التي استلمها، وقد تقضي المحكمة في ضوء البيانات المستمعة أن الحادث موضوع الدعوى ليس بحادث طرق وفقا لمفهومه في هذا المشروع أو قد تجد حالة من الحالات التي تعفي شركة التأمين من المسؤولية فتقضي ببرد الدعوى.

جاء هذا النص الذي لم يكن له أصل في القانون والأوامر السابقة ليضع حكما علاجيا لهذه الحالة فافتراض أن المصاب أو المدعي قد حصل على ما لا يستحق، وضمانا لحق شركة التأمين في المبالغ المدفوعة أعطاها النص حق الرجوع على المدعي أي المصاب و/أو المسؤول عن الضرر وهنا جمع النص الشخصين معا وهما المدعي وسائق المركبة أو مالكيها أو المتصرف بها أو من أذن للسائق باستعمالها وهذا كان سببا في وقوع الحادث، فترجع الشركة عليهم جميعا أو على من تراه منهم مسؤولا كما يحق لها الرجوع على الصندوق إن كان لذلك مقتضى.



يشار هنا إلى أن شركة التأمين في ممارستها لحق الرجوع تطالب بجميع المبالغ المدفوعة للمصاب والتي تكبدتها أيضا بسبب الحادث ومنها مصاريف التحقيق والتصوير والتقارير الطبية... الخ.

وإذا ثبت لها أن المصاب أو السائق قد ارتكب جريمة التزوير أو البلاغ الكاذب فيحق لها أن تقدم شكوى بذلك إلى النيابة العامة لتحريك الدعوى الجنائية بحق الفاعل دون أن يمس ذلك في حقها المالي نحوه.

## الباب الرابع

### الصندوق الفلسطيني

#### لتعويض مصابي حوادث الطرق

##### التمهيد :

بموجب أحكام القانون رقم ٩٥/٩٥ الصادر بالمرسوم الرئاسي فقد نشأ هذا الصندوق ليمارس صلاحياته لتعويض ضحايا حوادث الطرق.

لقد كان هذا الصندوق منشأ بالأمر العسكري رقم ٥٤٤ حين شرع مبدأ تعويض مصابي حوادث الطرق بآليات ونصوص حديثة، ولهذا الصندوق أحكام خاصة تناولها هذا الباب في المواد ٣٦ وحتى ٤٣ نعالجها فيما يلي:

##### مادة (٣٦)

ينشأ بموجب أحكام هذا القانون صندوقا يسمى (الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق) وتكون له الشخصية الاعتبارية المستقلة.

## المذكرة الإيضاحية:

يعد وجود الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق مكتملا لوجود شركات التأمين وصناعة التأمين عموما لما يشكله هذا الوجود من أهمية خاصة لرعاية وحماية المواطنين جراء استعمال المركبات الآلية لأنه يتحمل أعباء مالية في تغطية الأضرار الناجمة عن استعمال هذه المركبات ضمن الحالات المحددة حصرا في هذا المشروع والتي من خلالها تستطيع شركة التأمين (إن وجدت) أن تتصل من مسؤوليتها فيحل الصندوق في الوفاء بهذه الحقوق.

لذلك أعطى النص هذا الصندوق الشخصية الاعتبارية المستقلة ولم تجعله تابعا لأية وزارة بل جعل وزارة المالية ضامنة للوفاء بالتزاماته.

### مادة (٣٧)

يتولى إدارة الصندوق مجلس إدارة يتكون من :

١. وكيل وزارة المالية رئيسا.
٢. المدير العام للهيئة الفلسطينية للرقابة على التأمين.
٣. مدير عام الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق.
٤. ممثل اتحاد شركات التأمين في فلسطين يعينه مجلس إدارة الاتحاد.
٥. أحد خبراء التأمين تعينه الهيئة الفلسطينية للرقابة على التأمين.

