

حماية المتضررين من حوادث المركبات في التشريع البحريني

دكتور/ عبدالمجيد خلف منصور العنزي

أستاذ القانون المساعد بأكاديمية سعدالملك للعلوم الأمنية

دولة الكويت

المقدمة:

يعزى لنظام التأمين الإجباري تغطية التكلفة الفادحة التي تتسبب بها حوادث المركبات الآلية في الأرواح والممتلكات، باعتباره أبرز وسائل حماية مستخدمي الطريق وضمان حصول المضرور من حوادث المركبات على التعويض الذي يجبر الضرر الذي لحق به، وأكثر الأنظمة الفاعلة في دفع قائدي المركبات الى الالتزام بأنظمة المرور نظرا لحرمانه المخالف لأنظمة المرور أو المخل بالواجبات والقيود الواردة في وثيقة التأمين من الاستفادة من الحماية التي يوفرها للزمة المالية للمؤمن له المتسبب في الحادث المروري.

لذلك جعلت أغلب التشريعات التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور إجباريا، وجعلت إصدار ترخيص تسيير المركبة متوقفا على وجود وثيقة تأمين، بحيث لا يخشى على المضرور من حوادث المركبات ضياع حقه أو التأخر في الحصول عليه عند إفسار المؤمن له.

بيد أن تشريعات التأمين الإجباري في كثير من البلدان ومنها التشريع البحريني - لم تجعل شركات التأمين ملزمة بتعويض جميع الأضرار التي تقع من استعمال المركبات، وبالتالي تعفيها من تعويض الأضرار في الحالات التي لم يرد ذكرها في القانون، كالأضرار التي تلحق بمالك المركبة الآلية وسائقها وأفراد أسرهم ممن كانوا معهم وقت وقوع الحادث، والأضرار الناتجة عن الحوادث لا تغطيها وثائق التأمين الإلزامي، والحوادث التي تقع من مركبات غير مؤمن عليها، وحوادث المركبات التي لم ينص القانون على إلزام ملاكها بالتأمين عليها، والحالات التي يتعذر فيها معرفة المركبة المسؤولة عن الحادث. وهي حالات لا يجد فيها المضرور شخص يتمتع بالملاءة المالية يستطيع أو يكفل له دفع التعويض الذي تقضي به المحكمة المختصة.

لذلك هذا المشرع البحريني حذو بعض التشريعات العربية والغربية ، وأخذ بفكرة إنشاء صندوق يتولى تعويض بعض الأضرار التي لا تغطيها وثائق التأمين الإجباري في بعض الحالات السابق ذكرها، لسد النقص الذي اعترى نظام التأمين الإجباري والذي يحول دون الضرور والحصول على التعويض الجابر للضرر رغم وقوع الحادث المروري وتخلف أضرار عنه.

ولأن مملكة البحرين تعتبر أول دولة من دول مجلس التعاون الخليجي تتشيع صندوق لتعويض المتضررين من حوادث المركبات (صادر بالقانون رقم ٦١ لسنة ٢٠١٤) ، فإن هدف الدراسة هو التعرف على نطاق الحماية التي يوفرها نظام التأمين الاجباري، ودور الصندوق في تحقيق أهداف التأمين الإجباري ، وبيان الفائدة من وراء توسيع نطاق الحماية المقررة للمتضررين من حوادث المركبات وحدودها، وذلك لتمهيد الطريق أمام بقية المشرعين للأخذ بفكرة انشاء صناديق التعويض، لما لها من دور في سد نواقص نظام التأمين الاجباري وتقوية مفاهيم التضامن الاجتماعي.

وهو ما سنتوصل إليه من خلال تحديد نطاق الحماية التي يوفرها نظام التأمين الإجباري -في مملكة البحرين- للمتضررين من حوادث المركبات ، وبيان مدى الحاجة إلى توسيع مجال تلك الحماية والأسباب الداعية لذلك، والتعرف على صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات وأهدافه ونوع الأضرار التي يغطيها والتعويضات التي يدفعها. وشروط الاستفادة من التعويضات التي يقدمها، وبيان الطريقة التي يستوفي فيها الصندوق ما أداه من تعويض من المتسبب في الضرر أو المسئول عن التعويض.

وقد تم تقسيم الدراسة على النحو التالي:

المبحث الأول/ الحماية المقررة للمتضررين من حوادث المركبات في قوانين التأمين الإلزامي.

المطلب الأول/ نطاق الحماية التي يوفرها التأمين الإلزامي من حوادث المركبات.
المطلب الثاني/ الأسباب الداعية لتوسيع الحماية المقررة للمتضررين من حوادث المركبات.

المبحث الثاني/ صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات.

المطلب الأول/ ماهية صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات
المطلب الثاني/ حالات وشروط الاستفادة من الصندوق

المبحث الأول/ الحماية المقررة للمتضررين من حوادث المركبات في نظام التأمين الإلزامي.

تحقق الأخطار الناتجة عن استخدام المركبات بجميع أفراد المجتمع، فليس ثمة شخص -سواء من مستخدمي هذه المركبات أو من المشاة في الطرق العامة- إلا وهو عرضة في شخصه أو ماله للحوادث المرورية، التي تشير الإحصائيات إلى انها أحد الأوبئة الفتاكة التي يعزى لها ثلث وفيات الحوادث حول العالم.^(١)

ونظرا للخسائر الفادحة التي تتسبب بها حوادث المركبات الآلية، احتل التأمين الإلزامي (الإلزامي) من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات أهمية بالغة في الدراسات التي تعدها منظمات الصحة والسلامة المرورية،^(٢) ووجدت به السلطات التشريعية للدول المختلفة سبيلا للحد من حوادث المرور، وتعويض الأضرار التي تقع بسبب استخدام المركبات الآلية.

إذ يعد التأمين الإلزامي أحد أبرز الأدوات التي يمكن من خلالها جبر الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، وأفضل الأساليب التي تدفع سائق المركبة الآلية إلى الالتزام بقوانين وأنظمة المرور، التي يترتب على مخالفته إياها خروجه من نطاق الحماية التي يوفرها نظام التأمين الإلزامي، ويؤدي إلى رجوع شركة التأمين عليه بما كانت قد أدته للمضرور.^(٣)

ونظام التأمين الإلزامي وإن كان يهدف إلى تحقيق السلامة المرورية، فإن هدفه الأساسي هو حماية المضرور وضمان حقه في الحصول على التعويض المحكوم له به من شركة أو هيئة التأمين (ذات الملاء المالية)، بدلا من مطالبة قائد المركبة (حارس الشيء) الذي يتصور إفساره وعدم قدرته على دفع التعويض أو التأخر في ذلك.

(١) د. عابد علي الحميدان ، حوادث المرور أحد الأوبئة الفتاكة، مقال منشور على موقع الادارة العامة للمرور، دولة الكويت، بتاريخ ٤/١٢/٢٠١٢، ID=٢٤١٠٢٠١٢، <http://www.moi.gov.kw/gdt/News.aspx?ID=٢٤١٠٢٠١٢>.

(٢) الدراسة الإستراتيجية للسلامة المرورية بمدينة الرياض، الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، المملكة العربية السعودية، ص ١٠١ وما بعدها.

(٣) د.هيثم حامد المصاروه، التأمين الإلزامي من حوادث المركبات في القانون الأردني، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهدين، المجلد ٢٠، العدد ١٠، كانون الثاني ٢٠٠٨، ص ٢.

وبالرغم من كون شركة التأمين تلتزم طبقاً لنظام التأمين الإجباري بتعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المركبات الآلية، إلا أن هناك حالات لا يستفيد فيها المضرور من الحماية التي يوفرها نظام التأمين الإجباري سواء من خلال نص القانون أو من خلال اتفاق التأمين، كالأضرار اللاحقة بالمؤمن له أو السائق، والأضرار التي تتسبب بها المركبات المعفاة من اجراءات الترخيص، وهروب المركبة التي تسببت بالضرر، أو عند عدم وجود تأمين علي المركبة لصالح الغير، وغيرها... وللتعرف على مجال الحماية التي يوفرها نظام التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات في مملكة البحرين ، ومدى كفايتها في تعويض المتضررين من حوادث المرور، قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول/ نطاق الحماية التي يوفرها التأمين الإجباري من حوادث المركبات.

المطلب الثاني/ الأسباب الداعية لتوسيع الحماية المقررة للمتضررين من حوادث المركبات.

المطلب الأول/ نطاق الحماية التي يوفرها التأمين الإجباري من حوادث المركبات

حرصت مملكة البحرين على تبني الأنظمة الفعالة في حماية مستخدمي الطريق وتوفير السلامة المرورية لهم، ومن ضمنها نظام التأمين الإجباري الذي نص قانون المرور فيها على جعله إجبارياً عند إصدار ترخيص المركبة الآلية أو تجديده.

وللوقوف على مدى الحماية التي يوفرها نظام التأمين الإجباري في مملكة البحرين للمتضررين من حوادث المرور، يجب أن نتعرف على نطاق التأمين الإجباري من حيث المركبات الخاضعة له، والأضرار التي تلتزم شركات التأمين بتغطيتها، وهو ما سيتم من خلال فرعين: الأول يحدد المركبات التي تخضع لنظام التأمين الإجباري. والثاني يبين التغطية التي توفرها وثائق التأمين الإجباري.

الفرع الأول/ المركبات التي تخضع لنظام التأمين الإجباري

اشتراطت المادة ٢/١١ من المرسوم بقانون رقم ٩ لسنة ١٩٧٩ بشأن المرور، والمادة الأولى من المرسوم بقانون رقم ٣ لسنة ١٩٨٧ في شأن التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات، لتسجيل أية مركبة بإدارة المرور والترخيص بوزارة الداخلية، أن يرافق طلب التسجيل وثيقة تأمين سارية المفعول طوال مدة تسجيل المركبة.

فما هي المركبة التي يتوقف إصدار ترخيص لها على وجود وثيقة تأمين؟ وما هي أنواعها؟ وهل هناك مركبات معفية من التسجيل وشروطه؟ سنحاول الإجابة على هذه التساؤلات من خلال النقاط التالية:
أولاً/ مفهوم المركبة:

عرف المشرع البحريني المركبة في المادة الثالثة من قانون المرور، بقوله:
"المركبة هي كل وسيلة من وسائل النقل أعدت للسير على الطريق العام ذات عجلات وتسير بقوة آلية أو جسدية (إنسان أو حيوان) أو تسحب بأية وسيلة..."، ومن هذا التعريف نجد أن المشرع البحريني قد توسع في مفهوم المركبة لتشمل المركبات الآلية وغير الآلية طالما كانت تسير على عجلات سواء كانت تسير بقوة ذاتية أو تسحب بأية وسيلة كانت، وبذلك يكون المشرع البحريني قد أضفى حماية أوسع للمتضررين من حوادث المركبات بحيث يسرى الالتزام بتأمين المركبة على جميع أنواع المركبات ومنها العربات غير الآلية والمقطورات عدا المستثناة بنص خاص.
ثانياً/ أنواع المركبات:

حددت المادة الثالثة من قانون المرور البحريني أنواع المركبات بشكل عام بأنها: "السيارات والجرارات والمقطورات ونصف المقطورات والدراجات النارية والآلية والهوائية والعربات التي تسير بقوة الإنسان أو الحيوان". وأجازت المادة نفسها لوزير الداخلية أن يزيد بقرار منه في أنواع المركبات أو ما يندرج تحت النوع الواحد منها أو يلغى أنواعاً من المركبات المنصوص عليها في الفقرة الأولى أو بعض ما يندرج تحت أي نوع منها.

أما المركبات التي تتوقف إجراءات تسجيلها وترخيصها على إصدار وثائق التأمين الإجباري، والمركبات الغير خاضعة لنظام التأمين الإجباري، فسنتعرف عليها من خلال الآتي:

١. المركبات الخاضعة لنظام التأمين الإجباري:

أ. السيارات: السيارة كما عرفتها المادة ٤ من قانون المرور البحريني هي كل مركبة مزودة بمحرك آلي تسير بواسطته، أو بمعنى آخر هي كل مركبة ذات

محرك آلي قادرة على السير بالطرق البرية.^(١) وبهذا المعنى تشمل السيارات الخاصة، وسيارات الأجرة، وسيارات نقل الركاب بنوعها (العام والخاص)، وسيارات السياحة، والسيارات الخاصة المعدة للتأجير، وسيارات النقل (العام والخاص) والنقل المشترك (العام والخاص)، والسيارات ذات الاستخدام الخاص.^(٢)

(١) د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الاجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة مقارنة لنظام صندوق الضمان، المطبعة العالمية، القاهرة، ١٩٦٣، ص ٢٧. لؤي ماجد أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٩، ص ٢٠.

(٢) عرفت المادة ٤ من قانون المرور البحريني كل نوع من أنواع السيارات على التفصيل التالي:

١- سيارة خاصة وهي المعدة للاستعمال الشخصي وتكون مصممة بحيث تتسع لعدد لا يزيد على تسعة أشخاص بما في ذلك القائد.

٢- سيارة أجرة (تاكسي) وهي المعدة لنقل الأشخاص بأجر شامل عن الرحلة وتكون مصممة بحيث تتسع لعدد لا يزيد على تسعة أشخاص بما في ذلك القائد.

٣- سيارة أجرة تحت الطلب وهي المعدة لنقل الأشخاص بأجر شامل عن الرحلة عن طريق طلبها من مركز تشغيلها أو الأماكن المحددة لوقوفها والتي لا يسمح له بالتجول بالطرق للحصول على الركاب وتكون مصممة بحيث تتسع لعدد لا يزيد على تسعة أشخاص بما في ذلك القائد.

٤- سيارة نقل الركاب وهي المعدة لنقل الركاب وتكون مصممة بحيث تتسع لعدد يزيد على ثمانية أشخاص عدا القائد، وأنواعها:

أ - سيارة نقل عام للركاب (باص) وهي المعدة لنقل الركاب بأجر محدد عن كل راكب أو بأجر عن مجموع الركاب لمرة واحدة أو عدد من المرات وتعمل بطريقة منتظمة وطبقا لخط سير معين أو في حدود معينة وقد تكون حكومية أو أهلية.

ب - سيارة نقل خاص للركاب (باص خاص) وهي المعدة لنقل الموظفين والعاملين لدى مالك السيارة وعائلاتهم أو لنقل طلبة المدارس، ويقتصر استعمالها على الأغراض المخصصة لها دون غيرها.

ج - سيارة سياحية وهي المعدة للرحلات أو للسياحة.

د - سيارة خاصة للتأجير بغير قائد لمدة زمنية يتفق عليها.

هـ - سيارة نقل وهي المعدة لنقل الحيوانات أو البضائع أو غيرها من الأشياء وأنواعها:

أ - سيارة نقل عام وهي المعدة لنقل الحيوانات أو البضائع أو غيرها من الأشياء بأجر وتشمل تلك المجهزة بصندوق تبريد.

ب. الجرار: وهو مركبة مزودة بمحرك آلي تسيير بواسطته لم تصمم لوضع أية حمولة عليها أو لاستعمالها في نقل الأشخاص، ويقتصر استعمالها على جر المقطورات والآلات وغيرها. والجرار الإنشائي هو ما يقتصر استعماله على العمليات الإنشائية أو الأعمال الزراعية والآلات الرافعة.

ج. المقطورة: وهي مركبة بدون محرك يجرها جرار أو سيارة أو أية آلة أخرى. ونصف المقطورة مركبة بدون محرك يرتكز جزء منها أثناء السير على الجرار أو السيارة أو الآلة التي تجرها.

د. مركبات الديوان الملكي، والمركبات الحكومية، ومركبات الهيئات والمؤسسات التابعة لها، ومركبات الهيئات السياسية والقنصلية، فقد نصت المادة ٢٠٣ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على ان تسجيلها يخضع لذات الشروط والإجراءات المحددة لتسجيل المركبات الأخرى وتجديدها المنصوص عليها في القانون وفي اللائحة، ومن ضمنها إبراز وثيقة تأمين من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث المركبة.

هـ. المركبات الأجنبية الخاصة والسياحية: نصت المادة ٢٨٩ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على عدم السماح للمركبات الأجنبية الخاصة والسياحية للعبورين الأجانب والسائحين بدخول البحرين واستعمال طرقها العامة إلا باستيفاء مجموعة من الشروط أحدها أن تكون لدى المركبة وثيقة تأمين من المسؤولية المدنية

ب - سيارة نقل خاص وهي المعدة لنقل الحيوانات أو البضائع أو غيرها من الأشياء وتقتصر على الاستعمال الشخصي.

٦- سيارة نقل مشترك وهي المعدة لنقل الأشخاص والأشياء معا وأنواعها:-

أ - سيارة نقل مشترك عام وهي المعدة لنقل الأشخاص والأشياء معا بأجر.

ب - سيارة نقل مشترك خاص وهي المعدة لنقل الأشخاص والأشياء معا وتقتصر على الاستعمال الشخصي.

٧- سيارات ذات استعمال خاص وهي المعدة بصفة دائمة لغرض خاص ولا تستعمل في غير الأغراض المعدة لها والمصممة لتكون آلات صناعية أو زراعية أو لتعبيد الطرق وصيانتها أو لإطفاء الحريق والإسعاف ونقل المياه ونزح المجاري والتصوير السينمائي والتلفزيوني وورش التصليح أو المعدة للنجاة وغيرها والتي لا يمكن بحسب تصميمها وتجهيزها استعمالها في نقل الأشخاص والأشياء.

الناشئة من حوادث المركبة صادرة في مملكة البحرين وسارية المفعول عن كامل المدة التي ستنقضي فيها المركبة في البحرين.

٢. المركبات الغير خاضعة لنظام التأمين الإجباري:

أ. الدرجات الآلية والهوائية والعربات : نصت المادة ٩ من قانون المرور البحريني على عدم سريان أحكام المادة ٢ من القانون ذاته - والخاصة بشروط ترخيص و تسجيل المركبات ومن ضمنها التأمين- على الدرجات الآلية والهوائية والعربات إلا إذا صدر قرار من وزير الداخلية بسريانها عليها. والدرجة النارية كما عرفتها المادة ٧ من قانون المرور هي مركبة مزودة بمحرك آلي تسيير بواسطته ولها عجلتان أو ثلاث ولا يكون تصميمها على شكل سيارة ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء وقد يلحق بها صندوق. أما الدرجة الهوائية فهي مركبة ذات عجلتين أو أكثر تسيير بقوة راكبها ومعدة لنقل الأشخاص فقط ويجوز استعمالها في نقل الأشياء على أن يلحق بها صندوق. في حين عرفت المادة ٨ من القانون العربية بأنها تسيير بقوة الحيوان أو الإنسان ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء.

ب. المركبات التي تحمل لوحات فحص: استتنت المادة ١٤٥ من اللائحة التنفيذية المركبات التي تحمل لوحات فحص من إجراءات التسجيل وشروطه لمدة اسبوعين^(١) ولم يرد في المادة ١٧٥ من اللائحة ما يلزم من يتقدم بطلب لوحات الفحص بأن يقدم وثيقة تأمين للحصول عليها.

(١) تنص المادة ١٧٤ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور البحريني على أنه: " تصرف لوحات الفحص في الأحوال

المنصوص عليها في المادتين ٣٧ و ٣٨ من قانون المرور ويكون صرفها لتحقيق الأغراض التالية:

١. انتقال المركبة من ميناء الوصول إلى المحل التجاري.
٢. تجربة المركبة أمام المشتري.
٣. انتقال المركبة إلى مكان الإصلاح.
٤. تجربة المركبة بعد إصلاحها.
٥. انتقال المركبة إلى ادارة المرور والترخيص لتسجيلها.
٦. انتقال المركبة إلى ادارة المرور والترخيص إلى المكان الذي يحدده طالب التسجيل في حالة عدم اتمام إجراءات التسجيل.

ويكون صرف لوحات الفحص طبقا للمادة ٣٨ من القانون لمدة لا تتجاوز أسبوعين على أن يتم تسجيل المركبة خلالها، ويجوز التجاوز عن المدة إذا لم يتم التسجيل بسبب تراه إدارة المرور والترخيص مقبولا".

