

القانون الواجب التطبيق على حوادث المرور العابرة للحدود وفقاً للاتفاقيات الدولية

أ. د نظام جبار طالب
كلية القانون جامعة القادسية
nidham.talib@qu.edu.iq

أسعد فاهم كطران
كلية القانون جامعة القادسية
Law.mas.20.24@qu.edu.iq

تاريخ الاستلام: ٧-٦-٢٠٢٢

تاريخ قبول النشر: ٢٥-٩-٢٠٢٢

المستخلص.

يشمل الإطار القانوني المطبق على حوادث المرور العابرة للحدود في الاتحاد الأوروبي كل من قواعد اختيار القانون للاتحة روما الثانية وتوجيهات التأمين على السيارات واتفاقية لاهاي بشأن القانون المنطبق على حوادث المرور وتركز توجيهات التأمين على السيارات بشكل حصري على تغطية تأمينية للخسائر الناتجة عن الحوادث التي تسببها المركبات العاملة في الاتحاد الأوروبي بينما تتناول اتفاقية روما الثانية واتفاقية لاهاي العوامل التي يجب أخذها في الاعتبار من أجل تحديد كيفية التعامل مع القضايا الناشئة عن الحوادث العابرة للحدود .

وبعد إجراء المقارنة والتحليل بين لائحة روما الثانية وتوجيهات التأمين على السيارات واتفاقية لاهاي تبين لنا أن روما الثانية يمثل النظام الافضل في اختيار القانون كونه نهج جديد ومعاصر وأن اتفاقية لاهاي هي العمل القانوني الأكثر احتياجاً للإصلاح لاسيما عندما يتعلق الأمر بذلك صياغة القاعدة العامة .

الكلمات المفتاحية: الحادث المروري العابر للحدود، المسؤولية التقصيرية، لائحة روما الثانية، اتفاقية لاهاي لحوادث الطرق، قواعد توجيه التأمين على السيارات.

Abstract

The legal framework applicable to cross-border traffic accidents in the European Union includes the choice of law rules of the Rome II Regulation, the Motor Insurance Directives and the Hague Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents. The Motor Insurance Directives focus exclusively on insurance coverage for losses resulting from accidents caused by operating vehicles. In the European Union, while the Rome II Convention and the Hague Convention address the factors that must be taken into account in order to determine how to deal with issues arising from cross-border incidents.

After conducting a comparison and analysis between the Rome II Regulation, the motor insurance directives and the Hague Convention, it became clear to us that the second Rome represents the best system in choosing the law as it is a new and contemporary approach, and that the Hague Convention is the legal work most in need of reform, especially when it comes to formulating the general rule.

Key words: Cross-border traffic accidents ،tort ،List of Rome II ،The Hague Convention on Road

Accidents ،Auto Insurance Guide Rules.

المقدمة

تشكل حوادث المرور أحد أكبر مصادر الالتزامات غير التعاقدية إن لم يكن أكبرها حجماً في جميع أنحاء العالم وتؤدي زيادة حركة المرور والنقل عبر الحدود إلى زيادة عدد حوادث المرور التي تشمل عناصر دولية. تقدم حوادث المرور مسائل جديرة من خلال ترتيبات دولية متفق عليها من أجل تحديد قضايا المسؤولية كأنواع ومدى الأضرار وإمكانية تطبيق قواعد التقادم ومن الأهمية بمكان أن تكون هنالك قدرة على التحديد المسبق واليقين بشأن القانون واجب التطبيق على تسوية أي مطالبات ناجمة عن تلك الحوادث. ولإيضاح الصورة التنفيذية في هذه الدراسة فإن النطاق المفترض لوقوع الحادث سيكون دول الاتحاد الأوروبي حيث تتنازع ثلاث أنظمة قانونية ليست وطنية لتحديد القانون واجب التطبيق وهي: لائحة (المفوضية الأوروبية) رقم ٢٠٠٧/٨٦٤ للبرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي بتاريخ ١١ تموز ٢٠٠٧ بشأن القانون المنطبق على الالتزامات غير التعاقدية والتي تعرف اختصاراً بلائحة روما الثانية^(١)، واتفاقية لاهاي بشأن القانون واجب التطبيق على حوادث المرور لعام ١٩٧١^(٢) وتوجيه تأمين المركبات لعام ١٩٩١ المعدلة^(٣).

أهمية البحث

تبرز أهمية أسس تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المرور العابرة للحدود وفقاً للاتفاقيات الدولية من خلال أن التشريعين المتمثلين باتفاقية لاهاي لحوادث الطرق ولائحة روما الثانية قد احتوت على أحدث الوسائل والمبررات لحكم المسؤولية الناشئة عن

الحوادث المرورية لذلك سنحاول تسليط الضوء على الآلية المعمول بها وفقاً لهذين التشريعين.

مشكلة البحث

تكمن مشكلة الدراسة في كون المسؤولية التقصيرية الناشئة عن حوادث المرور العابرة للحدود وما تثيره معها من مسألة تنازع القوانين تجعل المتضرر من تلك الحوادث مهتم بمعرفة القانون الذي يتولى حكم النزاع واحتساب وتقدير التعويض العادل عن الأضرار المتحققة له من تلك الحوادث دون تركه في دوامة تنازع القوانين.

خطة البحث

لتسليط الضوء على موضوع تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المرور العابرة للحدود وفقاً للاتفاقيات الدولية يتطلب تقسيم هذا البحث إلى مقدمة ومطلبين نتطرق في المطلب الأول إلى أسس تحديد القانون الواجب التطبيق بموجب لائحة روما الثانية في حين سيخصص المطلب الثاني لأسس تحديد القانون واجب التطبيق بموجب اتفاقية لاهاي ومن ثم نختم البحث بأهم النتائج والمقترحات.

المطلب الأول

أسس اختيار القانون واجب التطبيق بموجب اتفاقية روما الثانية

تنظم لائحة روما الثانية الالتزامات غير التعاقدية بطريقة شاملة إلى حد ما ومن ثم إلى جانب المسؤولية التقصيرية (الأضرار) فإنها تغطي أيضاً الإثراء غير المشروع وتحدد اللائحة مخططاً مفصلاً للمسؤولية التقصيرية والذي يتكون من قاعدة عامة (المادة ٤) والعديد من القواعد الخاصة المكرسة لأنواع معينة من المسؤولية التقصيرية كمسؤولية المنتج (المادة ٥) والمنافسة غير العادلة والأفعال التي تقيّد



عن مكان وقوع الحادث في الاتحاد وتتضمن قواعد توجيه تأمين المركبات بعض الأحكام التي يمكن قراءتها على أنها اختيار قواعد القانون^(٨).

وعلى هذا النحو، ففيما يتعلق بالقانون الواجب التطبيق لحوادث المرور عبر الحدود داخل الاتحاد الأوروبي فمن شأنه إثارة ثلاث أنظمة قانونية تتنافس فيما بينها لحكم النزاع وهي: لائحة روما الثانية، واتفاقية لاهاي بشأن القانون واجب التطبيق على حوادث المرور لعام ١٩٧١ وتوجيه تأمين المركبات.

ونظراً لأن اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١ تتعامل مع الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن حوادث المرور كاتفاقية متخصصة فمن منظور المقارنة فإن لائحة روما الثانية تمثل فقط القاعدة العامة للائحة ذات صلة^(٩)، حيث حددت المادة (٤/١) من اللائحة القانون الساري على الالتزام غير التعاقدية والنتائج عن فعل ضار هو قانون البلد الذي حدث فيه الضرر بغض النظر عن البلد الذي حدث فيه الخطأ إذا كان خطأ عابراً للحدود ويُعتقد أن هذه النتيجة توفر توازناً مناسباً بين مصالح الأطراف وتكون قادرة على تطبيق موحد مع توفير إمكانية التنبؤ لمزيد من اليقين القانوني. ولكن إذا كان هناك قانون آخر يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالظروف الخاصة بالفعل كما هو الحال حيث يشترك المسؤول عن الضرر والمضروب في إقامة معنادة في نفس البلد وقت حدوث الضرر فإن قانون هذا البلد هو الواجب التطبيق^(١٠)، أما الاستثناء الآخر على ما سبق إذا ما استنتج من جميع الظروف أن للفعل الضار صلات أوثق بشكل واضح مع دولة أخرى غير تلك المشار إليها في الفقرتين ١ أو ٢ من المادة (٤) فسيتم

المنافسة الحرة (المادة ٦) والضرر البيئي (المادة ٧) والتعدي على حقوق الملكية الفكرية (المادة ٨) والإضراب الصناعي (المادة ٩)^(٤)، وتسعى اللائحة إلى توفير قواعد موحدة بشأن تحديد القانون الواجب التطبيق للتطبيق في جميع محاكم الدول الأعضاء^(٥)، ومع ذلك فإن لائحة روما الثانية ومن خلال المادة (٢٨) تسمح أيضاً للدول الأعضاء التي كانت بالفعل موقعة على اتفاقية لاهاي بشأن القانون المنطبق على حوادث المرور بالاستمرار في تطبيق بنود هذه الاتفاقية إذا كانوا يرغبون في ذلك وأشارت جميع الدول الأعضاء الاثنتي عشرة الموقعة على الاتفاقية إلى نيتها في الاستمرار في تطبيقها^(٦).