## المذكرة الإيضاحية:

لم يرد هذا التشكيل في القانون رقم ٩٥/٩٥ وقد رأيت اللجنة أن هذا التشكيل هو الملائم لقيام الصندوق بمهامه الجسام المناطة به، ولأن وزارة المالية هي

الضامن لالتزامات الصندوق طبقاً لنص المادة (٤٣) من هذا المشروع فقد أعطت اللجنة لوكيل الوزارة ترؤس مجلس إدارته ولأن مشروع قانون الإشراف والرقابة على التأمين في فلسطين قد جعل من الهيئة الفلسطينية للرقابة على التأمين المنشأة بموجبه صلاحية الرقابة على التأمين في فلسطين من جميع النواحي والأمور المتعلقة بكافة أعمال التأمين فكان لابد من أن تكون هذه الهيئة ممثلة من خلال مديرها العام في مجلس إدارة الصندوق بالإضافة إلى مدير عام الصندوق الذي يتولى إدارة الصندوق من جميع النواحي ويعرض ما لديه أمام مجلس الإدارة كما رأت اللجنة أن اتحاد شركات التأمين يجب أن يكون ممثلاً في مجلس الإدارة للعلاقة الوثيقة بين الصندوق وبين شركات التأمين، ولأن التأمين فن وصناعة وعلم مستقل له جذوره كان لابد من أن يكون أحد خبراء التأمين عضواً في هذا المجلس. يشار هنا إلى أن تشكيل مجلس الإدارة وفقاً لهذا النص تناول مناصب ولم يتناول أشخاص، وهم بحكم مناصبهم سيكونوا مسؤولين ليس فقط أمام مجلس الإدارة بل أمام الجهة التي يمثلها كل منهم أيضاً. مجلس الإدارة له صلاحيات واسعة أهمها وضع النظام الداخلي لأعمال الصندوق والخطط اللازمة لتنفيذ أعماله بما يحفظ له الوجود والاستمرارية بعيداً عن أية مشاكل وكذلك اللوائح والأنظمة التي يراها لازمة للقيام بأعماله.

#### مادة (٣٨)

١. تتكون موارد الصندوق من نسبة مئوية من رسوم التأمين الإلزامي تحددها الهيئة على كل وثيقة.

٢. تلتزم شركات التأمين بتحويل النسبة المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة إلى الصندوق في الميعاد الذي تحدده الهيئة، وإذا تخلفت الشركة عن ذلك يكون للهيئة صلاحية فرض غرامة تأخير على الشركة وتؤول هذه الغرامة إلى موارد الصندوق.

#### المذكرة الإيضاحية:

لمواجهة الأعباء المفروضة على الصندوق كان لابد من إيجاد مصادر تمويل هذه الأعباء، ولما كانت كل مركبة تسير على الطريق يجب أن تحمل وثيقة تأمين صادرة من شركة تأمين مجازة للعمل في فلسطين وهذه الوجوبية بنص القانون لكفالة حسن تطبيق القانون ومنع أو الحد من المخاطر التي يتعرض لها المواطن، لذلك فإن كل وثيقة تأمين على مركبة يكون للصندوق الحق في تقاضي نسبة مئوية من رسوم التأمين الإلزامي عن كل وثيقة، وهذه النسبة تحددها الهيئة الفلسطينية للرقابة على التأمين.

كان هناك رأي في اللجنة التي أعدت مشروع هذا القانون أن يخصص للصندوق نسبة معينة من ثمن كل لتر بنزين أو سولار يباع إلى المواطن استناداً إلى وجود حالات لا يعبأ السائقون بالتأمين ويتحملون مخاطر ذلك، إلا أنهم لن يستطيعوا السير بالمركبة بدون وقود إلا أن هذا الرأي لم يلق أغلبية رغم عدالته ومنطقيته.

الفقرة الثانية أوجبت على شركات التأمين تحويل هذه النسبة إلى الصندوق في الميعاد الذي تحدده الهيئة وفرض عليها غرامة تأخير في حالة عدم التحويل أو التأخر في تحويلها معطية الصندوق الحق في هذه الغرامة لتدخل ضمن موارده.

العلاقة بين شركات التأمين وبين الصندوق هي علاقة تكامل وليس علاقة تنافر لذلك وجوبا شركات التأمين أن تساهم في إنجاح الصندوق للقيام بمهامه.

