مجلة الجامعة العربية الأمريكية للبحوث
Journal of the Arab American University
مجلة علمية محكمة
Refereed Scientific Journal
URL: https://digitalcommons.aaru.edu.jo/aaup/

ماهية حادث الطريق في قانون التأمين الفلسطيني رقم (20) لسنة 2005م "دراسة تحليلية في ضوء الاجتهاد القضائي"

إبراهيم يحيى*
قسم القانون الخاص، الجامعة العربية الأمريكية- فلسطين
الباحث المراسل:ibrahim.yahya@aaup.edu

Received :10/05/2021. Revised:03/08/2021. Accepted:06/03/2023. Published:31/12/2025.

DIO: 10.35517/AAUP-2025.V11.2.2

الملخص

يهدف البحث إلى تحليل نصوص قانون التأمين الفلسطيني وقانون المرور الفلسطيني؛ للوقوف على ماهية حادث الطرق، بوصفه انطباق وصف حادث الطريق وفقا لقانون التأمين، هو الذي يجعل حادثا ما خاضعا لأحكام القانون، ومستوجبا على الشركات المؤمن لديها تغطيته بالتعويض. وفي ظل قصور تناول الفقه القانوني لهذا الموضوع بالرغم من أهميته، فيسعى البحث إلى توضيح عناصر حادث الطريق كافة من حيث تعريفه، وتعريف المركبة، والطريق، وشروط حادث الطريق، ببيان مفاهيم ما زالت محل جدل عملي، كمصطلحات "استعمال المركبة" و"أثناء السفر" الواردة في نصوص قانون التأمين، في ضوء بعض القصور الذي وقع فيه المشرع الفلسطيني، وعدم وضوح بعض العبارات، والتي قد تحرم المتضرر من الاستفادة من التأمين. وكان للاجتهاد القضائي دور هام في ضبط عناصر حادث الطرق بما يزيل بعضا من الغموض الذي اكتنف عبارات المشرع.

الكلمات المفتاحية: حادث طريق، قانون التأمين، المركبة.

1. المقدمة

من المسلم به في تشريعات الدول الاهتمام بتنظيم حادث الطرق؛ لما له من أهمية عملية كبيرة، ولما يسببه الحادث من أضرار وخسائر كل يوم. فكان لزاما التصدي لموضوعه وتنظيمه سواء في قوانين المرور بشكل عام، أو في قوانين التأمين بوجه خاص، والتي تسعى لتحديد ماهية حادث الطرق تحت مظلة قانون التأمين، فإذا ما توافرت صفات حادث الطرق في حادث ما، ترتبت نتائج يفرضها هذا القانون تحديدا. وكان قانون التأمين الفلسطيني[1] وقانون المرور الفلسطيني[2] من جملة القوانين التي عالجت حادث الطرق، وعرفته، ونصت على شروطه، مفرقة بينه وبين الحادث بشكل عام، الذي يشمل كل جوانب التأمين الأخرى، كما سيتوضح في متن البحث.

وتجب قراءة نصوص قانون التأمين في ضوء قانون المرور بشأن حادث الطريق، لأنهما مترابطان، ومكملان لبعضهما البعض، فإذ سكت قانون التأمين عن توضيح بعض عناصر الحادث، والتي تكفل بها قانون المرور، فكل ذلك في ظل خصوصية قانون التأمين وتقدمه في التطبيق حين التعارض، بالنظر إلى أن قانون التأمين هو الذي يتسند إليه في تقرير التعويض.

أهمية البحث: تكمن أهمية البحث في موضوع ماهية حادث الطرق في عظم النتائج المترتبة عليه، فحيث يتوافر وصف حادث الطرق؛ يترتب التعويض على شركات التأمين أو الصندوق الفلسطيني؛ أي تقوم المسؤولية، وحيث لا يتوافر وصف حادث الطرق، فلا يترتب التعويض، وفي هذا ترتيب حقوق والتزامات مهمة. وتكمن خصوصية البحث ـ أيضا ـ في ندرة الشروحات الفقهية التي عالجته، بما فيها الشروحات الفقهية الفلسطينية، التي لم تعر هذا الموضوع أهميته، وإنما اكتفت –

[1] قانون التأمين رقم (20) لسنة 2005 المنشور في العدد 62 من الوقائع الفلسطينية (السلطة الوطنية الفلسطينية) بتاريخ 25/ 3/ 2006، صفحة 5.

[2] قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 المنشور في العدد 36 من الوقائع الفلسطينية (السلطة الوطنية الفلسطينية) بتاريخ 19/ 3/ 2001، صفحة 5.

خاصة وأنها كتب عامة- بالإشارة إليه على عجالة، ما يوجب الاعتماد على الاجتهادات القضائية المشاركة في تجلية الغموض عن بعض المفاهيم المرتبطة بالحادث.

إشكالية البحث: انطلاقا من الأهمية المذكورة؛ ينبغي الإجابة عن عدة تساؤلات مهمة: كيف عرّف قانون التأمين الفلسطيني حادث الطرق؟ وما هي أوجه القصور في هذا التعريف؟ وما هي عناصر هذا الحادث؟ وما هي الشروط التي بتوافرها ينطبق وصف حادث طرق؟ وما هي حالات الحوادث المستثناة من حادث الطرق؟ وما هو دور الاجتهاد القضائي في تفسير عناصر حادث الطرق ومصطلحاته؟ وما هو دور القضاء في إزالة الغموض عن بعض المفاهيم، مثل "استعمال المركبة"، "والطريق" و "المركبة" بالرغم من تعريف المشرع لها؟

منهجية البحث: يعتمد البحث المنهجَ التحليلي لنصوص قانون التأمين المختلفة بمعالجة نصوص تعريف حادث الطرق وشروطه، في ضوء مقصد المشرع الفلسطيني، وفي ضوء بعض الاجتهادات القضائية الفلسطينية والأردنية ذات الدور الهام في تفسير بعض المصطلحات الواردة في تعريف حادث الطرق، هذا في ظل قلة الكتابات الفقهية.

خطة البحث:

المطلب الأول: مفهوم حادث الطرق:

الفرع الأول: تعريف حادث الطرق.

الفرع الثاني: تعريف الطريق.

الفرع الثالث: تعريف المركبة.

المطلب الثاني: شروط حادث الطرق:

الفرع الأول: أن ينتج عن الحادث ضرر جسماني بالمصاب.

الفرع الثاني: أن تكون المركبة آلية.

الفرع الثالث: أن يكون استعمال المركبة وفقا للغاية المخصصة لها.

المطلب الثالث: الاستثناءات التي تخرج عن مفهوم حادث الطرق:

الفرع الأول: خروج الاستعمال عن المفهوم التشريعي لاستعمال المركبة.

الفرع الثاني: استعمال القوة الآلية للمركبة في غير ما خصصت له.

الفرع الثالث: أن يكون الحادث جراء فعل قصدي.

2. المطلب الأول: مفهوم حادث الطرق:

يتطلب الوقوف على مفهوم حادث الطرق معالجة جانبين هامين، هما تعريف حادث الطرق حسبما عرّفه قانون التأمين الفلسطيني، ثم معرفة عناصر جوهرية في حادث الطرق في الفروع الثلاثة على النحو الآتي.

2.1 الفرع الأول: تعريف حادث الطرق:

عرّف قانون التأمين الفلسطيني حادث الطرق بموجب المادة (1) بأنه "كل حادث نتج عنه إصابة شخص بضرر جسماني جراء استعمال مركبة آلية، بما في ذلك الحوادث الناجمة عن انفجار المركبة، أو اشتعالها أو اشتعال جزء من أجزائها، أو عن مادة أخرى من المواد اللازمة لاستعمالها، كما يعد حادث طرق كل حادث وقع جراء إصابة مركبة واقفة في مكان يحظر الوقوف فيه، ولا يعد حادث طرق كل حادث وقع جراء استخدام القوة الآلية للمركبة لغير الغاية المخصصة لها لتسيير المركبة، وكل حادث وقع جراء فعل ارتكب قصداً".

ويتبين من التعريف المذكور أن المشرع اشترط تدخلا إيجابيا من المركبة في الحادث بأن يكون لها دور فاعل في الحادث (صوافطة، 2018، ص 178- 179)، ومن قبيل ذلك وقوفها في مكان محظور، فيعد هذا تدخلا إيجابيا، أما مجرد وقوفها في مكان مسموح، ثم اصطدم بها أحد المارة، فهذا سلوك سلبي لا يشكل حادث طرق (حميد، 2014، ص285).

وعُرف حادث الطريق بأنه الحادث الذي يقع في أثناء حركة المركبة أو في أثناء وقوفها في مكان يحظر الوقوف فيه (أبو عرابي، 2011، ص422).

ولكن الباحث ينتقد في هذا التعريف اعتماده معيار حركة المركبة، إذ سيتوضح لاحقا أن حركة المركبة ليست شرطا في حادث الطريق، فيمكن أن يكون الحادث "حادث طريق" رغم توقف المركبة، فالعبرة بما استخدمه المشرع من عبارات في تحديده مفهوم "استعمال المركبة"، والتي ـ كما سنرى ـ لم تأت على ذكر حركة المركبة، فإن تدخل المركبة الإيجابي في الحادث لا يعني بالضرورة أن تكون في حالة حركة.

ويعد من قبيل حادث الطرق انفجار المركبة أو اشتعالها أو اشتعال جزء من أجزائها أو مادة أخرى من المواد اللازمة لاستعمالها، وهذه الحالات التي أوردها المشرع، ليست على سبيل الحصر، إنما هي على سبيل المثال. وبذلك ينطبق وصف حادث الطرق على أي حادث تتحقق شروطه حسب التعريف، بغض النظر عن طبيعة الحادث نفسه، سواء أكان اصطداما بين مركبتين أم انقلاب مركبة بذاتها، أم حريقا أم غرقا أم صاعقة أم غيره من الحوادث[3]، بشرط أن يتم في أثناء

[3] فقد قضت محكمة التمييز الأردنية بأنه "1. إن تعريف الحادث الوارد في المادة الثانية من نظام التأمين الإلزامي رقم 32 لسنة 2001 الذي ينطبق على وقائع هذه الدعوى، يعني أنّ الحادث يمكن أن يكون ناجماً عن استعمال المركبة، كما يمكن أن يكون ناجماً عن انفجارها أو يكون عن حريقها. وبالتالي فإنّ الحادث لا يقتصر على الواقعة الناجمة عن الاستعمال وإنما يشمل (الانفجار/ الحريق / تناثر المركبة أو سقوط أشياء منها (وهذا على

السفر باعتداد أن تعريف استعمال المركبة – كما سنرى، والذي هو جوهري في تعريف الحادث – يقضي بضرورة حدوث أي من حالات الاستعمال في أثناء السفر.