ج. مركبات قوة دفاع البحرين: أعطى قانون المرور البحريني في المادة ٣٥ منه، لوزير الداخلية أن يعفى المركبات ذات الاستعمال الخاص أو غيرها من المركبات، من شهادات التسجيل أو من شروطها وإجراءاتها أو من الرسوم المقررة كلها أو بعضها. واستعمالاً لهذه الصلاحية أعتفت المادة ٢٠٤ من قرار وزير الداخلية رقم ٢٨ لسنة ١٩٧٩ باللائحة التنفيذية لقانون المرور، مركبات قوة دفاع البحرين من التسجيل.

وبذلك نجد أن المشرع البحريني ذهب إلى تقييد تسجيل وترخيص جميع أنواع المركبات بتقديم وثيقة تأمين سارية المفعول بما فيها مركبات الديوان الملكي، والمركبات الحكومية، ومركبات الهيئات والمؤسسات التابعة لها، ومركبات الهيئات السياسية والقنصلية، ولم يستثني منها إلا مركبات قوة دفاع البحرين، والمركبات التي تحمل لوحات فحص بشكل مؤقت.^(١) موسعا لنطاق الحماية المقررة للمتضررين من حوادث المركبات بتوسيع مجال التأمين الاجباري من حيث المركبات الخاضعة له، لتخضع لنظام قانوني واحد وهو نظام التأمين الإجباري.^(٢)

(١) سار المشرع السعودي على نفس الطريق ونص في المادة ٨ من نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٨٥ بتاريخ ١٠/٢٦/١٤٢٨، على إلزام كل قائد مركبة بالتأمين وفقاً لما تحدد اللائحة (١)، والتي نصت في فقرتها ١٨/٨ على أنه " تلزم المركبات الحكومية التي تحمل لوحات صادرة من إدارة المرور بالتأمين ضد الغير باستثناء المركبات العسكرية المستخدمة لأغراض عسكرية والتي لا تستخدم الطرق العامة بصورة اعتيادية " راجع: د.عبدالجليل السيف، التأمين الإلزامي للمركبات الحكومية يحقق الاستراتيجيات المتعلقة بالسلامة المرورية، مقال منشور على صحيفة اليوم السعودية، بتاريخ ١٣/٣/٢٠١٤،

<http://www.alyaum.com/News/art/١٢٦٤٣٧.html>

ودراسته حول تغطية المركبات الحكومية بالتأمين الإلزامي، دراسة بمناسبة أسبوع المرور الخليجي ١٤٣٥هـ، منشورة في موقعه الخاص على الشبكة العنكبوتية: <http://dralsaiif.com/id/٤٦١٠>

(٢) أجازت المادة ٨١ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الكويتي للديوان الأميري وللجهات الحكومية أن تكفل مركباتها بما ينماشى مع أحكام التأمين الإلزامي، فصدر قرار وزير المالية رقم ٣ لسنة ١٩٨٠ وحدد قواعد تأمين الحكومة عن حوادث سياراتها، الذي جعل وزارة المالية ضامنة للمسئولية المترتبة على تسير وسائل النقل المملوكة للوزارات والهيئات العامة باعتبارها مسؤولة عن اعمال تابعيها، بيد أن القرار خالف أحكام التأمين الإلزامي المنصوص عليها في قانون المرور وحدد سقف التعويض في بعض الحالات.

الفرع الثاني/ التغطية التي يوفرها نظام التأمين الإجباري.

الهدف من جعل التأمين على المركبات إلزامياً، هو توفير الأمان لمالك المركبة - مما تسببه له عند الحادث من مسؤولية مدنية- وتوفير الضمان للمتضررين في حوادث المرور، من خلال إيجاد طرف يتمتع بالملاءة المالية يكون قادر على دفع التعويضات التي يحكم بها لهم، فمن خلال عقد التأمين تضمن شركة التأمين تعويض الأضرار التي يتسبب بها المؤمن له والتي تقوم حيالها مسؤوليته المدنية تجاه الغير.^(١) وقد تبين لنا من خلال الفرع السابق أن نظام التأمين الإلزامي لا يشمل جميع المركبات التي تجوب الطرقات العامة في مملكة البحرين، إذ أن هناك مركبات مستثاة من الخضوع لنظام التأمين الإلزامي، وهنا يحق لنا ان نتساءل عن الأضرار التي تغطيها وثائق التأمين الإلزامي، وعن الأشخاص الذين تلتزم شركات التأمين بتعويضهم، وحدود التغطية التي توفرها وثائق التأمين!؟

حددت المادة ٢ من قانون التأمين الاجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات البحريني، شروط الاستفادة من التغطية التي توفرها وثائق التأمين الإجباري وحدودها، فجعلت التزام المؤمن (شركة التأمين) بتعويض المتضررين من حوادث المركبات مقيد بثبوت الحق في التعويض، وشخص المضرور، ونوع الضرر، وذلك على النحو التالي:

أولاً/ شروط الاستفادة من التأمين الاجباري:

يتوقف قيام التزام المؤمن بتعويض المضرور على ثبوت حق الأخير في التعويض، الذي يلزم لثبوته توافر ثلاثة أمور، سنتناولها تباعاً:

(١) يمكن تعريف التأمين الاجباري بأنه عقد يفرضه القانون على مالك المركبة ويقيد الترخيص له باستخدامها إلا بتقديم ما يثبت إبرامه، لتلزم من خلاله شركة التأمين بتغطية الأضرار التي تصيب الغير من جراء حوادث المركبة، دنادين ياس البياتي، التأمين الإلزامي من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات. المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، ٢٠١٠، ص٥٧. محمد محمود الكاشف، سعد السعيد عبدالرزاق، تأمين السيارات، ط١، دار القلم للنشر والتوزيع، دبي، ١٩٨٩، ص ٢٤٥.

١. وقوع الحادث داخل الحدود الإقليمية لمملكة البحرين:

حددت المادة الثانية من قانون التأمين الاجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات البحريني، نطاق تطبيق أحكام القانون على حوادث المركبات التي تقع داخل الحدود الإقليمية لمملكة البحرين.

فشركة التأمين تلتزم بتعويض المضرور الذي لحقه الضرر نتيجة حادث مروري وقع على أراضي مملكة البحرين، ولا تلتزم بتعويض الأضرار التي تصيب المضرور نتيجة حادث وقع خارج الحدود الإقليمية لمملكة البحرين ولو كانت وثيقة تأمين المركبة سارية المفعول.

ولا يخرج عن هذا الحكم كون المركبة مؤمن عليها بموجب بطاقة التأمين الموحد الصادرة من بلد آخر وفقاً لاتفاقية التأمين الموحدة عن سير السيارات عبر البلاد العربية التي نصت عليها الفقرة الثانية من المادة ٣ من قانون التأمين الاجباري.^(١)

ولا يغير من ذلك حكم المحكمة الدستورية التي قضت فيه بأنه حال وقوع الحادث خارج البحرين يكون تعويض الحادث وفقاً للشروط والأوضاع المقررة بقانون التأمين الاجباري في الدولة التي وقع فيها الحادث أعمال لقاعدة الإسناد التي قررتها المادة الثانية من الاتفاقية . طالما لم يتمسك أياً من طرفي الدعوى بتطبيق القانون الأجنبي وتلاقي إرادتهما على تطبيق قانون التأمين الاجباري البحريني، وأن القاضي الوطني لا يعمل أحكام القانون الأجنبي من تلقاء نفسه بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب الخصم صاحب المصلحة الذي يتعين عليه أن يقوم بإثبات ذلك القانون باعتبار أن القانون الأجنبي يعتبر بالنسبة للقاضي الوطني واقعة من وقائع الدعوى يتعين على من يتمسك به أن يقيم الدليل عليه وإلا طبق القاضي قانونه الوطني. ذلك أن الحكم يتناول تطبيق القانون الاجباري من قبل القاضي الوطني ولا يتناول مسألة تعويض المضرور وفقاً لأحكام قانون التأمين الاجباري البحريني وشروط استحقاقه.^(٢)

(١) انضمت البحرين إلى اتفاقية التأمين الموحدة عن سير السيارات عبر البلاد العربية بموجب المرسوم بقانون رقم ٨ لسنة ١٩٨٥، نشر في الجريدة الرسمية بتاريخ ١٩/٩/١٩٨٥.

(٢) المحكمة الدستورية في مملكة البحرين، دعوى رقم د/٣/٠٧، لسنة ٥ قضائية، منشور في الجريدة الرسمية، العدد رقم ٢٨٩٨، ٤ يونيو ٢٠٠٩، ص ١٠٣-١٠٩.

٢. وجود وثيقة تأمين :

التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات إجباريا في مملكة البحرين ، بموجب المادة الأولى من المرسوم بقانون رقم ٣ لسنة ١٩٨٧، ويتشترط لتسجيل أية مركبة والترخيص لها باستخدام الطرق العامة في مملكة البحرين تقديم وثيقة تأمين سارية المفعول.

ويشترط لقبول وثيقة التأمين - وفقا لنص المادة ٣ من المرسوم المشار إليه- أن تكون صادرة عن إحدى هيئات أو شركات التأمين المسجلة في البحرين لمزاولة أعمال التأمين على المركبات، ويأخذ حكمها وثيقة التأمين الصادرة بناء على اتفاقية بطاقة التأمين الموحد الصادرة بانضمام دولة البحرين إليها بالمرسوم رقم ٨ لسنة ١٩٨٥، بشرط أن تكون هذه الوثيقة معتمدة من الشركة المتحدة للتأمين.

٣. ثبوت الحق في التعويض:

لقيام التزام المؤمن بتعويض المضرور يلزم ثبوت حق المضرور في التعويض، من خلال توافر الشروط التي تبرر قيام المسؤولية المدنية، والتي يمكن تلخيصها فيما يلي:

أ. أن يكون هناك ضرر.

ب. أن يكون هذا الضرر ناشئا عن حادث مركبة.

ج. أن يكون تدخل المركبة إيجابياً وفعالاً في إحداث الضرر، بأن تكون قد ساهمت بشكل فعلي في وقوع الحادث.

وإذا ماتوافرت هذه الشروط قام التزام المؤمن بالتعويض بغض النظر عن طبيعة المسؤولية أو نوعها أو أساسها، أي سواء كانت مسؤولية عقدية أو تقصيرية، وسواء أكانت مسؤولية عن الأعمال الشخصية أم مسؤولية عن فعل الأشياء.^(١)

ثانيا/ مجال التأمين الإجباري:

حددت الفقرة الثانية من المادة ٢ من قانون التأمين الاجباري المقصود بالتغطية التي توفرها وثائق التأمين الاجباري وحدودها وذلك على النحو التالي:

(١) د.إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مرجع سابق، ص ١٤٧.

١. مجال التأمين الاجباري من حيث الأشخاص:

ألزمت الفقرة الثانية من المادة ٢ من قانون التأمين عند إصداره بالمرسوم رقم ٣ لسنة ١٩٨٧ المؤمن بدفع ما يحكم به من تعويض عن وفاة أو إصابة أي شخص وذلك بنصها على أنه: "يقصد بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات، التزام المؤمن بقيمة ما يحكم به من تعويض ويشمل ذلك التعويض عن وفاة أي شخص أو عن اية اصابة جسمانية تلحق اي شخص من حادث للمركبة المؤمن عليها وكذلك الاضرار المادية الناشئة عن هذا الحادث". إلا أن المشرع البحريني بالمرسوم بقانون رقم ٧ لسنة ١٩٩٦، أعفى المؤمن من تغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق المتسبب في الحادث وزوجه وأولاده القصر، ومالك المركبة وزوجه وأولاده القصر إذا كان يستخدم سائقا خاصا، بحيث لا يستفيد من التغطية التي توفرها وثائق التأمين الاجباري، كل من المؤمن له إذا كان يقود المركبة وقت الحادث أو السائق المأذون له إذا ما كانت الأضرار الناجمة عن الحادث قد لحقت بأبي منهما أو بأفراد أسرهما (الزوج والأولاد القصر).

ويرى البعض أن أحد الاعتبارات التي قدرها الشارع لاستثناء هذه الطائفة من الأشخاص من التعويض، تتعلق بالهدف الذي من أجله يبرم عقد التأمين الإلزامي والذي يتمثل في حماية قائد المركبة من انعقاد مسؤوليته المدنية في مواجهة الغير، فالتأمين من المسؤولية بوصفه أحد أنواع التأمين من الأضرار يهدف إلى حماية الذمة المالية للمؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض، وليس تعويض المؤمن له عما يلحقه بنفسه أو بأفراد أسرته من أضرار.^(١)

إلا أن ما ساقه أصحاب هذا الرأي مردود عليه بأن حماية المضرور تعتبر أيضا السبب الرئيسي وراء تبني نظام التأمين الاجباري من قبل الدول المختلفة، وأن صفة المضرور تمتد لتشمل كل من لحقه ضرر جراء حوادث المركبة طالما لم يعتمد إيذاء نفسه، لذلك يذهب جانب من المشرعين إلى شمول قائد المركبة المتسببة بالحادث في نطاق التأمين الإلباري وأقرت مبدأ المسؤولية دون خطأ أخذ بنظرية تحمل التبعة

(١) د.هيثم حامد المصاروه، التأمين الإلزامي من حوادث المركبات في القانون الأردني، مرجع سابق،

ص٥٥. د.محسن عبدالحميد البيه، خطأ المضرور في مجال حوادث المرور، مطبعة جامعة المنصورة،

١٩٩٨، ص١٦٨.

التي تجعل المؤمن ملتزماً بدفع التعويض بصرف النظر عن توفر ركن الخطأ، وانتقلت من نظام التعويض القائم على الخطأ إلى نظام آخر يجعل التعويض مستحقاً بمجرد وقوع الضرر.^(١) كما أن حرمان أفراد أسرة المتسبب في الحادث أو مالك المركبة يشكل تعدي على مبدأ استقلال الذمة المالية في الفقه الإسلامي وجاء نتيجة التأثر بالتشريعات الغربية التي تنادي بوحدة الذمة المالية لأفراد الأسرة الواحدة.^(٢)

بيد أن المحكمة الدستورية في مملكة البحرين قضت بعدم دستورية المادة ٢ من المرسوم بقانون رقم ٧ لسنة ١٩٩٦ بتعديل بعض أحكام المرسوم بقانون رقم ٣ لسنة ١٩٨٧ فيما تضمنه من استثناء زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر من الحق في التعويض عن الوفاة أو الإصابة الجسمانية التي تلحق بهم، لمخالفة المادة ٢ لنص المادة ١٨ من الدستور وبذلك بقولها: "وحيث أنه بالنسبة لطعن المدعين بعدم دستورية النص المطعون فيه في شقه الخاص باستثناء زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر من الحق في التعويض فهذا النعي سديد، ذلك أن النص المطعون فيه - في هذا الشق - قد مايز بين فئتين من المضرورين في حوادث المركبات احدهما زوج المتسبب في الحادث وأولاده القصر، واخرهما فئة باقي المضرورين، بأن أختص الفئة الأخيرة بمعاملة تأمينية متميزة تتمثل في شمول مظلة التأمين لهؤلاء في حين حجب عن الفئة الأولى، هذه الميزة، حال أن جميع المضرورين في مركز قانوني متماثل، فهم جميعاً ينطبق عليهم وصف المضرورين. كما أنهم جميعاً ليسوا طرفاً في عقد التأمين - حيث أقامت المدعية الأولى دعوها الموضوعية بصفتها زوجة المتسبب في الحادث، كما أقامت الدعوى الدستورية بهذه الصفة-، وهم جميعاً يتحدون في عدم مسئوليتهم عن وقوع الحادث، كما يتحدون في أن الأضرار قد لحقت بهم من جرائه، وكان يلزم ضماناً للتكافؤ في الحقوق بين هاتين الفئتين أن تنتظمها قاعدة

(١) راجع: المادة ٢ من قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات العراقي رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٠. المادة ٨ من الأمر الجزائري رقم ٧٤-١٥ بتاريخ ٣٠ يناير ١٩٧٤، أمر يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار.

(٢) لؤي ماجد أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، مرجع سابق، ص ١٠٨. ويشير إلى د.حاتم محسن الفتلاوي، نظرية الذمة المالية دراسة مقارنة بين الفقهاء الوضعي والإسلامي، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩، ص ١٠٢-١٠٣.

موحدة لا تقيم في مجال تطبيقها تمييزا بين المخاطبين بها . وإذ أقام النص المطعون فيه هذا التمييز التحكمي بين هاتين الفئتين فإنه يكون مناقضا لمبدأ المساواة المنصوص عليه في المادتين الرابعة والثامنة عشرة من الدستور".^(١)

وبناء عليه أصبح يستفيد من الحق في التعويض عن حادث المركبة وفقا لقانون التأمين الاجباري البحريني، الغير بمعناه الواسع ، بحيث يشمل كل من الركاب والمضروبين غير الركاب، وأصحاب البضائع المنقولة. ذلك أن نص المادة ٢ من قانون التأمين الاجباري البحريني جعلت التزام المؤمن بالتعويض يمتد ليشمل أي تعويض يحكم به لأي شخص عدا المتسبب في الحادث ومالك المركبة (باعتباره طرفا في عقد التأمين)، أما زوج المتسبب وأولاده القصر فينطبق عليهم وصف المضروبين ويشملهم الحق في التعويض مع جميع المضروبين لتمائل المركز القانوني.

٢. مجال التأمين الاجباري من حيث الأضرار وقيمة الضمان:

نصت الفقرة الأولى من المادة ٢ من قانون التأمين الاجباري البحريني على وجوب تغطية وثيقة التأمين الاجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات للأضرار الجسمانية والمادية من حوادث المركبة، ومدت الفقرة الثانية من المادة ٢ مجال التأمين ليشمل قيمة ما يحكم به من تعويض عن وفاة اي شخص او عن اية اصابة جسمانية تلحق اي شخص.

أما التعويض عن الأضرار المادية الناشئة عن حوادث المركبات فقد وضعت الفقرة الثانية من المادة ٢ بعد تعديلها، حدا أقصى له، بحيث لا يجوز الحكم بأكثر من خمسمائة ألف دينار بحريني كتعويض عن الأضرار التي تلحق الممتلكات عن الحادث الواحد من حوادث المركبات.^(٢)

(١) المحكمة الدستورية في مملكة البحرين، دعوى رقم د/٣/٠٧، لسنة ٥ قضائية، منشور في الجريدة

الرسمية، العدد رقم ٢٨٩٨، ٤ يونيو ٢٠٠٩، ص ١٠٣-١٠٩.

(٢) عدلت الفقرة الثانية من المادة الأولى بالمرسوم بقانون رقم (٧) لسنة ١٩٩٦ بتعديل بعض أحكام

المرسوم بقانون رقم (٣) لسنة ١٩٨٧ في شأن التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات.

المطلب الثاني / الأسباب الداعية لتوسيع الحماية المقررة للمتضررين من حوادث المركبات.

حماية المضرور جراء الحادث المروري وضمان حقه في التعويض يعتبر أهم وأبرز أهداف التأمين الاجباري، إلا أنه وبالرغم من كون شركة التأمين تلتزم طبقاً لنظام التأمين الإجباري بتعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المركبات، فهناك حالات لا يستفيد فيها المضرور من الحماية التي يوفرها نظام التأمين الإجباري كالأضرار اللاحقة بالمتسبب (المؤمن له أو السائق)، والأضرار التي تتسبب بها المركبات المعفاة من اجراءات الترخيص، وهروب المركبة التي تسببت بالضرر، أو عند عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوعه، بالإضافة إلى حالات التأخير في دفع التعويضات كإفلاس المؤمن، وعدم وجود جهة يتوجب عليها أداء التعويض.

كما أن تطور أساس المسؤولية وما ترتب عليه من قيام الحق في التعويض لمجرد وقوع الضرر، ومد الحماية التأمينية لقائد المركبة إذا لم يتعمد الاضرار بنفسه، من خلال تطور المفهوم الاجتماعي للتأمين الاجباري، جراء التزايد المستمر لحوادث المرور وما يترتب عليها من خسائر في الأرواح والممتلكات.

أدت جميعها إلى ضرورة توسيع الحماية المقررة للمتضررين من حوادث المركبات، والبحث عن أساليب تعالج القصور التشريعي في نظام التأمين الاجباري وتسد نقائصه وتوفر الحماية الكافية لمرتادي الطريق ومستعملي المركبات بأنواعها المختلفة.

وسنحاول من خلال هذا المطلب مناقشة الأسباب الداعية لمد الحماية للمتضررين الذين لا يستفيدون من نظام التأمين الاجباري بصورته الحالية، وذلك من خلال فرعين: الأول/ للوقوف على الخسائر من خلال الاحصائيات المتخصصة، والثاني/ لمناقشة الأسباب الاجتماعية والقانونية الداعية إلى توسيع الحماية التأمينية.