### مادة (٣٩)

فيما عدا السائق يقوم الصندوق بتعويض المصاب الذي يستحق تعويضا بموجب أحكام هذا القانون ولا يستطيع مطالبة المؤمن بالتعويض لأحد الأسباب الآتية :

١. إذا كان السائق المتسبب في وقوع الحادث مجهولا.
٢. إذا لم يكن بحوزة السائق تأمين بموجب أحكام هذا القانون.
٣. إذا كان المؤمن تحت التصفية.
٤. إذا كان بحوزة السائق تأمين ولكنه لا يغطي الحادث موضوع المطالبة بسبب :
  - أ. استعمال المركبة لغرض مخالف لما هو محدد في رخصتها.
  - ب. قيادة السائق للمركبة بدون رخصة قيادة أو برخصة لا تجيز له قيادة ذات النوع.
  - ج. إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين في الميعاد المحدد والمتفق عليه.
  - د. إذا وقع من المؤمن له غش أو تدليس أو أخفى وقائع جوهرية عند حصوله على وثيقة التأمين.

هـ. أية حالة أخرى لا تغطي فيها الوثيقة الالتزام بالتعويض بموجب

أحكام هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية:

مع تطوير في الصياغة للحالات التي كانت تنص عليها القانون والأوامر السابقة وفي سبيل توصيف هذه الحالات بدقة متناهية تحول دون الخطأ أو الاجتهاد في تطبيقها وضعت اللجنة هذه المادة مستقياً أحكامها من الأوامر السابقة والواقع الذي ثبت على مدار سنوات طويلة.

يتناول هذا النص الحالات التي يلتزم فيها الصندوق بتعويض المصاب (بشرط أن لا يكون هو السائق) وترفض شركة التأمين (المؤمن) الاعتراف بالمسؤولية وبالتالي دفع التعويض أو بسبب عدم معرفة السائق أو أن المؤمن تحت التصفية وهذه الحالات هي:

١. نجاح السائق المتسبب بالحادثة من الهرب وعدم إمكان معرفته بعد التحقيق الذي أجرته الشرطة التي وصلت إلى قرار بأن السائق مجهول لا يمكن معرفته.

هنا افترض النص أن المصاب يجب أن لا يكون ضحية لهذا السائق أو لعدم معرفته فأوجب على الصندوق دفع التعويض المستحق له. لأن البديل هو إيجاد فئة أو شريحة من المواطنين ضحايا حوادث الطرق الذين لا دخل لهم فيها ويشكلون عبئاً على المجتمع وهذا ما يتنافى وروح هذا المشروع.

يشار هنا إلى أنه في حالة معرفة السائق في المستقبل وبعد أن يكون الصندوق قد دفع التعويض للمصاب يستطيع الصندوق مقاضاة هذا الشخص طبقاً للقانون.

٢. إن السائق معلوم ولكنه لم يكن مؤمنا على مركبته حين وقوع الحادث وبالتالي لا يوجد شركة تأمين تغطي الحادث فيقوم الصندوق بالحلول القانوني محل الشركة لدفع التعويض المستحق للمصاب وللصندوق حق الرجوع على السائق بجميع ما دفعه للمصاب.

٣. أن شركة التأمين بعد إصدارها وثيقة التأمين قد أعلنت بدء إجراءات تصفيته فيحل الصندوق محلها للوفاء بالتزاماتها نحو المصاب.

٤. أن السائق كان معلوما وكان يحوز وثيقة تأمين سارية المفعول وقت الحادث ولكنه:

أ. استعمل المركبة لحظة وقوع الحادث في غرض مخالف للغرض المحدد في رخصتها مثال ذلك أن يكون استعمل مركبته الخصوصية في نقل ركاب بالأجرة أو في نقل بضائع كان واجبا نقلها في مركبة نقل ... الخ.

ب. استعمل المركبة دون أن يكون مرخصا أو مجازا بذلك قانونا، أو أنه كان مجازا لقيادة نوع أو أنواع معينة من المركبات ولكنه قاد مركبة ليست من النوع المحدد له في رخصته، مثال ذلك أن يقود مركبة تجارية أو شاحنة أو حافلة تتطلب رخصة خاصة في حين أن رخصته مقيّدة بمركبة خصوصية... أو

ج. أنه كان مجازا لقيادة ذات النوع من المركبات التي تسببت في الحادث وكان لديه وثيقة تأمين سارية المفعول ولكنه لم يدفع لشركة التأمين القسط المستحق عليه في الميعاد المحدد والمتفق عليه مع الشركة. كل ذلك بهدف إلزام المواطنين بالوفاء بالتزاماتهم نحو شركات التأمين، لأن عدم الوفاء