وعدّ المشرع ـ بموجب المادة الأولى من قانون التأمين أيضا ـ الحادث الذي يقع جراء إصابة مركبة واقفة في مكان يحظر وقوفها فيه حسب قانون المرور، من قبيل حوادث الطريق؛ فإذا اصطدمت بها إحدى المركبات أو المشاة، عد ذلك حادث طرق (علي، 2016، ص 237). أما إذا كانت المركبة متوقفة في مكانها المخصص لها كالكراجات أو المواقف في الطريق العام، ثم وقع حادث أدى إلى إصابتها أو إصابة شخص أو مركبة اصطدمت بها، فلا يعد ذلك حادث طرق (أبو الهيجاء، 2005، ص50).

وينتقد الباحث نص المشرع في تعبير "كل حادث وقع جراء إصابة مركبة واقفة في مكان يحظر الوقوف فيه"، فكأنه بهذا التعبير يستثني من حادث الطرق حالة إصابة غير المركبة المتوقفة، فهو حصر الإصابة في "إصابة مركبة واقفة" بما يوحي بضرورة إصابة المركبة ذاتها ثم إصابة شخص جراء ذلك، رغم أن ما يبتغيه المشرع هو حماية المصاب نفسه جراء هذا الوقوف الخاطئ الذي يعد بمنزلة تدخل إيجابي (أبو حمد، 2018- 2019، ص24). فكان أولى أن يعمم التعبير ليجعله شاملا لأي إصابة سواء بالمركبة أو بأي شخص، ما دام أن قانون التأمين جعل حادث الطرق يشمل كل إصابة لأي شخص كان جراء الحادث باعتداد أن الإصابة الجسمانية هي محور حادث الطرق[4]، فلا مسوّغ ـ إذن ـ لهذه الصياغة التي توحي بخلاف ما وسعه المشرع نفسه في تعريف حادث الطرق.

وحري بالذكر أن المشرع لم يشترط في حالة وقوف المركبة في مكان يحظر الوقوف فيه؛ أن يحدث أي من الأفعال المشار إليها في تعريف "استعمال المركبة"، فمثلا في حالة اصطدام دراجة هوائية، يقودها شخص بمركبة واقفة في مكان ممنوع الوقوف فيه؛ يعد هذا حادث طرق وإن لم يكن ثمة أي فعل من الأفعال الواردة في تعريف "استعمال المركبة" كالإصلاح أو النزول أو الدفع أو الجر أو القيادة وغيرها.

2.2 الفرع الثاني: تعريف الطريق:

يعرف الطريق بشكل عام أنه "السطح الكلي المعد للمرور العام من المشاة والحيوانات، والمركبات كافة " (شويمت، 2011، ص4).

ولكن، لم يعرف قانون التأمين الفلسطيني الطريق، وبالرجوع إلى قانون المرور الفلسطيني، نجد أنه أورد تعريفا للطريق بشكل عام بموجب المادة (1)[5]، لكن هذا التعريف لا يتماشى مع نصوص قانون التأمين ولا مع التعريف الذي أورده قانون التأمين، الذي هو قانون خاص، له مصطلحاته لغايات التأمين، تختلف عن قانون المرور بوصفه قانونا عاما، والخاص يقيد العام كما هو مستقر، فلا بد من الرجوع لتعريف "طريق المركبات" الذي أورده قانون المرور لنستدل به على معنى الطريق بما يتفق وقانون التأمين، ونجد أن طريق المركبات (الشارع) هو: "قسم من الطريق معد لسير المركبات فقط " .

ويتوافق هذا التعريف مع مصطلحات قانون التأمين، ما يعني أن الطريق ـ حسب قانون التأمين ـ هو طريق المركبات الوارد في قانون المرور بحيث يعد لسير المركبات فقط.

وبذلك يخرج من مفهوم الطريق، الذي هو عنصر من عناصر حادث الطرق، كل طريق لا يخصص لسير المركبات فقط، كالجسور والساحات والممرات، التي يجوز للمشاة والحيوانات عبورها، فهي ليست مخصصة للمركبات، ما يجعلها طريقا عاما حسب قانون المرور.

وقد قضت محكمة استئناف القدس بأن الأرض الزراعية لا تعد طريقا وفقا لقانون المرور، فقررت "لكي يعد الحادث هو حادث طرق أن يكون في أثناء السفر على الطرق، وبناء عليه استثني من التعريف حالتا تحميل البضائع أو تنزيلها في أثناء الوقوف والمركبة التي تحولت إلى معدة هندسية في موقع العمل، وعلى ضوء هذه المفاهيم فإذا كان الحادث قد وقع في أثناء قيام مورث الجهة المستأنفة بالعمل في حراثة الأرض، فإن الحادث والحالة هذه لا يعد حادث طرق.... وظاهر من خلال تلك الصور أن مكان انقلاب التراكتور هي أرض زراعية وليست طريقا سواء أكانت طريقا زراعية أم طريقا عادية، وظاهر ـ

خلاف تعريف الحادث كما كان في نظام التأمين الإلزامي رقم 29 لسنة 1985 الملغى، فقد عرفت المادة 3 من ذلك النظام الأخطار المشمولة بالتأمين بأنها الأضرار الجسدية والمادية التي تصيب الغير والناجمة عن الحوادث جراء استعمال المركبة. وبالتالي فإنّ النص الوارد في المادة (2) من نظام التأمين الإلزامي رقم 32 لسنة 2001 هو نص مستحدث من حيث تعريف (الحادث) فوسّع من مفهومه؛ وعليه فإنّ حادث الحريق ـ موضوع هذه الدعوى ـ يكون مشمولاً بعقد التأمين وتغطيته ". الحكم رقم 3226 لسنة 2006 – محكمة التمييز بصفتها الحقوقية الصادر بتاريخ 2007-02-27، منشور على موقع قرارك: https://qarark.com.

[4] فقد تقرر أنه "...أما في الحالة الثانية: فإن إصابة شخص بضرر جسماني تسببت به مركبة متوقفة دون أن يكون لها دور إيجابي بإحداث هذا الضرر، فإن الإصابة الناجمة عن ذلك لا تشكل حادث طرق، ما لم تكن المركبة واقفة في مكان يحظر الوقوف فيه...". محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله، نقض حقوق، رقم 908/ 2019، بتاريخ 16/ 2/ 2022، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu

[5] "كل سبيل مفتوح للسير العام سواء للمشاة أو الحيوانات أو لوسائل النقل أو الجر، ويشمل ـ على سبيل المثال ـ الطرقات والشوارع والساحات والممرات والجسور التي يجوز للناس عبورها".

أيضاً ـ من خلال الصور، أو من خلال أقوال الشاهد، أن التراكتور كان في وضع الحراثة؛ أي أن سكة الحراثة غير مرفوعة، ما يؤكد أن التراكتور قبل انقلابه كان في حالة حراثة وليس في حالة سير على الطريق...."[6].

وقضى الحكم ذاته بأنه ".... وعلى ضوء هذه المفاهيم فإذا كان الحادث قد وقع أثناء قيام مورث الجهة المستأنفة بالعمل في حراثة الارض فإن الحادث والحالة هذه لا يعد حادث طرق.... وظاهر من خلال تلك الصور أن مكان انقلاب التراكتور هي أرض زراعية وليست طريق سواء أكانت طريق زراعية أو طريق عادية..". وعليه، فلم يكن الحادث في أثناء "استعمال المركبة"، وذلك لأنه لم يكن على "الطريق"، وإنما على أرض زراعية تبعد عن الطريق، وبالتالي عدم انطباق وصف حادث الطرق.

في حين أنه تقرر في حكم آخر، اعتداد الحادث الذي حصل للتراكتور حادث طرق، بسبب خروج التراكتور عن وصف المركبة الزراعية المخصصة للزراعة، إلى وصف المركبة الآلية، بما أنه كان على الطريق خارج نطاق الزراعة[7].

وبناء عليه، فلا يعد السبيل[8] حسب قانون المرور طريقا للمركبات، ما يخرجه من نطاق حادث الطرق بوجه خاص، وذلك لأن هذا النوع من الطرق خصص لغير المركبات، فالسبيل مخصص للناس. ولا تعد السكك الحديدة كذلك طريقا للمركبات حسب قانون المرور، ما يخرجها من نطاق حوادث الطرق حسب قانون التأمين.

وبالرغم من أن الرصيف[9] معد للمشاة، فإن الباحث يرى أن وقوع الحادث فيه يجعله حادث طريق، ذلك لأن الرصيف يعد جزءا من طريق المركبات، ولذا يخضع لحكمه.

وجدير بالذكر أنه إذا كانت بعض أنواع المركبات – وإن انطبق عليها وصف المركبة الآلية- فلا يتحقق غرضها ولا طبيعتها إلا بسيرها في طريق خاص غير المخصص للمركبات بوجه عام، كسيارات السباق التي يخصص لها مضمار خاص بأوصاف هندسية معينة؛ فهذا لا يعد طريقا وفقا لقانون التأمين؛ لأنه ليس مخصصا لسير المركبات عادة، وإذا وقع حادث في أثناء سيرها فيها فلا ينطبق وصف حادث الطرق بالرغم من تحقق كونها مركبة آلية ووقع الحادث في أثناء الاستعمال وفقا لمقصد المشرع. وعليه فينبغي خضوع هذه المركبات على هذه الطرق الخاصة، للتأمين الخاص. وأما إذا وقع الحادث لهذه المركبات على الطريق العادي وفقا لمعنى الاستعمال الذي سيأتي بيانه؛ فيعد الحادث حادث طرق.

وفي هذا قضت محكمة استئناف رام الله بأنه "ولما كان ذلك فان ما توصل اليه قاضي محكمة الدرجة الأولى من الحكم على الشركة المستأنفة بالتعويض هو أمر في غير محله، ذلك أن استخدام المركبة لغايات السباق أو الرالي أو سباق السرعة، يخرج الأمر عن مفهوم حادث الطرق ويتوجب معه عدم قبول هذه الدعوى ..."[10].