الفرع الأول/ الجانب الإحصائي لحوادث المركبات

تشكل الحوادث التي تتسبب بها المركبات الآلية على الطرق، وما ينتج عنها من إصابات بدنية وأضرار مادية، هاجسا يؤرق حكومات دول العالم قاطبة، والمنظمات المهتمة بصحة الانسان، إذ يشهد كل عام وفاة نحو ١,٣ مليون نسمة حول

العالم نتيجة حوادث المرور. بالإضافة إلى ما بين (٢٠ و ٥٠) مليوناً شخصاً آخرين يتعرضون لإصابات غير مميتة وعجز دائم في الحركة جرّاء تلك الحوادث.^(١) وتتسبب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في إلحاق خسائر اقتصادية هائلة بالضحايا وأسرهم وبالذول عموماً. وتتسبب هذه الخسائر من الأضرار التي تلحق بالتملكات ومن تكاليف العلاج وانخفاض إنتاجية الأفراد ممن يُصابون بالعجز الدائم، وإنتاجية أفراد أسرهم الذين يضطرون إلى التغيب عن العمل للاعتناء بهم. وتشير الإحصائيات الصادرة عن الاتحاد الدولي للطرق إلى ان منطقة الشرق الأوسط ومنطقة الخليج العربي تعتبر من أكثر مناطق العالم في الخسائر البشرية الناتجة عن حوادث السيارات^(٢)، وقد احتلت دولة الإمارات العربية ثم قطر والكويت على التوالي المراتب الأولى عالمياً بنسبة وفيات حوادث المرور، حسب دراسة أجرتها مؤسسة أبحاث النقل التابعة لجامعة ميشيغان الأمريكية^(٣). في حين احتلت المملكة العربية السعودية المركز الأول عالمياً في عدد حوادث الطرق^(٤).

وقد وفرت لنا بعض الجهات المتخصصة بمتابعة حوادث المرور ودراسة أسبابها، البيانات والإحصائيات التي تساعدنا للوقوف على حجم الخسائر التي تتسبب بها حوادث المركبات، من خلال التعرف على عدد حوادث المرور، والخسائر البشرية والمادية التي تتسبب بها، وإجمالي أفساط التأمين، ومقدار التعويضات التي تدفعها هيئات أو شركات التأمين.

إذ قدّرت احصائيات آخر تعداد رسمي أجري في مملكة البحرين بأن تعداد السكان في السابع والعشرون من ابريل عام ٢٠١٠ ، بلغ (١,٢٣٤,٥٧١) نسمة منهم (٥٦٨,٣٣٩) بحرينا و(٦٦٦,١٧٢) غير بحريني، في حين بلغ عدد سكان مملكة البحرين عام ٢٠٠١ حسب بيانات التعداد (٦٥٠,٦٠٤) نسمة بزيادة قدرها (٨٩,٨%).

(١) منظمة الصحة العالمية، الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، صحيفة وقائع رقم ٣٥٨ ، أيلول/سبتمبر ٢٠١٢.

(٢) http://www.irfnet.ch/files-upload/pdf-files/wrs٢٠٠٩_sample.pdf.p;٣٣

(٣) <http://ns.umich.edu/new/releases/٢١٩٩٦-roads-pose-more-risk-in-some-places-than-poor-health>

(٤) محاضرة للعقيد الدكتور/ زهير بن عبدالرحمن شرف (مدير الأنظمة واللوائح في مرور منطقة المدينة المنورة) ألقاها في الجامعة الإسلامية ضمن فعاليات أسبوع المرور الخليجي التاسع والعشرين.

وتوضح الإحصائيات المدرجة في الجداول (١) و(٢) و(٣) عدد المركبات المسجلة والداخلة إلى في مملكة البحرين والتزايد المستمر في حركتها وتضخم أعدادها، وما يترتب على ذلك من تزايد في عدد الحوادث المرورية والخسائر البشرية والمادية الناتجة عنها.

الجدول (١)

إحصائية بعدد المركبات المسجلة والمرخصة في مملكة البحرين^(١)

العام	عدد المركبات	الزيادة السنوية
٢٠١٠	٤٥٤,٨٥٩	--
٢٠١١	٤٧٨,١٨٤	٢٣,٣٢٥
٢٠١٢	٥٠٥,١٤٩	٢٦,٩٦٥
٢٠١٣	٥٤٤,٨٠٨	٣٩,٦٥٩

الجدول (٢)

إحصائية بعدد الحوادث المرورية في مملكة البحرين والخسائر البشرية الناتجة عنها^(٢)

البيان العام	عدد الحوادث	عدد الوفيات	عدد الإصابات البليغة	عدد الإصابات البسيطة	الخسائر المادية (تلفيات)
٢٠٠٨	٧٥,٥٨١	٧٥	٥٢٢	١,٤٥٥	--
٢٠٠٩	٧٨,٦٦١	٦٩	٤٣٧	١,٣٧٣	--
٢٠١٠	٨٠,٦٥٦	٧٠	٤٨٤	١,٢٢٢	٨٠,٧٥٥
٢٠١١	٧٥,٢٤٦	٥٥	٤٥٩	١,٠٧٣	٧٥,٢٤٦
٢٠١٢	٩١,٨٢٥	٧٥	٥٧١	١,٠٦٢	٩٠,١١٧
٢٠١٣	٩٥,٩٦٥	٧٧	٥٣٦	١,٠١٤	٩٤,٣٣٨
٢٠١٤	١٠٠,٨٨١	٥٧	٥٤٤	١,١٣٢	٩٩,١٤٨

(١) الإحصائيات الرقمية، موقع وزارة الداخلية، البحرين،

<http://www.policemc.gov.bh/statsFig.aspx?statId=١٨>

(٢) المرجع السابق.

الجدول (٣)

إحصائية بعدد المركبات التي عبرت جسر الملك فهد (من و إلى) مملكة البحرين (١)

العالم	العدد العام للمركبات	المعدل اليومي	نسبة الزيادة
٢٠١٢	٧,٧١٤,١٩٦	٢١,١٣٥	
٢٠١٣	٨,٦٣١,٤٠٨	٢٣,٦٤٨	%١١,٨٩

ويتضح من إحصائيات الإدارة العامة للمرور أن هناك ارتفاع ملحوظ وبنسب كبيرة في أعداد المركبات المسجلة في مملكة البحرين بنسبة تقارب ٨٤% خلال ٩ سنوات، إذ إنها كانت تبلغ قرابة ٣١٦ ألف مركبة في عام ٢٠٠٥، وباتت تبلغ أكثر من ٥٨١ ألف مركبة في ٢٠١٤، وذلك بمعدل زيادة سنوية فاق ٢٦ ألف سيارة. (٢) ويضاف إلى هذه الأرقام عدد المركبات التي تعبر بشكل يومي عبر جسر الملك فهد من وإلى مملكة البحرين والتي من الطبيعي ان تتسبب بحوادث وأضرار لممتلكات الغير نتيجة اشتراكها في الحوادث المرورية أو التسبب بها.

وبالرغم من أن إحصائية ٢٠١٤ تشير إلى انخفاض معدل الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية في مملكة البحرين خلال العام الميلادي الماضي ٢٠١٤، حيث بلغت ٥٧ وفاة، مقابل ٧٧ وفاة في ٢٠١٣، و٧٥ وفاة في العام ٢٠١٢. إلا أن عدد حوادث المركبات في العام ٢٠١٤ وصل إلى ٨٨١,١٠٠ حادث بعد أن كان العدد في عام ٢٠١٣ يقارب ٩٦٥,٩٥ حادث، أي بزيادة قدرها ٤,٩١٦ حادث، بالإضافة إلى الزيادة الملحوظة في عدد الإصابات الجسدية والخسائر المادية الناتجة عن حوادث المركبات.

وقد أكدت إحدى الدراسات أن الحوادث المرورية تتزايد فعلياً سنة بعد سنة، وان هناك علاقة وثيقة بين عدد المركبات المسجلة وبين الحوادث المرورية، فزيادة عدد المركبات المسجلة يزداد عدد الحوادث المرورية وعدد الوفيات والأضرار الجسدية والخسائر المادية الناتجة عنها على نحو متجانس، وترى الدراسة أنه يمكن تفسير ما نسبته ٨٨,٨% من الحوادث المرورية بسبب زيادة عدد المركبات، فزيادة

(١) تقرير جسر الملك فهد لعام ٢٠١١، صادر عن المؤسسة العامة لجسر الملك فهد، الموقع الإلكتروني:

www.kfca.com.sa/m/hom

(٢) صحيفة الوطن البحرينية، العدد ٣٣١٦ السنة ١٠، تاريخ ٢٠١٥/١/٨.

ثلاث مركبات في الشوارع والطرق تزداد الحوادث المرورية بنسبة حاد وواحد. وبزيادة ١٠٠٠ مركبة في الشوارع والطرق تزداد وفيات المرور بنسبة ضحية واحدة.^(١)

وتشير إحدى الدراسات إلى ان المعدل التراكمي لنسب التضخم في أعداد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في مملكة البحرين للأعوام ٢٠٠٩-٢٠٢٠م سيبلغ ٤٥%، وسيصل إلى ١٠٥% للأعوام ٢٠٠٩-٢٠٣٠م، وأن حوادث السير ستشهد زيادة مقدارها ٤٥% بحلول العام ٢٠٢٠م، و٧٥% بحلول العام ٢٠٣٠م.^(٢)

ويمكن من خلال الجدول التالي توزيع تقدير تكلفة الحوادث المرورية ونتائجها في دول مجلس التعاون سنويا ويوميا.^(٣)

تقدير التكلفة بالدولار الأمريكي		البيان
في دول مجلس التعاون يوميا (بالمليون)	في دول مجلس التعاون سنويا (بالمليار)	
٢٧,٩٨٩	١٠,٢١٦	الحوادث المرورية فقط
٠,٧٠٨	٠,٢٥٩	علاج وتأهيل المصابين
١,٣٥١	٠,٤٩٣	تعويضات لأسر المتوفين
٣٠,٠٤٨	١٠,٩٦٨	الحوادث المرورية ونتائجها

(١) دراسة حول أسباب الحوادث المرورية وسلامة الطرق في قطر، قسم الرياضيات والاحصاء والفيزياء، كلية الاداب والعلوم، جامعة قطر، منشورة في: (صحيفة الراية القطرية عدد تاريخ ٢٠١٢/٢/٢٣)

<http://www.raya.com/home/print/f٦٤٥١٦٠٣-٤dff-٤ca١-٩c١٠-١٢٢٧٤١d١٧٤٣٢/٥٣٢٧٩٠c٩-c٢c١-٤٠٩٦-bba٤-e٨aa٠bb٨b٩df>

(٢) د. هاشم محمد نور المدني، التأمين على المركبات (مصطلحاته وخصائصه وعلاقته بالحوادث)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠١٢، ص ٩٤-٩٩.

(٣) د. عامر بن ناصر المطير، حجم حوادث المرور ومؤشرات خطورتها في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، استراتيجية مقترحة لرفع مستوى السلامة المرورية، دراسة مقمنة لمسابقة جائزة مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ٢٠٠٩، ص ١٠٨.

أما فيما يخص نتائج عمليات التأمين على المركبات من أقساط وتعويضات فإنه يمكن من خلال الجدول التالي بيان أقساط وتعويضات التأمين على المركبات في مملكة البحرين، والذي يظهر النمو المطرد لأقساط التأمين عن حوادث المركبات مقارنة بالتعويضات التي تتولى هيئات التأمين دفعها.

العام	العام	العام	البيان
٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
١٥٢	١٥١	١٤٥	إجمالي أقساط التأمين عن حوادث المركبات ^(١) (بملايين الدولارات الأمريكية)
١٢٣	١٢٤	١١٣	إجمالي التعويضات التي دفعتها شركات التأمين عن حوادث المركبات ^(٢) (بملايين الدولارات الأمريكية)

وكان من المهم لهذه الدراسة، الوقوف على عدد حوادث المركبات غير المعلومة والمقيدة في سجلات الشرطة ضد مجهول، للتعرف على حجم المشكلة التي تتسبب بها الحوادث المجهولة وعدد المتضررين منها، والذين لا يستفيدون من نظام التأمين الإجباري، إلا أن الباحث لم يوفق في الحصول على مثل هذا المعلومات.

بيد أن ملامح الحركة المرورية للمركبات في مملكة البحرين تظهر تزايد المركبات التي يستخدمها ويقودها السائقين -الذين يزورون البحرين لفترات قصيرة- والأجانب من ذوي الدخل المحدود، الأمر الذي يدفع إلى الاعتقاد بعدم مباشرة الاجراءات القانونية المطلوبة لتحقيق الحوادث المرورية من قبل قائدي بعض المركبات

(١) بنك معلومات التأمين العربي،

<http://www.insurabia.com/websiteDocs/StatisticalTables/table%204-ar.pdf>

إحصائيات التأمين، الجهاز المركزي للمعلومات، مملكة البحرين،

http://www.cio.gov.bh/cio_ara/English/Publications/Statistical%20Abstract/ABS%2010/Ch16/16.pdf

(٢) بنك معلومات التأمين العربي، مرجع سابق. إحصائيات التأمين، الجهاز المركزي للمعلومات، مملكة البحرين، مرجع سابق.

وتزايد الحوادث المرورية المقيدة ضد مجهول، وذلك لخشية تحمل المسؤولية عن الحادث المروري أو الخوف من إطالة بقائهم في مملكة البحرين.

وذلك دون إغفال للتركيبة السكانية لمملكة البحرين، التي يشكل الأجانب فيها نسبة أكبر من المواطنين، وما يترتب على ذلك من وجود حالات قيادة للمركبات الآلية دون الحصول على رخصة للقيادة، وتزايد حالات الحوادث التي تقيد ضد مجهول، وهروب المتسبب بالضرر خارج البلاد، والحوادث التي يكون فيها المسئول عن الضرر من العمالة ذات الدخل المتدني الذي لا يسعف في دفع التعويض الذي قد يحكم به. وهي حالات لا يجد فيها المضرور شخص يتمتع بالملاءة المالية يستطيع أو يكفل له دفع التعويض الذي تقضي به المحكمة المختصة، لأن التعويض مرهون بوجود الشخص الذي سبب الضرر وقدرته على دفع التعويض.

الفرع الثاني/ الأسباب الاجتماعية والقانونية الداعية إلى توسيع الحماية التأمينية

تعويض الدولة للمضرور، فكرة ترجع جذورها إلى شريعة حمورابي التي ألزمت الحاكم والمجتمع بتعويض الخسائر الناتجة عن جرائم السرقة التي يتعذر فيها معرفة الجاني.^(١) بيد أن تعميمها كقاعدة عامة تلتزم الدولة من خلالها بأداء التعويض عن إصابات النفس أو الجسد التي يتعذر معرفة المسئول عنها، فمصدره التشريعية الإسلامية الغراء، حينما قضى النبي ﷺ بدية المرأة الهذيلة ودية جنينها على عصابة القاتلة،^(٢) ودفع عليه الصلاة والسلام دية عبدالله بن سهيل من بيت المال.^(٣)

(١) تنص المادة ٢٣ من شريعة حورابي على أنه: " من وقع ضحية السرقة وتعذر ضبط الجاني واسترداد المسروقات، يعوض من أهل المدينة والحاكم الذي وقعت السرقة على أرضه". وتنص المادة ٢٤ منها على أنه " فإذا كان ما فقده المجني عليه هو حياته، فإن على المدينة أو الحاكم تعويض نويه مقدار مائة واحدة من الفضة". شريعة حورابي، ترجمة محمود الأمين، الطبعة الأولى، دار الوراق للنشر، لندن، ٢٠٠٧، ص ١٨.

(٢) روي عن ابي هرير أن رضي الله عنه انه قال: "اقتلت إمرأتان من هذيل، فرمت إحداهما الأخرى بحجر فقتلتها وما في بطنها، فاختموا إلى النبي صلى الله عليه وسلم، فقضى أن دية جنينها غرة، عبد أو وليدة، وقضى أن دية المرأة على عاقلتها". رواه البخاري، كتاب الديات، باب جنين المرأة، حديث رقم ٦٩١٠.

(٣) روى عن سهل بن أبي حثمة وعن رافع بن خديج أنهما قالوا: خرج عبدالله بن سهل بن زيد ومحبيصة بن مسعود بن زيد حتى إذا كانا بخيبر تفرقا في بعض ما هنالك، ثم إذا محبيصة يجد عبدالله =

وسار الخلفاء الراشدين على نهج الرسول الكريم، ففي خلافة عمر بن الخطاب رضي الله عنه قتل رجل في زحام، فاستشار عمر؛ علي بن أبي طالب رضي الله عنه، فقال علي: (لا يبطل دم في الإسلام) فوداه عمر من بيت مال المسلمين لتعذر معرفة القاتل،^(١) وذلك تطبيقاً لقول الرسول ﷺ: "أنا وارث من لا وارث له، أعقل عنه وأرثه".^(٢)

ونظراً لعدالة المبدأ وأهميته في تقرير حق المضرور في التعويض من قبل الدولة إذا ما تعذر التوصل إلى المسئول عن الضرر أو عند إعساره، بدأت الدول الغربية وخاصة البلاد الانجلوسكسونية و الانجلوأمريكية منها الى الأخذ بمبدأ الزام الدولة بأداء التعويض عندما يتعذر معرفة المسئول عنه، نتيجة لكثرة الأصوات المنادية به مثل: الفقيه الانجليزي "جبريمي بنتام" والفقيه الايطالي "أنريكو فيري" في النصف الثاني من القرن التاسع عشر.

و الفقيه أدولف برانز في المؤتمر الدولي للسجون بباريس عام ١٨٩٥. ^(٣)

=بن سهل قتيلاً، فدفنه، ثم أُقبل إلى رسول الله صلى الله عليه وسلم هو وحويصة بن مسعود وعبدالرحمن بن سهل، وكان أصغر القوم، فذهب عبد الرحمن يتكلم ، فقال النبي صلى الله عليه وسلم: كبر، كبر - وهو أحدث القوم - فسكت فتكلمنا، فقال: أتخلفون وتستحقون قاتلكم، (أو صاحبكم)؟ قالوا: وكيف نحلف، ولم نشهد، ولم نر؟ قال: فتبرئكم يهود بخمسين يمينا قالوا: كيف نقبل بأيمان قوم كفار؟ فعقله النبي صلى الله عليه وسلم من عنده". رواه مسلم في صحيحه، كتاب القسامة المحاربين والقصاص والديات، باب القسامة، حديث ٤٣٤٢. وفي حديث حماد بن زيد فقال رسول الله صلى الله عليه وسلم : يقسم خمسون منكم على رجل منهم ، فيدفع برمته، قالوا: أمر لم نشهده كيف نحلف؟ قالوا: فتبرئكم يهود بأيمان خمسين منهم ؟ قالوا : يا رسول الله، قوم كفار وفي حديث سعيد بن عبيد فكره رسول الله صلى الله عليه وسلم أن يبطل دمه ، فوداه بمائة من إبل الصدقة . راجع: ابن دقيق العيد، إحكام الأحكام شرح عمدة الأحكام، كتاب القصاص، دار الجيل، بيروت، ١٩٩٥.

(١) أبو بكر عبدالرزاق بن همام بن نافع الحميري اليماني الصنعائي، المصنف، تحقيق حبيب الرحمن الأعظمي، الطبعة الثانية، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٤٠٣ هـ.

(٢) أبو الحسن الحنفي، سنن ابن ماجه، دار الفكر، ٢٠٠٣، كتاب الديات، باب الدية على العاقلة فإن لم تكن له عاقلة ففي بيت المال، حديث رقم ٢٦٣٤.

(٣) عادل محمد الفقي، حقوق المجني عليه في القانون الوضعي مقارنا بالشريعة الإسلامية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، ١٩٩٩، ص ٢٤٤. ويشير إلى:

William TALLACK، réparation to the injured and the rights of the victims of crime to compensation، london، ١٩٦٦ p١٨.