ويتضح على الفور أن التوحيد في قواعد القانون واجب التطبيق يقوضه هذا النهج وعلاوة على ذلك ينبغي توضيح الطبيعة الدقيقة للعلاقة بين لائحة روما الثانية واتفاقية لاهاي لكن أي تعقيد ينشأ عن التطبيق المتزامن لنظامين قانونيين مختارين فيما يتعلق بحوادث المرور يتفاهم أكثر بسبب الحقائق العملية للتقاضي بشأن هذه الحوادث حيث أكدت الإحصائيات أن شركات التأمين هي التي تدفع التعويض في الغالبية العظمى من الدعاوى الناشئة عن حوادث المرور على الطرق داخل الاتحاد الأوروبي^(٧)، وان توجيه التأمين على السيارات ينص على حكم إلزامي بالتأمين على السيارات لمصلحة المتضررين في جميع الدول الأعضاء اذ ينظم هذا التوجيه توفير مثل هذه التغطية التأمينية ويوفر إطاراً لتسوية المطالبات اذ يهدف إلى تعزيز حرية تنقل الأشخاص في جميع أنحاء الاتحاد من خلال ضمان أن التعويض سيكون متاحاً بغض النظر



وقد نصت المادة (١٨) من لائحة روما الثانية على أنه "يجوز للمضرور أن يرفع دعواه مباشرة ضد شركة تأمين مرتكب الخطأ إذا كان القانون الواجب التطبيق على الضرر" بموجب القواعد كما نوقش أعلاه أو قانون عقد التأمين ينص على ذلك وهذا له أهمية خاصة في حالات الحوادث المرورية ففي الاتحاد الأوروبي يعد التأمين إلزامياً لجميع المركبات المسجلة والمتمركزة في الدول الأعضاء وتكمن أهمية منح الحق في اتخاذ إجراء مباشر ضد شركة التأمين الى قواعد توجيه تأمين المركبات وليس الى قانون البلد الذي حدث فيه الضرر كما نصت المادة (١/٤) من اللائحة^(١٦)، ويمكن الإشارة على إلى أن الخيار متاح للمتضررين من الحوادث التي تحدث داخل الاتحاد الأوروبي والناجمة عن المركبات المسجلة داخل الاتحاد الأوروبي لرفع دعوى تعويض مباشرة ضد شركة التأمين للسائق المسؤول ولكن سيؤدي القيام بذلك إلى إخضاع الدعوى لقواعد توجيه تأمين المركبات التي تطبق أما قانون مكان الحادث أو قانون دولة تسجيل السيارة أيهما يوفر أعلى تغطية^(١٧).

وبشأن نطاق القانون الواجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية بموجب هذه اللائحة يشمل عدة مسائل يأتي في مقدمتها أساس ومدى المسؤولية بما في ذلك تحديد الأشخاص الذين قد يكونون مسؤولين عن الأفعال التي يقومون بها، وكذلك أسباب الإعفاء من المسؤولية، وأي تحديد للمسؤولية، وأي تقسيم للمسؤولية، ووجود وطبيعة وتقييم الضرر أو التعويض المطالب به^(١٨)، وفي حدود الصلاحيات الممنوحة للمحكمة المختصة بموجب قانون

تطبيق قانون ذلك البلد الآخر ويمكن أن تستند العلاقة الوثيقة بشكل واضح مع بلد آخر على وجه الخصوص إلى علاقة موجودة مسبقاً بين الأطراف مثل العقد الذي له صلة وثيقة بالحدث الضار المعني^(١٩).

وعليه تكون القاعدة العامة في لائحة روما الثانية بشأن القانون واجب التطبيق على المسؤولية غير العقدية أولاً هو القانون الاوثق صلة ثم قانون الإقامة المعتادة المشتركة وفي حال عدم توفر الفرضين أعلاه يطبق قانون البلد الذي حدث فيه الضرر (قانون مكان الضرر)^(٢٠). أي ان اللائحة لا تقبل مبدأ قانون مكان الضرر مباشرة بل يجب التأكد فيما اذا كان الضرر ذي صلة بقانون ما لتحديده باعتباره القانون الواجب التطبيق، ولا ينبغي الخلط بين هذه الحالة وبين الضرر الذي قد يكون مرتكبه مسؤولاً تجاه المضرور وفقاً لقاعدة موضوعية ذات تطبيق مباشر أو اتفاق لاحق^(٢١) ويمكن أن يفهم من المادة (١٤) من لائحة روما الثانية التي تسمح للأطراف في بعض الظروف باختيار القانون واجب التطبيق فيما بينهم حيث سمحت المادة اعلاه للأطراف اختيار القانون الواجب التطبيق على الالتزام غير التعاقدية في المسائل غير التجارية بإبرام اتفاق لاحق لوقوع الفعل الذي أدى إلى حدوث الضرر شرط ان لا يمس أي اتفاق لاحق بحقوق الأطراف الثالثة^(٢٢). علاوة على ذلك فإن أي اتفاق يتعلق بحادث حيث توجد جميع العناصر ذات الصلة في بلد واحد وهو غير البلد الذي تم اختيار قانونه فلا يمكن أن يؤثر اختيار القانون من قبل الأطراف على اختيار قانون ذلك البلد الاوثق صلة^(٢٣).

كما في المادة (٣/٤) بالمقابل لا تتوفر أي من هذه الاستثناءات بموجب توجيه تأمين المركبات^(٢٢) الأهم من ذلك وبيان أوجه الخلاف في اختيار القانون الواجب التطبيق بين اللائحة من جهة وتوجيه تأمين المركبات من جهة أخرى حيث أن المادة (١٨) من لائحة روما الثانية تمنح الشخص الذي تعرض للضرر خيار رفع دعواه مباشرة ضد شركة تأمين مرتكب الخطأ إذا كان القانون واجب التطبيق على الالتزام غير التعاقدية أو القانون الواجب التطبيق على عقد التأمين ينص على ذلك. ولكن اليات تحديد القانون الواجب التطبيق بموجب توجيه تأمين المركبات تعتمد قانون مكان الحادث أو قانون دولة تسجيل السيارة وهذا الاختيار لقانون دولة تسجيل السيارة سيكون إلزامياً بالنسبة للدولة التي تنص على مستوى تغطية أعلى من دولة مكان الحادث. ومن ثم قد يؤدي الاختلاف في حثية حساب التعويضات بموجب لائحة روما الثانية والذي لن توليه المحاكم اهتماماً بموجب القواعد الواردة في توجيه تأمين المركبات لذلك فإن اختيار القانون واجب التطبيق يعتمد إلى حد كبير على تحديد مقدار التعويض الذي ستوفره شركة التأمين اعتماداً على النظام المتبع^(٢٣).

وأيضاً كان الأمر فهل من الممكن التوفيق بين لائحة روما الثانية وتوجيه تأمين المركبات؟ تتطلب قواعد توجيه تأمين المركبات تدابير تنفيذ وطنية إذا ما تنازعت مع تشريعات الاتحاد الأوروبي اللاحقة فيجب أن تكون للإجراءات اللاحقة الأسبقية وهذا هو المبدأ الأساسي لقانون الاتحاد الأوروبي وقد تم توضيحه في قضية سيميثال^(٢٤). ومع ذلك، فيما يتعلق بالعلاقة بين

الإجراءات التدابير التي قد تتخذها المحكمة لمنع أو إنهاء الضرر أو لضمان تقديم تعويض ومسألة ما إذا كان يمكن نقل الحق في المطالبة بالتعويضات أو التعويض بما في ذلك عن طريق الميراث، ويحدد نطاق القانون أيضاً الأشخاص الذين يحق لهم الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت بهم شخصياً وكذلك المسؤولية عن فعل الغير والطريقة التي يجوز بها إنهاء الالتزام وقواعد التقادم بما في ذلك القواعد المتعلقة ببدء فترة التقادم ووقفها وتعليقها^(١٩).