فباستقراء وقائع الدعوى نلاحظ أن الحادث حصل في مضمار السباق الخاص، الذي لا يعد طريقا بالمعنى المقصود في قانون التأمين.

وما دام الطريق طريق مركبات؛ فيستوي بعدها أن يكون طريقا سريعا أو ذا اتجاه واحد او داخل حدود البلدية أو خارجها، فلم يشترط قانون التأمين شرطا معينا في الطريق إلا ما توصلنا إليه من كونه طريقا للمركبات حسب قانون المرور.

2.3 الفرع الثالث: تعريف المركبة الآلية:

تخضع المركبة – بوصفها عنصرا من عناصر الحادث- لشروط معينة كما سيأتي ذكره[11]، وكأصل عام عرف قانون المرور الفلسطيني المركبة الآلية بموجب المادة (1) بأنها "كل مركبة تسير بقوة آلية مهما كان نوعها"[12]. أما قانون التأمين،

---

[6] محكمة استئناف القدس، حقوق رقم 57/ 2017، بتاريخ 25/ 10/ 2017، منشور على موقع مقام:https://maqam.najah.edu

[7] انظر حكم محكمة النقض الفلسطينية، رام الله، نقض حقوق رقم 1030/ 2016، بتاريخ 9/ 12/ 2018 منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu

[8] ورد تعريف السبيل في المادة (1) من قانون المرور الفلسطيني بأنه" طريق أو قسم من طريق بخلاف طريق المركبات خصص لعابري السبيل ".

[9] "قسم من عرض الطريق غير معد لسير المركبات ويقع بجانب طريق المركبات وخصص للمارة سواء كان في مستوى طريق المركبات أو أعلى".

[10] محكمة استئناف رام الله، استئناف حقوق رقم 491/ 2017، بتاريخ 6/ 11/ 2017، منشور على موقع مقام:https://maqam.najah.edu

[11] انظر ص 14 من البحث.

[12] قضت محكمة التمييز الأردنية في هذا الصدد بأن "الرافعة" تعد مركبة وفقا لقانون السير الأردني، إذ قضت بأنه "عدّ المركبة موضوع الدعوى هي رافعة وفق للتعريف الوارد في المادة [2] من قانون السير رقم [14] لسنة 1984 وتعديلاته التي عرفت المركبة بأنها [كل وسيلة من وسائل النقل البري أو الجر أو الرفع أو الدفع، ذات عجلات تسير بقوة آليه ولا تشمل وسائل النقل المعدة للسير على الخطوط الحديدية]. ولأن هذه المركبة تخضع لأحكام قانون السير المشار إليه، وهي تحمل الرقم العمومي، ومؤمنة لدى الطاعنة بالاستناد لنظام التأمين الإلزامي على المركبات رقم [29] لسنة 1985، فيكون الحادث موضوع الدعوى، الذي تسببت به هذه المركبة، حادث سير خاضعا لأحكام نظام التأمين الإلزامي على المركبات". الحكم رقم 2187 لسنة 2010 – محكمة التمييز بصفتها الحقوقية الصادر بتاريخ 2011-02-01، منشور على موقع قرارك: https://qarark.com.

فعرف المركبة الآلية بموجب المادة (1) بأنها "كل مركبة تسير على الطرق بقوة ذاتية مهما كان نوعها، والمركبة التي تجرها مركبة أخرى أو تسندها، إذا كانت مرخصة لذلك، ويستثنى منها الكرسي بعجلات".

وبذلك كان قانون المرور أوسع من قانون التأمين؛ لأن قانون التأمين استثنى الكرسي بعجلات بالرغم من كونها آلية، في حين ترك قانون المرور الأمر على إطلاقه، فشمل التعريف كل مركبة مهما كان نوعها، ما يجعل الكرسي بعجلات مركبة آلية حسب قانون المرور.

ولأن قانون التأمين قانون خاص في مواجهة قانون عام، هو قانون المرور، فإنه لغايات التأمين، يؤخذ بمفهوم المركبة الآلية حسب ما أورده قانون التأمين. وحبذا لو اعتمد الأخير التعريف ذاته، الوارد في قانون المرور؛ لاتساع نطاقه وعموميته، ما يوفر حماية أكبر للمتضرر.

وذهب رأي آخر للقول بأن السيارة المشطوبة أو المسروقة(غير القانونية) لا تعد مركبة في نطاق قانون التأمين (صوافطة، 2018، ص178)، وهو ما قضت به محكمة النقض الفلسطينية في أحد أحكامها بقولها: "وعليه ولما كان، فإن الحادث المدعى به يخرج عن وصف حادث طرق بالمعنى القانوني المحدد الذي قصده المشرع في قانون التأمين، إذ أن إعطاء محكمة الدرجة الثانية وصف حادث تسببت به مركبة من دون أن تكون مستوفية للشروط المجتمعة التي نص عليها قانونا التأمين والمرور المشار إليهما آنفا، لهو خروج على الفهم السليم للمواد آنفة الذكر، منوهين بأن هناك فرقا شاسعا بين المعنى المادي والمعنى القانوني للمركبة، فالمركبة التي تنتجها الشركة الصانعة حديثا تأخذ الوصف المادي للمركبة، لكنها لا تتصف بالوصف القانوني مادامت لم تستوفِ الشروط سابقة الوصف، الواردة في المادة 3 من قانون المرور، وما ينطبق على المركبات الحديثة ينطبق ـ كذلك ـ على المركبات المستعملة القديمة، فإذا تم تسيير مركبة قديمة على الطريق من دون الحصول على رخصة لذلك من السلطة المختصة، فقدت صفتها بوصفها مركبة بالمعنى القانوني الوارد في القانونين المشار إليهما أعلاه"[13].

ولكن، عادت الهيئة العامة لمحكمة النقض لتقرر ما يلي: "مما يظهر جليا، وبكل وضوح، أن المشرع في قانون التأمين، عندما قصد في تعريف المركبة الآلية لغايات اعتداد الحادث الذي ينتج عن استعمالها وينشأ عنه ضرر جسماني بأنه "حادث طرق، فقد قصد التعريف المادي للمركبة، وهي كل مركبة تسير على الطريق بقوتها الذاتية مهما كان نوعها باستثناء الكرسي بعجلات... نؤكد على أن المشرع لم يكن يقصد من تعريف المركبة الآلية لهذه الغاية، أن تكون مسجلة لدى سلطة الترخيص، وإنما قصد المركبة بمفهومها المادي الصرف، وهي التي تسير على الطريق بقوتها الذاتية، ولا يجوز إسقاط قانون المرور على المفهوم المحدد في قانون التأمين للمركبة ؛ لأن الغاية من قانون المرور هي تنظيم عملية تسيير المركبات على الطرق، وجباية الرسوم والضرائب، والعقوبة الجزائية المترتبة على مخالفة تلك القواعد التنظيمية... وإن عدم تسجيلها لا ينفي عنها صفة المركبة، فيما غاية قانون التأمين في الإتيان فقط على التعريف المادي للمركبة، هو من أجل تعويض المصابين جراء استعمال تلك المركبة"[14]. وهو ما كانت قد قررته محكمة استئناف رام الله سابقا في عديد من أحكامها[15].

ويؤيد الباحث توجه محكمة النقض بهيئتها العامة؛ لأنه يوفر حماية للمتضرر من خلال الالتجاء إلى الصندوق لتغطيته، وهو تفريق دقيق بين فلسفة كلا القانونين، فمن أهم غايات قانون التأمين حماية المتضرر، في حين يختص قانون المرور بالجوانب الإدارية التنظيمية. وقد عللت محكمة استئناف القدس تعليلا مؤكدا على هدف إسباغ الحماية التأمينية بشأن السيارة غير القانونية "المشطوبة أو المسروقة" بقوله: "ولم يحدد المشرع أو يوجب أن تكون المركبة المتسببة مركبة قانونية أو غير قانونية (بصرف النظر عن تباين المفاهيم) مشطوبة أم لا، مسروقة أم خلاف ذلك، فالعبرة إذن بكونها تسير بقوة الدفع الذاتي، ولها قدرة السير على الشارع، فتعد ـ والحالة هذه ـ مركبة آلية، ويكون ما ينتج عنها من أضرار واقعا تحت مفهوم حادث الطرق، حال تحقق الاشتراطات الأخرى، كما أن القول بخلاف ذلك يخالف الغاية والغرض الذي أنشئ الصندوق لأجله؛ وهي رعاية المتضرر الذي أصيب بحادث طرق غير مشمولة بالتغطية التأمينية من أية جهة، ولأي سبب، أو إذا كان السائق مجهولاً ومركبته مجهولة وغير معلوم لدينا مدى قانونيتها من عدمه، ولذلك فإننا نجد أن ما جاء في هذا السبب يخالف نص الفقرة 173/1 و 4/و/173 من قانون التأمين الفلسطيني"[16]. أضف إلى ذلك أن استناد محكمة النقض في حكمها السابق ـ قبل صدور قرار الهيئة العامة للمحكمة- على عبارة "إذا كانت مرخصة لذلك" الواردة في المادة الأولى من قانون التأمين، للقول بأن قانون التأمين يشترط ترخيص المركبة؛ هو استناد غير دقيق، فالعبارة المذكورة متعلقة بما سبقها بخصوص المركبة التي تجر مركبة أخرى، أو تسندها؛ بمعنى اشتراط أن تكون هذه المركبة التي تجر أو تسند مرخصة للقيام بهذا العمل[17].

---

[13] محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله، نقض حقوق رقم 30/ 2021، بتاريخ 6/ 4/ 2021، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu

[14] محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله، نقض حقوق، رقم 1038/ 2020، بتاريخ 10/ 6/ 2021، غير منشور.

[15] محكمة استئناف رام الله، استئناف حقوق رقم 730/ 2018، بتاريخ 25/ 9/ 2018، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu. وانظر محكمة استئناف رام الله، استئناف حقوق رقم 265/ 2016، بتاريخ 6/ 10/ 2016، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu .

[16] محكمة استئناف القدس الفلسطينية، استئناف حقوق رقم 84/ 2019، بتاريخ 9/ 4/ 2019، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu.