بيد أن الفضل في الدفع بفكرة مسؤولية الدولة عن تعويض ضحايا الجرائم بصفة عامة إلى حيز التنفيذ العملي يرجع إلى المصلحة الاجتماعية الانجليزية "مارجري فراي"^(١) التي تزعمت التبشير عن الفكرة والذود عنها حتى تبنتها بعض الدول في تشريعاتها، بدءاً من نيوزيلاندا (يناير ١٩٦٤)، تلتها بريطانيا في نفس العام، ثم قوانين ولايات أمريكية، كولاية كاليفورنيا (١٩٦٦)، وولاية نيويورك (١٩٦٧)، وولاية ماساشوسس (١٩٦٨) وغيرها، وقوانين عدة ببلاد أوروبية كالسويد (١٩٧١) وفرنسا (١٩٧٧).^(٢)

وقد اختلف الفقهاء حول الأساس الذي يتم الاستناد عليه لإلزام الدولة بتعويض المجني عليهم عن الأضرار التي تلحق بهم، وانقسموا على ذلك إلى اتجاهين، أولهما يرجع المسؤولية إلى أساس قانوني، في حين يرجعها أصحاب الاتجاه الثاني إلى الأساس الاجتماعي، وسنحاول من خلال ما يلي إيضاح الفكرة التي يستند إليها أصحاب الاتجاهين والمبررات التي ساقوها لدعم رأيهم:

= سعاد الزروالي، أساس تعويض الدولة لضحايا الأحداث الإرهابية، موقع العلوم القانونية، بتاريخ ٢٠١٤/٨/٣، <http://www.marocdroit.com>، وتشير إلى:

Louise VIAU-Victimes des ambitions Royales ;article présenté dans le cadre de la conférence portant sur « l'administration de la justice، la perception du public » Tenue a BAUFF par l'institut Canadien d'administration de la justice du ١١ au ١٤ octobre ١٩٩٥-publié à la revue juridique Thémis-Montréal-p١٠

(١) نشرت المصلحة الاجتماعية الانجليزية مارجري فري (Mergery Fry) في عام ١٩٥١ كتاباً بعنوان "أسلحة القانون" "Arms of the law"، وبعد ست سنوات نشرت مقالا عنوانه: "إنصاف المجني عليهم" "Justice for Victims" بجريدة the-observer الانجليزية في عددها الصادر يوم الأحد ١٩٥٧/٧/٧. طالبت فيه الدولة بأن تتولى بنفسها إنشاء نظام يكفل دفع التعويض للمجني عليهم، باعتبار أن التعويض الفردي الذي يتحملة الجاني لا يكفي لجبر كامل الضرر التي تحدثه الجريمة، واقترحت في مقالها، تمويل هذا النظام بفرض ضريبة سنوية قدرها بنسب واحد على كل مواطن بالغ. راجع حول ذلك: د. يعقوب محمد حياتي، تعويض المجني عليهم في جرائم الأشخاص، الطبعة الأولى، صوت الخليج، الشارقة، ١٩٧٨، ص ٤٥.

(٢) أحمد صفاء الدين العطيفي، مجموعة الأعمال التحضيرية للقانون المدني الكويتي، المجلد الثاني، مصادر الالتزام، إدارة الفتوى والتشريع، الكويت، ص ٩٢٤.

الاتجاه الأول/ الأساس القانوني:

يرى أصحاب هذا الاتجاه أن أساس التزام الدولة بتعويض المضرور هو القانون أو بمعنى أصح العقد الاجتماعي،^(١) فالأفراد قبل وجود الدولة بشكلها الحديث، كانوا يتولون الدفاع عن أنفسهم وعن حقوقهم وأفراد أسرهم بأنفسهم، ويقتصون من كل من يتعدى عليهم وعلى حقوقهم مباشرة دون انتظار تدخل أية جهة، وبعد ظهور الدولة تنازل الأفراد عن هذا الحق وتحملوا فوق ذلك دفع الضرائب وتنفيذ التزامات قانونية أخرى كالإبلاغ عن الجرائم وأداء الشهادة وتقديم المساعدة للأشخاص في حالة الخطر، نتيجة عقد ضمني أبرم بين الفرد والدولة، تلتزم الدولة من خلاله ومقابل التزامات الأفراد، بتوفير الحماية للأفراد ومنع تعرضهم وأموالهم وحقوقهم لما ينتقص منها أو يتعدى عليها أو يتسبب في زوالها.^(٢)

ولما كانت الدولة بموجب هذا العقد، هي التي تحتكر لنفسها العقاب، ومنعت لجوء الأفراد إلى إقامة العدالة بأنفسهم من خلال قواعد القصاص، فإن إخلالها بالتزاماتها، يجعلها مسؤولة عن هذا التقصير ويوجب عليها تعويض من لحقه ضرر جراء ذلك.^(٣)

ويعتمد أنصار الأساس القانوني لالتزام الدولة بأداء التعويض للمضرور على أن مسؤولية الدولة تعني تحمل الأشخاص العامة أو المرافق العامة تكاليف ونفقات جبر

(١) راجع حول مفهوم العقد الاجتماعي: جان جاك روسو، العقد الاجتماعي، ترجمة عادل زعير، هنداوي، القاهرة، ٢٠١٢، ص ٢٧-٢٩٠.

(٢) د. عبدالرحمان خلفي، مدى مسؤولية الدولة عن ضحايا الجريمة (الأساس والنطاق)، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، السنة ٢٥، العدد ٤٧، يوليو ٢٠١١، ص ٣٢٠.

(٣) د. محسن العبودي، أساس مسؤولية الدولة عن المجني عليهم في القانون الجنائي والاداري والشريعة الاسلامية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٠، ص ٥. فهيد محسن عويس الديحاني، تعويض المضرور في المسؤولية التقصيرية في حالة إفسار المسئول في القانون المدني الكويتي، رسالة دكتوراه، جامعة الأزهر، ٢٠٠٣، ص ٤٧٤.

Jeremy Bentham: Politicall Remedies for the evil of offenses. cited in Joe Hudson and Burt Galaway, op. cit., p.٩.

Luis Kunter. Crime torts: Du process of compensation for crime victims. noterdamelawyer. vol.٤١، p.٤٨٧-٤٩٧.

الضرر الذي يقع على الأفراد متى كان الفعل الضار أو العمل غير المشروع مرتبطاً بأنشطة المرفق العام. فالتقصير يفسر على انه خطأ مرفقي نتيجة الإخلال بواجب الحماية.^(١) ويرى البعض أن هدف مسئولية الدولة وفقاً لهذا المعنى هو إعادة التوازن إثر الاختلال الذي يلحق بالأفراد نتيجة الحوادث المجهولة عن طريق التعويضات.^(٢) ويترتب على الأخذ بالأساس القانوني لالتزام الدولة بالتعويض عدة نتائج منها:

١. إن التعويض الذي تمنحه الدولة للضحية يمثل حقا للمضروب وليس منحة أو هبة، وتلتزم الدولة بتعويض المضروب بغض النظر عن مستواه الاجتماعي وحالته المالية،^(٣) وهذا ما أكدت عليه عدة مؤتمرات، منها المؤتمر الدولي الأول للمجني عليهم الذي انعقد في لوس انجلوس سنة ١٩٦٨، والمؤتمر الدولي الأول لعلم مجني عليهم الذي انعقد في القدس سنة ١٩٧٣، المؤتمر الدولي الأول الحادي عشر لقانون العقوبات المنعقد في بودابست سنة ١٩٧٤.

٢. تأكيداً لحق الأفراد بالتعويض، تلتزم الدولة بتعويض المضروب عن جميع الجرائم والأضرار أياً كان نوعها، سواء وقعت على الأفراد أو الأموال، دون تمييز بين نوع الضرر سواء أكان أدبياً أو مالياً أو جسدياً.

(١) زياد عبدالرحمن عبدالله ملا زاده، التعويض في حوادث السيارات المجهولة، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، ٢٠١٦، ص ١٤١. ويشير إلى

Moreau laques responsabilite adminstrafpre. sses universtane de france. paris. ١٩٨٧، p. ١٤٠.

(٢) د. يعقوب محمد حياتي، تعويض المجني عليهم في جرائم الأشخاص، مرجع سابق، ص ١١٨. ويشير إلى:

Maryland law review، op. cit. p. ٢٦٨.

سعاد الزروالي، أساس تعويض الدولة لضحايا الأحداث الإرهابية، مرجع سابق. زياد عبدالرحمن عبدالله ملا زاده، التعويض في حوادث السيارات المجهولة، المرجع السابق، ص ١٤١. ويشير إلى:

Deraine، les actes des gouvènements. I ibraine، Dalloz، paris، ٢ eme، ١٩٥٣، p. ٩٧.

(٣) د. محمود مصطفى، حقوق المجني عليه خارج الدعوى الجنائية والدعوى المدنية، بحث مقدم إلى

المؤتمر الثالث للجمعية المصرية للقانون الجنائي، عقد في القاهرة، خلال الفترة من ١٢-

١٤/٣/١٩٨٩، ص ١٣١. د. فهد فالح المصيربح، النظرية العامة للمجني عليه، الطبعة الثانية، الكويت،

١٩٩٨، ص ٤٠٢.

٣. الجهة التي يجب أن تحكم بالتعويض وفقا للأساس القانوني، يجب أن تكون جهة قضائية باعتبار أن مخالفة الدولة لالتزام قانوني يتسبب في قيام مسؤوليتها تجاه المضرور، وتتولى المحاكم إصدار الحكم بالتعويض عن الأضرار التي نشأت عنه.^(١)

الاتجاه الثاني/ الأساس الإجتماعي:

يرى أصحاب هذا الاتجاه أن التزام الدولة بالتعويض بمثابة واجب اجتماعي يحتم عليها تقديم التعويض للأشخاص الذين لم يستطيعوا الحصول على التعويض من مصدر آخر، لاسيما وأن الدولة بشكلها الحديث تبنت التوجه الذي يدعو إلى تقديم العون والمساعدات وتشجيع التضامن الاجتماعي،^(٢) وهو ما نراه واضحا في دستور مملكة البحرين الذي جعل في مادته الرابعة، الأمن والطمأنينة والتضامن الاجتماعي من دعائم المجتمع التي تكفلها الدول، ونص في مادته الخامسة على التزام الدولة بتحقيق الضمان الاجتماعي اللازم للمواطنين في حالة الشيخوخة أو المرض أو العجز عن العمل أو اليتيم أو التزمل أو البطالة، كما تؤمن لهم خدمات التأمين الاجتماعي والرعاية الصحية. وأوجب في المادة ١٢ منه على الدولة أن تكفل تضامن المجتمع في تحمل الأعباء الناجمة عن الكوارث والمحن العامة وتعويض المصابين بأضرار الحرب أو بسبب تأدية واجباتهم العسكرية. مما حدا بالمشرع العادي إلى سن مجموعة من التشريعات التي تكفل تحقيق هذه المبادئ، مثل قانون العمل وقانون التأمينات وقانون التأمين الإجباري وقانون الضمان الاجتماعي والمساعدات العامة، وذلك من منطلق إحساس الدولة باعتبارها ممثلة للمجتمع- بالالتزام الاجتماعي نحو رعاية المواطنين ووجوب حمايتهم من الأخطار التي تصيبهم.^(٣)

ويرى أنصار الأساس الاجتماعي لالتزام الدولة بأداء التعويض للمضرور، أن التزام الدولة بمساعدة المتضررين هو التزام أدبي، مصدره قواعد الأخلاق التي تدعو

(١) د.محمود مصطفى، حقوق المجني عليه خارج الدعوى الجنائية والدعوى المدنية، مرجع سابق، ص ١٣١. د.يعقوب محمد حياتي، تعويض المجني عليهم في جرائم الأشخاص، مرجع سابق، ص ١١٩-١٢٠. سعاد الزروالي، أساس تعويض الدولة لضحايا الأحداث الإرهابية، مرجع سابق.

(٢) د.فهد فالح المصيربح، النظرية العامة للمجني عليه، مرجع سابق، ص ٤٠٤.

(٣) د. يعقوب محمد حياتي، تعويض المجني عليهم في جرائم الأشخاص، مرجع سابق، ص ١٢٧.

إلى الخير والإحسان نحو المضرور.^(١) وترتيباً على هذا الأساس تكون الدولة ملزمة ببذل جميع جهودها لمكافحة الجريمة وحماية رعاياها من الأخطار التي تحق بهم، فإن هي قصرت في واجبها هذا وعجزت عن دفع الضرر عن أفراد المجتمع، ولم توجد لهم الأنظمة التي تكفل جبر الأضرار التي تصيبهم عند عدم معرفة المتسبب في إحداث الضرر أو إيساره، وجب عليها تعويض المتضررين في إطار المساعدة والتكافل.^(٢) ويترتب على الأخذ بالأساس الاجتماعي للالتزام الدولة بالتعويض عدة نتائج منها:

١. دفع الدولة للتعويض ليس حقاً يطالب به المضرور، وإنما هو من قبيل المعونة أو المساعدة تمنح للمضرور إذا تعذر عليه الحصول على التعويض من مصدر آخر.
٢. يتوقف منح الدولة للتعويض على ظروف المضرور الاجتماعية وعلى حالته المالية، فإذا ثبتت حاجته للمساعدة قدم التعويض لجبر الضرر الذي لحقه، أما إذا كان المضرور موسراً فلا يستفيد من نظام التعويض عن الأضرار الذي يقوم على الأساس الاجتماعي.
٣. يقصر أصحاب هذا الاتجاه التعويض الذي تلتزم الدولة بأدائه على الأضرار التي تمس بسلامة الجسم دون الأضرار التي تلحق بالأموال.
٤. تختص الجهات الإدارية في نظر طلبات التعويض أسوة بالأنواع الأخرى من المساعدات الاجتماعية.^(٣)

(١) زكي زكي حسين زيدان، حق المجني عليه في التعويض عن ضرر النفس، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ص ١٩٢.

(٢) سعاد الزروالي، أساس تعويض الدولة لضحايا الأحداث الإرهابية، مرجع سابق. د. فهد فالح المصيربي، النظرية العامة للمجني عليه، مرجع سابق، ص ٤٠٥.

Sandra Walklate, The victim and the criminal justice process. Op. cit, p. ١١٤.

(٣) عادل محمد الفقي، حقوق المجني عليه في القانون الوضعي مقارنة بالشريعة الإسلامية، مرجع سابق، ص ٢٧٩. د. يعقوب محمد حياتي، تعويض المجني عليهم في جرائم الأشخاص، مرجع سابق، ص ١٢٩-١٣١. سعاد الزروالي، أساس تعويض الدولة لضحايا الأحداث الإرهابية، مرجع سابق. د. فهد فالح المصيربي، النظرية العامة للمجني عليه، مرجع سابق، ص ٤٠٥. د. عبدالرحمان خلفي، مدى مسئولية الدولة عن ضحايا الجريمة (الأساس والنطاق)، مرجع سابق، ص ٣٢٢-٣٢٣.

تقييم الاتجاهين السابقين:

ساق المنادين بالأخذ بكل اتجاه من الاتجاهين السابقين مبرراته ونتائج الأخذ به، هادفين من ذلك جعل مسؤولية الدولة بتعويض المتضررين تقوم على أساس صلب يجعل الدولة تتحمل دفع التعويضات التي تجبر الضرر الذي يلحق بالمضرور نتيجة إخلالها بالتزامها بتوفير الحماية لمواطنيها وللمقيمين على أراضيها، أو لالتزامها بتقديم تقديم العون والمساعدات وتشجيع التضامن الاجتماعي.

ولعل المبررات التي قدمها أصحاب كل اتجاه تجعل المرء يطمئن عندما يعلو صوته للمناداة بضرورة تحمل الدولة تعويض المتضررين في حالات عدم معرفة المتسبب بالضرر أو إفساره، فالخلاف حول الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الدولة عن التعويض يؤكد على أن التزام الدولة بالتعويض أصبح من المسلمات التي تفرضها اعتبارات الأمن الاجتماعي وتضامن المجتمع.

والقول بأن مسؤولية الدولة عن التعويض تقوم على أساس اجتماعي مصدره النصوص الدستورية التي تكفل الأمن والطمأنينة والتضامن الاجتماعي (وهو الاتجاه الأكثر تأييدا)^(١) لا ينفى القول الذي يبني مسؤولية الدولة بالتعويض على الأساس القانوني استنادا إلى إخلالها بواجب الحماية وتوفير الأنظمة التي تكفل تغطية الأضرار التي تلحق بالأفراد.

إلا ان الأخذ بالأساس الاجتماعي يوجب على المجتمع التضامن، من خلال إيجاد صناديق يساهم جميع أفراد المجتمع في رأس مالها وتدعمه الدولة من خزينتها لتعويض المتضررين في الحالات التي يتعذر معها التعويض وفقا لأنظمة الدولة وقوانينها، ويعد صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات البحريني مثلا إيجابيا على ذلك.

(١) زكي زكي حسين زيدان، حق المجني عليه في التعويض عن ضرر النفس، مرجع سابق، ص ١٩٢. سعاد الزروالي، أساس تعويض الدولة لضحايا الأحداث الإرهابية، مرجع سابق. د.فهد فالج المصيربح، النظرية العامة للمجني عليه، مرجع سابق، ص ٤٠٦. د. يعقوب محمد حياتي، تعويض المجني عليهم في جرائم الأشخاص، مرجع سابق، ص ١٢٩.

المبحث الثاني/ صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات

حرص المشرع البحريني على جعل التأمين على المركبات إجباريا لصالح الغير ولصالح الركاب، وذلك لتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار المادية والجسمانية من حوادث المرور التي تقع داخل الحدود الإقليمية لمملكة البحرين. قاصدا بذلك، ضمان حق المضرور في الحصول على التعويض المحكوم له به من شخص أكثر ملاءة من قائد المركبة (حارس الشيء)، بحيث لا يخشى على المضرور ضياع حقه أو التأخر في الحصول عليه عند إعسار المؤمن له. إذ يغطي التأمين مالك المركبة من التعرض لأي مطالبات أو مسؤولية قانونية أو مسؤولية مدنية.

وبذلك يكون المؤمن (شركة التأمين) ملزما بدفع قيمة التعويض الذي يحكم به للمضرور مهما بلغت قيمته. ولا يكون له الرجوع على المؤمن له إلا في الحالات التي حددها القانون أو التي سمح بأن تتضمنها وثيقة التأمين بشرط أن لا تتعارض مع نصوص قانون المرور والقرارات المكملة له. ومنع المشرع البحريني الشركة المؤمن لديها من الاحتجاج قبل المضرور بالشروط الاستثنائية التي تستبعد مسؤوليتها عن تغطية الأضرار الناتجة عن الحادث أو تحد منها وفقا لعقد التأمين وذلك باعتبار المضرور من الغير - بالنسبة للعلاقة التعاقدية التي تحكم العلاقة بينها وبين المؤمن له- ويستمد حقه من القانون مباشرة.

بيد ان النص على جعل التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور إلزاميا لم يجعل شركات التأمين ملزمة بتعويض جميع الأضرار التي تقع من استعمال المركبات، إذ أن هناك حوادث تقع من مركبات غير مؤمن عليها، وحوادث تقع من مركبات آلية لم ينص القانون على إلزام ملاكها بالتأمين عليها، بالإضافة إلى حالة إعسار شركة التأمين والحالات التي يتعذر فيها معرفة المركبة المسؤولة عن الحادث.

فمن المسئول عن تعويض المضرور في الحالات السابقة؟ وهل من العدالة تعويض متضرر معلوم محدث ضرره وحرمان آخر من التعويض لتعذر معرفة المتسبب أو المسئول؟

إن عدم إفادة المضرور في الحالات السابق ذكرها من نظام التأمين الإجباري، استلزم تبني نظام يعالج النقائص التي تتخلف عن وجود مانع يحول دون تعويض

المتضررين رغم وقوع الحادث المروري وتخلف أضرار عنه^(١). وهو ما تم من خلال إنشاء المشرع البحريني لصندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات بموجب القانون رقم ٦١ لسنة ٢٠١٤. والذي يعتبر نظاما معاوننا لقانون التأمين الإجباري ويسد ثغراته، ويعتبر في نفس الوقت صورة متطورة للتأمين الاجتماعي^(٢)، حيث تساهم شركات التأمين وملاك المركبات بتكوين رأس ماله، وتحمل كلفة تعويض الأضرار التي تنتج عن حوادث المركبات.

وللتعرف على صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات البحريني، ومدى الحاجة لإنشائه، والدور الذي يلعبه في إيجاد سبيل لتعويض المتضررين من حوادث المركبات، قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين، يعنى الأول منهما بتحديد المقصود بصندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات ونظامه المالي، ويخصص الثاني لبيان حالات وشروط الاستفادة من التعويضات التي يتولى دفعها.