وتتداخل قواعد هذه اللائحة المشار إليها أعلاه مع قواعد توجيه التأمين على السيارات الأوروبية لعام ٢٠٠٩^(٢٠)، ينص التوجيه على "أن كل دولة عضو يجب أن تضمن أن المسؤولية المدنية فيما يتعلق بالمركبات التي تقع في أراضيها عادة مغطاة بالتأمين ويجب أن يغطي هذا التأمين الخسارة في أراضي أي من الدول الأعضاء الأخرى وفقاً لقانون تلك الدول". وهكذا يمتد تأثير التوجيه في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي، ومن المهم ملاحظة أن التوجيه معني فقط بتوفير التغطية التأمينية فهو يترك الأمر للدول الأعضاء الفردية لاتخاذ قرار بشأن القواعد المتعلقة بالمسؤولية^(٢١).

وعند تحديد القانون الواجب التطبيق بعد وقوع حادث مروري تشير القاعدة العامة في لائحة روما الثانية إلى قانون البلد الذي حدث فيه الضرر، ومع ذلك إذا كان الطرفان يشتركان في نفس مكان الإقامة فإن هذا القانون هو الذي يطبق وفقاً للمادة (٢/٤) من لائحة روما ٢ / أو ما إذا كان هناك عامل آخر يخلق ارتباطاً وثيقاً بشكل واضح مع دولة أخرى لتطبيق القانون الاوثق صلة

ضد الخسائر التي يتم تكبدها نتيجة لحوادث مروري^(٢٨).

وعليه فعندما يتم استيفاء الحد الأدنى من المعايير أعلاه لقواعد توجيه تأمين المركبات فلن يكون هنالك مبرر لاستبدال قواعد توجيه تأمين المركبات بأخرى^(٢٩).

وخلاصة الراي أنه عند التوفيق للنزاع بين توجيه تأمين المركبات ولائحة روما الثانية قد تنطبق المادة (١٦) من اللائحة في بعض الأحيان عند تحقق شروطها وعلى هذا النحو يجب أن يتحول الاهتمام إلى ما إذا كانت المادة (٢٧) يمكن أن تقدم أي إجابات أخرى حيث نظمت المادة (٢٧) من لائحة روما العلاقة مع الأحكام الأخرى للقوانين ذات الصلة بان لا تخل هذه اللائحة بتطبيق أحكام قانون آخر فيما يتعلق بمسائل تنظم قواعد تنازع القوانين المتعلقة بالالتزامات غير التعاقدية. والاستنتاج هو أن القانون الواجب التطبيق سيكون على النحو المحدد بموجب لائحة روما الثانية ما لم يوفر القانون المعين من قبل توجيه تأمين المركبات مستوى أعلى من التغطية التأمينية أو لحساب أعلى للأضرار واعتماداً على المعنى المحدد في المادة (١٤) من توجيهات تأمين المركبات. وهنا يمكن للمدعي من خلال المادة (٢٧) الاحتجاج بالمادة (٢) من توجيه تأمين المركبات للاستفادة من هذا الحكم الأعلى^(٣٠).

المطلب الثاني

أسس اختيار القانون واجب التطبيق بموجب اتفاقية لاهاي للسير على الطرق

جرى صياغة اتفاقية لاهاي المؤرخة في ٤ حزيران ١٩٧١ بشأن القانون الواجب التطبيق على حوادث المرور (اتفاقية حوادث المرور)

لائحة روما الثانية وقواعد توجيه تأمين المركبات هناك حكمان في لائحة روما الثانية يتطلبان النظر هما المادة (١٦) والمادة (٢٧): اذ ان حكم المادة (١٦) تشير الى عدم وجود في لائحة روما الثانية ما يقيد تطبيق أحكام قانون المحكمة التي تنظر النزاع في الحالة التي تكون فيها القواعد إلزامية بغض النظر عن قواعد القانون واجب التطبيق في المسائل الناتجة عن الالتزام غير التعاقدية^(٣٥)؛ ولأجل تطبيق هذه المادة واعتبار حكم ما مهيمناً وإلزامياً بطبيعته يجب أن يتعلق بقاعدة لا يمكن الانتقاص منها وأن القاعدة تخدم المصلحة العامة^(٣٦)؛ وقد ثبت أن هذا المنطق لا ينطبق فقط على القواعد الوطنية للمتدى ذات الطبيعة المحلية البحتة ولكن أيضاً على القواعد التي تسهل تنفيذ تشريعات الاتحاد الأوروبي ضمن القانون الوطني^(٣٧)؛ وعليه فإن القواعد الواردة في توجيه تأمين المركبات هي إلزامية بطبيعتها ويتعين على الدول الأعضاء تنفيذها ولهذا الغرض تم تحديد محكمة العدل الأوروبية للفصل في القضايا الناشئة عن تنفيذ أحكامها. علاوة على ذلك غالباً ما تعتبر محكمة العدل الأوروبية أحكام توجيه تأمين المركبات ضمن قواعد خدمة المصلحة العامة لأنها تهدف الى تقليل العقوبات التي تعترض حرية حركة الأشخاص والمركبات داخل الاتحاد من خلال ضمان حصول ضحايا الحوادث على معاملة مماثلة بغض النظر عن مكان وقوع الحادث في أوروبا وهذا يخدم مصالح المجتمع في تعزيز سوق التأمين الداخلية كما أنه يخدم المصلحة العامة الوطنية من خلال ضمان أن جميع المقيمين في دولة ما لديهم تغطية تأمينية مضمونة



فعندما تكون هنالك مركبة واحدة فقط متورطة في الحادث وتم تسجيلها في دولة غير تلك التي وقع فيها الحادث، فإن القانون الداخلي لدولة التسجيل ينطبق لتحديد المسؤولية استثناءً من المادة (٣) من الاتفاقية. وتحديد المسؤولية تشمل السائق أو المالك أو أي شخص آخر له سيطرة أو مصلحة في السيارة بغض النظر عن مكان إقامتهم المعتاد^(٣٥)، وكذلك تجاه المضرور المسافر والذي يكون محل إقامته المعتاد في دولة غير تلك التي وقع فيها الحادث وايضا تجاه مضرور قد يكون خارج المركبة في مكان الحادث ويكون محل إقامته المعتاد في دولة التسجيل^(٣٦)، وفي حالة وجود ضحيتين أو أكثر يتم تحديد القانون الواجب التطبيق بشكل منفصل لكل منهما وعندما تكون مركبتان أو أكثر مسؤولتين عن الحادث فإن أحكام القانون الداخلي لدولة التسجيل لا تنطبق إلا إذا كانت جميع المركبات مسجلة في نفس الدولة^(٣٧)، وفي حال كان هنالك شخص أو أكثر خارج المركبة أو المركبات في مكان الحادث وكانا مسؤولين عن الحادث فإن أحكام القانون الداخلي لدولة التسجيل أيضا لا تنطبق إلا إذا كان جميع هؤلاء الأشخاص يقيمون بشكل اعتيادي في دولة التسجيل^(٣٨)، اما الاضرار بالبضائع فيتم تحديد القانون واجب التطبيق لتحديد المسؤولية تجاه مالك السيارة او الراكب بموجب المادتين (٤٣) من الاتفاقية^(٣٩)، وتخضع المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع خارج المركبة الى قانون الدولة التي وقع فيها الحادث^(٤٠)، وفي حالة المركبات التي ليس لها تسجيل أو التي تم تسجيلها في عدة ولايات يحل القانون الداخلي للدولة التي تتمركز

لتوفير قواعد واضحة ودقيقة وسهلة التطبيق لتحديد القانون واجب التطبيق على حادث المرور^(٣١)، وهذا يخدم مصالح جميع الأطراف المعنية ولا سيما مصالح المضرور فلدى المضرور مصلحة كبيرة في أن يعرف على وجه اليقين فور وقوع الحادث ما هو القانون الواجب التطبيق على قضايا المسؤولية والأضرار بحيث لا يلزم إخضاعها للتقاضي المطول وهذا أيضاً في مصلحة شركات التأمين التي يمكنها بالتالي تجنب التكاليف القضائية وهذا بدوره يؤدي إلى انخفاض أقساط التأمين وهو ما يصب في المصلحة للجميع^(٣٢).

وأن مصطلح المركبات كوسيلة نقل يشمل السيارات والشاحنات والقطارات والخيول والزلاجات. قد يكون مكان الحادث طريقياً عاماً أو موقعاً صناعياً أو موقع تخييم. وتشمل الاتفاقية عدد من الأشخاص المعنيون كالسائق والركاب ومستأجر السيارة وأشخاص من خارج السيارة. وإن اهتمام الاتفاقية هو ربط الحادث بالبيئة القانونية المناسبة لتحقيق نتيجة عادلة لجميع الأطراف المعنية^(٣٣)

وتأسيساً على ذلك يبقى حماية المضرور شاغلاً رئيسياً وشاملاً ومحدداً للاتفاقية من خلال ربط ضوابط الاسناد للوصول الى القانون الواجب التطبيق في حالة وقوع حادث مروري، اذ نصت الاتفاقية فضلاً عن قاعدتها الرئيسية قانون مكان الحادث على ضوابط فرعية من القواعد مثل مكان تسجيل السيارة والإقامة المعتادة للأشخاص المعنيين ولعدد معين من الحالات المحددة بكونها أكثر ارتباطاً ببيئة قانونية مختلفة عن تلك الخاصة بمكان وقوع الحادث^(٣٤)،

بقدر ما تتعلق هذه الاتفاقيات بالموضوعات التي تحكمها هذه اللائحة^(٤٥).