بالقسط سيعرضه لحق الرجوع عليه من الصندوق بجميع ما دفعه  
الصندوق... أو

د. أنه كذب أو غش شركة التأمين أو أخفى عنها وقائع جوهريّة كانت  
شركة التأمين سترفض إجراء التأمين على مركبته لو علمتها، وذلك بهدف  
خلق مصداقية في التعامل بين المواطن والشركة وحتى لا تكون الشركة  
ضحية لممارسات غير مشروعة من جانب السائق.

ه. أنه قد حمل في مركبته غير الخصوصية عدداً يفوق العدد المسموح به  
قانوناً طبقاً لرخصتها أو أنه قادها في مناطق ممنوع الدخول إليها بموجب  
القانون أو أنه قاد مركبته برخصة قيادة انتهت مفعولها مدة تزيد على السنة  
بدون تجديدها أو... الخ.

يشار هنا إلى أن الحالات ١، ٢، ٣، ٤/تحديداً كان منصوصاً عليها في الأوامر  
السابقة أما باقي الحالات المذكورة في الفقرات أ-هـ من هذه المادة فقد  
اجتهدت فيها اللجنة لأهميتها وطبقاً لما افترزه الواقع من حاجة ملحة لها لأنها  
حالات واقعية وجدت صداها على المستوى الواقعي والقضائي.

#### مادة (٤٠)

يحق للمصاب في الحالات المذكورة في المادة (٣٩) من هذا القانون  
الحصول على التعويض من الصندوق بذات الطريقة التي كان يحق له  
فيها الحصول عليه من المؤمن، بما في ذلك دفع نفقات علاج المصاب  
في المستشفى والمدفوعات المستعجلة.



### المذكرة الإيضاحية:

ساوى هذا النص في الالتزامات المفروضة على شركات التأمين من حيث التعويض المستحق للمصاب وجعل الصندوق يؤديها كما لو كان شركة تأمين أصدرت وثيقة تأمين حملتها مسؤولية الحادث كما ألزم الصندوق بذات الالتزامات المتعلقة بالدفع المستعجل.

أصل هذا النص مستقى من الأمر رقم ٥٤٤ ولم يظهر على الساحة العملية أي خلل في التطبيق حيث نفذت إدارة الصندوق الحالي هذه الالتزامات كما لو كان شركة تأمين.

### مادة (٤١)

١. يحق للصندوق الرجوع بالمبالغ المدفوعة من قبله بسبب الحادث على أحد المذكورين أدناه :

أ. من لا يستحق تعويضا بموجب أحكام المادة (١٤) مكن هذا القانون.

ب. من لم يكن له تأمين نافذ المفعول وقت وقوع الحادث، ويستثنى من ذلك من كان لديه تأمين سنوي انتهى مفعوله خلال ثلاثين يوما قبل تاريخ الحادث.

ج. من كان بحوزته تأمين لا يغطي الحادث وفقا للحالات المذكورة في الفقرة (٤) من المادة (٣٩).

د. مالك المركبة أو المتصرف بها.

٢. يخضع حق الرجوع سواء فيما يتعلق بالصندوق أو فيما بين

المشتركين في الحادث لأحكام القانون المدني.

٣. يعفى الصندوق من دفع الرسوم القضائية.

#### المذكرة الإيضاحية:

إن التزامات الصندوق تشمل تغطية الأضرار المادية والمعنوية التي أصابت المصاب من غير السائق الذي تسبب في وقوع الحادث، ومع ذلك إذا توفى هذا السائق بسبب الحادث جاز لورثته مطالبة الصندوق بالتعويض المستحق لهم كنوع من الضمان الاجتماعي.