المطلب الأول/ ماهية صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات

يعتبر المشرع البحريني ثاني مشرع في دول الخليج العربي - بعد سلطنة عمان^(٣) - يصدر قانونا يجيز إنشاء صندوق يتولى تعويض المتضررين من حوادث المركبات في الحالات التي لا يستفيد فيها المتضررين من التغطية التي يوفرها نظام التأمين الإجباري، غير أن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات البحريني يعتبر أول صندوق يرى النور في دول مجلس التعاون الخليجي.

ويكفل الصندوق المشار إليه لجميع المقيمين على أرض مملكة البحرين حقهم في الحصول على التعويض دون تفرقة بين الحالة التي تكون فيها المركبة مرتكبة

(١) علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، رسالة ماجستير، جامعة منتوري، الجزائر، ٢٠٠٥-٢٠٠٦، ص ١٩٩.

(٢) بهاء خويرة، قراءة نقدية في التزامات الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق، ورقة مقدمة لمؤتمر التأمين الأول في أريحا، ص ١.

(٣) أعطى المرسوم السلطاني رقم ٢٠٠٧/٣٤ بتعديل بعض أحكام قانون تأمين المركبات، لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لسوق المال أن يصدر قرار بإنشاء صندوق لمساعدة المصابين بإصابات بدنية وورثة المتوفين من حوادث المركبات في حالة عدم معرفة المركبة المتسببة في الحادث، إلا أن الهيئة لا تزال - حتى وقت اعداد هذه الدراسة - تدرس تأسيس الصندوق المذكور.

الحادث معلومة و الحالة التي يتعذر فيها الوصول إلى المتسبب بالضرر أو المسئول عنه، ودون تفرقة بين الحالة التي تكون فيها المركبة مؤمنا عليها وبين حالة المركبة التي لا تحمل وثيقة تأمين والتي يتصور معها أن يكون المسئول عن الضرر معسرا غير قادر على أداء التعويض للمضرور.

فمن خلال التكمال بين قانون التأمين الإجباري وصندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات، يجد المضرور من حوادث المركبات ما يجبر ضرره سواء كان المتسبب معلوما أو مجهولا، وسواء كان المسئول موسرا أو معسرا .

وسنتعرف على تعريف صندوق تعويض المتضررين من صندوق حوادث المركبات ونظامه المالي، وتطبيقاته في القانون المقارن من خلال تقسيم هذا المطلب إلى فرعين: الأول/ لتعريف صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات وتطبيقاته في القانون المقارن. والثاني/ لبيان لنظام المالي لصندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات البحريني.

الفرع الأول/ تعريف صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات وتطبيقاته في القانون المقارن

لا يوفر نظام التأمين الإجباري الحماية الكاملة للمتضررين من حوادث المركبات، فهو قاصر على تغطية الأضرار التي تنتج عن المركبات المؤمن عليها والمعلومة للمضرور، أما الأضرار التي تتسبب به المركبات غير المعلومة فلا تدخل تحت مظلة الحماية التي يوفرها نظام التأمين الإجباري، شأنها في ذلك شأن الأضرار التي تحدثها المركبات غير المؤمنة والأضرار التي يكون فيها المسئول عن التعويض معسرا. ومد الحماية لتشمل هذه الحالات لا يتأتى إلا بمعالجة أوجه القصور في نظام التأمين الاجباري من خلال نظام موازي يتمثل في إنشاء صندوق يتولى تعويض المتضررين من حوادث المركبات في الحالات التي تخرج عن نطاق التأمين الاجباري.

وصندوق التعويض أو صندوق الضمان أو صندوق المساعدة الحكومي ، وأيا كانت تسميته ونظامه، ظهرت فائدته في الدول التي أنشأته، ولعب دورا بارزا في إصلاح نظام التعويضات التي تدفع للمتضررين من حوادث المركبات المجهولة وإزالة

العقبات التي تبطأ أو تحول دون دفع التعويض للمضرور دونما حاجة إلى عرض الأمر على القضاء.^(١)

وسنتعرف من خلال هذا الفرع على تعريف صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات البحريني، وتطبيقاته والأنظمة المشابهة له في القانون المقارن. **أولاً/ تعريف صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات:**

صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات أو ما يسمى صندوق ضمان ضحايا حوادث المرور هو عبارة عن صندوق مالي يتمتع بالشخصية المعنوية تنشئه الدولة ويخضع لإشراف أحد هيئاتها، يعهد إليه بدفع التعويضات المستحقة للمتضررين من الحوادث التي تتسبب بها المركبات أو من يؤول إليهم الحق بها عند الوفاة، كلما تعذر على المتضرر الحصول على التعويض في حالات تحدد في قانون إنشائه.^(٢)

وبمعنى آخر، هو نوع من أنواع التأمين تتولى فيه هيئة تحت إشراف الدولة تعويض المضرور في الحالات التي لا يغطيها نظام التأمين الاجباري، ويتم تمويله من تمويله من جهات متعددة على أساس مبدأ التكافل.^(٣)

ويعرفه البعض -أخذاً من القانون الفرنسي - بأنه كيان قانوني مرخص بموجب القانون الخاص يتمتع بالشخصية القانونية، ويضم جميع شركات التأمين التي تغطي المخاطر التي يغطيها التأمين الإلزامي بموجب أي قانون أو لائحة، ويخضع

١) Bertrand De Coninck, Bernard Dubuisson, L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION, Presentation generale -Rapport Belge.

٢) طه العبيدي، صندوق ضمان ضحايا حوادث المرور، ص ٢، بحث منشور في منتدى رجال القانون على الشبكة العنكبوتية:

<http://lejuriste.montadahlilal.com/t٤٢١٦-topic>

٣) فهد محسن عويس الديحاني، تعويض المضرور في المسؤولية التقصيرية في حالة إعسار المسؤول في القانون المدني الكويتي، رسالة دكتوراه، جامعة الأزهر، ٢٠٠٣، ص ٤٦١. د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الاجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة مقارنة لنظام صندوق الضمان، المطبعة العالمية، القاهرة، ١٩٦٣، ص ٢٠٦.

لسيطرة الدولة، ويتم تمويله من شركات التأمين، ومؤمني المركبات والضريبة المفروضة على عقود التأمين على الممتلكات.^(١)

ومن خلال هذه التعاريف ومن قراءة قانون إنشاء صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات البحريني، نجد أن صندوق تعويض حوادث المتضررين من المركبات يخضع لمراقبة الدولة، ويتمتع بالشخصية المعنوية التي تجيز له إدارة الأموال التي يتكون منها رأس ماله، وأن يقوم بصفة عامة بجميع العمليات الضرورية لسيره، بالإضافة إلى التمثيل أمام القضاء.

ويتولى الصندوق دفع التعويضات للمتضررين من حوادث المركبات في الحالات التي لا يستفيد فيها المتضررين من التغطية التي يوفرها نظام التأمين الإلزامي، مثل عدم معرفة المركبة المسؤولة عن الحادث أو عدم وجود تأمين على المركبة لصالح الغير وحالة إفلاس المؤمن وعدم القدرة على تعويض المتضرر بالإضافة إلى الحالة التي لا تتواجد فيها جهة أخرى تتولى تعويض المضرور بمقتضى القوانين المعمول بها.

وهي حالات تتحقق عند هروب المركبة التي تسببت بالضرر، أو عند عدم وجود تأمين على المركبة لصالح الغير وقت وقوع الحادث، كما لو كانت مدة الترخيص والتأمين قد انقضت. فمعرفة المركبة المسؤولة والمسئول بدون وجود تأمين على المركبة لصالح الغير لا يترتب عليه التزام شركة التأمين بتعويض المضرور، بالإضافة الي عدم وجود جهة تتمتع بالملاءة المالية تتولى دفع التعويضات للمتضررين

(١) د.عفيف أبو كلوب، التعويض عن الضرر عند تعذر الحصول عليه من المسئول عن الضرر دراسة مقارنة بين القانون الفلسطيني والفقہ الإسلامي، مجلة الجامعة الإسلامية، المجلد الثاني والعشرون، العدد الثاني، ص ٥٩٥. ويشير إلى

Lambert-Faivre (Yvonne) et Stéphanie Porchy (Stéphanie): Droit du dommage corporel, systèmes d'indemnisation ٦e, éd. Dalloz, ٢٠٠٩, p.٦٩٤, n° ٥٣٨.

et s; Viney (Geneviève): L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, L.G.D.J., ١٩٩٢, p.١٤٤ et s.

وراجع أيضا في القانون الفرنسي:

Article L٤٢١ et L٤٢٢ Code des assurances. Modifié par [LOI n°٢٠١٢-١٥١٠ du ٢٩ décembre](#)

[٢٠١٢ - art. ٧٨.](#)

من حوادث المركبات وهو أحد أبرز أهداف نظام التأمين الإجباري الذي جاء الصندوق لتغطية نواقصه.

ويعوض الصندوق أيضا حالات إفسار شركات التأمين كليا أو جزئيا في حالة اهتزاز الملاءة المالية، وهي حالات لن يستطيع المضرور فيها الحصول علي تعويضه القانوني وبالتالي يتولى الصندوق تغطية هذه الاضرار ويحل محل المضرور في مطالبة شركة التأمين.^(١)

ويتميز صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات بعدة خصائص أبرزها:

١. مقدار التعويضات التي يتولى صرفها صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات أو غيره من الصناديق المشابهة غالبا ما تكون محددة سلفا بمقتضى قانون إنشائها مثل الصندوق البحريني محل الدراسة والقانون المصري والايطالي والبلجيكي وغيرها...^(٢)
٢. يصرف التعويض من خلال صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات دون حاجة لصدور حكم قضائي.
٣. حالات الاستفاداة من التعويضات التي يتولى صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات صرفها محددة بقانون إنشائه.
٤. إجراءات الحصول على التعويض واضحة ولا تتطلب من المضرور إثبات خطأ المتسبب بالضرر.^(٣)

(١) آمال الزياتي، تعويض المتضررين في حوادث السيارات، مقال منشور في صحيفة الاهرام الرقمي بتاريخ ٢٠١١/٣/٧،

<http://digital.ahram.org.eg/articles.aspx?Serial=٤٤٤٥٣٧&eid=١٠٤>

(٢) القانون المصري: رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ بإصدار قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر. القانون الايطالي: (المادة ١٢٨ من المرسوم التشريعي رقم ن ٢٠٠٥/٢٠٩. المعدل بالمرسوم التشريعي رقم ن ٢٠٠٧/١٢٨)، القانون البلجيكي: التعويض التلقائي لبعض ضحايا حوادث المرور (قانون ٣٠ مارس ١٩٩٤).

(٣) عابد فايد عبدالفتاح فايد، التعويض التلقائي بواسطة التأمين وصناديق الضمان، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠١٤، ص ١٨-١٩.

وتجدر الإشارة إلى ان صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات لا يعتبر مؤسسة خيرية تتولى دفع المساعدات للجميع، وإنما يتحدد دوره من الغرض الذي أنشئ من اجله وهو وجود الضرر بدون ضمان، مع أحقية حلول الصندوق محل الضرر لمطالبة المتسبب بالضرر بدفع التعويضات التي قام الصندوق بتأديتها عند إمكانية ذلك.

كما لا يعتبر صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات مؤسسة تأمين، باعتباره مؤسسة اجتماعية ذات صبغة عمومية، تقوم بدور احتياطي لتعويض المتضرر الذي لا يسعف نظام التأمين الإلزامي في تعويضه.^(١)

ثانيا/ صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات في القانون المقارن:

في مملكة البحرين صدر بتاريخ ٢٠١٤/٩/٣٠ قانون رقم ٦١ لسنة ٢٠١٤ ينص على إنشاء صندوق يُسمى «صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات»، تكون له الشخصية الاعتبارية ويتمتع بالاستقلال المالي والإداري، ويخضع لرقابة وإشراف محافظ مصرف البحرين المركزي. ليتولى تغطية الأضرار الناتجة عن حوادث المركبات، في الحالات التي يستفيد فيها المضرور من تغطية نظام التأمين الإلزامي، على أن يتحمل المؤمن والمؤمن له تمويل الصندوق من خلال الاستقطاع نسبة من أقساط التأمين.

ولم يبتدع المشرع البحريني نظام التعويض المذكور ولم يكن أول مشرع يفتن إلى ضرورة سد نواقص نظام التأمين الإلزامي، بل جاء مسائرا للتوجه العالمي في تطبيق أفضل الممارسات الدولية لتعزيز دور قطاع التأمين في حماية أفراد المجتمع، عن طريق تقديم التعويض المناسب لمن يستحقه من المتضررين الذين لم يتمكنوا من الحصول عليه لأسباب خارجة عن إرادتهم.^(٢) وقد سبق المشرع البحريني في تبني أنظمة توفر الحماية للمتضررين من حوادث المركبات العديد من التشريعات المقارنة في البلدان العربية والأجنبية، وان اختلفت الطرق التي أوجد فيها كل مشرع

١) M. REMOND-GOULLLOUD: Le fonds d'indemnisation. in، le dommage ecologique en droit interne، communautaire et compare، colloque ٢١-٢٢ mars ١٩٩١، NICE، Economica، ١٩٩٢، P.١٦٥.

(٢) صحيفة الأيام البحرينية، عدد ٩١٦٨، السبت ١٧ مايو ٢٠١٤.

نظاما يكفل للمضروب الحصول على التعويض الجابر للضرر الناشئ عن حوادث المركبات.

١. أنظمة تعويض الأضرار التي لا تغطيها وثائق التأمين الإلزامي في بعض الدول العربية:

حاول المشرعين في بعض الدول العربية، تغطية النقص التشريعي في قوانين التأمين الإلزامي الذي يحول دون حصول البعض على التعويض الجابر للضرر الذي لحق به جراء حوادث المركبات، إما من خلال تبني بعض الأنظمة القانونية التي سبقتها لها بعض الدول الأخرى أو من خلال اللجوء إلى أحكام الشريعة الإسلامية وما تتضمنه من قواعد تكفل تعويض المتضررين وأفراد أسرهم.

أ. الكويت:

دعت لجنة التشريعات المدنية المشكلة لصياغة المشروع التمهيدي لمدونة القانون المدني الكويتي (الصادر بالمرسوم بقانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٨٠)^(١)، إلى إنشاء صندوق يتحمل عبء الضمان عن حوادث المركبات في حالة تعذر معرفة المسئول عن الضرر وذلك بقولها: "ولعل الطريق الأولى بالإتباع هنا يكمن في أن يلقى عبء الضمان على صندوق خاص يقوم في شأن كل الأشياء النوعية المتماثلة كالسيارات، وتكون له الشخصية المعنوية، وتموله الشركات القائمة بمزاولة التأمين ضد خطرهما. ولكن ذلك لا يتأتى إلا بقانون خاص. وهذا ما حدا بالمشروع إلى أن يصرف النظر عن تحميل شركات التأمين بالضمان في مثل هذه الحالة، تاركا الأمر للمشرع ليتدبر الأمر مستقبلا".^(٢) كما وافقت اللجنة العامة على اقتراح بإنشاء صندوق ضمان ليستعاض منه لصالح المضروب إذا كان مسبب الضرر مفلسا، إلا أنها عدلت عنه في جلسة لاحقة.^(٣)

وقد انتهى المشرع الكويتي في المادة ٢٥٦ من القانون المدني إلى تبني القول المأثور عن أمير المؤمنين علي بن أبي طالب كرم الله وجهه: "لا يبطل دم في الإسلام"

(١) قرار وزير الدولة للشئون القانونية والإدارية رقم ٢ لسنة ١٩٧٧ بتاريخ ٢٩ مارس ١٩٧٧ بتعيين

أعضاء اللجنة المذكورة. مجموعة الأعمال التحضيرية للقانون المدني الكويتي، ص ١٣-٢٠.

(٢) مجموعة الأعمال التحضيرية للقانون المدني الكويتي، ص ٩٢٥.

(٣) محضر الجلسة الثامنة - ٣/٤/١٩٨٠، مجموعة الأعمال التحضيرية للقانون المدني الكويتي، ص ٩٣٥.

ومع ما يقضي به الشرع الإسلامي من أن بيت المال يضمن حيث لا يعرف من يتحمل بالقصاص أو الدية،^(١) فنص في المادة المذكورة على أنه: " إذا وقع الضرر على النفس، مما يستوجب الدية وفقا لأحكام الشرع الإسلامي وما يتضمنه جدول الديات - المنصوص عليه في المادة ٢٥١ من القانون المدني- وتعذرت معرفة المسئول عن تعويضه وفقا لأحكام المسؤولية عن العمل غير المشروع أو الملتزم بضمانه وجب على الضمان الدولة، مالم يثبت أن المصاب أو أحدا من ورثته قد أدى بخطئه إلى عدم معرفة المسئول أو الضامن.

وقد قضي بأن: (النص في المادة ٢٥٦ من القانون المدني ... يدل - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - على أن ضمان الدولة للتعويض وفقا لحكم هذه المادة هو ضمان احتياطي يقتضى المضرور بموجبة التعويض المقرر إذا ما تعذر معرفة المسئول عن التعويض وفقا لأحكام المسؤولية عن العمل غير المشروع أو الملتزم بضمانه، مما مفاده أن هذا الضمان لا يقوم إذا وجد ملتزم آخر بتعويض ذات الضرر كما هو الشأن في حالة ضمان رب العمل لإصابات العمل إذا كان المضرور عاملا وحدثت الإصابة بسبب العمل واثناؤه...)^(٢).

ب. العراق:

يعتبر النظام القانوني العراقي في مجال تأمين المركبات والمسؤولية التقصيرية الناشئة عن حوادثها أكثر التشريعات العربية تطورا وأوسعها في توفير الحماية للمتضررين من حوادث المركبات.

فقد نص في قانون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات رقم ٢٠٥ لسنة ١٩٦٤، على إلزام الحكومة بإصدار نظام خاص بتأسيس صندوق لتعويض المتضررين من الحوادث الناجمة عن استعمال السيارات التي لا تعرف هويتها أو المتضررين من حوادث السيارات التي لم يبرم أصحابها عقود التأمين والحوادث التي غير المغطاة بعقد تأمين.

غير أن بناء المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات على أساس الخطأ المفترض، ووجود حالات لا يوفر لها نظام التأمين الإلزامي الحماية ولا يكفل لها

(١) المذكرة الايضاحية للقانون المدني الكويتي، ص ٢٤٧.

(٢) محكمة التمييز الكويتية، الطعن رقم ١٣٠، السنة القضائية رقم ١٩٩٤، جلسة ١٢/٨/١٩٩٧.

الحصول على التعويض عند حصول الضرر جراء حادث مروري، إما لعدم التأمين على المركبة أو لعدم تغطية الأضرار بعقد التأمين، جعل المشرع العراقي يذهب إلى تبني نظام يكفل الحماية لجميع المتضررين من حوادث المركبات سواء كانت المركبة مسببة الضرر معلومة أو مجهولة.

فصدر قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٢ الذي بني على أساس قيام علاقة قانونية بين المؤمن والمؤمن له بدلا من العلاقة العقدية التي كانت أساس العلاقة بينهما في القانون القديم، واعتبر جميع السيارات المتواجدة في العراق دون استثناء مشمولة تلقائيا بالتأمين، وجعل نظرية تحمل التبعة في المسئولة كأساس للالتزام المؤمن بدلا من المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض، فألزم المؤمن بالتعويض عن الوفاة أو الإصابة البدنية التي تلحق أي شخص - بما فيهم سائق السيارة- جراء استعمال السيارة (معلومة أو مجهولة) بصرف النظر عن توفر ركن الخطأ، ولم يستثني القانون المشار إليه من الحماية التي يوفرها للمتضررين إلا بعض الحالات التي لا تتسجم مع مبادئ العدالة كالحوادث المفتعلة، والإصابات البدنية التي تصيب الشخص بسبب فعله العمدي، وإصابات السائق التي لم تنتج عن حوادث الاصطدام والانقلاب.^(١)

ج. مصر:

تنبه المشرع المصري إلى ضرورة إنشاء صندوق يتولى تعويض المتضررين في الحالات التي يتعذر فيها على المضرور الحصول على التعويض وفقا لنظام التأمين الإلزامي، فنص في القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ بشأن السيارات وقواعد المرور على إنشاء صندوق لتغطية الحوادث التي يتعذر فيها الحصول على التعويض، إلا أن القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الإلزامي للمسئولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات لم يتضمن القواعد المنظمة لتغطية الحالات التي لا يستفيد فيه المضرور من تغطية التأمين الإلزامي.