ليس هناك شك في أن هذا الحكم ينطبق للسماح لتلك الدول الأعضاء الموقعة على الاتفاقية لمواصلة تطبيقها. وقد أشارت لائحة روما الثانية بشكل محدد إلى اتفاقية لاهاي لاختيار القانون الواجب التطبيق على حوادث المرور فيما يتعلق بهذا البند حيث دعت المادة (٢٠/٢) من لائحة روما الثانية إلى دراسة تأثير المادة (٢٨) وذلك بنصها دراسة عن آثار المادة (٢٨) من هذه اللائحة فيما يتعلق باتفاقية لاهاي المؤرخة في ٤ حزيران ١٩٧١ بشأن القانون الواجب التطبيق على حوادث المرور^(٤٦)، وهذا يفتح الباب للتساؤل عن الخطوط الدقيقة للعلاقة بين اتفاقية لائحة روما الثانية واتفاقية لاهاي والتي يبدو أن اتفاقية لائحة روما الثانية واتفاقية لاهاي ستتجان خياراً مختلفاً لتتأجج تحديد القانون واجب التطبيق.

ويمكن طرح بعض الملاحظات الأولية لهذه العلاقة:

أولاً: تم الاعتراف بأن محكمة العدل للاتحاد الأوروبي ليس لها اختصاص للحكم على تفسير الاتفاقيات الدولية، وعلاوة على ذلك عندما يكون الاتحاد الأوروبي طرفاً في تلك الاتفاقيات فإنه سيكون ملتزماً بالأحكام الواردة فيها والتي سيكون لها تأثير مباشر داخل الاتحاد^(٤٧)، ولكن عندما لا يكون الاتحاد الأوروبي طرفاً في اتفاقية بحد ذاته فإنه قد يظل ملتزماً بقواعده في لائحة ما إذا كانت جميع الدول الأعضاء طرفاً فيها ويمكن أن يتبين أن الاتحاد الأوروبي قد

فيها عادة محل قانون دولة التسجيل. وينطبق الشيء نفسه إذا لم يكن لمالك السيارة أو الشخص الذي يمتلكها أو يتحكم فيها أو سائقها محل إقامته المعتاد في دولة التسجيل وقت وقوع الحادث^(٤١).

ورغم هذا التعدد بالنسبة لضوابط الاسناد تضمن الاتفاقية نتيجة يمكن التنبؤ بها لمسألة القانون واجب التطبيق عملياً بعد اثبات أي ضابط هو أكثر صلة وارتباط بهذه البيئة القانونية أو تلك^(٤٢) ومن المهم ملاحظة أنه في حالة وجود المزيد من المضرورين يتم تحديد المسؤولية تجاه كل منهم على حدة وسيحكم نفس القانون مسؤولية جميع الأشخاص المسؤولين في حال تعددهم تجاه مضرور واحد. علاوة على ذلك تضمن الاتفاقية كمبدأ عام أن للمضرور الحق في رفع دعوى مباشرة ضد شركة التأمين على الشخص المسؤول وإذا كان قانون مكان التسجيل لا ينص على اتخاذ إجراء مباشر ضد شركة التأمين للشخص المسؤول فإن المضرور مع ذلك يتمتع بهذا الحق إذا كان قانون مكان الحادث ينص على ذلك^(٤٣).

وبشأن العلاقة بين لائحة روما الثانية واتفاقية لاهاي فقد نظمت المادة (٢٨) من لائحة روما الثانية هذه العلاقة بعدم اخلاها بتطبيق الاتفاقيات الدولية التي تكون دولة عضو فيها وقت اعتماد هذه اللائحة والتي تتضمن قواعد تنازع القوانين المتعلقة بالالتزامات غير التعاقدية^(٤٤)، ومع ذلك يجب أن يكون للائحة روما فيما بين الدول الأعضاء السابقة على الاتفاقيات المبرمة حصرياً بين اثنتين أو أكثر منها

على تلك الاتفاقية لأن المادة (٢٨) تسمح بذلك ولأنها اتفاقية متخصصة قياساً باللائحة^(٥١).

علاوة على ذلك تشير القرارات إلى أن أهداف وغايات لائحة روما الثانية ستكون مهمة في اتخاذ القرار بشأن ما إذا كان سيتم تطبيق الاتفاقية أم لا. إذا كانت قواعد الاتفاقية تتعارض أو تقوض أهداف اليقين والتوحيد وإمكانية التنبؤ بالتائج وتحقيق التوازن بين مصالح الأطراف والتي تعتبر مهمة في ضمان حرية تنقل الأشخاص في جميع أنحاء الاتحاد عندئذٍ يمكن تقييد تطبيقها^(٥٢) ويتم تفسير اتفاقية لاهاي من قبل محاكم كل دولة موقعة وفقاً لإطار القانون الوطني لتلك الدولة. وبناءً على ذلك، فإذا ما كان النزاع يقع ضمن مصطلح غير تعاقدية يعتمد على الطريقة التي تكيف بها كل محكمة قضية معينة وقد لوحظ أن هذا قد يعني على سبيل المثال أنه عندما يصاب راكب في سيارة أجرة أثناء وقوع حادث حيث يكون السائق مخطئاً فإن المسؤولية قد توصف بأنها غير تعاقدية في بعض الدول وتعاقدية في أخرى^(٥٣)، على النقيض من ذلك تتطلب لائحة روما الثانية أن يتم إعطاء مصطلح الالتزام غير التعاقدية في المادة (١) تعريفاً مستقلاً في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي وأن التعريف سيكون متناهيًا مع تعريف الالتزام التعاقدية لنظام روما الأول بشأن القانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية يجب ألا يكون هناك تداخل بين التشريعين^(٥٤)، وبعد التوصيف الموحد مهماً في تحقيق توحيد النتائج بشكل عام، وهو أمر مهم بدوره لتأمين الأداء السليم داخل دول الاتحاد الأوروبي إذا احتفظت البلدان بتوصيف منفصل، ومختلف للالتزام غير

نجح في الوفاء بهذه الالتزامات، ومع ذلك في حالة عدم التزام الاتحاد الأوروبي باتفاقية دولية فقد حكمت محكمة العدل للاتحاد الأوروبي أن الاتحاد الأوروبي هو نظام قانوني مستقل لا يمكن أن تتأثر قواعده باتفاقية دولية^(٤٨)؛ من الواضح أن الاتحاد الأوروبي غير ملزم باتفاقية لاهاي كونه ليس طرفاً فيها ولم يوقع عليها جميع الدول الأعضاء.

ثانياً: بموجب المادة (٢/٣٥١) من معاهدة عمل الاتحاد الأوروبي يتعين على الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي اتخاذ جميع الخطوات المناسبة لإزالة حالات عدم التوافق بين الاتفاقية الدولية ومعاهدات الاتحاد الأوروبي. وقد ثبت أن هذا ينطبق على تشريعات مؤسسات الاتحاد الأوروبي وليس فقط لتأثير المعاهدات نفسها، وعلى هذا الأساس يمكن القول أنه في غياب المادة (٢٨) من لائحة روما الثانية لن تكون اتفاقية لاهاي قابلة للتطبيق في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي الموقعة عليها من تاريخ دخول اللائحة حيز التنفيذ^(٤٩).

وفي قرار لمحكمة العدل للاتحاد الأوروبي^(٥٠)، يمكن القياس حيث أعطى تفسير مختلف للعلاقة بين لائحة روما الثانية واتفاقية لاهاي إذ تشير القرارات إلى أن الاتفاقيات المتخصصة تنطبق لأن اللائحة المعنية تنص على وجوب ذلك وليس لأنها تستحق مكانة أعلى في القانون. وفقاً لذلك سيتم تطبيق اتفاقية لاهاي بشأن القانون الواجب التطبيق على حوادث المرور عبر الحدود في محاكم تلك الدول الموقعة

على أساس البلد الذي تتلاقى فيه معظم العوامل المتصلة بالحوادث وفقاً لقواعدها الاستثنائية^(٥٨) فضلاً عن ذلك تسعى قواعد توجيه تأمين المركبات إلى تسهيل طلب الضرور قدر الإمكان للحصول على تعويض من الناحية العملية في حين أن الغرض الرئيسي من الاتفاقية هو توفير قواعد واضحة وسهلة التطبيق تؤدي إلى نتائج يمكن التنبؤ بها^(٥٩).