والسائق المتهور أو صاحب المركبة المهمل أو المتصرف بالمركبة الذي لم يراع تطبيق أحكام قانون التأمين وتنفيذ الالتزامات المفروضة بموجب الوثيقة أو بموجب القانون يقع تحت طائلة القانون في المسؤولية فإذا دفع الصندوق أي مبلغ كتعويض لمصاب أصيب من مركبة استعملت ضمن الحالات المذكورة في المادة (١٤) من هذا المشروع جاز للصندوق اختصام السائق الذي تسبب عمدا في وقوع الحادث أو استعان بها في ارتكاب جناية أو جنحة أو قاد المركبة دون أن يكون له وثيقة تأمين نافذة المفعول أو خالف شروط هذه الوثيقة أو قادها دون إذن مالكيها أو المتصرف بها قانونا، أو قادها دون أن يكون بحوزته رخصة قيادة أو كانت لديه رخصة ولكنها لا تجيز له قيادة ذات النوع التي تسبب في وقوع الحادث، أو كانت لديه رخصة ولكن انتهى مفعولها مدة تزيد على سنة أو خلال فترة حرمانه من القيادة.

الفقرة الثانية (ب) أعطت الصندوق حق الرجوع على السائق أو صاحب المركبة الذي قد سها عليه تجديد الوثيقة خلال ثلاثين يوما على تاريخ

انتهائها ووقع الحادث خلال مدة الثلاثين يوما مشترطا لأعمال هذا القيد أن تكون مدة الوثيقة سنة كاملة، أما إن كانت أقل من ذلك فلا يسري هذا القيد. أما الفقرة الثالثة (ج) فقد أعطت الصندوق حق الرجوع على السائق ومالك المركبة والمتصرف بها بحكم مسؤولية التابع عن أفعال المتبوع، فالسائق أو المالك أو المتصرف كان لزاما عليهم جميعا التقيد باستعمال المركبة للغرض الذي خصصت له طبقا لرخصتها، والسائق كان عليه أن يمتنع عن قيادة مركبة وهو غير مجاز لقيادتها، كما انه والمالك والمتصرف مسؤولون تجاه الصندوق نحو قيادة المركبة برخصة لا تجيز قيادة هذا النوع من المركبات، كما أنهم مسؤولون أيضا عن عدم دفع قسط التأمين في الميعاد المحدد والمنفق عليه مع شركة التأمين وكذلك في حالة ثبوت غش أو تدليس من جانبهم أو من جانب أي منهم على شركة التأمين.

أحالت الفقرة (٢) من هذه المادة إلى الأحكام المنصوص عليها في القانون المدني الفلسطيني لعدم تكرار النصوص، ويشار هنا إلى أن القانون المدني الفلسطيني قد تم إعداده مع مذكرته الإيضاحية وربما يرى النور قبل صدور هذا المشروع.

ومراعاة للهدف السامي البعيد عن تحقيق الربح الذي يسعى الصندوق لتحقيقه فقد نصت الفقرة (٣) على إعفاء الصندوق من دفع الرسوم القضائية مساهمة في إنعاش ميزانية هذا الصندوق.

#### مادة (٤٢)

يكون الصندوق دائما ممتازا للمؤمن تحت التصفية بما دفعه من مبالغ بسبب الحادث.

### المذكرة الإيضاحية:

كما هو معلوم فلا امتياز إلا بنص في القانون، وقد رأت اللجنة إعطاء الصندوق هذا الامتياز لنيل حقوقه من أموال شركة التأمين التي تقرر تصفيتها فيكون للصندوق نيل هذه الحقوق قبل أي دين آخر باستثناء حقوق العاملين في الشركة تحت التصفية، أما حقوق الدائنين سواء كانوا ممتازين أو عاديين فإن الصندوق يتقدم عليهم في نيل حقوقه.

### **مادة (٤٣)**

إذا عجز الصندوق عن الوفاء بالتزاماته نحو المصابين فتلتزم وزارة المالية بسد هذا العجز من الموازنة العامة.

### المذكرة الإيضاحية:

ضمانا لاستمرار الصندوق في تأدية رسالته وحماية لحقوق المصابين وحتى لا يكونوا عالة على المجتمع فقد رأت اللجنة أن تكون الدولة ضامنة للوفاء بهذه الالتزامات وذلك من خلال وزارة المالية باعتبارها أقوى ضمان لسد أي عجز قد ينشأ في ميزانية أو موازنة الصندوق.