[17] تجدر الإشارة إلى أن كلا المركبتين؛ الجارة والمجرورة، تخضع لمفهوم المركبة لغاية مفهوم حادث الطريق. انظر: حكم محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله، نقض حقوق، رقم 105/ 2004، بتاريخ: 14/ 9/ 2004، منشور على موقع المقتفي: http://muqtafi.birzeit.edu/

ومن نافلة القول، إنه لا يدخل في مفهوم المركبة الآلية حسب قانون التأمين؛ السفن ولا الطائرات ولا غيرها مما لا تسير على (الشارع)، بالرغم من كون وسائل النقل هذه تسير بقوة آلية ويمكن انطباق تعريف المركبة الآلية عليها. إلا أن قانون التأمين استثنى كل ما سوى المركبات بعد أن أفرد لها تأمينا خاصا كالتأمين على الطائرات والسفن[18]. وعليه، فحيثما يرد لفظ المركبات في قانون التأمين، فهو ـ بلا شك ـ يقصد به المركبات التي تسير على الشارع بشكل رئيس، ولا يحسن القول: إن الطائرات تسير على الطريق المعبد حين الإقلاع والهبوط، لشمولها بتعريف حادث الطريق في قانون التأمين؛ وذلك لأن سيرها عليه ليس هو حركتها الطبيعية الرئيسة، فهي ليست مركبة، وإنما سيرها يكون لغاية مؤقتة للإقلاع والهبوط.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع في قانون التأمين لم يشترط أن يكون استعمال المركبة مخصصا لغاية نقل الركاب، بل إن كل ما نص عليه هو أن تكون مركبة آلية مهما كان نوعها، ثم أن يتم استعمالها وفقا لمعنى الاستعمال المذكور، ثم أن تسير على الطريق المخصص للمركبات كما بينا سابقا، وعليه، فتعد الدراجات النارية من قبيل المركبات سندا لعمومية تعريف المركبة المذكور في قانون التأمين الفلسطيني.

ويستوي في ذلك أن تكون المركبة مخصصة لنقل الركاب أو البضائع أو غيرها من الغايات. ولا يؤثر في ذلك استثناء المشرع ـ كما سيتبين لاحقا ـ حالة تنزيل البضائع أو تحميلها أو بيعها من المركبة، لأن هذه الأعمال تخرج من نطاق نقل البضائع، أما النقل فمشمول ضمن معنى الاستعمال.

وثمة سؤال هام بخصوص تعريف المركبة: هل ينطبق التعريف السابق على المركبة الأجنبية؟

لم ينص قانون التأمين ـ في تعريفه للمركبة ـ على اشتراط أن تكون مسجلة لدى دوائر المواصلات الفلسطينية، أو بمعنى آخر: أن تحمل رقما فلسطينيا، ما يعني ـ من حيث الأصل ـ انطباق وصف المركبة الوارد في قانون التأمين على المركبة الأجنبية، وهو ما قضت به محكمة استئناف رام الله بقولها: "أما بخصوص النقطة الثانية: أن الدراجة النارية غير خاضعة لقانون التأمين، فإننا نرى، ومن خلال البينة المقدمة؛ وهي شروحات لنائب مدير التوظيف، الذي أفاد أن الدراجة النارية ليست مسجلة على قيود وزارة النقل والمواصلات، وقد ثبت لمحكمتنا أن الدراجة النارية تحمل لوحة صفراء (إسرائيلية) ومسجلة باسم نهاد غروف، وذلك ثابت من خلال رخصة المركبة وهي المبرز د/4، أي بمعنى فيها أوراق رسمية لدى الإسرائيليين، لكنها غير مرخصة وغير مؤمنه، الأمر الذي لا يعني أن الصندوق الفلسطيني غير مسؤول عن التعويض طالما ثبتت قانونية أوراقها من خلال رخصة المركبة الإسرائيلية؛ الأمر الذي يجعل منها مركبة قانونية، وينطبق عليها قانون التأمين من حيث تعريف المركبة وإن لم تكن مسجلة لدى وزارة النقل والمواصلات"[19]، فقد عدّ الحكم الدراجة النارية الإسرائيلية مركبة وفقا لقانون التأمين الفلسطيني، في ظل اعتداد السلطات الإسرائيلية بمنزلة دولة أجنبية.

3. المطلب الثاني: شروط حادث الطرق:

اشترط قانون التأمين الفلسطيني عدة شروط لاعتداد الحادث حادث طريق بموجب القانون، وهذه الشروط هي:

3.1 الفرع الأول: أن ينتج عن الحادث ضرر جسماني بالمصاب:

يؤكد ذلك تعريفُ المصاب حسب المادة (1) من قانون التأمين بأنه " المصاب: كل شخص لحقه ضرر جسماني ناجم عن حادث طرق، ويشمل ورثة الشخص المتوفى ".

وبالرغم من أن المشرع لم يورد تعريفا للضرر الجسماني، فإنه يمكن الاستنتاج ـ من مجمل نصوص القانون ـ أن الضرر الجسماني هو إما الضرر المادي الذي يمس جسم المصاب[20]، أو ذمته المالية، وكذلك الضرر المعنوي الذي يؤثر في عاطفة المصاب وإحساسه وشعوره (شكري، 2010، ص506).

وبالتالي، فإذا لم ينتج عن الحادث ضرر جسماني، سواء أكان بدنيا أم معنويا، فلا يعد ذلك حادث طرق (الطباخ، 2007، ص 207)، كأن تصطدم سيارة بشخص على الطريق ولكن من دون أن يتأذى جراء الحادث، فهنا لم يتوافر شرط الضرر الجسماني، ما يخرج الحادث من مفهوم حادث الطريق.

---

[18] تنص المادة (3) /1) من قانون التأمين أقسام التأمين على أنه: " تشمل أعمال التأمين الفروع التالية: .... ز– التأمين على أجسام السفن وآلاتها والمسؤوليات المتعلقة بها. ح– التأمين على أجسام الطائرات وآلاتها والمسؤوليات المتعلقة بها. ط – التأمين على المركبات والمسؤوليات المتعلقة بها .... " . وعليه؛ فإن الطريق المقصودة في تعريف "حادث الطريق" هي الطريق المتعلقة بالتأمين على المركبات الواردة في الفقرة (ط) من المادة السابقة.

[19] محكمة استئناف رام الله، استئناف حقوق رقم 42/ 2018، بتاريخ 30/ 4/ 2018، منشور على موقع مقام:https://maqam.najah.edu

[20] قضت محكمة التمييز الأردنية بشأن الضرر البدني "حيث إن المركبة رقم 41/68545 من المركبات التي ينطبق عليها تعريف المادة الثانية من قانون السير وإنها بتاريخ الحادث الواقع في 2010/6/14 كانت مؤمنة لدى الجهة المميزة، وأن سبب حصول الحادث يعزى إلى وجود كسر في الشبك الراكب على هذه المضخة، الأمر الذي أدى إلى انزلاق قدم المميز ضده وبتر ساقة اليسرى، ومن ثم فإن من كانت تحت يده يكون مسؤولاً عنها وضامنا للضرر الذي تحدثه، سنداً لأحكام المادة 291 من القانون المدني، وحيث إن المركبة مؤمنة لدى المميزة، فإن الأخيرة تكون مسؤوليتها تكافلية وتضامنية مع شركة الباطون الجاهز، ما يستوجب رد هذا السبب". الحكم رقم 2579 لسنة 2017 – محكمة التمييز بصفتها الحقوقية الصادر بتاريخ 2017–07–17، منشور على موقع قرارك: https://qarark.com

إذن؛ فكل حالات الحادث مرتبطة بضرر جسماني يصيب أي شخص بسبب الحادث، أما إصابة المركبة وحدها من دون ضرر يلحق بشخص ما بسبب الحادث، فلا يعد حادث طرق[21]، ومع ذلك فيمكن التعويض في هذه الحالة بموجب بوليصة تأمين الطرف الثالث (الصياد وآخرون، 2015، ص240). وهذا على خلاف فقه الشريعة الإسلامية الذي يعد الضرر مشتملا على الركن المادي ولو كان من دون إصابة الشخص بضرر جسماني، فيعد الضرر المالي الذي ينشأ عن خسارة المركبة، أو أي من الأعيان بسبب الحادث، ضررا يدخل في نطاق حادث الطرق (عصيدة، 2010، ص74).

والضرر واقعة مادية يجوز إثباتها بطرق الإثبات كافة، وفي الوقت نفسه، تعد مسألة موضوعية لا رقابة لمحكمة النقض عليها إلا فيما يخص شروط الضرر (حماوي، 2008، ص11).

ويلاحظ أن المشرع استثنى من حادث الطرق الحادث الذي ينتج عنه إصابة لغير الإنسان، فإذا لم ينتج عن الحادث سوى ضرر بالحيوان، سواء بموت أو جراح، فلا يعد ذلك حادث طرق.

3.2 الفرع الثاني: أن تكون المركبة آلية:

حسب تعريف المركبة الآلية في قانون التأمين؛ يخرج من مفهومها المركبات التي لا تعتمد على قوة الدفع الذاتي، مثل العربات التي تجرها الأحصنة أو الدراجات العادية (الهوائية) (صوافطة، 2018، ص177). ويخرج ــ كذلك، من مفهوم المركبة الآلية ــ الكرسي المتحرك الذي يستخدمه ذوو الاحتياجات الخاصة، فهو، وإن كان ذا دفع آلي في بعض أنواعه، فإنه لا يعد مركبة بالمعنى المقصود في قانون التأمين، وذلك بنص قانون التأمين.

ويعد من قبيل المركبات الآلية، المركبات التي تجرها مركبة أخرى أو تسندها، ما دامت تسير بقوة آلية، مثل القاطرة والمقطورة، بشرط أن تكون مرخصة لهذا الغرض المخصص، وإلا فلا تعد مركبة آلية (قالمي، 2014، ص39).

ولم يشترط القانون نوعا معينا في المركبة ما دامت تسير بقوة الدفع الذاتي، فيستوي في ذلك أن تكون مركبة ثقيلة أو خفيفة، شحنا أو سيارة عادية، عمومية كانت أو خصوصية.