واستمر المتضررين في الحالات التي لا يغطيها التأمين الإلزامي دون حماية حتى صدر القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ بإصدار قانون التأمين الإلزامي عن

(١) الأسباب الموجبة لإصدار قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٢.

المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية، والذي تضمن النص على إنشاء صندوق لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث المركبات في حالات عدم معرفة المركبة المسؤولة عن الحادث وعدم وجود تأمين على المركبة و إعسار شركة التأمين وأي حالة أخرى يمكن إضافتها مستقبلا. مبينا شروط وإجراءات الاستفادة من التغطية التي يوفرها الصندوق ومقدار التعويضات التي يصرفها.

د. تونس:

تأثر المشرع التونسي بنظام صندوق التعويضات الفرنسي إبان الاحتلال الفرنسي لتونس، لدرجة القول بأن الصندوق التونسي لتعويض المتضررين من حوادث السيارات ما هو إلا فرع لصندوق الضمان الفرنسي،^(١) واستمر هذا التأثير حتى بعد إعلان تونس لاستقلالها، إذ أصدر المشرع التونسي في ٢٧ نوفمبر ١٩٦٢ القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦٢ بخصوص إنشاء صندوق ضمان ضحايا حوادث المرور، وذلك خشية ضياع حقوق المتضررين من حوادث المركبات غير المعلومة.

ولترتيب المنظومة القانونية في تونس، ألغى المشرع القانون المشار إليه وقانون وجوب تأمين المسؤولية المدنية بالنسبة لأصحاب العربات البرية ذات المحرك رقم ٢١ لسنة ١٩٦٠ وحل محلها القانون التونسي رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٥ المؤرخ في ١٥ أغسطس ٢٠٠٥ المتعلق بإدراج عنوان خامس بمجلة التأمين يخص تأمين المسؤولية المدنية الناتجة عن استعمال العربات البرية ذات محرك ونظام التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص في حوادث المرور.

ويتولى صندوق ضمان ضحايا حوادث المرور التونسي دفع التعويضات عن الأضرار الجسدية التي تلحق بالأفراد جراء حوادث المركبات - عدا المملوكة للدولة-

(١) زياد عبدالرحمن عبدالله ملا زاده، التعويض في حوادث السيارات المجهولة، المرجع السابق، ص ١٤١. ويشير إلى: د.رضا بن علي، حول صندوق الضمان وضحايا حوادث السيارات، مجلة القضاء والتشريع، العدد ٧، السنة الأولى، إبريل ١٩٥٩، ص ٢٩.

عند تعذر معرفة المسئول عن الحادث وعند عدم تغطية الأضرار بعقد التأمين لانحلال الرابطة التعاقدية أو لمخالفة المؤمن له شروط وثيقة التأمين.^(١)

٥. الأردن

بالرغم من توسيع المشرع الأردني للحماية المقررة للمتضررين من حوادث المركبات بموجب نظام التأمين الإلزامي للمركبات رقم (١٢) لعام ٢٠١٠، ومدته لنطاقها ليشمل أي شخص تعرض للضرر بسبب الحادث بمن في ذلك المؤمن له وسائق المركبة المتسببة بالحادث. وتسهيله لإجراءات الحصول على التعويض الرضائي ودون حاجة اللجوء إلى القضاء، لكنه لم يجعل جميع المركبات المتواجدة في الأردن مشمولة تلقائياً بالتأمين، الأمر الذي يتصور معه وجود حالات لا تشملها تغطية التأمين الإلزامي.

لذلك استمر العمل بصندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات (تعليمات رقم ٦ لسنة ٢٠٠٤، المعدلة بالتعليمات رقم ٣٠ لسنة ٢٠١٠)، المنشأ بموجب المادة ٨٥ من قانون تنظيم أعمال التأمين رقم ٣٣ لسنة ١٩٩٩، التي أجازت لمجلس إدارة هيئة التأمين إنشاء صندوق لتعويض المتضررين من حوادث المركبات في الحالات التي لا يغطيها نظام التأمين الإلزامي.

وقد قصرت تعليمات صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات، تعويض المتضررين في حالات الوفاة والإصابات الجسمانية والأضرار المعنوية عند عدم معرفة المركبة المتسببة بالضرر أو المسئول عنه أو عند عدم وجود وثيقة تأمين سارية المفعول.^(٢)

(١) موجة التأثير بالتشريع الفرنسي طالعت المشرع الجزائري والمغربي لذات الظروف التي مرت بها تونس، راجع: الأمر الجزائري رقم ١٥ لسنة ٧٤ المؤرخ في ٦ محرم عام ١٣٤٩ الموافق ٣٠ يناير سنة ١٩٧٤ المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار. القانون المغربي رقم ٩٩-١٧ المتعلق بالمدونة الجديدة للتأمينات.

(٢) تزامن إنشاء صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات مع إنشاء الصندوق الفلسطيني (قانون التأمين الفلسطيني رقم ٢٠ لسنة ٢٠٠٥) والصندوق السوري (المرسوم التشريعي السوري رقم ٤٣ لعام ٢٠٠٥).

٢. أنظمة تعويض الأضرار التي لا تغطيها وثائق التأمين الإلزامي في بعض الدول الأجنبية:

أ. التشريعات اللاتينية:

كان لنجاح صندوق تعويض المصابين في مجال حوادث العمل سنة ١٨٩٨ أثر في دفع المشرع الفرنسي إلى إنشاء صناديق لتعويض المتضررين من شتى المخاطر،^(١) فأصدر في ٣١٠ ديسمبر ١٩٥١ القانون رقم ١٥٠٨/١٩٥١ الذي نص على إنشاء صندوق عام للضمان من حوادث السيارات يتولى دفع التعويضات عن الإصابات البدنية التي تلحق بالأفراد في حالات الحوادث التي يكون المتسبب فيها مجهولاً أو معسراً ، وعند عدم وجود تأمين كاف.^(٢)

ثم وسّع المشرع الفرنسي نطاق صندوق الضمان بموجب القانون رقم ٥٧٤ الصادر بتاريخ ١٩٦٧/٦/٧، ليشمل دفع التعويضات عن الأضرار الجسدية والمادية التي تلحق بالمتلكات أيضاً. وجعل بموجب القانون رقم ١١٣٠ الصادر بتاريخ ١٩٧٢/١٢/٢١ صندوق الضمان يتحمل دفع التعويضات إذا ما وقع الحادث في إقليم دولة من دول الاتحاد الأوروبي أو دولة أبرمت معها فرنسا اتفاقية تقضى بالمعاملة بالمثل.^(٣)

وعلى خطى المشرع الفرنسي سارت أغلب التشريعات اللاتينية ونضرب على سبيل المثال:

(١) فهد محسن عويس الديحاني، تعويض المضرور في المسؤولية التقصيرية في حالة إعسار المسئول في القانون المدني الكويتي، مرجع سابق، ص ٤٦٣. عابد فايد عبدالفتاح فايد، التعويض التلقائي بواسطة التأمين وصناديق الضمان، مرجع سابق، ص ٣٧. ويشير إلى:

Viney(Geneviève): L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. L.G.D.J، ١٩٩٢، p.١٤٤ et s.

Henri Margeat: La ligne demarcative center la solidarite et l'assurance، Gaz. Pal. ٢٣ jan ١٩٩٣، p.٨١.

(٢) Le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO)، L'assurance Automobile Obligatoire. La Loi du ، ٢٧/٠٢/١٩٥٨. Decret du ٠٧/٠١/١٩٥٩، Decret du ٣١/١٢/١٩٥١، La loi no ٦٦-٨٨٢ du ٣٠ novembre ١٩٦٦.

(٣) راجع: (www.Fondsdegarantie.fr/) للتعرف على إجراءات وحالات الاستفادة من صندوق

الضمان الفرنسي (FGAO) Le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages

- بلجيكا: في الأول من يوليو سنة ١٩٥٦ أصدر المشرع البلجيكي قانونا نص فيه على إنشاء صندوق لتعويض الأضرار الجسمانية والوفاة الناجمة عن حوادث المرور في حالة عدم كفاية التأمين وعدم معرفة المتسبب بالضرر وإفلاس المؤمن، وفي فترة لاحقة أدخلت مجموعة من التعديلات على القانون المشار إليه وأصبح الصندوق ملزم كذلك بدفع التعويضات عن الأضرار المادية والمعنوية والأضرار الناجمة عن الحوادث التكنولوجية.^(١)
- إيطاليا: أصدر المشرع الايطالي القانون رقم ٩٩٠ بتاريخ ١٢/٢٤/١٩٦٩ بشأن التأمين الإجباري عن حوادث المرور ومن بعده قانون التأمين الخاص رقم ٢٠٩ الصادر بتاريخ ٧/٩/٢٠٠٥، والذي نص في المادة ١١٥ منه على إنشاء صندوق ضمان للتأمين يلزم شركات ووسطاء التأمين الاشتراك به ليتولى دفع التعويضات في الحالات التي تعجز فيها شركة التأمين عن دفعها، ومن ضمنها ضحايا حوادث المرور في الحالات التي لا تغطيها وثائق التأمين وحالات الحوادث المجهولة، وقد شملت التعويضات التي يدفعها الصندوق الأضرار الجسمانية والمادية التي تلحق بالممتلكات.^(٢)

(١) Le Fonds Commun de Garantie Belge (FCGB) est une association créée en ١٩٥٧ pour tenir compte des obligations légales en matière de réparation des dommages causés par les véhicules automobiles. En ce qui concerne les accidents de circulation, les missions du Fonds commun de garantie belge sont réglées par les articles ١٩bis-٢ et suivants de la Loi du ٢١ novembre ١٩٨٩ relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, modifiée par la loi du ٢٢ août ٢٠٠٢ (entrée en vigueur le ١٩ janvier ٢٠٠٣) Depuis le ١er novembre ٢٠١٢, sur la base de la loi du ١٣ novembre ٢٠١١ relative à l'indemnisation des dommages corporels et moraux découlant d'un accident technologique, le FCGB est également habilité à indemniser les dommages corporels subis à la suite d'un accident technologique de grande ampleur. Sur ce sujet, vous pouvez lire davantage en visitez.

Le site: www.fcgb-bgwf.bel

٢) CODE OF PRIVATE INSURANCE (Legislative decree n.٢٠٩ of ٧sep٢٠٠٥)

ب. التشريعات الانجلوسكسونية والانجلوأمريكية:

- نيوزيلاندا: تبنت نيوزيلاندا في قانون التعويض عن الحوادث لعام ١٩٧٢، أول نظام شامل لتعويض الإصابات الجسمانية الناجمة عن الحوادث بشكل عام (حوادث العمل، وحوادث المركبات، والحوادث الطبية، الإصابات الشخصية غير العمدية، وضحايا الجريمة).^(١) وهو نظام يُحمل المجتمع واجب حماية أفراده من الخسائر التي تلحق بهم بسبب إصابتهم الجسمانية الناشئة عن الحوادث، ويُوجد أسس صرف التعويض بصرف النظر عن سبب الإصابة (الإصابات المتماثلة تستحق تعويضات متساوية)، وجعل القانون المجتمع يتشارك في تمويل من خلال استقطاع نسبة من الأجور والدخل السنوي للفرد، وفرض رسوم معينة على رخص القيادة ورسم إضافي على أسعار الوقود.^(٢)
- مقاطعة كويبيك في كندا: تبنت حكومة المقاطعة من خلال قانون التأمين على المركبات نظاما تديره مؤسسة حكومية ويمول من اشتراكات تسجيل السيارات، ورسوم رخص القيادة، وضريبة على استهلاك الوقود. وتتولى إدارة النظام دفع التعويضات عن الإصابات الجسمانية لجميع ضحايا حوادث المرور التي تقع في المقاطعة دون النظر إلى عنصر الخطأ وبغض النظر عن هو المخطئ.^(٣) أما التعويض عن الأضرار المادية فيخضع لنظام التأمين الالزامي الذي تديره الشركات الخاصة ويقوم على أساس الخطأ المفترض، مع تميزه بألية مبتدعة تجعل

(١) THE ACCIDENT COMPENSATION ACT OF ١٩٧٢، NEW ZEALAND.

(٢) صدر القانون بناء على توصية تضمنها تقرير لجنة وود هاوس، راجع: مصطفى رجب، الجوانب الاجتماعية للتأمين الالزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات في القوانين ذات العلاقة، مجلة رسالة التأمين، الجزء الأول، العدد الثاني، حزيران ٢٠٠٧، ص ١١.

J. L Fahy، Accident Compensation Coverage: The Administration Of The Accident Compensation Act ١٩٧٢، ٨th ed ١٩٨٤، newzealand، RIDC ١٩٨٩ P.١٣٩.

٥. Chapter A-٢٥ AUTOMOBILE INSURANCE ACT، DIVISION II (GENERAL RULES) COMENSATION UNDER THIS TITLE IS GRANTED BY THE SOCIETE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUEBEC REGARDDDLESS OF WHO IS AT FAULT.

كل شركة تتولى دفع التعويض للمتضرر المؤمن لديها، بدلا من مطالبة شركة التأمين للمسئول عن الضرر.^(١)

- المملكة المتحدة: في عام ١٩٤٦ تأسس الصندوق المركزي لتعويض ضحايا حوادث الطرق "UK Guarantee Fund" الذي تديره هيئة التأمين على المركبات (MIB) "Motor Insurers' bureau" بموجب اتفاقيتين بين الحكومة وصناعة التأمين لتوفير نظام يمكن من خلاله دفع التعويضات عن الاضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن حوادث المركبات المجهولة أو غير المؤمن عليها أو الذين ليس لهم مصدر آخر للتعويض، على ان يتكفل بدفع جميع التعويضات عن الإصابات الجسدية، في حين يقف التزامه بالتعويض عن الاضرار المادية التي تلحق بالممتلكات عن الحد المقرر في قانون المرور لسنة ١٩٨٨. ويتم تمويل الصندوق من قبل شركات التأمين ومن قبل المؤمن لهم من خلال اقتطاع نسبة من أقساط التأمين، وتشمل تغطية الصندوق الحوادث التي تقع في (انجلترا، واسكتلندا، و ويلز، وايرلندا الشمالية، وجبل طارق).^(٢)

الفرع الثاني/ النظام المالي لصندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات البحريني.

باعتبار صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات مؤسسة عامة تتمتع بالشخصية المعنوية وتستهدف تحقيق مصلحة اجتماعية، فإن النصوص القانونية المنظمة له تتضمن بيان كيفية تكوين رأس ماله وطريقة استعادته لمبالغ التعويض التي يتولى دفعها. وهو ما سنتعرف عليه من خلال مايلي:

أولا/ الموارد المالية لصندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات:

نظرا لاعتبار صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات مؤسسة اجتماعية عامة، فإن الموارد المالية التي يتولى من خلالها دفع التعويضات للحالات التي تستفيد من أحكامه، يجب أن تتكون من مساهمة شركات التأمين المرخص لها في

(١) Direct Compensation Agreement for the Settlement of Automobile claims، RRQ، c.A-٢٥،٢٤.

(٢) لمزيد من المعلومات حول صندوق تعويض ضحايا حوادث المركبات البريطاني، راجع الموقع الإلكتروني: www.mib.org.uk

تأمين المسؤولية المدنية الناتجة عن استعمال المركبات، ومساهمة المؤمن لهم، بالإضافة إلى دعمه من قبل ميزانية الدولة. بحيث يساهم مستخدمي الطرق والقائمين على تطبيق قوانين المرور وأفراد المجتمع بشكل عام في مساندة المتضرر الذي لم يوفر له نظام التأمين الإجباري الغطاء الكافي لتعويضه عما لحق به من ضرر.

وقد رسمت المادة الثانية من قانون رقم ٦١ لسنة ٢٠١٤ ملامح صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات بأنه صندوق حكومي تكون له الشخصية الاعتبارية ويتمتع بالاستقلال المالي والإداري، وجعلته يخضع لرقابة وإشراف محافظ مصرف البحرين المركزي.

وتتكون الموارد المالية للصندوق وفقا لنص المادة ١٥ من قانون إنشائه مما

يأتي:

١. من خلال استقطاع ما نسبته ١% من إجمالي أقساط التأمين المكتتبة على المركبات لدى كل مؤمن أو مبلغ خمسة آلاف دينار أيهما أكثر، تُحسب في بداية كل سنة مالية على أساس السنة المالية المنقضية لكل مؤمن، وتستحق خلال تسعين يوما من تاريخ بدء السنة المالية الأولى للصندوق، وخلال تسعين يوما من انقضاء السنة المالية لكل مؤمن بالنسبة للسنوات المالية التالية للصندوق.

وقد اجاز القانون زيادة هذه النسبة عند الضرورة بقرار من مجلس إدارة الصندوق بعد التشاور مع شركات التأمين ومحافظ مصرف البحرين المركزي.

٢. المساعدات والتبرعات والهبات والمنح التي ترد باسم الصندوق إذا قرر مجلس الإدارة قبولها.

٣. الأرباح التي يجنيها الصندوق من استثمار بعض أمواله.

٤. التعويضات المسترجعة وفقا لأحكام القانون.

وتستخدم هذه الموارد المالية في دفع التعويضات للمتضررين في الحالات التي يغطيها الصندوق، ودفع مكافآت العاملين بالصندوق، وتغطية تكاليف تشغيل وإدارة وصيانة الأموال العقارية والمنقولة للصندوق، بالإضافة إلى الاستثمارات الآمنة التي تتوافق مع أحكام الشريعة الإسلامية.

ثانيا/ صور ومقدار التعويضات التي يدفعها الصندوق:

حددت المادة ٢٢ من قانون إنشاء صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات البحريني قواعد احتساب التعويضات التي يوفرها الصندوق وعلى النحو التالي:

١. مبلغ عشرة آلاف دينار بحريني عن كل حالة وفاة تدفع إلى الورثة الشرعيين وقت وقوع الحادث.

٢. مبلغ عشرة آلاف دينار بحريني عن كل حالة عجز كلي.

٣. مبلغ عشرة آلاف دينار بحريني عن كل حالة عجز جزئي دائم مضروبة في نسبة العجز.

٤. مبلغ ألف دينار بحريني يدفع للمصاب بعجز كلي عن الأضرار المعنوية.

٥. مبلغ خمسمائة دينار بحريني يدفع للمصاب بعجز جزئي دائم عن الأضرار المعنوية.

٦. مبلغ ثلاثمائة دينار بحريني يدفع لكل فرد (الأب والأم والزوج والأبناء) عن الضرر المعنوي الناتج عن الوفاة أو العجز الكلي، بحد أقصى ثلاثة آلاف دينار.

٧. مبلغ مائتي دينار بحريني يدفع لكل فرد (الأب والأم والزوج والأبناء) عن الضرر المعنوي الناتج عن العجز الجزئي الدائم، بحد أقصى ثلاثة آلاف دينار.

وقد أجازت المادة المذكورة الجمع بين التعويض المقرر في الفقرات ١ و ٢ و ٣ ، والتعويض المقرر في الفقرات ٤ و ٥ و ٦ و ٧.

والملاحظ ان المشرع البحريني أولى الأضرار المعنوية التي تلحق بالمضرور وأفراد أسرته أهمية خاصة، بأن قدمها على الأضرار المادية التي تلحق بالممتلكات، وجعل الصندوق يتحمل دفع التعويض عنها ليساوي بين حقوق المضرور الذي يستفيد من الصندوق وحقوق المضرور الذي يستطيع مقاضاة شركة التأمين عن الأضرار المعنوية التي لحقت به، مع مراعاة ميزانية الصندوق المحدودة.