والسؤال الذي يمكن أن يثار حول ما إذا كان هنالك تعارض بين هذه القواعد أيهما يجب أن يكون له الأسبقية في التطبيق؟ وللإجابة على ذلك فإن المادة (١٥) نصت على "ألا تكون لها الغلبة على الاتفاقيات الأخرى التي تحتوي على أحكام تتعلق بالمسؤولية غير التعاقدية الناشئة عن حوادث المرور التي قد تصبح الدول المتعاقدة طرفاً فيها". من غير الواضح ما إذا كان هذا يمكن أن يوفر أي إجابات للعلاقة بين الاتفاقية وتوجيه تأمين المركبات حيث تسعى هذه التوجيهات إلى توحيد قواعد التأمين على السيارات بين دول الاتحاد الأوروبي وضمان توفير الغطاء التأميني على جميع الحوادث بغض النظر عن مكان وقوع الحادث لذلك فهي تتطلب إجراءات تنفيذ وطنية إذا تعارضت هذه مع تشريعات الاتحاد الأوروبي اللاحقة من أجل أن تصبح سارية المفعول في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، بالأحرى تلك الأحكام الوطنية هي التي سيكون لها في الواقع إمكانية أن تتعارض مع الاتفاقية مما يجعل من غير المنطقي تصنيف الأحكام الوطنية على أنها نابعة من قواعد القانون الدولي^(٦٠).

وفي رأي مغاير^(٦١) يذهب إلى أن الاتحاد الأوروبي نفسه ليس طرفاً في اتفاقية لاهاي وبما

التعاقدية بموجب اتفاقية لاهاي عما هو بموجب اتفاقية لائحة روما الثانية فسيكون اليقين القانوني في خطر ويمكن لقرارات محكمة العدل للاتحاد الأوروبي بشأن الأهداف الأساسية لكل من اللائحة وقانون الاتحاد الأوروبي بشكل عام يجب أن تؤخذ بنظر الاعتبار عند تطبيق أي اتفاقيات متخصصة فإن تفسير غير تعاقدية لأغراض اتفاقية لاهاي يجب أن توافق الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي على تعريف هذا المصطلح لأغراض لائحة روما الثانية^(٥٥).

وهناك مسألة حول ما إذا كانت اتفاقية لاهاي تستبعد دور إرادة الأطراف في اختيار القانون واجب التطبيق لاحقاً^(٥٦)، ونظراً لأن الاتفاقية لا تحتوي على قواعد صريحة بشأن هذه المسألة يمكن لللائحة التدخل لملء هذه الفجوة فهي تنص على أن بعض الاتفاقات صالحة وبناءً على هذا المنطق يبدو أيضاً أن أي نزاعات تقع خارج نطاق الاتفاقية ولكن في نطاق اللائحة (القضايا المتعلقة بالمسؤولية بالنيابة عن أحد الوالدين على سبيل المثال) سيتم التعامل معها من خلال اللائحة حتى لو في محاكم دولة موقعة على الاتفاقية^(٥٧).

أما بشأن العلاقة بين اتفاقية لاهاي وتوجيه تأمين المركبات فمن الجدير بالذكر أن اختيار نتائج توجيه تأمين المركبات واتفاقية لاهاي فيما يتعلق بدفع شركة التأمين للتعويضات فهي متشابهة جداً فكلاهما يشير إما إلى قانون مكان الحادث أو قانون مكان تسجيل السيارة والاختلاف هو أنه بموجب توجيه تأمين المركبات يتم الاختيار على أساس القانون الذي يوفر أعلى غطاء تأميني بينما تحدد الاتفاقية ذلك

التي تتفق مع الظروف الاجتماعية والاقتصادية السائدة^(٦٤).

أما بالنسبة للموقف التشريعي في القانون العراقي من الحوادث المرورية العابرة للحدود فقد قننَ المشرع مبدأ اختصاص قانون محل حدوث الواقعة المنشئة للالتزام في المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي^(٦٥)، كأساس لتحديد القانون الواجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية منتهجاً في ذلك نهج أغلب النظم القانونية المعاصرة. وإن مصطلح الالتزامات غير التعاقدية من العموم بحيث يشمل على الالتزامات الناشئة عن الفعل الضار والذي يترتب عليها المسؤولية التقصيرية والالتزامات الناجمة عن الفعل النافع والذي يترتب عليه الكسب دون سبب. وأن المشرع العراقي في المادة اعلاه لم يفرق بين هذين النوعين من الالتزامات بحيث أخضعهما لضابط محل حدوث الواقعة المنشئة للالتزام^(٦٦). ويحكم القانون المحلي أركان المسؤولية عن حادثة المرور فهو الذي يحكم فكرة الخطأ بعنصره المادي والمتمثل بالإخلال بالواجب القانوني والعنصر المعنوي المتمثل بالإدراك أو التمييز، كذلك يحكم هذا القانون أنواع الخطأ كالخطأ الايجابي والخطأ السلبي وكذلك يحكم هذا القانون الانواع المختلفة للمسؤولية كالمسؤولية عن العمل الشخصي، والمسؤولية عن عمل الغير، والمسؤولية عن الأشياء، ويرجع لهذا القانون أيضاً الجزاء المترتب على هذه

أن التطبيق الموحد لقواعد الاتحاد الأوروبي في جميع الدول الأعضاء مهم لضمان الأهداف الأساسية للاتحاد فيمكن القول بأنه لا يمكن الدفاع عن الاتفاقية للسماح لما يقرب من نصف الدول الأعضاء بتجاهل قواعد توجيهه تأمين المركبات لتكون تابعة لتلك القواعد الخاصة باتفاقية دولية^(٦٦). وكذلك فيما يتعلق بالإجراءات المباشرة ضد شركات التأمين فإن قواعد توجيهه تأمين المركبات تمكن المضرورين رفع دعاوى في بلدانهم الأصلية ولكن عندما يكون من غير المرجح وفقاً للاتفاقية أن يكون القانون واجب التطبيق هو قانون تلك الدولة والاضطرار إلى تطبيق قانون أجنبي على المطالبة حيث يولد هذا الامر الخشية من اعتبار شركات التأمين في موقع قوة في مثل هذه الظروف بسبب معرفتهم بالنظام والموارد المالية وإمكانية الوصول إلى المعلومات حول القانون أعلى بكثير من معرفة وإمكانات المضرور العادية^(٦٦).

وهذا النقد لم يسلم من الرد الذي وصف بأنه حالة خاصة ولأن شركات التأمين بموجب توجيهه تأمين المركبات معرضة بالفعل للقوانين في كل دولة عضو ويجب أن تكون قد عينت ممثلاً عنها للمطالبات المقدمة في تلك البلدان. من ناحية أخرى من المرجح أن يكون المضرور مدعياً لمرة واحدة، وممكن أن يتكيف مع آثار الإصابات أو الخسائر الأخرى المتكبدة عن الدعوى، بخلاف شركات التأمين التي هي المدعى عليه في كل دعوى وفي مختلف الدول ومن ثم من يصعب تبرير قلب خيار التوازن القانوني لصالح المضرور في دعوى بين المضرور والمتضرر لأن الأطراف هنا على قدم المساواة

الاتفاقية هي الاكثر احتياجا للإصلاح لاسيما عندما يتعلق الامر في صياغة القاعدة العامة .

٣. أن آلية اختيار القانون الواجب التطبيق في قضايا حوادث المرور عبر الحدود معقد ومربك في نفس الوقت لأن تطبيق الأدوات المختلفة التي تترشد بأهداف وغايات مختلفة سوف تنتج اختياراً متنوعاً لنتائج تحديد القانون واجب التطبيق.

ثانياً: المقترحات

١. ندعو المشرع العراقي الى تقنين خاص يجمع فيه شتات قواعد تنازع القوانين وفق أسس علمية ومنطقية منسجمة مع تطور قواعد القانون الدولي الخاص .

٢. ندعو المشرع العراقي الى الاستفادة من التشريعات الحديثة ولاسيما ما جاءت به لائحة روما الثانية من خلال تبني قانون الارادة كضابط لإسناد المسؤولية التقصيرية بحيث تكون الاولوية لهذا القانون وفي حال تعطله يتم اللجوء الى قانون الدولة التي تحقق فيها الضرر وألا فالتطبيق لقانون الدولة التي يرتبط بها أو التي تكون الاكثر صلة بالواقعة.