3.3 الفرع الثالث: أن يقع الحادث في أثناء "استعمال المركبة" وفقا للغاية المخصصة لها:

حدد قانون التأمين الفلسطيني مجال استعمال المركبة، وكل استعمال يخرج عن هذا النطاق يجعل وصف حادث الطريق غير منطبق على الواقعة التي تكون فيها المركبة مستعملة في هذا الاستعمال الاستثنائي.

واستعمال المركبة حسب المادة (1) من قانون التأمين هو "السفر بالمركبة، ويشمل قيادتها أو ركوبها أو النزول منها أو دفعها أو جرها أو معالجتها أو إصلاحها على الطريق سواء أكان المصلح سائقها أم أي شخص آخر خارج نطاق عمله، كما يشمل ــ أيضاً ــ تدحرج المركبة أو سقوطها أو انفصال أي جزء منها أو من حمولتها أو سقوطها في أثناء السفر، ويستثنى من الاستعمال: 1. تحميل البضائع أو المواد من المركبة أو تنزيلها أو بيعها في أثناء وقوفها. 2. المركبة التي تحولت إلى معدة هندسية في موقع العمل، أو محلا للبيع ".

أولا: ضوابط الاستعمال المرتبطة بالسائق أو أي شخص آخر خارج نطاق عمله:

تتمثل هذه الضوابط فيما يلي:

أ- قيادة المركبة أو النزول منها أو ركوبها أو دفع المركبة أو جرها أو معالجتها أو إصلاحها

تجدر الإشارة ابتداء إلى أن المشرع الفلسطيني لم يشترط "حركة المركبة" شرطا للاستعمال، فالصور المذكورة؛ قد يتحقق بعضها بغير حركة، فمعالجة المركبة وإصلاحها، والنزول منها أو ركوبها يحدث عادة في أثناء وقوف المركبة[22]، ما يعني أن المهم هو توافر أحد الصور المشار إليها.

وإن أي حادث يقع في أثناء عمل من أعمال إصلاح المركبة أو معالجتها على الطريق، يعد حادث سير، فمثلا؛ يعد الانفجار الذي يحدث للمركبة في أثناء إصلاحها وهي واقفة، حادثَ طريق، وعليه بما أن المشرع الفلسطيني عدّ الانفجار أو الاشتعال في أثناء "استعمال المركبة" حادثا، وأن الإصلاح والمعالجة يدخلان في "استعمال المركبة" ومن ثم يدخل في

[21] إذ ورد في تعريف حادث الطريق المشار إليه سابقا بأنه "كل حادث نتج عنه إصابة شخص".

[22] انظر محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله، نقض حقوق، رقم 908/ 2019، بتاريخ 16/ 2/ 2022، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu

"السفر بالمركبة" فيعد الحادث الحاصل في هذه الصورة حادث سير[23]. وكذلك تقرر أن اصطدام مركبة بسائق مركبة أخرى في أثناء معاينة (البنشر) في سيارته الواقفة بجانب الطريق؛ فيعد حادث طرق[24].

وقد تقرر بخصوص "معالجة المركبة" أنه "تجد محكمتنا أن تثبيت الحمولة يُعد من باب المعالجة لتتمكن المركبة من السفر بأمن وأمان على الطريق العام، وبالتالي فلا يمكن أن يندرج تثبيت الحمولة ضمن مفهوم تحميل أو تنزيل البضائع، وبما أن هذا الاستعمال يدخل ضمن المفهوم الساطع لتعريف حادث الطرق المشار إليه في متن هذا الحكم، فإنه حكماً ما توصلت إليه محكمة الدرجة الأولى يخالف صحيح تطبيق إحكام المادة 1 من قانون التأمين رقم 20 لسنة 2005"[25].

ب- أن يكون استعمال المركبة وفقا للصورة التي كرهها السائق أو أي شخص آخر خارج نطاق عمله:

اشترط المشرع أن يكون استعمال السائق أو أي شخص آخر خارج نطاق عمله، للمركبة سواء بالقيادة أو الركوب أو الإصلاح أو المعالجة وغيرها من الأمور المذكورة. ويبدو أن المشرع أراد بتعبير: "أي شخص خارج نطاق عمله"، أن يستبعد من مفهوم الاستعمال عمل الميكانيكي أو البنشرجي وغيرهم، حين يكون استعمالهم للمركبة في إطار عملهم. فإذا كان هؤلاء يقومون بعملهم على الطريق ووقع حادث، فإنه لا يعد ذلك من قبيل الاستعمال، ذلك أن صميم عملهم هو إصلاح المركبات ومعالجتها، الذي يتطلب استعمال المركبة بمختلف عناصره المشار إليها في التعريف (أبو حمد، 2018- 2019، ص 43). وإنما يعدون مستعملين للمركبة بما يدخل في إطار حادث الطرق؛ حين استعمالها خارج إطار عملهم، كحالة قيادة سياراتهم الشخصية أو معالجتها أو إصلاحها وغيرها من أفعال الاستعمال.

وتقرر في هذا الصدد أنه "... وفق ما ذهبت إليه البينة المقدمة أن المدعي أصيب أثناء إصلاحه للمركبة على الطريق، وبما أنه لم يرد في البينة المقدمة، وكما لم تدع المدعى عليها أن المدعي وأثناء إصلاحه للمركبة كان ضمن نطاق عمله، فإن الحادث المشار إليه يعد حادث طرق..."[26] .

أما أصحاب الأعمال الأخرى، الذين لا يختص عملهم بإصلاح المركبات ومعالجتها وصيانتها؛ فإنهم إذا قاموا بأعمال إصلاح وصيانة ومعالجة ودفع المركبات وجرها، فإنه يعد استعمالا للمركبة. ويبدو أن المشرع هدف من استبعاد عمال الميكانيكا والمختصين بأمور صيانة المركبات، هو أنهم يقومون بأعمالهم التي لا ينطبق عليها وصف حادث الطرق، وإنما حادث مهنة أو حادث عمل، أما غيرهم كالمحامي مثلا، الذي يقوم بصيانة مركبة على الطريق، فعند وقوع حادث يعد حادث طرق؛ لأن المحامي ليس من عمله الإصلاح والصيانة، وإنما يقوم بها خارج نطاق عمله، كما يبين تعريف الاستعمال.

ت- أن يكون استعمال المركبة وفقا للصورة المذكورة؛ على "الطريق" وفقا لتعريفه التشريعي:

---

[23] فقد تقرر بشأن انفجار المركبة في أثناء إصلاحها وهي واقفة ما يلي: "وحيث إن هذا النظام قد وسع مفهوم الحادث وإن المطالبة بالتعويض عن الضرر أوجب بأن يكون الضرر بسبب استخدام المركبة، وحيث إن قيام السائق مورث المدعين بتفقد المركبة المعطلة وبالنتيجة سقوطها عليه ووفاته، وهذا يعد حادثاً ناتجاً عن استعمال المركبة ولو لم تكن في حالة حركة، فإن الخلل في طابات الهواء الموجودة خلف العجلات هو تناثر أو انفجار وخراب مفاجئ في مقدمة المركبة، الأمر الذي أدى إلى سقوطها على السائق. وبناءً عليه فإن هذا الأمر يعد حادثاً بالمعنى المقصود بنظام التأمين وتكون شركة التأمين مسؤولة عن التعويض الواجب للورثة ". الحكم رقم 441 لسنة 2018 – محكمة التمييز بصفتها الحقوقية الصادر بتاريخ 2018-02-11، منشور على موقع قرارك: https://qarark.com.

وتقرر أيضا " وحيث إنه تتحقق مسؤولية شركة التأمين إذا نجم الحادث عن استعمال المركبة أو انفجارها التلقائي أو حريقها أو سقوط أشياء منها، وإن انفجار المركبة ورد في التعريف بصيغة عامة لم تتقيد بشرط حركتها بل وأثناء وقوفها والمطلق يجري على إطلاقه ما لم يرد ما يقيده، (تمييز حقوق 108/2016) .وحيث أن مورث المدعين كان يقود المركبة العمومي رقم (53160/60) بالطريق العام وتوقف لوجود خلل ميكانيكي بالمركبة ونزل إلى الأسفل ليتفقدها وعندها انفجرت طابات الهواء الموجودة خلف العجلات مما أدى إلى سقوط مقدمة المركبة على مورث المدعين وأدت لوفاته، وحيث إن هذا الحادث نتج عن انفجار طابات الهواء الموجودة خلف عجلات المركبة بصورة مفاجئة وتلقائية, وإن هذه الطابات تعد جزءاً من المركبة ولا يشترط أن يكون انفجار السيارة كاملاً، وهي التي أدت بانفجارها إلى سقوط المركبة على السائق مورث المدعين وبالتالي فإن هذا الحادث يعد حادثاً بالمعنى المقصود بالمادة الثانية من نظام التأمين الإلزامي". الحكم رقم 4609 لسنة 2018 – محكمة التمييز بصفتها الحقوقية الصادر بتاريخ 2018-08-01، منشور على موقع قرارك: https://qarark.com.

[24] محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله، نقض حقوق، رقم 1582/ 2015، بتاريخ 28/ 3/ 2018، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu/

[25] حكم محكمة استئناف رام الله، استئناف حقوق رقم 935/ 2017، بتاريخ 19/ 12/ 2017، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu

[26] محكمة استئناف القدس، استئناف حقوق رقم 76/ 2019، بتاريخ 16/ 9/ 2019، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu

يشترط في مفهوم السفر بالمركبة المتضمن القيادة أو النزول أو الإصلاح أو المعالجة أو غيرها من الأعمال المذكورة في مفهوم "استعمال المركبة"؛ أن تكون على الطريق[27]، أي لا يعد الحادث في أثناء أي من أعمال الاستعمال الذي يتم في حالة وقوف المركبة في كراج المنزل مثلا؛ حادثا بالمعنى المقصود بالقانون، وذلك لأنه اشترط أن تقع الأعمال المذكورة على "الطريق"، وقد سبق بيان معنى الطريق، وأما الحادث الحاصل في أثناء أي عمل من أعمال الاستعمال في حال وقوف المركبة بجانب المنزل مثلا، على "الطريق" حسب تعريفه في القانون؛ فهو حادث طرق.