## الباب الخامس

### أحكام ختامية

#### مادة (٤٤)

لمجلس الوزراء إصدار اللوائح اللازمة لتنفيذ أحكام هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية :

قد تنشأ الحاجة عند نفاذ وسريان أي قانون وجود لوائح تنفيذية تتضمن آليات تنفيذية لبعض نصوص القانون. لذلك نهج المشرع الفلسطيني مسلك إعطاء الصلاحية في إصدار هذه اللوائح إلى مجلس الوزراء. الجهة المختصة بتطبيق أحكام القانون تضع مسودة هذه اللائحة أو اللوائح وترسلها إلى مجلس الوزراء الذي يملك الحق في تعديلها ثم إصدارها بالمراسيم والآليات المتبعة لديه دون حاجة لإقرارها من المجلس التشريعي. وبصدور هذه اللوائح تصبح مكملة للقانون وملزمة للجهات المختصة في تطبيق القانون.

لذلك رأيت لجنة الصياغة عدم الخروج عن ما نهجه المشرع الفلسطيني بهذا الخصوص ووضعت هذه المادة.

#### مادة (٤٥)

أولا : يلغى العمل بالقوانين والأوامر التالية :

١ . قانون تأمين المركبات الميكانيكية (أخطار الفريق الثالث) رقم ٨

لسنة ١٩٤٧.

٢. الأمر رقم ١٤١ لسنة ١٩٦٧ وتعديلاته بشأن تأمين المركبات الميكانيكية.
  ٣. الأمر رقم ٥٤٤ لسنة ١٩٧٦ وتعديلاته بشأن تعويض مصابي حوادث الطرق، المعمول به في محافظات غزة.
  ٤. الأمر رقم ٦٧٧ لسنة ١٩٧٦ وتعديلاته بشأن تعويض مصابي حوادث الطرق، المعمول به في محافظات الضفة.
  ٥. الأمر رقم ١١٠٠ لسنة ١٩٩٣ وتعديلاته بشأن مراقبة أعمال التأمين.
  ٦. القانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٩٥ بشأن الصندوق الفلسطيني لتعويض ضحايا حوادث الطرق.
- ثانياً : يلغى كل حكم يتعارض مع أحكام هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية :

منعاً للتعارض بين نصوص القوانين التي تربطها علاقة معينة، ولأن القانون الجديد مفروض أن تكون له الأولوية في التطبيق، فكثيراً ما ينص القانون الجديد على مادة الإلغاء، وهذه المادة قد تتناول الإلغاء الضمني حين ينص على إلغاء كل ما يتعارض مع أحكام هذا القانون، وقد يكون صريحاً بذكر القوانين الملغاة نصاً.

لجنة الصياغة رأّت الجمع بين هاتين المدرستين فنصت في هذه المادة على القوانين والأوامر العسكرية الإسرائيلية السارية في كل من الضفة الغربية

وقطاع غزة وقررت إلغائها بنص صريح ثم في الفقرة الثانية ألغت كل حكم يتعارض مع أحكام هذا القانون (المشروع).

#### مادة (٤٦)

على جميع الجهات المختصة كل فيما يخصه تنفيذ أحكام هذا القانون، ويعمل به بعد ثلاثين يوماً من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

#### المذكرة الإيضاحية :

إعمالاً لمواد الباب الأخير من القانون الأساسي للسلطة الوطنية الفلسطينية فقد جاء هذا النص لإلزام الجهات المختصة والمخاطبة بأحكام هذا القانون بالعمل به بعد نشره في الجريدة الرسمية بثلاثين يوماً، وهنا تجدر الإشارة إلى أن هذا المشروع لم يتناول أحكاماً انتقالية عكس الحال بالنسبة لمشروع قانون الإشراف والرقابة على التأمين الذي نص في مادته قبل الأخيرة على أحكام انتقالية.

## فهرس

### تقديم

١	نظرة تاريخية
٣	تطور نظام التأمين
٤	التنظيم التشريعي لعقد التأمين
٥	التنظيم التشريعي لعقد للتأمين في فلسطين
٦	فلسفة وتقسيمات المشروع
	الباب الأول
١٠	تأمين المركبات الآلية
	الباب الثاني
٣٦	المسؤولية عن التعويض
	الباب الثالث
٤٩	تعويض المصابين
	الباب الرابع
٧٢	الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق
	الباب الخامس
٨٤	أحكام ختامية