المسؤولية وهو التعويض عن الضرر المادي والضرر الأدبي وكيفية تقديره وكيفية انتقال الحق في التعويض عن الضرر الى الورثة، كما يخضع لأحكام هذا القانون حالات انتفاء المسؤولية التقصيرية كحالة الضرورة لانتفاء التعدي أو التعمد. كذلك فإن هذا القانون هو الذي يبين من له الحق برفع دعوى التعويض وحكم تعدد المسؤولين ويبان فيما اذا كانت مسؤوليتهم تضامنية من عدمه^(٦٧).

الخاتمة

وبعد أن انتهينا من موضوع هذه الدراسة نورد أهم ما توصلنا اليه من استنتاجات ومقترحات نأمل أن تؤخذ بعين الاعتبار وهي كالآتي:

أولاً: الاستنتاجات

١. تبين بأن لائحة روما الثاني تختلف عن النهج التقليدي من خلال أن آلية تحديد القانون الواجب التطبيق بموجها هو الافضل ويقدم الحلول بشكل ملحوظ لاسيما كونه نهج جديد ومعاصر مقارنة باتفاقية لاهاي لحوادث الطرق على الرغم من أن هناك بعض التداخلات بين اللائحة والاتفاقية الا ان نظام اختيار القانون في اللائحة يعد العمل المميز لا تتسم به الاتفاقية وهو ما يميز اللائحة عن الاتفاقية.

٢. بالرغم من أن الهدف الرئيسي لاتفاقية لاهاي هو تسهيل تعويض الأضرار من خلال شركات التأمين على مسؤولية السيارات وتحسين وضع الأشخاص المصابين لكن



١. لائحة روما الثانية التي دخلت حيز التنفيذ في ١١ كانون الثاني ٢٠٠٩ تضع قواعد تنازع موحدية بشأن الالتزامات غير

التعاقدية. النص الرسمي للائحة متاح على الرابط الاتي Regulation (EC) No 864/2007 of the

European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II): <https://2u.pw/zPwbl>

٢. النص الرسمي للاتفاقية متاح على الرابط الاتي:

Convention of 4 May 1971 on the Law Applicable to Traffic Accidents.

<https://2u.pw/gHmvS>

٣. ويحظى توجيه تأمين المركبات بأهمية كبرى في هذا المجال لان غالبية الدعاوى الناشئة عن حوادث المرور يتم

الترافع فيها من قبل شركات التأمين بدلاً من مرتكب الخطأ ويجب أن تتصرف شركات التأمين داخل الاتحاد

الأوروبي وفقاً للقواعد المنصوص عليها في توجيه تأمين المركبات. وإحدى هذه القواعد هي أنه يجب توفير

التغطية التأمينية وفقاً لقانون مكان وقوع الحادث أو قانون المكان الذي توجد فيه السيارة عادة أيهما يوفر أعلى

تغطية. فإذا كان توفير التغطية لا يتعلق فقط بالحد الأقصى للمبلغ الذي ستدفعه البوليصه ولكن أيضاً بنوع الضرر

وتقديره فإن هذا من شأنه أن يعزز هدف التوجيه المتمثل في حماية مصالح المضرور ولكن هذا قد يتعارض أيضاً

مع القواعد في لائحة روما الثانية. التوجيه متاح على الرابط الاتي:

Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability (Text with EEA relevance). <https://2u.pw/E3I2H>

4. Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II)

<https://2u.pw/zPwbl>

٥. يُنظر: نص المادة (٤/١) من لائحة روما/٢ لسنة ٢٠٠٧.

٦. بموجب المادة (٢٩) من لائحة روما الثانية طُلب من الدول الأعضاء إخطار اللجنة بأية اتفاقيات تعتزم الدول

الاعضاء الاستمرار في تطبيقها جنباً إلى جنب مع اللائحة وقد نشرت اللجنة قائمة بهذه الاتفاقيات حسب الأصول

في الجريدة الرسمية 7 / C343، 17.12.10. انظر:

European Committee, Notes on the Rome II Regulation HL Paper 69 8th Report of Session 2003-2004, p 21.

7. Zhang M, 'Party Autonomy in Non-Contractual Obligations: Rome II and its Impacts on Choice of Law' (2009) Seton Hall Law Review 1, p 43.

٨. يُنظر: تعويض ضحايا حوادث المرور عبر الحدود في الاتحاد الأوروبي: مقارنة الممارسات الوطنية وتحليل

المشاكل وتقييم الخيارات لتحسين وضع الضحايا عبر الحدود تقرير أعدته شركة المحاماة Demolin Brulard

Barthélémy للمفوضية الأوروبية و متاح على: <https://2u.pw/6brLO> تأريخ التصفح ٢٨/٤/٢٠٢٢

9. Zhang M, op.cit, p 44.

١٠. يُنظر: نص المادة (٤/٢) من لائحة روما الثانية لعام ٢٠٠٧.

Article 4/2 “However, where the person claimed to be liable and the person sustaining damage both have their habitual residence in the same country at the time when the damage occurs, the law of that country shall apply”.

١١. يُنظر: نص المادة (٤ / ٣) من لائحة روما الثانية لعام ٢٠٠٧.

Article 4/3 “Where it is clear from all the circumstances of the case that the tort/delict is manifestly more closely connected with a country other than that indicated in paragraphs 1 or 2, the law of that other country shall apply. A manifestly closer connection with another country might be based in particular on a pre-existing relationship between the parties, such as a contract, that is closely connected with the tort/delict in question”.

١٢. ويتجسد هذا المبدأ بوضوح في قضية رفعها مواطن صربي أصيب بجروح خطيرة في جسمه نتيجة حادث سيارة وقع في العراق وكانت السيارات المشتركة بالحوادث هي شاحنة تحمل لوحات تسجيل بلغارية وشاحنة تحمل لوحات تسجيل صربية وكان المصاب في السيارة التي يقودها السائق الصربي ومن أجل الحصول على حقه في التعويض رفع ستيفانوفيتش دعوى قضائية ضد اتحاد شركات التأمين في يوغسلافيا آنذاك وشركة دوناف وشركة التأمين البلغارية (بولستراد) في صوفيا حيث كانت المسؤولية مشتركة وكان من بين القوانين المتنازعة القانون العراقي كونه قانون محل وقوع الحادث وقانون جمهورية يوغسلافيا سابقا كونه قانون لوحة تسجيل السيارة المشتركة في الحادث وفقا لاتفاقية لاهاي ولكون ان مكان الحادث قد حصل بصورة عرضية بالنسبة للعناصر الاخرى لذلك يكون من الافضل تطبيق القانون الاكثر ملائمة للطرف المضرور الذي يحقق مصلحة أكثر له لذلك تم تطبيق القانون الصربي لان هذا القانون هو الاقرب لحكم الواقعة أي قانون جمهورية صربيا هذه القضية معروضة لدى :

Dr. Marija Krvavac, ‘The Hague Convention On The Law Applicable To Traffic Accidents And Rome II Regulation, University of Priština, 2018, P153.

13. Wilderspin M, ‘The Rome II Regulation; Some Policy Observations’ (2008) 4 NiPR, p 408.

١٤. يُنظر: نص المادة (١٤ / ١) من لائحة روما الثانية لعام ٢٠٠٧.

Article 14/1 “Freedom of choice: The parties may agree to submit non-contractual obligations to the law of their choice: a: by an agreement entered into after the event giving rise to the damage occurred; or b: where all the parties are pursuing a commercial activity, also by an agreement freely negotiated before the event giving rise to the damage occurred. The choice shall be expressed or demonstrated with reasonable certainty by the circumstances of the case and shall not prejudice the rights of third parties”.

١٥. يُنظر: نص المادة (١٤ / ٢) من لائحة روما الثانية لعام ٢٠٠٧.

Article 14/2 “Where all the elements relevant to the situation at the time when the event giving rise to the damage occurs are located in a country other than the country whose law has been chosen, the choice of the parties shall not prejudice the application of provisions of the law of that other country which cannot be derogated from by agreement”.

16. Von Hein J, ‘Something Old and Something borrowed But Nothing New? Rome II and the European Choice of law Evolution’ (2007-2008) 82 Tul. L. Rev, p 663.

17. Wilderspin M, op.cit, p 408.



١٨. وفقاً للتطبيقات الحالية الخاصة بالتعويض الممنوح لضحايا حوادث المرور على الطرق عند تحديد مقدار الأضرار الناجمة عن الإصابة الشخصية في الحالات التي يقع فيها الحادث في دولة غير دولة الإقامة المعتادة للضحية ، يجب على المحكمة التي تنظر فيها حساب جميع الظروف الفعلية ذات الصلة بالمضروب ، بما في ذلك على وجه الخصوص الخسائر الفعلية وتكاليف الرعاية اللاحقة والرعاية الطبية والاضرار المعنوية مع الاعتبارات الشخصية المؤثرة في تقدير التعويض عن هذا النوع من الاضرار. انظر :

Symeonides S, ' Rome II and Tort conflicts: A Missed Opportunity' (2008) 56 Am J Comp L, p 173.