وفي هذا الاتجاه قضت محكمة استئناف القدس بأنه "ولكي يعد هذا الحادث حادث طرق، فيجب أن يكون ضمن التعريف الوارد في القانون لحادث الطرق، وهو الضرر الجسماني الناتج عن استعمال المركبة، وأن يكون الاستعمال وفقا للحالات الواردة في تعريف استعمال المركبة والتي يشترط أن تقع إحدى هذه الحوادث الواردة في التعريف، والمركبة في حالة السفر، وبناء عليه استثنى حالتي التحميل والتنزيل وفي أثناء وقوف المركبة التي تحولت إلى معدة هندسية في الموقع أو محلا للبيع. وبما أن الحادث وفقا للوقائع المذكورة، فقد حصل في أثناء قيام الجرافة التي تعمل في الموقع، ولم تكن قبل الحادث في حالة سير على الطريق، أو في حالة سفر، وبالتالي نجد أن الحادث موضوع الدعوى لا ينطبق عليه وصف حادث الطرق أو تعريفه؛ لأنه ــ ببساطة ــ لم يكن حادثا في الطريق، إنما هو حادث وقع في أثناء العمل، وبالتالي ينطبق عليه أي تعريف آخر خلاف حادث الطرق"[28] .

ثانيا: ضوابط الاستعمال المرتبطة بالمركبة:

ينبغي النظر في ضابطين مهمين على النحو التالي:

أ- تدحرج المركبة وسقوطها، أو انفصال أي جزء منها أو من حمولتها أو سقوطه:

التدحرج: هو تحرك المركبة من دون إرادة السائق، كحالة عدم تأمين المركبة بشكل جيد، ثم تتحرك خاصة لوجودها في مكان مائل، والسقوط يبدو أنه وقوع المركبة من مكان مرتفع إلى الأسفل.

ولم يستبعد المشرع من مفهوم الاستعمال تدحرج المركبة أو سقوطها أو انفصال جزء منها أو من حمولتها، أو سقوطه؛ ذلك أن هذه الأمور خارجة عن إرادة السائق، وواردة الحدوث في أثناء القيادة أو الركوب أو وقوف المركبة[29].

وتقرر أن التدهور أو التدحرج في أثناء الوقوف، يعد حادث طريق، وذلك بالقول: "فإن مفهوم الحادث المروري هو الحادث الناشئ عن حركة المركبة على إطلاقها، سواء أكانت الحركة ناشئة عن استعمالها وقيادتها أم اندفاعها الذاتي؛ كون هذا التعريف يشمل تدهور المركبة الناشئ عن عدم تأمين ثباتها في أثناء وقوفها، ما يوجب تغطية تأمين الأضرار اللاحقة بالمركبة"[30]. وتقرر أنه: "وفي ذلك نرى بأنه لا يعد استعمالا للمركبة تحميل البضائع و المواد من المركبة وتنزيلها، وهي متوقفة، وبالتالي فإن الحادث الذي يقع من جراء ذلك، لا يعد حادث طرق، وكما نرى بأنه يعد استعمالا للمركبة الحادث الذي يقع نتيجة تدحرج المركبة وهي واقفة، فإن عبارة: "أثناء السفر"، إنما جاءت قيدا على سقوط جزء من المركبة أو من حمولة المركبة أو انفصالها، وليست مقيدة على تدحرج المركبة و سقوطها، فلو كان شرط اعتداد التدحرج أو السقوط حادث طرق هو وقوعه في أثناء السفر، فإن هذا لغو لا يقع من المشرع؛ كون الحادث الذي يقع في أثناء السفر لا يخرج عن حالتي التدحرج أو السقوط، ولما كان الأمر كذلك، وبما أن الإصابة التي لحقت بالمدعي لم تكن في أثناء التحميل والتنزيل والمركبة متوقفة، وإنما نتيجة صعود عجل المركبة على رجل المدعي بسبب تدحرج المركبة، وبهذا فإن الحادث ــ موضوع الدعوى الأساس ــ يكون، والحالة هذه، حادث طرق"[31]. ومع ذلك، فلا يؤيد الباحث ما ذهب الحكم الأخير إليه من التسبيب بأن التدحرج في أثناء الوقوف، هو حادث طرق بالاستناد إلى أن عبارة: "أثناء السفر" لا تنطبق على التدحرج والسقوط، وتنطبق على انفصال جزء أو سقوطه؛ ذلك أن هذا القول يفسر عبارة: "أثناء السفر" بأنها "القيادة"؛ أي الحركة، وهذا تفسير غير دقيق كما سيتضح في الفرع التالي، فالقيادة (السير بالمركبة) جزء من السفر، هذا عدا عن أن عبارة الحكم السابقة توحي بأن

---

[27] فقد تقرر أنه "وبما أنه وفق ما ذهبت إليه البينة المقدمة أن المدعي أصيب في أثناء إصلاحه للمركبة على الطريق، وبما أنه لم يرد في البينة المقدمة، وكما لم تدع المدعى عليها أن المدعي وفي أثناء إصلاحه للمركبة، كان ضمن نطاق عمله، فإن الحادث المشار إليه يعد حادث طرق". محكمة استئناف القدس، استئناف حقوق رقم 659/ 2018، بتاريخ 16/ 9/ 2019، منشور على موقع مقام:https://maqam.najah.edu

[28] محكمة استئناف القدس، استئناف حقوق رقم 376/ 2018، بتاريخ 5/ 11/ 2018، منشور على موقع مقام:https://maqam.najah.edu

[29] فقد تقرر أنه: "كل هذه البينات ثبت أن الواقعة حصلت في غير حالات التحميل والتنزيل، بل في حالة إصلاح المركبة، وبسبب انفلات جزء منها، وهو الأمر الذي يشكل حادث طرق، وتكون المركبة في ذلك الوقت في حالة استعمال وفقا للمخصص له. وعلى ضوء التعريفات الواردة في قانون التامين والتي تنص على أنه: (استعمال المركبة: السفر بالمركبة، ويشمل قيادة سائقها لها أو أي شخص آخر خارج نطاق عمله، أو ركوبها أو النزول منها أو دفعها أو جرها أو معالجتها أو إصلاحها على الطريق". محكمة استئناف رام الله، استئناف حقوق رقم 302/ 2017، بتاريخ 19/ 6/ 2017، منشور على موقع مقام:https://maqam.najah.edu

[30] الحكم رقم 783 لسنة 2019 – بداية الرمثا بصفتها الاستئنافية الصادر بتاريخ 2020-01-09، منشور على موقع قرارك: https://qarark.com.

[31] محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله، نقض حقوق رقم 801/ 2017، بتاريخ 3/ 3/ 2021، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu

ثمة تدحرجا قد يحدث في أثناء التحرك. والحقيقة أن التدحرج لا يكون إلا في حالة الوقوف، فلا يعقل التدحرج لمركبة متحركة، إنما الذي يتصور في أثناء الحركة هو الانزلاق؛ أي انحراف سير المركبة واتجاهها، ولذلك كان حريا بالمحكمة الاكتفاء بالاستناد إلى أن الحادث في الدعوى كان حادث طرق؛ لأن ما حدث في أثناء الوقوف لم يكن تحميل بضاعة أو تنزيلها مما استثناه القانون، وإنما هو تدحرج، ثم محاولة معالجة المركبة. وكل هذه الصور السابقة تعد مشاركة إيجابية من المركبة في الحادث، وهو المعيار الذي تمت الإشارة إليه سابقا في تعريف "حادث الطريق".

ب- أن تحصل العناصر المذكورة في الفقرة (أ) في أثناء السفر:

يشترط المشرع في أحوال تدحرج المركبة أو سقوطها أو انفصال جزء منها أو من حمولتها أو سقوطه، أن تكون في أثناء السفر، والمقصود بـ "أثناء السفر" هو ما عرفه المشرع بقوله" السفر بالمركبة، ويشمل قيادة سائقها أو أي شخص آخر خارج نطاق عمله، لها، أو ركوبها أو النزول منها أو دفعها أو جرها أو معالجتها أو إصلاحها على الطريق ".

وعليه، فإن أي تدحرج للمركبة أو سقوط أو غيره مما عدده المشرع، وكان في أثناء السفر بالمركبة، سواء بقيادتها أو دفعها أو جرها أو غير ذلك مما عدده المشرع؛ هو من قبيل استعمال المركبة، ويعد حادث طرق، ولا يصح القول إذن بأن التدحرج والسقوط وغيرهما يجب أن يكون في أثناء "القيادة"؛ أي السير أو الحركة، فالقيادة جزء من معنى "السفر بالمركبة"[32]، وبمعنى آخر؛ فالسفر قد يحصل في أثناء وقوف المركبة، لأن المشرع حين ذكر عبارة "السفر بالمركبة؛ ألحقها – بعد ذكر مصطلح القيادة- بعبارات الركوب والنزول والدفع والجر والمعالجة والإصلاح"، وبعض هذه الأفعال يحدث في أثناء الوقوف.

ومع ذلك فلم يوفق المشرع الفلسطيني حين استخدم عبارة: "السفر بالمركبة" لتشمل أفعالا قد تحدث في أثناء وقوف المركبة كما توضح آنفا؛ ذلك أن السفر لغة يعني قطع المسافة، وهو ما يعني الحركة (أنيس وآخرون، من دون سنة نشر، ص433). وكان أولى أن يكتفي بعبارة: "استعمال المركبة" دون أن يُلحِقها بعبارة "السفر بالمركبة" حتى لا تُفهم العبارة بأنها فقط حالة حركة المركبة.

4. المطلب الثالث: الاستثناءات التي تخرج عن مفهوم حادث الطرق:

أورد قانون التأمين عددا من الاستثناءات التي تخرج عن مفهوم حادث الطريق، بعضها نص عليه صراحة في تعريف حادث الطريق، وبعضها الآخر نص عليه من خلال إخراجه من مفهوم استعمال المركبة، ما يجعله ـ بالضرورة ـ خارجا عن مفهوم حادث الطريق.