ثالثا/ كيفية استرجاع الصندوق لمبالغ التعويض التي يتولى دفعها:

تضمن قانون إنشاء صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات الأسس الكفيلة بتمكين الصندوق من استرجاع التعويضات التي قام بدفعها للمتضررين

في الحالات التي يتولى التعويض عنها، وذلك من خلال النص على حقه في ان يحل محل المستفيد بما دفعه من تعويض، ومعاقبة المتحايين على احكامه، وذلك على النحو التالي:

١. يعتبر مبدأ الحلول من المبادئ الأساسية في عقود التأمين ويرتبط برابطة وثيقة مع مبدأ التعويض، وهو مبدأ لا يتقرر إلا بنص القانون على خلاف حوالة الحق التي تتطلب إعلانها للمسئول، ويتم من خلاله تجريد المضرور بعد استلامه لمبلغ التعويض من المؤمن، من جميع حقوقه تجاه المسئول عن وقوع الحادث، ونقل تلك الحقوق بقوة القانون بكل خصائصها وتبعاتها إلى المؤمن ليسترجع ما أده من مبالغ. (١) ولأهمية مبدأ الحلول تنص أغلب التشريعات التي تتبنى نظام التأمين الالزامي على عليه، بحيث يكون لشركة التأمين بعد أداء مبلغ التأمين للمضرور، الرجوع على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر بما اده من تعويض، وذلك إذا تبين أن الضرر قد وقع بفعل أو خطأ المؤمن له نفسه، أو راجعا إلى خطأ الغير أو فعله الموجب لمسئوليته المدنية. (٢)

لذلك أجازت المادة ٢١ من قانون ٦١ لسنة ٢٠١٤ للصندوق الرجوع بقيمة ما يكون أده من تعويض أو جزء منه على المتضرر من الحادث أو على المتسبب بالضرر أو على المؤمن أو على الجهة الملتزمة بالتعويض لاسترداد ما دفعه من تعويضات في الحالات التالية:

أ. صدور حكم قضائي نهائي بأن الضرر يعود بكامله أو في جزء منه إلى خطأ من جانب المتضرر من الحادث.

(١) بهاء بهيج شكري، مبدأ الحلول في التأمين على السيارات وفق التشريع الأردني، رسالة التأمين، نشرة فصلية دورية تصدر عن الاتحاد الاردني لشركات التأمين، السنة الرابعة عشرة، تشرين الثاني ٢٠١١، ص ٢. د.دعيج المطيري، مبدأ حق الحلول، دراسة مقدمة إلى مؤتمر وثاق للتأمين التكافلي، المنعقدة في الكويت، في الفترة ١٩-٢٠/٢/٢٠٠٦، ص ٣. د. علي محمد الصوا، مبدأ حق الحلول، دراسة مقدمة إلى مؤتمر وثاق للتأمين التكافلي، المنعقدة في الكويت، في الفترة ١٩-٢٠/٢/٢٠٠٦، ص ٥.

(٢) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مطبوعات جامعة الكويت، ١٩٩٥، ص ٥.

- ب. التعرف على المركبة المتسببة في الحادث أو قائدها.
- ج. اكتشاف وجود وثيقة تأمين سارية المفعول للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوع الحادث.
- د. ظهور جهة اخرى كان يتوجب عليها دفع التعويض بمقتضى القوانين المعمول بها.
- هـ. الرجوع على مالك المركبة الذي لم يؤمن على مركبته لدى شركات التأمين.
٢. نص القانون في المادة ٢٥ منه على معاقبة من حصل على أي مبالغ من الصندوق على سبيل التعويض استنادا إلى مستندات أو أدلة مخالفة للحقيقة، مع علمه بذلك، بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تقل عن ألف دينار ولا تزيد على ثلاثة آلاف دينار، أو بإحدى هاتين العقوبتين، مع الزامه برد المبالغ المذكورة إلى الصندوق.
- ويجدر التنويه؛ إلى أن المشرع البحريني لم يمنح لصندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات حق امتياز يخوله استيفاء الدين بالأولوية على بقية الدائنين الذين قد يراز عون، كما فعلت بعض التشريعات الأخرى التي تأخذ بنظام تعويض متضرري حوادث المركبات بأن جعلت ديون الصندوق ديونا ممتازة، ترد على كل أموال المدين وقت التنفيذ، وذلك لضمان أبعاد الصندوق عن المخاطر التي تهدد الضمان العام للمدين بالتعويض.^(١)

(١) راجع المادة المادة ١٧٦ من قانون التأمين الفلسطيني، المادة ١٥٣ من القانون المغربي رقم ٩٩-١٧.

المطلب الثاني/ حالات وشروط الاستفادة من الصندوق

للتعرف على حالات وشروط الاستفادة من صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات يجب ان نستعرض موقف التشريعات منها والمقارنة بينها والتعرف على الاتجاه الذي ينتمي له الصندوق البحريني وهو ما سيتم من خلال المطلبين التاليين:

الفرع الأول / حالات الاستفادة من صندوق تعويض حوادث المركبات والأضرار التي يتولى دفع تعويضاتها

تختلف الفئات التي تستفيد من صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات ونوعية الأضرار التي يتولى تعويضها باختلاف النصوص التي تضمنت إنشائه، فهناك تشريعات تقصر التعويضات على الأضرار البدنية وحالات الوفاة، بينما تمد بعضها الحماية لتشمل التعويض عن الأضرار المادية التي تلحق بالمتنكات. كما تقصر بعض التشريعات الحالات التي تستفيد من صندوق تعويض حوادث المركبات على الحوادث المجهولة في حين تمد تشريعات أخرى الحماية لحالات اعسار المتسبب بالضرر وإعسار شركة التأمين المصدرة لوثيقة تأمين المركبة المتسببة بالضرر. وهو ما سيوضح من خلال ما يلي:

أولاً/ حالات الاستفادة من صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات:

تتفق أغلب التشريعات التي تضمنت النص على نظام صندوق تعويض المتضررين من حوادث الطرق على تغطية الصندوق للأضرار التي تسببت بها مركبات مجهولة أو غير مؤمنة، إذ يتحمل الصندوق تعويض كل من لحقه ضرر جراء حادث تسببت به مركبات النقل السريع في حالتي :

١. عدم معرفة المركبة المسئولة عن الحادث .
٢. عدم وجود تأمين على المركبة لصالح الغير .

أما فيما عدا ذلك من حالات الاستفادة من صندوق تعويض المتضررين من حوادث الطرق، فاختلف موقف التشريعات بين موسع ومضيق.

الاتجاه الأول: حاول تحديد حالات الاستفادة من الصندوق دون أن يسمح بإضافة حالات أخرى عدا ما تم النص عليه في قانون إنشائه.^(١)

(١) المادة ١٣٤ من القانون المغربي رقم ٩٩-١٧ المتعلق بالمدونة الجديدة للتأمينات . والمادة ٢٤ من الأمر الجزائري رقم ٧٤-١٥ المؤرخ في ٦ محرم عام ١٣٤٩ الموافق ٣٠ يناير سنة ١٩٧٤ المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الاضرار.

الاتجاه الثاني: فتح باب الاستفادة من التعويضات التي يدفعها الصندوق على مصراعيه، وذلك من خلال النص على الاستفادة من الصندوق في جميع حالات عدم التأمين والحالات المستثناة من التأمين والتي يمكن فيها لشركات التأمين التنصل من مسؤوليتها (بطلان وثيقة التأمين، فسخها، وانتهاء صلاحيتها وغيرها)،^(١) أو من خلال تفويض الجهة التي تتولى إدارة الصندوق إضافة أية حالة لا يستفيد فيها المتضرر من نظام التأمين الإلزامي أو يصعب عليه فيها استيفاء حقه.^(٢) والمشرع البحريني أخذ بهذا الاتجاه عندما جعل الصندوق ملزماً بتعويض المضرور الذي لم توجد جهة تتولى أداء التعويض له بمقتضى القوانين المعمول بها في مملكة البحرين.

وقد حددت المادة الخامسة من القانون رقم ٦١ لسنة ٢٠١٤ حالات الاستفادة من التغطية التي يوفرها صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات بأنها:

١. عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوعه.
٢. عدم التحقق من هوية المركبة المتسببة في الحادث.
٣. إفلاس المؤمن.
٤. إذا لم تكن هناك جهة أخرى يتوجب عليها دفع التعويض بمقتضى القوانين المعمول بها.

ويفهم مما سبق أن تدخل صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات يعتبر احتياطياً، أي انه لا يسع الأشخاص الذين يستفيدون من نظام التأمين الإلزامي الاستفادة من التعويضات التي يدفعها الصندوق،^(٣) ويجب عليهم اللجوء إلى شركات التأمين التي تعاقدوا معها لتغطية المسؤولية المدنية التي تنتج عن حوادث المركبات.

(١) راجع المواد ١١٨ و ١٢٠ و ١٧٢ من القانون التونسي رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٥ مؤرخ في ١٥ أوت ٢٠٠٥ المتعلق بإدراج عنوان خامس بمجلة التأمين يخص تأمين المسؤولية المدنية الناتجة عن استعمال العربات البرية ذات محرك ونظام التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص في حوادث المرور. والمادة ١٧٣ من قانون التأمين الفلسطيني رقم (٢٠) لسنة ٢٠٠٥.

(٢) راجع الفقرة ٥ من المادة ٢٠ من القانون المصري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ بإصدار قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية. والمادة ٩ المرسوم الاشتراعي اللبناني رقم ١٠٥ في شأن الضمان الإلزامي للمسؤولية المدنية عن الأضرار الجسدية التي تسببها المركبة البرية للغير. والمادة ٣٩ من المرسوم التشريعي السوري رقم ٤٣ لعام ٢٠٠٥.

(٣) طه العبيدي، صندوق ضمان ضحايا حوادث المرور، مرجع سابق، ص ٣.

وبالتالي لا يلتزم صندوق تعويض حوادث المركبات بتعويض المتضررين من الحوادث إلا في الحالة التي لا يتحمل فيها شخص آخر أو جهة أخرى التعويض عن الضرور، وعند توافر حالة من الحالات التي نص عليها في قانون إنشائه وبالشروط الواردة فيه. ثانيا/ الأضرار التي يتولى صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات دفع تعويضاتها:

انقسم موقف التشريعات من الأضرار التي يتولى صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات دفع التعويض عنها إلى قسمين:

القسم الأول: جعل صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات يتحمل دفع التعويضات عن الأضرار الجسدية والمادية التي تلحق بالمتلكات^(١). بيد ان هناك اختلاف فيما يتعلق بمبلغ التعويض بين التشريعات التي تأخذ بهذا الاتجاه، على النحو التالي:

١. منها من حدد مبلغ التعويض للأضرار الجسدية والمادية.^(٢)

(١) القانون المصري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧. القانون الفرنسي للتأمين الإلزامي للسيارات، L'assurance Automobile Obligatoire. La Loi du ، ٢٧/٠٢/١٩٥٨. Decret du ، ٠٧/٠١/١٩٥٩، Decret du ٣١/١٢/١٩٥١، La loi n o ٦٦-٨٨٢ du ٣٠ novembre ١٩٦٦.

(٢) القانون المصري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧. وقد حدد مبلغ تعويض الذي يدفع للمستحق أو لورثته (وفقا لنص المادة ٨ من القانون) في حالات الوفاة أو حالات العجز الكلي المستديم بأربعون ألف جنيه مصري، في حين يحدد مبلغ التعويض عن حالات العجز الجزئي المستديم بمقدار نسبة العجز، أما مبلغ التعويض عن الأضرار التي تلحق بمتلكات الغير فيكون بحد أقصى قدره عشرة آلاف جنيه مصري. راجع أيضا القانون الإيطالي (المادة ١٢٨ من المرسوم التشريعي رقم ن ٢٠٠٥/٢٠٩. المعدل بالمرسوم التشريعي رقم ن ٢٠٠٧/١٢٨). الذي جعل الحد الأقصى للتعويضات التي يدفعها الصندوق يرتبط بتاريخ ونوع الضرر فإذا كان وقت وقوع الحادث قبل (١١ يونيو ٢٠١٢) كان المبلغ هو: (٥٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠ يورو) في المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالأشخاص، و (١٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠ يورو) للأضرار في الممتلكات ، أما قبل (١١ ديسمبر ٢٠٠٩)، فكان الحد الأقصى للتعويض هو: (٢٠٥٠٠٠٠٠٠٠٠٠ يورو) عن الضرر الجسدي و (٥٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠ يورو) للضرر بالممتلكات.

٢. منها من حدد مبلغ التعويض للأضرار المادية فقط وترك مبلغ تعويض الأضرار الجسدية دون تحديد^(١).

القسم الثاني: قصر دفع التعويضات على الأضرار الجسدية (أي الأضرار اللاحقة بالأشخاص أو من يؤول إليهم الحق عند الوفاة)^(٢)، ويعزو البعض هذا الأمر لقلّة الموارد المالية لصندوق تعويض حوادث المركبات في تلك الدول والتي بالكاد تكفي لتغطية هذا النوع من الأضرار^(٣).

وينتمي صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات البحريني إلى القسم الثاني، لأن تغطيته قاصرة على الأضرار الجسدية دون الأضرار المادية التي تلحق بالمتلكات.

المطلب الثاني / شروط وإجراءات اللجوء إلى صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات

أولاً/ شروط اللجوء إلى صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات:

يمكننا من خلال مراجعة النصوص القانونية لصناديق تعويض حوادث المركبات في التشريع المقارن أن نحدد شروط الاستفادة من التعويضات التي يتولى صندوق تعويض حوادث المركبات دفعها بأنها:

(١) فرنسا وبلجيكا والمملكة المتحدة:

UK Guarantee Fund.

Le Fonds Commun de Garantie Belge (FCGB).

Le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO)

حدد الصندوق الفرنسي مبلغ التعويض عن الأضرار التي تلحق بالمتلكات بما لا يتجاوز ١٢٠ ألف يورو.

(٢) راجع ١٧٢ من القانون التونسي رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٥. والمادة ١٧٣ من قانون التأمين الفلسطيني، والمادة ٩ المرسوم الاشتراعي اللبناني رقم ١٠٥. والمادة ٣٩ من المرسوم التشريعي السوري رقم ٤٣ لعام ٢٠٠٥. والمادة ١٣٤ من القانون المغربي رقم ٩٩-١٧. والمادة ٢٤ من الأمر الجزائري رقم ٧٤-١٥.

(٣) علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، مرجع سابق، ص ٢٠٦.

١. أن يكون الضرر ناشئاً عن حادث بمركبة أو سيارة (حسب التعريف الذي ينص عليه بقانون المرور).
٢. أن يقع الحادث في إقليم الدولة التي يتبعها الصندوق.
٣. أن يكون الضحايا أو أصحاب الحقوق من المواطنين أو ممن لهم محل إقامة في الدولة أو من رعايا دولة تتعامل بالمثل.
٤. أن يثبت صاحب الحق بان الحادث يدخل ضمن حالات الاستفادة من صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات .
٥. ألا يكون المتضرر ممن حصلوا على تعويض من جهة أخرى (شركات التأمين أو صناديق التأمين الاجتماعي).
٦. أن لا يكون من الأشخاص الذين يشير القانون إلا عدم استفادتهم من تعويضات الصندوق (مثال: سائق المركبة ومالكها عدا حالة السرقة، سارق المركبة وشركائه، الممثلون القانونيون للشخص المعنوي المالك للمركبة إذا كانوا منقولين على متنها، وغيرها).

وهي شروط تتناسب مع التنظيم القانوني البحريني (قانون المرور وقانون التأمين الإجباري وقانون إنشاء الصندوق)، إذا أن عدم توافر أية شرط من الشروط السابق ذكرها سيتسبب لا محالة في حرمان المضرور من الاستفادة من الحماية التي يوفرها التشريع البحريني للمتضررين من حوادث المركبات.

ثانياً/ إجراءات اللجوء إلى صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات:

بعد استيفاء شروط اللجوء إلى صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات، تطلب القانون رقم ٦١ لسنة ٢٠١٤ إجراءات معينة لابد من القيام بها للاستفادة من التعويضات التي يصرفها صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات، مع إحاطة قرارات إدارة الصندوق بالرقابة القضائية، وذلك على النحو التالي:

١. تقديم طلب التعويض: للحصول على التعويض عن طريق صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات، يجب على المضرور أو من يمثله قانوناً تقديم طلب بذلك أمام اللجنة التنفيذية للصندوق، مرفقاً مع الطلب كل المستندات المؤيدة لطلبه وما يقرره مجلس إدارة الصندوق من مستندات (مثل محاضر الشرطة

- والتقارير الطبية وتقدير نسبة العجز وشهاد من هيئة التأمين وغيرها...). مع ضرورة التنبه إلى وجوب تقديم طلب التعويض قبل إنقضاء ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث وإلا سقط الحق في التعويض.
٢. في حالة موافقة اللجنة على طلب التعويض يتم صرف مبلغ التعويض مباشرة، ما لم تكن موارد الصندوق غير كافية، فيتم الصرف حسب الأسبقية بالتقديم.
٣. في حالة رفض طلب التعويض، يجوز لطالب التعويض التظلم من قرار اللجنة أمام مجلس إدارة الصندوق خلال اسبوعين من تاريخ إخطاره بقرار الرفض.
٤. على مجلس إدارة الصندوق البت في التظلم خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تقديمه.
٥. لمن رفض تظلمه الطعن على قرار مجلس الإدارة أمام المحكمة المختصة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ صدور قرار الرفض أو إعلانه به، أو من تاريخ انقضاء الميعاد المحدد للبت في التظلم في حالة عدم الرد.
- ويلاحظ أن المشرع البحريني جعل اللجوء إلى صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات ميسراً من خلال تبسيط إجراءات تقديم طلب الحصول على التعويض، مع إخضاع قرارات لجنة الصندوق لرقابة القضاء في حالات رفض التعويض.

الخاتمة:

حاولنا من خلال هذه الدراسة قياس مدى الحماية التي يوفرها التشريع البحري للمتضررين من حوادث المركبات، وذلك من خلال التعرف على نطاق نظام التأمين الإجباري من حيث المركبات الخاضعة له، والأضرار التي تلتزم شركات التأمين بتغطيتها، وشروط الاستفادة من التغطية التي توفرها وثائق التأمين الإجباري وحدودها.

ثم استعرضنا أبرز الأسباب الداعية لمد الحماية للمتضررين الذين لا يستفيدون من نظام التأمين الاجباري، وذلك من خلال عرض إحصائيات تقدير الأضرار والخسائر التي تسببها حوادث المركبات، ومناقشة الأسباب الاجتماعية والقانونية الداعية إلى توسيع الحماية التأمينية.

أما المبحث الثاني فقد خصص للتعريف بصندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات ونظامه المالي، وتطبيقاته في القانون المقارن، ومعرفة حالات وشروط الاستفادة من التعويضات التي يؤديها للمتضررين من حوادث المركبات، للوقوف على دوره في سد نواقص نظام التأمين الإجباري ومد الحماية التأمينية لحالات لم تكن الأنظمة القانونية في مملكة البحرين توفر لها الأمان والضمان بتعويض الأضرار التي تنشأ عن حوادث المركبات.

وقد توصلنا في خاتمة الدراسة إلى مجموعة من النتائج والتوصيات، نستعرضها فيما يلي:

أولا/ النتائج:

- التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات إجباريا في مملكة البحرين ، بموجب المادة الأولى من المرسوم بقانون رقم ٣ لسنة ١٩٨٧، ويتشترط لتسجيل أية مركبة والترخيص لها باستخدام الطرق العامة في مملكة البحرين تقديم وثيقة تأمين سارية المفعول. ولم يستثنى من ذلك إلا مركبات قوة دفاع البحرين، والمركبات التي تحمل لوحات فحص بشكل مؤقت.
- يستفيد من الحق في التعويض عن حادث المركبة وفقا لقانون التأمين الاجباري البحريني، الغير بمعناه الواسع ، بحيث يشمل كل من الركاب والمضرورين غير الركاب، وأصحاب البضائع المنقولة. ذلك أن نص المادة ٢ من قانون التأمين

الاجباري البحريني جعلت التزام المؤمن بالتعويض يمتد ليشمل أي تعويض يحكم به لأي شخص عدا المتسبب في الحادث ومالك المركبة (باعتباره طرفا في عقد التأمين)، أما زوج المتسبب وأولاده القصر فينطبق عليهم وصف المضرورين ويشملهم الحق في التعويض مع جميع المضرورين لتمائل المركز القانوني. وفقا لحكم المحكمة الدستورية في مملكة البحرين.

٣. النص على جعل التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات إجباريا لم يجعل شركات التأمين ملزمة بتعويض جميع الأضرار التي تقع من استعمال المركبات الآلية، إذ أن هناك حوادث لا تغطيها وثائق التأمين الإلزامي، وحوادث تقع من مركبات غير مؤمن عليها، وحوادث تقع من مركبات آلية لم ينص القانون على إلزام ملاكها بالتأمين عليها، بالإضافة إلى حالة إعسار شركة التأمين والحالات التي يتعذر فيها معرفة المركبة المسؤولة عن الحادث.