١٩. يُنظر: نص المادة (١٥) من لائحة روما الثانية لعام ٢٠٠٧.

Article 15 "Scope of the law applicable: The law applicable to non-contractual obligations under this Regulation shall govern in particular: (a) the basis and extent of liability, including the determination of persons who may be held liable for acts performed by them; (b) the grounds for exemption from liability, any limitation of liability and any division of liability..."

٢٠. طورت هذه التوجيهات على مدى فترة ٣٠ عاماً تدريجياً مخططاً منسقاً للتأمين الإلزامي يغطي جميع الدول الأعضاء. ويمثل توجيه تأمين المركبات ضمن سياسة اجتماعية تسعى إلى تقليل التأثير على الاطراف للأحجام الكبيرة من الخسائر والإصابات التي تحدث في الاتحاد الأوروبي نتيجة لحوادث المرور على الطرق. وجاء في الاسباب الموجبة للتوجيه هو تحقيق هدفين أساسيين : الأول هو تعزيز السوق الداخلية في خدمات التأمين من خلال إنشاء ساحة منافسة متكافئة لشركات التأمين على السيارات. والثاني هو حرية تنقل الأشخاص والبضائع والمركبات في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي من خلال ضمان تغطية وثائق التأمين لكامل أراضي الاتحاد عند دفع قسط واحد وضمن حماية مصالح المتضررين من الحوادث بغض النظر عن مكان وقوع الحادث في الاتحاد الأوروبي. وعندما تتعارض هذه الأهداف مع لوائح اخرى فإن حماية الضحايا هي التي يُنظر إليها على أن لها الغلبة في الاجتهاد.

Armstrong C, 'The Hague Convention On The Law Applicable To Traffic Accidents: Search For Uniformity Amidst Doctrinal Diversity' (2019) 11 Colum. J. Transnat'l L,p 74.

21. Ibid, p75.

22. Ahern J and Binchy W (eds), The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations: A New Tort Litigation Regime (Leiden2009), p 205.

23. Dickinson A, The Rome II Regulation The Law Applicable to Non-Contractual Obligations (OUP 2008), p83.

٢٤. ملخص القضية (Amministrazione delle Finanze dello Stato v Simmenthal SpA) في ٢٦

يوليو ١٩٩٣ استوردت شركة سيمينثال الإيطالية لحوم أبقار من فرنسا وكان على الشركة دفع رسوم الفحص الصحية العامة. حول هذا الأمر كان رأي سيمينثال أن هذه الرسوم انتهاك بوضوح للمبادئ الأساسية للسوق المشتركة والمتمثلة بحرية حركة البضائع. لذلك رفع سيمينثال دعوى إلى المحكمة بقصد استرداد الرسوم غير القانونية المذكورة. قبلت محكمة مقاطعة بريستوري دي سوزا حجج سيمينثال وحكمت على شركة فينانزي ديلو



ستاتو الفرنسية بسداد الرسوم استأنفت بريتوري دي سوزا القرار معتبرة أنه يخالف قواعد التنازع بين القانون الاوربي والقانون الوطني. اجابت محكمة العدل الأوروبية: بما أنه وفقاً للمادة ١٨٩ من معاهدة المجموعة الاقتصادية الأوروبية والسوابق القضائية المعمول بها لمحكمة العدل الأوروبية يجب أن تكون أحكام المجموعة قابلة للتطبيق المباشر بغض النظر عن أي قاعدة أو ممارسة داخلية من أي نوع من الدول الأعضاء وان نطاق القاعدة المذكورة يجب تفسيرها بحيث يتم تجاهل أي قواعد وطنية حتى وان كانت لاحقة تتعارض مع تلك الأحكام او على مستوى الاتحاد اذا كانت سابقة و يجب على القاضي إلغاء أي حكم أي قاعدة تهدف إلى الحد من مبدأ الأسبقية للقانون اللاحق على مستوى تشريعات الاتحاد.

Amministrazione delle Finanze dello Stato v Simmenthal SpA,
<https://2u.pw/6brLO>

تأريخ التصفح ٢٩/٤/٢٠٢٢

25. Carruthers J, and Crawford E, op.cit. p 67.
26. Beaumont P and McEleavy P, Private International law (3rd edn, Green, 2011), p184.
27. Carruthers J, and Crawford E, op.cit. p 67.
28. Beaumont P and McEleavy P, op.cit. p 184.
29. Collins L, et al (eds), Dicey, Morris and Collins on the Conflict of Laws (15th ed, Sweet & Maxwell, 2012), p 328.
30. Dickinson A, op.cit, 85.

٣١. تعود الاتفاقية إلى اقتراح قدمته المملكة المتحدة في الدورة العاشرة لمؤتمر لاهاي (١٩٦٤) لوضع قضايا القانون واجب التطبيق على الأضرار والاختفاء غير العقدية على جدول أعمال المؤتمر. وخلص البروفيسور دوتويت ، في مذكرته بشأن الأضرار في القانون الدولي الخاص إلى أنه في الوقت الذي سيكون من الصعب على المؤتمر وضع اتفاقية عامة بشأن القانون واجب التطبيق على الأضرار في ضوء الاختلافات الهائلة بين الأنظمة القانونية فقد يكون من المجدي وضع أدوات محددة بشأن حوادث المرور والمسؤولية عن المنتجات. وقد وافق الخبراء والحكومات على هذا التحليل وأسفر في النهاية عن اتفاقيتين ؛ الأولى عن حوادث المرور تم التوقيع عليه في عام ١٩٧١ والأخرى عن المسؤولية عن المنتجات ، اتفاقية لاهاي المؤرخة ٢ أكتوبر ١٩٧٣ بشأن القانون واجب التطبيق على المسؤولية عن المنتجات التي تم التوقيع عليها في عام ١٩٧٣. لمزيد من التفصيل انظر:

North, P 'Hague Conventions and the Reform of English Conflict of Laws' (1980-81) 6 Dalhouse L.J., p 417.

32. Kadner Graziano T, 'The Rome II Regulation and the Hague Conventions on Traffic Accidents and Product Liability – Interaction, conflicts and future perspectives' (2008) NIPR, p 425.

33. P North, op.cit, p 417.

34. Kadner Graziano T, op.cit, p 425.

٣٥. انظر قضية شركة بريستول أليانس المحدودة ضد ويليامز وآخرون تموز ٢٠١١ حيث اصطدم السائق بمبنى المؤمن عليه مما تسبب في أضرار جسيمة. سُئلت المحكمة عن الجهة التي يجب أن تتحمل التكاليف من بين مؤمني السائق



والمباني. قالت شركات التأمين ان المسؤولية يتحملها السائق لأنه تصرف عمداً وبالتالي فهي غير مسؤولة. وعلى الرغم من أنهم قد يكونون مسؤولين عن ذلك من خلال عقد التأمين على السيارات فإن أحكام المخطط المروري قد تعفيهم. ولكن المحكمة ذهب باتجاه اخر حيث اخذت بنظر الاعتبار الغرض الأساسي من نظام التأمين الإجباري هو حماية الطرف الثالث، وهذا ما يدعو الى تجاوز أنواعاً معينة من الاستثناءات التي قد تضعها شركة التأمين في الوثيقة، رغم انه لم يتم تضمين بند ضد التسبب في الضرر بشكل متعمد. وكان من المفترض أن يتم تضمين كلمة حادث متعمد وما يقابله ليشمل الأفعال صور الأفعال المتعمدة الخاصة بالمؤمن عليه. لمزيد من التفصيل أنظر:

Bristol Alliance Partnership Ltd v. Williams [2012] EWCA Civ 1267, [2013] R.T.R. 9
36. Armstrong C, 'The Hague Convention On The Law Applicable To Traffic Accidents: Search For Uniformity Amidst Doctrinal Diversity' (1972) 11 Colum. J. Transnat'l L, p 74.
37. P North, op.cit, p 418.

٣٨. يُنظر: نص المادة (٤/أ) من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١.

Article 4 "Subject to Article 5, the following exceptions are made to the provisions of Article 3: where only one vehicle is involved in the accident and it is registered in a State other than that where the accident occurred, the internal law of the State of registration is applicable to determine liability ..."

39. Armstrong C, op.cit, p 75.

٤٠. يُنظر: نص المادة ٥ من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١.

Article 5 "The law applicable under Articles 3 and 4 to liability towards a passenger who is a victim governs liability for damage to goods carried in the vehicle and which either belong to the passenger or have been entrusted to his care..."