4.1 الفرع الأول: خروج الاستعمال عن المفهوم التشريعي لاستعمال المركبة:

أخرج المشرع حالتين من حالات استعمال المركبة عن مفهوم الاستعمال الوارد في المادة الأولى من قانون التأمين، وهما على النحو التالي:

أولا: تحميل البضائع أو المواد من المركبة أو تنزيلها أو بيعها، في أثناء وقوفها:

يلاحظ أن المشرع استثنى من استعمال المركبة في الوجه المخصص لها؛ استعمالها في تحميل البضائع أو المواد من المركبة أو تنزيلها أو بيعها، في أثناء وقوفها، فلا يعد ذلك استعمالا لها، فقد تقرر أنه: "وعليه وبما أن المركبة كانت محملة بالحجارة، وبما أن الإصابة نشأت عن سقوط حجر من الحمولة على يد المدعي في أثناء وقوف المركبة لغايات إفراغ الحمولة، فإن الاستعمال المذكور يكون خارج الاستعمال المشمول بالتغطية التأمينية"[33]. وتقرر أيضا: "**...الحادث** محل الدعوى يخرج عن تخوم تعريف حادث الطرق كما هو وارد بقانون التأمين 20 لسنة 2005 لثبوت توقف المركبة، وأنها كانت في حالة تنزيل البضائع من المركبة في موقع محل المدعي عليها الأولى..."[34].

والسبب في هذا الاستثناء حسبما يرى الباحث، أنه يعد من قبيل الأمور غير الضرورية وغير الطبيعية الحدوث، ما يحدث على الطريق، ودليل ذلك أن المشرع في الجانب المقابل لم يستبعد من مفهوم استعمال المركبة أعمال إصلاحها على الطريق أو معالجتها أو دفعها أو جرها أو النزول منها أو ركوبها؛ لأن هذه الأمور واردة الحدوث ومرتبطة بطبيعة المركبة، فالسائق أو الراكب يحتاج أن ينزل من المركبة، أو أن يدفعها أو يجرها إن لزم الأمر، وقد يضطر لمعالجتها أو إصلاحها على "الطريق"، ثم في أثناء أي من هذه الأمور يقع معه حادث.

كما أن المشرع أخرج هذه الصورة من مفهوم الاستعمال باعتداد أن هذه الأعمال تكون خاضعة لقانون العمل الفلسطيني؛ لكون الأعمال المذكورة لا تصح إلا بترخيص، فأراد المشرع التفريق بين التأمين على المركبات، وإصابات العمل بعد التأمين من إصابات العمل إلزاميا، أما في حال كانت الأعمال المذكورة غير مرخصة، فلا تخضع لحماية قانون التأمين؛ لأن الاستعمال يكون في غير الغاية المخصص لها، وهو أحد الاستثناءات من كونه "استعمالا" وفق قانون التأمين (صوافطة، 2018، ص179).

---

[32] فقد تقرر ما يلي "...لم تكن قبل الحادث في حالة سير على الطريق أو في حالة سفر... ". وهو ما يعني أن السير ليس مرادفا للسفر، بل جزء منه. انظر محكمة استئناف القدس، استئناف حقوق رقم 376/ 2018، بتاريخ 5/ 11/ 2018، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu

[33] محكمة استئناف رام الله، استئناف حقوق رقم 227/ 2017، بتاريخ 30/ 4/ 2017، منشور على موقع مقام:https://maqam.najah.edu

[34] محكمة استئناف القدس الفلسطينية، استئناف حقوق، رقم 15/ 2016، بتاريخ 10/ 10/ 2016، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu

وبما أن الاستثناء المذكور محصور في حالة وقوف المركبة، فإن عملية تنزيل البضائع من المركبة أو تحميلها في أثناء سيرها، يدخل في نطاق حادث السير، ومثال ذلك: مركبة تزفيت الشوارع التي تفرغ حمولتها من الزفتة في أثناء سيرها، فإذا وقع حادث في أثناء ذلك، عد حادث طريق.

ثانيا: تحول المركبة إلى معدة هندسية في موقع العمل، أو محلا للبيع:

في هاتين الحالتين؛ يصبح استعمال المركبة ليس للغرض المحدد في القانون بوجه عام، وهو السفر في المركبة كما سلف، إنما يصبح الغرض من المركبة هو إما الاستعمال الهندسي في العمل أو محلا للبيع، وفي كلتا الحالتين، فهي خرجت عن الاستعمال الطبيعي لها، وتخضع لتأمين خاص، وينطبق عليها أحكام التعويض في قانون العمل (صوافطة، 2018، ص179- 180)، مما حدا بالمشرع استبعادها من نطاق الاستعمال.

ومن أمثلة ذلك التراكتور في أثناء الحراثة[35]، ومركبة ضخ الباطون في أثناء استخدامها في ضخ الباطون[36]؛ فيعدان معدات هندسية في موقع العمل، ولا يخضعان لمفهوم حادث الطرق.

4.2 الفرع الثاني: استعمال القوة الآلية للمركبة في غير ما خصصت له:

يختلف هذا الاستثناء عن الصورتين السابقتين؛ في أن الأخيرتين متعلقتان باستخدام المركبة في غير نطاق الاستعمال، لكن من دون الاعتماد على القوة الآلية للمركبة، ومثال الاستثناء الأخير المتعلق باستغلال القوة الآلية للمركبة، أن يستخدم صاحب المركبة محركها في توليد كهرباء لإنارة الأضواء أو للحفر في مكان ما. وأيضا، استخدام مركبة في هدم سور أو جر وسحب دون ترخيص (صوافطة، 2018، ص177). وكذلك استخدام مركبة عادية لغايات السباق، فهذا يخرج عن استعمال القوة الآلية في الاستعمال المألوف المخصصة له[37]، ومثله استخدام قوة المركبة بتشغيل محركها لغايات ضخ الباطون[38]. فاستخدمت القوة الآلية للمركبة في الأمثلة السابقة بخلاف ما خصصت له هذه القوة، والذي هو تسيير المركبة. فالمعيار إذن، هو استخدام القوة الآلية للمركبة في غير "تسيير المركبة".

4.3 الفرع الثالث: أن يكون الحادث جراء فعل قصدي:

اشترط قانون التأمين الفلسطيني في تعريف حادث الطرق، ألا يكون الحادث ناجما عن فعل قصدي بقوله: "وكل حادث وقع جراء فعل ارتكب قصداً"، ما يخرجه من مفهوم حادث الطريق. وقد نصت المادة (149) من قانون التأمين على عدم استحقاق المصاب تعويضا في حال تسببه عمدا بوقوع حادث طرق[39].

والفعل القصدي هو اتجاه إرادة المؤمن له القيام بسلوك مقصود أدى إلى إيقاع الحادث، كأن يقوم سائق المركبة بإحراقها، أو جعلها تصطدم مع مركبة أخرى، فهو بذلك يخرج الحادث من طبيعته المفاجئة وغير المتوقعة، ويسعى إلى الحصول على مبلغ التأمين بطريق غير مشروع، ولذا لا ينطبق وصف حادث الطريق حتى لا يستفيد من التأمين المترتب على حوادث الطرق.

وسبب آخر لاستبعاد هذه الحالة من حادث الطرق، هو أنه بسبب الفعل القصدي يصطبغ الحادث بصبغة جنائية تخرجه من طبيعة حادث الطرق ذي الطابع غير العمدي، فتخرج من نطاق اختصاص أمن المرور لوجود الصفة الجنائية فيها (الظفيري، 2005، ص9).

ولا شك في أن هذا الاستثناء يتطلب أن يكون الفعل القصدي ناشئا عن المؤمن له، وليس عن شخص آخر؛ لأن المؤمن له هو الذي بفعله القصدي يستجلب مصلحة غير مشروعة، أما غيره فإذا قام بفعل قصدي أدى للحادث، فلا يؤثر في وصف الحادث بأنه حادث طريق؛ لأنه ما من مصلحة يستجديها غير المؤمن له بفعله القصدي.

ولا يخفى أن حالة تواطؤ المؤمن له مع شخص آخر ليقوم بالفعل القصدي، تجعل من وصف حادث الطرق غير منطبق؛ لأن هذا يعد من قبيل التحايل على القانون.

5. الخاتمة

عالج البحث موضوع ماهية حادث الطرق، موضحا ماهيته بتفصيل عناصره وشروطه، وقد عولج الموضوع في مطلبين، تبين في الأول مفهوم كل من حادث الطرق وعناصره المتمثلة في المركبة والطريق من وجهة نظر قانون التأمين على وجه الخصوص، ثم في الثاني تبينت الشروط التي بتوافرها نكون بصدد حادث طرق حسب تعريف قانون التأمين له، فتمت الإجابة عن تساؤلات البحث قدر المستطاع، والحرص على تبيان مواطن النقص في نصوص قانون التأمين التي تعالج الموضوع، وفيما يلي أهم نتائج الموضوع:

6. النتائج والتوصيات

6.1 النتائج

[35] محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله، نقض حقوق، رقم 74/ 2008، بتاريخ 1/ 5/ 2010، منشور على موقع المقتفي: http://muqtafi.birzeit.edu/

[36] محكمة النقض الفلسطينية المنعقدة في رام الله، نقض حقوق، رقم 250/ 2008، بتاريخ 28/ 4/ 2009، منشور على موقع المقتفي: http://muqtafi.birzeit.edu/

[37] محكمة استئناف رام الله، استئناف حقوق رقم 491/ 2017، بتاريخ 6/ 11/ 2017، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu

[38] محكمة استئناف رام الله، استئناف حقوق رقم 59/ 2016، بتاريخ 9/ 11/ 2016، منشور على موقع مقام: https://maqam.najah.edu/

[39] "لا يستحق المصاب تعويضاً في إحدى الحالات الآتية: 1- من تسبب عمدا في وقوع حادث الطرق..".

– حركة المركبة ليست شرطا في حادث الطريق، فيمكن أن يكون الحادث "حادث طريق" رغم توقف المركبة، فالعبرة بما استخدمه المشرع من عبارات في تحديده مفهوم "استعمال المركبة"، والتي لم تأت على ذكر حركة المركبة، حيث إن تدخل المركبة الإيجابي في الحادث لا يعني بالضرورة أن تكون في حالة حركة.

– ينتقد الباحث نص المشرع في تعبير: "كل حادث وقع جراء إصابة مركبة واقفة في مكان يحظر الوقوف فيه"، فكأنه بهذا التعبير يستثني من حادث الطرق حالة إصابة غير المركبة المتوقفة، فهو حصر الإصابة في "إصابة مركبة واقفة"، وكان أولى أن يعمم التعبير ليجعله شاملا لأي إصابة سواء بالمركبة أو غيرها ما دام أن قانون التأمين جعل حادث الطرق يشمل كل إصابة لأي شخص كان جراء الحادث، فلا مسوّغ إذن لتضيق ما وسعه المشرع نفسه في تعريف حادث الطرق.

