2017/36

الواردات عدد
15 مارس 2017
مجلس نواب الشعب
مكتب الضبط المركزي

الحمد لله وحده

مقترح قانون

يتعلق بتعديل الفصل 172 من مجلة التأمين

الفصل الأول:

تضاف للفصل 172 من مجلة التأمين عبارة "أو في حالة عدم التأمين مطلقا" بعد عبارة "في حالة عدم التوصل لمعرفة المسؤول عن الحادث".

الفصل 2:

يدخل هذا القانون حيز النفاذ في الأول من جويلية سنة 2017.

	الإسم واللقب	الإمضاء	الإسم واللقب	الإمضاء
1	الحبيب خضر			
2	[illegible]			
3	[illegible]			
4	[illegible]			
5	[illegible]			
6	[illegible]			
7	[illegible]			
8	[illegible]			
9	[illegible]			
10	[illegible]			

2017/36

الـــواردات عـــــــــدد
15 مارس 2017
مجلس نـــواب الشعـــب
مكتب الضبط المركـزي

مذكرة وجيزة في شرح الأسباب

قررت مجلة التأمين بفصلها 110 التأمين الوجوبي على المسؤولية المدنية الناتجة عن استعمال عربة برية ذات محرك ومجروراتها، وكان من مبررات هذه الوجوبية ضرورة توسيع القاعدة التأمينية لتتسنى مجابهة ما ينجم عن حوادث المرور من أضرار بدنية تطال الأجساد وربما الأرواح. ولكن المشرع تحسب لبعض الوضعيات الاستثنائية التي يمكن أن يحصل فيها حادث مرور ولكن مرتكب الحادث يكون قد أخل بما عليه من وجوب التأمين فتقرر إحداث "صندوق ضمان ضحايا حوادث المرور" يعهد إليه بدفع التعويضات المستحقة لضحايا الحوادث المتسببة في أضرار.

وقد حصر الفصل 172 تدخل هذا الصندوق في:

- ✓ حالة عدم التوصل لمعرفة المسؤول عن الحادث.
- ✓ حالات الاستثناءات من الضمان المنصوص عليها بالفصل 118 من مجلة التأمين.
- ✓ حالات عدم التأمين المنصوص عليها بالفصل بالفقرة "أ" من الفصل 120 من مجلة التأمين.

وبالرجوع للفصل 120 من مجلة التأمين يتبين أن حالات عدم التأمين المقصودة تقتصر على:

- ✓ بطلان التأمين.
- ✓ انتهاء صلوحية عقد التأمين .... .
- ✓ فسخ عقد التأمين ...
- ✓ إيقاف عقد التأمين ... .

وبالتالي فإنه بموجب الإحالة من الفصل 172 إلى الفصل 120 فإن حالات عدم التأمين في الفصل 172 لا تستوعب حالة عدم التأمين مطلقا.

ويمكن الجزم بأن هذه النتيجة غير منسجمة مع الفكرة الأصلية لصندوق ضمان ضحايا حوادث المرور، إذ لا يبدو أن هناك منطقا لتمكين الضحية من التعويض إن لم يتم التعرف على مرتكب الحاث في حين يُحرم من التعويض إذا تم التعرف على مرتكب الحادث ولكن تبين عدم إبرامه مطلقا عقد تأمين. ولهذا توجب تعديل الفصل 172 وفق مقترح القانون المقدم بإدراج عبارة " أو في حالة عدم التأمين مطلقا".

وقد يطرح التساؤل عن سبب عدم التدخل في الفصل 120 من المجلة مباشرة وإضافة هذه الحالة المتصلة بعدم التأمين مطلقا؟ إن استيعاب اختلاف السياقات يجعل التدخل الأفضل هو الذي يكون بالفصل 172 ذلك أن الفصل 120 يخص قياما ضد المؤمن وما يجوز للمؤمن أن يعرض به ضحايا الحوادث المرورية. وذلك القيام يفترض أصلا وجود عقد تأمين ولو كان مختلا أو منتهي الصلوحية إذ لا يُعقل توجيه الطلب ضد مؤمن في غياب أي "عقد تأمين" مما يجعل السؤال يُطرح بخصوص أساس اختيار مؤمن دون آخر للقيام ضده. ولهذا يكون أجدر التدخل بالفصل 172 المخصص لإقرار حق

الضحايا ممن لا إمكانية لهم في الاستناد لعقد تأمين للحصول على التعويض من صندوق ضمان ضحايا حوادث المرور.

وقد يُطرح التساؤل أيضا بشأن مبرر الاستعجال بهذا التعديل وعدم انتظار ما يمكن أن يُبرمج من تعديل واسع ومراجعة لمجلة التأمين؟ إن ظاهرة قيادة العربات البرية دون تأمين مطلقا ما تزال منتشرة خاصة حين يتعلق الأمر بالعربات ذات عجلتين وبصفة أخص في المناطق النائية أو داخل الأحياء الشعبية حيث تقل الرقابة الأمنية. وكثيرا ما تتسبب تلك العربات غير المؤمنة في حوادث مرورية تودي بالأرواح أو تلحق بضحاياها أضرار بدنية بليغة. ولأن المسؤولين عن تلك الحوادث كثيرا ما يكونون عاجزين عن دفع التعويضات المستوجبة فإن ضحايا تلك الحوادث أو من يؤول إليهم الحق عند الوفاة يجدون أنفسهم غير متمتعين بأي تغطية وحتى عند محاولتهم القيام ضد صندوق ضمان ضحايا حوادث المرور فإن القضاء يجد نفسه ممزقا بين الرغبة في ضمان التعويض لهم وبين ضرورة احترام النص القانوني الواضح الذي لا لبس فيه فيميل غالب القضاة إلى الحكم بعدم سماع الدعوى ضد الصندوق المذكور. وبذلك يظل هؤلاء الضحايا دون تعويض فيزيد المُعدم فقرا. ونظرا لخطورة هذه الوضعيات فإن من الملح إيجاد حل قانوني في شأنها في أقرب الآجال.

وقد يتساءل البعض عمّا إذا كان هذا التعديل يرتب أعباء مالية محمولة على الدولة؟ والجواب أن هذا الصندوق وإن كان راجعا بالنظر إلى الوزارة المكلفة بأملاك الدولة والشؤون العقارية فإن موارده مقررة بالفصل 176 وهي متأتية بالأساس من مؤسسات التأمين ومن المؤمن لهم والاسترجاعات من المسؤولين عن حوادث. بالتالي فإن إقرار هذا التعديل لا يؤثر على "التوازنات المالية للدولة التي يتم ضبطها في قوانين المالية" على معنى الفصل 63 من الدستور.