٤. أن الحوادث المرورية تتزايد فعليا سنة بعد سنة، وان هناك علاقة وثيقة بين عدد المركبات المسجلة وبين الحوادث المرورية، فزيادة عدد المركبات المسجلة يزداد عدد الحوادث المرورية وعدد الوفيات والأضرار الجسدية والخسائر المادية الناتجة عنها على نحو متجانس. وتشير إحدى الدراسات إلى ان المعدل التراكمي لنسب التضخم في أعداد الوفيات وإصابات الناجمة عن حوادث المرور في مملكة البحرين للأعوام ٢٠٠٩-٢٠٢٠م سيبلغ ٤٥%، وسيصل إلى ١٠٥% للأعوام ٢٠٠٩-٢٠٣٠م، وأن حوادث السير ستشهد زيادة مقدارها ٤٥% بحلول العام ٢٠٢٠م، و٧٥% بحلول العام ٢٠٣٠م.

٥. تعويض الدولة للمضرور ليست بالفكرة الجيدة، بل ترجع جذورها إلى شريعة حمورابي، إلا أن الفضل في تعميمها للتعويض عن إصابات النفس أو الجسد التي يتعذر معرفة المسئول عنها، فيرجع إلى الشريعة الإسلامية الغراء.

٦. لم يبتدع المشرع البحريني نظام التعويض عن حوادث المركبات، بل جاء مسائرا للتوجه العالمي في تطبيق أفضل الممارسات الدولية لتعزيز دور قطاع التأمين في حماية أفراد المجتمع، ومتأثرا بأحد أنظمة توفير الحماية للمتضررين من حوادث المركبات المتعددة.

٧. يعتبر إنشاء صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات نظاما معاونا لقانون التأمين الإلزامي ويسد ثغراته، ويعتبر في نفس الوقت صورة متطورة للتأمين الاجتماعي.

٨. أن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات لا يشكل عبء إضافيا على الميزانية العامة للدولة، إذ أن موارده المالية تتكون من مساهمة شركات التأمين وملاك المركبات من خلال استقطاع نسبة مئوية من قيمة القسط التأميني لمصلحة الصندوق.

٩. حدد المشرع البحريني هدف الصندوق بتغطية الأضرار الجسدية (الوفاة والعجز الكلي والجزئي) والأضرار المعنوية الناتجة عن حوادث المركبات في حالات عدم وجود غطاء تأميني للمركبة المتسببة في الحادث وقت وقوعه، وعدم التحقق من هوية المركبة المتسببة في الحادث. وإفلاس المؤمن، وكل حالة لم تتواجد فيه جهة أخرى يتوجب عليها دفع التعويض بمقتضى القوانين المعمول بها.

ثانيا/ التوصيات:

مع إنشاء المشرع البحريني لصندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات تكون مظلة الحماية التي توفرها التشريعات البحرينية قد غطت الأضرار الجسدية التي تلحق بغير سائق ومالك المركبة في الحالات التي كانت لا تستفيد من نظام التأمين الإجباري.

إلا أن التغطية لم تشمل الأضرار المادية التي تلحق بالممتلكات، لذلك نقترح في ختام هذه الدراسة مد التغطية لتشمل الأضرار المادية مع تحديد قيمة التعويض أسوة ببعض التشريعات الغربية والعربية، وذلك للتخفيف على المتضررين وتمكينهم من إصلاح بعض الأضرار التي تسبب بها حادث المركبة.

ولنا ان نبرر هذا الاقتراح بتناسبه مع أهداف التأمين الإجباري التي جاء صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات البحريني ليكملها، ولقدرة الصندوق على استرداد التعويضات من المتسبب بالضرر أو من شركة التأمين المتعثرة نظرا لما يتمتع به من خبرة في مجال التقاضي والمطالبة بالحقوق التأمينية.

المراجع:

أولا/ المراجع العربية:

١. آمال الزياتي، تعويض المتضررين في حوادث السيارات، مقال منشور في صحيفة الاهرام الرقمي بتاريخ ٢٠١١/٣/٧.
٢. د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسئول عن الضرر، مطبوعات جامعة الكويت، ١٩٩٥.
٣. ابن دقيق العيد، إحكام الأحكام شرح عمدة الأحكام، دار الجيل، بيروت، ١٩٩٥.
٤. أبو بكر عبدالرزاق بن همام بن نافع الحميري اليماني الصنعاني، المصنف، تحقيق حبيب الرحمن الأعظمي، الطبعة الثانية، المكتب الإسلامي، بيروت، ١٤٠٣ هـ.
٥. أبو الحسن الحنفي، سنن ابن ماجه، دار الفكر، ٢٠٠٣.
٦. أحمد صفاء الدين العطيفي، مجموعة الأعمال التحضيرية للقانون المدني الكويتي، المجلد الثاني، مصادر الالتزام، إدارة الفتوى والتشريع، الكويت.
٧. بهاء بهيج شكري، مبدأ الحلول في التأمين على السيارات وفق التشريع الأردني، رسالة التأمين، نشرة فصلية دورية تصدر عن الاتحاد الاردني لشركات التأمين، السنة الرابعة عشرة، تشرين الثاني ٢٠١١.
٨. بهاء خويرة، قراءة نقدية في التزامات الصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق، ورقة مقدمة لمؤتمر فلسطين الأول للتأمين، أريحا، خلال الفترة من ٢٩-٢٠١٠/٦/٣٠.
٩. جان جاك روسو، العقد الاجتماعي، ترجمة عادل زعير، هنداوي، القاهرة، ٢٠١٢.
١٠. د.حاتم محسن الفتلاوي، نظرية الذمة المالية دراسة مقارنة بين الفقهاء الوضعي والاسلامي، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩.
١١. د.دعيج المطيري، مبدأ حق الحلول، دراسة مقدمة إلى مؤتمر وثائق للتأمين التكافلي، المنعقدة في الكويت، في الفترة ١٩-٢٠/٢/٢٠٠٦.
١٢. د.رضا بن علي، حول صندوق الضمان وضحايا حوادث السيارات، مجلة القضاء والتشريع، العدد ٧، السنة الأولى، ابريل ١٩٥٩.
١٣. زكي زكي حسين زيدان، حق المجني عليه في التعويض عن ضرر النفس، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر.

١٤. زياد عبدالرحمن عبدالله ملا زاده، التعويض في حوادث السيارات المجهولة، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، ٢٠١٦.
١٥. سعاد الزروالي، أساس تعويض الدولة لضحايا الأحداث الإرهابية، موقع العلوم القانونية، بتاريخ ٢٠١٤/٨/٣، <http://www.marocdroit.com>
١٦. د. سعد واصف، شرح قانون التأمين الاجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة مقارنة لنظام صندوق الضمان، المطبعة العالمية، القاهرة، ١٩٦٣.
١٧. طه العبيدي، صندوق ضمان ضحايا حوادث المرور، بحث منشور في منتدى رجال القانون على الشبكة العنكبوتية:-٢٠١٦/٤ <http://lejuriste.montadalhilal.com/topic>
١٨. عابد فايد عبدالفتاح فايد، التعويض التلقائي بواسطة التأمين وصناديق الضمان، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠١٤.
١٩. عادل محمد الفقي، حقوق المجني عليه في القانون الوضعي مقارنا بالشرعية الاسلامية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، ١٩٩٩.
٢٠. د. عامر بن ناصر المطير، حجم حوادث المرور ومؤشرات خطورتها في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، استراتيجية مقترحة لرفع مستوى السلامة المرورية، دراسة مقدمة لمسابقة جائزة مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ٢٠٠٩.
٢١. د. عايد علي الحميدان، حوادث المرور أحد الأوبئة الفتاكة، مقال منشور على موقع الادارة العامة للمرور، دولة الكويت، بتاريخ ٢٠١٢/١٢/٤، <http://www.moi.gov.kw/gdt/News.aspx?ID=٢٤١>
٢٢. د. عبدالجليل السيف:
- التأمين الإلزامي للمركبات الحكومية يحقق الاستراتيجيات المتعلقة بالسلامة المرورية، مقال منشور على صحيفة اليوم السعودية، بتاريخ ٢٠١٤/٣/١٣، <http://www.alyaum.com/News/art/١٢٦٤٣٧.html>
- تغطية المركبات الحكومية بالتأمين الإلزامي، دراسة بمناسبة أسبوع المرور الخليجي ١٤٣٥هـ، منشورة في موقعه الخاص على الشبكة العنكبوتية: <http://dralsaif.com/id/٤٦١٠>

٢٣. د. عبدالرحمان خلفي، مدى مسئولية الدولة عن ضحايا الجريمة (الأساس والنطاق)، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الامارات العربية المتحدة، السنة ٢٥، العدد ٤٧، يوليو ٢٠١١.
٢٤. د. عفيف أبو كلوب، التعويض عن الضرر عند تعذر الحصول عليه من المسئول عن الضرر دراسة مقارنة بين القانون الفلسطيني والفقہ الإسلامي، مجلة الجامعة الإسلامية، المجلد الثاني والعشرون، العدد الثاني.
٢٥. علاوة بشوع، التأمين الإلزامي من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، رسالة ماجستير، جامعة منتوري، الجزائر، ٢٠٠٥-٢٠٠٦.
٢٦. د. علي محمد الصوا، مبدأ حق الطول، دراسة مقدمة إلى مؤتمر وثاق للتأمين التكافلي، المنعقدة في الكويت، في الفترة ١٩-٢٠/٢/٢٠٠٦.
٢٧. د. فهد فالح المصيريع، النظرية العامة للمجني عليه، الطبعة الثانية، الكويت، ١٩٩٨.
٢٨. فهد محسن عويس الديحاني، تعويض المضرور في المسئولية التقصيرية في حالة إفسار المسئول في القانون المدني الكويتي، رسالة دكتوراه، جامعة الأزهر، ٢٠٠٣.
٢٩. لؤي ماجد أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٩.
٣٠. د. محسن عبدالحميد البيه، خطأ المضرور في مجال حوادث المرور، مطبعة جامعة المنصورة، ١٩٩٨.
٣١. د. محسن العبودي، أساس مسؤولية الدولة عن المجني عليهم في القانون الجنائي والاداري والشريعة الاسلامية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٠.
٣٢. محمد محمود الكاشف، سعد السعيد عبدالرزاق، تأمين السيارات، ط١، دار القلم للنشر والتوزيع، دبي، ١٩٨٩.
٣٣. د. محمود مصطفى، حقوق المجني عليه خارج الدعوى الجنائية والدعوى المدنية، بحث مقدم إلى المؤتمر الثالث للجمعية المصرية للقانون الجنائي، عقد في القاهرة، خلال الفترة من ١٢-١٤/٣/١٩٨٩.
٣٤. مصطفى رجب، الجوانب الاجتماعية للتأمين الالزامي من المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات في القوانين ذات العلاقة، مجلة رسالة التأمين، الجزء الأول، العدد الثاني، حزيران ٢٠٠٧.

٣٥. د. نادين ياس البياتي، التأمين الإلزامي من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات. المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، ٢٠١٠.
٣٦. د. هاشم محمد نور المدني، التأمين على المركبات (مصطلحاته وخصائصه وعلاقته بالحوادث)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠١٢.
٣٧. د. هيثم حامد المصاروه، التأمين الإلزامي من حوادث المركبات في القانون الأردني، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهرين، المجلد ٢٠، العدد ١٠، كانون الثاني ٢٠٠٨.
٣٨. د. يعقوب محمد حياتي، تعويض المجني عليهم في جرائم الأشخاص، الطبعة الأولى، صوت الخليج، الشارقة، ١٩٧٨.
٣٩. الدراسة الإستراتيجية للسلامة المرورية بمدينة الرياض، الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، المملكة العربية السعودية.

ثانيا/ المراجع الاجنبية:

١. Bertrand De Coninck, Bernard Dubuisson: L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION, Presentation generale – Rapport Belge.
٢. Deraine: les actes des gouvènements, I ibraine, Dalloz, paris, ٢ eme, ١٩٥٣.
٣. Henri Margeat: La ligne demarcative center la solidarite et l'assurance, Gaz. Pal. ٢٣ jan ١٩٩٣.
٤. Jeremy Bentham: Politicapl Remedies for the evil of offenses, cited in Joe Hudson and Burt Galaway.
٥. Lambert Faivre (Yvonne) et Stéphanie Porchy (Stéphanie): Droit du dommage corporel, systèmes d'indemnisation ٦e. éd. Dalloz, ٢٠٠٩.
٦. Louise VIAU: Victimes des ambitions Royales ;article présenté dans le cadre de la conférence portant sur « l'administration de la justice, la perception du public » Tenue a BAUFF par l'institut Canadien d'administration de la justice du ١١ au ١٤ octobre ١٩٩٥ –publié à la revue juridique Thémis–Montréal–p١٠.

٧. Luis Kunter: Crime torts, Du process of compensation for crime victims, noterdamelawyer, vol. ٤١.
٨. Moreau laques responablite administratifpre, sses universtane de france, paris, ١٩٨٧.
٩. Remond-Goulloud: Le fonds d'indemnisation, in, le dommage ecologique en droit interne, communautaire et compare, colloque ٢١-٢٢ mars ١٩٩١, NICE, Economica, ١٩٩٢.
١٠. Viney (Geneviève): L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, L.G.D.J, ١٩٩٢.
١١. William TALLACK: reparation to the injured and the rights of the victims of crime to compensation, london, ١٩٦٦.

ثالثاً/ التشريعات:

١. اتفاقية التأمين الموحدة عن سير السيارات عبر البلاد العربية.
٢. الأردن: نظام التأمين الالزامي للمركبات رقم ١٢ لعام ٢٠١٠. تعليمات رقم ٦ لسنة ٢٠٠٤، المعدلة بالتعليمات رقم ٣٠ لسنة ٢٠١٠، المنشأ بموجب المادة ٨٥ من قانون تنظيم أعمال التأمين رقم ٣٣ لسنة ١٩٩٩.
٣. ايطاليا: القانون رقم ٩٩٠ بتاريخ ١٢/٢٤/١٩٦٩ بشأن التأمين الاجباري عن حوادث المرور. قانون التأمين الخاص رقم ٢٠٩ الصادر بتاريخ ٧/٩/٢٠٠٥.
٤. البحرين: قانون رقم ٦١ لسنة ٢٠١٤ بشأن صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات. المرسوم بقانون رقم ٣ لسنة ١٩٨٧ في شأن التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات. المرسوم بقانون رقم (٧) لسنة ١٩٩٦ بتعديل بعض أحكام المرسوم بقانون رقم (٣) لسنة ١٩٨٧ في شأن التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات. المرسوم بقانون رقم ٩ لسنة ١٩٧٩ بشأن المرور. قرار وزير الداخلية رقم ٢٨ لسنة ١٩٧٩ باللائحة التنفيذية لقانون المرور.

٥. بلجيكا: قانون ١ يوليو ١٩٥٦ بإنشاء صندوق لتعويض الاضرار الجسمانية والوفاة الناجمة عن حوادث المرور.
٦. تونس: القانون رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٥ مؤرخ في ١٥ أوت ٢٠٠٥ المتعلق بإدراج عنوان خامس بمجلة التأمين يخص تأمين المسؤولية المدنية الناتجة عن استعمال العربات البرية ذات محرك ونظام التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص في حوادث المرور.
٧. الجزائر: الأمر رقم ٧٤-١٥ المؤرخ في ٦ محرم عام ١٣٤٩ الموافق ٣٠ يناير سنة ١٩٧٤ المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الاضرار.
٨. السعودية: نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٨٥ بتاريخ ٢٦/١٠/١٤٢٨.
٩. سوريا: المرسوم التشريعي رقم ٤٣ لعام ٢٠٠٥.
١٠. شريعة حورابي.
١١. العراق: قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات العراقي رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٠.
١٢. عمان: المرسوم السلطاني رقم ٣٤/٢٠٠٧ بتعديل بعض أحكام قانون تأمين المركبات.
١٣. فرنسا: قانون التأمين الإلزامي للسيارات.
١٤. فلسطين: قانون التأمين رقم ٢٠ لسنة ٢٠٠٥.
١٥. الكويت: القانون المدني الصادر بالمرسوم بقانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٨٠. قانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ في شأن المرور ولائحته الداخلية.
١٦. مقاطعة كويبيك في كندا: قانون التأمين على المركبات.
١٧. لبنان: المرسوم الاشتراعي رقم ١٠٥ في شأن الضمان الالزامي للمسؤولية المدنية عن الاضرار الجسدية التي تسببها المركبة البرية للغير.
١٨. مصر: القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ بإصدار قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية. القانون رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ بشأن السيارات وقواعد المرور. القانون رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الاجباري للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات.
١٩. المغرب: القانون رقم ٩٩-١٧ المتعلق بالمدونة الجديدة للتأمينات.
٢٠. المملكة المتحدة: قانون المرور لسنة ١٩٨٨.
٢١. نيوزيلندا: قانون التعويض عن الحوادث لعام ١٩٧٢.

رابعاً/ الأحكام القضائية:

١. المحكمة الدستورية في مملكة البحرين، دعوى رقم د/٣/٠٧، لسنة ٥ قضائية، منشور في الجريدة الرسمية، العدد رقم ٢٨٩٨، ٤ يونيو ٢٠٠٩، ص ١٠٣-١٠٩.
٢. محكمة التمييز الكويتية، الطعن رقم ١٣٠، السنة القضائية رقم ١٩٩٤، جلسة ١٩٩٧/١٢/٨.

حماية المتضررين من حوادث المركبات في التشريع البحريني

د. عبدالمجيد خلف منصور العنزي

أستاذ القانون المساعد بأكاديمية سعدالعبده للعلوم الأمنية

دولة الكويت

ملخص:

جعل المشرع البحريني التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور إجبارياً، بحيث لا يخشى معه على المضرور ضياع حقه أو التأخر في الحصول عليه عند إفسار المؤمن له. وذلك من خلال إلزام شركات التأمين بدفع التعويض الذي يحكم به للمضرور.

بيد ان هناك حالات لا يستفيد فيها المضرور من نظام التأمين الإجباري ويصعب عليه فيها الحصول على التعويض الجابر للضرر، كالحوادث لا تغطيها وثائق التأمين الإلزامي، والحوادث تقع من مركبات غير مؤمن عليها، والحوادث تقع من مركبات آلية لم ينص القانون على إلزام ملاكها بالتأمين عليها، بالإضافة إلى حالة إفسار شركة التأمين والحالات التي يتعذر فيها معرفة المركبة المسؤولة عن الحادث. ولمعالجة النقائص في نظام التأمين الإجباري والتي تحول دون تعويض المتضررين رغم وقوع الحادث المروري وت خلف أضرار عنه، أصدر المشرع البحريني القانون رقم ٦١ لسنة ٢٠١٤ بإنشاء صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات .

وقد جاءت هذه الدراسة لتحديد نطاق الحماية التي يوفرها نظام التأمين الإجباري -في مملكة البحرين- للمتضررين من حوادث المركبات، وبيان مدى الحاجة إلى توسيع مجال تلك الحماية والأسباب الداعية لذلك، والتعرف على صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات.

**The protection accorded to those affected by vehicle accidents in
Bahraini legislation**

Dr. Abdulmajeed kh. Alenezi

Assistant Professor of law

Saad al Abdullah Academy of Security Sciences – Kuwait

Abstract :

The legislator in bahrain make the insurance companies Committed to compensate damage from vehicle accidents. by applying the compulsory insurance system. Therefore make affected by vehicle get their right to compensation with no delays.

However there are cases where aggrieved does not benefit from the system of compulsory insurance. For examples, Vehicles exempted from the insurance system, Accidents are not covered by the compulsory insurance policies. Also, accidents occur from uninsured vehicles. the case of bankruptcy of the insurance company, and Insolvency the responsible about the incident .

In order to fix the problem in the compulsory insurance system, Bahraini legislator issued Law No. ٦١ of ٢٠١٤ to establish compensation for the victims of vehicle accidents Fund.

This study came to define the concept of the Guarantee Fund compulsory insurance damage. Plus, showing the need to build the fund, and set the rules and terms to benefit from compensate. Likewise, explaining the process that helps the fund to retune the funds from the responsible for the damage.