– تعريف المركبة الآلية في قانون المرور أوسع من قانون التأمين، ومنه أن قانون التأمين استثنى الكرسي بعجلات بالرغم من كونها آلية، في حين ترك قانون المرور الأمر على إطلاقه، فشمل التعريف كل مركبة مهما كان نوعها، وهو موقف أدق من موقف قانون التأمين.

– استقر حكم محكمة النقض بهيئتها العامة – بحق- إلى أن المركبة غير القانونية (مثل المشطوبة والمسروقة) وإن كانت كذلك وفقا لقانون المرور، فلا يزيل عنها وصف المركبة لغايات انطباق حادث الطرق وفقا لقانون التأمين.

– ذهب الاجتهاد القضائي- بحق- إلى انطباق وصف المركبة الوارد في قانون التأمين، على المركبة الأجنبية (التي لا تحمل رقما فلسطينيا ولا مسجلة في الدوائر الرسمية الفلسطينية).

– المقصود بمصطلح "أثناء السفر" الوارد في تعريف "استعمال المركبة" هو ما عرفه المشرع بقوله" السفر بالمركبة، ويشمل قيادة سائقها أو أي شخص آخر خارج نطاق عمله لها، أو ركوبها أو النزول منها أو دفعها أو جرها أو معالجتها أو إصلاحها على الطريق "، وعليه، فإن أي تدحرج للمركبة أو سقوط أو غيره مما عدده المشرع وكان في أثناء السفر بالمركبة، سواء بقيادتها أو دفعها أو جرها أو غير ذلك مما عدده المشرع؛ هو من قبيل استعمال المركبة، ويعد حادث طرق، ولا يصح القول ـ إذن ـ بأن التدحرج والسقوط وغيرهما يجب أن يكون في أثناء "القيادة"، فالقيادة جزء من معنى "السفر بالمركبة".

6.2 التوصيات:

على ضوء ما تقدم ارتأى الباحث بعضا من التوصيات، حبذا لو تؤخذ بعين الاعتبار وهي كالتالي:

- يوصي الباحث المشرع الفلسطيني بأن يجعل تعريف حادث الطرق عاما وشاملا فيما يخص جزئية المركبة الواقفة في مكان يحظر الوقوف فيه، فلا داعي لحصره في إصابة المركبة فقط.
- يوصي الباحث المشرع الفلسطيني بأن يتبنى في قانون التأمين التعريفَ الخاص بـ "المركبة الآلية" الوارد في قانون المرور الفلسطيني، لشموليته وحمايته للمتضرر بشكل أوسع.
- يوصي الباحث المشرع الفلسطيني أن يعتمد تعريف "طريق المركبات" الوارد في قانون المرور وذلك بنص واضح في تعريف حادث الطريق، إذ يخلو قانون التأمين من تعريف للطريق.
- يوصي الباحث المشرع الفلسطيني بالنص صراحة على عدم اشتراط سير المركبة لغاية اعتداد الحادث حادث طرق.
- يوصي الباحث المشرع الفلسطيني بإزالة عبارة "السفر بالمركبة" من تعريف "استعمال المركبة" الوارد في المادة الأولى من قانون التأمين.
- يوصي الباحث المشرع الفلسطيني بالنص على شمول تعريف المركبة للمركبة الأجنبية.

7. قائمة المصادر والمراجع

7.1 القوانين

قانون التأمين رقم (20) لسنة 2005 المنشور في العدد 62 من الوقائع الفلسطينية (السلطة الوطنية الفلسطينية) بتاريخ 25/ 3/ 2006، صفحة 5.

قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 المنشور في العدد 36 من الوقائع الفلسطينية (السلطة الوطنية الفلسطينية) بتاريخ 19/ 3/ 2001، صفحة 5.

7.2 المراجع

7.2.1 الكتب

أنيس، إبراهيم وآخرون. (بدون سنة نشر). المعجم الوسيط، ط2، مجمع اللغة العربية، القاهرة.

شكري، بهاء بهيج. (2010). التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.

صوافطة، ريم إحسان. (2018). الموجز في شرح أحكام عقد التأمين على ضوء قانون التأمين الفلسطيني رقم (20) لسنة 2005 "دراسة تحليلية من الناحية النظرية والعملية"، ط1، الشامل للنشر والتوزيع، فلسطين.

الطباخ، شريف. (2007). التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء والفقه، المكتبة العالمية، الإسكندرية.

أبو عرابي، غازي خالد. (2011). أحكام التأمين وفق أخر التعديلات دراسة مقارنة، دار وائل للنشر، عمان.

أبو الهيجاء، لؤي ماجد. (2005). التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.

الصياد، موسى وآخرون. (2015). شرح أحكام قانون التأمين الفلسطيني وتطبيقاته العملية، الطبعة الأولى، من دون دار نشر، من دون مكان نشر.

7.2.2 الرسائل الجامعية

أبو حمد، هشام. (2018- 2019). المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث الطرق، والتأمين الإلزامي منها: دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين.

قالمي، سارة، وأخريات. (2013- 2014). دراسة قانون التأمين على المركبات، مذكرة لنيل شهادة الليسانس قانون خاص، جامعة 8 ماي 1945 – قالمة.

حماوي، الشريف. (2007- 2008). التعويض عن الأضرار الجسمانية بين الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية والأساس الحديث، رسالة ماجستير، جامعة أبو بكر بلقايد – تلمسان.

شويمت، عمار. (2010- 2011). أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر – باتنة، الجزائر.

عصيدة، ناجح محمد. (2010). حوادث السيارات في التشريع الجنائي الإسلامي دراسة فقهية مقارنة، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية.

الظفيري، نايف. (2005). الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث بالمملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية.

7.2.3 الأبحاث والدوريات

علي، محمد. (2016). الأسباب الموجبة للمسئولية في حوادث المرور وأثرها في القانون الجنائي والقوانين المقارنة، مجلة العدل، وزارة العدل، المكتب الفني، س 18، ع42.

حَمِيد، زينب هادي. (2014). الالتزام بضمان السلامة في نطاق المسؤولية عن حوادث السيارات، مجلة كلية الحقوق – جامعة النهرين، ص276- 301، المجلد 16.

7.3 رومنة المصادر العربية

Abu Al-Haija, Louay Majed. (2005). Insurance against car accidents (in Arabic). Al - Thaqafa for Publishing and Distribution, Amman.

Abu Hamad, Hisham. (2018-2019). Civil liability arising from road accidents, and its compulsory insurance: a comparative study (in Arabic). master's thesis, An-Najah National University, Palestine.

Abu Orabi, Ghazi Khaled. (2011). Insurance provisions according to the latest amendments, a comparative study (in Arabic). Wael Publishing House, Amman.

Al-Dhafiri, Nayef. (2005). The legal effects of traffic accidents, a jurisprudential study compared to the accident system in the Kingdom of Saudi Arabia (in Arabic). master's thesis, College of Higher Studies, University of Jordan.

Ali, Muhammad. (2016). Reasons for responsibility in traffic accidents and their impact on criminal law and comparative laws (in Arabic). Journal of Justice, Ministry of Justice, Technical Office, S18, P42.

Al-Sayyad, Musa and others. (2015). Explanation of the provisions of the Palestinian Insurance Law and its practical applications, first edition (in Arabic). without place of publication.

Aseedah, Najeh Muhammad. (2010). Car accidents in Islamic criminal legislation, a comparative jurisprudence study (in Arabic). master's thesis, College of Graduate Studies, An-Najah National University.

Al- tabbakh, Sheriff. (2007). Compensation in car accidents in the light of the judiciary and jurisprudence (in Arabic). the World Library, Alexandria.

Anis, Ibrahim and others. (Without year of publication). The Intermediate dictionary, 2nd Edition (in Arabic). The Arabic Language Council, Cairo.

Galmi, Sarah and others. (2013-2014). Study of Vehicle Insurance Law (in Arabic). a memorandum for obtaining a BA in Private Law, University of May 8, 1945 Guelma.

Hamawi, Al-Sharif. (2007-2008). Compensation for physical damage between the traditional basis of civil liability and the modern basis (in Arabic). master's thesis, Abu Bakr Belkaid University - Tlemcen.

Hamid, Zainab Hadi. (2014). Commitment to ensuring safety in the scope of liability for car accidents (in Arabic). Journal of the Faculty of Law - Al-Nahrain University, pp. 276-301, Volume 16.

Sawafta, Reem Ehsan. (2018). The brief explaining the provisions of the insurance contract in the light of the Palestinian Insurance Law (20) for the year 2005, "An analytical study in theory and practice", 1st edition (in Arabic). Al-Shamel for Publishing and Distribution, Palestine.

Shukri, Bahaa Bahij. (2010). Liability Insurance in Theory and Practice (in Arabic). Al Thaqafa for Publishing and Distribution, Amman.

Shwaimet, Ammar. (2010-2011). Traffic accident provisions and their implications in Islamic law (in Arabic). master's thesis, Hajj Lakhdar University - Batna, Algeria.

Definition of road accident in the Palestinian insurance law "An Analytical Study in Light of the Judicial Jurisprudence"

Ibrahim Yahya*
Department of Private Law, Arab American University – Palestine
*Corresponding Researcher: ibrahim.yahya@aaup.edu

Received :10/05/2021. Revised:03/08/2021. Accepted:06/03/2023. Published:31/12/2025.

DIO: 10.35517/AAUP-2025.V11.2.2

Abstract

This study analyzed the provisions of the Palestinian Insurance Law and the Palestinian Traffic Law to determine what a road accident is, considering that the applicability of the description of a road accident in accordance with the insurance law is what makes an accident subject to the law and covered by insurance companies' compensation. In light of the lack of legal jurisprudence writing on this topic despite its importance, this study sought to clarify the elements of a road accident in terms of its definition, the definition of the vehicle, the road, and the road accident conditions, by clarifying concepts that are still controversial, such as the terms "vehicle use" and "while traveling", in light of some deficiencies in the texts, which may deprive the injured of the benefit from insurance. Judicial jurisprudence had an important role in controlling the road accident elements, thus removing ambiguity surrounding the legislator phrases.

***Keywords**:* road accident, insurance law, vehicle.