٤١. يُنظر: نص المادة (٦) من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١.

Article 6 "In the case of vehicles which have no registration or which are registered in several States the internal law of the State in which they are habitually stationed shall replace the law of the State of registration. The same shall be true if neither the owner nor the person in possession or control nor the driver of the vehicle has his habitual residence in the State of registration at the time of the accident."

٤٢. على سبيل المثال إذا اصطدمت سيارة مسجلة في بلجيكا بشجرة في فرنسا وأصيب راكب فسيتم تحديد مسؤولية

السائق تجاه الراكب من حيث المبدأ وفقاً للقانون البلجيكي: يعتبر قانون مكان الحادث (فرنسا) أقل فائدة في مثل هذه الحالة ولا سيما للراكب من قانون دولة تسجيل السيارة (بلجيكا). من المحتمل أيضاً أن تكون هذه الولاية هي الولاية التي يعيش فيها كل من السائق والمضروب والمكان الذي تم فيه إبرام عقد التأمين ومكان عمل شركة التأمين وإذا كانت سيارة مستأجرة والمكان الذي تم استئجار السيارة كلها أمور ممكن ان تربط الحادثة بقانون معين. فقط عندما يكون للمضروب محل إقامته المعتاد في مكان الحادث (فرنسا) تنص الاتفاقية على تطبيق القانون في ذلك المكان مما يخدم مصلحة المضروب. من ناحية أخرى إذا كانت نفس السيارة ستسبب ضرراً لشخص خارج السيارة فعندئذٍ بما أن هذا الشخص ليس له أي صلة عادةً بالسيارة ومن بداخلها فسيتم تطبيق قانون مكان الحادث - القانون

الفرنسي - على مطالبة هذا الشخص ما لم يكن يعيش في بلجيكا. وعند تحطم سيارتين أو أكثر مسجلة في ألمانيا في بلجيكا تنص الاتفاقية على تطبيق القانون الألماني لتحديد المسؤولية تجاه الركاب ، باستثناء المكان الذي يعيش فيه الراكب في بلجيكا: فسيتم تطبيق القانون البلجيكي فيما يتعلق بالركاب. انظر

Kadner Graziano T, op.cit, p 426.

43. Malatesta A (ed), The Unification of Choice of Law Rules on Torts and Other Non-Contractual Obligations in Europe (CEDAM 2006), p 97.

44. Weintraub R, 'The Choice of Law Rules of the European Community Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations: Simple and Predictable, Consequences Based, or Neither?' (2008) 43 Texas Int LJ 401

45. Weintraub R, 'Choice of Law for Quantification of Damages: A Judgement of the House of Lords Makes a Bad Rule Worse' (2007) 42 Tex Int L.J, p 311.

46. Dickinson A, op.cit, 88.

47. Law Commission Private international law: Choice of Law in Tort and Delict (Law Com No. 193, 1990), p 174.

48. P North, op.cit, p 422.

49. P North, op.cit, p 422.

50. Case C-84/98 Commission v Portugal [2016] ECR I-5215, Case C-366/10 American Airlines Inc. And others ,v Secretary of State for Energy and Climate Change, ECR [2011] p 140 .

51. Armstrong C, op.cit, p 83.

52. Wilderspin M, op.cit, p 428.

53. Ibid, p 429.

54. Symeonides S, 'Material Justice and Conflicts Justice in Choice of Law' in P. Borchers & J. Zekoll, eds. International Conflict of Laws for the Third Millennium: Essays in Honor of Friedrich K. Juenger (Transnational Publishers, 2001), p 203.

55. Zhang M, op.cit, p 54.

56. Law Commission of England and Wales, Private International Law: Choice of Law in Tort and Delict (Working Paper No. 87, 2015), p193.

57. Wilderspin M, op.cit, p 416.

58. European Economics Retail Insurance Market Study (2010) at http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20100302rim_en.pdf .

تأريخ التصفح ٢٠٢٢/٥/٢

59. Merkin R and Rodger A, EC Insurance Law (Longman 2007), p211.

60. Lewis R, 'Insurance and the Tort System' 2005) 25 LS 85.

61. Merkin R and Rodger A, op.cit, p 211.

62. Kozyris P, 'No-Fault Automobile Insurance and The Conflict Of Laws-Cutting The Gordian Knot Home-Style' (19٩٩) Duke L.J.p 331.

63. Merkin R and Stuart-Smith J, The Law of Motor Insurance (Sweet & Maxwell 2004), p 163.

64. Seatzu F, Insurance in Private International Law: A European Perspective' (Hart 2003), p 352.

٦٥. يُنظر: نص المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.



٦٦. د. ممدوح عبد الكريم، القانون الدولي الخاص، مصدر سابق، ص ١١٤. د. محمد جلال الاتروشي، د. عبد الرسول عبد الرضا، د. عبد الله فاضل ميراني، مصدر سابق، ص ١٧٢، وآخرون.
٦٧. د. يونس صلاح الدين علي، القانون الدولي الخاص، مصدر سابق، ص ٤١٧.

المصادر

المصادر باللغة العربية

أولاً: الكتب

١. د. محمد جلال حسن الاتروشي د. عبد الرسول عبد الرضا الاسدي أد. عبد الله فاضل ميراني، القانون الدولي الخاص (تنازع القوانين – تنازع الاختصاص القضائي الدولي – تنفيذ الاحكام الاجنبية) الكتاب الثاني، ط ١، مطبعة يادكار – السليمانية، ٢٠٢٠.
٢. د. ممدوح عبد الكريم حافظ، القانون الدولي الخاص (تنازع القوانين الاختصاص القضائي الدولي تنفيذ الاحكام الاجنبية) ط ١، دار الثقافة، ٢٠٠٥.
٣. د. يونس صلاح الدين علي، القانون الدولي الخاص دراسة تحليلية في تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدولي وتنفيذ الاحكام الاجنبية، ط ١، منشورات زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١٦.

ثانياً: القوانين

١. القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.

المصادر باللغة الاجنبية

أولاً: الكتب

1. Zhang M, 'Party Autonomy in Non-Contractual Obligations: Rome II and its Impacts on Choice of Law' 2009.
2. Von Hein J, 'Something Old and Something borrowed But Nothing New? Rome II and the European Choice of law Evolution' (2007-2008).
3. Wilderspin M, 'The Rome II Regulation; Some Policy Observations' (2008).
4. Armstrong C, 'The Hague Convention On The Law Applicable To Traffic Accidents: Search For Uniformity Amidst Doctrinal Diversity' 1972.
5. North, P 'Hague Conventions and the Reform of English Conflict of Laws' (1980-81).
6. Kadner Graziano T, 'The Rome II Regulation and the Hague Conventions on Traffic Accidents and Product Liability – Interaction, conflicts and future perspectives' 2008.
7. Weintraub R, 'The Choice of Law Rules of the European Community Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations: Simple and Predictable, Consequences Based, or Neither?' 2008.
8. Dickinson A, The Rome II Regulation The Law Applicable to Non-Contractual Obligations OUP 2008.



9. Symeonides S, 'Material Justice and Conflicts Justice in Choice of Law' in P. Borchers & J. Zekoll, eds. International Conflict of Laws for the Third Millennium: Essays in Honor of Friedrich K. Juenger (Transnational Publishers, 2001).
10. Law Commission of England and Wales, Private International Law: Choice of Law in Tort and Delict (Working Paper No. 87, 2015), p193.
11. Law Commission of England and Wales, Private International Law: Choice of Law in Tort and Delict (Working Paper No. 87, 2015), p193.
12. Law Commission Private international law: Choice of Law in Tort and Delict (Law Com No. 193, 1990), p 174.
13. Bristol Alliance Partnership Ltd v. Williams [2012] EWCA Civ 1267, 2013.

ثانياً: البحوث باللغة الاجنبية

1. Dr. Marija Krvavac 'The Hague Convention On The Law Applicable To Traffic Accidents And Rome II Regulation, University of Priština, 2018.
2. Malatesta A (ed), The Unification of Choice of Law Rules on Torts and Other Non-Contractual Obligations in Europe CEDAM 2006.

ثالثاً: القوانين والاتفاقيات الدولية

3. Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II).
4. Hague Convention 4 May 1971 on the law of enforcement of traffic accidents.

رابعاً: القرارات القضائية

5. Case C-84/98 Commission v Portugal [2016] ECR I-5215, Case C-366/10 American Airlines Inc. And others ,v Secretary of State for Energy and Climate Change, ECR (2011).

خامساً: المواقع الالكترونية

1. <https://2u.pw/zPwbl>
2. [.https://2u.pw/6brLO](https://2u.pw/6brLO)
3. [.http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20100302rim_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20100302rim_en.pdf).

